

**Städtebau und Wohnarchitektur des 19. Jahrhunderts
in Gleiwitz (Gliwice)**

Inaugural – Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der

Philosophischen Fakultät
der
Rheinischen Friedrich – Wilhelms – Universität
zu Bonn

vorgelegt von

Jolanta Rusinowska –Trojca
aus
Zabrze, Polen

Bonn, 2005

Gedruckt mit Genehmigung der Philosophischen Fakultät der
Rheinischen Friedrich – Wilhelms – Universität Bonn

1. Berichterstatter: Professor Dr. Hiltrud Kier
 2. Berichterstatter: Professor Dr. Roland Kanz
- Tag der mündlichen Prüfung: 07.05.2004

Städtebau und Wohnarchitektur des 19. Jahrhunderts in Gleiwitz (Gliwice)

1	Einleitung und Quellenstand.....	3
2	Stadtgeschichte von der Gründung bis ins 19. Jahrhundert.....	10
3	Das Stadtbild vor der Industrialisierung.....	15
4	Gleiwitz im 19. Jahrhundert.....	19
4.1	Die Industrieanfänge im Gleiwitzer Raum und die Königliche Eisenhütte.....	19
4.2	Die Stadtgeschichte 1800-1850.....	23
4.3	Die Stadtgeschichte 1850-1910.....	26
5	Die städtebauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert.....	32
5.1	Die Stadtentwicklungsfaktoren um 1800 und Ilgners „Idealplan“.....	32
5.2	Die Stadtentwicklung bis 1876.....	35
5.3	Der Bebauungsplan von 1876/77.....	39
5.4	Die Stadterweiterungen bis 1910.....	47
5.5	Die öffentlichen Bauten.....	55
6.	Gleiwitzer Wohnarchitektur im 19. Jahrhundert.....	58
6.1	Die Bebauungsphasen und Bautypen.....	58
6.2	Die bedeutenden ausgewählten Straßenzüge.....	71
6.2.1	Die Vorstadtstraße – Klosterstraße (ul. Wieczorka).....	71
6.2.2	Die erste Stadtentwicklungsphase – - Teuchertstraße (ul. Zygmunta Starego).....	75
6.2.3	Der Bebauungsplan 1876/77 – Moltkestraße (al. Korfantego).....	80
6.2.4	Die Hauptstraße – Wilhelmstraße (ul. Zwycięstwa).....	84
6.3	Die Altstadt im 19. Jahrhundert.....	90
6.4	Die Arbeiterwohnungen.....	93
6.5	Die Typologie des Gleiwitzer Mietshauses.....	96
7	Gleiwitz von 1910 bis heute.....	101
7.1	Die Stadtgeschichte bis in die Gegenwart.....	101
7.2	Die Stadtentwicklung bis zum Zweiten Weltkrieg und nach 1945.....	104
7.3	Die Wohnarchitektur des 19. Jahrhunderts heute.....	109
8	Zusammenfassung.....	111
9	Literaturliste.....	118
10	Anhang.....	124
11	Abbildungen.....	138
12	Karten und Pläne.....	214

Diese Arbeit konnte ohne Hilfe vieler Personen und Institutionen nicht entstehen.

Ich bedanke mich für die freundliche Unterstützung bei meiner Recherche vor allem bei den Mitarbeitern des Stadtarchivs in Gleiwitz (Archiwum Państwowe, Oddział w Gliwicach) und beim Herrn Professor Franciszek Maurer.

Für das ausführliche Lektorat danke ich Frau Bettina Häfner, Herrn Dieter Klein, Frau Stefanie Odenthal und Frau Adelheid Teuber.

Für persönliche Unterstützung danke ich meinen Eltern, meinen Schwiegereltern und ganz besonders meinem Ehemann Bogdan Trojca.

Mein außerordentlicher Dank gilt meiner Doktormutter Frau Professorin Hiltrud Kier. Ohne ihre Unterstützung und Engagement wäre mein Promotionsstudium in Bonn nicht möglich.
Ihr widme ich diese Arbeit.

1 Einleitung und Quellenstand

Jahrhunderte lang war Schlesien der Zankapfel zwischen den wechselnden regierenden Mächten. Viele haben hier ihre Spuren hinterlassen: Deutschen, Polen, Österreicher, Juden, Tschechen. Der preußische König Friedrich der Große führte im 18. Jahrhundert drei schlesische Kriege gegen seine Erzrivalin Maria Theresia von Österreich um dieses Land. Nachdem Schlesien preußisch geworden war, entwickelte es sich zu einer blühenden Industrieregion. Die königliche Entscheidung über die Errichtung eines Industriezentrums in Oberschlesien übte einen immensen Einfluß auf die Entwicklung der bisher agrarisch geprägten Kulturlandschaft aus. Die im Überfluß vorhandenen Naturvorkommen erwiesen sich in Verbindung mit dem dort eingesetzten Ingenieurwissen als beste Voraussetzung für die Errichtung eines Stahlproduktionszentrums. Innerhalb kürzester Zeit vollzogen sich in Schlesien städtebauliche sowie soziale Änderungen von bisher beispiellosen Ausmaßen. Die Städte, die über Jahrhunderte ihre noch aus dem Mittelalter stammenden Strukturen beibehalten hatten, erlebten mit dem Zuzug neuer Bevölkerungsmassen und dem Zustrom von Investitionsgeldern einem immensen wirtschaftlichen Aufstieg. Schlesien behielt jedoch stets seine politische Bedeutung als eines der am meisten umstrittenen Grenzgebiete Europas und wurde somit zum Verhandlungsgegenstand zwischen den Weltmächten weit über das 19. Jahrhundert hinaus.

Gleitwitz (Gliwice) ist eine der oberschlesischen Städte, die in besonderem Maße von den politischen und wirtschaftlichen Umwandlungen des 19. Jahrhunderts betroffen war. Aufgrund ihrer Lage an der östlichen Grenze des preußischen Königreiches wurde die Stadt als Garnisonsstandort ausgewählt. Vor allem jedoch wirkte sich die 1793 hier gegründete Königliche Eisenhütte auf die Stadtentwicklung aus. Die Gründung der Eisenhütte stand am Anfang einer kontinuierlichen Industrieentwicklung, die das ganze 19. Jahrhundert hindurch im Gleiwitzer Raum andauerte. In Folge der Industrialisierung nahm die Einwohnerzahl zu und Stadterweiterungen waren unvermeidlich. Die Stadtplanung der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bildete die Grundlage für die spätere Entwicklung. Seine Blütezeit erlebte Gleitwitz am Anfang des 20. Jahrhunderts, als sich die längst gefestigte Position der Industriekonzerne in den Verwaltungsbauten manifestierte. Auch die Gleiwitzer Mietshäuser hielten dabei damals wie heute dem Vergleich mit ihren großstädtischen Vorbildern stand.

Nachdem der industrielle Fortschritt des 19. Jahrhunderts schon längst der Vergangenheit angehört, kämpfen gegenwärtig die wenigen Relikte der Schwerindustrie ums Überleben. Erhalten geblieben ist ein historisches Erbe, das sich in den im 19. Jahrhundert geschaffenen urbanen Strukturen, den Straßenzügen aus der Zeit der „großen Umwandlungen“ und schließlich in den Wohnbauten selbst manifestiert. Das Festhalten des gegenwärtigen Zustandes erscheint, wenn es sich dabei auch lediglich um eine Momentaufnahme handelt, die in Anlehnung an die wenigen überlieferten Quellen erfolgte, durchaus sinnvoll. Eine Bestandsaufnahme der Gleiwitzer Wohnbauten existiert zur Zeit nur in Ansätzen und eine wissenschaftliche Bewertung der Gebäude fand noch nicht statt. Da der Wert dieser Bauten als Kulturgut aus den genannten Gründen unerkant blieb, ist die Erhaltung der Bausubstanz in ihrem gegenwärtigen Zustand gefährdet. Die vorliegende Arbeit soll dazu beitragen, anhand einer Baubeschreibung und Anführung wesentlicher Merkmale der städtebaulichen Strukturen eine Grundlage für künftige Handlungsoptionen zu schaffen sowie ein Einblick in diese bedeutende Entwicklungsphase von Gleitwitz zu ermöglichen.

Die im 19. Jahrhundert erstellten Bebauungspläne dienten in erster Linie der Unterbringung der wachsenden Bevölkerung, die als einfache Arbeitskräfte, Soldaten, Beamte oder Geschäftsleute nach Gleiwitz kamen. Ihre besondere Stellung in der Region erlangte die Stadt nicht nur durch die Ansiedlung der Eisenindustrie, sondern auch als Garnisonsstadt und als Sitz des Schwurgerichts. Während sich der Eisenhüttenbezirk zunächst getrennt vom Stadtkern entwickelte, wirkte sich die Errichtung der öffentlichen Bauten unmittelbar in der Altstadt Nähe entscheidend auf das Stadtgefüge aus. Doch Vorrang hatten die Wohnbauten, die in der Mehrzahl das städtische Erscheinungsbild prägten. Denn die Wohnungsnot war es in erster Linie, die neben der Verbesserung der sanitären Bedingungen der Schaffung der Gleiwitzer Bebauungspläne zugrunde lag.

Die Wohnbauten selbst spiegeln, damals wie heute und wie keine andere Bauform, die sozioökonomischen Bedingungen ihrer Zeit wider. Obwohl die Wohnbauten zu jeder Zeit den Großteil der städtischen Bebauung ausmachten, gewannen sie erst im 19. Jahrhundert, besonders in der Relation zu anderen architektonischen Typen, an Bedeutung. Der gesellschaftliche Aufstieg des Bürgertums trug wesentlich dazu bei, daß das Wohnen neu definiert wurde. Neben den bisher bekannten, freistehenden Wohnbautypen, wie Landhäuser und Stadtvillen, avancierte das Mietshaus seit dem 18. Jahrhundert zum vorherrschenden städtischen Typ. Die Mietshäuser stellen mit ihrem Formenreichtum eine einzigartige Quelle dar und spielen auch bei der Analyse der Stadtplanung eine besondere Rolle. Mangels schriftlicher und ikonographischer Materialien, die die Wiedergabe der städtebaulichen Planungsvorgänge hätten erleichtern können, ermöglichen dies hauptsächlich die erhaltenen Wohnbauten selbst.

Die Betrachtung des Städtebaus und der Architektur des 19. Jahrhunderts ist untrennbar mit der späteren Bewertung bzw. zeitweise abwertenden Einschätzung dieser Epoche verbunden. Denn wie keine andere bisherige Stilform wurde der Historismus von den nachkommenden Generationen negativ belegt und verurteilt. Die stark geometrisierende, sich an übersichtliche Formen anlehrende Stadtplanung des 19. Jahrhunderts wurde innerhalb kürzester Zeit in vielen Städten verwirklicht. Die durch die architektonischen Handbücher und Zeitschriften vervielfältigten Bauformen wurden gleichermaßen massiv umgesetzt. Die Hinterlassenschaft des 19. Jahrhunderts manifestierte sich jedoch nicht nur in einer enormen Baukonjunktur. Die Architektur des Historismus verkörperte auch die damalige Weltanschauung.

Doch sie lieferte nur für kurze Zeit das Zeugnis des Fortschrittes und einer gewissen „Neuheit“. Von den zeitgenössischen Theoretikern, schaffenden Architekten und Bauherren hoch gelobt, wurden die ersten Spekulationsbauten schon bald als Mietskasernen beschimpft. Die Vorwürfe über die „Verleugnung der Konstruktionswahrheit“ hinter den „künstlich aufgebauten Fassaden“ wurden bereits von den Architekten und Architekturkritikern in den 1920er und 30er Jahren formuliert und von ihren Erben übernommen. Es wurde für „mehr Licht und Natur“ in den Innenhöfen postuliert und die Baulücken wurden durch modernistische Neubauten geschlossen. Mit der Neubewertung und Eintragung in die Denkmalschutzregister erlebte die Architektur des 19. Jahrhunderts erstmals in den 1970er bis 80er Jahren ihre Würdigung.¹ Dies betraf allerdings in erster Linie die prachtvollen

¹ Die Aufgabe der Erforschung der Architektur des 19. Jahrhunderts wurde in der deutschsprachigen Fachliteratur seit den 1970er Jahren aufgenommen. Vor allem für Dokumentationszwecke wurden die städtebaulichen

Öffentlichkeitsbauten und nur in bescheidenem Umfang die Wohnbauten. Ausgerechnet die Wohnbauten waren jedoch in deutlicher Überzahl unter den anderen Bautypen des 19. Jahrhunderts vertreten und prägen auch das gegenwärtige Erscheinungsbild der Städte am nachhaltigsten. Sie überstanden die Turbulenzen der beiden Weltkriege und trotz aller Umbauten hielten dabei durchweg ihre ursprüngliche Nutzung, der die Mehrzahl von ihnen ihre Erhaltung verdankt, bei.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts werden die städtebaulichen und architektonischen Spuren des 19. Jahrhunderts nicht mehr abwertend betrachtet. Sie sind zum festen Bestandteil unserer gebauten Umwelt geworden. Die Thematisierung der Erhaltung von möglichst vielen Bauwerken dieser Zeit ist gegenwärtig dringend erforderlich, insbesondere angesichts des kontinuierlichen Austausches baufälliger Bausubstanz. In dieser Hinsicht gilt es vor allem, das Defizit auf dem Gebiet der Erforschung der Stadtplanung sowie der Baugeschichte des 19. Jahrhunderts in Gleiwitz aufzuholen.

Die wesentlichen Eckpunkte der vorliegenden Arbeit markieren ein ausgewählter räumlicher sowie ein zeitlicher Rahmen. Bei der Betrachtung des stadtplanerischen Geschehens im 19. Jahrhundert wurde die heutige Innenstadt als Zielgebiet bestimmt, die durch die Bahnhofsanlage im Norden, den Industriebezirk im Osten, die Richtersdorfer Siedlung (Wójtowa Wieś) im Süden und die damals noch vorhandenen landwirtschaftlichen Gebiete im Westen begrenzt wird (Abb. 1.1). Dabei wird ein Bereich in den angeführten Grenzen ausgewählt, der mit den heutigen administrativen Stadtgrenzen nicht übereinstimmt. Aufgrund der seit etwa um 1900 einsetzenden Eingemeindungsprozesse, wodurch die Stadtfläche sowie die Bevölkerungszahl vergrößert wurde, änderten sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts schlagartig die Zuständigkeitsbereiche der Gleiwitzer Stadtplanung. Obwohl schon früher in den benachbarten Vororten eine stadtypische Bebauung entstand, wurde der Bezug auf die innerstädtische Planung erst nach der Eingemeindung hergestellt. Der von der Autorin ausgewählte Bereich zeichnet sich durch die Verwirklichung bedeutender städtebaulicher Vorhaben sowie die Errichtung einer Vielzahl von Wohnbauten aus.

Weder die Stadtgeschichte noch die Stadtentwicklung von Gleiwitz im 19. Jahrhundert wurden bisher ausreichend erforscht. Auch die Quellenlage

Strukturen und Bauten untersucht. Die zahlreichen Veröffentlichungen befassen sich mit der Epoche des Historismus in einzelnen Regionen Deutschlands und ausgewählten Städten. Die Berliner Stadtplanung und Architektur wurde von Geist, Johann Friedrich und Kürvers, Klaus in: *Das Berliner Mietshaus*, 3 Bände, München 1980 umfangreich analysiert. Für das Rheinland erschienen mehrere Publikationen, u.a.: Kier, Hiltrud: *Die Kölner Neustadt: Planung, Entstehung, Nutzung*, Düsseldorf 1978, Kier, Hiltrud: *Wohnhäuser in Köln in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Düsseldorf 1980, Weyers, Willy, Trier, Eduard: *Kunst des 19. Jahrhunderts im Rheinland*, 3 Bände, Düsseldorf 1980, Bröner, Wolfgang: *Die bürgerliche Villa in Deutschland 1830-1890*, Worms 1994. Das 19. Jahrhundert in München bespricht Fisch, Stefan in: *Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer*, München 1988.

Die polnischen Veröffentlichungen beziehen sich gleichermaßen auf ausgewählte Städte und Regionen. Die schlesischen, historisierenden Bauten wurden erstmals exemplarisch in den 1980er Jahren besprochen, u.a.: Chojecka, Ewa: *Śląskie dzieła mistrzów architektury i sztuki*, Katowice 1987, Klejmon, Barbara: *Katowicka kamienica mieszczańska*, Katowice 1997.

Im Allgemeinen mangelt es jedoch an Veröffentlichungen, die die städtebaulichen Prozesse im 19. Jahrhundert sowie die Klassifikation der historistischen Architektur im gesamten europäischen Raum zusammenfassend besprechen. Daher wurden in Rahmen dieser Arbeit auch die älteren Publikationen berücksichtigt: z.B. Schumacher, Fritz: *Strömungen in deutscher Baukunst seit 1800*, Köln 1955, Krakowski, Piotr: *Ze studiów nad architekturą wieku XIX.*, Kraków 1981. Nicht ohne Bedeutung sind außerdem die Untersuchungen der gesetzlichen Lage sowie der ökonomischen Aspekte, die den zahlreichen Stadterweiterungen im Laufe des 19. Jahrhunderts zugrunde lagen, z.B.: Ladd, Brian: *Urban Planning and Civic Order in Germany 1860-1914*, Massachusetts 1990.

diesbezüglich erweist sich als mangelhaft.² Angesichts der fehlenden wissenschaftlichen Bearbeitung, die sich speziell mit dem 19. Jahrhundert in Gleiwitz befasst, wurde im Rahmen dieser Arbeit unter Berücksichtigung vieler unterschiedlicher Aspekte die Zeit von 1790 bis 1910 analysiert. Es handelt sich dabei vor allem um die Beleuchtung historischer Hintergründe unter Einbeziehung der politischen Ereignisse. Dadurch wird es ermöglicht, die Gründe für die verschiedenen Stadterweiterungsformen festzustellen, sowie die Städtebaugeschichte von Gleiwitz wiederzugeben.

Der Aufbau der vorliegenden Arbeit wird daher durch den aktuellen Forschungsstand, den Quellenmangel sowie durch das Bedürfnis nach Aufklärung der historischen Zusammenhänge bestimmt. Aus den oben genannten Gründen wird die Besprechung der historischen Lage von Gleiwitz im 19. Jahrhundert durch die Schilderung der wechselhaften Stadtgeschichte von der Stadtgründung bis zur Übernahme durch Preußen eingeleitet.³ Insbesondere die Rekonstruktion des Stadtbildes um 1800 erlaubt einen Vergleich zwischen den vorindustriellen und den industriellen Entwicklungsphasen. Dieser Teil stützt sich vor allem auf Angaben aus der Sekundärliteratur.⁴ Die historischen Hintergründe spielten hinsichtlich der städtebaulichen Veränderungen im Laufe des 19. Jahrhunderts eine zunehmende Rolle. Eine Erforschung der Stadtgeschichte in dieser Zeit wurde bisher noch nicht vorgenommen. Da es jedoch notwendig erscheint, diese Epoche aus der gegenwärtigen Perspektive näher zu betrachten, stellt für die Wiedergabe der Ereignisse in Gleiwitz des 19. Jahrhunderts eine Veröffentlichung aus dem Jahre 1886 die wichtigste Quelle dar. Diese muß jedoch kritisch bewertet werden.⁵ Darüber hinaus kann die Erörterung der historischen und gesellschaftlichen Umwandlungen des Industriezeitalters ohne die Positionierung der Industrieentwicklung selbst nicht auskommen. Die Gründung der Königlichen Eisenhütte, der andere Fabriken folgten, wurde für Gleiwitz zum Auslöser für einen starken Bevölkerungszuzug und in dessen Konsequenz auch für seine Stadterweiterungen. Aufgrund der Relevanz dieses Aspektes wurde den Industriebeginnen im Gleiwitzer Raum ein getrennter Abschnitt gewidmet.⁶

Die räumlichen Strukturen des 19. Jahrhunderts waren ebensowenig wie die historischen Hintergründe bisher Gegenstand umfassender Untersuchungen. Dies ist unter anderem auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Gleiwitzer Stadtplanung

² Es wurden einige Stadtmonographien zu Gleiwitz veröffentlicht, die der vorliegenden Arbeit zugrundeliegen. Als wichtigste Quelle ist die vom Gymnasiallehrer Nietzsche geschriebene Stadtgeschichte zu nennen: Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886. Im 20. Jahrhundert erschienen Publikationen, die auch die Städtebaugeschichte thematisieren: Stein, Erwin: Monographien deutscher Städte: Band XII: Gleiwitz; Berlin – Friedenau 1925, Gleiwitz, Deutschlands Städtebau, Berlin-Halensee 1928. Nach 1945 beschäftigten sich polnische Wissenschaftler mit der Stadtgeschichte und der Stadtentwicklung: Piotrowska-Andruszków, Ewa: Historia Gliwic od XIII wieku do współczesności, Gliwice 1993, Drabina, Jan: Historia Gliwic, Gliwice 1995.

Alle erwähnten Autoren wenden sich auch Industrialisierungsprozessen und zum Teil den städtebaulichen Umwandlungen der Kulturlandschaft zu, doch werden weder der Städtebau noch die Wohnarchitektur des 19. Jahrhunderts zum Gegenstand der umfangreichen Forschung gewählt.

³ Auch die Frage der Stadtgründung wird dabei angesprochen. Aufgrund des Fehlens des Lokationsaktes häuften sich insbesondere in der Literatur des 20. Jahrhunderts die Vermutungen hinsichtlich eines slawischen bzw. germanischen Ursprungs der Stadt. Da dies auch auf die städtebaulichen Strukturen übertragen wurde, schien es erforderlich, sich mit der Problematik der Ostkolonisation in Schlesien auseinanderzusetzen. In: Higounet, Charles: Die deutsche Ostsiedlung im Mittelalter, Berlin 1986.

⁴ Piotrowska-Andruszków, Ewa: Historia Gliwic od XIII wieku do współczesności, Gliwice 1993 sowie Drabina, Jan: Historia Gliwic, Gliwice 1995.

⁵ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886.

⁶ Illies: Erinnerung an die Zeit der ersten Dampfmaschinen, Kattowitz 1911, Salewski, Wilhelm: Alte Eisenwerke in Schlesien und Mähren, Holzminden 1962, Głab, Wojciech: Huta w Gliwicach w latach 1796-1830, Gliwice 1988, Reclaw, Damian: Wielkie postacie g.: rnośląskiego przemysłu, Gliwice 1996.

sich durch keine außergewöhnlichen Lösungen auszeichnete. Die Mitwirkung bedeutender Persönlichkeiten an der Entstehung der Bebauungspläne von Gleiwitz ist bisher gleichfalls unberücksichtigt. Die Stadterweiterungen erfolgten in mehreren Phasen, so daß die neuen Gebiete schrittweise angeschlossen wurden. Diese Vorgehensweise der Gleiwitzer Stadtplaner, verbunden mit der unzureichenden Quellenlage, beeinflußt auch die für die Rekonstruktion der städtebaulichen Prozesse ausgewählte Methode. Diese stützt sich in erster Linie auf die Durchführung einer Vergleichsanalyse der überlieferten Landkarten und Stadtpläne sowie des Bildmaterials.⁷ Andererseits stellen die Verwaltungsberichte des Gleiwitzer Magistrats eine wertvolle Quelle für die Bewertung der städtebaulichen Aktivitäten dar.⁸ Dennoch erweist sich das Vorhandensein des ersten Vermessungs- und Bebauungsplanes von 1876/77 lediglich in Form einer späteren Kopie als ein Hindernis für die Aufklärung der Reihenfolge der Ereignisse in der Städtebaugeschichte. Die Richtlinien des Planes werden daher anhand der überlieferten Beschreibung auf einem schematisch ausgearbeiteten Plan graphisch dargestellt (Plan 1).

Aufgrund der Komplexität der Aufgabe einer vollständigen Analyse und Katalogisierung der gesamten Gleiwitzer Bebauung aus dem 19. Jahrhundert wird im Rahmen dieser Arbeit eine Auswahl von repräsentativen Bauten getroffen, die die charakteristischen Merkmale der verschiedenen Bautypen widerspiegeln.⁹ Auch in diesem Zusammenhang muß auf die spärliche Quellenlage verwiesen werden. Nachweise über Wohnbauten, deren Datierung, die Namen der Architekten sowie Angaben zu den Bauherren können ausschließlich aus den Baupolizeiakten ermittelt werden. Da diese Akten in Gleiwitz jedoch nur in wenigen Fällen vorhanden sind, erschwert dies nicht nur eine sichere Datierung, sondern vor allem die Erforschung der Bauten selbst mit ihren Grund- und Aufrissen. Daher ist es auch nicht möglich, eine chronologisch genaue Abfolge der baulichen Ausführung wiederzugeben. Diese konnte nur anhand der bereits erwähnten Schriften des Magistrats rekonstruiert werden. Nicht ohne Bedeutung unter den zugänglichen Archivalien sind außerdem historische Unterlagen aus privatem bzw. familiärem Besitz. Photographien, auf denen sich die Bewohner stolz vor ihren Wohnhäusern präsentieren, waren beispielsweise am Ende des 19. Jahrhunderts besonders populär (Abb. 1.2). Gegenwärtig stellen sie eine wertvolle ikonographische Quelle dar. Leider sind heute nur noch wenige dieser photographischen Andenken aus Gleiwitz zu finden. Erschwert wird dieser Umstand noch durch die Umsiedlung der deutschen Bevölkerung aus der Stadt, die auch persönliche und familiäre Bindungen zerstört hat.

Neben dem fast vollständigen Verlust des Quellenmaterials ist der Mangel an Bearbeitungen über die Gleiwitzer Wohnarchitektur des 19. Jahrhunderts auch durch die abwertende Betrachtung der Bauten des Historismus zu begründen. Eine solche Einstellung ist in Gleiwitz bereits in den 1920er Jahren nachweisbar und setzt sich

⁷ Siehe Kartenverzeichnis.

⁸ Die jährlichen Verwaltungsberichte des Magistrats der Stadt Gleiwitz sind beinahe vollständig aus den Jahren zwischen 1866 bis 1906 erhalten.

⁹ Die Fertigung eines vereinfachten Katalogs sämtlicher Gleiwitzer Bauten wurde im Rahmen der historischen und denkmalpflegerischen Bearbeitung des Stadtgebiets 1999 im Auftrag des Stadtkonservators vorgenommen. Es handelte sich dabei um die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die künftige denkmalpflegerische Unterschutz-Stellung von Einzelbauten sowie der Voraussetzung für den verantwortungsvollen Umgang mit historischen Gebäuden. Somit erweist sich die Zusammenstellung eines ähnlichen Katalogs, der dem gleichen Zweck dienen würde, als unnötig. Kozłowska, Barbara u.a.: Studium historyczno-konserwatorskie miasta Gliwice, Gliwice 1999, im Manuskript.

bis in die 1970er Jahre fort. Der einzige Versuch, die Gleiwitzer Wohnbauten in ihrer geschichtlichen Entwicklung bis hin zu ihrem zeitgenössischen Bild zu beschreiben, wurde von Regierungsbaumeister Priegnitz¹⁰ in seinem Artikel „Der Wohnungsbau“ 1925 vorgenommen. Der Autor schrieb über die Bebauung des 19. Jahrhunderts:

„Massen von neuen Wohnungen wurden erforderlich: Die Mietskaserne übelster Sorte entsteht! Daß der alte Stadtkern im allgemeinen mehr als in den anderen Städten von ihr verschont blieb, ist der Bauordnung zu danken, welche jedoch noch nicht straff genug gefaßt war, als daß sie zahlreiche andere Auswüchse hätte verhindern können. (...) Die engen, dunklen Höfe verhindern eine ausreichende Belüftung und Besonnung der an ihnen gelegenen Wohnräume. (...) Um den Wohnungssuchenden die Wohnungen in solchen Häusern schmackhaft zu machen und um ein „vornehmes“ Haus vorzutauschen, geht man daran, die Straßenfassaden mit billigen, fabrikmäßig hergestellten Gipsstücken zu bekleben, dafür aber die Hoffassaden um so trauriger und öder zu belassen.“¹¹

Der äußerst scharfe und kritische Ton in dem Zitat steht vollkommen in der Zeittradition. Dennoch entstand der Bericht zu einer Zeit, als die sachliche Beschreibung und Analyse dieser Bauten in ihrer ganzen Pracht samt den vollständig bestehenden Bauakteen noch möglich gewesen wäre. Diese einmalige Chance ist leider ungenutzt geblieben. Eine Anerkennung der künstlerischen Leistungen des Historismus, besonders in seinen „alltäglichen“ Wohnformen, sollte sich erst Jahrzehnte später durchsetzen.

Die Auswahl der Gleiwitzer Wohnbauten wird in Anlehnung an die Ergebnisse einer Untersuchung der Bebauungspläne getroffen. Die Beschreibung der für Gleiwitz charakteristischen, verschiedenartig gestalteten Straßenzüge erlaubt die Feststellung einzelner Bautypen. Die angewendete Bebauungsanalyse bedient sich dabei einer Methode der Fokussierung von der Gesamtaufnahme auf die Details. Ihr Ziel ist es, einerseits die für Gleiwitz charakteristischen Straßenschnitte festzulegen und gleichzeitig festzustellen, inwieweit sie „organischer“ Herkunft sind, bzw. als Ergebnis eines planmäßigen Handelns betrachtet werden können. Die getroffene Auswahl der Straßen umfasst die Strukturen, die einerseits die Entwicklung der Stadt, andererseits einen für Gleiwitz repräsentativen Querschnitt durch die erhaltene Architektur des 19. Jahrhunderts belegen. Die ausgewählten Bauten werden beschrieben und bewertet. Als Ergebnis dieser Aufstellung ist es möglich, die Gleiwitzer Bautypen und deren charakteristische Merkmale zusammenzustellen und herauszuarbeiten.

In der vorliegenden Arbeit wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben, wie er an eine Monographie der Stadt entspräche. In vielerlei Hinsicht wird auf detaillierte Erläuterungen bezüglich einiger außerhalb des Städtebaus und der Architektur stehender Aspekte verzichtet. Die historischen und städtebaulichen Vorgänge des 19. Jahrhunderts stehen dabei im Vordergrund. Des Verständnisses wegen werden die vorangegangenen Ereignisse und räumlichen Strukturen genauer erläutert. Aus dem gleichen Grund werden die städtebaulichen Vorgänge des 20. Jahrhunderts lediglich skizziert und nur im Hinblick auf Folgewirkungen der Planung aus dem 19. Jahrhundert ausführlicher besprochen.

¹⁰ Einige im Rahmen dieser Arbeit zitierte Autoren sind in den erforschten Quellen nur mit Nachnamen angegeben, so daß die Ermittlung des vollständigen Namens nicht möglich war.

¹¹ Priegnitz: Der Wohnungsbau, in: Stein, Erwin: Monographien deutscher Städte, Gleiwitz, Berlin – Friedenau 1925, S.47- 48.

Für eine einheitliche Schreibweise, die besonders in Verbindung mit den zitierten Quellen notwendig ist, wird im Text die deutsche Version von Eigennamen an erster Stelle angegeben, in Klammern dahinter die polnische. Darüber hinaus ist dieser Arbeit im Anhang ein Straßenverzeichnis beigefügt, das die angesprochenen Straßen zweisprachig wiedergibt.

2 Stadtgeschichte von der Gründung bis ins 19. Jahrhundert

Gleiwitz (Gliwice)¹² ist eine der ältesten Städte Oberschlesiens mit einem noch vorhandenen mittelalterlichen Stadtkern in seiner ursprünglichen, heute noch gut ablesbaren Form. Die Entstehung der Siedlung am linken Ufer des Flusses Klodnitz (Kłodnica) ist eng mit einem Zusammentreffen der schon sehr früh existierenden Handelswege verbunden. Die ältesten Spuren von Menschen, die in der Gegend gefunden wurden, stammen aus dem späten Paläozoikum und bestätigen die hohe landwirtschaftliche Kultur der Siedler.¹³ Nördlich vom heutigen Stadtkern wurden Gräberfelder entdeckt, die Ähnlichkeit mit den in der Lausitz gefundenen Grabstätten aufweisen.¹⁴ Später zogen Kelten, Vandalen, Goten, Longobarden und Hunnen durch das Gebiet. Erst im 6. Jahrhundert kamen die Slawen, die für das erste Siedlungsnetz verantwortlich sind.¹⁵

Die in der Stadt und der Gleiwitzer Umgebung durchgeführten Ausgrabungen liefern zahlreiche Beweise für überregionale Handelskontakte. Im 1. bis 5. Jahrhundert existierten im Gleiwitzer Raum die Siedlungen der sog. Przeworska - Kultur, benannt nach den ersten Funden in der Nähe von Przeworsk bei Rzeszów. Aus gleicher Zeit stammen mehrere Fundstellen von römischen Münzen, die wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem über das Land verlaufenden Bernsteinweg stehen¹⁶.

Die mittelalterliche Stadt wurde im 13. Jahrhundert unter der Herrschaft des Herzogs Władysław I. aus der Oppelner-Ratiborer Linie der Piasten gegründet. Der Lokationsakt wurde nicht überliefert und die erhaltenen schriftlichen Quellen lassen die Gründungsgeschichte nur indirekt verfolgen. Sicherlich besaß Gleiwitz bereits in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts Stadtrechte.¹⁷ In einer Urkunde von 1276 wurde die Lage des Nachbarortes Petersdorf (Sobiszowice) als „*neben der Stadt Gleiwitz*“¹⁸ beschrieben. Ein Dokument aus dem Jahre 1286, das sich auf den

¹² Folgende Namen treten für die Stadt auf: Gleibitz, Gleubitz, Glywycz, Gliwiche, Klewitz; polnisch: Gliwice, böhmisch: Hliwicz, lateinisch: Gliwicum. Die meisten Autoren weisen auf die Herkunft des Namens der Stadt, der aus dem veralteten topographischen Begriff abgeleitet sein soll, erläutern sie aber nicht näher. In: Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, Piotrowska-Andruszków, Ewa: Historia Gliwic od XII wieku do współczesności, Gliwice 1993, Drabina, Jan: Historia Gliwic, Gliwice 1995. Gleichermaßen kämen auch die anderen Erklärungsmöglichkeiten in Frage. Die Ableitung des Stadtnamens von dem in Schlesien verbreiteten Nachnamen „Gliwa“, der als erster Grundbesitzer hier auftreten konnte, bleibt ein Deutungsversuch. Er wird allerdings von den meisten Sprachwissenschaftlern als unwahrscheinlich bezeichnet. Vielmehr handelt es sich bei der heutigen Form „Gliwice“ tatsächlich um die Benennung nach der topographischen Herkunft. Die Ähnlichkeit mit dem Wort „Chlewice“ (Ställe, Stallgebäude) führte zur Vermutung der ursprünglichen Rolle des Ortes als Rastplatz für das Vieh, das von Krakau (Kraków) nach Westen transportiert wurde. Diese Hypothese ist aber auch als unwahrscheinlich zu bezeichnen. Die von den meisten polnischen Forschern vertretende Meinung nimmt das Adjektiv „gliwny“ (nah an: gliiniasty, naß, verdorben) als Ausgangspunkt für den heutigen Stadtnamen. Diese Beschreibung als sumpfiges Gebiet steht auch der auf den älteren Stadtplänen bemerkbaren Lage nah. Rospond, Stanisław: Słownik etymologiczny miast i gmin PRL, Wrocław 1984, S. 92, Słownik etymologiczny nazw geograficznych Górnego Śląska, Band 3, Warszawa-Wrocław 1986, S. 41-42, Słownik języka polskiego, Band 1, PIW, Warszawa 1952, S. 836.

¹³ Es handelt sich dabei um die zahlreichen archäologischen Funde, unter denen Kieselsteinwerkzeuge und Keramik aufzuzählen sind. Sie werden im Gleiwitzer Stadtmuseum ausgestellt. Muzeum w Gliwicach, Gliwice 1991, S. 7.

¹⁴ In vorgeschichtlicher Zeit war beinahe der ganze schlesische Raum dem Einfluß der Lausitzer Urnenfeldkultur mit den Zentren in Oberlausitz und Meißen ausgesetzt. Muzeum w Gliwicach, Gliwice 1991, S. 8.

¹⁵ Higounet, Charles: Die deutsche Ostsiedlung im Mittelalter, Berlin 1986, S. 169.

¹⁶ Muzeum w Gliwicach, Gliwice 1991, S. 14.

¹⁷ In etwa drei Kilometer nordwestlicher Entfernung vom Stadtkern befindet sich der mittlerweile in die Stadt eingemeindete Ort Alt-Gleiwitz (Stare Gliwice), wo auch der Ursprung der Ansiedlung vermutet wird. Trotz seines Namens fehlen bisher die archäologischen Beweise dafür, daß der Ort älter als der Stadtkern ist.

¹⁸ Die erste Erwähnung von Gleiwitz ist in der Urkunde vom 14. Juni 1276 zu finden, in welcher Graf Peter von Slaventaw sein Dorf Sobischowitz (Szobiszowice, später Petersdorf) an seinen Landsmann Hermann verkauft. Die Lage des Dorfes: „*quae jacet circa civitatem Gliwitz*“. In: Piotrowska-Andruszków, Ewa: Historia Gliwic od XIII wieku do współczesności, Gliwice 1993, S. 4.

Verkauf eines Bauernhofes in der Nähe der Stadt bezieht, wurde mit dem Namen Gertold Kleyczer mit dem Zusatz „*avocato civitatis Gliwicensi*“¹⁹ unterschrieben. Die Erwähnung des Bürgermeisters ist der wichtigste Beweis, daß Gleiwitz bereits 1286 Stadtrechte besaß und die Verwaltungsstruktur auf deutschen Vorbildern beruhte. Aus der frühesten Geschichte der Stadt wurden die weiteren Schriftquellen überliefert, die die Nachbardörfer erwähnen, wobei deren Lage jeweils in Verbindung mit der Stadt Gleiwitz beschrieben wurde.²⁰

Die Stadtgründung erfolgte auf einem kleinen Hügel inmitten der Sümpfe des Flusses Klodnitz (Kłodnica). Entscheidend für die Errichtung der Siedlung war die Kreuzung zweier wichtiger Handelswege: Einer führte von Süden, von Ungarn und Böhmen, nach Norden zur Ostsee, der andere Weg verlief von Osten durch Krakau (Kraków) über Breslau (Wrocław) weiter nach Westen. Der in die Oder mündende Fluß Klodnitz ermöglichte eine gute Wasserversorgung. Bei der Wahl der Stadtlage wurden die natürlichen Schutzeigenschaften des Geländes beachtet. Die Gründer nutzten vor allem eine Terrainerhöhung und die Nähe des Flusses sowie einen kleineren Wasserlauf, die Ostropka (Ostropka).²¹

Die topographischen Gegebenheiten, die zur Stadtgründung führten, wurden vom Gleiwitzer Stadtbüchereidirektor Horstmann 1928 treffend beschrieben:

„Ein Handelsweg von Beuthen, welcher der Richtung des Beuthenerwassers folgte und nach Böhmen zielte, mußte den Klodnitzkanal überqueren und sich hier mit Handelswegen kreuzen, die in nordsüdlicher Richtung verliefen, die aus der Richtung Kosel und Tost kommend über den Jablunka-Paß nach Ungarn oder durch das Odertor bei Oderberg-Freistadt nach Wien zielten. Im Klodnitztal war nicht allein ein Ruhe- und Haltepunkt für die nach einer Tagesreise erschöpften Menschen und Tiere notwendig, sondern das stellenweise sumpfige und bei Hochwasser auch schwer passierbare Flußtal bewirkte auch eine natürliche Stauung des Verkehrs. In

¹⁹ Der „*avocatus*“ oder „*Vogt*“ (bzw. Stadtvogt und Landvogt, polnisch: *wójt*) war der höchste Vertreter der herzoglichen Macht in der Stadt. Die Vögte waren oft Nachkommen der sog. Lokatoren, die die Stadtgründung („*locatio civitatis*“) nach dem deutschen Recht durchführten. Higounet, Charles: Die deutsche Ostsiedlung im Mittelalter, Berlin 1986, S. 297.

²⁰ Die Dörfer Laband (Łabędy) und Schönwald (Bojków) wurden 1283 neben „*civitas*“ Gleiwitz erwähnt. Codex diplomaticus Silesiae, Band II, Breslau 1895.

²¹ Die Frage nach den deutschen und slawischen Einflüssen bei der Stadtgründung wurde oft politisiert. Zweifellos gehört Schlesien zu den Ländern, die durch die deutsche Ostkolonisation am stärksten geprägt wurden. Die politische Grundlage zahlreicher Stadtgründungen in Schlesien im 13. Jahrhundert bildeten vor allem die guten Kontakte zwischen den polnischen Herrschern und Friedrich Barbarossa. Trotz der schwierigen Lage Polens nach der Teilung lockte die Unterstützung für die Ostkolonisation von Seiten der polnischen Herzöge neue Siedler nach Schlesien, die ihre Siedlungen selbstverständlich nach den ihnen bekannten Vorbildern gestalteten. Sehr wahrscheinlich gehört Gleiwitz zu den Gründungen, die nach dem Mongolensturm von 1241 in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts erfolgten. Bei diesen Gründungen wurden bei der Erschließung des Landes die früheren slawischen Siedlungskerne und Strukturen übernommen. Breslau stellt das beste Beispiel für diese Entwicklungsart dar: Im 10. Jahrhundert gab es auf der Dominsel (Ostrów Tumski) die Burg („*castrum*“) sowie viele Wohnbauten. Im 12. Jahrhundert erstreckte sich die Siedlung bereits auf beide Flußufer. Erst 1211/12 verlieh Herzog Heinrich I. Breslau die deutschen Stadtrechte und damit erfolgte auch die „*locatio*“ auf dem rasterartigen Stadtgrundriß, der noch heute gut ablesbar ist. Ähnliche Entwicklungen bestätigen Ausgrabungen in anderen schlesischen Städten, wobei die früheren Siedlungskerne vorwiegend in Verbindung mit herzoglichen Burgen entstanden. Długoborski, Gierowski, Małczyński, : Dzieje Wrocławia do roku 1807, Warszawa 1958, S. 27f.

In Gleiwitz werden auch slawische Ursprünge an Stelle der späteren Lokationsstadt vermutet. Es handelt sich dabei um eine sog. „organische Stadtentwicklung“, die zunächst eine Spaltung der zwei oben erwähnten Handelswege annimmt und später zur Errichtung des Marktplatzes an der Wegekreuzung und im Nachhinein zur Stadtentstehung führten. Als ein weiterer stadtbildender Aspekt wird das Schloß erwähnt, um das sich die erste Siedlung gruppiert haben soll. Die Lage des Gleiwitzer Schlosses wurde allerdings bisher nicht eindeutig geklärt. Diese Problematik beschäftigt vor allem polnische Forscher, u.a. Franciszek Maurer, Jerzy Horwat, Jacek Radziejewicz-Winnicki. In: Beiträge des Symposiums über Gleiwitzer Stadtbefestigungen in: Rocznik Muzeum w Gliwicach, Band V, Gliwice 1989.

dieser Kreuzung ist Gleiwitz angelegt. (...) Für die Anlage der Stadt erwies sich die Geländegestaltung unmittelbar in der Nähe des Flußlaufes sehr günstig. Eine topographische Untersuchung der Altstadt ergibt, daß sie auf dem Ende des ins Klodnitztal sich absenkenden Hügelrückens angelegt ist, der von der Klodnitz und ihrem westlichen Nebenwasser, der Ostropka, an zwei Seiten eingefaßt wurde. (...) Bevor dieser Talhang die Flußniederung erreicht, wölbt er sich zu zwei schwachen, länglichen Buckeln auf, um erst dann mit etwas stärkerem Gefälle zur Talniederung abzufallen. Diese zwei schwach ausgebildeten Längsrücken auf dem breiten Ausläufer des Hanges sind von dem Gründer für die Anlage des Marktes ausgewählt. Die Lage bot Sicherheit vor Überschwemmungen, sie bot auch eine verhältnismäßig gute Ausgangsstelle für den Übergang durch die breite, von Flußarmen der Klodnitz zerteilte Talauie und schließlich auch eine natürliche Verstärkung der künstlichen Umwehrung.“²² (Karte 4).

Die politische Zugehörigkeit der Stadt änderte sich mehrmals.²³ Ursprünglich gehörte sie zum schlesischen Opper-Ratiborer Herzogtum (Księstwo Opolsko-Raciborskie) und blieb unter der Herrschaft der schlesischen Piasten bis 1532. In den Jahren 1246 bis 1281 herrschte in Schlesien Herzog Władysław I., dem das Land in dieser Zeit seine Einheit verdankte. Das Herzogtum wurde 1281 unter seinen vier Söhnen aufgeteilt. Gleiwitz sowie Beuthen (Bytom) und viele kleinere Orte gelangten so unter die Herrschaft von Kazimierz II. Die schwierige interne Lage Polens angesichts seiner Teilung sowie die unentschiedene politische Haltung der oberschlesischen Herzöge gegenüber den polnischen Herrschern führten zur wachsenden Abhängigkeit von Böhmen. Die schlesischen Piasten wurden nach und nach zu Lehns Männern des tschechischen Königs Waclaw II. Die Zersplitterung Schlesiens schritt bis 1327 fort, als fast das ganze Land der tschechischen Krone untergeordnet war. Das schlesische Herzogtum, dem Gleiwitz zugehörig war, wurde 1339 wiederum unter den drei Söhnen Kazimierz II. aufgeteilt. Bereits im Jahr 1355 jedoch war die von Kazimierz II. abstammende Linie der piastischen Herzöge ausgestorben. Infolge längerer Streitigkeiten wurde das Herzogtum mit der Stadt Gleiwitz 1370 vom tschechischen König unter zwei Herrschern aufgeteilt: Przemysław aus Cieszyn und Konrad aus Öls (Oleśnica). Dieser Zustand dauerte bis 1482 an, als die Großteile des Herzogtums von dem Opper Herzog Jan II. wieder vereinigt wurden. Das Herzogtum wurde bis 1516 vom König von Polen, Böhmen und Ungarn Władysław Jagiełło und später von seinem Sohn Ludwig II. beherrscht. Nach dem Tod des Herzogs Jan II. und infolge einer Vereinbarung zwischen Jagiellonen und Habsburgern kamen Schlesien, Böhmen und Ungarn unter die Herrschaft Ferdinands I. von Habsburg. Schlesien blieb bis 1740 unter dem Einfluß der Habsburger, und damit bis zur Übernahme durch die Preußen nach den Schlesischen Kriegen.

Die Verbindung von Gleiwitz zum Haus der schlesischen Piasten wird durch das erste Wappen der Stadt, das sich aus dem piastischen Adler und einem Torturm zusammensetzt, bestätigt. Es blieb bis 1629 in Gebrauch. Nach 1945 wurde dieses Stadtwappen in ähnlicher Ausführung wieder aufgenommen (Abb. 2.1).

²² Horstmann, Heinrich: Gleiwitz in der Vergangenheit bis zur Gegenwart, In: Deutschlands Städtebau, Gleiwitz, Berlin-Halensee 1928, S. 11f.

²³ Zur Stadtgeschichte: Piotrowska-Andruszków, Ewa: Historia Gliwic od XII wieku do współczesności, Gliwice 1993 sowie Drabina, Jan: Historia Gliwic, Gliwice 1995.

Am 17. April 1430 wurde Gleiwitz von den Hussiten unter der Führung des polnischen Fürsten Zygmunt Korybut eingenommen. Fast ein Jahr später, am 4. April 1431, wurde die Stadt von Konrad III. und den katholischen Landesherren zurückerobert. Während der Kämpfe wurde das Schloß niedergebrannt und die städtische Bebauung zum Großteil zerstört. Die Eroberung der Stadt durch die Katholiken war ein Wendepunkt in den religiösen Auseinandersetzungen und behinderte die Verbreitung der Lehre von Jan Hus und seinen Anhängern in Schlesien.²⁴

Die Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt ab dem 13. Jahrhundert bildeten der Hopfenanbau sowie das Brauwesen. Daran geknüpft war der Verkauf von Bier, wozu die Stadt ein Vorrecht besaß, wie eine Urkunde von 1475 belegt.²⁵ In dieser Zeit war Gleiwitz das Hauptzentrum des Brauereiwesens in Oberschlesien, was die Grundlage des Reichtums der Bürger bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts bildete. Neben der Landwirtschaft waren auch der Handel und das Handwerk wichtige Stadtentwicklungsfaktoren. Die im Zunftsystem organisierte handwerkliche Produktion spielte eine große Rolle. Im Jahre 1300 zählte die Stadt 500 Einwohner, 100 Jahre später war die Bevölkerungszahl auf 900 gestiegen. Seit dem Anfang des 14. Jahrhunderts gewann der Stadtrat an Bedeutung. Gleichzeitig entwickelte sich ein Netz von Siedlungen in der Umgebung der Stadt, die den landwirtschaftlichen Hintergrund für die Versorgung von Gleiwitz bildeten. Die Dörfer wurden von Bauern bewohnt, die letztlich dem Bürgermeister untergeordnet waren, was ihre Zugehörigkeit zur Stadt bestätigte. Parallel entwickelten sich vor den Stadtmauern die Vorstädte.

Trotz der günstigen wirtschaftlichen Ausgangsbedingungen geriet Gleiwitz unter der Herrschaft der Habsburger in finanzielle Schwierigkeiten. Mit einem kaiserlichen Dekret wurde die Stadt zusammen mit den Kämmereidörfern²⁶ aufgrund ihrer Verschuldung 1558 an Friedrich Zettrich (Fryderyk Cetrycz)²⁷ für achtzehn Jahre verpfändet. Die Besitzverhältnisse wurden erst 1596 endgültig geklärt, als Kaiser Rudolf II. seine Zustimmung zum Erwerb der Bürgerrechte sowie zur Entstehung einer freien Stadt (Immediatstadt) gab. Seitdem durften der Stadtrat und der Bürgermeister unter den Einwohnern gewählt werden und am 11. Juni 1596 erhielt Gleiwitz mit seinem ganzen Stadtgebiet den Status einer königlichen Freistadt, die unmittelbar der böhmischen Krone unterstand.

Während des Dreißigjährigen Krieges (1618 - 1648) wurde Gleiwitz von protestantischen Heeren belagert, unter anderen auch von dänischen Truppen unter der Führung von Erich von Mansfeld. Zahlreiche Brände während der Belagerung 1626 beschädigten wesentliche Teile der Stadt. Trotzdem wurde sie nicht erobert.²⁸

²⁴ Die Anhänger von Jan Hus forderten das Zurückführen der Kirchenlehre strikt auf biblische Grundlage sowie ein freies Predigtrecht. Ihre Ziele waren aber auch eng mit sozialen Anliegen und dem Streben nach der Befreiung Böhmens von der deutschen Oberherrschaft verknüpft. Aus diesem Grund fanden sie auch unter dem polnischen Adel Gehör. Die Hussitenkriege begannen 1420 und führten nicht nur zur Verwüstung Böhmens, sondern auch der Nachbarländer, wie z.B. von Schlesien. Erst im 16. Jahrhundert schloß sich die Mehrheit der Hussiten der Reformation Martin Luthers an.

²⁵ Muzeum w Gliwicach. Zamek, Gliwice 1991, S. 62.

²⁶ Der Terminus Kämmereidörfer bezieht sich auf die Ortschaften und Siedlungen, die sich in der Finanzverwaltung der städtischen Gemeinde befanden.

²⁷ Der Name Cetrycz (Zettrich) wird in allen Stadtchroniken erwähnt. Leider fehlen genauere Informationen über seine Herkunft und Stellung.

²⁸ Die Ereignisse des Jahres 1626 wurden in Gleiwitz mit einer Legende verknüpft, die einerseits die Tapferkeit der Stadteinwohner betont, andererseits auf die Muttergottes als Stadtreterin verweist. Die Heilige Jungfrau verdeckte die Stadtverteidiger mit ihrem ausgebreiteten Mantel, so daß die Angreifer gezwungen waren, die

Als Dank für die treue Stellung gegenüber dem Kaisertum und dem Katholizismus bestätigte Kaiser Ferdinand II. im Jahre 1629 die Privilegien der Stadt. Gleiwitz erhielt ein neues Wappen. Das Wappen stellt einen von zwei Adlern flankierten Torturm dar, wobei der schwarze Adler die Herrschaft der Habsburger bestätigt, während der weiße auf die piastische Geschichte verweist. Über dem Adler erhebt sich das Bild der Madonna mit dem Kind als ein Sinnbild der wunderbaren Rettung der Stadt vor den Protestanten. In dieser Gestalt blieb das Stadtwappen bis 1945 erhalten (Abb. 2.1).²⁹

Das 17. und 18. Jahrhundert waren in Schlesien von kriegerischen Auseinandersetzungen gekennzeichnet, wobei auch Gleiwitz nicht verschont blieb. Infolge der Kriege suchten zerstörerische Brände immer wieder die Stadt heim, so daß sie sich von den erlittenen Schäden kaum erholen konnte. Nach den drei Schlesischen Kriegen in den Jahren 1740 bis 1763 zwischen Österreich und Preußen wurde Schlesien dem preußischen König Friedrich II. zugeteilt.

Die Einwohnerzahlen verraten eine Stagnation der Stadt im 17. Jahrhundert. Während um 1600 die Einwohnerzahl bei 1200 lag, waren es 48 Jahre später nur noch 900 Einwohner. Im Jahre 1740, mit der Besetzung Schlesiens durch das Preußische Königreich, zählte die Stadt 1132 Einwohner. Obwohl sich 1743 in Gliwice 146 Häuser und 51 Plätze sowie 66 Häuser in den Vorstädten befanden, wurde der Zustand der Stadt in den Chroniken als katastrophal bezeichnet.³⁰

Die Epoche kurz vor der Industrialisierung wird in Gleiwitz als besonders dramatisch dargestellt. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts spielten Landwirtschaft und Handwerk weiterhin eine wichtige Rolle in Gleiwitz. Während des ganzen Jahrhunderts wurde die Stadt von den wiederkehrenden Bränden beschädigt.³¹ Gleichzeitig setzte der Untergang vieler Werkstätten und des Handels ein. Der bisherige Warenvertrieb nach Krakau und weiter nach Osten wurde nach der Teilung Polens erschwert.

Belagerung zu beenden (Abb. 2.2). Ehren, Hermann: Gleiwitzer Frauen retten die Stadt, in: Martini, Johannes: Deutsche Heimat Oberschlesien, Dortmund 1966.

²⁹ Reclaw, Damian: Gliwice w starej fotografii, Gliwice 1998, S. 5.

³⁰ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, Drabina, Jan: Historia Gliwic, Gliwice 1995.

³¹ Die größten Brände fanden 1677, 1711, 1730 und 1735 statt.

3 Das Stadtbild vor der Industrialisierung

Die mittelalterliche Stadt entstand auf einem oval geformten und mit einer Stadtmauer umfaßten Grundriß. Die Stadtfläche entsprach etwa den heutigen Altstadtgrenzen entlang der Niederwall- und Oberwallstraße (ul. Dolnych Wałów, ul. Górnych Wałów). Die Längsachse des ovalen Grundrisses verlief von Nordwesten nach Südosten, was gleichzeitig den im Kapitel 2 beschriebenen Handelswegen entsprach. Die Anlage zeichnete sich durch ein regelmäßiges schachbrettartiges Straßennetz mit einem nahezu zentral ausgerichteten quadratischen Marktplatz in der Mitte aus. Während die Grundstücke in Marktnähe annähernd quadratisch waren, wurden die an der Stadtmauer gelegenen Parzellen keineswegs gleichförmig gestaltet. Dies war durch die gegensätzliche Stellung des regelmäßigen Straßennetzes und der es oval umfassenden Befestigungsanlage bedingt.

Die seit der Stadtgründung existierende Erdwallanlage wurde um die Mitte des 14. Jahrhunderts durch das Befestigungsmauerwerk ersetzt. Anhand von archäologischen Befunden konnte festgestellt werden, daß die achteinhalb bis neun Meter hohe Mauer eine Gesamtlänge von 1125 m hatte und mit 29 Türmen versehen war. Die auf dem heutigen Stadtplan eingetragene Stadtmauerform entsprach ungefähr dem Verlauf des heutigen inneren Straßenrings (Abb. 3.1).³²

In der Längsachse von Nordwesten nach Südosten wurde das Mauerwerk durch die zwei nach den Nachbarstädten genannten Stadttore durchbrochen. Dabei handelte es sich im Norden um das Ratiborer Tor (Brama Raciborska), auch Schwarzes Tor genannt, wobei die Benennung durch den Mangel an Fenstern und somit die fehlende Beleuchtung im Inneren des Baus zu erklären ist. Das zweite, im Süden errichtete Beuthener Tor (Brama Bytomska), auch Weißes Tor genannt, präsentierte sich im Gegensatz zum einfach gehaltenen Ratiborer Tor prachtvoller. Die aufwendige Bauausführung könnte durch das Einfügen einer zusätzlichen Wehrfunktion begründet sein. Aus dem Plan um 1798 ist zu entnehmen, daß das Beuthener Tor über eine Brückenanlage am Fluß Ostropka verfügte (Karte 2). Gleichzeitig wurde der Stadtgraben durch das Wasser des Flusses gespeist. Der Verlauf der Stadtmauer sowie die Stadtsilhouette werden auf dem an die Stadtbelagerung 1626 erinnernden Gemälde dargestellt (Abb. 2.2). Obwohl die Befestigungsanlage um die Mitte des 19. Jahrhunderts im Zuge der Stadterweiterung weitgehend geschleift wurde, wurden dennoch Fragmente des Mauerwerks erhalten. Diese mittlerweile unter Denkmalschutz gestellten Überreste markieren die damaligen Stadtgrenzen (Abb. 3.2).

Beide Stadttore wurden zum Ausgangspunkt der ersten Siedlungen außerhalb der Stadtmauern. In unmittelbarer Nähe der Tore und entlang der von ihnen ausgehenden Wege entstanden die Ratiborer und Beuthener Vorstadt (Schwarze und Weiße Vorstadt). Zunächst nur als landwirtschaftliches Hinterland von Bedeutung, wurden sie schnell zu Orten der handwerklichen Produktion. In der Beuthener Vorstadt entstanden zunächst das 1409 gegründete Hospital ad St. Trinitatem und dann die ersten Wohnhäuser hinter der Stadtmauer. In der Ratiborer Vorstadt ist 1510 eine Holzkirche zum Hl. Kreuz nachgewiesen. Nachdem das Grundstück den Franziskanern übergeben wurde, wurde an ihrer Stelle 1683 der

³² Die Stadtmauer wurde u.a. von Franciszek Maurer, Jacek Radziewicz-Winnicki erforscht. In: Radziewicz-Winnicki, Jacek: Średniowieczne mury obronne wokół starego miasta, Rocznik Muzeum w Gliwicach, Band V, Gliwice 1989.

Klosterbau mit einer barocken Kirche erbaut.³³ Nach der Säkularisation 1810 diente der Komplex dem hier gegründeten staatlichen Gymnasium und die Kirche wurde zur Gymnasialkirche. Die ehemalige Klosterkirche wurde im 19. Jahrhundert restauriert und erweitert, so daß sie „*ein stimmungsvolles Gotteshaus in schönem Barockstil bildete*“³⁴ (Abb. 3.3).

Dieses Stadtbild blieb bis ins 19. Jahrhundert beinahe unverändert. Die Stadt mit ihren Vororten wurde auf einem Kupferstich von 1758 dargestellt (Abb. 3.4). Die räumliche Ausdehnung der beiden Vorstädte im 18. Jahrhundert ist aus einem Plan vom 1750 zu entnehmen (Karte 1), auf dem das Straßennetz jenseits der Stadttore mit der zugehörigen Bebauung abgebildet ist. Außerdem gab es zwei Wassermühlen, die durch die Wasserläufe außerhalb des Stadtkerns betrieben wurden, sowie eine Ziegelei. Im Südosten, an der Klodnitz, wurde die 1482 erstmals urkundlich erwähnte Barbarakirche situiert. Der hölzerne Vorgängerbau wurde im 19. Jahrhundert durch einen neuromanischen Bau ersetzt, nachdem die evangelische Gemeinde zum Eigentümer des Grundstücks geworden war.³⁵ In der Umgebung von Gleiwitz lagen die Kämmereidörfer Petersdorf (Sobiszowice), Richtersdorf (Wójtowa Wieś) und Trinnek (Trynek). Die Stadteinwohner profitierten von den Fischteichen, von denen einer auf dem Stadtplan von 1750 im Osten dargestellt ist. Die Bevölkerungszahl überschritt zu dieser Zeit die Zahl von 1250.³⁶

Zu den wichtigsten Bauten innerhalb der Stadtmauer gehörte seit dem Mittelalter die Pfarrkirche mit dem Patrozinium Allerheiligen (Abb. 3.5).³⁷ Der Vorgängerbau befand sich bereits im 13. Jahrhundert, also etwa zeitgleich mit der Stadtgründung, an dieser Stelle in der Nähe des Ratiborer Tores. Die Kirche wurde auf dem höchsten Punkt innerhalb der Stadtmauer errichtet und war von einem Kirchfriedhof umgeben. Dieser Friedhof wurde in der Neuzeit aufgegeben und ein neuer außerhalb der Stadtmauer angelegt. In Verbindung mit der Pfarrkirche wurden auch das Schulgebäude und das Pfarrhaus errichtet.³⁸ Der heutige dreischiffige Hallenbau der Kirche entstand wahrscheinlich nach 1430. Der Chor und das Gewölbe wurden in den 1450er Jahren fertiggestellt, der dreischiffige Korpusbau um 1480. Die Turmweihe fand 1504 statt. Trotz der zahlreichen Brände sowie der Zerstörung der Innenausstattung blieb die Kirche in ihrer Gestalt bis heute nahezu unverändert. Dieser für Schlesien charakteristische Backsteinbau mit Strebeböfeln und sparsamen Steindetails beherrscht noch heute die Gleiwitzer Altstadt.³⁹

³³ Piotrowska-Andruszków, Ewa: Historia Gliwic od XIII wieku do współczesności, Gliwice 1993, S. 9.

³⁴ Horstmann, Heinrich: Gleiwitz in der Vergangenheit bis zur Gegenwart, Deutschlands Städtebau, Gleiwitz, Berlin-Halensee 1928, S. 14

³⁵ Piotrowska-Andruszków, Ewa: Historia Gliwic od XIII wieku do współczesności, Gliwice 1993, S. 10.

³⁶ Horstmann, Heinrich: Gleiwitz in der Vergangenheit bis zur Gegenwart, in: Deutschlands Städtebau, Gleiwitz, Berlin-Halensee 1928, S. 14f.

³⁷ Es ist anzunehmen, daß die Kirche das Patrozinium nicht gewechselt hat. Die Mutmaßung, daß sie ursprünglich der hl. Hedwig geweiht war, wurde von Gabrysch als Irrtum widerlegt. Er zitiert den Gleiwitzer Bürgermeister Elsner, der 1758 in einem Brief an den König geschrieben haben soll: „*Die Kirche ist 1204 von der hl. Hedwig erbaut und fundiert worden*“. Es handelt sich dabei um die falsche Entzifferung der Jahreszahl am Südportal der Allerheiligenkirche, die einige Historiker dazu veranlaßte, die Stadtgründung im 12. Jahrhundert zu vermuten. In Wirklichkeit ist das Portal mit der Inschrift 1504 versehen. Gabrysch, Franz: Die räumliche Entwicklung der Städte Beuten, Gleiwitz, Hindenburg, Berlin 1937, S. 24.

³⁸ Horstmann, Heinrich: Gleiwitz in der Vergangenheit bis zur Gegenwart, in: Deutschlands Städtebau, Gleiwitz, Berlin-Halensee 1928, S. 14, Piotrowska-Andruszków, Ewa: Historia Gliwic od XIII wieku do współczesności, Gliwice 1993, S. 9.

³⁹ Kwiecień, Anna u. Adam: Architektura kościoła Wszystkich Świętych w Gliwicach, Rocznik Muzeum w Gliwicach, Band VI, Gliwice 1992, S. 61f.

Das Zentrum des bürgerlichen Lebens stellte der Marktplatz mit dem Rathausgebäude dar (Abb. 3.6). Bereits im 14. Jahrhundert ist der Vorgängerbau des heutigen Rathauses nachweisbar. Der heute zweigeschossige, verputzte Bau wurde in der Platzmitte auf rechteckigem Grundriß im 17. Jahrhundert errichtet. Neben dem Rathaus stand bereits im 14. Jahrhundert ein Brauhaus, das als Sinnbild des für die Stadt bedeutenden Brauwesens galt. Nicht nur für das Brauereiwesen, sondern auch für die Stadteinwohner war der Ausbau des Wasserleitungssystems von Bedeutung. Das Quellwasser wurde aus dem Richtersdorfer Tal auf den Marktplatz geleitet, wo es ursprünglich in einen Röhrenkasten floß.⁴⁰ Der später entstandene Neptun-Brunnen auf dem Marktplatz erinnert daran.

Die Gleiwitzer Wohnarchitektur entstand in der Anlehnung an das bereits im Mittelalter vorgegebene Straßenraster. Die bürgerlichen Grundstücke innerhalb der Stadtmauer weisen eine einheitliche Größe auf. Die rechteckigen und quadratischen Parzellen am Marktplatz wurden sehr regelmäßig gestaltet. Die an der Stadtmauer angelegten Grundstücke mussten dagegen deren ovalem Verlauf angepaßt werden und wiesen aus diesem Grund unterschiedliche Umrisse und Ausmasse auf. Durch die Gliederung der einzelnen Parzellen wird nochmals die planmäßige Stadtgründung bewiesen. Der Großteil von ihnen wurde gleich proportioniert, am häufigsten im Verhältnis 1:4. Darüber hinaus betrug die Maße der am Markt gelegenen repräsentativsten Grundstücke etwa 10 mal 45 m, wobei die kleinsten an der Stadtmauer gelegenen Parzellen nicht einmal die Größe von 20 m² erreichten (Karte 13).

Die Bebauungstypen, die das Stadtbild bis ins 18. Jahrhundert prägten, sind im Einzelnen schwierig zu rekonstruieren. In den Chroniken werden die Holzbauten als vorherrschend erwähnt, so wie bei Benno Nietsche, der 1886 den Zustand um die Mitte des 18. Jahrhunderts wie folgt beschreibt:

„Die Häuser sind schlecht, von Holz gebaut und die Wände mit Brettern verschlagen, kaum fünf haben zwei bis drei bewohnbare Räume. Der Wert derselben ist so gering, daß erst in jüngster Zeit ein Haus mit zugehörigen Grünten für zwei Stück Rind verkauft worden ist. Noch erbärmlicher ist der Zustand der Vorstädte, in denen meist Tagelöhner und keine Handwerker, sondern nur Ackerbau treibende Bewohner in schlechten Schaluppen wohnen.“⁴¹

Die so geschilderten ärmlichen Verhältnisse ließen sich zum einen durch die häufigen Brände und Beschädigungen der Bausubstanz erklären, sowie zum anderen durch die schwierige wirtschaftliche Lage der Stadt um diese Zeit.

Sicherlich unterschied sich die Bebauung am quadratischen, 75 m breiten Marktplatz von den übrigen Wohnbauten. Die repräsentativsten Bürgerhäuser waren bereits im Spätmittelalter aus Backstein errichtet worden, was die gut erhaltenen und gegenwärtig einer neuen Nutzung (Gastronomiebetriebe) dienenden Gewölbekeller belegen. Auf dem erwähnten Gemälde, das den Zustand um 1626 wiedergibt, sind einige der Markthäuser auf der Ost- sowie Nordseite dargestellt, wobei die Giebelformen auf eine aufwendige Fassadengestaltung hinweisen (Abb. 2.2). Sehr wahrscheinlich waren die Häuser an allen vier Seiten des Marktplatzes mit Arkadengängen im Erdgeschoß versehen.⁴²

⁴⁰ Horstmann, Heinrich: Gleiwitz in der Vergangenheit bis zur Gegenwart, Deutschlands Städtebau, Gleiwitz, Berlin-Halensee 1928, S. 14.

⁴¹ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 221.

⁴² Diese Annahme liegt der von Fanciszek Maurer durchgeführten Neugestaltung des Gleiwitzer Marktes in den 1950-60er Jahren zugrunde, die sich vor allem durch den Umbau der Markthäuser im Erdgeschoß und das

In den Vorstädten war eine ländlich geprägte Bauweise vorherrschend. Der am häufigsten vertretene Bautypus ähnelte sehr wahrscheinlich den noch in den 1960er Jahren existierenden Gleiwitzer Bauernhäusern, die auf einem rechteckigen Grundriß mit zentralem Eingang angelegt wurden und mit dem Bauernhof auf dem rückwärtigen Grundstück verbunden waren.

Einfügen der umgehenden Arkaden auszeichnet. Die Problematik des Wiederaufbaus der Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg wird in Kapitel 7 ausführlich besprochen.

4 Gleiwitz im 19. Jahrhundert

4.1 Die Industrieanfänge im Gleiwitzer Raum und die Königliche Eisenhütte

Das Wirtschaftsleben vieler schlesischer Städte im 18. Jahrhundert, darunter auch Gleiwitz, stützte sich vor allem auf die Landwirtschaft in den benachbarten Dörfern und Landgütern, wo seit dem Mittelalter insbesondere der Hopfenanbau betrieben wurde. Die Handwerksstätten und kleinen Hütten, die in bescheidenem Maße den großen Reichtum an Bodenschätzen nutzten, blieben wie das Brauereiwesen und die Tuchmacherei über längere Zeit die wirtschaftliche Grundlage von Gleiwitz selbst. Die von den Stadtbewohnern ausgeübten Aktivitäten waren jedoch an der Schwelle zum Industriezeitalter nicht ausreichend, um der Stadt eine kontinuierliche ökonomische Entwicklung zu garantieren. Zusätzlich trugen die kriegerischen Auseinandersetzungen, insbesondere seit dem Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges, wesentlich dazu bei, daß die Stadt sich von den Eingriffen und zahlreichen Bränden immer wieder erholen mußte.

Mit der Übernahme Schlesiens durch das Preußische Königreich 1763 wurden neue Maßstäbe vor allem hinsichtlich der wirtschaftlichen Umwandlung gesetzt. Der enorme Aufstieg der Provinz Schlesien war zu Beginn des 19. Jahrhunderts untrennbar mit dem Aufbau der Stahlindustrie in Gleiwitz verbunden. Einerseits war es eine politische und taktische Entscheidung Preußens, die das Grenzgebiet im Osten zum Industriezentrum aufsteigen ließ. Andererseits war es den schlesischen Magnaten und Kaufleuten zu verdanken, daß die von der Regierung geförderten Entwicklungsrichtlinien schnell umgesetzt wurden. Die Anfänge der Bergbau- und Hüttenindustrie in Schlesien sind als Wendepunkt in der Geschichte der Region zu betrachten, wobei Gleiwitz eine besondere Rolle in diesem Prozeß zukam. Gleiwitz avancierte innerhalb kürzester Zeit von der Provinzstadt zu einem Industriezentrum. Dies wirkte sich auf die gesamte Stadtentwicklung aus und soll deshalb im Folgenden näher betrachtet werden.

Die reichen Erzvorkommen waren in erster Linie der Grund für den damaligen Regierungsbeschluß, Schlesien als Ort der Eisengewinnung und –verarbeitung zu wählen. Hinzu kam die in England entwickelte Technologie, deren Einsatz in Schlesien vielversprechend war. Nicht ohne Bedeutung waren auch das Vorhandensein einiger kleiner Hüttenbetriebe sowie die positive Einstellung der Landbesitzer. Dabei ist festzustellen, daß die gelungene Umwandlung Schlesiens von einem Agrargebiet in ein Industriezentrum dem Gewinnstreben einzelner Personen zu verdanken ist. Zu ihnen zählten sowohl preußische Beamte als auch Privatinvestoren.

Die Vorgeschichte der oberschlesischen Industrie konzentrierte sich auch vor der Industrialisierung hauptsächlich auf die Eisengewinnung. Einfache Öfen sind in der Gleiwitzer Gegend bereits im 14. Jahrhundert nachweisbar. Obwohl Eisen und andere Erze gewonnen und verarbeitet wurden, geschah dies in sehr bescheidenem Ausmaß. Die alten Hüttenbetriebe wurden nach der Übernahme Schlesiens durch Preußen im Bereich der späteren Regierungsbezirke Breslau und Oppeln im Jahre 1740 sorgfältig gezählt: Es gab 12 Hochöfen primitiver Art, 28 Frischfeuer, 34 Luppenfeuer und 27 Eisenhämmer.⁴³ Leider war die Qualität des in diesen Werken hergestellten Eisens so schlecht, daß seine Ausfuhr in die anderen preußischen Provinzen bis in die 1780er Jahre sogar verboten war.⁴⁴ Zu diesem Zeitpunkt war

⁴³ Salewski, Wilhelm: Alte Eisenwerke in Schlesien und Mähren, Holzminden 1962, S. 13.

⁴⁴ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 710.

aufgrund seiner vorzüglichen Qualität vor allem das schwedische Eisen in Berlin und Brandenburg in Gebrauch. Um wettbewerbsfähig zu sein, mußten die veralteten schlesischen Hüttenbetriebe durch moderne ersetzt werden, in denen ausreichende Mengen produziert und die Eisenqualität wesentlich verbessert werden konnte.

Ein schnelles Produktionswachstum wurde jedoch zunächst durch den schon damals vorauszusehenden Holzmangel im gesamten oberschlesischen Raum behindert. Der Durchbruch gelang erst am Ende des 18. Jahrhunderts dem Staatsminister Graf von Reden. Während seiner Reisen nach England lernte er den Betrieb von Hochöfen, die mit Steinkohle betrieben wurden, kennen und wollte dieses Fachwissen sofort in Oberschlesien einsetzen. Da es jedoch an Kohlegruben in der Gegend mangelte, verschob sich der Zeitpunkt der Entstehung der Großindustrie um einige Jahre. Wie langsam alles vorankam, illustriert die Zahl von 247 Arbeitern, die 1770 im Steinkohlebergbau insgesamt beschäftigt waren.⁴⁵

Angesichts der von Preußen geführten Kriege kam der Produktion von Roheisen und Munition eine entscheidende Bedeutung zu. Die preußische Regierung förderte daher von Anfang an die Entwicklung in diesem Bereich, wobei in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts großer Wert auf die Initiative der hier ansässigen Privatleute gelegt wurde. Dies führte auch zum Erfolg. Zu den oben genannten Zahlen aus dem Jahre 1740 kamen bald acht Hochöfen, 15 Frischfeuer und vier Eisenhämmer hinzu.⁴⁶ Unter den bedeutendsten Privatbesitzern ist Graf Philipp Colonna (1755-1807) zu nennen, dessen Karriere ihn nicht nur zum Prototyp des schlesischen Industriellen machte, sondern der rasanten Industrieentwicklung in Schlesien auch ein beinahe „abenteuerliches Flair“ verlieh. Colonna, als Vater der schlesischen Industrie bezeichnet, verfolgte auf seinen Reisen nach Westeuropa in den 1770er Jahren die Neuerungen in Landwirtschaft und Eisengewinnung. Er baute bereits um 1780 in Schlesien die ersten Hüttenwerke. Bei der Eisenerzeugung wurde dort noch Holzkohle benutzt. Die von ihm eingeführten technischen Neuerungen trugen dazu bei, daß Colonnas Hütte bereits vor der Gründung der Königlichen Hütte 5,9 % der gesamten Eisenproduktion in Schlesien sicherte.⁴⁷ Sein Erbe Graf Andreas Renard (1795-1875) entschloß sich zum Einsatz von Steinkohle und nutzte gleichzeitig das Vorhandensein von billigen Arbeitskräften, was niedrige Produktionskosten ermöglichte.⁴⁸

Gleichzeitig wurde in den 1790er Jahren mit der Planung staatlicher Hüttenanlagen begonnen. Auch die preußischen Beamten machten sich um die Industrieentwicklung in Schlesien verdient. An erster Stelle ist hier Oberberghauptmann und Staatsminister Friedrich Anton Heynitz (1725-1802) zu nennen, der als Gründer der Gleiwitzer Hütte bekannt wurde. Zusammen mit Friedrich Wilhelm von Reden (1752-1815) gelang es Heynitz auf gemeinsamen Reisen nach England nicht nur das Ingenieurfachwissen auf Preußen zu übertragen, sondern auch die dortigen Fachkräfte nach Schlesien abzuwerben. Den lebhaften Kontakten mit England verdankte Preußen die 1769 durchgeführte Reform der Montanindustrie, die sich an englischen Vorbildern orientierte. Die neue Verordnung ermöglichte die Gründung

⁴⁵ Salewski, Wilhelm: Alte Eisenwerke in Schlesien und Mähren, Holzminden 1962, S. 13.

⁴⁶ Salewski, Wilhelm: Alte Eisenwerke in Schlesien und Mähren; Holzminden 1962; S. 13f.

⁴⁷ Reclaw, Damian: Wielkie postacie górnośląskiego przemysłu, Gliwice 1996, S. 110f, Groß, Herbert: Bedeutende Oberschlesier, Dülmen 1992, S. 187.

⁴⁸ Reclaw, Damian: Wielkie postacie górnośląskiego przemysłu, Gliwice 1996, S. 110, Groß, Herbert: Bedeutende Oberschlesier, Dülmen 1992, S. 191.

von Bergbaubehörden in allen Provinzen, sowie die staatliche Kontrolle der Bodenschätze.⁴⁹

Zum preußischen Beauftragten für die Provinz Schlesien wurde Reden ernannt, der als Direktor der Bergbaubehörde in Breslau seit 1779 zielstrebig die Pionieraufgabe der Belebung der schlesischen Industrie verfolgte. In einem Brief an König Friedrich Wilhelm II. schrieb Reden 1787:

„Ich finde ein unbeschreibliches Vergnügen in der Vorstellung der vielleicht noch sehr entfernten Zukunft und freue mich im Voraus der Zeiten, wo belebte Industrie, schnelle Zirkulation und Kultur diesen ungeachteten Winkel zur Perle der preußischen Krone erheben und dessen Bewohner aus armen gedrückten Sklaven zu gebildeten und glücklichen Menschen geschaffen werden.“⁵⁰

Reden modernisierte die Verwaltungsstrukturen und gründete Bergbauschulen. Er war für die ersten staatlichen Eisenhüttengründungen verantwortlich. Damit förderte er die führende Rolle des preußischen Staates im Bereich der Eisengewinnung. Die Genehmigung für die Errichtung einer staatlichen Eisenhüttenanlage in Gleiwitz wurde auf Anregung von Reden am 12. Juli 1791 vom Bergwerks- und Hüttendepartement erteilt. Nach einigen erfolgreichen Versuchen mit der Anwendung von Koks begann 1793 der Bau des Hochofens. Bereits zwei Jahre später entstand in der Gleiwitzer Hütte der erste deutsche mit Koks betriebene Hochofen, dessen Einweihung am 3. November 1796 gefeiert wurde (Abb. 4.1).⁵¹ Konstrukteur des Hochofens war der englische Ingenieur John Baildon (1772-1846), der dank der Überzeugungskraft von Reden nach Gleiwitz übersiedelte. Er war auch für den Produktionsprozeß, für die Umsetzung englischer Erfahrungen bezüglich der Eisenerzeugung, sowie für die Ausbildung von einheimischen Facharbeitern verantwortlich.⁵² Neben Baildon hatten auch andere hochqualifizierten Fachkräfte aus England Anteil, wie Johann Friedrich Wedding und John Wilkinson an der Entstehung der oberschlesischen Industrie.

Mit der Errichtung des ersten deutschen Kokshochofens 1796 in der Gleiwitzer Eisenhütte sowie der Gießerei gelang der Durchbruch auf dem Weg zur Erschaffung eines Industriezentrums von europäischer Bedeutung. Die schlesischen Werke waren seitdem weder auf die nahezu erschöpften Holzbestände mit den längeren Wegen für die Anfuhr, noch auf die steigenden Holzpreise angewiesen. Die bisher langsame Entwicklung des Steinkohlebergbaus wurde beschleunigt, so daß die Umstellung auf das Koksverfahren um 1800 in allen staatlichen Betrieben erfolgte.⁵³

Gleichzeitig mit der Errichtung der Eisenhüttenanlage wurde 1792 mit dem Bau des Klodnitzer Kanals begonnen, der einerseits den Transport der Steinkohle aus Hindenburg (Zabrze) ermöglichte, andererseits eine günstige Wasserverbindung mit der Oder (Odra) darstellte. Der Bau des Kanals wurde 1822 abgeschlossen. Die erste schiffbare Strecke wurde aber bereits 1806 fertiggestellt und im gleichen Jahr konnte das erste Schiff mit Gußwaren nach Breslau abgeschickt werden.⁵⁴

⁴⁹ Reclaw, Damian: Wielkie postacie górnośląskiego przemysłu, Gliwice 1996, S. 112.

⁵⁰ Zitat in: Groß, Herbert: Bedeutende Oberschlesier, Dülmen 1992, S. 45.

