

Die Stadtgestalt und Stadtplanung Detmolds um 1900

In dem Bericht über die Verwaltungsangelegenheiten der Stadt Detmold von 1871 schrieb der damalige Bürgermeister Dr. Heldman: „man hofft, dass sich nicht bloß die Industrie entwickelt, sondern auch Fremde die Stadt zum dauernden Aufenthalt wählen.“ Der erste Satz einer von dem Magistrat der Stadt Detmold um 1908 herausgegebenen Broschüre lautet: „Wer das freundliche Städtchen im Werretal seit etwa dreissig Jahren nicht gesehen hat, der wird es heute kaum wiedererkennen“. Nach einer ausführlichen Vorstellung der Stadt vor allem in Fotos sind am Ende der Werbebroschüre folgende Sätze zu lesen: „Alle Einrichtungen auf hygienischem Gebiete, die Pflege geistigen und künstlerischen Lebens stellen Detmold vielen Grosstädten gleich, überall gewahren wir, dass wir uns in einer vornehmen Stadt befinden, welche sich der Aufgaben, die unsere modernen Städte als Kulturträger zu lösen haben, voll bewusst und stets bereit ist, durch Unterstützung dieses zu bestätigen. Diesen Vorzügen in Verbindung mit den landschaftlichen Schönheiten seiner nächsten und weiteren Umgebung verdankt die Stadt ihre Entwicklung, welche weniger in der Ausdehnung der Industrie, als vorwiegend in dem Zuzuge von Familien besteht, welche nach einem arbeitsreichen Leben oder nach beendeter Dienstzeit ihren Lebensabend in beschaulicher Ruhe und doch in geistig anregender und gesellschaftlich angenehmer Weise verbringen und welche in dem gesunden Klima und der reinen Waldesluft ihr Leben noch um manches Jahr verlängern wollen“. „Der Zuzug nach hier ist daher ausserordentlich lebhaft, er besteht in erster Linie aus inaktiven Offizieren, pensionierten höheren und mittleren Beamten, Industriellen, welche nach erfolgreicher geschäftlicher Tätigkeit sich zur Ruhe setzen, Rentnern, Geistlichen, Lehrern usw. Jeder Stand findet hier seinen Gesellschaftskreis, in welchen er freundlich aufgenommen wird und in dem er sich bald wohl fühlt. Viele von den Sommerfrischlern, welche hier zur Erholung weilten, haben sich während ihres hiesigen Aufenthalts entschlossen, hier ihren dauernden Wohnsitz zu nehmen“.¹

Der Wunsch des Bürgermeisters war also in Erfüllung gegangen; die gefällige Werbeprosa entsprach nicht nur damals dem Bild der Stadt, welches sich Magistrat und Bewohner von ihr gemacht haben, sondern gestaltet auch noch heute Wirklichkeit und Werbung unter dem Titel „Detmold – eine wunderschöne Stadt“. Eine kontinuierlich hervorgehobene, gleichsam immerwährende Idylle einerseits und andererseits die dynamische Entwicklung, zumin-

dest in den Augen der Zeitgenossen dramatische Veränderung, bestimmten und bestimmen die beiden Pole der Stadtgestalt. Auch die Feststellung, die Stadt habe sich in dreißig Jahren so stark verändert, dass sie kaum wiederzuerkennen sei, hat Tradition: 1838 schrieb Erbprinz Friedrich Leopold an seinen Onkel: „Detmold hat sich seit Deiner Abwesenheit in so manchen Dingen umgestaltet und verändert, daß Du es wohl kaum würdest wiedererkennen“.²

Um 1900 nahm die historistische Bebauung seit 1860 als dritte und bis heute letzte große planmäßige Stadterweiterung Detmolds ihre endgültigen Formen an. Wie die beiden ersten Erweiterungen, die barocke Neustadt im Süden auf der Linie von Kanal und Allee und die klassizistische Achse der Leopoldstraße im Osten mit ihren Anbindungen an die Altstadt, ist die historistische Stadterweiterung im Westen von dem langgestreckten Rückgrat der Paulinenstraße aus konzipiert. Mit ihrem flächenmäßigen Umfang sowie in Zahl und Größe der Bauten setzte dieser Stadtausbau aber völlig neue Maßstäbe. In ihr finden sich die beiden anfangs erwähnten Kontraste von Idylle und Dynamik aufgehoben: Das dynamische Wachstum eines Residenzstädtchens zum Fremdenverkehrs-, Verwaltungs- und Industriestandort unter Bewahrung und Fortschreibung einer kleinstädtischen Idylle.

Die Grundlagen der Entwicklung

Die Voraussetzungen für die Stadtentwicklung und Stadtgestalt Detmolds waren die gleichen wie für die meisten Städte im deutschen Kaiserreich und generell in Europa, etwa der k.u.k. Monarchie Österreichs, der Belle Epoque Frankreichs und des Victorian Age in England. Ganz allgemein führten die medizinischen, wirtschaftlichen und technischen Fortschritte zu einem starken Bevölkerungsanstieg, hervorgerufen vor allem durch eine hohe Geburtenrate, verminderte Kindersterblichkeit und eine um zehn Jahre verlängerte Lebenserwartung. Während die Arbeitsmöglichkeiten auf dem Land bestenfalls stagnierten oder sich teilweise drastisch reduzierten, sorgte die Industrialisierung in den Städten für einen dramatischen Zuwachs: Lebten um 1850 etwa zehn Prozent der deutschen Bevölkerung in Städten über 5.000 Einwohner, so waren es 1910 bereits über fünfzig Prozent. Die Einwohnerzahl Berlins stieg von 775.000 im Jahr 1870 auf 1.888.000 um 1900 und verdoppelte sich damit in nur dreissig Jahren.

Im vergleichbaren Maße stellte sich dieser dramatische Zuwachs auch bei Detmold ein. Wohnten 1860 annähernd 6.000 Personen in der Stadt (1852 waren es 5.177, 1865 wurden 6.203 gezählt), so gab es 1900 bereits um 12.000 Einwohner, ihre Zahl stieg bis 1910 auf 15.295 (nach anderer Quelle

auf 14.294) an.³ In den beiden Jahrzehnten um 1900 vergrößerte sich Detmold um etwa 5.000 Personen. Der Flächenzuwachs des städtischen Gebietes betrug in dem Zeitraum von 1860 bis 1910 etwa das Fünffache des alten Bestandes. Die Residenzstadt hatte mit Hof, Beamtschaft und Verwaltung, Kaufleuten, Ackerbürgern und Handwerkern die alte Hansestadt Lemgo 1865 an Einwohnerzahlen bereits überflügelt; der Zuwachs an Verwaltung, Handel und Industrie wurde in den folgenden Jahrzehnten überproportional stärker.

Diese Zunahme spiegelte sich natürlich in einer intensiven Bautätigkeit, insgesamt entstanden etwa 1.150 Neubauten zwischen 1860 und 1914, was den in Jahrhunderten gewachsenen Bestand Detmolds in einem halben Jahrhundert mehr als verdreifachte. Vorrangig vor der Regulierung einer Stadterweiterung erschien den verantwortlichen Personen und Behörden allerdings die Lösung von Problemen, die sich durch einen starken Bevölkerungszuwachs in kurzer Zeit ergaben: Die Verbesserung hygienischer Verhältnisse, die Bereitstellung sauberen Trinkwassers, die Anlage von großflächiger Kanalisation und gepflegter Straßen. Neben der weitverbreiteten Lungentuberkulose (der damaligen „Schwindsucht“) gab es wiederholt (etwa 1866, 1874, 1901 und 1914) Blattern-, Pocken- und Typhusepidemien, die allerdings nicht nur durch allgemein schlechte Wohnverhältnisse in traditioneller Bausubstanz hervorgerufen wurden, sondern auch durch die unzureichende Unterbringung von Soldaten in modernen Kasernenbauten. Der medizinische und technische Fortschritt hatte neben der wirtschaftlichen Entwicklung immer Vorrang vor Fragen einer baulichen Gestaltung des neuen Detmold.

Die Regulierung vor allem der hygienischen Verhältnisse erschien den Zeitgenossen als vordringliche Aufgabe einer Stadterweiterung, wobei die aufgelaufenen Mängel um 1900 im großen Umfang beseitigt wurden: 1893 wurde nach halbherzigen Anfängen in den sechziger Jahren die Anlage eines umfassenden Kanalisationsnetzes und gleichzeitig die Versorgung der Stadt mit frischem Trinkwasser durch den Bau einer Wasserleitung von den Berlebecker Quellen begonnen und 1899 abgeschlossen. Begleitende Maßnahmen wie die Verlegung des Schlachthofes 1896 in einen Neubau am westlichen Stadtrand und der 1904 gefasste Beschluss, neue Fabriken im Stadtkern und in den westlichen, südlichen und östlichen Neubaugebieten nicht mehr zuzulassen, führten zu einer wesentlichen Verbesserung der städtischen Hygiene.

Die Weiterentwicklung oder vielfach auch erst Errichtung einer modernen städtischen Infrastruktur nach heutigem Verständnis begann in Detmold ebenfalls erst in den Jahrzehnten um 1900. Hierzu gehörte vor allem eine zwar schon 1846 erörterte Eisenbahnanbindung der Stadt, die aber erst 1880 mit dem Anschluß über Herford an die preußischen Staatsbahnen und der 1895 eröffneten Weiterführung nach Altenbeken realisiert werden konnte.⁴ Mit der

Eisenbahn wurde um 1900 dann, wenngleich verspätet, der Ausbau von handwerklichen Betrieben zu einer meist lokalen, mit einigen Firmen aber auch exportorientierten Industrie ermöglicht. Mit dem Anschluss an das mitteldeutsche und norddeutsche Eisenbahnnetz war für Detmold allerdings auch eine buchstäblich einschneidende Maßnahme verbunden: Die Streckenführung erforderte die Höherlegung der Bahntrasse, und dieser neue Damm mit nur wenigen Durchgängen schnitt die nördlichen Stadtteile von dem Zentrum ab.

Ausgebaut oder neugeschaffen wurde auch die Versorgung der Stadt mit Gas (ab 1860) durch eine neue Gasanstalt neben dem Schlachthof im Nordwesten und mit elektrischem Strom. Einen gleichsam großstädtischen Charakter erhielt Detmold durch die elektrische Straßenbahn, die ab 1900 vom Bahnhof ausgehend nach Hiddesen und zum anderen nach Heiligenkirchen sowie Berlebeck führte, also auch die beiden Fremdenverkehrsattraktionen Hermannsdenkmal und Externsteine durch den öffentlichen Nahverkehr erschloß. Dieser technisch-urbane Fortschritt, zu dem auch die Einrichtung des Fernsprechens ab 1895 gehörte, bildete den eigentlichen Rahmen der Stadtentwicklung um 1900, die Stadtgestalt allerdings lässt sich heute allein durch die noch bestehende Architektur nachvollziehen.

Hierbei ist natürlich die Anzahl des Gebauten der anschaulichste Index für die Entwicklung der Stadt und verlief parallel zum Anwachsen der Bevölkerung (Abb. 1). Die Bautätigkeit war in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts eher gemächlich; die klassizistische Stadterweiterung 1820-40 hatte den Bedarf erst einmal für die nächsten Jahrzehnte gedeckt. In den Jahren 1868 und 1869 stieg sie mit je 15 Bauten pro Jahr merklich an, um durch den deutsch-französischen Krieg wieder deutlich zurückzugehen. In der darauf folgenden eigentlichen „Gründerzeit“ kam es zu einer lebhaften Bautätigkeit; insgesamt entstanden in den siebziger Jahren 158 Gebäude in Detmold, mehr als doppelt soviel wie in dem vorherigen Jahrzehnt. Zu Anfang der achtziger

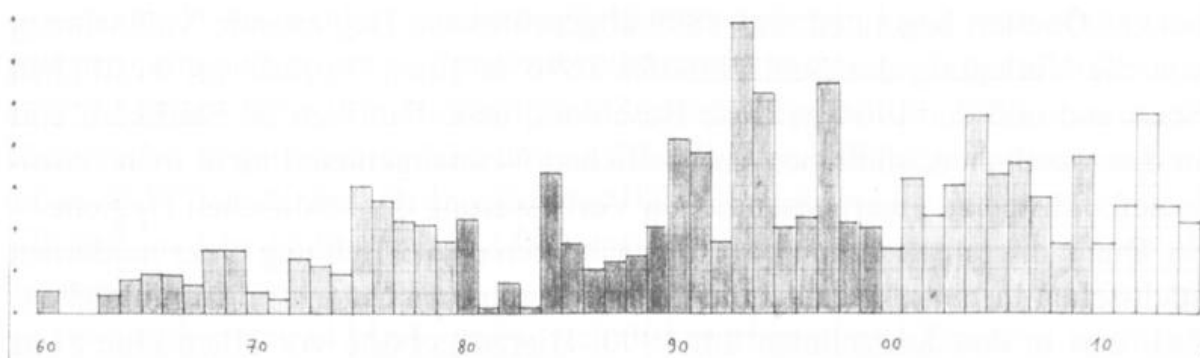


Abb. 1: Bautätigkeit in Detmold 1860-1914
(Bergmann, Grafik Dirk Bachmann)

Jahre wurde fast nichts gebaut, vielleicht fielen für diese auffällige Zäsur die Sättigung des Marktes und die Nachwehen des gründerzeitlichen Börsenkraches zusammen. Allerdings weist ein Rechenschaftsbericht der Stadtverwaltung für diese Jahre durchschnittlich 5-7 Neubauten pro Jahr auf. Insgesamt fiel mit 135 Gebäuden zwischen 1880 und 1890 das Ergebnis merklich geringer aus als in den siebziger Jahren. Das Jahrzehnt vor 1900 brachte ein Rekordergebnis, in nur zehn Jahren entstanden 353 Gebäude in Detmold, wobei das Jahr 1893 mit 68 Bauten weder vorher noch nachher übertroffen wurde, gefolgt von 54 Bauten im Jahr 1897 und 52 Bauten 1894.⁵ „Wie stark sich die Stadt in den letzten Jahren entwickelt hat, dürfte daraus hervorgehen, daß seit dem Jahr 1888 bis 1899 ca 342 neue Hausnummern entstanden sind“ schrieb 1902 der Bürgermeister Theodor Petri in seinem Rechenschaftsbericht.

Diese hohe Bautätigkeit verlangsamte sich nach der Jahrhundertwende, blieb aber mit 290 Neubauten zwischen 1900 und 1909 immer noch beachtlich. Auch das zweite Jahrzehnt wäre auf diese Anzahl gekommen mit 134 Bauten bis 1914, der beginnende Weltkrieg brachte die Bautätigkeit allerdings völlig zum Erliegen; nur zehn Gebäude entstanden bis 1918. Die starke Ausweitung der Stadt wird auch durch die Anzahl der neuen Straßen deutlich. Der Bestand von neun Straßen innerhalb des mittelalterlichen Mauerrings blieb bis Ende des 18. Jahrhunderts bestehen und stieg dann bis 1887 auf insgesamt 50 an. Zwischen 1888 und 1903 wurden 26 neue Straßen projektiert und bebaut, 1916 bestanden 96 Straßen innerhalb des Stadtgebietes. Die in 500 Jahren entstandene Stadt mit ihren Ackerbürgerhäusern aus Fachwerk und den Erweiterungen in Form von traufenseitigen Putzbauten zu Anfang des 19. Jahrhunderts hat sich also in fünfzig Jahren zu einer modernen Stadt des Historismus entwickelt, deren weitgehend erhaltenes Straßenbild heute zusammen mit der Altstadt den Charakter des historischen Stadtgefüges qualitativ und quantitativ veranschaulicht.

Die Stadtplanung

Eine Stadtplanung im wörtlichen Sinne hat es im 19. Jahrhundert weder in Detmold noch anderswo gegeben, dieser Begriff wird erst seit den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts verwendet. Man sprach von Stadterweiterung und Stadtverschönerung, um 1900 bei Großstädten von Städtebau gemäß den Publikationen ihrer damals führenden Theoretiker und Architekten Camillo Sitte und Joseph Stübben.⁶ Die Stadterweiterung wurde vor allem als eine Aufgabe baupolizeilicher Regulierung gesehen, die sich mit der Absteckung der Fluchtlinien von Straßen und Plätzen befasste. Dies verband sich zusammen mit

konstruktiven Vorschriften und wirtschaftlichen Vorstellungen zu einem Paragraphenwerk, in dem baukünstlerische Fragen entweder den Kräften des Marktes überlassen blieben, in der Regel aber ausdrücklich unerwünscht waren. Die Überwachung dieser Vorschriften oblag in Detmold ab 1860 einem Architekten mit dem Titel Stadtbaumeister, obgleich dieser im stadtgestalterischen Sinne nur höchst eingeschränkt tätig werden durfte.

1874, im Jahr der Verabschiedung einer ersten „Baupolizei-Ordnung für die Residenzstadt Detmold“, beschloss die erste Generalversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Berlin die „Grundzüge einer Stadterweiterung nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen“, welche 1875 in einem generell bis 1960 fortgeschriebenen „Preußischen Fluchtliniengesetz“ mündeten und deren wichtigste Paragraphen wie folgt lauten:

1. Die Projektierung von Stadterweiterungen besteht wesentlich in der Feststellung der Grundzüge aller Verkehrsmittel [...], die systematisch und deshalb in einer beträchtlichen Ausdehnung zu behandeln sind.
2. Das Straßennetz soll zunächst nur die Hauptlinien enthalten, wobei vorhandene Wege thunlichst zu berücksichtigen [...] sind. Die untergeordnete Theilung ist jeweils nach dem Bedürfnisse der näheren Zukunft vorzunehmen, oder der Privatthätigkeit zu überlassen.
3. Die Gruppierung verschiedener Stadtheile soll durch geeignete Wahl der Situation und sonstiger charakteristischer Merkmale herbeigeführt werden, zwangsweise nur durch sanitärische Vorschriften über Gewerbe.
4. Aufgabe der Baupolizei ist die Wahrung nothwendiger Interessen der Hausbewohner, der Nachbarn und Gesamtheit gegenüber dem Bauherrn. Solche Interessen sind: Feuersicherheit, Verkehrsfreiheit, Gesundheit (einschließlich Zuverlässigkeit der Konstruktion gegen Einsturz). Dagegen sind alle ästhetischen Vorschriften verwerflich.⁷

Diese Bündelung rein technisch-administrativer Vorstellungen einer Stadterweiterung wurde auch für Detmold maßgeblich. Die Stadt hatte sich in vielen Bereichen nach Preußen ausgerichtet, was nicht weiter verwunderlich ist, da das Fürstentum Lippe seit 1803 schrittweise und seit 1866 fast vollständig von zu Preußen gehörigen Ländern umgeben war.⁸ Natürlich waren in Detmold die aus Landflucht, Ansteigen des Lebensalters und Gesundheitsproblemen in städtischen Ballungsgebieten resultierenden Schwierigkeiten nicht im entferntesten so gravierend wie in Berlin, wo es bereits 1853 eine Bauordnung und 1858 einen Generalbebauungsplan gegeben hatte. Die spürbare Zunahme der Bevölkerung und das Ansteigen der Bautätigkeit veranlassten jedoch den Magistrat Detmolds, 1860 den Architekten Leopold Petri als ersten kommis-

sarischen Stadtbaumeister einzusetzen und eine eigene Bauordnung aufzustellen, die nach mehreren Anläufen und Fassungen am 29.12.1874 genehmigt wurde. Die 1875 gedruckte „Bau-Polizei-Ordnung für die Residenzstadt Detmold“ umfasst 26 Seiten mit 93 Paragraphen, die ihrerseits mehrfach revidiert und durch Ortsstatute erweitert bis nach 1900 fortgeschrieben wurden.

Mit der Bauordnung etablierte sich jetzt, fünfzehn Jahre nach Bestallung des ersten Stadtbaumeisters, rechtlich ein Stadtbauamt als technische und baupolizeiliche Aufsichtsbehörde und eine „Stadtbaucommission“, bestehend aus dem Bürgermeister, dem Stadtbaumeister und einem weiteren zugewählten Mitglied, das jedoch kein Baugeschäft haben durfte. Dieses Gremium entschied letztendlich über die Anlage neuer Straßen und setzte die Fluchtlinien neuer Hausfronten fest. Zu dem Zeitpunkt einer rechtmäßigen Installierung der Stadtbaukommission war allerdings die Gesamtanlage der neuen Stadterweiterung so gut wie festgelegt. Gestalterische Vorstellungen sind in der Bauordnung nicht enthalten, im Gegensatz zu anderen Bauordnungen der Zeit werden auch keine Angaben über die Fassadenhöhe gemacht, das Bauamt behält sich nur vor festzulegen, „an welchen Straßen die Gebäude nicht niedriger als zweistöckig aufzuführen sind“ (§ 29). Ihr Aussehen wird den Vorstellungen der Bauherren und Baumeister überlassen, lediglich „bei dem Anstrich der Häuser sind blendende Farben zu vermeiden“. Ein Entwurf der Bauordnung vom 17. Juni 1869⁹ unterschied noch Hauptverkehrs-, Haupt- und Nebenstraßen und bestimmte: „Das Bauamt hat darauf zu achten, dass die Häuser eine den Straßen angemessene Front und Höhe bekommen“ (§ 26).

Diese vage zu bestimmende und bewusst nicht genau festlegbare „Angemessenheit“ hat alle mit der Stadterweiterung Befassten zufriedengestellt und wiederholt sich auch in den nachfolgenden Ergänzungen der Bauordnung. Das Bauamt und der Magistrat hatten die Handhabe, nicht genehme Entwürfe unter Hinweis auf die fehlende Angemessenheit problemlos abzulehnen; Bauunternehmer, Bauherren und Architekten sahen sich keiner restriktiven Beschränkung in gestalterischer Hinsicht unterworfen. Betont im Unbestimmten blieb vor allem die Traufenhöhe der Fassaden und damit ein wesentliches Mittel der Stadtgestaltung. Bis zur Revision der Bauordnung am 18. Januar 1888 und auch noch in den Jahren danach hat der Magistrat ein Dutzend Bauordnungen konsultiert, unter anderen aus Hannover, Hildesheim, Höxter, Kassel, Lippstadt und Mönchen-Gladbach, die alle auch bei kleineren Städten detaillierte Maßangaben der Traufenhöhe vor allem in Relation zur Straßbreite als Vorschriften enthielten. Erst bei der Ergänzung der neuen Bauordnung von 1888 am 10. Oktober 1895 kam es in Detmold zu einer Beschränkung auf 18 Meter Traufenhöhe, die allerdings überschritten werden konnte,



falls die Straße zwischen den Baufluchten breiter war oder das Gebäude hinter die Bauflucht zurücktrat.

Die neue Bauordnung von 1888 mit 75 Paragraphen auf 28 Druckseiten¹⁰ kennt keine Stadtbaukommission mehr, „die Geschäfte der Baupolizei versieht der durch den Stadtbaumeister verstärkte Magistrat“ (§ 5). Diese Entscheidung reflektiert vielleicht die zunehmenden Schwierigkeiten, die zwischen dem Magistrat und den Stadtbaumeistern bestanden. Von einer formalen Gestaltung des Stadtbildes ist auch weiterhin nicht die Rede, ähnlich wie in der Fassung von 1874 sollen nur sehr allgemein die Regeln der Baukunst nicht verletzt werden. „Auch ist der Magistrat berechtigt zu verlangen, dass jede beabsichtigte bauliche Anlage an öffentlichen Plätzen und Promenaden, größeren Straßen und Straßenecken sowohl an sich wie im Verhältnis zur Umgebung ein den Gesetzen der Schönheit nicht widersprechendes Äusseres enthalte“ (§ 12). Diese Regeln und Gesetze aber werden nirgends definiert und sind somit in das Belieben des Magistrates gestellt. Vorgeschrieben werden nur die Straßen in dem von der Stadt aufgestellten Bebauungsplan: „Die Erweiterung der Stadt durch Auslegung neuer Straßen und Plätze [...] erfolgt nach dem von den städtischen Behörden [...] festgelegten Stadtbauplan“ (§ 61). Diese Regelung ermöglichte, Privatinteressen in die Stadtentwicklung einzubringen, denn anders als in der Ordnung von 1874, die Personen mit einem Baugeschäft von der Stadtbaukommission ausschloss, konnten diese ihr Anliegen im Magistrat vertreten.

