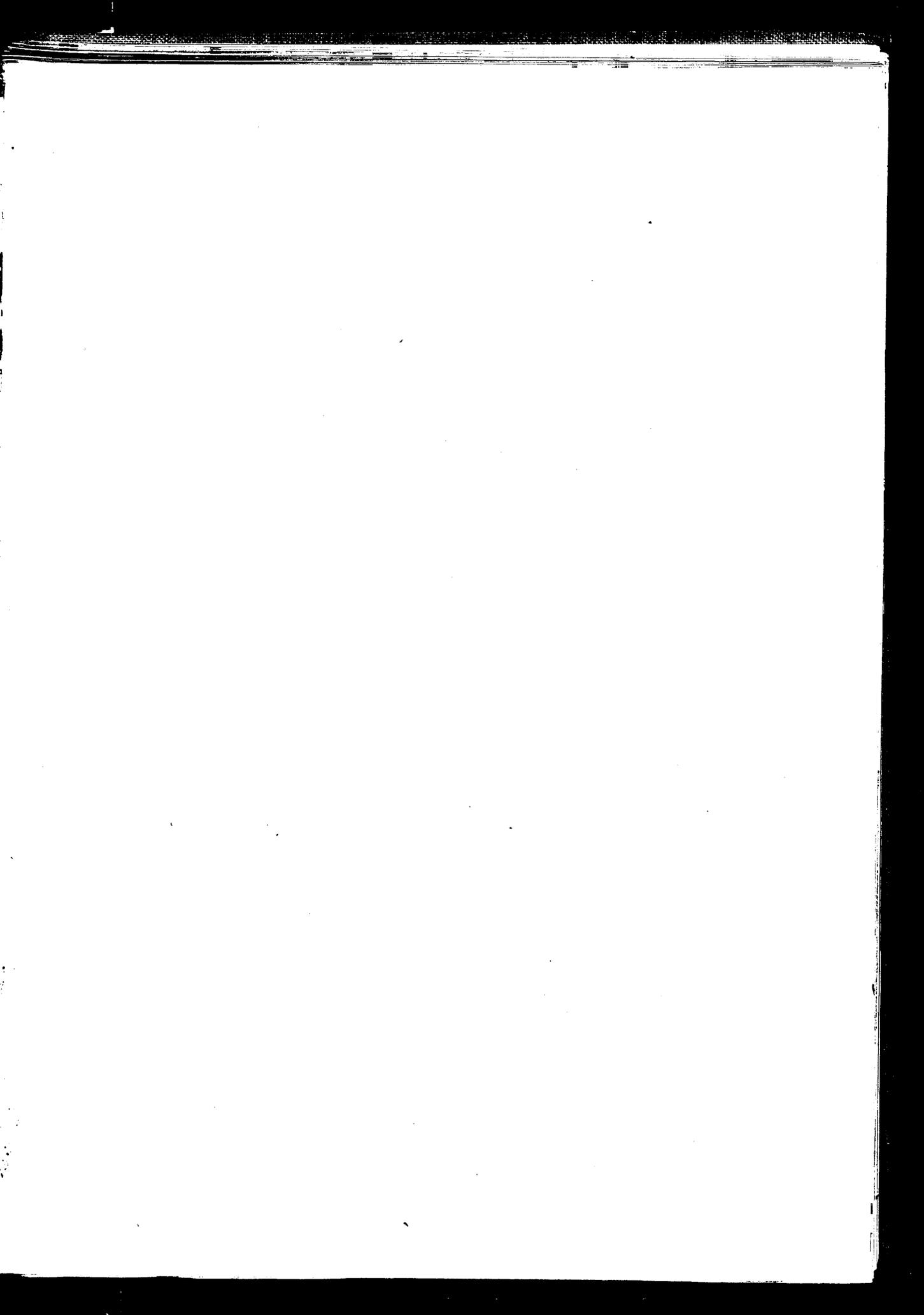




20.11.39.

Jc 199







W. C. BEHRENDT



Volendam

Dorfstraße

DIE  
HOLLÄNDISCHE STADT

Mit 126 Abbildungen In Ganzleinen M. 12,—

BRUNO CASSIRER VERLAG, BERLIN



# DIE HOLLÄNDISCHE STADT



# DIE HOLLÄNDISCHE STADT

VON

WALTER CURT BEHRENDT



BERLIN

VERLAG VON BRUNO CASSIRER

1928

*1939: 2085*



220



57282

## INHALT

Das Land . . . . .	3
Die Stadtpläne . . . . .	10
Die Grachten . . . . .	15
Das Stadtbild . . . . .	23
Straßen und Plätze . . . . .	26
Die Baudenkmäler . . . . .	32
Das Wohnhaus . . . . .	40
Tafeln . . . . .	47



Aalsmeer

Gärtnerei auf Polderland



## DAS LAND

Holland ist ein kleine Landschafft / aber voll  
aller großen mercklichen Sachen: hat ein grosse  
Anzahl guter Stett vnnnd schöner Dörffern / hat  
Mann vnnnd Weiber gross / Desgleichen gross  
Viehe / Reichthumb vnnnd grosse Macht.

Lud. Guicciardini,  
Beschreibung der Niederlande 1566

Die Niederlande gehören seit dem 16. und 17. Jahrhundert zu den am meisten besuchten Ländern Europas. Eine machtvolle Anziehungskraft geht von dem kleinen Lande aus, das nach hartnäckigen und opfervollen Kämpfen gegen einen mächtigen und grausamen Gegner seine bürgerliche Freiheit errungen und mit dem Neubau seines Staatswesens sich zugleich neue Lebens- und Daseinsbedingungen geschaffen hatte. Aus England und Deutschland, aus Frankreich und Italien strömen die Besucher zusammen, Kaufleute und Künstler, Gelehrte und Weltleute, um den seltsamen Anblick dieses aufstrebenden Landes zu erleben, das in Kultur und Bildung und in den Künsten der Verwaltung allen andern Ländern Europas weit voraus war, das bereitwillig allem Fremden seine Grenzen öffnete und mit politischem Weitblick den Unterdrückten des Glaubens und der politischen Meinung in seinen Städten eine neue Heimat bot. Die obligate Studienreise, mit der seit der Wende des 16. Jahrhunderts die Erziehung und Ausbildung des vornehmen Jünglings abschloß, die sogenannte Kavalierstour, gilt nicht als vollständig, wenn neben Frankreich, England, Italien und Deutschland nicht auch die Niederlande besucht werden. Unabsehbar ist die Reihe der Reisebeschreibungen, die in beredten Worten die Sehenswürdigkeiten dieses Landes schildern, und wie sehr diese Schilderungen, je nach Temperament und Beobachtungsgabe des Reisenden, im einzelnen voneinander abweichen, einmütig sind sie zumindest in dem erregten und unbedingten Lob, das der einzigartigen Schönheit der holländischen Städte gespendet wird.

Man kann von der holländischen Stadt nicht sprechen, ohne zugleich von dem ganzen Lande zu sprechen.

Mit gutem Recht behaupten die Holländer, Gott habe das Meer geschaffen, sie aber das Land. Denn dieses Land wird allein durch die unablässige Aufbietung menschlichen Fleißes in seinem Bestand erhalten. Es wäre den zerstörenden Kräften des Meeres preisgegeben, wenn es nicht in zähem, ausdauerndem Kampfe von seinen Bewohnern gegen die Gewalten des Wassers verteidigt, wenn es nicht durch ein ausgedehntes System von Deichen und Kunstbauten gegen die Fluten des Meeres geschützt würde, die seine Existenz unablässig bedrohen. Noch im 18. Jahrhundert stand einmal das Dasein der Republik in Frage, als der Pfahlwurm die Roste unter dem Boden der Städte, das Holzwerk der Deiche zerfraß. Doch der Holländer verstand die Not zur Tugend zu machen: durch ein wohldurchdachtes Kanalsystem mit zahllosen Schleusen und Schöpfmühlen wurde der Lauf der Binnengewässer so gänzlich neu geordnet, daß schließlich keine Welle im Lande mehr in ihrem natürlichen Bette floß (Treitschke).

Und mit diesen Anstrengungen, die auf die Sicherheit des Landes und auf den Schutz gegen die Angriffe des Meeres gerichtet sind, gehen Hand in Hand die tatkräftigen und mühsamen Versuche, dem Wasser neuen Boden abzuringen und die Anbaufläche durch Trockenlegungen und Eindeichungen zu vergrößern. Seit dem 15. Jahrhundert sind Jahr für Jahr durch Trockenlegungen von Binnenseen, durch Eindeichungen und Flußregulierungen in allen Teilen des Landes neue Landgewinne erzielt worden, die oftmals auf weite Strecken später wieder an die Gewalt der Wellen verloren wurden. Große Flächen Landes, über die heute die Pflugschar zieht, wo das Vieh zur Weite geht oder der Gärtner seine edlen und kostbaren Kulturen pflegt, sind ursprünglich Wasser gewesen. Jene schöne Landschaft südlich von Haarlem mit ihren saftigen Wiesen und un-absehbaren Blumenfeldern, mit ihren stattlichen Bauernhöfen und ihren in baumreichen Parks versteckten Landsitzen und Gutshäusern, diese fruchtbare Kulturlandschaft besteht noch kaum länger als fünfzig Jahre. Sie füllt den Raum aus, den früher ein großer Binnensee, eingenommen hatte, das Haarlemer Meer, das in den Jahren 1840—53 trockengelegt

wurde. Damit wurde dem Lande ein Zuwachs an Fläche gewonnen, die etwa dem Umfang des Freistaates Braunschweig gleichkommt. Ein neues, noch größeres Unternehmen dieser Art, die Trockenlegung des Zuidersees, ist in unseren Tagen mit dem Dammbau nach der Insel Wieringen in Angriff genommen worden.

Ein ingeniöses System von Wasserbauten und technischen Anlagen mußte erdacht werden, um die Bekämpfung des Elementes und die künstliche Landbildung durchzuführen. Gewaltige Deichbauten durchziehen das Land und wehren dem Wasser den Zufluß, und zwischen einem dichten Netz schmaler Entwässerungsgräben reiht sich Polder an Polder. Und da das Land vielfach, und oft auf weite Strecken, tiefer liegt als der Meeresspiegel und die Oberfläche der Ströme, so muß das Wasser aus den Sammelgräben, die die eingedeichten Flächen entwässern, durch Pumpen in höher gelegene Kanäle gehoben werden, die es in natürlichem Gefälle zum Meere führen. Diese Arbeit besorgen die zahllosen Windmühlen, die die Deichkronen besäumen, und es liegt, wie H. W. Riehl in seinem »Wanderbuch« schreibt, ein eigener Humor darin, daß der freie Wind, der die Sturmfluten ins Land jagt, durch des Menschen Witz gefesselt, sein eigenes Unheil wieder gut macht, indem er das Wasser, welches er ungebeten bringen half, auf der Fronde über die Deiche in die Flüsse hebt. Mit der exakten Genauigkeit eines Uhrwerks greift dieses sinnreich erdachte und kunstvoll durchgebildete System von Gräben und Kanälen, Schleusen und Pumpwerken, das Menschengestalt ersann, um das Land vor den drohenden Gefahren des Meeres zu hüten, ineinander, und seine Instandhaltung fordert dauernde Wachsamkeit, Obhut und Pflege.

Durch diese systematische, tatkräftig durch Jahrhunderte fortgesetzte Kultivierungsarbeit ist das Land, so wie es heute ist, im wahrsten Sinne das Werk seiner Bewohner geworden. Die Spuren dieser durch Jahrhunderte währenden, von Generation zu Generation mit unverminderter Energie fortgesetzten Kulturarbeit sind der Landschaft tief eingepreßt. Sie haben jene charakteristischen Formen geschaffen, in denen uns das Bild der holländischen Landschaft vertraut ist. Unter hohen Horizonten breitet sich die weite Ebene des Landes wie ein fruchtbarer Garten aus, durch

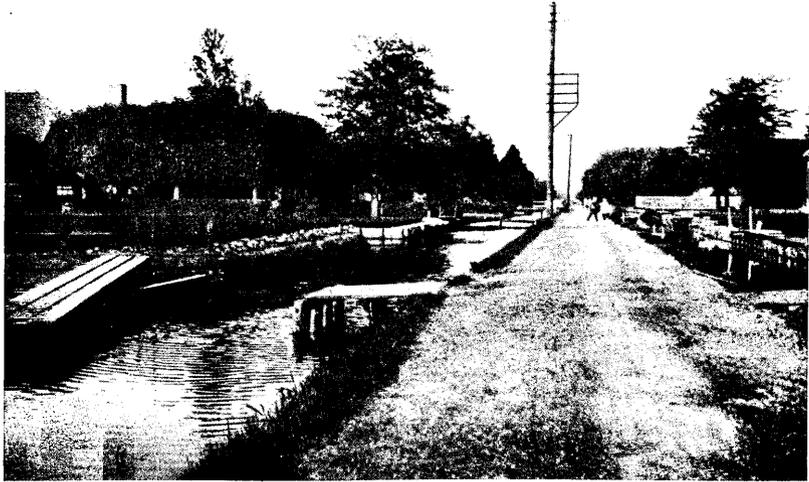
die unzähligen Gräben und Kanäle, die Dämme und Deiche gleichsam in große Beete geteilt. Die buschigen Bäume, die zur Befestigung der Dämme angepflanzt sind und in geraden Alleen die sauber gepflasterten Landstraßen besäumen, die silbergrauen Weiden, die diese Gärten umrahmen, begrenzen die Ferne, halten den schweifenden Blick fest und schaffen räumlich abgeschlossene Einheiten, die dem Bilde der Landschaft bei aller Weite einen intimen Charakter geben. In der weiten Ebene dieser Landschaft verstreut liegen unzählige Siedlungen, wohlhabende, behagliche Dörfer und stattliche Bauernhöfe, die mit dem kräftigen Rot ihrer Backsteinflächen »wie feine Perlen von Korallen herausleuchten aus dem kostbaren Reichtum von all dem verschiedenen Grün der Bäume, Wiesen und Felder«. Über die Krone der Deiche, die mit den Baumreihen und Weidenbüschen die abschließenden Mauern dieser Gartenlandschaft bilden, sieht man gelegentlich die weißen Segel eines Schiffes vorübergleiten, das in träger Fahrt hoch auf dem Kanal dahintreibt. Oben auf den Deichkronen stehen die großen und kleinen Windmühlen, einzeln oder zu mehreren beieinander. Ihre dunkle gedrungene Silhouette mit dem drehenden Kreuz der Flügel hebt sich kraftvoll gegen den Horizont ab.

Und über dieser friedlichen Landschaft, in der das volle Licht selten ist, und alle Farben, durch den feuchten Dunst der Luft vielfach gestuft, in zarten Halbtönen erscheinen, wölbt sich in hohem Bogen ein Himmel, der von der Nähe des Meeres einen silbrig-grauen Glanz erhält und durch den ständigen Wechsel der Wolkenbildung in unaufhörlicher Bewegung zu sein scheint. Mit unvergleichlicher Beobachtungsgabe haben die Maler der holländischen Schule das Bild dieser Landschaft wiedergegeben und die wechselnden Stimmungen in ihren Gemälden festgehalten.

Durch die unsichere Natur dieser künstlich geschaffenen Landschaft ständig in Anspruch genommen und zu unablässiger Kultivierungsarbeit gezwungen, haben die Bewohner dieses Landes einen lebhaften Sinn für gründliche und gediegene Arbeit in sich entwickelt, eine Neigung, die sich in allem Werk ihrer Hände ausdrückt. Sie äußert sich in der Gestaltung und Durchbildung des Hauses, das in allen seinen Teilen, von der vollendeten Backsteintechnik der Wände bis zu dem sorgfältigen Lackanstrich

der Haustür, die Handfertigkeit eines leistungstüchtigen Bauhandwerks zeigt: und jeder Bauernhof mit seinem kunstvoll gedeckten Strohdach und seinem sauberen, weiß gestrichenen Lattenzaun kann in dieser Hinsicht den Vergleich mit dem vornehmen Landhaus des wohlhabenden Bürgers aufnehmen. Dieselbe Vorliebe für sorgfältige und gediegene Arbeit zeigt sich in der Anlage und im Schmuck der Gärten, die stets allerlei seltene Blumen enthalten — die Zucht der Blumenzwiebeln ist in Holland beheimatet — und gern mit kunstvoll gezogenen, figürlich geschnittenen Hecken ausgestattet werden. Sie äußert sich in dem großen Reichtum an Volkstrachten, die hier zu bunter Vielgestaltigkeit der Formen entwickelt worden sind und in einzelnen Landesteilen noch heute mit selbstverständlicher Ausschließlichkeit getragen werden. Sie äußert sich ebenso in der Gestaltung und Formgebung des Gebrauchsgerätes, das dieselbe Liebe zum Werk zeigt, vom reichsten bis zum einfachsten Stück, bis hinab zu den zierlichen, lustig bemalten Bauernwagen und den blanken, schön geformten Messingkannen, in denen auf kleinen zweirädrigen Karren die Milch in der Stadt ausgefahren wird. Überall stößt man auf Äußerungen desselben Veredelungstriebes, desselben Sinnes für gute, werkgerechte Arbeit. Das ganze Land bietet sich dar als die anmutige Schöpfung eines in allen Schichten hochkultivierten Volkes und verbreitet damit jenes natürliche Wohlbehagen, das der Eindruck solcher sorgfältig gepflegten Umgebung auszulösen pflegt.

Auch die holländische Stadt ist in Form und Gestalt ein gelungenes Zuchtgewächs dieser schöpferischen nationalen Kultur. Der gesunde Instinkt, mit dem die Holländer die Natur ihres Landes bezwungen, und die Kunstfertigkeit, mit der sie die Elemente ihrer Kulurlandschaft genutzt haben, gibt auch ihren Stadtschöpfungen das eigenartige Gepräge. Die holländische Stadt trägt ausgesprochenen Lokalcharakter, genau wie die Werke der holländischen Malerschule. Auf dieser Eigenschaft, auf dem, was man ihre »Rassenhaftigkeit« genannt hat, beruht der starke, unvergleichliche Reiz diese Städte, nicht auf ihrem Reichtum an architektonischen Werten. In dieser Hinsicht ist ihnen fast jede alte Stadt in Deutschland überlegen. Es gibt in ganz Holland keine Stadt, die so reich ist an



Die Gärtnerstadt Aalsmeer im Polderland

Hauptstraße

großen Werken monumentaler Baukunst, wie etwa Bamberg, Nürnberg oder Würzburg. Zwar sind auch die holländischen Städte angefüllt mit Baudenkmalern der Vergangenheit. Aber monumentale Werke vom Werte etwa der Fleischhalle in Haarlem oder des Rathauses in Leyden bilden hierzulande doch die Ausnahme. Die meisten Denkmäler sind bedeutend nur als Erinnerungszeichen einer großen, schicksalreichen Vergangenheit, Monumente der Geschichte mehr als einer schöpferischen Baukunst, und für das Stadtbild wertvoll und wichtig mehr durch ihre Lage, durch ihre besondere Stellung im Gefüge des Ganzen als durch ihren künstlerischen Gehalt. Viele dieser Bauten sind, für sich betrachtet, gänzlich belanglos und ohne architektonischen Wert. Aber die Art, wie die Elemente des Stadtbildes zusammengefügt sind, wie die Häuser sich aneinanderreihen und zu Straße und Platz sich formen, wie die Bauten, die Bäume und das niemals fehlende Wasser zu einem architektonischen Stilleben geordnet sind, das schafft den charakteristischen, den einmaligen und einzigartigen Typus. In diesem Sinne könnte man mit gutem Recht die kleine Gärtnerstadt Aalsmeer, im Poldergebiet des Haarlemer Meeres gelegen, die charakteristischste der holländischen Städte nennen. Sie enthält kein einziges

Bauwerk von irgendwelcher architektonischen Bedeutung. Auch die bescheidene Kirche kann solchen Rang nicht beanspruchen. Eine einzige schnurgerade Straße führt auf schmalem Damm zwischen Wassergräben hindurch zum Festland. Zu beiden Seiten dieser seltsamen Straße und mit ihr durch leicht bewegliche Drehbrücken verbunden, die von den vorübergleitenden Kähnen selbsttätig aufgestoßen werden, liegen auf Polderland und ringsum von Wassergräben umschlossen die sorgsam gepflegten Anwesen der Gärtner: hinter einem von niedrigen Hecken umzirkten Vorgarten das kleine saubere Wohnhaus, umrahmt von regelmäßig geschnittenen Bäumen, dahinter das Kulturland und die lange Flucht der blitzenden Glashäuser. Das Ganze nur eine kleine, bescheidene Gartenstadt im Wasser, als Kulturform aber von zauberhaftem Reiz, ein Gebilde von höchst charakteristischem Gepräge, das in seiner schlichten, anspruchslosen Schönheit seinesgleichen nicht hat auf der Welt. Eine Schöpfung von praktisch und natürlich denkenden Menschen, die die unwirtliche Umgebung ihres Siedlungslandes mit unvergleichlicher Kunstfertigkeit in einen anmutigen Lebensraum umgewandelt haben.

Diese kleine Gärtnerstadt verkörpert den Typus der holländischen Stadt in reinster Form. Und dieser Typus ist in seiner Rassenhaftigkeit unnachahmlich geblieben, sooft solche Nachahmungen, besonders von den landesfürstlichen Städtegründern des 18. Jahrhunderts, anderwärts auch versucht worden sind.

## DIE STADTPLÄNE

Ebene und Wasser sind die entscheidenden Merkmale der holländischen Landschaft. Und Ebene und Wasser sind es auch, die den Charakter des holländischen Stadtbildes bestimmen.

Es ist kein Zufall, daß die Städte, die wir nach Form und Anlage als typisch holländisch empfinden, in jenen westlichen Gebietsteilen der Niederlande liegen, die durch »die Einheit und Gleichheit des Tieflandbodens und durch die Allgegenwart des Wassers am Boden und in der Luft« den Stil der holländischen Landschaft am ausgeprägtesten zeigen (Ratzel). Hier, in den westlichen Provinzen, liegen die eigentlich holländischen Städte nachbarlich nebeneinander. In dem engen Raum zwischen den beiden großen Häfen, zwischen Amsterdam und Rotterdam, drängen sich in geschlossener Gruppe die bedeutendsten Städte des Landes zusammen. Städte, deren konzentrierende Kraft um 1600 bereits so stark war, daß in diesem Bezirk erst auf zwei Städter ein Landbewohner kam. Hinter dem schützenden Wall der Dünen liegen in einer Reihe Haarlem, Leiden und Haag, um Rotterdam gruppieren sich Delft, Gouda und Dordrecht, und im Osten bezeichnet Utrecht als eine der ältesten Städte des Landes zugleich auch die äußerste Spitze des Städtebezirks. Und es ist wieder kein Zufall, daß dasselbe Gebiet, von einigen Ausnahmen abgesehen, auch die Sitze der eigentlich holländischen Malerschulen umschließt. Im südlichen Teil des Landes, in jenem Zipfel, der sich zu beiden Seiten der Maas erstreckt, wo sich das Landschaftsbild mit seinem hügeligen Charakter bereits mehr den Formen des deutschen Grenzgebiets anpaßt, verändert sich auch das Bild der Städte, und eine Stadt wie Maastricht erinnert in Anlage und Aufbau schon wieder an deutsche Städte.

Die holländischen Städte gehen in ihren Anfängen fast durchweg zurück auf primitive Ansiedlungen dörflichen Charakters, die durch besondere Umstände in ihrem Wachstum gefördert, sich allmählich, nach Verleihung von Küren und Handfesten, zu befestigten Handels- und Marktplätzen entwickelten. Solche Umstände waren gegeben, wo die Lage an

schiffbaren Flüssen Handel und Verkehr besonders begünstigte, wo die Siedlung, im Schnittpunkt von bevorzugten Verkehrsstraßen gelegen, zum natürlichen Marktplatz für das umliegende platte Land wurde oder wo sie im Schutz einer gräflichen Burg schon früh die Vorteile einer gesicherten Entwicklung genoß. Solche bevorzugten Plätze übten, wie es nicht anders sein kann, eine verstärkte Anziehungskraft auf ihre Umgebung, Handel und Wandel breiteten sich aus, und die aufblühenden Gewerbe begannen sich zu spezialisieren, wofür die reiche Berufsgliederung der mittelalterlichen Städte eindeutiges Zeugnis ablegt.

Will man das Wesen einer Stadt erfassen, will man Einsicht gewinnen in die Eigenart ihres Organismus, so gibt es kein besseres Mittel als das Studium der Stadtpläne. Der Stadtplan ist für den, der darin zu lesen versteht, wie ein Schicksalsbuch; er gibt Aufschluß über die Grundlagen, auf denen die Existenz der Stadt ruht, er kündigt die Beschaffenheit des Bodens, auf dem sie errichtet ist, und offenbart die Lebensgeschichte der Stadt in allen Stadien ihrer Entwicklung. Er läßt die Bedingungen ihres Ursprungs erkennen und die Fortschritte ihres Wachstums, ja selbst die Rückschläge in der Entwicklung, die Nachwirkung von Seuchen, von Feuersbrünsten und elementaren Katastrophen sind aus den Linien des Grundrisses sinnfällig abzulesen.

Das Studium der holländischen Stadtgeschichte wird nach dieser Richtung durch den vorhandenen Reichtum an alten topographischen Dokumenten erleichtert. Wie der Bau mathematischer und nautischer Instrumente, so war bei diesem seefahrenden Volke auch die Kartographie und Topographie frühzeitig zu einem emsig betriebenen Gewerbe entwickelt. Die Kunst des Kartenzeichnens wurde in Holland besonders während des 17. Jahrhunderts von einer ausgedehnten Schar von Stechern mit handwerklicher Meisterschaft geübt und ihre Werke wurden von berühmten Druckereien in musterhafter Ausstattung verbreitet. Diese Kartenzeichner beschränkten sich nicht auf die Herstellung von Landkarten, sondern fertigten mit besonderer Vorliebe auch Stadtpläne und Stadtansichten. Die Stadtpläne, wie sie — um nur die berühmtesten zu nennen — in den Städtebüchern von Braun-Hogenberg (1572), von J. Blaeu (1649), von

Jansonius (1657) enthalten sind, geben nicht etwa nur eine trockene Linearzeichnung des Grundrisses, sie bringen vielmehr meist ein vollständiges, bis in die Einzelheiten wahrheitsgetreues Abbild der Stadt mit allen ihren Wohnhäusern und größeren Gebäuden, aufgenommen aus der Vogelschau, und vermitteln in dieser Form eine höchst anschauliche und lebendige Vorstellung von der Anlage und vom Aufbau der Stadt. Über das rein Topographische hinaus aber enthält jedes dieser Blätter auch ein künstlerisches Element. Es zeigt sich in dem kunstvollen Aufbau der Blätter, in der Behandlung der Zeichnung, in der dekorativen Beschriftung, in dem ornamentalen Beiwerk, in den Vignetten und Wappen, in den Figuren und Trachtenbildern, mit denen die Ränder des Blattes besetzt sind. Es zeigt sich vor allem auch darin, wie alle diese Einzelheiten auf dem Blatt zu einem Ganzen von höchst dekorativer Wirkung geordnet sind. Die handwerkliche Arbeit ist hier mit so viel Geduld, Andacht und überschießender Kraft getan, daß das Ergebnis ungewollt über den nächsten Zweck hinaus ins Künstlerische geriet.

Betrachtet man die Pläne der niederländischen Städte in einem dieser kunstreichen Kartenwerke, etwa in dem umfangreichen Städteatlas, den Jacob van Deventer im Jahre 1558 im Auftrag Philipps des Zweiten von Spanien angefertigt hat — und diese Pläne sind nicht nur darum interessant, weil hier katastertechnische Treue und Genauigkeit Hand in Hand geht mit einer anmutig dekorativen Darstellungskunst, sondern sie haben auch noch den Vorzug, daß sie den Zustand der Städte vor den vielfachen Veränderungen zeigen, die in dem »goldenen Zeitalter« vor sich gingen, — betrachtet man diese sorgfältigen Planzeichnungen, so findet man mannigfache Unterschiede in den Grundformen. Man findet Stadtpläne von ausgesprochener Ringform, wie die von Amersfort und Middelburg. Sie deuten darauf hin, daß diese Städte sich im Schutz einer alten Burg entwickelt haben, die den Mittelpunkt der Bebauung bildet und in Fällen der Gefahr eine sichere Zuflucht bot. Andere Pläne, wie die von Haarlem, von Deventer und Groningen zeigen, wie sich die Bebauung um einen Markt als Mittelpunkt in mehr oder weniger regelmäßiger Form ausbreitet, den Rahmen ausfüllend, der ihr jeweils durch die Mauergrenzen

gezogen war. Auf den großen Markt von Haarlem führen aus allen Himmelsrichtungen breite Landstraßen den Strom der umwohnenden Landbevölkerung heran. Und der Plan von Groningen, das, am Saume der Marschen gelegen, zum natürlichen Markt für diese fruchtbaren Gebiete geworden ist, zeigt im Zentrum eine Flucht geräumiger Plätze, von denen ein jeder für die Abhaltung eines Spezialmarktes bestimmt ist und in seiner Lage und seinen Abmessungen die besonderen Zwecke erkennen läßt, denen er zu dienen hat.

An den Plänen der Fluß- und Hafenstädte — und an den großen Flüssen, an Rhein und Maas, an Schelde und Issel liegen gerade die ältesten Städte Hollands — sieht man, wie der Grundriß ganz darauf angelegt ist, die Gunst der Wasserlage so weit als möglich auszunutzen. Sie entwickeln sich, wo eine Furt den Übergang ermöglicht, zu beiden Seiten des Flußlaufs, oder folgen, wo die Breite des Stroms bei dem unentwickelten Stand der Brückenbautechnik eine Überquerung verbietet, wenigstens an einer Seite in voller Ausdehnung der Uferlinie.

An den alten Plänen von Amsterdam, das, an der Mündung der Amstel in das Y gelegen, dank seiner überaus glücklichen Lage aus einem kleinen unbedeutenden Fischerdorf rasch zu einer mächtigen Handelsmetropole aufwuchs, ist dieses Bestreben deutlich zu erkennen. In schmaler, langgestreckter Form folgte die Bebauung zunächst den beiden Ufern der schmalen Amstelmündung, bis weit ins Hinterland hinein. Die frühesten Grenzen der seitlichen Ausdehnung sind angedeutet durch die beiden Wassergräben der Voor- und Achterburgwallen. Als der erste, mit einer Schleuse versehene Damm in die Amstel hineingebaut war — er schuf den Platz für den fehlenden Markt und gab zugleich der Siedlung ihren Namen —, wurde die Mündung des Flusses zu einem Hafen ausgebildet. Und nun weitet sich der Plan zum Halbkreis, die Stadt breitet sich seitlich an den Ufern des Y aus, wo sie geräumige Anlegeplätze für die größeren Schiffe gewann.

In ähnlicher Form entwickelte sich, mit bescheidenerem Aufstieg, weil nicht durch gleich günstige Umstände gefördert, die Hafenstadt Rotterdam an der Mündung der Rotte in die Maas. Und ein gutes Beispiel für

die typische langgestreckte Form der Flußstadt bietet der Plan von Kampen, dessen Hauptstraße in durchgehendem Zuge dem breiten Lauf der Issel folgt, während zahlreiche schmale Quergassen den Bewohnern die notwendigen Zugänge zum Flußufer vermitteln.

Im allgemeinen zeigen die Pläne, gemäß dem allmählichen Wachstum der Städte, eine unregelmäßige Form, die aber gleichwohl in der bewußten Unterscheidung von breiten Verkehrsstraßen und schmalen Nebengassen eine gewisse Gesetzmäßigkeit der Anlage erkennen läßt. Andere Pläne zeigen dagegen eine auffallend regelmäßige Anlage mit nahezu geradliniger Führung der Straßen. Diese Regelmäßigkeit ist nicht nur bei jenen Städten zu finden, die nach vernichtenden Bränden auf einem neuen Grundplan wieder aufgebaut worden sind, wie Delft und Naarden. Man findet sie gelegentlich auch im Kern der Altstadt, wie bei Alkmaar und Groningen. Ein Beweis dafür, daß auch das Mittelalter die gerade Führung der Straßen bevorzugte, wenn die Gelegenheit dazu in den Verhältnissen des Geländes gegeben war. Und noch eins ergibt die Betrachtung dieser Pläne: sie zerstört die Legende von der Engräumigkeit und dichten Bebauung der mittelalterlichen Städte. Deutlich ist aus den Vogelschaubildern zu erkennen, daß die Baublöcke in der Regel nur in geringer Tiefe an den Rändern bebaut sind, daß das Blockinnere von Hinter- und Nebengebäuden vollständig freigehalten ist und die Häuser an der Rückseite vielfach noch große Gärten und Weideflächen aufweisen.

Gegründete Städte von einheitlicher Anlage, nach Art etwa der ostdeutschen Kolonialstädte, kennt man in Holland nicht. Der merkwürdige Plan der kleinen Stadt Elburg, der über einem Paar rechtwinkliger Straßen eine vollkommen regelmäßige Anlage in Gestalt eines schmalen Rechtecks zeigt, erweist sich in der Form den südfranzösischen Villes nouvelles verwandt und erklärt sich aus dem Umstand, daß diese Stadt, wie die Urkunden aussagen, oberherrlicher Gewalt ihre Entstehung verdankt. Wilhelmstadt ist eine typisch landesfürstliche Gründung: der Ort wurde auf Geheiß des Prinzen Willem I. im Jahre 1583 als Festung zum Schutze von Hollandsch Diep auf einem Grundplan in Form eines regelmäßigen Siebenecks angelegt.

## DIE GRACHTEN

Ein Gemeinsames haben alle diese Pläne holländischer Städte: das Wasser nimmt in dem topographischen Bilde einen beherrschenden Raum ein. Ein weitverzweigtes Geäder von Wasserläufen, von Kanälen und Gräben durchzieht die Stadt nach allen Richtungen. Dieses System von gekreuzten Kanälen und gewundenen Gräben erscheint als eine natürliche Ergänzung des Straßennetzes, dem es an Bedeutung für den Verkehr, namentlich in Zeiten, in denen sich die Straßen, und besonders die Landstraßen in der Regel in wenig brauchbarem Zustand befanden, vielfach überlegen war. Es erleichtert den Lastentransport, begünstigt den Lokalverkehr von Ort zu Ort und stellt die Verbindung mit dem Stromnetz und dadurch mit dem offenen Meere her.

Das Wasser bildet das beständige Hauptmotiv im Bilde der holländischen Stadtlandschaft. In immer neuen Abwandlungen erscheint dieses Motiv, bald in breiten Flächen, die den Stadtraum wohlig weiten, bald in breiten und schmalen, in flachen und tiefen Gräben, die das Stadtbild beleben, bald im majestätischen Bild eines mächtigen Stromes, der mit der stolzen Tracht seiner Schiffe beredtes Zeugnis ablegt von dem blühenden Handel der Stadt. Das Wasser trägt eine Fülle von Bewegung, einen Reichtum von Farben und Tönen in dieses Bild hinein und gibt ihm seine besondere Stimmung. Dem Wasser vor allem dankt die holländische Stadtlandschaft ihre hohe malerische Schönheit.

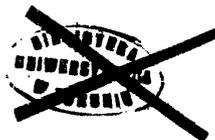
Für den Städtebau bietet das Wasser eines der schönsten und dankbarsten Motive. In den holländischen Städten läßt sich beobachten, wie dieses Motiv genutzt, wie das Wasser als Formelement behandelt, gestaltet und zu höchster künstlerischer Wirkung gebracht werden kann. Die Grachten vor allem, die mit Recht als die Glanzstücke des holländischen Stadtbilds gefeiert werden, bieten hierfür die anschaulichsten Beispiele. Immer wieder erscheinen sie in einer anderen Form, und jede dieser Formen hat ihren eigenen Reiz und ihre eigene Stimmung, und zeigt, wieviel verschiedene Seiten sich diesem dankbaren Motiv abgewinnen lassen.

Meistens sind die Grachten so angelegt, daß ihr Wasserspiegel nur wenig unter der Höhe der sie kaiartig begleitenden Straßen liegt. Keine Brüstungsmauer, kein Abschlußgitter trennt Wasser und Land, so daß die innige Verbindung der Verkehrswege in ihrem ganzen Verlauf gewahrt ist. In den steilen Ufermauern und an den Brücken führen gelegentlich schmale Treppen zum Wasser hinab, um diese Verbindung noch enger zu knüpfen. Fast immer sind die Uferländer mit Bäumen bepflanzt, deren Kronen sich über dem Wasserlauf zu einem dichten Laubdach zusammenschließen. In anderen Fällen sind die Grachten, wie die Hamburger Fleete, zwischen den Häusern hindurchgeführt, so daß die Schiffe und Kähne dicht an die Grundmauern heranfahren und ohne Umschlag ihre Lasten laden oder löschen können. Die malerischsten Beispiele dieser Gattung findet man in der Altstadt von Amsterdam. Es läßt sich kaum ein pittoreskeres Bild denken, als diese schmalen Binnengrachten, in deren trägen, verschmutzten Gewässern sich die verschwommenen Umrisse alter, baufälliger Häuser widerspiegeln, die sich mit allerlei Ausbauten, Lauben und hölzernen Erkern gegen das Wasser hin öffnen und vor deren Fenstern allenthalben dürftige Wäschestücke im Winde flattern, die auf den ärmlichen Stand der Bevölkerung hindeuten, die heute in diesen heruntergekommenen Vierteln haust.