⁵¹ Die Berliner Eisengießerei wurde erst 1805 eröffnet. Die ersten dort angewendeten Gußformen stammten aus der Gleiwitzer Eisenhütte. Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 710.

⁵² Reclaw, Damian: Wielkie postacie górnośląskiego przemysłu, Gliwice 1996, S. 120ff.

⁵³ Reclaw, Damian: Wielkie postacie górnośląskiego przemysłu, Gliwice 1996, S. 113f, Salewski, Wilhelm: Alte Eisenwerke in Schlesien und Mähren, Holzminden 1962, S. 13.

⁵⁴ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 710.

Mit der Inbetriebnahme des Gleiwitzer Hochofens wurde gleichzeitig auch mit der Waffenproduktion begonnen. Die erste zwölfpfündige Kanone wurde in dieser Hütte 1804 gegossen. Während der Napoleonischen Kriege wurden in der Gleiwitzer Hütte über 250 Kanonen sowie große Mengen an Munition hergestellt. Die Bedeutung der Eisenhütte bestätigen die damals häufigen Besuche aus Berlin. Allein in den Jahren von 1809 bis 1818 kamen verschiedene Persönlichkeiten, unter ihnen Prinz August Ferdinand von Preußen und Kronprinz Friedrich Wilhelm. Auch der russische Kaiser besuchte das Werk auf seiner Durchreise 1820.⁵⁵

In Friedenszeiten wurde die ausgedehnte Munitionsherstellung durch den Maschinenbau sowie die Fertigung von Eisengußelementen z.B. für Brückenkonstruktionen ersetzt. Die ersten zwei Eisenbrücken wurden in Gleiwitz um 1819 für Potsdam und Breslau gefertigt, wobei die Eisengußelemente für die Potsdamer Brücke im Frühjahr 1823 vollständig mit Schiffen über den gerade fertig gestellten Klodnitzer Kanal geliefert wurden.⁵⁶

Darüber hinaus begann bereits 1805 die Produktion von emailliertem Kochgeschirr, die später so erfolgreich wurde, daß die Errichtung von neuen Fabrikgebäuden für diese Zwecke notwendig wurde. Die Gleiwitzer Hütte wurde im Laufe der Zeit kontinuierlich ausgebaut. Bereits 1814 wurde die zweite Gießerei errichtet. Parallel dazu entwickelte sich die Kunsteisengußproduktion mit der Büstenfertigung, die 1816 die Einstellung von zwei Modelleuren erforderlich machte. Die Erweiterungen der Anlage sowie die technischen Neuerungen wurden 25 Jahren später als die bedeutendsten in Preußen bezeichnet.⁵⁷ Der Kunsteisenguß gehörte also nahezu von Anfang an zu den Produktionsschwerpunkten der Gleiwitzer Einrichtung. Hier entstand ein Großteil des Eisenschmucks, der mit der Inschrift „Gold gab ich für Eisen“ versehen war und während der Befreiungskriege gegen Napoleon 1812-1815 von den preußischen Damen stolz getragen wurde.

In der Eisenhütte waren viele bedeutende Künstler als Modelleure tätig. Als erster übernahm diese Funktion Friedrich Ludwig Beyerhaus (1792-1872), der nach dem Studium an der Berliner Akademie und ersten Erfahrungen in der Berliner Kunstgießerei 1813 nach Gleiwitz kam. Er entwarf zahlreiche Figuren, Denkmäler und Plaketten. Unter seiner Leitung wurde auch die höchste Kriegsauszeichnung, das „Eiserne Kreuz“ nach dem Entwurf Friedrich Schinkels umgesetzt. Sein Nachfolger war Theodor Erdmann Kalide (1801-1863), der als Schüler Johann Gottfried Schadows und Christian Daniel Rauchs an der Berliner Akademie studiert hatte und als Schöpfer der Eisengußskulpturen von schlafenden und wachenden Löwen sowie als Bildhauer (u.a. „Bacchantin auf dem Panther“) bekannt wurde. August Kiss (1802-1865) war vor allem in Berlin erfolgreich. Für Schlesien schuf er das 1847 in Breslau aufgestellte Denkmal für Friedrich Wilhelm III. Neben den Projekten der in Gleiwitz angestellten Künstler wurden hier auch gleichzeitig Kunstgüsse nach Zeichnungen von Schinkel, Rauch, Schadow, Tieck, Posch und vielen anderen gefertigt.⁵⁸

⁵⁵ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 277.

⁵⁶ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 712.

⁵⁷ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 712.

⁵⁸ Groß, Herbert: Bedeutende Oberschlesier, Dülmen 1992, S. 167.

Die Produktion von Munition wurde in der Gleiwitzer Hütte nochmals in den 1870er Jahren für kurze Zeit aufgegriffen. Trotzdem blieb die Herstellung von unterschiedlichen Bergbaumaschinen sowie von Brückenelementen vorherrschend. Besonders um die Mitte des 19. Jahrhunderts gewann der Gleiwitzer Kunsteisenguß an Bedeutung und wurde zum Schwerpunkt der Werke. Sowohl die künstlerischen Arbeiten als auch die Gußprodukte für den Alltagsgebrauch waren hoch geschätzt. Während seines dortigen Aufenthalts 1846 besichtigte König Friedrich Wilhelm IV. die Hochofenhütte, die Bohrhütte, die Maschinenwerkstatt, die Kesselschmiede, die Emaillewerkstatt und das Produktmagazin, wobei sein größtes Interesse dem für den Gleiwitzer Militärbegräbnisplatz vorgesehenen Denkmal des Bildhauers Kalide mit zwei schlafenden Löwen galt.⁵⁹

Obwohl die Eisenhütte außerhalb der Stadt errichtet worden war, beeinflusste sie die Stadtentwicklung im Laufe des 19. Jahrhunderts nachhaltig, indem sie den Anfang der Industriezeit in Gleiwitz markiert. In Verbindung mit dem Eisenwerk entstanden nicht nur die Arbeitersiedlung und die Hüttenschule, sondern auch weitere Industrieeinrichtungen, die für das Stadterscheinungsbild prägend waren. Nicht ohne Bedeutung war die Verwendung von Bauelementen aus Eisenguß in den Gleiwitzer Gebäuden, wobei die Vielfältigkeit der angewendeten Muster heute noch beeindruckend ist.

4.2 Die Stadtgeschichte 1800-1850⁶⁰

Die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde im Gleiwitzer Raum durch kriegerische Auseinandersetzungen geprägt. Obwohl die Stadt weder an den großen europäischen Veränderungen dieser Zeit noch am Kriegsgeschehen direkt beteiligt war, war sie aufgrund ihrer Grenzlage Garnisonsstandort für Regimenter der Preußischen Armee.

Die Stadt mußte sich um das Jahr 1800 mit politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten auseinandersetzen, die wesentlich durch die geographischen Gegebenheiten bedingt waren.⁶¹ Die Lage der Stadt am Rande des Preußischen Reiches brachte keine unmittelbaren wirtschaftlichen Vorteile von Seiten Berlins mit sich. Die Wirtschaft basierte auf den kaufmännischen Handelskontakten, die durch die andauernden Unruhen im schlesischen Raum erschwert wurden. Dies beeinflusste vor allem den Gleiwitzer Tuchhandel und das Brauereiwesen negativ. Die durch das Stadtgebiet ziehenden Soldaten verursachten zusätzliche materielle

⁵⁹ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 322.

⁶⁰ Die wichtigsten Ereignisse des 19. Jahrhunderts wurden von dem Gymnasiallehrer Benno Nietsche in seiner Stadtgeschichte zusammengefaßt, die neben den zeitgenössischen Zeitungsberichten die bedeutendste Überlieferungsquelle darstellt.

⁶¹ Seit dem Mittelalter nutzte Gleiwitz seine Grenzlage zum Aufbau von Handelskontakten sowohl mit dem Osten als auch mit Westen. Daher profitierte die Stadt auch von der unmittelbaren Nachbarschaft zum Polnischen Königreich. Das im Jahre 1764 beschlossene Bündnis von Preußen und Rußland gegen Polen, an das sich auch Österreich anschloß, und die darauf folgenden drei Teilungen Polens (1772, 1793 und 1795), trugen wesentlich dazu bei, daß der Handelsverkehr erschwert wurde. Die drei Schlesischen Kriege (1742, 1744-45, 1776-1783) sorgten ebenfalls für Unruhen in ganz Schlesien. Obwohl der Koalitionskrieg gegen Frankreich, dem sich Preußen 1802 anschloß, sowie die späteren Befreiungskriege gegen Napoleon (1813-1815) nicht in Schlesien entschieden wurden, beeinflussten sie indirekt die Entwicklung der dortigen Städte. Die Rolle einer „Soldatenstadt“, die Gleiwitz von der preußischen Regierung zugewiesen wurde, wurde daher von der Grenzlage zu den polnischen Gebieten bestimmt, deren Bereich und politische Angehörigkeit um diese Zeit variierte. Das unabhängige Großherzogtum Warschau entstand 1807 in Folge der Napoleonischen Kriege und wurde bereits 1815 vom Polnischen Königreich abgelöst, das dem Kaiserreich Rußland untergeordnet wurde. Die russische Besatzungsmacht blieb trotz der polnischen Aufstände bis 1918 erhalten.

Schäden, die vom Magistrat beseitigt werden mußten. Es kam auch zu zahlreichen Ausbrüchen von verschiedenen Seuchen.⁶²

In den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts war Gleiwitz vor allem Schauplatz von Armeebewegungen. In der Stadt waren nicht nur preußische, sondern auch französische, bayerische und polnische Einheiten einquartiert. Die Stationierung verschiedener Einheiten wie Infanterie, Ulanen, Landwehr und Husaren machte den Ausbau von Kasernen sowie die Einführung einer zusätzlichen Einkommenssteuer notwendig, die durch die steigenden Ausgaben der Stadt begründet wurde.

Gleichfalls belastend für die Stadtkasse waren Ausgaben zur Schlichtung von Bauernunruhen, die in der Gleiwitzer Gegend stattfanden. Die preußischen Stein-Hardenbergschen Reformen, die in den Jahren 1807-1810 eingeleitet wurden, sollten sich in Bezug auf die Durchsetzung bürgerlicher Rechte erst im Laufe des Jahrhunderts auswirken.⁶³ Es kam auch in Schlesien zu einigen Bauernaufständen, die hauptsächlich auf die Durchsetzung des Edikts über die Beseitigung der Leibeigenschaft gerichtet waren. Ähnlich wie die Edikte über die Aufhebung der Beschränkungen für Handel, Gewerbe und Grundbesitz traten die Änderungen zunächst erst schrittweise in Kraft.

Für zusätzliche Unruhen sorgten bis in die 1850er Jahre die Seuchenausbrüche. Zu Beginn der 1830er Jahre brach in den Gleiwitzer Vorstädten die Cholera aus. Der Krankheit erlagen über 100 Personen. In Folge dessen wurden eine Sanitätskommission und ein Unterstützungsverein zur Bekämpfung der Seuche gegründet.⁶⁴ Ab diesem Zeitpunkt wurde großen Wert auf Gesundheitsfragen gelegt.⁶⁵ Trotz dieser Vorkehrungen wurden nochmals in den Jahren 1851 und 1852 Fälle von Cholera und Milzbrand festgestellt.⁶⁶

Beim Ausbruch der Befreiungskriege gegen Napoleon 1812 spitzte sich die politische Lage an der Ostgrenze Preußens zu. Es wurden zusätzliche Infanterie-Kompanien in Gleiwitz mobilisiert, die sich zum Großteil aus freiwilligen Stadtbewohnern zusammensetzten.⁶⁷ Nach den Kämpfen der preußischen, polnischen und russischen Armeen in der Nähe der Stadt wurden hier die Verwundeten gepflegt. Erst mit dem Friedensschluß von 1815 und mit der Rückkehr der Gleiwitzer Regimenter kehrte Stabilität zurück.⁶⁸ Die Stadt behielt jedoch ihren vom hier stationierten Militär geprägten Charakter.

Die neue preußische Städteordnung mit veränderten Behörden- und Verwaltungsstrukturen wurde 1808 eingeführt, infolge derer das Bürgertum

⁶² Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 274.

⁶³ Die von den Staatsministern Scharnhorst, Stein und Hardenberg vorbereiteten Edikte beschäftigten sich hauptsächlich mit der Beseitigung feudaler Verhältnisse (Agrarreform), mit der Wiederherstellung der städtischen Selbstverwaltung (Städtereform) und mit der Erneuerung der Armee (Heeresreform).

⁶⁴ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 298.

⁶⁵ Beispielsweise wurden 1833 bei der Verlegung des Pferdemarkts außerhalb des Stadtkerns die hygienischen Vorschriften berücksichtigt und die neue Lage „links des Ostropka-Baches“ sorgfältig ausgewählt. Zitat in: Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 299.

⁶⁶ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 324.

⁶⁷ Im Mai 1812 entstanden in Gleiwitz drei Landwehr-Kompanien, die sich ausschließlich aus Freiwilligen zusammensetzten. Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 283.

⁶⁸ Nach dem Wiener Kongreß 1814/15 wurde die „Heilige Allianz“ zwischen Preußen, Rußland und Österreich gebildet. Gleichzeitig erfolgte die informelle Besetzung der polnischen Gebiete durch Rußland. In dieser politischen Lage wurde Schlesien also, zumindest theoretisch, von Verbündeten umschlossen und damit keiner direkten kriegerischen Bedrohung ausgesetzt.

bedeutend an Einfluß gewann. Der Staat behielt lediglich die Oberaufsicht über die Städte. Die Kommunen übernahmen das Erziehungswesen, die Gesundheitsfürsorge, das Armenwesen und vor allem die Grundstücksverwaltung.⁶⁹ Die von der Städteordnung begründete kommunale Selbstverwaltung reformierte das Wahlrecht und erlaubte den Landbesitzern und den gewerbetreibenden Bürgern, die Stadtverordnetenversammlung zu wählen. Diese wiederum wählte den Magistrat als ausführendes Organ. Die Gleiwitzer Stadtverordneten rekrutierten sich anfangs hauptsächlich aus den hier ansässigen Kaufleuten.⁷⁰ Die Zusammensetzung änderte sich jedoch rasch zugunsten anderer Berufsstände wie Lehrern, Handwerkern und später auch Industriellen. Zweifelsohne spielte bei den staatlichen Strukturreformen die um diese Zeit eingeführte Gewerbefreiheit und die endgültige Aufhebung der Zünfte eine bedeutende Rolle. Seit dem Jahre 1816 war Gleiwitz dem schlesischen Regierungsbezirk von Oppeln (Opole) untergeordnet.

Die ansteigende Bevölkerungszahl und derer soziale Struktur am Anfang der Industrialisierung zeigen deutlich, in welchem Ausmaß die Gründung der Eisenhütte die Stadtentwicklung beeinflusst hat.⁷¹ Im Jahre 1750 zählte die Stadt 1199 Einwohner. Im Jahre 1787 waren es bereits 1733, wobei alle mit Ausnahme weniger Kaufleuten, neun Lehrern und einem Priester dem Bauernstand angehörten. Es gab um diese Zeit im Gleiwitzer Raum 325 Höfe. Im Jahre 1800 überstieg die Einwohnerzahl erstmals 2000. Deutliche Unterschiede gab es zwischen Innenstadt, Vororten und dem neu entstandenen Industriegebiet. Während sich die Bevölkerung innerhalb der Stadtgrenzen in den Jahren 1787-1802 verdoppelte, wurde in den außerstädtischen Gebieten im gleichen Zeitraum ein Bevölkerungszuwachs um 122,5% verzeichnet. Aus diesen Zahlen geht eindeutig hervor, daß die Gleiwitzer Industrie bereits am Anfang des 19. Jahrhunderts erhebliche „Anziehungskraft“ auf Einwanderer ausübte.⁷² Die Bevölkerungszahl wuchs rasant weiter: Im Jahre 1810 betrug sie 2990 und hatte sich schon 1838 mit 6415 Einwohner mehr als verdoppelt.⁷³

Interessant erscheint die Haltung der Stadtverwaltung um 1850 zur Frage der Eisenbahn. Aus den von Nietzsche zitierten Magistratsunterlagen geht hervor, daß der Stadtverwaltung die Entscheidung, an den Baukosten für die schlesische Bahnlinie zu partizipieren, schwerfiel. Anscheinend wurde die Bedeutung des Unternehmens nicht rechtzeitig erkannt, denn der Magistrat weigerte sich um 1840, die von der Regierung geforderten 100000 Taler für eine Streckenführung zu zahlen. Diese ablehnende Haltung änderte sich auch nach massiven Vorwürfen der Regierung nicht grundsätzlich, zumindest hinsichtlich der finanziellen Beteiligung. Nietzsche zitiert die Stadtväter 1842: *„Gleiwitz hätte sich ernstlich für den Eisenbahnbau interessiert (...) und zwei Linien von Roslow nach Gleiwitz für 253 Taler nivellieren lassen, um die Eisenbahn über Gleiwitz und zwar auf die Südseite der Stadt zu*

⁶⁹ Geist, Johann Friedrich, Kürvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1740-1862, München 1980, S. 72.

⁷⁰ In der Stadtchronik wird häufig ein Kaufmann namens Galli erwähnt, dessen Anteil an städtischen Investitionen immer wieder zur Sprache kommt. Im Jahre 1818 wurde Kronprinz Friedrich Wilhelm bei seinem kurzen Aufenthalt in Gleiwitz im Hause Galli untergebracht, was darauf schließen läßt, daß der Gastgeber und seiner Zunft eine wichtige Rolle in der Stadt spielten.

⁷¹ Diese Problematik beschäftigte Stefan Gołachowski, der die soziale Lage am Anfang der Industrialisierung in Gleiwitz analysierte. In: Gołachowski, Stefan: Studia nad miastami i wsiami śląskimi, Opole 1969.

⁷² Gołachowski, Stefan: Studia nad miastami i wsiami śląskimi, Opole 1969, S. 55.

⁷³ Dabei ist die Frage der ethnischen Zusammensetzung der Gleiwitzer Bevölkerung schwer zu beantworten. Die von vielen Forschern bearbeiteten Namensverzeichnisse lassen keine eindeutigen Schlüsse auf die Abstammung zu.

bekommen.“⁷⁴ Gleichzeitig ist anzunehmen, dass die Lage außerhalb der Stadt von der Verwaltung ausdrücklich erwünscht war.⁷⁵

Am 2. November 1844 wurde die Bahnstrecke zwischen Oppeln und Königshütte (Chorzów) trotz allem feierlich eröffnet.⁷⁶ Der Anschluß an das preußische Bahnnetz war in erster Linie für den Gütertransport gedacht. Nicht ohne Bedeutung blieb aber auch der Ausbau des Personenverkehrs. So kamen wichtige Gäste mit der Bahn nach Gleiwitz. Am 1. Oktober 1846 traf König Friedrich Wilhelm IV. mit einem Sonderzug in Gleiwitz ein, um die neue Bahnstrecke zwischen Gleiwitz und Myslowitz (Mysłowice) zu eröffnen und der Gleiwitzer Eisengießerei einen Besuch abzustatten.⁷⁷

4.3 Die Stadtgeschichte 1850-1910

Die Märzrevolution von 1848 wirkte sich auf ganz Preußen aus. Im gleichen Jahr fanden in Gleiwitz erstmals Wahlen zur Deutschen Nationalversammlung statt. Das politische Bewußtsein gewann in der Stadt an Bedeutung: Der Magistrat beschloß, die Öffentlichkeit bei den Stadtverordnetensitzungen zuzulassen, die Freimaurerloge und der Frauenverein wurden gegründet. Um 1850 wurde die Einheitsidee des deutschen Reiches unter preußischer Führung immer häufiger diskutiert. Auch der Gleiwitzer Magistrat und die Abgeordneten zur Nationalversammlung befürworteten sie. Die Bürger beteiligten sich an verschiedenen patriotischen Unternehmungen und spendeten beispielsweise für das Denkmal für Friedrich Wilhelm III. in Breslau genauso wie für die überfluteten Städte am Rhein 1855.⁷⁸ Gleichzeitig wurde vielen der soziale Konfliktstoff und die überlegene Anzahl von Arbeitern in der Region bewusst. Die neu entstandene bewaffnete Bürgerwehr wurde aus diesem Grund als Notwendigkeit angesehen und sollte in Fällen von Arbeiterunruhen die Sicherheit der Gegend bewahren. Dabei durfte sie auch mit militärischer Unterstützung rechnen.⁷⁹

In den 1840er Jahren wurde Gleiwitz zum Sitz des Kreis- und Schwurgerichts für die Kreise Gleiwitz, Beuthen, Lublinitz (Lubliniec) und Pleß (Pszczyna). Die Erhebung der Stadt zum Gerichtssitz beeinflusste ihre Entwicklung nachhaltig. Der Zuzug neuer Beamter bewirkte eine erneute Bautätigkeit von Wohnbauten und Amtsgebäuden.

In dieser Zeit war die Errichtung zahlreicher Industrieanlagen zu verzeichnen, die vorwiegend von Privatinvestoren gegründet wurden. Verschiedene Aktivitäten einheimischer und zugezogener Kaufleute und Industrieller beeinflussten sowohl die Stadtentwicklung als auch die sozialen Verhältnisse stark. Bereits 1848 beabsichtigte die kaufmännische Familie Caro aus Breslau, in Gemeinschaft mit dem Ratiborer Hütteninspektor Kirstein zu Rauden ein Walzwerk an Stelle der Brettmühle in Laband (Łabędy) zu bauen. Diese Absicht mündete 1857 in der Errichtung des Eisenwerks „Herminenhütte“ in Laband, das später zu einem der größten und bedeutendsten Privatbetriebe werden sollte. Ein weiteres Beispiel ist die mit einer

⁷⁴ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 305.

⁷⁵ Die Haltung der Gleiwitzer Verwaltung zur Frage der Einführung des Eisenbahnbaus ins Stadtgebiet ist keineswegs als Ausnahme zu betrachten. Auch die Berliner Stadtverwaltung weigerte sich jahrelang Gleisanlagen und Bahnhöfe in der Hauptstadt zu errichten. Dies war einerseits durch Schwierigkeiten in der Vereinbarung mit dem Bebauungsplan, andererseits durch allgemein herrschendes Misstrauen gegenüber dem industriellen Fortschritt zu begründen.

⁷⁶ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 309.

⁷⁷ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 311.

⁷⁸ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 326, 328.

⁷⁹ Möglichen Aufständen der Arbeiter wurde vom preußischen Staat früh Bedeutung beigemessen. Im Jahre 1844 wurde der schlesische Weberaufstand blutig niedergeschlagen.

Hochdruckdampfmaschine betriebene Draht- und Kettenfabrik am Klodnitzkanal in Petersdorf, die 1852 von dem Kaufmann Hegenscheidt aus Altona erbaut und schon fünf Jahre später erweitert wurde. Es gab viele kleinere Neugründungen, hauptsächlich von Hüttenbetrieben. Sogar die 1857 verzeichnete Handelskrise, in der die meisten Hütten und Gruben außer Betrieb gestellt wurden und einige angesehene Kaufleute in den Konkurs trieb, konnte der Gleiwitzer Industrie keinen ernsthaften Schaden zufügen.⁸⁰

Indessen kam es zu Veränderungen in der Sozialstruktur, die insofern bemerkenswert sind, als daß die Konfessions- und Herkunftsunterschiede, zumindest offiziell, zunehmend in den Hintergrund rückten und deren Rolle die neuen Besitzverhältnisse übernahmen. Die jüdischen Mitbürger wurden immer stärker in die Gesellschaft integriert. Die Feierlichkeiten aus Anlaß der Krönung Wilhelms I. im Jahre 1861 in Königsberg wurden in Gleiwitz in den katholischen und evangelischen Kirchen genauso begangen wie in der dortigen Synagoge.⁸¹

Die 1860er Jahre waren von wichtigen politischen Ereignissen gekennzeichnet. Insbesondere die von Preußen geführten Kriege wirkten sich sowohl wirtschaftlich als auch politisch in der Provinz des Reiches aus.⁸² In der neuen politischen Lage nach 1871 vermehrten sich die Einsätze der Gleiwitzer Regimenter. Außerdem wurden die immer wiederkehrenden Bauernunruhen mit Hilfe der Gleiwitzer Ulanen unterdrückt. Aber erst beim Ausbruch des polnischen Januaraufstandes 1863 wurden in Gleiwitz zusätzliche Soldaten einquartiert.⁸³ Das Gleiwitzer Bürgertum folgte zunächst den zahlreichen Aufrufen und sammelte für Kriegsunternehmungen gegen Dänemark 1864. Nach dem Wiener Frieden 1864 kamen weitere Ausgaben für die Rüstung vor dem Krieg mit Österreich 1866. An dem militärischen Vorgehen waren auch die in Gleiwitz stationierten Soldaten beteiligt. Die Gleiwitzer Ulanen nahmen vorwiegend an kleineren Gefechten teil, unter anderen bei Auschwitz (Oświęcim), sowie an der Zerstörung feindlicher Telegraphenleitungen und Eisenbahnbrücken. Aufgrund der nahegelegenen Staatsgrenze fanden in dieser Zeit häufig Manöver der Landwehr- und Ulanen-Regimenter statt.⁸⁴

Obwohl die unruhigen Zeiten die Stadtentwicklung zunächst beeinträchtigten, kam der enorme Rüstungsaufwand der Gleiwitzer Industrie sehr gelegen. Die staatliche Eisenhütte sowie die Privatbetriebe sicherten eine Waffenproduktion auf höchstem Niveau. Gleichzeitig wurden neue Fabriken gegründet. Allein in den Jahren 1865-1867 entstanden auf einer kleinen Fläche von Petersdorf, das neueingemeindeten Stadtteils, neben einer Glashütte und einer Knochenmehl- und Waffefabrik auch eine Dampfwaren- und Zündwarenfabrik des Kaufmanns Jacob Huldshiner. Zudem wurden um diese Zeit die Rohrfabrik von den Kaufleuten Hahn und Huldshinsky

⁸⁰ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 317, 330, 331.

⁸¹ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 336.

⁸² Innerhalb weniger Jahre war Preußen an drei Kriegen beteiligt: 1864 kam zum Dänische Krieg, der im Bündnis mit Österreich um die Herzogtümer Schleswig und Holstein geführt wurde. 1866 erfolgte der sog. Deutsche Krieg Preußens gegen Österreich, der mit dem Frieden von Prag am 23. August 1866 zu Ende ging und gleichzeitig das Ende des Dualismus in Duetschland markiert. Vor allem nach der Bildung des Norddeutschen Bundes 1867 setzte sich die Idee des Nationalstaats unter protestantischen Pressenkönig durch. Im Krieg 1870-71 kämpften der Norddeutschen Bund zusammen mit Bayern gegen Frankreich. 1871 erfolgte die Kaiserproklamation Wilhelms I. in Versailles und Gründung des Deutschen Reiches. Es fanden die ersten Reichstagswahlen statt und Otto von Bismarcks wurde zum ersten Reichskanzler. Vogt, Martin (Hg.): Deutsche Geschichte, Fischer Taschenbuch Verlag, Stuttgart/Weimar 2003, S.504ff.

⁸³ Es handelte sich um 4000 Neuankommende. Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 340.

⁸⁴ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 352f.

sowie die Draht- und Kettenfabrik von Kern in Betrieb genommen. Alleine die Königliche Eisengießerei goß 1866 täglich 500 Kugeln für Geschütze.⁸⁵ Die Stadt selbst profitierte aber offensichtlich wenig von diesem Aufschwung, wie es im Verwaltungsbericht von 1866 heißt:

*„Unsere Stadt ist hauptsächlich eine Fabrik- und Handelstadt, und als solche mußte sie vorzugsweise bei den großartigen Störungen, welche den Handel, die Fabriken, namentlich unsere schlesische Eisenindustrie, schon bei den Vorbereitungen zum Kriege trafen, in Mitleidenschaft gezogen werden.“*⁸⁶

Die Kriege der 1860er Jahre forderten zahlreiche Opfer von der Bevölkerung. Erst nachdem die Gleiwitzer sich von den Kriegslasten erholt hatten verbesserten sich kontinuierlich auch die wirtschaftlichen Verhältnisse. Dabei etablierte sich schnell eine Oberschicht von Kaufleuten und Industriellen in der Stadt, die wichtige Funktionen in den städtischen Gremien übernahmen. Die Gleiwitzer Freimaurerloge sowie der Philomaten-Verein gewannen an Bedeutung. Gleichzeitig stieg auch das Bewußtsein der stetig wachsenden Arbeiterschaft. Im Jahre 1869 bildeten sich Gewerkschaften für Hand- und Fabrikarbeiter, Maurer und Zimmerleute sowie für Glasmacher. Die Bahnverbindungen wurden ausgebaut, so daß Beuthen und Königshütte ab 1872 per Zug direkt zu erreichen waren. Banken wurden eröffnet, das Büro des Landrates des Gleiwitzer Kreises wurde von Kamienitz (Kamieniec) nach Gleiwitz verlegt, neue Schul- und Kindereinrichtungen entstanden. Es existierten bereits in den 1860er Jahren zwei Druckereien mit Verlagen, die unabhängig voneinander zwei lokale Zeitungen herausgaben. Die „Oberschlesische Zeitung - Volksblatt für Stadt und Land“ von Rheinhard David erschien zunächst dreimal wöchentlich. Der „Oberschlesische Wanderer“ des Neumann Verlages sollte sich später sogar zu einer Provinzialzeitung entwickeln.⁸⁷

Durch die Gründung der Gleiwitzer Freiwilligen Feuerwehr 1869 wurde in der Stadt endlich eine bessere Brandbekämpfung gewährleistet. Zerstörerische Brände quälten die Bewohner im Laufe der Jahrhunderte ebenso wie die immer wieder auftretenden Überschwemmungen. Als 1813 die Beuthener Vorstadt brannte, wurden über 40 Häuser zerstört, was einen hohen Anteil an der gesamten Vorstadtbebauung ausmachte. Später kam es ab und zu zu kleineren Feuern. Einen Wendepunkt markiert 1858 die Annahme einer neuen Feuerlöschordnung, die die alte aus dem Jahr 1766 ersetzte.⁸⁸

Bei Ausbruch des Krieges gegen Frankreich 1870 wurden nicht nur die Gleiwitzer Ulanen mobilisiert, sondern die Stadt selbst gehörte zu *„den Orten, welche den höchsten Betrag an Frauen und Kinder Einberufener auszahlten“*⁸⁹, obwohl sie weder von der geographischen Lage her, noch sonst in einer direkten Verbindung zum Kriegsgeschehen stand. Die Siegesfeierlichkeiten, die zur Begrüßung der zurückkehrenden Landwehr- und Ulanen-Bataillone veranstaltet wurden, fanden im Sommer 1871 statt. Diese Bataillone wurden noch im gleichen Jahr und auch später häufig zur Unterdrückung der Arbeiterunruhen außerhalb der Stadt eingesetzt.⁹⁰

⁸⁵ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 347, 355, 358, 362.

⁸⁶ Bericht des Magistrats der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1866, S. 4.

⁸⁷ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 361f, 383.

⁸⁸ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 285, 331.

⁸⁹ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 369.

⁹⁰ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 374f.

Nach dem Krieg mit Frankreich kehrte Ruhe in die Stadt zurück, was der Stadtentwicklung sowie verschiedenen Aktivitäten ihrer Bürger zugute kam. Der Aufschwung der Gründerzeit 1871-1873 machte sich, wie im gesamten Deutschen Reich, in der steigenden Anzahl von Betriebsgründungen sowie zahlreichen Erweiterungen bereits bestehender Werke bemerkbar. Im Jahre 1871 wurde z.B. die Gasröhrenfabrik erweitert, die Mineralwasserfabrik sowie die Papierfabrik wurden angelegt. Besonders hervorzuheben ist die Tätigkeit zahlreicher Vereine und Komitees, von denen einige caritativen Zwecken dienten, andere patriotische Ziele verfolgten. Man sammelte für katholische und evangelische Waisenhäuser, für Einrichtungen städtischer Suppenküchen für Kriegsveteranen und für die Opfer von Naturkatastrophen in anderen Regionen des Reiches. Im Jahre 1872 entstanden das Komitee für die Einrichtung eines Siegerdenkmals und ein Kriegsverein, um „*die bedürftigen Kameraden zu unterstützen*“.⁹¹ Es wurde aber auch für die Errichtung eines schlesischen Provinzialmuseums in Breslau gespendet.

Auch während der 1870er Jahre hatte Gleiwitz einiges zu erleiden. Im Jahre 1873 erkrankten einige Personen im Süden Schlesiens an der Cholera und trotz zahlreicher Vorkehrungen der Stadtpolizei ergriff die Seuche auch in Gleiwitz 105 Personen, von denen 50 starben.⁹² Einige Jahre später, im Juni 1879, verursachte eine Flut erhebliche Schäden in der Weißen Vorstadt und an der Klodnitzer Promenade.⁹³ Infolge der damaligen schlechten Wetterverhältnisse und der damit verbundenen mageren Ernten trat eine Hungersnot in ganz Oberschlesien ein. Im Jahre 1879/80 wurde der Notstand in der gesamten Provinz ausgerufen. Auch Gleiwitz war davon betroffen, wobei die Lage sich besonders dramatisch in den Kämmereidörfern darstellte. Dank der Spenden und Hilfen, die aus dem ganzen Reich eintrafen, sowie der Gewährung von staatlichen Geldern hatte sich die Lage der hungerleidenden Bauern 1880 weitgehend gebessert.⁹⁴

Die darauf eintretende schwierige wirtschaftliche Lage konnte nur dank der enormen Produktion der hier angesiedelten Werke überwunden werden. Wie bedeutungsvoll die Hütten und Fabriken für Gleiwitz waren, beweisen die Erfolge, die sie außerhalb der Heimatstadt feierten. Die Gleiwitzer Industrie konnte sich durchaus erfolgreich auf der „Schlesischen Gewerbe- und Industrieausstellung zu Breslau“ 1881 präsentieren. Dort waren die wichtigsten Firmen der Stadt vertreten, vor allem die Königliche Eisengießerei, die ihren leistungsstarken Hochofen und weitere Maschinen vorstellte. Bemerkenswert ist, daß neben den Eisenerzeugnissen der Königlichen Eisenhütte, wie Wasserleitungsrohren, Maschinenteilen und Baugußwaren auch Kunsteisengußwerke ausgestellt wurden. Der Gleiwitzer Beitrag zur Industrieausstellung erfreute sich großer Aufmerksamkeit. Im Laufe des Jahres kamen viele Besucher nach Gleiwitz, z.B. aus der Königlichen Bergbauakademie in Berlin, um die ausgezeichneten Werke vor Ort bewundern zu können.⁹⁵

Das Ende des 19. Jahrhunderts markierte eine politische Zeitwende in Europa. Das Deutsche Reich wurde zunehmend von nationalistischen Bewegungen geprägt. Dies

⁹¹ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 387f.

⁹² Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 395.

⁹³ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 436.

⁹⁴ Die Verhältnisse im ganzen Deutschen Reich der 1870er Jahre waren stark mit der wirtschaftlichen Entwicklung verbunden. Nach dem Wirtschaftsboom der Gründerjahre kam es zur Krise, die in hohen Arbeitslosigkeitszahlen und Auswanderungsrate um 1879 gipfelte. Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 446f.

⁹⁵ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S.486f.

machte sich in Grenzgebieten besonders bemerkbar. Die vom deutschen Kaiser proklamierte Religionsfreiheit schaffte einerseits optimale Bedingungen für ein „multikulturelles“ schlesisches Industrie-Grenzgebiet, andererseits kamen nun die nationalen und glaubensbedingten Unterschiede deutlicher zum Vorschein. Gleiwitz, als eine eindeutig mit dem Deutschen Reich verbundene Stadt, orientierte sich immer stärker an den politischen Zielen des Reiches. Obwohl das Thema der deutsch-polnischen Beziehungen im allgemeinen kompliziert und vielschichtig ist, bleibt jedoch ausdrücklich zu vermerken, daß eine massive Benachteiligung der polnischen Bevölkerung im öffentlichen Leben am Ende des 19. Jahrhunderts in Gleiwitz nicht eindeutig belegt werden kann. Die Lage sollte sich erst am Anfang des 20. Jahrhunderts dramatisch zuspitzen.⁹⁶ Zunächst kam es immer wieder zu kleineren Auseinandersetzungen zwischen Stadtverwaltung und der katholischen Gemeinde, wie im Jahre 1872, als die Stadt der in Gleiwitz neu entstandenen Altkatholischen Gemeinde die Trinitatiskirche übergeben hatte. Dies führte zu langjährigen Streitigkeiten zwischen Alt- und Neukatholiken, was die gemeinsame Benutzung der Kirche und der Friedhöfe anbelangte.⁹⁷ In den 1880er Jahren wurde die Verbreitung von einigen polnischen und katholischen Broschüren verboten. Trotz der deklarierten Distanzierung des Preußischen Staates von der Religionsfrage, beschäftigte das Thema gelegentlich auch die Stadtverwaltung. Zugleich wurden die Reibungen zwischen evangelischer Stadtverwaltung und katholischer Bevölkerung den nationalen Interessen untergeordnet und avancierten dadurch schnell zu politischen Themen. Ein Wendepunkt in den offiziellen Beziehungen zwischen evangelischen Deutschen und katholischen Polen markierte 1876 eine Anordnung des Amtes des Oberpräsidenten von Schlesien bezüglich der polnischen Ortsnamen, „*die eine deutsche Zunge nicht aussprechen kann, und mit deutschen Buchstaben nicht geschrieben werden können*“⁹⁸, und für die deshalb die deutsche Schreibweise übernommen werden mußte. Bei katholischen Kirchenfesten wurden festliche Reden seitdem zweisprachig gehalten.

Darüber hinaus wurden ab den 1870er Jahren die meisten der Stadtschulen, wie die katholischen und evangelischen Elementarschulen sowie die Hüttenschule der Königlichen Eisenhütte zu Simultanschulen umgewandelt. Eine Assimilation der polnischen und jüdischen Bürger wurde um diese Zeit zur Regel.⁹⁹

Die Problematik der ab der Mitte des 19. Jahrhunderts rasant ansteigenden Bevölkerungszahl ist für die städtischen Verhältnisse besonders wichtig. Aus einer Gesamtzahl von über 6500 Einwohnern um 1850 wurden 30 Jahre später mehr als 15000.¹⁰⁰ Am stärksten war aber die Bevölkerungszunahme in den letzten 20 Jahre des 19. Jahrhunderts: 17872 Personen wurden im städtischen Verwaltungsbericht

⁹⁶ Die Polen waren die größte Minderheitsgruppe im Deutschen Reich. Vor allem in Oberschlesien rekrutierte sich die Arbeiterschaft aus polnischer Landbevölkerung. Die Assimilierung von polnischen Bürgern in den deutschen Nationalstaat erwies sich jedoch aus verschiedenen Gründen von Anfang an als utopisch. Als Katholiken strebten die Polen einen Nationalstaat und widersetzten sich vehement den Germanisierungsmaßnahmen. Somit spielte bei der Lösung der „polnischer Frage“ einerseits der Antiklerikalismus Bismarcks, andererseits die Einführung der deutschen Sprache als obligatorisch eine wichtige Rolle. Massive Repressionen gipfelten in Massenausweisungen und Enteignungsgesetzen um 1900. Gleiwitz, als eine deutsche Industriestadt mit stark angestrebten protestantischen Charakter, wurde offiziell zunächst getrennt von den im Umland lebenden Arbeitern betrachtet. Die Konflikte nahmen jedoch im Laufe der Jahre zu, was auch in der Nietschen Stadtchronik Ausdruck findet. Vogt, Martin (Hg.): Deutsche Geschichte, Fischer Taschenbuch Verlag, Stuttgart/Weimar 2003, S. 551ff.

⁹⁷ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 382f.

⁹⁸ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 410.

⁹⁹ Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 388f, 390f.

¹⁰⁰ Verwaltungsbericht pro Jahre 1879/80, Gleiwitz 1881, S. 2.

am Ende des Jahres 1881 verzeichnet. Im Jahre 1895 war es über 24000 und diese Zahl verdoppelte sich im Laufe der nächsten fünf Jahre. Somit erreichte Gleiwitz im Jahre 1900 eine Bevölkerungszahl von über 52000. Die Gesamtwachstumsrate betrug in den Jahren 1895-1905 148 %.¹⁰¹ Bei den Neuankömmlingen handelte es sich hauptsächlich um Arbeitskräfte, die in der blühenden Industrie ständig benötigt wurden. Aber es kamen auch neue Beamte hinzu, die einerseits in den neu entstandenen Großkonzernen tätig waren, andererseits für die wachsenden Bedürfnisse des Schulwesens und der Verwaltung Verantwortung übernehmen mußten.

Die Stadt präsentierte sich selbst um 1900 in den Chroniken und Stadtverwaltungsberichten stolz als ein bedeutender Sitz der Hüttenindustrie sowie als Ausbildungsort für Handwerker. Darüber hinaus etablierte sich in Gleiwitz das Kulturleben: Nicht nur die örtlichen Vereine und Kulturinstitutionen sorgten für Aufsehen. Im Stadttheater traten bekannte deutsche Künstler auf und zahlreiche städtische Restaurants und Cafés luden zu einer Erfrischungspause nach dem Spaziergang an der Klodnitz-Promenade ein. Und obwohl die Stadtverwaltung sich ausgiebig über eine *„außerordentliche Anspannung der Finanzkraft, der kein entsprechendes Anwachsen der Steuerkraft gegenüber stand, auf die die Stadtgemeinde bei ihrem geringen sonstigen Einkommen fast nur angewiesen ist“* sowie *„ein starkes Zurückgehen der Steuerkraft“* beklagt, weil *„mehrere der größten Steuerzahler mit großen hier erworbenen Vermögen der Stadt den Rücken kehrten, um sich anderwärts in billigerer und schönerer Gegend niederzulassen“*¹⁰², beschreibt sie den Stadtzustand folgendermaßen: *„Das Stadtbild hat durch die Anlage neuer Straßen, durch die Regulierung der Klodnitz, die Schaffung von Promenadenanlagen, und durch eine Anzahl städtischer und staatlicher Neubauten ein günstigeres Aussehen erhalten.“*¹⁰³ Das Gemeindegebiet umfaßte 1905 über 2790 ha, wobei ständig neue Grundstücke von der Stadt erworben wurden, um eine Weiterentwicklung zu sichern.

¹⁰¹ Verwaltungsbericht für die Jahre 1901-1906, Gleiwitz 1907, S. 3..

¹⁰² Verwaltungsbericht für die Jahre 1901-1906, Gleiwitz 1906, S. 1.

¹⁰³ Verwaltungsbericht für die Jahre 1901-1906, Gleiwitz 1906, S. 2.

5 Die städtebauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert

5.1 Die Stadtentwicklungsfaktoren um 1800 und Igners „Idealplan“

Nachdem Gleiwitz preußisch geworden war, bestimmten die Grenzlage und die Gründung der Königlichen Eisenhütte die Entwicklung der Stadt im 19. Jahrhundert. In erster Linie beeinflusste die Grenzlage die Entscheidung der preußischen Regierung in Gleiwitz, eine Kaserne für die Ulanen-Regimente zu errichten. Es ist nicht auszuschließen, daß der militärische Aspekt in der Stadtplanung am Anfang des 19. Jahrhunderts als vorrangig angesehen wurde. Trotz der Errichtung des Kasernenkomplexes im Nordwesten der Stadt, der später ein großflächiges Gelände hinter der Stadtmauer beanspruchte, wurde Gleiwitz im städtebaulichen Sinne nicht vom Militär geprägt. Der Charakter einer Garnisonsstadt, den Gleiwitz wohl in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vermittelte, wurde rasch durch die Einführung anderer Funktionen verändert. Dabei handelte es sich vor allem um die Umwandlung der Stadt zum Industriezentrum, das mit den zugehörigen Ämtern die Verarbeitung der oberschlesischen Naturvorkommen verwalten sollte. Ferner gewann Gleiwitz als Sitz des Schwurgerichts mit zahlreichen Staatsbeamten sowie Gerichtsangestellten an Bedeutung.

Entscheidend zur Stadtentwicklung trug auch die Königliche Eisenhütte bei. Bei ihrer Errichtung wurden die Nähe des Wasserlaufes und der ausgedehnten Waldungen sowie die günstige Anbindung an das Steinkohlegebiet beachtet. Da der Hüttenbetrieb von den billigen Arbeitskräften profitierte, fanden dort vor allem die aus den Vorstädten von Gleiwitz und den benachbarten Dörfern stammenden mittellosen Landarbeiter Beschäftigung. Die Anwesenheit von Beamten, für die neuer Wohnraum in der Stadt geschaffen werden mußte, fand erst später statt. Diese zunächst getrennte Entwicklung wurde in der Planungsweise der Eisenhütte deutlich. Unter Berücksichtigung der vorher genannten technologischen Gegebenheiten entstanden im Südosten des Stadtkerns nicht nur die Industrieanlagen, sondern gleichzeitig Wohnungen für die Hüttenangestellten und vor allem die erste Arbeiterkolonie.

Die völlige Unabhängigkeit der Eisenhütte von der Stadtinfrastruktur manifestierte sich in ihrer Handlungsfreiheit, die die frühen Arbeitsverhältnisse sowie die Erschaffung der ersten Arbeiterwohnungen kennzeichnete. Im Jahre 1797 arbeiteten 56 Personen für die Eisenhütte, wobei die Gesamtzahl der Arbeiter sowie ihrer Familienangehörigen 119 betrug. Im Jahre 1830 arbeiteten bereits 1093 Personen für den Hüttenbetrieb, wobei die Mehrheit aus anderen oberschlesischen Orten nach Gleiwitz kam.¹⁰⁴ Reden erkannte schon früh die enorme Bedeutung des Baues von Arbeiterwohnungen für die Gewinnung der benötigten Arbeitskräfte. Bereits 1796 entstanden die ersten drei Vierfamilienhäuser auf dem Betriebsgelände. Die Ausführung dieser in einfacher Weise errichteten Gebäude übernahm Hüttenbauinspektor Wedding, der vor allem für die Eisenhütte verantwortlich zeichnete. Die Wohnungen verfügten über drei kleine Räume, allerdings wurden sie von bis zu sieben Personen bewohnt. Der Bedarf an weiteren Wohnungen war so groß, daß in den nächsten zwei Jahren zusätzlich fünf weitere solche Bauten errichtet wurden.¹⁰⁵ Neben der Errichtung von Arbeiterhäusern wurde auch für

¹⁰⁴ Głab, Wojciech: Huta w Gliwicach w latach 1796-1830, in: Zeszyty Gliwickie, Gliwice 1988, S. 44f.

¹⁰⁵ Im Jahre 1827 standen auf dem Betriebsgelände zwölf dieser Arbeiterhäuser, deren Ausführung sehr mangelhaft gewesen sein mußte, da einige der Bauten bereits wenige Jahre später umfangreich saniert werden mußten. Keines der Gebäude ist erhalten. In: Głab, Wojciech: Huta w Gliwicach w latach 1796-1830, in: Zeszyty Gliwickie, Gliwice 1988, S. 47.

qualifizierte Angestellte gesorgt. Eine langfristige Bindung an das Werk wurde durch die Gründung der Hüttenschule erreicht.

In den nächsten Jahren entwickelte sich die Gleiwitzer Eisenhütte zu einer in sich geschlossenen Struktur, die unabhängig von der Stadt funktionierte. Es handelte sich jedoch keineswegs um eine reibungslose Nachbarschaft zwischen der Stadteinwohner und der Eisenhütte. Bereits für das Ende des 18. Jahrhunderts sind Unstimmigkeiten schriftlich belegt: Die Gleiwitzer Handwerker beschwerten sich bereits 1796 beim Magistrat über „*das neue königliche Hüttenetablissement*“¹⁰⁶, dessen Trennung von der städtischen Verwaltungsstrukturen sich in den sinkenden Gewinnen manifestierte:

*„Dasselbe (Königliche Hütte) erlaubt sich nämlich einen Schank von fremdem Bier und Branntwein anzulegen und das Schlachten und Backen zu exercieren. Bei dem Verkauf des Holzes aus den hiesigen städtischen Forsten zu diesem Etablissement wurde uns versichert, daß dasselbe zum Nutzen der Stadt gereichen würde, nun aber mußten wir das Gegenteil erfahren.“*¹⁰⁷

Die von der Eisenhütte beanspruchte Autonomie wirkte sich aber nicht nur auf die Stadtwirtschaft aus, sondern vor allem auf die Tatsache, daß der Eisenhüttenbezirk und die Stadt selbst zunächst getrennte Entwicklungswege auch im städtebaulichen Sinne gingen. Die ersten raumplanerischen Vorgänge, die in Gleiwitz am Anfang des 19. Jahrhunderts stattfanden, verdeutlichen nochmals die Trennung der beiden Stadteile. Während die Entwicklung der Stadt über ihren Kern hinaus allein durch die noch bestehende Stadtmauer gelähmt war, wurde das Eisenhüttengelände zur Keimzelle der modernen Industrie und gleichzeitig zum Wohngebiet für die dort Arbeitenden. Die räumliche Entwicklung von Gleiwitz war am Anfang des 19. Jahrhunderts durch die administrative Trennung der Stadt von der Eisenhütte und somit der beiden Siedlungsstrukturen gekennzeichnet.

Unbestritten ist die Tatsache, daß der Gleiwitzer Stadtkern in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts keinen übermäßigen städtebaulichen Zuwachs verzeichnete. Dies scheint die relativ späte Thematisierung der Frage der Stadterweiterung zu bestätigen. Obwohl Gleiwitz aus den bereits erörterten Gründen zu Beginn des 19. Jahrhunderts zu einem strategisch wichtigen Ort avancierte, war seine Verwaltungsstruktur noch weit von der später erreichten Selbstverwaltung entfernt. Die Stadt war bis 1816 der Regierungskreisbehörde in Ratibor (Racibórz) untergeordnet. Die Stadtfläche sowie die Bevölkerungszahl wuchsen noch langsam, was das städtische Bauwesen beeinflusste und eine umfassende Stadtplanung unnötig erscheinen ließ. Es bestand zunächst kein Bedarf an neuen Wohngebieten, die außerhalb des alten Stadtkerns entstehen sollten und planerische Maßnahmen voraussetzen würden. Die wichtigsten Änderungen hinsichtlich der kommunalen Verwaltung erfolgten erst in den 1820er Jahren mit der praktischen Umsetzung der Preußischen Städteordnung von 1808.

Die Stelle eines Stadtbaurats oder Stadtbaumeisters war um 1800 in Gleiwitz noch nicht existent. Diese Funktion übernahmen die Bauinspektoren aus Ratibor, die vor allem für die öffentlichen Bauten zuständig waren. Die private Bautätigkeit wurde innerhalb der Stadt geregelt, wobei die Aufträge von Gleiwitzer Handwerkern übernommen wurden. Der erste Ratiborer Beamte, dessen Mitwirken an Gleiwitzer

¹⁰⁶ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 272.

¹⁰⁷ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 272.

Bauten belegbar ist, war Bauinspektor Ilgner. Im Jahre 1789 war er an dem Umbau des alten Rathausturmes beteiligt.¹⁰⁸ Ilgner zeichnete auch für den ersten städtebaulichen Entwurf für die Stadt verantwortlich. Seine Zeichnung ist als einziger Beweis für planerische Überlegungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts überliefert.

Der „*Situationsplan von der Lage der Stadt Gleiwitz nebst der projectirten Erweiterung derselben*“ entstand 1801 und stellt den Stadtgrundriß in einer vereinfachten, stark geometrisierten Form dar (Karte 3). Da dem Entwurf jegliche Maßstäbe und eine Ausrichtung fehlen, läßt sich lediglich anhand der eingetragenen Straßennamen feststellen, daß es sich um das Altstadtgebiet in den Befestigungsgrenzen handelt, an welches sich ein fast genauso großes neu geplantes Gelände anschließt. Die Erweiterung erfolgt über die Stadtmauer hinaus südwestlich vom mittelalterlichen Stadtkern. Die schmale, doppelt aufgezeichnete Linie entspricht dem Verlauf der Stadtmauer, die das gesamte Stadtgebiet einschließlich der Neuplanung umfaßt. An der Stelle, wo die „Neustadt“ sich an die Altstadt anschließt, wird die Markierung unterbrochen und mit den Kleinbuchstaben „a“ und „b“ versehen. Weiterhin wird im Südwesten, an der Außengrenze der geplanten Anlage, ein drittes Stadttor gekennzeichnet.

Die Neuanlage wurde offensichtlich als Erweiterung des regelmäßigen Straßennetzes der Altstadt gedacht, wobei der homogene Eindruck dadurch verstärkt wird, daß die Hauptachse des zugefügten Ensembles einer der Altstadtachsen angepaßt wird und gleichzeitig eine Verlängerung derselben bildet. Die Ausmaße des neu geplanten quadratischen Gebiets werden auf diese Weise von den vorhandenen abgeleitet. Die Neuanlage besteht aus acht Wohnquartieren, die um den in der Mitte angelegten quadratischen Marktplatz gruppiert sind. Die angedeutete Bebauung innerhalb der rechteckigen Grundstücke ist mit der Beschriftung „Bürgerhäuser“ versehen. Es handelt sich also um ein reines Wohngebiet. Die erheblichen Ausmaße des neuen Marktes lassen darauf schließen, daß die Bebauung entsprechend mehrstöckig und repräsentativ konzipiert war. Diese Tatsachen verdeutlichen, daß die Erweiterung wohl eher der Unterbringung der Soldaten- und Beamtenfamilien dienen sollte und auf keinen Fall in Verbindung mit der Industrieentwicklung und dem Bedarf an günstigen Arbeiterwohnungen gebracht werden kann.¹⁰⁹

Während die Altstadt in einer rechteckigen, entlang der Längsachse verzerrten Form dargestellt wird, erhielt das neu geplante Gebiet eine symmetrische und klare Gestalt. Dadurch wirkt der Ilgner-Plan als eine Weiterentwicklung des vorgefundenen Stadtgrundrisses. Die Neuplanung vermittelt eine Kontinuität in der Übernahme der schachbrettartigen Struktur. Bemerkenswert ist, daß auch das neu geplante Gebiet von einer Stadtmauer umgeben und dadurch vom Umland eindeutig abgegrenzt wird. Die Planung Ilgners verbleibt in ihren Proportionen und einer gewissen Skizzenhaftigkeit von den realen Terraingegebenheiten losgelöst. Gleichermäßen wurden die vorgefundenen Planungs- und Bebauungsstrukturen der beiden

¹⁰⁸ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 307.

¹⁰⁹ Der Situationsplan wurde von Heinrich Horstmann in seinem Aufsatz 1928 abgebildet und mit der Unterschrift versehen: „Im Jahre 1801 durch Bauinspektor Ilgner geplante Erweiterung des Inneren Stadtgebiets. Es sollte dadurch ausreichender Wohnraum zur Unterbringung der Beamten für die in Aussicht genommene Verlegung des Regierungssitzes nach Gleiwitz geschaffen werden“. Der Plan wurde jedoch nicht ausführlicher kommentiert. Ob es sich dabei um die Verlegung der Verwaltung aus Ratibor oder um die Entstehung eines neuen Verwaltungszentrums handelte, bleibt offen. In: Horstmann, Heinrich: Gleiwitz in der Vergangenheit bis zur Gegenwart, in: Deutschlands Städtebau, Gleiwitz, Berlin-Halensee 1928, S. 13.

Vorstädte nicht in die Planung mit einbezogen. Deshalb muß sein Plan als der Entwurf einer idealisierten Gleiwitzer Neustadt betrachtet werden, der im Geiste der Epoche und nach klassizistischen Regeln entstanden ist.

Inwieweit die Verwirklichung dieses Planes in Betracht gezogen wurde, läßt sich heute nicht beurteilen. Einen wichtiger Hinweis darauf, daß der Plan berücksichtigt wurde, liefert die Tatsache, daß der erste Durchbruch der Stadtmauer nach der Entstehung des Planes und tatsächlich an der von Ilgner angegebenen Stelle realisiert wurde: *„Im Jahre 1819 wurde an der Südwestseite der Stadt ein neuer Ausgang mit einer Durchfahrt in der Stadtmauer ausgebrochen, der anfänglich nur als Notausgang bei Feuergefahr dienen sollte.“*¹¹⁰ Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde die Verwirklichung von Ilgners Vorschlag einer Erweiterung der Altstadt in ausschließlich einer Richtung angesichts der zur Zeit neu entstehenden verstreuten Siedlungskeime außerhalb des Stadtkerns nicht möglich. Vielleicht lag der Neubau der Ulanen-Kasernen, die nicht weit der „Idealstadt“ entstehen sollten, dem Plan Ilgners zugrunde. Falls dies so war, wäre es ein interessanter Hinweis darauf, daß die ersten städtebaulichen Überlegungen zu Gleiwitz tatsächlich in Verbindung mit der Garnisonsfunktion und mit der Unterbringung der Offiziere und Beamten standen. Darüber läßt sich jedoch heute nur spekulieren.

Die von Ilgner vorgeschlagene planmäßige Erweiterung blieb als Planungsvorgabe erhalten. An ihrer Stelle erfolgte eine organisch gewachsene Stadtentwicklung, die mit unterschiedlicher Intensität gleichzeitig in verstreuter Weise um die Altstadt entstand. Zugrunde dieser nicht gesteuerten städtebaulichen Aktivitäten lag einerseits die sich immer schneller entwickelnde Industrie, andererseits die Errichtung der Eisenbahnverbindung mit der mächtigen Bahnhofsanlage im Nordosten vom alten Stadtkern. Diese beiden Faktoren beeinflussten immer mehr die Flächennutzung außerhalb der Stadt und bedurften eines gründlichen Umdenkens bezüglich der räumlichen Entwicklung von Gleiwitz.

5.2 Die Stadtentwicklung bis 1876

Bis zur Einsetzung des Stadtbaumeisters 1874 erfolgte die Entstehung der Neubebauung in Gleiwitz ohne einen einheitlichen Bebauungsplan. Die städtebaulichen Aktivitäten des Magistrats beschränkten sich bis in die 1850er Jahre zum Großteil auf die Sicherung der vorhandenen Bausubstanz sowie zahlreiche Umbauten, deren Durchführung notwendig war. Anhand der überlieferten Verwaltungsberichte läßt sich feststellen, daß dieser Zustand noch in den 1860er Jahren andauerte. Obwohl bereits um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine Reihe von wichtigen öffentlichen Bauten sowie Wohnhäusern errichtet wurde, entstanden die Letzteren zum Großteil nach der Einführung des Stadtbebauungsplanes.

Die erste Hälfte 19. Jahrhunderts war also städtebaulich eindeutig von kurzfristigen Maßnahmen geprägt. Dabei stand die Stadtverwaltung schon damals vor wichtigen Entscheidungen im Bezug auf die Befestigung vorhandener Straßen sowie den Ausbau des Straßennetzes samt den Brücken über die Klodnitz. Einen eher provisorischen Charakter hatten in dieser Hinsicht zahlreiche Sicherungen des Klodnitzer Ufers. Die Stadt wurde immer wieder von Überschwemmungen heimgesucht. Da die Vorstädte dicht bebaut waren, traten die Schäden auch dort am häufigsten auf. Nachdem die Beuthener Vorstadt im Juni 1821 überschwemmt wurde, erfolgte auch die erste Regulierung des Flußbettes in diesem Bereich. Diese

¹¹⁰ In: Horstmann, Heinrich: Gleiwitz in der Vergangenheit bis zur Gegenwart, Berlin-Halensee 1928, S. 15.

wurde von Bauinspektor Feller, Ilgner's Nachfolger, durchgeführt.¹¹¹ Zunächst waren diese Maßnahmen ausreichend. Schon bald bedrohte aber das Hochwasser immer größere Wohngebiete. Aus dem Grund wurden im Laufe des 19. Jahrhunderts die Befestigung der Straßen sowie die Entwässerung der Grundstücke zur Hauptaufgabe des Magistrats. Die zunehmenden Ausgaben für diese Ziele nahmen einen Großteil der städtischen Gelder in Anspruch und wurden in den jährlichen Berichten genauestens beschrieben. So wurden die Flußufer ständig neu befestigt. Die städtischen Wasserleitungen wurden kontinuierlich repariert und ausgebaut.¹¹² Um die Mitte des Jahrhunderts nahm nicht nur die Bautätigkeit zu, sondern auch der Verkehr in der Stadt. Der Ausbau der Straßen und Wege gewann an Bedeutung. Im Jahre 1823 wurde mit dem Bau der Straße zur Hindenburger (Zabrzer) Grenze begonnen, die in den nächsten fünf Jahren fertiggestellt wurde. Der Bau der Landstraße nach Richtersdorf wurde 1831 abgeschlossen.¹¹³

Ebenso notwendig wurde die Verbesserung der städtischen Brücken. Diese waren nicht nur durch das Hochwasser bedroht. Aufgrund des stetig zunehmenden Verkehrs mußten sie verbreitert werden. Im Bericht des Magistrats für die Jahre 1858/59 wurden die Umbauten an der Klodnitzbrücke wie folgt beschrieben:

*„Die St. Johannesbrücke mußte ihrer Schadhaftheit wegen einen neuen Belag, einige neue Balken und beide Geländer neu erhalten. Es wurde diese Gelegenheit benutzt, um der seither sehr schmalen Brücke eine größere Breite zu geben, um sie zum Schutz der Fußgänger, die bei dem großen Passage auf diese Brücke, namentlich an Markttagen, gefährdet waren, mit erhöhten Trottoirs zu versehen.“*¹¹⁴

Die vom Magistrat beschlossenen Aktivitäten umfaßten anfangs nur Umbauten, zunächst an kommunalen Gebäuden. Dabei handelte es sich in erster Linie um das Rathaus, das 1825 mit einem neuen Dach versehen wurde. Der anschließende Umbau des Rathauses erfolgte 1842. Gleichzeitig erfolgten Baumaßnahmen an anderen wichtigen städtischen Gebäuden. Das Dach der Pfarrkirche Allerheiligen wurde 1830 erneuert und 1832 wurde eine Erweiterung des Kirchenchores vorgenommen.¹¹⁵

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bot der Altstadtbereich noch ausreichend Platz für die Unterbringung von Stadtbewohnern. Aus dieser Zeit existieren keine Angaben über Neubauten in diesem Bereich. In den Außenbezirken dagegen, die nicht von der Stadtmauer begrenzt waren, entstanden viele neue Gewerbe- und Wohnbauten. Sie wurden nicht nur in der Nähe der Eisenhütte errichtet, sondern auch entlang der bestehenden und neu angelegten Straßen, die für die Industrieentwicklung entscheidend waren.

Die frühen Wohnbauten haben die Zeitläufe nicht überstanden. Dies könnte auf eine mangelhafte Bauweise hinweisen, aber auch darauf, daß sie schon bald von neuen, mehrstöckigen Spekulationsbauten ersetzt wurden, die profitabler waren. Nicht ohne Bedeutung blieb die bereits angesprochene gesetzliche Lage. Obwohl das Bauinspektorat aus Ratibor nach Gleiwitz umgezogen war, trug es nicht zur Entstehung eines Bebauungsplanes bei. Damit wurde keine Oberaufsicht über die gesamte Bautätigkeit der Stadt geschaffen. Die Funktion des Stadtbaumeisters

¹¹¹ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 293.

¹¹² In den Berichten des Magistrats über die Verwaltung der Stadt Gleiwitz für die Geschäftsjahre 1854-60.

¹¹³ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 293, 298.

¹¹⁴ Bericht des Magistrats über die Verwaltung der Stadt Gleiwitz für das Geschäftsjahr 1858/59, Gleiwitz 1859.

¹¹⁵ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 294, 296, 298, 307.

wurde vom Magistrat Gleiwitzer Handwerkern übertragen, die für einzelne Aufgaben zuständig waren. Ihre Berufung erfolgte im Ausschreibungsverfahren, wobei häufig der Maurer- oder Zimmermeister erfolgreich war, der dafür die geringste Entlohnung forderte. Auf diese Weise wurden Meister Kurpan 1856 und Meister Cochlovius 1857 gewählt.¹¹⁶

Die späte Einsetzung der Stadtbaumeisterposition in Gleiwitz lässt ein mangelhaftes Interesse des Magistrats an Stadtplanung vermuten. Dennoch erfolgten städtebauliche Aktivitäten, wenn auch in bescheidenem Maße, noch bevor die Stadtbaumeisterstelle offiziell eingerichtet wurde. Im Jahre 1830 besaß die Stadt bereits zwei öffentliche Gartenanlagen: den „Schwürtzgarten“ an der Stadtmauer und den Garten „Zur neuen Welt“ im Süden, außerhalb des Stadtkerns. Der letztgenannte wurde von dem Kämmerer Sladczyk entworfen, der auch an den Rathausarbeiten 1842 als Tischler beteiligt war. Bemerkenswert ist, daß die Gartenanlage mit dem Stadtkern durch eine Kastanienallee verbunden war.¹¹⁷ Dies zeigt, daß die Altstadt noch vor der endgültigen Niederlegung des Befestigungsringes um 1850 nach außen geöffnet wurde.

Gleichzeitig zur städtebaulichen Entwicklung im Stadtkern wurde das Eisenhüttengelände erweitert. Neben der Errichtung von Wohnbauten für die Arbeiterfamilien wurde 1849 ein 60 Fuß langer und 30 Fuß breiter Friedhof nahe dem sogenannten „Eisenbahnhof“ errichtet. Das Gelände wurde mit einem gußeisernem Gitter umfaßt sowie mit schlafenden Löwen auf Postamenten und einem Eingangstor verziert. In der Mitte des Platzes befand sich ein Monument, das den 1813/14 umgekommenen Gleiwitzer Soldaten gewidmet war. Auch wurde ein 16 Fuß hohes Kreuz aus Gußeisen aufgestellt.¹¹⁸

Vor allem waren es aber private Bauherren, die für eine kontinuierliche Entwicklung der Vorstädte und der Kämmereidörfer sorgten. Ansätze einer dichteren Bebauung vor den beiden Stadttoren waren bereits im Mittelalter vorhanden. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erstreckten sich Bürgerhäuser entlang der ausfallenden Straßen, wie es auf der Karte aus dem Jahre 1812 deutlich zu sehen ist (Karte 4). Diese Bebauungsart kann als die erste Erweiterungsphase in Gleiwitz betrachtet werden. Obwohl die benachbarten Dörfer von den Bauernhöfen dominiert wurden, entsprach die dichte Bebauung entlang der Vorstadtstraßen den städtischen Vorbildern. Zur ersten Stadtentwicklungsphase muß die Arbeiterkolonie der Eisenhütte zugerechnet werden. Die auf großzügig angelegten Grundstücken situierten Häuser sind im Südosten zu sehen. Bemerkenswert ist die beinahe symmetrische Aufteilung der verstreuten Bebauung im Südwesten, wo Igners Plan verwirklicht werden sollte, sowie im Nordosten, wo später der Bahnhof angelegt wurde.

Eine eindeutige Zäsur in der Gleiwitzer Stadtentwicklung stellt die Abtragung der Stadtmauer dar, die in den 1840er Jahre begonnen wurde. Nachdem 1819 ein drittes Stadttor gebaut worden war, konnte ein viertes auf der gegenüberliegenden Seite errichtet werden. Diese Entwicklung lässt zumindest die Karte aus dem Jahre 1846 (Karte 5) vermuten, auf der vier vom Stadtkern ausgehende Straßen zu sehen

¹¹⁶ Małusecki, Bogusław: Budowniczość miejscy..., Gliwice 1998, S. 205.

¹¹⁷ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 298.

¹¹⁸ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 322.

sind.¹¹⁹ Sie wurden durch eine Ringstraße umfaßt, die entlang des ehemaligen Wassergrabens angelegt wurde. Zwischen dieser Ringstraße und der Stadtmauer entstanden zunächst Grünanlagen und Bürgergärten. Sie sind auf der Karte aus dem Jahre 1812 eingetragen (Karte 4). Auf beiden Karten sind bereits die ersten Häuserreihen entlang des äußeren Walls zu erkennen. Dieser Zustand wurde auf dem ersten bekannten Stadtfoto von Gleiwitz um 1865 festgehalten/verewigt. Im Vordergrund sind die Obstbäume in diesen Gärten zu sehen (Abb. 5.1). Die Stadtmauer war an dieser Seite zum Teil bereits abgetragen oder durch Neubauten verdeckt. Im Hintergrund erhebt sich die Synagoge, die 1861 eingeweiht wurde.

Im Jahre 1852 wurde mit dem Abbruch des Weißen Torturms begonnen. Benno Nietzsche berichtet, daß die Ein- und Ausfahrt durch das Tor gesperrt wurde und der Verkehr über die Straßen um die Stadt, an Wlaslowskis und Wetz's Gärten vorbei, umgeleitet wurde.¹²⁰ Einen weiteren Beweis für die schnelle Miteinbeziehung des neu gewonnenen Gebiets um die ehemalige Stadtbefestigung liefert der Verwaltungsbericht von 1859, der unter den Neupflasterungsarbeiten auch die Wallstraße (später Nieder- und Oberwallstraßen, ul. Dolnych Wałów, ul. Górnych Wałów) aufzählt, die eindeutig als die Straße, die um die Stadt herumführt, bezeichnet wurde.¹²¹ Die allmähliche Abtragung der Stadtmauer beeinflusste auch weitgehend die städtischen Baumaßnahmen, wie aus dem Bericht 1859/60 zu entnehmen ist:

„Der Bau des neuen Bankgebäudes an der Wallstraße hat Veranlassung zu einem Verträge zwischen dem Bankfiskus und der Stadtgemeinde gegeben, nach welchem Ersterer von dem für die Bank angekauften Theile des Schürzßschen Wallgartens einen 32 Fuß breiten Streifen in der ganzen Breite des Gartens unter der Bedingung an die Kommune Gleiwitz unentgeltlich abtritt, daß die Letztere diesen abgetretenen Fleck zur Verlängerung der Büttnerstraße bis zur Wallstraße verwende, zu diesem Zwecke die dazwischen liegende Stadtmauer abtragen lasse (...) und die dadurch gewonnene Straße pflastere. Dieser Vertrag ist bereits von beiden Seiten zum großen Theil erfüllt. (...) Mit der Pflasterung der Straße selbst, zu welcher übrigens der größere Theil der Pflastersteine aus der niedergelegten Stadtmauer gewonnen worden sind, wird (...) erst im künftigen Frühjahr vorgegangen werden.“¹²²

Mit den Bruchsteinen aus der Befestigung wurden nicht nur die neuen Straßen gepflastert, sondern auch die Straßen in der Altstadt ausgebessert. Das geht aus vielen Berichten der 1850/60er Jahre hervor. Verwendet wurden die Mauerreste an einigen Stellen als Gebäuderückwände, die bei der Bauforschung von Franciszek Maurer in den 1960er Jahren freigelegt und dokumentiert wurden (Abb. 5.2). Besonders interessant erscheint jedoch der Aspekt der im Zitat angedeuteten Verbindung der Altstadt mit der neuen Ringstraße, die außerhalb der Stadtmauer lag. Durch eine Vergleichsanalyse des Archivmaterials konnte festgestellt werden, daß der Abbruch der Stadtbefestigung anfänglich an den Stadttoren erfolgte und erst anschließend im Südwesten der Stadt. Im Norden dagegen, an der Pfarrkirche, blieb sie am längsten unversehrt. Dort sind die Überreste der Stadtmauer heute noch erhalten.

¹¹⁹ Es konnte sich bei den angenommenen vier Stadttoren um die Zoll-Durchgangspunkte handeln, oder auch um die ersten Stadtmauerdurchbrüche, die auf dem Stadtplan von 1846 zu erwarten wären.

¹²⁰ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 326.

¹²¹ Bericht des Magistrats 1859/60, Gleiwitz 1860, S. 20.

¹²² Bericht des Magistrats 1859/60, Gleiwitz 1860, S. 20.

Gleiwitz war eine der Städte, die aufgrund der industriellen Bedeutung relativ früh eine Eisenbahnverbindung erhielten. Zunächst wurde 1845 die Bahnlinie zwischen Gleiwitz und Hindenburg errichtet. Ein Jahr später erfolgte die Erschließung der Strecke Breslau-Myslowitz.¹²³ Die Errichtung des Bahnhofs im Nordosten etwa einer Kilometer von der Altstadt entfernt, hatte entscheidende Folgen für die weitere Entwicklung der Stadt. Die Bahnanlage wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ständig ausgebaut und um zusätzliche Gleise erweitert. Die Bahnanlage wirkte sich wesentlich auf die Stadtentwicklung im Norden aus. Denn neben den besprochenen Bauaktivitäten im Südwesten der Stadt erfolgte eine zweite parallele Entwicklung in der Nähe des Bahnhofs und Industriegebiets. Die Industrie beeinflusste zunehmend die vorhandene Stadtstruktur. Sie wurde an die neu entstehenden Straßen und die Bahnlinie sowie an den Klodnitzer Kanal angeschlossen. Vor allem durch ihren Flächenanspruch mit künftigen Erweiterungsmöglichkeiten wurde die noch ländlich geprägte Stadtumgebung in potentielle und bereits ausgebaute Wohngebiete umgewandelt.

Eine mit der Industrie verbundene Einrichtung und gleichzeitig eine städtische Sehenswürdigkeit war der Klodnitzer Kanal (Abb. 5.3). Er diente als Erschließung des Industriegebiets und ermöglichte die Beförderung von Industrieerzeugnissen aus Gleiwitz auf dem Wasserweg weiter zur Oder. Aufgrund der beim Bau angewandten technischen Lösungen besaß er nicht nur eine Vorzeigefunktion, sondern wirkte auch stadtpflegend. Der streckenweise zwischen dem Bahnhof und der Altstadt verlaufende Kanal war neben der Klodnitz die zweite Wasserstraße. Der Transport von Gütern auf dem Kanal sowie die Umladung im städtischen Hafen in der unmittelbaren Nähe der Hauptstraße wurden gern beobachtet. Dies führte zur Errichtung der Kanal-Promenade, die bereits 1828 mit hundert von Bäumen bepflanzt wurde. Entlang der Promenade entstanden gegen Ende des 19. Jahrhunderts prachtvolle Wohnhäuser.¹²⁴

Die bereits genannten Stadterweiterungsfaktoren wurden zusätzlich durch den kontinuierlichen Bevölkerungszuwachs und die Industrieentwicklung verstärkt. Bald stellten sich die bisher realisierten städtebaulichen Maßnahmen des Magistrats als nicht ausreichend heraus. Darüber hinaus bewirkte die bestehende Zuständigkeit des Bezirksbauinspektorats hinsichtlich des Städtebaus ein Engagement von verschiedenen anderweitigen Baumeistern. Deren Kooperation wurde dadurch erheblich erschwert. Die Schaffung einer Instanz, die die Oberaufsicht und Kontrolle über die städtebauliche Entwicklung innehatte, wurde in den 1870er Jahren unerlässlich.

5.3 Der Bebauungsplan von 1876/77

Im Jahre 1854 wurde ein neuer Bürgermeister, Teuchert, gewählt. Dieser, später als einer der verdienstvollsten Stadtratsvorsitzenden gefeiert, ersetzte den Bürgermeister Schwarzer. Die Wahl 1854 markierte den Anfang der zwanzigjährigen Ära Teuchert und setzte ein Zeichen für die neuzeitliche Industriestadt. In der Tat wurde noch im gleichen Jahr die neue Marktordnung für die Stadt erlassen und die Eingemeindung neuer Stadtteile wurde ab den 1860er Jahren häufiger diskutiert.¹²⁵

¹²³ Reclaw, Damian: Gliwice w starej fotografii, Gleiwitz 1998, S. 39.

¹²⁴ Schmidt, Jacek: Dzieje Kanału Klodnickiego, Gleiwitz 1990, S. 105.

¹²⁵ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 324-327.

Die wichtigsten Entscheidungen hinsichtlich der räumlichen Entwicklung von Gleiwitz sollten jedoch erst in den 1870er Jahren erfolgen. In der Stadtverordnetensitzung vom 11. September 1873 wurde ein bemerkenswerter Beschluß gefaßt, der „zur Beseitigung eines alten Übelstandes unserer Stadt“¹²⁶ beitragen sollte. Es handelte sich dabei um das Eckgebäude auf der Parzelle an der Tarnowitzer Straße (ul. Matejki), die in der Altstadt nahe des ehemaligen Beuthener Tores lag und dem Bäckermeister Kochmann gehörte. Dieser wurde nämlich beauftragt: „zur Verbreiterung der Straße (...) bis zum 1. April 1874 sein altes Haus niederzureißen und bis zum 1. Januar 1875 ein neues Haus in den ihm vorgezeichneten Grenzen und nach dem beigebrachten Plane aufzubauen.“¹²⁷ Der Beschluß markierte eine wichtige Änderung in der Vorgehensweise des Magistrats bezüglich der Stadtgestaltung. Dem Besitzer wurde eine Entschädigung für den abzutretenden Grundstücksteil gewährleistet und dafür eine den neuen Vorstellungen des Magistrats entsprechende Anpassung in die Bauform verlangt. Das Bestreben der Stadtverwaltung nach einer umfangreichen und raschen Stadtsanierung wird auch dadurch deutlich, daß während der gleichen Sitzung der neue Bebauungsplan für die Stadt sowie die Vorstädte festgelegt wurde.¹²⁸

Dieser Bebauungsplan ist allerdings nicht überliefert. Außer einem Vermerk in der Stadtchronik fehlen weitere Angaben über die Richtlinien des erwähnten Planes sowie darüber, wer namentlich für seine Entstehung verantwortlich war.

Die lang ersehnte Stadtbaumeisterstelle wurde erst 1874 geschaffen. Am 1. Januar 1874 wurde der erste Stadtbaumeister, wohl mit allgemeiner Zustimmung des Stadtrats, berufen. Zum ersten Stadtbaumeister Gleiwitz' wurde Karl Hieronymus (1841-1900) ernannt, der in Eckartsberga bei Weimar geborene Sohn eines Zimmermeisters, der 1869 die Baumeisterprüfung in Berlin bestanden hatte. Im gleichen Jahr übernahm er eine Stelle als Lehrer in der Gleiwitzer Industrieschule, wo er Technisches Zeichnen, Mathematik und Bauwesen unterrichtete. Trotz der Übernahme der städtischen Funktion war er weiterhin als Lehrer tätig.¹²⁹

Im Januar 1874 wurde auch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Oppeln mit dem Gesamtverzeichnis der insgesamt 23 Amtsbezirke des Tost-Gleiwitzer Kreises¹³⁰ veröffentlicht. Gleiwitz entwickelte sich zu einer bedeutenden Kreisstadt mit ständig wachsender Fläche und Bevölkerungszahl. Auch der bisher selbständige Eisenhüttenbezirk mit einer Gesamtfläche von 66 Hektar wurde 1874 in die Stadt eingemeindet. Um den neuen Verhältnissen gewachsen zu sein, wurde die städtebauliche Problematik immer häufiger in den Stadtverordnetensitzungen

¹²⁶ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 391.

¹²⁷ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 391.

¹²⁸ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 391.

¹²⁹ Nach der gesetzlichen Vorlage in der Stadtordnung von 1808 war den Mitgliedern der Stadtverwaltung (darunter auch dem Stadtbaumeister) die Übernahme einer zusätzlichen oder parallelen Tätigkeit untersagt. Da Hieronymus nicht Mitglied des Stadtrates war, war die Aufgabe seiner Lehrtätigkeit wahrscheinlich nicht erforderlich. Ob es seinen Einsatz für den Städtebau beeinflusste, läßt sich nicht beurteilen. Małusecki, Bogusław: Budownictwo miejsce i miejsce radcy budowlani Gliwic 1874-1945, Gliwice 1998, S. 207f.

¹³⁰ Die Bezirke des Tost-Gleiwitzer Kreises 1874: Althammer (Trachy), Kieferstädtel (Sońnicowice), Rudzinitz (Rudzinec), Bitschin (Bycina), Groß-Kottulin (Kotulin), Schloß Tost (Toszek), Schwieben (Świbie), Langendorf (Wielowieś), Tworog (Tworóg), Brynnek (Brynek), Lubie (Łubie), Kamienitz (Kamieniec), Schalscha (Szalsza), Petersdorf (Szobiszowice), Trynek (Trynek), Preiswitz (?), Deutsch-Zernitz (Żerniki), Richtersdorf (Wójtowa Wieś), Laband (Łabędy), Dzierzno (Dzierżno), Slupsko (Ślupsko), Kottlischowitz (?), Schierotz (?). In: Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 397. Die Ermittlung der polnischen Eigennamen der aufgezählten Ortschaften ist aufgrund ihrer wechselhaften administrativen Zugehörigkeit erschwert. Die in Klammern angegebenen Namen in: Wörterbuch der landeskundlichen Namen, Wrocław 1998.

thematisiert. Im Jahre 1875 erfolgte ein Wechsel: Ein neuer Bürgermeister, Kreidel, wurde gewählt.