Nach 1900 kam es dann im Ansatz zu einer planerischen Gestaltung durch mehrere Ortsstatute, wobei die anstehende Industrialisierung den Ausschlag gab, vor den Problemen nicht länger die Augen zu verschließen. In den Ordnungen war lediglich die Rede davon, dass die industriellen Anlagen die Sicherheit der Nachbarn nicht gefährden dürfen. In einem Statut von 1902 untersagte die Stadt den Bau neuer Fabriken auf dem Gelände des Weinbergs, Papenbergs und Hiddeser Berges ebenso wie in den westlichen Neubaugebieten um den Kaiser-Wilhelm-Platz. 1904 erfolgte die Verordnung einer industriellen Konzentrierung nördlich des Bahndammes, wobei 1913 auf Wunsch der Krankenhausleitung die Ansiedlung auf der Mühlenwiese ausdrücklich untersagt wurde. Zugleich wies der Magistrat reine Villenviertel aus wie 1901, 1903 und 1907 am Hiddeser Berg und ließ dort nur Einzelhäuser oder Doppelvillen zu mit einer Tiefe der Vorgärten von fünf Metern.¹¹

Diese als Stadterweiterung ausgewiesenen, aber eigentlich eher ordnungspolitischen kommunalen Weisungen und Maßnahmen sind nur in geringem Umfang durch private Organisationen begleitet worden. 1879 konstituierte sich ein Verschönerungsverein mit dem „Zweck, Verschönerungen in der Stadt und deren Umgebung vorzunehmen oder auf diesselbe bei den Behör-

den hinzuwirken“. Zu den Gründungsmitgliedern gehörten der damalige Bürgermeister Dr. Heldman und der Hofmarschall von Ulmenstein, der Vorsitz sollte aus dem Bürgermeister, dem Stadtbaumeister und dem Fürstlichen Forstmeister bestehen. Bis 1884 brachte es der Verein auf 45 Mitglieder, bevor er sich 1885 auflöste.¹² Sein wesentliches Anliegen waren Baum- und Strauchpflanzungen sowie Blumenrabatten an öffentlichen Straßen und Plätzen, dies allerdings gehörte auch zu den Dienstpflichten des Stadtbaumeisters. Eine größere Rolle spielte wohl der „Lippische Bund für Heimatschutz und Heimatpflege“, der 1907 nach dem Vorbild des drei Jahre zuvor in Dresden entstandenen Bundes Heimatschutz von Manfred Fuhrmann und anderen in Detmold gegründet worden war.¹³ Seinen Bestrebungen ist es wohl auch teilweise zu verdanken, dass sich eine – wenn auch nur scheinbar – an regionalen Bautypen und Materialien orientierte Architektur als Alternative zu Historismus und Jugendstil ebenso durchsetzte wie die freistehende vorstädtische und ländliche Villa in dem Kerngebiet der Stadt.

Sehr unterschiedlich, teilweise unbestimmbar und durch ständige Querelen mit dem Magistrat verzerrt erscheint der Anteil an der Stadterweiterung von insgesamt zehn Stadtbaumeistern zwischen 1860 und 1914. Als eigentlicher ‚Vater‘ der Stadterweiterung um 1900, die in nur wenigen Jahrzehnten den in 500 Jahren gewachsenen Baubestand um ein mehrfaches übertraf, ist der Architekt und Baurat Leopold Petri (1830-1909) anzusehen, der ab 1860 nach seiner Berufung zum kommissarischen Stadtbaumeister durch die Projektion der Paulinenstraße und die Entwicklung des städtischen Weidegebietes „Das Bruch“ ein Straßengerüst erstellte, in dessen Rahmen sich auch noch 40 Jahre später die architektonische Form Detmolds veränderte.¹⁴ Zugleich war es ihm vergönnt, ab den achtziger Jahren bis zur Jahrhundertwende seine Planungen mit wichtigen öffentlichen Bauten in eine anschauliche Gestalt umzusetzen. Petri kündigte 1871 seine Stelle als Stadtbaumeister, die mit einem geringen Grundgehalt dotiert war und immer umfangreichere baupolizeiliche Untersuchungen bei der stark gestiegenen Bautätigkeit mit sich brachte bei gleichzeitigen Pflichten als Geometer, der alle neu anzulegenden Straßen vermessen musste. Die als Kompensation gedachte Erlaubnis, als Privatarchitekt tätig sein zu dürfen, geriet überdies immer mehr in zeitlichen Konflikt zu seinen Amtsgeschäften und brachte ihm zudem die Gegnerschaft konkurrierender Detmolder Baumeister und Bauunternehmer ein.

Auch eine höhere Besoldung ab 1882 als festangestellter Stadtbaumeister blieb zu gering und konnte vor allem auch die Streitigkeiten wegen einer privaten Nebentätigkeit nicht lösen. Ein weiterer Grund der Unzufriedenheit war die beschränkte Möglichkeit, auf die Stadtgestalt Einfluß zu nehmen, die sich nach Abschaffung der Stadtbaukommission ab 1888 allein der Magistrat vor-

behielt. Damit war eine Folge von Stadtbaumeistern begründet, die teils resigniert das Amt aufgaben, teils vom Magistrat abgesetzt wurden oder schnell in eine besser bezahlte und angesehenere Stelle bei der fürstlichen Regierung oder einer anderen Stadt wechselten.¹⁵

Nach Petri verwaltete der Hofbaumeister Wilhelm von Meien (1828-75) das Amt kommissarisch bis 1875, der festangestellte Schönlaue kündigte 1878, und wiederum erfolgte eine kommissarische Verwaltung, diesmal bis 1882 durch den Landbaumeister Bernhard Herrmann. Sein Nachfolger, Reg.-Baumeister Bernhard Hermann Meyer wechselte 1887 zur fürstlichen Regierung und Hermann Cuno Heufer (1851-1928) kündigte 1890, wohl um einer Kündigung seitens des Magistrates zuvorzukommen. Bruno Pfeiffer wechselte 1891 nach Sondershausen, ihm folgte Adolf Nülle als Stadtbaumeister von 1892 bis 1903, um dann vorzeitig in Pension zu gehen. Paul Schuster (1866-1932) kündigte seinerseits 1913, sein gewählter Nachfolger Erich Hubert fiel 1914 in Belgien. Für ihn wurde 1915 der Detmolder Architekt Hermann Heitefuß kommissarisch eingesetzt. Neben Petri mit seinen stadtbildprägenden Bauten haben vor allem Heufer und Schuster die Chance genutzt, die Stadterweiterung Detmolds um 1900 entscheidend mitzugestalten; ersterer vor allem durch eine große Anzahl von Wohnbauten, die in der Moltke- und Mühlenstraße zu ganzen Straßenfassaden zusammenwuchsen, letzterer in der Bülow-Kaserne, der Töcherschule am Wall und der Stuckfabrik Lauer mann. Dies hebt sie aus den etwa hundert Baumeistern und Architekten heraus, die in diesem Zeitabschnitt das historistische Detmold planten und bauten.

Die Straßen

Die Projektierung neuer Straßen erfolgte weitgehend nach dem Schema eines Rasters sich rechtwinklig kreuzender Haupt- und Nebenstraßen. Hierzu bedurfte es einer maßgebenden Hauptachse, die 1860 als Paulinenstraße angelegt und bis nach der Jahrhundertwende verbindlich geblieben ist. In diesem Jahr beauftragte der Magistrat den Stadtbaumeister Petri mit der Erstellung eines Stadterweiterungs-Planes westlich der Altstadt auf dem Gelände der städtischen Viehweide „Das Bruch“ und den damaligen Wegebaumeister Wilhelm von Meien mit einer möglichen Erweiterung im Osten auf der Achse der klassizistischen Leopoldstraße.¹⁶ Vorausgegangen waren die Anlegung eines Katasters in den vierziger Jahren und die 1854 erfolgte Aufteilung der Stadtviertel in die Quartiere A bis D. Der Magistrat bevorzugte die westliche Erweiterung mit der von Petri vorgeschlagenen Paulinenstraße, der das Rosental als Bismarckstraße (zunächst Theaterstraße genannt) weiterführte und an die

geplante Neustadt anband. Etwas südlich des späteren Kaiser-Wilhelm-Platzes war ein großer Platz als Bleiche vorgesehen. Das gesamte Gebiet des „Bruchs“ zwischen dem Knochenbach im Süden, der Werre im Norden, dem Gut Braunenbruch im Westen und der Altstadt im Osten, seit Jahrhunderten nicht nur Weide, sondern auch Bleiche, Sandgewinnungs- und Holzsammelstätte, wurde bis 1869 vermessen und anteilig unter den Besitzern der Hude-Rechte aufgeteilt. Hierbei sicherte sich die Stadt einen etwa 200 Meter breiten und 800 Meter langen Streifen zwischen der Paulinenstraße und einer westlichen Parallelstraße (der späteren Hermannstraße) sowie ein weiteres großes Gelände südlich der Pinneichen. Bei der Vermessung legte man zwei Fuß- und Landwege nach Orbke und zum Gut Braunenbruch und weiter nach Heidenoldendorf als gerade Ausfallstraßen an.¹⁷

Damit waren sowohl das Zentrum der neuen Stadterweiterung wie auch dessen westliche Fortsetzung festgelegt. Die heutige Elisabethstraße entstand aus dem Weg nach Gut Braunenbruch, ihre gegenüber der Paulinenstraße leicht geknickte Achse bestimmte wiederum das Raster der westlichen Vorstadtgebiete. Der Landweg nach Orbke verschwand in der Folgezeit durch die Festlegung der Bahntrasse, er wurde als Orbker Straße nach Norden verlegt und bildet heute als Industriestraße eine Achse dieses Viertels „hinter dem Bahndamm“.

Wie ein 1867 von E. Kotzenberg gezeichneter, gewesteter und um 1873 ergänzter Plan zeigt (Abb. 2), übertrug man die beiden von der Paulinen- und Elisabethstraße ausgehenden Raster recht schematisch und ohne Rücksicht auf das Terrain; die erste Bebauungsphase mit der verlängerten Bruchstraße, der Beneke-, Freiligrath- und Palaisstraße ist hieraus hervorgegangen. Auch im Osten der Altstadt sollte ein Raster an die verlängerte Leopoldstraße angebunden werden, zu dessen Ausführung ist es aber mit Ausnahme der Oberen Leopold- und der Woldemarstraße nicht gekommen. Auf dem Plan findet man den um 1870 festgelegten Kaiser-Wilhelm-Platz mit dem Denkmal für die Gefallenen des deutsch-französischen Krieges ebenso eingezeichnet wie die neue Ressource 1873 auf der Ameide und die Bahntrasse mit einem projektierten Personenbahnhof in der Mühlenwiese. Auffallend sind die beiden kleinen Rondellplätze an den Süenden der Paulinen- und Hermannstraße, die unrealisiert blieben.¹⁸ Dieser modifizierte Stadtplan von 1867 scheint das einzige Dokument einer zusammenhängenden Straßenplanung zu sein, das sich erhalten hat.

Der Rahmen, in dem sich der städtische Ausbau bewegen sollte, bestand also zu diesem Zeitpunkt bereits weitgehend. Neben der Paulinen- und Elisabethstraße mit jeweils etwa 800 Meter Länge und der 500 Meter langen Hermannstraße waren es vor allem kurze Straßenzüge, die oft aufgrund privater

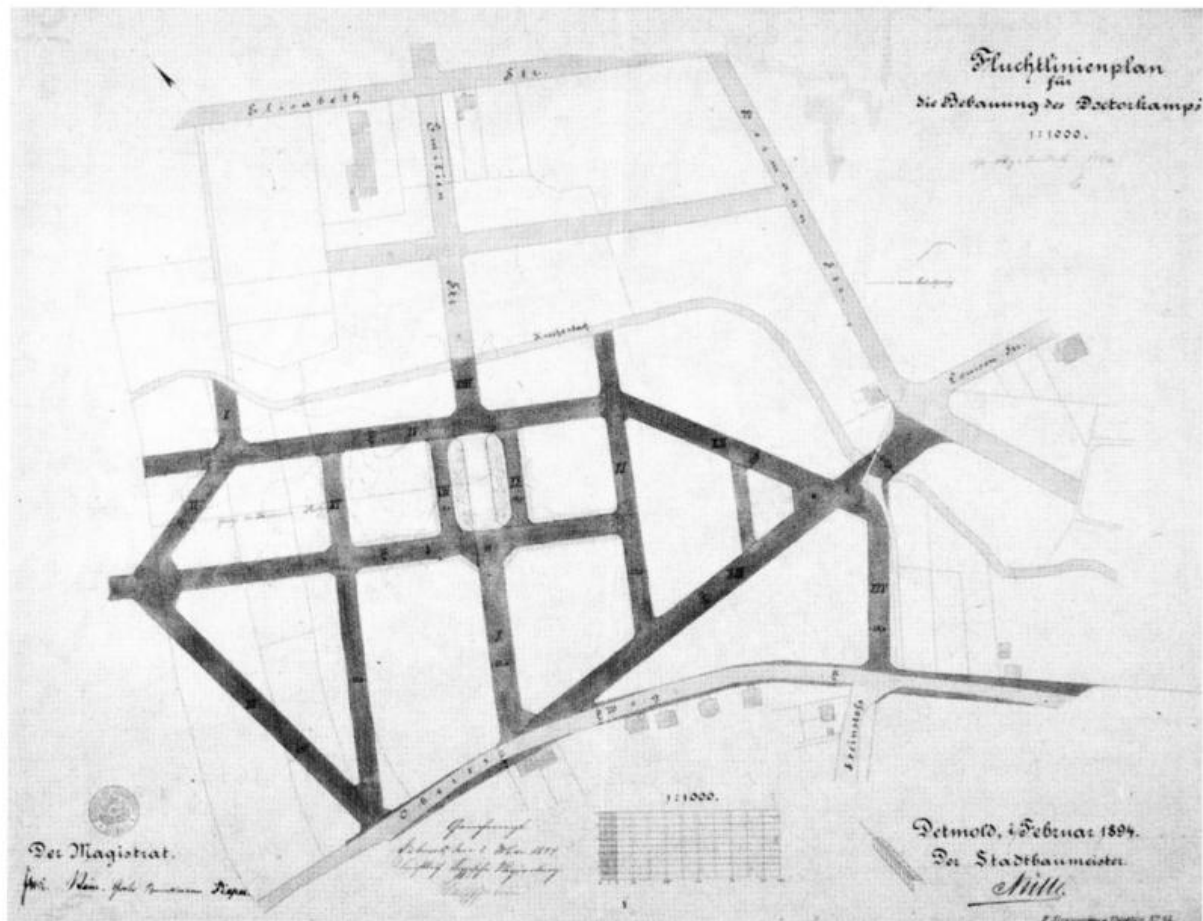


Abb. 4: Fluchtlinienplan für die Bebauung des Doktorkamp,
Zeichnung Nülle 1894 (Staatsarchiv Detmold)

Oberer Straße (heute Bielefelder und 55er Straße) im Süden und dem Knochenbach im Norden zeigt ein gedrängtes Straßenraster auf der Achse der Emiliensstraße mit einem größeren Platz an der Kreuzung zweier Querstraßen und diagonalen Führungen an den westlichen und östlichen Enden.²⁰ Nur der östliche Teil mit dem winkelförmigen Schubertplatz erinnert heute an diese einmal vorgesehene Bebauung, die durch den Standort der Kaserne bereits früh hinfällig wurde.

Die etwa 25 wichtigsten Straßen der Stadterweiterung um 1900 sind im Durchschnitt in zwei Jahrzehnten weitgehend bebaut worden. Einige von ihnen, am geschlossensten die Moltkestraße mit ihren 18 Bauten von 1892 bis 1899, aber auch periphere Straßen wie die Woldemarstraße (29 Bauten 1901-12), die Kissinger Straße (17 Bauten 1903-12) und die Bülowstraße (15 Bauten 1910-15) erhielten in kürzester Zeit ihr charakteristisches Aussehen. Andere blieben über Jahrzehnte ohne eine durchgehende Bebauung oder wurden nur teilweise durch private Spekulation erschlossen: Allen voran der „lange Jammer“, wie Zeitgenossen die Paulinenstraße nannten, die von Süden

aus im Anschluß an die seit 1820/40 bestehende Weinbergstraße ab dem Beginn der siebziger Jahre bebaut wurde und noch nach 1914 nördlich der Bahn große Lücken aufwies.²¹ Die längste Bauzeit benötigte aber die gleichfalls 800 Meter lange Elisabethstraße als größte westliche Ausfallstraße, an der sich auch einige, noch heute genutzte Gewerbebetriebe ansiedelten; ab 1868 mit sieben Bauten begonnen, entstanden bis 1912 insgesamt 60 Gebäude, 23 von ihnen zwischen 1891-97 in dem allgemein bauintensivsten Jahrzehnt. Auch hier blieb an der Nordseite im Mittelteil zwischen der Bruchgarten- und Temdestraße ein ganzer Abschnitt bis zum ersten Weltkrieg frei (Abb. 5).

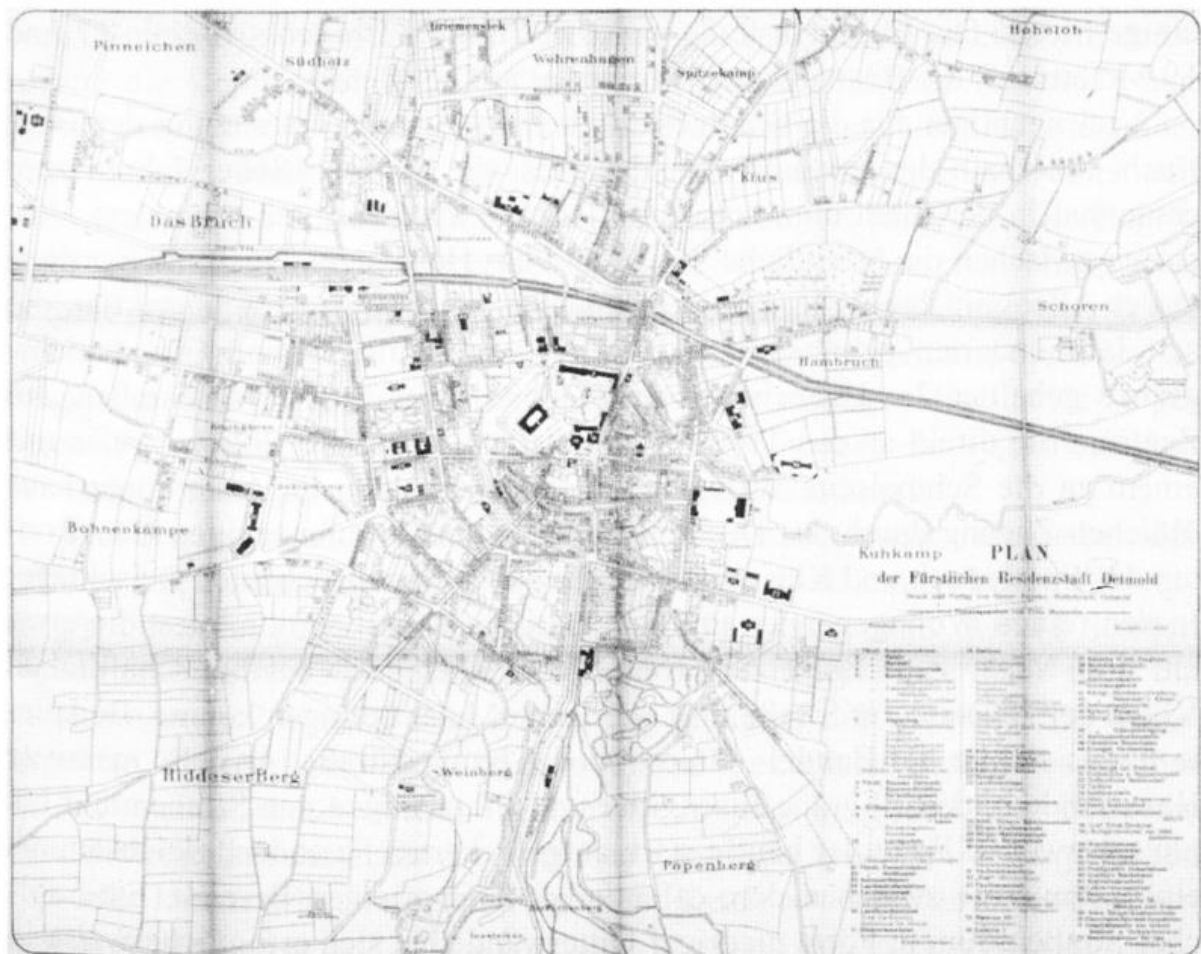


Abb. 5: Plan der fürstlichen Residenzstadt Detmold von 1909
(Staatsarchiv Detmold)

Der anschauliche Charakter der Straßen wird im wesentlichen neben den Fassaden durch ihre Breite und die Bauflucht bestimmt, beide Kriterien setzte der Magistrat als Baubehörde fest. Bestand zu Anfang der Planungen die Absicht, eine Straßenbreite von 20 Metern für die großen Durchgangsstraßen wie die Paulinenstraße festzulegen und die weiteren Haupt- wie Nebenstraßen mit 18 und 16 Meter Breite anzusetzen, so wich in der Folgezeit dies großzügig di-

mensionierte Schema einem engeren und individuelleren Maßstab. In der Regel variieren die kürzeren und nicht durchgehenden Straßen zwischen 10 und 12 Metern Breite, aber auch die Achse der Hermannstraße ist in ihrem südlichen Ende nur 10 Meter breit. Die Breite kann aber auch innerhalb eines Straßenzuges wechseln, so weist die durchgehende, um 1900 in drei Abschnitte geteilte Palaistraße im Südteil 9 Meter auf, im mittleren Abschnitt zwischen der Beneke- und Bandelstraße 13 Meter, im Nordteil sind es 11 Meter zwischen den einander gegenüberliegenden Grundstücksgrenzen. Die Breite der Paulinenstraße wechselt zwischen 14 Meter im Süden und 16 Meter im nördlichen Teil, die Flucht am Kaiser-Wilhelm-Platz verbreitert sich nochmals um einige Meter. Die Elisabethstraße weist wechselnde Breiten zwischen 17 und 19 Metern auf, die Bismarckstraße bringt es auf 15 Meter.

Viel wichtiger für die Stadtgestalt aber war die Zurücksetzung der Bauflucht innerhalb des privaten Grundstückes, die ab den 1860er Jahren zum erstenmal in der Stadt eine vornehme Distanz mit Zaun und schmalem Vorgarten zwischen die öffentliche Straße und das Haus legte. Noch die Nordseite der Allee mit ihren klassizistischen Villen ab 1820 hatte sich strikt an die seit Jahrhunderten gebräuchliche Identität von Bauflucht und Grundstücksgrenze gehalten. Im Historismus aber gab es zwei Typen von Straßen: Im Zentrum die direkt an das Trottoir anschließende Fassade, üblicherweise mit einem an die Schmalseite verlegten Eingang, ohne den im Ackerbürgerhaus üblichen Zugang durch das Deelentor oder bei den traufenseitigen Hausfronten des Spätbarock und Klassizismus in die Straße hinausgebauten Beischläge. In den reinen Wohngegenden und vorstädtischen Straßen dominiert die etwa um drei Meter zurückgesetzte Front, wobei aber auch bei herrschaftlichen Villen der Abstand zur Straße fünf oder zehn Meter betragen konnte, Beispiele finden sich in der Bandel-, Bülow- und Kissingerstraße. Anstelle massiver Hauswände bilden filigrane Eisengitter und Pflanzungen den Straßenrand bis hin zur zweiten Front der häufig stark aufgelockerten Fassaden; gleichsam als eine Membrane zwischen dem öffentlichen und privaten Bereich. Eine solcher Straßensaum in Form niedriger Gitterwände hat sich erfreulicherweise in Detmold noch häufig erhalten, als Beispiele seien die Palais-, Bandel-, Freiligrath- und Hans-Hinrichs-Straße genannt.