Eine abweichende und eigenartige Form der Grachten ist in Utrecht zu finden. Hier sind die Wassergräben schluchtartig ins Gelände eingeschnitten, ihre Sohle liegt tief unter dem Niveau der Straßen. Um die stets angestrebte enge Verbindung von Wasser und Land auch hier herzustellen, sind in der Tiefe der Gräben zu beiden Seiten des Wasserlaufs schmale Unterstraßen angelegt worden, die als Ladestraßen dienen. Die Grachten sind also von Doppelstraßen begleitet: die hochgelegenen Uferstraßen sind unterkellert. Diese Keller gehören zu den angrenzenden Häusern und öffnen sich in breiten Bögen nach den Uferstraßen. In malerischen Windungen und in meist recht stattlicher Breite ziehen sich diese Wassergräben durch die Stadt, begleitet von ihren Doppelstraßen, deren Flucht gelegentlich dadurch unterbrochen wird, daß die Häuser unmittelbar ans Wasser herantreten.

Will man die Schönheit der holländischen Stadt erleben, so muß man beschaulich dem Lauf ihrer Grachten folgen, muß den feingeschwungenen Linien ihrer Ufer nachgehen und sich locken lassen von den wechselnden Blicken, die sich nach allen Seiten hin öffnen. In der Führung der Wasserläufe, in der Bemessung ihrer Breiten, in der Berechnung der Blickpunkte wird man überall die Wirksamkeit einer meisterlichen städtebaulichen Gestaltungskraft entdecken. Der Stadtplan scheint bewußt darauf angelegt zu sein, geschlossene, intime Raumbilder zu erzielen. Die ganze Stadt ist in dieser Absicht in eine Reihe von Räumen aufgeteilt, die einander folgen, wie die Stuben eines Hauses. Und wo man von einer Brücke in eine Nebenstraße hineinsieht oder in die Mündung eines Seitenkanals, ergeben sich Ansichten, die in der Wirkung an jene malerischen Durchblicke erinnern, wie sie Pieter de Hooch und der Delfter Vermeer auf ihren Bildern darzustellen liebten. Und diese Erinnerung ist nicht zufällig. Auch hier ergibt sich die Wesensverwandtschaft aller Äußerungen des Formtriebs eines Volkes, dem der Hang zum Malerischen tief im Blute sitzt.

Auf allen Seiten von glatten Wänden umstanden, in denen kaum ein Detail den Blick auf sich zieht, wahrt jeder dieser Räume eine stille Abgeschlossenheit. Und immer ist für ein besonderes Inventarstück gesorgt, das jedem Raum eine individuelle Note und damit einen eigenen Charakter gibt. Jede Wendung des Wasserlaufs, jede Biegung der Straße wird benutzt, um ein bedeutendes Bauwerk oder die interessante Silhouette eines Turmes in die Perspektive des Raumes zu rücken. Und wo solche Blickpunkte fehlen, da ragt irgendein Turmbau oder das Dächergebirge einer Kirche über die Giebel der Häuser in das Raumbild hinein. Oder eine der vielen Brücken, die die Uferstraßen verbinden, übernimmt die Aufgabe, das Bild nach der Tiefe hin abzuschließen. Und es gibt genug Brücken von eigenartiger und höchst anziehender Form, die diese Aufgabe mit bestem Gelingen erfüllen. Da sind die malerischen altmodischen Zugbrücken, mit ihrem zierlichen Gestänge und den plumpen Gewichten, die leichten, dünngliedrigen Holzbrücken, die den Blick auf die Wasserbahn freilassen, und endlich die unzähligen und vielgestaltigen steinernen Brücken mit



ihren wechselnden Bogenformen, die mit dem Gewicht ihrer Architektur und den tiefen Schatten, die ihn ihren Gewölben liegen, als starke Zäsuren wirken und den Stadtraum in Abschnitte gliedern.

Ein wahres Schatzkästlein solcher intimen städtebaulichen Wirkungen birgt die Stadt Delft, im Verlauf ihrer Hauptgracht, der Oude Delft, die in geradem Lauf von Norden nach Süden zieht. Von Norderende lenkt der mächtige, viereckige Turm der Oude Kerk, der sich wie ein trotziger Donjon über die Dächer emporreckt, den Blick in die Tiefe. Denn die Kirche springt, dieser Absicht zuliebe, aus der Straßenwand vor und tritt in die Flucht der Gracht, deren Lauf verengend. Auf der anderen Seite biegt die Front des Prinzenhofes, gleichsam dem Gewicht dieser gewaltigen Baumasse nachgebend, in leisem Schwung nach innen aus. Dann weitet sich der Lauf der Gracht wieder, und man betritt einen neuen Raumabschnitt, der wiederum in sich völlig geschlossen ist. Und alle Räume — das gilt für die Grachten so gut wie für die Straßen und Plätze der holländischen Städte — sind wie geschaffen zum Verweilen, es sind Räume, in denen man wohnt und lebt, nicht Flure und Korridore, die man flüchtig durchheilt, wie die Straßen unserer heutigen Großstädte.

Das Erlebnis solcher Grachtenwanderungen bleibt unvergeßlich. Die nachhaltige Wirkung dieses Eindrucks beruht darauf, daß im Bilde der Grachten die Elemente architektonischer Gestaltung, wie sie in der glücklichen Anlage des Planes, in der Linienführung der Straßen und in der einfachen Backsteinarchitektur ihrer Wände gegeben sind, sich wunderbar mischen mit Elementen der Kulturlandschaft, mit dem Wasser der Kanäle und den Bäumen, die in langen Reihen an ihren Rändern gepflanzt sind. Zu einem einheitlichen Ganzen verbunden, entsteht aus diesen Elementen das Bild einer Stadtlandschaft von höchst charaktervollem Gepräge. Bereichert und in seinem malerischen Gehalt noch erhöht wird dieses Bild durch die wechselnden Wirkungen des Lichts. Durch das Laubdach der Bäume dringt das Licht nur in gedämpften Tönen ein. Wie ein feiner Goldregen rieseln die Strahlen der Sonne durch die Blätter auf das Wasser der Grachten herab, deren leicht gekräuselte Fläche bei der Berührung in tausend blitzenden Funken aufsprüht. Und mit jeder atmosphärischen Verän-

derung verwandelt sich die Szene dieses Lichtschauspiels, das eine ganze Welt von Stimmungswerten in sich birgt. Anders ist das Bild und die Stimmung, wenn die Sonne alle Farben zu verstärktem Glanze weckt und die weißgefugten Backsteinwände in kräftigem Rot und dunklem Violett hinter den grünlichen Schatten der Bäume aufleuchten. Anders wenn der Regen die Aussicht mit grauen Schleiern verhängt, feine Nebel über dem Wasser aufsteigen und die nassen Stämme der Bäume in tiefem Schwarz aufleuchten. Und wieder anders, wenn im Winter mächtige Eisschollen auf den Wassern dahintreiben und das kahle Geäst der Bäume in feinen Linien sich auf dem gleichmäßig grauen Grund des Himmels abzeichnet.

Zu höchstem Glanze entfaltet sich der Zauber der Grachten in Amsterdam. Hier, in der Landeshauptstadt, ist das landläufige Motiv in bewußter Erkenntnis seines Schönheitswertes in einem entscheidenden Stadium der Stadtentwicklung in großartigem Maßstab verwertet und zu repräsentativer Pracht gesteigert worden. Als die Stadt, im Anfang des 17. Jahrhunderts, im Gipfel ihrer Macht und ihres Ansehens stand, als sie, vom Niedergang Antwerpens profitierend, sich anschickte, »die größte Handelsstadt der Christenheit« zu werden, als unter der Wirkung so glücklicher Umstände ihr Gebiet zu eng geworden war für den unablässigen Zustrom der Fremden und in rascher Folge mehrere Stadterweiterungen notwendig wurden, da umgab man die Stadt, dem genialen Vorschlag des tatkräftigen Bürgermeisters Frans Hendricxz Oetgens folgend, im Westen mit einem dreifachen Ring breiter Binnengrachten. Und dieser Plan, dessen Ausführung sich über Jahrzehnte hinzog, legte den Grund zu einer Entwicklung, die Amsterdam zur schönsten und anziehendsten Stadt Europas gemacht hat: ein Ruhm, der ihr bis auf den heutigen Tag verblieben ist.

Mit der Anlage dieses dreifachen Grachtenzuges richtete die mächtige Handelsmetropole ein sichtbares Zeichen ihres Fortschritts und Wohlstandes auf, das dem Stolz ihrer Bürger Genüge tat. Die Heerengracht, die Keizergracht und die Prinsengracht — es ist bezeichnend für den Bürgerstolz dieser Generation, daß in der Folge dieser Benennungen die Herren vor dem Kaiser und den Prinzen rangieren — vertreten hier die Stelle der großen Prachtstraßen, der Boulevards und Alleen, die man sonst in den Stadtplänen

der Barockzeit findet. Sie sind entstanden aus einem bewußten Bedürfnis nach Repräsentation. Darauf deuten die stattlichen Ausmaße ihrer Breite, die zwischen 44 und 48 Meter liegen. Darauf deuten auch die vornehmen Bürgerhäuser, die an ihren Ufern errichtet wurden. Es galt als standesgemäß für die reichen Kaufleute und Handelsherren, in diesem bevorzugten Viertel zu wohnen. Philipp von Zesen erzählt in seiner Beschreibung der Stadt Amsterdam (1664) zum Beweise für die Anziehungskraft, die diese neuen Viertel ausübten, man habe ganze Häuser, die schon vor dieser Auslage gebaut worden waren und an einem ungelegenen Orte standen, auf Walzen gesetzt und an den auserwählten Bauplatz gerollt. Ja man habe solche Häuser bisweilen sogar auf Schiffe gebracht, dahin geführt, wohin man sie wollte, dann wieder ausgeladen und an die ihnen bestimmte Stelle gerollt.

Die Mehrzahl der schmalen, dreiachsigen Giebelfronten, aus deren glatten, altersgedunkelten Backsteinwänden gelegentlich ein derbes Barockornament in kraftvoller Modellierung herausquillt, steht heute noch unverändert. Es ist nicht viel architektonische Erfindung daran, und selbst die reichen Fronten halten sich in der Gliederung an die hergebrachten Regeln des klassizistischen Schemas. Aber auch in solcher Beschränkung wissen diese Bürgerhäuser ihre vornehme Haltung zu wahren. Die hohen schlanken Fenster steigern die Noblesse ihrer Erscheinung, und die schmale Freitreppe, die zu der Eingangstür des erhöhten Erdgeschosses führt, gibt den einfachen Fronten einen Schmuck von hohem malerischen Reiz. Der feine Proportionssinn, mit dem diese Fronten durchgebildet sind, zeigt sich auch in dem sicheren Augenmaß, mit dem die Haushöhen zur Breite der Kanäle in ein wohlabgewogenes Verhältnis gesetzt sind. Jeder Knick des Kanallaufs rückt die Flucht der Fronten mit dem bewegten Umriß ihrer Giebellinien in voller Breite ins Gesichtsfeld, und so, auf allen Seiten von hohen wohlproportionierten Wänden eingeschlossen, hat man den Eindruck, sich in einem festlichen Saale zu befinden, über dem die alten Bäume mit ihren zum Wasser geneigten Kronen ein grünes Laubdach wölben. Von den niedrigen Brücken, die sich in kraftvollem Bogen von Ufer zu Ufer schwingen, genießt man nach allen Seiten den Einblick in diese hallen-

artigen Räume, in denen zu Wasser und zu Lande in buntem Getriebe das vielgestaltige Leben der Handelsstadt sich abwickelt.

Das Wasser ist das Lebenselement der holländischen Städte. Auf dem Wasser ruht ihre wirtschaftliche Existenz, ihm danken sie die Größe ihres Handels und die Blüte ihres Gewerbes, ihm danken sie nicht zuletzt auch den Zauber ihrer malerischen Schönheit. Man spürt es in den Hafenvierteln, wo die hohen, vielgeschossigen Speichergebäude ihre geschwärzten Backsteinfronten in zahlreichen Ladeluken nach den Quaistraßen öffnen, auf denen die Warenproduktion der ganzen Welt in unzähligen Kisten und Kollis ausgebreitet liegt und an deren Ufern eine unabsehbare Flotte von großen und kleinen Schiffen, von Booten und Fahrzeugen aller Form und Art in dichtem Gewimmel vorbeizieht. Man spürt es ebenso in jenen toten Städten Zeelands und in den ehemals blühenden mächtigen Vororten der Heringsfischerei, in Enkhuizen und Hoorn, die allesamt von dem Augenblick, als ihnen durch die Ungunst der Natur, durch Verschlammung der Ufer und Versandung der Häfen, dieses wichtige Lebens-  
element entzogen war, einem raschen, unaufhaltsamen Niedergang verfielen.

Ein romantischer Zauber liegt über diesen toten Städten. In ihrem Umfang sind sie viel zu groß angelegt für die geringe Bedeutung, die ihnen heute noch verblieben ist. Die jetzige Einwohnerschaft füllt bei weitem den großen Rahmen nicht mehr aus, der ihnen in der Zeit ihrer Blüte gesteckt war. Aber auch diese Städte wirken nicht »tot«, trotz ihrer Leere. Das Stadtbild trägt keine ruinenhaften Züge, und nirgends spürt man jene abgestorbene Museumsstimmung, die sich etwa in den stillen Gassen von Brügge ausbreitet. Denn die Natur, die ihnen die Grundlage ihrer Existenz verkümmerte, schuf durch sich selbst Ersatz und sicherte mit ihrem Wachstum den entvölkerten Städten den heiteren Glanz des Lebens. Überall in den toten Städten sieht man, wie die Natur wieder eingedrungen ist in das Stadtgebilde. In Enkhuizen sind große Flächen im Innern der Stadt zu fruchtbaren Gärten geworden, deren Beete der Gemüse oder Blumenzucht dienen. Durch die Lücken der Häuserreihen sieht man in diese Gärtnereien hinein auf große Blumenfelder, die in

starken Farben leuchten. Die Häfen liegen still und verlassen und bilden als große Tümpel einen Schmuck der Parkanlagen. Die Grachten haben die strenge architektonische Fassung ihrer Uferlinien verloren, ihre gebuchteten Ränder sind mit Gras bewachsen, und sie ziehen, einem Bachwasser gleich, in trägem Lauf durch die Stadt.



Delft

Oude Delft

## DAS STADTBILD

In der ausgebreiteten Ebene der holländischen Landschaft bildet die Stadt in weitem Umkreis die einzige Erhebung. Wie ein vereinzelter Felsblock, der mit steilem Umriß aus der flachen Tieflandschaft auftaucht, erscheint ihre Silhouette, aus großer Entfernung sichtbar, am bläulichen Horizont.

Betrachtet man das Bild der holländischen Stadt aus der Ferne, so spürt man, daß die historischen Zeiten, die dieses Bild schufen, sich der künstlerischen Verpflichtung bewußt gewesen sind, die aus solchen Bedingungen der Landschaft erwächst. Auf allen Seiten von hohen Mauern umzogen, grenzte sich die mittelalterliche Stadt als geschlossene Einheit gegen die ländliche Umgebung ab. Diese Ummauerungen sind längst gefallen, und wie überall, so hat auch in Holland die neuere Entwicklung die Übergänge von der Stadt zum Lande vielfach verwischt: die Stadt greift mit breiten Fühlern in die ländliche Umgebung aus, und die städtische Bebauung dringt in den Vororten weit über das Weichbild hinaus. Aber auch in ihrer heutigen Erscheinung lassen die Städte noch deutlich erkennen, daß ihr Aufbau einst als eine architektonische Einheit empfunden wurde und daß man sich seiner Fernwirkung durchaus bewußt war. Man rechnet mit dem Bilde, in dem die Stadt zuerst am fernen Horizont erscheint. Man rechnet mit der Wirkung der Silhouette, mit der sie sich gegen den hohen Himmel abzeichnet und strebt deshalb nach einer charakteristischen Umrißlinie, die sich einprägt und in der Erinnerung haften bleibt. Oder man sucht der Stadt auf andere Weise — und sei es nur durch einen einzigen, zu mächtiger Höhe emporgetriebenen Turm — ein unterscheidendes Merkmal zu schaffen, das sie aus ihrer Umgebung hervorhebt und ihr ein eigenes Gesicht gibt. So kündet auf Zeeland der »lange Jan«, der schlanke, hochaufragende Turm der Abteikirche zu Middelburg, der von jedem Punkt der breiten Insel und selbst über ihre Grenzen hinaus vom Meer her sichtbar wird, schon von weitem den Standort der einst mächtigen Handelsstadt.

Daß es darauf angelegt war, charakteristische und von allen Seiten her sichtbare Stadtansichten zu schaffen, fühlt man in der Form und Grup-

pierung der Gebäude, die durch ihren Maßstab auf weite Sicht gestellt sind. Man fühlt es an dem Reichtum und an der Vielgestaltigkeit der Türme, die die Stadt überragen, man fühlt es an dem Eifer, mit dem die Kirchen zu gewaltiger Höhe emporgeführt und zu architektonischen Wahrzeichen für die Umgebung gemacht werden. Mit der stolzen Turmgruppe ihrer zahlreichen Kirchen schafft sich Utrecht eine eindrucksvolle Silhouette, die allmählich vom Rande der Stadt zu dem hochgelegenen Dombau in der Mitte aufwachsend in dem schlanken feingliederigen Domturm eine dominierende Spitze findet und in ihrem charakteristischen Umriß die Eigenart der Stadt als Bischofssitz weithin verkündet. Und welcher anderen Sinn als den, auf weite Sicht zu wirken, hätte es, daß der Bau der Sankt Bavo-Kirche in Haarlem zu so übersteigerter, über alle praktischen Bedürfnisse erhabenen Höhe emporgeführt wäre? Wie die Küchlein um die Glucke scharen sich die niedrigen Häuser der Stadt um den gewaltigen Hallenbau der Kirche, der mit seinem breiten, hohen Dach das dichte Gedränge der Giebel und Häuser hoch überragend, nicht nur das Stadtbild, sondern in weitem Umkreis auch das Bild der Landschaft beherrscht.

Die anschauliche Wirkung solcher Beispiele kündigt deutlich die Absicht, von der der Aufbau der Stadt bestimmt wird. Im Kranz ihrer Mauern und Wehrtürme soll die Stadt mit der vielfach gestaffelten Silhouette ihres Aufbaues dem Fremden, der sich von fern her auf der Landstraße nähert, eine stattliche Ansicht bieten, die ihm schon aus der Ferne einen überzeugenden Eindruck von der Macht und Sicherheit des städtischen Gemeinwesens vermittelt und ihm einen Vorgeschmack gibt von seiner Größe und Schönheit. Und man hört diese Absicht durch den Mund der Zeitgenossen bestätigt, wenn man in der Chronik des Delfter Stadtschreibers Bleiswijk (um 1600) die beweglichen Klagen darüber liest, daß die Umgebung von Delft keinen umfassenden Blick auf die Stadt ermöglicht und die fremden Besucher, wenn sie auf dem Hauptweg von Norden her die Stadt betreten und sie im Süden wieder verlassen, nur ihre schmalen Enden zu sehen bekommen und daher um den Begriff ihrer Dimension wie um den Anblick ihrer Silhouette betrogen werden. Und wenn es noch

eines Beweises bedürfte, daß es bei dem architektonischen Aufbau der Stadt auf solche Prospektwirkungen abgesehen war, so wäre er durch die Fülle der künstlerischen Darstellungen erbracht, die das Stadtbild gefunden hat. Wir haben schon auf die unzähligen Städtebücher hingewiesen, in denen neben den Plänen auch die Ansichten der holländischen Städte in wirkungsvollen Kupferstichen wiedergegeben sind. Und in keinem anderen Lande bildet das Stadtbild ein so beliebtes Motiv in der Malerei wie in den Gemälden der holländischen Schule. Zu den schönsten Bildern des Delfter Vermeer gehört die Ansicht, die er von seiner Vaterstadt gemalt hat. Maler wie Jan van der Heyden und die beiden Berckheyde haben dieses Genre geradezu zu ihrer Spezialität entwickelt, und unzählige Male hat Jacob van Ruisdael das Bild seiner Vaterstadt Haarlem verewigt; immer wieder hat ihn der Fernblick entzückt, den man aus der Umgebung, aus den Dünen von Overveen her, auf die Stadt genießt, wo ihr malerischer Umriß im erweiterten Raum einer herrlichen Tieflandschaft am Horizont erscheint, als eine langgezogene Linie, aus der der mächtige Baukörper der Bavokirche in den grauen Wolkenhimmel hineinwächst. Nichts spricht mehr für die Annahme, daß man sich des künstlerischen Reizes der Stadtansicht voll bewußt war, daß man Gefallen an ihr fand und den Wert ihrer Schönheit wohl zu schätzen wußte, als das leidenschaftliche Interesse, das die holländischen Künstler, die Maler und Stecher, immer wieder diesem Gegenstand zugewendet haben.

## STRASSEN UND PLÄTZE

Die holländische Stadt ist ein historisches Gebilde. Sie ist allmählich entstanden und entwickelte ihre Form aus dem Bedürfnis heraus durch Gunst und Not der Zeiten. Darum sind ihre Straßen winklig und unregelmäßig. Die Straßen gleiten dahin in vielfachen Windungen und wechselnden Breiten, wie der natürliche Lauf eines Flusses. Die Plätze erscheinen wie Ausbuchtungen dieses Flußlaufes mit unregelmäßigen und gewundenen Begrenzungen, wie sie den ausgewaschenen Ufern eines Strombetts eigentümlich sind. Die Häuser folgen diesen gewundenen Fluchtlinien mit vielfach gebrochenen Wandungen, so daß sich die male- rischesten Gruppierungen und überraschendsten Überschneidungen ergeben. Der Straßen- und Platzraum schließt sich nach allen Seiten, und von jedem Standpunkt dieses geschlossenen Raumgebildes öffnen sich die unter- haltendsten Ausblicke. Das Auge, immer angeregt, schweift über ein viel- gestaltiges Gefüge von Mauern und Dächern, freut sich des ornamentalen Spiels steigender und fallender Giebellinien, haftet interessiert an der reichen Fassade eines vornehmen Bürgerhauses oder an irgendeinem architekto- nischen Detail und findet schließlich in der Tiefe des Bildes einen Ruhe- punkt in der bewegten Silhouette eines Turmes. Die Natur tut das ihrige dazu, dieses vielgestaltige Straßenbild mit Leben zu erfüllen. Über niedrige Zäune sieht man in blühende Ziergärten mit einer Fülle bunter Blumen und sauberen gelben Kieswegen, und über hohe Mauern, die sich gelegent- lich zwischen die langen Fluchten der Häuser schieben, lugen Sträucher und Bäume hervor, die mit dem saftigen Grün ihres Laubwerks einen kräftigen Farbton in das Bild hineintragen. Jede Straße, jeder Platz ist er- füllt von einem schier unerschöpflichen Reichtum individuellen Lebens und bietet eine Fülle wechselnder Eindrücke.

Diesem abwechslungsreichen, von einer Vielheit von Formen durch- setzten Bilde gibt der holländische Ziegel ein einheitliches Gepräge und ein unverkennbares Lokalkolorit. Der Backstein wird in Holland, wo es an gewachsenem Stein vollständig fehlt, fast ausschließlich als Baustoff

verwendet. Selbst die Straßen sind vielfach mit Klinkern gepflastert. Der holländische Ziegel ist aus einem ausgezeichneten Ton hergestellt, der nach dem Brande einen vielfarbigen, harten und scharfkantigen Stein ergibt. Die Farbe der Steine ist, je nach den Beimengungen des Tons und dem Grade des Brandes, sehr verschieden. Die Skala der Töne ist ungemein reich und geht vom Gelb und Orange über alle Schattierungen des Rot bis zu den dunklen braunvioletten Tönen der Klinker. Der holländische Ziegel ist überdies von kleinem Format und bedingt ein sehr engmaschiges Netz von Fugen, das die Mauerfläche mit einem bewegten Linienspiel von oft fast ornamentaler Wirkung überzieht. Mit seinen koloristischen und dekorativen Eigenschaften mehrt der Ziegelbau den Reichtum der Ausdrucksmittel, auf denen der malerische Reiz des Straßenbildes beruht. Die traditionelle Verwendung dieses bodenständigen Baustoffes aber gibt diesem Bilde zugleich auch einen einheitlichen Grundton, der über alle Launen und Willkür in den Einzelformen hinweg eine straffe Bindung bewirkt und die bunte Vielheit der architektonischen Erscheinungen in wirksamer Weise zusammenhält.

Die malerische Wirkung dieser Raumgebilde wird nicht bewußter Absicht verdankt. Sie sind nicht nach einheitlichem Plan entstanden, sondern die Zeit hat sie geschaffen und ebenso hat dabei der Zufall in glücklichster Weise mitgewirkt. Zuweilen hat es sogar den Anschein, als seien die schönsten Bilder gerade durch solche Zufälligkeiten, durch das Hereinragen eines Turmes oder einer Gruppe von Bäumen entstanden. Kein Zweifel, daß gelegentlich ein Gefühl für das Malerische der Situation vorhanden war, und daß man ihre Wirkung bewußt durch die Stellung eines Hauses oder durch die Führung der Straße, durch ein absichtliches Vorrücken oder Ausbuchten der Wandungen unterstützt hat. Solcher Absicht verdankt zum Beispiel das Rathaus in Kampen seine Stellung im Winkel einer Straßengabelung. Im Allgemeinen aber herrscht weder Plan noch Absicht vor und darum ist die Wirkung auch unnachahmlich. Und wo heute unter den veränderten Bedingungen der Gegenwart eine bewußte Nachahmung solcher Wirkungen versucht würde, müßte sie unweigerlich mit einem kläglichen Mißerfolg enden. Dagegen wird man annehmen

dürfen, daß ein ausgeprägtes Gefühl für die Geschlossenheit des Straßen- und Platzraums und für die Schönheit intimer Raumwirkung vorhanden war. Dafür spricht die Neigung für überbaute Torwege, mit denen die Mündung schmaler Seitengäßchen geschlossen wird. Damit verhütet man in den Hauptstraßen die unliebsame Unterbrechung der Wandungen und gewinnt zugleich architektonisch umrahmte Durchblicke in intime Nebenräume. Und die Seitengassen, die oft sogar an beiden Enden von solchen offenen Torwegen abgeschlossen sind, erhalten auf diese Weise fast die wohnliche Enge stiller Höfe.

Auch in der Stellung der Monumentalgebäude vermißt man eine bewußte oder planvolle Beziehung zum Straßen- und Platzraum. Auch hier scheint die Situation eher vom Zufall bestimmt, das Ergebnis mehr einer geschichtlichen Entwicklung als eines einheitlichen Planes. Aber gerade das Unerwartete und Überraschende solcher Situationen unterstreicht oft und verstärkt noch die Wirkung. Die Wandungen treten plötzlich auseinander und mit jäher Wucht bricht das steile Gedränge steinerner Massen in den Raum ein. Bei vielen der großen Kirchenbauten, denen man im Stadtbild begegnet, wiederholt sich dieser Eindruck. So ist es bei der Oude Kerk in Amsterdam, deren gewaltige Baumasse mit ihren zahlreichen Kapellen und Ausbauten in den beengten Platzraum hineinquillt, so ist es in Delft am Vrouwenrecht, wo der Chor der Großen Kirche so hart an den Lauf der Gracht herangedrängt ist, daß in die mächtigen Strebepfeiler schmale Torbögen eingeschnitten sind, um den Fußgängern einen Durchgang zu schaffen. Fast nie übersieht man das Ganze des Baukörpers, das Blickfeld gibt stets nur einen Ausschnitt frei auf eine Giebelwand, auf den Turm, auf die Chorpartie oder eine Gruppe der Kapellen. Aber gerade durch solche Ausschnitte gewinnt das Bild ein beherrschendes Motiv, das sich aus dem malerischen Rahmen groß und mächtig heraushebt.

Eine Ausnahme bildet allein der Marktplatz, wo der geweitete Raum einen freien Ausblick auf die architektonische Pracht eröffnet, die sich hier konzentriert. In diesem Raum, wo die wichtigsten Straßen der Stadt zusammenfließen, sind die bedeutendsten städtischen Gebäude versammelt: das Rathaus, die Wage und zumeist auch die große Hauptkirche der Stadt.

Und oft sind hier durch geschickte Gruppierung der Monumentalgebäude, durch fein abgewogene Maßstabsbeziehungen, durch Unterteilung des Hauptraums und durch Anlage kleiner Nebenplätze Wirkungen erzielt, die eine bewußte Absicht zu städtebaulicher Gestaltung voraussetzen. Groningen bietet in seinem Großen Markt vielleicht das großartigste Beispiel eines derart unterteilten Platzraums. Das Rathaus, ein stattlicher klassizistischer Bau mit breitem Säulengiebel und mächtigen Freitreppen ist als ein schwerer Kubus mitten in den Platzraum geschoben; parallel dazu ist ein zweiter Baublock angeordnet, dessen Kopf der zierliche Bau der Goldwage bildet. Diese Bauten schließen zwischen sich einen schmalen Platz ein und lassen an ihren Schmalseiten Raum genug für die Anlage eines zweiten Platzes. Den eigentlichen Markt, der sich als dritter Platz hinter dem Rathaus entwickelt, beherrscht der hohe Turm der Martinikirche, die sich in einem einspringenden Winkel erhebt. Sein wuchtiger, vierkantiger Schaft, der über Eck gesehen noch breiter erscheint, steigt in zweifacher Stufung zu mächtiger Höhe auf und endigt in einem schlanken, achteckigen Aufbau von zierlicher Gliederung. An dem kleinen Rathaus zu seinen Füßen, einem schön gegliederten alten Backsteinbau, der sich in den Platzraum hineinschiebt, mißt man die Höhendimension des Turmes, der neben seinem bescheidenen Nachbarn noch kühner und großartiger wirkt.

Auf dem Marktplatz von Haarlem, dessen Schmalseite die altertümliche, reich bewegte Front des Rathauses abschließt, verbinden sich die riesige Bavokirche und die monumentale Fleischhalle zu einer Baugruppe von höchst großartiger Wirkung. Die Situation ist hier für die Fleischhalle nicht eben günstig, da sie ihre Breitseite nach einem schmalen Seitengäßchen entwickeln muß und ihre Hauptansicht in starker Verkürzung erscheint. Nur der kraftvollen Detaillierung, die Lieven de Key seinem Bau gegeben hat, ist es zu danken, daß sich das profane Bauwerk neben dem gewaltigen Architekturgebirge der Kirche behauptet.

Neben dem Hauptmarkt gibt es in den holländischen Städten noch zahlreiche Nebenmärkte. Ihre Zwecke deuten auf das vielgestaltige Wirtschaftsleben und den ausgebreiteten Handel, der sich von früh her in den hol-

ländischen Städten entwickelt hat. Da gibt es einen Korn- und einen Viehmarkt, einen Butter- und einen Fleischmarkt, und der Fischmarkt fehlt fast in keiner Stadt. Überdachte Säulenhallen umstellen die Lebensmittelmärkte und bieten den Händlern einen wettergeschützten Standplatz. Ein buntes Treiben erfüllt diese Plätze an Markttagen. Und wenn an solchen Tagen das Landvolk, das in vielen Gegenden, vor allem auf Zeeland, zäh und überzeugungstreu an den alten malerischen Volkstrachten festhält, in der Stadt zusammenströmt, dann erst ist die unentbehrliche Einheit hergestellt, die das Wesen des holländischen Stadtbildes erschließt. Die Kunst ist nur eine Ausdrucksform des Lebens, und dieses Leben wird lebendig begriffen, wenn man etwa in Middelburg die Landbevölkerung zu Markte kommen sieht, in hohen zweirädrigen Karren, deren sauber gearbeitetes Stellmacherwerk in kräftigen Farben gestrichen ist: die Bauern, kraftvolle Gestalten mit charaktervollen Köpfen wie aus hartem Holz geschnitten, in kurzen dunklen Wämsen und flachen, breitkrepfigen Hüten, die Bäuerinnen, drall und sauber, mit langen weiten Röcken und hoher Taille, mit weißem Brusttuch, malerischer Spitzenhaube und dem zierlichen Goldschmuck auf der Stirn; und die gesunden Kinder, die sich auf ihren schweren, plumpen Holzschuhen selbstbewußt und frei bewegen wie die Alten.

Die Straßen und Plätze der holländischen Städte tragen das Gepräge bürgerlicher Behaglichkeit und haben noch heute jenen wohnlichen Charakter nicht verloren, den man ihnen gab, als sich das Leben in den Städten zum guten Teil noch unter freiem Himmel abspielte. Vergebens wird man dagegen nach stolzen Prachtstraßen und prunkvollen Architekturplätzen suchen, die fürstlicher Repräsentationslust ihre Entstehung verdanken. Was Alfred Lichtwark einmal von Hamburg gesagt hat: es fehle ihm der Hintergrund eines aristokratischen Zeitalters, das gilt auch für die holländischen Städte. Es fehlen die leeren, renommitisch breiten Straßenzüge, wie sie jede, auch die kleinste fürstliche Residenz in Deutschland aufzuweisen hat. Es gibt keine regelmäßigen Anlagen, die auf Grund eines einheitlich durchgeführten Planes solche repräsentativen Wirkungen erstreben. Es fehlen die großen, auf ein System architektonischer Achsen bezogenen Situationen. Selbst das Rathaus von Amsterdam, ein klassizistischer Bau von streng linea-

rer Form, steht nicht rechtwinklig, sondern in leichter Schrägstellung zu seinem Vorplatz. Und der Haag, der Sitz der holländischen Regierung, trägt in diesem Sinne nicht eigentlich den Charakter einer Residenzstadt. Die großartige Anlage des Grafenschlosses, dessen bewegte Baugruppe am Rande des Vijvers im Rahmen alter Bäume ein höchst malerisches Architekturbild bietet, gibt der Stadt zwar einen bedeutenden architektonischen Mittelpunkt. Aber dieses Zentrum tritt zum Stadtplan nirgends in Beziehung, es spielt für die Anlage und Führung der Straßen keine entscheidende Rolle. Und wenn sich dieses Zentrum mit seinen vornehmen Bürgerhäusern und seinen herrlichen Baumgruppen auch nobel genug ausnimmt, so macht die Stadt mit ihren großartigen Alleen, die sich unmittelbar in die waldreiche Umgebung fortsetzen, doch eher den Eindruck eines weltstädtischen Badeorts als den einer Haupt- und Residenzstadt.



Bolsward

St. Martinskirche

## DIE BAUDENKMÄLER

Es gibt in den holländischen Städten zahlreiche Monumentalbauten großen Maßstabs, die durch die Eigenart ihrer Erscheinung im Stadtbild eine bedeutende Figur machen und dank solcher Eigenschaften zu einprägsamen Wahrzeichen der Stadt geworden sind. Sie sind gewissermaßen die Hauptspieler in dem prächtigen architektonischen Schaustück, das der Aufbau der Stadt bietet. Aber meist ist es weniger ihr eigener architektonischer Wert als ihre führende Rolle im Zusammenspiel, ihre Situation im Rahmen des Ganzen und die Wechselbeziehungen zu ihrer Umgebung, die sie bedeutend machen und zu so wesentlichen Bestandteilen des Stadtbildes werden lassen, daß sie daraus ohne Schaden für die malerische Gesamtwirkung nicht wegzudenken sind. Es gibt verhältnismäßig nur wenig Bauten, die für sich betrachtet und losgelöst aus ihrem Zusammenhang gleich starker Wirkung fähig wären, die auch um ihrer selbst willen Geltung behalten. Es gibt wenig Bauten von dem Rang etwa der Fleischhalle in Haarlem, die durch ihre große monumentale Form und die urwüchsige Frische ihres Details sich würdig auch als architektonische Einzelleistung behaupten. Die Holländer sind zu allen Zeiten von einem regen Baueifer beseelt gewesen; die Fülle der Denkmäler, der Reichtum an großen Pracht- und Monumentalbauten beweist es. Und namentlich das Bürgertum hat das Bauen als repräsentativen Ausdruck seines Wohlstandes eifrig betätigt. Aber dieser ausgebreiteten und unternehmungslustigen Bautätigkeit standen entsprechend bedeutende erfindungsstarke Schöpferkräfte nicht zu Gebote. Die holländische Baukunst hat zu keiner Zeit ein überragendes Werk aufzuweisen, das in irgendeinem Sinne Etappe bildet, in dem etwa ein entscheidendes architektonisches Problem erstmalig aufgenommen und formuliert oder endgültig gelöst worden wäre. Sie hat zu allen Zeiten die Stilformen, die in anderen Ländern geschaffen worden sind, als fertiges Produkt übernommen. Sie bleibt in den konstruktiven Ideen, in den Grundformen sowie im Detail von fremden Einflüssen abhängig, die, wie es in einem Lande mit so ausgebreiteten Han-

delsbeziehungen nicht anders sein kann, sich von allen Seiten geltend gemacht haben.