Zweifelsohne beeinflusste die Entscheidung über die Aufstellung eines Bebauungsplanes um 1875 ganz wesentlich die beträchtliche Vergrößerung des Stadtgebiets in den darauffolgenden Jahren. Im Bericht von 1875/76 wurde sogar die Absicht der Eingemeindung der Dörfer Richtersdorf und Petersdorf erörtert, die jedoch zu diesem Zeitpunkt noch nicht verwirklicht werden konnte. Nach diesem Bericht umfaßte *„das gesamte Gebiet der Stadtgemeinde Gleiwitz einschließlich der in fremden Feldmarken belegenen Enclaven 5175,80 Mrg. oder rund = 1300 Hektar“*.¹³¹ Da es danach unvermeidlich erschien, die verschiedenen Bauaktivitäten in einer Stadt dieser Größe durch eine geeignete Aufsicht in geordnete Bahnen zu lenken, wurde 1875 die Berliner Firma des königlichen Baumeisters Marcks und des Ingenieurs Balke mit der Erstellung eines neuen Bebauungsplans beauftragt.¹³² Am 10. August 1875 bewilligten die Stadtverordneten *„zur Anfertigung eines Stadt-Bebauungsplanes für die hiesige Stadt den Herren Marcks und Balke aus Berlin 8500 Mark.“*¹³³ Die vorgenommenen Stadterweiterungsmaßnahmen dokumentiert der *„Uebersichtsplan des fuer Neuanlage von Straßen in Aussicht genommenen Terrains der Stadt Gleiwitz. Aufgenommen und kartirt vom September 1876 bis Mai 1877. Marcks & Balke, Königliche Baumeister, Reg. Feldmesser und Ingenieur.“*¹³⁴

Die inhaltlichen Angaben zum Bebauungsplan wurden im städtischen Verwaltungsbericht 1875/76 festgelegt:

„Die gesamte Fläche wird gegenwärtig und seit dem Monate August 1876 zum Zwecke der Ausarbeitung eines den Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Stadtbebauungsplanes durch das technische Bureau der Herren Kgl. Baumeister Marcks und Ingenieur Balke aus Berlin, Brandenburgerstraße No. 9, vermessen. Die genannten Herren haben durch den mit ihnen abgeschlossenen Vertrag es übernommen für ein Pauschquantum von 8500 Mark einen vollständigen Situationsplan der gesamten Stadt und ihrer Vorstädte in bestimmt eingegebenen Grenzen aufzustellen, aus welchen alle einzelnen davon betroffenen Grundstücke nebst den darauf befindlichen Gebäuden und deren Besitzern ersichtlich sind, ev. zu diesem Situationsplan ein Vermessungs-Register anzufertigen, dessen Richtigkeit durch die Polizei-Behörde anerkannt werden muß. In den Situationsplan sind ferner anzulegen: die Fluchtlinie der Straßen und Plätze, die Communications-, Wirtschafts- und Privatwege, die Bürgersteige und Rinnsteine, der Klodnitz-Fluß und Canal, der Oberwerksgraben der Kgl. Eisengießerei mit allen Abzweigungen im Gebiete der Stadt, die Ostropka und alle sonst vorhandenen Gewässer, Teiche, Versumpfungen,

¹³¹ Bericht des Magistrats für das Geschäftsjahr 1875/76, Gleiwitz 1876, S. 5,6.

¹³² Die Hintergründe für die Beauftragung der Firma Marcks & Balke sind nicht näher bekannt. Es läßt sich zur Zeit nicht ausschließen, daß der Auftrag auf dem Weg einer Ausschreibung erfolgte. Die früheren Projekte des Büros wurden in den Stadtakten nicht erwähnt. Das Büro Marcks & Balke war nach der Herstellung des Gleiwitzer Bebauungsplans in den 1880er Jahren in Erfurt tätig.

¹³³ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 412.

¹³⁴ Der originale Bebauungsplan im Maßstab 1:1000 sowie seine Beschreibung sind im Stadtarchiv nicht überliefert. Es existiert lediglich eine spätere Kopie des Planes im Maßstab 1:2500. Diese wurde für das Vermessungsamt angefertigt und mit keinem Erstellungsdatum versehen. Die sich im Stadtarchiv befindende „Copie“ (Vorderseite, links oben bedruckt), die wohl aus dem Bestand des Staatlichen Gleiwitzer Vermessungsamts stammt (Stempel auf der Rückseite) ist mit vielen späteren Eintragungen versehen, für die sehr wahrscheinlich Stadtbaumeister Verwiebe verantwortlich zeichnete. Der Originalplan wurde mehrmals in den Verwaltungsberichten erwähnt und bleibt die wichtigste Grundlage für die planmäßigen Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts.

Aufgrund des schlechten Zustandes der erhaltenen Kopie des Bebauungsplanes war es jedoch nicht möglich, ihn zu kopieren. Die vereinfachte Kopie des oben besprochenen Stadtplans wurde daher von mir auf der Grundlage eines Stadtplanes von 1891 angefertigt und gibt die wichtigsten neu geplanten Elemente wieder (Plan 1).

offene und verdeckte Wassergräben und Wasserleitungen, öffentliche und private Brunnen, sämtliche Brücken, Schleusen, Uferwährungen, Laternen sowie die Gas- und Wasserleitungs-Röhrenstränge nebst Ständern. Die einzelnen Objekte sind farbig darzustellen und zwar so, daß Königliche, Communal- und Privatbauten ebenso massive und Holz-Bauten vollkommen von einander unterschieden werden können. Außerdem ist zum Zweck einer gehörigen Entwässerung der Straßen und Grundstücke ein an die Flächenvermessung sich anschließendes genaues Nivellement aufzunehmen.“¹³⁵

Nicht zu übersehen ist, daß sich ein Großteil der in Auftrag gegebenen Aufgaben als Vermessungsarbeiten darstellte. Wahrscheinlich verfügte die Stadtverwaltung zu diesem Zeitpunkt über keine aktuellen Katasterpläne und daher mußten für den neuen Plan zunächst komplette Vermessungsarbeiten durchgeführt werden. Die auf dem Plan eingetragenen Vermessungspunkte scheinen diese Vermutung zu bestätigen.¹³⁶

Weiterhin wurden die wichtigsten der angestrebten Ziele des Bebauungsplans im Verwaltungsbericht 1875/76 genau beschrieben:

„Der Situationsplan wird im Maßstabe von 1:2500 der wirklichen Länge, die eigentliche Karte aus 15-16 Blättern bestehend im Maßstabe von 1:1000 angefertigt. Demnächst sind die Herren Unternehmer Marcks und Balke auch verpflichtet, den nach den Festsetzungen der städtischen Behörden entworfenen Stadtbebauungsplan mit seinen Straßen und Plätzen, Canälen, Rinnsteinen u.s.w. in die Karten einzutragen, einschließlich aller im Instanzenwege später etwa nothwendig werdender Abänderungen.

Vermessung, Nivellement, Kartirung und die Eintragung des Stadtbebauungs-Planes muß bis Mitte Juni 1877 vollendet sein, demnächst findet die Abnahme der Arbeit und eine Revision derselben durch eine vom Magistrat zu ernennende Commission statt.

Nach Ablieferung der abgeschlossenen Karten und Register erhalten die Herren Marcks und Balke die erste Hälfte des Pauschquantums und dann erst, wenn die Arbeiten revidirt und für vollkommen gut befunden worden sind, die andere Hälfte des Pauschquantums ausgezahlt.

Da die Herren Unternehmer außerdem eine Caution von 900 Mk. gestellt haben, auch sonst noch alle nur möglichen Garantien getroffen sind, so steht mit Sicherheit zu erwarten, daß nunmehr endlich ein für die fernere gedeihliche Entwicklung der Stadt so unumgänglich nothwendiges Unternehmen, wie es die Herstellung eines ordnungsmäßigen Stadtbebauungsplanes ist, nach den vielfachen vergeblichen Versuchen früherer Zeit zum glücklichen Ende geführt werden wird.“¹³⁷

Der zitierte Text verdeutlicht, daß der Stadtbebauungsplan im Wesentlichen von den städtischen Behörden, also von Stadtbauräten und vom Stadtbaumeister vorbestimmt wurde. Inwiefern das beauftragte Büro die Neuplanung beeinflusste, bleibt ungewiß. Entscheidend für das Geschehen von 1876/77 ist dagegen, daß der neue Bebauungsplan nach den genannten „*vielfachen vergeblichen Versuchen*“ (siehe Zitat) endlich entstehen und damit die Grundlage bilden sollte, um die bisherigen räumlichen Probleme der Stadt zu lösen. Mit diesem rechtskräftigen

¹³⁵ Bericht des Magistrats 1875/76, Gleiwitz 1876, S. 5, 6.

¹³⁶ Die von Marcks & Balke festgesetzten Vermessungspunkte sind auf der erwähnten Kopie des Originalplans, die sich im Besitz des Stadtarchiv Gleiwitz befindet, sichtbar. Ausgegangen wurde dabei von dem zentral gelegenen Rathaus, welches mit dem ersten Vermessungspunkt versehen wurde.

¹³⁷ Bericht des Magistrats 1875/76, Gleiwitz 1876, S. 5,6.

Werkzeug wurde gleichzeitig die Voraussetzung für die Neubebauung sowie für spätere Eintragungen und Änderungen geschaffen.

Der neue Bebauungsplan erfüllte aber gleichzeitig eine wichtige Aufgabe in der Wiedergabe der bereits abgeschlossenen Bebauungsphasen, also der Planungen, die seit den 1850er Jahren bis 1876 verwirklicht worden waren. Die Stadt hatte sich in dieser Zeit vorherrschend als Erweiterung der beiden Vorstädte entwickelt, wobei die beiden Gebiete zunehmend von der Aufteilung in zwei gegensätzliche Funktionen bestimmt waren.

Die Beuthener Vorstadt erstreckte sich weiterhin bis zur Bahnhofstraße, die nicht nur schnell zur Hauptstraße zwischen Bahnhof und Altstadt wurde, sondern auch die Hauptverkehrsachse der Stadt bildete. Die Bahnhofstraße wurde auch als eine der ersten Straßen in Gleiwitz 1864 vollständig mit einer Pflasterung versehen.¹³⁸ Ausschlaggebend für die im Laufe des 19. Jahrhunderts rasch erbauten Werkstätten und Läden war die Sicherung der Wasserversorgung durch die Nähe zum Ostropka-Fluß, der bis zur Jahrhundertwende entlang der Straße floß. Der Charakter eines Wohngebiets mit einem großen Anteil von Gewerbebetrieben wurde durch den Bau der evangelischen Kirche durchbrochen, die 1859 feierlich eingeweiht wurde.¹³⁹ Ein weiterer wichtiger Aspekt der Entwicklung an der südöstlichen Seite des Stadtkerns war die Verbindung zum Industriegebiet. Die beiden Einrichtungen von unüberschätzbarer Bedeutung für die Stadt waren der Bahnhof und die Eisenhütte. Sie wurden miteinander vor allem durch die zum Klodnitzer Kanal parallel verlaufende Kronprinzenstraße (ul. Jagiellońska) verbunden. Die Bahnhofstraße mündete rechtwinklig in die Kronprinzenstraße, wobei die Kreuzung zu einem großen, runden Platz erweitert wurde. Der Platz entstand wohl etwa gleichzeitig mit der Errichtung der Bahnhofsanlage um 1850, denn auf der Stadtkarte von 1846 ist er noch nicht auszumachen (Karte 5). Die ursprüngliche Bezeichnung des Platzes als Neumarkt bezeugt seine Bedeutung für die Stadt. Später wurde er in Germaniaplatz umbenannt, nachdem dort 1874 das „Germania-Denkmal“ enthüllt wurde: *„Das Postament, welches sich über der achtkantigen Terrasse erhebt, enthält außer der Widmung die Namen der 67 aus dem hiesigen Kreise gefallenen Krieger [im Krieg 1870/71]. Auf dem mit Emblemen reich verzierten Sockel erhebt sich nun die von dem Bildhauer Harzer aus Berlin kunstvoll ausgeführte Germania.“*¹⁴⁰ (Abb. 5.4). Auf dem Bebauungsplan von 1876/77 wird der Germaniaplatz in Form einer sternartigen Anlage mit dem Denkmal in der Mitte dargestellt, mit insgesamt sechs abgehenden Straßen. Diese Gestaltung machte den Platz zu einer der repräsentativsten Anlagen in Gleiwitz, bevor diesen öffentlichen Charakter die Hauptstraße in den 1890er Jahren übernahm.

Die Entwicklung der Ratiborer (Weißen) Vorstadt sowie der südwestlichen Gebiete war vor allem durch die Errichtung von Kasernen- und Gerichtsgebäuden bestimmt. Während die Beuthener Vorstadt von der gewerblichen Produktion und der Nähe zum Bahnhof profitierte, entstand die Neubebauung in der Ratiborer Vorstadt vorwiegend entlang der bereits früher bestehenden Klosterstraße (ul. Wiczorka), die vom Ratiborer Tor ausging (Karte 5). Als 1878 das Gleiwitzer Schwurgericht in das Land- und Amtsgericht umgewandelt wurde, erfolgte der Erweiterungsbau des Gerichtsgebäudes an der Klosterstraße. Aber auch andere Behörden siedelten sich

¹³⁸ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 344.

¹³⁹ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 332.

¹⁴⁰ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 400.

in Gleiwitz an, wobei für ihren Standort ausschließlich die Gelände im Südwesten des Stadtkerns in Frage kamen. Der Verbindungstrakt zwischen Altstadt und Kämmereidorf Richtersdorf, der später zur Teuchertstraße (ul. Zygmunta Starego) wurde, war ebenfalls bereits um 1812 beiderseits bebaut (Karte 4). Hier entstanden in den 1870er Jahren nicht nur die Ulanen-Kaserne, sondern auch das Kreisverwaltungsgebäude und das Landratsamt.¹⁴¹ Ausschlaggebend für die spätere Entstehung eines reinen Wohngebiets an dieser Stelle war die Anwesenheit der bei den Behörden angestellten Beamten sowie der Offiziere der Garnison.

Die Neuplanung von Marcks & Balke beschäftigte sich hauptsächlich mit dem Gebiet im Südwesten des Stadtkerns, wo das neue Wohngebiet entstehen sollte. Darüber hinaus übernahm sie die Aufgabe einer Anbindung von neuen Verkehrsverbindungen an die bestehenden Strukturen, das heißt von der Altstadt zum Industriegebiet und zum Bahnhof. Es wurde gleichermaßen die neue Hauptachse zwischen Stadtkern und Bahnhof entworfen.¹⁴²

Hinsichtlich der neuen Verkehrsanlagen ist im Bebauungsplan von 1876/77 das Streben nach einem großflächigen, einheitlichen Konzept für Gleiwitz zu erkennen. Im Bereich der Bahnhofstraße wird ein paralleler Weg angelegt, der die Kronprinzenstraße mit der Nicolaistraße (ul. Mikołowska) verbindet und mit „A“ bezeichnet wird (Plan 1). Die Straße „B“ bildet wiederum eine Spange zwischen der bestehenden Bahnhofstraße und der projektierten Straße „A“. Die beiden Straßen „A“ und „B“ werden durch eine Anbindung „C“ in Richtung auf das neu geplante Gebiet fortgeführt. Diese drei Achsen entlasten die Bahnhofstraße, die bereits um 1865 als die meist befahrene Straße in Gleiwitz bezeichnet wurde. Weiter östlich wird der Industriebezirk mit der Eisenhütte sowie der Arbeitersiedlung angeschlossen. Gleichzeitig wird dadurch die vorhandene Wohnbebauung an der Kronprinzenstraße sowie entlang der Straße nach Zabrze in die Planung miteinbezogen. Das zum Bebauen bestimmte Gebiet östlich davon wird durch ein Netz neu geplanter breiter Straßen aufgeteilt. Sie werden mit den Buchstaben „D“ und „E“ bezeichnet.

Das neu geplante Gebiet im Südwesten des Stadtkerns stellt städtebaulich ein in sich geschlossenes Ensemble dar, das sich durch eine rasterartige und sehr regelmäßige Anordnung der Straßen auszeichnet. Zwischen Kieferstädtlerstraße (ul. Daszyńskiego) und Teuchertstraße entstand ein schachbrettartiges Straßennetz. Der Bereich wird durch die Straße „I“ im Südwesten sowie durch die bestehende Krankenhausstraße (ul. Ziemowita) im Nordosten abgeschlossen. Die neu geplanten Straßen sind mit „I“ bis „IX“ nummeriert, wobei die Straßen „VIII“ und „IX“ jenseits des früheren Weges nach Kieferstädtel (Sośnicowice) liegen und eine zweite, weiter auswärts gelegene Anbindung des Neubaugebiets mit der Koselerstraße (ul. Kozielska) bilden. Im Nordosten schließt sich die neue Anlage an die Grundstücke der bereits vollständig bebauten Klosterstraße an und im Süden werden sie durch einen direkten Weg mit den Grundstücken an der Neue-Welt-Straße (ul. Nowy Świat) verbunden. Das neu entworfene Straßennetz teilt den mittleren Bereich des neu geplanten Areals in annähernd quadratische Einheiten auf. Im Osten schließen sich dagegen rechteckige Baublöcke an. Das gesamte Ensemble fügt sich in seiner Gestalt an die vorhandenen städtebaulichen Strukturen ein. Es entsteht auf diese

¹⁴¹ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 414.

¹⁴² Die neu geplanten Straßen wurden auf der erwähnten überlieferten Kopie des Bebauungsplanes mit römischen Zahlen bzw. mit Großbuchstaben beschriftet. Diese Bezeichnung wurde auch im Rahmen dieser Arbeit auf Plan 1 übertragen.

Weise ein Straßengerüst, das sich mit klaren Sichtachsen und Ecksituationen, die viele Möglichkeiten für eine architektonische Gestaltung bieten, sehr gut für die Bedürfnisse eines Wohngebiets eignet.¹⁴³

Der Bereich zeichnet sich durch großzügige Proportionen aus, insbesondere im Vergleich zur Altstadt. Somit wird auch eine deutliche Abgrenzung beider Stadtteile erzielt. Dies wurde zusätzlich durch die Tatsache bekräftigt, daß in der Mitte des neu geplanten Geländes eine etwa quadratische Fläche in Baublockgröße für den Marktplatz bestimmt wird. Die Gruppierung der künftigen Wohnhäuser um den neuen Markt belegt das Streben der Planer nach der Schaffung eines öffentlichen Platzes, der als eine Art Gegenpol zum Germaniaplatz auf der gegenüberliegenden Seite der Altstadt zu betrachten ist. Bemerkenswert ist dabei die erhebliche Größe des neuen Marktes, der etwa der doppelten Fläche des Marktes in der Altstadt entspricht. Leider fehlen genauere Angaben zur geplanten Gestaltung des Platzes beziehungsweise seiner Umgebung. In Anbetracht seiner Proportionen handelte es sich jedoch gewiß um eine repräsentative Miethäuserbebauung, vielleicht mit integrierter Handelsfunktion sowie amtlichen Einrichtungen. Obwohl der Marktplatz an dieser Stelle nie verwirklicht wurde, erinnert das Konzept an den vorher besprochenen Plan Ilgners von 1801 (Karte 3). In diesem wurde eine ähnliche räumliche Lösung vorgeschlagen, wenn auch in der Ausrichtung etwas östlich verlegt. Beiden Planungsversuchen lag allerdings das gleiche Ziel zugrunde: Die Schaffung eines Wohngebiets um das neue Administrationszentrums in der Nähe der Gerichts- und Verwaltungsgebäude sowie eines Krankenhauses und militärischer Einrichtungen.

Die Verwirklichung der Richtlinien des Bebauungsplanes von 1876/77 wurde sofort nach dem Beschluß seiner Gültigkeit vorgenommen. Es wurden sogar entsprechende Entscheidungen bezüglich der Stadterweiterung getroffen, bevor der Bebauungsplan formal genehmigt war. In dem gleichen Verwaltungsbericht von 1876, in dem die Aufgaben des Büros Marcks & Balke beschrieben wurden, wurde die Lage geschildert: *„Die Stadtcommune hat in den beiden Jahren, auf welcher dieser Jahresbericht sich erstreckt, Neu- oder Erweiterungs-Hochbauten nicht ausführen lassen. (...) Zum Zwecke der Erweiterung unserer Plätze und Straßen wurden mehrfach von der Commune Häuser erworben und abgebrochen.“*¹⁴⁴

Der Bebauungsplan wurde 1878 nicht nur genehmigt (zunächst vorläufig), sondern auch als besonders gelungen empfunden. Im Verwaltungsbericht für die Jahre 1877-1882 wurde vermerkt:

„Nach Beendigung der Neuvermessung und des Nivellirens der Stadt und nach erfolgter Kartirung sowie nach der Festsetzung der Bau- und Straßenfluchtlinien und Projectirung der neu anzulegenden Straßen, durch eine von den städtischen Behörden beauftragte Commission wurde der Plan von dem Magistrat und der Polizei-Behörde am 27. Mai 1878 vorläufig genehmigt und diente bis zur definitiven Genehmigung zur Richtschnur für die in Aussicht genommenen Neubauten. Die Revision der gesamten Arbeiten wurde unter dankenswerthester Leitung des Königl. Oeconomie-Commissions-Rathes Herrn Möbius¹⁴⁵, jetzt zu Erfurt, von den Herren Königl. Feldmesser Santmann und Stadtbaumeister Hieronymus ausgeführt

¹⁴³ Die Annahme, daß es sich bei der Zielsetzung der Planung um ein reines Wohngebiet handelte, wird einerseits durch das Straßenraster, andererseits durch die später verwirklichte Bebauung bestätigt.

¹⁴⁴ Bericht des Magistrats 1875/76, Gleiwitz 1876, S. 11.

¹⁴⁵ Der Ökonomie-Rat Möbius war wahrscheinlich die Person, die die beiden bekannten Aufträge des Büros in Gleiwitz und Erfurt miteinander Marcks & Balke verband. Vermutlich hat er nach seinem Wechsel nach Erfurt die in Gleiwitz erfolgreiche Firma auch dort empfohlen.

*und die vorgefundenen – übrigens nur wenig zahlreichen und verhältnismäßig unbedeutenden – Mängel durch die Herren Unternehmer berichtigt.*¹⁴⁶

Die Zufriedenheit über das Zustandekommen eines rechtskräftigen Bebauungsplanes war umso größer, als die bisherigen Bemühungen nicht zum Erfolg geführt haben. Nach der vorläufigen Genehmigung des Bebauungsplanes hieß es:

*„Die Durchführung des nach vielfachen vergeblichen Versuchen früherer Jahre festgesetzten Bebauungsplanes wird seitens der Stadtgemeinde für die Folge zwar noch erhebliche Geldopfer erfordern, aber es werden diese nach einer Reihe von Jahren reichlich aufgewogen werden durch die Vortheile einer regelrechten Bebauung.*¹⁴⁷

Und obwohl die angedeuteten erheblichen städtischen Investitionen noch bevorstanden, zeigte sich der Stadtrat großzügig gegenüber den Verfassern des Planes:

*„Die Herren Marcks und Balke hatten für die gesamte Ausführung der vorgedachten Arbeiten ein Pauschalquantum von 8500 Mk. zugesichert erhalten; nach Beendigung der Arbeiten erhielten sie nicht nur diese Summe, sondern in gerechter Anerkennung der Vorzüglichkeit ihrer Arbeiten und für einige Mehrleistungen noch außerdem den Betrag von 300 Mk. ausgezahlt.*¹⁴⁸

Der Bebauungsplan wurde am 23. Januar 1879 gemäß § 8 des Gesetzes über die Anlage von Straßen und Plätzen vom 2. Juni 1875 offiziell festgelegt und *„zu Jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.*¹⁴⁹

Ein integraler Bestandteil des Bebauungsplanes war das am 28. August 1878 von der Stadtverwaltung festgesetzte sogenannte Ortsstatut, in welchem die Voraussetzungen für die neue Bebauung an den neu geplanten Straßen genauestens beschrieben wurden. Das Ortsstatut und der Bebauungsplan wurden zusätzlich vom Bezirksrat in Oppeln genehmigt und am 8. November 1879 publiziert. Die Genehmigung erfolgte in Gleiwitz *„ohne daß es nothwendig geworden wäre, auch nur wegen eines einzigen Widerspruchs die Entscheidung des zuständigen Bezirksrathes einzuholen.*¹⁵⁰

Der Bebauungsplan von 1876/77 hatte entscheidende Bedeutung für die Weiterentwicklung der Stadt Gleiwitz. Die dort festgelegten Entwicklungsrichtlinien wurden zum Ausgangspunkt für die späteren Erweiterungen und Änderungen. Die Stadtplanung der folgenden Jahre orientierte sich an den im Bebauungsplan von Marcks & Balke vorgegebenen räumlichen Lösungen. Der Bebauungsplan von 1876/77 markiert unbestritten den Wendepunkt im städtebaulichen Vorgehen. Seit seiner Verabschiedung 1879 unterlagen die sämtlichen Planungsmaßnahmen einem gestalterisch festgelegten Konzept. Es wurden auf diese Weise optimale

¹⁴⁶ Bericht des Magistrats 1877-1882, Gleiwitz 1882, S. 65.

¹⁴⁷ Bericht des Magistrats 1877-1882, Gleiwitz 1882, S. 66.

¹⁴⁸ Bericht des Magistrats 1877-1882, Gleiwitz 1882, S. 65.

¹⁴⁹ Bericht des Magistrats 1891-1896, Gleiwitz 1896, S. 110.

¹⁵⁰ Bericht des Magistrats 1877-1882, Gleiwitz 1882, S. 66.

Das Ortsstatut würde sicherlich am besten Aufschluß über die Festlegung des Bebauungsplanes geben. Da der Text von 1879 zum Zeitpunkt der Entstehung dieser Arbeit nicht auffindbar war und somit nicht berücksichtigt werden konnte, wird an seiner Stelle die Polizeiverordnung von 1894, die die wichtigsten Regelungen in dieser Hinsicht liefert, in Kapitel 6 zitiert.

Voraussetzungen für künftige Entwicklung von Gleiwitz geschaffen. So konnte die bisher verstreute städtische Bebauung zu einer räumlich einheitlichen Struktur zusammenwachsen.

5.4 Die Stadterweiterungen bis 1910

Die letzten 20 Jahre des 19. Jahrhunderts waren vor allem durch die ständig wachsende Prosperität der Industriebetriebe in Gleiwitz gekennzeichnet. Selbst eine große Hungersnot 1879/80 hinterließ in der blühenden Stadtwirtschaft keine bleibenden Folgen. Die rasante Entwicklung sämtlicher Betriebe sowie der kontinuierliche Ausbau des Gleiwitzer Gerichtshofes und der anderen staatlichen und städtischen Behörden führten zu Zunahme der Einwohnerzahl. Die neuen Bürger mußten mit Wohnungen versorgt werden, deren Errichtung immer größeren Raum beanspruchte.

Dieser Entwicklung kam der 1879 genehmigte Bebauungsplan von Marcks & Balke entgegen. In den 1880er Jahren erfolgte in Gleiwitz die Verwirklichung des Bebauungsplans. Das städtebauliche Vorgehen betreute Karl Hieronymus, der 1874 zum Stadtbaumeister gewählt worden war. Zunächst beaufsichtigte er in der Hauptsache die zahlreichen Umbauten, die an öffentlichen Gebäuden, wie an der Kirche Allerheiligen oder an städtischen Schulen, durchgeführt werden mußten. Hieronymus zeichnete auch für einige Neubauten verantwortlich. Unter ihnen ist beispielsweise das Kreisverwaltungsgebäude an der Teuchertstraße zu nennen.¹⁵¹ Ebenso wurden unter seiner Aufsicht das städtische Krankenhaus und der Schlachthof vollendet und die Erweiterung des Gleiwitzer Gerichtsgebäudes nach seiner Umwandlung in das Land- und Amtsgericht 1878 vorgenommen. Dem Stadtbaumeister verdankte Gleiwitz auch die neue Brücke über die Klodnitz, die Pflasterung vieler Straßen sowie die städtebaulichen Aktivitäten außerhalb der Innenstadt, die während seiner Amtszeit erfolgte. Unter anderem wurde ein großzügig angelegter Simultanfriedhof am Stadtwald, im Nordosten der Stadt, 1885 kirchlich eingeweiht.¹⁵² Darüber hinaus wurde 1881 die neue Polizei- und Marktordnung für die Stadt genehmigt. Im Jahre 1886 schied Hieronymus offiziell aus dem Amt des Stadtbaumeisters aus, obwohl in der Folge sein Name aus den Stadtakten nicht verschwand. Er wurde 1888 zum Mitglied des Stadtrates gewählt und beeinflusste in den Stadtverordnetensitzungen die städtebaulichen Diskussionen. Dies führte unvermeidlich zu Konflikten mit seinem Nachfolger, Carl Verwiebe, der 1886 die Position übernommen hatte. Carl Verwiebe (1845-1895?) war Kriegsveteran und geprüfter Maurermeister. Er gilt als der Verantwortliche für die Entstehung der neuen Wilhelmstraße. Tatsächlich wurde ihr Verlauf bereits im Bebauungsplan von 1876/77 vorgegeben. Die ersten Wohnhäuser entlang der Wilhelmstraße entstanden erst nach 1885, also während Verwiebes Amtszeit, und wurden auf der Kopie des Bebauungsplanes von 1890 eingetragen. Sehr wahrscheinlich ist es ihm zu verdanken, daß der spätere repräsentative Charakter einer Hauptstraße mit ihren vier Brücken und der Hochbebauung relativ früh vorbestimmt wurde. Die Position Verwiebes in der Stadtverwaltung war vermutlich von Anfang an stark durch die Streitigkeiten mit Hieronymus belastet. Dies zeigt das Beispiel des Bebauungsplanes von 1876/77. Die Änderungen und Neueintragungen in den 1890er Jahren wurden in diesem sowohl von Verwiebe als auch von Hieronymus vorgenommen. Die erwähnte Kopie des Bebauungsplanes von 1876/77 wurde mit der Anmerkung: „revidiert bis zum 31.12.88 - der Stadtbaumeister Verwiebe“ versehen. Der Stadtplan 1890 gibt

¹⁵¹ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 414.

¹⁵² Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 545.

auch gleichzeitig die Richtlinien der Planung von Marcks & Balke wieder und wurde mit folgender Überschrift versehen: *„revidirt und ergänzt durch Baumeister Oberlehrer Hieronymus 1890 mit Genehmigung des Magistrats der Stadt Gleiwitz“* (Karte 7). Der Konflikt zwischen den beiden Baumeistern war unter anderem der Grund für die zwischenzeitige Lahmlegung der städtebaulichen Aktivitäten und mündete 1890 in der Demission von Verwiebe, der kurzfristig von Hieronymus ersetzt wurde.¹⁵³

Um künftig ähnliche Zwischenfälle zu vermeiden, wurde 1891 die Stelle des Stadtbaurates in Gleiwitz geschaffen, der seitdem als Mitglied des Stadtrates die städtebaulichen Aufgaben betreuen sollte. Der Ausschreibung folgten drei Bewerbungen, aus denen Adalbert Kelm als der mit 35 Jahren Jüngste ausgewählt wurde. Kelm (1856-1939), geboren in Landsberg (Gorzów Wielkopolski), Sohn eines Maurermeisters, hatte 1880 den Titel eines Bauführers an der Bauakademie in Berlin erworben. Danach war er in Oldenburg, Holzminden und Wilhelmshaven tätig. Nach seiner Baumeisterprüfung 1887 diente er beim Militär, wo er sich gleichzeitig als Baumeister betätigte. Im August 1891 übernahm er das Amt des Gleiwitzer Stadtbaurats und wurde damit Leiter der reorganisierten Dienststelle.¹⁵⁴ Kelm blieb bis 1902 im Amt und die Stadt verdankt ihm die bedeutenden Erweiterungen der 1890er Jahre.

Die städtebaulichen Ereignisse der 1880er und 1890er Jahre konzentrierten sich vor allem auf die Umsetzung der im Bebauungsplan von 1876/77 vorgegebenen Richtlinien. Zu diesen wurden Fluchtlinienpläne ausgearbeitet. Dabei ist zu vermuten, daß Verwiebe sich ausschließlich mit der Wilhelmstraße befaßte. Die Fluchtlinienpläne im Bereich der Neustadt wurden erst in den 1890er Jahren von Kelm ausgearbeitet.

Erstmals wurde im Verwaltungsbericht 1891-1896 die Frage einer Überarbeitung des Bebauungsplanes von 1876/77 angesprochen:

„Naturgemäß hat dieser Bebauungsplan im Laufe der Jahre sowohl Veränderungen als auch Erweiterungen erfahren müssen; während der Berichtsperiode waren dies die folgenden:

Im Jahre 1892 wurde festgesetzt, daß der Stadtbebauungsplan insofern eine Änderung erfahren sollte, als die nachstehend aufgeführten Straßen Vorgärten erhalten sollten:

a) Die Friedrichstraße [im Bebauungsplan 1876/77 Straße „I“] und die derselben parallel laufende Straße II des Stadtbebauungsplanes zwischen Teuchertstraße und Raudenerstraße [ul. Daszyńskiego].

b) Die Straße VII im demselben Stadtteil, ausgehend von dem Platz am Gymnasium und gleichlaufend mit der Moltkestraße [im Bebauungsplan 1876/77 wurde Moltkestraße als Straße „V“ markiert].

¹⁵³ Małusecki, Bogusław: *Budownicowie miejscy...*, Gliwice 1998, S. 209f.

¹⁵⁴ Trotz dieser gesetzlichen Änderung erfüllte Kelm anscheinend nicht von Anfang an die Hoffnungen, die die Stadtverwaltung in seine Person setzte. Die von Bogusław Małusecki erforschte Tagespresse berichtete mehrmals über Streitigkeiten zwischen dem Stadtbaurat und anderen Stadtverordneten. Kelm bewarb sich sogar 1895 für die Bauratsstelle in Kiel, wo er angeblich gute Chancen hatte und mit einer Vergütung in Höhe von 8800 Mark rechnen konnte. Nach längeren Verhandlungen blieb er jedoch in Gleiwitz, wobei sein Gehalt von 5500 auf 6600 Mark erhöht wurde. Bemerkenswert ist dabei die Tatsache, daß Kelms Verpflichtungen während seiner Abwesenheit von Hieronymus erfüllt wurden. Dieser genoß weiterhin größtes Vertrauen sowohl beim Bürgermeister als auch beim Stadtrat. Małusecki, Bogusław: *Budownicowie miejscy...*, Gliwice 1998, S. 212.

- c) Die Straße IX beginnend an der Einmündung der Wiesenstraße [ul. Góry Chelmskiej] in die Coselerstraße [ul. Kozielska] und ebenfalls gleich laufend mit der Moltkestraße.
- d) Die Straße C vom Garnisonslazareth in der Krankenhausstraße bis zur Nicolaistraße [ul. Mikołowska] über den alten Roßmarkt [Pl. Krakowski] laufend.
- e) Die Teichstraße [im Bebauungsplan 1876/77 als annähernd parallel zur Klosterstraße aufgezeichnet, jedoch ohne Markierung].
- f) Die Gartenstraße [ul. Barlickiego].
- g) Die nördliche Seite der Moltkestraße [im Bebauungsplan 1876/77 Straße „V“].¹⁵⁵

Der Beschluß über die Verbreiterung der Straßen, damit Vorgärten angelegt werden konnten, zeigt nicht nur den Willen zur Neugestaltung noch nicht bebauter Grundstücke, sondern auch das Streben nach einer zusätzlichen Ausschmückung des öffentlichen Raumes. Sicherlich gehörten die Wohnhäuser an den breit angelegten Straßen zu den begehrtesten und teuersten in der Stadt. Der Beschluß über die Berücksichtigung von Vorgärten umfaßte nicht zufällig fast ausschließlich den Neustadtbereich und somit die Gegend, in der sich später die Gerichtsangestellten sowie kleinere Beamte ansiedelten. Eine Ausnahme bildete in diesem Kontext die Gartenstraße. Sie verlief quer zur Wilhelmstraße und parallel zum Klodnitzer Kanal in einem gehobenen Wohngebiet. Als besonders günstig erwies sich die Verbindung der Gartenstraße zur Klodnitz-Promenade und der nordwestlich anschließenden Grünanlage. In der Tat wurden entlang der Gartenstraße in den 1890er Jahren einige prachtvolle Villen auf den großzügig zugeschnittenen Grundstücken erbaut.

Die Gestaltung der Gartenstraße, die bereits auf dem Bebauungsplan von 1876/77 vorhanden war, bietet außerdem interessantes Material für eine Vergleichsanalyse der Änderungen in der Vorgehensweise der Planung in den 1890er Jahren. Die Kreuzung von Gartenstraße und Wilhelmstraße markiert eindeutig die Grenze zweier Bebauungstypen. Während die Wilhelmstraße durch den großstädtischen vier- bis fünfgeschossigen Mietshausstypus geprägt wurde, erhielt die Gartenstraße bereits von Beginn an ein dreigeschossiges Fassadenbild, dessen Gestaltung nicht weniger prachtvoll war. Neben der Geschoszahl verringerte sich auch allmählich die Bebauungsdichte der Gartenstraße von der Wilhelmstraße ausgehend (Abb. 5.5). Darüber hinaus wurde bei den Grundstücken mit dem vorgelagerten Vorgärten eine Gesamtstraßenbreite von 20 Metern erreicht. Die Gartenstraße war damit gleich breit wie die Wilhelmstraße.¹⁵⁶ Der Vorsprung einiger Fassaden der früher erbauten Mietshäuser an der Kreuzung mit der Wilhelmstraße war vermutlich dadurch bedingt, daß die Eckgebäude unmittelbar nach dem Beginn der geschlossenen Bebauung an der Hauptstraße um 1885 entstanden sind und sich an der ursprünglichen Fluchtlinie der Gartenstraße orientierten. Dennoch kam an dieser Stelle das Zusammentreffen zweier Baukonzepte und zweier Bebauungstypen besonders deutlich zum Vorschein. Diese gelungene Kombination von großstädtischer Hochbebauung und breiten Alleen mit mittelhoher Bebauung wurde in Gleiwitz an mehreren Stellen verwirklicht und damit zu einem typischen Merkmal der Stadtgestaltung.

¹⁵⁵ Bericht des Magistrats 1891-1896, Gleiwitz 1896, S. 110.

¹⁵⁶ Die Breite von 60 Fuß (20 m) war z.B. in Berlin für Straßen mit einer beiderseitigen, fünfgeschossigen Bebauung die Regel. Geist, Johann Friedrich, Kürvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1863-1945, München 1980, S. 152.

Obwohl im Verwaltungsbericht von 1896 nicht vermerkt wurde, wer für diese neue Regelung verantwortlich war, ist anzunehmen, daß sie dem neu gewählten Stadtbaurat Kelm zu verdanken ist. Deutlich war in Gleiwitz in den 1890er Jahren das Streben nach einer neuen räumlichen Gestaltung, die sich stark am Vorbild preußischer Großstädten, allen voran Berlin, orientierte. Sicherlich stand allen Gleiwitzer Baumeistern der Berliner Hobrechts Bebauungsplan von 1862 vor Augen. Er war dabei nicht nur durch Veröffentlichungen bekannt, sondern um diese Zeit auch bereits zum Großteil verwirklicht. Hieronymus und Kelm hatten beide als Studierende in Berlin vor Ort die Umsetzung des Berliner Bebauungsplanes sowie die Diskussion darüber verfolgen können. Und obwohl die Gleiwitzer Stadterweiterungen mit denen von Berlin oder Köln nicht vergleichbar sind, war das Bestreben, eine zeitgemäße Neugestaltung auch in Gleiwitz zu verwirklichen, bemerkbar. Dazu gehörte auch die Problematik der Grünflächen. In den 1890er Jahren waren die Klodnitzer Promenaden und die Kanalumgebung die repräsentativsten Grünflächen der Stadt. Die Regelung von 1892 über die Verbreiterung einiger Straßenräume durch Vorgärten schuf jedoch auch verstärkt private Grünbereiche, die einerseits den Grundstückswert steigerten, andererseits zu einem abwechslungsreichen Stadtbild beitragen. Bemerkenswert bleibt allerdings, daß die Gleiwitzer Vorgärten nicht dazu verwendet wurden, die zusätzlich entstandene Fläche zu nutzen, um die Gebäudefassaden mit Risaliten oder anderen bodenständigen Vorbauten zu schmücken, wie es weit verbreitet war. Risalite kamen bei Gleiwitzer Wohnhäusern ausschließlich bei freistehenden Bauten vor. Die in den 1890er Jahren errichteten Mietshäuser entlang der im Bericht von 1896 aufgeführten Straßen bekamen fast ausnahmslos Balkone, deren Verbreitung in der Stadt vorherrschend war.

Der Verwaltungsbericht von 1891-1896 wies jedoch gleichzeitig auf die Weiterentwicklung von Gleiwitz hin, die auch außerhalb der im Bebauungsplan 1876/77 vorgegebenen Grenzen erfolgen sollte:

„Die zunehmende Entwicklung der Stadt machte es nothwendig, den Bebauungsplan aus dem Jahre 1879 weiter nach Außen auszudehnen; infolge dessen wurde von Herrn Stadtbaurath Kelm bis zum Mai 1894 ein nach dieser Richtung den alten ergänzender neuer Bebauungsplan ausgearbeitet, der jedoch erst im Juni 1895 in Geltung treten konnte, da mancherlei Einsprüche von den Betheiligten erhoben worden waren, die erst ihre Erledigung zu finden hatten.

Dieser ergänzende Bebauungsplan erstreckt sich auf die gesamte nähere Umgebung der Stadt nach allen Richtungen, so daß wohl anzunehmen ist, daß er auf einer Reihe von Jahren selbst dann genügen wird, wenn die Entwicklung der Stadt in derselben raschen Weise fortschreitet, wie in der letzten Zeit.“¹⁵⁷

Als graphische Erklärung der im Zitat angedeuteten Vorgänge dient der Stadtplan von 1895 (Karte 8). Ein Vergleich zwischen diesem und dem Stadtplan von 1890 (Karte 7) zeigt deutlich, wie sich die Stadt im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts veränderte. Die grundlegenden Gedanken des Bebauungsplanes von Marcks & Balke blieben erhalten und wurden weitgehend übernommen. Der Stadtbereich wurde insofern vergrößert, als die dörflichen Siedlungsstrukturen außerhalb des administrativen Stadtgebiets durch Verkehrsverbindungen miteinbezogen wurden. Besonders deutlich ist dies am Beispiel von Richtersdorf auszumachen. Das Dorf wurde durch drei neue Straßen mit dem Stadtgebiet verbunden.

¹⁵⁷ Bericht des Magistrats 1891-1896, Gleiwitz 1896, S. 111.

Das regelmäßige Straßennetz des Gebietes im Südwesten nach dem Bebauungsplan von 1876/77 wurde vollständig übernommen, wobei die vorher mit römischen Zahlen versehenen Wege jetzt Eigennamen erhielten: „I“ und „VIII“ wurden zur Friedrichstraße (ul. Kościuszki), „II“ zur Bitterstraße (ul. Lelewela), „III“ zur Nieberdingstraße (ul. Lompy), „IV“ zur Kasernenstraße (ul. Zygmunta Starego), „V“ zur Moltkestraße (al. Korfantego), „VI“ zur Schröterstraße (ul. Ziemowoita), „VII“ zur Freundstraße (ul. Sobieskiego). Hinzu kam noch eine zu „VII“ parallel angelegte Richtersdorferstraße im Nordwesten. Gleichermaßen wurde die Straße „VII“ in derselben Richtung verlängert und die parallel dazu Casinostraße (ul. Zawiszy Czarnego) zwischen dem bestehenden Wohngebiet und Richtersdorf ausgebaut. Die Achse der Casinostraße als Verlängerung der Moltkestraße wurde allerdings im Gegensatz zu den beiden neu angelegten Straßen leicht verschoben. Ein möglicher Grund dafür war ein an dieser Stelle schon früher angelegter Weg, der nun in die Planung miteinbezogen war. Daraus erklärt sich wahrscheinlich auch die leichte Verschiebung der Kreuzung von Friedrich-, Casino- und Moltkestraße. Die Erschließung dieses bisher ungebauten Areals, das südlich von Siedlung Richtersdorf begrenzt wurde, lässt eine klare formale Anbindung an den bereits verwirklichten Teil des Bebauungsplanes 1876/77 westlich vom Stadtkern erkennen. Die ursprüngliche Fläche des Wohngebietes aus dem Bebauungsplan von 1876/77 wurde auf diese Weise fast verdreifacht, wobei die ehemals vor der Stadtgrenze gelegene Infanterie-Kaserne in die Planung integriert wurde. Darüber hinaus schaffte der Stadtplan von 1895 Klarheit hinsichtlich des im Bebauungsplan von 1876/77 angedeuteten Marktplatzes. Dieses Vorhaben wurde nun endgültig fallengelassen. In der Nordecke des damaligen Marktes, an der Moltkestraße, stand zu diesem Zeitpunkt bereits ein Mietshaus. Auf die Errichtung eines öffentlichen Platzes wurde zugunsten einer reinen Wohnbebauung gänzlich verzichtet.

Die umfangreicheren Änderungen erfolgten dagegen auf der gegenüber liegenden nordöstlichen Seite der Altstadt. Hier wurde ebenfalls aus dem Bebauungsplan 1876/77 das System der drei Straßen „A“, später in die Breslauerstraße (ul. Wrocławska) umbenannt, „B“, später Bielitzerstraße (ul. Konstytucji) und „C“ beibehalten. Die letztgenannte Straße „C“ wurde dabei nur als kleinerer Weg gekennzeichnet. Darüber hinaus spaltete sich nach dem Überqueren der Klodnitzer Straße, die Straße „A“ in Lösch- und Rossmarktstraße (ul. Częstochowska, ul. Konarskiego) auf, wobei zwei neue Wege, An der Klodnitz (ul. Kłodnicka) und Kaltbadstraße (ul. Zimnej Wody) am Fluß entlang entworfen wurden. Diese Lösung ermöglichte die Erschließung zusätzlicher Flächen zwischen Klodnitz und Kanal, die sich einerseits für eine Wohnbebauung eigneten, andererseits von der Nähe zum Industriebezirk profitierten. Gleichzeitig wurde der Anschluß an die Wilhelmstraße durch zwei Querwege, Bielitzerstraße und An der Klodnitz, gewährleistet.

Das System der Querstraßen wurde auch im Nordwesten der Stadt angewendet. Dieses Gebiet war im Bebauungsplan von 1876/77 noch nicht berücksichtigt worden. Aufgrund des sumpfigen Untergrundes wurde der Ausbau des Terrains erschwert. Mit zusätzlichen Fundamentkosten hatten besonders die Architekten im 20. Jahrhundert zu kämpfen. Das Gelände wurde daher mit seinen Promenadenwegen bislang als Stadtpark und Grünanlage genutzt. Bereits nach den ersten Durchbrüchen der Stadtbefestigung in den 1860er Jahren diente es der bürgerlichen Erholung. Dies sollte sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts schlagartig ändern. Aus dem Stadtplan von 1895 wird ein Versuch ersichtlich, diese Gegend mit der

Wilhelmstraße von Osten mittels eines geschlossenen Straßennetzes zu erschließen. Als entscheidend erwies sich die Verlängerung der ehemaligen Straße „B“ (Bielitzerstraße), die quer zur Hauptachse der Stadt verlief und in einem rechteckigen Platz mündete. Von dem Platz gingen schräg zwei weitere Achsen aus, von denen eine die Verbindung über einen dreieckigen Platz mit der Kreuzung Klosterstraße – Coselerstraße – Raudenerstraße bildete, die andere aber die neu entworfene Straßenanlage nordöstlich davon erschloß. Vom Westen schloß die Verlängerung der ehemaligen Straße „IX“ die Anlage ab. Aufgrund der diagonalen Straßenführung ergaben sich innerhalb des in Anspruch genommenen Gebietes an den Einmündung der Querstraßen drei dreieckige Plätze. Zwei von ihnen wurde dabei eine verkehrsbezogene Rolle zugeteilt. Die Ausmaße des hervorgehobenen Platzes weisen auf einen repräsentativen Charakter hin, und obwohl er nicht als neuer Marktplatz gekennzeichnet wurde, bleibt zu vermuten, daß hier ein weiteres künftiges Zentrum des öffentlichen Lebens in Gleiwitz entstehen sollte.

Das planerische Anliegen Kelm's zeichnete sich durch das eindeutige Streben nach einer Einbindung aller Stadtgebiete aus, die sich bisher beinahe unabhängig voneinander entwickelt hatten. Dieses Ziel wurde vor allem durch die Anlage der Ringstraße erreicht. Die Gleiwitzer Altstadt wurde innerhalb der damaligen Stadtgrenzen von einem Straßennetz umgeben, das sowohl die Errichtung großzügig angelegter Wohnblöcke ermöglichte, als auch den Bau öffentlicher Gebäude in Verbindung mit neuen Sichtachsen förderte. Bemerkenswert bleibt dabei die gelungene Anpassung der neuen Planung an die vorgefundenen Strukturen, wie etwa die Anknüpfung der neu entworfenen Straßen an die bestehenden.

Kelm zeichnete auch für einige öffentliche Bauten in Gleiwitz verantwortlich, unter anderem bearbeitete er das Projekt einer neuen katholischen Stadtkirche, das allerdings nicht verwirklicht wurde. Offensichtlich hatte Kelm mit mangelnder Akzeptanz seiner Leistungen zu kämpfen, denn er bemühte sich noch vor Ablauf der zwölfjährigen Amtszeit als Stadtbaurat in Gleiwitz um eine andere Stellung. Schließlich entschloß er sich zu einem Umzug nach Kiel, wo er seit 1904 als Bauinspektor der dortigen Garnison tätig war. Kelm starb 1939 in Kiel.¹⁵⁸

Sein Nachfolger und der erste Stadtbaurat des 20. Jahrhunderts in Gleiwitz wurde 1902 Wilhelm Adalbert Otto Kranz (1867-1934). Der aus Friedeberg (Strzelce Krajeńskie) stammende Sohn eines Fabrikanten hatte die erste Baumeisterprüfung 1894 in Berlin absolviert und daraufhin Erfahrungen durch Praktika in Görlitz und Liegnitz (Legnica) gesammelt. Die zweite Baumeisterprüfung 1899 eröffnete ihm den Weg nach Königsberg, wo er ein Jahr als Bauinspektor tätig war. Die folgenden zwei Jahre war Kranz in Görlitz in gleicher Eigenschaft beschäftigt.¹⁵⁹

Kranz übernahm nach Kelm nicht nur dessen Dienststelle, sondern auch die gut funktionierenden städtebaulichen Strukturen sowie die ausgearbeitete Stadtplanung. Tatsächlich stützten sich seine Planung sowie die seiner Nachfolger zum Großteil auf die vorgefundene Planung des 19. Jahrhunderts. Vor allem in den 1910er Jahren wurden in Gleiwitz die Richtlinien der beiden besprochenen Bebauungspläne von 1876/77 und 1895 umgesetzt.

¹⁵⁸ Małusecki, Bogusław: Budowniczość miejscy..., Gliwice 1998, S. 213f.

¹⁵⁹ Małusecki, Bogusław: Budowniczość miejscy..., Gliwice 1998, S. 214.

Auf der Grundlage dieser beiden Bebauungspläne wurde das Kelmsche Konzept unter der Leitung von Kranz weiterentwickelt und perfektioniert. Den Schwerpunkt der städtebaulichen Realisation bildete dabei das Gebiet im Nordwesten, dessen Anschluß an die ausgebauten Stadtteile bereits von Kelm entworfen worden war. Im Verwaltungsbericht für die Jahre 1901-1906 wurden die Ziele des neuen Bebauungsplans von 1903/04 niedergeschrieben:

„Der Stadtbebauungsplan wurde soweit ergänzt und erweitert, als die Entwicklung der Stadt erforderte. Von besonderer Bedeutung ist die in den Jahren 1903 und 1904 erfolgte Ausarbeitung eines Bebauungsplanes für das zwischen der Altstadt und dem Stadtteile Petersdorf liegende Gelände, welches im Norden und Nordosten vom Klodnitzkanale, dem Stadtparke und dem Klodnitzflusse, im Osten von der Wilhelmstraße, im Süden von der Niederwall-, der Kloster- und der Coselerstraße und im Westen durch eine von der Ecke der Coseler- und Wiesenstraße bis zur Kanalbrücke hinter dem Schlachthofe gezogene Linie umgrenzt wird.

Durch den allmählichen Ausbau der in diesem Plane enthaltenen Straßenzüge werden zwei jetzt ganz getrennt liegende Stadtgebiete eine gute und zweckmäßige Verbindung miteinander erhalten und schließlich zu einem einzigen zusammenwachsen. Die Hauptverbindung nach Petersdorf wird durch eine 26 m breite, mit Promenadenanlagen geplante Straße gebildet werden; neben zwei großen Plätzen ist eine Anzahl kleinerer vorgegeben; auch der Bauplatz für das neue Rathaus, welches an der Wilhelmstraße und der von ihr abzweigenden 35 m breiten, platzartigen Markgrafenstraße [ul. Konstytucji] zu stehen kommen soll, ist bei dieser Gelegenheit festgelegt worden. (...) Der Bebauungsplan ist am 23. April 1906 förmlich festgestellt worden.“¹⁶⁰

Aus dem Stadtplan von 1911 wurde gleichzeitig ersichtlich, wie sich die Bebauung entlang der von den Baumeistern des 19. Jahrhunderts entworfenen Straßenzüge verdichtete (Karte 11). Die Wilhelmstraße war vollständig bebaut, ebenso die Straßenzüge in der unmittelbaren Nähe der beiden Vorstädte. Das an das Eisenhüttengelände angrenzende Gebiet wurde nicht nur durch neue Industrieeinrichtungen besetzt, sondern auch durch dichte Wohnbebauung auf der südlichen Seite derselben vervollständigt. Eine interessante Entwicklung erlebte dagegen das Wohngebiet im Südwesten, wo lediglich einzelne Inseln bebaut wurden. Anscheinend war die Anziehungskraft der neuen Handels- und Wohnhauptstraße so groß, daß um die Jahrhundertwende beinahe ausschließlich in der Nähe der Wilhelmstraße gebaut wurde. Dies bestätigt auch die Planung, die sich in den 1910er Jahren immer stärker mit dem im Zitat beschriebenen Gebiet befaßt. Vorherrschend wirkt die breite Markgrafenstraße, an der sich der Platz für das neue Rathaus anschließt. Weiter westlich wurde die beschriebene neue Verbindung in Form einer Allee angedeutet. Das von Kelm entworfene Straßennetz wurde im Nordosten um die neuen Straßen erweitert. Im Allgemeinen führte die Neuplanung an dieser Stelle tatsächlich zur Verschmelzung von zwei früher getrennten Stadtgebieten. Die begrenzten Bauaktivitäten im Bereich südwestlich der Altstadt beweisen jedoch, daß die Planungsziele eindeutig verschoben wurden, so daß die Nähe der Wilhelmstraße als das neue Zentrum verstanden wurde.

Die breiten und mit Bäumen besetzten Alleen sollten zusammen mit den Platzanlagen vermutlich das noch prachtvollere Stadtzentrum des 20. Jahrhunderts bilden. Dies bestätigt auch die zentrale Lage des geplanten Rathausgebäudes. Die Planung des 19. Jahrhunderts rückte hierbei etwas in den Hintergrund, die

¹⁶⁰ Verwaltungsbericht des Magistrats 1901-1906, Gleiwitz 1908, S. 125f.

Umgebung wurde jedoch weiterhin kontinuierlich im Laufe des 20. Jahrhunderts als Wohngebiet ausgebaut. Die Bestätigung findet sich im Verwaltungsbericht 1901-1906, der die Ausarbeitung der Fluchtlinienpläne unter anderem auch für die Straßen der Neustadt aufzählt.

Die Ausarbeitung des neuen Bebauungsplanes wäre jedoch nicht ohne die Regulierung des Flusses Klodnitz möglich gewesen. Die während des 19. Jahrhunderts wiederkehrenden Hochwasser¹⁶¹ beschädigten nicht nur die Bebauung in unmittelbarer Nähe der Wasserläufe, sondern waren auch ein großes Hindernis für die Stadterweiterung, besonders im Nordosten der Stadt. Um die Jahrhundertwende war es gelungen, die entlang der Bahnhofstraße fließende Ostropka teilweise unterirdisch zu verlegen. Gleichermäßen erfolgte die Zuschüttung eines der Klodnitzarme, Wilde Klodnitz genannt, der die Wilhelmstraße durchquerte und in dessen trockengelegtem Flußbett eine breite Promenade angelegt werden konnte. Die große Bedeutung dieser Arbeit bestätigt der Bericht von 1901-1906: *„Von großem Einflusse auf die Plangestaltung ist die inzwischen erfolgte Verlegung des Klodnitzlaufes gewesen, welcher zu beiden Seiten von Uferstraßen begleitet werden soll.“*¹⁶²

Die Regulierungsarbeiten hatten aber auch eine weitere Auswirkung auf Gleiwitz. Das Flußbett der Wilden Klodnitz wurde zu einem begrünten Gehweg, der noch an gesellschaftlichem Wert gewann, nachdem das Stadttheater dort errichtet wurde. Zusammen mit den vorher erwähnten Straßenzügen mit ihren Vorgärten trugen sowohl die umgestalteten als auch die bestehenden Wasserläufe wesentlich dazu bei, daß die breiten und grünen Alleen mitten in Gleiwitz den Stadtcharakter bestimmten.

Nicht ohne Bedeutung war neben der städtebaulichen Gestaltung ein weiterer Aspekt, der ebenfalls im Bericht von 1901-1906 angesprochen wurde:

*„Das Stadtbild hat durch die Anlage neuer Straßen, durch die Regulierung der Klodnitz, die Schaffung von Promenadenanlagen und durch eine Anzahl städtischer und staatlicher Neubauten (...) ein günstigeres Aussehen erhalten. Wichtiger noch ist, daß die sanitären Hauptbedingungen, welche auch bei späterer starker Besiedlung des sehr großen Stadtgebietes gute Gesundheitszustände verbürgen, von vornherein beim Ausbau der Stadt berücksichtigt werden.“*¹⁶³

Entgegen der noch in der Literatur gelegentlich vertretenen Meinung muß festgestellt werden, daß die Bauaktivitäten der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch in kleineren Städten, in großem Umfang und im städtebaulichen Maßstab, den Hygiene-Vorschriften gerecht wurden. Nur auf diese Weise war es möglich, die Krankheiten gerade der ärmeren Bevölkerung sowie der Arbeiterschaft einzudämmen. Die Kanalisationsarbeiten verliefen in Gleiwitz gleichzeitig mit der Regulierung der Wasserläufe und wurden in den 1920er Jahren abgeschlossen. Dennoch waren bereits in den 1890er Jahren die Sanitäreanlagen in die Planung auch kleinerer Wohnungen miteinbezogen.

¹⁶¹ Das letzte Hochwasser suchte die Stadt 1884 heim. Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 518.

¹⁶² Verwaltungsbericht des Magistrats 1901-1906, Gleiwitz 1908, S. 126.

¹⁶³ Verwaltungsbericht des Magistrats 1901-1906, Gleiwitz 1908, S. 2.

Trotz zahlreicher städtebaulicher Eingriffe, die seit Anfang des 20. Jahrhunderts erfolgten und besonders in der Nachkriegszeit das Stadtbild stark veränderten, blieb die Stadtplanung des 19. Jahrhunderts für Gleiwitz stadtbildbestimmend. Die späteren städtebaulichen Phasen schlossen sich an die vorgefundenen Strukturen des 19. Jahrhunderts an und ergänzten sie im Geiste der jeweiligen Bauepoche. Ausschließlich in den neu eingemeindeten Stadtbezirken und in den Vororten war es den nachkommenden Generationen möglich, unabhängig von der Planung des 19. Jahrhunderts vorzugehen. Das Gebiet, das heute noch als Gleiwitzer Innenstadt definiert wird, sollte also sowohl zeitlich, als auch gestalterisch als geschlossene Planungsphase betrachtet werden.

5.5 Die öffentlichen Bauten

Um 1900 betrug die Gesamtfläche von Gleiwitz 2790 Hektar, wovon grundsteuerpflichtige Liegenschaften 2218 Hektar und die Verkehrsflächen inklusive Eisenbahn 211 Hektar in Anspruch nahmen. Die Bebauungsfläche einschließlich der Höfe betrug 263 Hektar.¹⁶⁴ In einer Stadt dieser Größe durfte eine Reihe repräsentativer öffentlicher Bauten nicht fehlen und deshalb wurden neben zahlreichen Wohnhäusern im Laufe des 19. Jahrhunderts auch Kirchen, Schulen und Verwaltungsgebäude errichtet.

Gleiwitz verfügte am Anfang des 19. Jahrhunderts über zwei katholische Kirchen, die Kirche Allerheiligen und die Franziskaner-Klosterkirche, die nach der Säkularisation in die Gymnasialkirche umgewandelt wurde. Außerdem gab es eine kleine Kirche an der Bahnhofstraße, die der hl. Barbara geweiht war und einen bescheidenen Kirchenbau an der Nicolaistraße, der um 1850 der altkatholischen Gemeinde übergeben wurde. Infolge der Stadterweiterung und der politischen Veränderungen wurden im Laufe des 19. Jahrhunderts weitere Bauten errichtet.

Mit der Übernahme Schlesiens durch Preußen etablierte sich auch in Gleiwitz eine evangelische Gemeinde. Für ihre Zwecke erhielt sie zunächst eigene Räumlichkeiten im Rathausgebäude. Später übernahm sie die katholische Holzkirche St. Barbara an der Bahnhofstraße. Ab 1855 wurde auf dem Grundstück nach dem Entwurf des Architekten Stüler ein neuer Kirchenbau errichtet, dessen feierliche Einweihung 1859 stattfand. Der Vorgängerbau wurde 1860 abgebrochen.¹⁶⁵ Der Neubau an der Bahnhofstraße ist eine dreischiffige, neoromanische Backsteinbasilika mit einer dreiteiligen Hauptfassade und einem seitlich versetzten Kirchturm an der Bahnhofstraße (Abb. 5.6).

Beinahe gleichzeitig wurde die Gleiwitzer Synagoge auf dem Grundstück zwischen der Niederwallstraße und der Kirchstraße (ul. Kościelna) errichtet. Die Grundsteinlegung fand 1859 statt. Diese neue Synagoge entstand anstelle einer alten, die den Bedürfnissen der wachsenden jüdischen Gemeinde in Gleiwitz nicht mehr gerecht wurde. Der Neubau ging auf den Entwurf des Architekten Salomon Lubowski zurück und wurde 1861 eingeweiht. Der dreischiffige Hallenbau war im neuromanischen Stil mit mauretanischen Elementen ausgeführt und mit einer großen Kuppel versehen (Abb. 5.1). Die Gleiwitzer Synagoge wurde während der Pogromnacht zerstört. Erhalten blieb das um 1905 erbaute Begräbnishaus auf dem jüdischen Friedhof im Norden der Stadt, dessen Ausmaße und Gestaltung ein

¹⁶⁴ Verwaltungsbericht des Magistrats 1901-1906, Gleiwitz 1908, S. 3.

¹⁶⁵ Reclaw, Damian: Gliwice w starej fotografii, Gliwice 1998, S. 83.

Zeugnis über die Bedeutung der jüdischen Bürger und ihrer Kultur in Gleiwitz geben (Abb. 5.7)

Entschieden aufwendiger als die evangelische Kirche war die neue katholische Peter-und-Paul-Stadtkirche in unmittelbarer Nähe der Altstadt konzipiert. Der Bau wurde ab 1896 nach dem Entwurf des Architekten Bruno Heer ausgeführt. Die feierliche Einweihung fand 1899 statt. Die dreischiffige, neugotische Basilika wurde auf einem begrünten Platz zwischen der Bahnhofstraße und Schröterstraße errichtet, so daß der Chor nach Osten ausgerichtet werden konnte. Der achtjochige Baukörper wird durch ein Querhaus in gleicher Höhe erweitert und durch einen polygonalen Chor abgeschlossen. Die Fassaden des Backsteinbaus werden durch mächtige Strebebögen gegliedert. Der Westturm nimmt die gesamte Breite der Westfassade ein und wird durch ein hohes Spitzdach in Begleitung von vier niedrigeren Ecktürmchen bekrönt. Vier weitere Turmbautenschmücken jeweils paarweise den Chor sowie die Treppenaufgänge im Westen. Die neugotische Außen- und Innengestaltung wird durch die Verwendung von glasiertem Backstein betont (Abb. 5.8).

Ein anderer Backsteinbau, der gleichermaßen das Stadtbild um die Jahrhundertwende bestimmte, war das neue Postgebäude an der Niederwallstraße. Das alte Postamt, 1887 erbaut, entsprach nicht mehr den neuen Bedürfnissen, wie es im Verwaltungsbericht von 1901-1906 heißt:

„Bei dem Kaiserlichen Postamt waren die Diensträume in dem vor 20 Jahren erbauten Postgebäude unzureichend geworden. Ein zweckentsprechender Erweiterungsbau ließ sich nicht ausführen, es wurde deshalb an der Niederwallstraße ein Neubau ausgeführt. Das Gebäude ist im gotischen Stil ausgeführt, hat eine Länge von 67 m und eine Tiefe von 39 m. Die Straßenfassade ist mit klosterformatigen Vollsteinen, unter Verwendung von Formsteinen für die Gesimse und die Einfassungen der Öffnungen, verblendet und zur Belebung mit Schichten von Glasursteinen und Zierputzflächen versehen. Die Kosten sind auf 538000 Mk veranschlagt.“¹⁶⁶

Der Bau entstand auf dem Grundstück der Gleiwitzer Börse und wurde mit einem Doppelgiebel sowie einem markanten Turm zur Niederwallstraße ausgerichtet. Dahinter verbarg sich eine Schalterhalle auf rechteckigem Grundriß, die mit einem Glasdach überdeckt wurde. Die farbige Fassung der Backsteinfassade machte den Bau zu einer Sehenswürdigkeit (Abb. 5.9).

Unter den öffentlichen Bauten war das Gleiwitzer Gericht von besonderer Bedeutung. Bereits 1859 wurde der Bau des ersten Königlichen Kreisgerichts an der Klosterstraße begonnen. Dieses Gebäude wurde mehrmals erweitert, so daß sich in den 1880er Jahren der Gerichts- und Gefängnis-Komplex über die Gesamtbreite des Viertels zwischen Klosterstraße und Große-Mühl-Straße (ul. Młyńska) erstreckten (Plan 2). Nach der Erschließung der Gerichtsstraße (ul. Powstańców Warszawy) im Norden des Grundstücks wurde 1906 mit dem letzten Erweiterungsbau des Land- und Amtsgerichts begonnen. Während die Fassaden des Altbaus eine einheitliche Gestaltung aus zweifarbigem Backstein aufwiesen (Abb. 5.10), wurde der Neubau aufwendiger gegliedert und verputzt. Der 1909 fertiggestellte Gerichtshof war mit zwei Hofanlagen versehen und schloß sich an das bestehende Gebäude an. Die

¹⁶⁶ Verwaltungsbericht des Magistrats 1901-1906, Gleiwitz 1908, S. 127-128.

25achsige Hauptfassade wurde zur neu angelegten Gerichtsstraße ausgerichtet (Abb. 5.11).

Ebenfalls von großer Bedeutung für die Stadtentwicklung war die Anwesenheit der preußischen Garnisonen, die in Gleiwitz in drei großen Kasernenkomplexen stationiert waren. Die Ulanen- und Infanterie-Kasernen befanden sich an der Teuchertstraße, weitere Ulanenregimenter waren in Gebäuden an der Raudanerstraße untergebracht. Alle diese Baukomplexe setzten sich aus mehreren Baueinheiten zusammen, die sich um einen Exerzierplatz gruppierten. Die architektonische Gestaltung war einfach und in Backstein gehalten. Die mehrachsigen Fassaden wurden lediglich durch flache Risalite der Treppenhäuser und gelegentlich durch eine horizontale Gesimsgliederung durchbrochen (Abb. 5.12).

Ein ähnliches architektonisches Repertoire kam beim Krankenhausbau und den Gleiwitzer Schulen zur Anwendung. Es existierten um 1900 mehrere Schulgebäude für verschiedene Alters- und Bildungsstufen. Ihre Architektur war bis in die 1910er Jahre einheitlich gehalten. Die Oberrealschule an der Oberwallstraße kann als repräsentatives Beispiel dienen: Der rechteckige, 14achsige symmetrische Backsteinbau mit Mitteleingang wurde durch Rundbogenfenster und sparsame Details gegliedert (Abb. 5.13).

Der Anschluß Gleiwitz' an die Eisenbahnlinie im Jahr 1845 war mit der Errichtung eines Empfangsgebäudes verbunden. Der erste Bahnhof entstand im klassizistischen Stil, vermutlich gleichzeitig mit der Bahnerschließung. Die Aufteilung des langgestreckten, zweigeschossigen Baus mit Mezzaningeschoß war streng symmetrisch. Der mittlere Eingangsbereich und die Seitenrisalite wurden durch flache Giebel akzentuiert (Abb. 5.14). Das Empfangsgebäude wurde 1914 durch einen Neubau ersetzt (Abb. 5.15).

Das Stadtbild um 1900 zeichnete sich außerdem durch eine Vielzahl weiterer öffentlicher Bauten aus. Bevor das Stadttheater an der Wilden Klodnitz (al. Przyjaźni) 1899 eröffnet wurde (Abb. 5.16), fanden Veranstaltungen im Stadtgarten am Platz an der Klosterstraße statt. Darüber hinaus existierten zu diesem Zeitpunkt in Gleiwitz einige Hotels, von denen das „Deutsche Haus“ am Markt, der „Schwarze Adler“ an der Ratiborerstraße und der „Goldene Adler“ an der Adlergasse die ältesten waren. Berühmt waren auch die zahlreichen Cafés und Restaurants, die sich allerdings erst mit der Entstehung der Wilhelmstraße entfalten konnten. Das öffentliche Leben konnte auch an der Klodnitz, am Kanal und auf den Stadtparkpromenaden genossen werden.

6. Gleiwitzer Wohnarchitektur im 19. Jahrhundert

6.1 Die Bebauungsphasen und Bautypen

Der erbarmungswürdige Zustand der Gleiwitzer Bausubstanz zum Zeitpunkt der preußischen Übernahme wurde bereits ausführlich erläutert. Dies betraf vor allem die städtischen Wohnbauten am Anfang des 19. Jahrhunderts. Es seien nur wenige wertvolle „Mauerwerke“ darunter gewesen, berichtet die Gleiwitzer Chronik.¹⁶⁷ An der Stadtmauer wurden von den Landarbeitern und Handwerkern die sogenannten Quartalshäuser errichtet, die lediglich über einen Wohnraum verfügten und sich durch eine sehr bescheidende Bauweise auszeichneten.¹⁶⁸ Trotzdem muß die Wohnlage innerhalb der Altstadt am Ende des 18. Jahrhunderts immer noch zufriedenstellend gewesen sein, denn die Unterbringung der neu ankommenden Offiziere und Beamten war weiterhin gewährleistet. Sie wurden zunächst vor allem in den bestehenden Häusern der Kaufleute einquartiert. Außer den am Markt gelegenen Häusern war die übrige Bebauung wahrscheinlich ein- bis zweigeschossig und könnte dem Gebäudetypus entsprochen haben, der auf dem um 1900 erstellten Foto festgehalten ist (Abb. 6.1). Das auf rechteckigem Grundriß angelegte niedrige Haus mit bewohnbarem Dachgeschoß wurde an der Stadtmauer errichtet und mit einer schmalen Front zur Karlstraße (ul. Krupnicza) ausgerichtet. In diesem Fall war die Handels- bzw. Werkstattfunktion in das Gebäude integriert, was den Bau von dem ländlichen Prototyp unterscheidet. Ähnlich sah es in den beiden Vorstädten aus, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vorwiegend von Handwerkern besiedelt und im Vergleich zur Altstadt wahrscheinlich durch die noch einfachere Holzbebauung geprägt waren.

Parallel zur Entwicklung der Innenstadt verlief seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts die planmäßige Erweiterung des Eisenhüttengeländes, wo die ersten Arbeiterhäuser sowie Wohnbauten für Hütteninspektoren und Beamte entstanden. Der Bau der Arbeiterwohnungen war auf das Bestreben des Werkes nach Anbindung zum Arbeitsplatz zurückzuführen. Leider sind die ersten Arbeiterhäuser nicht erhalten.¹⁶⁹ Als das älteste überlieferte Beispiel dieser Bauweise, die den Industriebezirk am stärksten prägte, kann das eingeschossige Wohnhaus gegenüber dem Eisenhüttengebäude betrachtet werden (ul. W. Pola 8, Abb. 6.2). Das auf rechteckigem Grundriß längs zur Straße angelegte Gebäude mit niedrigem Mezzaningeschoß wird durch ein relativ flaches Satteldach abgeschlossen und mit schlichter Fassadengestaltung mit Putzquaderung versehen. Der Haupteingang des neunachsigen Backsteinbaus befindet sich in der Mitte. Die Innenräume werden dabei symmetrisch aufgeteilt. Das Wohngebäude zeichnet sich durch seine klassizistische Formensprache aus. Es wird für die Hüttenbeamte oder -arbeiter und ihre Familien gefertigt worden sein und ist aufgrund der sparsamen Dekoration mit klassizistischen Zügen vor 1850 zu datieren. Heute beherbergt das Haus sieben kleine Wohnungen.

In dieser Zeit wurden wahrscheinlich auch innerhalb der Stadtmauer die ersten neuen Wohnhäuser errichtet, während gleichzeitig die bestehende Bausubstanz genutzt und umgebaut wurde. Da die Bebauung der Altstadt sowohl im Laufe des 19. als auch des 20. Jahrhunderts mehrfach verändert wurde, ist der Nachweis eines vorherrschenden Wohnhaustypes innerhalb der Stadtmauer, der für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts repräsentativ wäre, erschwert. Die ältesten unveränderten

¹⁶⁷ Siehe: Zitat in Kapitel 3. In: Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886.

¹⁶⁸ Schmidt, Jacek: Dzieje Kanału Klodnickiego, Gliwice 1990, S. 74.

¹⁶⁹ Siehe Kapitel 5.1.

Wohnbauten sind jedoch außerhalb der Altstadt überliefert und geben Aufschluß über die Gleiwitzer Bauweise in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

In erster Linie entwickelte sich die Bebauung in beiden Vorstädten in Anpassung an ihre sich wandelnde Funktion von einer landwirtschaftlichen Nutzung bis hin zum Wohngebiet. Obwohl die ursprüngliche Bebauung um 1850 auch hier zum Großteil durch Neubauten ersetzt wurde, ist anzunehmen, daß ein bestimmter, bis in die 1890er Jahre immer wiederkehrender Wohnhaustypus der älteste in Gleiwitz zu gelten hat, der einst das Stadtbild bestimmende ist. Es handelt sich dabei um ein zweigeschossiges Haus, das meist auf rechteckigem Grundriß und längsseits zur Straße errichtet wird. Seine Breite erreicht dabei ungefähr 15 m bei etwa 10 m Tiefe. In seiner allgemeinen Ausführung ähnelt dieser meistgebaute Wohnhaustyp dem bereits beschriebenen Bau für die Hüttenangestellten. Das Wohngebäude wurde in der Regel als Herzstück des Grundstücks betrachtet. Im Hof wurden außerdem weitere Bauwerke errichtet, wie Wirtschaftsgebäude oder sogar kleine Fabriken. Der Lageplan Bahnhofstraße 32 (ul. Dworcowa) entspricht genauestens dieser Musteranordnung (Abb. 6.3). Das Wohnhaus an der Bahnhofstraße 32 existiert zwar heute nicht mehr, dennoch läßt der Lageplan die typische Aufteilung einer Gleiwitzer Vorstadt-Parzelle um 1850 nachvollziehen. Das Wohnhaus wurde dabei häufig seitlich zum Hof errichtet, so daß die Zufahrt zum Grundstück gewährleistet blieb. Das Gebäude selbst war meist einfach gestaltet. Die regelmäßig gegliederte Fassade mit einem zentralen Eingang gibt die innere Ausrichtung der Räume wieder. Ein hervorgehobenes Dachgesims war häufig das einzige Element der horizontalen Gliederung.

Obwohl das Wohnhaus an der Bahnhofstraße 32 nicht erhalten ist, liefert der bestehende Wohnbau an der Kleine-Mühl-Straße 1 (ul. Jasnogórska) ein gutes Beispiel für die Bauweise (Abb. 6.4). Trotz einer späteren Erneuerung der Fassaden bleibt die ursprüngliche Grundrißform ablesbar. Das mit einem Satteldach gedeckte zweigeschossige Gebäude erhebt sich über einem rechteckigen, längs zur Straße situierten Grundriß. Von den insgesamt fünf Fensterachsen nimmt der Hauseingang die äußere an der linken Seite ein. Die ehemalige Anordnung läßt auch in diesem Fall eine Hofanlage mit gewerblicher Nutzung bzw. mit einem Garten vermuten.

Bemerkenswert für die Bebauungsphase vor 1850 ist, daß die Wohnbauten freistehend bzw. nur mit einer Brandwand ohne Öffnungen sich an die Nachbarbebauung anschließend die Breite des Grundstücks nicht vollständig ausfüllten. Dadurch wurde die Einfügung zusätzlicher Fenster in die Giebelwand ermöglicht, so wie es in freistehenden Wohnhäusern üblich war. Diese noch den ländlichen Wohnbauten ähnelnde Bauweise mußte spätestens in den 1860er Jahren zugunsten einer dichteren Stadtbebauung aufgegeben werden. Die Wohnverhältnisse veränderten sich rasch um diese Zeit, was auf expandierende Bevölkerungszahlen und eine schnelle Stadtausdehnung zurückzuführen ist. Zunächst wurden die Grundstücksgrößen revidiert, wobei vor allem die Breite vermindert wurde. Zugleich wurde die Bausubstanz kontinuierlich verändert bzw. durch Neubauten ersetzt. Die Straßenzüge wurden möglichst lückenlos bebaut, so daß lediglich die Grundstückstiefe variabel war. Dies ist besonders gut bei den Vorstadtstraßen, Klosterstraße und Bahnhofstraße, ablesbar, wo der Grundstücksbreite eine wesentlich größere Tiefe gegenüberstand (siehe die Grundstücksgröße der Vorstadtstraßen auf den Stadtplänen von 1895 und 1902 sowie die Karten 8 und 9). Solche Proportionen kamen bei der Neuplanung

angesichts der Stadtausdehnung und der steigenden Grundstückspreise nicht mehr in Frage.

Den sich wandelnden städtischen Verhältnissen mußte neben der effizienten Grundstücksausnutzung auch das neue Wohnhaus gerecht werden. Dies manifestierte sich vor allem in der wachsenden Geschoszahl. Bei gleicher oder geringerer Grundstücksbreite entstanden bald Gebäude, in denen die Wohnräume in mehreren Obergeschossen verteilt waren. Während der Großteil der vorderen Räume im Erdgeschoß für gewerbliche Zwecke bestimmt war, wurde das immer häufiger ausgebaute Dachgeschoß ebenfalls als Wohnraum definiert. Die auf diese Weise zusätzlich gewonnene Wohnfläche wurde hauptsächlich an Arbeiterfamilien vermietet. Die neu errichteten Mietshäuser wurden in die vorgefundene Umgebung eingefügt, was auf der Postkarte, die die Bahnhofstraße um 1898 darstellt, deutlich zu sehen ist (Abb. 6.5). Neben dem noch damals entlang der Straße fließenden Fluß Ostropka sind auf der rechten Straßenseite die niedrigen Wohnhäuser in einer Reihe mit den drei- und viergeschossigen Gebäuden zu sehen.

Nachdem die Stadtmauer ab etwa 1850 abgetragen wurde, stand einer Stadtausdehnung nichts mehr im Wege. In den 1860er bis 1870er Jahren entwickelte sich Gleiwitz jedoch ohne einen Stadtbebauungsplan. Dadurch werden eine genauere Analyse der zeitlichen Abfolge der entstandenen Bebauung sowie die Feststellung eines für die jeweilige Zeit kennzeichnenden Wohnhaustyps erschwert. Es kann davon ausgegangen werden, daß die meisten Neubauten, die noch vor der Baukonjunktur der 1880er Jahre in Gleiwitz entstanden, als ein- bis zweigeschossige Bauten errichtet wurden. Im Bereich außerhalb der Altstadt und der Vorstädte zeugt ein noch erhaltenes zweigeschossiges Wohnhaus am Germaniaplatz (Pl. Piastów, ul. Okopowa 2) von dem vermutlich allgemein verbreiteten Auftreten dieser einfachen Bauform (Abb. 6.6). Die Gebäude waren häufig mit einer Reihe von kleinen Mezzaninfenstern unter einem flachgeneigten Dach versehen.