Das Straßenraster um den Kaiser-Wilhelm-Platz als neue städtische Mitte war mit Ausnahme der Elisabethstraße ohne Vorgärten angelegt, die vorstädtischen Wohnquartiere hatten in aller Regel eine schmale oder auch stattliche Rücknahme der Bauflucht gegenüber der Straßenflucht. Zuweilen kann sich aber auch im innerstädtischen Gebiet die Bauflucht einer Straße kurzfristig ändern, am anschaulichsten ist dies in der Paulinenstraße zwischen Gerichts- und Luisenstraße (heute Bielefelder Straße) und in der Freiligrathstraße zu se-

hen, die in ihrem kurzen Verlauf zwischen Wall und Palaistraße mehrfach die Baufront wechselt.

Die Bepflanzung der Straßen mit Bäumen stand in direktem Zusammenhang mit ihrer Breite und Bauflucht. Für die Auswahl der Baumarten war der Stadtbaumeister zuständig, die Kosten wurden wie die Kanalisation und Pflasterung teilweise auf die Anwohner umgelegt. Die Straßen in den vorstädtischen Wohnquartieren erhielten in aller Regel Bäume, für die großen Durchgangsstraßen ist dies erst im Laufe ihrer langen Bebauung angestrebt worden. Generell könnten hier die neu angelegten Pariser Boulevards ein Vorbild gewesen sein, da im Klassizismus große Straßen häufig ohne Bepflanzung blieben. Die Allee im Nordteil der Hermannstraße wurde 1885 beschlossen ebenso wie die Bepflanzung der Paulinenstraße, die rotblühende Kastanien und Spitzahorn erhalten sollte. 1887 erfolgte die Begrünung der Leopoldstraße, 1894 die des Marktplatzes. 1891 machte der Stadtbaumeister Heufer den Vorschlag, in der Elisabethstraße 88 „Alleebäume“ zu pflanzen. Die Begrünung fand nicht immer den ungeteilten Beifall der betroffenen Anwohner; wiederholt gab es Klagen wegen „Verdunkelung“ der Räume durch den Wildwuchs der Straßenbäume. 1913 wollte die Stadt in der Palaisstraße die teilweise eingegangenen Ebereschen durch Rotdornbäume ersetzen, die zur Kasse gebetenen Anwohner forderten aber Hängebirken wegen ihrer „malerischen Wirkung“; heute stehen dort Pappeln, Erlen und Baumhasel.²²

Viel wichtiger als die Begrünung war den Anwohnern der Ausbau der Straßen mit Kanalisation und Beleuchtung. Um 1810 hatten 26 mit Öl versorgte Laternen einen Anfang gemacht, 1871 brannten in den 34 Straßen Detmolds bereits 137 Gaslaternen bis 11 Uhr nachts, ihre Zahl stieg bis 1914 auf etwa 200 (in Berlin gab es zur gleichen Zeit 20.000). Sie waren begehrte Werbeträger von auf Stadtreklame spezialisierten Firmen wie der Stala-Gesellschaft (Abb. 6), die dem Detmolder Magistrat eine bequeme Einnahmequelle schmackhaft zu machen versuchte, wogegen der Lippischen Bund für Heimatschutz mit dem Argument der „Verschandelung des Stadtbildes“ wettete.

Die Fassadenhöhe als ein entscheidendes Kriterium hatte man im Magistrat pragmatisch gehandhabt und in keiner Bauordnung festgeschrieben, bis 1895 die maximale Traufenhöhe von 18 Metern angeordnet wurde, die durch Ausnahmeklauseln aber problemlos überschritten werden konnte. Es scheint über Jahrzehnte hinweg einen Konsens zwischen Behörden, Baumeistern und Bauherren bezüglich der Traufenhöhe gegeben zu haben. Dies ließ die Straßen in einem Bebauungszeitraum sehr einheitlich erscheinen, was durch spätere historistische Architektur, durch Abriss und Neubau heute vielfach nicht mehr nachvollziehbar ist. Von Jahrzehnt zu Jahrzehnt stieg bis 1900 die Höhe

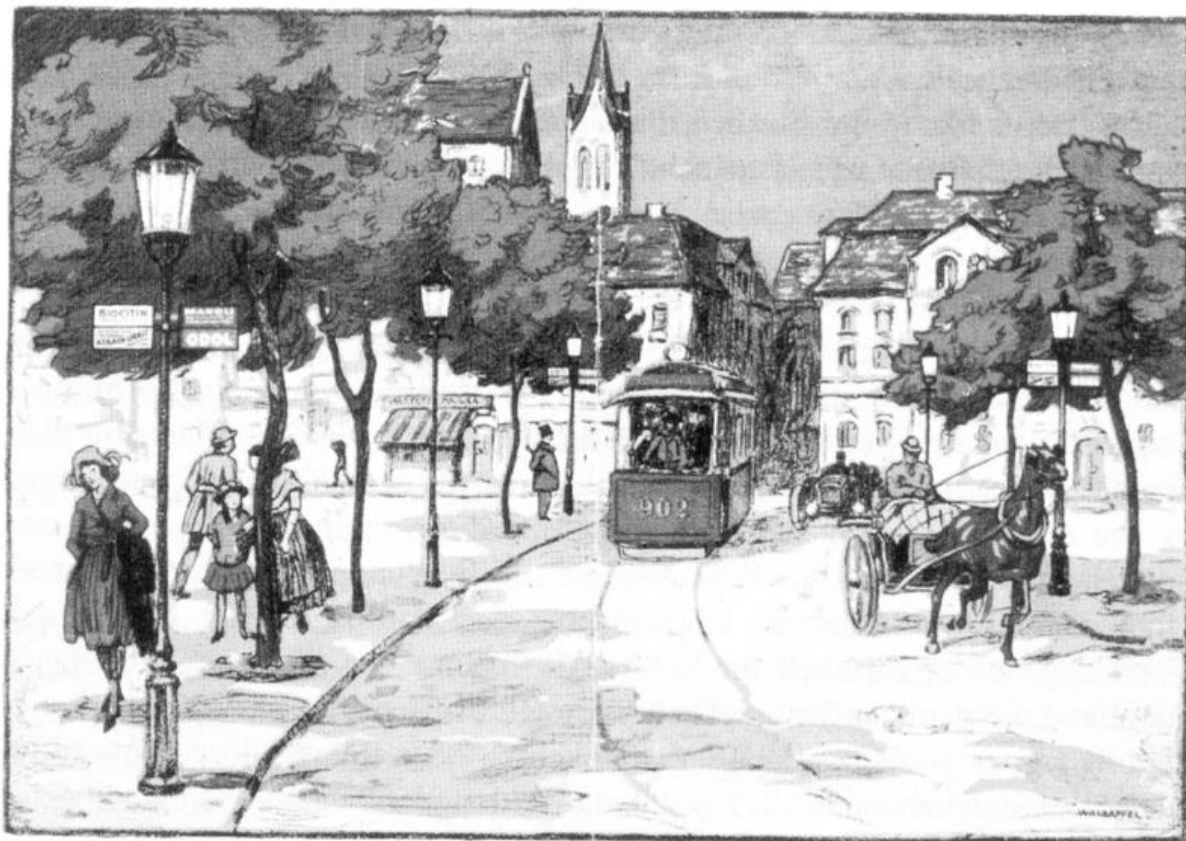


Abb. 6: Lithografie der Stala-Städtereklame Gesellschaft (Staatsarchiv Detmold)

der Fassaden und die Anzahl der Geschosse: Wiesen die Bauten der sechziger und siebziger Jahre mehrheitlich ein bis zwei Geschosse auf, so gab es ab den neunziger Jahren drei bis viergeschossige Häuser an den Hauptstraßen. Dies ist noch heute anschaulich an der östlichen Häuserzeile der Paulinenstraße zwischen Bismarck- und Bahnhofstraße abzulesen (Abb. 7): Während die beiden zweigeschossigen Bauten an der Ecke zu der Bismarckstraße aus den achtziger und die sich anschliessenden dreigeschossigen Häuser aus den frühen neunziger Jahren stammen, wurden die folgenden dreieinhalb- bis viergeschossigen Häuser beiderseits der Wiesenstraße um 1900 errichtet. Farbigkeit der Baumaterialien, Plastizität der Fassade und markante Dachsilhouette verstärken sich ebenfalls in Relation zur gesteigerten Höhenentwicklung.

Ein einziges Element der Stadtgestaltung scheint aber der Magistrat in den vier Jahrzehnten der historistischen Stadterweiterung zwingend vorgeschrieben zu haben: An den Kreuzungen wichtiger Straßen im Kerngebiet des neuen Detmold um 1900 weisen die Eckbauten eine diagonal abgeschrägte Fassadenachse auf, die im Zusammenspiel mit den drei anderen statt der einfachen Kreuzung ansatzweise einen Platzraum bilden, der sich noch heute in einem Dutzend Kreuzungen ganz oder teilweise nachvollziehen lässt. Den Architekten bot dies die Gelegenheit einer zusätzlichen Fassadengestaltung und auch



Abb. 7: Paulinenstraße von Norden, Foto vor 1912
(Westfälisches Freilichtmuseum Detmold)

den Bauherren wird die optische Aufwertung ihres Hauses in der Regel willkommen gewesen sein.

Eher halbherzig ist dagegen der Versuch unternommen worden, den Abschluss einer Straßenachse durch einen markanten Bau in der Tradition der Idealstädte von Renaissance, Barock und Klassizismus als Point de Vue zu gestalten. Am auffälligsten hat sich dies in der Hermannstraße erhalten (Abb. 8): Zwischen zweigeschossigen, traufenständigen Fassaden aus den 1880er Jahren steht das dreigeschossige Haus Nr. 45 aus dem Jahr 1887, markant erhöht durch ein Mansardgeschoss und den viergeschossigen, gegiebelten Eckrisalit als einen Abschluss der Gerichtsstraße. Gegenüber der Platzraumbildung an Straßenkreuzungen steht diese Form der Gestaltung allerdings deswegen zurück, weil es viel weniger Straßen gibt, die rechtwinklig in einer anderen Straße enden.

Das Gesamtbild der Straßen um 1900 wurde bestimmt durch eine formale und farbige Vielfalt der Fassaden, in denen zahlreiche Varianten historischer Stile und etwa ein Dutzend verschiedener Materialkombinationen zusammen mit einer vor allem im Dachbereich plastischen Baugestalt als „historische



Abb. 8: Hermannstraße von Süden, Foto 1999 (Bergmann)

und poetische“ (Schinkel) Stadtgestalt die modernen Bildungs-, Verwaltungs-, Geschäfts- und Wohnstadt um die Jahrhundertwende ergeben. Nach 1900 traten zu der Neuromanik, Neugotik, Neorenaissance und dem Neubarock noch der Jugendstil, das Neurokoko, der beginnende Neoklassizismus und der Heimatschutzstil als Rückgriff auf regionale, handwerklich geprägte Bautraditionen. Das Ergebnis ist eine architektonische Vielfalt, die aber nicht heterogen und disparat wirkt, sondern als Einheit des Mannigfaltigen empfunden wird, eben nicht uniform, sondern konform wie so viele Stadtbauformen der vorausgegangenen Jahrhunderte. Diese einheitliche historische Vielfalt ist ab den zwanziger Jahren als verlogene Stilmaske, als Kulissenarchitektur und Kopie vergangener Bauformen kritisiert worden, was völlig unsinnig ist. Zum einen war es keine Fassadenkulisse, da im Inneren bis in die Details der Ausstattung und die Utensilien des täglichen Lebens hinein historische Formen das damalige moderne Leben gestalten sollten, wie es dem Zeitgeschmack

entsprach. Für uns am Beginn des 21. Jahrhunderts ist es selbstverständlich, in der Architektur und allen Bereichen des Designs unter mehr als einem Dutzend verschiedener Stile und Materialien auszuwählen und damit auch eine Lebensauffassung zu dokumentieren, ohne uns dem Vorwurf der Verlogenheit auszusetzen. Dass die Fassade als „Stilmaske“ sich mit anderen zu einer malerischen, teilweise auch aufwändig inszenierten stadträumlichen Kulisse zusammenfügt, ist kein ernstzunehmendes Argument gegen die Qualität der Architektur. Seit der Antike war die öffentlich wirksame Front eines Bauwerkes in der Regel immer aufwändiger ausgebildet worden als die weniger wichtigen Seiten oder Rückfronten; Beispiele seit dem Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert gibt es in Detmold zuhauf. Dies gilt im übrigen auch für das Bauen auf dem Land. Zum dritten entstanden keine Kopien historischer Bauten, sondern die überwiegend kreative und technisch wie stilistisch neue Gestaltung der modernen Lebensbereiche des 19. Jahrhunderts. Die allermeisten Bauwerke des Historismus sind in den vorausgehenden Epochen überhaupt nicht vorstellbar.²³

Auch das Material und die Baudetails waren in einem Zeitraum wesentlich einheitlicher, als es uns heute erscheint. Die lange Bebauungszeit, die oftmals sprunghafte und nicht lückenlose Bebauung der Straßen haben das Bild in dieser Hinsicht verunklärt. In den 1860er und siebziger Jahren dominierten weiss verputzte oder farbig zart getönte Gebäude in der Tradition des Klassizismus, sparsam antikisierend dekoriert oder wie in der Gartenstraße schon mit einem ersten mittelalterlich-gotisierenden Baudekor. Die zweigeschossige traufenseitige Fassade aus der ersten Hälfte des Jahrhunderts wurde fortgesetzt, immer häufiger aber unterbrochen durch einen meist asymmetrisch gesetzten gegiebelten Risalit. Während sie am westlichen Ende der Benekestraße die Höhe von zweieinhalb Geschossen erreichen konnten (Abb. 9), beschränkten sie sich in der Regel an der Peripherie auf anderthalb Geschosse, Beispiele haben sich unter anderen in der Siegfriedstraße 29-39, der Sachsenstraße 4, 8, 10 und der Palaisstraße erhalten.

Im Laufe der siebziger Jahre wurde die Farbigkeit des Putzes stärker, in den achtziger Jahren setzten sich dann mit den plastisch betonten und reich detaillierten Bauformen der Neorenaissance auch starkfarbige Putzgliederungen durch oder ein Kontrast zwischen farbigem Putz und den Werksteingliederungen der Gesimse und Fensterumrahmungen. In diesem Jahrzehnt hat sich vor allem die Bruchsteinfassade aus Kalk in Detmold ausgebildet. Verschiedene Kalksteinarten stehen im Teutoburger Wald und dem Lippischen Bergland an und wurden ab der Jahrhundertmitte bevorzugt im landwirtschaftlichen Bauen der Region als billiges und dauerhaftes Material genutzt. Das unregelmäßige Muster des Bruchsteins wurde jetzt gleichsam nobilitiert

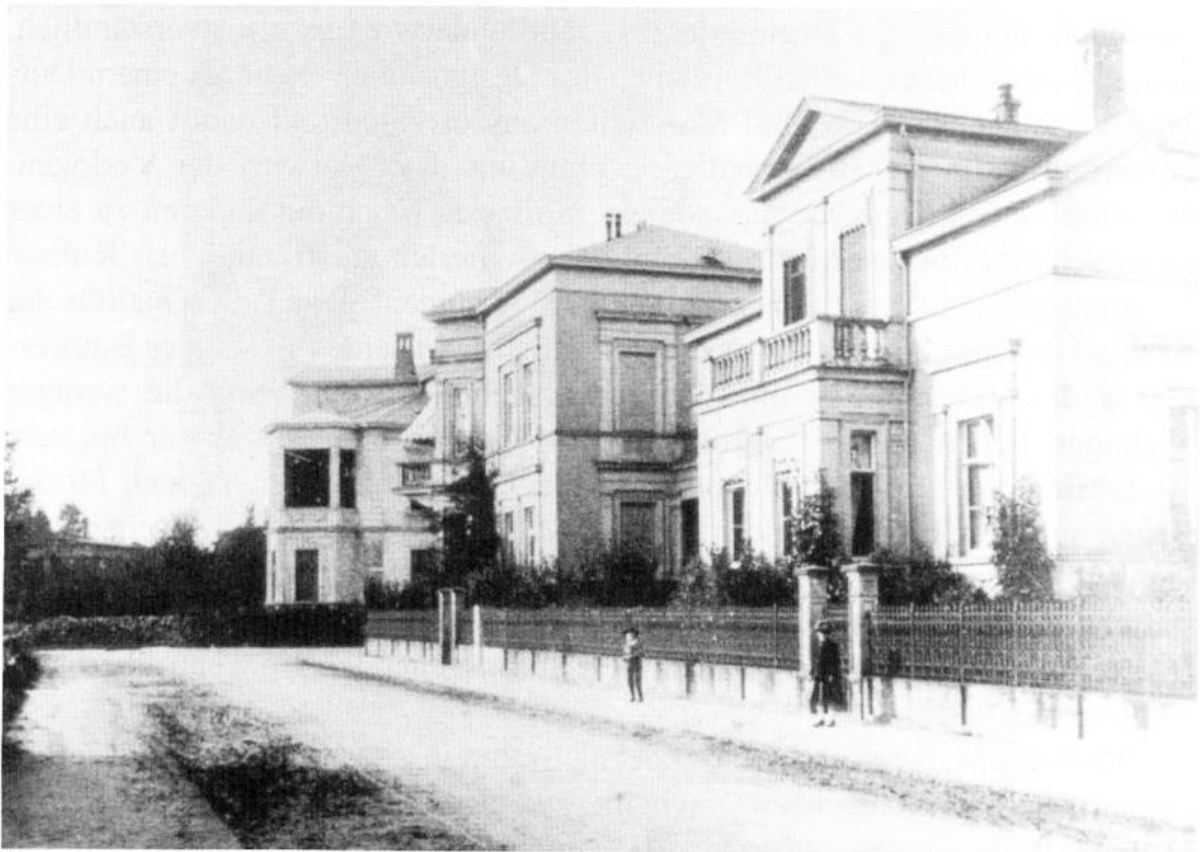


Abb. 9: Benekestraße von Süden, Foto 1890 (Staatsarchiv Detmold)

und im öffentlichen Bau (Fürstliche Forstbehörde 1866 in der Hornschen Straße) und im Privatbau als reizvolle Neuheit eingesetzt. Teilweise haben sich ganze Häusergruppen aus unterschiedlichen Zeiten und von verschiedenen Architekten in diesem Material erhalten wie in der Bandelstraße 8-12 mit fünf Häusern, die ein vom Bruchstein aufeinander bezogenes Ensemble bilden. Das Verlangen nach einer vielfältiger differenzierten Fassade führte zu einer Aufwertung des ländlichen Materials im urbanen Bereich, das sich auch weniger betuchte Bauherren leisten konnte, wie das Beispiel der Richthofenstraße 54 und 56 aus den neunziger Jahren zeigt.

Dieser Nobilitierung eines früher eher gering geschätzten Baumaterials folgten zwei andere, die bisher als wenig repräsentativ oder als rückständig galten: Der Ziegelbau und das Fachwerk. Traditionell fand der Ziegelbau im holzreichen Fürstentum wenig Beachtung und war zudem als importierter Baustoff auch zu teuer. Durch die Massenproduktion im 19. Jahrhundert ist er zumeist bei Scheunen und Fabrikbauten zu finden. Die Durchsetzung als repräsentatives Material für die hohheitliche Fassade verdankt Lippe den benachbarten preußischen Provinzen, in denen die jahrhundertealte Tradition der nordischen und preußischen Backsteinarchitektur Einzug hielt und bei Bahnhöfen, Postämtern und Kasernen nach der Reichsgründung auch in Lip-

pe und Detmold zur Auflage wurde. Vor allem in den neunziger Jahren entstanden auch in großer Anzahl Wohnhäuser mit dunkel gebranntem Klinker und weiß abgesetztem Baudekor in der Tradition englischer und französischer Architektur. Um die Jahrhundertwende ergab sich eine Umkehrung der Verhältnisse mit weiß verputzten Wandflächen und roter Klinker-Gliederung der Gesimse und Fensterrahmen, am anschaulichsten erhalten in den drei um 1901 von Johann Berger in der Woldemarstraße 6, 8 und 10 erbauten Häusern (Abb. 10). Farbe und Struktur des unverputzten Ziegels avancierte zum werkstein-adäquaten hochwertigen Baumaterial. Gleichzeitig kam es zu einer Wiederbelebung des traditionellen Fachwerkbbaus, oft verbunden mit einer virtuosen, in historistischen Formen ausgeführten Konstruktion von Freigespärre, Loggien und Veranden.²⁴ Neben Bruchstein und Backstein hatte im Umfeld der Heimatschutzbewegung und durch das Vorbild des englischen Arts and Crafts Stils ein drittes lange geringgeschätztes Baumaterial wieder eine Qualität des Urbanen erreicht. Reine Fachwerkbauten gab es dennoch sehr selten, in der Regel stockte man auf einem Erdgeschoss aus Stein auf (wie bei dem Wohn- und Geschäftshaus Penselin in der Richthofenstraße 1897 von Hermann Heufer) oder täuschte dies vor (Krumme Straße 22 von D. Langewort 1903).



Abb. 10: Woldemarstraße 6, 8, 10 von Johann Berger 1901-1904,
Foto 1999 (Bergmann)

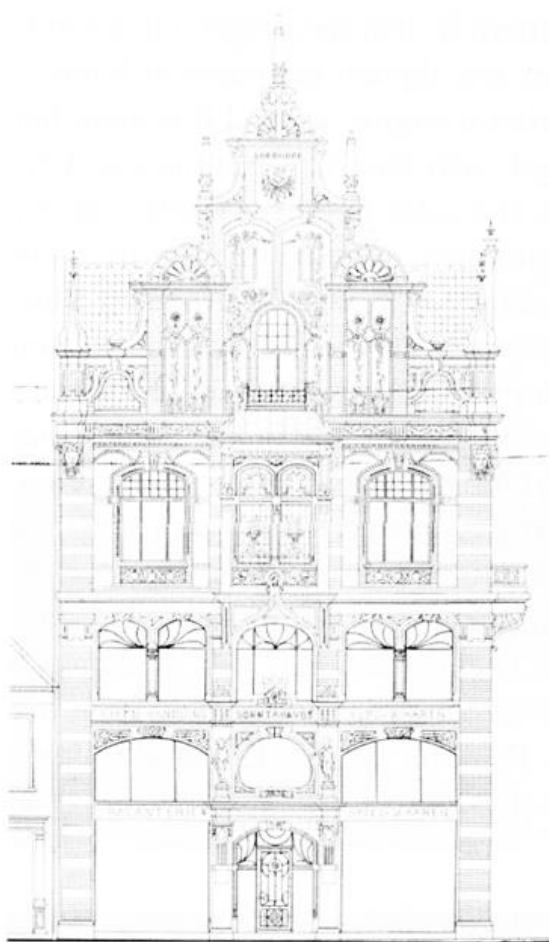


Abb. 11: Aufriss Kaufhaus Sonntag und Vos von Friedrich Geb 1902 (Bauamt Detmold)

Ab den neunziger Jahren bis zur Jahrhundertwende erreichte der Historismus, wie in Deutschland allgemein, in Detmold seine vielfältigste und ausgeprägteste Gestalt. Die Renaissance als „altdeutscher Stil“ und „Dürerstil“ blieb unter Bezug auf die ehemaligen Reichsstädte wie Augsburg und Nürnberg der bevorzugte Stil des Bildungsbürgertums, verstärkt traten auch romanische, gotische und vor allem barocke Formen auf. Vereinzelt kam es zu einer eklektischen Stilmischung an einem Bau, ein charakteristisches Beispiel ist das Kauf- und Wohnhaus Sonntag und Vos von 1902 am Marktplatz (Abb. 11). Der Umfang und die Schnelligkeit des Bauens ließen ganze Straßenzüge in einem Jahrzehnt entstehen wie die Moltke- oder die Mühlenstraße oder Straßenabschnitte mit merklich gesteigerter Höhe und Plastizität der Fassaden wie die Paulinenstraße nördlich der Bismarckstraße und der nördliche Teil der Hermannstraße. Von der reich ausgebauten Dach-

landschaft dieser Zeit sind allerdings nicht wenige Bestandteile einer späteren Modernisierung zum Opfer gefallen. Der Detailreichtum und die Materialvielseitigkeit der Fassaden erreichte ihre höchste Stufe.