Der Kirchenbau beweist es. In dem riesigen, über das Bedürfnis weit hinausragenden Ausmaß der Stadtkirchen kündigt sich ein kühner, von hochgesteckten Zielen geleiteter Bauwille an. Aber gerade die größten unter diesen Kirchen, die nach französischem Vorbild errichteten gotischen Dombauten, zeigen deutlich, wie wenig es gelungen ist, die fremden Anregungen zu verarbeiten. Die eigene Formkraft reicht nicht aus, das Großgewollte auch groß zu gestalten und die übernommenen Elemente zu monumentaler Wirkung zu steigern. Der Dom zu Utrecht, die große Metropolitankirche des Landes, wirkt in seiner heutigen Gestalt mit dem eingestürzten Langhaus als malerische Ruine vermutlich stärker als vor seiner Zerstörung. Was von der ehemals gewaltigen Baumasse noch steht, der isolierte Turm, der hohe Chor und der stille Winkel des Kreuzgangs, ist mehr im Maßstab als in der Form bedeutend. Der Aufbau wirkt dürftig, das Detail ist saftlos, das Maßwerk überaus trocken und nüchtern. Einzig der Turm verschafft sich durch die feinabgewogenen Verhältnisse seines gestuften Aufbaues architektonische Geltung im Stadtbild.

Was für den Utrechter Dom gilt, das gilt für die meisten Kirchenbauten des Landes. Ähnlich großartige Anlagen entstanden während des 15. Jahrhunderts in den meisten Städten: in Amsterdam die Oude Kerk, in Delft die Nieuwe Kerk, in Haarlem die riesige St. Bavokirche, in Dordrecht die Grootte Kerk. Aber keines dieser Denkmäler wird genannt, wo von den entscheidenden Schöpfungen der gotischen Kirchenbaukunst die Rede ist und wo es sich um beispielhafte Leistungen handelt, in denen eine seltene monumentale Gestaltungskraft sinnfälligen Ausdruck gefunden hat. Man nennt diese Bauten und bezeichnet damit weniger ein bedeutendes Einzelwerk der holländischen Architektur als vielmehr den charakteristischen Ausschnitt eines Stadtbildes, dessen malerische Reize die vielgestaltige Baumasse der Kirche mit ihren zahlreichen Ausbauten und Erweiterungen in wirksamster Weise vermehrt. Das schönste an diesen Kirchen sind oftmals die lichten, hallenartigen Innenräume mit ihren schlanken Pfeilern und malerischen Durchblicken von Schiff zu Schiff.

Der puritanische Eifer der Calvinisten hat zwar die bunten Scheiben, die prächtigen Altarbilder und viele andere Ausstattungsstücke aus diesen Räumen entfernt und sie damit wichtiger Stimmungselemente beraubt. Aber er hat damit die wenn auch kühle, so doch immer feierliche Raumwirkung nicht zerstören können, die dem Inneren dieser Kirchen durch den Adel und den Wohlklang der Proportionen eignet.

In der architektonischen Wirkung zeigen sich übrigens die Kirchenbauten kleineren Umfangs, und besonders die reinen Ziegelbauten, oftmals den großen Prachtbauten weit überlegen. Auch hier beweist der Backstein wieder seine disziplinierende Kraft. Er drängt zu geschlossener Massenwirkung und fordert strenge Enthaltbarkeit im Detail. Das führt zu großen Formen und kraftvollen Umrissen. Solche Vorzüge geben zum Beispiel der Martinikirche zu Bolsward ihre beherrschende Stellung im Stadtbild und sichern ihr die künstlerische Überlegenheit gegenüber der kleinlichen schmucküberladenen Schreinerarchitektur des vielgerühmten Rathauses. Den wuchtigen Ernst und das monumentale Pathos, von dem die großen Backsteinkirchen der Hansestädte und des norddeutschen Kolonialgebietes erfüllt sind, erreichen freilich auch diese Bauten nirgends. Das Schönste und Stärkste sind auch hier die Türme. Sie sind, weil der schwankende Grund die schwere Last ihrer Baumasse nicht zu tragen vermochte, meist unvollendet liegen geblieben. Aber die starke Wirkung beruht nicht nur auf dem romantischen Eindruck ihres ruinenhaften Zustandes. Der gedrungene vierkantige Aufbau, der sich trotzig zwischen dem steilen Gerüst starker, nach oben sich verjüngender Streben aufreckt, wirkt mit der monumentalen Kraft primitiver Körperformen. Die markante Silhouette dieser wichtigen Turmstümpfe bildet eine häufig wiederkehrende Erscheinung im Bilde der holländischen Städte. Man findet den Typus vielfach abgewandelt, doch immer mit gleich starker Ausdruckskraft in Ziericksee, in Veere, in Lieuewarden. Der stolzeste Sprößling dieser Familie aber ist in Dordrecht aufgewachsen. Der urwüchsige Turmriese der Großen Kirche, dessen breite Plattform ein niedriges Uhrgehäuse in barocken Formen krönt — in der Zierlichkeit seiner Form ein wirksamer Kontrast zu dem ro-

busten Unterbau —, bildet das architektonische Prunkstück der vielen malerischen Wasseransichten dieser Stadt.

In Bauwerken solcher Art — es gibt, wie gesagt, nur wenige von gleichem Wert — erreicht die holländische Architektur die äußerste Grenze ihrer monumentalen Gestaltungskraft. Aber feierlicher Ernst und strenge Form sind überhaupt nicht ihre Sache. Das monumentale Pathos ist dem bürgerlichen Geist dieser Architektur ebenso fremd, wie die große repräsentative Geste. Was der holländischen Architektur indessen nach dieser Seite fehlt, das ersetzt sie in reichlichem Maße durch andere Eigenschaften, vor allem durch ihren ausgeprägten Sinn für malerische und dekorative Wirkungen. Wo immer es auf solche Effekte ankommt, da zeigt sie sich von ihrer besten Seite. Hier liegen die Wurzeln ihrer Eigenart. Und gestützt auf diese Eigenart, die sie mit kluger Beschränkung und starkem Selbstbewußtsein ausgebildet haben, ist es den Holländern gelungen, auch ohne die eigentlichen Gaben schöpferischer Erfindung, ihrem Lande eine nationale Architektur zu entwickeln.

Am stärksten hat sich die Kraft dieser Eigenart bewährt zu jener Zeit, als Holland zu einem neuen Staat wuchs und die Städte zwar nicht in ihren Grundlinien, wohl aber in ihrer architektonischen Erscheinung durch eine stattliche Reihe von Neubauten das Gepräge erhielten, das sie im wesentlichen noch heute zeigen. Damals stand der Norden Europas unter dem nachhaltigen Einfluß des italienischen Renaissancestils. Auch die Holländer hatten die Anregungen dieses Stils aufgenommen, die ihnen dank ihrer ausgebreiteten Handelsbeziehungen schon frühzeitig vermittelt worden waren. Die neue Kunstanschauung war ihnen durch Übersetzungen des Vitruv und Serlio, der neue Formen- und Ornamentschatz durch die Vorlagenwerke des Vredeman de Vries und anderer Stecher bekannt geworden. Die Theorie des neuen Stils freilich, die ihrer Kunstanschauung wenig zu sagen hatte, blieb praktisch fast ohne Wirkung. Desto begieriger griffen sie den dargebotenen Apparat an neuen Formen auf, der ihrer regen Schmucklust zahlreiche neue Ausdrucksmöglichkeiten an die Hand gab. Und sie haben diese fremden Anregungen mit soviel Selbständigkeit genutzt und das Übernommene in so eigenartiger Weise variiert, daß

schließlich eine Spielart von ausgesprochen nationalem Gepräge entstand, die sogenannte holländische Renaissance. Eine Spielart, die sich übrigens als so anziehend erwies, daß sich ihr Geltungsbereich über das ganze norddeutsche Küstengebiet bis hinauf in die fernsten Winkel der Ostsee ausgebreitet hat.

Die landesübliche Technik des Backsteinbaues mit seinem strengen Zwang zur Flächenhaftigkeit erwies sich als ungeeignet für die Zierformen des Renaissancestils, für die Plastik der Säulenordnungen und reichgegliederten Profile. Diese dekorativen Architekturformen lassen sich wirksam nur in Werkstein gestalten. Man ging also, um dem Mangel abzuhelpfen, zu einer Mischung der beiden Materialien über. Die Mischung von Backstein und Haustein, die das äußere Merkmal der holländischen Renaissance bildet, hat etwas Absonderliches und Unbefriedigendes nach der Seite der Materialtechnik, und sie hat in künstlerischer Hinsicht sogar etwas Kleinliches und Spießbürgerliches, da sie die edlen Wirkungen des reinen Ziegelbaues leichtfertig opfert und seine herbe Schönheit bewußt aufs Spiel setzt. Aber den dekorativen Absichten der Holländer kam diese grobe und etwas unfeine Mischbauweise in vieler Hinsicht entgegen. Nicht nur, weil sie an sich eine stärkere Farbigkeit gestattet, sondern auch weil das lebhaftes Spiel von Licht und Schatten, das die reichen Werksteingliederungen und die auf und über der ganzen Fläche verstreuten Ornamente hervorrufen, eine wesentliche Bereicherung im Sinne des malerischen Effekts brachte. Sorglos und heiter, immer mehr auf die Schmuckwirkung als auf das strenge Gebot der Formgesetze bedacht, haben die holländischen Architekten mit naiver Freude die dekorativen Möglichkeiten dieses Mischstils ausgekostet. Mit dem Erfolg, daß eine lange Reihe sehr anmutiger Architekturwerke entstanden ist, denen es sicher an monumentalem Ernst, niemals aber an Originalität fehlt. Und diese schmuckfreudige, malerisch-dekorative Architektur paßt vortrefflich zu dem Charakter der holländischen Stadt, deren malerische Gesamterscheinung durch sie eine Fülle wirksamster Bildmotive gewinnt.

Überall da, wo die holländische Architektur ihrer zwar begrenzten, aber deshalb nicht minder starken Eigenart treu bleibt, wo sie in ihrer naiven

und unbekümmerten Art an die Bauaufgaben herantritt und sie in realistischer Weise aus den nächsten Anforderungen des Zwecks heraus zu lösen sucht, da ist sie ihres Erfolges sicher. Es ist nicht zufällig, daß ihre stärksten und eigentümlichsten Leistungen auf dem Gebiete des Profanbaues liegen. Prachtvolle Beispiele dieser bürgerlich-realistischen Architektur sind in den Denkmälern des Festungsbaues noch erhalten. Hier kommt der Sinn für das Malerische, die stärkste Seite der holländischen Architektur, zu reichster Entfaltung.

Solange das Stadttor noch wichtiger Standort der Verteidigung war und alle Energie der Abwehr sich hier zusammenballte, hielt man an einem einheitlichen Typus fest, der durch das gleichbleibende Bedürfnis bestimmt war. Dieser Typus, einfach genug in der Grundform, kehrt überall wieder: ein mittleres Torgebäude, bald rund, bald rechteckig, an den Flanken begleitet von vorspringenden Türmen. In mannigfacher Abwandlung erscheint diese einfache Grundform immer wieder, durch wechselvolle Gruppierung der Baumassen und rhythmische Gliederung zu höchst malerischer Wirkung gebracht. Schwer und wuchtig reckt sich das vielfach gestaffelte Backsteinmassiv des Amsterdamer Tores von Haarlem am Lauf des Spaarneflusses auf. Groß und kraftvoll steht der Mauerkoloß des Dromedaris mit seiner einprägsamen Silhouette an der Hafeneinfahrt von Enkhuizen. Und prachtvolle Proben einer meisterlich geübten Backsteintechnik zeigt der runde Mauerturm des schlichten Kornmarktors in Kampen. Jedes dieser Bauwerke — die Reihe ließe sich beliebig vermehren — trägt eine eigene Physiognomie, Beweis genug für die Wandelfähigkeit des traditionellen Typus. Die schmale Oostpoort in Delft erscheint fast zierlich und schmuckhaft neben dem schweren und düsteren Bollwerk der Koppelpoort zu Amersfort, dem vielleicht großartigsten Beispiel mittelalterlicher Militärarchitektur in Holland. Diese befestigte Brücke, errichtet zur Sicherung eines Flußlaufes, besteht aus einem breiten Wassertor, begleitet von einem seitlichen Torweg für den Landverkehr, das sich mit seiner düsteren, glattgeschlossenen Außenfront und seinem ausgekragten Wehrgängen und Zinnen trotzig genug ausnimmt und durch die Verbindung mit dem Wasser einen höchst malerischen Anblick bietet.

Die finstere Physiognomie dieser Festungsarchitektur hellt sich auf, als das Stadttor aufhört, ein Bollwerk zu sein, in Form und Aufbau eingerichtet für den Nahkampf. Sobald der Angriff, dank der fortschreitenden Entwicklung der Feuerwaffen und Artilleriemittel, aus größerer Entfernung ansetzen konnte, wird das Stadttor seines festungsartigen Charakters entkleidet. Es wird zu einem Dekorationstück, an dem sich die Schmucklust und die Freude an malerischen Wirkungen in voller Freiheit auslebt. Es gibt nun keinen feststehenden Typus mehr für diese Bauaufgabe, man folgt den Eingebungen des Augenblicks und läßt der Phantasie freien Lauf. Eine der glücklichsten Eingebungen dieser improvisierenden Schmuckarchitektur ist das zierliche Wassertor in Sneek. Man kann kaum anmutiger und liebenswürdiger mit Bauformen spielen, als es an diesem Bauwerk geschieht. Auf einem schmalen Gewölbe erhebt sich in Form einer graziösen Bogenhalle ein überdachter Brückengang mit hohen Treppengiebeln, umrahmt von einem Paar achteckiger Türme, die von spitzen Dächern gekrönt sind. Die schlanke Eleganz seiner Proportionen und die Zierlichkeit des Details geben dem Aufbau eine heiter beschwingte Leichtigkeit, und das Wechselspiel des Lichts mit dem tiefen Schatten in den Gewölben sichert ihm den vollen Reichtum malerischer Wirkung. Die seltene Vereinigung so vieler Vorzüge sichert diesem kleinen Bauwerk nicht nur einen ersten Platz unter den Werken der holländischen Renaissancearchitektur, sondern macht es, darüber hinaus, zu einem glänzenden Kabinettstück aller dekorativen Architektur überhaupt. Im Gegensatz dazu zeigt die Grootenhoofdpoort in Dordrecht mit ihrer unbeholfenen und überladenen Ornamentik, wie sehr diese in ihrer Ausdrucksfähigkeit stark begrenzte Architektur ins Plumpe, ja Komisch-Groteske gerät, wo sie feierliche und repräsentative Wirkungen anstrebt.

Um dieses dekorativen Wertes willen hat das »goldene Zeitalter« die alten Tortürme bei Niederlegung des nun zu eng gewordenen Festungsgürtels sorgsam erhalten und sie bewußt als Schmuckstücke in das Stadtbild einbezogen. Der malerische Glockenturm, den Hendrick de Keyzer im Jahre 1606 auf den Stumpf des Montelbaansturmes in Amsterdam setzte, verdankt solcher Absicht seine Entstehung. Und im Ausbau der

Türme finden die holländischen Architekten der Glanzzeit eine ihren dekorativen Neigungen besonders willkommene Aufgabe.

Der malerische Reiz der Türme, ihr dekorativer Wert für das Stadtbild ist vielleicht in keinem anderen Lande so bewußt empfunden worden, wie in Holland. Nirgends hat man dem Turmbau so viel leidenschaftlichen Eifer zugewendet, nirgends hat man so gut verstanden, aus dieser Gelegenheit ein effektvolles architektonisches Schaustück zu machen. Es gibt kein zweites Land, in dem man einen ähnlichen Reichtum an Turmformen, eine gleiche Mannigfaltigkeit der Silhouetten findet. Von den markanten Typen mittelalterlicher Turmstümpfe haben wir schon gesprochen. Als man im 17. Jahrhundert daran ging, diesen Stümpfen einen Abschluß zu schaffen, in dem der kraftvolle Unterbau einen leichtbeschwingten Ausklang nach oben findet, sucht der heitere Spieltrieb und die lustige Phantasie der holländischen Architekten sich selbst zu übertreffen, um immer neue und überraschende Lösungen für diese Aufgabe zu bieten. In einer Unzahl von Stockwerken wächst der Turm, sich allmählich nach oben verjüngend, mit mannigfachen Übergängen aus dem Viereck des Schafts über das Achteck des Aufbaues zu den luftigen Säulen- und Bogenhallen der Laterne auf, bekrönt von einer vielfach geschweiften und stark unter-schnittenen Kuppel oder einer durchbrochenen Spitze, deren zierliches Geflecht sich aus stark kurvierten Rippen zusammensetzt. Und ein ganzes Brillantfeuerwerk von Architekturformen, von Säulen und Bogen, Balustraden und Fialen wird in die Luft gewirbelt, um den Glocken ein schmuckreiches Gehäuse zu schaffen. Zu den glänzendsten Leistungen dieser graziösen und geistreichen Dekorationskunst zählt der prachtvolle Turm der Zuiderkerk in Amsterdam, dessen kraftvollem Aufbau Hendrick de Keyzer mit den freistehenden Säulen an den Ecken eine höchst malerische und eindrucksvolle Silhouette geschaffen hat. Fast alle diese Türme haben eine köstliche Frische und Vergnüglichkeit in ihrer Erscheinung. Ihr leicht beschwingter Aufbau bringt eine ungemein fröhliche Note in das holländische Stadtbild. Keck und übermütig ragen ihre steilen Spitzen in die luftige Höhe hinein, aus der allviertelstündlich die hellen und gelegentlich etwas zerbrochenen Klänge der alten Glockenspiele auf die Straße herabfallen.

## DAS WOHNHAUS

So stark der Anteil der öffentlichen Bauten an dem malerischen Bilde der holländischen Stadt auch zu bewerten ist: der architektonische Charakter dieses Bildes wird nicht eigentlich durch diese Monumentalbauten bestimmt, sondern durch die Wohngebäude.

Die Wohnbauten, die anderwärts nur als das gleichförmige Einerlei einer Häusermasse empfunden werden, oder bestenfalls eine indifferente, neutrale Folie abgeben, auf der sich die repräsentativen Großbauten um so wirksamer herausheben, sprechen in Holland eine sehr bestimmte und selbstbewußte Sprache, und in dem Zusammenspiel der architektonischen Werte, die dem holländischen Stadtbild seinen eigenen und einmaligen Charakter geben, sind sie mit führender Stimme beteiligt. Man spricht von der holländischen Malerei und bezeichnet damit eines des glänzendsten und großartigsten Beispiele bürgerlicher Kunst. Auch die holländische Stadt trägt in ihrer architektonischen Gestalt ganz das Gepräge einer bürgerlichen Kunstschöpfung. Und diese ausgesprochen bürgerliche Note verdankt sie in erster Linie dem Wohnhausbau. In der holländischen Stadt bildet das Bürgerhaus den vorherrschenden Typ, und der nahezu vollständige Mangel an Adelspalästen bestätigt einmal mehr die historische Tatsache, daß den Städten dieses Landes der Hintergrund eines aristokratischen Zeitalters fehlt.

Man kennt die vielgerühmte Liebe des Holländers zu seinem Hause, die sich ebenso in dem zähen Festhalten an den überlieferten Wohnsitten, dem Wohnen im Eigenhause ausspricht, wie in der liebevollen Pflege und der sorgsamten Ausstattung des Eigentums. Diese markanten Eigenschaften des holländischen Nationalcharakters haben dazu geführt, daß die rege Baulust dieses wohlhabenden Volkes sich am liebsten dem Hausbau zuwandte, der als vornehmstes Mittel der Selbstdarstellung erkannt und mit soviel Anstand und Sinn für Behaglichkeit gepflegt wurde, daß das Land zu einer vorbildlichen und unvergleichlich hohen Wohnungskultur gelangt ist.

Das holländische Haus zeigt den geschichtlich frühen und wohnungs-

technisch bestens bewährten Typus des Dreifensterhauses, das, in langen Reihen zusammengefaßt, mit schmaler Giebelfront zur Straße liegt und mit seiner bebauten Fläche weit in das tiefe Grundstück hineinreicht. Im Erdgeschoß liegen in der Regel zwei Stuben hintereinander, eine größere nach vorn, früher meist als Werkstatt oder Kontor benutzt, eine kleinere Wohnstube nach dem Hof oder Garten. Die Räume sind eng, schmal und tief, wie es der Form des Grundstücks entspricht. Eine schmale, steile Treppe führt von dem meist mit sauberen Fliesen belegten Flur zu den oberen Stockwerken. Die auffallende Engräumigkeit des holländischen Hauses und die bescheidene Genügsamkeit des Raumanspruchs, die sich in diesem Lande erhalten hat bis auf den heutigen Tag — man vergleiche zum Beweise etwa die Abmessungen einer Küche in einem modernen holländischen Kleinhaus — hat nichts Befremdliches, wenn man sich daran erinnert, daß es sich um die Wohnsitten eines seefahrenden Volkes handelt, das gewohnt ist, auf Schiffen zu hausen, das gelernt hat, in dem engen Gemach einer Schiffskammer sich behaglich einzurichten und das konservativ genug ist, um diese Lebensgewohnheiten auch in seiner Wohnweise festzuhalten. (Es gibt auch heute noch eine große Anzahl von »Wohnschiffen« in Holland.) Mit dieser Genügsamkeit im Raumanspruch aber wetteifert der nahezu sprichwörtliche Hang der Holländer zur Reinlichkeit und seine peinliche Ordnungsliebe, gleichfalls echt seemännische Tugenden, die in der gepflegten Sauberkeit, die auf Schiffen zu herrschen pflegt, ihren augenfälligen Ausdruck finden. Tugenden, die dem Hause eine freundliche Behaglichkeit und fröhliche Anmut geben, die jede, auch die engste und bescheidenste Wohnung in ein kleines Schmuckkästchen verwandeln und die sich allwöchentlich am Sonnabend in einer wahren Scheuerwut entladen, dem berühmten »Schoonmaken«, das nicht eher ruht, bis Haus und Flur, Türen und Fenster, Hof und Straße in blitzblanker Sauberkeit daliegen.

Das dreiachsige Giebelhaus, in der Regel drei bis vier Geschosse hoch, herrscht als einheitlicher Typus, der nur in den Abmessungen und der dekorativen Ausstattung variiert wird. Die größere Wohlhabenheit zeigt sich äußerlich nur in der breiteren Front, in der reicheren Werksteingliederung

der Tür- und Fensterumrahmungen und in dem üppigeren Schmuck der Giebel mit allerlei Rollwerk, Vasen und Festons, alles in einer etwas derben, massigen Manier gearbeitet. Unter dem First des Giebels ragt der unvermeidliche Kran in die Straße heraus, der für das holländische Straßenbild zu einer Art Wahrzeichen geworden ist, das sich auch heute noch, in den neuesten Vierteln, findet, da die Treppen überall so schmal sind, daß die Lasten und selbst die Möbel von außen aufgewunden und durch die Fenster in die Wohnungen gebracht werden müssen. In den glatten, flächigen Backsteinfronten sitzen hohe, schmale Fenster, deren schlanke, elegante Verhältnisse etwas Nobles haben und dem ganzen Hause seinen vornehmen, repräsentativen Charakter geben. Die Lichtöffnungen sind überdies, im Hinblick auf die tiefen Räume, meist übermäßig groß und die landesüblichen Schiebefenster sind in der Regel mit glatten, ungeteilten Spiegelscheiben verglast. Das Rahmenwerk der Fenster und das Holzwerk der Haustüren, die an reichen Bürgerhäusern gewöhnlich ein hohes Oberlicht mit reichgeschnitztem und verschlungenem Sprossenwerk zeigen und deren gegliederte Werksteinumrahmung gelegentlich auch das darüberliegende Fenster des Obergeschosses umfaßt, ist mit einem dicken, spiegelnden Lackanstrich von weißer oder dunkelgrüner Farbe überzogen, eine kostspielige und in der Wirkung äußerst kostbare Technik, die gleichfalls vom Schiffsbau übernommen ist. Es kommt hinzu, daß die spiegelnden Flächen dieser schwer und solide gearbeiteten Haustüren oft noch mit blanken, massiven Messingbeschlägen versehen sind, Baugewohnheiten, die jede für sich eine stattliche Wirkung üben und alle zusammen den Eindruck einer gepflegten und gediegenen Wohnlichkeit noch steigern.

Alles in allem, ein Wohnhaus geschaffen für Menschen, denen eine freundliche und behagliche Behausung als ein wesentlicher Teil ihres Lebensanspruchs gilt. Im Innern erfüllt von Räumen, die von einem wundervollen Licht durchflutet sind, das durch die hohen, bis zur Zimmerdecke hinaufgeführten Fenster hereinbricht, eine weiche, warme Atmosphäre in den Räumen verbreitet und mit malerischen Glanzlichtern auf dem hölzernen Wandgetäfel, den blanken Fliesen und dem blitzenden Metallgerät spielt. Auch in der Gestaltung des Hauses, des Äußeren wie des

Inneren, bewährt sich der Sinn für das Malerische in der Vorliebe für das Stilleben der Durchblicke, die so oft den Bildern des Pieter de Hooch und des Delfter Vermeer den Vorwurf geliefert haben. Noch heute genießt man den malerischen Reiz dieser Durchblicke, wenn gelegentlich im dunklen Rahmen eines Torbogens die Ansicht eines sonnigen Hofes erscheint oder der Blick durch die breiten Fenster quer durch das Haus auf die farbige Blumenfülle des rückwärts gelegenen Gartens gezogen wird.

Kleine Kabinetttstücke dieser gepflegten Hausbaukunst bilden die zahlreichen Wohnhöfe, die Hofjes, die sich als eine charakteristische Eigentümlichkeit der holländischen Städte fast überall noch erhalten haben. Gründungen wohlthätiger Stifter, in denen arbeitsunfähig gewordene Männer und Frauen für den Rest ihrer Tage einen bescheidenen Altsitz finden und, auf sich selbst zurückgezogen, ein beschauliches Dasein führen. Abseits der Straße gelegen und von dieser nur durch ein kleines Torgebäude zugänglich, das im Obergeschoß über dem Eingang gewöhnlich einen kleinen Sitzungssaal für die Stiftsverwalter enthält und, mit dem Wappen der Stifter und einer Inschrifttafel geschmückt, fast immer zu einem architektonischen Zierstück ausgebildet wird, bilden diese Wohnhöfe friedvolle, in sich abgeschlossene Siedlungen. Kleine saubere Häuschen, die jeweils nur eine Einzelwohnung enthalten, meist aus einer Stube zu ebener Erde bestehend, mit einem breiten tiefen Alkovenbett in einer Ecke, umsäumen in geraden Reihen das geräumige Viereck dieser stillen Wohnhöfe. An ihren gepflasterten Wegen, die gelegentlich von regelmäßig geschnittenen Bäumen eingefabt sind, liegen, nachbarlich aneinandergereiht, kleine, sorgsam gepflegte Gärtchen, die zu den einzelnen Wohnungen gehören, winzige Bodenflächen, aber immer noch groß genug, um allerlei bunte Blumen darauf zu ziehen. Eine tiefe, anheimelnde Behaglichkeit breitet sich über diesen Wohnstätten aus, die in ihrer ganzen Anlage ein Schulbeispiel für die am Eigenhaus hängende Wohnsitte des holländischen Volkes bilden. In keinem anderen Ausschnitt erschließt sich das Leben und das Wesen der holländischen Stadt so vollkommen als im Bilde dieser Wohnhöfe. Wenn angesichts der schlichten, anmutigen Gestalt dieser einfachen schmucken Backsteinhäuser die schöpferischen Fähigkeiten verfeinerten Formgefühls

offenbar werden; wenn hinter dem breiten, blumentumrahmten Fenster eines solchen bescheidenen Häuschens der Charakterkopf einer Greisin erscheint oder auf einer behäbigen Bank im Hofe grauhaarige Männer in schwarzen Röcken rauchend und plaudernd sich sonnen; wenn gelegentlich über niedrige Dächer die zierliche Silhouette eines Turmes in den Raum des Wohnhofes hineinragt, dann wird im Rahmen eines solchen architektonischen Genrebildes ein Stück echten, ursprünglichen Volkstums lebendig.

Das holländische Haus hat im Wechsel der Zeiten mit den veränderten Bedürfnissen seine Formen vielfach gewandelt. Das Einfamilienhaus wird, der überlieferten Wohnsitte gemäß, auch heute noch immer bevorzugt: ganze Straßen, ganze Viertel kleiner niedriger Reihenhäuser bestimmen das architektonische Gesicht der Vorstädte. In den Großstädten allerdings hat es seine Ausschließlichkeit nicht zu wahren vermocht, hier ist es zum Teil durch das mehrstöckige Miethaus verdrängt worden. Es ist aber bezeichnend, daß auch in diesen Miethäusern jede Wohnung, um ihre Selbständigkeit zu wahren, einen eigenen Eingang von der Straße erhält, von dem steile, leiterartige Treppen zu den oberen Stockwerken führen. Alle diese Wohnbauten — auch die konventionellen und reichlich schematischen Unternehmerbauten machen darin keine Ausnahme — geben sich in wohlthuender Ehrlichkeit als das zu erkennen, was sie sind, und gewinnen durch diese betonte Ehrlichkeit der Form, durch den bewußten Verzicht auf falsches Gepränge, ihren überzeugenden Stilcharakter. Ihre Gleichmäßigkeit, die bei aller Mannigfaltigkeit der Form im einzelnen durchweg gewahrt bleibt, die sich bis in die Vorstadtbezirke erstreckt und auch den Landhausbau beherrscht, macht sie zu einem wesentlichen Bestandteil des Stadtbilds und sichert diesem seine wohlthuende Einheitlichkeit.

Und diese Einheitlichkeit des Stadtbilds wird auch durch die Werke der neuen Architektur nicht gestört, die seit einigen Jahren in Holland aufgeblüht und durch glückliche Umstände, durch das Zusammenwirken vieler gleichgerichteter Talente und durch die Förderung verständiger Bauherren, zu rascher Reife gelangt ist. Das Wesen dieser neuen Baukunst besteht darin, daß sie die unvergänglichen Elementargesetze schöp-

ferischen Gestaltens für die Architektur erneuert hat. Sie folgt damit den Gestaltungsgrundsätzen, die das gesamte Gebiet der technischen Arbeit beherrschen und jene Welt von neuen, bisher unbekanntem Formen hervorgebracht haben, die das Gesicht unserer Zeit bestimmen. Die junge holländische Baukunst verfolgt das Ziel, auch die Baukunst in diesem Sinne wieder zu einem lebendigen Bestandteil unserer Zeit zu machen. Unter Verzicht auf die abgestorbenen und ungültig gewordenen Formbegriffe der Überlieferung sucht sie die Formprobleme, die durch die neuen Gegebenheiten der Zeit, durch die neuen Baustoffe und Konstruktionsverfahren, aufgeworfen worden sind, zu lösen und gestaltend zu meistern. Mit dem Erfolg, daß sie mit diesem mutigen Bekenntnis zu organischer Gestaltung zu vollständig neuen Formen gelangt ist, zu Formen, die die Entstehung eines neuen Baustils anzukündigen scheinen. In diesem Sinne darf die neue Börse in Amsterdam, um 1900 nach Plänen von H. P. Berlage erbaut, als das früheste Werk eines neuen europäischen Baustils gelten. Denn der Einfluß der jungen holländischen Bauschule, deren Lehrer und Meister Berlage geworden ist, hat sich inzwischen auch den übrigen europäischen Ländern mitgeteilt und überall einen vollständigen Umschwung der künstlerischen Anschauungen bewirkt.

In Holland hat die neue Bewegung inzwischen einen einhelligen Sieg errungen. Ihre Werke geben den neuen Stadtvierteln das Gepräge. Und mit Überraschung wird man feststellen, daß die neuen Bauformen, die das Ergebnis dieser neuen Gestaltungsweise sind, so ungewohnt und fremdartig sie auf den ersten Blick erscheinen, so sehr die neuen Gebäude mit ihren flachen Dächern, mit ihren breiten, ungeteilten Fensterflächen und den glatten, ornamentlosen Fronten von dem gewohnten Bilde der historischen Bauten abweichen, daß diese ersten Werke eines neuen Baustils in ihrer Umgebung keineswegs als Fremdkörper empfunden werden, daß sie sich vielmehr der Landschaft und dem historisch gewordenen Stadtbild harmonisch eingliedern, ja daß sie in ihrer Gesamtheit, obwohl sie im Ganzen wie in allen ihren Einzelheiten unverkennbar als Ausdruck ihrer Zeit erscheinen, wie eine selbstverständliche Fortführung der Überlieferung wirken. Natürlich und ungezwungen ordnen sie sich der

wunderbaren Einheitlichkeit des Stadtbildes ein, ein lebendiger Ausdruck der alten nationalen Baukultur dieses Landes.

Die Werke der jungen holländischen Bauschule fügen dem Stadtbild eine aktuelle Note ein, in der sich die schöpferische Gegenwart verkörpert, und sie vermehren damit den Eindruck des Lebendigen, der von diesen Städten ausgeht. Auf dieser Lebendigkeit, die die Stadt als einen einheitlichen, blutvollen Organismus empfinden läßt, beruht das bezwingende Erlebnis der holländischen Stadt. Dieses Erlebnis ist beglückend, weil es zur Liebe zwingt. Die Begegnung mit der holländischen Stadt ist wie die Berührung mit einem anmutig heiteren Menschen, dessen lebendige Fröhlichkeit aus dem inneren Gleichgewicht seiner Natur fließt. Sein natürlicher Charme nimmt uns gefangen, seine heitere Leichtigkeit beschwingt unsere eigenen Lebensgeister und der Zauber seines Wesens wirkt für lange Zeit noch in der Erinnerung nach.