Einen systematischen Einblick in die Gleiwitzer Wohnungsbautätigkeit der 1860er Jahre bieten die jährlichen Verwaltungsberichte des Magistrats. Dort wurde die Zahl der neu errichteten Wohnhäuser innerhalb der damaligen Stadtgrenze ermittelt. Diese Anzahl betrug beispielsweise 19 Neubauten um 1864 bei einer Gesamteinwohnerzahl von 11639. Im Jahr 1869 wurden bereits 47 Neubauten verzeichnet.¹⁷⁰ Während 1870 nur 16 neue Wohngebäude errichtet wurden, waren es bereits ein Jahr später 58.¹⁷¹ Die erteilten Baugenehmigungen im Bereich Wohnungswesen variierten im Zeitraum 1871-1874 von 48 (1874) bis 70 (1873).¹⁷² Die Auswertung dieser Angaben führt zu dem Ergebnis, daß die Wohnungsfrage etwa gleichzeitig mit der Entscheidung über die Fertigung eines Stadtbebauungsplanes 1876/77 erstmals angesprochen wurde. Seit 1876 wurde den Jahresberichten ein getrenntes Kapitel, betitelt „Bauwesen und Wohnungsverhältnisse“, beigefügt. Eine rasche Stadtentwicklung auch außerhalb der Altstadt erforderte erstmals eine Einbeziehung der städtischen Verwaltungsstrukturen.

¹⁷⁰ Bericht des Magistrats 1863-1864, Gleiwitz 1864, S. 29 und Bericht des Magistrats 1868-1869, Gleiwitz 1869, S. 70.

¹⁷¹ Berichte des Magistrats 1869-1870, Gleiwitz 1870, S. 70 und Bericht des Magistrats 1870-1871, Gleiwitz 1871, S. 72.

¹⁷² Bericht des Magistrats 1870-1874, Gleiwitz 1874.

Der Bedarf an neuen Wohnungen stieg seit den 1860er Jahren proportional zur wachsenden Bevölkerung. Da die Fluchtlinienpläne für nach dem Bebauungsplan von 1876/77 neu erschlossenen Gebiete noch nicht bearbeitet sein konnten, wurden angesichts des sich immer deutlicher abzeichnenden Wohnungsmangels zahlreiche neue Wohnhäuser im Bereich der Altstadt und entlang der bestehenden Straßen errichtet. Im gleichen Bericht, der auch die Erstellung des Bebauungsplanes erläutert, wurde das private Bauen angesprochen: „Die Privat-Bauthätigkeit war trotz der allgemeinen Geschäftsstockungen doch eine ziemlich rege. Es wurden im ganzen im Jahre 1875 = 110, im Jahre 1876 = 94 Bau-Consense ertheilt. Unter den ausgeführten Bauthätigkeiten befanden sich: Wohnhäuser im Jahre 1875 – 38, im Jahre 1876 – 17.“¹⁷³ Unter den Neubauten sind drei Wohnhäuser am Neumarkt, dem späteren Germaniaplatz, zwei an der Oberwallstraße, eins am Wilhelmsplatz (Pl. Inwalidów Wojenny) und zwei an der Teuchertstraße aufgelistet.

Die Aufzählung dieser privaten Neubauten im Bericht von 1876 gibt ebenfalls Aufschluß über die Gebiete, die bereits vor der planmäßigen Verwirklichung des Bebauungsplanes von 1876/77 erschlossen wurden. Es wird deutlich, daß um diese Zeit vor allem die Grundstücke in unmittelbarer Nähe der abgetragenen Stadtmauer bebaut wurden (Oberwallstraße, Wilhelmsplatz). Darüber hinaus wurden die Bauvorhaben südwestlich der Altstadt (Teuchertstraße) sowie nordöstlich davon (Germaniaplatz) verwirklicht. Die vorherrschenden Wohnhausformen lassen sich jedoch anhand der spärlichen Berichtsangaben nicht feststellen. Unter den 1876 aufgezählten 17 Neubauten waren wahrscheinlich unterschiedliche Bau- und Grundrißformen vertreten, da um diese Zeit nicht nur die Vielfalt der Wohnungstypen und ihrer Größen anstieg, sondern auch das Handels- und Gewerbeangebot in der Stadt. Es ist festzustellen, daß die in den 1870er Jahren errichteten Wohnbauten in ihrer Ausführung den jeweiligen Wohn-, Handels- oder Gewerbefunktionen angepaßt werden mußten. Darüber hinaus wuchs der Anteil an Spekulationsbauten, die verschiedenartig gestaltet wurden. Bei den Gleiwitzer Mietshäusern, die seit den 1860er Jahren errichtet wurden, handelte es sich vor allem um mehrstöckige Gebäude, meist mit einer Tordurchfahrt in der Mitte, die den Zugang zum Hof gewährleistete. Dieser Bebauungstypus entstand ursprünglich ohne direkt angrenzende Anbauten gleicher Höhe im rückwärtigen Bereich, die für die spätere Grundstücksbebauung typisch wurden. Die Hinterhäuser wurden bei diesen älteren Wohnbauten nachträglich errichtet, so daß die Grundstückstiefe nach und nach vollständig ausgenutzt werden konnte. Die Vorderbauten selbst wurden gleichfalls nachträglich aufgestockt und verändert, teilweise um Seitenflügel im Hofbereich erweitert. Einige Beispiele dieser „organischen“ Bauweise sind den Stadtplänen zu entnehmen (Karten 8, 9), vor allem in den besprochenen frühen Bebauungsbereichen an der Nieder- und der Oberwallstraße sowie an der Bahnhofstraße.

Die florierende Baukonjunktur in Gleiwitz zu Beginn der 1870er Jahre spiegelt sich in den zeitgenössischen Verwaltungsberichten wieder. Die vom Magistrat in den folgenden Jahren erfaßten Daten geben nicht nur einen Überblick über die Wohnlage in der Stadt, sondern auch Aufschluß über die sozialen Verhältnisse. Dabei erlebte die Entwicklung des Gleiwitzer Wohnungsmarktes um 1876 eine überraschende Wende. Der enorme Bedarf an neuen Wohnungen schien plötzlich gedeckt zu sein:

¹⁷³ Bericht des Magistrats 1875/76, Gleiwitz 1876, S. 11.

„Aus der Veranlassung, daß eine große Anzahl von Familien infolge der so sehr gedrückten Verhältnisse¹⁷⁴ sich auch bezüglich ihrer Wohnungen möglichst einschränken, ist der Wohnungsmangel, welcher hierorts noch vor kurzem lebhaft empfunden wurde, gänzlich beseitigt, ja es stehen sogar zur Zeit eine nicht unerhebliche Anzahl größerer und mittlerer Wohnungen leer. Infolge dessen sind auch die Miethspreise etwas heruntergegangen. Für herrschaftliche Wohnungen werden Jahres-Miethen 750 bis 1500 Mk., für mittlere Wohnungen von 100 bis 280 Mk. bezahlt.“¹⁷⁵

Diese Zahlen drücken die deutliche Diskrepanz zwischen Arbeitern, die bereits um diese Zeit den überwiegenden Anteil der Stadtbevölkerung ausmachten, und der wohlhabenden Bevölkerungsschicht, die wiederum nicht so rasant wuchs, wie es von den Bauherren der Mietshäuser erhofft wurde, aus. Infolge dessen waren zum überwiegenden Teil die teuren Wohnungen in Überzahl vorhanden.¹⁷⁶

Gleitwitz entwickelte sich um 1880 zu einer Stadt mit einer Einwohnerzahl von über 15000, wobei der Anteil der Arbeiterschicht stetig anwuchs. Der immer stärker werdende Zuzug mittelloser Landarbeiter, die Beschäftigung in Gleiwitzer Fabriken und Gießereien suchten, veränderte das bisher von Beamten und Soldaten geprägte Stadtbild. Wie aus dem oben zitierten Magistratsbericht deutlich wird, wurden dadurch die Wohnverhältnisse innerhalb der Stadt jedoch nicht von Anfang an beeinflußt. Die Thematik der Unterbringung der ärmeren Bevölkerungsschichten beschäftigte zunächst weder die Stadtverwaltung, noch die Bauherren besonders lebhaft. Die Bemühungen der Stadt konzentrierten sich in erster Linie auf die Unterbringung der Beamte und Soldaten. Die größeren und mittleren Wohnungen standen allerdings nicht zu lange leer. Schon bald konnten sie an die sich niederlassenden Beamtenfamilien vermietet werden. Darüber hinaus belebte der geplante Einzug von zwei zusätzlichen Bataillonen die städtische Wohnwirtschaft in Gleiwitz am Anfang der 1880er Jahre, so dass die Wohnungslage bald aufs Neue als unzureichend empfunden wurde:

„Die Privat-Bauthätigkeit ist besonders in den Jahren 1880 und 1881 eine ziemlich rege gewesen, hervorgerufen durch den Wohnungsmangel, welcher mit der in Aussicht genommenen Hierher-Verlegung zweier Bataillone und des Stabes des 1. Posenschen Infanterie-Regiments Nr. 18 in Glatz in Aussicht stand.“¹⁷⁷

Außerdem lag der neuen Baukonjunktur die Gründung des Gleiwitzer Landgerichts zugrunde. Der Zuzug von neuen Beamten, die im Vergleich zu Arbeitern über ein höheres finanzielles Potenzial verfügten, führte 1882 sogar zur Steigerung der Mieten für die vor kurzem noch leer stehenden teuren Wohnungen:

¹⁷⁴ Mit „gedrückten Verhältnisse“ ist im Bericht die allgemeine wirtschaftliche Lage in Oberschlesien sowie in Preußen zum damaligen Zeitpunkt gemeint. Die Überproduktion der Eisenindustrie sowie die sinkenden Preise im Kohlehandel um 1873 führten zur kurzfristigen Stagnation der ökonomischen Entwicklung in vielen ober-schlesischen Städten. Bericht des Magistrats 1875/76, Gleiwitz 1876, S. 3.

¹⁷⁵ Bericht des Magistrats 1875/76, Gleiwitz 1876, S. 10, 11.

¹⁷⁶ Ähnliche Entwicklungen erlebte die Wohnungswirtschaft in den 1870er Jahren auch in anderen preußischen Städten, die einen schnellen Zuwachs an Arbeitern verzeichneten. In Berlin trat das Thema „Wohnungsnot“ um 1869 auf und betraf vor allem kleinere Wohnungen. Während am Anfang der 1870er Jahre über 1000 größere Wohnungen leer standen, bildete sich außerhalb der neu entstandenen Wohngebiete eine Barackenstadt, in der sich die Arbeiterfamilien in alten Eisenbahnwagen eingerichtet hatten. Dies war darauf zurückzuführen, daß die Bauherren und Grundbesitzer in erster Linie auf hohe Gewinne spekulierten und deshalb fast ausschließlich Vier- bis Fünfzimmerwohnungen bauten, deren Mieten ständig in die Höhe getrieben wurden. Glagau, Otto: Die Börsen- und Gründungs-Schwindel in Berlin, Leipzig 1876, S. 98f.

¹⁷⁷ Bericht des Magistrats 1877-1882, Gleiwitz 1882, S. 66.

„Die Vermehrung unserer Bevölkerung durch die Etablierung eines Königl. Landgerichts hierorts mit einer erheblich größeren Beamtenzahl, als solche das bisherige Kgl. Kreisgericht aufzuweisen hatte, und noch vielmehr als diese, die Hierherverlegung der beiden Bataillone und des Stabes des 1. Pos. Inf.-Reg. No. 18 hatten zu Folge, daß einmal die Miethen, zumal die für bessere Wohnungen, eine erhebliche – in vielen uns bekannt gewordenen Fällen sogar eine ganz unverhältnißmäßige und unbegründete – Steigerung erfuhren und das einerseits eine größere Anzahl von Familien der ärmeren Bevölkerung aus der Stadt hinausgedrängt wurden, da die von ihnen bisher bewohnten Räume zu Massenquartieren für die vermehrte Garnison benutzt wurden.“¹⁷⁸

Die Stadtverwaltung sprach in ihren Berichten von einer ausreichenden Versorgung der ankommenden Beamten und Soldaten. Darüber hinaus richteten die Stadträte ihr Augenmerk auch auf die allgemeine Lage auf dem Gleiwitzer Wohnungsmarkt und kamen dabei zur eindeutigen Erkenntnis eines allgemeinen Wohnungsmangels. Eine Konsequenz daraus war die Gewährung günstiger städtischer Baukredite, die den Privatinvestoren bei der Errichtung von Eigen- und Mietshäusern helfen sollten:

„Begünstigt wurde die Erbauung von Wohngebäuden besonders durch den Umstand, daß die städtischen Behörden Bauhilfsgelder auf zehn Jahre unkündbar zu 3,5 % einer größeren Anzahl von Privaten zur Verfügung stellten.“¹⁷⁹ In seiner Stadtchronik beschreibt Nietzsche die Bauförderung und ihre Erfolge um 1880 noch genauer: *„Auf Anregung des ersten Bürgermeisters Kreidel bildet sich Ende Juli – um der drohenden Wohnungsnot vorzubeugen – ein Komitee, das zur Gründung einer Gleiwitzer Immobilien-Actiengesellschaft auffordert, aber nicht den erwarteten Erfolg findet. Infolge dessen entschließen sich die städtischen Behörden am 3. August denjenigen Bürgern, welche gewillt seien Familien-Wohnungen herzustellen, Baugelder bis zur Hälfte des Taxwertes mit drei ein halb Prozent auf zehn Jahre unkündbar als Darlehn zu offerieren. Dies hatte Erfolg; in der Sitzung vom 10. August werden folgende Summen gewährt: Mauermeister Lubowsky 38500 Mark, dem Ofenfabrikanten Mann 51000 Mark, Maurermeister Köhler 38000 Mark, Kaufmann Kaiser 24000 Mark, Lithograph Götz 12000 Mark, Postunterbeamter Trzionka 5000 Mark, Tischlermeister Gurski 12000 Mark, Zahnarzt Tyrol 5000 Mark.“¹⁸⁰*

Diese Auflistung von Bauherren, die 1880 von den günstigen Baugeldern profitierten, stellt einen Querschnitt durch die Bevölkerungs- sowie Berufsgruppen dar, die sich am Ausbau der Gleiwitzer Wohnhäuser beteiligten. Daß es sich dabei außer den Kaufleuten um Beamte und Handwerker handelte, beweist, daß der Spekulationsbau angesichts der vorhandenen Wohnungsnot schnell zu einer Domäne der Bürgerschaft wurde und nicht nur den Gleiwitzer Grundbesitzern vorbehalten war. Viele wohlhabende Stadtbewohner bauten um diese Zeit sogar mehrere Mietshäuser. Carl Verwiebe, 1886-1890 als Stadtbaumeister tätig, wohnte beispielsweise an der Nicolaistraße 5, besaß aber zwei weitere Wohnhäuser an der Bahnhofstraße 35b und an der Hüttenstraße 1a.¹⁸¹

Die häufige Bewilligung städtischer Baugelder trug in Gleiwitz, mittlerweile im Jahr 1882 *„bis auf 18000 Seelen gewachsen“¹⁸²*, wesentlich dazu bei, daß die Vorsätze des Bebauungsplans von 1876/77 verwirklicht werden konnten. Die Gelder wurden

¹⁷⁸ Bericht des Magistrats 1877-1882, Gleiwitz 1882, S. 68-69

¹⁷⁹ Bericht des Magistrats 1877-1882, Gleiwitz 1882, S. 66.

¹⁸⁰ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 466.

¹⁸¹ Malusecki, Boguslaw: Budowniczo wie miejczy..., Gliwice 1998, S. 211.

¹⁸² Bericht des Magistrats 1877-1882, Gleiwitz 1882, S. 2.

von den Bauherren in erster Linie zur Errichtung zahlreicher Mietshäuser verwendet. Während die Zahl der erteilten Baugenehmigungen in der Zeit nach der Erstellung des Bebauungsplanes bis 1881 jährlich nicht höher als 20 war, wuchs sie im Zeitraum vom 1. April 1880 bis zum 1. April 1882 auf 98 bewilligte Bauanträge an.¹⁸³ Tatsächlich begann um 1880 in Gleiwitz die Bebauungsphase, die besonders prägend für das Stadtbild war. Die im Zuge des Bebauungsplanes erschlossenen Gebiete wurden langsam bebaut und auch die ersten Wohnbauten an der Wilhelmstraße wurden errichtet. Die Bandbreite der Gestaltung von Grund- und Aufrissen der Mietshäuser reichte von kleineren zweigeschossigen Bauten bis hin zu fünfgeschossigen Mietshäusern, die großstädtischen Vorbildern entsprachen. In der relativ kurzen Zeit von 20 Jahren wurde in Gleiwitz mit einer großen Vielfalt an architektonischen Lösungen gebaut, die im Folgenden weiter analysiert werden. Dabei avancierte die Wilhelmstraße um 1890 zur Hauptstraße und erhielt eine besonders prachtvolle Bebauung. Das südwestlich der Altstadt gelegene Gebiet wurde kontinuierlich mit Mietshäusern bebaut. Die meisten von ihnen folgten dem Prinzip, daß ein Hintergebäude von gleicher Höhe an das Vorderhaus anknüpfte. Im neu geplanten Stadtgebiet zwischen Teuchertstraße und Klosterstraße entstanden einheitliche Anlagen von viergeschossigen Bauten. Die differenzierte Fassadengestaltung gewann immer mehr an Plastizität und die Dachlandschaft wurde neben Pult- und Satteldach um das Mansarddach mit Dachgauben bereichert.¹⁸⁴

Die städtische Baupolizeibehörde übernahm eine besondere Rolle bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes von 1876/77, der Gestaltung der Straßenzüge sowie einzelner Häuser. Seit dem Anfang der 1880er Jahre und der Einführung der neuen Polizeiverordnung mußten sich die Bauherren von der Bewilligung des Bauantrages bis hin zu Reparaturen und späteren Umbauten streng an die detaillierten baupolizeilichen Vorgaben halten.¹⁸⁵ Dort wurden erstmals die für die moderne Stadt grundlegenden Bestimmungen geäußert, wie z.B. die Vorgabe: „*alle Neubauten an städtischen Straßen müssen in der Regel hart an der Nachbargrenze ausgeführt werden.*“¹⁸⁶ Dies verdrängte in Gleiwitz die ältere Bauweise, die bisher vorherrschend war und die keine vollständige Grundstücksausnutzung garantierte, endgültig aus dem Stadtgebiet. Gleichzeitig wurde eine höhere Bebauungsdichte gefördert. Bei der neu errichteten Bebauung mußten vorgeschriebene Fluchtlinien eingehalten werden. Die Vorgärten wurden zwischen der Bau- und der Straßenfluchtlinie angelegt. In den Fällen, für die die Baufluchtlinie noch nicht festgesetzt war, durfte eine Entfernung von fünf Meter von der öffentlichen Straße

¹⁸³ In den Magistratsberichten aus den Jahren 1877-1881 wurden folgenden Zahlen der erteilten „Bauconsense“ angegeben: 1877 zehn Neubauten, 1878 zwölf Neubauten, 1879 neun Neubauten, 1880 entsprechend 19, 1881 waren es 20 Neubauten. Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 485.

¹⁸⁴ Die Mietshäuser werden im Abschnitt 6.2 genauer beschrieben.

¹⁸⁵ Die Gleiwitzer Baupolizeiverordnung orientierte sich im Wesentlichen an dem preußischen Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, dessen Bedeutung für den modernen Städtebau in Ostmitteleuropa nicht zu unterschätzen ist. Das bisher gebräuchliche Baupolizeirecht beschäftigte sich vor allem mit der Gebäudestabilität sowie dem Brandschutz. Die Nutzung vom Grund spielte dabei eine untergeordnete Rolle. Das neue Fluchtliniengesetz regulierte die Bebauungsdichte, die Bebauungshöhe und die Sicherung der Baufluchtlinien und Verkehrsflächen. Die Baupolizeiverordnung hatte daher einen enormen Einfluß auf die Bebauungsformen und sollte bei der Bewertung der Gleiwitzer Wohnhäuser gleichermaßen berücksichtigt werden. Später wurden die in Preußen geltenden Gesetze um einige von den Kommunen festgelegte Regelungen erweitert, wie z.B. um Gestaltungsprinzipien, die das Straßenbild bestimmen sollten. Für Gleiwitz war die Polizeiverordnung für die Städte des Regierungsbezirkes Oppeln mit späteren Eintragungen vom 23. Juli 1885 wegweisend. Als Grundlage für die Schilderung der wichtigsten Vorschriften dienten: Müller, Franz: Instruktion für die Polizei-Executiv-Beamten der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1894, Bürgerbuch der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1901 und Polizeiverordnung über die Bauten in den Städten des Regierungsbezirks Oppeln vom 1. April 1903/9, Groß Strehlitz 1919.

¹⁸⁶ Bürgerbuch der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1901, S. 136.

nicht überschritten werden. Die Baugrundstücke erhielten eine Tiefe von bis zu 50 m, wobei maximal $\frac{2}{3}$ der Grundstücksfläche (bei Eckgrundstücken $\frac{3}{4}$ der Gesamtfläche) bebaut werden durften. Der verbleibende Teil wurde als Hof genutzt, dessen Fläche zumindest $\frac{1}{4}$ der gesamten Grundstücksfläche einnahm, jedoch nicht kleiner als sechs mal sechs Meter sein durfte. Diese Parzellenaufteilung sollte bei Vorder- und Hinterhausbebauung genug Licht und Luft sichern und gleichzeitig den Feuerschutzvorschriften gerecht werden. Eben diesem Ziel diente auch die Gewähr von ausreichenden Zufahrtsausmaßen von 2,50 m Breite (bei einer Durchfahrt von 2,80 m) und mindestens 2,30 m lichte Höhe. Die Häuser bzw. die Häuserreihen wurden durch Brandmauern voneinander getrennt, welche im Abstand von 25 m errichtet werden mußten. Nur in Ausnahmefällen, bei lang gestreckten Wohnhäusern, wurde eine Entfernung bis zu 50 m gestattet.¹⁸⁷ Die Treppen mußten von jeder Stelle im Gebäude über eine Distanz von höchstens 30 m erreichbar sein. Die Gebäudehöhe durfte grundsätzlich die Straßenbreite nicht überschreiten. Die maximale Bauhöhe läßt sich also in Gleiwitz auf ungefähr 25 m festlegen, da die breitesten Gleiwitzer Straßen samt Bürgersteigen diese Breite aufweisen. Ausnahmen wurden lediglich bei Kirchen und öffentlichen Bauten genehmigt. Bei Wohngebäuden, die mit Turmaufbauten und Dachaufbauten versehen waren, wurden diese Aufbauten allerdings bis 0,90 m über die vorbestimmte Bauhöhe hinaus zugelassen. Die Errichtung von vortretenden Bauteilen wie Erkern, Balkonen und Galerien war sogar bis zu 1,40 m auf breiteren Straßen möglich. Der Risalitvorsprung dagegen wurde lediglich bis zu 0,25 Meter auf Straßen mit mehr als 15 Meter Breite und bei einem 3,0 m breiten Bürgersteig zugelassen, wodurch sich die seltene Verwendung dieser Bauform an den meisten Gleiwitzer Straßenfronten erklären läßt. Gleichzeitig wurde der Bau von überdachten Eingangshallen im Vorgartenbereich, die mit dem Hauptgebäude verbunden waren, nicht untersagt. Erstrebenswert war *„die einheitliche Gestaltung des Straßenbildes“* und es musste beachtet werden: *„alle Gebäude müssen in den von der Straßen aus sichtbaren Seiten derartig hergestellt und unterhalten werden, daß sie der Umgebung nicht zur Unzierde gereichen“*.¹⁸⁸ Die vom Gesetzgeber bevorzugten Baumaterialien sollten die Stabilität der Massivbauwerke gewährleisten. Eisenkonstruktionen wurden in Gleiwitz bereits 1850 unter der Voraussetzung der dazugehörigen statischen Berechnungen im Wohnungsbau zugelassen. Eine vorherrschende Rolle als Baumaterial spielte jedoch der vor Ort gefertigte Backstein, der häufig als Sichtbackstein mit Putzdetails an der Frontfassade das Straßenbild prägte. Die Verwendung von derartigen Zierteilen aus Stuck war nicht nur in Gleiwitz verbreitet. Bemerkenswert ist eine gesetzliche Regelung, die bereits 1903 das Problem der abfallenden Stuckelemente thematisierte:

„Zierteile der vorbezeichneten Art dürfen nicht auf Holz (...) befestigt werden. Sie sollen auf eingemauerten, beziehungsweise mit dem Mauerwerk dauerhaft verbundenen, geschmiedeten, nach Form und Stärke für den gedachten Zweck geeigneten Eisen befestigt werden. Dementsprechend sind z.B. Gesimse, Konsolen, Verdachungen, Balkone und Erker, Schlußsteine, freistehende Figuren u.s.w. mit starken geschmiedeten Nägeln, Bandeisen, Stützen, schweren Stuckteilen mit stärkeren konsolförmigen Eisen zu befestigen. (...) Gesimse und Gipsstuck dürfen an

¹⁸⁷ Die vorgeschriebenen Entfernungs- und Maßangaben, besonders hinsichtlich der Feuerschutzmaßnahmen, wurden im Laufe der Jahre noch verschärft: z.B. während 1901 Häuser mit einer zugelassenen Breite von bis zu 40 m lediglich über einen Eingang mußten, wurden 1919 bei Wohnbauten ab 35 m Breite bereits zwei getrennte Eingänge erforderlich.

¹⁸⁸ Polizeiverordnung über die Bauten in den Städten des Regierungsbezirks Oppeln, Groß Strehlitz 1919, S. 37.

*den Fassaden nur verwendet werden, wenn sie gegen Witterungseinflüsse durch ihre Lage unter vortretenden Bauteilen genügend geschützt sind.*¹⁸⁹

Die Gestaltung der Wohnungen wurde außer den vorgeschriebenen Fenstergrößen den Bauherren überlassen. Die bewohnbaren Räume sollten allerdings nicht niedriger als 2,5 m sein. Dachwohnungen wurden grundsätzlich zugelassen, jedoch nicht solche, die sich auf zwei Dachgeschosse verteilen, ebenso Kellerwohnungen. Ein Wohngebäude durfte vorschriftsmäßig erst nach dem Ablauf von neun Monaten nach Vollendung des Rohbaus bezogen werden. Diese Frist wurde häufig verkürzt und die Trocknungszeit auf bis zu vier Monate reduziert, um den Besitzern schnellen Profit zu ermöglichen.

Dadurch wird nochmals deutlich, in welchem Ausmaß die Wohnverhältnisse angesichts der steigenden Bevölkerungszahl und der Nachfrage durch finanzielle Faktoren beeinflusst wurden. Die Höhe der Miete war dabei von entscheidender Bedeutung, wie es einem Bericht von 1882 zu entnehmen ist:

*„Man zahlt hierorts jetzt für herrschaftlich eingerichtete Wohnungen – Wasserleitung haben wir dabei hier noch nicht, eine Garten-Benutzung oder auch nur Mitbenutzung ist wegen Mangel an Gärten nur in den seltensten Fällen möglich - durchschnittlich mindestens 180 bis 200 Mk pro bewohnbaren Raum Jahresmiete; für eine Wohnung von 5 Zimmern nebst Zubehör durchschnittlich 900 bis 1000 Mk, von 6-7 Zimmern 1200 bis 1400 Mk Jahresmiete. Für mittlere Wohnungen werden 120 bis 150 Mk Jahresmiete für jeden bewohnbaren Raum gezahlt, für kleine Wohnungen von kleinen Handwerkern, Unterbeamten, Arbeitern 80 bis 100 Mk. Für eine Schlafstelle wird hierorts 6 bis 8 Mk pro Monat Miethe gezahlt.“*¹⁹⁰

Die Wohnungsmieten wuchsen in den sich schnell entwickelnden preußischen Städten ab den 1870er Jahren rasant. Zum Vergleich lag in Berlin um 1910 die Miete für eine Dreiraumwohnung bei 350-400 Mark jährlich, für eine Zweiraumwohnung bei 250-300 Mark und für eine Einraumwohnung bei 100-150 Mark. Die Gleiwitzer Mieten von 1882 kamen erstaunlicherweise denen der Hauptstadt sehr nahe. Darüber hinaus muß berücksichtigt werden, daß die Mieten in den letzten 20 Jahren des 19. Jahrhunderts mehrmals im Jahr erhöht wurden. Da die Gleiwitzer Mieten um 1882 nur leicht unter dem Hauptstadtniveau von 1910 lagen, kann auf eine dynamische Entwicklung des Gleiwitzer Wohnungsmarktes geschlossen werden, obwohl die Angaben für Gleiwitz und für Berlin fast 30 Jahren auseinanderliegen.¹⁹¹

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Wohnungswirtschaft war der durchschnittliche Wohnungsstandard, der in Gleiwitz noch bis zur Jahrhundertwende nicht immer dem Stand der Zeit entsprach. Die im Zitat erwähnten fehlenden Wasserleitungen wurden überwiegend in den 1890er Jahren eingebaut und die Frage der Kanalisation wurde erst von 1900 bis 1910 mit einer abgeschlossenen Klodnitz- und Ostropka-Regulierung gelöst. Die zunächst nur vereinzelt realisierten Vorgärten wurden im Zuge der Stadtplanung der 1890er Jahre und der Verbreiterung der Straßen häufiger angelegt, wie z.B. an der Gartenstraße.

Die 1890er Jahre brachten einen weiterhin steigenden Zuwachs an Bevölkerung mit sich, der vor allem mit der Industrieentwicklung zu erklären ist. Nicht ohne Bedeutung

¹⁸⁹ Polizeiverordnung über die Bauten in den Städten des Regierungsbezirks Oppeln, Groß Strehlitz 1919, S. 37f.

¹⁹⁰ Bericht des Magistrats 1877-1882, Gleiwitz 1882, S. 68-69.

¹⁹¹ Geist, Johann Friedrich; Kürvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1863-1945, München 1980, S. 121, 468.

blieb aber auch die administrative Erweiterung der Stadt um neue Stadtteile. Mit der Eingemeindung benachbarter Dörfer, wie beispielsweise Petersdorf, als neue Landgemeinden in der Zeit zwischen 1891 und 1896 wuchs die Einwohnerzahl bis 1896 auf 42000.¹⁹² Das private Bauwesen nahm dank der andauernden finanziellen Begünstigungen in den 1890er Jahren kontinuierlich zu:

„Dadurch, daß ein Kapital von einer halben Million durch die Beschlüsse der städtischen Behörden zur Verfügung gestellt wurde, um daraus an Private bei der Erbauung von Wohnhäusern Bauhilfsgelder zu gewähren, ist die herrschende Wohnungsnoth bereits einigermaßen gesteuert, ja man ist berechtigt anzunehmen, daß wenn die in letzter Zeit begonnenen Neubauten fertig gestellt und beziehbar sein werden – das ist also im Jahre 1897 - eine dem Bedürfnis genügende Anzahl von Wohnungen jeglicher Art vorhanden sein wird.“¹⁹³

Tatsächlich wuchs die Zahl der bewilligten Bauanträge von 1891 bis 1895 merklich. Während 1891 117 neue Wohnbauten errichtet wurden, waren es 1892 bereits 155, 1893: 177, 1894: 210 und 1895: 224.¹⁹⁴ Die Gesamtzahl der in Gleiwitz vorhandenen Wohnungen stieg damit in der Zeit um 20 %:

„Ein Beweis für die Zunahme der Baulust am hiesigen Orte dürfte in dem Umstand zu finden sein, daß die Zahl der in der Zeit vom 1. April 1891 bis 31. März 1895 errichteten Gebäude und insbesondere die Zahl und Größe der Wohnungen in denselben etwa den fünften Theil aller bisher vorhanden gewesenen Wohnungen ausmachen, daß also Gleiwitz innerhalb von 4 Jahren in dieser Beziehung um 20 von Hundert gewachsen ist. In dem darauf folgenden Jahre 1895/96 ist die Zahl der Wohnhäuser um 46, die Zahl der Wohnungen um 300, und die Zahl der Läden in den neuen Häusern um 34 gestiegen.“¹⁹⁵

Eine Vielzahl der neuen Wohnhäuser wurde dabei mit Läden in den Erdgeschossen versehen: *„In Beziehung auf die große Anzahl von Läden, die in den Erdgeschossen der Neubauten eingerichtet werden, erscheint sogar die Befürchtung begründet, daß künftig die vorhandene Anzahl derselben weit über das Bedürfnis hinausgehen wird.“¹⁹⁶* Dabei muß berücksichtigt werden, daß die scheinbar übertrieben große Zahl der Geschäfte nicht nur die Stadtbewohner versorgte, sondern angesichts der Eingemeindung der Vororte auch diese sowie sogar die nahegelegenen Städte bediente.

In den 1890er Jahren bis um die Jahrhundertwende entstanden die meisten Gleiwitzer Mietshäuser, die noch heute das Erscheinungsbild der Stadt prägen. Das Mietshaus, untrennbar mit wirtschaftlichem Profit verbunden, wurde zum vorherrschenden Wohnhaustypus in Gleiwitz. Die Spekulationsbauten stellten in Gleiwitz, genauso wie in den anderen preußischen Städten um diese Zeit, eine hervorragende Einnahmequelle dar. Unter den Bauherren, die mehr als ein Mietshaus unterhielten, waren Bauunternehmer, Architekten, Lehrer, Beamte, Kaufleute und Handwerker.

In den 1890er Jahren kristallisierte sich die Bauform heraus, die von den Gleiwitzer Bauherren bevorzugt wurde. Es handelte sich dabei um ein drei- bis viergeschossiges Gebäude, das fast ausnahmslos unterkellert und mit einem flachen

¹⁹² Bericht des Magistrats 1891-1896, Gleiwitz 1896, S. 1.

¹⁹³ Bericht des Magistrats 1891-1896, Gleiwitz 1896, S. 100.

¹⁹⁴ Bericht des Magistrats 1891-1896, Gleiwitz 1896, S. 111.

¹⁹⁵ Bericht des Magistrats 1891-1896, Gleiwitz 1896, S. 100.

¹⁹⁶ Bericht des Magistrats 1891-1896, Gleiwitz 1896, S. 100.

Sattel- bzw. Pultdach versehen war. Für den Grundriß war die Verbindung des Vorder- und Hinterhauses charakteristisch, die bei den meisten Bauten durch das sogenannte „Berliner Zimmer“ erfolgte. Das Ergebnis war eine „L“-förmige Grundrißform, die sich mit ähnlich entworfenen Nachbarbauten häufig zu großflächigen Ensembles zusammenfügte. Die Grundrißanordnung der einzelnen Bauten wurde dabei der vorgefundenen Parzellengröße, die in Gleiwitz bei 20 bis 30 m Breite und bis zu 50 m Tiefe lag, angepaßt.

Ein Musterbeispiel dieser Bauweise stellt die Häuserreihe an der Keithstraße (ul. Zawiszy Czarnego) Nr. 12-20 dar. Der Entwurf für den Neubau von fünf Wohnhäusern für Louis Schiller aus Gleiwitz wurde 1898 von dem Baumeister Ludwig Koziczinski aus Zabrze gefertigt (Abb. 6.7).¹⁹⁷ Es handelt sich bei den erwähnten Mietshäusern um ein Ensemble, das nach den oben genannten Prinzipien gestaltet ist, d.h. der „L“-förmige Grundriß eines einzelnen Wohnhauses wird jeweils spiegelbildlich vervielfacht, so daß fünf Bauten von gleicher Anordnung der Räume entstanden und die sich lediglich durch die Fassadengestaltung unterschieden. Der Entwurf wird auf fünf gleich großen Parzellen verwirklicht, so daß insgesamt drei Höfe entstanden. Jedes einzelne dreigeschossige Mietshaus ist ein 21 m breiter und 34 m tiefer Bau. Gemeinsamen Abschluß bildet das Mansarddach mit Gauben. Der Vorderbau jedes dieser Wohnhäuser verfügt über zwei, der Hinterbau über einen Wohntrakt. Der Zugang zum Hof und zu den höheren Stockwerken wird durch ein Durchfahrtstor etwa in der Mitte des Baukörpers gewährleistet. Die Treppenhäuser befinden sich im hinteren Trakt des Vorderbaus, seitlich der Durchfahrt, sowie zusätzlich am Ende des Hinterhauses. Vorder- und Hinterhaus sind durch durchgehend angelegte Wohnungen verbunden. Insgesamt befinden sich jeweils zwei bis drei Wohnungen auf den jeweiligen Geschossen. Die größeren Wohnungen sind mit Badezimmern ausgestattet und die herrschaftlichen Fünzimmerwohnungen besitzen zusätzlich eine Mädchenkammer. Der gesamte Baukörper zeichnet sich durch eine einheitliche Aufrißgestaltung aus, die sich vor allem in der Aufteilung der Hauptelemente äußert (Abb. 6.7). Die Verwendung des gleichen Grundrisses hat die damit übereinstimmende, sich wiederholende Zahl und Lage der Öffnungsachsen zufolge. Die insgesamt acht Fensterachsen der Straßenfassade jedes einzelnen Wohnhauses werden jeweils paarweise gruppiert, so daß ein Rhythmus entsteht, der für das einheitliche Erscheinungsbild des Ensembles verantwortlich ist. Die einzelnen Bauabschnitte werden durch die Auswahl der unterschiedlichen architektonischen Formen verschiedenartig gestaltet. Die Ausschmückung der jeweiligen Fassadenabschnitte variiert von der durchgehend eingesetzten Quadergliederung in allen Geschossen des Hauses Nr. 16 bis hin zu flächigen Putzfassaden der Nachbarhäuser. Die äußeren Bauachsen jedes Hauses werden durch einen Giebel im Dachbereich betont. Gezielt werden die Fensterpaare mit Hilfe einer gemeinsamen Umrahmung zusammengefaßt. Neben den differenzierten Verkleidungsmaterialien der jeweiligen Fassadenteile variieren auch die Formen des historisierenden Details. Beispielsweise werden die Fensterüberdachungen alterniert, wobei sie bei den Häusern Nr. 12 und 14 dreieckig und bei den Häusern Nr. 18 und 20 stichbogenartig sind. Die einheitlichen horizontalen Elemente verbinden dagegen die einzelnen Bauabschnitte. Die Übereinstimmung der Gesimse und Dachlinien wird durchgehend beibehalten, genauso wie das Sockelgeschoß, das die gemeinsame Basis des Baues schafft (Abb. 6.8).

¹⁹⁷ Bauakten des Stadtarchiv Gleiwitz, Keithstraße 196/181.

Die rückwärtigen Fassaden des Gebäudekomplexes an der Keithstraße präsentieren sich in einer ungleich schlichteren Bauausführung. Auf eine aufwendige Gestaltung mit Baudetails wird gänzlich verzichtet. Der Backstein bestimmt den Charakter der Rückfront. Die im Grundriß leicht ablesbare Nutzung des hinteren Traktes des Vorderbaus besteht aus Küche, Speisekammer und sanitären Anlagen (Abb. 6.9).

Die insgesamt 10780 m² große Wohnfläche der Mietshäuserreihe wurde in mehrere Wohnungen aufgeteilt, die von verschiedenen Bevölkerungsschichten bewohnt waren. Es gab 1905 unter den Mietern an der Keithstraße Repräsentanten aller möglichen Berufe vom Kgl. Landrichter, Kgl. Rittmeister, vom Oberstadtarzt und höheren Offizieren wie Major und Oberleutnant über Gerichtskanzleibeamte, Postinspektoren, Lithographen, Bankkassierer, Bauunternehmer, Kgl. Gymnasiallehrer, Gerichtsaktuar bis hin zum Schuhmacher, zur Schneiderin, zu Arbeitern und Witwen.¹⁹⁸

Neben der Errichtung zahlreicher Neubauten wurde ab den 1880er Jahren auch auf ältere Gebäude zurückgegriffen. Sie wurden umgebaut und den neuen Bedürfnissen der wachsenden Stadt angepaßt. Häufig handelte es sich dabei nicht nur um die einfache Aufstockung der Bauten, sondern auch um andere Erweiterungen, wie z.B. Ausbau des Erdgeschosses für Handelszwecke. Der Umnau des Wohnhauses an der Bahnhofstraße 33 (ul. Dworcowa), das dem Apotheker Edmund Rohdich gehörte, beweist eine rege Bautätigkeit auch im Innenstadtbereich. Der Bauantrag „zur baulichen Veränderung zur Einrichtung einer Apotheke für den Apotheker Herrn Rohdich“¹⁹⁹ wurde 1887 gestellt (Abb. 6.10). Obwohl die beigefügten Pläne nur ausschnittsweise den Bau darstellen, ist aus dem Grundriß ersichtlich, daß das heute nicht mehr existierende Wohnhaus freistehend war. Auf seine Errichtung vor 1877 weist die rechts vom Grundriß verzeichnete Einfahrt in den Hof hin. Der Lageplan mit der Hofanlage und den Hintergebäuden muß also ähnlich dem an der Bahnhofstraße 32 gewesen sein (Abb. 6.3).²⁰⁰ Allein die großzügig angelegte Wohnung im Erdgeschoß beweist jedoch, daß es sich bei dem Bau keinesfalls um die gleiche einfache Bauweise wie in der Bahnhofstraße 32 handeln kann. Die Grundstückslage in der privilegierten Nähe zur evangelischen Kirche sowie die Tiefe des Wohngebäudes von über 20 m mit einem zentral angelegten Eingang, der zum dreiläufigen Haupttreppenhaus führt, läßt einen wohlhabenden Besitzer vermuten. Dies bestätigt auch das Vorhandensein des zweiten, kleineren Treppenhauses mit einem getrennten Zugang vom Hof, der vermutlich für die Bediensteten gedacht war. Den repräsentativen Charakter des Baues unterstreicht noch die im Ausschnitt dargestellte Hauptfassade, die mit ihren rundbogig abgeschlossenen Fenster- und Türöffnungen sowie ihrer klaren Quadergliederung einen prachtvollen Eindruck vermittelt (Abb. 6.11). Darüber hinaus fällt der Unterschied zwischen der Gestaltung des Erdgeschosses und des ersten Obergeschosses auf, das als „Beletage“ hervorgehoben wird. Das freistehende Wohnhaus erlebte jedoch um 1887 die entscheidende Umwandlung seiner Funktion. Die Errichtung der Apotheke mit dem dazugehörigen Laboratorium, den Gehilfen- und Materialstuben nach dem Projekt des Zimmermeisters F. Jellin nahm beinahe die Hälfte der Erdgeschoßfläche in Anspruch. Der neue Ladeneingang sowie die Umgestaltung des Fensters in der dritten Achse der insgesamt siebenachsigen Hauptfassade hob die bisher herrschende Symmetrie auf. Im Haus an der Bahnhofstraße 32 wurde jedoch nicht

¹⁹⁸ Neues Adreß- und Geschäfts-Handbuch von Gleiwitz und der Ortschaft Richtersdorf, Gleiwitz 1905.

¹⁹⁹ Bauakten des Stadtarchiv Gleiwitz, Bahnhofstraße 5955/124.

²⁰⁰ Bauakten des Stadtarchiv Gleiwitz, Bahnhofstraße 5955/125.

nur die dritte städtische Apotheke eröffnet, sondern in den Hinterbauten wurden auch weitere neue Wohnungen errichtet. Um 1891 waren außer der Wohnung des Hauseigentümers Rohdich noch zwölf weitere Wohnungen verzeichnet. Unter den Mietern befanden sich neben einem weiteren Apotheker und einem Pharmazeuten auch Angehörige der für Gleiwitz um diese Zeit repräsentativen Berufsgruppen, wie z.B. ein Major, eine Lehrerin, ein Bautechniker sowie drei Witwen.²⁰¹

Das Vorhandensein der zahlreichen Läden beweist allerdings nicht nur das wachsende Kaufpotential der Gleiwitzer Bürger, die sich zunehmend die sogenannten Kolonialwaren leisten konnten, sondern auch die wachsende Kluft zwischen den wohlhabenden Bürgern und der Arbeiterschaft. Dies traf gleichermaßen auf die Wohnlage zu. Um 1900 wurde das Thema erstmalig von der Stadtverwaltung angesprochen:

„Die private Bauthätigkeit war im Großen und Ganzen gering. Der wirtschaftliche Rückschlag der ersten Jahre übte im allgemeinen auf das Baugewerbe eine ungünstige Wirkung aus, die sich hier umsomehr geltend machte, als die Gleiwitzer Bauunternehmer wenig kapitalkräftig und auf den Kredit der Banken angewiesen sind. Der schwierige Geldmarkt hatte zahlreiche Zwangsversteigerungen zur Folge. Die in der Berichtszeit entstandenen Neubauten, die aus der Geschäftsübersicht der Baupolizei zu ersehen sind, hielten mit dem Wohnbedürfnis der Bevölkerung bei weitem nicht Schritt. Das Missverhältnis wäre noch viel schärfer hervorgetreten, wenn nicht von Seiten der Stadtgemeinde, der Königl. Hütte und des Eisenbahnfiskus eine größere Zahl von Arbeiterwohnungen durch Bau von Arbeiterwohnhäusern geschaffen worden wären.“²⁰²

Neben Arbeiterwohnungen, die von Fabrikanten sowie staatlichen Industriebetrieben errichtet wurden, engagierte sich ab 1900 zunehmend auch die Stadtgemeinde im Wohnungsbau. Es wurde 1901 ein Beamten-Wohnungs-Verein G.m b.H. gegründet. Der Verein betreute 1901 den Bau eines Hauses mit 14 Wohneinheiten. Im Jahr 1902 entstanden bereits zwei weitere Häuser und bis 1905 waren es neun mit insgesamt 93 Wohnungen, die den Beamten zur Verfügung gestellt wurden.²⁰³ Die Gründung zahlreicher Bauvereine markiert auch eine deutliche Wende im Wohnungsbau am Anfang des 20. Jahrhunderts. Mit dem Auftreten einer neuen, gemeinschaftlichen Bauform, die nicht nur in Gleiwitz in den 1920er-1930er Jahren die vorherrschende Rolle übernehmen sollte, änderten sich sukzessiv auch die städtebaulichen Konzepte und Bebauungstypen.

Die Gleiwitzer Wohnhäuser präsentierten sich um die Jahrhundertwende als prachtvolles Zeugnis der industriellen Prosperität der Stadt. Den großstädtischen Charakter von Gleiwitz bestätigte nicht nur die Existenz vieler bürgerlichen Einrichtungen und Geschäften. Überhaupt zeugte die Bebauung selbst von der Anknüpfung an europäische Metropolen. Es wurden Bemühungen sichtbar, die reine Wohnfunktion in anspruchsvolle architektonische Formen zu kleiden, um den Repräsentationsaspekt hervorzuheben:

„Bei dieser Gelegenheit [der Aufzählung der Neubauten 1891-1895] möchte wohl nicht unerwähnt bleiben, daß nicht nur die Neubauten sich am hiesigen Orte vermehrt haben, sondern daß auch überall das Bestreben zum Ausdruck gelangt, bei diesen Neubauten dem Schönheitssinn durch geschmackvollen Ausbau der Facaden

²⁰¹ Adressbuch für die Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1891.

²⁰² Verwaltungsbericht des Magistrats 1901-1906, Gleiwitz 1908, S. 128.

²⁰³ Verwaltungsbericht des Magistrats 1901-1906, Gleiwitz 1908, S. 128.

*und durch Anbringung von Thürmen und Giebelbauten Rechnung zu tragen; die Straßen, die in letzter Zeit entstanden sind und daher ausschließlich oder wenigstens zum größten Theil aus Neubauten bestehen, wie die Moltkestraße und Wilhelmstraße, präsentieren sich daher in äußerst vortheilhaftem Lichte; aber auch in den älteren Straßen kann man stattliche Neubauten erblicken, neben denen allerdings die älteren Häuser dann um so unscheinbarer aussehen.*²⁰⁴

6.2 Die bedeutenden ausgewählten Straßenzüge

6.2.1 Die Vorstadtstraße – Klosterstraße (ul. Wieczorka)

Die Klosterstraße ist eine der beiden Vorstadtstraßen. Sie existierte bereits im 15. Jahrhundert und wurde lange noch vor der Industrialisierung bebaut. Während die zweite Vorstadtstraße, die Bahnhofstraße, ein lückenhaftes Abbild der Wohnhäuser des 19. Jahrhunderts darstellt, bietet die Klosterstraße ein weitgehend gut erhaltenes Straßenbild.

Die Klosterstraße geht vom Schwarzen Stadttor aus weiter durch die Ratiborer Vorstadt in westliche Richtung. Der Weg aus der Stadt führte weiter zur Stadtmühle, die sich weiter nördlich, am Klodnitzarm befand (Karte 4). Der leicht gebogene Verlauf der Klosterstraße läßt sich von dem mittelalterlichen Vorstadtweg ableiten. Die Klosterstraße teilt sich noch heute an der gleichen Stelle in zwei weitere Wege. Die Kreuzung, die gleichzeitig ihren Abschluß bildet, vereint gegenwärtig vier dort zulaufende Straßen. Während die ehemalige Stadttoranlage den Ausgangspunkt der Klosterstraße im Osten markierte, wurde die Sichtachse im Westen vom Franziskanerkloster abgeschlossen (heute Kloster der Redemptoristen), nach dem die Straße benannt wurde.

Das gegenwärtige Straßenbild entstand im Wesentlichen im Laufe des 19. Jahrhunderts. Dabei gibt die kontinuierlich entstandene Bebauung die verschiedenen Bauphasen und Bautypen wider. Die einzelnen Parzellen mit ihrer erheblichen Tiefe weisen auf die ländliche Herkunft der Ratiborer Vorstadt (Karte 9) hin. Es ist anzunehmen, daß die Bausubstanz nach und nach ausgetauscht wurde. Diese Tatsache läßt sich an der vielschichtigen Parzellenlandschaft ablesen, deren Gestaltung von einer kontinuierlichen Entwicklung zeugt. Dadurch unterscheiden sich die Wohnhäuser der Klosterstraße in ihrem Charakter eindeutig von den planmäßig angelegten Straßen des Bebauungsplans von 1876/77.

Im Zuge der Industrialisierung verwandelte sich die Klosterstraße aus dem vorwiegend landwirtschaftlich geprägten Vorortbereich in eine Handwerkerstraße, wo auch Kaufleute ansässig waren. Die Funktion als Handelsstraße mit zahlreichen Läden in den Erdgeschossen (Plan 2) ist bis heute durchgehend erhalten. Einen städtischen Charakter bekam die Vorstadtstraße jedoch erst durch den Neubau des Gerichtsgebäudes, der 1859 begonnen wurde. Das Bauensemble mit dem sich daran anschließenden Gefängnisbau beherrscht den mittleren Abschnitt der nördlichen Straßenseite. Das Stadtgartengebäude, das auch das erste städtische Theater und den ersten Kinosaal beherbergte, wurde in den 1880er Jahren am Ausgang der Straße, vor dem ehemaligen Stadttor errichtet (Abb. 6.12). Diese markante Bauanlage nahm annähernd die ganze Fläche des heutigen Platzes (Pl. Mickiewicza) ein. Der städtebauliche Kontext einer lückenlosen Bebauung wurde mit dem Abriß des Stadtgarten-Komplexes und mit der Schaffung eines begrünten Platzes an dieser Stelle vollständig verändert.

²⁰⁴ Bericht des Magistrats 1891-1896, Gleiwitz 1896, S. 111.

Die Bebauungsdichte entlang der Klosterstraße variiert. Die meisten erhaltenen Gebäude erreichen vier Geschosse mit anschließendem Mezzaningeschoß. Sie werden häufig von gleich hohen Hinterhäusern begleitet. Die niedrigeren zweigeschossigen Bauten befinden sich in unmittelbarer Nähe des Klosters und sind älterer Herkunft. Dieses lebendige Straßenbild läßt verschiedene Bauphasen des 19. Jahrhunderts erkennen und zeigt Veränderungen, die besonders ab den 1850er Jahren sowohl die Parzellen als auch die Bausubstanz selbst betrafen. Der wahrnehmbare Unterschied in der Gestaltung der Bebauung einerseits in Kloster-, andererseits in Stadttornähe könnte aber auch durch die administrative Teilung der Stadt erklärt werden. Zwischen den ehemaligen Hausnummern 1-17 und 2-10 (Karte 9) verlief die Polizeirevieregrenze, die unter anderem in baulicher Hinsicht zwei städtische Bereiche trennte. Vielleicht ist die Bebauungslücke an der Südseite der Straße, gegenüber dem Gerichtsgebäude, auch aus diesem Grunde entstanden (Karte 9).²⁰⁵

Die Wohnbauten nahe der Klosteranlage markieren die ältere Entwicklungsphase im 19. Jahrhundert. Der Standort war für diesen Stadtteil besonders repräsentativ. Zum einen aufgrund der Nachbarschaft zum Kloster, zum anderen durch die Übernahme der Funktion des Stadttores mit dem heute nicht mehr existierenden Mauthäuschen.²⁰⁶ Die beiden zweigeschossigen Wohnhäuser Nr. 35 und Nr. 37, die am Ausgang der Klosterstraße stehen, stellen den Bautypus dar, der in den 1880er bis 1890er Jahren vom großstädtischen Mietshaus aus der Stadt verdrängt wurde. An dieser Stelle blieb er in seiner ursprünglichen Form erhalten. Das Haus Nr. 37 paßt sich mit seinen bescheidenen Ausmaßen von etwa 12 m Breite und 8 m Tiefe dem Eckgrundstück gegenüber dem Kloster genau an (Abb. 6.13). Charakteristisch bleibt das Hervortreten der mittleren Fassadenachse, die mit dem Eingang sowie der zentralen Einrichtung des dahinterliegenden Treppenhauses übereinstimmt. Die Aufteilung in Handels- und Werkstatt Räume im Erdgeschoß sowie Wohnungen im Obergeschoß spiegelt sich in der symmetrischen Fassadengestaltung wider. Das um das Ende der 1860er Jahre errichtete Haus beherbergte sehr wahrscheinlich die Wohnung des Ladenbesitzers sowie weitere kleinere Räumlichkeiten im Dachgeschoß. Die drei Geschosse, die jeweils eine andere Funktion hatten, wurden an der Fassade mit Hilfe von Zwischengesimsen deutlich voneinander abgegrenzt. Das erste Obergeschoß kann als „Beletage“ bezeichnet werden, denn es besitzt größere Fenster und eine aufwendigere Dekoration in den Feldern über dem Erdgeschoßgesims. In der Mittelachse ragt der Giebel über das Dach hinaus. Diese Mittelachse wird zusätzlich durch die Umrahmungen mit Pilastern sowie durch den abschließenden Dreiecksgiebel über dem hier erhöhten Mezzaningeschoß akzentuiert. Vor allem die erhaltenen architektonischen Details, ein von Konsolen getragenes Fragmentgesims unter dem Fensterpaar im Dachgeschoß sowie der mittlere Pilaster, der mit einer Karyatidenbüste versehen ist, gehörten in Gleiwitz zu den typischen Stilelementen der 1860er-1870er Jahre. Die Fassade des Hauses Nr. 37 wurde 2001 aufwendig restauriert (Abb. 6.14).

Die rasche Stadtentwicklung ab den 1880er Jahren förderte eine effizientere Grundstücksnutzung. So wurden auch die zweigeschossigen Bauten an der

²⁰⁵ Müller, Franz: Instruktion für die Polizei-Executiv-Beamten der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1894, S. 19.

²⁰⁶ An dieser Stelle wurde der Zollpunkt errichtet, der, ähnlich wie in anderen Städten, der Einführung der Akzisesteuer im 19. Jahrhundert folgte. Das Mauthäuschen wurde in der Polizeiinstruktion von 1894 erwähnt. Es handelte sich dabei vermutlich um Bau an der Verkehrsinsel der heutigen Kreuzung mit der Kleine-Mühl-Straße. Müller, Franz: Instruktion für die Polizei-Executiv-Beamten der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1894, S. 20.

Klosterstraße durch mehrgeschossige Mietshäuser ersetzt. Das Wohnhaus Nr. 24 repräsentiert einen kleineren Mietshaustypus, in welchem das Wohnen im Vordergebäude häufig unabhängig von der Nutzung der Anbauten im Hof war. Das Grundstück wurde dabei in der Regel kontinuierlich ausgebaut und oftmals entstand neben dem Hauptgebäude eine Reihe von Anbauten, wobei das Vorderhaus nicht immer als das älteste zu datieren ist. Das trifft für das Grundstück Nr. 24 zu (Abb. 6.15). Das an der Straße erbaute dreigeschossige Wohnhaus nimmt eine Breite von etwa 14 m in Anspruch, während die Tiefe etwa 12 m erreicht. Der Hausgrundriß paßt sich den Grundstücksgrenzen an. An der Frontfassade ist die Grundrißanordnung gut ablesbar. Neben der Wohnung des Ladenbesitzers im ersten Obergeschoß wurde eine zweite, gleich große Mietwohnung im zweiten Obergeschoß errichtet. Die Fenster und die Tür des Ladens im Erdgeschoß waren mehrmals umgebaut. Der Durchfahrt befindet sich in der äußeren linken Achse des Gebäudes. Vom Durchgang wird auch der Zugang zu den Wohnungen gewährleistet. Beide Obergeschosse sind gleich hoch und werden durch ein bewohnbares Mezzaningeschoß abgeschlossen. Die vier Fensterachsen der oberen Geschosse werden durch die seitlichen Pilaster in Kolossalordnung zusammengefaßt. Horizontal werden die beiden Obergeschosse durch Fensterüberdachungen sowie durch rechteckige Felder unter den Fenstern gegliedert.

Das Doppelwohnhaus Nr. 11 stellt dagegen ein für die 1890er Jahre charakteristisches Beispiel eines höheren Mietshauses dar, das sich durch die maximale Ausnutzung des Grundstücks sowie eine einheitliche Fassadengestaltung auszeichnet (Abb. 6.16). Aufgrund der überlieferten Bauakte läßt sich feststellen, daß das Doppelwohnhaus für den Schlossermeister Peter Lebek 1893 anstelle eines älteren Wohngebäudes entworfen wurde (Abb. 6.17).²⁰⁷ Weiterhin erlaubt die Baudokumentation den Einblick in die ursprünglichen Pläne. Die Bauten im Hinterhof werden dabei beibehalten und der Neubau füllt mit einer Breite von über 28 m die volle Fluchtlinienbreite des Grundstücks aus. Der Grundriß des unterkellerten, viergeschossigen und mit einem Satteldach versehenen Doppelhauses ist nahezu symmetrisch gestaltet. Die Symmetrieachse bildet dabei die mittlere Brandmauer. Das Vordergebäude weist eine Tiefe von 13 m auf und wird mit zwei Hinterhäusern versehen. Allerdings ist der rechte Flügel deutlich kürzer als der linke, was mit dem Anschluß an die älteren Gebäude zu erklären ist. Die symmetrisch situierten und gleich breiten Durchfahrten gewährleisten den Zugang zu den Treppenhäusern. Der längere Flügelbau besitzt ein eigenes Treppenhaus. Der vordere Trakt des Erdgeschosses wird zum Teil für die zwei Ladenlokale bestimmt, deren große Schaufenster die Straßenfassade schmücken. Im ersten und zweiten Obergeschoß befinden sich Fünzimmerwohnungen. Im dritten Stockwerk sowie im linken Flügelbau sind kleinere Ein- bis Zweizimmerwohnungen untergebracht. Die repräsentativen Wohnzimmer, die an der Straßenseite eingerichtet werden, werden in der Enfiladeordnung aneinander gereiht. Hinter den Fenstern der Rückfassade verbergen sich Schlafzimmer und begleitende Räume, wie Küche und Speisekammer. Die herrschaftlichen Wohnungen des ersten und zweiten Oberschosses sind zusätzlich mit einer Mädchenkammer versehen. Unverzichtbar bei der Grundrißaufteilung bleibt das „Berliner Zimmer“, das das Vordergebäude mit dem Hofanbau verbindet. Die klare Aufteilung des Inneren des Wohnhauses Nr. 11 spiegelt sich auch in der zehnnachsigen Fassade wieder, deren Aufriß den Bauakten beigefügt ist (Abb. 6.18). Die Symmetrie beider Doppelhaushälften kommt zur Geltung. Die beiden mittleren Bauachsen sind durch die plastisch ausgearbeiteten

²⁰⁷ Bauakten des Stadtarchiv Gleiwitz, Klosterstraße 196/199.

Rustikasteine sowie aufwendige Fensterumrahmungen vertikal akzentuiert. Horizontal übernimmt die vorherrschende Rolle das tief rustizierte Erdgeschoß. Die Verwendung von jeweils zwei Fensteröffnungen in den Vorderzimmern findet ihr Äquivalent im Fassadenaufriß. Die Fenster werden paarweise gestaltet, was vor allem in den beiden „Beletage“-Geschossen deutlich ablesbar ist. Die Fenster des ersten Obergeschosses sind mit gesprengten Dreiecksgiebeln, die des zweiten Obergeschosses mit Rundbogengiebeln bekrönt. Das niedrigere dritte Obergeschoß ist überwiegend mit Rundbogenfenstern gestaltet. Unter dem flachen Satteldach befindet sich noch das Mezzaningeschoß mit langgestreckten, rechteckigen Fenstern, hinter denen sich noch weitere Wohnräume befinden. Das Mezzaningeschoß wird als Architravzone des Dachgesimses gestaltet.

Interessanterweise wurde der beschriebene Entwurf nicht vollständig umgesetzt. Während die Bauform und die Grundrißanordnung im Wesentlichen eingehalten wurden, erfuhr die Fassade eine deutliche Umwandlung (Abb. 6.16). Die verwirklichte Fassade wiederholt zwar die Proportionen und Fensteröffnungen, jedoch anstelle der Betonung der beiden mittleren Achsen werden jeweils die seitlich gelegenen Fensterpaare akzentuiert. Vor allem das Zusammenfassen beider Fenster unter einen gemeinsamen Giebel trägt dazu bei, daß die Fassade eine völlig andere Wirkung ausstrahlt. Es soll dabei berücksichtigt werden, daß trotz dieser bedeutenden Änderung der äußeren Gestaltungszüge die Grundrißformen gemäß dem überlieferten Entwurf ausgeführt wurden.

Die Fassadengestaltung der Mietshäuser avancierte nicht nur in Gleiwitz zur Hauptaufgabe der historistischen Architektur. Die Klosterstraße bietet auch in dieser Hinsicht ein interessantes und vielschichtiges Bild. Das Wohnhaus Nr. 14-16 zeichnet sich beispielsweise durch die Verwendung von neugotischen Elementen aus (Abb. 6.19). Besonders eindrucksvoll erscheint dabei die Attikazone mit dem darunterliegenden Bogenfries. Die Fensterformen, ihre Umrahmungen sowie die Betonung der Mittelachse und die Flankierung des Baues durch seitliche Türmchen auf stilisierten Diensten unterstreichen den palastartigen Charakter des Wohnhauses. Das dreigeschossige, siebenachsige Gebäude überrascht zugleich durch die Gestaltung der Rückfassade. Der linke Bauflügel im Hof erhielt eine aufwendige, der Neurenaissance nahe stehende architektonische Gestaltung (Abb. 6.20). Damit stellt das Hinterhaus an der Klosterstraße Nr. 14-16 eine Ausnahme unter den Gleiwitzer Hofanbauten dar. Diese sind im Normalfall karg gehalten und weisen keinerlei Verzierung auf.

Die Klosterstraße wurde nach und nach bis in die 1930er Jahre kontinuierlich bebaut. Die älteren Häuser wurden entweder ausgebaut, aufgestockt oder durch Neubauten ersetzt. Das Wohnhaus Nr. 25 gehört zu den Bauten, die verändert wurden, um zusätzlichen Wohnraum zu gewinnen (Abb. 6.21). Der Hausbesitzer, der Tischlermeister Paul Pander, beauftragte 1934 Baumeister Jurczyk, das Dachgeschoß aufzustocken.²⁰⁸ Dadurch wurde die Hausfront bis zu 15,6 m erhöht (Abb. 6.22). Anstelle des niedrigeren Dachgeschosses, das ursprünglich durch das Mansarddach mit Gauben versehen war, erhielt die Straßenfassade eine schlichte Gestaltung in Form einer hochrechteckigen Fensterreihe.

Abgesehen von späteren Umbauten war die Klosterstraße bereits um 1900 an beiden Straßenseiten fast lückenlos bebaut und der damalige Zustand entspricht zu

²⁰⁸ Die Bauakten des Stadtarchiv Gleiwitz, Klosterstraße 196/201.

einem Großteil dem gegenwärtigen Erscheinungsbild. Mit den vorwiegend drei- bis vierstöckigen Wohnbauten entwickelte sich die Klosterstraße zu einem homogenen Ensemble (Abb. 6.23). Die zahlreichen Läden verleihen der Straße einen ausgeprägten Handelscharakter, der bis heute erhalten geblieben ist. Gleichfalls ist der Verlauf der Straßenbahnlinie entlang der Klosterstraße seit dem Anfang des 20. Jahrhunderts unverändert geblieben.

6.2.2 Die erste Stadtentwicklungsphase – - Teuchertstraße (ul. Zygmunta Starego)

Im Vergleich zu den Vorstadtstraßen ist die Entwicklung der Teuchertstraße besonders repräsentativ für die spätere städtebauliche Phase. Der Hauptunterschied im Entstehungsprozeß zwischen der Kloster- und der Teuchertstraße liegt dabei vor allem darin, daß die Teuchertstraße im Zuge der planmäßigen Stadterweiterung betroffen war und verändert wurde, während die Klosterstraße ihren ursprünglichen Verlauf bis heute behielt.

Die Teuchertstraße liegt im Südwesten der Stadt und verbindet den alten Stadtkern mit dem außerhalb des Befestigungsringes gelegenen Richtersdorf im Süden. Die Straße existierte schon früh als Verbindungstrakt zwischen Stadt und Siedlung, denn sie ist auf dem Plan von 1750 bereits angedeutet (Karte 1). Um die Mitte des 18. Jahrhunderts entwickelte sich eine verstreute Bebauung nicht nur entlang der späteren Teuchertstraße. Die Verbindungswege nach Richtersdorf und Trineck sind samt der Bauten auf den ältesten Landkarten von Gleiwitz deutlich zu erkennen (Karten 1, 4, 5). Darüber hinaus bildeten die Vorstädte den Anfang der Erweiterung, die bereits dem Stadtplan von 1750 zu entnehmen ist (Karte 1). Aus der Spaltung der Wege gleich hinter dem Ratiborer Stadttor geht die Koselerstraße hervor, die auch bereits bebaut ist. Die Teuchertstraße ist dennoch als die repräsentativste unter den anderen Siedlungsansätzen um die Stadt zu betrachten, denn sie wurde trotz früheren Vorhandenseins erst im 19. Jahrhundert vollständig umgestaltet und bebaut. Ihre Länge, Ausrichtung und der geradlinige Verlauf weisen gleichzeitig auf den planerischen Einsatz hin.

Nicht ohne Bedeutung für das frühe Vorhandensein des Weges war die Tatsache, daß er zur Stadtmühle außerhalb der Stadt führte, die als die zweite, neben der älteren in der Nähe des Klosters, am Ostropka Fluß situiert wurde. Zunächst entstanden wahrscheinlich einige Bauten an der Stadtmauer, deren Anordnung auf eine Art von Vorstadtentwicklung deutet (Karten 4, 5). Die Entwicklung der Teuchertstraße zu einem bedeutenden Trakt steht mit den ersten Durchbrüchen in die Befestigungsanlage in Verbindung. Entscheidend war die Errichtung des dritten Stadttores um 1819, deren Lage mit dem Anfang der Teuchertstraße übereinstimmte (Kapitel 4). Die Karte von 1812 zeigt jedoch den keinesfalls geradlinigen Verlauf der späteren Teuchertstraße, der die vorgefundenen Terraingegebenheiten nutzte und durch das Nachziehen der vorhandenen Flurgrenze zu erklären ist (Karte 4). Die auf den älteren Stadtplänen sichtbaren, an der Straße gelegenen, großzügig geschnittenen Parzellen lassen dabei auf eine ursprünglich landwirtschaftliche Nutzung schließen. Vor allem die Tiefe der einzelnen Grundstücke wäre damit zu erklären. Die Grundstücksausmaße der neu angelegten Wohnblöcke waren deutlich kleiner.

Bemerkenswert erscheint außerdem die Tatsache, daß die geographische Ausrichtung der Teuchertstraße von Nordosten nach Südwesten als Fortsetzung der

Altstadtstraßen betrachtet werden kann. Diese unter anderem für die „Durchlüftung“ der Stadt günstige geographische Lage war auch wegweisend für den Bebauungsplan von 1876/77. Das Netz der neu angelegten Straßen wurde eindeutig in Anlehnung an die Teuchertstraße-Ausrichtung entworfen. Die vermutlich bewußte Anknüpfung der Teuchertstraße an die mittelalterliche Stadtanlage kann daher durchaus als erste Erweiterungsmaßnahme des 18. Jahrhunderts in Gleiwitz betrachtet werden.

Die besondere Bedeutung der Teuchertstraße in der städtebaulichen Stadtstruktur wird durch ihren Namen unterstrichen. Im Jahr 1875 wurde die ehemalige Neue-Welt-Straße zu Ehren des gerade aus dem Amt scheidenden Bürgermeisters Teuchert umbenannt.²⁰⁹

Obwohl die Teuchertstraße bereits früh bebaut war (dies verdeutlichen die erwähnten Stadtpläne), wurden die bis in die Gegenwart überlieferten Bauten jedoch erst nach 1800 errichtet. Die Entwicklung des Gebiets rund um die Straße erfolgte besonders lebhaft ab der Mitte des 19. Jahrhunderts. Als Gegenpol zum Eisenhüttengelände wurde der südwestliche Stadtteil zunächst vorrangig vom Militär beansprucht. Die massiven Bauten der heute nicht mehr existenten Ulanen-Kaserne sind auf dem Stadtplan von 1846 deutlich zu erkennen (Karte 5). Später entstand noch ein weiterer Kasernenkomplex mit einem Exerzierplatz, der für die Gleiwitzer Infanteriegarnisonen bestimmt war und der heute noch erhalten ist (Abb. 6.24). In der Nähe wurde das katholische Waisenhaus errichtet. Das stark veränderte Gebäude mit der Hausnummer 19 ist ebenfalls erhalten geblieben (Abb. 6.25). Der Beschluß, an der Teuchertstraße das Kreisverwaltungsgebäude nach dem Entwurf des Baumeisters Karl Hieronymus zu bauen, beeinflusste nicht nur die weitere Entwicklung der Straße, sondern die des ganzen Stadtviertels. Das Grundstück wurde von der Stadt 1876 für 24000 Mark erworben.²¹⁰ Der Neubau beherbergte die Büros des Landratsamtes, des Kreisausschusses sowie die Kreiskommunal- und Kreissteuernkasse. Die Wohnräume für den Landrat und die Kreisboten befanden sich ebenfalls im Gebäude (Abb. 6.26)²¹¹ Die beiden relativ früh entstandenen Militäreinrichtungen sowie das Gebäude des Landratsamtes beherrschten das Erscheinungsbild der Straße bis in die 1880er Jahre. Die Teuchertstraße lag daher im Bereich des größten Interesses der Stadtverwaltung. Es wurden beispielsweise des Öfteren Erneuerungen der Verkehrsfläche und des Trottoirs vorgenommen und die Grundstücke wurden seit den 1870er Jahren zunehmend von wohlhabenden Kaufleuten und Industriellen erworben.

Trotzdem bestimmte anfänglich der ältere Wohnhaustypus den Charakter der Teuchertstraße. Zwei Beispiele dieser einfacheren Bebauung, Nr. 10 und Nr. 12, sind heute noch erhalten. Bereits auf dem Stadtplan 1877 sind sie gegenüber dem ehemaligen Landratsgebäude deutlich erkennbar. Die zweigeschossigen, jeweils fünfsachsigen und mit einem Satteldach bedeckten Häuser zeichnen sich durch eine symmetrische Aufteilung zu beiden Seiten des zentral situierten Eingangs aus (Abb. 6.27). Die einfache Grundrißanordnung spiegelt sich in der strengen, ohne Schmuckelemente gefaßten Fassadengestaltung wieder und ist heute noch gut ablesbar, auch wenn sie nachgebessert und leicht verändert wurde. Die Ähnlichkeit

²⁰⁹ Die Verehrung fand bereits zu Lebzeiten Teucherts statt. Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 402.

²¹⁰ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 414.

²¹¹ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 414.

beider Gebäude beruht auf der Verwendung der gleich proportionierten, hochrechteckigen Fenster. Dieser Bautypus war in Gleiwitz besonders in den 1870er bis 80er Jahren häufig vertreten.

Ein interessantes Beispiel eines freistehenden Hauses stellt das ehemalige Haus des Schuldirektors an der Teuchertstraße Nr. 2 dar. Das Wohngebäude entstand wahrscheinlich gleichzeitig mit der Errichtung der Gewerbeschule an der Oberwallstraße im Jahr 1871.²¹² Das Grundstück mitsamt seiner Bauten verblieb im Besitz der Stadt. Im Adressbuch von 1891 wurde unter Nr. 2 als Mieter der Oberrealdirektor Adolf Wernike mit Familie geführt.²¹³ Das zweigeschossige, unterkellerte und mit einem Satteldach bedeckte Gebäude wird inmitten eines kleinen Gartens in unmittelbarer Nähe zur Schule gebaut (Abb. 6.28). Der in der Bauakte überlieferte Grundriß besitzt die Ausmaße 17 mal 15 m.²¹⁴ Die Wohnräume gruppieren sich um einen Flur, der parallel zur Straße angeordnet ist. Im hinteren Teil werden die Treppen und die kleine Toilette untergebracht. Zwei zum Garten gelegene Zimmer sind mit einer Holzveranda verbunden, durch die der Zugang zum Garten ermöglicht wird (Abb. 6.29). Der Baukörper zeichnet sich durch seitliche Anbauten und Risalite aus, die die Seitenfassaden schmücken. Während die vierachsige Straßenfassade mit den hochrechteckigen Fenstern des Erdgeschosses und den kleinen quadratischen Fenstern des Mezzaningeschosses einen geschlossenen Eindruck vermittelt, wirkt die Gartenfassade mit den breiteren Fensteröffnungen des mit einem Dreiecksgiebel abgeschlossenen Mittelrisalits komponiert. Bemerkenswert ist die gut erhaltene Veranda mit einem reich verzierten Holzgebälk. Am Haus wurden mehrmals Bauarbeiten vorgenommen, so die Ausbesserungen des Frontputzes, die 1907 von der Baufirma Kuczora & Co durchgeführt und mit den abgebildeten Zeichnungen versehen worden waren (Abb. 6.29). Der Bau blieb von wesentlichen Änderungen weitgehend verschont und stellt heute ein hervorragendes Exemplar eines freistehenden Einfamilienhauses aus der Zeit um 1870 in Gleiwitz dar.

Das Haus des Schuldirektors sollte jedoch nicht das einzige freistehende Wohngebäude an der Teuchertstraße bleiben. Die zahlungskräftigen Kaufleute und Industriellen besiedelten ab den 1870er Jahren zunehmend die dortigen Grundstücke. Die bedeutenden Gleiwitzer Fabrikbesitzer Rudolf Hegenscheidt und Oscar Huldshynsky ließen an der Teuchertstraße ihre Stadtvillen mit großzügigen Gartenanlagen errichten. Auf den Parzellen entstanden umfangreiche Anbauten und Nebengebäude, die manchmal auch Büroräume der Fabrikverwaltung beherbergten. Für Huldshynsky wurde 1885 nach einem Projekt von Baumeister Lubowski eine Vergrößerung des Treibhauses und der Neubau eines Gewächshauses vorgenommen.²¹⁵ Im Jahr 1884 wurde die erste Fernsprechverbindung in der Stadt zwischen dem Rohrwalzwerk des Fabrikbesitzers und seiner Villa an der Teuchertstraße errichtet.²¹⁶ Leider sind die prachtvollen Industriellenvillen aus den 1870er bis 80er Jahren nicht mehr erhalten. Lediglich die stark umgeformten Bauten, wie bei der Schauffassade der entkernten Villa der Kaufleute Gebrüder Hahn, Hausnummer 11a, sind bis heute erhalten geblieben (Abb. 6.30).

²¹² Die Gewerbeschule wurde später in die Oberrealschule umgewandelt. In: Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 375.

²¹³ Adressbuch für die Stadt Gleiwitz..., Gleiwitz 1891.

²¹⁴ Bauakten des Stadtarchiv Gleiwitz, Teuchertstraße 196/373.

²¹⁵ Bauakten des Stadtarchiv Gleiwitz, Teuchertstraße 196/375.

²¹⁶ Nietzsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Gleiwitz 1886, S. 515.

Die begrünte Teuchertstraße wurde in den 1890er Jahren weiterhin als beliebte Gegend am Rande der Stadt betrachtet und vor allem von den reicheren Bauherren bevorzugt. Fast am Ende der Straße errichtete der Stadtbaurat Adalbert Kelm 1894 seinen Wohnsitz. Das freistehende Wohnhaus wurde 1893 weit entfernt von der Baufluchtlinie, tief auf dem Grundstück Nr. 37, vom Stadtbaumeister selbst entworfen und ein Jahr später von Hieronymus genehmigt (Abb. 6.31).²¹⁷ Obwohl der ursprüngliche städtebauliche Kontext durch die Plattenbauzeilen in unmittelbarer Nähe gestört wird, behielt das Gebäude trotz späterer Umbauten den Charakter einer im Grünen gelegenen Stadtvilla (Plan 3). Das zweigeschossige, unterkellerte Wohnhaus mit Hochparterregeschoß zeichnet sich durch einen hervorgehobenen, länglichen Baukörperteil, in dem sich das Treppenhaus befindet, aus. Das Gebäude wird durch die zwei gegenseitig geneigten Satteldächer abgeschlossen. Der Grundriß weist samt den Anbauten die Ausmaße von 18 mal 18 m auf. Bemerkenswert ist die Anordnung der Wohnräume in zwei Trakten, allerdings ohne Erschließung an einen gemeinsamen Flur (Abb. 6.32). Die südöstliche Hausfassade wird durch zwei übereinander gelegene, überdachte Holzveranden beherrscht. Das ursprüngliche Baumaterial war wahrscheinlich Sichtbackstein. Vielleicht waren dabei die Gliederungselemente, wie Gesimse und Fensteröffnungsumrahmungen, farbig hervorgehoben (Abb. 6.33). Allein die Baukörpergestaltung des Kelmschen Hauses kann als außergewöhnlich für Gleiwitz gelten. Im Vergleich zu den zeitgenössischen Bauten, die in starker Anlehnung an historistische Formen der Neurenaissance entstanden, wirkt die schlichte Villa des Stadtbaurates bescheiden. Der Bau gehört dennoch zu den größten freistehenden Wohnhäusern in Gleiwitz. Die Villa wurde mehrmals umgebaut, wobei die Veränderungen hauptsächlich die Fassaden betrafen (Abb. 6.34).

Neben den Villen entstanden an der Teuchertstraße jedoch auch viele Mietshäuser, die häufig mit Läden in den Erdgeschossen ausgestattet waren. Trotz vieler begrünter Parzellen war die Straße also auch hinsichtlich der Handelsfunktion an die Stadt angebunden. Zu den besonders eindrucksvollen Wohnbauten zählte das Eckhaus Nr. 13, das 1894 errichtet wurde und, wenn auch in einem purifizierten Zustand, noch heute erhalten ist. Es handelt sich bei dem Bauvorhaben Nr. 13 um den Abschluß einer ganzen Häuserzeile an der Ecke zur Wernikestraße (ul. Królowej Bony). Der Kaufmann Johann Poser war Bauherr und Eigentümer von insgesamt sechs Häusern, die um die gleiche Zeit errichtet wurden und die Ecklage zwischen der Teuchertstraße und der Wernikestraße füllten. Die kleineren Wohnhäuser Wernikestraße Nr. 1-9 wurden auf den gleich großen Grundstücken von 15 m Breite und 23,5 m Tiefe situiert und alle mit ähnlichen Grundrissen versehen (Abb. 6.35). Die „L“-förmigen Baukörper wurden paarweise an der gemeinsamen Brandwand verbunden (ähnlich wie bei der Häuserreihe an der Keithstraße, vgl. Kapitel 6.1., Abb. 6.7). Die Mietwohnungen in den dreigeschossigen Bauten erstreckten sich auch hier auf das durch das „Berliner Zimmer“ mit dem Vorderhaus verbundene Hinterhaus. In diesem Fall wirkte sich aber die Häufung des gleichen Grundrisses auf eine besondere Weise auf die Fassadenform aus. Aufgrund der spiegelartigen Wiederholung der Grundrißform mit der seitlich gelegenen Durchfahrt wurden die Einfahrtstore paarweise nebeneinander gestellt (Abb. 6.36). Dieses stilistische Mittel kommt auch an verschiedenen anderen Baukörpern in Gleiwitz vor und verweist durch die Verwendung des gleichen Grundrisses eine gleichzeitige Bautentstehung sowie manchmal den gleichen Besitzer der benachbarten Parzellen.

²¹⁷ Bauakten des Stadtarchiv Gleiwitz, Teuchertstraße 196/380.