Nach 1900 setzten sich mit dem Neorokoko und dem Jugendstil im Stadtgebiet wieder schlichtere und weniger akzentuierte Putzfassaden durch. Vor allem im Vorstadtbereich wurden zahlreiche Straßen (etwa die Kissingerstraße mit 17 Bauten von 1903-12 oder die Bülowstraße mit 15 Bauten zwischen 1910-15) mit stattlichen Wohnhäusern im Heimatschutzstil gebaut, die in ihrer malerisch-plastischen Gesamtform und der Akzentuierung durch Putz-, Fachwerk- und Werksteinflächen angelsächsische Vorbilder aufnehmen.²⁵ Vereinzelt entstehen diese großbürgerlichen Villen nicht nur im Vorstadtbereich, sondern auch im Zentrum – Beispiele finden sich in der Bahnhof- und Lortzingstraße (Abb. 12) – was eigentlich einer städtisch verdichteten Bebauung widerspricht. Sie stellen den letzten „Stil“ des historistischen Detmold dar, bevor der erste Weltkrieg diese Entwicklung abrupt beendete.

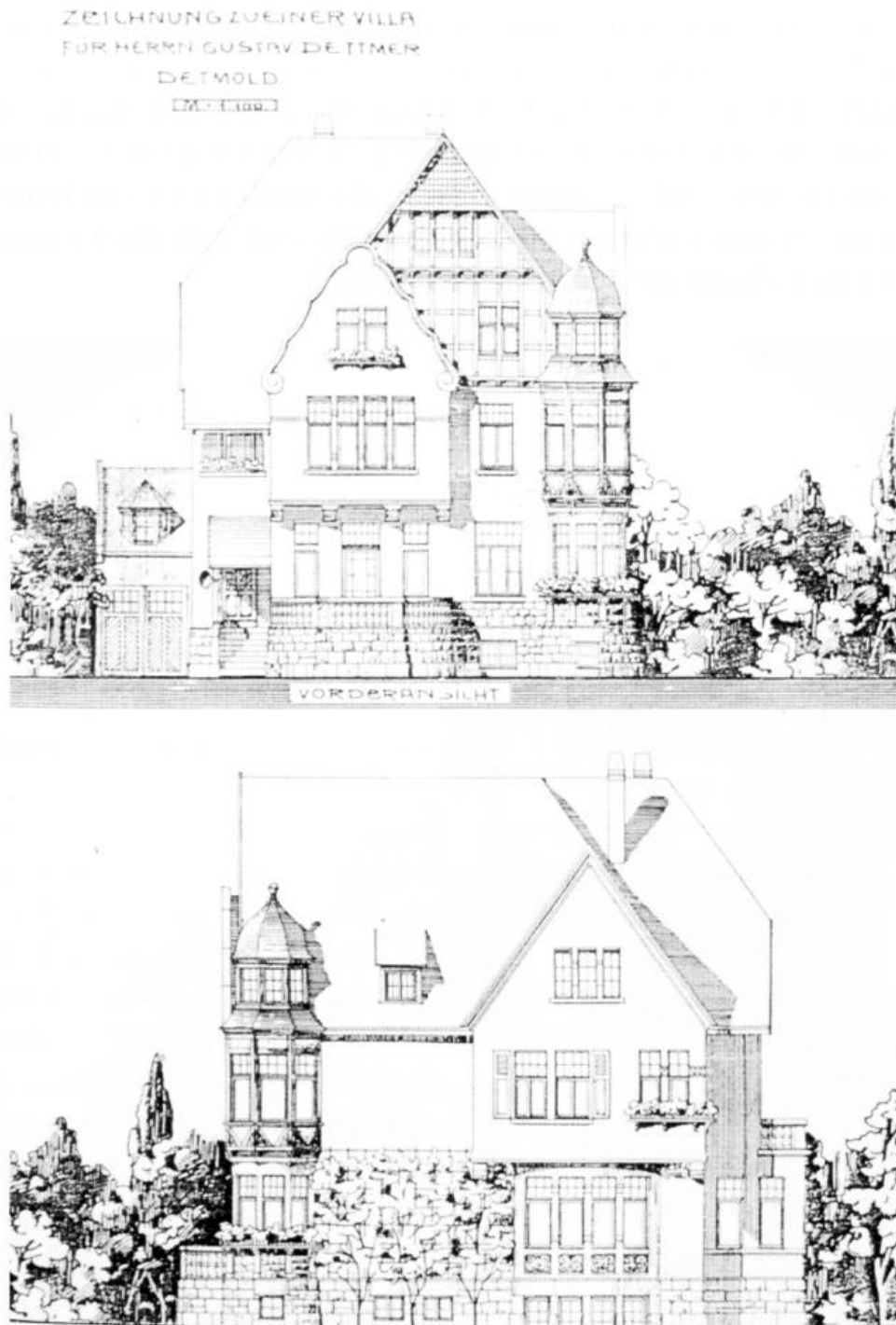


Abb. 12: Aufriss Villa Dettmer, Bahnhofstr. 12,
Adolf Wilkening 1912 (Bauamt Detmold)

Parallel zu der Anlage des neuen Detmold mit zwei Dutzend Straßen um 1900 vollzog sich eine allmähliche Umgestaltung der Altstadt, vor allem der Lange Straße als Hauptgeschäftsachse. Teilweise entstanden historistische Neubauten, die sich überdimensioniert in die gewachsene Struktur der Ackerbürgerhäuser setzte wie etwa das Haus Sonntag und Vos 1902 am Marktplatz

oder das Südende der Lange Straße am ehemaligen Hornschen Tor (Abb. 13). Am radikalsten aber griffen die neu entstehenden Läden mit ihren großflächigen Schaufenstern in den Bestand ein. Diese Phase des Historismus ist heute fast gänzlich verschwunden, die turnusmäßige Erneuerung der Geschäfte aber hat sich als Gesamtaspekt erhalten.²⁶ Trotz der Konkurrenz durch die Paulinenstraße haben sich vor allem die Lange Straße und auch die Krumme Straße als zentrale Einkaufsstraßen behaupten können.



Abb. 13: Südende der Lange Straße, Foto um 1910
(Institut für Lippische Landeskunde, Lemgo)

Die neue Mitte: Der Kaiser-Wilhelm-Platz

Die Platzanlage und ihre Bebauung war als der zentrale, repräsentative und administrative Mittelpunkt der Stadterweiterung Detmolds ab 1860 gedacht und so erscheint sie uns heute mit ihren vornehmen Fassaden wichtiger kommunaler und staatlicher Institutionen, der größten Kirche der Stadt und der aus altem Baumbestand und Denkmälern gebildeten anschaulichen Würdeform des kleinen Parks. Von 1870 an bis nach 1900 aber bestand diese neue Mitte eigentlich aus einer leeren Fläche, zur Hälfte als Viehmarkt genutzt, im Norden und Süden nur von drei einzelnen Gebäuden umstanden. Erst in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg haben sich die Platzfassaden teilweise geschlossen, die letzte Baulücke verschwand mit dem Neubau der Post in den siebziger Jahren.

Nachdem mit der Projektion der Paulinenstraße durch den damaligen Stadtbaumeister Leopold Petri das Rückgrat der westlichen Stadterweiterung auf dem Gelände der städtischen Viehweide „Das Bruch“ feststand, sicherte sich der Magistrat den Baugrund zwischen der Paulinenstraße und der westlich angelegten, parallelen Hermannstraße vom Weinberg im Süden bis zur Werre im Norden. Unter Ausschluss privater Bautätigkeit sollte dieses Areal den städtischen und landesherrlichen Ämtern vorbehalten bleiben. Dies erklärt auch die sehr langsame Bebauung, die Stadt hielt die Grundstücke so lange in Reserve, bis sich eine akzeptable Funktion und eine repräsentative Baugestalt gefunden hatten.

Unter Petris Nachfolger, dem Stadtbaumeister Wilhelm von Meien (1828-75) wurde 1870 der heutige Park als neues Zentrum des historistischen Detmold bestimmt. Die erste Maßnahme war die Anlage der Grünfläche in achsialer, symmetrischer Wegführung auf das Denkmal für die Gefallenen des deutsch-französischen Krieges (Entwurf W. v. Meien) im Norden. Seine Einweihung erfolgte im August 1875, zwei Tage bevor Kaiser Wilhelm I., der Namensgeber des Platzes, das Hermannsdenkmal einweihte. Das kleine und das große Denkmal verbinden sich in gleichsam städtischer, fürstlich-lippischer und nationaler Eintracht als Auftakt zur beginnenden Ausgestaltung von Detmolds neuer Mitte. Die Freifläche wurde durch 200 Linden als rahmende Alleen gefasst, 1885 wurden an der Nordseite entlang der Bismarckstraße weitere 34 Linden gepflanzt. Die Mitte des Parkes nahm seit 1888 ein Rondell von 12 Eichen ein, die einen 1894 aufgestellten Kandelaber umstanden (Abb. 14). 1899 entstand nahe der Paulinenstraße ein Venusbrunnen, der die Mittelachse des Parkes von dem Denkmal über das Rondell nach Osten erweiterte.²⁷



Abb. 14: Kaiser-Wilhelm-Platz von Osten, Foto um 1925 (Staatsarchiv Detmold)

Die Gestaltung der Grünflächen ging der architektonischen Fassung des Platzes voraus. Die zeitlupenartige bauliche Entwicklung reflektiert aber auch die gesamte Erweiterung der Stadt, vor allem hinsichtlich der Baugestalt. Als erstes entstanden die östlichen und westlichen Begrenzungen der Fläche durch die Wohnhäuser an der Paulinen- und Hermannstraße mit ihren meist zweigeschossigen traufenständigen Fassaden. Diese waren allerdings zu niedrig und wenig markant, um eine wirksame Platzbegrenzung zu bilden, das blieb den südlich und nördlich liegenden Seiten vorbehalten. Der Auftakt ihrer Bebauung bildete das annähernd quadratische Landgericht an der Ecke von Paulinen- und Kassenstraße (heute Heinrich-Drake-Straße) von 1879-80 durch den damaligen Stadtbaumeister B. Herrmann. Die jeweils 13-achsigen glatten Fassaden mit getöntem Putz sind zum Platz und zur Straße hin durch gegiebelte Mittelrisalite akzentuiert. Auf diesen noch sehr der klassizistischen Tradition Detmolds verhafteten Bau folgte 1884-85 die Fürstlich-Lippische Spar- und Leihkasse in der Mitte der südlichen Platzseite durch Leopold Petri. Statt der glatten und fast ungegliederten Landgerichts-Fassade weist das Kassengebäude mit den Bauformen der Neorenaissance eine lebhaft gegliederte und zur Mitte hin stark vortretende Baugestalt auf. Einen Schritt weiter ging Petri in dem dominierenden Eckbau der Reichspost 1889-90 an der nordöstlichen Platzseite. Auch hier werden Renaissanceformen aufgenom-

men, allerdings ergeben die turmartige Ecklösung mit dem schräggestellten Portal und der Materialkontrast von Sandsteingelb und Ziegelrot eine noch stärkere Wirkung des Baukörpers. Diese Architektursprache sollte dann auch bis um 1900 in den angrenzenden nördlichen Abschnitten der Paulinen- und Hermannstraße sowie in der Moltkestraße auftreten.

15 Jahre lang blieb der Platz unberührt, dann errichtete der Architekt Otto Kuhlmann (1873-1948) auf dem bisher als Viehmarkt genutzten nördlichen Platzteil 1905-07 die neugotische Christuskirche für die reformierte Gemeinde. Ihre isolierte Lage und der hohe Turm verschafften der neuen Mitte endlich auch in der Fernwirkung die angestrebte Dominanz. Zwischen 1910 und dem ersten Weltkrieg hat die Platzbebauung ihre dann länger bestehende Form angenommen. Durch die von Baurat Paul Böhmer (1858-1928) aufgeführten monumentalen Bauten der Fürstlich-Lippischen Regierung 1909-11 an der Ecke der Hermannstraße und des Lippischen Landtages 1913 zwischen Landgericht und Sparkasse entstand eine geschlossene Platzfront an der Südseite. Die plastisch gegliederte Baugestalt mit Kolossalordnung, Pavillons, Walmdach und dem Turm des Regierungsgebäudes bildet eine gegenüber den früheren Bauten erhöhte und durch die Steinsichtigkeit der Fassaden verstärkte Würdeform. Diesem Neubarock entspricht auch die ab 1911 durch eine Bremer Baufirma an der Nordseite errichtete Westfälisch-Lippische Vereinsbank als erst zweitem Bau neben der Post auf dieser Seite gegenüber der geschlossenen Südfront. Jetzt konnte der Platz – vor allem in Luftaufnahmen (Abb. 15) wird dies deutlich – als das erscheinen, wozu er von Anfang an bestimmt war: Als ein zweiter Marktplatz mit Kirche, Rathaus und Schloss samt Schlosspark, letztere wurden durch den Park und das Karree des Regierungsbaues mit seinem hohen Turm reproduziert. Der Kaiser-Wilhelm-Platz sollte der einzige neue Platz bleiben, alle anderen, auch nachfolgenden Plätze, wie der Alexanderplatz oder Schubertplatz, sind von der Architektur her keine Plätze, sondern Straßenkreuzungen.

Bis zum ersten Weltkrieg wurde auch die Straßenfront gegenüber dem Bahnhofplatz eher halbherzig geschlossen. Vorausgegangen waren Planungen von 1878 und 1879, die eine von der nordwestlichen oder nordöstlichen Platzecke diagonal abknickende neue „Wilhelmstraße“ vorsahen, die entweder auf den Bahnhof münden sollte oder zur Paulinenstraße lief, kombiniert mit einer Reihe kleiner Seitenstraßen. Nichts davon ist ausgeführt worden, das 30.000 qm große Areal wurde als Ausstellungsfläche (Lippische Gewerbe-Ausstellung von 1881) genutzt. Bis 1910 konnte man vom Bahnhof über die Sachsenstraße und den Kaiser-Wilhelm-Platz bis zur Gerichtstraße sehen. Allein die Allee der Hermannstraße und das Hotel Kaiserhof von 1893 bildeten den ersten Ansatz eines würdigen Stadtentrees. Mit der neubarocken Sinalco-Fa-



Abb. 15: Luftansicht von Detmold, Foto um 1980 (Stadtplanungsamt Detmold)

brik ab 1903, der neoklassizistischen ehemaligen Reichsbank 1912 und den anschließenden beiden stattlichen Wohnhäusern im Heimatschutzstil aus der gleichen Zeit entstand schließlich ein höchst disparates, aber für die Zeit bezeichnendes Ensemble als nördlicher Abschluss von Detmolds neuer Mitte.

Baumeister, Bauherren und Bewohner

Über neunzig Baumeister waren für das neue Detmold zwischen 1860 und 1914 entwerfend und ausführend tätig, etwa jeder zehnte von ihnen kam aus einem Ort außerhalb des Fürstentums Lippe.²⁸ Traditionell waren es Zimmermeister und mit der starken Zunahme des Steinbaues im 19. Jahrhundert vor allem auch Maurermeister, die häufig in Personalunion als Bauunternehmer die Häuser entwarfen und erstellten. Sie waren im Sinne des traditionellen Bauhandwerks geschult und fähig, eine historistische Fassade detailliert, stilistisch korrekt und gut proportioniert zu entwickeln. Als Entwerfer bauvorlageberechtigt war jeder im Bauhandwerk ausgebildete Meister, erst 1897 wurden Zimmermeister und Maurermeister gesetzlich geschützte Titel mit einer bestimmten fachlichen Ausbildung als Voraussetzung. Jeder Bauhandwerker

konnte sich „Baumeister“ (bis 1932) oder „Architekt“ (bis nach 1945) nennen, ehe auch diese Berufsbezeichnungen geschützt wurden. Da vor allem mit der Bezeichnung Architekt sich die Vorstellungen eines akademischen Studiums an einer technischen Hochschule mit besonderer Schulung des künstlerischen Könnens und der technischen Fachkenntnisse des Hochbaues verbanden, haben sich Bauhandwerker diesen Titel aus geschäftlichen Gründen gerne zugelegt.²⁹

In den Staatsdienst übernommen wurden nur Architekten mit einem Studium an einer technischen Hochschule, das nach zwei bestandenen Staatsexamen in die Laufbahn eines Regierungsbaumeisters führte, den Architekten mit dem Titel Diplomingenieur gab es erst ab 1902. In den 1880er Jahren stieg infolge des gründerzeitlichen Baubooms die Zahl der Architekturabsolventen stark an, viele von ihnen konnten überhaupt nicht oder erst nach bis zu achtjähriger Wartezeit in den Staatsdienst wechseln. Die studierten, aber nicht verbeamteten Architekten nannten sich bevorzugt „Privat-Baumeister“. Selten zu finden sind die Berufsbezeichnungen „Bautechniker“ und „Bauwerksmeister“, sie verweisen auf Absolventen einer Baufach- oder Bauwerkschule.

Die meisten der in einem Baufach Tätigen sind in den elf Detmolder Adressbüchern zwischen 1871 und 1914 in den Sparten der Berufsgruppen verzeichnet; der Eintrag war aber wohl keineswegs Pflicht, in einigen Adressbüchern gab es auch kein Berufsverzeichnis. Am häufigsten sind Maurer- und Zimmermeister ausgewiesen; 1871 waren es insgesamt zehn, im Adressbuch von 1912 sind 17 Maurermeister und 13 Zimmermeister aufgeführt. Als Architekt hat sich zunächst niemand bezeichnet, als erste sind unter der Rubrik „Baumeister und Architekten“ 1891 die Namen Holtmann, Knollmann, Meyer, Petri und Priester angegeben. Die gleichen Namen finden sich im Adressbuch von 1894 unter der Bezeichnung „Architekten und Privat-Baumeister“, aber schon 1914 werden bereits 17 Architekten genannt.

Ob Architekt oder Bauhandwerker, viele von ihnen waren in Personalunion als Bauunternehmer tätig. In den Katasterkarten um 1900 des Bauamtes sind auf den unbebauten oder bebauten Grundstücken häufig die gleichen Namen eingetragen wie Holtmann, Kampmann, König, Priester und andere. Einige von ihnen kauften im großen Umfang baureife Grundstücke, auf denen sie nach eigenen oder fremden Entwürfen Wohnhäuser errichteten und dann verkauften oder vermieteten. Ganze Straßenzüge wurden so durch einen Baumeister geprägt; ein charakteristisches Beispiel ist die Woldemarstraße, die eigentlich auch Bergerstraße heißen könnte, da zwischen 1901 und 1907 allein zehn Häuser durch den Architekten Johann Berger entstanden, darunter sein eigenes Haus (Nr. 6). Dabei fällt die stilistische Breite seiner zeitlich eng

zusammenliegenden Entwürfe auf, sie reicht vom Neorokoko, Jugendstil und Heimatschutzstil bis zu dem von ihm häufig verwendeten Kontrast der weißen Putzfläche mit einer roten Ziegelgliederung. Auch eine über vierzigjährige Tätigkeit als Baumeister in Detmold ist keine Seltenheit, der Hofmaurermeister Fritz Baumann etwa begann 1864 mit dem Haus in der Gartenstr. 12, in den folgenden Jahrzehnten entstanden Bauten in der Freiligrath- und Bismarckstraße, Am Wall, in der Fürstengarten- und Friedrichsstraße. 1905 entwarf und errichtete er die Lithografische Anstalt Schwanemüller und Tracht in der Elisabethstraße 60; offenbleiben muss, ob es noch spätere Bauten von seiner Hand gibt.

Wirklich geprägt aber haben die Stadtgestalt Detmolds in dem Zeitraum um 1900 von den über 90 Baumeistern nur einige wenige. An erster Stelle ist Karl Leopold Petri (1830-1909) zu setzen, den man als einen der Gründerväter des historistischen Detmold bezeichnen kann.³⁰ Aus einer alteingesessenen und renommierten Lipper Familie stammend (sein Vater Friedrich Simon Leopold Petri war Regierungspräsident), studierte Petri in Hannover und Berlin Architektur und wurde 1860 mit dreissig Jahren Detmolds erster Stadtbaumeister. Die Konzeption der westlichen Stadterweiterung mit dem Rückgrat der Paulinenstraße hat seine Planungen zur Grundlage. Nach seiner Kündigung 1871 bei der Stadt arbeitete er im Baubüro der Firma Krupp in Essen und kehrte 1879 nach Detmold zurück. Die sorgfältig detaillierten Fassaden der Fürstl. Lippischen Spar- und Leihkasse 1884-85 und des Postamtes 1888-90 mit seiner dominierenden Lage an der Nordost-Ecke des Kaiser-Wilhelm-Platzes setzten die ersten städtebaulichen Akzente an der noch undefinierten neuen Mitte. Mit dem Logenhaus der Detmolder Freimaurer 1882-83 an der Bielefelderstraße 2 und dem Neubau der abgebrannten Ressource an der Ameide 1888-90 errichtete er die bauliche und räumliche Repräsentanz zweier wichtiger sozialer Institutionen der kaiserzeitlichen Stadt. Zwei weitere Bauten schufen markante Silhouetten am westlichen und östlichen Stadtrand aufgrund ihrer Masse und dem erhöhten Bauterrain: 1863-64 entstand die Detmolder Aktienbrauerei (heute Brauerei Strate) an der Palaisstraße, bei der Wohnhaus und Brauerei mit Renaissance-Formen zu einem gotisierenden, burgähnlichen Ensemble verbunden wurden. In der Art florentinischer Renaissance-Paläste gestaltete Petri 1888-90 das Lippische Lehrerseminar am Küster-Meier-Platz mit seiner 17-achsigen Hauptfront über dem leicht ansteigenden Terrain am östlichen Stadtrand. Als Anerkennung erhielt Petri den Titel eines fürstlich lippischen Baurates. Seine vierzigjährige Tätigkeit in Detmold umfasst auch eine Reihe von Wohnhäusern, bisher sind insgesamt acht in der Bandel-, Lagesche-, Leopold-, Moltke- und Röntgenstraße bekannt geworden. In seinem letzten Lebensjahrzehnt war Petri Vorsitzender der städti-

schen Fortbildungs- und Gewerbeschule in Detmold und führte Prüfungen an der Detmolder Baugewerkschule und der Tischlerfachschule durch.