Amsterdam

Montelbaansturm

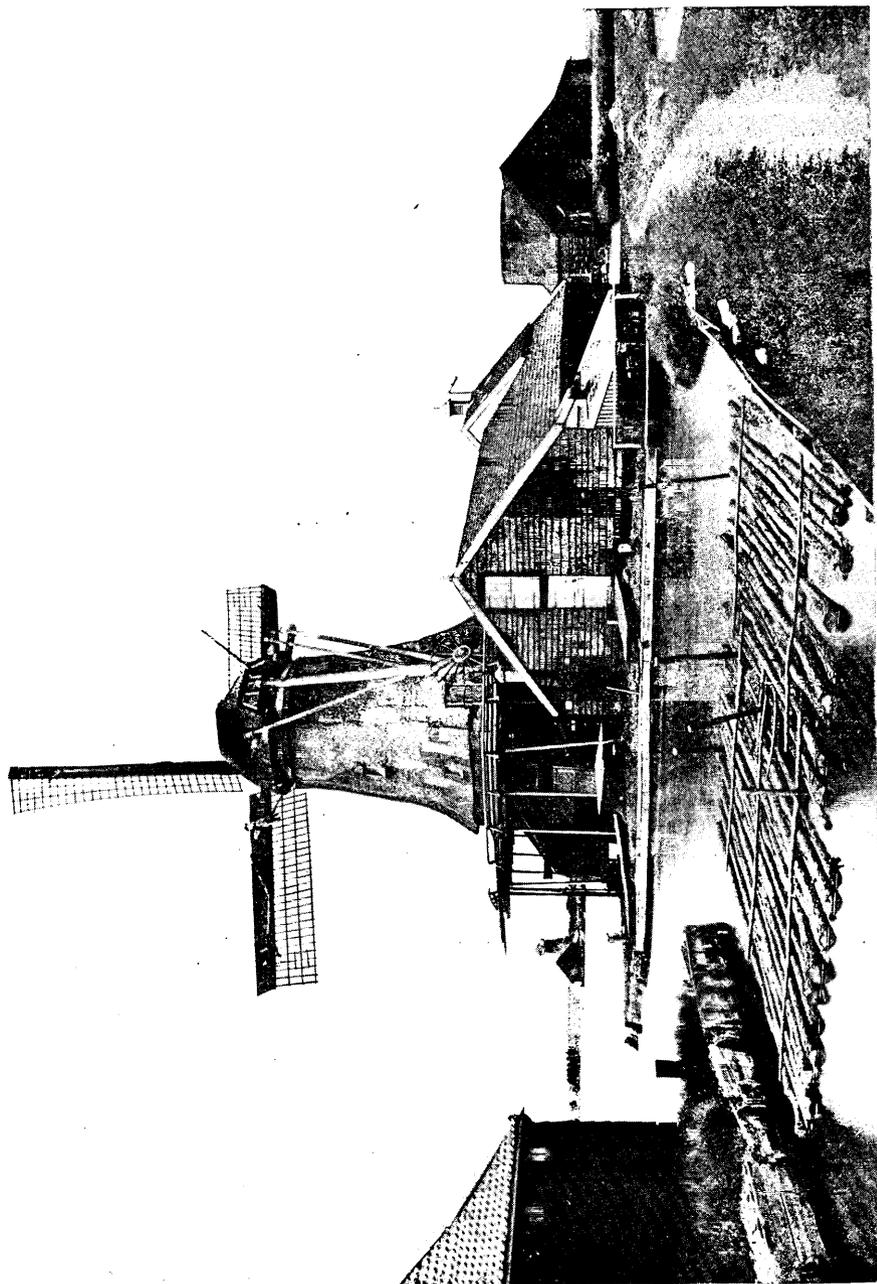
Turmspitze 1606 Arch. Hendrick de Keyzer

282752

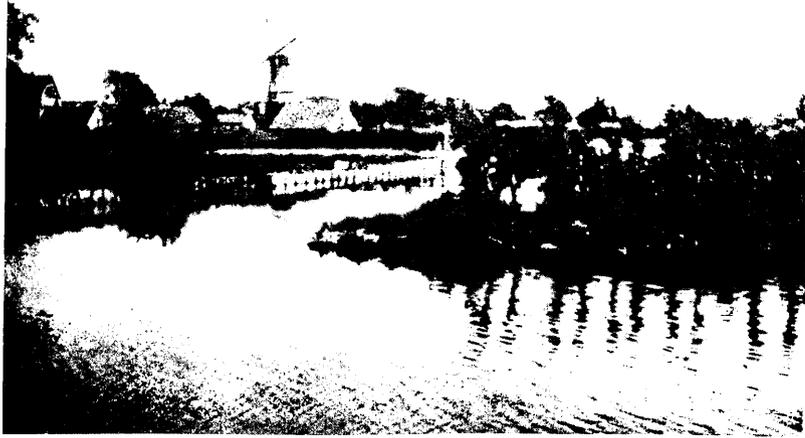


# TAFELN

Die photographischen Aufnahmen für die Tafeln 1, 6, 7, 20, 21, 46, 47, 53, 59, 61, 62, 72—75, 86, 89, 90, 96, 98, 106 sind vom Reichsamt für Denkmalpflege, für die Tafeln 8 (unten), 25, 26, 47, 70, 71, 79 vom Fremdenverkehrsamt, Haag, zur Verfügung gestellt worden.



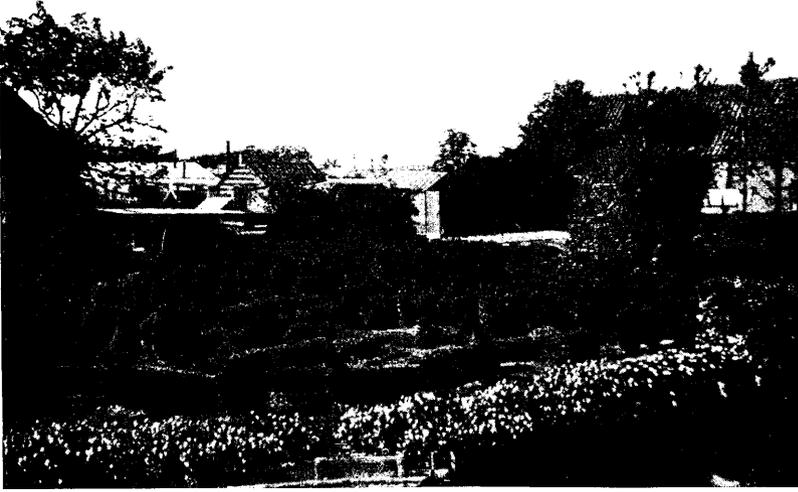
Zaandijk. Mühle „Der Großfürst“



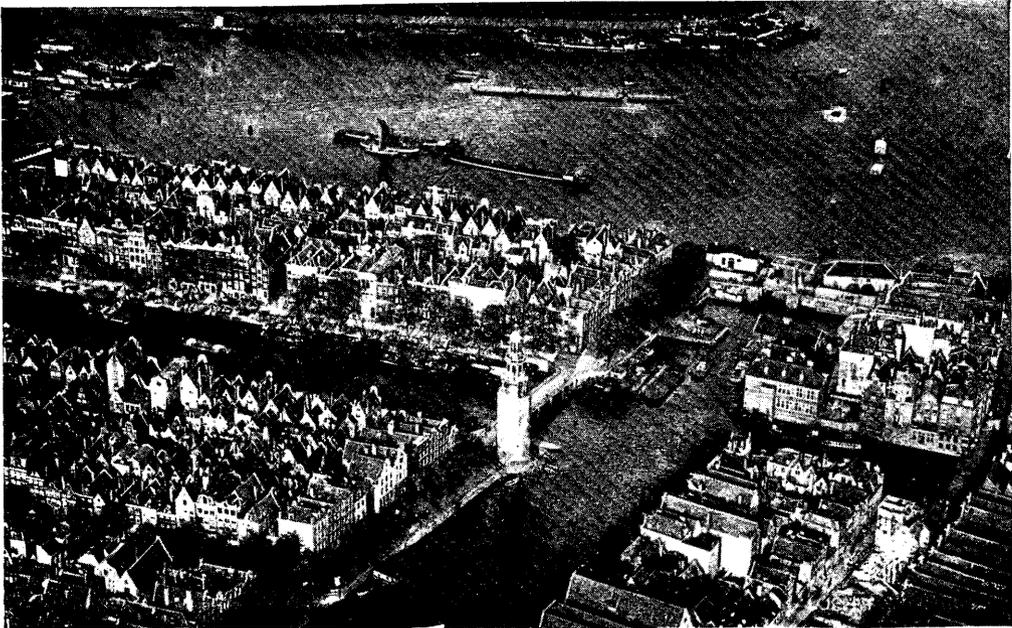
Blick auf Aalsmeer



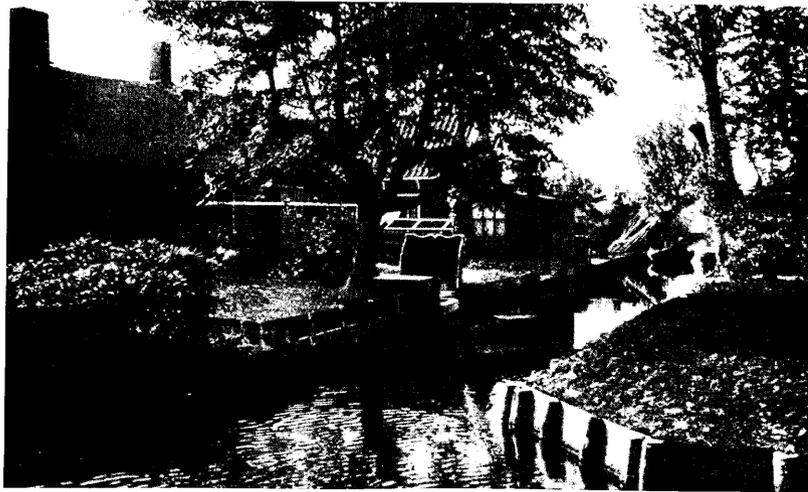
Zaandam. Windmühlen am Kanal



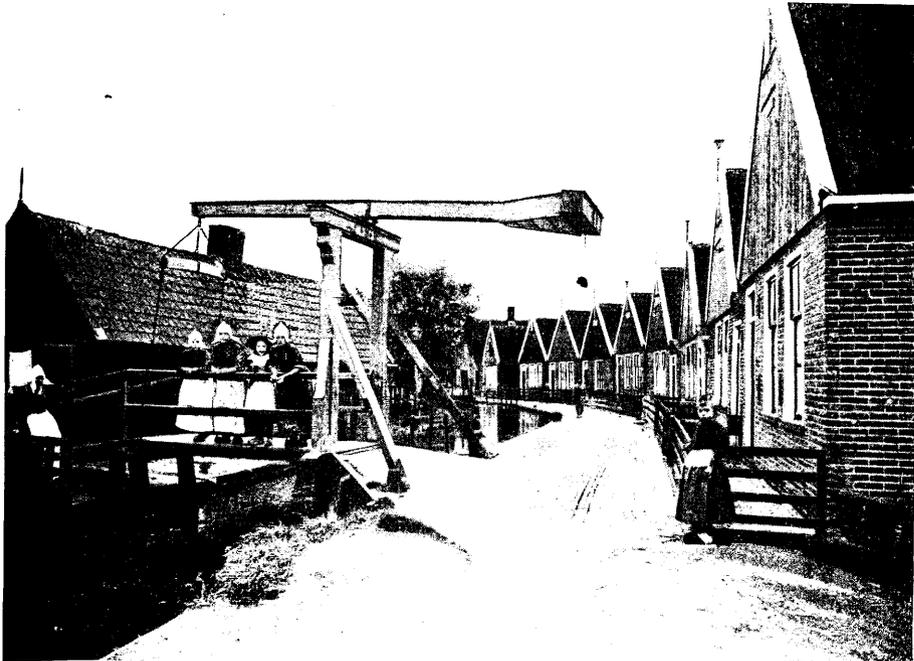
Aalsmeer. Gärtnerei mit Zierbaumschule



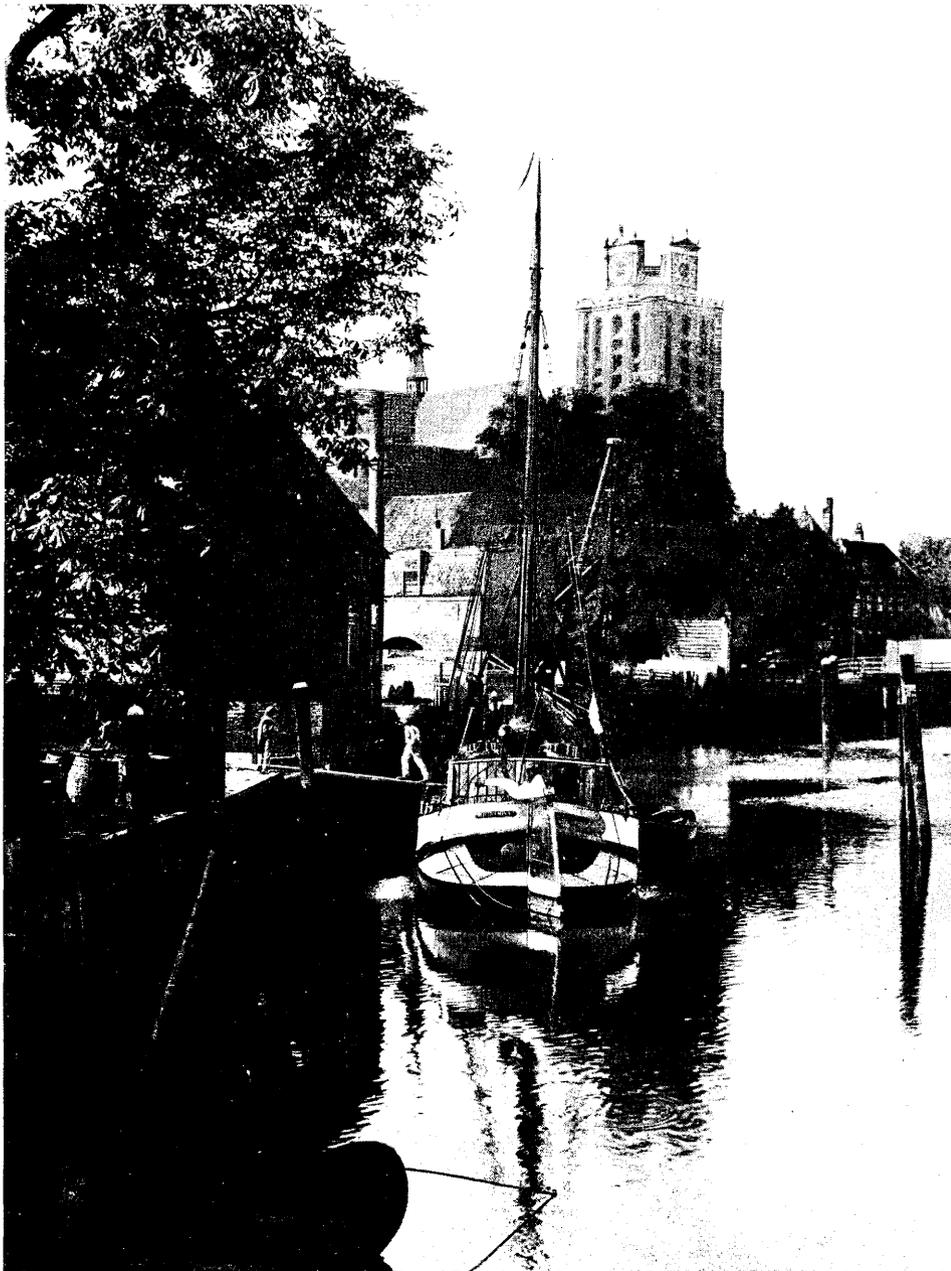
Amsterdam aus der Vogelschau



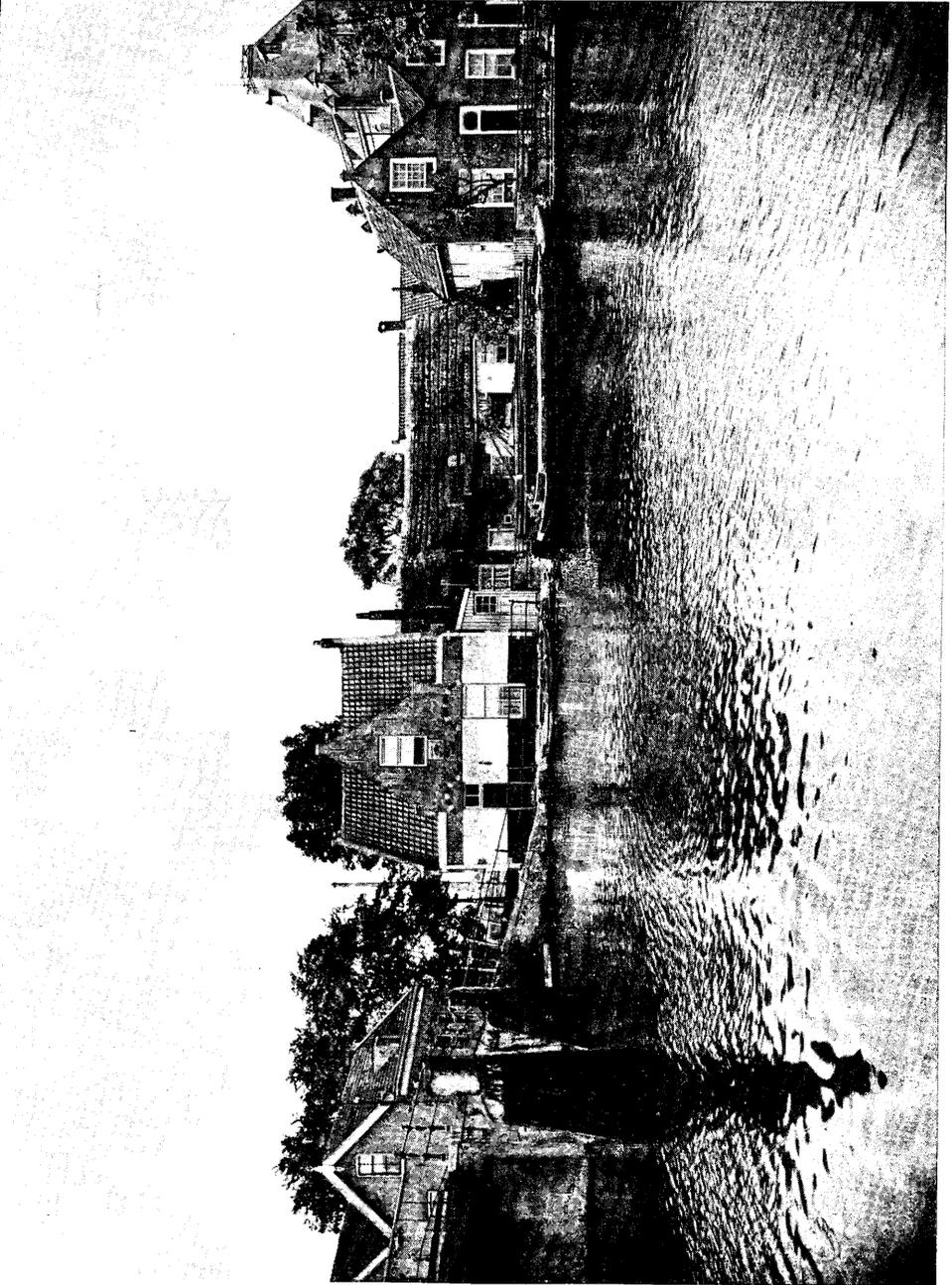
Aalsmeer. Gärtnerei auf Polderland



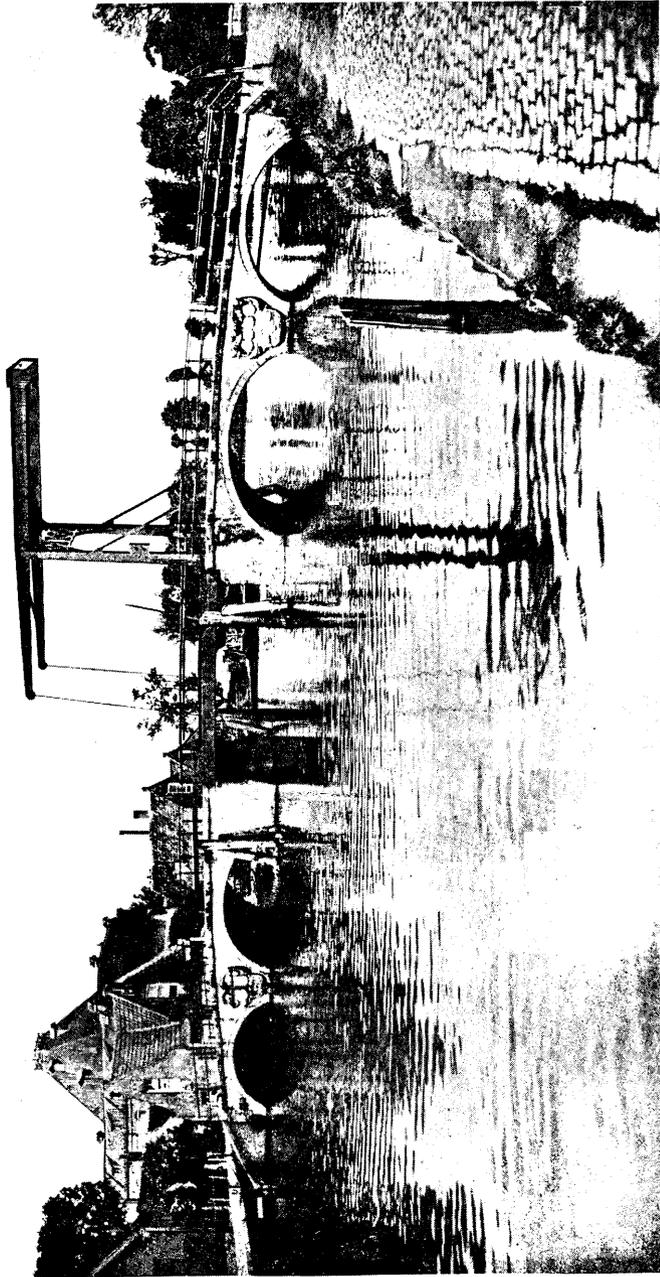
Volendam. Dorfstraße



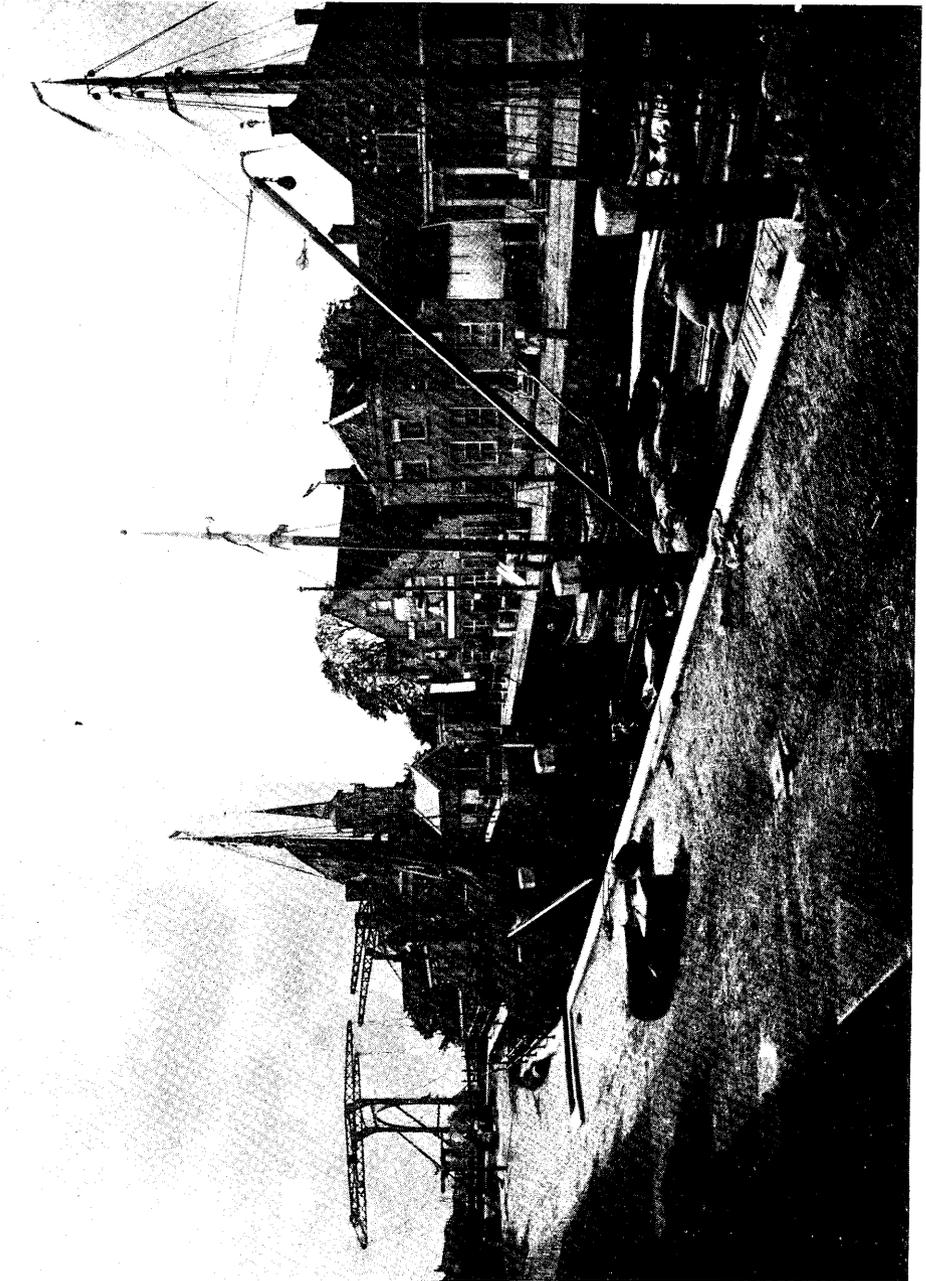
Dordrecht. Der Neue Hafen mit der Großen Kirche.



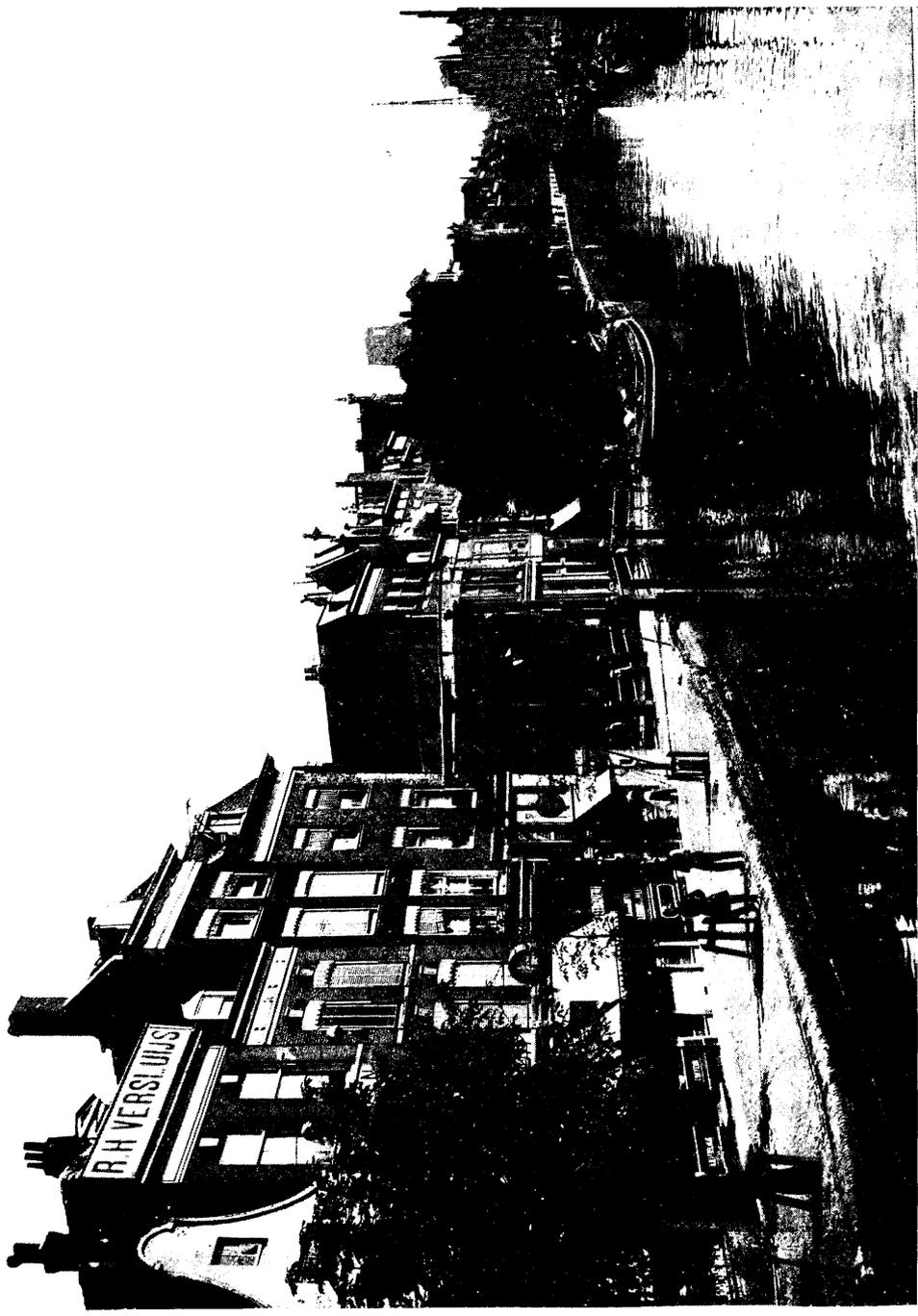
Overschie. Brückenwärterhaus



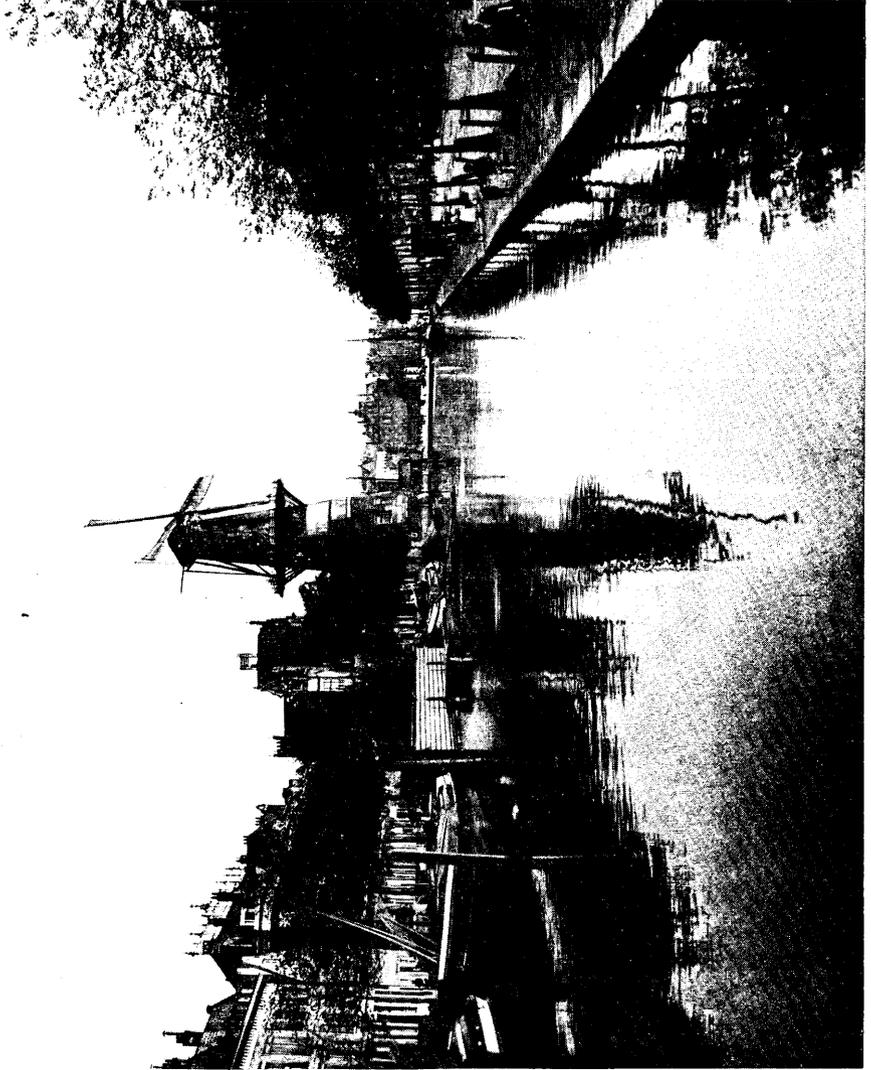
Overschie. Brücke über die Schie



Puttershoek, Schleuse mit Brücke



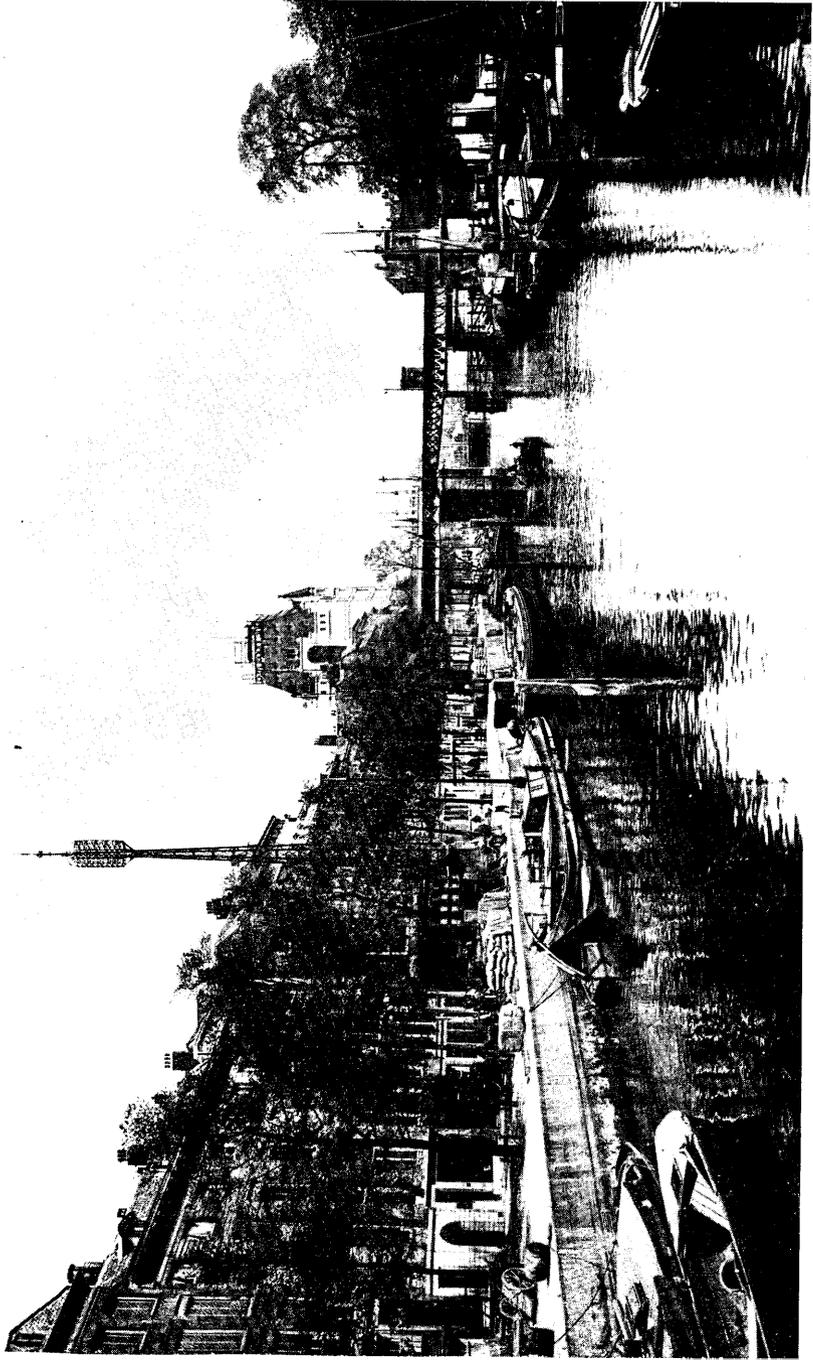
Rotterdam. Delftsche Vaart



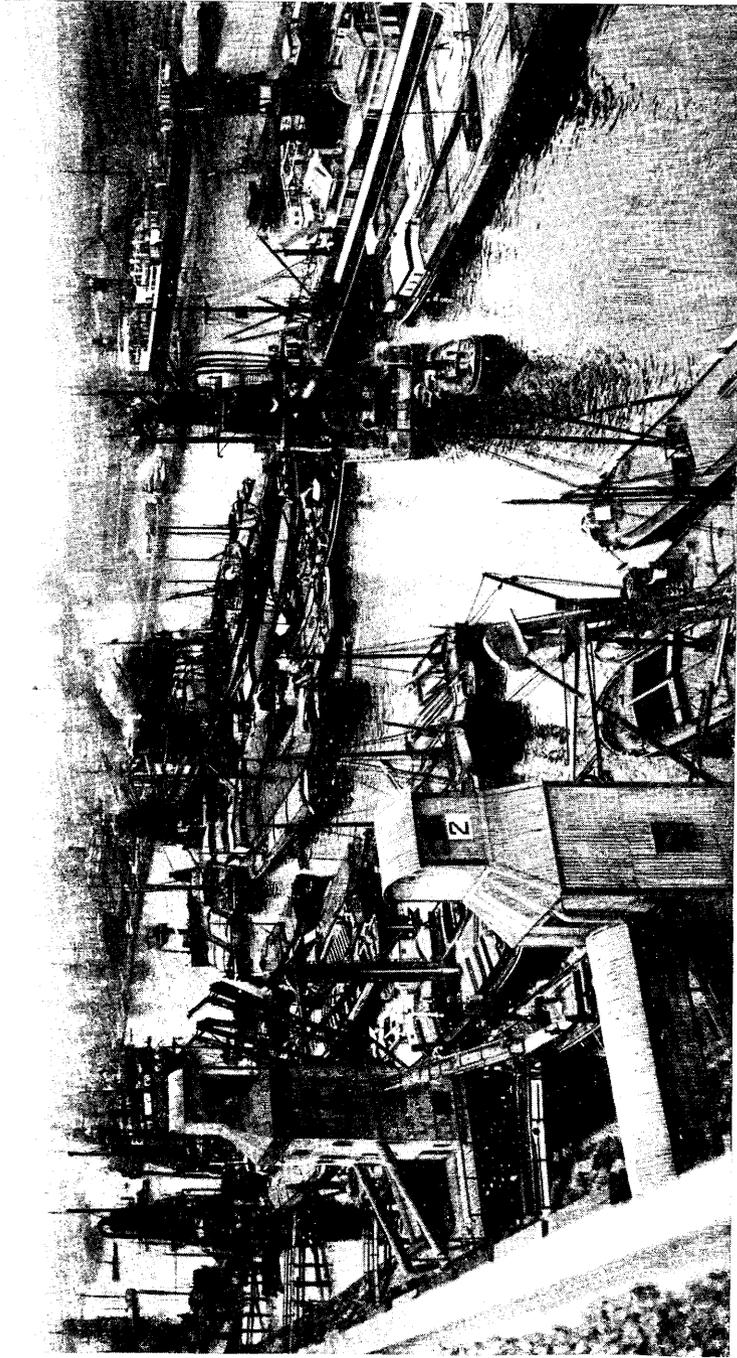
Rotterdam. Coolsingel vor der Zuschüttung