Das Eckwohnhaus an der Teuchertstraße Nr. 13 verkörpert demgegenüber einen weitgehend prachtvolleren Mietshaustypus (Abb. 6.37).²¹⁸ Auf dem etwa quadratischen Eckgrundstück von 24 m Seitenlänge wird ein viergeschossiges Gebäude errichtet, dessen Form von der Ecklage diktiert wird. Sowohl der Grundriß als auch der Aufriß unterstreichen die besondere städtebauliche Stellung des Gebäudes. Die Grundrißanordnung wird vor allem durch die zentrale, diagonale Lage des Treppenhauses beherrscht (Abb. 6.38). Um die Treppe gruppieren sich die Räumlichkeiten in zwei Wohntrakten, die durch einen Korridor miteinander verbunden sind. Besonders die Obergeschosse werden symmetrisch im Verhältnis zur mittleren, diagonalen Achse gestaltet. Die beiden „Beletagen“ (in diesem Falle das zweite und dritte Obergeschoß) beherbergen jeweils zwei herrschaftliche Vier- bis Fünfstückerwohnungen. Neben dem Treppenhaus werden Mädchenkammer sowie Sanitäranlagen hinzugefügt. Die Wohnfunktion dieses Hauses wendet sich dabei der Straße zu, während der relativ kleine Hof nur begrenzt eine ausreichende Beleuchtung gewährleistet. Die Eingangszone wird dennoch im Hoftrakt untergebracht. Sie ist durch die Einfahrt von der Wernikestraße zu erreichen. Im Erdgeschoß zur Teuchertstraße war ein heute nicht mehr erhaltener Laden eingerichtet, dessen große Schaufenster durch kleinere ersetzt worden sind. Auch die ursprüngliche, besonders aufwendige Fassadengestaltung ist heute nicht mehr erhalten (Abb. 6.41). Lediglich der überlieferte Entwurf gibt die Pracht der architektonischen Formen wieder (Abb. 6.39, Abb. 6.40). Die erhaltene Baudokumentation erlaubt dennoch eine genaue Betrachtung der ehemaligen Frontausschmückung, die einem Vergleich mit den reichen Mietshäusern der Hauptstraße standhielt (Abb. 6.49, Abb. 6.40). Die jeweils siebenachsigen Straßenfassaden werden durch Zwischengesimse horizontal in zwei Zonen aufgeteilt. Die ausgeprägte Rustikaquaderung des Erdgeschosses und die weniger tiefen Quader des ersten Obergeschosses verleihen der unteren Zone eine stabile, sockelhafte Wirkung. Der Geschlossenheit der beiden unteren Geschosse wird eine reiche Ausstattung der oberen Stockwerke entgegengesetzt. Diese sind durch auf hohe Postamente gestellte, korinthisierende Pilaster in Kolossalordnung zu einer Einheit zusammengefaßt. Bei den Fensterrahmen sind neubarocke Formen bei den halbrunden Giebeln sowie den mit Girlanden umrahmten Kartuschen vorherrschend. Die Eckachse wird durch einen zweigeschossigen Erker betont, der auf massiven Konsolen über dem Ladeneingang ruht. Der Bau wird durch ein breites Dachgesims mit integrierten Mezzaninfenstern im Architravbereich abgeschlossen. Die zwischen den Fenstern liegenden Wandfelder sind mit Masken und ornamentalen Elementen geschmückt. Darüber erhebt sich das Walmdach, das zum Teil von der Attika verdeckt wird. Im seitlichen Medaillon, zur Teuchertstraße hin, sind die Initialen des Hausbesitzers gut ablesbar und an prominenter Stelle über dem Eckerker wird das Baujahr mit der Inschrift „erbaut MDCCCXCIII“ verewigt. Das Mietshaus mit seiner neubarocken Formensprache markiert eine Entwicklungsphase, die in Gleiwitz vor allem in den 1890er Jahren zu verzeichnen ist und sich durch eine besonders prachtvoll gestalteten Wohnbauten mit großstädtischem Charakter präsentiert. Diese Art von Bauten entstanden in einer Vielzahl an der Gleiwitzer Hauptstraße, aber ebenso im Altstadtbereich.

Darüber hinaus geben auch die anderen, weniger prachtvoll gestalteten Mietshäuser Aufschluß über die für das Ende des 19. Jahrhunderts üblichen Bautypen. Das viergeschossige Wohnhaus Teuchertstraße Nr. 25 ist als bescheidener Backsteinbau in einfacher Ausführung errichtet. Es stellt ein Musterbeispiel des für die 1890er

²¹⁸ Bauakten des Stadtarchiv Gleiwitz, Teuchertstraße 196/377.

Jahre typischen durchschnittlichen Mietshauses dar. Die sich wiederholende innere Anordnung der Räume läßt sich bei der Betrachtung der Fassade leicht wiedergeben. Der „L“-förmige Grundriß mit dem zentral angelegten Treppenhaus wird in Gleiwitz in den 1890er Jahren oft verwirklicht. Bei der Fassadengestaltung ist neben der öfters schlichten Ausführung die Symmetrie allgegenwärtig. Die äußeren Fensterachsen des insgesamt zehnachsiges Hausaufrisses werden hier durch risalitartige und mit Giebeln bekrönte Bauteile unterstrichen. Die vollkommene Symmetrie der Frontfassade wird durch den Haupteingang in der Mittelachse betont. Kleine Gaubenfenster weisen auf die Wohnnutzung des Dachgeschosses hin (Abb. 6.42, Abb. 6.43).

Zusammenfassend gibt die Teuchertstraße gegenwärtig ein vielfältiges Bild der Wohnarchitektur der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wieder. Ihren Charakter und die Vielschichtigkeit der Bebauung verdankt die Straße nicht nur der Anwesenheit von öffentlichen Gebäuden, sondern vor allem den unterschiedlichen Parzellengrößen und dem hohen Anteil an Stadtvillen. Die Baulücken wurden kontinuierlich ab den 1930er Jahren bebaut. Bedeutende Änderungen brachten die 1970er Jahre mit sich, als in der Nähe des Straßenzuges eine Hochhausplattensiedlung entstand, die gegenwärtig die frühere Sichtachse stark beeinträchtigt. Einem wesentlichen Wandel unterlagen die Villen selbst, die entweder abgerissen oder umgebaut aus dem ursprünglichen Kontext gelöst wurden. Zudem hat die Teuchertstraße ihre repräsentative, durch Ämter und reiche Einwohner gekennzeichnete Bedeutung zugunsten der neuen Hauptstraße eingebüßt.

6.2.3 Der Bebauungsplan 1876/77 – Moltkestraße (al. Korfantego)

Im Gegensatz zu den beiden besprochenen Straßen liegt die Moltkestraße in dem vollständig neu entworfenen Gebiet im Südwesten von Gleiwitz. Im Zuge der Verwirklichung des Bebauungsplanes von 1876/77 wurde das regelmäßige Netz von Straßen zwischen den bereits existenten Wegen angelegt. Die Moltkestraße gehörte zu diesem Ensemble und wurde im Bebauungsplan als Straße „V“ bezeichnet. Sie verlief parallel zur Teuchertstraße von Nordosten nach Südwesten und mündete in die Straße „I“, die später in Friedrichstraße umbenannt wurde und die ursprünglich die administrative Stadtgrenze markierte (Plan 1).

Von der nordöstlichen Seite erfolgte später die direkte Verbindung neben dem Grundstück mit dem Stadtgartengebäude zur Klosterstraße hin. Dieser Weg ist zwar dem Bebauungsplan von 1876/77 noch nicht zu entnehmen, er hatte sich jedoch in den 1890er Jahren als die kürzeste Verbindung zur späteren Moltkestraße und somit zum neu geplanten Gebiet herausgebildet (Karte 9). Der besagte Abschnitt der Moltkestraße wurde nur einseitig, gegenüber dem begrünten Platz hinter dem Stadtgartengebäude, bebaut. Bemerkenswert ist, daß an dieser Stelle das im Viertel einzige freistehende Gebäude errichtet wurde, das sich von der übrigen Mietshausbebauung abgrenzt.

Das Wohnhaus Nr. 6 am Anfang der Moltkestraße unterscheidet sich nicht nur in seinem Bautypus von den dortigen Mietshäusern, sondern auch durch seine Ausführung (Abb. 6.44). Die zweigeschossige, mit einem steilen Walmdach versehene Stadtvilla wird auf rechteckigem Grundriß längs zur Straße angelegt. Um das zentral angelegte Treppenhaus gruppieren sich auf zwei vollen Geschossen Wohnräume. Auch das Dach ist bewohnbar. Alle Seitenfassaden werden gleichberechtigt behandelt, indem sie jeweils eine verschiedenartige, aufwendige

architektonische Gestaltung mit hervorkragenden Giebelfronten erhielten. Insgesamt wiederholen die verputzten Fassaden mit Beschlagwerk-Details die innere Anordnung. Bemerkenswert ist der seitliche Anbau in Form einer zweigeschossigen Holzveranda, die, ähnlich wie bei dem besprochenen Lehrerhaus an der Teuchertstraße sehr qualitativ ausgearbeitet wird, aber nicht vollständig erhalten ist (Kapitel 6.2.2). In diesem Fall sind die Verandawände verglast, so daß sie durchgehend benutzt und somit auch als zusätzliche Wohnfläche betrachtet werden kann. Interessanterweise sind unter der Anschrift Moltkestraße Nr. 6 im Adressbuch von 1905 neben dem Hauseigentümer noch vier weitere Mietparteien eingetragen. Entgegen der Bauform handelt es sich bei dem Gebäude also um ein Mietshaus.

Dennoch blieb die Villa in der Moltkestraße Nr. 6 ein singuläres Beispiel dieser Bauweise. Der Charakter der Moltkestraße, sowie der des gesamten Viertels, wurde im Wesentlichen bereits in der Planungsphase 1876/77 vorbestimmt. Vornehmlich handelte es sich bei dem neu entworfenen Bereich um die Schaffung von Wohnungen für Beamte und Angestellte des benachbarten Gerichtshofs, des Landratsamts und mehrerer Schulen. Trotz der Wohnungsnot erfolgte keine vollständige Bebauung der Hinterhöfe. Darüber hinaus wurde auch die Grundstücksnutzung in diesem Gebiet nicht übermäßig hoch betrieben, was vor allem durch die präzisen Vorgaben des Bebauungsplanes zu erklären ist. Im Viertel war hauptsächlich das Bürgertum ansässig, wobei es an übergroßen, herrschaftlichen Wohnungen fehlte, genau wie an einfachen Arbeiterunterkünften. Das in den letzten 20 Jahren des 19. Jahrhunderts geschaffene Wohngebiet präsentierte sich mit seinen Fassaden, die sich auf den ersten Blick kaum voneinander unterschieden, selbstbewußt als bürgerlicher Stadtteil von Gleiwitz, das um diese Zeit bereits über ausgewachsene Verwaltungsstrukturen verfügte und eine wichtige Rolle für die gesamte Region spielte.

Unter den 1876/77 neu angelegten Straßen war die Moltkestraße diejenige, welche wahrscheinlich als erste Fluchtlinienpläne erhielt und an der die ersten Mietshäuser entstanden. Das gesamte Gebiet wurde in der Neuplanung als reines Wohngebiet vorbestimmt, das sich um den neuen Markt gruppieren sollte. Vermutlich waren die im Plan vorgesehenen Marktbauten auch für eine öffentliche Nutzung bestimmt (Plan 1). Die Moltkestraße grenzte an diesen neu entworfenen öffentlichen Platz, auf den in der späteren Planungsphase der 1890er Jahre verzichtet wurde. Dies erklärt möglicherweise auch, daß die Wohnbebauung an der Moltkestraße zunächst nur in den beiden äußeren Quartieren und vorwiegend im mittleren Abschnitt an der südöstlichen Straßenseite erfolgte. Daß es sich bei dem mittleren Teil der Moltkestraße, der am Markt liegen sollte, in der ursprünglichen Planungsphase um repräsentative, öffentliche Gebäude handeln könnte, ist nicht auszuschließen. Nach der Aufgabe des Markt-Konzeptes wurde auf solche Ausführung jedenfalls verzichtet (Karte 8). Auch die ehemalige Marktfläche wurde in Parzellen aufgeteilt. Zunächst wurden jedoch die gegenüberliegenden Grundstücke bebaut, so daß die Moltkestraße zumindest vorläufig an der südöstlichen Seite eine lückenfreie und einheitliche Mietshäuserzeile erhielt.

Die Bebauung der Wohnblöcke an der Moltkestraße erfolgte innerhalb der 1880er bis 90er Jahre, und gerade diese Tatsache entscheidet über den außergewöhnlichen Wert der Straßenzüge für die Analyse der Wohnarchitektur des 19. Jahrhunderts. An dieser Stelle muß die Entwicklungsphase in Gleiwitz betrachtet werden, die die städtebaulichen Richtlinien dieser Zeit mit der dafür vorgesehenen Bebauung vereint.

Dies betrifft vor allem die südöstliche Straßenseite und wird in erster Linie bei der Betrachtung der Fassaden deutlich. Es wurde ein auffallend homogenes Erscheinungsbild geschaffen, in dem die hier errichteten Mietshäuser, trotz der äußerlichen Unterschiede, den im Bebauungsplan vorgegebenen Richtlinien streng folgten. So wurde beispielsweise die Bauhöhe von vier Stockwerken bei allen Gebäuden eingehalten, was mit der entsprechenden Straßenbreite übereinstimmte. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß die benachbarten Drei- und Vierstockwerksbauten der einheitlichen Dachhöhe angepaßt wurden, so daß der unterschiedliche Geschoßaufbau der einzelnen Gebäude nicht sofort wahrnehmbar ist. Die Gesimslinie wurde vorwiegend beibehalten, so daß die benachbarten Fassaden trotz ihrer Unterschiede den Eindruck der Kontinuität vermittelten (Abb. 6.45). Die einheitliche Ausführung wird bei genauer Betrachtung noch deutlicher. Ausgehend von den einzelnen Parzellen läßt sich feststellen, daß alle Grundstücke gleich groß und in den Proportionen 1:2 angelegt wurden. Die Grundstücke haben überwiegend eine Größe von 25 m Breite und 50 m Tiefe. Eine Ausnahme bilden die Eckparzellen, die meist quadratisch und zugleich großzügiger disponiert wurden. Die Bauten selber zeichnen sich bei der Grundrißdisposition durch die Verwendung des bekannten Schemas aus, das sich als „L“-förmige Anlage beschreiben läßt. Beide Bauteile, das Vorderhaus und der Hofflügel, sind gleich hoch und über das „Berliner Zimmer“ miteinander verbunden. Die wenigen Ausnahmen von dieser die Moltkestraße beherrschenden Regel (zum Beispiel Nr. 9, Plan 1) passen sich dennoch in Form und Anordnung des Vordergebäudes dem „L“-Typus an.

Die Grundstücke an der Moltkestraße wurden einzeln an verschiedene Privatpersonen verkauft. Desto bemerkenswerter ist die Entstehung der Häuserzeile in nahezu einheitlicher Ausführung. Darüber hinaus fehlte es an Bauherren, die, ähnlich wie an der Teuchertstraße, mehrere Grundstücke erwarben und die Bauanträge an eine Baufirma weitergeleitet hätten, womit eine geschlossene Häuseranordnung und eine einander gleichende Gestaltung erreicht worden wäre. Der hier vorhandene „Einheitseffekt“ ist dagegen vor allem der Einhaltung der Bauvorschriften zu verdanken.

Die Bebauung der nordwestlichen Straßenseite wurde ähnlich gestaltet. Allerdings blieb das städtebauliche Vorhaben, an dieser Stelle in den 1890er Jahren eine lückenlose Wohnblockstruktur zu schaffen, unvollendet. Der Abschluß der jeweiligen Quartiere erfolgte erst in den 1920er bis 30er Jahren, wenn auch unter Verwendung von anderen Bauformen. Trotzdem belegt das Vorhandensein der Vorgärten, besonders der Dreiergruppe Nr. 10, 12 und 14, die Tatsache, daß in der Moltkestraße bereits in den 1890er Jahren ein alleinartiger Charakter angestrebt wurde. Diese Umwandlung der Fluchtlinienpläne im Vergleich zur gegenüberliegenden Straßenseite erfolgte gleichzeitig mit der Änderung der städtischen Bauplanung von 1892 und der Verbreiterung weiterer Gleiwitzer Straßen um Vorgärten.²¹⁹

Bei näherer Betrachtung einzelner Bauten wird deutlich, daß die äußerlichen Ähnlichkeiten als Mittel zur Schaffung einer harmonischen Umgebung verstanden werden müssen. Dies manifestiert sich in erster Linie in der Gestaltung der Eckposten. Während die Ecklage von vielen Bauherren häufig dazu genutzt worden war, sich bei der Verwendung von Risaliten, Türmchen und deren Bekrönung gegenseitig zu überbieten, sind die betroffenen Häuser an der Moltkestraße formal

²¹⁹ Siehe Kapitel 5.4.

streng und einheitlich gehalten (Abb. 6.46). Eine Ausnahme stellt das Haus Nr. 3 dar, dessen Eckachse durch einen dreigeschossigen Erker mit Loggia im dritten Obergeschoß unterstrichen wird. Der mit einer kuppelartigen Helmbekrönung versehene Anbau wird, so wie das gesamte Haus, im Vergleich zur restlichen Straßenbebauung aufwendiger gestaltet (Abb. 6.47). Die anderen Eckgebäude der Moltkestraße zeichnen sich durch ausgestellte, sich ähnelnde, zweigeschossige Erker aus.

Die für die Wohnbebauung an der südöstlichen Seite der Moltkestraße charakteristischen Gestaltungsprinzipien manifestieren sich im Entwurf sowie in der Ausführung des Wohnhauses Nr. 15. Es wurde 1891 vom Maurermeister Müller für den Lehrer Lubojatzki entworfen (Abb. 6.48).²²⁰ Das dreigeschossige Gebäude mit ausgebautem Dachgeschoß entstand auf einem quadratischen, etwa 30 mal 30 m großen Grundstück an der Ecke zur Nieberdingstraße. Dementsprechend ist der Bau nahezu symmetrisch gestaltet. Die Grundrißanordnung wird vor allem durch die Wohnfunktion beherrscht, die sich auch auf den kleineren Hinterbau erstreckt (Abb. 6.49). Die Fünfstückwohnung wird an prominenter Stelle, um die Eckachse, angelegt. Außerdem bietet das Wohnhaus jeweils zwei Dreizimmerwohnungen auf jedem vollen Geschoß. Jede Wohnung wird auch in diesem Fall durch Sanitäreinrichtungen in Form von getrennten Toiletten und einer Badestube ergänzt. Diese befinden sich, wie die Küche und die Mädchenkammer, im Hoftrakt. Lediglich das niedrigere Dachgeschoß wurde in kleinere Wohnräume unterteilt. Der Zugang zu den Wohnungen im Erdgeschoß wird einerseits durch den Eingang von der Moltkestraße, andererseits durch die Einfahrt von der Nieberdingstraße gewährleistet. Die Wohnungen in den Obergeschossen sind durch das von der Durchfahrt erreichbare Treppenhaus zugänglich. Die Verbindungen zwischen den beiden Flügeln des vorderen Baukörpers und des hinteren Baues erfolgen auch bei diesem Wohnhaus durch die schräg eingestellten Fenster des „Berliner Zimmers“. Zugleich werden die Straßenfassaden nach dem bekannten Prinzip der horizontalen Gliederung aufgebaut. Das Erdgeschoß zeichnet sich durch eine starke Rustizierung aus und die oberen, in Sichtbackstein gehaltenen Stockwerke werden mit Stuckdetails versehen und durch Zwischengesimse voneinander abgetrennt. Dabei wird die scheinbare Symmetrie beider Straßenseiten bei genauerer Betrachtung enthüllt. Während in der zehnnachsigen Fassade der Moltkestraße die Fenster vorwiegend paarweise gruppiert sind, bilden die Fensteröffnungen der neunachsigen Fassade zur Nieberdingstraße (ul. Lompy) eine Vierergruppe in den vier äußeren Achsen, die zusätzlich durch eine gemeinsame Vergiebelung der Fenster des zweiten Obergeschosses unterstrichen werden. Die Fensterumrahmungen des ersten, als „Beletage“ definierten Obergeschosses werden abwechselnd mit dreieckigen und rundbogigen Blendgiebeln überfangen und aufwendig ausgearbeitet. Verbindend wirkt die Eckachse mit einem Erker auf breiten Konsolen im ersten Obergeschoß sowie mit dem Balkon, der sich darüber befindet. Der Bau wird durch das Dachgeschoß sowie ein umlaufendes, auf Konsolen ruhendes Krönungsgesims abgeschlossen.

Das Haus Nr. 15 stellt nicht nur den an der Moltkestraße vorherrschenden Bautypus dar, sondern ist auch Repräsentant für die in diesem Stadtteil vorherrschende Einwohnerstruktur. Neben dem Eigentümer wohnten dort 1905 zwölf weitere Mietparteien, deren Berufe für das Viertel charakteristisch waren: ein königlicher Gerichtsassessor, ein Bankvorsteher, ein Obertelegraph-Sekretär, eine Plätterin

²²⁰ Bauakten des Stadtarchiv Gleiwitz, Moltkestraße 196/255.

(Büglerin), vier Witwen, ein Privatier, ein Lehrer, ein königlicher Amtsrichter sowie ein Kaufmann.²²¹

Das gesamte Stadtviertel, einschließlich der Moltkestraße, wurde nach 1900 kontinuierlich ausgebaut. Der Wohncharakter des 1876/77 geplanten Gebiets blieb dabei stets erhalten. Besonders in den 1920er Jahren wurden Baulücken bebaut. An der Ecke zur Bitterstraße (ul. Lelewela) entstanden beispielsweise mehrstöckige Wohnhäuser für Beamte des Großindustriebetriebs Ballestrem. Obwohl die Wohnbauten der 1920er bis 30er Jahre in ihrer architektonischen Form heute noch gut erkennbar sind, fügten sie sich harmonisch in die vorgefundenen Gegebenheiten ein (Abb. 6.50).

6.2.4 Die Hauptstraße – Wilhelmstraße (ul. Zwycięstwa)

Die Wilhelmstraße gehört, genau wie das Gebiet im Südwesten der Stadt, zu der Planungsphase, die im Rahmen der Fertigung des Bebauungsplans von 1876/77 erfolgte. Ihr vollständiger Verlauf von Südwesten nach Nordosten wurde von diesem Bebauungsplan vorgegeben und nahm zum Teil den schon früher vorhandenen Weg auf, der unmittelbar hinter der Stadtmauer begann (Plan 1). Sowohl der ältere Weg, als auch die heutige Wilhelmstraße stimmten hinsichtlich der geographischen Ausrichtung mit dem neu entworfenen Straßennetz südwestlich der Altstadt überein. Dabei war beim Entwurf der Straße nicht nur die Übereinstimmung mit dieser Anlage entscheidend. Die Wilhelmstraße kann als gestalterisches Gleichgewicht zu diesem Planungsteil verstanden werden. Der Entstehung der künftigen Gleiwitzer Hauptstraße lag vor allem die Schaffung einer direkten Verbindung von der Altstadt zum bereits bestehenden Bahnhof zugrunde. Bisher war es den Gleiwitzern nur möglich, den Bahnhof über die Bahnhofstraße und den Germaniaplatz zu erreichen. Die neue Achse hingegen begann auf dem alten Markt und verlief parallel zur Bahnhofstraße. Dadurch wurde das Bahnhofsgelände in die vorhandene Stadtstruktur vollständig integriert. Das städtebauliche Ziel dieser Verbindung wurde verwirklicht, indem die Wilhelmstraße tatsächlich eine Verlängerung der ehemaligen Schützenstraße darstellte, die von der südwestlichen Ecke des Marktplatzes ausging (Plan 1).²²² Lediglich die Ausrichtung des Bahnhofempfangsgebäudes, welches mit der Neuplanung nicht übereinstimmte, blieb unverändert (Plan 5). Von einer früheren, vor der Umsetzung des Bebauungsplanes von 1876/77 stattgefundenen Errichtung der Bahnanlage zeugt die deutliche Verschiebung der Sichtachse der Gleiwitzer Hauptstraße. Im Rahmen der Planung wurde das nordöstlich der Wilhelmstraße gelegene Empfangsgebäude später bei der Neuanlage eines Platzes in den städtebaulichen Kontext auf gelungene Weise einbezogen.

Die Wilhelmstraße übernahm bald die Rolle der städtischen Hauptstraße mit repräsentativen Wohn- und Warenhäusern. Die im Bebauungsplan von 1876/77 vorgegebene Straßenbreite von 20 m trug wesentlich dazu bei, daß die Straße an großstädtischem Charakter gewann. Andererseits wurde sie als bedeutendste Handelsstraße zu einem Gegenpol für das Gebiet südwestlich der Altstadt, das zunehmend als reine Wohngegend betrachtet wurde. Bei der Analyse der Rolle der Wilhelmstraße für Gleiwitz dürfen keinesfalls die landschaftlichen Aspekte außer Acht gelassen werden. Auf ihrer Gesamtlänge von etwa einem Kilometer überquert die

²²¹ Neues Adress- und Geschäfts-Handbuch, Gleiwitz 1905, S. 46.

²²² Die Schützenstraße existierte wohl als Landweg bereits früh und ist auf der Karte von 1812 zu sehen. Allerdings wurde sie infolge der Verwirklichung der Planung von 1876/77 durch die Wilhelmstraße ersetzt. Daher gibt es keinen entsprechenden polnischen Eigennamen.

Wilhelmstraße beide Klodnitzarme sowie den Klodnitzer Kanal. Das leicht in Richtung Bahnhof abfallende Terrain und die senkrecht verlaufenden Wasserläufe sowie die gleichzeitig senkrecht angelegten Straßen erweisen sich als besonders geeignet für die Betonung von Sichtachsen. Das Vorhandensein des Wasserlaufes und die bestehende Verbindung mit den bereits bebauten Gebieten waren nicht nur für die weitere Entwicklung der Wilhelmstraße entscheidend, sondern setzten auch städtebauliche und landschaftliche Maßstäbe im Gleiwitzer Raum.

An der Klodnitz, an der Wilden Klodnitz (auch Wiener Bach genannt) sowie am Klodnitzer Kanal wurden drei Brücken angelegt. Sie ersetzten zum Teil Vorgängerbauten, die kontinuierlich umgebaut und umgestaltet wurden. Die Anlage und Gestaltung der Brücken war als Hommage an europäische Großstädte gedacht und sollte der Gleiwitzer Hauptstraße einen weltstädtischen Charakter verleihen. Insbesondere der seit 1886 im Amt des Stadtbaumeisters tätige Carl Verwiebe gilt als derjenige, der sich für die Gestaltung der Wilhelmstraße in Anlehnung an die Vorbilder europäischer Metropolen einsetzte. Im Allgemeinen ist anzumerken, daß die Klodnitz eine bedeutende Rolle in der Planung der Wilhelmstraße spielte. Einerseits wurde der Klodnitzer Kanal zu einem wichtigen Wasserweg, der vor allem als Transportweg genutzt wurde. Andererseits wurden die landschaftlichen Aspekte des Flusses als Rückgrat der Grüngestaltung erkannt und in die Bauplanung miteinbezogen. Die Umgebung des zwischen Wilhelmstraße und Bahnhofstraße gelegenen Hafens gewann dadurch als Grüngebiet mit Alleen und Promenadenwegen entlang des Kanals schnell an Bedeutung. Die ab den 1890er Jahren am Kanal entstandenen Wohnhäuser wurden mit ihren Fassaden zum Wasserweg ausgerichtet (Abb. 6.51). Die landschaftlich reizvolle Lage mit ihren ausweitenden Klodnitzarmen erwies sich aber gleichzeitig wegen der hohen Grundwasserlage als schwierig. Die schlechte Baugrundbeschaffenheit erforderte in Einzelfällen eine kostspielige Fundamentierung und verlangsamte damit ein städtebauliches Vorgehen. Diese problematische Lage trug wesentlich dazu bei, daß die Gebiete zwischen den Flußarmen für die Stadterweiterung in den 1870er Jahren nicht in Frage kamen. Erst die umfangreichen, in den 1890er Jahren begonnenen Regulierungs- und Kanalisationsarbeiten ermöglichten die Umgestaltung der sich nordwestlich an die Wilhelmstraße anschließenden Grünflächen in Wohngebiete.

Trotz der vorherrschenden Rolle, die der Wilhelmstraße hauptsächlich wegen ihrer Handelsfunktion später zugeordnet wurde, darf die Straße jedoch nicht als Einzeltrakt ohne städtebaulichen Zusammenhang analysiert werden. Die Wilhelmstraße muß als Teil der städtischen Raumplanung betrachtet werden, die dementsprechend die anliegenden Gebiete zwischen Altstadt und Bahnhofsgelände erschloß. Bevor die städtebauliche Planung von 1876/77 und insbesondere der 1890er Jahre an dieser Stelle einsetzte, war das nördlich der Altstadt gelegene Gelände keinesfalls unbewirtschaftet. Die hier nach dem Stadtmauerabriß angelegten Bürgergärten wurden noch bis in die 1880er Jahre weitgehend erhalten. Das begrünte Gebiet zwischen Altstadt und Klodnitzer Kanal diente zwar mit großflächigen Weiden zum Teil noch um 1880 landwirtschaftlichen Zwecken, doch wurde auch der Erholungscharakter von den Stadteinwohnern früh erkannt. Auf dem Stadtplan von 1890 ist der Promenadenweg, der parallel zur Hauptstraße verläuft, deutlich zu erkennen. Im Anschluß daran wurde im Nordwesten der Stadtpark angelegt, der heute noch erhalten ist (Park Chopina, Abb. 6.52). Sicherlich beeinflusste diese Grünanlage den erheblichen Wert der Baugrundstücke an der Gartenstraße. Angrenzend an den Stadtpark entstanden neben Mietshäusern auch Stadtvillen. Die

besonders privilegierte Lage der Gartenstraße zwischen Gleiwitzer Hauptstraße und Stadtpark sowie die neben den Mietshäusern mit Vorgärten freistehenden Wohnbauten wurden bereits erwähnt (Abb. 6.53).

Die unmittelbare Nachbarschaft zur Hauptstraße wurde in den 1890er Jahren auch von den Gleiwitzer Industriellen als Wohnlage bevorzugt. Das repräsentativste Beispiel einer Gleiwitzer Stadtvilla stellt die bereits 1885 entworfene Villa Caro dar, deren Lage an der Niederwallstraße Nr. 8, zwischen Altstadt und neuer Hauptstraße, als besonders vorteilhaft anzusehen ist.²²³ Der Eindruck einer Sonderstellung wird zusätzlich durch die eigene Parkanlage von erheblicher Größe verstärkt, die sich um das Wohnhaus zog und ursprünglich die gesamte Fläche zwischen Niederwallstraße, Wilhelmstraße und Ringstraße in Anspruch nahm. Dadurch wurde eine Mietshäuserbebauung entlang der Wilhelmstraße an dieser Stelle bis in die 1910er Jahre verhindert (Karte 8). Der bedeutende Gleiwitzer Unternehmer Oscar Caro, der auch verschiedene städtische Funktionen inne hatte, entschied sich für einen prachtvollen Villenbau. Für das Projekt wurden die Berliner Architekten Ihne und Stegmüller engagiert, die 1885 einen Entwurf vorlegten (Abb. 6.54). Der zweigeschossige Bau mit Hochparterre wird durch ein ungewöhnlich steiles Walmdach abgeschlossen, in welchem zwei Wohngeschosse untergebracht sind. Der Baukörper zeichnet sich durch eine besonders plastische Unterteilung aus, die durch Vorbauten von unterschiedlicher Höhe sowie zahlreiche architektonische Zierelemente erzielt wird. Besonders prachtvoll wird das zentral angelegte Treppenhaus gestaltet, um das sich Wohn- und Hilfsräume gruppieren. Der nahezu quadratische Grundriß der Villa von etwa 25 mal 25 m beherbergt im ersten Obergeschoß große Repräsentationsräume, Speisesaal, Zimmer für den Hausherrn und seine Frau sowie zahlreiche Räumlichkeiten für Hilfsfunktionen und für die Bediensteten. Der Entwurf wurde jedoch in der von den Berliner Architekten vorgelegten Form nicht verwirklicht.²²⁴ Lediglich die realisierte Grundrißanordnung ähnelt derjenigen im Entwurf. Es wurden einige wesentliche Elemente übernommen, wie die Prachttreppen und die Anordnung der Repräsentationsräume. Großer Wert wurde auf die Vollendung der Innenausstattung gelegt, zu der die aufwendige Holzverkleidung der Wände zählt. Der Außenbau wird jedoch verschiedenartig gestaltet. Das projektierte steile Dach mit Türmchen wird durch einen flachen Abschluß ersetzt, genauso wie die geplante prachtvolle Fassadengestaltung einer deutlich sparsameren weichen mußte (Abb. 6.55). Die Unterschiede in der Ausführung der oberen Stockwerke sowie der Fassaden weisen darauf hin, daß der überlieferte Entwurf erst zum späteren Zeitpunkt abgegeben wurde. Trotz der Feststellung einer deutlichen Zurückhaltung im Vergleich zum Entwurf, ist das erhaltene Gebäude zweifelsohne das bedeutendste Beispiel einer Gleiwitzer Industrienvilla. Gegenwärtig beherbergt die Villa Caro das Stadtmuseum.

Die Villa Caro mit ihrer Parkanlage ist allerdings als Ausnahmefall im Gleiwitzer Stadtgefüge zu betrachten. Dieses „verschwenderische“ Umgehen mit den zentral in der Stadt gelegenen Grundstücken wurde schon bald in Gleiwitz unvorstellbar. Kurz nach 1900 wurde der Park zugunsten von neuen Parzellen an der Wilhelmstraße sowie an der Markgrafenstraße wesentlich verkleinert (Abb. 6.56).²²⁵ Bereits einige Jahre zuvor waren die großzügigen Grünflächen der Planung der 1890er Jahre zum

²²³ Die Villa Caro ist gegenwärtig nicht mehr an der Wilhelmstraße angelegt, was an der späteren Verkleinerung ihrer enormen Parkanlage liegt. Aufgrund ihrer ursprünglichen Lage wird sie dennoch in die Besprechung der Gleiwitzer Hauptstraße miteinbezogen.

²²⁴ Das Aufgeben des Entwurfs Ihne & Stegmüller ist wahrscheinlich mit finanziellen Gründen zu erklären.

²²⁵ Reclaw, Damian: Gliwice w starej fotografii, Gliwice 1998, S. 37.

Opfer gefallen. Während der Bebauungsplan von 1876/77 die Wilhelmstraße lediglich mit einem senkrecht verlaufenden Weg (Gartenstraße) darstellt, wird beim Betrachten des Stadtplanes von 1895 deutlich, daß die Verbindung zu den übrigen Stadtgebieten sowie die Erschließung von potentiellen Wohnflächen durch weitere senkrecht angelegte Straßen gewährleistet wird (Plan 1, Karte 8). Die Wilhelmstraße wirkt nicht nur als Verbindungsweg zwischen Altstadt und Bahnhof, sondern sie wird von einem Netz von neuen Straßen begleitet. Dadurch sollten einerseits die bereits bebauten Gebiete im Südosten, wie die Bahnhofstraße und der Industriebezirk, andererseits die noch zu bebauenden Bereiche nordwestlich der Wilhelmstraße erschlossen werden. Diese Rolle sollte hauptsächlich die Ringstraße, später in Markgrafenstraße (ul. Konstytucji) unbenannt, übernehmen, die sich im Nordwesten in eine neu entworfene Platzanlage verbreiterte. Vor allem sollte sie, ihrem ersten Namen gemäß, eine verbindende Rolle im städtischen Verkehr übernehmen, indem sie die neu geplanten Bereiche nordöstlich der Altstadt mit dem südwestlichen Gebiet des Bebauungsplanes von 1876/77 verband. Für die Entwicklung der Wilhelmstraße war dieser städtebauliche Kontext insofern von großer Bedeutung, als die Kreuzungen mit den senkrecht angelegten Wegen neue Sichtachsen ermöglichten. Damit wurde nicht nur eine räumliche Erschließung der neuen Gebiete gewährleistet, sondern das heutige Straßenerscheinungsbild festgelegt. Darüber hinaus konnten die Eckbauten als Verbindungsglied zwischen der bisher isolierten Hauptstraße und den benachbarten Gebieten verstanden werden. Ihre Gestaltung stellte eine besondere Herausforderung für die Architekten dar. Tatsächlich wurden die vielfältigen Bauausführungen der Eckbauten neben den Klodnitz-Brücken bald zum besonderen Kennzeichen der Wilhelmstraße.

Angesichts der rasanten Stadtentwicklung in den 1890er Jahren wurde eine effiziente Grundstücksausnutzung gefordert. Die Fluchtlinienpläne für die Wilhelmstraße wurden zu Anfang der 1890er Jahre ausgearbeitet, wobei sie sich zunächst auf die südöstliche Straßenseite bezogen. Die gegenüberliegenden Parzellen wurden erst später bebaut.²²⁶

In den 1890er Jahren entstand die überwiegend geschlossene Bebauung entlang der Wilhelmstraße. Letzte Baulücken waren nur noch an der nordwestlichen Straßenseite vorhanden. Die fortschreitenden Kanalisationsarbeiten ermöglichten jedoch allmählich auch eine Bebauung dieser Straßenseite. Die Wilhelmstraße avancierte um 1900 mit ihren zahlreichen Läden und Cafés sowie mit der 1902 angelegten Straßenbahnlinie zur Gleiwitzer Haupthandelsstraße und besaß bereits zu diesem Zeitpunkt als einzige in der Stadt einen boulevardartigen Charakter. Diese „Vorzeigerolle“ wurde der Wilhelmstraße vor allem durch die strenge Bauordnung ermöglicht. Allein die Straßenbreite gestattete den Bau von vier- bis fünfgeschossigen Mietshäusern. Die exponierte Lage, insbesondere an den Eckposten, erlaubte den Bauherren und Baumeistern die Anwendung einer Vielzahl von architektonischen Formen. Die Etablierung der Wilhelmstraße zur Hauptstraße von Gleiwitz führte aber gleichzeitig auch zu einer Verdichtung der Bebauung, vor allem in den Hinterhöfen. Die im Laufe der letzten 20 Jahre des 19. Jahrhunderts wachsenden Grundstückswerte beeinflussten auch die Entwicklung der Bebauungstypen.

Die genaue Aufzeichnung der Reihenfolge, in der die einzelnen Bauten an der Wilhelmstraße errichtet wurden, ist mangels erhaltener Bauakten nicht möglich. Dies

²²⁶ Reclaw, Damian: Gliwice w starej fotografii, Gliwice 1998, S. 35.

kann daher lediglich anhand der überlieferten Stadtpläne und ikonographischen Quellen ermittelt werden. In den 1880er Jahren standen bereits einige Vorgängerbauten der heutigen Mietshäuser an der Schützenstraße (Karte 7). Nach der Bearbeitung der Fluchtlinienpläne für die Wilhelmstraße, wahrscheinlich am Ende der 1890er Jahre, wurden sie jedoch abgerissen. Allein der Vergleich der Stadtpläne von 1890 und 1895 verdeutlicht das rasante Tempo, in dem die Wohnbauten entlang der Wilhelmstraße innerhalb kürzester Zeit die Parzellen füllten (Karten 7 und 8). Eine beidseitige, dichte Bebauung ist um 1895 im mittleren Abschnitt der Wilhelmstraße sowie an der südöstlichen Seite, zwischen Ringstraße und Niederwallstraße, zu sehen.

Eine Analyse der an der Wilhelmstraße vertretenen Bautypen ermöglicht im Allgemeinen die Zuordnung zu den jeweiligen Bauphasen. Grundsätzlich ist festzustellen, daß die dreigeschossigen Bauten mit ihrem sparsamen Fassadenschmuck der ersten Bebauungsphase um 1890 entsprechen. Die Wohnhäuser Nr. 27 und Nr. 29 repräsentieren nach Grundrißform und Dachhöhe die zu Beginn der 1890er Jahre vorherrschende Bauweise (Abb. 6.57). Insbesondere das fünfachsige Wohnhaus Nr. 27 mit Mezzaningeschoß sowie Laden im Erdgeschoß und einem seitlichen Eingang ähnelt den bereits beschriebenen, frühen Bauten an der Klosterstraße (Abb. 6.15). Die Grundrißanordnung erinnert an die älteren Gleiwitzer Wohnbauten, die als Vordergebäude mit später angebauten Hinterhäusern gestaltet wurden. Die exponierte Ecklage an der Klodnitz wurde dagegen zunächst durch ein dreigeschossiges Gebäude in Anspruch genommen (Abb. 6.58). Die Fassadenausführung dieses Baues mußte dabei im Vergleich zu den kurz danach gebauten Nachbarhäusern bescheiden wirken. Auch die Eckachse war bei diesem Vorgängerbau Nr. 23 nicht in der Weise betont, die an der Wilhelmstraße einige Jahre später als Standard galt. Allerdings verbarg die eher schlichte Fassadengestaltung einen Bau, der die großzügige Parzelle vollständig ausnutzte. Der „C“-förmige Grundriß umfaßte neben Wohnungen auch eine Werkstätte. Daraus wird ersichtlich, daß bereits in der ersten Bauphase die Lage an der Wilhelmstraße von Kaufleuten und Handwerkern bevorzugt wurde. Eine erhebliche Grundstücksfläche des Hofes an der Wilhelmstraße Nr. 23 wurde von einer Tischlerei beansprucht (Karte 9). In den folgenden Jahren stieg die Grundstücksausnutzung jedoch kontinuierlich, so daß die ersten Wohnhäuser kurz nach 1900 allmählich durch prachtvollere Bauten ersetzt wurden. Dennoch entstammten die meisten Hausbesitzer weiterhin der kaufmännischen Schicht. Somit ist bereits um 1890 die Festlegung des Charakters der Wilhelmstraße als Handelshauptstraße, auch hinsichtlich der Sozialstruktur, festzustellen.

Einen anderen, etwas späteren, Bautypus repräsentieren die Häuser an der Kreuzung von Wilhelmstraße und Gartenstraße, die gleichwohl an den Anfang der 1890er Jahre zu datieren sind. An dieser Stelle entstanden die Eckbauten, bei denen die Eckachse durch besondere Akzentuierung zur Geltung kam. Ein Beispiel dafür ist das Wohnhaus Nr. 44, wo vor allem die Ausarbeitung des zweigeschossigen Erkers mit einem entsprechend betonten Abschluß im Dachbereich auffallend ist (Abb. 6.59). Ähnliche architektonische Lösungen wurden bei den einheitlich gestalteten Eckbauten an der Moltkestraße angewendet. Das Gebäude Wilhelmstraße Nr. 44 zeichnet sich in erster Linie durch eine weitgehend prachtvolle Fassadengestaltung im Vergleich zu zeitgleichen Beispielen aus. Darüber hinaus lassen sich Unterschiede bereits beim Grundriß feststellen, dessen Anordnung vor allem im Erdgeschoß durch eine Ladenfunktion beherrscht wird. Die Wohnungen in

den oberen Stockwerken des dreigeschossigen Baues sind durch zwei seitlich gelegene Treppenhäuser erreichbar. Die Fassadengestaltung des Gebäudes Nr. 44 steht mit ihrer Verdichtung von Details beispielhaft für den Bautypus, der in Gleiwitz beinahe ausschließlich an der Wilhelmstraße zu finden ist. Es handelt sich dabei vorwiegend um die Verwendung von neubarocken und rokokoähnlichen Formen, deren Ausführung von hoher Qualität ist. Bemerkenswert ist insbesondere die Dachform, die als hohe Mansarde mit einer bevorzugten Eckbetonung in Form einer turmartigen Bekrönung gestaltet ist.

Die nächste Bauphase, die sich durch eine prachtvollere Bebauung auszeichnet, ist mangels zuverlässiger Quellen zeitlich nicht genau zu fassen. Bemerkenswert sind einige Änderungen der Bautypen. Als erstes gewannen sowohl die Wohnbauten, als auch die anderen Gebäude nach 1895 an Höhe. Seitdem wurden ausschließlich viergeschossige Häuser mit ausgebautem Dachgeschoß, bzw. Gebäude mit fünf vollen Stockwerken errichtet. Diese Änderung hatte zweierlei Gründe. Neben der Schaffung von zusätzlicher Wohnfläche wurden auch die Läden in den Erdgeschossen ausgebaut und das erste Obergeschoß als Handelsfläche hinzugenommen. Für diese „Warenhäuser“ wurden wiederum die Ecklagen bevorzugt, die eine ausreichende Verglasung und damit eine notwendige Beleuchtung garantierten (Abb. 6.60). Am Ende der 1890er Jahre wurden exponierte Ecklagen gleichzeitig für öffentliche Gebäude wie Hotels und Banken genutzt (Abb. 6.61). Die Dachaufbauten, die über den Gebäudeecken errichtet wurden, beeinflussten mit ihrer individuellen Ausführung zunehmend das Erscheinungsbild der Wilhelmstraße. Die verschiedenartig gestalteten Hauben und Türmchen sind noch heute ein Wahrzeichen der Gleiwitzer Hauptstraße.

Auch die Kreuzung mit der in den 1890er Jahren entworfenen Ringstraße wurde durch eine repräsentative Wohnbebauung begleitet. Die beiden Eckgebäude Nr. 22 und Nr. 24 verdeutlichen das Streben nach qualitativvoller Wohnarchitektur. Insbesondere das fünfgeschossige Mietshaus Nr. 24 (Abb. 6.62) stellt eine Weiterentwicklung des bisher besprochenen Bautypus des Eckhauses dar, das sich durch einen vorstehenden zweigeschossigen Erker auszeichnet. Bei der Verwendung eines beinahe gleichen Grundrisses wie bei dem besprochenen Haus an der Wilhelmstraße Nr. 44, wurde der Außenbau jedoch anders gestaltet. Der Erker des Wohnhauses Wilhelmstraße Nr. 24 ist viergeschossig und seine Ausführung entspricht der übrigen Fassadengliederung. Ähnlich ist aber das Prinzip der Eckachsen-Betonung bei gleichzeitig großflächig gehaltenen und dadurch zurücktretenden Fassaden. Die gewählte Formensprache erinnert auch hier mit den durchbrochenen Fenstergiebeln an barocke Vorbilder. Die Zusammenstellung von Ornamenten unterschiedlicher Herkunft ergibt jedoch eine neue Komposition, wie dies oft in den historistischen Fassaden zu sehen ist.

Trotz der dominanten Rolle der Eckbauten werden um die gleiche Zeit auch die Wohnhäuser in der Straßenzeile anspruchsvoll gestaltet. Das viergeschossige, mit Mezzaningeschoß unter einem flachen Pultdach versehene Doppelmietshaus Nr. 18-20 repräsentiert das bewährte Grundrißmuster, das sich aus zwei beinahe gleichen, spiegelartig zueinander angeordneten Segmenten zusammensetzt (Abb. 6.63). Die Symmetrie des Grundrisses wird auch in der Aufrißgestaltung wiederholt. Die insgesamt achtachsige Straßenfront besitzt zwei streng symmetrisch angelegte doppelgeschossige Erker, die bisher in dieser relativ weit ausgestellten Form vor allem bei den Eckbauten zu finden sind. Die Adaption dieser Lösung für eine

geschlossene Bauweise hebt die so gestalteten Gebäude von den üblichen Bautypen hervor. Auch hier spielt die einheitliche Ausführung der Fassade eine wichtige Rolle. Die am Ende der 1890er Jahre vorherrschende Backsteinverkleidung wird fast ausnahmslos durch das Verwenden von verputzten Details belebt. Im Doppelwohnhaus Nr. 18-20 handelt es sich um klare Formen von dreieckigen und geraden Fenstervergiebelungen der beiden ersten oberen Stockwerke und farbig hervorgehobene Fensterumrahmungen im dritten Obergeschoß. Auch in diesem Fall wirkt die Fassadenfläche im Vergleich zu den beiden Erkerbauten zurückhaltend.

Die Gleiwitzer Hauptstraße entwickelte sich auch nach 1900 dynamisch. Zahlreiche Mietshäuser wurden kurz nach der Fertigstellung noch einmal umgebaut und aufgestockt. Nach 1900 entstanden an der Wilhelmstraße jedoch neue Warenhäuser, weitere Bankgebäude und das Stadttheater an der Wilden Klodnitz, nachdem diese infolge von Wasserregulierungsmaßnahmen zugeschüttet worden war. Zu den nicht nur in Gleiwitz und Oberschlesien bekannten Warenhäusern gehört das 1922 nach einem Entwurf des Architekten Erich Mendelsohn errichtete Seidenhaus Weichmann (Abb. 6.64). Die Wilhelmstraße behielt durchgehend ihren repräsentativen Charakter und bildet bis heute die Haupthandelsachse von Gleiwitz.

6.3 Die Altstadt im 19. Jahrhundert

Gleiwitz gehört zu den schlesischen Städten, die zu einem großen Teil ihre noch im Mittelalter geprägten, städtebaulichen Strukturen beibehalten haben. Sowohl im Grundriß als auch im Aufriß ist die ursprüngliche Planung der Gründungszeit ablesbar. Dies manifestiert sich in der Erhaltung des Straßennetzes innerhalb der ehemaligen Stadtbefestigung. Gleichzeitig ist die ursprüngliche Aufteilung in einzelne Wohnblöcke ablesbar. Obwohl die mittelalterliche Hinterlassenschaft in der gegenwärtigen Bausubstanz nicht als vorherrschend beschrieben werden kann, sind die Baurelikte aus dem 13. bis 15. Jahrhundert hauptsächlich in den Kellerräumen nachweisbar.²²⁷ Es existieren außerdem Reste der Stadtmauer. Für das gesamte Erscheinungsbild des Altstadtbereichs spielt in erster Linie das Einhalten der niedrigeren Bebauungshöhe und –dichte eine besondere Rolle. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, daß die ursprünglichen Sichtbezüge erhalten blieben. Vorherrschend im Zentrum der Altstadt sind weiterhin die beiden städtischen Bauten, die Kirche Allerheiligen und das Rathaus. Trotz mehrfacher Umbauten und Änderungen sind sie die dominanten Elemente im Altstadtbereich. Dennoch ist das Gesamtensemble der Gleiwitzer Altstadt vor allem durch die städtebaulichen Maßnahmen sowie die Architektur des 19. Jahrhunderts geprägt.

Aufgrund zahlreicher Bauschichten erweisen sich die Baualterskartierung sowie die Bebauungsanalyse im Altstadtbereich als äußerst komplexe Aufgabe. Zusätzliche Schwierigkeiten bereiten die nach 1945 durchgeführten Maßnahmen des Wiederaufbaus, die zum Großteil in diesem Gebiet erfolgten. Deshalb kann im Rahmen der Arbeit nur die Bausubstanz des ausgehenden 19. Jahrhunderts beurteilt werden, die anstelle von Vorgängerbauten entstand, und nicht die kontinuierlich veränderten Gebäude älteren Ursprungs, die im Laufe der Epoche des Historismus umgebaut wurden. Aus dem Gleiwitzer Katasterplan der 1920er Jahre wird deutlich, daß bei der Neuvermessung um 1876/77 sowie bei späteren Neubearbeitungen der Fluchtlinienpläne für diesen Bereich das alte Parzellenmuster übernommen wurde

²²⁷ Die Bauforschung hinsichtlich der Bewertung der Bausubstanz mittelalterlicher Herkunft wurde in Verbindung mit den archäologischen Untersuchungen der Gleiwitzer Stadtmauer von Franciszek Maurer und Jacek Radziewicz-Winnicki betrieben. Rocznik Muzeum w Gliwicach, Band V, Gliwice 1989.

(Karte 13). Dies läßt darauf schließen, daß ein Großteil der älteren Bauefuge in den 1870er Jahren noch vorhanden war. Dies bestätigt gleichfalls die These des kontinuierlichen Austausches der Bausubstanz während des gesamten 19. Jahrhunderts sowie die Beibehaltung der Besitzerstruktur. Darüber hinaus ist die Grenze zwischen mittelalterlicher Stadt und dem ehemals zur Befestigungsanlage gehörigen äußeren Gürtel auf dem Plan zu ersehen. Die an der Oberwall- und Niederwallstraße gelegenen Grundstücke sind deutlich größer als die innerhalb des alten Stadtkerns gelegenen Parzellen. Die Ausmaße der äußeren Grundstücke sind auf die Bürgergärten zurückzuführen, die erst später als Baugrundstücke eingetragen wurden.

Bei der Umgestaltung der Altbauten sowie bei der Errichtung der neuen Wohnhäuser innerhalb des Altstadtbereichs wurden die gleichen Prinzipien beachtet, die bei der Bebauung der neu geplanten Gebiete berücksichtigt wurden. Obwohl die Zuordnung der Bebauung in der Altstadt aus den oben genannten Gründen erschwert wird, läßt sich eine ähnliche Entwicklung von Bautypen sowie die Wahl von bevorzugten Lösungen feststellen. Damit sind auch hier Bauten zu erkennen, die als kleine Mietshäuser mit flachem Dach über dem Mezzaningeschoß außerhalb der Altstadt besprochen wurden. Auch in der Altstadt ersetzten große Mietshäuser die älteren Gebäude. Die Neubauten wurden allerdings dem vorgefundenen Bauefuge und der Straßenbreite angepaßt.

Der Mittelpunkt der Altstadt war schon immer der Markt (Abb. 6.65). Die Fassaden der Wohnhäuser, die sich um den Platz gruppierten, unterlagen am häufigsten Umbaumaßnahmen. Unverändert blieb fast durchgängig die Handelsfunktion in den Erdgeschossen. Die Mehrzahl der dreigeschossigen, mit flachem Pultdach bedeckten Markthäuser zeichnete sich durch eine schmale Frontfassade und einen länglichen Grundriß aus (Abb. 6.66). Die Repräsentationsfunktion wurde allein auf die schmale, meist vierachsige Fassade konzentriert, die sich vor allem durch verkröpfte Zwischengesimse, plastisch ausgearbeitete Fensterrahmen sowie eine farbige Fassung auszeichneten. Vorherrschend war die Verwendung eines Mezzaningeschosses, das oft als Element des Dachgesimses betrachtet wurde. Vor diesem Hintergrund präsentiert sich besonders eindrucksvoll die erhaltene, auffällig gestaltete Hausfassade Nr. 13 (Abb. 6.67). Die viergeschossige, dreiachsige Fassade dieses Wohnhauses stellt weitgehend den Originalzustand dar und ist für das ausgehende 19. und beginnende 20. Jahrhundert in seiner Zusammenstellung von verputzten Flächen und Backstein-Zierelementen charakteristisch. Zusätzlich wird die mittlere Fassadenachse der beiden oberen Geschosse durch die im Baukörper vertieften Loggien betont. Darüber erhebt sich abschließend im Dachbereich ein Giebel. Aber nicht nur an den Wohnbauten am Markt fand eine zunehmende Verwendung von dekorativen Details statt. Ähnlich repräsentativ wurden auch die Bauten in den Nebenstraßen gestaltet. Das dreigeschossige Wohnhaus Pfarrstraße Nr. 4 (ul. Plebańska) erhielt einen zweigeschossigen Erker, der die mittlere der insgesamt drei Fensterachsen des kleinen Wohnhauses auszeichnet (Abb. 6.68). Auch diese Fassade ist mit einer flächigen Backsteingestaltung und hervorgehobenen verputzten Details geschmückt. In diesem Fall wird auch die ursprüngliche Fassung des rustizierten Erdgeschosses überliefert, die für eine solche Fassadengestaltung typisch ist.

Ab den 1880er Jahren wurden neben den kleineren Wohnbauten im Altstadtbereich auch zunehmend größere Mietshäuser errichtet. Gemeinsam war den neu

entstehenden Häusern die Wahl der Ecklage, die sich als optimal für einen länglich entworfenen Grundriß, günstigenfalls mit rückseitigen Bauten, anbot. Häufig wurden die vorgefundenen Parzellen von einem Bauherrn erworben und einheitlich bebaut. Auf diese Weise wurden einige Wohnblöcke in der Altstadt ergänzt und abgeschlossen, so wie bei den 1899 errichteten Gebäuden Ratiborerstraße Nr. 1a (ul. Raciborska) und Mittelstraße Nr. 10 (ul. Średnia) (Abb. 6.69, 6.70). Die beiden Bauten unterscheiden sich zwar hinsichtlich der einzelnen Zierelemente an den jeweiligen Straßenfronten, sind jedoch in der allgemeinen Fassadenaufteilung einheitlich gestaltet. Trotzdem sind auch Unterschiede in der Grundrißanordnung beider Bauten festzustellen. Während das Haus Mittelstraße Nr. 10 ausschließlich für Wohnzwecke genutzt wird, zeichnet sich der Bau an der Ratiborerstraße Nr. 1a durch eine Ladenfläche im Erdgeschoß aus. Das dreigeschossige Wohnhaus Ratiborerstraße Nr. 1a ist zusätzlich prachtvoller gestaltet als der Nachbarbau. Bemerkenswert ist die Betonung der Eckachse mit dem zweigeschossigen Erker, der sich über dem Ladeneingang erhebt und durch einen polygonalen Turmaufbau im Dachgeschoß abgeschlossen wird. Seitlich des Erkers werden symmetrisch jeweils zwei mittlere Achsen durch eine Vergiebelung im Dachbereich hervorgehoben. Die Wohnungen in den Obergeschossen sind durch das Treppenhaus in der äußeren Fensterachse der Ratiborerstraße erreichbar. Bei dem Wohnhaus in der Mittelstraße wurde gänzlich auf eine Akzentuierung der Ecklage zur Langestraße (ul. Kaczyńiec) verzichtet. Der Baukörper präsentiert sich verhältnismäßig bescheiden mit seiner langgestreckten neunachsigen Fassade zur Mittelstraße. Die beiden Wohnhäuser fügen sich trotz aller Unterschiede zu einem Ensemble zusammen, das insbesondere durch die einheitliche äußere Gestaltung unterstrichen wird. Vereinend wirkt vor allem die sockelhafte Funktion des Erdgeschosses beider Bauten sowie das gemeinsame Mansarddach. Bemerkenswert sind die unterschiedlichen Ausarbeitungen der Eckachse. Andererseits wird in diesem Fall das Streben nach einheitlicher Gestaltung der altstädtischen Wohnblöcke sichtbar. Die vorgefundenen Unterschiede in Höhe und Bauformen wurden auf diese Weise am Ende des 19. Jahrhunderts beglichen.

Noch deutlicher manifestiert sich das Bedürfnis nach einer solcher Gestaltung und einer höheren Grundstücksausnutzung bei einem ähnlichen Wohnhauspaar: Markt Nr. 7 und Karlstraße Nr. 1 (Abb. 6.71). Auch hier handelt es sich um ein Bauvorhaben, das zwei Parzellen in Anspruch nimmt. Den beiden schmalen, vierachsigen Fronten des dreigeschossigen Gebäudes entspricht die gemeinsame, langgestreckte Seitenfassade von 15 Achsen. Die Ecklage wird trotz der Ladenfunktion im Erdgeschoß an beiden Ecken weder am Markt, noch an der Karlstraße architektonisch hervorgehoben. Das Äußere wird vor allem durch horizontale Akzente in Form von Zwischengesimsen sowie einem flachen Dach über dem Mezzaningeschoß charakterisiert. Der Bau ist vollständig verputzt und die Erdgeschoßzone wird lediglich durch nachgeahmte Rustikasteine im Putz ausgearbeitet. Dies verstärkt zusätzlich den Effekt einer einheitlichen Außengestaltung.

Auf diese Weise wurden vor allem die Wohnblöcke in Marktnähe abgeschlossen, so daß die neuen Mietshäuser dem älteren, kleinteiligen Bauegefüge anpaßt wurden. Mit Sicherheit wurde ein Großteil an baufälliger Substanz von solchen Neubauten aus der Altstadt verdrängt, wobei die Baudichte erhalten blieb oder noch erhöht wurde. Dem Ziel einer Erhöhung von Baudichte und Bauqualität diente auch die Errichtung von höheren Wohnhäusern, die jedoch nicht in unmittelbarer Nähe des Marktes

erfolgte. Ein solches Beispiel stellt das viergeschossige Mietshaus mit erhöhtem Mansarddach an der Ratiborerstraße Nr. 12 dar (Abb. 6.72). Der Bau mit dem „C“-förmigen Grundriß wendet sich mit seiner Längsfassade von neun Fensterachsen zum Kirchplatz. Eventuell wirkte sich diese Nachbarschaft auf die gewählte Bauausführung aus. Das Wohnhaus erhielt eine Backsteinfassade mit bunter Klinkerverzierung und insgesamt eine neugotische Ausführung der Details im Giebel und Dachbereich.²²⁸ Dabei werden die Ecksituationen des Hauses durch Erker betont. Das Erdgeschoß wird fast vollständig als Ladenlokal genutzt. Das Wohnhaus Ratiborerstraße Nr. 12 verdeutlicht nochmals das städtebauliche Ziel, das auch im Altstadtbereich von den Stadtbaumeistern des 19. Jahrhunderts verfolgt wurde: die Verbesserung der Wohnlage durch eine Modernisierung der Bausubstanz bei gleichzeitiger Erhaltung der Parzelleneinteilung sowie der vorhandenen Besitz- und Nutzungsstrukturen mit zahlreichen Läden in den Erdgeschossen.

6.4 Die Arbeiterwohnungen

Die Beschreibung der Gleiwitzer Wohnarchitektur wäre ohne eine Schilderung der Wohnverhältnisse der in den Industrieeinrichtungen beschäftigten Arbeiter nicht vollständig. Es wurde bereits erwähnt, daß die Unterbringung der Hüttenarbeiter am Anfang des 19. Jahrhunderts in der unmittelbaren Nähe des Werkes erfolgte. Dies bedeutet also, daß die Wohngebiete nicht nur außerhalb des mittelalterlichen Stadtkerns entstanden, sondern auch außerhalb der von den Bebauungsplänen des 19. Jahrhunderts in Anspruch genommenen Gebiete. Der Industriebezirk mit der Eisenhütte und anderen Werken war zunächst administrativ von der Stadt getrennt und wurde erst später eingemeindet. Aufgrund dieser formalen Ausgrenzung der Industriegebiete gehörte auch die Unterbringung der Arbeiter anfangs nicht zu den Aufgaben der Stadtverwaltung, was ein Fehlen von Angaben in den Stadtakten diesbezüglich zu erklären scheint. Somit war die Errichtung von Arbeiterbauten in erster Linie Aufgabe der Hütten- und Fabrikbesitzer. Diese ersten Bauten sind nicht überliefert. Ihre Errichtung zeigt aber das frühe Bestreben der Gleiwitzer Eisenhütte sowie der Industriellen nach einer Anbindung der Arbeiter an das Werk.

Andererseits ist anzunehmen, daß die Neuankömmlinge, die in der Gleiwitzer Industrie Beschäftigung fanden, auch Unterkünfte in privaten Wohnhäusern suchten. Dies erfolgte zunächst vermutlich in den bestehenden städtischen Bauten, gleichzeitig kamen aber auch die benachbarten Dörfer als Ansiedlungsorte in Frage, weil eine Bewältigung von mehreren Kilometern täglich zu dieser Zeit durchaus üblich war. Schon bald entstanden jedoch die ersten Spekulationsbauten in unmittelbarer Nähe der Industrieeinrichtungen, die sich durch einfache architektonische Formen auszeichneten und über mehrere kleinere Wohneinheiten verfügten. Diese vereinzelt oder in Gruppen errichteten Mietshäuser prägten zunehmend die Umgebung der Industrieanlagen und wurden zum festen Bestandteil der Industrielandschaft Gleiwitz (Abb. 6.73).

Darüber hinaus belegen schriftliche Quellen ab den 1880er Jahren eindeutig die Tatsache, daß viele Wohnungen in den neu geplanten städtischen Gebieten von Arbeitern gemietet wurden.²²⁹ Die Verteilung der Bevölkerungsgruppen innerhalb eines Wohnhauses erfolgte dabei vor allem vertikal. Das bedeutet, daß das

²²⁸ Die in der Nähe der mittelalterlichen Kirchenbauten errichteten Mietshäuser wurden grundsätzlich gerne mit neugotischen Elementen verziert.

²²⁹ Adressbuch für die Stadt Gleiwitz..., Gleiwitz 1891, Neues Adreß- und Geschäfts-Handbuch von Gleiwitz..., Gleiwitz 1905.

Erdgeschoß und die zwei ersten Obergeschosse durch Beamte, Kaufleute und Angestellte bewohnt wurden, während die Kellerräume sowie die Dachgeschosse den ärmeren Bevölkerungsschichten, also in erster Linie den Arbeitern, überlassen blieben.²³⁰

Die Wohnungslage der Gleiwitzer Arbeiter wurde erst in den 1890er Jahren in großem Stil thematisiert, als die bedeutendsten Arbeitersiedlungen im Nordosten der Stadt errichtet wurden. Trotz nicht überlieferter früherer Ensembles, vermitteln diese jüngeren Anlagen jedoch dasselbe Bestreben wie am Anfang des 19. Jahrhunderts: Durch das Angebot von günstigen Firmenwohnungen erzielte der Arbeitgeber die Festigung des Arbeitsverhältnisses.

Die älteste erhaltene Gleiwitzer Arbeitersiedlung wurde 1892-1894 im Auftrag des Industriellen Oscar Huldshinsky an der Bergwerkstraße (ul. Chorzowska) errichtet. Es handelte sich dabei um 54 eingeschossige Doppelhäuser mit kleinen Gärten (Abb. 6.74). Die heute noch gut im Stadtplan ablesbare Anlage zeichnet sich durch eine einfache Erschließung der senkrecht zur Bergwerkstraße entworfenen, geradlinigen Zufahrtswege aus, an denen die Arbeiterhäuser stehen (Abb. 6.75). Die Ausführung der einzelnen Bauten ist dementsprechend einheitlich. Obwohl viele der Gebäude mittlerweile stark umgebaut worden sind, sind die wesentlichen Merkmale in Einzelfällen noch sichtbar. Das Wohnhaus an der Marthastraße Nr. 2 (ul. Lindego) zeigt sich als bescheidener eingeschossiger Backsteinbau mit flachem Satteldach und ist mit der Längsfassade zur Straße hin angelegt (Abb. 6.76). Die Eingänge zu den beiden Haushälften befinden sich an den Seiten. Die Rückfassade zeigt die im Grundriß rechteckigen Anbauten, in denen sich die Sanitäranlagen befinden. Bemerkenswert sind trotz der einfachen Bauweise die Backstein-Verzierungen, insbesondere im Bereich des Mezzaningeschosses. Für die 104 Familien, die in der Siedlung lebten, wurde nebenan, an der Bergwerkstraße, eine Kapelle errichtet, die jedoch nicht als integraler Teil der Siedlungsplanung zu betrachten ist.

Gleichzeitig wurden auch mehrgeschossige Wohnbauten für die Arbeiter errichtet. Als Bauherr tritt dabei häufig das Industrierwerk auf. Ein Beispiel dafür ist das 1894 entworfene Doppelwohngebäude für zwölf Arbeiterfamilien der Hauptwerkstatt der Königlichen Eisenbahndirektion, Außenstelle Gleiwitz. An der Zabrzer Straße Nr. 23 (ul. Zabrska) wird ein dreigeschossiges, unterkellertes und mit einem Satteldach versehenes Wohnhaus erbaut (Abb. 6.77).²³¹ Das mit einer achtachsigen Längsfassade zur Straße ausgerichtete Gebäude erhielt in jedem Vollgeschoß die gleiche Grundrißanordnung (Abb. 6.78). Um das im hinteren Trakt einer Haushälfte zentral angelegte Treppenhaus gruppieren sich jeweils zwei Wohnungen, wobei die eine über drei, die zweite über vier Räume verfügt. Bei Zimmergrößen von 9,60 bis 17,90 m² handelt es sich bei diesen Wohnungen um vergleichsweise großzügige Unterkünfte, die vermutlich besonders verdienten Arbeitern zustanden. Die äußere Gestaltung bleibt auch in diesem Fall sparsam. Die Backsteinfassaden werden lediglich durch flache Lisenen gegliedert und Zwischengesimse sind in Form von schräg gestellten Backsteinen angedeutet. Die Hoffassade wird durch das Hervorheben der mittleren Fensterachse mit dem Treppenhaus belebt. Bei der Betrachtung des Entwurfs und des letztlich verwirklichten Wohnhauses wird deutlich,

²³⁰ Es ist an dieser Stelle anzumerken, daß aufgrund der fehlenden Angaben nicht belegt werden kann, wie groß die von Arbeiterfamilien gemieteten Wohnräume waren und wieviele Personen bzw. Haushalte sich die jeweiligen Räumlichkeiten teilten. Daß es sich zum Teil um sehr ärmliche Wohnverhältnisse handelte, ähnlich wie in anderen Industriestädten in dieser Zeit, ist unbestritten.

²³¹ Die Bauakten des Stadtarchiv Gleiwitz, Hindenburgstraße 5955/141.

daß eine Änderung der Straßenfassade stattgefunden hat (Abb. 6.77., Abb. 6.78). Während im Entwurf die beiden mittleren Achsen der Gebäudehälften zusammengefaßt werden, sind in dem bestehenden Bau auf diese Weise die beiden äußeren Achsen betont. Obwohl die Änderungsgründe speziell an dieser Stelle unklar sind, ist es ein Hinweis, daß die Durchführung von derartigen Umwandlungen der Grundriß- sowie der Aufrißanordnung bei den einfachen Bauformen keineswegs schwierig war und wahrscheinlich häufig erfolgte.²³²

Ähnlich werden die Wohnbauten an der Kalidestraße (ul. Robotnicza) auf dem Eisenhüttengelände gestaltet, die als Coloniestraße bereits zu Anfang des 19. Jahrhunderts bebaut wurde (Kapitel 4.1). Hier standen die ersten Arbeiterhäuser, die kontinuierlich durch Neubauten ersetzt wurden. Die gegenwärtig entlang der Straße situierten Wohnhäuser stammen aus der Zeit um 1890 und nach 1900 (Abb. 6.79).

Im Jahre 1904 werden drei Achtfamilienhäuser für die Arbeiter der Königlichen Eisengießerei an der Kalidestraße Nr. 15a, 16 und 20 erbaut.²³³ Die zweigeschossigen Backsteinbauten mit ausgebauten Satteldächern werden auch hier als Doppelhäuser mit Gesamtmaßen von 23,65 mal 9,42 m entworfen. Die symmetrisch angelegten Grundrißhälften beherbergen jeweils zwei gleich große Wohnungen auf einem Geschos sowie ein Treppenhaus im hinteren Trakt (Abb. 6.80). Bei der achtsichtigen Straßenfassade werden wechselweise Backsteinelemente mit verputzten Flächen eingesetzt. Dabei werden die Fensterachsen häufig gepaart und vor allem durch eine aufwendige Gliederung der Fensterumrahmungen mit Feldern unter den Fenstern betont (Abb. 6.81). Die Hofansicht erhielt im Gegensatz zu den flachen Vorderfronten einen zusätzlichen Vorsprung in Form eines Treppenhausanbaus (Abb. 6.82). Dieses Gliederungselement ist keine Seltenheit in der „Arbeiterarchitektur“ dieser Zeit und bietet verschiedenste Variationsmöglichkeiten, die auch an der Kalidestraße ausgeschöpft werden.

In ihrer allgemeinen Ausrichtung präsentiert sich dagegen die Wohnanlage an der Stadtwaldstraße (ul. Bienka) im Nordosten der Stadt, nicht weit von der Huldshinsky-Siedlung entfernt, ganz anders (Abb. 6.83). Sie gehört zu den wichtigsten Bauvorhaben aus den Jahren 1903 bis 1904 und umfaßt die Fertigstellung von 17 Arbeiterwohnhäusern für Eisenbahnangestellte. Das Ensemble an der Stadtwaldstraße entstand auf der Grundlage des Vertrags zwischen Stadtgemeinde und Königlicher Eisenbahndirektion in Kattowitz (Katowice) und war für die Angestellten des Rangierbahnhofs sowie der neu eingerichteten städtischen Lokomotivwerkstatt bestimmt. Die Kosten beliefen sich auf 434740,77 Mark. Es ist besonders darauf zu verweisen, daß die Gesamtzahl von 100 Wohnungen von der Stadt erbaut werden und von der Bahnverwaltung für die folgenden 15 Jahre auf einer vereinbarten Mietbasis verpachtet werden sollten.²³⁴ Die freistehenden Wohnhäuser, von denen jedes sechs Wohnungen beherbergt, werden auf dem Gelände am Stadtwald hufeisenförmig um das bereits bestehende Schulgebäude angelegt (Abb. 6.84). Die im Bericht von 1906 enthaltene Beschreibung der Anlage entspricht weitgehend dem heutigen Zustand der Bauten:

²³² Die Änderungen der Straßenfassade wurden in Gleiwitz nicht nur bei den einfachen Arbeiterhäusern vorgenommen. Die Entwürfe für die größeren städtischen Mietshäuser wurden vermutlich auch des öfteren überarbeitet, wie zum Beispiel das beschriebene Wohnhaus Klosterstraße Nr. 11.

²³³ Die Bauakten des Stadtarchivs Gliwice, Kalidestraße 5955/172.

²³⁴ Verwaltungsbericht des Magistrats 1901-1906, Gleiwitz 1908, S. 120.

„Es sind 5 verschiedene Arten von Häusern zur Ausführung gelangt, die so nebeneinander gestellt sind, daß sie möglichste Abwechslung bieten. (...) Die Bauausführung ist gemäß dem Zwecke der Häuser einfach. Die äußeren Ansichten sind in gewöhnlichem Ziegelmauerwerk mit Putzflächen unter sparsamer Verwendung von Formsteinen ausgeführt; die Dächer, welche mit blaugrauen Biberschwänzen eingedeckt sind, haben Schwebegiebel mit verschiedenfarbig gestrichenen Holzwerken erhalten.“²³⁵

Die erwähnten Variationsmöglichkeiten bei der äußeren Gestaltung der Backsteinbauten kommen hier auch in den Grundrissen zur Geltung. Die fünf verschiedenen Typen von Wohnhäusern unterscheiden sich vor allem durch kleine Änderungen des Grundrisses voneinander. Diese wirken sich auch in den Bauformen aus (Abb. 6.85, Abb. 6.86). Den unterschiedlich gestalteten Risaliten werden entsprechend vielfältige Dachformen angepaßt. Durch die kontrastreiche Fassadenverkleidung mit Backsteinmustern auf verputztem Hintergrund und verschiedenartig geneigten Satteldächern wird eine erstaunliche Vielfalt bei vergleichsweise einfacher Bauweise erreicht.

Gemeinsam sind den Gleiwitzer Arbeitersiedlungen die im Hofbereich errichteten kleinen Bauten, die zur Kleintierhaltung gedacht waren. Sie sind sowohl bei den eingeschossigen Wohnhäusern der Huldshinsky-Siedlung, als auch bei den mehrgeschossigen Wohngebäuden an der Zabrzer Straße, Stadtwaldstraße und Kalidestraße vorhanden (Abb. 6.87).

Die Zeit um 1900 markierte in Gleiwitz erst den Beginn einer Bauphase, in der der Bau von Arbeitersiedlungen verstärkt thematisiert wurde. Insbesondere nach dem Ersten Weltkrieg wurden zahlreiche Bauinitiativen gegründet, die sich mit der Errichtung von Siedlungen in den neu eingemeindeten Gebieten befaßten. Gleichzeitig wurden die bisherigen Anlagen, beispielsweise in der Nähe des Eisenhüttengeländes, ab den 1910er Jahren ausgebaut.

6.5 Die Typologie des Gleiwitzer Mietshauses

Die Analyse der Gleiwitzer Wohnbebauung führte zur Feststellung von typischen Bauformen, die sich im Laufe des 19. Jahrhunderts in Gleiwitz herausgebildet hatten. Als die ältesten sind die eingeschossigen Wohnbauten zu betrachten, die als freistehende Häuser häufig den ländlichen Vorbildern sehr nah standen und sich durch die Einführung der Werkstatt bzw. der Handelsfunktion von der Dorfbebauung unterschieden. Die Entwicklung der Gleiwitzer Wohntypen war eng mit den städtebaulichen Prozessen verbunden, die die Stadt insbesondere innerhalb der letzten 30 Jahre des 19. Jahrhunderts veränderten. Unter den verschiedenen Bautypen sind u.a. freistehende Villen sowie Mehrfamilienhäuser aufzuzählen. In besonderem Maße vorherrschend war in dieser Zeit in Gleiwitz jedoch vor allem das Mietshaus. Die für diesen Bautypus charakteristische Vielfalt an Gestaltungsmöglichkeiten machte das Mietshaus für die verschiedenen Bevölkerungsgruppen unersetzlich. Die Mietwohnungen wurden sowohl den einfachsten Verhältnissen der Arbeiterschaft als auch den Bedürfnissen der reichen Industriellen gerecht. Bauausführung und Ausstattung variieren dabei von bescheidenden bis hin zu prachtvollen Formen. Auch heute nehmen die um 1900 erbauten Mietshäuser prozentual den größten Anteil an der Wohnbebauung innerhalb des im Rahmen dieser Arbeit untersuchten Stadtgebiets ein.

²³⁵ Verwaltungsbericht des Magistrats 1901-1906, Gleiwitz 1908, S. 121.

Eine Analyse der Grundrisse der Gleiwitzer Mietshäuser führte zu der Auflistung der am häufigsten auftretenden Formen. Die bereits mehrfach angeführten Prinzipien beeinflussten dabei den Aufbau des typischen Mietshauses. Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die Verbindung des Vordergebäudes mit dem Hinterbau das grundlegende Prinzip darstellt. Vorherrschend in der geschlossenen Straßenzugbebauung sind Zweispänner in der Fluchtlinie und anschließend ein bzw. zwei Einspänner als Flügelbauten im Hof. Dies ergibt einen „L“-förmigen Grundriß, der unabhängig von Lage und Stadtviertel in Gleiwitz am häufigsten eingesetzt wurde. Um den Aufbau des charakteristischen Grundrisses zu erklären sowie einen Eindruck von den in Gleiwitz häufiger auftretenden Bauformen und deren Kombinationen darzustellen, wurde eine vereinfachte Typologie anhand der im Rahmen dieser Arbeit besprochenen Wohnbauten aufgestellt (Abb.6.87). Die in dem Schema abgebildeten Grundrisse entsprechen der typischen Raumaufteilung des Gleiwitzer Mietshauses. Diesen Grundrissen werden die vereinfachten Aufrisse eines viergeschossigen Wohnbaus zugeordnet, die die wichtigsten Züge der Fassadengestaltung aufweisen. Mit Hilfe dieser Zusammenstellung können die wichtigsten Baumerkmale besprochen werden.

Die Verbindung des Vorderhauses mit dem Hofanbau wird in Gleiwitz fast ausschließlich durch das „Berliner Zimmer“ gewährleistet. Nur in Einzelfällen wird auf dieses zusätzliche Hoffenster verzichtet. Die Hinterbauten werden aufgrund einseitiger Beleuchtung zu einem Wohntrakt reduziert. Sie erreichen eine erhebliche Bautiefe, wenn die Grundstücksgröße dies erlaubt. Die Änderungen der Flügelbautentiefe beeinflussen die Lage des Treppenhauses, welches streng der Bauordnung unterliegt. Bei langgestreckten Grundrissen, insbesondere der Flügelbauten, wird das Treppenhaus in der Mitte des Baues verlegt, bzw. eine weitere Treppe eingerichtet (Abbildungen 6.7, 6.17, 6.38, 6.49).

Als wesentliches Merkmal aller mit einem Hinterbau versehenen Vorderhäuser ist die Durchfahrt zu betrachten. Diese bestimmt sowohl den Grund-, als auch den Aufriß der meisten Gebäude. Aufgrund von feuerwehrtechnischen Vorschriften, die in der Bauordnung verankert sind, wird die Durchfahrt im Vorderbau entweder in der Mitte oder an der Seite integriert. Die Hauseingänge und die Treppenhäuser sind vorwiegend von der Durchfahrt aus zu erreichen. Die Aufteilung des üblichen Grundrisses in den einzelnen Wohnungen erfolgt gemäß den Bedürfnissen des Bauherren in kleinere bzw. größere Einheiten. Dies wurde durch die um 1900 bereits weitgehend entwickelte Typisierung der Bauweise vereinfacht. Neben den üblichen Etagenwohnungen werden am Ende des 19. Jahrhunderts auch Keller- sowie Dachgeschoßwohnungen ausgebaut. Der überwiegende Teil der Mietwohnungen befindet sich jedoch in den oberen Stockwerken des Gebäudes. Bei den für Gleiwitz typischen Grundrißanordnungen nehmen zumeist zwei Wohnungen die Fläche des ersten Geschosses ein. Es handelt sich dabei um Wohnungen mit vier und mehr Räumen. Die großen Wohnzimmer werden dabei im vorderen, die Schlafzimmer ausschließlich im hinteren Trakt des Vorderbaus eingerichtet. Die beiden Trakte im Vorderhaus beherbergen damit die teuersten Wohnungen. Die dazu gehörigen Bedienstetenzimmer befinden sich oft am Ende des Traktes im Hinterbau und sind von einem getrennten Treppenhaus aus zu erreichen. Die Küchen sowie die sanitären Einrichtungen werden meistens in unmittelbarer Nähe zu den Treppen platziert. Obwohl sie deutlich in den Hintergrund des Wohnhausprogramms rücken, sind sie in vielen Gleiwitzer Wohnungen bereits vor 1900 vorhanden. In den zweiten

und dritten Obergeschossen wird die gleiche Fläche in kleinere Wohnungen aufgeteilt. Anstelle von zwei großen Wohnungen beherbergt jedes weitere Stockwerk mindestens vier Wohneinheiten.