Ähnlich wie Petri hat auch ein zweiter Stadtbaumeister, Hermann Cuno Heufer (1851-1928), erst nach seinem Ausscheiden aus städtischen Diensten die bauliche Gestalt Detmolds mit beeinflusst.³¹ Der in Hagen Geborene absolvierte eine Baufachschule, arbeitete 1873 bis 1880 im Kölner Baubüro des renommierten Berliner Architektur-Professors Julius Raschdorff und studierte in dieser Zeit vier Semester Architektur am Stuttgarter Polytechnikum. In den achtziger Jahren war er in Bad Oeynhausen tätig und wurde 1887 seinen Mitbewerbern Knollmann und Petri als Stadtbaumeister vorgezogen; bereits im Dezember 1890 kündigte er nach anhaltenden Querelen mit dem Magistrat. Schon seit 1887 war er mit Privataufträgen von Wohnbauten befasst, was sicherlich auch Gegenstand der Kritik war und dem Vorwurf der Vernachlässigung seiner Amtspflichten Vorschub leistete. Vor allem aber von 1890 bis 1904 hat Heufer etwa zwanzig Wohnbauten errichtet (soweit bekannt); zugleich gründete er die Lippische Baugewerkschule in Detmold und leitete sie bis zu seinem Tod 1928. Ähnlich wie Petri beherrschte er die ganze Bandbreite der Neorenaissance als Hauptstil des Historismus und arbeitete mit den verschiedensten Fassadenmaterialien, wie seine insgesamt sechs Häuser in der Moltkestraße 8-14 aus den Jahren 1893-96 nachweisen. Auch an dem in den neunziger Jahren sehr einheitlich bebauten Nordteil der Mühlenstraße hat sich Heufer mit mehreren Häusern beteiligt. Wenn auch große öffentliche Bauaufträge fehlen, so ist doch die Fülle des von Heufer Gebauten ein wesentlicher Bestandteil des historistischen Detmold.

Heufers Konkurrent um Privataufträge und maßgeblich daran beteiligt, ihn auszuschalten und beim Magistrat anzuschwärzen, war der Zimmermeister, Architekt, Bauunternehmer und Möbelfabrikant Wilhelm Priester. Schon diese Aufzählung zeigt seine unternehmerische Spannweite in allen Sparten des Bauwesens; über dreissig Jahre (1880-1910) sind Wohnbauten von ihm in einem Dutzend Detmolder Straßen nachweisbar, wie andere auch sicherte er sich frühzeitig baureife Grundstücke, bebaute sie in Eigenregie oder verkaufte die Grundstücke im Zusammenhang mit dem Bauauftrag, einige der Häuser hat er auch nur vermietet. Über seine Ausbildung ist nichts bekannt, allerdings verfügte er über gute Kenntnisse der historischen Baugattungen und Stildetails. Dies erweist sich vor allem bei seiner wohl auffälligsten Fassadenfront: Den fünf stattlichen Gründerzeithäusern, die sich in der Hermannstraße 3-7 von dem Hotel Kaiserhof bis zur Sachsenstraße erstrecken und eines der geschlossensten historistischen Ensembles in Detmold bilden. Putz, Bruchstein, Werkstein und Ziegel ergeben zusammen mit der gegiebelten, gewalmten, mit Pavillons und Türmen angereicherten Dachsilhouette, den Erkern und

Portalüberdachungen sowie den Bauornamenten eine charakteristische üppige Wirkung der Baugestalt, die auch Baudetails aus verschiedenen historischen Stilen zu einem Ganzen verband, um die angestrebte Wirkung zu erzielen (Abb. 16). Aus dem Rahmen der verschiedenen Wohnbauten Priesters fallen zwei öffentliche Bauaufträge: Die Mädchenbürgerschule in der Gerichtsstraße von 1887 und die städtische Gewerbeschule 1899 in der Woldemarstraße. Seine beiden Wohnhäuser in der Elisabethstraße 50 und 52 verbanden sich mit den ehemals dahinter liegenden Bauten zu Büro, Baugeschäft, Tischlerei und Möbelfabrikation, die seine entwerfende Tätigkeit in das Praktische erweiterten. Als unternehmerische Persönlichkeit und Bausachverständiger ist er auch im Magistrat, in Kommissionen und Ausschüssen tätig gewesen.



Abb. 16: Hermannstraße 5-7 von Wilhelm Priester 1891-1893,
Foto 1995 (Bergmann)

Zwei weitere Architekten prägten um 1900 weniger durch viele Häuser, sondern mit charakteristischen Großbauten die Stadtgestalt: Paul Böhmer und Otto Kuhlmann. Paul Böhmer (1858-1929), in Lage als Sohn des späteren Landgerichtsdirektors und Geh. Justizrats geboren, studierte an der Technischen Hochschule Berlin und war als Regierungsbaumeister in Berlin und Köln tätig. 1889 zum Landbaumeister in Detmold ernannt und 1924 als Geh. Oberbaurat pensioniert, hat Böhmer vor allem mit den Regierungsbauten dem

neuen Zentrum am Kaiser-Wilhelm-Platz seine monumentale Wirkung gegeben. Das Regierungsgebäude 1909-11 und der Lippische Landtag von 1913 sind nach Böhmers Entwürfen im neubarocken Stil entstanden, wie dieser auch bei repräsentativen Bauten des wilhelminischen Deutschland um 1900 üblich war. Bei Böhmer ist allerdings eine deutlich zurückhaltendere barocke Formensprache festzustellen in seiner Hinwendung zu den neuen Strömungen des Neoklassizismus und Jugendstils. Durch ihre Steinsichtigkeit, die prägnanten Kolossalordnungen und die hohen Pavillondächer heben sich die neuen offiziellen Bauten betont von den benachbarten Putzfassaden des Landgerichts (1880) und der Sparkasse (1884) mit ihren flachen Risaliten und durchgehenden Traufen ab. Vor allem der monumentale Block des Regierungsgebäudes mit dem aus dem Hof herauswachsenden Turm dokumentiert als Pendant des Renaissanceschlusses das Selbstverständnis des Landes gegen Ende seines fürstlichen Bestehens. Heute nisten in dem Turm Raubvögel, denen Amseln und Tauben des Parks zur Beute werden. Neben Wohnhäusern entwarf Böhmer mit dem Leopoldinum 1905 an der Hornschen Straße einen weiteren markanten Großbau, der im Detmolder Osten zusammen mit dem gegenüber liegenden klassizistischen ehemaligen Palais Ebert, um 1900 als Bibliothek und Museum genutzt, eine monumentale Einfahrt in die Stadt bildete.

Von allen Detmolder Architekten ist sicherlich der Hofbaurat und Professor Otto Kuhlmann (1873-1918) dem Umfang seines Werkes und der öffentlichen Anerkennung nach der erfolgreichste seiner Zeit gewesen.³² In Detmold als Sohn des Zimmermeisters August Kuhlmann geboren, studierte er an der Technischen Hochschule in Berlin (wie Petri, Böhmer und andere), war dort Assistent und hatte ab 1899 in Berlin ein eigenes Architekturbüro. Bereits sehr früh war er in Wettbewerben erfolgreich, neben Rathausentwürfen und -bauten hat er sich vor allem im Kirchenbau einen Namen gemacht. Sein erster Bau resultierte aus dem Gewinn des Wettbewerbs von 1905 für die neue Kirche der reformierten Gemeinde in Detmold auf dem Kaiser-Wilhelm-Platz. Die stattlichen Ausmaße der Hallenkirche mit 1100 Plätzen, ihre isolierte Lage innerhalb von Grünflächen und der 65 Meter hohe Ostturm über dem Eingangsportal lassen die Christuskirche der vorherrschenden Konfession des Landes zum angestrebten Mittelpunkt von Detmolds neuer Stadtentwicklung werden. Einen weiteren auffallenden Akzent (neben kleineren Aufträgen und dem Weerth-Denkmal von 1901) setzte Kuhlmann mit dem Neubau des 1912 abgebrannten Landestheaters 1914-18. Die zierlich-elegante, aber auch etwas biedermeierlich-hausbackene Gestalt des klassizistischen Vorgängerbaues (v. Natorp 1825) übertrug Kuhlmann in die groß dimensionierten, strengen Formen des beginnenden Neo-Klassizismus. Neben diesem

monumentalen Finale des historistischen Stadtausbaues wäre Kuhlmanns Plänen nach mit dem fürstlichen Hausmuseum (Entwurf 1917) ein palladianisch inspiriertes Kunstpalais in der Bismarckstraße entstanden, was das Kriegsende verhinderte.³³

Natürlich wäre noch eine ganze Reihe anderer Architekten hervorzuheben, die auch den einen oder anderen institutionellen Großbau geschaffen haben, insgesamt aber ist für das historistische Detmold das Miteinander von Baumeister, Bauunternehmer, Bauherr und Bewohner ebenso charakteristisch wie der isolierte öffentliche Bau. Das Beispiel der Moltkestraße vermag diese manchmal sehr enge Symbiose zu veranschaulichen. Die 1894 nach dem 1891 gestorbenen Generalfeldmarschall benannte und zuvor als „verlängerte Kasernenstraße“ bezeichnete reine Wohnstraße entstand in einer ersten Bauphase mit 18 Häusern zwischen 1892 und 1899; ein erstes Haus bestand seit 1884 an der Ecke Hermannstraße (Abb. 17). Sie zeigen alle eine für den Historismus so charakteristische vielseitige Einheit in ihren abwechslungsreichen, formal und farbig differenzierten Fassaden, wobei die Südseite (wie immer bei Ost-West ausgerichteten Straßen) schneller und kompletter bebaut wurde, da die privaten Rückseiten der Sonne zugewandt sind. 16 der 18 Häuser wurden für drei Bauunternehmer von drei Architekten gebaut: Hermann Heufer entwarf zwischen 1896 und 1896 sechs Wohnhäuser für den Heidenoldendor-



Abb. 17: Moltkestraße 1892-1899 von Nordosten, Foto 1995 (Bergmann)

fer Bauunternehmer Bernhard Solle (Nr. 8, 10-14), insgesamt sieben Häuser errichtete der ebenfalls aus Heidenoldendorf stammende Zimmermeister Friedrich Leonhardt. Vier dieser Häuser plante der Architekt Heinrich Holtmann (Nr. 2, 4, 6, 16), bei den drei letzten übernahm 1897-99 der Bauherr den Entwurf selbst (Nr. 18, 20, 22). Drei weitere Häuser baute 1894 und 1897 Leopold Petri für den Detmolder Tischlermeister Karl Drexhage (Nr. 15, 17, 19). Die beiden restlichen stammen von dem Maurermeister Wilhelm Winter 1894 für den Malermeister Christian Tölle (Nr. 22) und von Heinrich Kampmann 1899 für den Augenarzt Dr. Meyer (Nr. 24). Alle Bauten sind gewissermaßen Spekulationsobjekte; die Bauunternehmer sicherten sich den Grund, engagierten Architekten, errichteten die Häuser in eigener Regie, um sie anschließend zu verkaufen oder zu vermieten. Die rasche Folge der Bauten lässt auf eine gute Nachfrage schließen; da alle drei Bauunternehmer ihre ersten Häuser gut absetzen konnten, wiederholten sie das Erfolgsrezept umgehend. Hierbei war sicherlich auch die Lage der Straße ausschlaggebend, sie lag am Rand des neuen Zentrums und nicht allzu weit von der Altstadt entfernt in ruhiger Umgebung.

Das Adressbuch der Stadt von 1909 führt in den 19 Häusern insgesamt 41 Personen mit eigenem Hausstand auf. Friedrich Leonhardt gehörten noch drei seiner sieben Häuser, Bernhard Solle besaß zwei von ursprünglich sechs Häusern. Die meisten Häuser waren gekauft und wurden von dem Besitzer bewohnt, allein oder wiederum teilvermietet, zwei Häuser gehörten in Bochum und Köln lebenden Witwen. Die Bewohner der Straße geben einen partiellen Einblick in die Gesellschaftsschichten Detmolds um 1900: 18 von ihnen waren Witwen, gefolgt von sechs Rentnerinnen und Rentnern, der zweitgrößte Teil bestand aus hochrangigen Offizieren und Juristen, aus Ärzten, Kaufleuten und mittleren Beamten (jeweils drei). Die restlichen 8 aufgeführten Hausstände betrafen Volontäre, Gehilfen, Gesellschaftsdamen, Krankenschwestern und Kindermädchen. Pro Haus sind durchschnittlich drei bis vier Haushaltungen aufgeführt, acht der 19 Häuser werden von einem einzigen Hausstand beansprucht. Das Haus Moltkestraße 2 (Abb. 18) etwa bewohnten der Kaufmann Bode, die Superintendentenwitwe Werdelmann, die Witwe Klingenberg und der Kanzleigehilfe Trompeter, Eigentümer war Leonhardt. Trotz der aufwendigen Fassade als südwestliche Eckfassung des Platzes ist das Innere konventionell in „Stuben“ und „Kammern“ für größere und kleinere Räume aufgeteilt, pro Etage mit etwa 150 Quadratmeter Grundfläche gab es einen Abort, Badezimmer fehlten gänzlich. Allerdings war in einer Vielzahl Detmolder Häuser auch ein anspruchsvolles Programm mit Wohnzimmer, Salon und Arbeitszimmer des Herrn vorhanden.

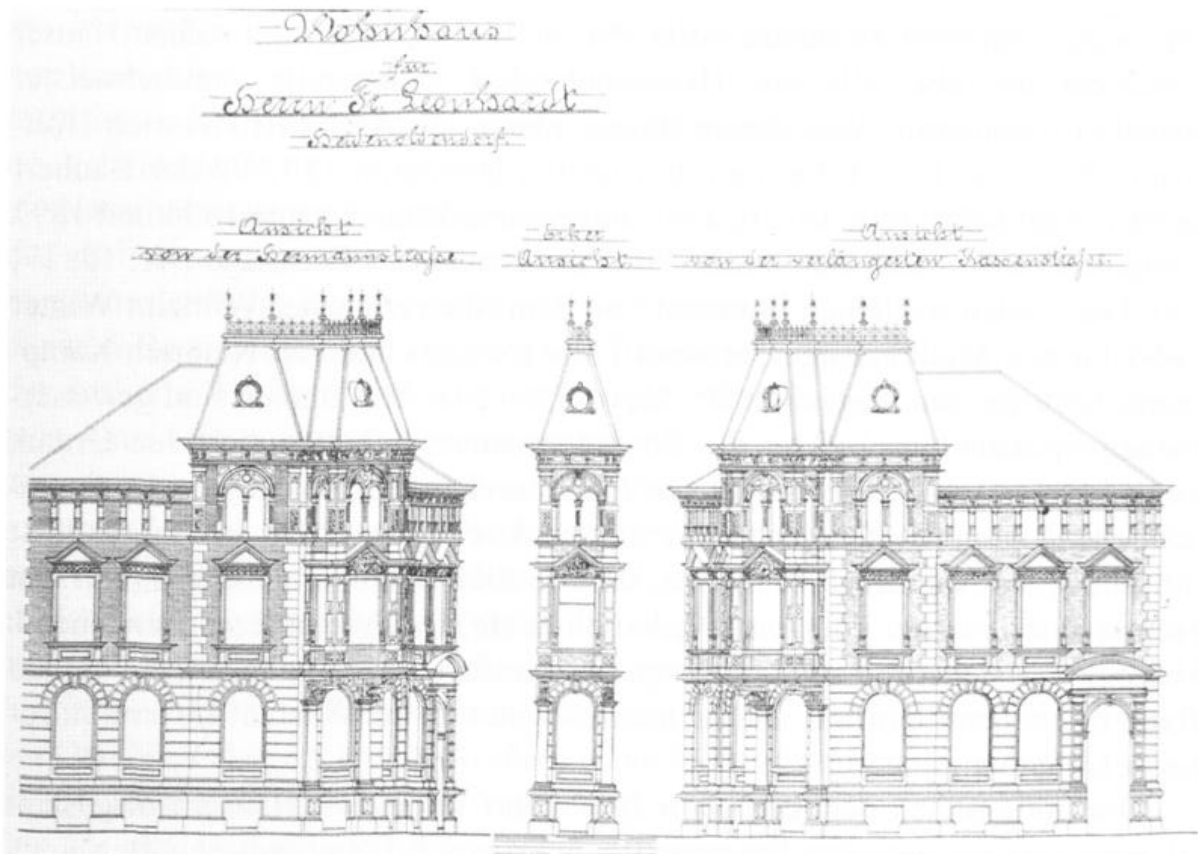


Abb. 18: Wohnhaus Moltkestr. 2,
Aufriss von Heinrich Holtmann 1892 (Bauamt Detmold)

Der Querschnitt in der Moltkestraße entspricht dem traditionellen Bild Detmolds als einem Pensionisten- und Beamtenstädtchen. Zum einen zogen eine große Anzahl von Arbeitern und Angestellten von ausserhalb in die Altstadt, die Begüterten unter ihnen auch in den Nordteil jenseits des Bahndamms, die hier in einem expandierenden Gewerbe ihr Auskommen fanden. Zum andern legte sich ein Speckgürtel von wohl-situ-ierten Pensionisten und gut dotierten Beamten um den Stadtkern, wie dies die eingangs zitierte Werbebroschüre von 1908 schildert. Die in Detmold zentralisierte Gerichtsbarkeit verstärkte sich durch das nach der Justizreform 1880 neu eingerichtete Landgericht als zweite Instanz; parallel hierzu lief die Stationierung eines Infanterieregiments in der Stadt. Die traditionelle Ackerbürgerstadt mit großem Hof- und Regierungsanteil wurde, auch konfessionell, im Zuge der industriellen, gewerblichen und verwaltungsmäßigen Entwicklungen der Kaiserzeit sehr viel bunter. Dennoch wird auch hier der für ganz Lippe gültige prozentuale Anteil der sozialen Schichten zutreffen: Nach dem preußischen Dreiklassenwahlrecht gehörten 4% der Bürger zur Oberschicht, 28% zur Mittelschicht und 68% waren „drittklassig“.³⁴ Analog zu der klassizistischen Stadterweiterung im Osten Detmolds zogen es bei der sehr raschen Entwicklung im Westen viele vor, in

den neuen Stadtquartieren zu wohnen oder zu bauen. Das bevorzugte Wohngebiet lag zunächst im Süden (Freiligrath-, Palais-, Beneke-, Bandel- und Fürstengartenstraße) und weitete sich dann nach Osten (Alter Postweg, Rosenstraße) wie nach Westen (Kissinger- und Bachstraße) und auch weiter nach Süden (Schanze, Bülowstraße) aus. Hier wohnten bevorzugt vermögende Pensionisten und Kaufleute, hohe Beamte und Offiziere. Juristen ließen sich häufig in den Straßen um das Gericht nieder, vor allem in der Paulinenstraße. Geschäftsleute, Gewerbetreibende, Handwerker, Angestellte und die untere Beamtenschaft finden sich vor allem in den westlichen Quartieren um die Hermann-, Sachsen-, Elisabeth- und Mühlenstraße, wenn sie nicht in der Altstadt verblieben oder im Nordteil „hinter dem Bahndamm“ lebten. Auffallend ist, dass zeitweilig zehn Personen mit künstlerischen Berufen in der Wolde- und demarstraße wohnten, darunter fünf Bildhauer. Eine systematische Auswertung der Detmolder Adressbücher würde ein sehr verlässliches Fundament zur Bewertung der Detmolder Gesellschaftsschichten geben.

Der öffentliche Bau: Kirchen, Schulen und Kaserne

Die neue Architektur dieser sowohl disziplinierenden wie vaterländischen Institutionen haben das Bild des kaiserzeitlichen Detmold wesentlich mitbestimmt. Vor allem die Kirchen veranschaulichen in ihrer Baugestalt den Umbruch einer seit Jahrhunderten festgefügt konfessionellen Landschaft. Bis in das 19. Jahrhundert hinein waren 95% der lippischen Bevölkerung evangelisch-reformiert, der angestammte Platz der Detmolder Marktkirche neben Residenz und Rathaus dokumentiert dies noch heute. Etwas abseits des Zentrums lag in der Schülerstraße der kleine, sechseckige Zentralbau (1733-41) der lutherischen Gemeinde mit einem niedrigen und an der Nordseite gleichsam versteckten Turm. Der etwa gleichzeitige Umbau einer rückwärtigen Scheune an der Exterstraße zur Synagoge der jüdischen Gemeinde komplettierte, auch im Grad ihrer öffentlichen Wahrnehmung als Gotteshaus, bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts die soziale Rangfolge der Konfessionen. Um 1900 entstanden in kurzen Abständen sechs neue Kirchenbauten, von denen drei durch eine gewisse Monumentalität in dem Stadtbild bewusst Akzente setzen.

Den Anfang machte die katholische Gemeinde mit ihrem bescheidenen Saalbau der St. Bonifatiuskirche 1857 am Wallgraben, drei Jahre bevor die rechtliche Gleichstellung der katholischen Kirche mit der evangelischen Landeskirche in Lippe durch ein Edikt beschlossen wurde. Danach wuchs die Gemeinde besonders stark durch den Zuzug katholischer Arbeiterfamilien, die in

der beginnenden Detmolder Industrie ihr Auskommen fanden. An den kleinen Saal von St. Bonifaz wurde 1880 ein Chor angebaut und 1891 ein westwerkartiger Nordturm mit hohem Helm und Dachreiter (Abb. 19). Vor allem letzterer lässt auf das gewachsene Selbstbewusstsein der Gemeinde schliessen. Die Westwerkform des Turmes bezieht sich zudem auf die westfälisch-niedersächsische Tradition romanischer Kirchen; auch das Patrozinium des Hl. Bonifatius unterstreicht den Bezug des Baues auf die lokalen Anfänge des Christentums, aus der Diaspora heraus verwies man auf die jahrhundertelange Tradition der Lippe umgebenden ehemaligen Bistümer.

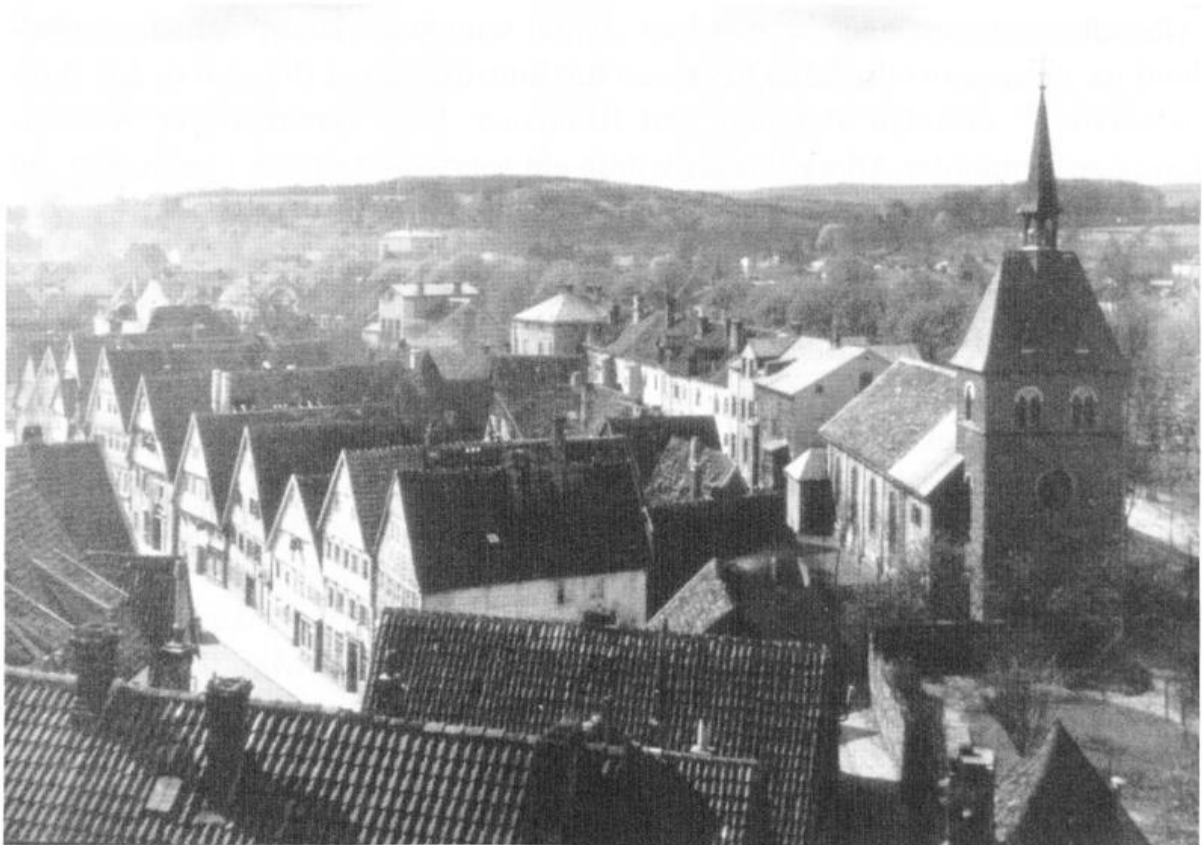


*Abb. 19: St. Bonifatius von Norden, Foto 1930er Jahre
(Institut für Lippische Landeskunde, Lemgo)*

Seit den 1870er Jahren waren Mitglieder des methodistischen Bekenntnisses in Detmold ansässig, wo sie wechselnde Interimskirchen, unter anderem in der Elisabethstraße, unterhielten. Als Freikirche von der staatlichen Obrigkeit argwöhnisch beobachtet und behindert, konnte 1887 die „Evangelische Gemeinschaft in Deutschland e. V.“ ein Vereinslokal mit Betsaal und Wohnung in der Mühlenstraße 16 durch Wilhelm Priester errichten lassen. Ausschlaggebend scheint der Überlieferung nach das Plazet des Bürgermeisters Theodor Petri gewesen zu sein, dessen beide Hausmädchen aus methodistischen

Familien stammten und von denen er bekundete, das seien anständige Leute.³⁵ Der von Priester entworfene zweigeschossige, traufenständige Bau unterschied sich lediglich in seinen geschlossenen Seitenachsen im Erdgeschoss von den angrenzenden Wohnhäusern, die ja auch zum Teil vom selben Architekten stammen. Der am 18. Oktober 1887 geweihten Immanuelkapelle folgte eine am 29. November 1908 geweihte Immanuelkirche; zugrunde liegt ihr eine Erweiterung und Aufstockung durch den Architekten Carl Breuer aus Dortmund (Abb. 20). Es entstanden ein vergrößerter Betsaal und zwei Wohnungen, vor allem aber zeugen jetzt explizit sakrale Baumotive von dem gewachsenen Selbstbewußtsein der Gemeinde und ihrer öffentlichen Akzeptanz: Die drei hohen Maßwerkfenster des Erdgeschosses an der Straßenfassade und vor allem der hohe Turmhelm, seltsam übergangslos und ungelenk



Abb. 20: Mühlenstraße mit Immanuelkirche von Süden,
Foto vor 1932 (Methodistische Gemeinde Detmold)

auf den noch bürgerhaus-ähnlichen gegiebelten Block gesetzt. Der Turmhelm lässt eine Verwechslung mit einem Bürgerhaus nicht mehr zu, aber ein richtiger Turm durfte oder sollte es auch nicht sein. Die Freikirche brauchte sich nicht mehr zu verstecken, der Bau scheint aber immer noch eine Interimskirche zu sein, nur in einem stattlicheren Maßstab. Heute hat die Kirche wieder einen stärkeren Hauscharakter, da der Turm im März 1945 durch Bomben zerstört wurde.