Rotterdam. Der Alte Hafen



Rotterdam. Weinhafen



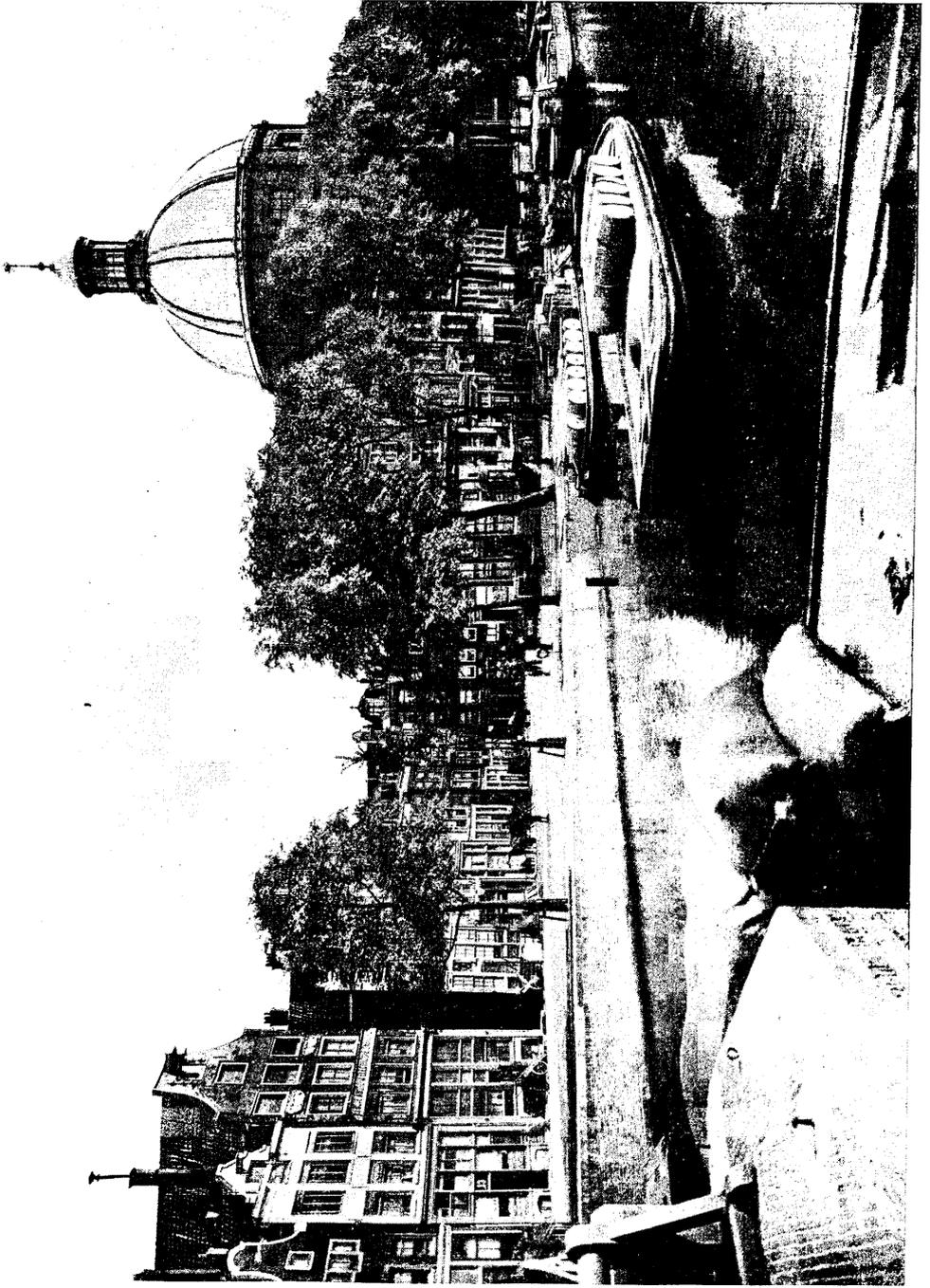
Rotterdam. Maashafen



Rotterdam. Stadtansicht mit der Großen Kirche



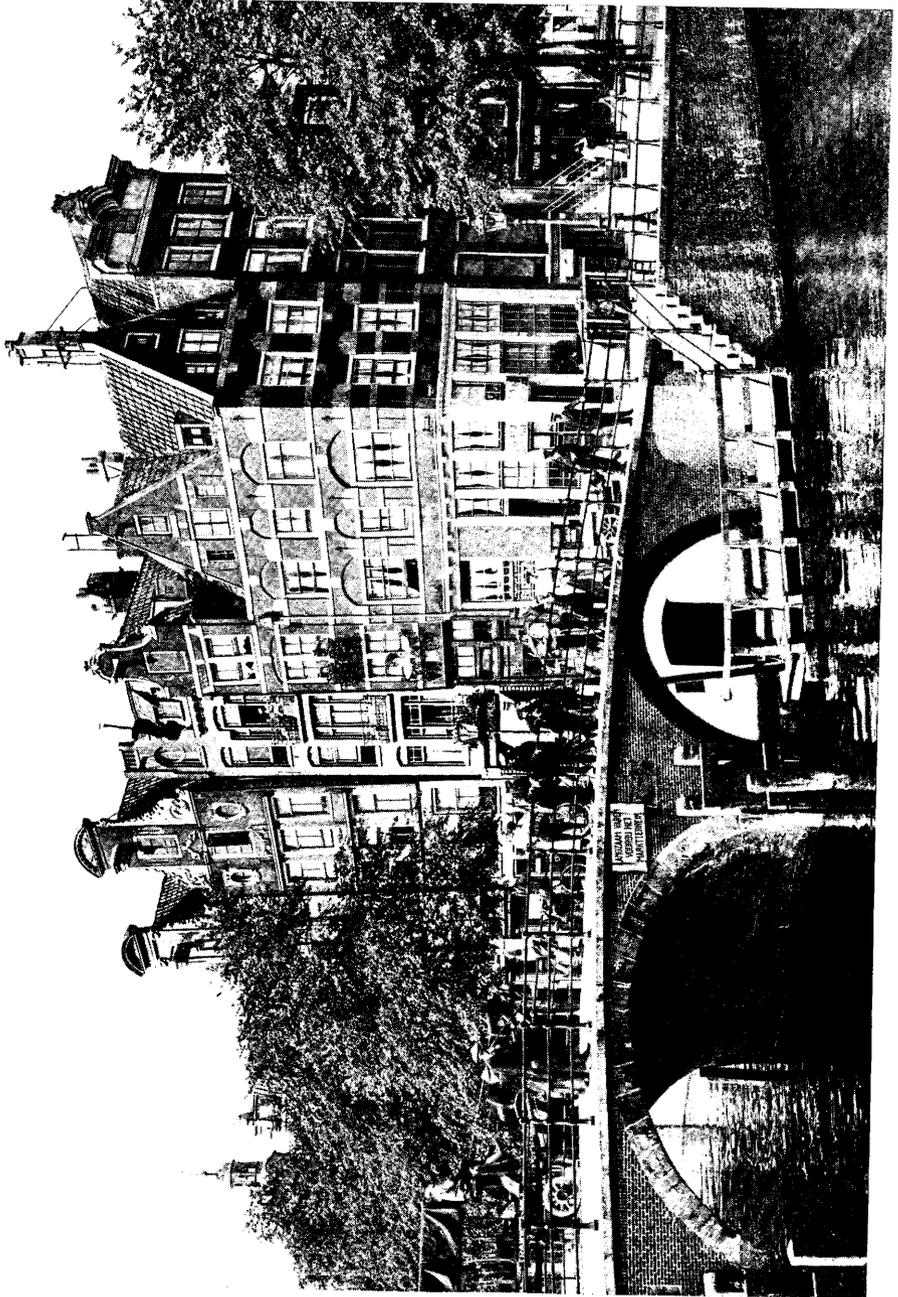
Dordrecht. Voorstraatshaven



Amsterdam, Am Singel



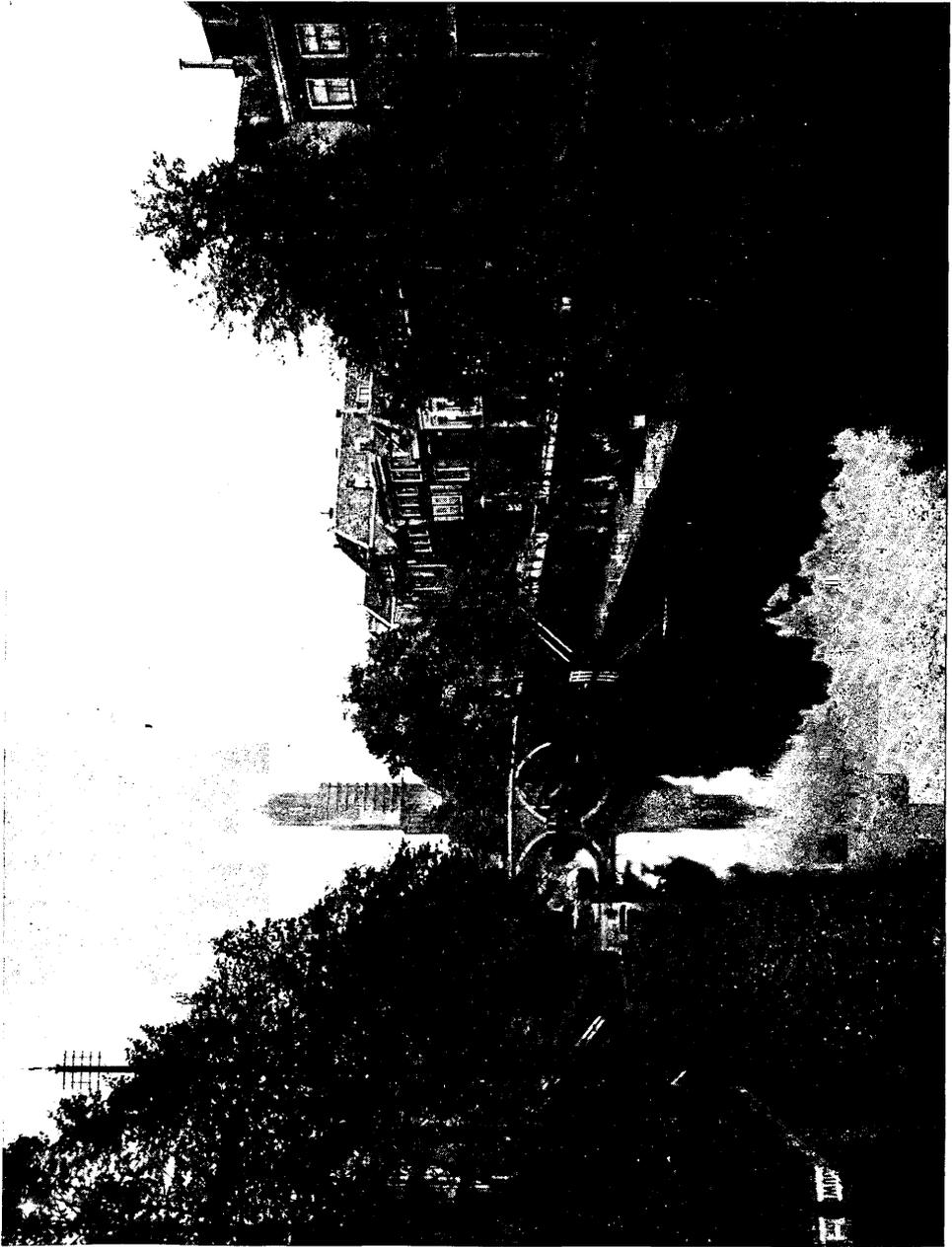
Rotterdam. Steiger



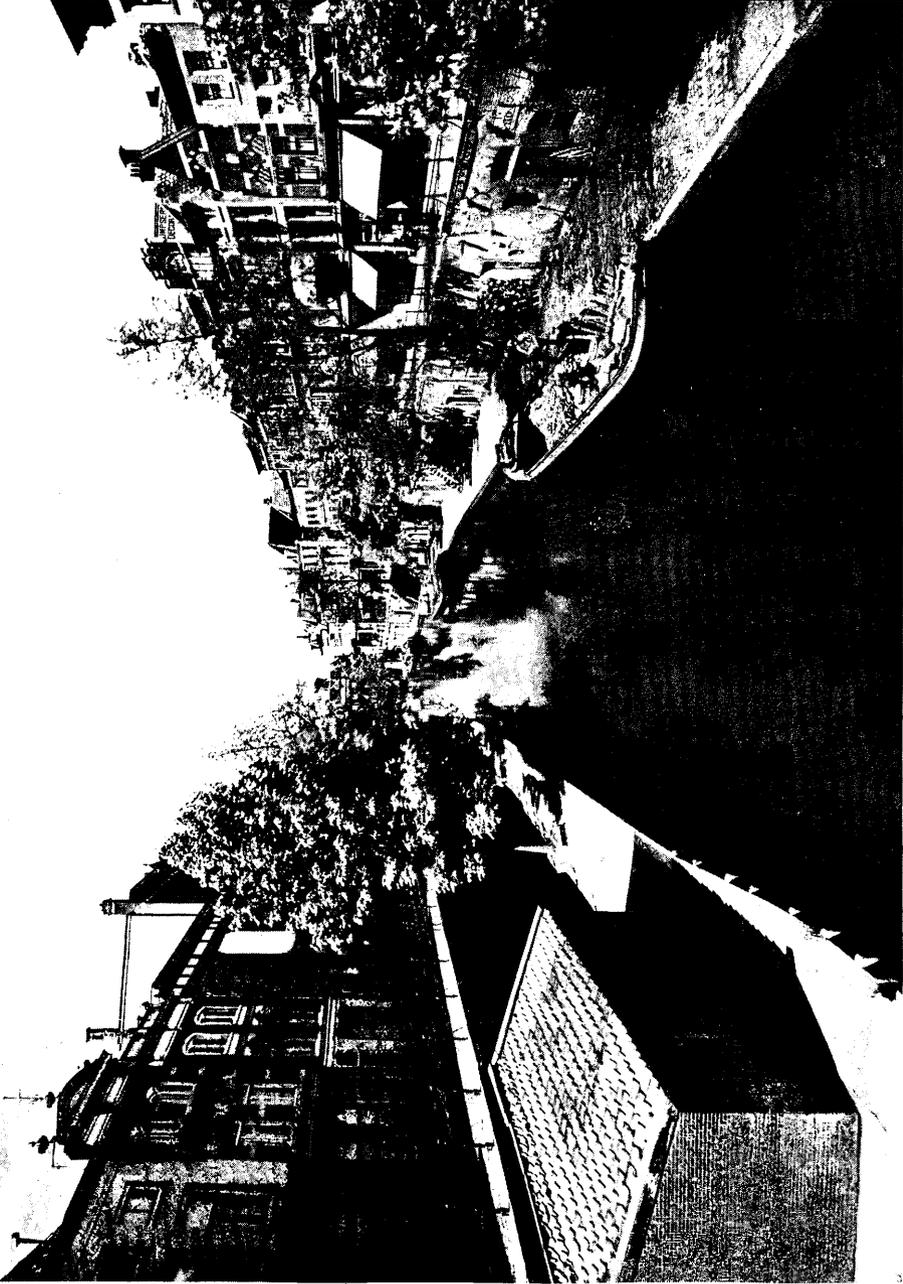
Amsterdam. Prinzengracht, Ecke Brouwersgracht



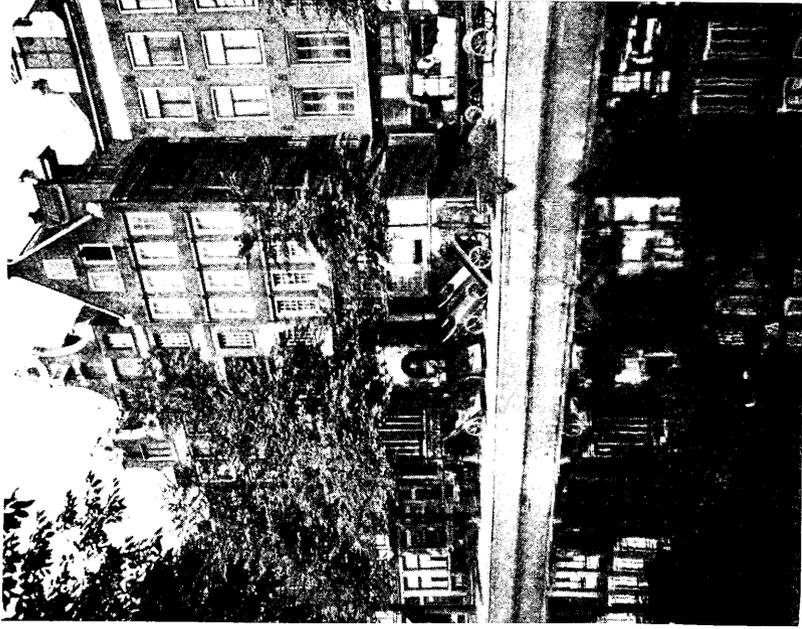
Amsterdam. Achterburgwall



Utrecht. Oude Gracht mit Blick auf die Domkirche



Utrecht. Oude Gracht



Amsterdam. Grachtenstraße



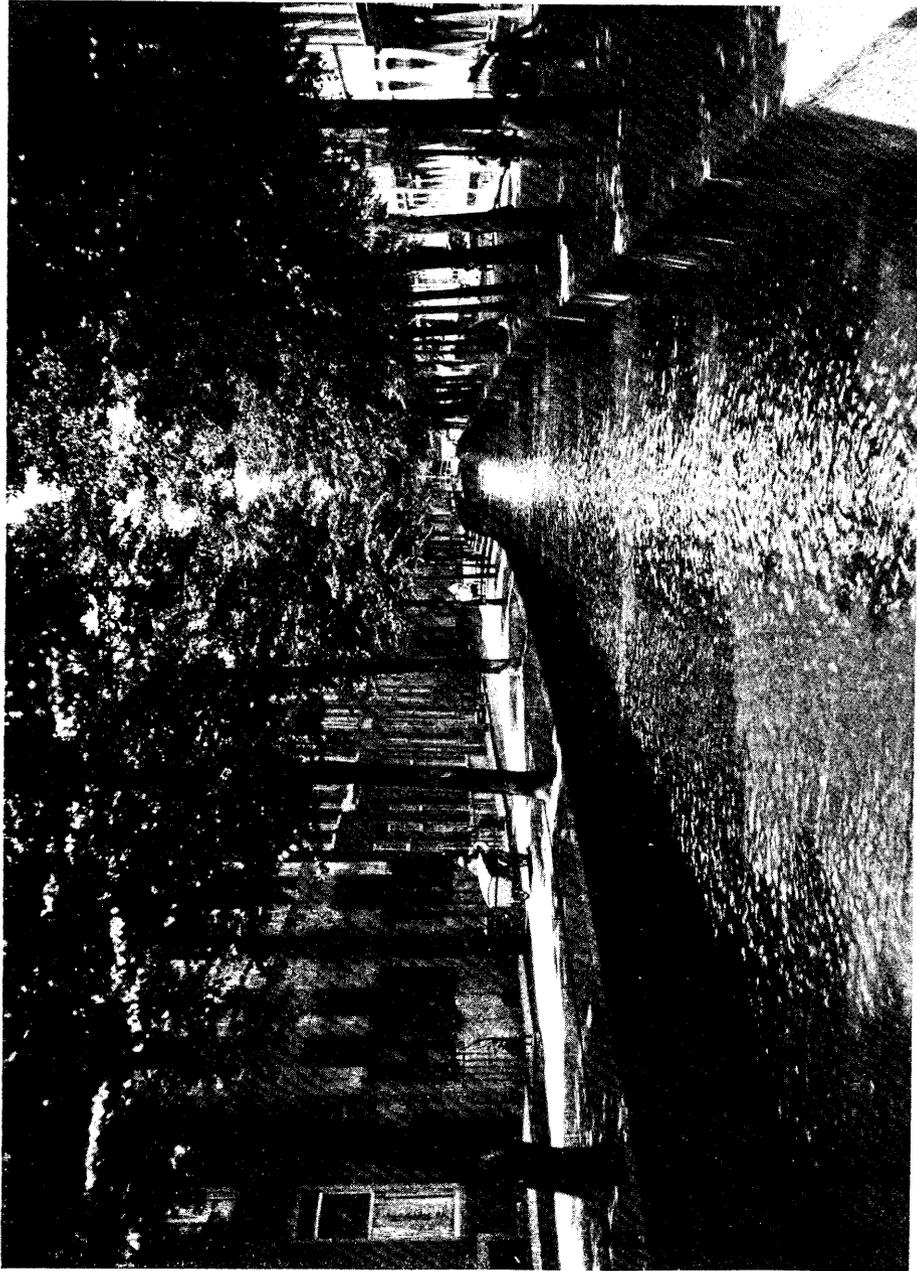
Leiden. Rapenburg mit Universitätsbibliothek



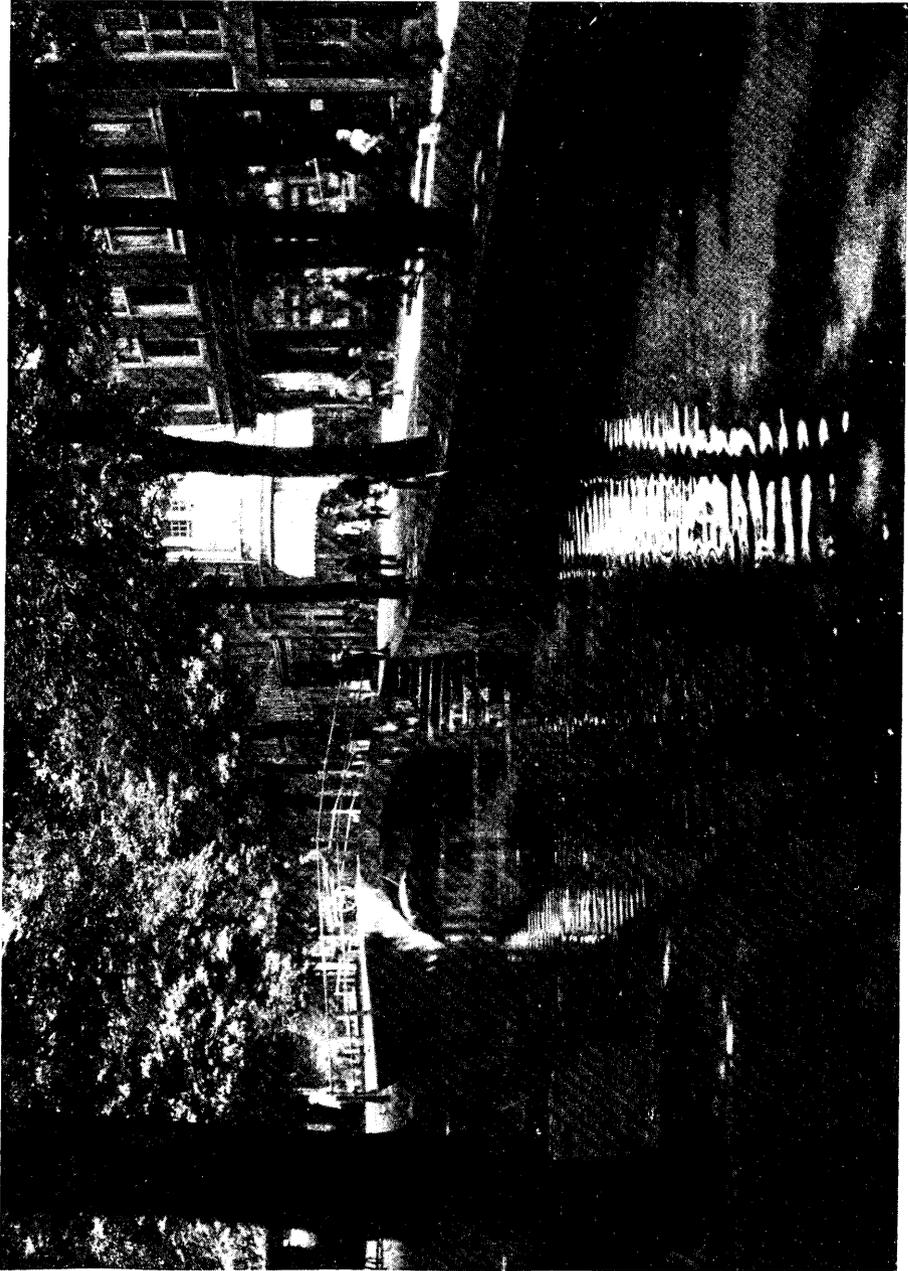
Amsterdam, Bürgerhäuser an der Herregracht (abgebrochen)



Amsterdam. Achterburg



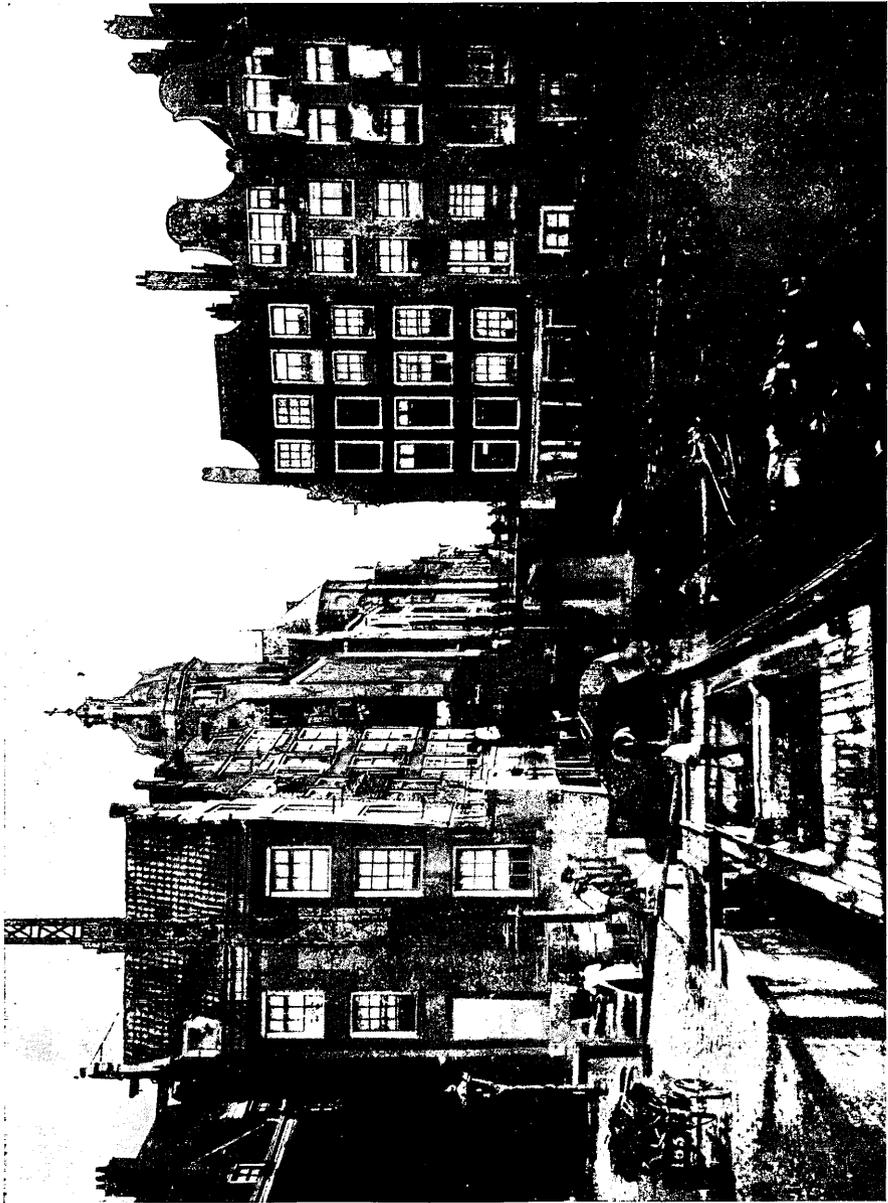
Delft. Oost-Einde



Delft. Oude Delft



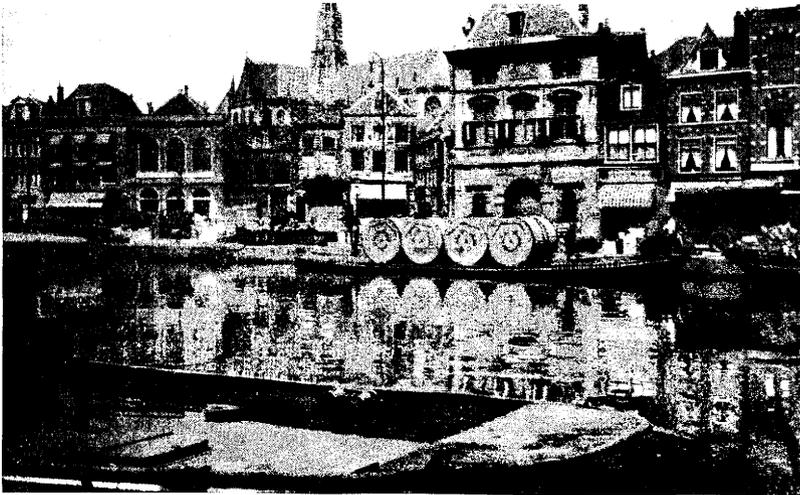
Delft. Brücke über den Delft



Amsterdam. Voorburgwal mit St. Nikolaskirche



Amsterdam. Prinsengracht



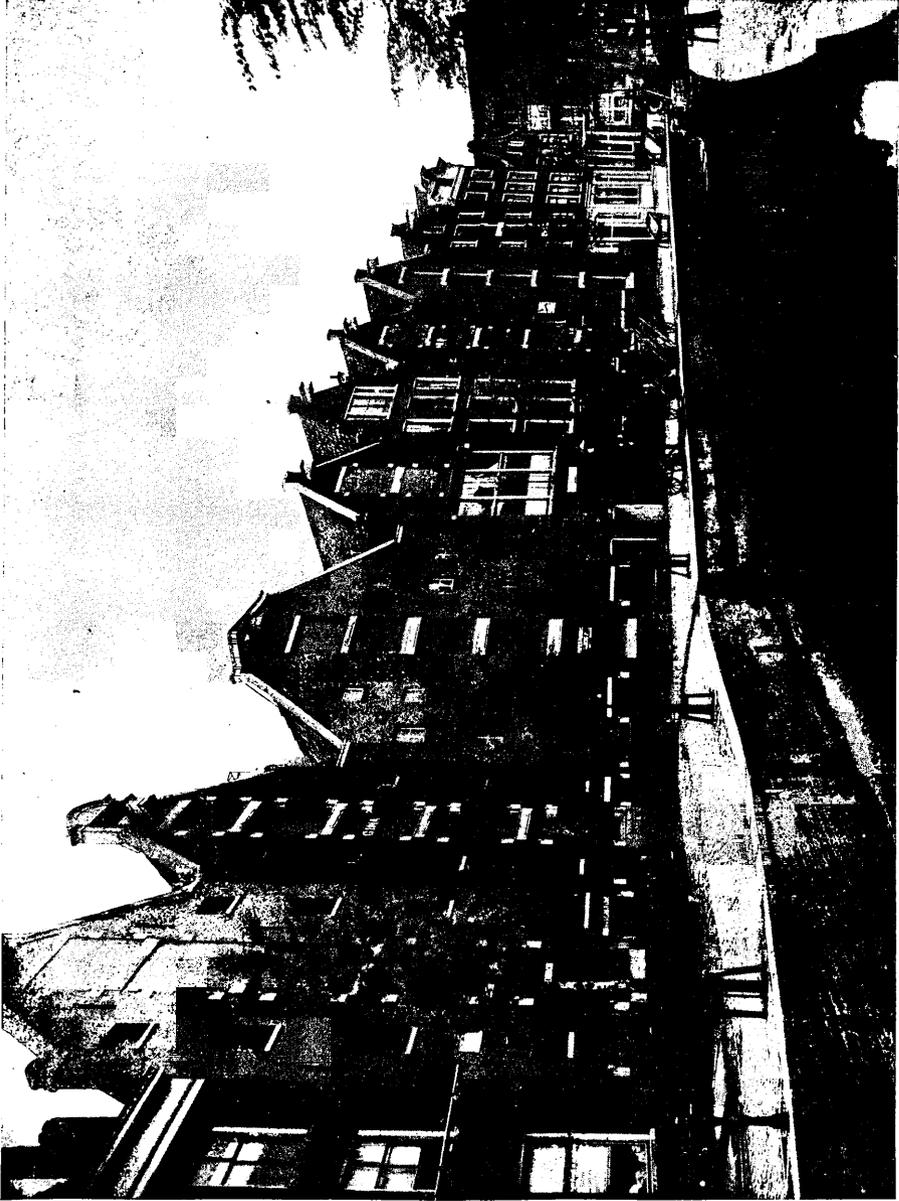
Haarlem. Ansicht vom Spaarne-Fluß



Amsterdam. Bürgerhäuser, Herrengracht



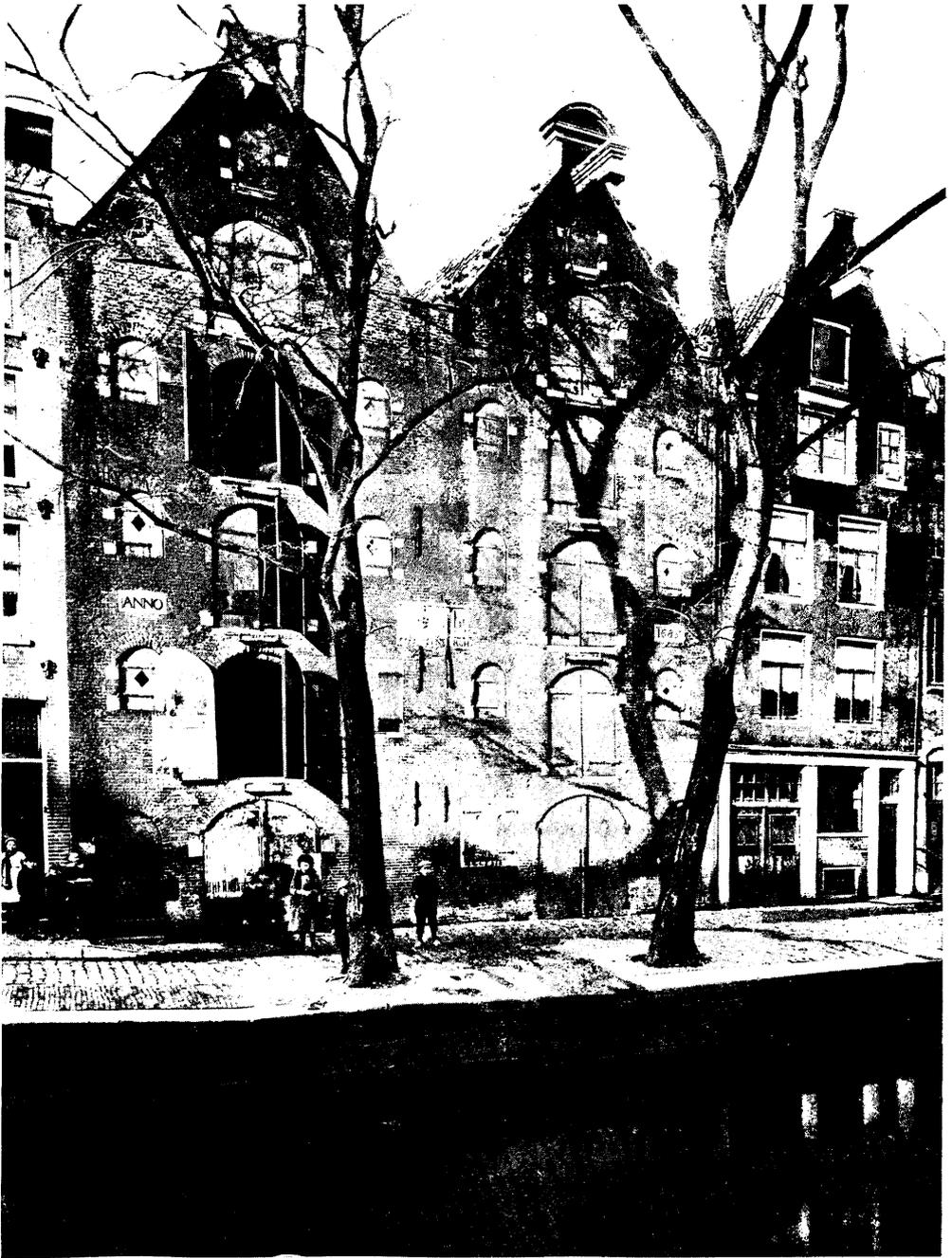
Amsterdam. An der Herengracht



Amsterdam. Speicher am Kromboomsloot



Amsterdam. Speichergebäude an der Herengracht



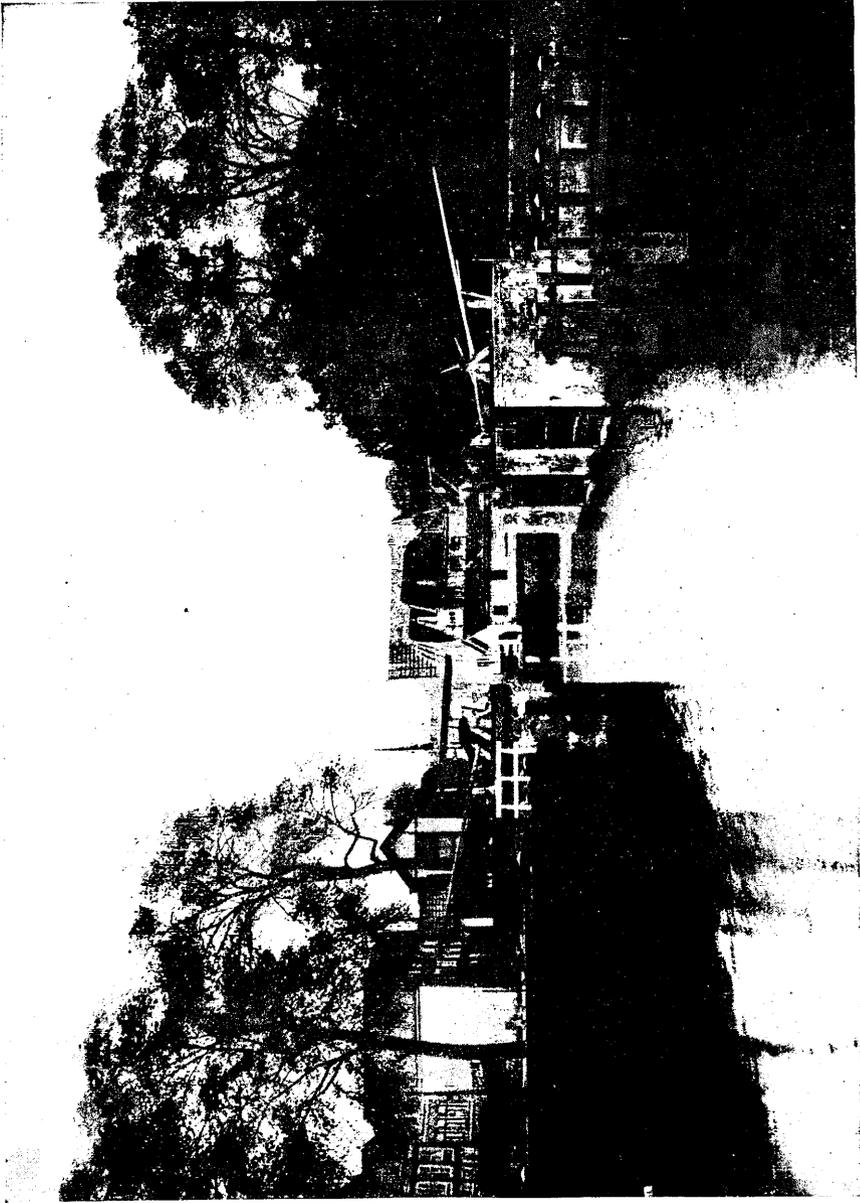
Amsterdam. Speicher, Oudezijds Achterburgwal