Die besprochene Grundrißanordnung des Gleiwitzer Mietshauses erlaubt eine relativ große Anzahl an Variationen, die durch eine Addition weiterer Bauabschnitte entsteht. Eine Vielzahl an Kombinationen wird beispielsweise durch die spiegelartige Wiederholung der gleichen Grundrisse entlang einer der Brandwände erreicht, was im Schema deutlich wird (Abb. 6.87). Die Mehrheit der Gleiwitzer Mietshäuser wird auf einem „L“-förmigen Grundriß gebaut. Die einzelnen „L“-förmigen Bauten werden entlang der Straße aneinander gereiht, wobei am häufigsten die längere Brandwand als Symmetrieachse betrachtet wird. Allerdings wird die in der Bauordnung vorgesehene hohe Grundstücksausnutzung durch diese Art der räumlichen Gestaltung nicht garantiert. Eine effiziente Bauweise zeichnet sich durch eine geschlossene, mehrgeschossige Bebauung aus, die von vier Seiten einen Hof einschließt. Bemerkenswert ist, daß solche dicht bebauten Grundstücke in Gleiwitz nur an der Wilhelmstraße und im Altstadtbereich auftreten (Abb. 6.88., Plan 5). Eine erhöhte Baudichte beherrscht also nicht das gesamte Erscheinungsbild der Stadt, was in Gleiwitz auch nicht in solchen Ausmaßen wie in anderen Großstädten erforderlich war. Das Bild der Stadt dominieren viergeschossige Vorderhäuser mit gleich hohen, bzw. um ein Stockwerk niedrigeren Hofflügelbauten. Vorherrschend sind ebenfalls ausgebaute Dächer, die den Charakter der Gleiwitzer Straßen bestimmen. Hochparterre ist dabei in Gleiwitz relativ selten.

Die Baukonstruktion der Gleiwitzer Mietshäuser stützt sich im Wesentlichen auf ähnliche Prinzipien, wie bei anderen zeitgenössischen Bauten. Das Grundmaterial bleibt der Backstein, der vor Ort hergestellt wird. Auf dem Stadtplan von 1895 sind mehrere Ziegeleien um die Stadt verteilt (Karte 8). Die Bauausführung wird detailliert in der Bauordnung vorbestimmt (Kapitel 6.1). Die Stärke der Wände ist davon abhängig, ob die Wand eine tragende Rolle übernimmt und leitet sich von den Maßen des üblichen Ziegelsteins (25 mal 12 mal 6,5 cm) ab. Die Decken werden grundsätzlich mit Hilfe von Holzbalken konstruiert. Gußeisenelemente kommen jedoch sowohl als Stützen als auch als Träger zum Einsatz. Vorwiegend Kellerräume werden durch flache Kappengewölbe, die sogenannte „preußische Kappe“, gedeckt. Die Dächer werden dagegen ausschließlich aus Holzelementen hergestellt. Ihre Formen variieren in Gleiwitz von Pultdächern über Satteldächer bis hin zu Mansarddächern. Am häufigsten wird bei den „L“-förmigen Grundrissen eine Kombination aus Satteldach im Vorderbau und Pultdach in den Hofbauten angewendet. Die Gleiwitzer Treppenhäuser werden meistens in Mischtechnik ausgeführt, wobei die tragende Konstruktion aus Eisenguß besteht, der im Bereich der Stufen und Podeste mit einem Holzbelag versehen ist. Dies ist durch die Feuerschutzvorschriften zu begründen. Die Vielfalt von Verzierungen, die in den Treppenkonstruktionen zum Vorschein kommt, ist in Gleiwitz bemerkenswert. Eine Erklärung dafür bietet die Tatsache, daß die meisten Muster in der Gleiwitzer Eisenhütte entworfen und verwirklicht wurden (Abb. 6.89). Darüber hinaus sind erhebliche Unterschiede in der Ausführung der Innenräume zu verzeichnen. Parkett wird in Gleiwitz verhältnismäßig oft als Fußbodenbelag verwendet. Ebenso verhält es sich mit der doppelten Fensterverglasung, die um 1900 zum Standard wurde. Die Verzierung der Decken mit Stuckornamenten ist in vielen Wohnungen noch heute gut erhalten. Eine Beschreibung der ursprünglichen Innenausstattung ist im Einzelnen

jedoch sehr schwierig, einerseits durch mehrfach erfolgte Umbauten, andererseits durch eine erschwerte Zugänglichkeit zu privaten Räumen (Abb. 6.90).

Die additive Methode, die bei der Anordnung der Grundrisse verwendet wurde, kommt auch bei der Gestaltung der Straßenfassaden zum Einsatz. Während die Hofseiten grundsätzlich nicht verziert werden (Abbildungen 6.9, 6.43, 6.88), spiegelt die Straßenfassade sowohl vertikal als auch horizontal die innere Anordnung des Gebäudes wieder. Die vorgelagerten Risalite und Erker gehören dabei zu den häufigsten großflächig verwendeten Zierelementen der Gleiwitzer Mietshäuser. Auch diese können beinahe beliebig auf dem Gerüst der vorgegebenen Bauachsen angebracht werden. Dies wird in der schematisch aufgebauten Typologie anschaulich (Abb.6.87). Die Gleiwitzer Mietshäuser zeichnen sich in erster Linie durch eine besonders ausgeprägte Symmetrie ihrer Aufrisse aus, die nur durch kleine Unstimmigkeiten, etwa in Form einer leicht verschobenen Tür, gestört wird. Insbesondere die Seitenachsen werden dabei betont. Viele Gleiwitzer Fassaden aus dem Ende des 19. Jahrhunderts besitzen seitlich angelegte Giebelfronten (Abb. 6.91). Insgesamt aber sind die Gleiwitzer Fassaden von keiner besonders ausgeprägten Plastizität. Risalite treten selten mehr als 20 cm vor die Hauptfassade hervor. Dagegen gehören Balkone und Erker zu den häufigsten Anbauelementen. Sie werden oft paarweise oder auch doppelgeschossig gestaltet, was nicht nur die Bauten an der Hauptstraße auszeichnet (Abb. 6.92).

Die Mehrzahl der Fassaden der Gleiwitzer Mietshäuser erhielt eine einfache, teilweise farbige Backsteinausführung mit angebrachten Putzdetails. Betont werden dabei vorwiegend Gesimse und Fensterabschlüsse. Die horizontale Aufteilung übernimmt dabei die wichtigste Rolle bei der Auswahl von Zierelementen. Die Erdgeschosse erhalten eine tiefe Bonierung bzw. eine Rustikaquaderung, die eine sockelartige Wirkung hervorruft (Abbildungen 6.18, 6.40, 6.45, 6.46, 6.49, 6.59, 6.68, 6.69, 6.70, 6.71). Die oberen Geschosse werden ebenfalls auf diese Weise differenziert. Die Fenstereinfassungen des ersten Obergeschosses besitzen grundsätzlich die aufwendigste Dekoration, häufig mit flankierenden Pilastern. Die meist reich ausgearbeiteten Kapitelle und Konsolen tragen die bekrönenden, gesimsartigen Fensterüberdachungen, die oft alterniert werden. Der in der Regel am prachtvollsten gestalteten Zone der „Beletage“ entsprechen die weniger verzierten Fensterrahmen der übrigen Obergeschosse, die sich eher durch einfache geometrische Formen auszeichnen. Die zumeist plastisch ausgearbeiteten Dachgesimse bilden den Abschluß der Fassade. Darunter befinden sich mehrfach Mezzaningeschosse, deren kleine Fenster gelegentlich in die Dachgesimsdekoration integriert werden (Abb. 6.39, Abb. 6.40). Besondere Aufmerksamkeit verdienen die Eckbauten, die einerseits durch die Grundrißform, andererseits durch die Akzentuierung der Eckachse hervorgehoben werden. Hier gewinnen Erker und ihre dekorativen Abschlüsse an Bedeutung, was vor allem in den Eckbauten der Hauptstraße zur Geltung kommt (Abb. 6.59, Abb. 6.62).

Eine nähere Betrachtung der stilistischen Merkmale der Gleiwitzer Fassadenelemente führt zur Feststellung, daß die verschiedenen Neurenaissance-Formen mit Kapitellen aller Ordnungen, Konsolen mit Akanthusblättern, Fensterüberdachungen sowie Gesimsformen vorherrschend sind. Neben den geometrisch geprägten Details nach italienischem Vorbild und filigranen Verzierungen, die an französische Bauten erinnern, bleibt jedoch die sogenannte deutsche Neurenaissance der beliebteste angewandte Dekorationsstil der Gleiwitzer

Baumeister. Darüber hinaus sind aber auch Fassaden in neubarocker und neugotischer Ausführung in Gleiwitz zu finden.

Abschließend läßt sich feststellen, daß es sich bei den meisten der Gleiwitzer Mietshäusern um den gleichen „L“-förmigen Grundrißtypus handelt. Dabei lassen die kleinen Veränderungen im Grundriß selbst sowie seine Vervielfältigungen und Kombinationen eine hohe Anzahl von verschiedenen Fassadenformen bei gleicher Raumaufteilung zu. Darüber hinaus zeichnen sich die Gleiwitzer Bauten durch ihre übersichtliche Aufbaustruktur und eine ausgeprägte Typisierung der Bauweise aus.

7 Gleiwitz von 1910 bis heute

7.1 Die Stadtgeschichte bis in die Gegenwart

Am Anfang des 20. Jahrhunderts war Gleiwitz in erster Linie ein sich dynamisch entwickelndes Industriezentrum. Die zahlreichen Hüttenbetriebe wurden zur Ausgangsbasis für die Entstehung großer Verwaltungszentren ober-schlesischer Schwerindustriekonzerne, wie die Direktion des Kartells „Obereisen“, die Verwaltung der „Schaffgotschen Betriebe“ und des staatlichen Hüttenkonzerns „Oberhütten“. Es wurden gleichzeitig neue Industrieanlagen errichtet, unter anderen 1912 die Steinkohlebergwerke „Gleiwitz“ und „Oehringen“ sowie 1913 die Kokereien „Knurow“ und „Gleiwitz“.

Neben der wirtschaftlichen Entwicklung gewann das politische Bewußtsein der Stadtbewohner zunehmend an Bedeutung. Der Anschluß an die polnische Nationalbewegung fand in Schlesien 1907 nach der Wahl Wojciech Korfantys zum Reichstagsabgeordneten statt, der zur Hauptfigur dieser Bewegung wurde. Bereits um die Jahrhundertwende existierten in Gleiwitz verschiedene politische und nationale Verbände und Gesellschaften. Mehrere Zeitungen in deutscher und polnischer Sprache wurden herausgegeben. Die politischen Aktivitäten der Gleiwitzer Bürger nahmen insbesondere nach dem Ersten Weltkrieg, an dem die Stadt selbst nicht unmittelbar beteiligt war, zu. Angesichts der deutschen Niederlage 1918 sowie der Beschlüsse des Versailler Vertrages 1919 entstand ein unabhängiger polnischer Staat. Die nationale Angehörigkeit Schlesiens sowie anderer Gebiete, die nach der Teilung Polens in den preußischen Grenzen blieben, wurde lebhaft diskutiert. Die polnischen Politiker plädierten für den Anspruch Polens auf Oberschlesien mit vielseitigen Argumentationen, die sich unter anderem auf ethnische, soziale, konfessionelle und wirtschaftliche Aspekte beriefen. Infolge der Festlegung des Versailler Vertrages wurde die Abstimmung über die Zuteilung der umstrittenen Gebiete zu Deutschland bzw. Polen vorbereitet. Der Beschluß entfesselte die nationalen Leidenschaften und führte zum Ersten Schlesischen Aufstand unter polnischer Führung im August 1919. Der Aufstand wurde niedergeschlagen. Die Gleiwitzer Bevölkerung war an den Gefechten nicht unmittelbar beteiligt. Ein Jahr später kam es zum Zweiten Schlesischen Aufstand unter der Führung Korfantys. Auch dieses Mal nahm Gleiwitz aufgrund der Anwesenheit von Allianzkräften vor Ort nicht an den Kämpfen teil. Die Vorbereitung der Abstimmung erwies sich als Propagandaschlacht, die von beiden Seiten vehement und mit allen Mitteln geführt wurde. Die am 20. März 1921 unter Aufsicht von internationalen Kräften durchgeführte Abstimmung erfolgte unter Einbeziehung aller Emigranten und fiel zugunsten Deutschlands aus. In Gleiwitz stimmten 78,9 % der Bürger für Deutschland. Dieses Ergebnis führte zum Dritten Schlesischen Aufstand, der im Gefecht am 21. Mai 1921 am St. Annaberg (Góra Św. Anny) in der Nähe von Oppeln gipfelte. Obwohl die Stadt aufgrund der dort stationierten internationalen Kräfte nicht direkt angegriffen wurde, waren Aufständische aus Gleiwitz an dem entscheidenden Gefecht beteiligt. Erst das Eingreifen der britischen Truppen bewirkte den Rückzug der deutschen und polnischen Verbände. Die Umsetzung der Aufteilung Schlesiens erfolgte im Oktober 1921, wobei beinahe das ganze Industriegebiet Polen zugeteilt wurde. Auf beiden Seiten herrschte Unzufriedenheit und auf beiden Seiten verblieben beträchtliche Minderheiten. Gleiwitz blieb in deutschen Grenzen. Die städtische Eisenindustrie wurde jedoch von den, nun polnischen, Steinkohlevorkommen getrennt. Nach den anfänglichen wirtschaftlichen Regelungen zwischen Polen und Deutschland begann ab 1924 der Zollkrieg, der neben der Teilung der Region den Niedergang der Steinkohle- und Stahlerzeugung auf beiden

Seiten der Grenze einleitete und damit allgemeinen Tendenzen der europäischen Wirtschaft der 1920er Jahre Tribut zahlte.²³⁶

Die 1920er und 1930er Jahre waren in Gleiwitz, ähnlich wie in vielen schlesischen Städten, einerseits durch die sich verschlechternden wirtschaftlichen Bedingungen, andererseits durch die politischen und nationalen Auseinandersetzungen geprägt. Im Jahre 1927 wuchs die Stadtfläche durch die Eingemeindung von benachbarten Dörfern und Siedlungen beträchtlich. Nach der Machtübernahme Hitlers 1933 begann die Reorganisation und kurzzeitige Belebung der schlesischen Industrie und Wirtschaft. Gleichzeitig wurden jedoch die demokratischen Rechte begrenzt, die Verfolgung von Juden und Polen sowie politischen Gegnern spitzte sich zu. Während der Pogromnacht 1938 brannten die Gleiwitzer Synagoge sowie jüdische Läden. Eine besondere Bedeutung wurde dem 1935 erbauten Gleiwitzer Radiosender zuteil (Abb. 7.1). Am 31. August 1939 fand der durch Deutsche fingierte Überfall auf den Gleiwitzer Sender statt. In der Nacht griffen die in polnische Uniformen gekleideten deutschen Soldaten das Gebäude des Radiosenders an. Dies diente als Vorwand und war der Auslöser für den Angriff auf Polen am 1. September 1939 und damit für den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges.

Während der Kriegsjahre wurde Gleiwitz zum wichtigen Zentrum der Waffenproduktion. Die günstige Grenzlage der Stadt war der Grund, daß dort vier Arbeitslager gegründet wurden, die als Außenstellen des Konzentrationslagers in Auschwitz (Oświęcim) dienten. Gleiwitz gehörte zu den schlesischen Städten mit einer besonders hohen Zahl an Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen (Abb. 7.2). In den Jahren 1939 bis 1945 waren hier Vertreter vieler unterschiedlicher Nationalitäten inhaftiert. Der Großteil der Verfolgten unter den Stadtbewohnern waren dabei deutsche Bürger jüdischer Herkunft.

Gleiwitz wurde am 24. Januar 1945 durch die Rote Armee eingenommen. Infolge der Beschlüsse der Friedenskonferenz wurde die Stadt polnisch. Diese politische Entscheidung markierte eine bedeutende Wende in der Stadtgeschichte. Der polnische Staat entstand in neuen Grenzen, wobei die westliche Grenze an der Oder festgelegt wurde. Die deutschen Stadteinwohner flüchteten vor der russischen Armee bzw. wurden gezwungen, in kürzester Zeit ihre Häuser zu verlassen, die dann von den aus den ehemaligen polnischen Ostgebieten, die nun der Sowjetunion zugeteilt waren, vertriebenen Polen eingenommen wurden.²³⁷ Die tragischen Einzelschicksale der Vertriebenen auf beiden Seiten wurden durch die politischen Ziele während des Kalten Krieges zusätzlich verschärft. Die Darstellung der historischen Fakten wurde sowohl durch die östliche als auch durch die westliche Propaganda zum jeweiligen Vorteil genutzt. Während Polen die Rückkehr der urpösischen Gebiete zum polnischen Staat feierte, blieb die Oder-Grenze bis in die 1960er Jahre durch die Bundesrepublik Deutschland nicht anerkannt.²³⁸

²³⁶ Fuchs, Konrad: Aus Wirtschaft und Gesellschaft. Beiträge zur Geschichte Schlesiens vom 18. bis 20. Jahrhundert, Dortmund 1990, S. 44-45.

²³⁷ Die Vertreibung, als Ergebnis der politischen Entscheidungen nach 1945, bezieht sich gleichermaßen auf die Deutschen als auch auf die Polen. Das schwierige Thema wurde aus vielseitigen politischen Gründen entweder verschwiegen oder auf eine Weise dargestellt, die das tatsächliche Bild verfremdet. Erst in den 1990er Jahren, im Anschluß an die Wende von 1989, wurde eine historisch wahrheitsgemäße Auseinandersetzung begonnen, die vorwiegend in Anlehnung an in polnischen Archiven erhaltene Dokumente erfolgte, die bisher nicht erforscht waren. Diese mühsame Arbeit der Aufklärung wird fortgesetzt und vermutlich künftig mit objektiven Veröffentlichungen gekrönt, die auch Vorgänge dieser Zeit in Städten wie Gleiwitz beleuchten wird.

²³⁸ Polnische und deutsche Literatur der 1950er bis 60er Jahre stellte oft nicht nur die Geschichte Schlesiens, sondern auch die Gegenwart auf eine von propagandistischen Zwecken diktierte Weise dar. In seinem Bericht

Unverändert blieb die dominante Rolle des nun in polnische Grenzen eingegliederten oberschlesischen Industriegebiets. Während die weiter westlich gelegenen Gebiete des heutigen Polens noch bis in die 1960er Jahre dünn besiedelt waren, gehörten die oberschlesischen Städte zu den am schnellsten von Russen und Polen kontrollierten. Eine große Rolle spielten dabei selbstverständlich die vorhandenen und nahezu intakten Industrieeinrichtungen, die rasch übernommen wurden. Die Inbetriebnahme dieser Anlagen erfolgte dank der Tatsache, daß die einheimischen Fachleute von der neuen Regierung übernommen wurden:

„Polen scheuen es nicht, deutsche Gruben-, Verwaltungs-Spezialisten in die massgebenden Positionen zum Nutzen der Förderung einzuschalten. (...) Im Bergwerk „Sośnica“ bestehen die technischen Kadren noch weitgehend aus deutschen Spezialisten.(...) Nur die Direktion, die Partei-Instrukteure und viele Verwaltungsposten sind mit Polen besetzt. In dieser Grube war und ist die deutsche Sprache erlaubt.“²³⁹

Die von der neuen Regierung gesetzten wirtschaftlichen Ziele wurden jedoch vor allem dadurch erreicht, daß der enorme Zuzug von Arbeitskräften aus allen Regionen Polens gewährleistet war. Dies bestätigen auch die westdeutschen Veröffentlichungen:

„Da Gleiwitz von Zerstörungen verschont blieb, war es für die Polen nicht schwer, die Industrie wieder anzukurbeln und das städtische Leben zu normalisieren. Ein weiterer günstiger Umstand war es, daß die Bergwerke und die vielen andere Betriebe in Gleiwitz und der nächsten Umgebung ziemlich gut das Kriegsende überstanden. (...) Schon in den ersten Nachkriegsjahren gelang es der Gleiwitzer Industrie und Wirtschaft, die aufgestellten Jahrespläne zu erfüllen und sie im Laufe der Zeit sogar mit Überschuß abschließen zu lassen.“²⁴⁰

In der Tat entwickelte sich Gleiwitz in den 1950er Jahren zu einer der wichtigsten Industriestädte Polens und bereits zehn Jahre nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges überschritt die Einwohnerzahl mit 132000 deutlich die Zahl der Zeit vor dem Krieg. Neben den bestehenden Anlagen wurden neue Werke errichtet, unter anderem wurde Gleiwitz schnell durch die chemische Industrie bekannt. Mit Hilfe von Wissenschaftlern der ehemaligen polnischen Universität Lemberg (Lwów) wurde die Schlesische Technische Universität in Gleiwitz gegründet, die fachkundig der Gleiwitzer Industrie diente.

Die Industrieeinrichtungen wurden bis in die 1980er Jahre in großem Ausmaß ausgebaut, leider mit erheblichen Belastungen für die Ökologie. Die Stadt wurde durch die Eingemeindung weiterer Vororte zum Teil schlesischer Ballungsgebiet. Infolge der politischen Wende in Polen 1989 sowie der allgemeinen wirtschaftlichen Lage in Europa verlor die bisher vorherrschende Schwerindustrie wesentlich an Bedeutung. Die Mehrheit der Industrierwerke wurde mittlerweile stillgelegt. Die oberschlesischen Städte, darunter auch Gleiwitz, stehen vor umfangreichen

aus Schlesien gibt Erwin Hirschberg, als Vertreter der deutschen Vertriebenen, beispielsweise den Anteil der deutschen Bevölkerung in Gleiwitz als außergewöhnlich hoch im Vergleich zu anderen schlesischen Städten an, denn von 132000 Einwohner waren angeblich 95000 nicht polnischer Abstammung, oder solche, die sich nicht als Polen bezeichneten. Diese Angaben sind in den polnischen Quellen nicht zu finden. In Wirklichkeit gehört Gleiwitz zu den oberschlesischen Städten, in denen ein beinahe vollständiges Auswechseln der Bevölkerung erfolgte. In: Hirschberg, Erwin (Hg.): Unser Schlesien heute, Aachen 1955, S. 205.

²³⁹ Hirschberg, Erwin, (Hg.): Unser Schlesien heute, Aachen 1955, S. 206, 208.

²⁴⁰ Hirschberg, Erwin, (Hg.): Unser Schlesien heute, Aachen 1955, S. 206.

Problemen der Restrukturierung von Industrieanlagen, der Rekultivierung der postindustriellen Kulturlandschaft sowie grundlegender sozialer und wirtschaftlicher Änderungen. Dennoch bleibt Gleiwitz auch gegenwärtig wegweisend für die Nachbarstädte und die Region. Mit der Förderung der städtischen Selbstverwaltung wurde die Errichtung einer zollfreien Wirtschaftszone um die Stadt in den 1990er Jahren festgelegt und somit der Weg für neue Projekte und Investoren geöffnet. Zu den wichtigsten Unternehmen der letzten Zeit gehört die Errichtung der Opelfabrik 1998 im Norden der Stadt. Gleiwitz ist weiterhin Zentrum für die Leichtindustrie sowie ein wichtiger Anhaltspunkt für den Bau neuer West - Ost - Autobahn A4.

7.2 Die Stadtentwicklung bis zum Zweiten Weltkrieg und nach 1945

Die städtebaulichen Maßnahmen zu Anfang des 20. Jahrhunderts konzentrierten sich in Gleiwitz vor allem auf die Verwirklichung der Planungsrichtlinien der vergangenen 30 Jahre. Für die städtebauliche Entwicklung von Gleiwitz waren die Vorgaben des Bebauungsplanes von 1876/77 wegweisend. Die Fluchtlinienpläne für die Straßen im Südwesten der Stadt wurden noch um 1900 gefertigt. Die Neueintragungen sowie die Erweiterungen der 1890er Jahre wurden zunächst unter der Leitung des Stadtbaumeisters Kelm, später des Baurates Kranz, ausgearbeitet. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war der alte Stadtkern rundum mit neu angeschlossenen Wohngebieten umgeben. Die Ringstraße gewann immer mehr an Bedeutung als wichtigste Gleiwitzer Verkehrsverbindung. Vielmehr stellte sie aber auch eine Verknüpfung im übertragenen Sinne zwischen der Planungsphase von 1876/77, also dem Südwesten der Stadt, und den in den 1890er Jahren entstandenen Gebieten im Norden dar.

In der Zeit nach 1910 wurde insbesondere die Eingemeindung weiterer Stadtteile zur neuen Herausforderung für die Stadtplaner. Der 1911 entstandene Bebauungsplan für den Stadtteil Petersdorf verdeutlichte die wichtigste Aufgabe im Hinblick auf die städtebaulichen Aktivitäten nach 1910, nämlich die Anbindung der neu geplanten Gebiete an die bestehenden Strukturen (Karte 12). Es entstand eine Anlage von drei sich strahlenartig ausbreitenden Straßen, die als Gerüst für das regelmäßige Netzwerk von Straßen zwischen ihnen fungierten. Entscheidend für die Planung war auch in diesem Fall die Einbeziehung bereits existierender Wege, wie der Bergwerkstraße, die zum Industriegebiet führte. Die neu gewonnenen Flächen wurden mit Hilfe dieser Planung hauptsächlich als Wohngebiete definiert. Dabei war keinerlei Verlegung der zentralen Funktion vorgesehen. Die Wohnbebauung von unterschiedlicher Höhe und Dichte entstand im Anschluß an den Bebauungsplan vom 1911 in den 1920 bis 30er Jahren. In der gleichen Zeit wurden die Wohnsiedlungen im Südwesten der Stadt gebaut, die mit ihren modernistischen Grund- und Aufrißformen zum Teil die im 19. Jahrhundert geplanten Gebiete beanspruchten (Plan 4).

Für den Bebauungsplan vom 1911 war Stadtbaumeister Kranz verantwortlich, der bis 1914 tätig war. Sein Nachfolger, Stadtbaurat Karl Schabik (1882-1945), wurde erst nach Kriegsende 1919 gewählt und bekleidete dieses Amt für die nächsten 26 Jahre. Schabik studierte in Berlin-Charlottenburg und erlangte 1914 den Titel eines Regierungsbaumeisters. Nach dem Ersten Weltkrieg arbeitete er für kurze Zeit in Siegburg und bewarb sich dann um die Stadtbauratstelle in Gleiwitz.²⁴¹ Seine langjährige Tätigkeit fiel in Gleiwitz in die Zeit zwischen die beiden Weltkriege und war mit den bis dahin größten städtebaulichen Änderungen verbunden.

²⁴¹ Małusecki, Bogusław: Budowniczość miejsca..., Gliwice 1998, S. 216-217.

Die Ereignisse der 1920er Jahre mit den anschließenden Ergebnissen der Volksabstimmung wirkten sich in Gleiwitz besonders stark aus. Die danach noch deutlicher wahrnehmbare Grenznähe bestimmte zunehmend gemeinsam mit den politischen Hintergründen den Charakter der Stadt. Auswirkungen dieser besonderen Lage ließen sich in der Regionalplanung beobachten, deren integraler Teil Gleiwitz mit seinen Industrieeinrichtungen war. Die städtebaulichen Konzepte wurden in dieser Zeit vor allem auf regionaler Ebene vorbestimmt und erst infolge der Großplanung für die einzelnen Städte bearbeitet. Diese Vorgehensweise zeichnete die damalige Ostpolitik des Deutschen Reiches aus, die in erster Linie die wirtschaftliche Stabilisierung in der Region zum Ziel hatte. Um diese Stabilität im Rahmen der städtebaulichen Planung zu gewährleisten, entstand 1924 bis 1929 das Konzept der sogenannten „Dreistädteeinheit“, das neben Gleiwitz die beiden Nachbarstädte Beuthen und Hindenburg umfaßte.²⁴² Das Ziel des von der deutschen Regierung verfolgten Projektes war vor allem die Ausarbeitung von einheitlichen städtebaulichen Gestaltungsprinzipien aufgrund der veränderten Verkehrsverbindungen im oberschlesischen Grenzgebiet, dem sogenannten „Deutschen Eck“. Nachdem die oberschlesischen Steinkohlevorkommen sich nun zum Großteil auf polnischer Seite befanden, wurde auch die Planung stark durch wirtschaftliche Aspekte beeinflußt. Bei der Dreistädteeinheitsfrage handelte es sich daher um die Schaffung von optimalen Voraussetzungen für die Industrieentwicklung auf deutscher Seite. Es folgte der Bau eines neuen Verkehrsnetzes mit Straßenbahnlinien und Kraftwagenverkehrsstrecken. Die neuen Siedlungen wurden allesamt mit ihren Versorgungsnetzen in die Planung integriert. Die Idee der „Dreistädteeinheit“ wurde von Seite der Gleiwitzer Stadtverwaltung von Stadtbaurat Schabik betreut (Karte 14).²⁴³

Das städtebauliche Projekt der „Dreistädteeinheit“ wirkte sich stark auf die Entwicklung der ganzen Region aus. Die bisher unabhängig voneinander geplanten oberschlesischen Städte wurden durch umfassende Verkehrsstrukturen eng miteinander verbunden. Diese Entwicklung entsprach im übrigen der bereits früh durch die Industrie eingeführten Verbindungen. Eines der ersten Beispiele war die Gleiwitzer Eisenhütte, die seit ihrer Gründung den Steinkohletransport über den Klodnitzer Kanal aus der damaligen Zabrzer Grube nutzte. Die seit den 1920er Jahren vernetzte Siedlungsstruktur der drei Städte führte zur Entstehung eines oberschlesischen Ballungsraumes. Auch nach 1945 wurde die Festlegung eines regionalen Zentrums, das mit der Funktion einer Regionshauptstadt versehen worden wäre, nicht vorgenommen.

Der Ausbau der Verkehrsstrukturen wurde insbesondere in den 1930er Jahren zur Hauptplanungsaufgabe in dieser Region. Aufgrund der Grenzlage wurde wiederum Gleiwitz als Stützpunkt für die wichtigen zentralen Einrichtungen gewählt. Zu den für das Deutsche Reich entscheidenden Projekten gehörte die realisierte Autobahn im Norden der Stadt. Neben der ursprünglich strategisch entscheidenden Bedeutung wurde sie vor allem in der Nachkriegszeit zum Rückgrat des Verkehrsnetzes im Süden Polens (Abb. 7.3).

Eine wichtige Rolle spielte der Gleiwitzer Flughafen, der bereits 1913 errichtet wurde. Überregionale Bedeutung erhielt er jedoch erst nach 1916, als ein neuer

²⁴² Schabik, Stütz, Wolf: Dreistädteeinheit Beuthen, Gleiwitz, Hindenburg, Landkreis Beuthen 1929.

²⁴³ Gabrysch, Franz: Die räumliche Entwicklung der Städte Beuten, Gleiwitz, Hindenburg, Berlin 1937, S. 87f.

Flughafenplatz von 117 ha Gesamtfläche im Südosten der Stadt angelegt wurde (Abb. 7.4). Der Flughafen wurde sowohl für militärische als auch für zivile Zwecke genutzt. Seit 1925 existierten reguläre Verbindungen unter anderem nach Breslau und Berlin.²⁴⁴

Ausgehend von der regionalen Gesamtplanung wurden die Bebauungspläne für Gleiwitz in Übereinstimmung mit der Regionalverwaltung genehmigt. Im Einzelnen konzentrierte sich jedoch das städtebauliche Vorgehen in Gleiwitz immer noch auf den Ausbau der vorhandenen Strukturen des 19. Jahrhunderts, die den neuen städtebaulichen Zielen angepaßt wurden. Somit avancierten die bereits früher entworfenen Anlagen zum wesentlichen Bestandteil der detaillierten Planung der 1920 bis 30er Jahre. Für die planerischen Maßnahmen dieser Zeit war vor allem Stadtbaurat Schabik verantwortlich. Zusammen mit seinen Mitarbeitern schuf er bedeutende Entwürfe, beispielsweise für die Gestaltung des Reichspräsidentenplatzes mit dem neuen Rathaus. In den ersten 20 Jahren des 20. Jahrhunderts gewann der an der Markgrafenstraße gelegene Platz (früher Königsplatz) besondere Bedeutung als Ort zur Anlage eines neuen Stadtzentrums. Das an die Wilhelmstraße angrenzende Gebiet wurde von Schabik und Sattler als großzügig geplantes Ensemble mit Blockbebauung und Grünanlagen vorgeschlagen. Zum wesentlichen Merkmal des Projektes wurde die Übernahme der existierenden Straßen und Sichtachsen (Abb. 7.5). Deshalb wurde auch die bereits bestehende, zur Wilhelmstraße quer verlaufende Achse der Marktgrafenstraße erhalten und zu einer breiten Allee umgestaltet. Diese sollte mit dem mächtigen Rathausbau abgeschlossen werden. Aber nicht nur wichtige Verwaltungsfunktionen sollten an den Platz verlegt werden. Die angrenzenden Straßen erhielten eine in sich geschlossene Wohnbebauung, die den neuen städtebaulichen Prinzipien entsprach. Somit schmückten den in der Mitte angelegten Grünplatz die Längsfassaden der einheitlich gehaltenen, viergeschossigen Wohnhäuser, die entlang der Straßen angelegt wurden. Das Projekt wurde jedoch nur teilweise verwirklicht. Wie bereits in früheren Entwürfen für das neue Verwaltungszentrum wurde das neue Rathaus nicht gebaut. Es entstanden jedoch die geplanten Wohnensembles, die sich, wie im Entwurf vorgesehen, um große, grüne Höfe gruppierten. Die Gestaltung der öffentlichen Grünanlage wurde dabei vollständig realisiert. In dieser wurden in den 1930er Jahren unter anderem Mahnmale aufgestellt, die den Arbeitercharakter der Industriestadt unterstreichen sollten (Abb. 7.6).

Während Schabiks Amtszeit wurden viele bedeutende Gleiwitzer öffentliche Bauten errichtet, die noch heute von der rasanten Stadtentwicklung der 1920 bis 30er Jahre zeugen. Zu den beliebtesten Ansichtskartenmotiven gehörte schon bald nach seiner Errichtung 1928 das Hotel „Haus Oberschlesien“, das an der Ecke Wilhelmstraße und Markgrafenstraße entstand (Abb. 7.7). Weitere besonders eindrucksvolle Bauten stellten zwei Warenhäuser an der Wilhelmstraße dar: das bereits erwähnte, in den 1920er Jahren fertig gestellte, Textilwarenhaus Weichmann, nach einem Entwurf von Erich Mendelsohn, sowie das an der Klodnitz, gegenüber dem „Haus Oberschlesien“ situierte Defaka-Warenhaus aus den 1930er Jahren. Unter den weiteren öffentlichen Bauten sind die neuen Gleiwitzer Kirchen aufzuzählen, die überwiegend außerhalb der Innenstadt, in den neu angegliederten Gemeinden, errichtet wurden. Dazu zählt die 1934 bis 35 nach dem Entwurf des Architekten Karl Mayer errichtete

²⁴⁴ Reclaw, Damian: Gliwice w starej fotografii, Gliwice 1998, S. 91.

Christuskirche im Nordosten der Stadt, die das Eckgrundstück an der Leipziger Straße (ul. Poniatowskiego) in Anspruch nimmt (Abb. 7.8).²⁴⁵

Gleichzeitig wurde auch das Wohnen in Gleiwitz zu einem wesentlichen Planungsbestandteil der ersten 30 Jahre des 20. Jahrhunderts. Außerhalb der Stadt wurden die Wohnkonzepte im Geiste der Gartenstadtidee verwirklicht. Es handelte sich dabei sowohl um Siedlungen mit einer Mehrzahl an Einfamilienhäusern als auch um Arbeiterkolonien. Im Innenstadtbereich wurden unter der Leitung Schabiks vor allem die Baulücken gefüllt. Insbesondere wurden die Eckgrundstücke ergänzt. In der Neuplanung wurde seit den 1920er Jahren die Tendenz sichtbar, die neu entworfenen Straßen diagonal miteinander zu kreuzen. Dies hatte die Bildung von dreieckigen Eckgrundstücken zur Folge, die mit zeitgemäß gestalteten Gebäuden bebaut wurden. Die Gestaltung der verschiedenen repräsentativen Eckbauten schien abermals zu einer leitenden Aufgabe der Gleiwitzer Architekten zu werden. So wurde das dreieckige Grundstück zwischen der Löschstraße (ul. Czesłochowska) und der Roßmarktstraße (ul. Konarskiego), wie es der von Sattler ausgefertigte Bebauungsplan von 1926 vorsah, mit einem viergeschossigen Wohnhaus mit einem im Erdgeschoß vorgestellten Anbau bebaut (Abb. 7.9, Abb. 7.10).²⁴⁶

Während der Kriegsjahre 1939 bis 45 blieb das Gleiwitzer Baugefüge weitgehend von Zerstörungen verschont. Die eindeutige Feststellung der Beschädigungen nach 1945 erweist sich aufgrund der spärlichen Quellenlage als äußerst schwierig. Die wenigen überlieferten Fotografien und Zeitzeugenberichte belegen, daß die Gleiwitzer Innenstadt von den Bombardements 1944 bis 45 betroffen war (Abb. 7.2). Hinweise auf Kriegszerstörungen sind auch in verschiedenen Publikationen vorhanden: *„Das abgebrannte Repräsentativ-Hotel „Haus Oberschlesien“ wurde wieder aufgebaut, wenn auch nicht ganz in der alten Güte. Ein Flügel dient heute als Zechenverwaltungsgebäude, ein kleinerer Flügel wird wieder Hotel.“*²⁴⁷

Trotz verschiedener Beschädigungen mußte jedoch der Großteil der Wohnbauten genutzt werden können, denn sie wurden schon bald nach der Befreiung der Stadt durch die Rote Armee von den nach Schlesien kommenden Polen besiedelt. Ähnlich verhielt es sich wohl mit den Verkehrsstrukturen und der gesamten Infrastruktur. Anders wäre eine schnelle Stadtentwicklung unmittelbar nach Kriegsende nicht denkbar gewesen. Dank der Übernahme der noch weitgehend intakten Strukturen sowie deren Ausbau war z.B. bereits zu Anfang der 1950er Jahre die Verkehrsverbindung zwischen den außerhalb der Stadt gelegenen Siedlungen ohne Umsteigen möglich.

Der städtische Wohnraum wurde schnell zum Gegenstand architektonischer Debatten. Die Aufgabe des Wiederaufbaus der Kriegsschäden war in Gleiwitz, ähnlich wie in vielen anderen Städten, mit der Überlegung von Neugestaltungen verbunden. Diese Aufgabe wurde von den polnischen Stadtplanern übernommen, die an der Lemberger Universität ausgebildet waren und mit zahlreichen Umgesiedelten aus den ehemaligen Ostgebieten Polens nach Gleiwitz kamen. Im Zuge mehrerer städtebaulicher Wettbewerbe wurde in den 1950er Jahren vor allem die Umgestaltung des Stadtkernes in den Grenzen der heutigen Altstadt thematisiert.

²⁴⁵ Reclaw, Damian: Gliwice w starej fotografii, Gliwice 1998, S. 83.

²⁴⁶ Die Analyse der Architektur der 1920 bis 30er Jahre kann im Rahmen dieser Arbeit nicht durchgeführt werden. Die im Vergleich zum 19. Jahrhundert sehr gute Quellenlage erlaubt jedoch eine weitere Erforschung.

²⁴⁷ Hirschberg, Erwin (Hg.): Unser Schlesien heute, Aachen 1955, S. 211.

Wegweisend für alle vorgeschlagenen Lösungen war die Idee der Sanierung der Wohnblöcke aus dem 19. Jahrhundert, die mit ihrer Baudichte und -höhe den damaligen städtebaulichen Konzepten nicht angemessen schienen.²⁴⁸

Das von Franciszek Maurer entworfene und 1958 bis 59 verwirklichte städtebauliche Projekt für die Gleiwitzer Altstadt widerspricht den radikalen Vorschlägen, die die komplette Entkernung der Wohnblöcke postulierten, indem die Erhaltung eines Großteils der vorgefundenen Bausubstanz angestrebt wurde (Karte 15). Das Sanierungskonzept der Altstadt zeichnet sich in erster Linie durch die Anlage von Grünflächen in den Innenhöfen aus. Darüber hinaus wird ein Grüngürtel um den mittelalterlichen Stadtkern angelegt, der dem ehemaligen Verlauf der Stadtmauer und dem Graben entspricht.²⁴⁹ Die Anlage des Grünrings erforderte den Abriß der Wohnbauten, die im Laufe des 19. Jahrhunderts an dieser Stelle errichtet worden waren. Das Grünanlageprojekt wurde aber nicht in großem Stil verwirklicht. Lediglich an einzelnen Stellen wurden die archäologischen Relikte des Befestigungsringes in einer begrünten Umgebung exponiert.

Die Wohnbauten des 19. Jahrhunderts innerhalb des früheren Befestigungsringes waren dagegen von den Umgestaltungsvorgängen in größerem Maßstab betroffen. Einzelne wurden entkernt und erhielten neue Fassaden. Viele wurden nahezu komplett durch Neubauten ersetzt.²⁵⁰ Die „Vorzeigerolle“ übernahmen dabei die Wohnbauten am Markt. Die im Entwurf Maurers sichtbar gekennzeichneten Laubengänge wurden auch zum Großteil umgesetzt (Abb. 7.11). Die Häuser erhielten steilere Dächer, zum Teil mit vorgestellten Giebeln, sowie vollkommen neue Fassaden, an denen auch die Anzahl der Fensterachsen verändert wurde. Der Gleiwitzer Markt erhielt gleichfalls eine neue Gestaltung mit Bäumen.

Die übrigen Gleiwitzer Straßen, die im Zuge der Planung des 19. Jahrhunderts entstanden sind, wurden in den Wiederaufbau nicht so stark miteinbezogen wie die Altstadt. Häufig wurden die auffälligen Wohnhäuser abgerissen, andere wurden purifiziert.²⁵¹ Baulücken sowie freie Flächen wurden erstmals von städtebaulichen Aktivitäten der 1960er bis 70er Jahre in Augenschein genommen. In dieser Zeit wurden vor allem einige zehngeschossige Plattenbauten errichtet, die jedoch im

²⁴⁸ Weder die in den 1950er Jahren diskutierten städtebaulichen Lösungen für Gleiwitz, noch eine Dokumentation der Kriegsschäden wurden veröffentlicht. Die Schilderung der städtebaulichen Vorgänge dieser Zeit stützt sich vor allem auf persönliche Gespräche der Autorin mit Prof. Dr. Franciszek Maurer im Jahre 2001, der für das Projekt des Wiederaufbaus der Gleiwitzer Altstadt verantwortlich zeichnete. Darüber hinaus wurde diese Problematik in seiner Dissertation und einem Artikel besprochen. Maurer, Franciszek: Problemy odbudowy starówki gliwickiej, Gliwice 1965 sowie Maurer, Franciszek: Zagospodarowanie przestrzenne śródmieścia Gliwic, późniejszego ośrodka przemysłowego na Śląsku, Dissertation 1962 (Manuskript).

²⁴⁹ Der erhöhte Anteil an Grünanlagen in den Innenstädten war für die Stadtplanung der 1950er Jahre nicht nur in Polen üblich. Genauso wie die Vorgehensweise bei einzelnen Bauten, an welchen grundsätzlich eine Purifizierung der Formen des 19. Jahrhunderts angestrebt wurde, geschah es in vielen europäischen Städten im Rahmen des Wiederaufbaus nach dem letzten Krieg. Die Umgestaltung der schlesischen Stadtkerne, die sich nun in den polnischen Grenzen befanden, avancierte jedoch in der Volksrepublik Polen der 1950er Jahre zur politischen Aufgabe. Angestrebt wurde die Neugestaltung des Stadtbildes, die die slawischen Ursprünge widerspiegeln sollte. Aus diesem Grunde wurden z.B. die architektonischen Formen der polnischen Renaissance und des Barock mit hohen Giebeln und reduzierten Details bevorzugt, die anstelle der vorgefundenen Bauelemente eingeführt wurden. Im Allgemeinen zeichnete sich jedoch die Architektur des Wiederaufbaus in zahlreichen Städten der Region durch die Umsetzung von modernistischen Konzepten in alter Umgebung aus.

²⁵⁰ Auch in diesem Falle ermöglicht die gegenwärtige Quellen- und Forschungslage keine eindeutigen Feststellungen hinsichtlich der genauen Verhältnissen zwischen alter und neuer Bausubstanz.

²⁵¹ Die Frage der Purifizierung läßt sich in Gleiwitz nicht eindeutig auf die Nachkriegsjahre festlegen. Bekannterweise wurden solche Maßnahmen bereits in den 1930er Jahren vorgenommen. Die entsprechenden Beispiele finden sich besonders an der Wilhelmstraße, deren Erscheinungsbild aufgrund der Handelsfunktion häufiger als üblich Umbauten und Anpassungsmaßnahmen im architektonischen Sinne erforderte.

Wesentlichen den Stadtcharakter nicht beeinflussten. Diese Bauphase war gleichzeitig die letzte, die sich auf die Entwicklung des Innenstadtgebiets umfangreich auswirkte. In wesentlich größerem Ausmaß erfolgte die Erschließung und Bebauung der Siedlungsräume außerhalb des Stadtzentrums. Als wissenschaftliches Zentrum wurden ab den 1950er Jahren die Bauten der Technischen Universität (Politechnika Śląska) im Osten der Stadt errichtet (Abb. 7.12).

7.3 Die Wohnarchitektur des 19. Jahrhunderts heute

Am Anfang des 21. Jahrhunderts gehört die Architektur des 19. Jahrhunderts zu den prozentual am stärksten vertretenen Denkmälern der früheren Bauepochen in Gleiwitz. Somit avanciert ihre Erhaltung zu den wichtigsten Aufgaben der gegenwärtigen sowie der künftigen Denkmalpflege.

Die Aufgabe der Erhaltung der städtischen Baudenkmäler wurde in Gleiwitz erstmals in den 1920er Jahren thematisiert. Es handelte sich dabei um die Erhaltung der Altstadtstruktur, die um diese Zeit als das einzig wertvolle städtische Ensemble angesehen wurde. Die zeitgenössische Literatur betrachtete das Thema unter besonderer Berücksichtigung *„des Fehlens einer großen geschichtlichen Vergangenheit und trotz aller Zerstörung der letzten Jahrzehnte“*, wobei mit der letzten Anmerkung die Bautätigkeiten des 19. Jahrhunderts gemeint waren.²⁵² Diese abwertende Betrachtungsweise markierte den Anfang einer lang anhaltenden Phase der Ablehnung der Architektur des 19. Jahrhunderts. Die allgegenwärtige Überzeugung über die Minderwertigkeit und mangelhafte Qualität dieser Architektur, was insbesondere die Wohnbauten anbelangt, hinterließ nicht nur in Gleiwitz ihre Spuren.

Angesichts der eindeutig negativen Bewertung der in den 1920er Jahren noch neuesten städtischen Baugeschichte fokussierte sich die Aufmerksamkeit des Stadtbaurates sowie der Heimatforscher umso mehr auf die Gleiwitzer Altstadt. Diese Tendenz sollte sich künftig fortsetzen. Während am Anfang des 20. Jahrhunderts *„die künstlerische Erhaltung des Stadtbildes in Vergangenheit und Gegenwart“*, so der Titel eines Aufsatzes des Stadtbaurates Schabik 1925, postuliert wurde, betraf dies in erster Linie den Markt und seine Umgebung: *„Sie [den Platz und eine geschlossene Raumwirkung des Marktes] zu erhalten und dabei doch den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen, ist eine Forderung, an der die Städtebaukunst der Gegenwart nicht achtlos wird vorübergehen können.“*²⁵³

In dieser Hinsicht änderte sich keineswegs die Vorgehensweise der nachkommenden Generationen. Denn, wie erwähnt, konzentrierten sich die Wiederaufbaumaßnahmen unter der Leitung der polnischen Städteplaner hauptsächlich auf das Altstadtgebiet. Bemerkenswert bleibt die Tatsache, daß das Altstadtensemble in erster Linie aufgrund der gut erhaltenen mittelalterlichen Anordnung des Platzes sowie des Straßennetzes schnell zu einer Sehenswürdigkeit wurde. Gleichzeitig geriet in Vergessenheit, daß der Aufriß der Altstadt durch die Architektur des 19. Jahrhunderts geprägt war.

²⁵² Schabik, Karl: Die künstlerische Erhaltung des Stadtbildes in Vergangenheit und Gegenwart. In: Stein, Erwin, Hg.: Monographien deutscher Städte, Gleiwitz, Berlin – Friedenau 1925, S. 111.

²⁵³ Schabik, Karl: Die künstlerische Erhaltung des Stadtbildes in Vergangenheit und Gegenwart. In: Stein, Erwin, Hg.: Monographien deutscher Städte, Gleiwitz, Berlin – Friedenau 1925, S. 111.

Dennoch wurden im 20. Jahrhundert auch einige Baudenkmäler des 19. Jahrhunderts zu Wahrzeichen der Stadt und erlangten die Eintragung in die Denkmalschutzliste. Zu diesen Bauten zählten vor allem öffentliche Gebäude. Das Postamt und die ehemalige Villa Caro, gegenwärtig das Stadtmuseum, wurden beispielsweise in den 1980er Jahren unter Denkmalschutz gestellt.

Die Wohnhäuser des 19. Jahrhunderts wurden im Laufe der Nachkriegsjahre zwar wissenschaftlich vernachlässigt, doch die Wohnnutzung blieb durchgehend in beinahe allen diesen Gebäuden erhalten. Es folgten größere und kleinere Umbauten, die vor allem die Innenräume veränderten. Die größeren Wohnungen wurden grundsätzlich verkleinert und die Innenausstattung, z.B. in Form von Stuckelementen, wurde zerstört. Aufgrund der Verstaatlichung des Besitzes wurde die Betreuung der Wohngebäude städtischen Organen übergeben. Diese unternahmen an den Bauten selten umfangreiche Sanierungsarbeiten, die das Gesamterscheinungsbild hätten beeinflussen können. Obwohl des Öfteren die Beseitigung von Fassadendetails als einfachste Lösung vorgenommen wurde, blieben erstaunlich viele Zierelemente sowie Fenster- und Türrahmen erhalten. Dank der ununterbrochenen Wohnnutzung blieben sie nahezu in der gleichen Anzahl wie unmittelbar nach 1945 erhalten.

Die Betrachtung der städtebaulichen Gesamtstrukturen des 19. Jahrhunderts wurde erstmals in den 1990er Jahren thematisiert. Die im Auftrag der Gleiwitzer Stadtverwaltung durchgeführte denkmalpflegerische Studie analysierte den heutigen Zustand sowohl der räumlichen Strukturen, als auch den der einzelnen Straßenzüge und Wohnhäuser.²⁵⁴ Infolge der großflächigen Bearbeitung wurden die Richtlinien für die künftige Erhaltung der Gleiwitzer Bauefuge festgelegt. Die im Rahmen dieser Arbeit analysierte Stadtfläche wurde in Denkmalschutzzonen aufgeteilt, die zu einem unterschiedlichen Grad räumliche und architektonische Änderungen in den jeweiligen Zonen zulassen. Dabei handelt es sich vor allem um die Erhaltung der vorgefundenen Bebauungshöhe und -dichte bei gleichzeitiger Unterordnung der Neuplanung zugunsten der geschützten, städtebaulichen Strukturen. Die detaillierten Vorschriften sollten von den Bauherren respektiert werden, auch wenn der jeweilige Bau nicht explizit als Objekt unter Denkmalschutz steht. Diese Gesetzlage scheint in Gleiwitz die erwarteten Erfolge zu bringen. Insbesondere in den letzten Jahren wurden mehrere Wohnhäuser an der Wilhelmstraße restauriert und erhielten eine meist baugerechte Fassadenreinigung und originalgetreue Rekonstruktionen der Bauelemente (Abb. 7.13). Besonders problematisch bleibt dabei die ständige Umgestaltung der Erdgeschosse, die zu einem Großteil Ladenlokale beherbergen und die der häufig wechselnden Funktion angepaßt werden müssen.

Die außerhalb der Gleiwitzer Haupteinkaufsstraße gelegenen Straßen rücken allerdings immer noch in den Hintergrund. Bei den beschriebenen Wohnbauten an der Klosterstraße, der Teuchertstraße und der Moltkestraße ist die grundsätzliche Erhaltung der Wohnnutzung wegweisend. Auf die von Hausbesitzern und -bewohnern angestrebten Änderungen, zu denen am häufigsten das Auswechseln der Fenster, Wärmedämmungsarbeiten und ein neuer Verputz sowie die Umwandlung der Dachform zählen, sollte von Denkmalschutzdiensten sensibel eingegangen und diese nach Möglichkeit ohne Einbuße für die überlieferten Bauefuge vorgenommen werden.

²⁵⁴ Kozłowska, Barbara u.a.: Studium historyczno-konserwatorskie miasta Gliwice, Gliwice 1999 (Manuskript).

8 Zusammenfassung

Als Ziel dieser Arbeit wurde die Erforschung des Gleiwitzer Städtebaus und der Wohnarchitektur im 19. Jahrhundert formuliert. Mit Hilfe der in der Einleitung vorgestellten Methode wurden die Stadtentwicklung und die Stadterweiterung dieser Zeit anhand der überlieferten Archivalien und der sekundären Literatur ermöglicht. Insbesondere die kartographischen Quellen ermöglichten die Erläuterung und Rekonstruktion der Stadterweiterungsphasen. Des Weiteren wurde eine Bebauungskartierung innerhalb des gesamten ausgewählten Gebietes durchgeführt. Am Beispiel der einzelnen, für Gleiwitz charakteristischen Straßenzüge wurde die überlieferte Bausubstanz beschrieben und bewertet. Dieses Vorgehen war zur Feststellung der Reihenfolge der Errichtung der Wohnhäuser behilflich und erlaubte eine Vergleichsanalyse der einzelnen, unterschiedlichen Bautypen.

Unter Berücksichtigung der spezifischen geographischen Lage und der Rolle von Gleiwitz am Anfang des 19. Jahrhunderts wurden die historischen sowie politischen Voraussetzungen für die rasante Städtausdehnung erläutert. Die Gründung der Eisenhütte war dabei entscheidend für die Stadtentwicklung. In der Nähe der Eisenhütte, die sich als urbane Struktur zunächst getrennt von dem Stadtkern entwickelte, entstanden auch die ersten Arbeitersiedlungen. Die Analyse der Quellen führte zu dem Schluß, daß die Auswirkungen der Industrie unvergleichlich bedeutender für Gleiwitz waren als ihre Garnisonsstadtfunktion oder der Sitz des Schwurgerichts. Obwohl bereits um 1800 die ersten Überlegungen zur Stadterweiterung in Altstadtnähe unabhängig von der Entwicklung des östlich davon gelegenen Eisenhüttenbezirks erfolgten, war letztendlich die fortschreitende Industrieentwicklung im Hinblick auf die folgenden Erweiterungspläne entscheidend. Insbesondere in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Rolle von Gleiwitz als Industriezentrum und als Ausgangspunkt für den Aufbau von umfangreichen Verwaltungsstrukturen sowie für die Entstehung von neuen Wohngebieten gefestigt. Eindeutig wurde erst in Folge der Industrialisierung der Städtebau im Auftrag des Gleiwitzer Magistrats thematisiert, nachdem der Bedarf an Wohnraum unerlässlich wurde.

Die analysierten Bebauungspläne für Gleiwitz sowie die städtebauliche Kartierung belegten die Stadterweiterungsphasen, die schrittweise erfolgten, um sich in den 1890er Jahren zu einem Gesamtbild zusammenzufügen. Unbestritten bleibt, daß die Planung des frühen 19. Jahrhunderts in Gleiwitz viele existierende Strukturen übernahm, darunter die bestehenden Vorstadtstraßen und kleinere Wege, die später in bedeutende Straßenzüge umgewandelt wurden. Die Rekonstruktion der frühen städtebaulichen Maßnahmen nach 1850 wurde durch die spärliche Quellenlage erschwert. In Folge einer erstmaligen Bewertung der überlieferten Stadtverwaltungsberichte war es der Autorin jedoch möglich, die städtebaulichen Vorgänge der 1870er Jahre zu rekonstruieren. Der wichtigste Eingriff in die Gleiwitzer Stadtstruktur fand somit in den Jahren 1876/77 mit der Beauftragung der Firma Marks & Balke statt, die neben den Vermessungsarbeiten auch den ersten Bebauungsplan fertigte. Dieser wurde zur Grundlage für die nachfolgenden Gleiwitzer Stadtbaumeister. Vor allem das im Südwesten des Stadtkerns entworfene Straßennetz wurde zum Ausgangspunkt der Stadterweiterungen in den folgenden Jahrzehnten. Die um 1880 vorgenommene Verlegung der städtebaulichen Schwerpunkte auf die Gebiete um die Wilhelmstraße führte zur Entstehung eines geschlossenen urbanen Gefüges, welches sich nordöstlich der Altstadt erstreckte und sich durch neu geschaffene Verkehrsstrukturen auszeichnete.

Bei der Bewertung der Gleiwitzer Stadtplanung des 19. Jahrhunderts müssen vielerlei Aspekte berücksichtigt werden. Nach der Errichtung des Industriezentrums, dem bald auch der Bau der Bahnanlage folgte, konnte sich Gleiwitz nach 1850 vom mittelalterlichen Befestigungsring befreien. Unter Berücksichtigung der formalen Grundlage, die das preußische Baufluchtliniengesetz von 1875 bildete, entstand der Vermessungs- und Bebauungsplan von 1876/77. Die Planer Marks und Balke beschäftigten sich in erster Linie mit dem Entwurf neuer Wohngebiete im Südwesten der Stadt sowie mit der Erschließung des Industriebezirks im Nordosten. Infolge der späteren städtebaulichen Maßnahmen wurden der Stadtkern und der Bahnhofsareal durch eine neu angelegte Straße miteinander verbunden. Erst nach 1890 wurde eine Ringstraße angelegt. Der Gleiwitzer Städtebau im 19. Jahrhundert folgte also einem Additionskonzept, das sich durch mehrere Bebauungsphasen auszeichnet. Die neuen Gebiete schlossen sich erst allmählich um die Altstadt. Die nacheinander folgenden Planungsphasen konzentrierten sich dabei vor allem auf das Einfügen von neuen städtebaulichen Elementen und auf die Erschließung der außerhalb der Altstadt gewachsenen Strukturen. Die Gleiwitzer Altstadt blieb nach dem Schleifen der Befestigungsanlage und der Neubearbeitung der Fluchtlinienpläne in ihrer städtebaulichen Struktur unberührt. Ihre besonders ausgeprägte ovale Grundrißform blieb erhalten. Aufgrund der Stadtgröße, ihrer Lage und Bedeutung als Industriezentrum erwies sich das Addieren von städtebaulichen Strukturen als besonders effizient. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß die additiven, jedoch schrittweise vorgenommenen Stadterweiterungen das gleiche Ziel wie eine zentralistische Planung erreichten. Die neuen Strukturen wurden nämlich im Nachhinein durch die Ringstraße miteinander verbunden, wodurch die zentrale Funktion der Altstadt gefestigt wurde.

Die Anforderungen an Stadtplanung waren in vielen Städten der Industriezeit ähnlich. Die Wohnungsnot war angesichts der rasant wachsenden Bevölkerungszahlen die Hauptmotivation der vorgenommenen und durchgeführten Bauarbeiten. Die in Gleiwitz verwirklichten städtebaulichen Prozesse erzielten die von den Planern erwarteten Ergebnisse: Neue Wohngebiete wurden geschaffen, womit die Voraussetzungen für das Entstehen von ausreichend neuen Wohnbauten gewährleistet wurden. Darüber hinaus wurden die wichtigsten Aufgaben der Stadtplanung innerhalb der Zeit von 1877 bis 1910 gelöst: Die Regulationsarbeiten an der Klodnitz ermöglichten die Errichtung der Kanalisation, die hygienischen Bedingungen wurden damit verbessert, die zum Großteil vom Südwesten nach Nordosten entworfenen Straßen erlaubten eine gute Durchlüftung der Stadt. Nicht ohne Bedeutung für die Stadtgestaltung waren die Gleiwitzer Grünanlagen, denn sowohl die allgemein genutzten Grünflächen der Stadtparks als auch die verbreiteten Straßen mit Vorgärten wurden in die Planung integriert.

In der Bearbeitung der Fluchtlinienpläne für die jeweiligen Straßen sowie der Festlegung der Grundstücksgröße und der Bebauungsdichte manifestierte sich die gelungene Umsetzung der Bebauungsplanvorgaben. Die nähere Betrachtung der wichtigsten Gleiwitzer Straßenzüge erwies sich als hilfreich für die Feststellung der charakteristischen Merkmale des Gleiwitzer Städtebaus sowie der typischen Bebauungstypen. Während die älteren Strukturen, wie die Vorstadtstraßen mit ihren Parzellenausmaßen, beibehalten wurden, fügte sich die Planung der ersten Stadtentwicklungsphase nach 1850 harmonisch in diese Umgebung. Die stadtprägende Funktion übernahm am Anfang des 19. Jahrhunderts die außerhalb

der Stadt gelegene Eisenhütte, um die sich die ersten Siedlungen gruppierten. In der Innenstadt wurde die stadtbildende Rolle den großen öffentlichen Bauten, die außerhalb der Altstadtgrenzen errichtet wurden, zugeteilt. Mit der Entstehung des Gerichts- und des Gefängnisbaus an der Klosterstraße sowie der Kasernenkomplexe an der Teuchertstraße verdichtete sich auch in diesen Gebieten die Wohnbebauung. Darüber hinaus entwickelten sich die Verbindungswege zu den Nachbardörfern und zu den anderen Städten. Mit dem Bebauungsplan von 1876/77 wurde die Allgegenwärtigkeit des Mietshauses in Gleiwitz gefestigt. Der Vielfalt der angewendeten architektonischen Lösungen entsprach die umgesetzte städtebauliche Gestaltung. Die Wechselwirkung der Architektur und der Stadtplanung spiegelte sich in verschieden gestalteten Straßenzügen, denen bestimmte Wohnbauten samt Bauformen zugeordnet wurden. Die an die jeweilige Lage gebundene Straßenbreite und die Parzellengröße sind hier als die Hauptinstrumente der städtebaulichen Aktivitäten zu betrachten.

Unbestritten bei der Betrachtung des Gleiwitzer Städtebaus des 19. Jahrhunderts bleibt der Berliner Einfluß. Die Hauptaufgabe des James Hobrechts Gesamtbebauungsplans für Berlin von 1862 lag in Zusammenbringung der bis dahin verstreuten Vorstadtstrukturen durch ein neues Straßensystem. Ausgegangen von einem umfangreichen Eingemeindungsprozeß sowie Regulierung der Eigentumsverhältnisse konnte das Konzept der modernen Hauptstadt in den darauf folgenden Jahrzehnten umgesetzt werden. Bei der Aufteilung der Bauquartiere und Festlegung der Verkehrsstrukturen orientierte sich Hobrecht an den klassizistischen Vorbildern der Stadtbaukunst und bediente sich auch deren Formensprache, die vor allem das neu entstandene Straßennetz bestimmt. Vorherrschend blieb die additive Weise der Planung, die eine Realisierung in mehreren Abschnitten ermöglichte. Abgesehen von der enormen Reichweite des Berliner Bebauungsplans wurden seine wesentlichen Merkmale von Gleiwitzer Baumeistern übernommen und im entsprechenden Maßstab angewandt. Vor allem das Gesamtkonzept der Erschließung vorhandener Strukturen, die Schaffung eines einheitlichen Verkehrsmusters mit dem Rechteck- und Diagonalsystem der Straßen und öffentlichen Plätzen sowie die Addition der Formen verdeutlichen den großstädtischen Anspruch der Gleiwitzer Planung. Auch das Gleiwitzer Grünkonzept mit den Alleen an der Klodnitz sowie der Repräsentationscharakter der Wilhelmstraße wurden weitgehend den Berliner Weltstraßen angepasst.

Darüber hinaus steht die verwirklichte Gleiwitzer Stadtplanung mit ihrem musterhaft wirkenden Straßennetz vollkommen in der Tradition des 19. Jahrhunderts. Die bereits mehrmals zum Ausdruck gebrachten Stadtentwicklungsfaktoren wie die Industrieentwicklung im Nordosten der Stadt und die relativ frühe Entstehung der Bahnanlage in einer deutlichen Entfernung vom alten Stadtkern, waren für diese Art der Erweiterung ausschlaggebend. In erster Linie waren es die periphere Lage von Gleiwitz, die Größe der Stadt und ihre enge Verbindung zur Industrie, die keine aufwendigen Lösungen vermuten ließen. Der eher schematisch wirkende Bebauungsplan von 1876/77 sowie die Nachfolgepläne entsprachen jedoch zeitgleichen Beispielen, denn in ganz Europa entstanden regelmäßig gestaltete Straßennetze. Trotz einer scheinbaren Schemenhaftigkeit erhielt die Gleiwitzer Stadtplanung jedoch auch individuelle Züge, die sich vor allem in der Anpassung an die älteren städtischen Strukturen manifestierten. Am deutlichsten erscheint diese Tatsache darin, daß die Form der Gleiwitzer Altstadt als Ausgangspunkt für die geographische Ausrichtung der neuen Straßen fungierte. Bereits die Teuchertstraße

wiederholte den Verlauf der kurzen Altstadtachse vom Südwesten nach Nordosten. Die weiteren Straßen folgten diesem Prinzip. Mit dem Entwurf der Hauptstraße wurden nicht nur die nordöstlich vom Stadtkern gelegenen Gebiete erschlossen, sondern es gelang auch eine Miteinbeziehung des Klodnitz-Flusses sowie des Klodnitz-Kanals in das städtische Erscheinungsbild.

Ähnlich wie die städtebaulichen Maßnahmen erfolgte die Vollendung der Häuserzeilen nicht innerhalb weniger Jahre, sondern sie erstreckte sich von den 1870er bis in die 1910er Jahre. Der jeweilige Zeitgeist einerseits und die sich rasch verändernden Wohnbedürfnisse und Bebauungskonzepte andererseits spiegelten sich in der verwirklichten Architektur wider. Während im Südwesten der Stadt die sich ähnelnden, viergeschossigen Mietshäuser mit Backsteinfassaden vorherrschend sind, zeichnen sich die Wohnbauten an der Hauptstraße durch eine wesentlich aufwendigere Dekoration aus. Die Stadtplanungsphase nach 1890 führte zur Verbreiterung einiger Straßen um die Vorgärten, die auch in Gleiwitz den Häusern einen großstädtischen Charakter verliehen. Dennoch waren es nicht die Äußerlichkeiten, die über die Stadtentwicklung in den 1890er Jahren entschieden, sondern die Hintergründe der städtischen Baupolitik, die zunehmend von ökonomischer Effizienz geprägt wurde. Somit entstanden immer mehr Neubauten bei gleichzeitiger Verdichtung der Bebauung im Rahmen der bestehenden Bausubstanz. Immer mehr Wohnungen wurden in einem Gebäude untergebracht, die zusätzlichen Flügelbauten und Rückgebäude kamen hinzu. Die ärmeren Bevölkerungsschichten wurden in den Keller- und Dachgeschoßwohnungen untergebracht. Die maximale Ausnutzung der vorgegebenen Gebäudehöhe und der Stockwerkszahl der Bauten führte jedoch in Gleiwitz nicht zum übertriebenen „Mietskaserneneffekt“, wie in vielen Großstädten. Die Gründe dafür waren unter anderem, daß die städtebaulichen Aktivitäten in den meisten Fällen der örtlichen Bauordnung unterworfen waren. Die Erklärung solcher Stadtentwicklung liegt aber auch in der Größe und der Lage von Gleiwitz sowie in den historisch-politischen Hintergründen.

Die an den von der Autorin ausgewählten und analysierten Straßen entstandenen Wohngebäude bieten einen repräsentativen Querschnitt durch die Gleiwitzer Bauphasen des 19. Jahrhunderts. Anhand der beschriebenen Bauten war es in Rahmen dieser Arbeit möglich, die Entwicklung vom eingeschossigen Vorstadthausstypus, der den städtischen Verhältnissen zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch gerecht war, bis zu prachtvollen Mietshäusern der Haupthandelsstraße an der Schwelle zum 20. Jahrhundert hin darzustellen. Unter den vorgestellten Wohnhäusern nehmen die Mehrfamilienhäuser den größten Anteil im Bauegefüge des ausgewählten Forschungsgebiets auf. Die planmäßigen Erweiterungen führten in Gleiwitz den Bautypus ein, der sich später auch in den Altstadt- sowie den Vorstadtgebieten verbreitete. Seine vielfältigen Formen spiegeln dabei nicht nur die Wünsche des Bauherren, sondern auch die zeitgenössischen architektonischen Strömungen wider. Die Palette der Lösungen umfaßt kleinere, manchmal mehrmals umgebaute Gebäude sowie fünfgeschossige Ensembles mit Flügelbauten. Die Ausführung der vorgestellten Gleiwitzer Wohnhäuser läßt dabei eine klare Bewertung zu, um diese qualitativ bedeutenden Bauten im regionalen Maßstab betrachten zu können. Vor allem das außerordentlich homogene Erscheinungsbild vieler Gleiwitzer Häuserzeilen stellt einen kulturellen Wert dar, der aus denkmalpflegerischer Sicht erhalten werden muß. Darüber hinaus prägen auch die freistehenden Wohnbauten die Gleiwitzer Kulturlandschaft. Die in die Stadtstruktur integrierten Villen sind wertvolle Beispiele für die individuelle

Gestaltungsweise der reicheren Bevölkerungsschicht. Nicht ohne Bedeutung für die heutige Wahrnehmung bleiben die von den Industriebetrieben gestifteten Arbeiterwohnhäuser, die als geschlossene Siedlungen vorwiegend in der Nähe der jeweiligen Werke entstanden.

Unter den Gleiwitzer Wohnbauten dominieren also seit der Einführung des Bebauungsplanes von 1876/77 die mehrgeschossigen Mietshäuser mit flügelartig angebrachten Hinterhäusern. Die Frage der Anbindung an Berlin läßt sich auch in Verbindung mit den architektonischen Vorbildern eindeutig bejahen. Die Kontakte zu anderen kulturellen Zentren wie Breslau oder Krakau und weiter nach Wien waren sicherlich durch die Grenzlage begünstigt, trotzdem sind größere Auswirkungen dieser Kontakte in den verwirklichten Bauwerken nicht feststellbar. Die für die nahe gelegenen Regionen charakteristischen baulichen Lösungen, wie beispielsweise die Verlegung der Korridore in Form von Umgängen auf dem jeweiligen Stockwerk zur Seite des Innenhofs, die hinsichtlich der Kommunikation den wichtigsten Unterschied zu den Berliner Grundrißanordnungen ausmachte, sind in Gleiwitz nirgendwo vorhanden. In den einzelnen Grundriß- sowie Aufrißformen der Gleiwitzer Mietshäuser ist dagegen die Verwendung des Berliner Zimmers vorherrschend. Weiterhin wird bei der genauen Betrachtung der Gleiwitzer Mietshäuser eine Anlehnung an die zahlreichen architektonischen Handbücher, Zeitschriften und Kataloge deutlich, auf denen sich das Repertoire der damaligen Baumeister schöpfte. Die Mustergrundrißsammlung, die von Gustav Assmann 1862 für Berlin gefertigt wurde, stellte die für Grundstücke verschiedener Größe und Anordnung optimalen Grundrißformen, die auch in Gleiwitz in vielen Fällen wörtlich zitiert wurden, dar.²⁵⁵ Die Gleiwitzer Fassaden entsprechen mit ihrer Ausschmückung den am Ende des 19. Jahrhunderts verbreiteten Mustern. Unter den auftretenden architektonischen Details sind Backsteinfronten mit angebrachten Putzelementen vorherrschend. Stilistisch bedienten sich die Gleiwitzer Baumeister am häufigsten der Schmuckpalette der italienischen, deutschen und französischen Neurenaissance. Es fehlt aber auch nicht an neugotischen sowie an Barock- und Rokoko-Reminiszenzen, die insbesondere entlang der Wilhelmstraße zu finden sind. Trotz der auf den ersten Blick allgegenwärtigen „schablonenhaften“ Verwendung der Stilelemente des 19. Jahrhunderts, was der historisierenden Architektur oft vorgeworfen wurde, muß berücksichtigt werden, daß die verschiedenen Gestaltungstendenzen auf kreative Weise in Gleiwitz übertragen wurden. Vor allem bei den Fassaden der Hauptstraße wurde die Vielfalt der historisierenden Formensprache den Richtlinien der Bauordnung unterworfen, so daß ein harmonisches und homogenes Erscheinungsbild der Straße entstehen konnte.

Die Erforschung des Gleiwitzer Architekten-Milieus war im Rahmen dieser Arbeit mangels Quellen nicht möglich. Die wenigen in den Bauakten auftretenden Namen lassen eine Verallgemeinerung hinsichtlich des Gleiwitzer Handwerks nicht zu. Die in der Besprechung der Stadterweiterungen erwähnten Stadtbaumeister waren für die größeren städtischen Aufträge verantwortlich. Darüber hinaus wurden viele der öffentlichen Bauten von Bezirksbauinspektoren entworfen, so die Gerichtsgebäude, die Kasernengebäude und einige Schulen. Die aufgezählten Bauten entsprachen den um diese Zeit bekannten Vorbildern und wurden nahezu unabhängig vom Ort gestaltet. Für kleinere Privataufträge, darunter in erster Linie Mietshäuser, zeichneten örtliche Fachleute verantwortlich, unter ihnen häufiger Handwerker und seltener

²⁵⁵ Assmann, Gustav: Grundrisse für Städtische Wohngebäude, Berlin 1862, zitiert in: Geist, Johann Friedrich, Kürvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1863-1945, München 1980, S.221f.

Baumeister. Dies war angesichts der Wohnungsnot in vielen preußischen Städten üblich. Hinsichtlich der Struktur der in Gleiwitz tätigen Baumeister sind auch die regionalen Kontakte und Einflüsse nicht zu unterschätzen. Die rasche Verbreitung von architektonischen Neuheiten, aber auch die große Beweglichkeit der Baumeister sowie Handwerker war damals nicht geringer als heute. Sicherlich bestanden auch anderweitige Kontakte sowohl zu Nachbarstädten als auch zu Weltmetropolen. Belegt sind Kontakte nach Ratibor, Oppeln und Breslau. Diese Städte waren aufgrund der Verwaltungshierarchie für Gleiwitz von großer Bedeutung.

Die Erstellung einer Dokumentation über die Gleiwitzer Wohnarchitektur des 19. Jahrhunderts konnte ohne die Besprechung der Sozialstruktur dem Anspruch auf Vollständigkeit nicht gerecht werden. Während die Erforschung des Gleiwitzer Architekten-Milieus noch Fragen offen läßt, sind Aufschlüsse über die Sozialstruktur anhand der beschriebenen Bauten durchaus möglich. In Anbetracht verschiedener Bebauungstypen, die der jeweiligen Bevölkerungsschicht zugeordnet werden konnten, muß festgestellt werden, daß eine klare Einteilung der Stadt in reichere und ärmere Bereiche, insbesondere innerhalb der in dieser Bearbeitung vorgenommenen Gebietsgrenzen, nicht möglich ist. Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Arbeitersiedlungen in Gleiwitz zunächst grundsätzlich außerhalb des Stadtkerns angelegt wurden und daß die wenigen erhaltenen Stadtvillen mit ihren ursprünglichen üppigen Parkanlagen eher als Ausnahmen im städtebaulichen Kontext zu betrachten sind, bleibt das Mietshaus, das allen Bevölkerungsgruppen dient und diese vereint, als vorherrschender Bautypus im Gleiwitzer Stadtbild verankert. In den analysierten Stadtvierteln ist es weiterhin nicht möglich, die Grenzen zwischen den hochherrschaftlichen, kaufmännischen oder Beamtenwohnanlagen festzustellen. Vielmehr ist eine gesellschaftliche Differenzierung am Beispiel des einzelnen Gleiwitzer Mietshauses zu erläutern. Denn das Mietshaus dient als Spiegelbild der damaligen Gesellschaft, indem es Wohnungen unterschiedlicher Größe und verschiedenen Standards in sich vereint und damit jeweils mehrere Bevölkerungsschichten beherbergt. In diesem kleineren Maßstab läßt sich das Prinzip der horizontalen und vertikalen Aufteilung des Grundstücks beobachten. Horizontal, denn die hochherrschaftlichen Wohnungen waren immer im Vorderhaus, im ersten bzw. zweiten Obergeschoß situiert, während sich die kleineren der Reihe nach, bis zu kleinsten, immer tiefer auf dem Grundstück befanden. Gleichermäßen fand die vertikale Aufteilung nach der Größe der Wohnungen statt, denn die Verdichtung der Wohneinheiten wuchs mit der Geschosszahl bis in die kleinsten Einraumwohnungen, die im Dachgeschoß bzw. im Keller eingerichtet waren. Dementsprechend gestaltete sich die Sozialstruktur: Die zahlungskräftige Bevölkerungsschicht, die sich in Gleiwitz vorwiegend aus Industriellen und Fabrikanten zusammensetzte, residierte in großzügig geschnittenen Wohnungen der „Beletage“. Die Beamten, Angestellten und Arbeiter wohnten dagegen in den Hinterhäusern. Gleiwitz gehörte zu den Städten, wo es zur Durchdringung aller Bevölkerungsschichten kam. Diese Durchdringung von reicheren und ärmeren Bevölkerungsschichten wurde von einigen Städtebau-Theoretiker befördert, wie z.B. von James Hobrecht.²⁵⁶

²⁵⁶ Hobrecht idealisierte die Idee des Zusammenkommens und des Aufbaus von gegenseitigem Verständnis unter allen Gesellschaftsklassen, die aufgrund der Struktur des Mietshauses möglich war. Aus: Hobrecht, James: Über die öffentliche Gesundheitspflege, Stettin 1868, zitiert nach Treue, Wilhelm: Haus und Wohnung im 19. Jahrhundert, Stuttgart 1969. In: Kier, Hiltrud: Die Kölner Neustadt: Planung, Entstehung, Nutzung, Düsseldorf 1978, S.120-122.

Im Rahmen dieser Arbeit wurden die städtebaulichen Aspekte sowie die Wohnarchitekturformen des 19. Jahrhunderts in Gleiwitz untersucht und bewertet. Obwohl diese komplexe Aufgabe in vielerlei Hinsichten lediglich als ein Anfang einer umfangreichen Forschung zu verstehen ist und viele detaillierte Fragen offen läßt, sollte sie den Beitrag zur erstmaligen Erforschung und Beschreibung der städtebaulichen Prozesse des 19. Jahrhunderts leisten. Weiterhin wurde zum Schwerpunkt dieser Bearbeitung die Erstellung einer sachlichen und vorurteilslosen Dokumentation der Wohnhäuser des 19. Jahrhunderts. Anhand der durchgeführten Analysen wurde es möglich, das facettenreiche Erscheinungsbild der Gleiwitzer Architektur des Historismus darzustellen. Dieses Erscheinungsbild widerspricht darüber hinaus eindeutig der immer noch weit verbreiteten Wahrnehmung dieser Epoche als der Zeit der Massenproduktion von sich ähnelnden Wohnbauten. Die Gleiwitzer Straßenzüge zeigen sich nach den über hundert Jahren ihres Bestehens selbstbewußt als Zeitzeugen der Epoche einer schnellen Industrialisierung und fügen sich zu einem unverwechselbaren Ensemble. Angesichts der zeitbedingten Faktoren wird das Bestehen dieses wertvollen Kulturerbes zu Beginn des 21. Jahrhunderts massiv bedroht. Daher gilt es für unsere sowie die nächsten Generationen, für ihre Erhaltung zu sorgen, wobei das Berücksichtigen der historischen Hintergründe sowie der Einsatz des Fachwissens als unerläßlich betrachtet werden muß.