Der Grundtyp eines Bet-Hauses analog eines Wohnhauses findet sich auch bei der Kirche einer anderen christlichen Randgruppe, der Katholisch-apostolischen Gemeinde, die seit 1896 in Detmold nachweisbar ist. Der Baumeister Adolf Lütkebrune entwarf 1897 in der Leopoldstraße 33 eine einschiffige Saalkirche mit einem Chor und angeschlossenen Gemeinderäumen, die später erweitert wurden. Die gewestete Fassade aus schmucklosem, aber präzise gemauerten Backstein weist ein Portalrisalit mit zwei übereinandergesetzten Spitzbogenblenden und Maßwerkfenstern auf (Abb. 21). Die Giebelfront er-

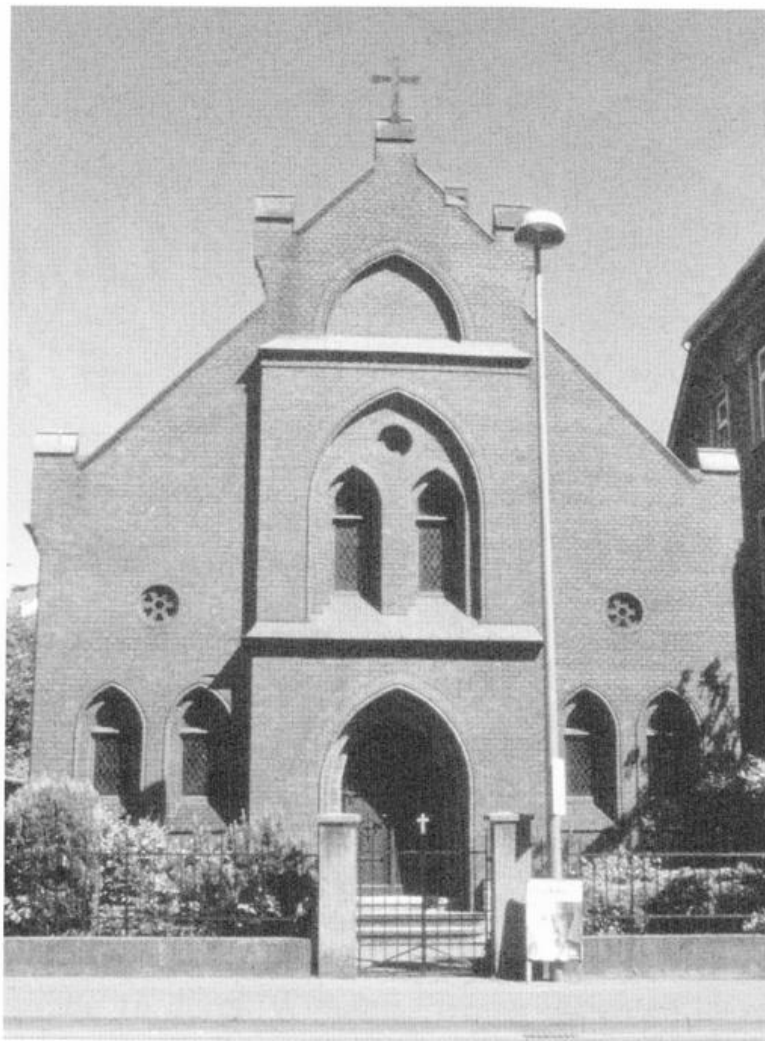


Abb. 21: Apostolische Kirche, Adolf Lütkebrune 1896, Foto 1999 (Bergmann)

innert an märkische Backsteingotik und geht in ihren Dimensionen nicht über die angrenzenden Häuser hinaus. Auch hier lässt sich anhand der Sakralarchitektur das Einfügen in die Stadt und deren Gesellschaft ablesen, zum anderen aber wird vor allem durch die Wahl des Materials die separate Bekenntnisgemeinschaft betont.

Ebenfalls 1896 begann der Neubau der Martin-Luther-Kirche in der Schülerstraße, dem Abriss des spätbarocken Zentralbaues voranging. Der Magistrat wollte diesen Bau erhalten und schlug einen Standort in der Nähe des Kaiser-Wilhelm-Platzes für den Neubau vor, dies scheiterte aber an unerfüllbaren Bedingungen der lutherischen Gemeinde.³⁶ Bis 1898 entstand nach Entwürfen des Architekten G. I. Fischer aus Barmen eine dreischiffige, vierjochige Hallenkirche mit einem hohen Querriegel und Turm im Süden an der Straßenfront. Die vorwiegend frühgotischen Bauformen (mit Ausnahme der hochgotischen Maßwerkfenster) verarbeiten deutsche Anregungen, die sich ihrerseits an französischen Vorbildern orientieren. Auch die lutherische Gemeinde hatte im 19. Jahrhundert einen beachtlichen Zulauf zu verzeichnen, der 50 Meter hohe Turm als Point de Vue der Schülerstraße von Westen und Osten aus sichtbar, tritt in Konkurrenz zur Marktkirche und setzt einen markanten Akzent im Stadtbild. Mit der Ausrichtung von Süd nach Nord und dem Hauptportal an der Straße entschied man sich für die praktische Einbindung in das Stadtgefüge. Während das „Eisenacher Regulativ“ von 1861 noch strikt den Eingang im Westen und den Chor im Osten für protestantische Kirchen vorschrieb, hatte das in Berlin 1891 aufgestellte „Wiesbadener Programm“ die jeweilige Ausrichtung auf das Stadtzentrum empfohlen. Allerdings waren schon die Zeitgenossen der Meinung, dass die Luther-Kirche ihre volle Wirkung auf einem freien Platz hätte entfalten sollen.

Dies ist auch bei dem letzten Kirchenbau der christlichen Konfessionen in Detmold der Fall: 1905-1908 plante und baute Otto Kuhlmann die Christus-Kirche für die reformierte Gemeinde auf dem Kaiser-Wilhelm-Platz.³⁷ Die Wahl des Standortes und die Größe des Baues bekunden den Anspruch, den die vorherrschende Konfession des Landes an ihren repräsentativen Neubau hatte. Der aus einem Wettbewerb ausgewählte Entwurf Kuhlmanns ist eine dreischiffige Hallenkirche mit Emporen und hohem Querhaus, einem gewesteten Chor mit Fürstengruft für die lippischen Regentenfamilie und ein 65 Meter hoher Ostturm über dem Eingangsportal (Abb. 22). Ähnlich wie bei der Lutherkirche werden überwiegend deutsche und französische Formen der Frühgotik verarbeitet zu einem traditionellen Typus der neugotischen Kirche, wie ihn schon Johannes Otzen 1867-73 mit der evangelischen Kirche St. Johannis in Altona ausgebildet hatte. Die 1860 geplante Mitte Detmolds hat ihren vorläufigen Abschluss gefunden, die Steinsichtigkeit (Sandstein und Tuff)

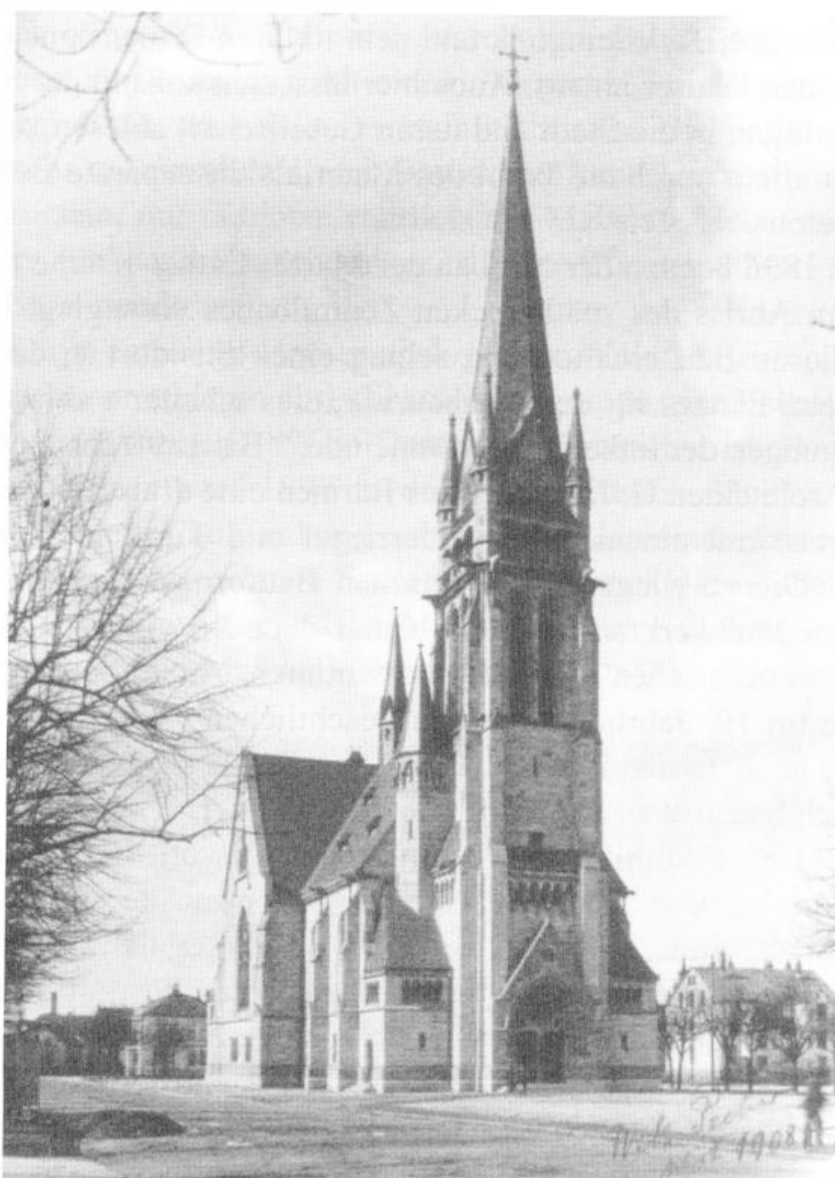


Abb. 22: Christuskirche, Otto Kuhlmann 1905-1908,
Foto 1908 (Institut für Lippische Landeskunde, Lemgo)

der Kirche hebt sie gegenüber den Putzfassaden der Platzrandbebauung heraus, ehe mit den Regierungsgebäuden wenige Jahre später diese Monumentalität aufgegriffen wurde.

Gleichzeitig mit der Christuskirche entstand 1905-1907 die Synagoge der jüdischen Gemeinde in der Lortzingstraße nach einem Entwurf des Detmolder Architekten Ludwig (Louis) Blecher (1938 zerstört). Die prominente Lage in der Nähe des Theaters wurde noch lange Jahre unterstrichen durch die fast unbebaute Fläche der Mühlenwiese. Das Grundstück stammt aus dem Besitz der fürstlichen Rentkammer und nimmt die gesamte Länge zwischen Lortzingstraße und Doktorweg ein. In dessen Mitte wurde der zentralisierende

Bau in romanischen Formen gesetzt, betont durch die hohe Spitzkuppel über dem zentralen Oktogon, das traditionell das Lesepult der Thorarolle (Almemor oder Bima) aufnahm. Ursprünglich war eine runde Kuppel mit Laterne geplant, sie wurde 1906 in der gebauten Form erhöht. Dafür allerdings fiel das vorgesehene Klostergewölbe im Inneren einer Flachdecke mit Opaion zum Opfer.³⁸ Bei der Planänderung ging es also vorrangig um eine markante Aussenform im Stadtbild, was durch die beiden flankierenden Türme mit ihren Glockendächern in Art der „welschen Hauben“ noch unterstrichen wurde. Neben dem stark orientalisierenden Typ der Synagogen im 19. Jahrhundert ist in Detmold der romanische Stil aufgegriffen worden, wie ihn vor allem der Hannoveraner Architekt und Baurat Edwin Oppler propagierte und baute. Da der gotische Stil stark mit dem Christentum verbunden wurde, schien die Romanik als deutsch und zugleich national der angemessene Stil zu sein: Er erinnerte nicht nur an die romanischen Synagogen des Mittelalters in Speyer und Worms, sondern konnte auch dem Wunsch der Detmolder jüdischen Familien Ausdruck geben, als Bürger Teil der Gesellschaft zu sein und sich nicht durch einen „maurischen“, orientalischen Stil der Synagoge auszugrenzen. 1858 und 1876 hatten die lippischen Juden die (teilweise eingeschränkten) bürgerlichen Rechte erhalten, zur Zeit des Synagogenbaues waren etwa 250 von ihnen in Detmold ansässig, in allen anderen lippischen Städten lag ihre Zahl unter hundert. Ein weiteres Mal also dokumentierte ein Kirchenbau durch seine historischen Formen das geistige und gesellschaftliche Selbstverständnis der Konfessionen im kaiserzeitlichen Detmold.

Weniger markant als bei den Kirchen, bestimmten die sechs zwischen 1887 und 1912 errichteten Schulen Detmolds durch ihre Größe und Lage die Stadtgestalt mit. Wie alle Bauwerke sind auch sie Ausdruck der damaligen geistigen, kulturellen und gesellschaftlichen Verhältnisse, in diesem Fall der vorbildlichen lippischen Bildungspolitik. Den Anfang machte die Mädchenbürgerschule von 1887-1889 in der Gerichtsstraße gegenüber der gerade erst fertiggestellten Lippischen Spar- und Leihkasse. Zusammen mit dem Gericht von 1880 bildete sie einen ersten Teil der geplanten neuen Stadtmitte, in der nach Gericht, Bank und Schule noch Postamt, Kirche, Regierung und Landtag folgten. Der mit Mittel- und Eckrisaliten versehene Putzbau in Renaissanceformen nach Plänen von Wilhelm Priester zeigt diesen Architekten einmal mehr als stilsicheren Entwerfer.

Die nächsten drei Schulen entstanden am östlichen Stadtrand, durch ihre isolierte oder erhöhte Lage weithin sichtbar, in der Steinsichtigkeit ihrer gleichsam offiziellen Fassaden deutlich unterschieden von umgebenden Putz- oder Ziegelbauten. Sie bildeten zugleich wesentliche Punkte einer östlichen Stadterweiterung, deren umfangreichste Ausrichtung ja im Westen der Alt-

stadt lag. 1880-1890 entwarf und baute Leopold Petri das Lippische Lehrerseminar zur Ausbildung von Volksschullehrern mit einer angeschlossenen kleinen Volksschule. Die dreiflügelige Anlage mit ihrer nach Westen gerichteten Schauseite entstand in Anlehnung an Florentiner Paläste der Frührenaissance auf dem ansteigenden Terrain des Küster-Meier-Platzes (heute Grabbe-Gymnasium). Der streng und disziplinierend wirkende Bau mit seinen 17 Achsen aus Bruchstein mit Werksteingliederungen enthielt neben Unterrichts- und Lehrerzimmern eine Aula, die Direktorenwohnung sowie Schlafsäle der Seminaristen. In der benachbarten Woldemarstraße baute wiederum Wilhelm Priester 1899-1901 die Städtische Gewerbeschule in gotisierenden Formen; der durch zwei einachsige, gegiebelte Risalite betonte Mittelteil mündet in einem erhöhten Dach mit spitzem Dachreiter (Abb. 23). Hier waren die Baugewerkschule und auch zeitweilig die 1893 gegründete Tischlerfachschule un-

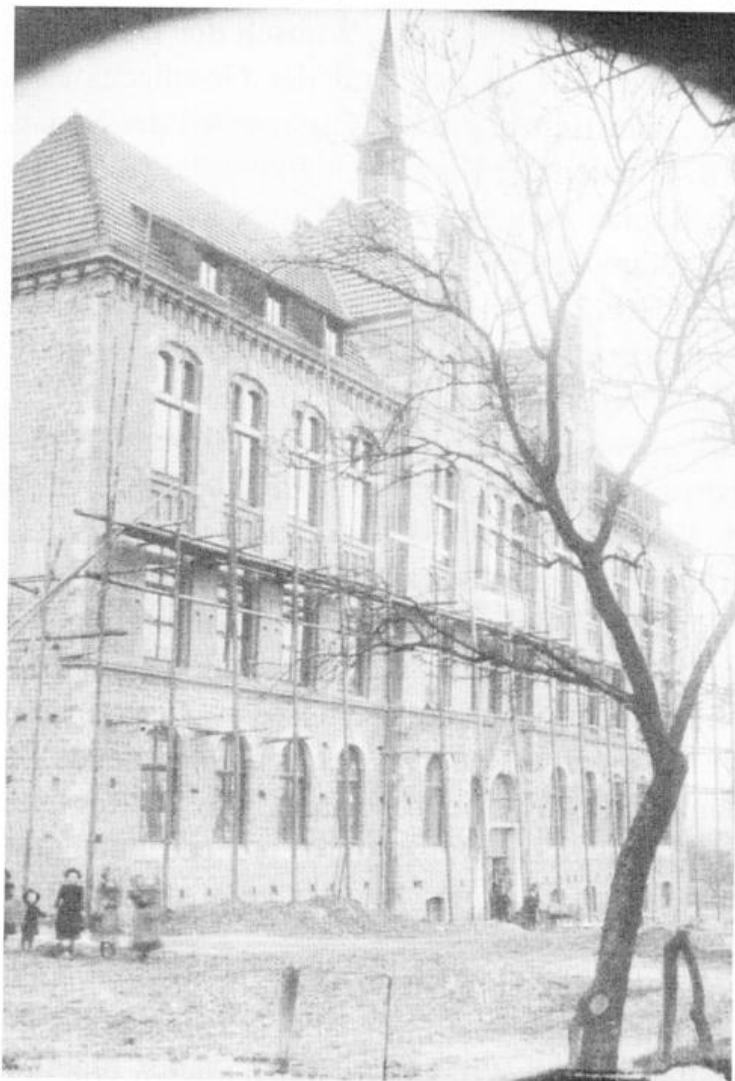


Abb. 23: Städtische Gewerbeschule, Wilhelm Priester 1899-1901,
Foto um 1900 (Institut für Lippische Landeskunde, Lemgo)

tergebracht. Dem Bau ging 1896 ein Wettbewerb voraus, bei dem unter 44 eingereichten Entwürfen die ersten Preise an das Büro zweier Kölner Architekten vergeben wurde.³⁹ Priesters Entwurf hatte das Preisgericht nur zum Ankauf empfohlen; da aber im Anschluß an den Wettbewerb ein mehrjähriger Streit einerseits über den Sinn der „Technischen Lehranstalt“ wie sie zunächst hieß und um die Kosten andererseits entbrannte, konnte sich der Stadtverordnete Priester als gewiefter Insider mit einem abgespeckten Entwurf schließlich durchsetzen. In der Auslobung war ein Backsteinbau mit Werksteingliederungen gefordert, „die Stilart wird ins Ermessen der Herren Concurrenten gestellt“.

Eine noch verstärkt repräsentative Baugestalt erhielt das staatliche Gymnasium Leopoldinum an der Hornschen Straße 1905-1907 durch Paul Böhmer nach einem im Mittelteil leicht veränderten Entwurf (Abb. 24). Der Renaissancebau setzt sich aus drei Flügeln mit Ecktürmen zusammen, die südliche Hauptfassade hat zwei Eckrisalite und einen zum Pavillon erhöhten Mittelrisalit, in dem sich das Treppenhaus und die durch farbige Glasfenster akzentuierte Aula befinden. Ein zentrales Türmchen über dem Pavillon (im abgebildeten Entwurf von 1905 noch nachträglich eingezeichnet) gibt der Portalachse eine gegenüber der Länge von 19 Achsen erforderliche Höhe. Architektonische Details der Frührenaissance, die Giebelfront der Hochrenaissance und der barocke Mittelpavillon sind effektiv zu einem Ensemble historischer Würdeformen gefügt. Die Schule lag frei auf dem Kuhkamp (der

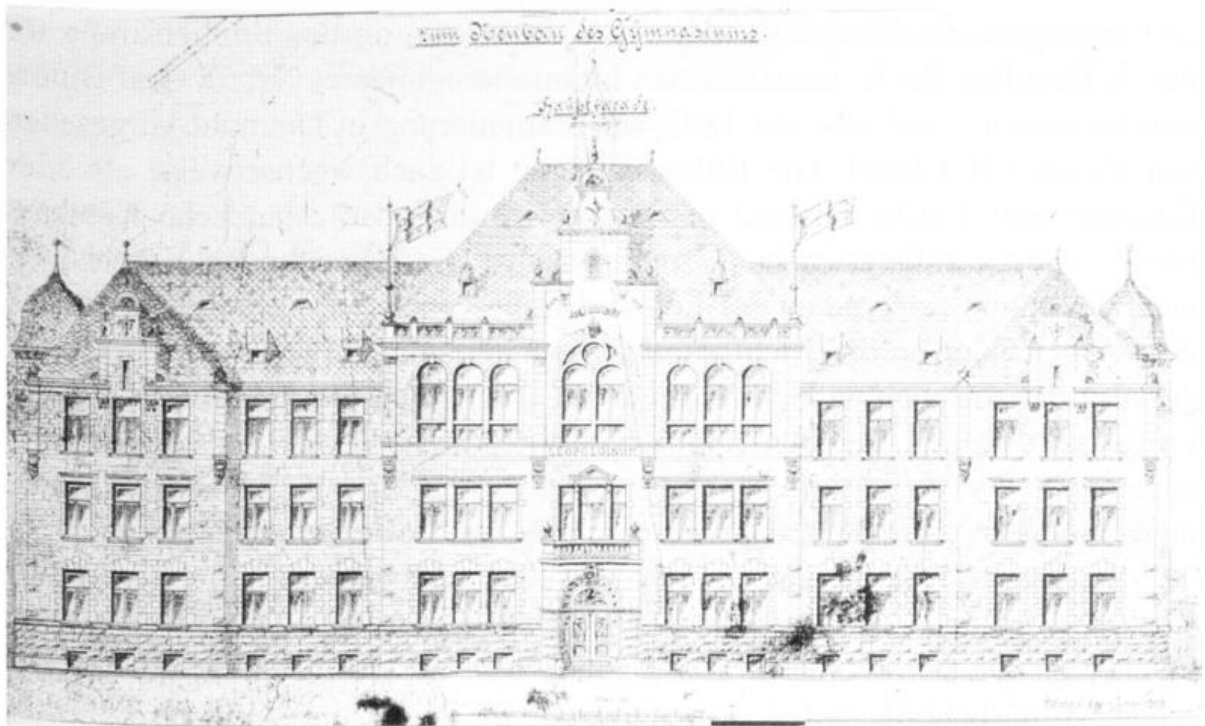


Abb. 24: Leopoldinum, Aufriss von Paul Böhmer 1905 (Bauamt Detmold)

ausgedehnte Baugrund wurde von Fürst Leopold IV. gestiftet) und bildete zusammen mit dem gegenüberliegenden klassizistischen Palais Ebert von 1845 (heute Lippische Landesbibliothek) das eindrucksvolle östliche Entrée in die Stadt. Als letzter Schulbau entstand 1912 im Nordosten an der Petristraße die Knabenbürgerschule (heute Weerth-Schule) von dem Detmolder Maurermeister D. Langewort als imposanter rechtwinkliger Bau von vierzehn Achsen mit zwei asymmetrisch angeordneten, kleinteilig geschwungenen Volutengiebeln und einer kräftigen Bossenrustika mit abgesetzten Putzflächen. Vor allem durch diese Schaufassade in ihrer erhöhten Lage ergab sich wie bei den anderen Schulen eine stadtbildprägende Wirkung.