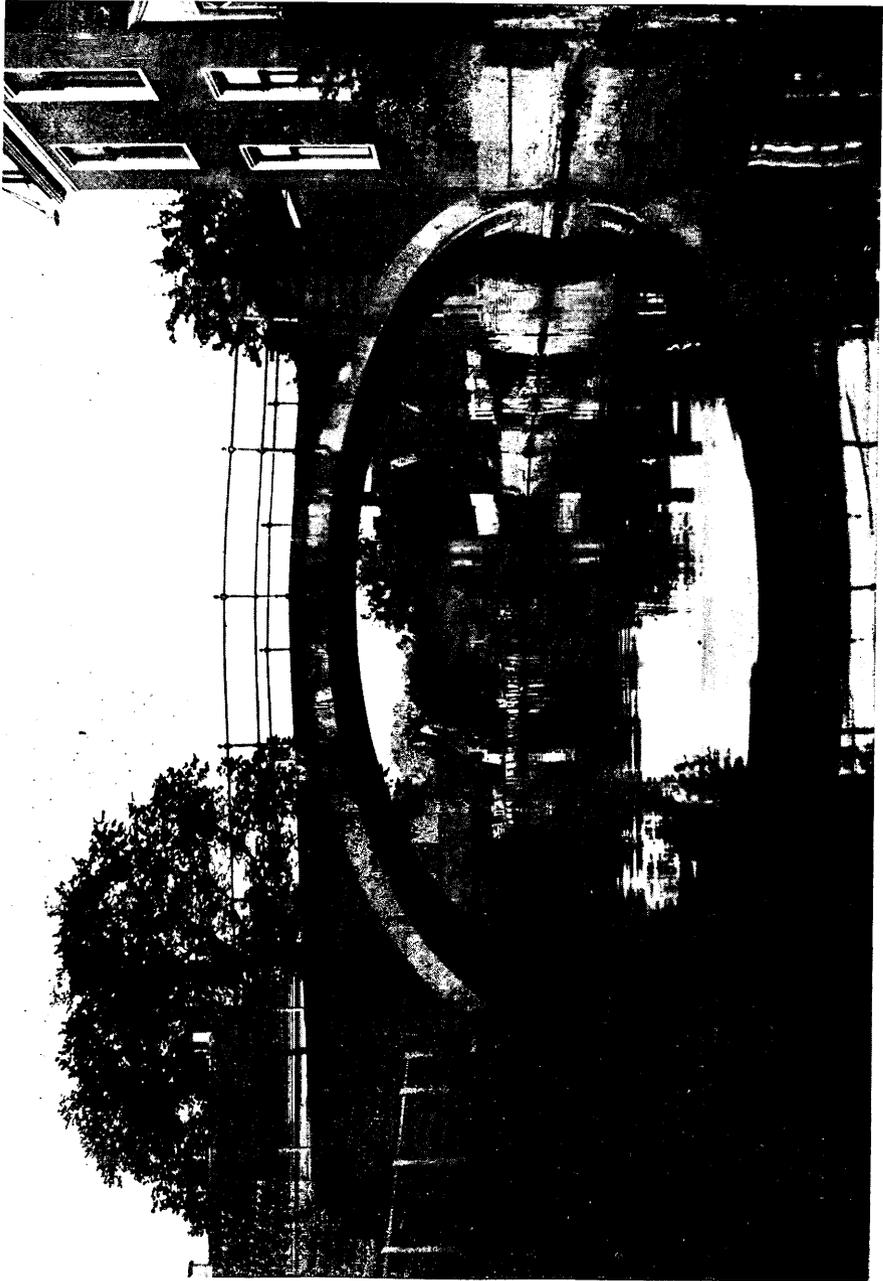
Amsterdam. Speicher, Brouwersgracht



Amsterdam. Beginn der Herrengracht an der Amstel



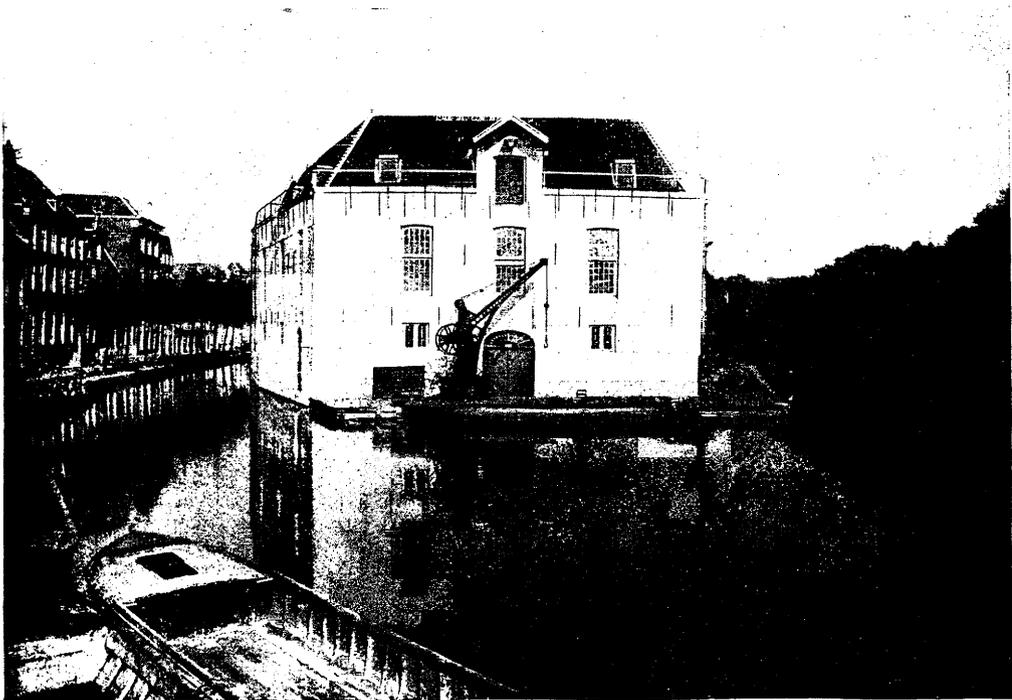
Hoorn. Hafeneinfahrt



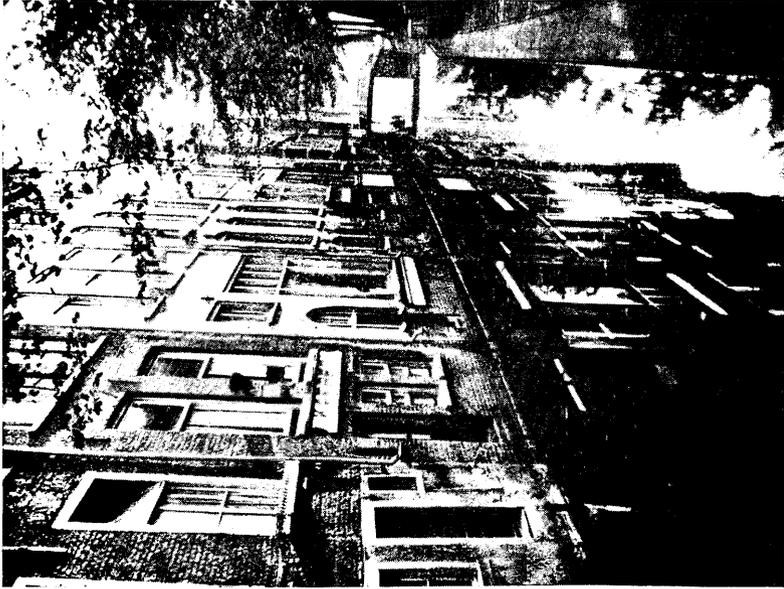
Wensum



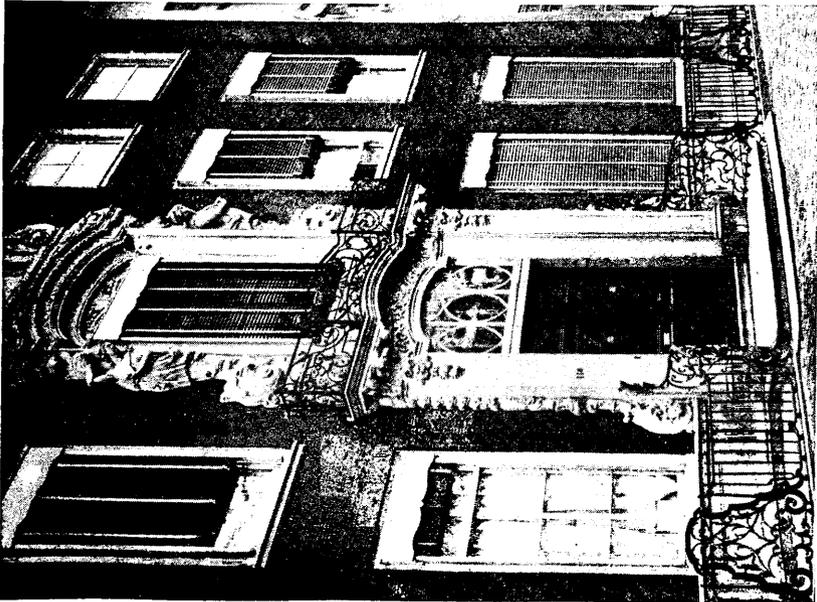
Hoorn. Kanal am Hafen



Delft. Das Arsenal



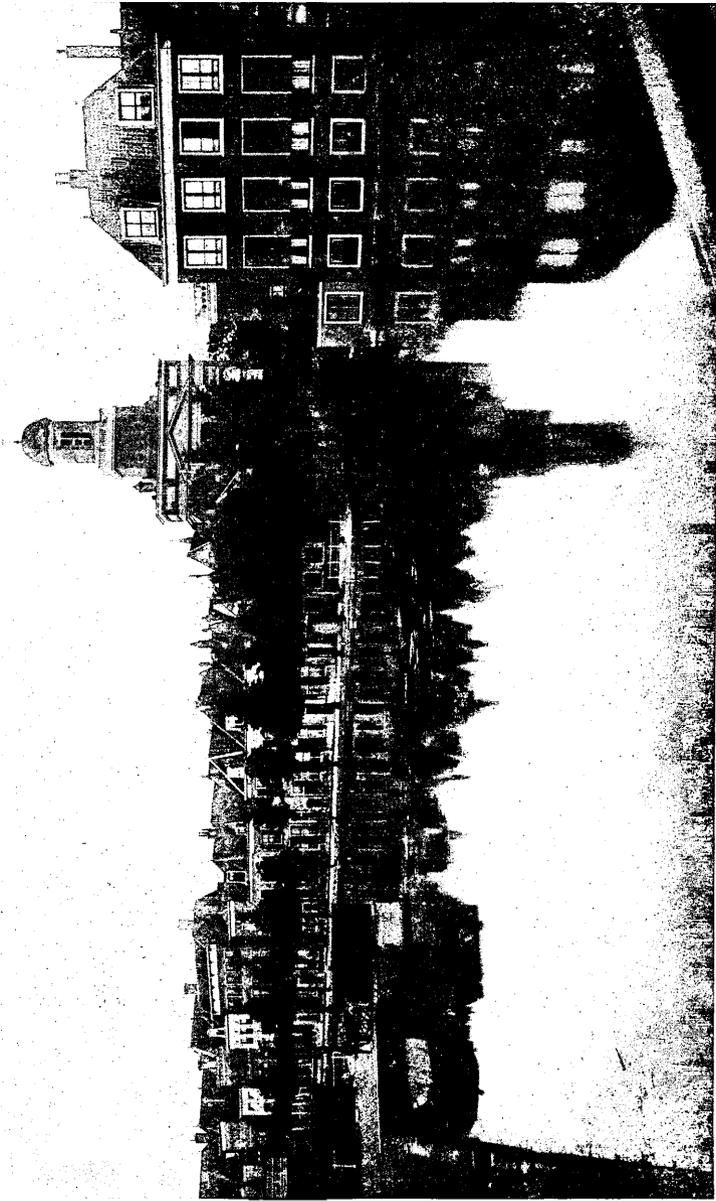
Delft. Kanal



Groningen. Bürgerhaus



Amersfort. Weversingel mit Blick auf das Kamper Innentor



Leiden. Der stille Rhein mit der Marekerk



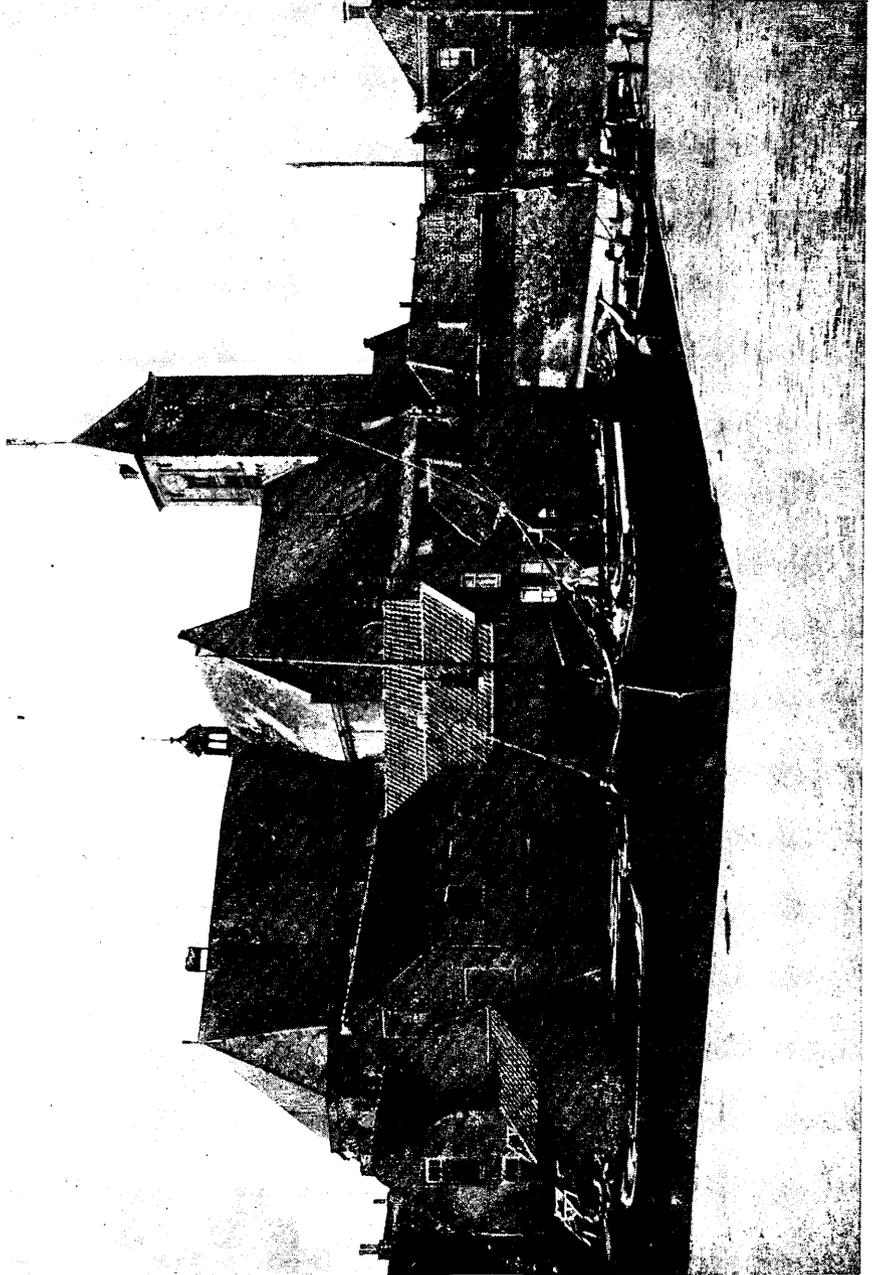
Haarlem. Spaarneufer mit Wage



Haarlem. St. Bavokirche von der Schacherstraße



Dordrecht. Große Kirche und Bomkade



Naaldwyk. Kirche



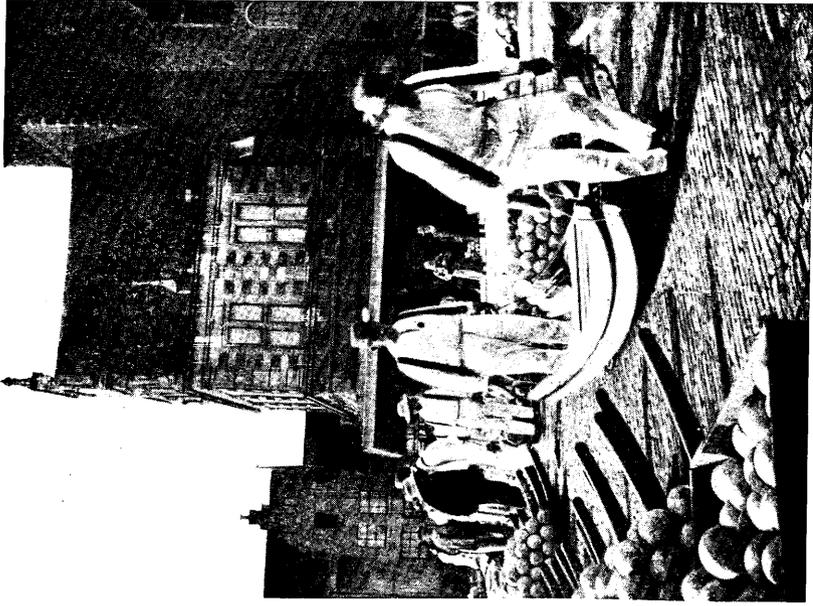
Rhenen. Kunera-Turm



Leiden. Kornbörse



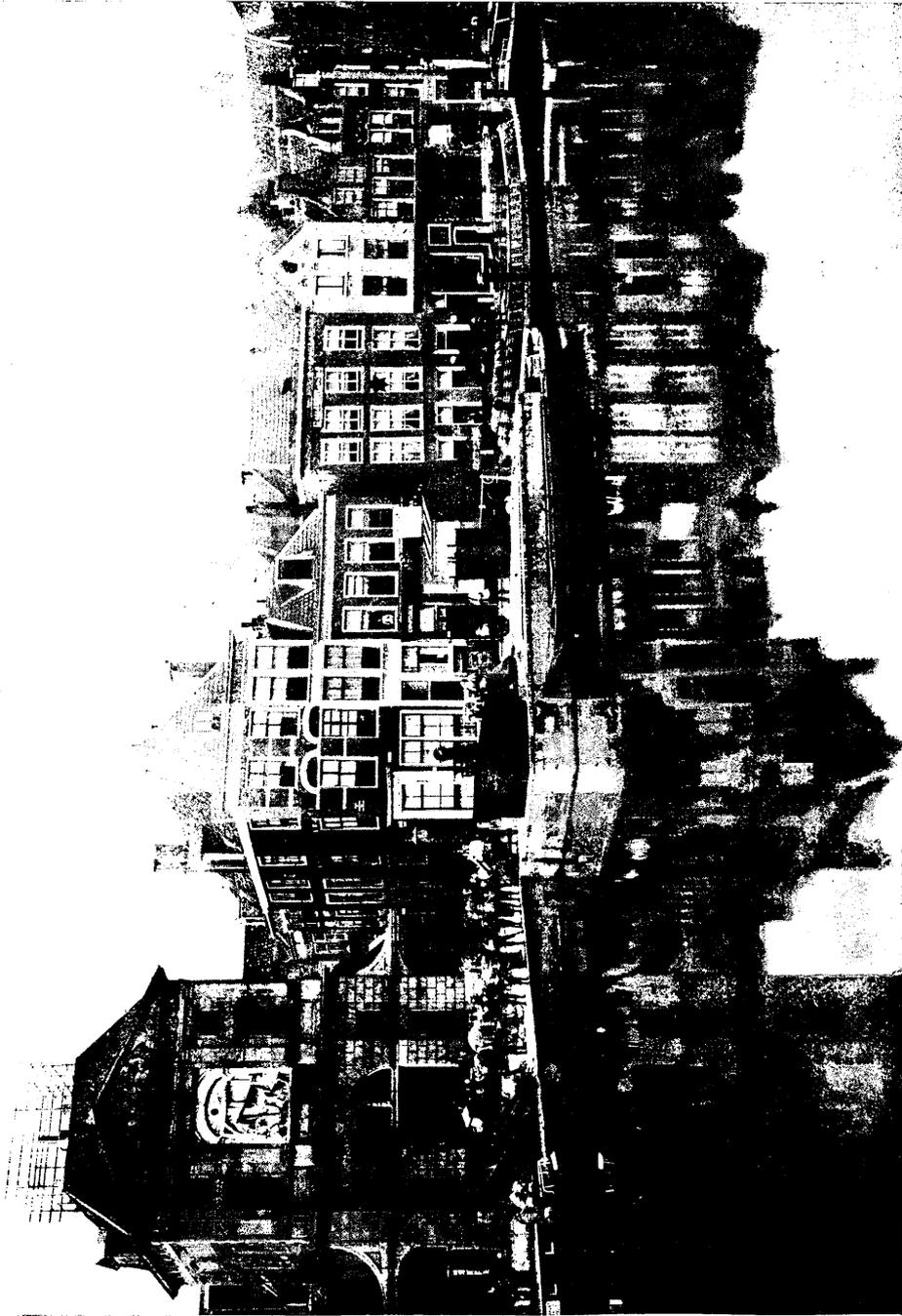
Amsterdam. Die Westerkerche



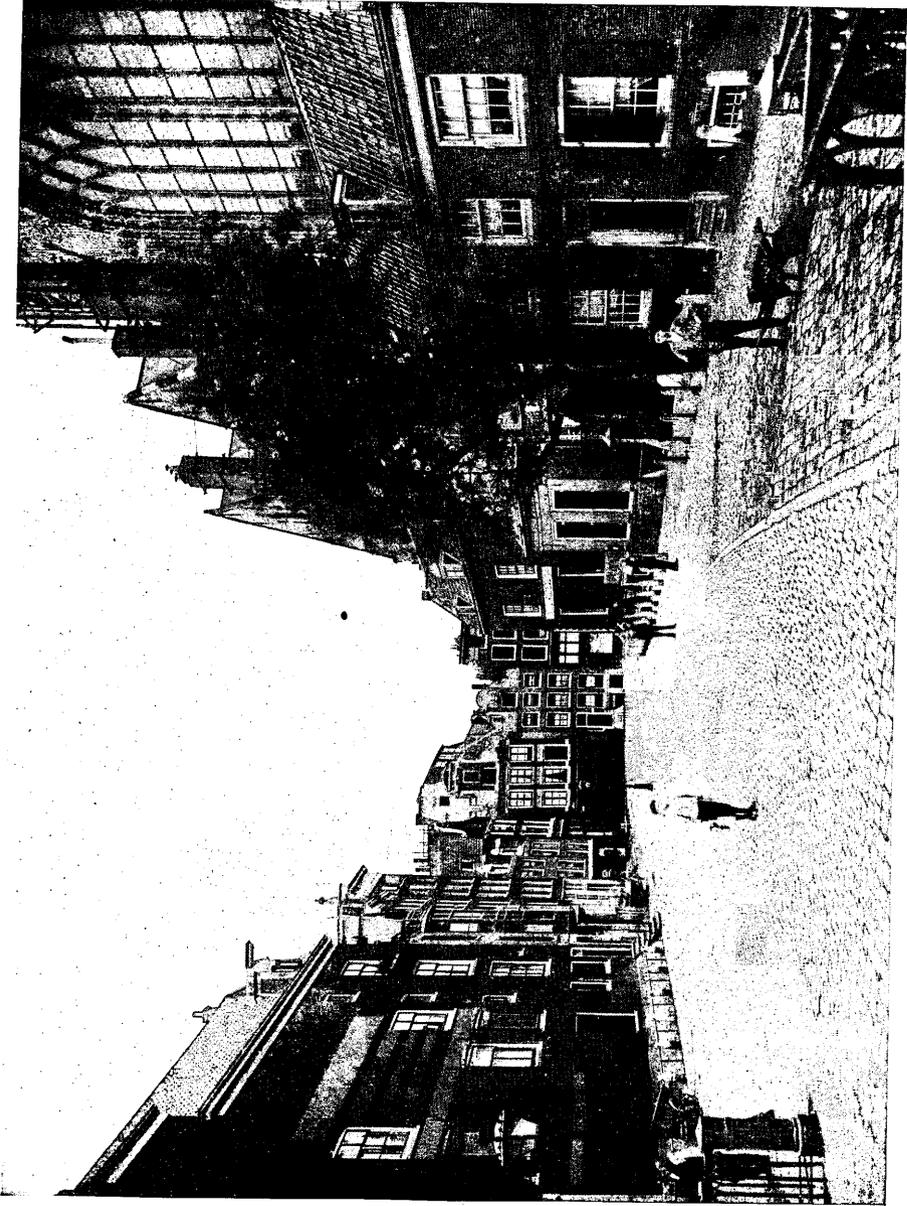
Alkmaar. Käsemarkt



Delft. Oude Delft



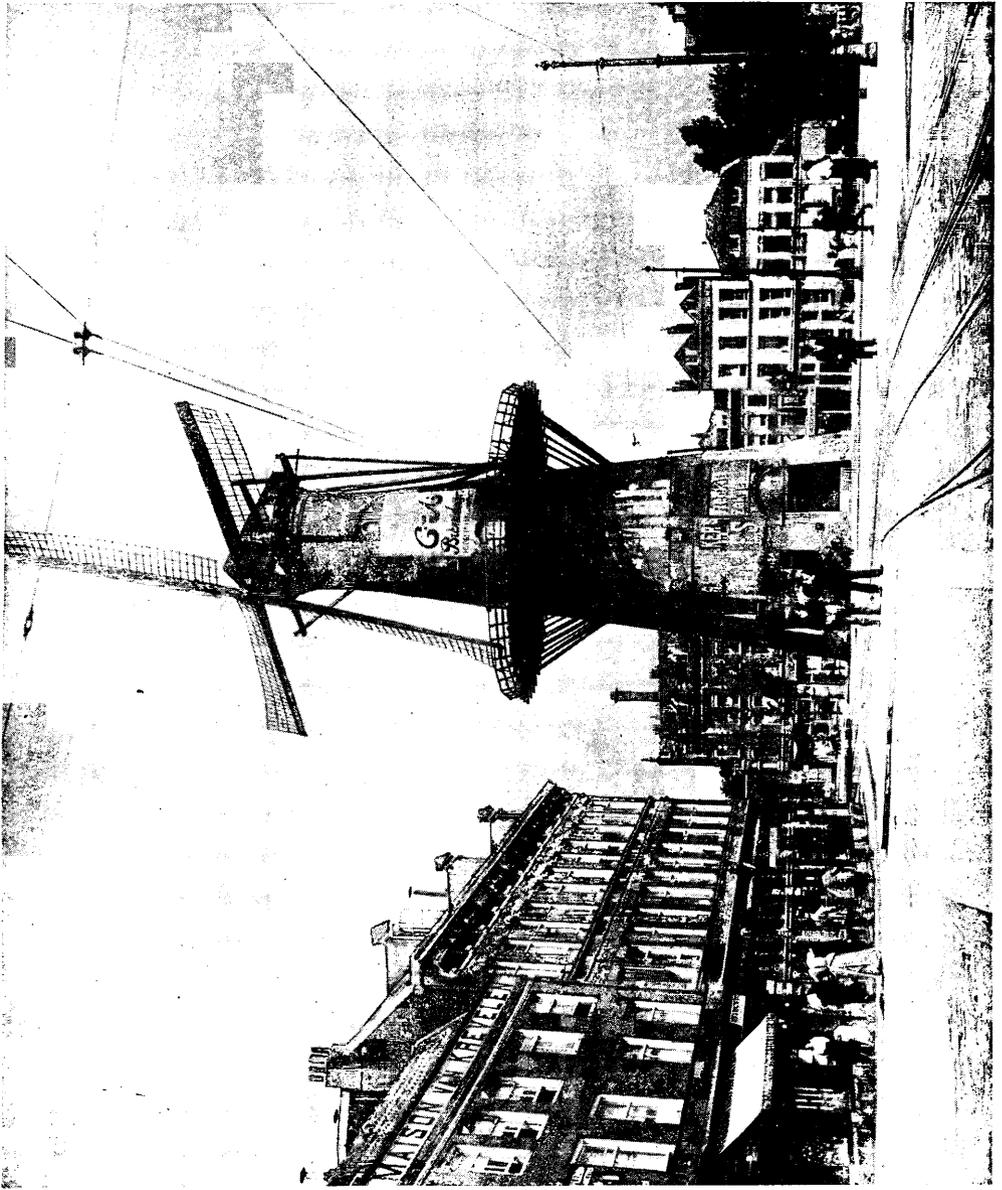
Leiden. Der stille Rhein, links die Stadtwage



Amsterdam. Die alte Kirche mit Anbauten



Gouda. Gouwe mit Fischmarkt und Turm der Großen Kirche



Rotterdam. Alte Mühle, Oostplatz



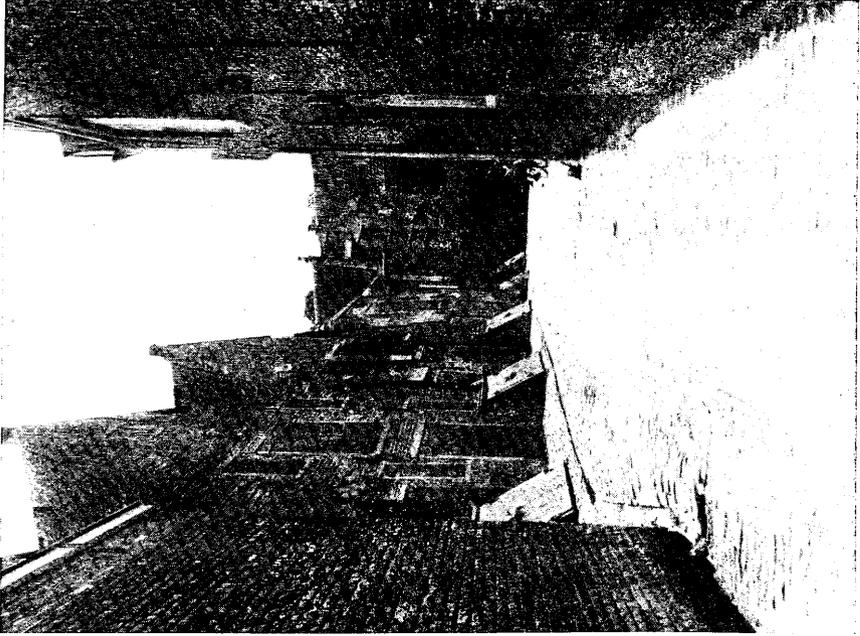
Rotterdam. Coolingsingel mit Neuem Rathaus



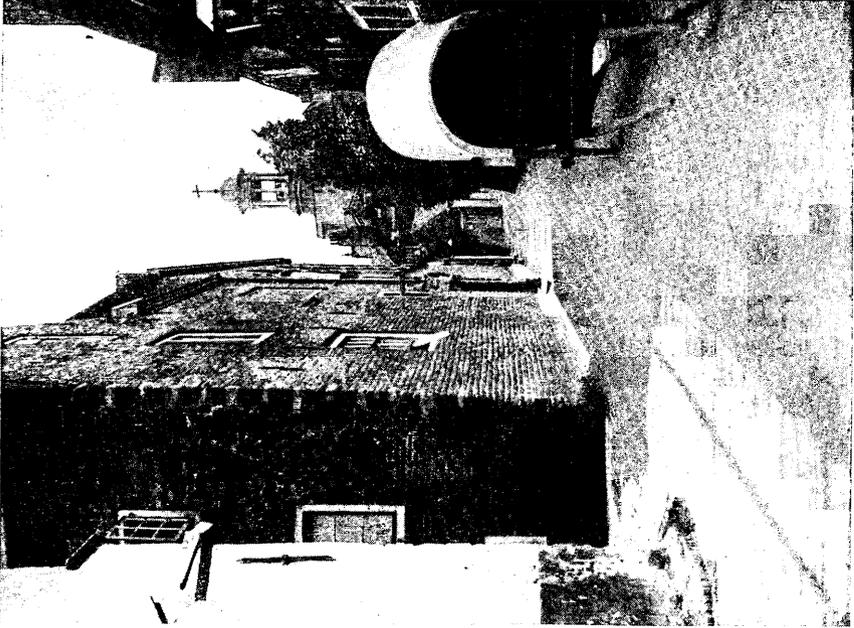
Groningen. Oosterstraße mit Martinikirche