9 Literaturliste

Adressbuch für die Stadt Gleiwitz und für deren angegrenzten Vororte, Vlg. Naumann Stadtdruckerei, Gleiwitz 1891

Architektonisches Skizzen-Buch, Heft V, Ernst & Korn Vlg., Berlin 1883

Assmann, Gustav: Grundrisse für Städtische Wohngebäude, Mit Rücksicht auf die für Berlin geltende Bau-Ordnung, Berlin 1862

Banduch, Roland, Greiner, Piotr: Plany miasta Gliwic wykonane do 1945 roku, in: Rocznik Muzeum w Gliwicach, Band II, Gliwice 1986

Benevolo, Leonardo: Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, Band I, Vlg. Georg D. W. Callwey, München 1964

Bericht des Magistrats über die Verwaltung der Stadt Gleiwitz für das Geschäftsjahr 1872/73, R. David Druckerei, Gleiwitz 1874

Bericht des Magistrats über die Verwaltung der Stadt Gleiwitz für das Geschäftsjahr 1873/74, R. David Druckerei, Gleiwitz 1875

Bericht des Magistrats über die Verwaltung der Stadt Gleiwitz von 1. Oct. 1868 bis 1. Oct. 1869, G. Neumann Druckerei, Gleiwitz 1869

Bericht des Magistrats über die Verwaltung der Stadt Gleiwitz von 1. Oct. 1866 bis 1. Oct. 1867, G. Neumann Druckerei, Gleiwitz 1867

Bericht des Magistrats über die Verwaltung der Stadt Gleiwitz von 1. Oct. 1865 bis 1. Oct. 1866, G. Neumann Druckerei, Gleiwitz 1866

Bericht des Magistrats über die Verwaltung der Stadt Gleiwitz von 1. Oktober 1869 bis 1. Oktober 1870, Neumann Druckerei, Gleiwitz 1870

Bericht des Magistrats über die Verwaltung der Stadt Gleiwitz von 1891 bis 1896, G. Neumann Stadtdruckerei, Gleiwitz 1896

Bericht des Magistrats über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde – Angelegenheiten der Stadt Gleiwitz für das Geschäftsjahr 1870/71, G. Neumann Druckerei, Gleiwitz 1871

Bericht des Magistrats über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Gleiwitz für die Jahre 1875/76, G. Neumann Druckerei, Gleiwitz 1877

Bericht des Magistrats über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Gleiwitz für das Geschäftsjahr 1871/72, G. Neumann Druckerei, Gleiwitz 1872

Bericht des Magistrats über die Verwaltung und der Stadt Gleiwitz von 1. Oct. 1869-1. Oct. 1870, G. Neumann Druckerei, Gleiwitz 1870

Bericht des Magistrats über die Verwaltung und der Stadt Gleiwitz für die Jahre 1877 bis 1882, David Druckerei, Gleiwitz 1882

Brönnner, Wolfgang: Die bürgerliche Villa in Deutschland 1830-1890, Wernersche Verlagsgesellschaft, Worms 1994

Bürgerbuch der Stadt Gleiwitz, Neumann's Stadtdruckerei, Gleiwitz 1901

Chojecka, Ewa: Architektura Bielska-Białej 1855-1939, Katowice 1987

Chojecka, Ewa: Śląskie dzieła mistrzów architektury i sztuki, Katowice 1987

Codex diplomaticus Silesiae, Band II, W. Wattenbach (Hrsg.), Breslau 1895, in: Kozłowska, Barbara u.a.: Studium historyczno-konserwatorskie miasta Gliwice, Manuskript, Gliwice 1999

Drabina, Jan: Historia Gliwic, Gliwice 1995

Ehren, Hermann: Gleiwitzer Frauen retten die Stadt, in: Martini, Johannes: Deutsche Heimat Oberschlesien, Dortmund, 1966

Fisch, Stefan: Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer, Oldenbourg Verlag, München 1988

Fuchs, Konrad: Aus Wirtschaft und Gesellschaft. Beiträge zur Geschichte Schlesiens vom 18. bis 20. Jahrhundert, Dortmund 1990

Gabrysch, Franz: Die räumliche Entwicklung der Städte Beuten, Gleiwitz, Hindenburg, Volk und Reich Verlag., Berlin 1937

Gabzdyl, Marek: Gliwice wczoraj. Gleiwitz gestern, Wokół Nas Vlg., Gliwice 1994

Geist, Johann Friedrich, Kürvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1945-1980, Prestel, München 1980

Geist, Johann Friedrich, Kürvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1740-1862, Prestel, München 1980

Geist, Johann Friedrich, Kürvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1863-1945, Prestel, München 1980

Głąb, Wojciech: Huta w Gliwicach w latach 1796-1830, Zeszyty Gliwickie, Band XVIII/XIX, Gliwice 1988

Glagau, Otto: Die Börsen- und Gründungs-Schwindel in Berlin, Leipzig 1876

Gleiwitz, Deutschlands Städtebau, Magistrat Gleiwitz (Hg.), bearb. Von Stadtbaurat Schabik, Dari- Verlag., Berlin-Halensee 1928

Gołachowski, Stefan: Gliwice u progu industrializacji, in: Studia nad miastami i wsiami śląskimi, Instytut Śląski w Opolu, Wydawnictwa Instytutu Śląskiego w Opolu, Państwowe Wydawnictwa Naukowe, Oddział Wrocławski, Opole 1969

Groß, Herbert: Bedeutende Oberschlesier, Laumann Verlag., Dülmen 1992

Grundmann, Günther, Schadendorf, Wulf: Die Kunst im deutschen Osten, Schlesien, Deutscher Kunstverlag 1962

Higounet, Charles: Die deutsche Ostsiedlung im Mittelalter, Siedler Verlag., Berlin 1986

Hirschberg, Erwin (Hg.): Unser Schlesien heute, Aufzeichnung über eine Reise durch alle schlesischen Kreise im Jahre 1954, Aachen 1955

Horstmann, Heinrich: Gleiwitz in der Vergangenheit bis zur Gegenwart, in: Deutschlands Städtebau, Gleiwitz, Magistrat Gleiwitz (Hrsg.), bearb. Stadtbaurat Schabik, Dari Verlag., Berlin Halensee 1928

Illies, (...): Erinnerung an die Zeit der ersten Dampfmaschinen, Sammlung Berg- und Hüttenmännischer Abhandlungen, Heft 81, Gebrüder Böhm Verlag., Kattowitz 1911

Wandkalender 2000: Labore et constantia, mit Lithographien aus der Sammlung des Stadtmuseums Gleiwitz, Katowice 1999

Karłowicz, Jan, Kryński, Adam, Niedźwiedzki, Władysław: Słownik języka polskiego, Band I, PIW, Warszawa 1952

Kier, Hiltrud: Bürgerbauten der Gründerzeit in der Kölner Neustadt, Kölner Dokumentation, Stadt Köln, o. J.

Kier, Hiltrud: Die Kölner Neustadt, Landeskonservator Rheinland, Arbeitshefte 8, Bonn 1973

Kier, Hiltrud: Die Kölner Neustadt: Planung, Entstehung, Nutzung, Schwann, Düsseldorf 1978

Kier, Hiltrud: Wohnhäuser in Köln in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, In: Weyers, Willy, Trier, Eduard (Hg.) Kunst des 19. Jahrhunderts im Rheinland. Band 2, Düsseldorf 1980

Kieß, Walter: Urbanismus im Industriezeitaler. Von der klassizistischen Stadt zur Garden City., Ernst & Sohn Verlag., Berlin 1991

Klejmon, Barbara: Katowicka kamienica mieszczańska, Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska, Katowice 1997

Kozłowska, Barbara u.a.: Studium historyczno-konserwatorskie miasta Gliwice, (Manuskrypt), Gliwice 1999

Krakowski, Piotr: Fasada dziewiętnastowieczna. Ze studiów nad architekturą wieku XIX., in: Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego, Heft 16, Kraków 1981

Kwiecień, Anna und Adam: Architektura kościoła Wszystkich Świętych w Gliwicach, Rocznik Muzeum w Gliwicach, Band VI, Gliwice 1992

Ladd, Brian: Urban Planning and Civic Order in Germany 1860-1914, Harvard University Press Cambridge, Massachusetts 1990

Lewczyński, Jerzy: Wilhelm von Blandowski herbu Wieniawa. Zarys działalności fotograficznej., in: Rocznik Muzeum w Gliwicach, Band X, Gliwice 1995

Lutsch, Hans: Die Kunstdenkmäler des Regierungsbezirks Oppeln, Wilhelm Gottlieb Korn Vlg., Breslau 1894

Małusecki, Bogusław: Budowniczości miejscy i miejscy radcy budowlani Gliwic 1874-1945, in: Rocznik Muzeum w Gliwicach, Band XIII, Gliwice 1998

Maurer, Franciszek: Problemy odbudowy starówki gliwickiej, in: Zeszyty Gliwickie, Band 3, Gliwice 1965

Maurer, Franciszek: Zagospodarowanie przestrzenne śródmieścia Gliwic, późniejszego ośrodka przemysłowego na Śląsku. Dissertation 1962 an der Architektonischen Fakultät der TH Gleiwitz (Manuskrypt)

Miłobędzki, Adam: Zarys dziejów architektury w Polsce, Wiedza Powszechna, Warszawa 1988

Müller, Franz: Instruktion für die Polizei-Executiv-Beamten der Stadt Gleiwitz, Neumann's Stadtdruckerei, Gleiwitz 1894

Muzeum w Gliwicach. Zamek, Przewodnik po wystawie stałej, Gliwice 1991

Neues Adreß- und Geschäfts-Handbuch von Gleiwitz und der Ortschaft Richtersdorf, Madaiski, Paul (Hrsg.), Verlag Madaiski, Gleiwitz 1905

Nietsche, Benno: Geschichte der Stadt Gleiwitz, Paul Ralchdorff Verlag, Gleiwitz 1886

Pawelitzki, Richard: Gleiwitz. Bilder und Dokumente 'ohne Goldrahmen', Laumann Verlag, Dülmen 1986

Piotrowska-Andruszków, Ewa: Historia Gliwic od XIII wieku do współczesności, Muzeum w Gliwicach, Gliwice 1993

Polizeiverordnung über die Bauten in den Städten des Regierungsbezirks Oppeln vom 1. April 1903/9, Februar 1919 nebst den ergänzenden gesetzlichen Bestimmungen, A. Klein (Hrsg.), A. Wilpert Verlag, Groß Strehlitz 1919

Preusens Städte, Gleiwitz, Silbergleit, Heinrich (Hrsg.), Carl Heymanns Verlag, Berlin 1908

Preußen. Kunst und Architektur, Streidt, Gert (Hrsg.) Könemann, Köln 1999

Radziewicz-Winnicki, Jacek: Średniowieczne mury obronne wokół starego miasta, Rocznik Muzeum w Gliwicach, Band V, Gliwice 1989

Reclaw, Damian: Gliwice w starej fotografii, Gliwice 1998

Reclaw, Damian: Wielkie postacie górnośląskiego przemysłu od końca XVIII do XIX wieku, Rocznik Muzeum w Gliwicach Band X, Gliwice 1996

Rospond, Stanisław: Słownik etymologiczny miast i gmin PRL, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1984

Rusinowska, Jolanta: Dom przedpogrzebowy na cmentarzu żydowskim w Gliwicach, Magisterarbeit, Gliwice 1996 (Manuskript)

Rusinowska, Jolanta: Wohnhäuser des 19. Jahrhunderts in Gleiwitz (Gliwice), in: Störtkuhl, Beate (Hrsg.): Hansestadt, Residenz, Industriestandort, Oldenbourg Verlag, München 2002

Salewski, Wilhelm: Alte Eisenwerke in Schlesien und Mähren; Holzminden 1962

Schabik, Stütz, Wolf: Dreistädteeinheit Beuthen, Gleiwitz, Hindenburg, Landkreis Beuthen 1929

Schmidt, Jacek: Dzieje Kanalu Kłodnickiego, Rocznik Muzeum w Gliwicach, Band IV, Gliwice 1990

Schröteler- von Brandt, Hildegard: Rheinischer Städtebau, Die Stadtbaupläne in der Rheinprovinz von der napoleonischen Zeit bis zum Kaiserreich, Das Fallbeispiel Mönchengladbach, SH Verlag, Köln 1998

Schumacher, Fritz: Strömungen in deutscher Baukunst seit 1800, Seeman, Köln 1955

Słownik etymologiczny nazw geograficznych Górnego Śląska, Rospond, Stanisław (Hrsg.), Band 3, PWN, Warszawa-Wrocław 1986

Stein, Erwin: Monographien deutscher Städte, Band XII, Gleiwitz, Berlin – Friedenau 1925

Verwaltungsbericht des Magistrats der Stadt Gleiwitz für die Zeit vom 1. April 1901 bis 31. März 1906, Neumanns Stadtdruckerei, Gleiwitz 1908

Vogt, Martin (Hrsg.): Deutsche Geschichte, Fischer Taschenbuch Verlag, Stuttgart/ Weimar 2003

Wagner-Rieger Renate, Krause, Walter: Historismus und Schloßbau, in: Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts, München 1975

Weyers, Willy, Trier, Eduard: Kunst des 19. Jahrhunderts im Rheinland, 3 Bände, Düsseldorf 1980

Wierzbicka, Bozena (Hrsg.): Miasto tylem do rzeki – Materiały sesji naukowej Warszawa 22-23. 06. 95, Biblioteka Towarzystwa Opieki nad Zabytkami, Warszawa 1996

Wörterbuch der landeskundlichen Namen, Schlesien, Ostbrandenburg, Pommern, Ostpreußen, Battek, Marek (Hrsg.), Silesia Verlag, Wrocław 1998

10 Anhang

Abbildungsverzeichnis:

- 1.1 Das Forschungsgebiet auf dem Übersichtsplan von 2000.
- 1.2 Mietshaus Bitterstraße 1 (ul. Lelewela), um 1900.
- 2.1 Gleiwitzer Stadtwappen: a) bis 1629, b) 1629-1945, c) seit 1945.
- 2.2 Stadtansicht von Süden während der Belagerung 1626 mit der beschützenden Mantelmadonna.
- 3.1 Mittelalterliche Stadtmauern auf dem Stadtplan von 2000.
- 3.2 Fragmentarisch erhaltenen Stadtmauern, Mauerstraße (ul. Grodowa), Zustand 2002.
- 3.3 Die ehemalige Franziskaner Klosterkirche (heute Redemptoristen), Zustand 2002.
- 3.4 Stadtansicht von Norden, Kupferstich von Bernhard Werner, 1758.
- 3.5 Pfarrkirche Allerheiligen, um 1930.
- 3.6 Gleiwitzer Rathaus, um 1930.
- 4.1 Die Hochofenanlage in der Gleiwitzer Eisenhütte, Zeichnung um 1830.
- 4.2 Das Gelände der Königlichen Eisenhütte, Lithographie von Knippel, um 1830.
- 5.1 Stadtansicht von Norden, um 1865.
- 5.2 Überreste der mittelalterlichen Stadtmauer, Langestraße (ul. Kaczyniec), um 1960.
- 5.3 Klodnitzer Kanal (Kanał Kłodnicki) an der Fabrikstraße (ul. Dubois), um 1900.
- 5.4 Germaniaplatz (Pl. Piastów), um 1917.
- 5.5 Ecke Wilhelmstraße (ul. Zwycięstwa) und Gartenstraße (ul. Barlickiego), um 1915.
- 5.6 Kirche St. Barbara an der Bahnhofstraße (ul. Dworcowa), Choransicht, um 1900.
- 5.7 Das Begräbnishaus auf dem jüdischen Friedhof, Lindenstraße (ul. Poniatowskiego), Zustand 2000.
- 5.8 St. Peter und Paul Kirche, Choransicht, um 1902.
- 5.9 Das neue Postamt an der Niederwallstraße (ul. Dolnych Wałów), um 1917.
- 5.10 Das alte Gerichtsgebäude an der Klosterstraße (ul. Wieczorka), Zustand 2000.
- 5.11 Das neue Gerichtsgebäude an der Gerichtsstraße (ul. Powstańców Warszawy), 1910.
- 5.12 Ein Gebäude des Kasernenkomplexes an der Raudauerstraße (ul. Daszyńskiego), Zustand 2000.
- 5.13 Die Oberrealschule an der Oberwallstraße (ul. Górnych Wałów), um 1906.
- 5.14 Das alte Bahnhofsempfangsgebäude, abgerissen 1914.
- 5.15 Das neue Bahnhofsempfangsgebäude, um 1925.
- 5.16 Stadttheater an der Wilde Klodnitz Straße (al. Przyjaźni), um 1939.
- 6.1 Wohnhaus Karlstraße 1 (ul. Krupnicza), abgerissen, Foto um 1900.
- 6.2 Wohnhaus Krugstraße 8 auf dem ehemaligen Eisenhüttengelände, (ul. W. Pola), Zustand 2002.
- 6.3 Lageplan Bahnhofstraße 32 (ul. Dworcowa), nicht existierend, um 1900.
- 6.4 Wohnhaus Kleine Mühstraße 1 (ul. Jasnogórska), Zustand 2002.
- 6.5 Bahnhofstraße (ul. Dworcowa) vor den Regulierungsarbeiten am Ostropka-Fluß, um 1898.
- 6.6 Wohnhaus Germaniaplatz 2 (ul. Okopowa), Zustand 2002.
- 6.7 Baupläne für die Mietshäuserreihe an der Keithstraße 12-20 (ul. Zawiszy Czarnego), Erdgeschoßgrundrisse und Straßenfassaden, 1898.

- 6.8 Mietshäuserreihe Keithstraße 12-20 (ul. Zawiszy Czarnego), Zustand 2002.
- 6.9 Hofansicht Keithstraße 12 (ul. Zawiszy Czarnego), Zustand 2002.
- 6.10 Der Grundriß des Erdgeschosses, Bauantrag Bahnhofstraße 33 (ul. Dworcowa), 1887.
- 6.11 Die Straßenfassade, Bauantrag Bahnhofstraße 33 (ul. Dworcowa), 1887.
- 6.12 Stadtgartengebäude, Ecke Klosterstraße und Niederwallstraße (Pl. Mickiewicza), abgerissen, Foto um 1900.
- 6.13 Wohnhaus Klosterstraße 37 (ul. Wieczorka), Zustand 2000.
- 6.14 Wohnhaus Klosterstraße 37 (ul. Wieczorka), Zustand 2002.
- 6.15 Wohnhaus Klosterstraße 24 (ul. Wieczorka), Zustand 2002.
- 6.16 Doppelwohnhaus Klosterstraße 11 (ul. Wieczorka), Zustand 2002.
- 6.17 Entwurf für das Doppelwohnhaus Klosterstraße 11 (ul. Wieczorka), Grundriß des ersten Obergeschosses, 1893.
- 6.18 Entwurf für das Doppelwohnhaus Klosterstraße 11 (ul. Wieczorka), Straßenfassade, 1893.
- 6.19 Wohnhaus Klosterstraße 14-16 (ul. Wieczorka), Zustand 2002.
- 6.20 Wohnhaus Klosterstraße 14-16 (ul. Wieczorka), Hofansicht, Zustand 2002.
- 6.21 Wohnhaus Klosterstraße 25 (ul. Wieczorka), Zustand 2002.
- 6.22 Wohnhaus Klosterstraße 25 (ul. Wieczorka), Straßenfassade mit ausgebautem Dachgeschoß, 1934.
- 6.23 Klosterstraße (ul. Wieczorka), Gesamtansicht Richtung Altstadt, um 1904.
- 6.24 Die ehemalige Infanterie-Kaserne Teuchertstraße (ul. Zygmunta Starego), Innenhof, Zustand 2002.
- 6.25 Das ehemalige Waisenhaus Teuchertstraße (ul. Zygmunta Starego), Zustand 2002.
- 6.26 Das ehemalige Landratsamtsgebäude Teuchertstraße (ul. Zygmunta Starego), Hofansicht, Zustand 2002.
- 6.27 Wohnhäuser Teuchertstraße 10 und 12 (ul. Zygmunta Starego), Zustand 2002.
- 6.28 Wohnhaus Teuchertstraße 2 (ul. Zygmunta Starego), Zustand 2002.
- 6.29 Grundriß des Erdgeschosses und Aufriß der Straßenfassade, Umbauantrag Teuchertstraße 2 (ul. Zygmunta Starego), 1907.
- 6.30 Wohnhaus Teuchertstraße 11a (ul. Zygmunta Starego), Zustand 2002.
- 6.31 Lageplan Teuchertstraße 37 (ul. Zygmunta Starego), Bauantrag 1894.
- 6.32 Grundrisse des Erdgeschosses (oben) und des Obergeschosses (unten), Teuchertstraße 37 (ul. Zygmunta Starego), Bauantrag 1894.
- 6.33 Fassaden von Nordwesten (oben) und von Südosten (unten), Teuchertstraße 37 (ul. Zygmunta Starego), Bauantrag 1894.
- 6.34 Wohnhaus Teuchertstraße 37 (ul. Zygmunta Starego), Fassade von Südosten, Zustand 2002.
- 6.35 Lageplan Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), Bauantrag 1894.
- 6.36 Wohnhäuserreihe Wernikestraße 1-9 (ul. Królowej Bony), Zustand 2002.
- 6.37 Wohnhaus Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), um 1899.
- 6.38 Wohnhaus Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), Grundrisse des Erdgeschosses (oben) und des ersten Obergeschosses (unten), Bauantrag 1894.
- 6.39 Wohnhaus Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), Fassade zur Teuchertstraße, Bauantrag 1894.

- 6.40 Wohnhaus Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), Fassade zur Wernikestraße, Bauantrag 1894.
- 6.41 Wohnhaus Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), Zustand 2002.
- 6.42 Wohnhaus Teuchertstraße 25 (ul. Zygmunta Starego), Straßenfassade, Zustand 2002.
- 6.43 Wohnhaus Teuchertstraße 25 (ul. Zygmunta Starego), Rückfassade, Zustand 2002.
- 6.44 Wohnhaus Moltkestraße 6 (al. Korfantego), Zustand 2002.
- 6.45 Wohnhaus Moltkestraße 21 (al. Korfantego), Zustand 2002.
- 6.46 Wohnhaus Friedrichstraße 30, Ecke Moltkestraße (ul. Kościuszki, al. Korfantego), Zustand 2002.
- 6.47 Wohnhaus Moltkestraße 3, Ecke Teichstraße (al. Korfantego, ul. Świętojańska), Zustand 2002.
- 6.48 Lageplan Moltkestraße 15 (al. Korfantego), Bauantrag 1891.
- 6.49 Wohnhaus Moltkestraße 15 (al. Korfantego), Grundriß des Erdgeschosses und Aufriß der Fassade zur Moltkestraße, Bauantrag 1891.
- 6.50 Moltkestraße (al. Korfantego) von Nordosten, Zustand 2002.
- 6.51 Städtischer Hafen am Klodnitzer Kanal, um 1905.
- 6.52 Gleiwitzer Stadtpark, um 1906.
- 6.53 Villa Gartenstraße 16 (ul. Barlickiego), am Stadtpark, Zustand 2002.
- 6.54 Villa Caro, Entwurf Ihne & Stegmüller, 1885.
- 6.55 Villa Caro Niederwallstraße 8 (ul. Dolnych Wałów), Zustand 2002.
- 6.56 Parkanlage der Villa Caro, um 1899. Im Hintergrund Fertigstellung der Wohnhäuser an der Wilhelmstraße (ul. Zwycięstwa).
- 6.57 Wilhelmstraße 27 und 29 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2002.
- 6.58 Wilhelmstraße (ul. Zwycięstwa), um 1907.
- 6.59 Wilhelmstraße 44 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2002.
- 6.60 Wilhelmstraße 36 (ul. Zwycięstwa) um 1905.
- 6.61 Wilhelmstraße 39 (ul. Zwycięstwa), ehemaliges Hotel „Kaiserkrone“, Zustand 2002.
- 6.62 Wilhelmstraße 24 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2002.
- 6.63 Wilhelmstraße 18-20 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2002.
- 6.64 Das ehemalige Seidenhaus „Weichmann“ an der Wilhelmstraße 37 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2001.
- 6.65 Gleiwitzer Marktplatz am Wochenmarkttag, um 1899.
- 6.66 Marktplatz mit dem Rathaus, um 1900.
- 6.67 Wohnhaus Markt 13 (Rynek), Zustand 2002.
- 6.68 Wohnhaus Pfarrstraße 4 (ul. Plebańska), Zustand 2002.
- 6.69 Wohnhaus Ratiborerstraße 1a (ul. Raciborska), Zustand 2002.
- 6.70 Wohnhaus Mittelstraße 10 (ul. Średnia), Zustand 2002.
- 6.71 Wohnhäuser Markt 7 (Rynek) und Karlstraße 1 (ul. Krupnicza), Zustand 2002.
- 6.72 Wohnhaus Ratiborerstraße 12 (ul. Raciborska), Zustand 2002.
- 6.73 Gleiwitzer Chamottfabrik Lützowstraße (ul. Traugutta), um 1905.
- 6.74 Huldshinsky-Siedlung an der Bergwerkstraße (ul. Chorzowska), Ausschnitt aus der Karte Nr. 12 von 1911.
- 6.75 Huldshinsky-Siedlung an der Bergwerkstraße (ul. Chorzowska), um 1912.
- 6.76 Wohnhaus Marthastrasse 2 (ul. Lindego), Zustand 2000.
- 6.77 Wohnhaus Zabrze Straße 23 (ul. Zabrska), Zustand 2002.

- 6.78 Wohnhaus Zabrzer Straße 23 (ul. Zabrska), Grundriß und Balkenlage aller Wohngeschosse (oben), Straßenfassade und Hoffassade mit Querschnitt (unten), Bauantrag 1894.
- 6.79 Wohnhaus Kalidestraße 13 (ul. Robotnicza), Zustand 2002.
- 6.80 Wohnhäuser Kalidestraße 15a, 16, 20 (ul. Robotnicza), Bauantrag 1904.
- 6.81 Wohnhäuser Kalidestraße 15a, 16, 20 (ul. Robotnicza), Straßenfassade, Bauantrag 1904.
- 6.82 Wohnhäuser Kalidestraße (ul. Robotnicza), Hofansicht, Zustand 2002.
- 6.83 Siedlung an der Stadtwaldstraße (ul. Bienka), Ausschnitt aus der Karte Nr. 12 von 1911.
- 6.84 Wohnhäuser Stadtwaldstraße (ul. Bienka), Zustand 2002.
- 6.85 Wohnhaus Stadtwaldstraße 9 (ul. Bienka), Zustand 2002.
- 6.86 Wohnhaus Stadtwaldstraße 10 (ul. Bienka), Zustand 2002.
- 6.87 Typologien der Gleiwitzer Mietshäuser.
- 6.88 Der von allen Seiten umschlossene Hof des fünfgeschossigen Wohnhauses Wilhelmstraße 47 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2000.
- 6.89 Wohnhaus Moltkestraße 11 (al. Korfantego), Treppenhaus, Zustand 2002.
- 6.90 Wohnhaus Kronprinzenstraße 27 (ul. Jagiellońska), Deckenausmalung im Eingangsbereich, Zustand 2001.
- 6.91 Wohnhaus Wilhelmstraße 35 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2002.
- 6.92 Wohnhaus Fabrikstraße 4-6 (ul. Dubois), Zustand 2002.
- 7.1 Gleiwitzer Rundfunksender, um 1929.
- 7.2 Russische Kriegsgefangene bei der Schuttbeseitigung, um 1941-44.
- 7.3 Tankstelle an der Reichsautobahn in der Nähe von Gleiwitz, um 1939.
- 7.4 Empfangsgebäude des Gleiwitzer Flughafens, um 1938.
- 7.5 Entwurf für Reichspräsidentenplatz mit neuem Rathaus, Lageplan und Gestaltungsskizze von Architekten Schabik und Sattler, 1929.
- 7.6 Der Hüttenarbeiter, Steinplastik von Josef Limburg (?) auf dem Gleiwitzer Reichspräsidentenplatz, 1930.
- 7.7 Hotel „Haus Oberschlesien“ und Warenhaus „Defaka“ an der Wilhelmstraße (ul. Zwycięstwa), um 1935.
- 7.8 Chistuskirche, Architekt K. Mayer, um 1935.
- 7.9 Bebauungsplan für den Bereich zwischen Breslauerstraße (ul. Wrocławska) und Wilhelmspark (Park Chrobrego), 1926.
- 7.10 Löschstraße (ul. Częstochowska), um 1935.
- 7.11 Wiederaufbau der Gleiwitzer Markthäuser 8-14, Architekt Franciszek Maurer, Modell 1951.
- 7.12 Gebäude der Technischen Hochschule (Politechnika Śląska) am Krakauer Platz (Pl. Krakowski), Zustand 2002.
- 7.13 Wohnhaus Wilhelmstraße 20 (ul. Zwycięstwa), Fassadenfragment, Zustand 2002.

Abbildungsnachweis:

Fotos:

Archiv der Autorin: Abb. 1.2., Abb. 3.2. – 3.3., Abb. 5.7., Abb. 5.10., Abb. 5.12., Abb. 6.2., Abb. 6.4., Abb. 6.6., Abb. 6.8. – 6.9., Abb. 6.13. – 6.16., Abb. 6.19. – 6.21., Abb. 6.24. – 6.28., Abb. 6.30., Abb. 6.34., Abb. 6.36., Abb. 6.41. – 6.47., Abb. 6.50., Abb. 6.53., Abb. 6.55., Abb. 6.57., Abb. 6.59., Abb. 6.61. – 6.64., Abb. 6.67. – 6.72., Abb. 6.76. – 6.77., Abb. 6.79., Abb. 6.82., Abb. 6.84. – 6.86., Abb. 6.88. – 6.92., Abb. 7.12. – 7.13.

Postkarten aus den öffentlich zugängigen Privatsammlungen und Internet-Auktionen: Abb. 3.5. – 3.6., Abb. 5.3. – 5.4., Abb. 5.6., Abb. 5.8. – 5.9., Abb. 5.11., Abb. 5.13. – 5.16., Abb. 6.5., Abb. 6.12., Abb. 6.23., Abb. 6.51. – 6.52., Abb. 6.65. – 6.66., Abb. 6.58., Abb. 6.60., Abb. 6.73., Abb. 7.1., Abb. 7.3. – 7.4., Abb. 7.7. – 7.8., Abb. 7.10.
Stadtarchiv Gleiwitz: Abb. 5.5., Abb. 6.56.
Bildarchiv zur Kunst und Architektur in Deutschland, Marburg: Abb. 4.1., Abb. 7.6.
Privatarchiv Franciszek Maurer: Abb. 5.2., Abb. 7.11.

Abbildungen in der Literatur:

Architektonisches Skizzen-Buch, Heft V, Berlin 1883: Abb. 6.54.
Faltblatt des Stadtmuseums Gleiwitz, Gliwice 1999: Abb. 2.2.
Gabzdyl, Marek: Gliwice wczoraj, Gleiwitz gestern, Gliwice 1994: Abb. 7.2.
Lewczyński, Jerzy: Wilhelm von Blandowski herbu Wieniawa. Zarys działalności fotograficznej, Gliwice 1995: Abb. 5.1.
Muzeum w Gliwicach. Zamek, Gliwice 1991: Abb. 2.1.a
Pawelitzki, Richard: Gleiwitz. Bilder und Dokumente 'ohne Goldrahmen', Laumann Vlg., Dülmen 1986: Abb. 3.4.
Reclaw, Damian: Gliwice w starej fotografii, Gliwice 1998: Abb. 6.1.
Schabik, Stütz, Wolf: Dreistädteeinheit Beuthen, Gleiwitz, Hindenburg, Landkreis Beuthen 1929: Abb. 7.5., Abb. 7.9.
Stadtplan, Gliwice 1997: Abb. 2.1. c
Stein, Erwin: Monographien deutscher Städte, Gleiwitz, Berlin – Friedenau 1925: Abb. 6.75.
Stein, Erwin: Monographien deutscher Städte, Gleiwitz, Berlin 1925: Abb. 2.1.b
Wandkalender 2000: Labore et constantia, mit Lithographien aus der Sammlung des Stadtmuseums Gleiwitz, Katowice 1999: Abb. 4.2.

Zeichnungen:

Bauakten Stadtarchiv Gleiwitz: Abb. 6.3., Abb. 6.7., Abb. 6.10. – 6.11., Abb. 6.17. – 6.18., Abb. 6.22., Abb. 6.29., Abb. 6.31. – 6.33., Abb. 6.35., Abb. 6.37. – 6.40., Abb. 6.48. – 6.49., Abb. 6.78., Abb. 6.80. – 6.81.

Umzeichnungen der Autorin:

auf der Grundlage des Stadtplanes Gliwice 2000: Abb. 1.1.
auf der Grundlage des Planes in: Radziejewicz-Winnicki, Jacek: Średniowieczne mury obronne wokół starego miasta, Gliwice 1989: Abb. 6.87.
auf der Grundlage der Stadtkarte 1:1000, Gliwice 1972: Pläne 1 – 5.

Landkartenverzeichnis:

Karte 1. Stadtplan Gleiwitz, 1750.
Karte 2. Gleiwitz mit Vorstädten, 1798.
Karte 3. Erweiterungsplan für Gleiwitz, 1801, nicht realisiert.
Karte 4. Der Situationsplan Gleiwitz mit den Vorstädten, 1812.
Karte 5. Gleiwitz und Umgebung, 1846.
Karte 6. Stadtplan Gleiwitz, 1877.

- Karte 7. Stadtplan Gleiwitz, 1890.
- Karte 8. Stadtplan Gleiwitz, 1895.
- Karte 9. Stadtplan Gleiwitz, 1902.
- Karte 10. Stadtplan Gleiwitz, 1904.
- Karte 11. Stadtplan Gleiwitz, 1911.
- Karte 12. Bebauungsplan für Gleiwitzer Stadtteil Petersdorf (Szobiszowice), 1911.
- Karte 13. Gleiwitzer Altstadt, Katasterplan aus den 1930er Jahren.
- Karte 14. Stadtplan Gleiwitz, 1937.
- Karte 15. Entwurf für Wiederaufbau der Gleiwitzer Altstadt, 1962.

Nachweis:

Aus der kartographischen Sammlung des Stadtarchiv Gleiwitz:

- Karte 2: „Charte des Beuthener Wassers von Anfang oberhalb der Stadt Beuthen bis in den Einfall des Klodnitz Flusses bey der Stadt Gleiwitz“, Maßstab 1:10000 (Sg. 370)
- Karte 4: „Situationsplan der Stadt Gleiwitz mit ihren Vorstädten und Umgebungen im Jahre 1812“, Maßstab 1:14500 (Sg. 345)
- Karte 6: „Übersichtsplan des für Neuanlegung von Straßen in Aussicht genommenen Terrains der Stadt Gleiwitz“, Maßstab 1:2500 (Sg. 354/1)
- Karte 7: „Plan der Stadt Gleiwitz unter Berücksichtigung der in Aussicht genommenen Neuanlage von Strassen und Plätzen“, Maßstab 1 : 6450 (Sg. IX/14)
- Karte 8: „Übersichtsplan der Stadt Gleiwitz nach dem Zustande im Jahre 1895“, gedruckt 1911, Maßstab 1:5000 (Sg. 326)
- Karte 9: „Plan der Stadt Gleiwitz“, Maßstab 1:5000 (Sg. 327)
- Karte 11: „Übersichtsplan der Stadt Gleiwitz“, gedruckt 1911, Maßstab 1:10000 (Sg.332)
- Karte 12: „Der Bebauungsplan für den Stadtteil Petersdorf östlich der Toster Straße und nördlich der Eisenbahnanlagen“, Maßstab 1:500 (Sg. 330e)

Sonstige Karten:

- Karte 1, Karte 3: Stein, Erwin: Monographien deutscher Städte, Band XII, Gleiwitz, Berlin-Friedenau 1925
- Karte 5: Kozłowska, Barbara u.a.: Studium historyczno-konserwatorskie miasta Gliwice, (Manuskript), Gliwice 1999
- Karte 10: Reclaw, Damian: Gliwice w starej fotografii, Gliwice 1998
- Karte 13: Gleiwitzer Altstadt, Katasteramt Gleiwitz, Maßstab 1:1000.
- Karte 14: Schabik, Stütz, Wolf: Dreistädteeinheit Beuthen, Gleiwitz, Hindenburg, Landkreis Beuthen 1929
- Karte 15: Privatarchiv Franciszek Maurer

Pläne:

- Plan 1. Rekonstruktion des Bebauungsplanes von 1876/77
- Plan 2. Klosterstraße (ul.Wieczorka)
- Plan 3. Teuchertstraße
- Plan 4. Moltkestraße

Plan 5. Wilhelmstraße

Plan 1 wurde auf der Grundlage der Kopie des Planes im Maßstab 1:2500
(Sg. 354 R) gefertigt.

Die Archivalien aus der Bauaktensammlung des Stadtarchiv Gleiwitz:

Bahnhofstraße: Sg. 5955/124, 5955/125

Hindenburgstraße: Sg. 5955/141

Kalidestraße: Sg. 5955/172

Keithstraße: Sg. 196/181

Klosterstraße: Sg. 196/199, 196/201

Moltkestraße: Sg. 196/255

Teuchertstraße: Sg. 196/373, 196/375, 196/377, 196/380

Ortsverzeichnis:

Auschwitz	27, 102
Berlin	22, 23, 29, 40, 41, 43, 48, 50, 52, 66, 68, 73, 78, 82, 83, 86, 97, 104, 106, 113, 115
Beuthen	11, 12, 15, 26, 28, 35, 40, 43, 105
Breslau	11, 19, 21, 22, 26, 29, 39, 51, 105, 115, 116
Bytom	11, 12, 15, 26, 28, 35, 40, 43, 105
Chorzów	26, 28
Góra Św. Anny	101
Hindenburg	21, 36, 39, 105
Kamieniec	40
Kamienitz	40
Kieferstädtel	40
Köln	50
Königshütte	26, 28
Krakau	11, 14, 115
Kraków	11, 14, 115
Laband	11, 26, 40
Łabędy	11, 26, 40
Lemberg	103, 107
Lubliniec	26
Lublinitz	26
Lwów	103, 107
Mysłowice	26, 39
Myslowitz	26, 39
Opole	10, 12, 19, 25, 26, 40, 46, 101, 116
Oppeln	10, 12, 19, 25, 26, 40, 46, 101, 116
Oświęcim	27, 102
Petersdorf	10, 16, 27, 41, 53, 67, 104
Pleß	26
Potsdam	22
Pszczyna	26
Racibórz	34
Ratibor	34
Richtersdorf	5, 16, 17, 36, 41, 43, 50, 51, 75
Sobiszowice	10, 16, 27, 41, 53, 67, 104
Sośnicowice	40
St. Annaberg	101
Trinnek	16
Trynek	16
Wójtowa Wieś	5, 16, 17, 36, 41, 43, 50, 51, 75
Wrocław	11, 19, 21, 22, 26, 29, 39, 51, 105, 115, 116
Zabrze	21, 36, 39, 105

Personenregister:

Baildon, John	21
Beyerhaus, Friedrich Ludwig	22
Caro, Oscar	26, 86
Colonna, Philipp	20
Ferdinand II.	14
Friedrich Wilhelm II.	21
Friedrich Wilhelm III.	22
Heynitz, Friedrich Anton	20
Hieronymus, Karl	40, 45, 47, 48, 50, 76, 78
Hobrecht, James	50, 113, 116
Huldschinsky, Oscar	27, 94, 95, 96
Ihne und Stegmüller	86
Ilgner	32, 34, 35, 36, 37, 45
Kalide, Theodor Erdmann	22, 23
Kelm, Adalbert	48, 50, 52, 53, 78, 104
Kiss, August	22
Kleyczner, Gertold	11
Kranz, Wilhelm Adalbert Otto	52, 53, 104
Marcks und Balke	41, 42, 44, 45-48, 50
Mayer, Karl	106
Reden, Friedrich Wilhelm	20, 21, 30, 32
Renard, Andreas	20
Schinkel, Friedrich	22
Verwiebe, Carl	41, 47-48, 63, 85
Wedding, Johann Friedrich	21, 32
Zettrich, Friedrich	13
Zygmunt Korybut	13

Straßenverzeichnis:

Deutsch – Polnisch

A

An der Klodnitz
An der Waldschule
Augustastr.

Kłodnicka
H. Bienka
Chodoby

B

Bahnhofstr.
Bankstr.
Bergwerkstr.
Bielitzerstr
Bitterstr.
Breslauerstr.

Dworcowa
Bankowa
Chorzowska
Konstytucji
Lelewela
Wrocławska

C

Casinostr.
Coloniestr.

Zawiszy Czarnego
Robotnicza

F

Fabrikstr.
Fleischmarkt
Freundstr.
Friedrichstr.

Dubois
Pl. Rzeźniczy
Sobieskiego
Kościuszki

G

Gartenstr.
Gerichtsstr.
Gerrnaniaplatz
Große-Hindenburg-Str.
Große-Mühl-Str.

Barlickiego
Powstańców Warszawy
Pl. Piastów
Zabrska
Młyńska

H

Hüttenstr.

Hutnicza

K

Kalidestr.
Kaltbadstr.
Karlstr.
Kasernenstr.
Keithstr.
Kiefestädtelstr.
Kirchplatz
Kirchstr.
Kleine-Mühl-Str.
Klosterstr.
Königsplatz
Koselerstr.
Krankenhausstr.
Kreidelstr.
Kronprinzenstr.
Krugstr.

Robotnicza
Zimnej Wody
Krupnicza
Zygmunta Starego
Zawiszy Czarnego
Daszyńskiego
Pl. Kościelny
Kościelna
Jasnogórska
Wieczorka
Pl. Piłsudskiego
Kozielska
Ziemowita
Barlickiego
Jagiellońska
W. Pola

L

Langestr.
Leipziger Str.

Kaczyniec
Poniatowskiego

Löschstr.
Lützowstr.

M

Markgrafenstr.
Markt
Martha Str.
Mauerstr.
Mietheallee
Mittelstr.
Moltkestr.

N

Neudorferstr.
Neue-Welt-Str.
Nikolai Str.
Nieberdingstr.
Niederwallstr.

O

Oberwallstr.

P

Petersdorferstr.
Pfarrstr.
Plessenstr.

R

Ratiborerstr.
Raudenerstr.
Reichspräsidentenplatz
Richtersdorferstr.
Ring
Rossmarkt
Rossmarktstr.
Rybnikerstr.

S

Schröterstr.
Stadtwaldstr.

T

Tarnowitzer Landstr.
Tarnowitzerstr.
Teichstr.
Teuchertstr.

W

Wernickestr.
Wilde Klodnitz
Wilhelmspark
Wilhelmstraße
Willielmsplatz

Z

Zabrzer Str.

Częstochowska
Traugutta

Konstytucji
Rynek
Lindego
Grodowa
Berbeckiego
Średnia
al. Korfantego

Boh. Getta Warszawskiego
Nowy Świat
Mikołowska
Lompy
Dolnych Wałów

Górnych Wałów

Szobiszowicka
Plebańska
Pszczyńska

Raciborska
Daszyńskiego
Pl. Piłsudskiego
Daszyńskiego
Rynek
Pl. Krakowski
Konarskiego
Rybnicka

Ziemowita
H. Bienka

Tarnogórska
Matejki
Świętojańska
Zygmunta Starego

Królowej Bony
Aleja Przyjazni
Park Chrobrego
Zwycięstwa
Pl. Inwalidów Wojennych

Zabraska

Polnisch – Deutsch

A

al. Korfantego
al. Przyjaźni

Moltkestr
Wilde Klodnitz

B

Bankowa
Barlickiego*
Barlickiego*
Berbeckiego
Boh. Getta Warszawskiego

Bankstr.
Gartenstr.
Kreidelstr.
Mietheallee
Neudorferstr.

C

Chudoby
Chorzowska
Częstochowska

Augustastr.
Bergwerkstr.
Löschstr.

D

Daszyńskiego*
Daszyńskiego*
Daszyńskiego*
Dolnych Wałów
Dubois
Dworcowa

Raudenerstr.
Richtersdorferstr.
Kiefestädtelstr.
Niederwallstr.
Fabrikstr.
Bahnhofstr.

G

Górnych Wałów
Grodowa

Oberwallstr.
Mauerstr.

H

H. Bienka*
H. Bienka*
Hutnicza

An der Waldschule
Stadtwaldstr.
Hüttenstr.

J

Jagiellońska
Jasnogórska

Kronprinzenstr.
Kleine-Mühl-Str.

K

Kaczyniec
Kłodnicka
Konarskiego
Konstytucji*
Konstytucji*
Kościelna
Kościuszki
Kozielska
Królowej Bony
Krupnicza

Lange Str.
An der Klodnitz
Rossmarktstr.
Bielitzerstr.
Markgrafenstr.
Kirchstr.
Friedrichstr.
Koselerstr.
Wernickestr.
Karlstr.

L

Lelewela
Lindego
Lompy

Bitterstr.
Martha Str.
Nieberdingstr.

M

Matejki
Mikołowska
Młyńska

Tarnowitzerstr.
Nikolai Str.
Große-Mühl-Str.

N

Nowy Świat

Neue-Welt-Str.

P

Park Chrobrego

Wilhelmpark

Pl. Inwalidów Wojennych

Willielmsplatz

Pl. Kościelny

Kirchplatz

Pl. Krakowski

Rossmarkt

Pl. Mickiewicza

-

Pl. Piastów

Gerrnaniaplatz

Pl. Piłsudskiego

Königsplatz

Pl. Piłsudskiego

Reichspräsidentenplatz

Pl. Rzeźniczy

Fleischmarkt

Plebańska

Pfarrstr.

Poniatowskiego

Leipziger Str.

Powstańców Warszawy

Gerichtsstr.

Pszczynska

Plessenstr.

R

Raciborska

Ratiborerstr.

Robotnicza*

Kalidestr.

Robotnicza*

Coloniestr.

Rybnicka

Rybniker Str.

Rynek*

Markt

Rynek*

Ring

S

Sobieskiego

Freundstr.

Średnia

Mittelstr.

Szobiszowicka

Petersdorferstr.

Świętojańska

Teichstr.

T

Tarnogórska

Tarnowitzer Landstr.

Traugutta

Lützwowstr.

W

W. Pola

Krugstr.

Wieczorka

Klosterstr.

Wrocławska

Breslauerstr.

Z

Zabraska*

Große-Hindenburg-Str.

Zabraska*

Zabrzer Str.

Zawiszy Czarnego*

Casinostr.

Zawiszy Czarnego*

Keithstr.

Ziemowita*

Schröterstr.

Ziemowota*

Krankenhausstr.

Zimnej Wody

Kaltbadstr.

Zwycięstwa

Wilhelmstr.

Zygmunta Starego*

Kasernenstr.

Zygmunta Starego*

Teuchertstr.

Anmerkung:

In dem Straßenverzeichnis werden nur die Straßen aufgelistet, die in der vorliegenden Bearbeitung erwähnt sind. Einige von ihnen änderten häufiger ihre Namen im Laufe des 19. Jahrhunderts, daher werden in den mit * markierten Fällen mehrere deutsche Namen den gegenwärtigen, polnischen entgegengesetzt. Dabei werden die Änderungen der Straßenbenennung, die im 20. Jahrhundert stattfanden, nicht in die Liste aufgenommen.

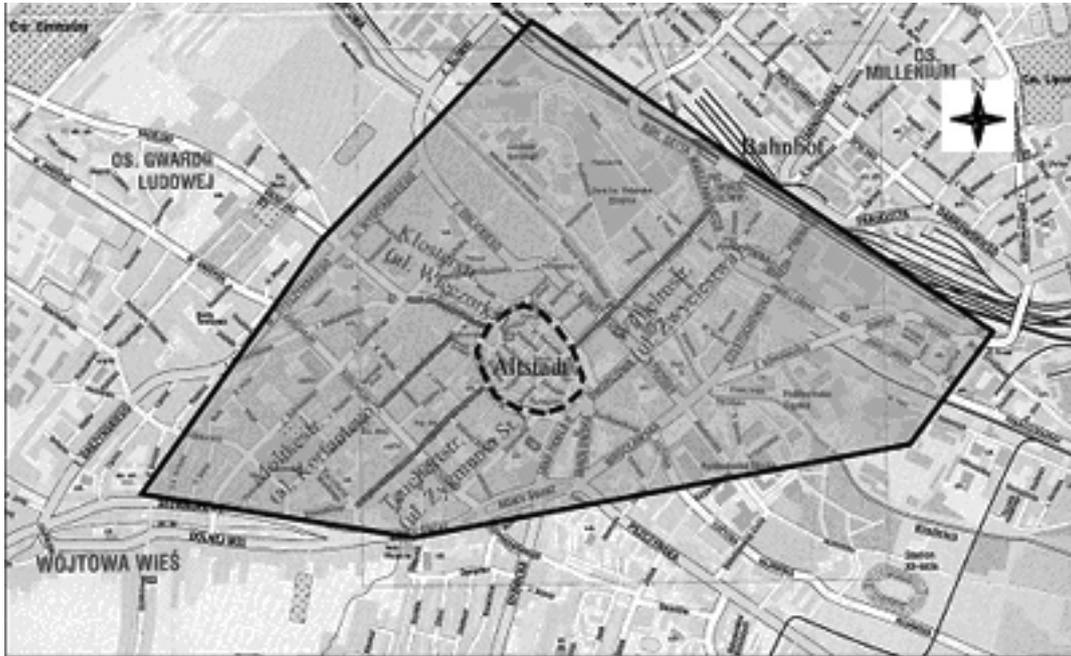
Polnische Abkürzungen:

al. (aleje) – Allee

Pl. (Plac) – Platz

ul. (ulica) – Straße

11 Abbildungen



Übersichtsplan von Gleiwitz

Legende:

-  Grenze des ausgewählten Gebietes
-  ausgewählte Straßenzüge

1.1 Das Forschungsgebiet auf dem Übersichtsplan von 2000.



1.2 Mietshaus Bitterstraße 1 (ul. Lelewela), um 1900.



a)



b)

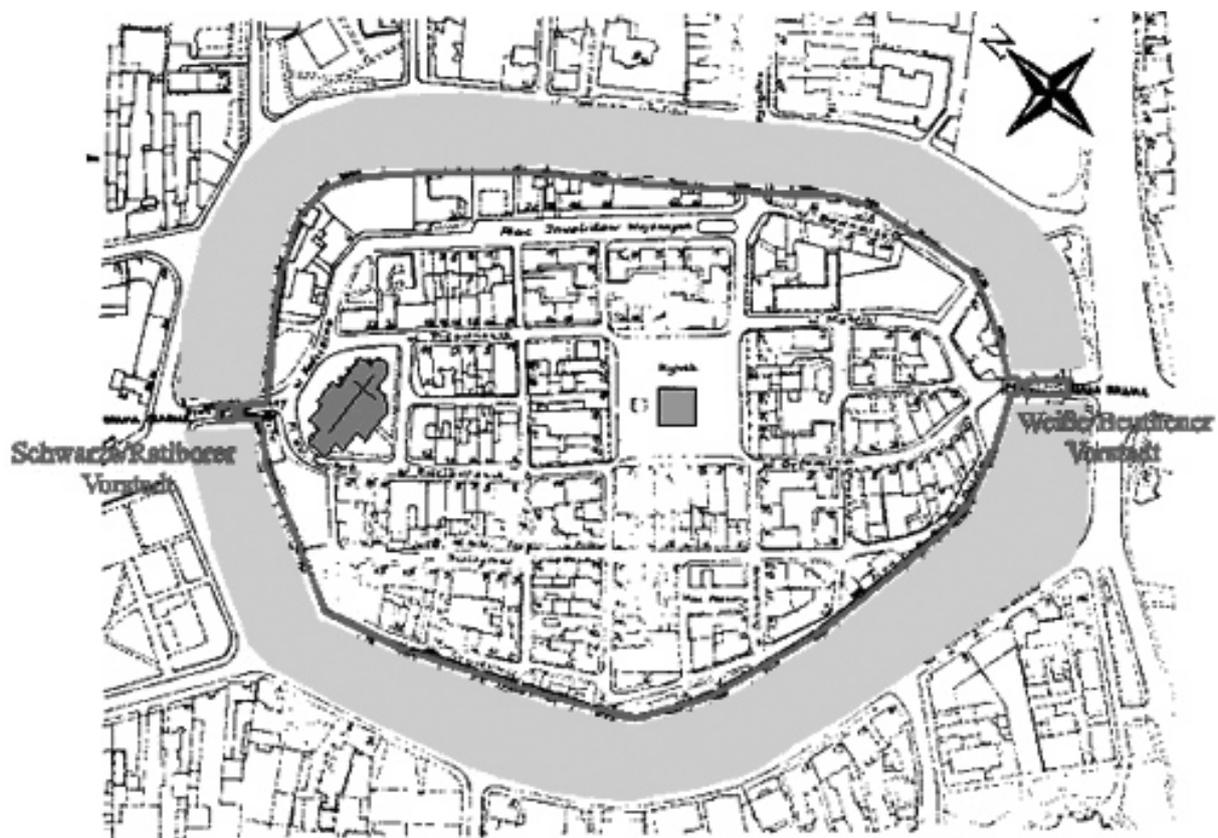


c)

2.1 Gleiwitzer Stadtwappen: a) bis 1629, b) 1629-1945, c) seit 1945.



2.2 Stadtansicht von Süden während der Belagerung 1626 mit der beschützenden Mantelmadonna.



Der Verlauf der mittelalterlichen Stadtbefestigung auf dem heutigen Stadtplan

Legende:

-  Stadtmauer (ohne Basteien)
-  Bürgergärten

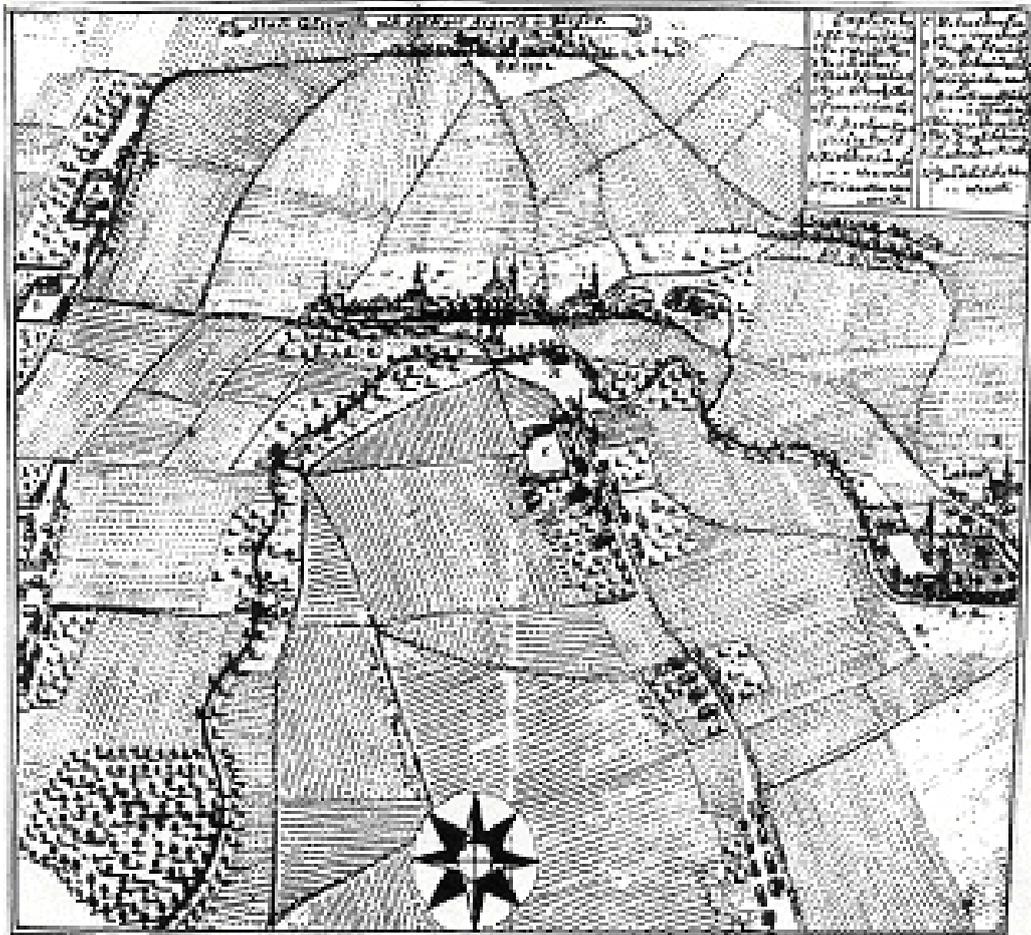
3.1 Mittelalterliche Stadtmauern auf dem Stadtplan von 2000.



3.2 Fragmentarisch erhaltenen Stadtmauern, Mauerstraße (ul. Grodowa),
Zustand 2002.



3.3 Die ehemalige Franziskaner Klosterkirche (heute Redemptoristen),
Zustand 2002.



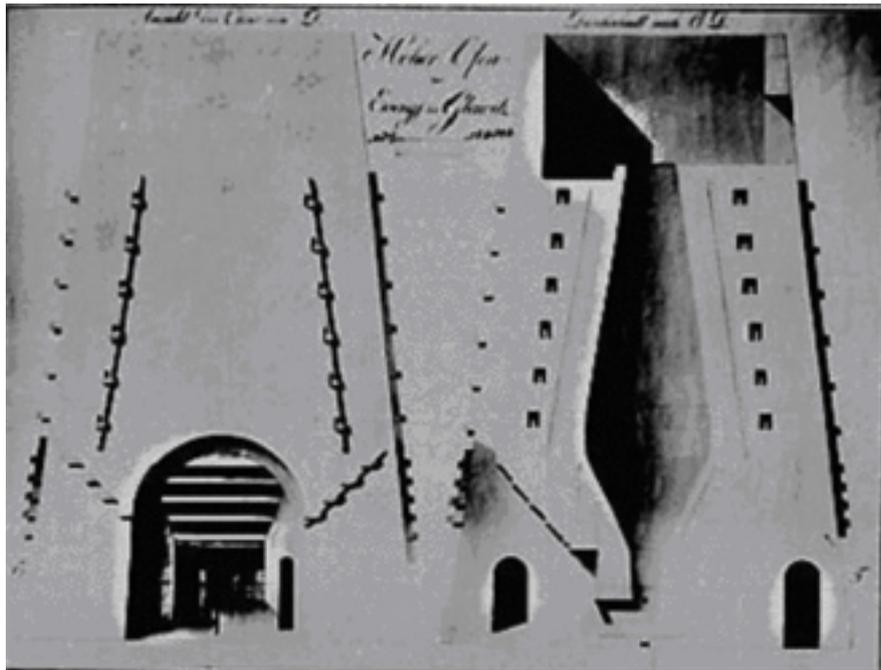
3.4 Stadtansicht von Norden, Kupferstich von Bernhard Werner, 1758.



3.5 Pfarrkirche Allerheiligen, um 1930.



3.6 Gleiwitzer Rathaus, um 1930.



4.1 Die Hochofenanlage in der Gleiwitzer Eisenhütte, Zeichnung um 1830.



4.2 Das Gelände der Königlichen Eisenhütte, Lithographie von Knippel, um 1830.



5.1 Stadtansicht von Norden, um 1865.



5.2 Überreste der mittelalterlichen Stadtmauer, Langstraße (ul. Kaczyniec), um 1960.



5.3 Klodnitzer Kanal (Kanał Kłodnicki) an der Fabrikstraße (ul. Dubois), um 1900.



5.4 Germaniaplatz (Pl. Piastów), um 1917.



5.5 Ecke Wilhelmstraße (ul. Zwycięstwa) und Gartenstraße (ul. Barlickiego), um 1915.



5.6 Kirche St. Barbara an der Bahnhofstraße (ul. Dworcowa), Choransicht, um 1900.



5.7 Das Begräbnishaus auf dem jüdischen Friedhof, Lindenstraße
(ul. Poniatowskiego), Zustand 2000.



5.8 St. Peter und Paul Kirche, Choransicht, um 1902.



5.9 Das neue Postamt an der Niederwallstraße (ul. Dolnych Wałów), um 1917.



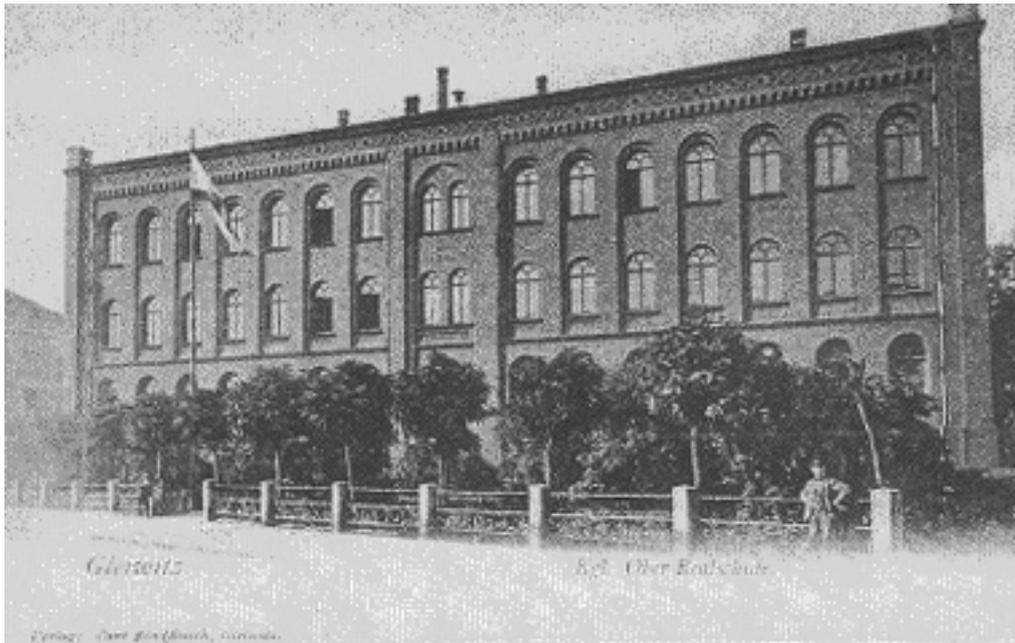
5.10 Das alte Gerichtsgebäude an der Klosterstraße (ul. Wieczorka), Zustand 2000.



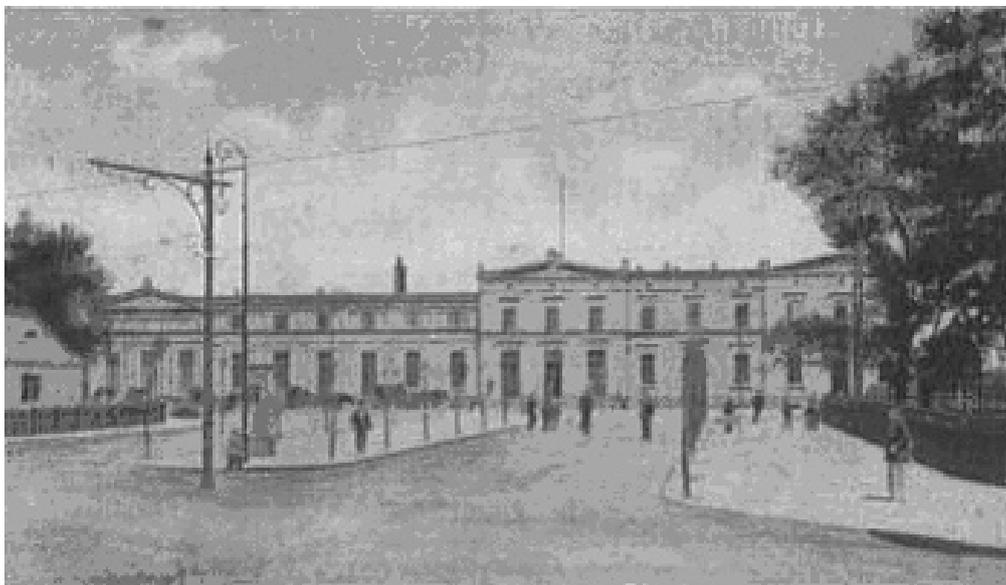
5.11 Das neue Gerichtsgebäude an der Gerichtsstraße (ul. Powstańców Warszawy), 1910.



5.12 Ein Gebäude des Kasernenkomplexes an der Raudauerstraße (ul. Daszyńskiego), Zustand 2000.



5.13 Die Oberrealschule an der Oberwallstraße (ul. Górnych Wałów), um 1906.



5.14 Das alte Bahnhofsempfangsgebäude, abgerissen 1914.



5.15 Das neue Bahnhofempfangsgebäude, um 1925.



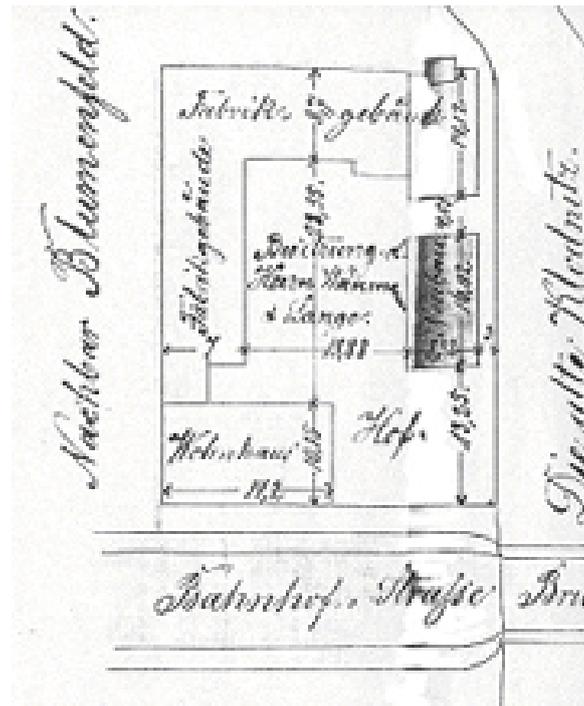
5.16 Stadttheater an der Wilde Klodnitz Straße (al. Przyjaźni), um 1939.



6.1 Wohnhaus Karlstraße 1 (ul. Krupnicza), abgerissen, Foto um 1900.



6.2 Wohnhaus Krugstraße 8 auf dem ehemaligen Eisenhüttengelände, (ul. W. Pola), Zustand 2002.





6.5 Bahnhofstraße (ul. Dworcowa) vor den Regulierungsarbeiten am Ostropka-Fluß, um 1898.



6.6 Wohnhaus Germaniaplatz 2 (ul. Okopowa), Zustand 2002.



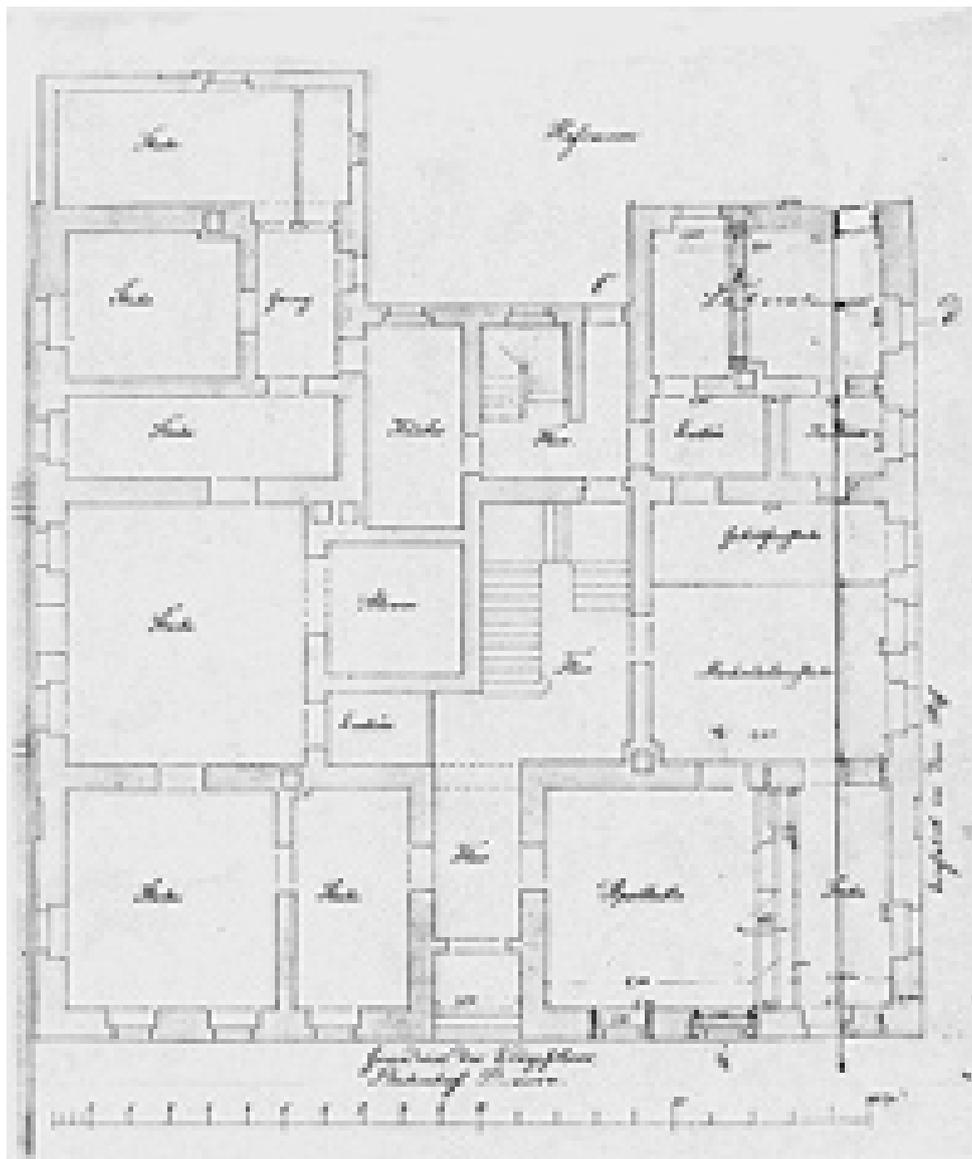
6.7 Baupläne für die Miethäuserreihe an der Keithstraße 12-20 (ul. Zawiszy Czarnego), Erdgeschoßgrundrisse und Straßenfassaden, 1898.



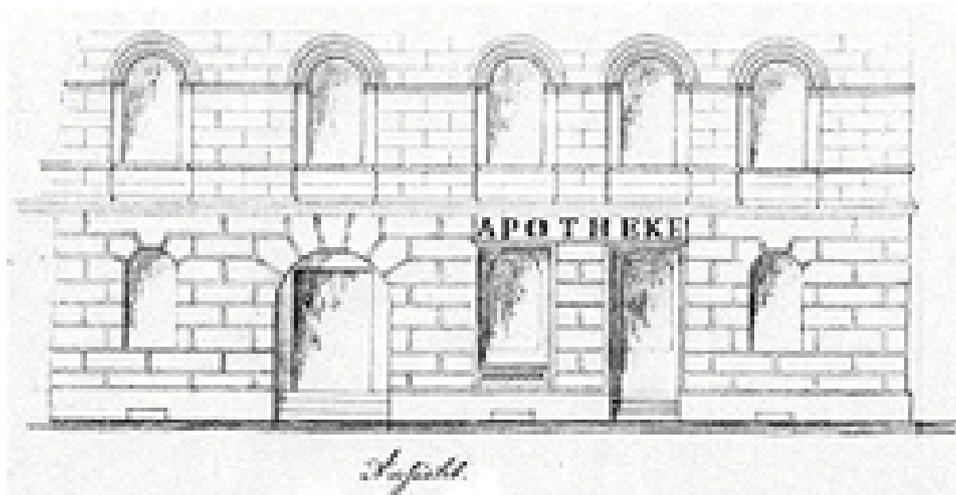
6.8 Mietshäuserreihe Keithstraße 12-20 (ul. Zawiszy Czarnego), Zustand 2002.



6.9 Hofansicht Keithstraße 12 (ul. Zawiszy Czarnego),
Zustand 2002.



6.10 Der Grundriß des Erdgeschosses, Bauantrag Bahnhofstraße 33 (ul. Dworcowa), 1887.



6.11 Die Straßenfassade, Bauantrag Bahnhofstraße 33 (ul. Dworcowa), 1887.



6.12 Stadtgartengebäude, Ecke Klosterstraße und Niederwallstraße (Pl. Mickiewicza), abgerissen, Foto um 1900.



6.13 Wohnhaus Klosterstraße 37 (ul. Wieczorka), Zustand 2000.



6.14 Wohnhaus Klosterstraße 37 (ul. Wieczorka), Zustand 2002.



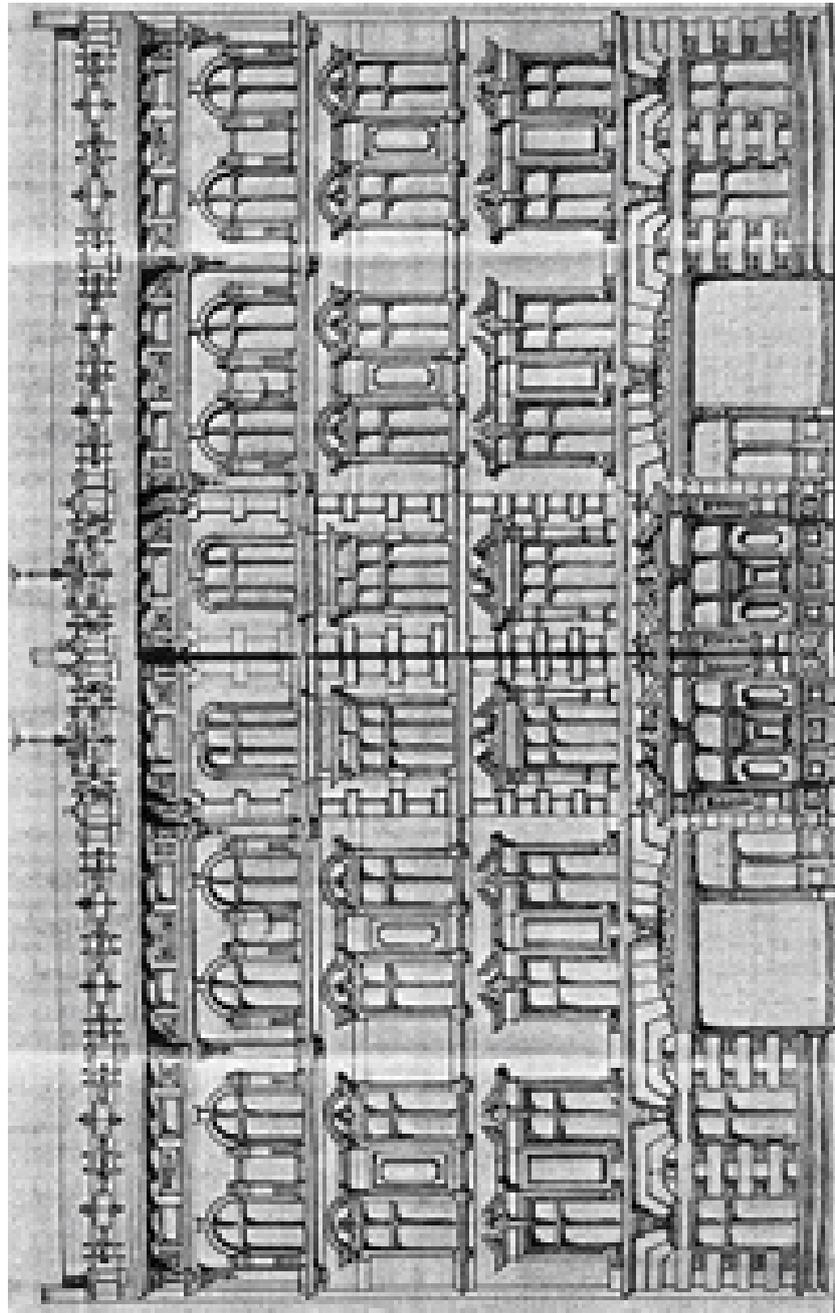
6.15 Wohnhaus Klosterstraße 24 (ul. Wieczorka), Zustand 2002.



6.16 Doppelwohnhaus Klosterstraße 11 (ul. Wieczorka), Zustand 2002.



6.17 Entwurf für das Doppelwohnhaus Klosterstraße 11 (ul. Wieczorka), Grundriß des ersten Obergeschosses, 1893.



6.18 Entwurf für das Doppelwohnhaus Klosterstraße 11 (ul. Wieczorka),
Straßenfassade, 1893.



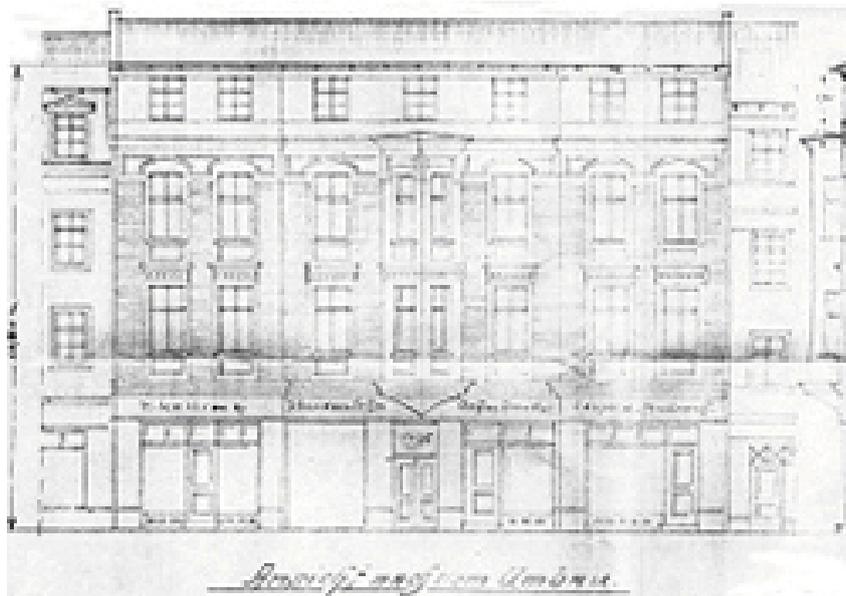
6.19 Wohnhaus Klosterstraße 14-16 (ul. Wieczorka), Zustand 2002.



6.20 Wohnhaus Klosterstraße 14-16 (ul. Wieczorka), Hofansicht, Zustand 2002.



6.21 Wohnhaus Klosterstraße 25 (ul. Wieczorka), Zustand 2002.



6.22 Wohnhaus Klosterstraße 25 (ul. Wieczorka), Straßenfassade mit ausgebautem Dachgeschoß, 1934.



6.23 Klosterstraße (ul. Wieczorka), Gesamtansicht Richtung Altstadt, um 1904.



6.24 Die ehemalige Infanterie-Kaserne Teuchertstraße (ul. Zygmunta Starego), Innenhof, Zustand 2002.



6.25 Das ehemalige Waisenhaus Teuchertstraße (ul. Zygmunta Starego),
Zustand 2002.



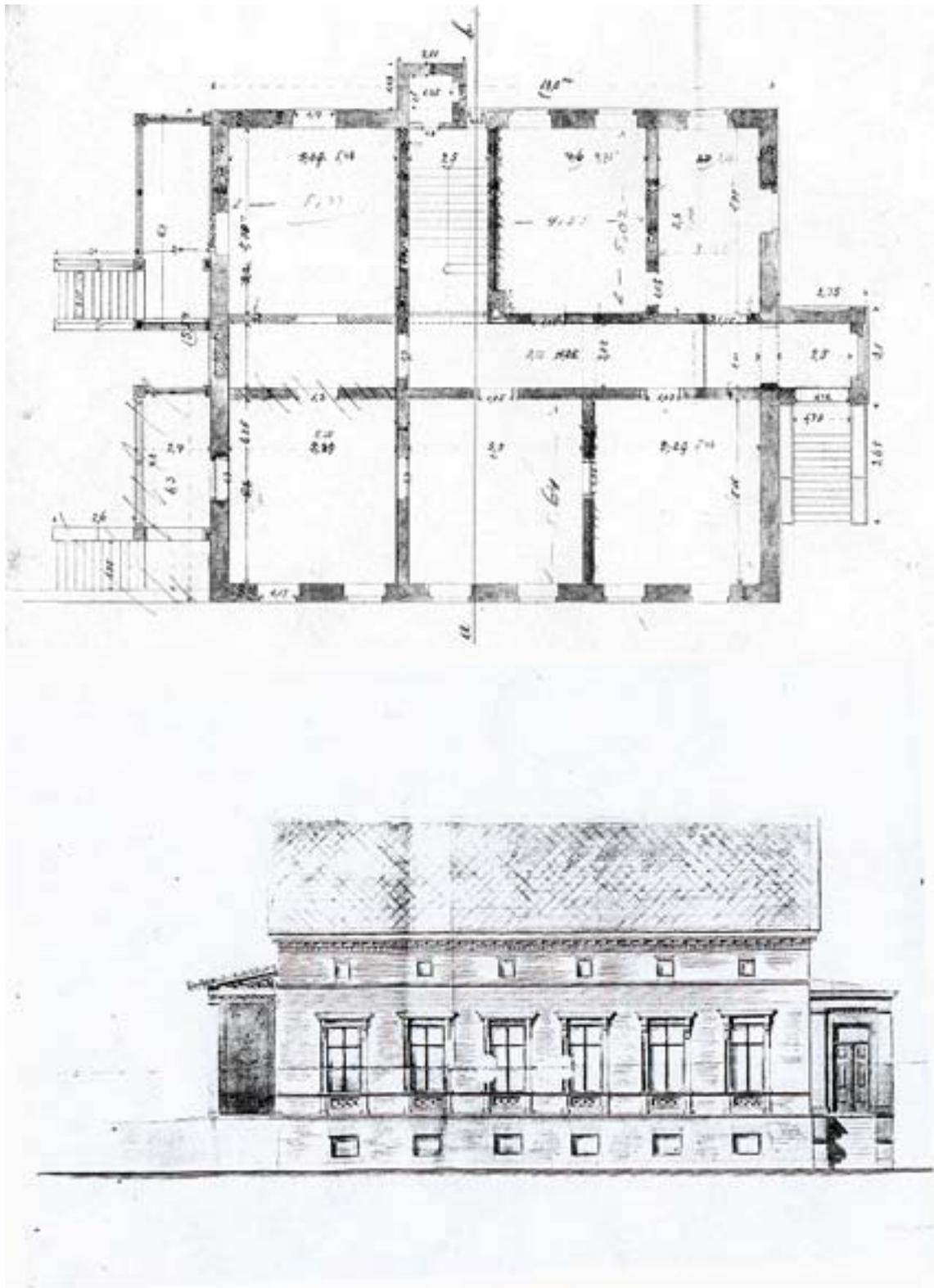
6.26 Das ehemalige Landratsamtsgebäude Teuchertstraße (ul. Zygmunta Starego),
Hofansicht, Zustand 2002.