Zwei Jahre zuvor hatte der damalige Stadtbaumeister Paul Schuster die Höhere Töchterschule am Wall (heute Standesamt) in barocken Jugendstilformen ausgebaut und mit einer großen Aula und Turnhalle versehen. Die 1830 privat gegründete Schule wurde 1893 von der Stadt übernommen; das 1885 angekaufte Schulhaus von 1871 sollte eigentlich durch einen Neubau ersetzt werden, dann entschied man sich für einen Ausbau. Die Schule von 1910-11 mit ihren zwei gegiebelten Risaliten und dem mächtigen neobarocken Walm-dach brachte Schuster zunächst das verdiente Lob ein, führte dann aber wegen überzogener Baukosten und nachträglich festgestellter Baumängel, für die man Schuster verantwortlich machte, zu Streitigkeiten mit dem Magistrat, die schließlich 1912 mit der Kündigung seitens des Architekten und seiner Beurlaubung seitens der Stadt endeten.

Wesentlich besser ist es Schuster mit seinem ersten Detmolder Großprojekt ergangen, der Bülow-Kaserne von 1901-1904 an der Emilienstraße für das 1. Bataillon des 6. westfälischen Infanterieregimentes Nr. 55 Graf Bülow von Dennewitz, welches seit 1878 zur Stationierung in Detmold vorgesehen war (heute FH Lippe). Die Bülow-Kaserne ist auch wechselweise als 55er Kaserne oder Emilienkaserne bezeichnet worden; das „städtische Kasernenment“, wie es anfänglich hieß, trug zunächst die Bezeichnung Kaserne IV nach der ersten Kaserne an der Leopoldstraße von 1830, nach der zweiten in dem Arbeitshaus an der Richthofenstraße untergebrachten Kaserne und nach der dritten, die sich in der umgebauten ehemaligen Wollspinnerei an der Freyastraße befand. Die Wollspinnerei von 1863 wurde 1893 als Kaserne III angemietet, 1910 ging die Bezeichnung Kaserne III auf die Bülowkaserne über; aus der Spinnerei und Kaserne wurde die Möbelfabrik Gößling (1910-38). Seit den 1870er Jahren zog sich die Suche nach einem geeigneten Grundstück für die neue Kaserne hin, bis im Dokorkamp eine große, unbebaute Fläche, für die schon eine Straßenplanung bestand (Abb. 4), bei der preußischen Militärbehörde auf Zustimmung stieß.⁴⁰ Die Pläne sind von Schuster wohl nach teilweise detaillierten Vorgaben der Heeresverwaltung entworfen

worden, sie umfassen ein Mannschaftsquartier, ein Wirtschaftsgebäude mit Unteroffiziers-Casino, ein Kammergebäude und eine Exerzierhalle, weitere Gebäude an der Bielefelder Straße waren geplant, sind aber bis auf ein halbes Wohnhaus zunächst unterblieben. Unabhängig von Schuster baute Wilhelm Priester 1904 an der Emilienstraße 33 ein Offiziers-Casino mit einer Bruchsteinfassade. Die Bauten Schusters sind einheitlich in einem Neorenaissancestil erbaut (und nicht, wie häufiger zu lesen ist, in einem „gemäßigten Sezessionsstil“). Der Mannschaftsbaus mit seinen wuchtigen, gegiebelten Risaliten und das übereck gestellte Wirtschaftsgebäude in seiner malerischen Asymmetrie (Abb. 25) bildeten einen für den sonst weitgehend unbebauten Doktor-kamp dominierenden Aspekt der Stadtgestalt. Gelblicher Werkstein und grün glasierte Klinkerbänder geben den roten Backsteinmassen die notwendige Detaillierung. Die Leistung Schusters wurde mit einem Orden gewürdigt, seine Bestallung als Stadtbaumeister schloß sich an.

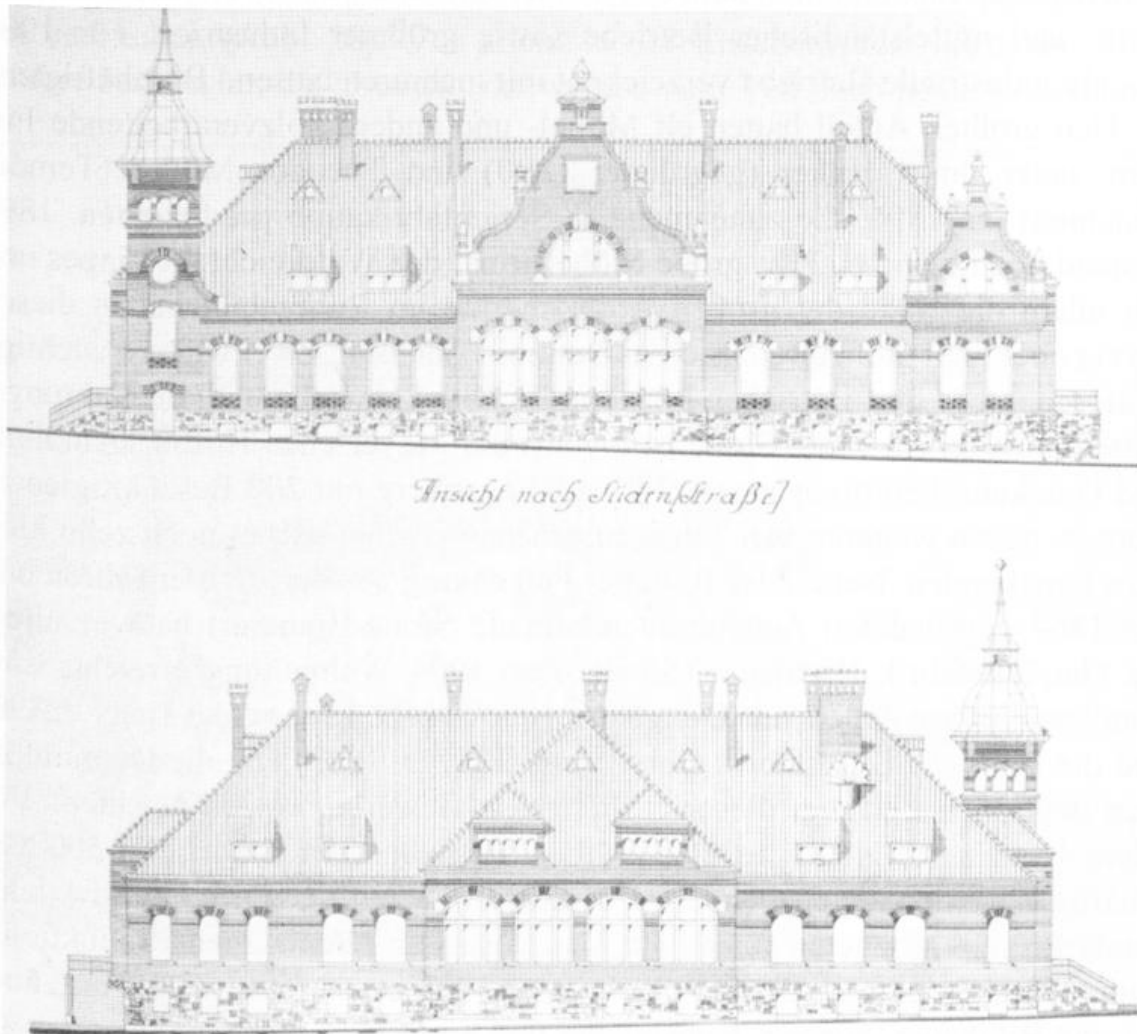


Abb. 25: Bülow-Kaserne, Wirtschaftsgebäude (Süd und Nordseite) 1902-4, Ausführungszeichnung Paul Schuster 1907 (Archiv FH Lippe)

Burg, Villa und Palast – Der Industriebau

Nach einer jahrzehntelangen nur sehr zögernden Entwicklung nahm die Industrie in Detmold um 1900 – wie auch im gesamten Fürstentum Lippe – einen für die Verhältnisse des Landes geradezu dynamischen Aufschwung. Wie in so vielen anderen deutschen Kleinstaaten hatte die lippische Regierung eine Ansiedlung neuer Fabriken und Industrien eher behindert als gefördert. Erst der Anschluß an das Eisenbahnnetz brachte auch für Detmold den Durchbruch des kleinstädtischen Gewerbes zur mechanisierten, exportorientierten Produktion und industriellen Fabrikation.⁴¹ 1871 waren zwölf Detmolder Betriebe als Fabriken ausgewiesen mit insgesamt 250 Beschäftigten. Trotz der 1878 erfolgten Gründung des Detmolder Handels- und Gewerbevereins stieg ihre Zahl bis 1890 nur langsam auf 18 Fabriken an. Dann allerdings, vor allem bedingt durch die verstärkte Anbindung Detmolds an verschiedene Eisenbahnlinien, kam es zu einer Gründungs- und Expansionswelle klein- und mittelständischer Betriebe sowie größerer Industrien. Für 1909 sind 40 industrielle Betriebe verzeichnet mit mehreren tausend Beschäftigten.

Den größten Anteil hatten elf Möbel- und andere Holzverarbeitende Firmen, unter ihnen Hilker (gegründet 1890) und Theodor Müller (Temde-Leuchten) um 1896, die zunehmend in Serienfabrikation produzierten. 1890 bestand noch keine einzige große Möbelfirma, der Waldreichtum Lippes und vor allem die Nähe der großen Absatzmärkte im Ruhrgebiet ließen diesen Zweig aber zum umfangreichsten in Detmold wachsen. Zwei weitere wichtige Faktoren mit je fünf Betrieben bildeten das Druckgewerbe und die Nahrungsmittelindustrie. An erster Stelle ist die aus der Meyerschen Hofbuchhandlung und Druckerei hervorgegangene Firma Klingenberg mit 200 Beschäftigten zu nennen; neben weiteren vier lithografischen Anstalten gab es noch zehn kleinere Druckereien. Neben der Brauerei Falkenkrug aus den 1850er Jahren und der 1864 gegründeten Actienbrauerei (heute Strate-Brauerei) hat vor allem die Getränkefabrik Hartmann (Sinalco) ab 1904 Weltgeltung erreicht. Eine Sonderstellung nahmen die Detmolder Stuckfabrik Lauermann (gegr. 1890) und die Deutsche Stuckfabrik Gebr. Strobel (gegr. 1903) ein, die Detmold zu dem deutschen Zentrum dieses florierenden Gewerbebezweiges machten. Vor allem Lauermann zählte zu den größten Betrieben der Stadt, 200-500 Beschäftigte werden angegeben, aber: „In der Blütezeit der Firma um die Jahrhundertwende arbeiteten für Albert Lauermann in allen seinen Produktionsstätten zusammen auf Betriebsflächen von insgesamt etwa 5000 qm über tausend Bildhauer, Former, Kunstgießer und Stukkateure“.⁴²

Wegen des nur langsamen Herauswachsens von industriellen Betrieben aus der handwerklichen Werkstatt ist für den Detmolder Magistrat ihre Ansied-

lung innerhalb der Stadtentwicklung lange Zeit kein städtebauliches Problem gewesen, allerdings verbannte er schon 1864 Dampfkesselanlagen mit hohen Schornsteinen aus dem Stadtgebiet. Allzu eng hat die Stadt ihre Konzessionsbewilligung nicht ausgelegt, doch ließ die gemächliche Entwicklung die Situation lange Zeit nicht bedrohlich erscheinen. Auch die Detmolder Baupolizei-Ordnungen von 1874 und 1888 haben dem Industriebau keine wesentlichen Auflagen gemacht, neben feuerpolizeilichen Vorschriften sollte lediglich die „Belästigung“ der Anwohner vermieden werden und der Bau ein „dem Zweck angemessenes Äußeres“ erhalten. Gerade aber der vage formulierte Begriff der Belästigung führte wiederholt zu Klagen der Anlieger. Die Mehrzahl der kleineren Betriebe blieb zunächst naturgemäß in der Altstadt und in der angrenzenden Mühlen- und Paulinenstraße.

In prominenter Lage an der Ecke von Paulinen- und Luisen- (heute Bielefelder) Straße konnte 1884 der große Neubau der Brüggemeyerschen Tabakfabrik mit hohem Schornstein entstehen und bis zum Ende der Firma 1930 dort verbleiben (Abb. 26). Vor allem in der Elisabethstraße siedelten sich mehrere Firmen an; die Grundstücke werden zum Teil noch heute gewerblich

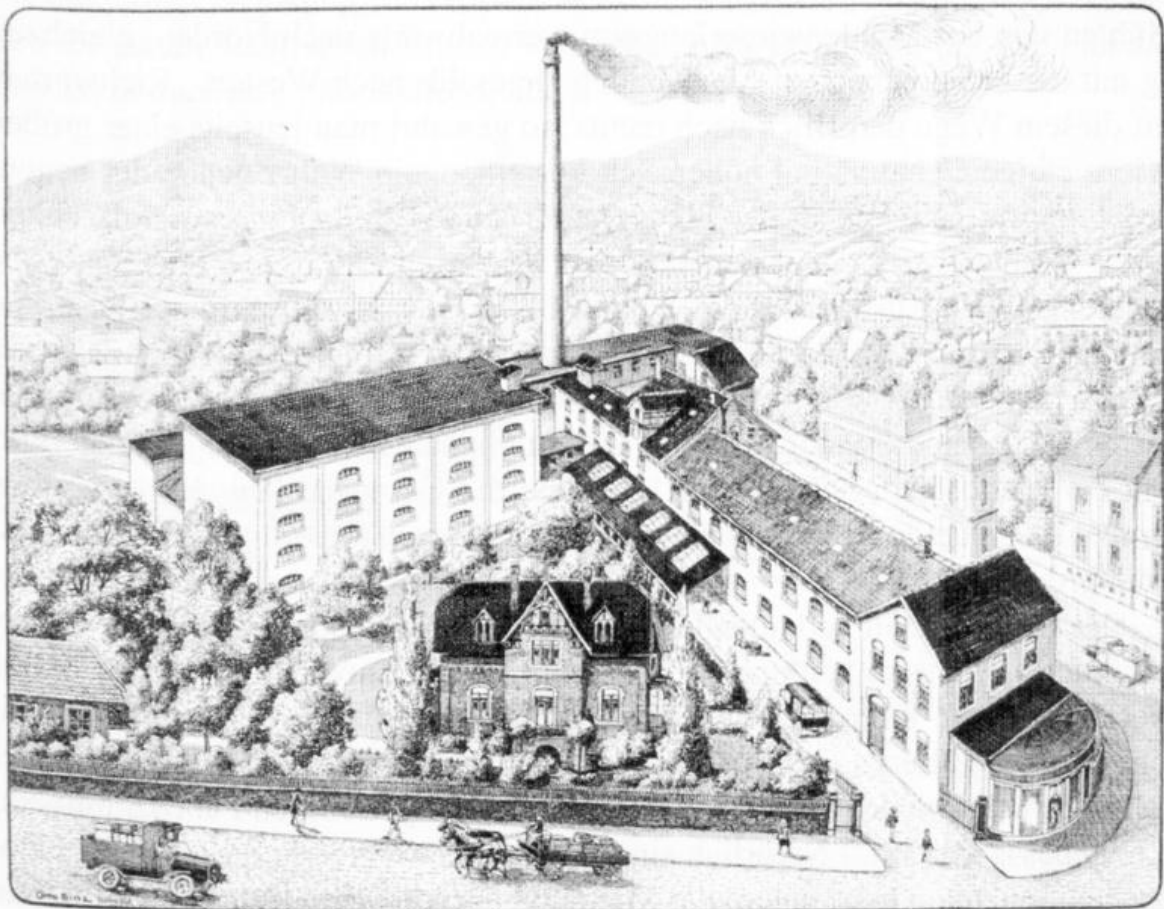


Abb. 26: Brüggemeyersche Tabakfabrik, Zeichnung um 1925
(Lippische Landesbibliothek Detmold)

genutzt. Ein Beispiel dafür ist das Gelände der Elisabethstraße 28 mit der Knopffabrik Hunke ab 1869. Nach dem Eingehen dieser Firma errichtete Wilhelm Priester 1906-07 die Teutoburger Biskuit- und Waffelfabrik, die später als Cakes Fabrik Fricke und als Detmolder Keksfabrik weitergeführt wurde und ab den fünfziger Jahren bis heute das Furnierwerk Werner beherbergt; auch der alte Schornstein hat sich erhalten. Größere Firmen ließen sich naturgemäß am Stadtrand nieder, allen voran die Brauerei Falkenkrug und die Detmolder Actienbrauerei (heute Strate-Brauerei), die ihre Hanglagen an der Werre und dem Hiddeser Berg zur Anlage großer Bierkeller nutzten. Eine Ausnahme bei den westlichen und nördlichen Standorten bildete die Stuckfabrik Lauermann ab 1890 an der Hornschen Straße und ihre Erweiterungen entlang der Krohnstraße; gerade rechtzeitig, bevor der Magistrat die Ansiedlung in weiten Teilen der Stadt 1902 untersagte und 1904 das Gebiet zwischen Bahndamm und Werre im Süden und Norden sowie Paulinen- und Thusneldastraße im Osten und Westen als neues Industriegebiet auswies.

Die Entwicklung des Detmolder Nordens zum ‚Industriestandort‘ nach 1900 hatte sich allerdings schon in den vorherigen Jahrzehnten abgezeichnet. Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts zogen die auf Wasserkraft angewiesenen Mühlen von der Mühlenwiese langsam werreabwärts nach Norden, gleichzeitig mit der entsprechenden Ausdehnung Detmolds nach Westen. „Richtet man auf diesem Wege den Blick nach rechts, so gewahrt man jenseits einer großen Wiese einige Gebäude mit hohen Schornsteinen, ein Wahrzeichen der begonnenen Fabrikthätigkeit in der Stadt (Lederfabrik, Wollspinnerei, Holzschneiderei, Drahtzieherei, Leimsiederei)“, so beschrieb 1865 ein Zeitgenosse die Anfänge.⁴³ Der Ausbau des Güterbahnhofs an der Nordseite der Gleise, die Entwicklung der Orbker Straße zur Industriestraße und der Arminstraße zur weit nach Westen vorstoßenden Achse, bildeten die endgültige Grundlage für das Areal. Auch die Stadt verlegte ihre kommunalen Versorgungsbauten dorthin: den städtischen Schlachthof 1896 und die Gasanstalt aus der Lageschen Straße 1901, beide in der neuangelegten Wittekindstraße im damals äussersten Nordwesten.

Die sehr langsam verlaufende Industrialisierung Detmolds wie auch Lippes reflektiert gleichsam zeitlupenartig die stürmische Entwicklung großer Industriestandorte mit ihrer Suche nach einer für Fabriken angemessenen historistischen Gestalt. Hierzu griff man auf Leitmotive wie Gutshof, Villa, Burg oder Palais zurück, die den lokalen Gegebenheiten der jeweiligen Fabrikationsstätte angepasst wurden.⁴⁴ Natürlich sind nicht alle Fabriken in diesen architektonischen Schemata entstanden; die Mehrzahl der kleineren Betriebe verblieb in der herkömmlichen Form des Stadthauses mit Kontor oder Laden und Wohnung und mit rückwärtigen Fabrikationshallen und Lagern. Dies gilt prinzi-

piell auch noch für den Neubau der Brüggemeyerschen Tabakfabrik 1884 an der Paulinenstraße (Abb. 26), wobei die Zeichnung aus den zwanziger Jahren die Realität verzerrt: Der Flügelbau lag nicht an der Luisen- (Bielefelder) Straße, wie die Abbildung suggeriert; dort standen ein Spritzenhaus (der Turm ist in der Zeichnung zu sehen) und die benachbarte Freimaurerloge von Leopold Petri 1882 sowie weitere Wohnhäuser in westlicher Richtung. Der Hauptbau stieß schräg in das Gelände des noch unbebauten Fürstengartens hinein, lag also am ‚Stadttrand‘, wenn auch in merkwürdiger Nähe zur neuen Stadtmitte. Ein sehr elegantes Beispiel dieses Typs ist die Getränkefabrik Hartmann (Sinalco) ab 1903 von Adolf Hanke und Louis Blecher in der Bahnhofstraße (Abb. 27). Die sich rasch zu Weltgeltung vergrößernde Firma des Kommerzienrates (ab 1908) Hartmann hätte wohl nicht diese repräsentative Lage gegenüber dem Bahnhof in innerstädtischem Gebiet erhalten, wenn nicht die herrschaftliche Architektur in Formen von Neubarock und Neorokoko dem Stadtort „angemessen“ gewesen wäre; schließlich hatte der Magistrat 1902 die Ansiedlung neuer Betriebe im Stadtgebiet untersagt. 1905 entstand noch eine zurückgesetzte Villa als neues Wohnhaus Hartmanns, da die alten Wohnräume vollständig für Firmenzwecke genutzt werden sollten. Diese beiden eleganten städtischen Bauten verdecken also gleichsam die dahinter liegenden einfacheren Fabrikationshallen.



Abb. 27: Getränkefabrik Hartmann (Sinalco), Adolf Hanke 1903,
Briefkopf 1914 (Bauamt Detmold)

Das Burgenmuster ist natürlich am reinsten in den beiden Brauereien Falkenkrug (ab den 1850er Jahren) und Actien- (heute Strate) Brauerei von 1864 ausgebildet, wo Bierkeller, Sudhaus, Mälzerei mit Wohnhaus und Ausflugs-gaststätte und Biergarten jeweils zu einem Ensemble neogotischer Formen verschmolzen, die jahrzehntelang aufgrund ihrer herausgehobenen Lage von der Stadt aus sichtbar waren (Abb. 28). In dem Firmenprospekt der Strate-Brauerei sieht man das Hermannsdenkmal bildwirksam im Hintergrund, allerdings scheint es damals am Donoper Teich gestanden zu haben. Eine solche



Abb. 28: Strate Brauerei, Reklame der zwanziger Jahre (Archiv Bergmann)

geschönte Werbe-Wirklichkeit gab es auf vielen Firmenbriefköpfen, die das Hermannsdenkmal im Hintergrund und die neue Eisenbahnstrecke im Vordergrund der Fabrikanlagen zeigten, auch wenn von beiden in Wirklichkeit weit und breit nichts zu sehen war. Aber auch die bestehenden Fabrikanlagen wurden gerne stattlich vergrößert, der Briefkopf der Stuckfabrik Lauermann um 1913 ist ein schönes Beispiel.