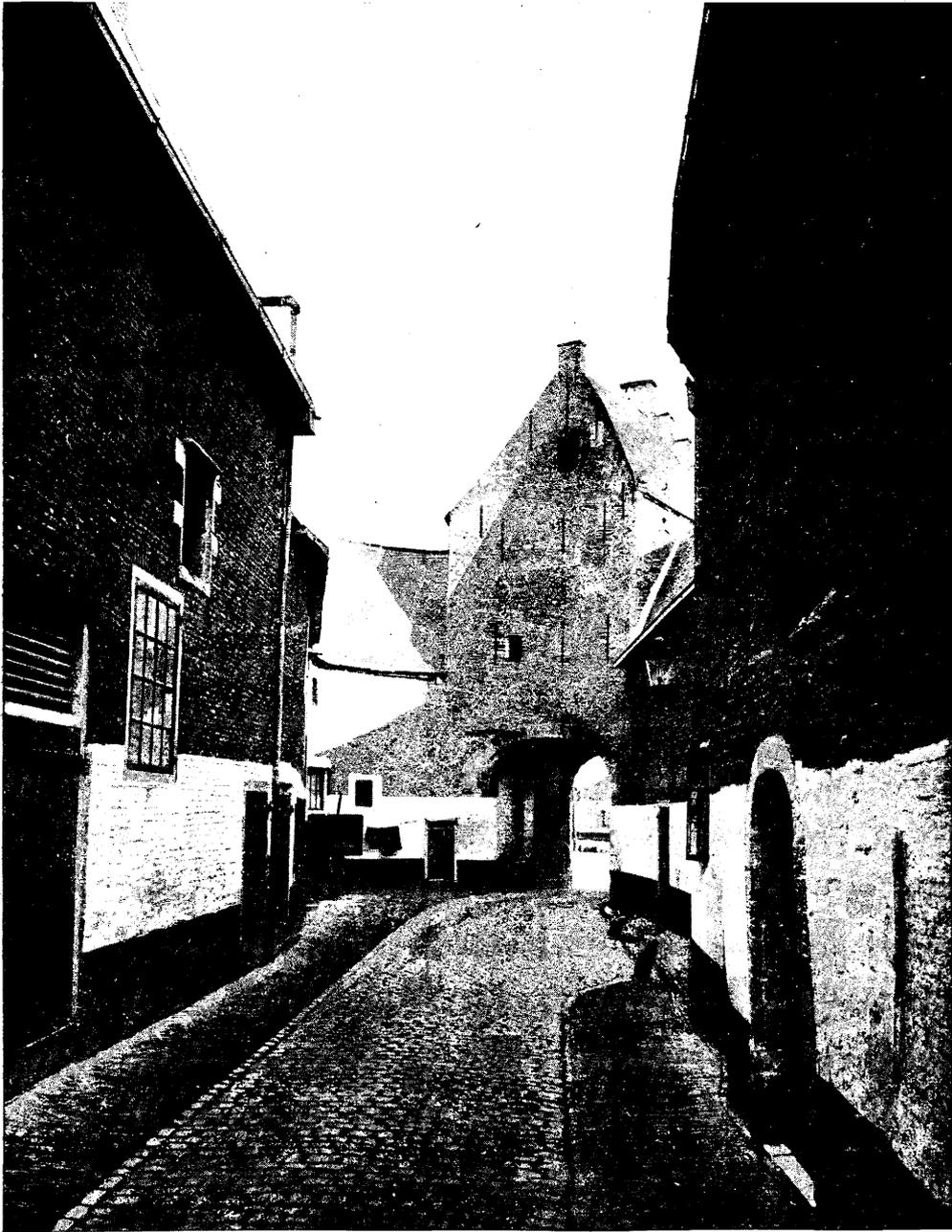
Groningen. Großer Markt mit Martinikirche und Rechthaus



Middelburg. Altes Gäßchen



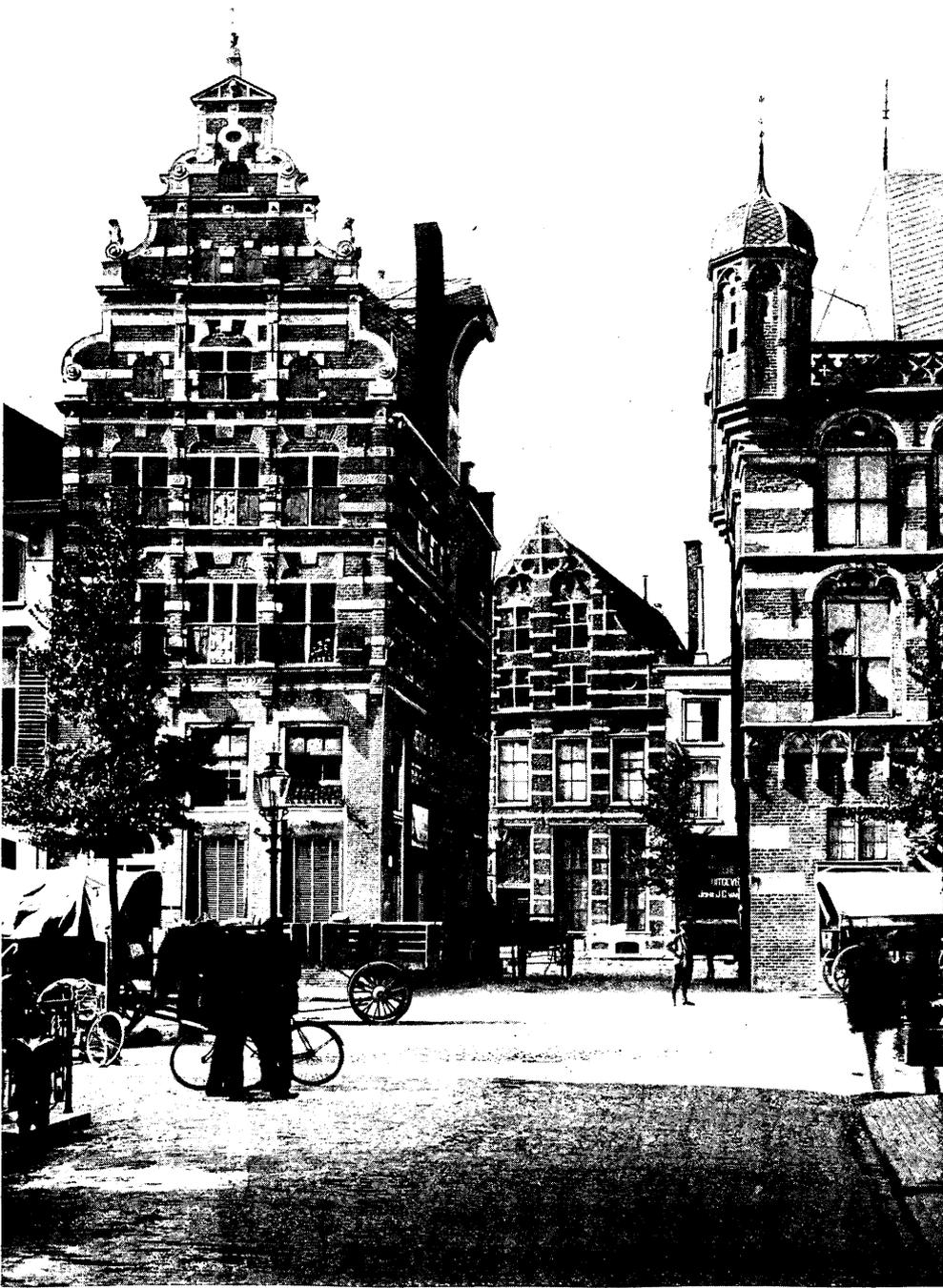
Middelburg. Straßenbild



Ziericksee. Nordhafentor, Innenseite



Kampen. Burgwalstraße, Speicherbau und Giebelhaus



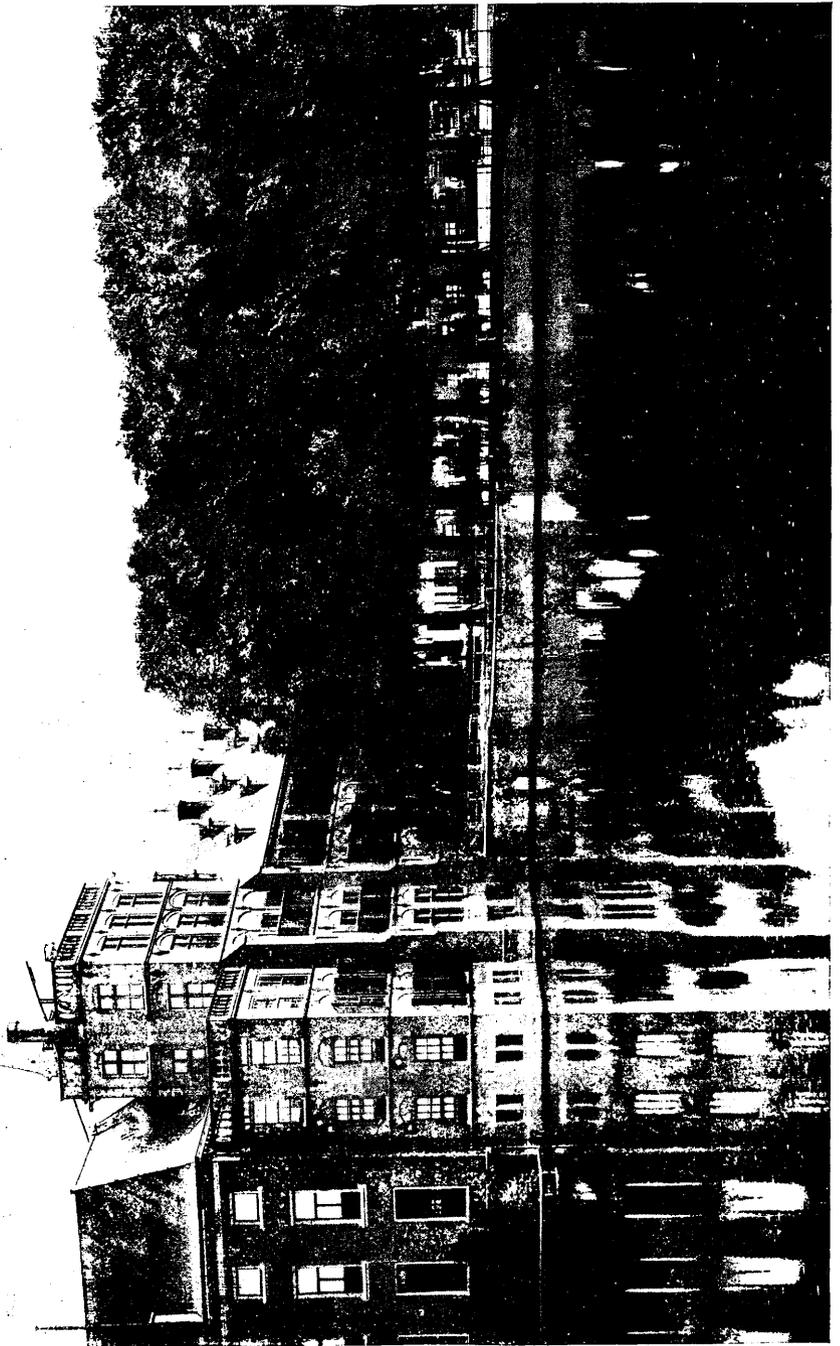
Deventer. Haus an der Brinck und Rückseite der Wage



Middelburg. Pakhuis-Wal



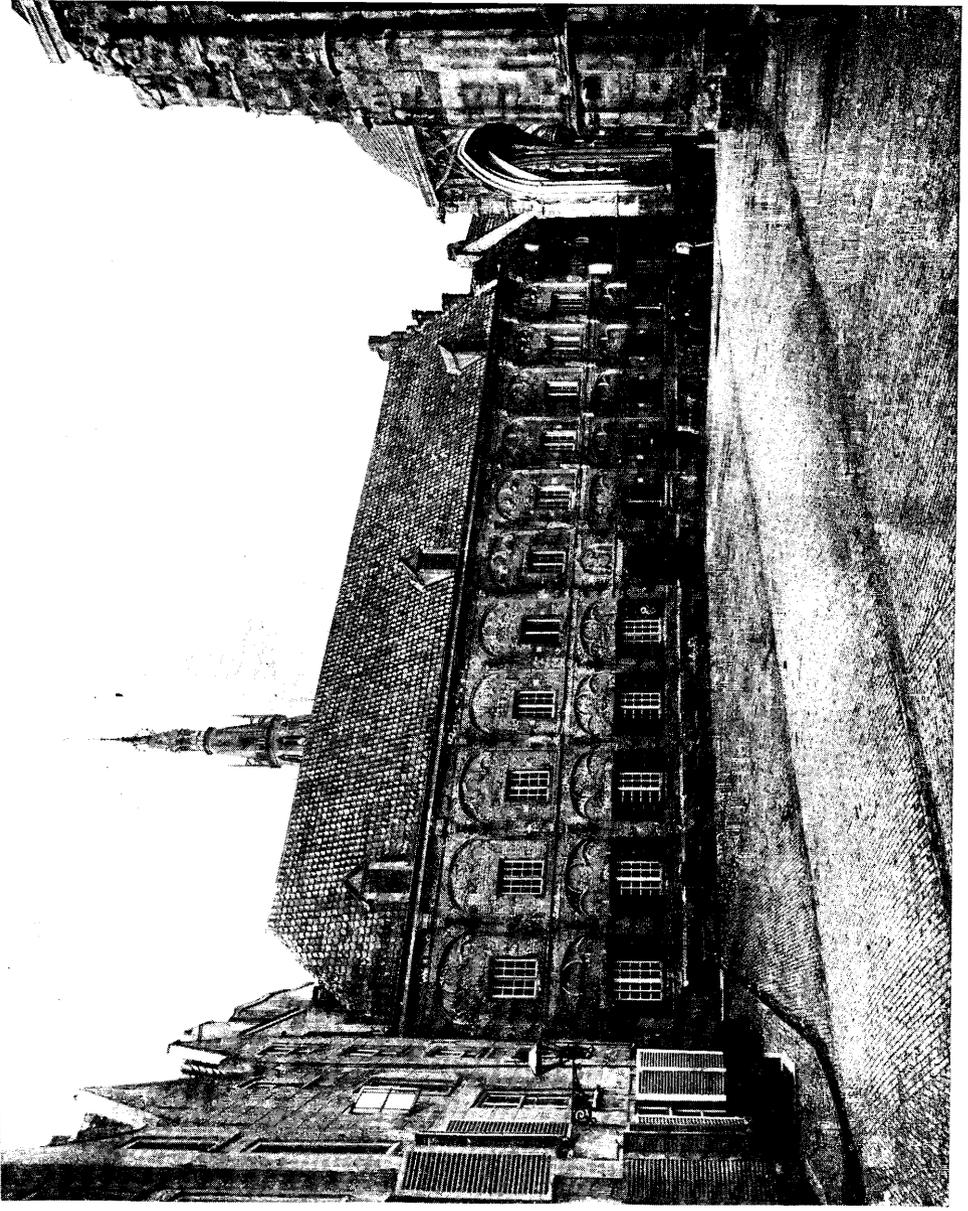
Dordrecht. Altes Gäßchen a. d. West



Haag. Binnenhof und Buitenhof vom Vijver aus



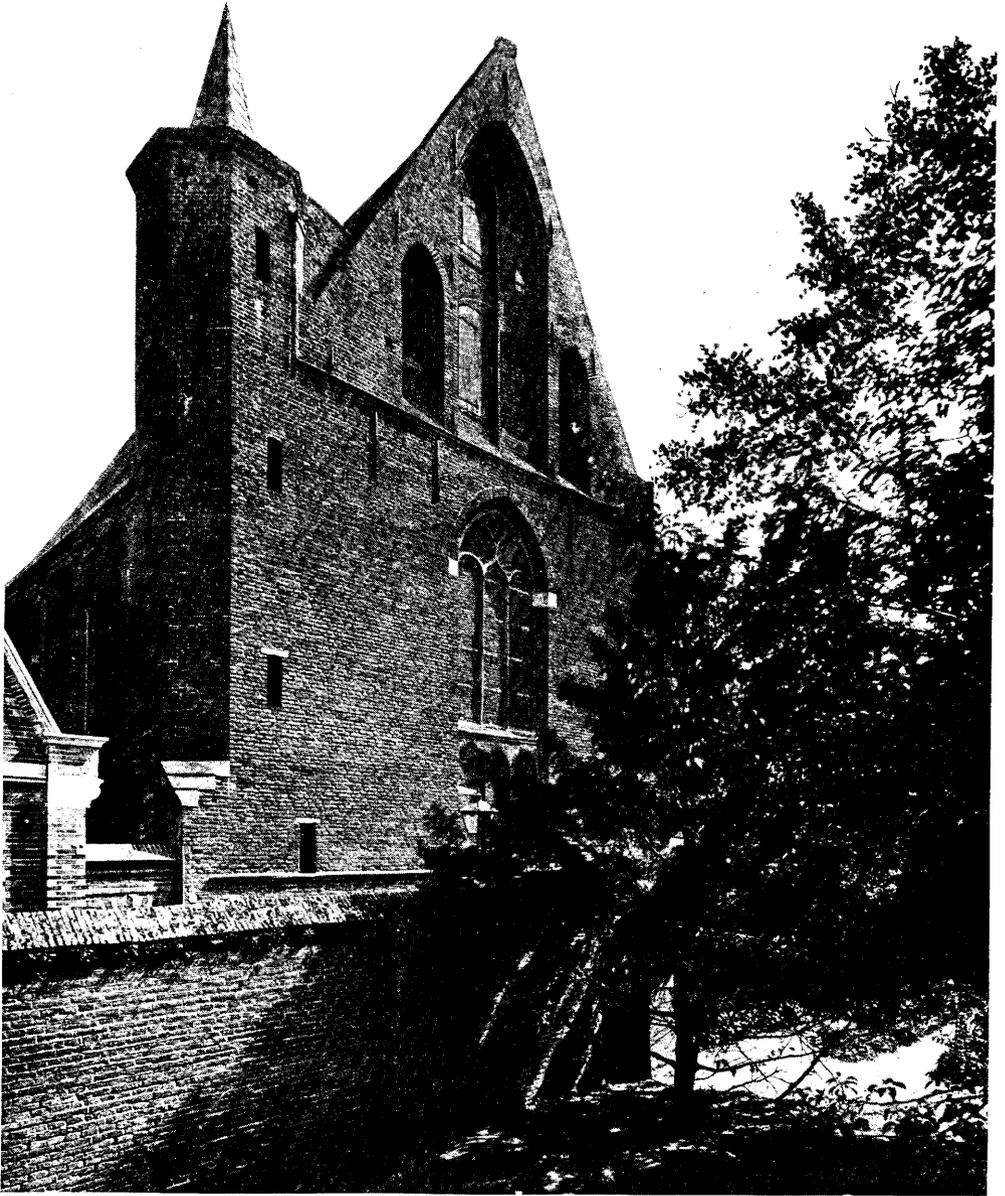
Haag. Binnenhof mit Vijver



Nijmegen. Lateinschule



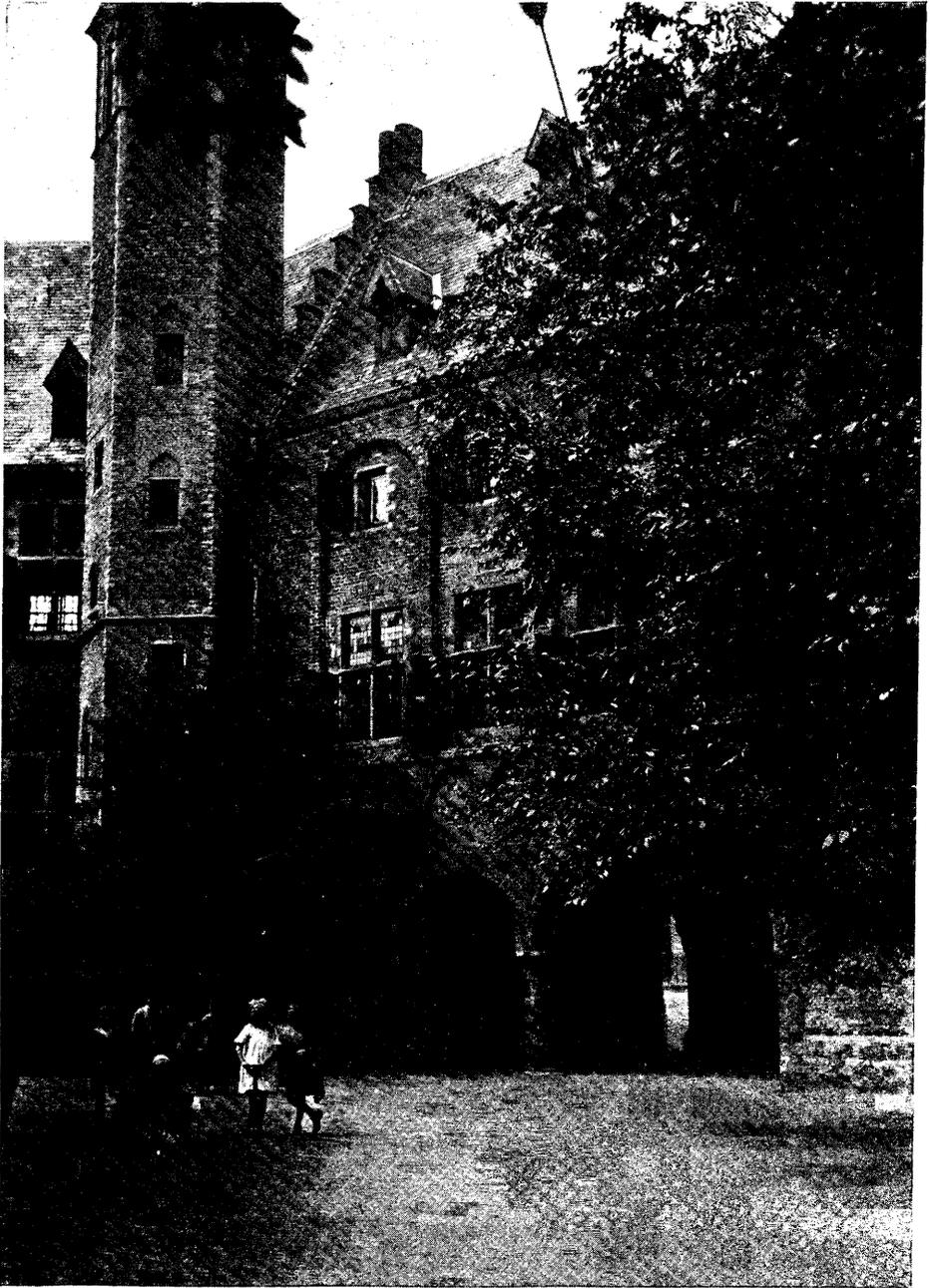
Nijmegen. St. Stephanskirche, Portalbau



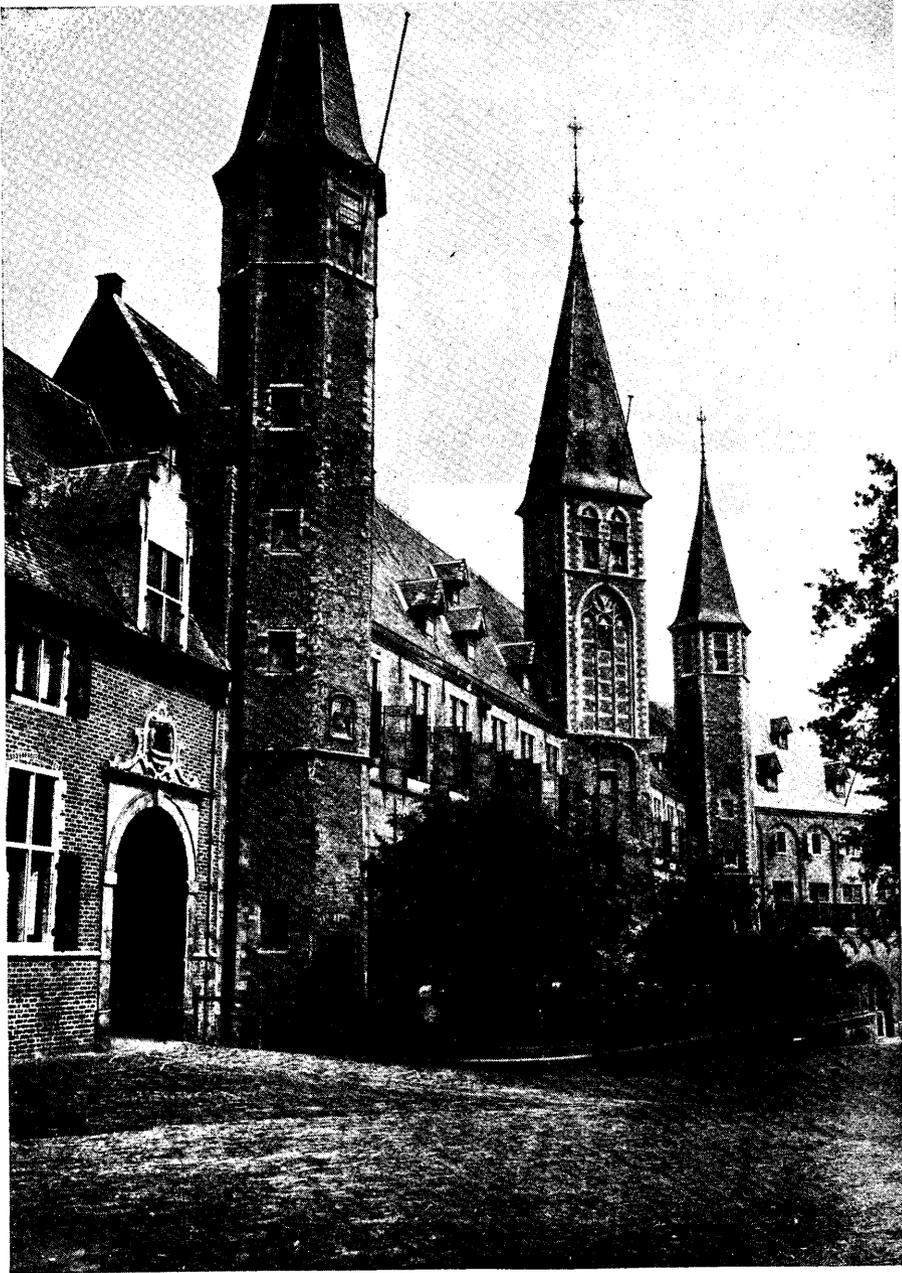
Zwolle. Waalsche Kirche



Deventer. Bergkirche St. Nikolas



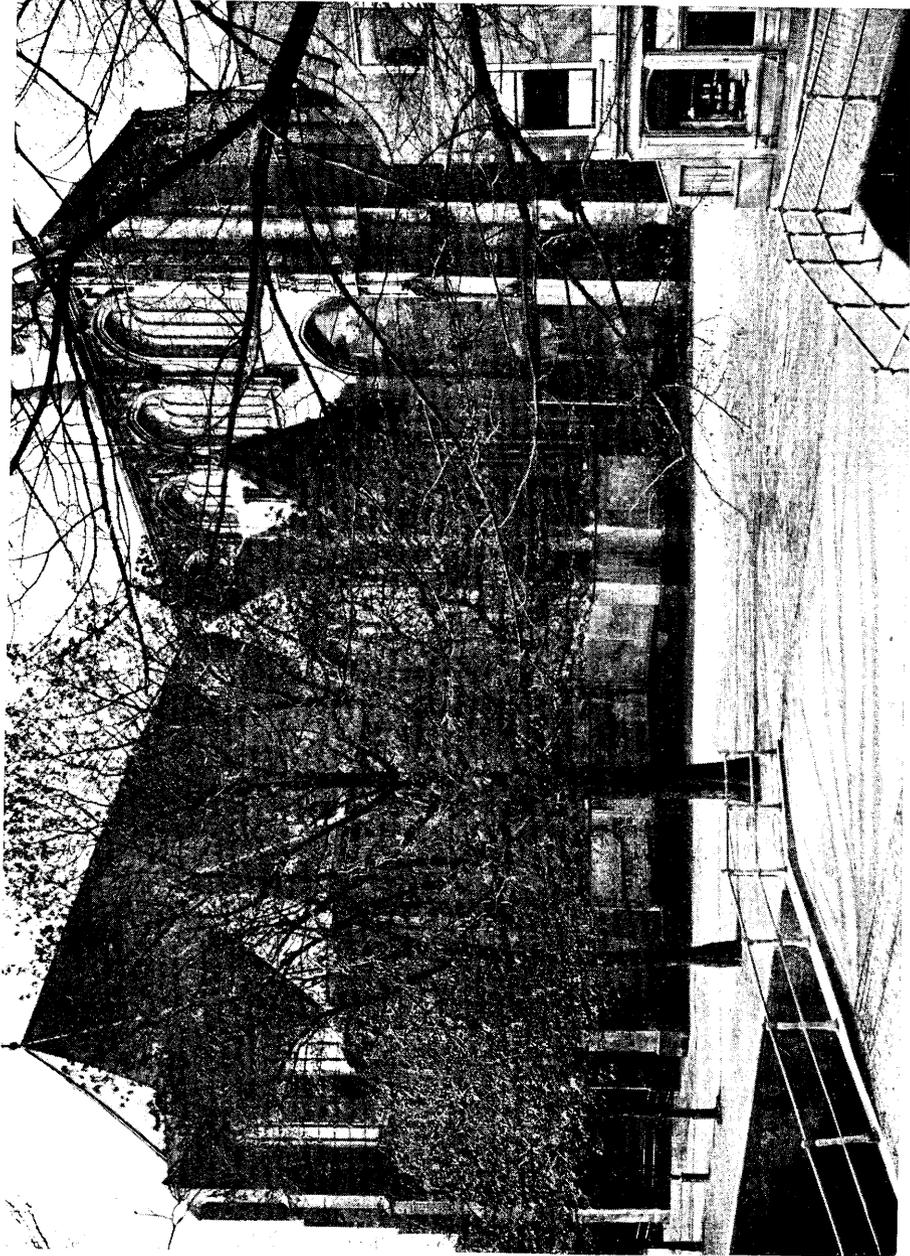
Middelburg. Abtei



Middelburg. Abtei



Oudewater. St. Michaelskerke



Delft. Die Alte Kirche, Blick auf Querhaus und Chor



Delft. Die Neue Kirche, Blick auf das Langhaus



Delft. Die Neue Kirche von Osten



Amsterdam. Alte Kirche



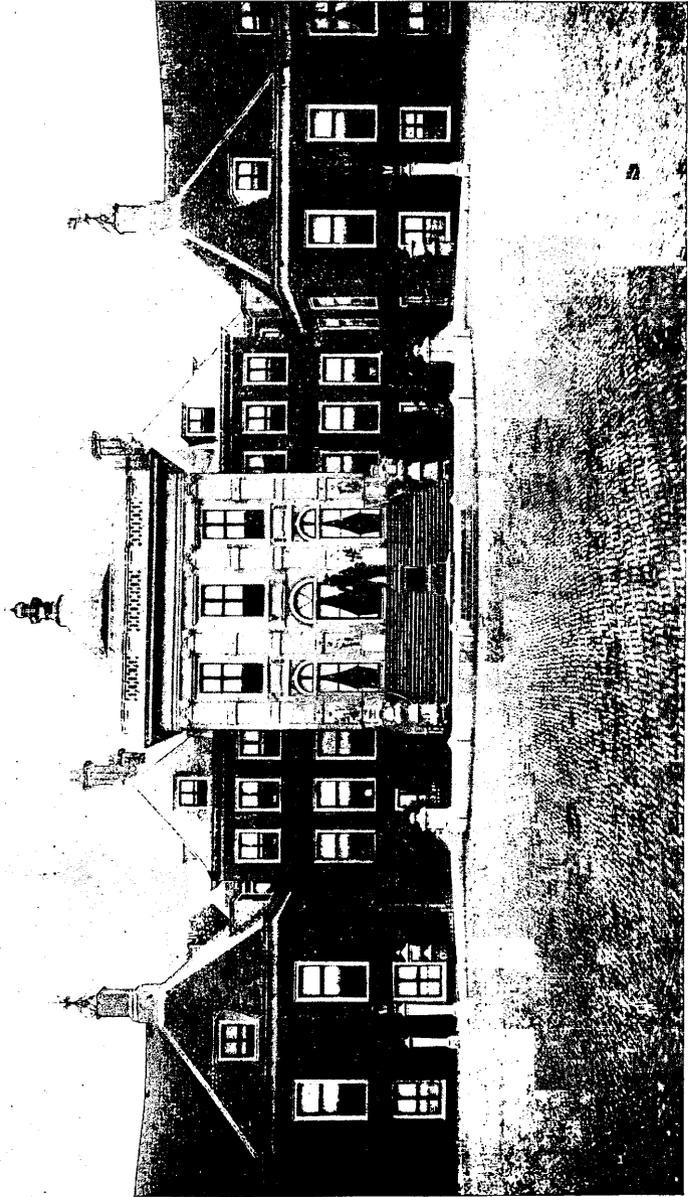
Groningen. Rechthaus, 1641—1876 Hauptwache  
Erbaut 1509, wiederhergestellt 1898—99