In der Regel sind die neuen Anlagen auf dem Industriegelände wesentlich umfangreicher als die älteren Betriebe im Stadtgebiet. Manchen von ihnen sieht man die bauliche Emanzipation aus dem Typus Stadthaus mit rückwärtigem Fabrikantbau noch an, charakteristische Beispiele sind die Baufirma Gehring und die Stuckfabrik Strobel und Beil, beide von 1904. Andere entwickel-

ten Haus, Kontor und Fabrikation wie Lager zu einer palaisartigen Symmetrie mit Eckrisaliten oder Pavillons, wie es der Entwurf von Louis Blecher 1905 für die benachbarte Möbelfabrik Begemann zeigt.

Die starke wirtschaftliche Expansion vieler Detmolder Firmen ließ den Gedanken an eine einheitliche städtebauliche Gestaltung des Industriegebietes ebensowenig aufkommen wie heute in den meisten Gewerbeparks. Eine gewisse Einheitlichkeit ergab sich allenfalls aus dem Faktum, große und oftmals auch mehrgeschossige Produktionshallen und Lager nicht mehr nach den Bautypen vergangener Jahrhunderte gestalten zu können. So setzte sich schon vor dem ersten Weltkrieg eine vor allem in den zwanziger Jahren dominierende Gliederung in einfachen Kuben mit monotoner Reihung weniger Architekturelemente durch. Ein gutes Beispiel ist die Möbelfabrik Hilker (Omnia) an der Arminstraße (Abb. 29). Die 1888 von dem Zimmermeister Ernst Hilker (1863-1945) gegründete Möbelfirma in der Mühlenstraße wies zunächst die traditionelle Form von Wohnhaus und rückwärtiger Werkstatt auf. Die Firma hatte 1898 zwölf Beschäftigte und expandierte mit einem Maschinenpark. Die Einführung der ersten Serienproduktion von Möbeln in Lippe und die Spezialisierung auf komplette Zimmereinrichtungen ließen die Firma rasch wachsen und 1915 auf 100 Beschäftigte ansteigen. 1900 wurde ein eingeschossiger, erst zehn-, dann zwölfachsiger Neubau an der projektierten Arminstraße durch A. Uhde gebaut, und 1905 mit einem zweiten Geschoss und einheitli-



Abb. 29: Möbelfabrik Hilker, Briefkopf (Bauamt Detmold)

cher Fassade versehen (Entwürfe D. Langewort und A. Steineshoff). 1910 entstand die benachbarte Villa des inzwischen zum Hoffabrikanten avancierten Unternehmers durch Gustav Korf und 1912 kam es zum Ausbau der Anlage in der noch heute bestehenden Form mit einem Eckpavillon und insgesamt sechzehn Achsen durch A. Richter, denen in den zwanziger Jahren weitere und einfachere Flügel folgen sollten. Der auf dem Briefkopf abgebildete zweite Pavillon ist allerdings nie gebaut worden. Diese fast ständige Folge von Vergrößerungen und Neubauten ließ eine übergeordnete einheitliche Gestaltung nicht zu, noch wurde sie für notwendig erachtet. Auch die Begrenzung des Gewerbegebietes auf die Thusneldastraße im Westen hatte nur ein paar Jahre Bestand, ehe die Achsen von Industrie- und Arminstraße weit nach Westen auf den Schlachthof und die Gasanstalt geführt wurden. Die einfache oder auch aufwendige Reihung der Achsen sollte zur Standardform der späteren Industriebauten werden wie zum Beispiel der 1916 gebauten Küchenmöbelfabrik Huxoll und Biesenbach von H. Heitefuss; es gab aber keinerlei Bestrebungen, diese Bauten in das Stadtbild zu integrieren.

Das Stadtbild

Seit der Entdeckung der deutschen Mittelgebirgslandschaften in der Romantik zieht sich bis heute die Beschreibung der idyllischen Lage des Residenzstädtchens am Teutoburger Wald durch die topografische Literatur, und allein diese Vorstellung ist bildwürdig geworden. Spätestens seit Fertigstellung des Hermannsdenkmales 1875 wurde der Fremdenverkehr zur wichtigsten Einnahmequelle Detmolds, 12 Hotels und 45 weitere Gasthöfe wie Gaststätten um 1905 belegen dies deutlich. In den offiziellen Fremdenverkehrsprospekten werden das Denkmal, die Externsteine, die Waldlandschaft und der freundliche Charakter des Städtchens mit allen Annehmlichkeiten für einen kurzzeitigen oder dauerhaften Aufenthalt gepriesen und dies mit Erfolg: Für das Jahrzehnt nach 1900 sind 100.000 bis 200.000 Besucher pro Jahr angegeben. Der Wunsch des Bürgermeisters Dr. Heldman, neben der Industrie mögen auch die Fremden die Stadt zu dauerhaftem Aufenthalt wählen, war ebenfalls in Erfüllung gegangen. Schwerpunkte des offiziellen Bildes waren die pittoreske Altstadt mit der Residenz, die Allee mit dem Palais und die sich anschließenden Hänge und Täler des Teutoburger Waldes mit seinen Spazierwegen. Dies allein ist auch in Zeichnung, Stich und Foto abgebildet, für das ‚moderne‘ Detmold hat man sich nicht interessiert, obgleich natürlich die neuen Einzelbauten auch auf Postkarten erschienen. Dabei hat die städtische Erweiterung des Historismus überwiegend Anerkennung gefunden: „Detmold hat wenig

Industrie, ihre Entwicklung verdankt durch das gesunde Klima die Stadt dem starken Zuzug von Pensionären, wodurch sie einen vornehmen und modernen Charakter erhalten hat“.⁴⁵

Die großen Kirchen, Schulen, Gerichte und Kasernen des Historismus verstärkten den traditionellen Eindruck einer kleinen Residenz, die im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl einen architektonisch buchstäblich ‚großartigen‘ Anblick bot. 1842 stellte der neu hinzugezogene Kaufmann Ebert fest, dass er noch nie in einer so kleinen Stadt so viel Sachen größerer Orte gefunden habe und acht Jahrzehnte später hieß es: „Wer Detmold vom Höhenzug des unmittelbar angrenzenden Teutoburger Waldes, etwa vom Hermannsdenkmal aus, liegen sieht, hat nicht den Eindruck einer Stadt von 17.500 Einwohnern, sondern einer Stadt von 25.000 bis 30.000 Einwohnern. Dieser Eindruck wird noch verstärkt durch das Stadtbild selbst. Breit angelegte Straßen mit architektonisch hervorragenden Bauwerken, schöne gärtnerische Anlagen geben der Stadt ein größeres Gepräge, als ihr tatsächlich nach der Einwohnerzahl zukommt“.⁴⁶ Es gab aber auch Stimmen, die den Verlust des Althergebrachten durch die stürmische Expansion der Stadt ab 1860 beklagten und feststellten: „Mit der Erschließung des Bahnhofsviertels verlor Detmold dann den letzten Rest jener Geschlossenheit des Stadtkörpers, die das hohe Mittelalter kraftvoll und sicher dem Ort verliehen hatte“.⁴⁷

Als ein Gesamtbild der Stadt ist die Dynamik der Entwicklung um 1900 nicht bildwürdig geworden; seit einem Jahrhundert stellten Zeichnung, Aquarell, Lithografie, Stahlstich und Fotografie generell nur ein Stadtbild vor: Die idyllische Dächersilhouette mit drei Türmen vor dem Höhenzug des Teutoburger Waldes ohne und mit dem Hermannsdenkmal. Der Standort des Zeichners oder Fotografen wechselte kaum, von den sich zum Klüter Berg hinziehenden Hängen nordöstlich der Stadt aus aufgenommen, änderte sich höchstens die Distanz zum Stadtrand. Auch der Vordergrund wechselte, aber nur wenige Indizien verraten das damals moderne Detmold wie bei dem wohl von der Hakedahler Höhe aus entstandenen Bild (Abb. 30). Auf dem Postkartenfoto nach 1900 überragt der dreigeschossige Neubau der Städtischen Gewerbeschule von 1901 an der Woldemarstraße den linken Bildteil, der neue Turm der Lutherkirche erhebt sich in der Bildmitte, rechts schließt die Residenz das Bild ab. Weder die Bauten am Kaiser-Wilhelm-Platz noch der Bahnhof oder gar das Industriegelände sind auf dieser oder den anderen Gesamtansichten zu sehen. Die wenigen Schornsteine der innerstädtischen Fabriken wie Lauer mann, Brüggemeyer und Actienbrauerei fallen nicht auf oder werden diskret retuschiert. „Lieblich, gefällig, vornehm, modern“ – ein Bild mit diesen Attributen wollte die Stadt von sich vermitteln und so ist sie auch von den Einwohnern und Besuchern gesehen worden.



Abb. 30: Ansicht Detmolds von Nordwesten, Foto nach 1900
(Westfälisches Freilichtmuseum Detmold)

Danksagung

Für ihre Hilfe danke ich den Mitarbeitern des Staatsarchivs Detmold, des Bauamtes der Stadt Detmold, der Lippischen Landesbibliothek und anderen Institutionen, insbesondere Frau Dr. Petra Ehm, Frau Oberamtsrätin Ingeborg Kittel und Herrn Dr. Hermann Niebuhr, alle Staatsarchiv Detmold.

Bei der Bildbeschaffung haben geholfen Frau Marita Göring (Freilichtmuseum Detmold), Herr Frank Jendrik (Institut für Lippische Landeskunde in Lemgo), Frau Vera Scheef M.A. und Frau Dr. Imke Tappe-Pollmann (Lippisches Landesmuseum). Herrn Wolfram Kahlke (FH Lippe) danke ich für seine Hilfe bei der Herstellung von Abbildungsvorlagen.

Anmerkungen

1. Zitate aus der Broschüre: „Sommerfrische und Luftkurort Detmold“, um 1908 (Lippische Landesbibliothek LK 276).
2. Brief in StA DT, L77B, Fach 26 Nr. 3. Zitiert nach Fritz Verdenhalven: Detmold Anno dazumal, Lemgo 1979, S. 11. Zur Stadterweiterung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts siehe Eckart Bergmann: Das klas-

- sizistische Stadtbild Detmolds, in: Erhard Wiersing (Hrsg.): Lippe im Vormärz, Bielefeld 1990, S. 278-325.
3. Die Angaben zur Bevölkerung Detmolds wurden zusammengestellt aus den verschiedenen Adressbüchern der Stadt Detmold zwischen 1871 und 1916, aus Georg Wegemann: Die Anzahl der Einwohner und Wohnhäuser seit der Verleihung des Stadtrechts von 1263, Detmold 1960 sowie Fritz Verdenhalven: Bürgerbuch der Stadt Detmold von 1635 bis 1885, Detmold 1977. Als Einwohnerzahlen werden für Detmold angegeben: 1861=5.598, 1871=6.469, 1880=8.051, 1890=9.633, 1900=11.968, 1910=14.295, 1919=15.275.
 4. Zu diesem Thema siehe Werner Menninghaus: 100 Jahre Eisenbahn in Lippe, Lübbecke 1981 und Lutz-Henning Meyer: Zur baugeschichtlichen Einordnung einiger Bahnhofsbauten in Lippe, in: Historismus in Lippe, Marburg 1994, S.119-135.
 5. Für die Ermittlung der Bautätigkeit wurden mehrere Quellen herangezogen: Georg Wegemann: Das Alter Detmolder Wohnhäuser, Detmold 1960; die von Dipl.-Ing. Clemens Heuger erstellte Kartei „Bestandsaufnahme erhaltenswerter Bausubstanz“ im Stadtplanungsamt Detmold und die „Kartei lippischer Baumeister und Architekten“ im Archiv des Fachbereichs 1 der Fachhochschule Lippe in Detmold. Die Angaben sind allerdings insofern ungenau, als es sich bei einem mit Datum versehenen Neubau entweder um das Jahr des Bauantrages handeln oder sich auf die Fertigstellung beziehen kann, die pro Jahr ermittelte Bautätigkeit könnte somit tatsächlich ein Jahr früher oder später stattgefunden haben. Die Bautätigkeit der neunziger Jahre wird von Theodor Petri: Bericht über den Stand und die Verwaltung der Residenzstadt Detmold 1889-1900, Detmold 1902, wie folgt angegeben: Zwischen 1890 und 1899 entstanden 286 Privatbauten sowie 537 Umbauten und Nebenbauten. Eine völlig korrekte und auf das Jahr genaue Statistik der Bautätigkeit wird sich somit nur sehr schwer ermitteln lassen.
 6. Camillo Sitte: Der Städtebau nach seinen baukünstlerischen Grundsätzen, Wien 1889 und Joseph Stübben: Der Städtebau, Darmstadt 1890.
 7. Grundzüge der Stadterweiterung nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen, Berlin 1874, zitiert nach: Kunsttheorie und Kunstgeschichte des 19. Jahrhunderts in Deutschland – Texte und Dokumente, Band 2, Stuttgart 1985, S. 168-169. Zu diesen Fragen siehe Walter Kiess: Urbanismus im Industriezeitalter, Berlin 1991 und Dietmar Reinborn: Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1996.
 8. Durch den Reichsdeputationshauptschluß kamen 1803 die Bistümer Münster, Paderborn und Hildesheim zu Preußen, die Rheinprovinz und Teile Westfalens folgten 1815, Hannover und Kurhessen 1866.

9. Unterlagen im Staatsarchiv Detmold (StA DT), D 106 Detmold Nr. 905.
10. StA DT, D 106 Detmold Nr. 907.
11. Alle Akten und Statute nach 1900 in StA DT, D 106 Detmold, Nr. 907, 908.
12. Vereinsstatut und Mitgliederliste in StA DT, D 106 Detmold, Nr. 2474. Mitglied war unter anderen der Architekt und Stadtbaumeister Leopold Petri.
13. StA DT, D 106 Detmold, Nr. 2550. Mitglieder waren der Detmolder Magistrat und als einziger Architekt Gustav Meßmann aus Lage.
14. Eckart Bergmann: Der Detmolder Stadtbaumeister und Baurat Karl Leopold Petri, in: Eckart Bergmann, Jochen Georg Güntzel (Hgg.): Baumeister und Architekten in Lippe, Bielefeld 1997, S. 107-127.
15. Die verschiedenen Kontroversen um das Stadtbaumeisteramt werden abgehandelt bei Gerhard Peters: Baugeschichte der Stadt Detmold, in: Geschichte der Stadt Detmold, Detmold 1953, S.196-198 und von Jochen Georg Güntzel: Hermann Cuno Heufer (1851-1928), Stadtbaumeister, Privatchitekt und Leiter der „Lippischen Baugewerkschule“, in: Baumeister (wie Anm. 14), S. 165-197.
16. StA DT, D 106 Detmold A, Nr. 4991. Erhalten hat sich nur das Aktenmaterial und ein handgezeichneter Plan Petris vom September 1869 (StA DT, D 73 Tit. 4 Nr. 5211) und ein Plan der erweiterten Leopoldstraße vom September 1861.
17. Das von 1865-69 vermessene Gelände als Karte in StA DT, D73 Tit. 5 Nr. 1443, der langwierige Prozess einer Umwandlung als Baugebiet bei Peters: Baugeschichte (wie Anm. 15), S. 216-17.
18. Der Plan (Lippische Landesbibliothek HS A5) zeigt weiterhin einen Güterbahnhof auf dem Platz des dann 1879-80 errichteten Stationsgebäudes. Er ist nach dem Oktober 1872 zu datieren, da zu diesem Datum die eingezeichnete Benkestraße nach dessen Erbauer benannt wurde.
19. Die verschiedenen handgezeichneten Situations- und Bebauungspläne in StA DT, D 73 Tit. 4 Nr. 15650 sowie D 73 Tit. 4 Nr. 5236, 5328, 5239.
20. Der Plan Nülles vom Februar 1894 wurde am 2. März von der Fürstlichen Regierung genehmigt und befindet sich in StA DT, D 73 Tit. 4 Nr. 5202. Das Bankhaus Salomon und Oppenheimer wurde 1879 in Detmold gegründet, ab 1904 firmierte es als „Westfälisch-Lippische Vereinsbank“ und hatte seinen Sitz nach Niederlassungen in der Hornschen Straße und Paulinenstraße ab 1911 in dem Neubau in der Bismarckstraße am Kaiser-Wilhelm-Platz. Für Angaben über das Bankhaus danke ich Frau Dr. Petra Ehm, Staatsarchiv Detmold.

21. Der desolate Zustand des lange unbebauten nördlichen Teils wird anschaulich geschildert bei Heinrich Röhr: Hundert Jahre Paulinenstraße, in ders.: Die Lange Straße als ‚via triumphalis‘ einer kleinen Residenz, Detmold 1964, S. 141-197.
22. Unterlagen über die Straßenbepflanzung finden sich in StA DT, D 106, Detmold A, Nr. 5047.
23. Eckart Bergmann: Zum Historismus in Lippe 1850-1918, in: Historismus in Lippe, Marburg 1994, S. 9-13.
24. Hierzu siehe Jochen Georg Güntzel: Zur Wiederbelebung des Holzbaues in der Zeit von 1850 bis 1918 in Lippe, in: Historismus (wie Anm. 23), S. 185-210.
25. Die in ganz Deutschland vertretene und durch den Bund für Denkmalfpflege ab 1904 geförderte Richtung ist wesentlich durch das Werk von Hermann Muthesius bestimmt worden, insbesondere durch die drei Bände: Das Englische Haus, Berlin 1900-3.
26. Nachzulesen bei Alexander Uhlig: Schaufenster und Ladenpassagen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts am Beispiel Detmolds, in: Historismus (wie Anm. 23), S. 271-281.
27. Die Entwicklung des Parkes ist nachzulesen bei Traute Prinzessin zur Lippe: Zur Geschichte des Kaiser-Wilhelm-Platzes in Detmold, in: Historismus (wie Anm. 23), S.171-184.
28. Eine systematische Durchsicht der Bauakten Detmolds aus dieser Zeit ergäbe sehr wahrscheinlich eine Anzahl von weit über hundert Baumeistern. Die von Prof. Dr. Jochen Georg Güntzel und dem Verfasser betreute „Lippe-Kartei“ im Archiv des FB 1 der Fachhochschule Lippe in Detmold versucht, Leben und Werk aller in Lippe tätigen Baumeister und Architekten zusammenzustellen.
29. Über die verwickelten Fragen der beruflichen Ausbildung im Bauwesen unterrichtet Eckhard Bolenz: Vom Baubeamten zum freiberuflichen Architekten. Technische Berufe im Bauwesen, Frankfurt 1991. Mit Fragen der Ausbildung in Lippe beschäftigen sich Jochen Georg Güntzel: Hermann Cuno Heufer, in: Baumeister (wie Anm. 14) und Jürgen Scheffler: „Eine gründliche Ausbildung in allen Fragen der niederen Baukunst“. Der Zimmermeister Gustav Thoke und das Technikum in Lage 1891-1919, in: Baumeister (wie Anm. 14), S. 199-232.
30. Eckart Bergmann: Der Detmolder Stadtbaumeister und Baurat Karl Leopold Petri (1830-1909), in: Baumeister (wie Anm. 14), S. 107-127.
31. Zum Leben und Werk siehe Jochen Georg Güntzel: Hermann Cuno Heufer (wie Anm. 15).

32. Mit Otto Kuhlmann hat sich Alexander Uhlig ausführlich befasst. Zu nennen ist : Geh. Hofbaurat Prof. Otto Kuhlmann (1743-1948), in: Baumeister (wie Anm. 14), S. 243-261. Eine Dissertation von Alexander Uhlig über Kuhlmann mit vollständigem Werkverzeichnis steht vor dem Abschluß.
33. Alexander Uhlig: Kuhlmann (wie Anm. 32), S. 258 und Abb. 10/11.
34. Über die Sozialstruktur Lippes informiert umfassend Peter Steinbach: Industrialisierung und Sozialsystem im Fürstentum Lippe, Berlin 1976 und ders.: Der Eintritt Lippes in das Industriezeitalter. Sozialstruktur und Industrialisierung Lippes im 19. Jahrhundert, Lemgo 1976.
35. Für diese Überlieferung danke ich Herrn Pastor Volker Bruckart. Weitere Informationen finden sich bei R. Bethke: 100 Jahre evangelisch-methodistische Gemeinde in Detmold, Detmold 1976.
36. Diese Information verdanke ich Herrn Dr. Hermann Niebuhr, Staatsarchiv Detmold.
37. Siehe Alexander Uhlig: Otto Kuhlmann (wie Anm. 32) und seinen Aufsatz in diesem Band.
38. Die Pläne im Staatsarchiv StA DT, D 106, Detmold A, Nr.5037. Siehe auch den Beitrag von Peter Wagner in diesem Band.
39. Die Auslobung und der Wettbewerb mit der sich anschliessenden Kontroverse finden sich im Staatsarchiv Detmold unter StA DT, D 106 Detmold, Nr. 2775. Insgesamt hatten 124 Architekten aus allen Großstädten Deutschlands die Wettbewerbsunterlagen angefordert. Die beiden ersten Preise wurden an das Architekturbüro Brandsky und Remges in Köln vergeben, den dritten Preis erhielt der Architekt Röllig aus Esslingen. Die Wettbewerbsentwürfe und der Ausführungsplan scheinen sich nicht erhalten zu haben.
40. Lothar Wormuth: Paul Schuster (1866-1932) – Architekt und Stadtbaumeister in Detmold, in : Baumeister (wie Anm. 14), S. 233-242.
41. Grundlegende Informationen finden sich bei Peter Steinbach: Industrialisierung und Sozialsystem im Fürstentum Lippe, Berlin 1976 und ders.: Der Eintritt Lippes in das Industriezeitalter. Sozialstruktur und Industrialisierung Lippes im 19. Jahrhundert, Lemgo 1976. Zu den Detmolder Verhältnissen siehe Wilhelm Bast: Detmolds Wirtschaftsleben, in: Geschichte der Stadt Detmold, Detmold 1953, S. 344-364 und Lippischer Heimatbund (Hrsg.): Hinter dem Bahndamm. Bilder aus dem alten Detmolder Industriegebiet, Detmold 1986.
42. Zitat aus Andreas Fink: Zur Geschichte und Bedeutung der Stuckfabrik Lauermann in Detmold, in: Historismus (wie Anm. 23), S. 160.

43. Heinrich Sauerländer: Ein Fremdenführer durch Detmold und den Teutoburger Wald, Lemgo und Detmold 1865, S. 16.
44. Zu diesem Aspekt siehe Eckart Bergmann: Der Industriebau in Lippe 1850-1918, in: Historismus (wie Anm. 22), S. 137-158. Hier sind auch wichtige Detmolder Fabriken vorgestellt, auf die im Zusammenhang der Stadtgestalt nicht weiter eingegangen wird.
45. Zitat aus dem Fremdenverkehrsführer „Detmold und der Teutoburger Wald“, um 1905.
46. Die Beschreibung bezieht sich auf den Stand von 1928. Das Zitat stammt aus Emil Peters: Die Landeshauptstadt Detmold, in: Das Land Lippe, Berlin 1930, S. 103.
47. Zitat aus Gerhard Peters: Detmold und seine alten Bauten, in: Detmold und der Teutoburger Wald, Bad Salzuflen 1925, S. 55.