Kampen. Rathaus



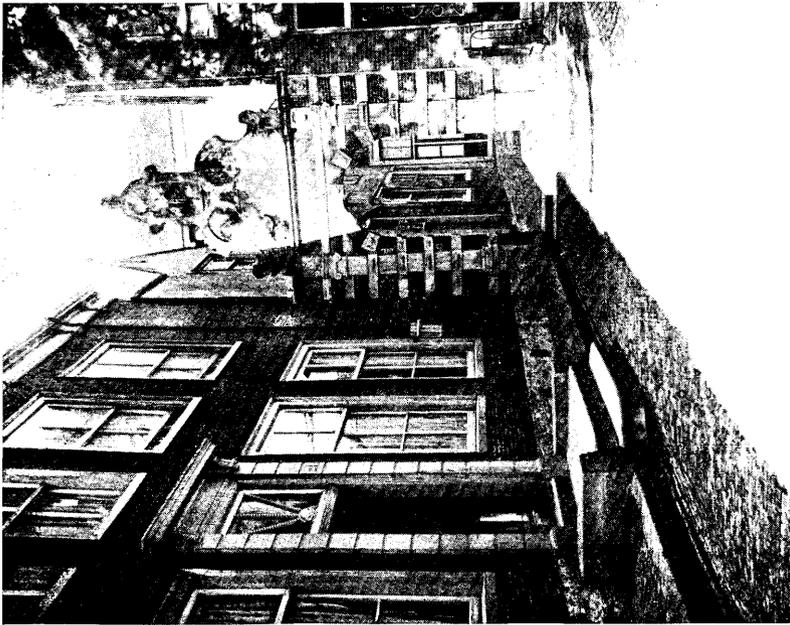
Alkmaar. Wage



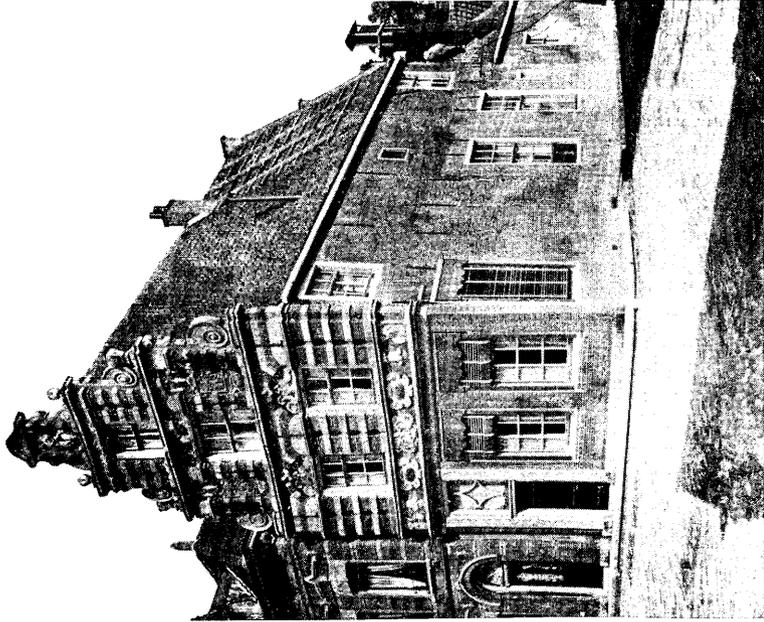
Haag. Haus im Busch



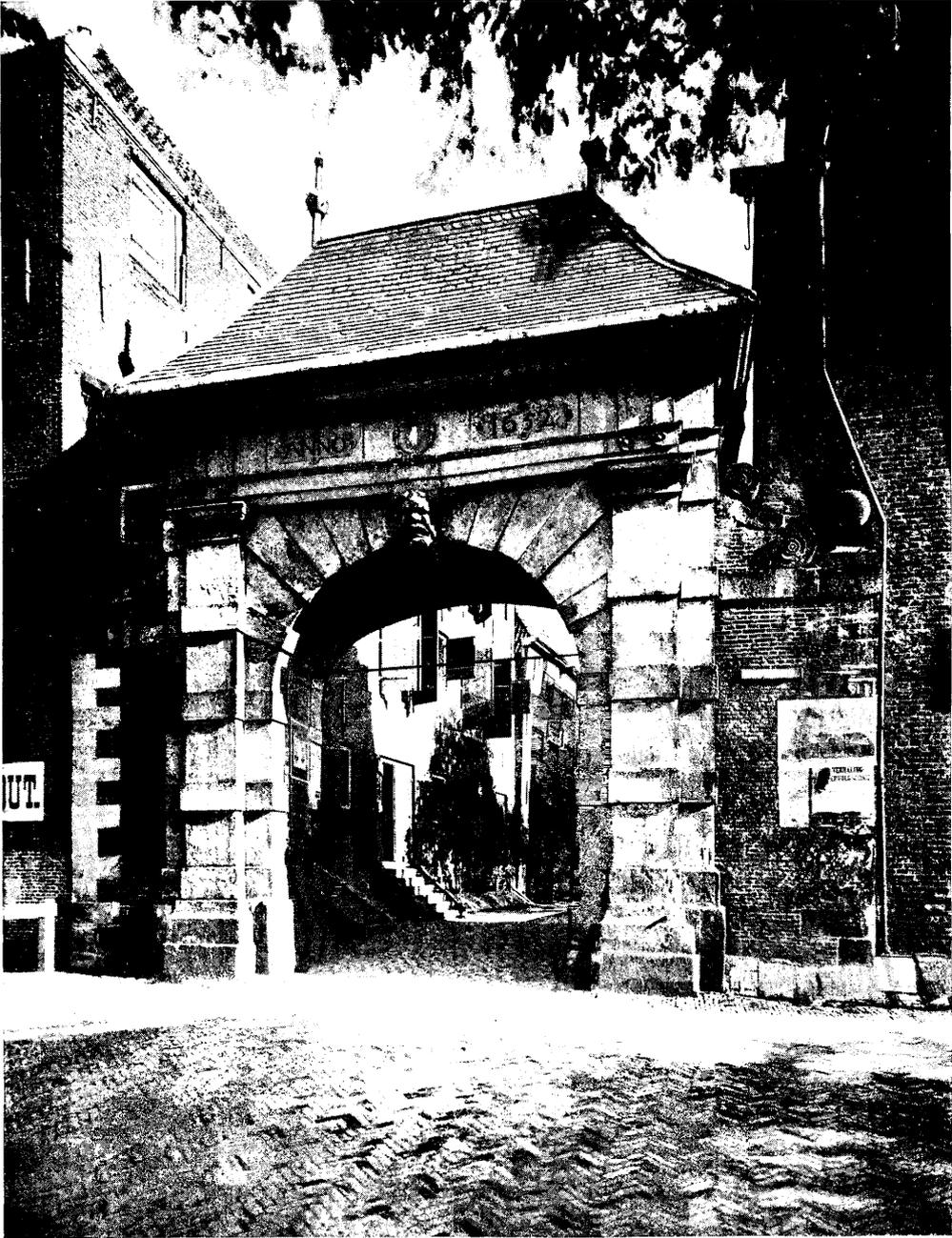
Leiden. Kirche



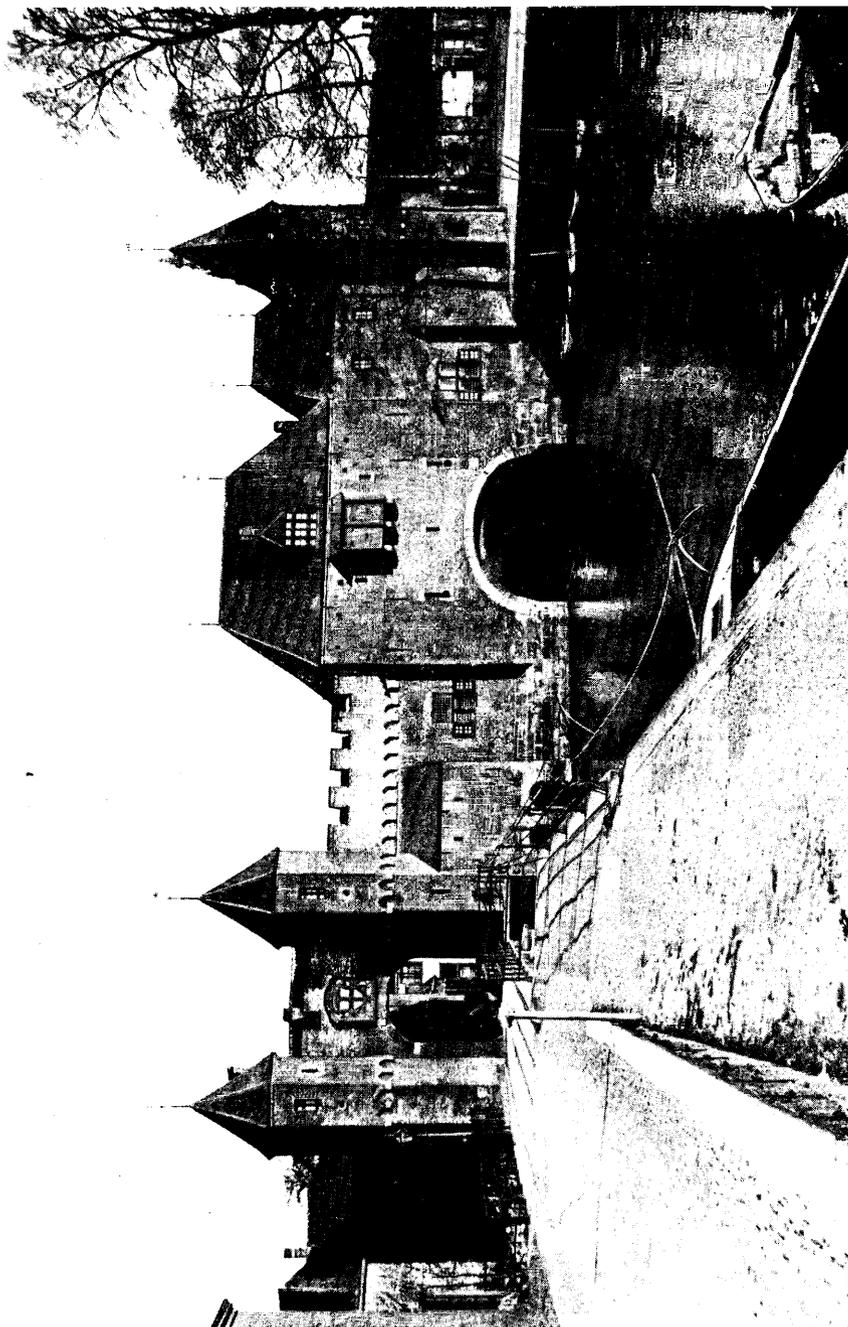
Horn. Tor der ehem. Admiralität 1607



Enkhuizen. Wohnhaus



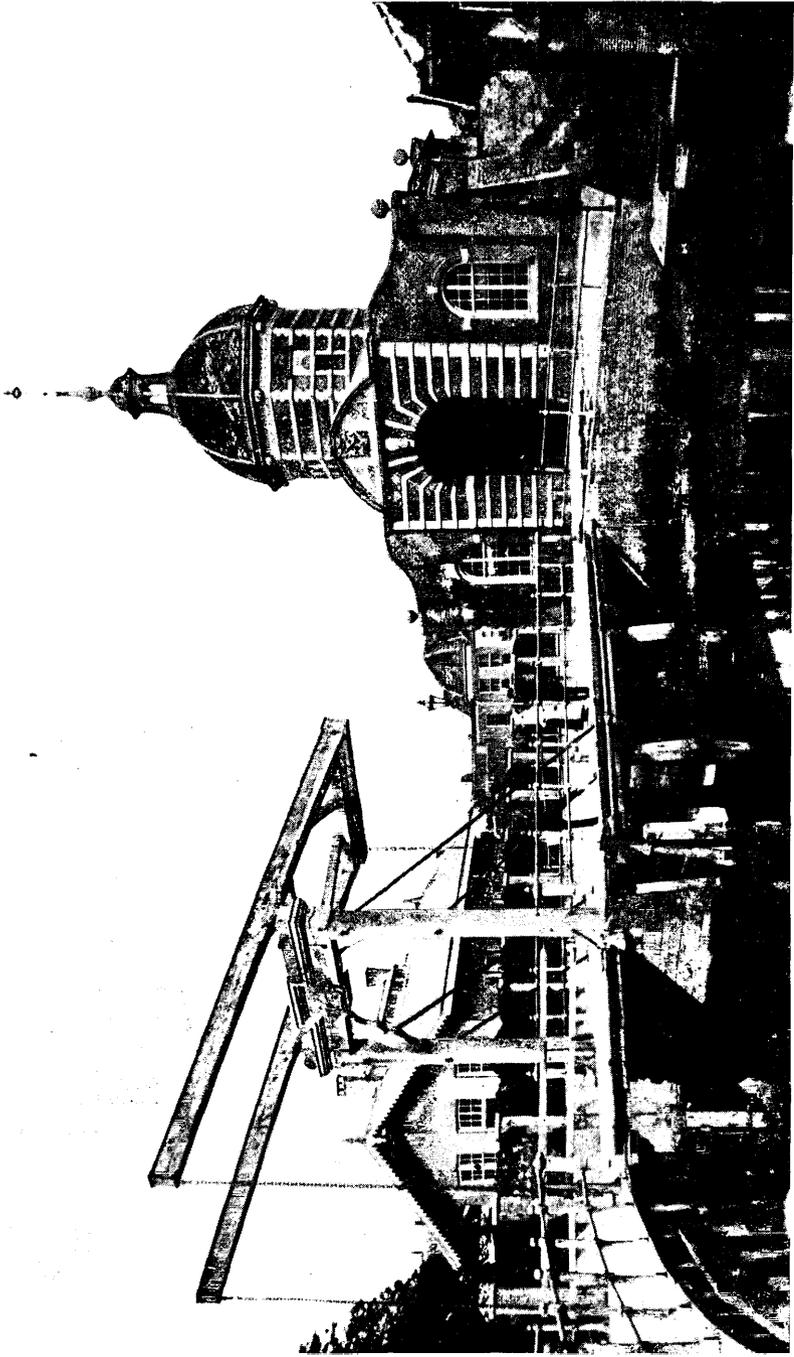
Dordrecht. Katharinentor, Flußseite



Amersfort. Koppelpoort, Wassertor, Außenseite



Amersfoort. Koppelpoort, Wassertor, Stadtseite



Leiden. Morschtoren (abgebrochen)



Dordrecht. Großes Haupttor 1618



Zieriksee. Südliches Hafentor, Stadtseite



Sneek. Wassertor 1613, Stadtseite



Bolsward. St. Jansstraße mit Martinikirche



Leeuwarden. Oldehove



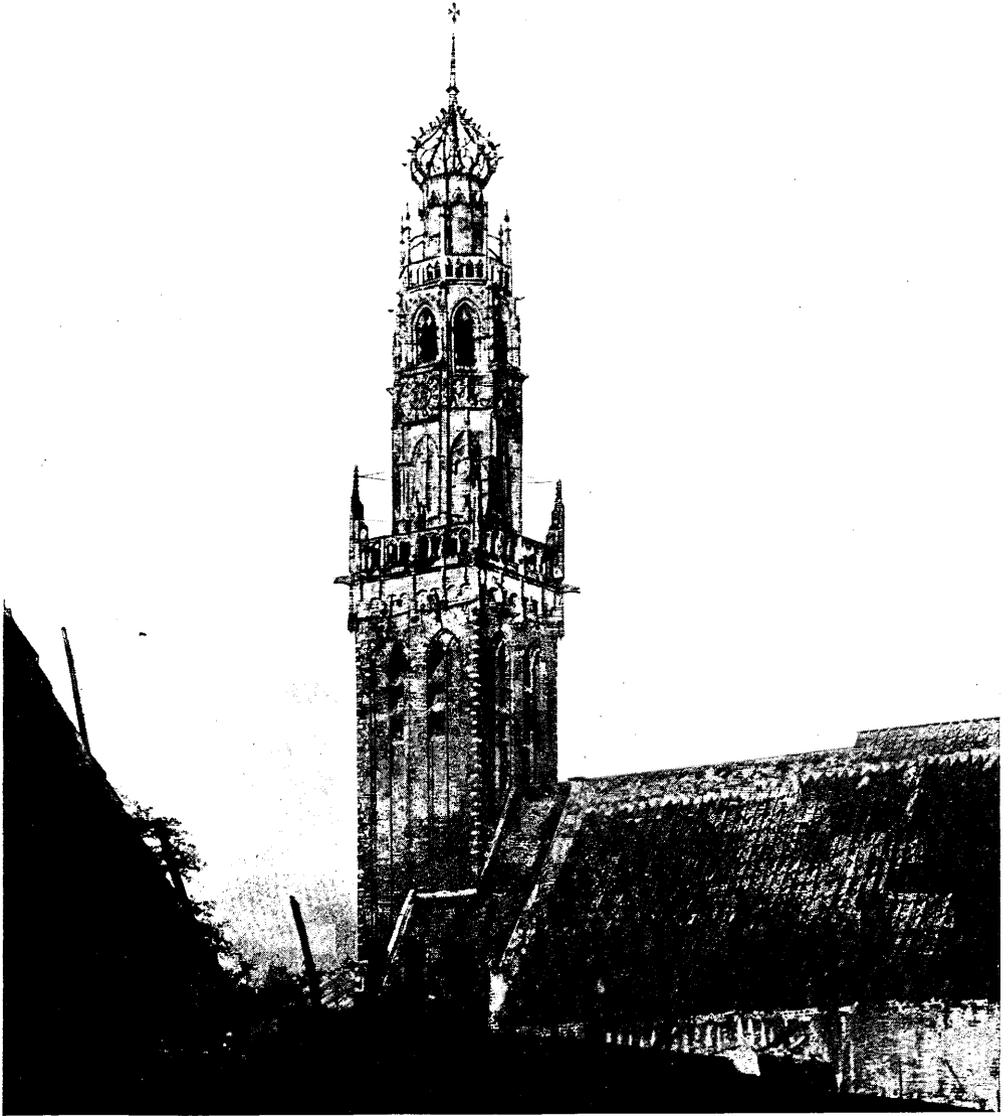
Leiden. Ludwigskirche



Haarlem. Baknessergracht



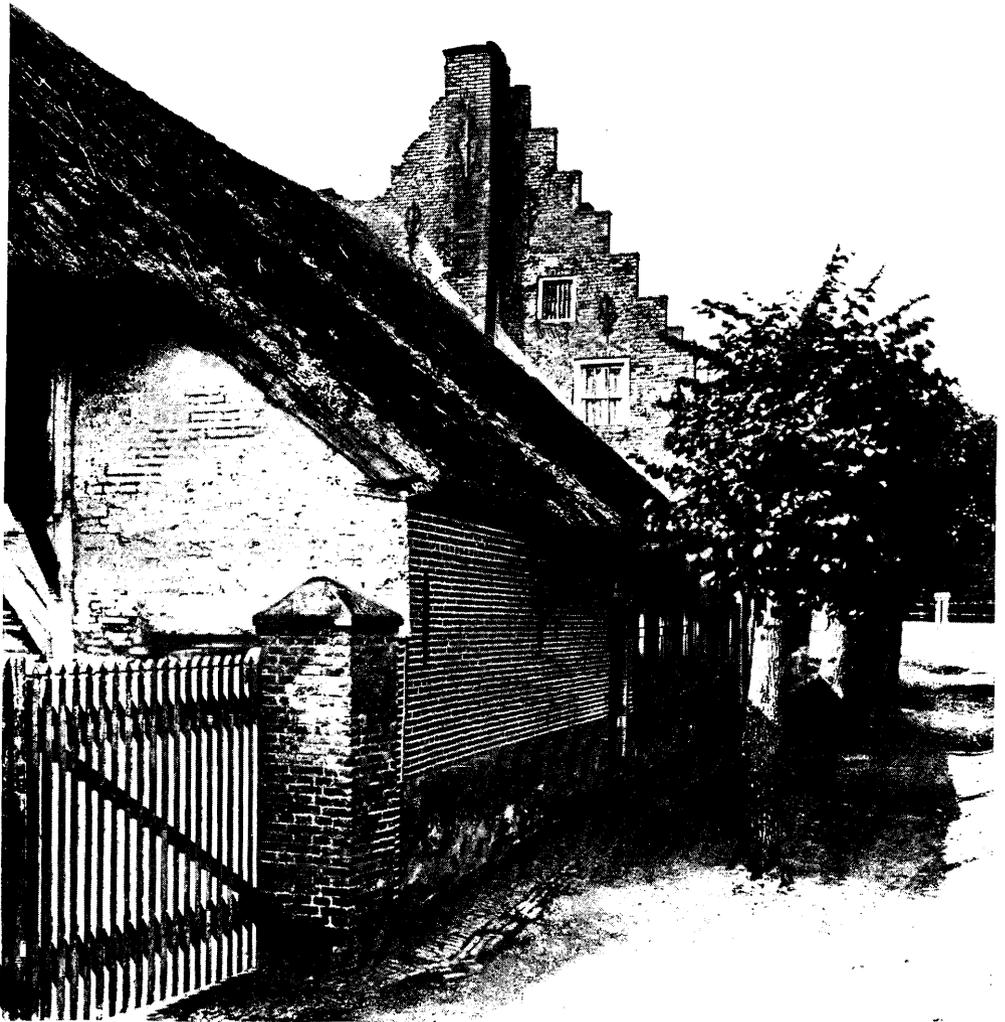
Edam. „Spielturm“ der Liebfrauenkirche



Haarlem. Turm der Bakenskerk



Amsterdam. Zuiderkerche, Turm. Arch. Hendrick de Keyzer



Driel (Gelderland). Vorstraße



Haarlem. Straße mit Reihenhäusern



Amersfort. Häuser am Havik mit Treppengiebel



Amsterdam. Bürgerhäuser, Kaisersgracht



Dordrecht. Hausportal



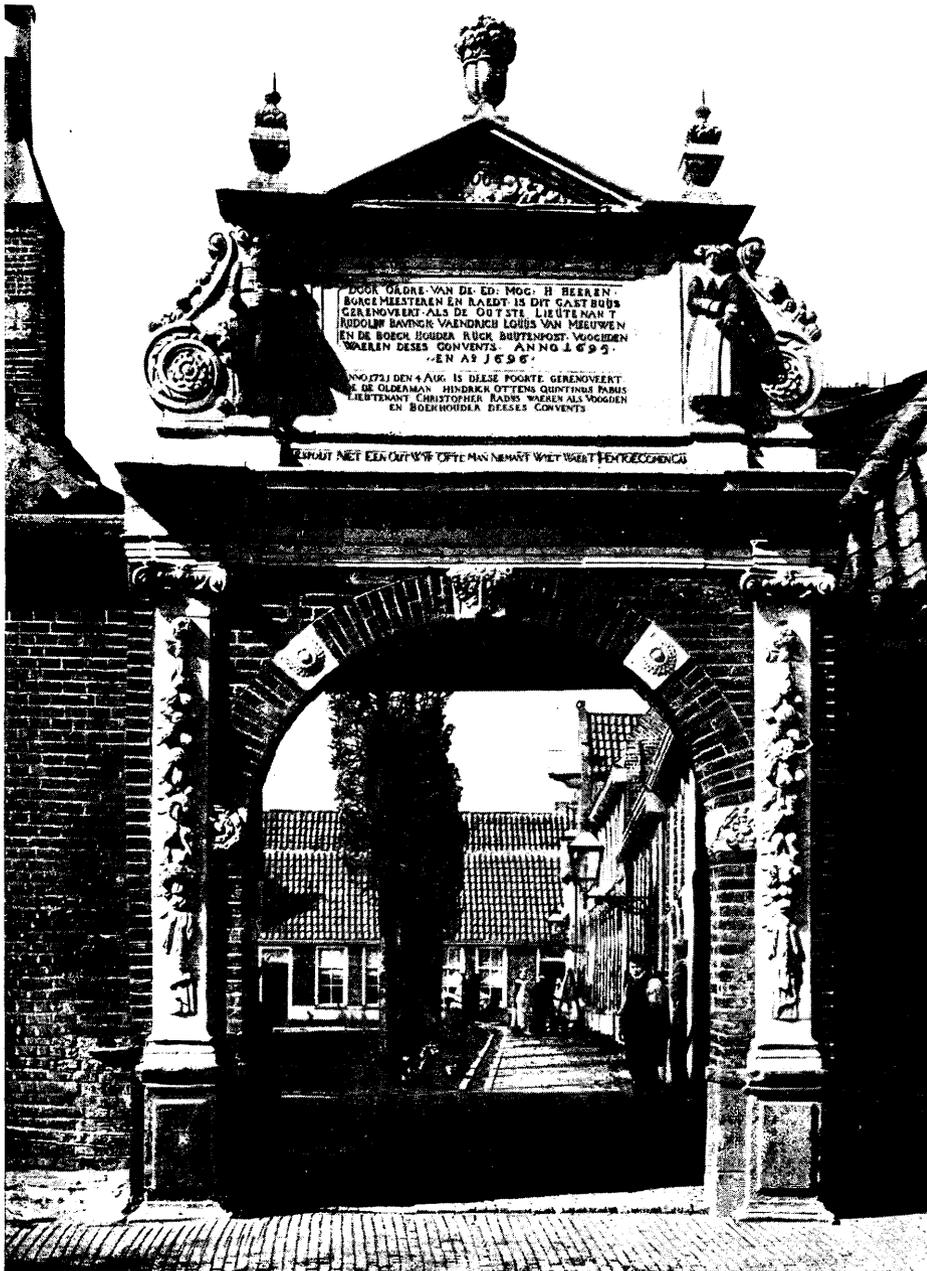
Groningen. Wohnhaus Fischmarkt



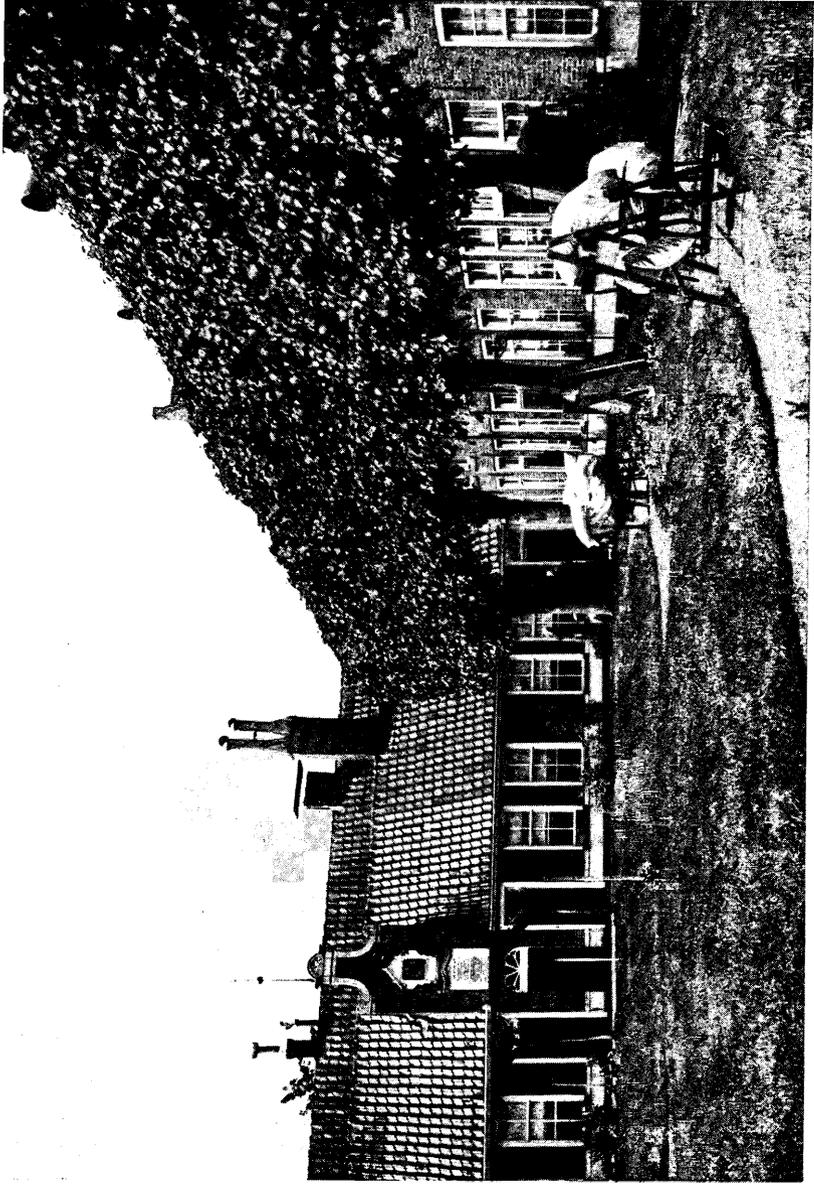
Leiden. Jan Pesijnshofe 1683 mit Peterskirche



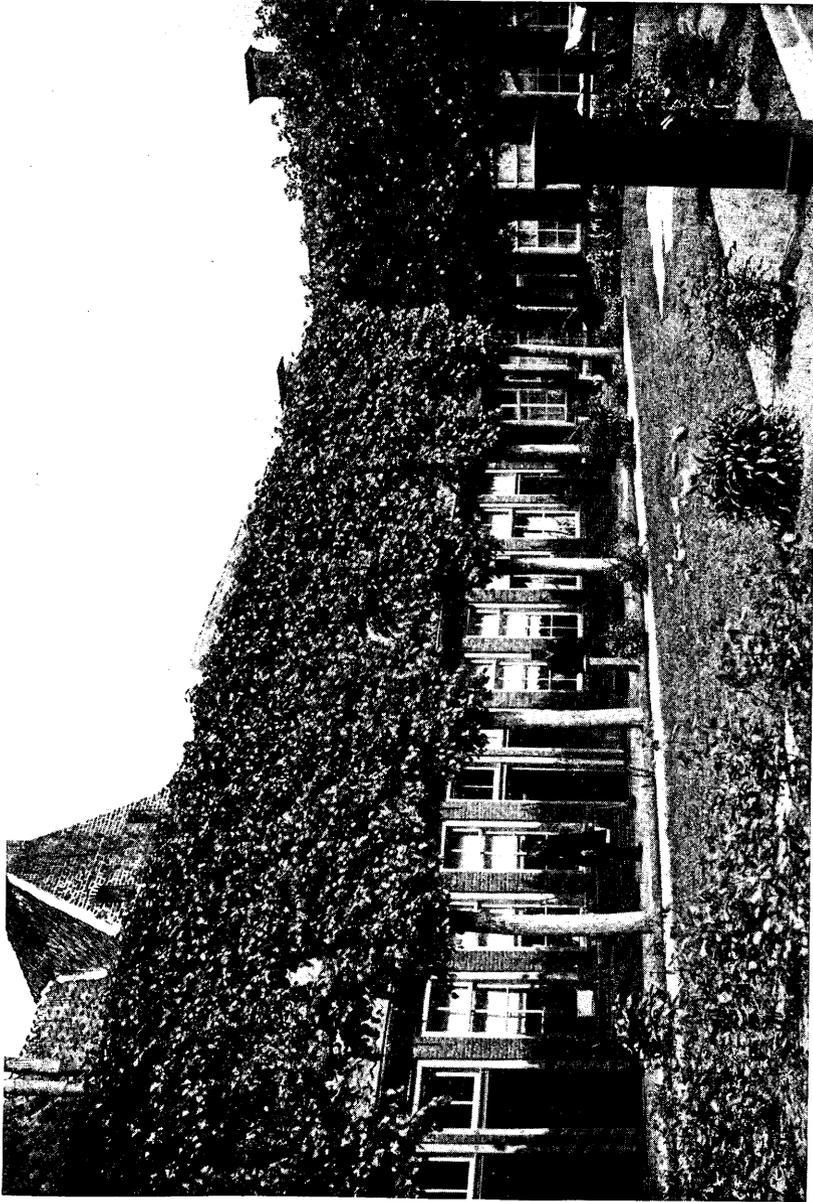
Groningen. Pepperspital



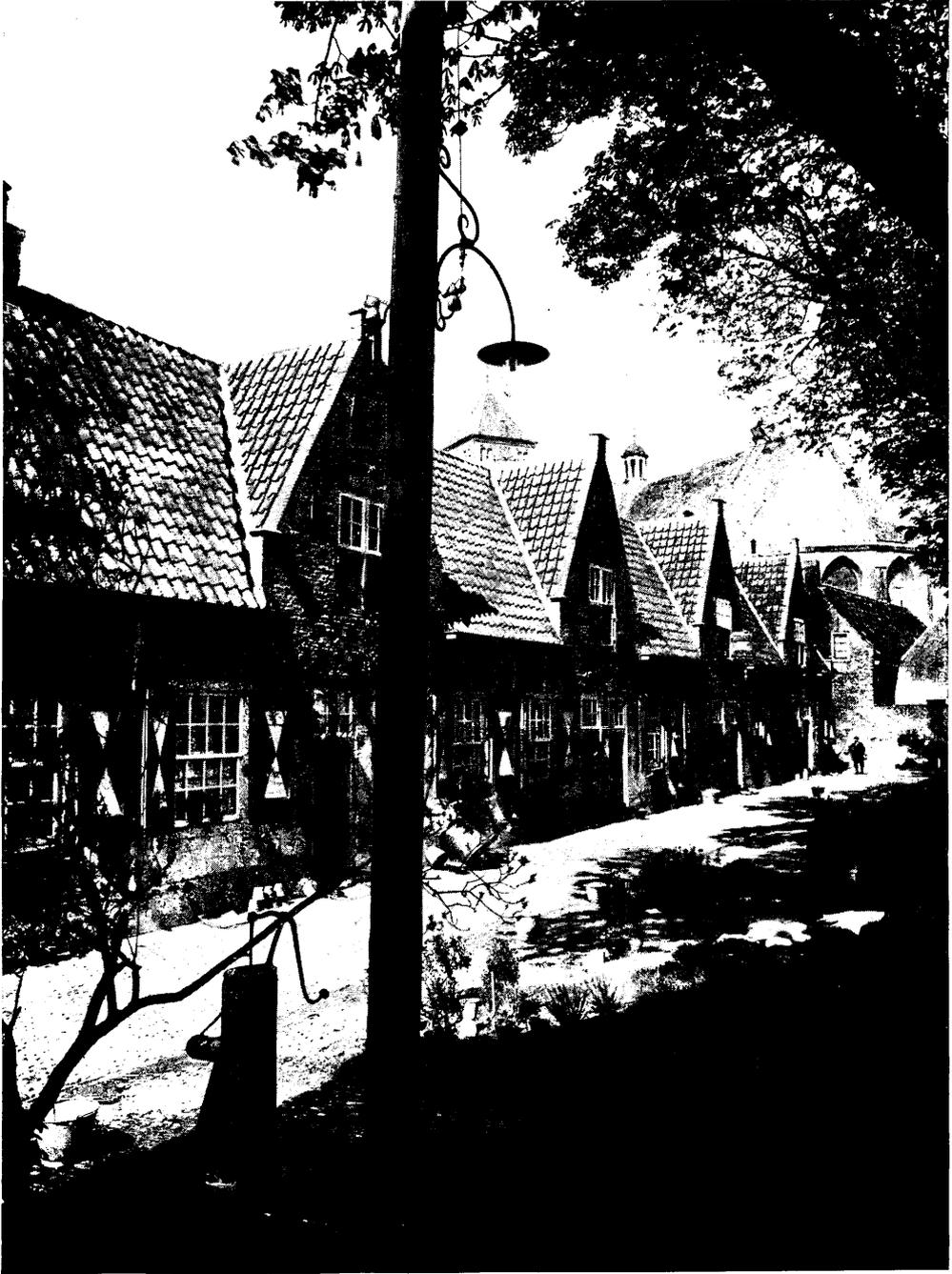
Groningen. St. Antonieghuis, Portal



Groningen. St. Antoniegasthuis



Groningen. St. Antoniegasthuis



Naaldwyk. Hofje

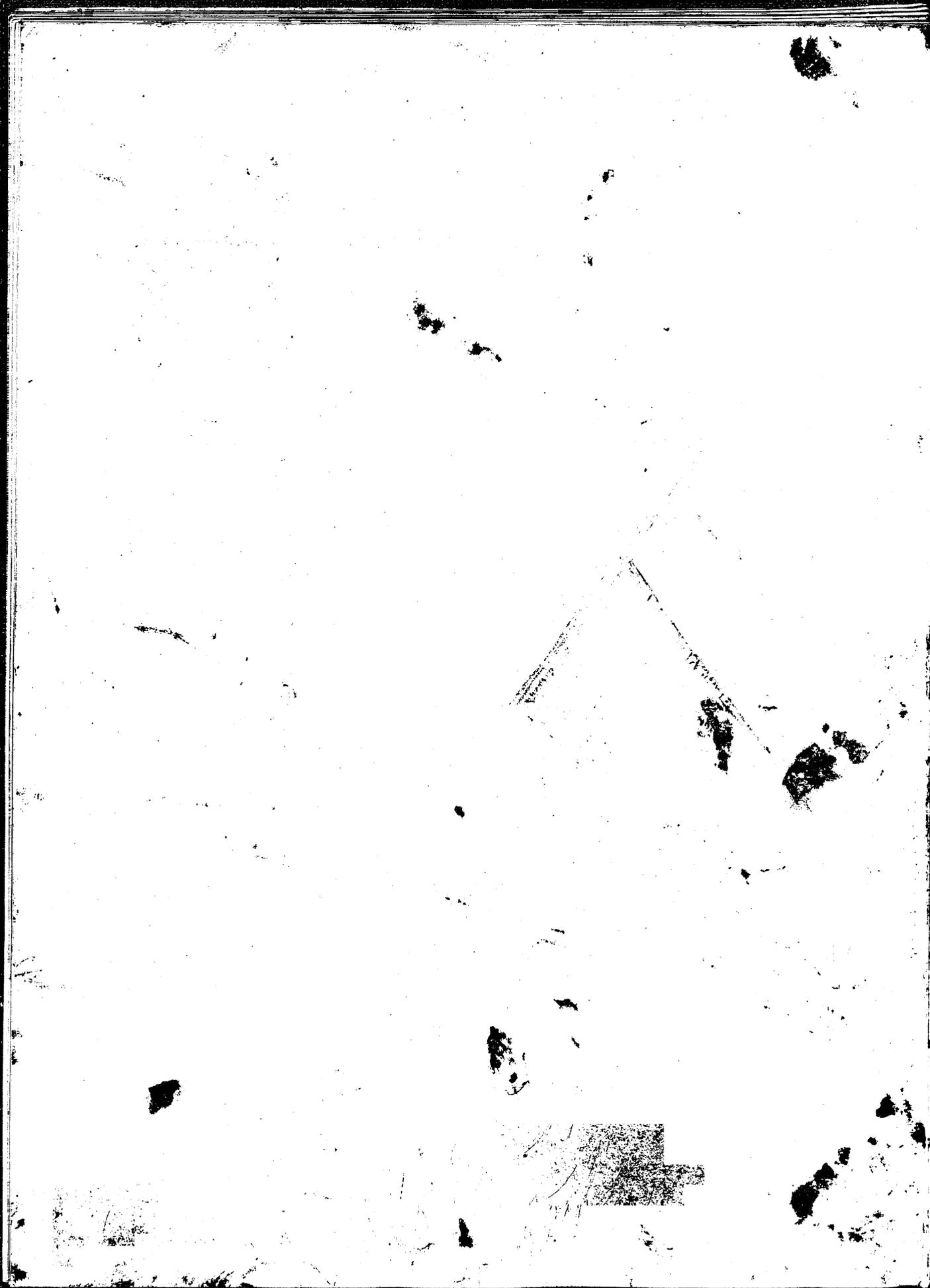


Haarlem. Proveniershaus mit Turm der Neuen Kirche

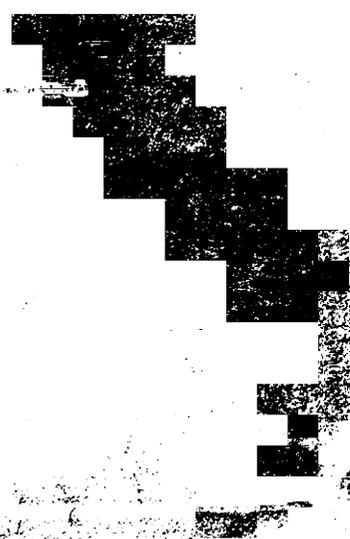


Hoorn. Häuser mit Zwischengärten





ROTANOX  
oczyszczanie  
styczeń 2008



**KD.179**  
**nr inw. 220**