6.27 Wohnhäuser Teuchertstraße 10 und 12 (ul. Zygmunt Starego),
Zustand 2002.



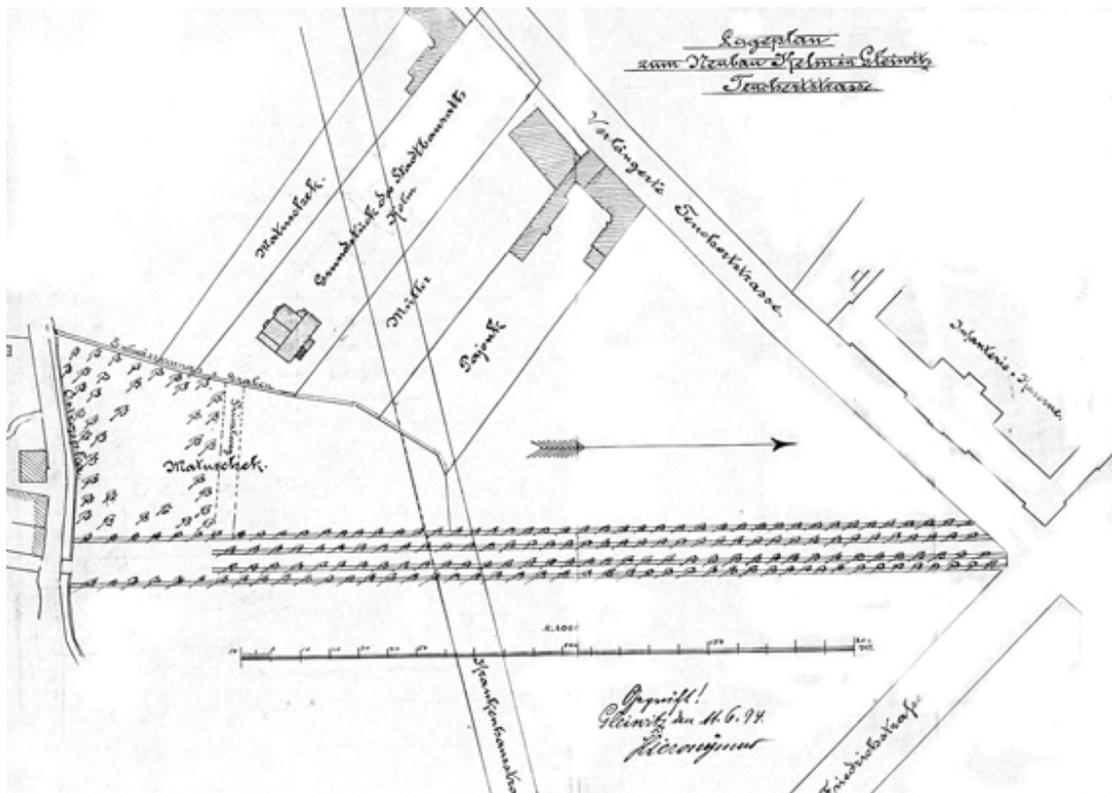
6.28 Wohnhaus Teuchertstraße 2 (ul. Zygmunt Starego), Zustand 2002.



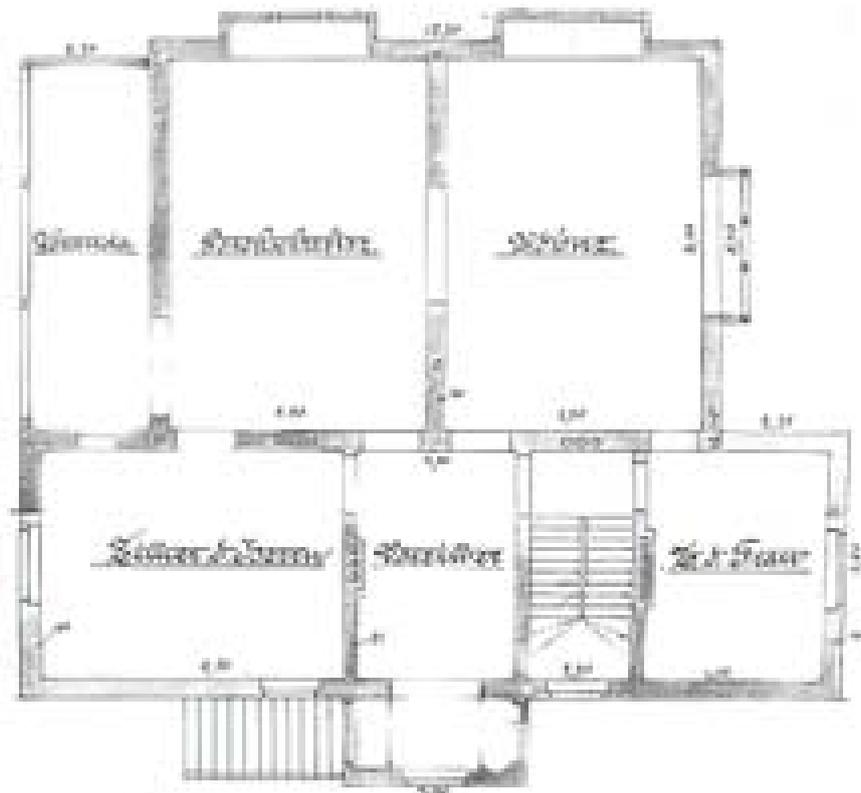
6.29 Grundriß des Erdgeschosses und Aufriß der Straßenfassade, Umbauantrag Teuchertstraße 2 (ul. Zygmunt Starego), 1907.



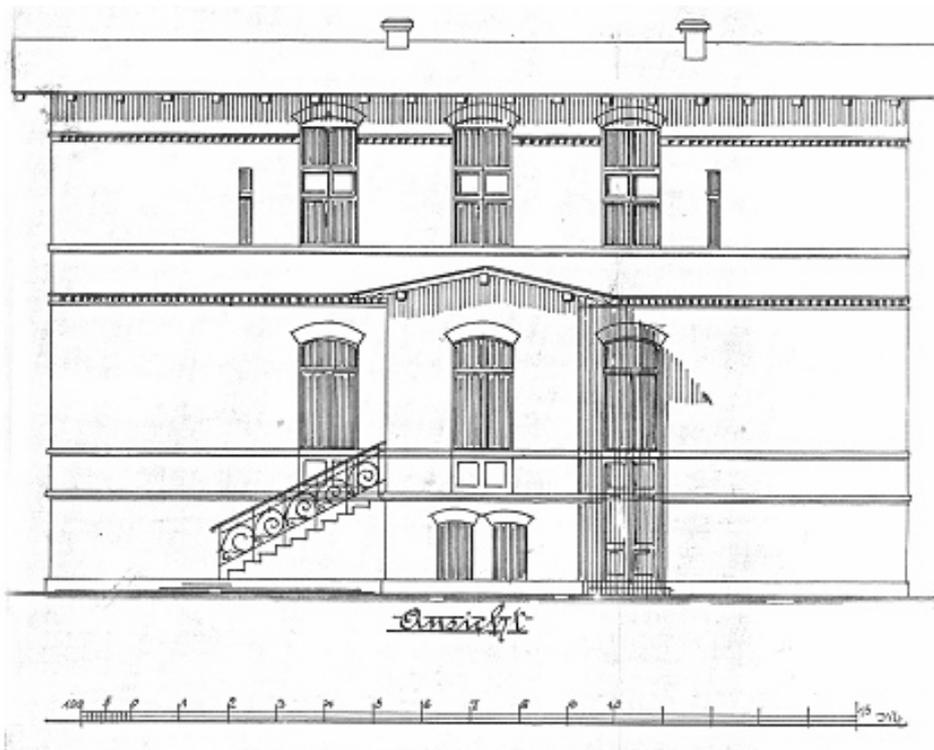
6.16 Wohnhaus Teuchertstraße 11a (ul. Zygmunta Starego), Zustand 2002.



6.17 Lageplan Teuchertstraße 37 (ul. Zygmunta Starego), Bauantrag 1894.



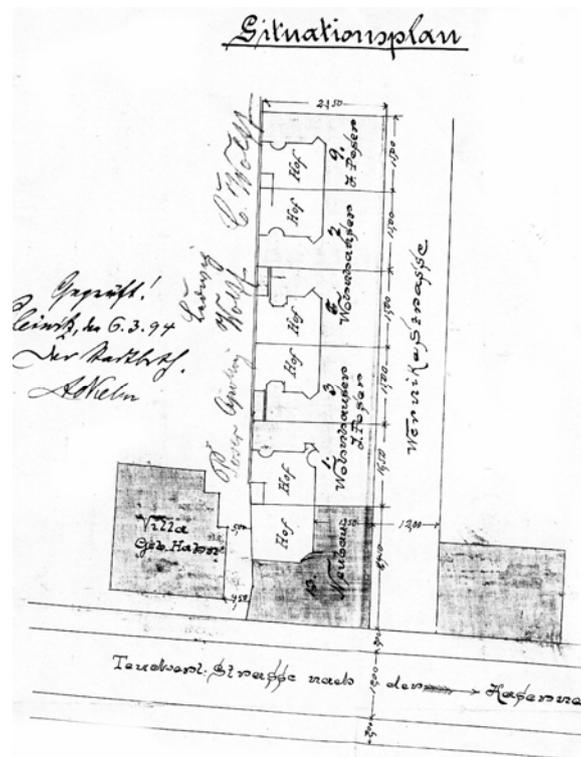
6.18 Grundrisse des Erdgeschosses (oben) und des Obergeschosses (unten), Teuchertstraße 37 (ul. Zygmunta Starego), Bauantrag 1894.



6.19 Fassaden von Nordwesten (oben) und von Südosten (unten),
Teuchertstraße 37 (ul. Zygmunta Starego), Bauantrag 1894.



6.20 Wohnhaus Teuchertstraße 37 (ul. Zygmunta Starego), Fassade von Südosten, Zustand 2002.



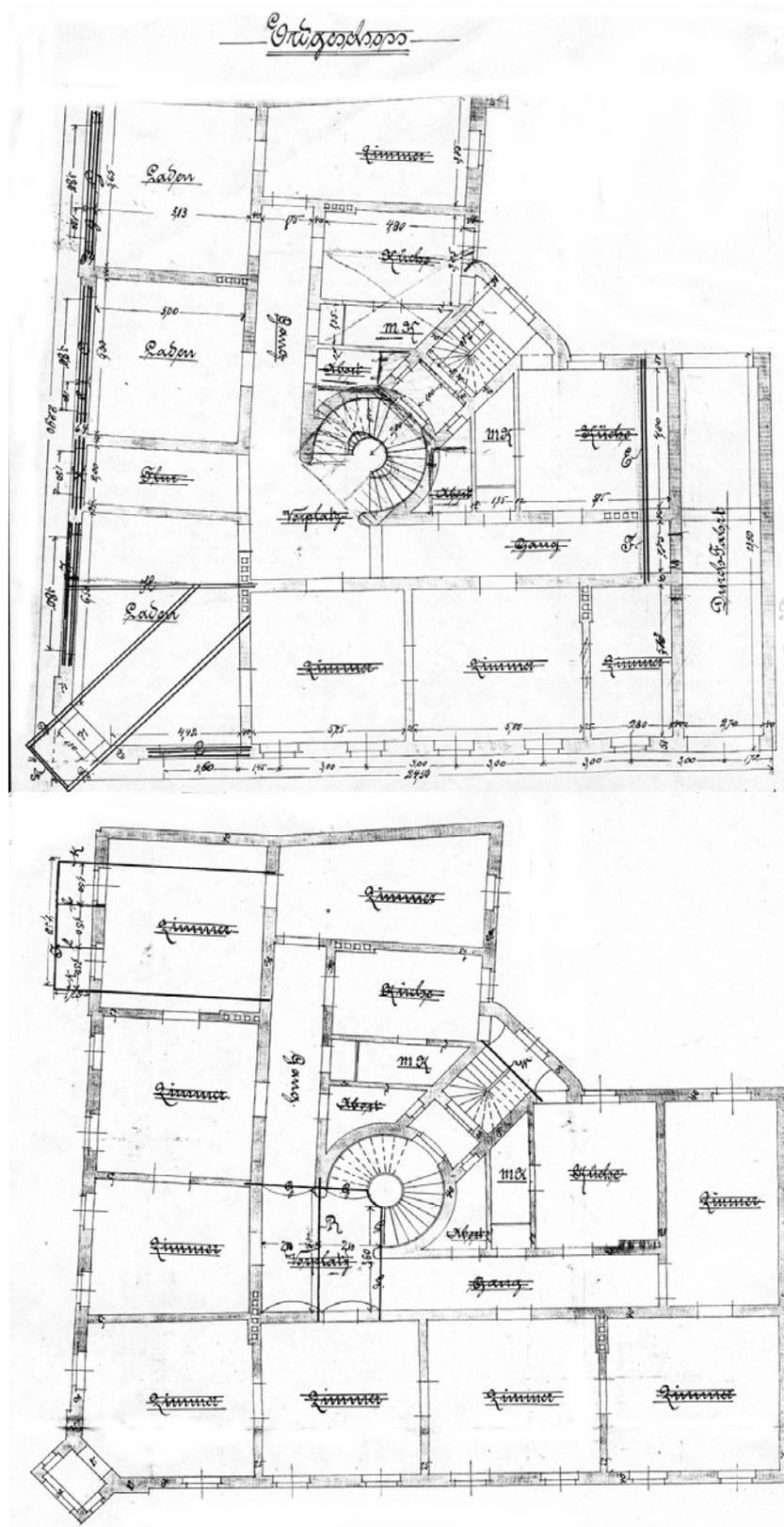
6.21 Lageplan Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), Bauantrag 1894.



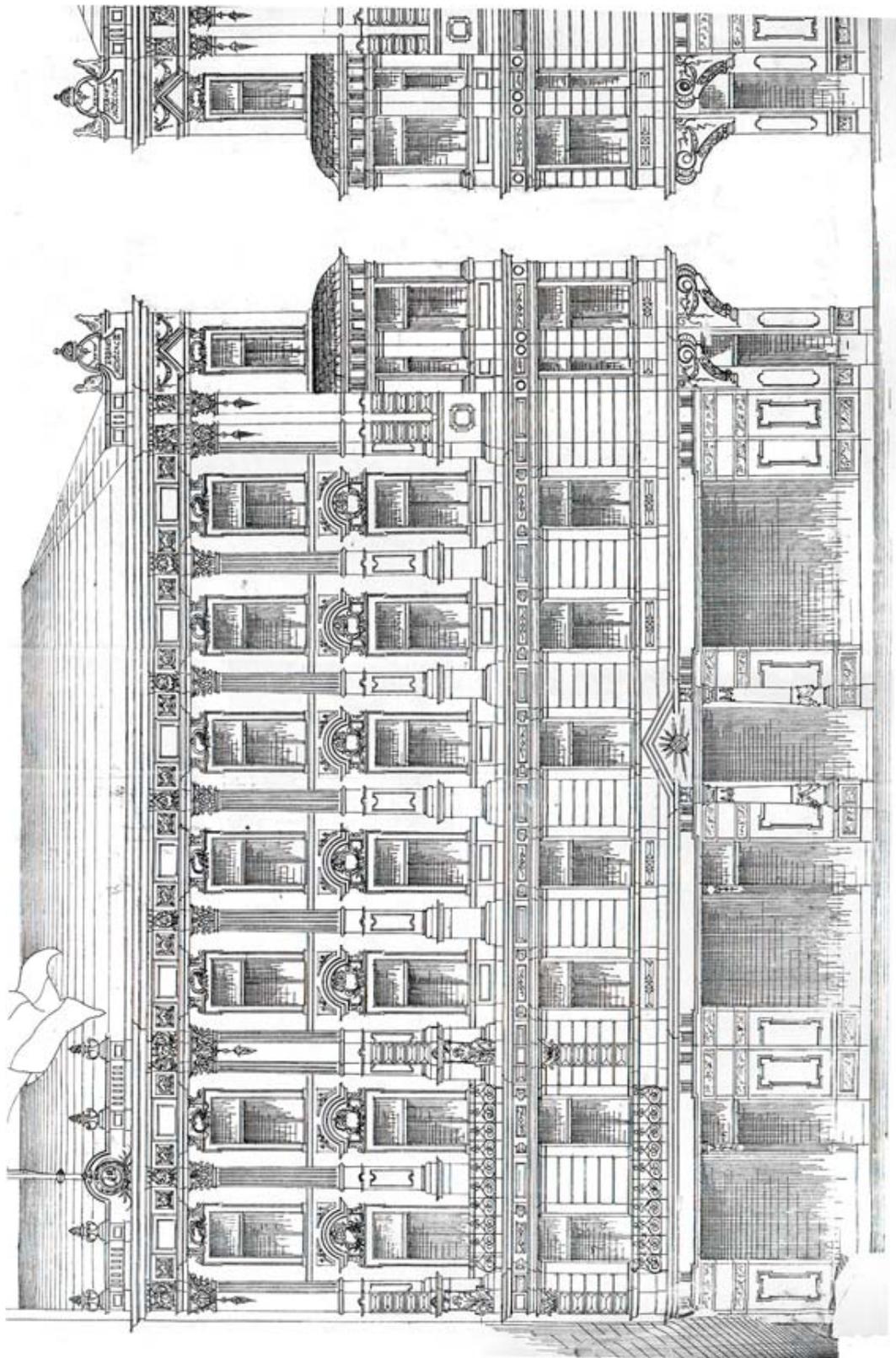
6.22 Wohnhäuserreihe Wernikestraße 1-9 (ul. Królowej Bony), Zustand 2002.



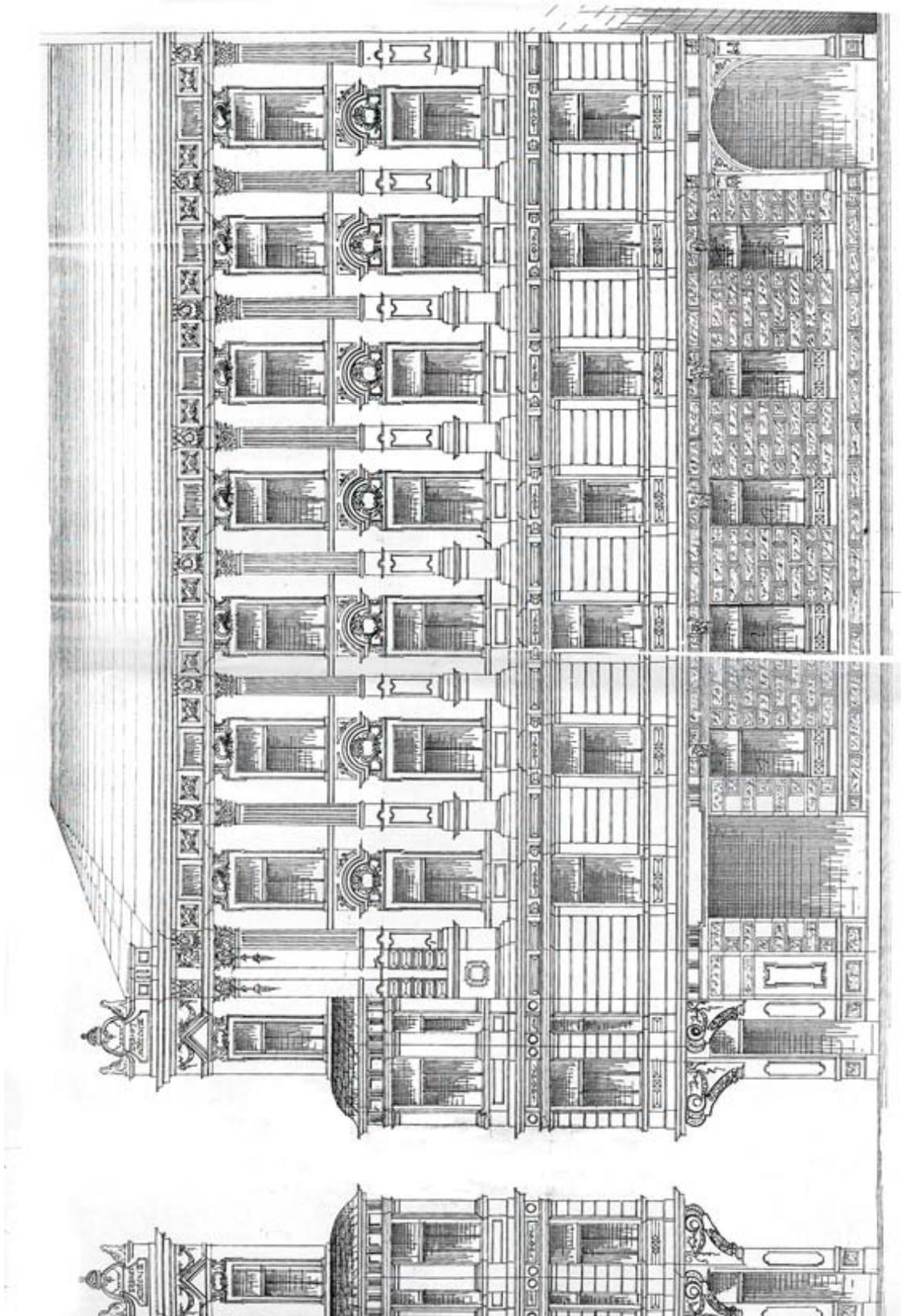
6.23 Wohnhaus Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), um 1899.



6.24 Wohnhaus Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), Grundrisse des Erdgeschosses (oben) und des ersten Obergeschosses (unten), Bauantrag 1894.



6.25 Wohnhaus Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), Fassade zur Teuchertstraße, Bauantrag 1894.



6.16 Wohnhaus Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), Fassade zur Wernikestraße, Bauantrag 1894.



6.17 Wohnhaus Teuchertstraße 13 (ul. Zygmunta Starego), Zustand 2002.



6.18 Wohnhaus Teuchertstraße 25 (ul. Zygmunta Starego), Straßenfassade, Zustand 2002.



6.19 Wohnhaus Teuchertstraße 25 (ul. Zygmunta Starego), Rückfassade, Zustand 2002.



6.20 Wohnhaus Moltkestraße 6 (al. Korfantego), Zustand 2002.



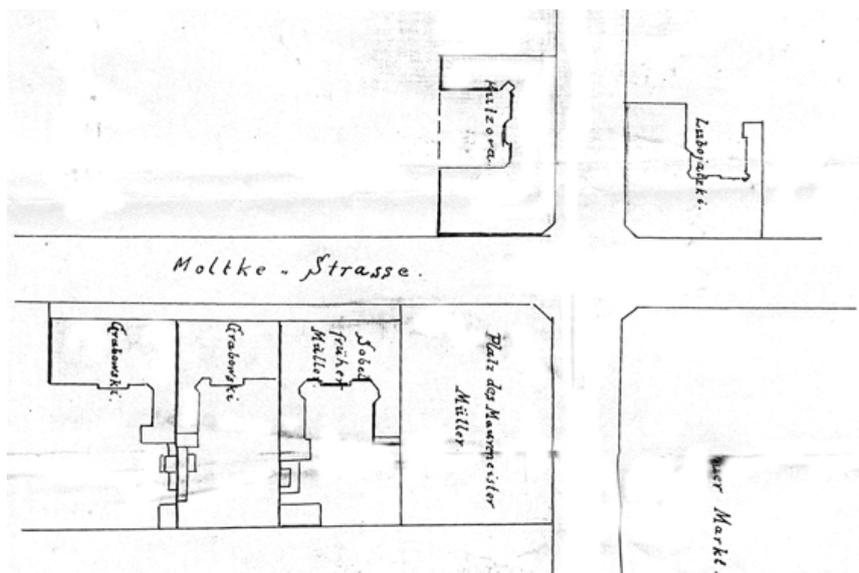
6.21 Wohnhaus Moltkestraße 21 (al .Korfantego), Zustand 2002.



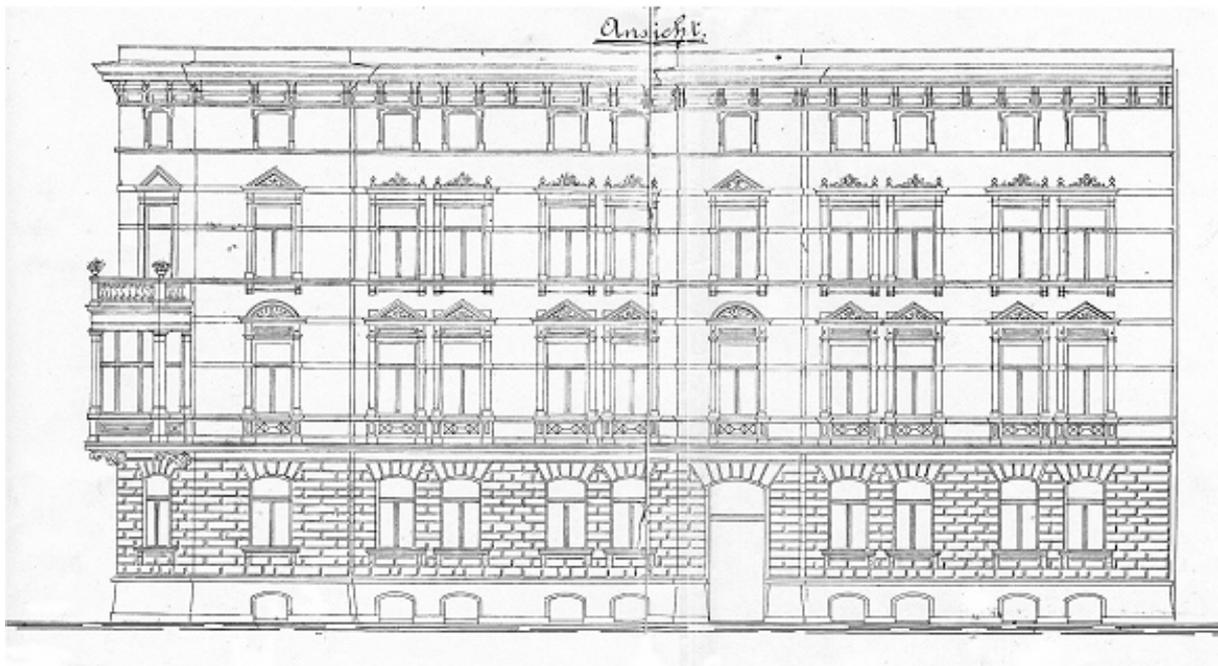
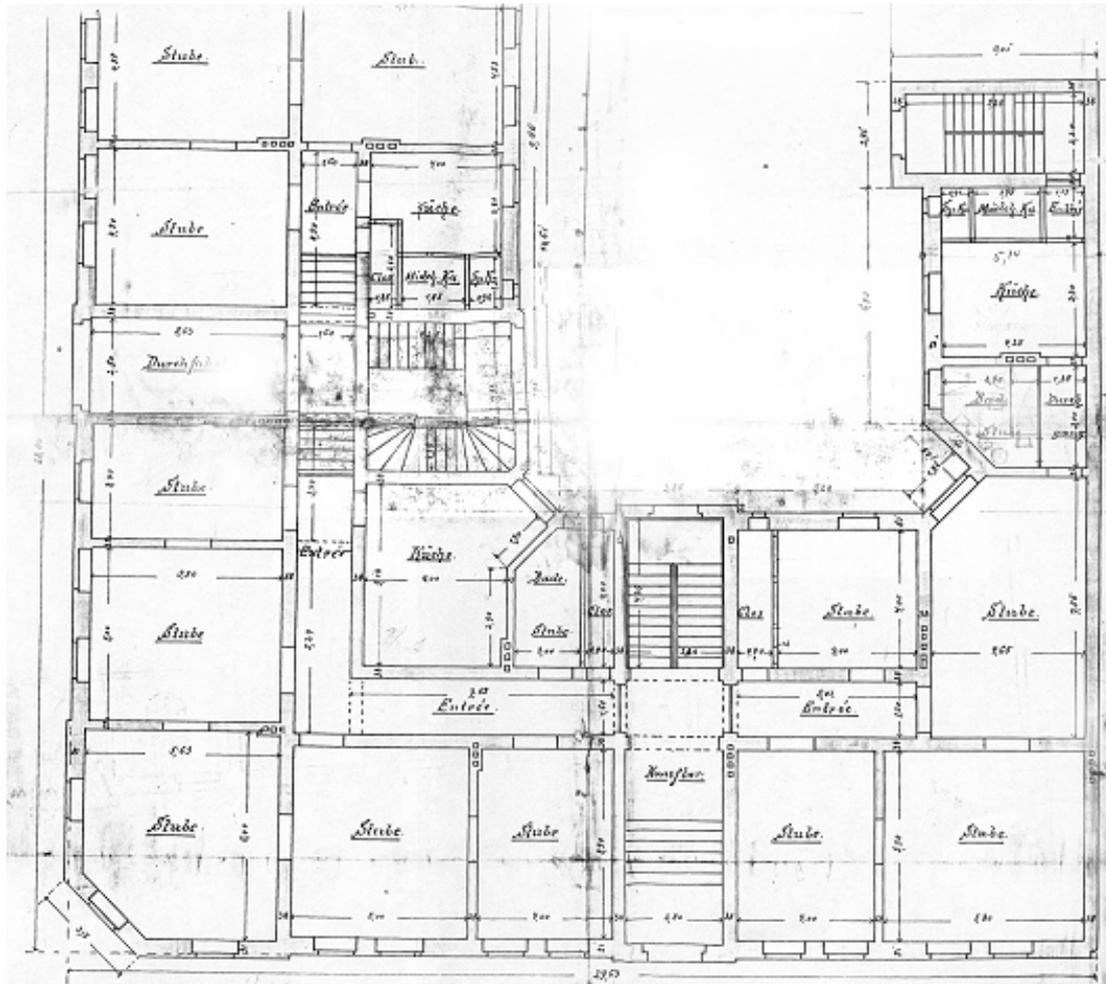
6.22 Wohnhaus Friedrichstraße 30, Ecke Moltkestraße (ul. Kościuszki, al. Korfantego), Zustand 2002.



6.23 Wohnhaus Moltkestraße 3, Ecke Teichstraße (al. Korfantego, ul. Świętojańska), Zustand 2002.



6.24 Lageplan Moltkestraße 15 (al. Korfantego), Bauantrag 1891.



6.25 Wohnhaus Moltkestraße 15 (al. Korfantego), Grundriß des Erdgeschosses und Aufriß der Fassade zur Moltkestraße, Bauantrag 1891.



6.26 Moltkestraße (al. Korfantego) von Nordosten, Zustand 2002.



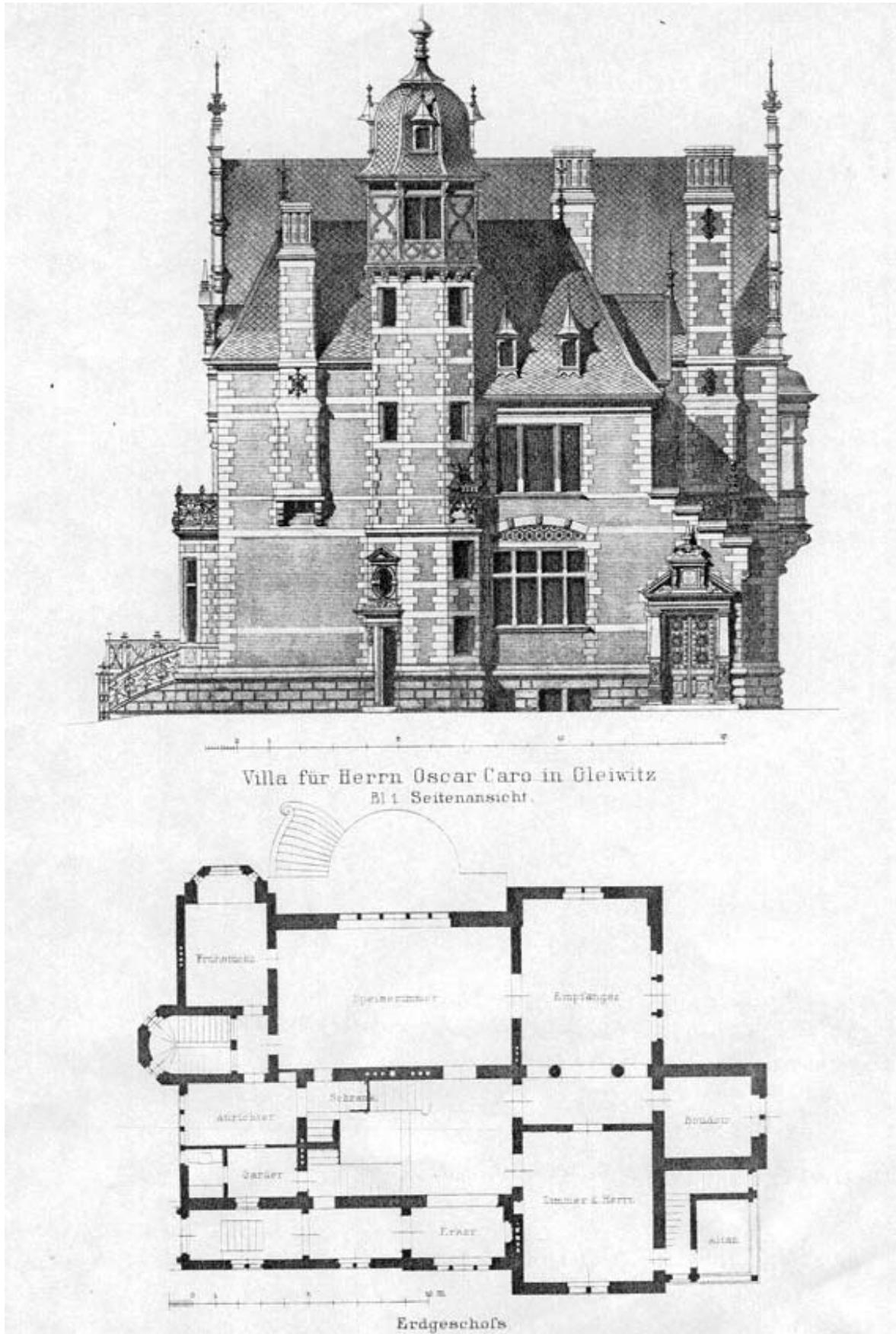
6.27 Städtischer Hafen am Klodnitzer Kanal, um 1905.



6.28 Gleiwitzer Stadtpark, um 1906.



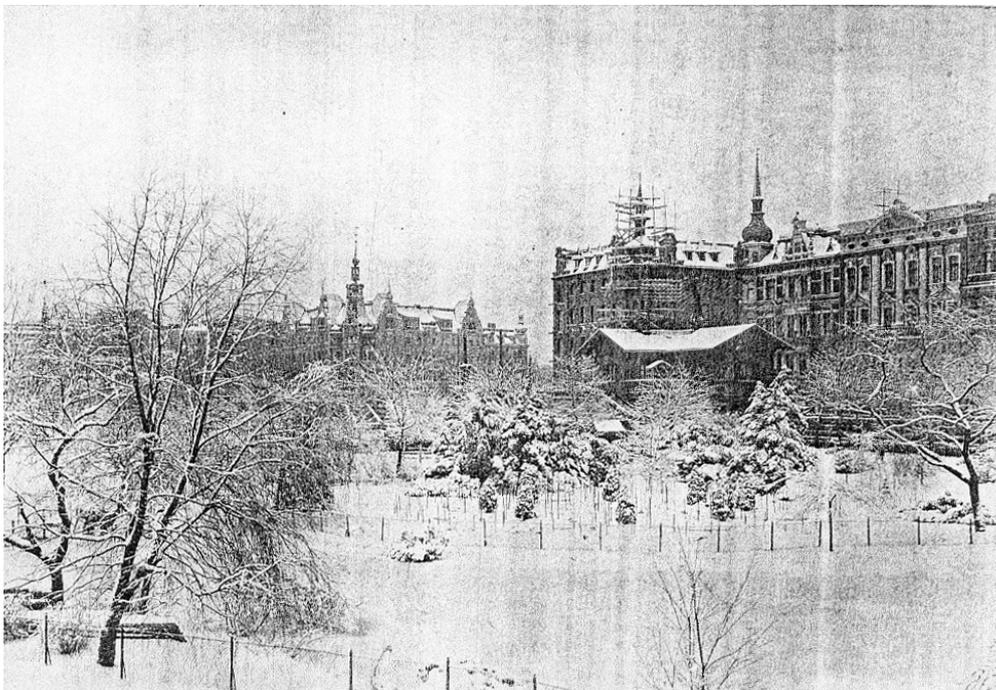
6.29 Villa Gartenstraße 16 (ul. Barlickiego), am Stadtpark, Zustand 2002.



6.16 Villa Caro, Entwurf Ihne & Stegmüller, 1885.



6.17 Villa Caro Niederwallstraße 8 (ul. Dolnych Wałów), Zustand 2002.



6.18 Parkanlage der Villa Caro, um 1899. Im Hintergrund Fertigstellung der Wohnhäuser an der Wilhelmstraße (ul. Zwycięstwa).



6.19 Wilhelmstraße 27 und 29 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2002.



6.20 Wilhelmstraße (ul. Zwycięstwa), um 1907.



6.21 Wilhelmstraße 44 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2002.



6.22 Wilhelmstraße 36 (ul. Zwycięstwa) um 1905.



6.23 Wilhelmstraße 39 (ul. Zwycięstwa), ehemaliges Hotel „Kaiserkrone“, Zustand 2002.



6.24 Wilhelmstraße 24 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2002.



6.25 Wilhelmstraße 18-20 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2002.



6.26 Das ehemalige Seidenhaus „Weichmann“ an der Wilhelmstraße 37 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2001.



6.27 Gleiwitzer Marktplace am Wochenmarkttag, um 1899.



6.28 Marktplace mit dem Rathaus, um 1900.



6.29 Wohnhaus Markt 13 (Rynek), Zustand 2002.



6.30 Wohnhaus Pfarrstraße 4 (ul. Plebańska), Zustand 2002.



6.31 Wohnhaus Ratiborerstraße 1a (ul. Raciborska), Zustand 2002.



6.32 Wohnhaus Mittelstraße 10 (ul. Średnia), Zustand 2002.



6.33 Wohnhäuser Markt 7 (Rynek) und Karlstraße 1 (ul. Krupnicza), Zustand 2002.



6.34 Wohnhaus Ratiborerstraße 12 (ul. Raciborska), Zustand 2002.



6.35 Gleiwitzer Chamottfabrik Lützowstraße (ul. Traugutta), um 1905.



6.36 Huldschinsky-Siedlung an der Bergwerkstraße (ul. Chorzowska), Ausschnitt aus der Karte Nr. 12 von 1911.



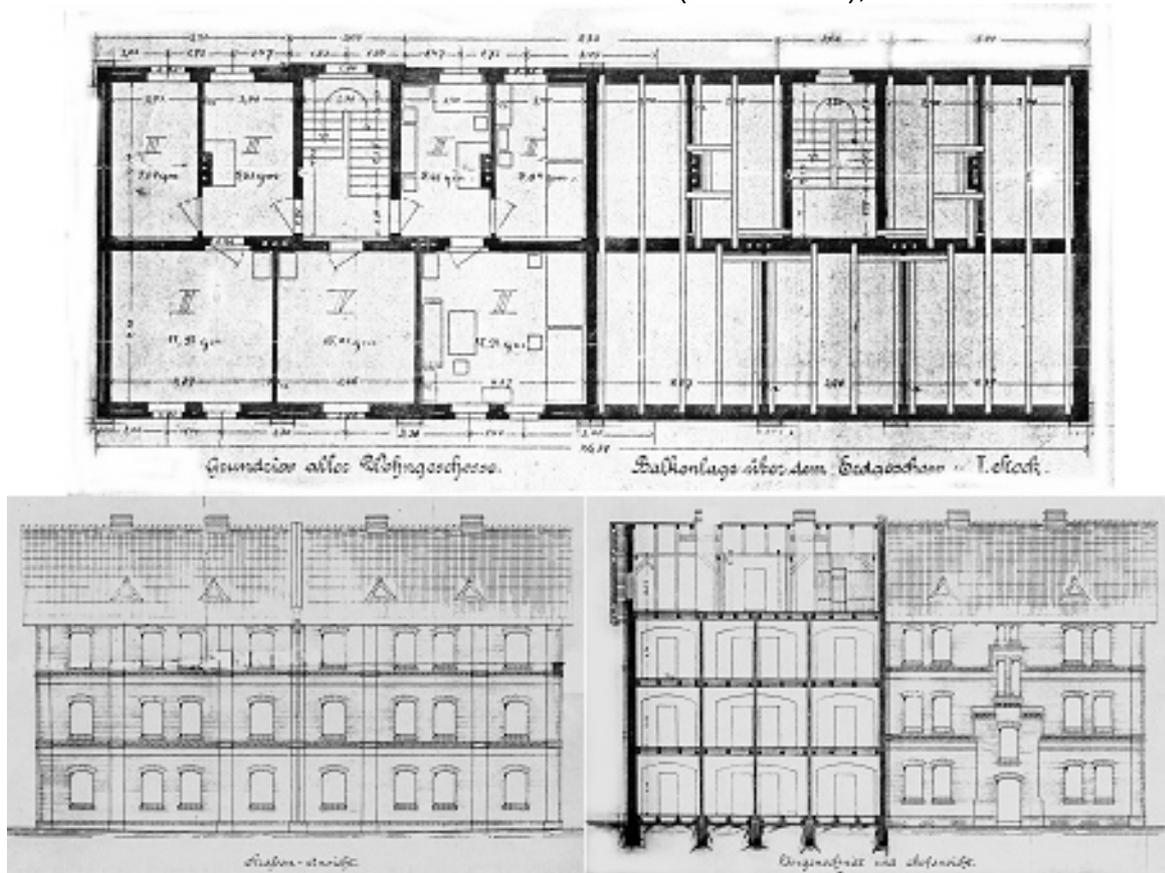
6.37 Huldshinsky-Siedlung an der Bergwerkstraße (ul.Chorzowska), um 1912.



6.38 Wohnhaus Marthastraße 2 (ul. Lindego), Zustand 2000.



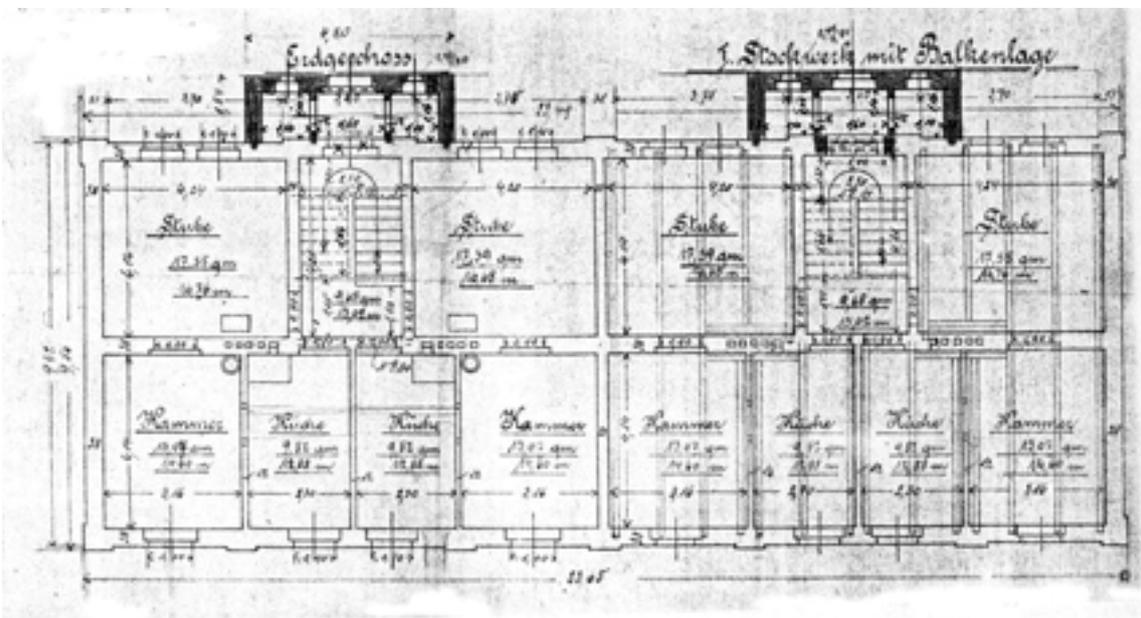
6.39 Wohnhaus Zabrze Straße 23 (ul. Zabrska), Zustand 2002.



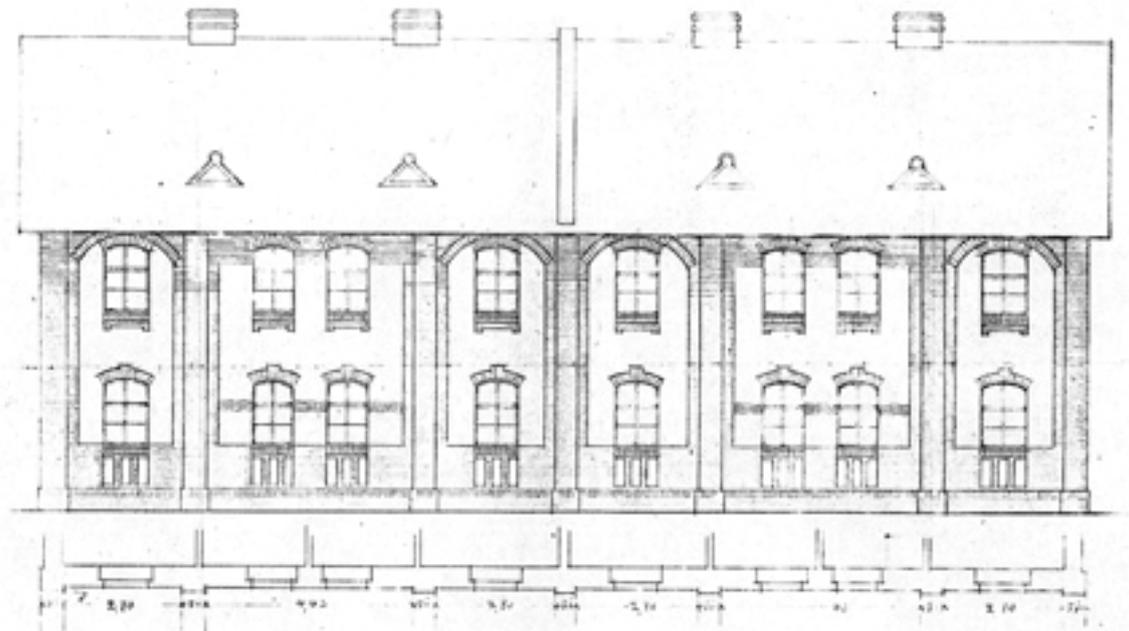
6.40 Wohnhaus Zabrze Straße 23 (ul. Zabrska), Grundriß und Balkenlage aller Wohngeschosse (oben), Straßenfassade und Hoffassade mit Querschnitt (unten), Bauantrag 1894.



6.16 Wohnhaus Kalidestraße 13 (ul. Robotnicza), Zustand 2002.



6.17 Wohnhäuser Kalidestraße 15a, 16, 20 (ul. Robotnicza), Bauantrag 1904.



6.18 Wohnhäuser Kalidestraße 15a, 16, 20 (ul. Robotnicza),
Straßenfassade, Bauantrag 1904.



6.19 Wohnhäuser Kalidestraße (ul. Robotnicza), Hofansicht, Zustand 2002.



6.20 Siedlung an der Stadtwaldstraße (ul. Bienka), Ausschnitt aus der Karte Nr. 12 von 1911.



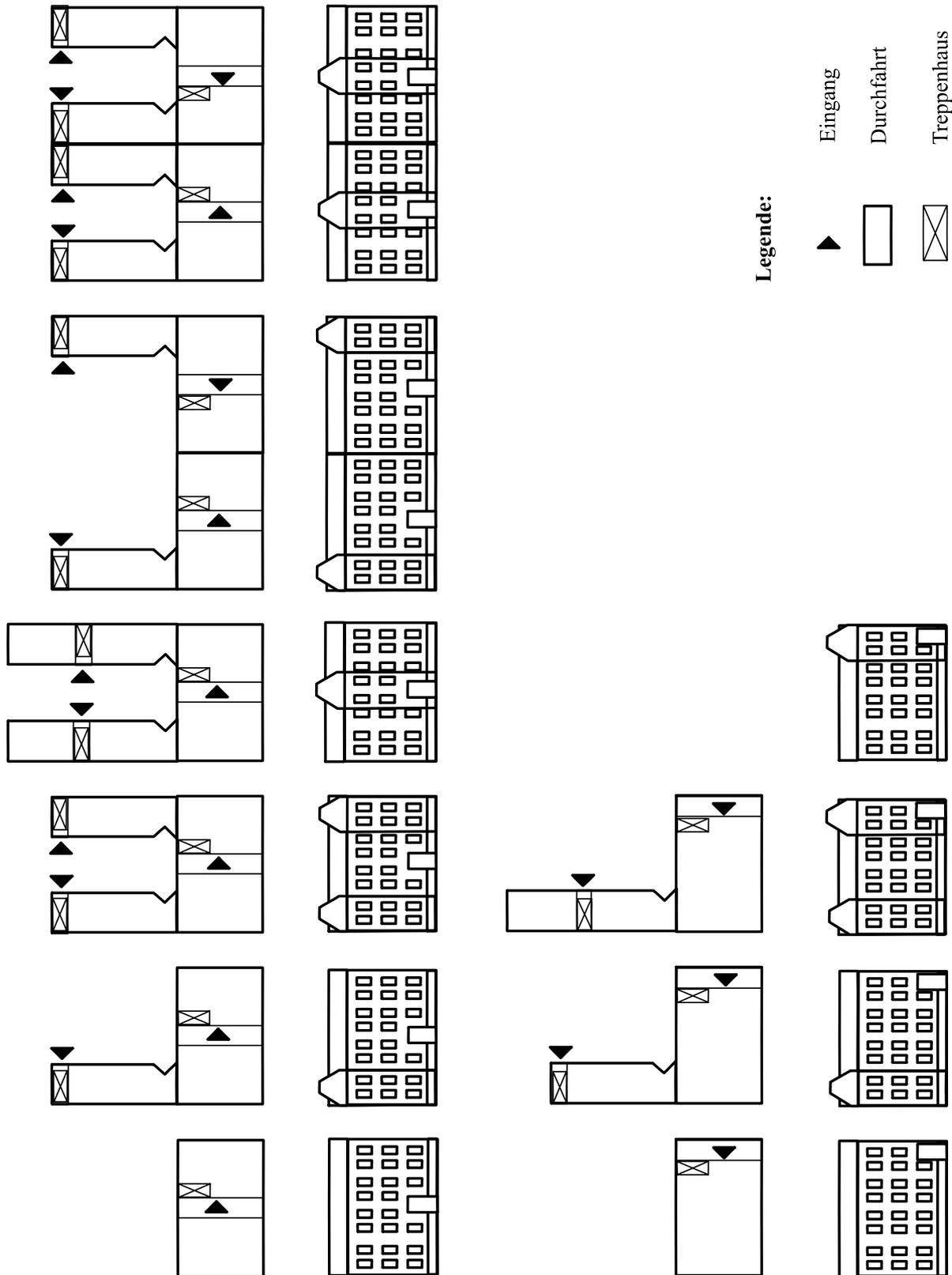
6.21 Wohnhäuser Stadtwaldstraße (ul. Bienka), Zustand 2002.



6.22 Wohnhaus Stadtwaldstraße 9 (ul. Bienka), Zustand 2002.



6.23 Wohnhaus Stadtwaldstraße 10 (ul. Bienka), Zustand 2002.



6.87 Typologien der Gleiwitzer Mietshäuser.



6.88 Der von allen Seiten umschlossene Hof des fünfgeschossigen Wohnhauses Wilhelmstraße 47 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2000.



6.89 Wohnhaus Moltkestraße 11 (al. Korfantego), Treppenhaus, Zustand 2002.



6.90 Wohnhaus Kronprinzenstraße 27 (ul. Jagiellońska), Deckenausmalung im Eingangsbereich, Zustand 2001.



6.91 Wohnhaus Wilhelmstraße 35 (ul. Zwycięstwa), Zustand 2002.



6.92 Wohnhaus Fabrikstraße 4-6 (ul. Dubois), Zustand 2002.



7.1 Gleiwitzer Rundfunksender, um 1929.



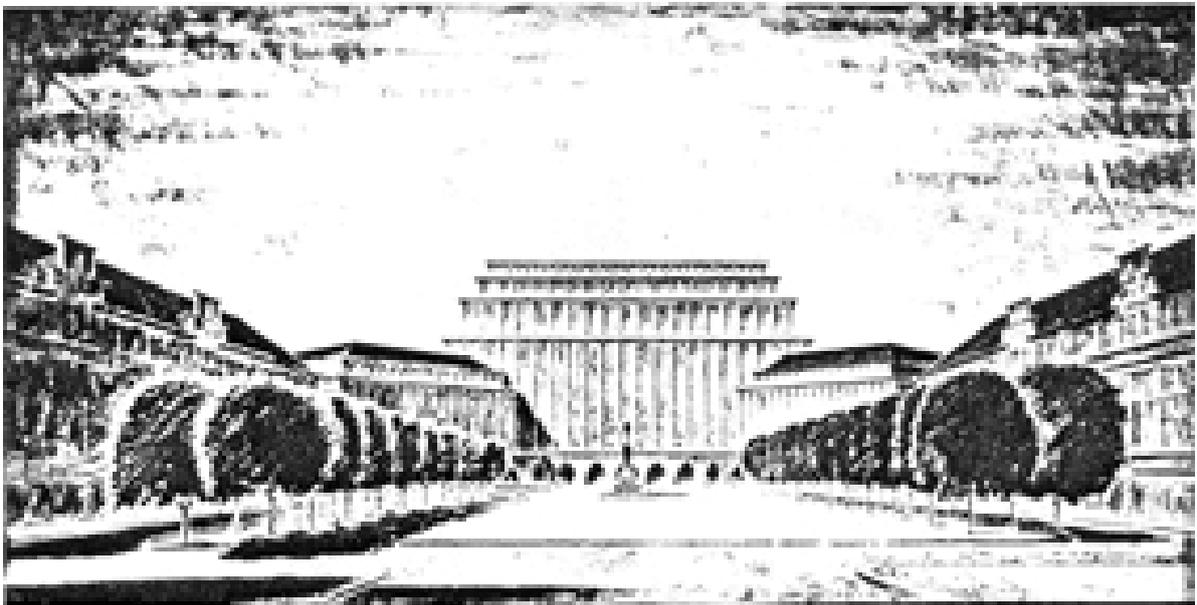
7.2 Russische Kriegsgefangene bei der Schuttbeseitigung, um 1941-44.



7.3 Tankstelle an der Reichsautobahn in der Nähe von Gleiwitz, um 1939.



7.4 Empfangsgebäude des Gleiwitzer Flughafens, um 1938.



7.5 Entwurf für Reichspräsidentenplatz mit neuem Rathaus, Lageplan und Gestaltungsskizze von Architekten Schabik und Sattler, 1929.



7.6 Der Hüttenarbeiter, Steinplastik von Josef Limburg (?) auf dem Gleiwitzer Reichspräsidentenplatz, 1930.



7.7 Hotel „Haus Oberschlesien“ und Warenhaus „Defaka“ an der Wilhelmstraße (ul. Zwycięstwa), um 1935.



7.8 Chistuskirche, Architekt Karl Mayer, um 1935.



7.9 Bebauungsplan für den Bereich zwischen Breslauerstraße (ul. Wrocławska) und Wilhelmspark (Park Chrobrego), 1926.



7.10 Löschstraße (ul. Częstochowska), um 1935.



7.11 Wiederaufbau der Gleiwitzer Markthäuser 8-14, Architekt Franciszek Maurer, Modell 1951.



7.12 Gebäude der Technischen Hochschule (Politechnika Śląska) am Krakauer Platz (Pl. Krakowski), Zustand 2002.



7.13 Wohnhaus Wilhelmstraße 20 (ul. Zwycięstwa), Fassadenfragment, Zustand 2002.

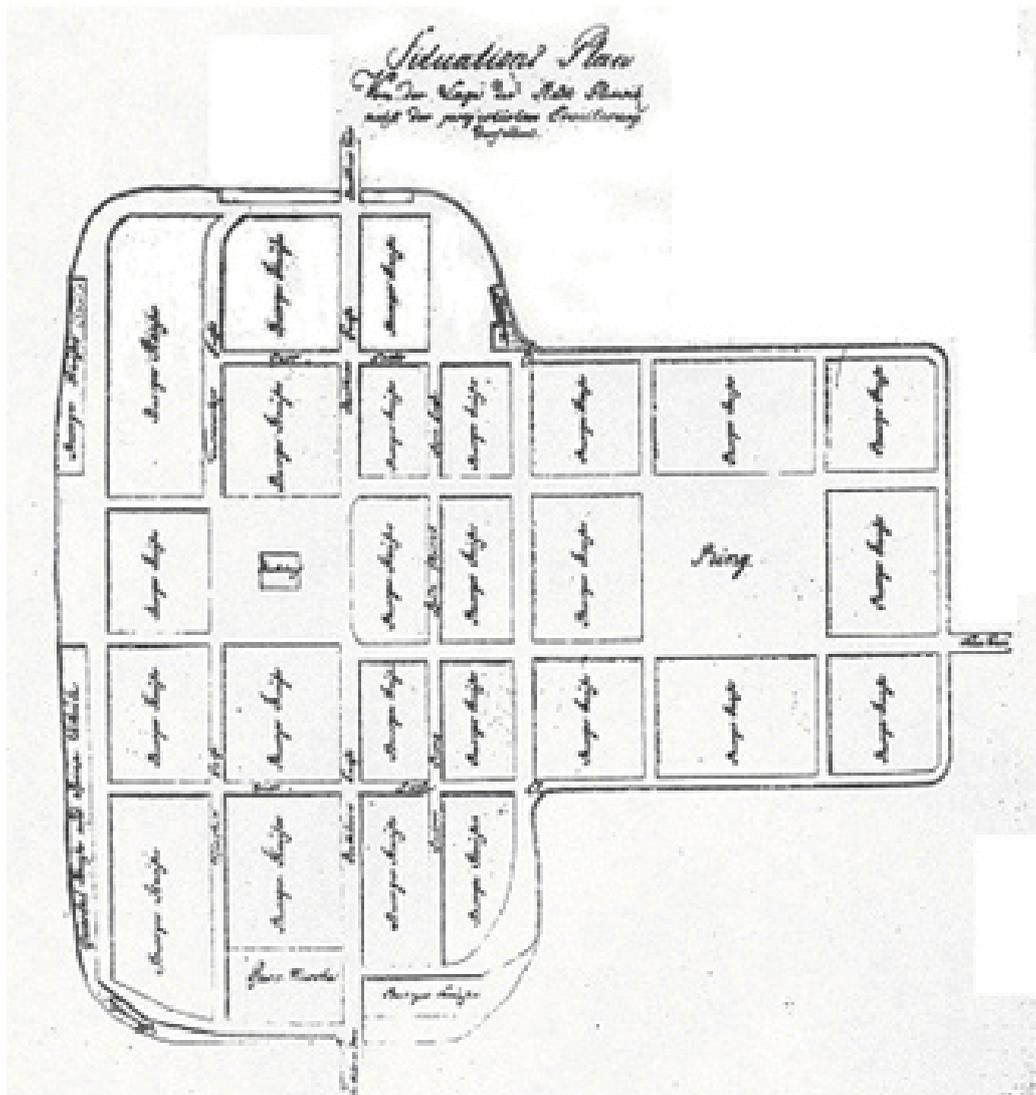
12 Karten



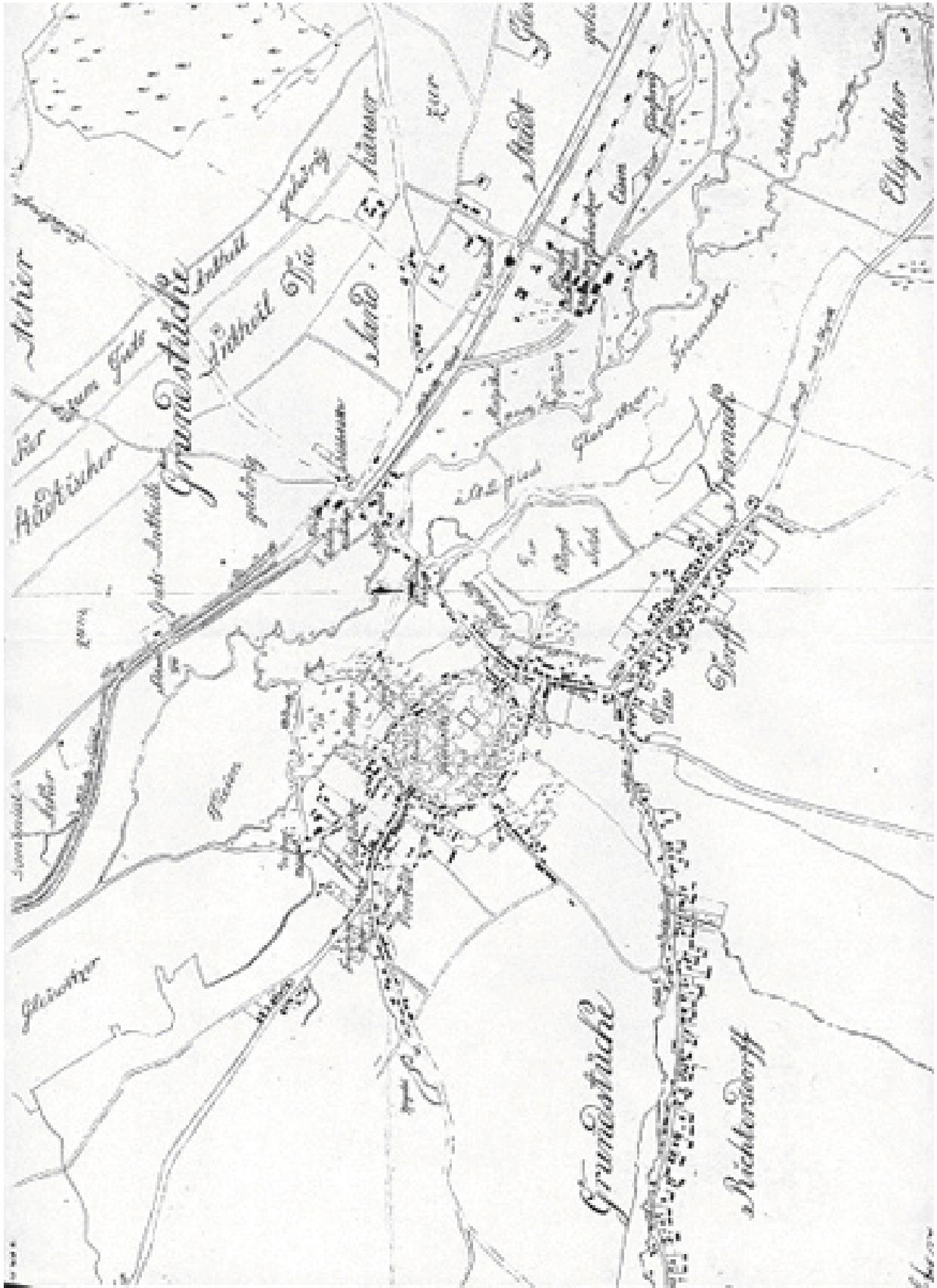
Karte 1. Stadtplan Gleiwitz, 1750.



Karte 2. Gleiwitz mit Vorstädten, 1798.



Karte 3. Erweiterungsplan für Gleiwitz, 1801, nicht realisiert.



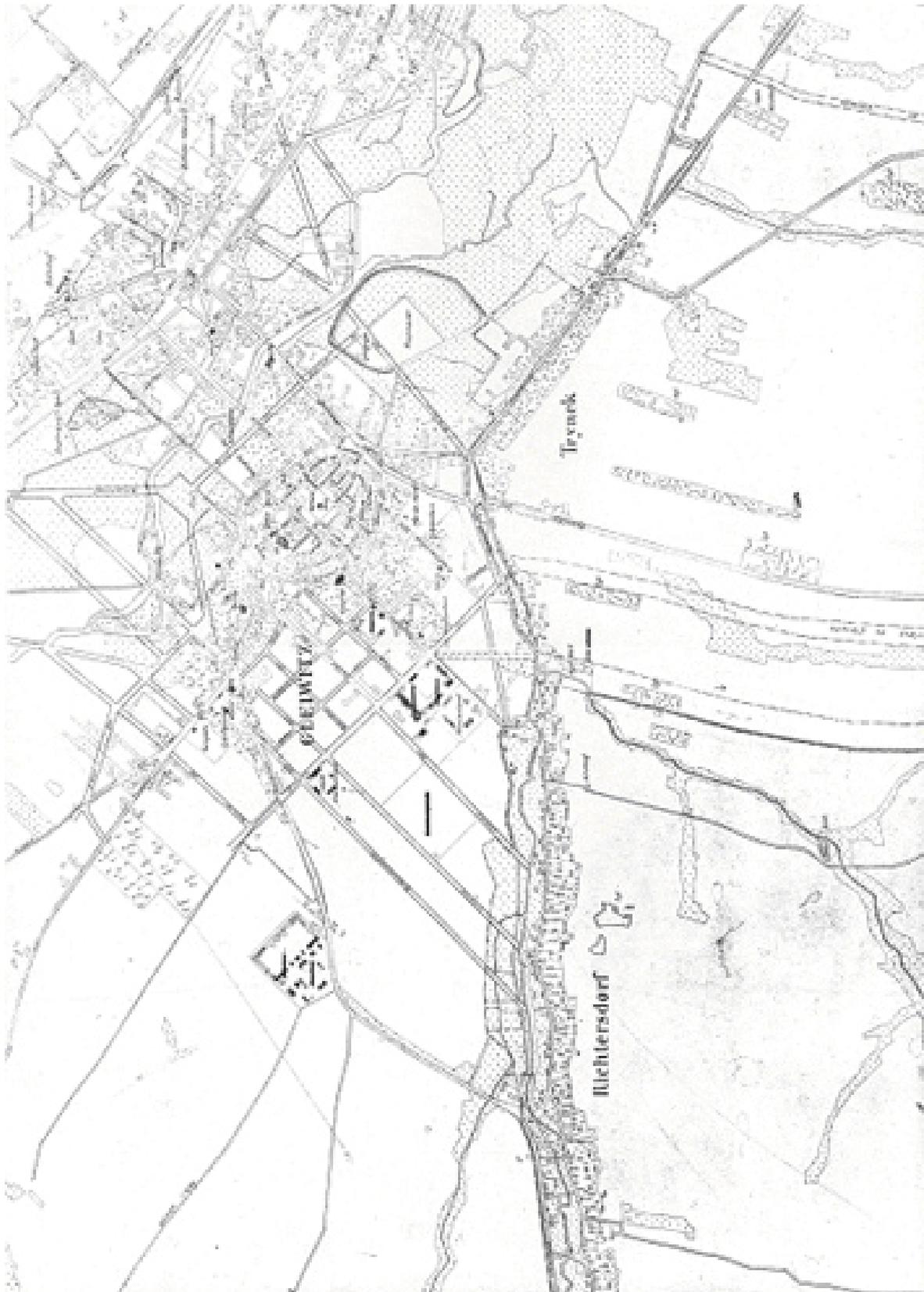
Karte 4. Der Situationsplan Gleiwitz mit den Vorstädten, 1812.



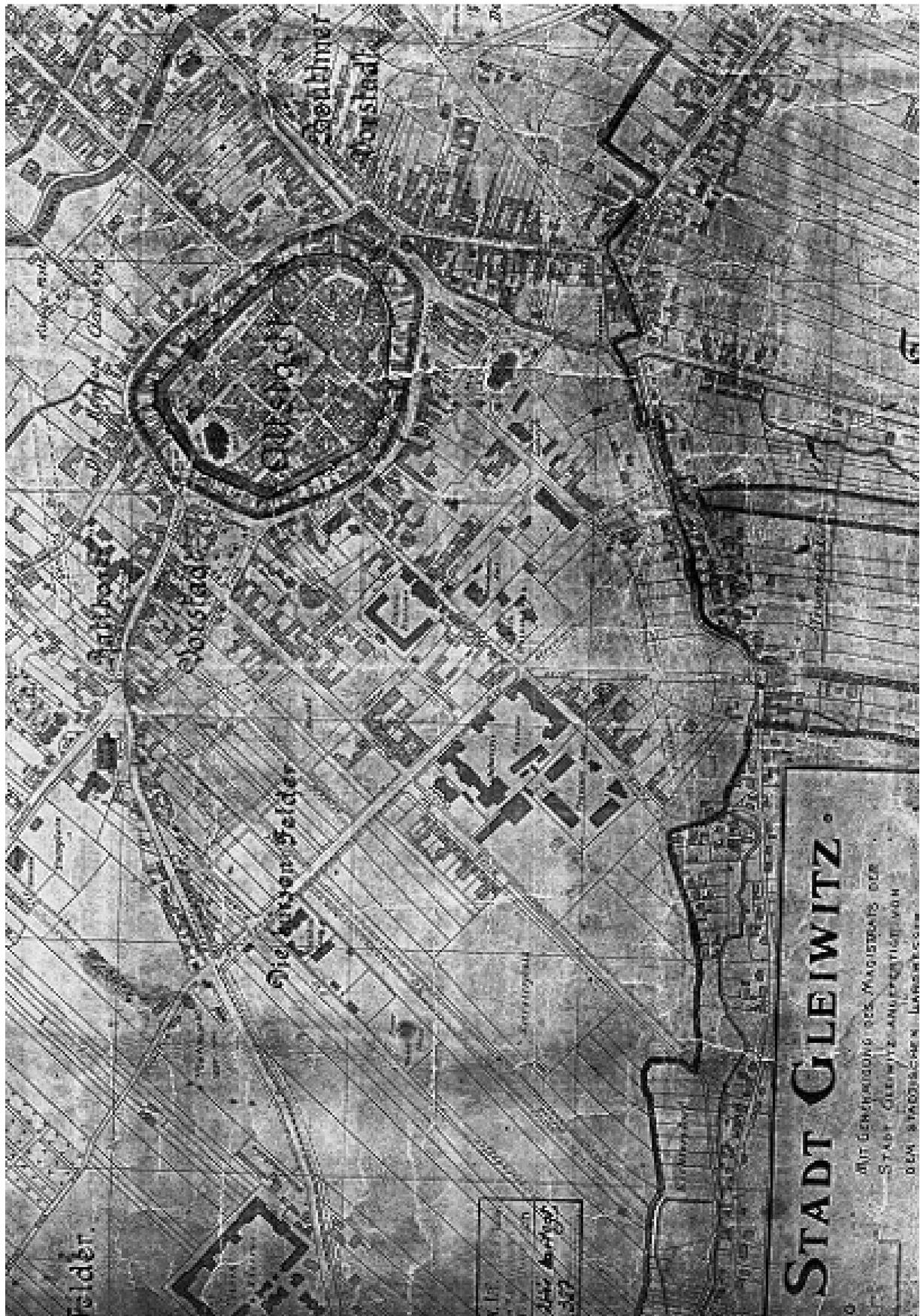
Karte 5. Gleiwitz und Umgebung, 1846.



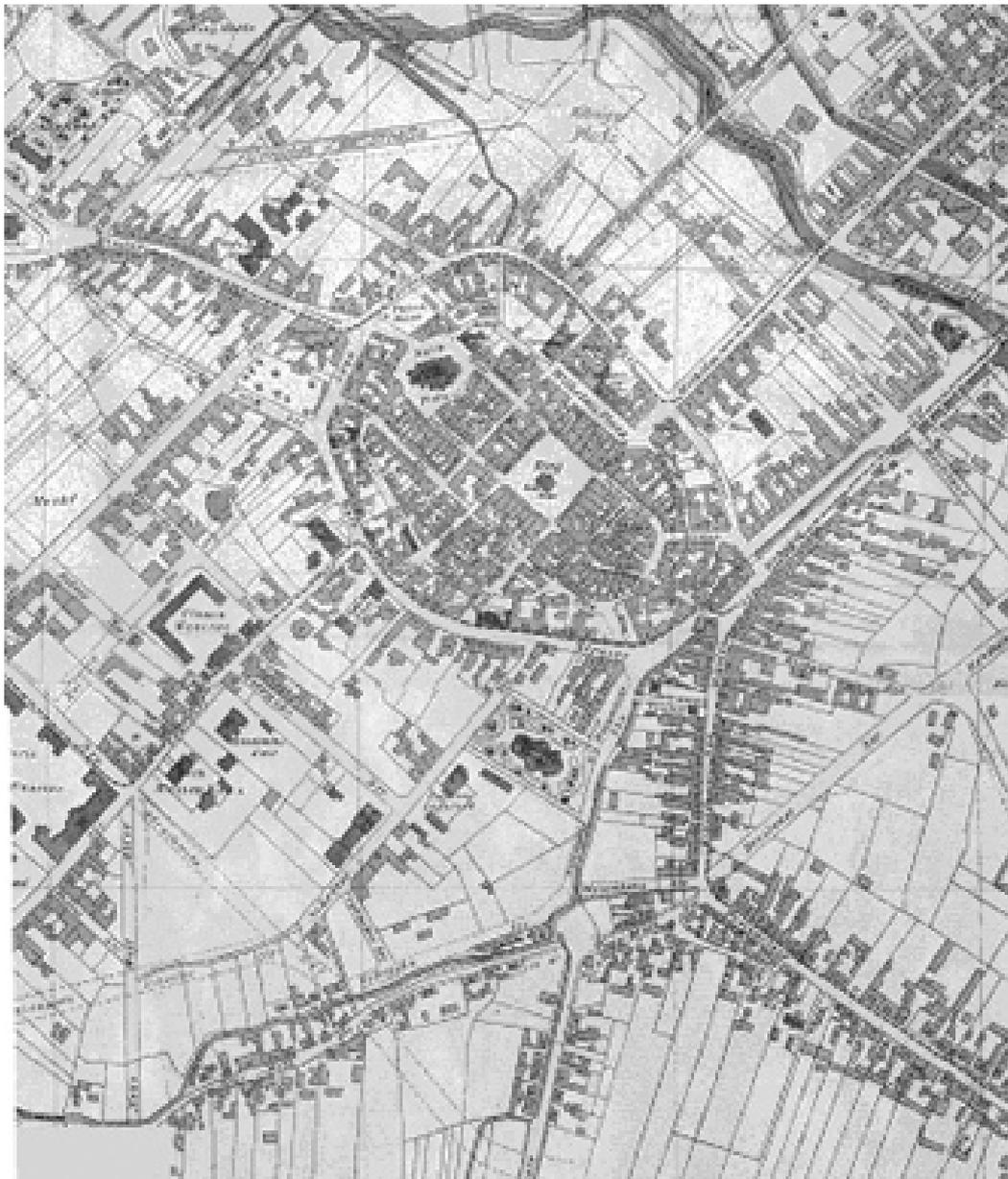
Karte 6. Stadtplan Gleiwitz,1877.



Karte 8. Stadtplan Gleiwitz, 1895.



Karte 9. Stadtplan Gleiwitz, 1902.



Karte 10. Stadtplan Gleiwitz, 1904.



Karte 11. Stadtplan Gleiwitz, 1911.



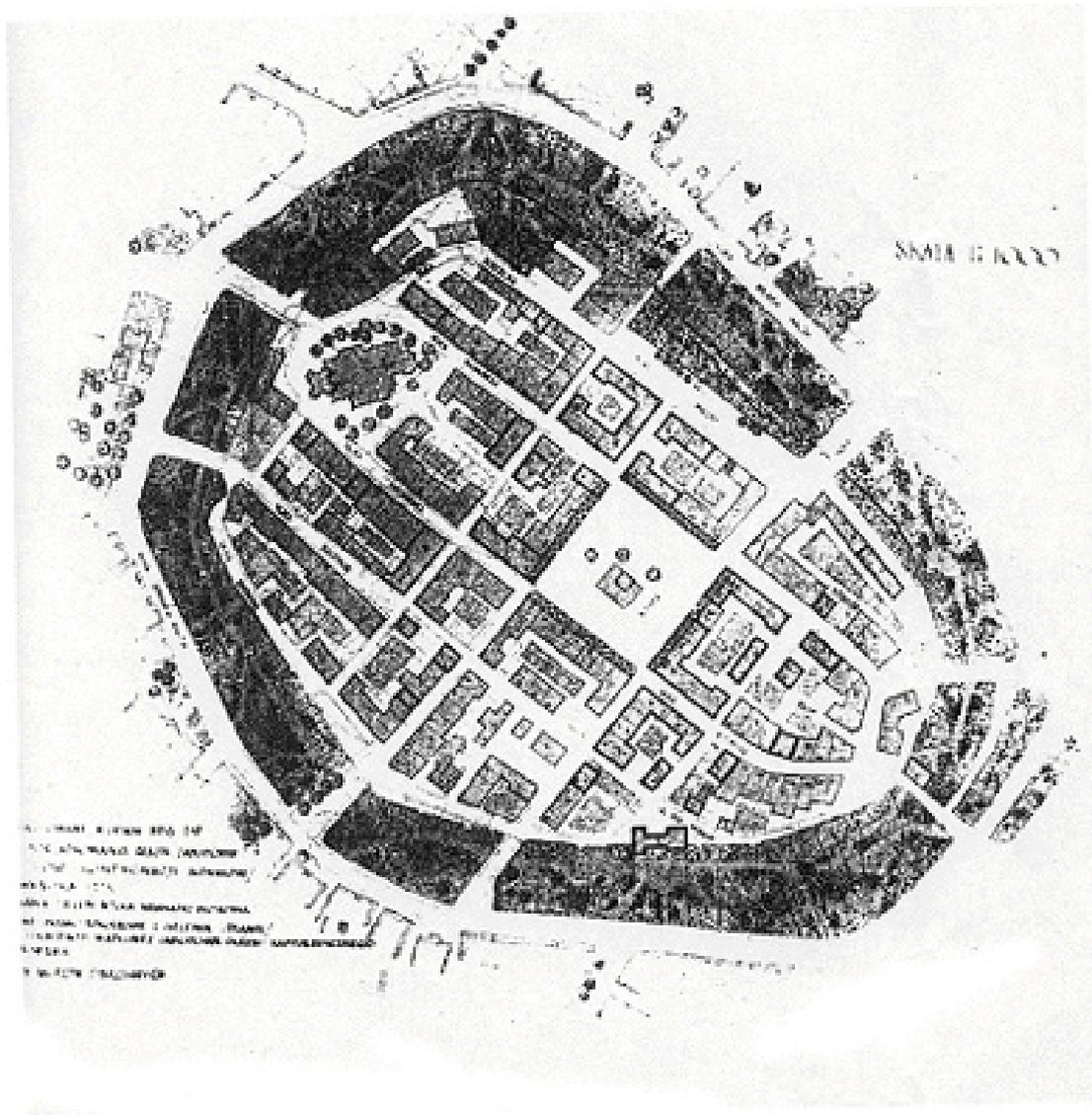
Karte 12. Bebauungsplan für Gleiwitzer Stadtteil Petersdorf (Szobiszowice), 1911.



Karte 13. Gleiwitzer Altstadt, Katasterplan aus den 1930er Jahren.



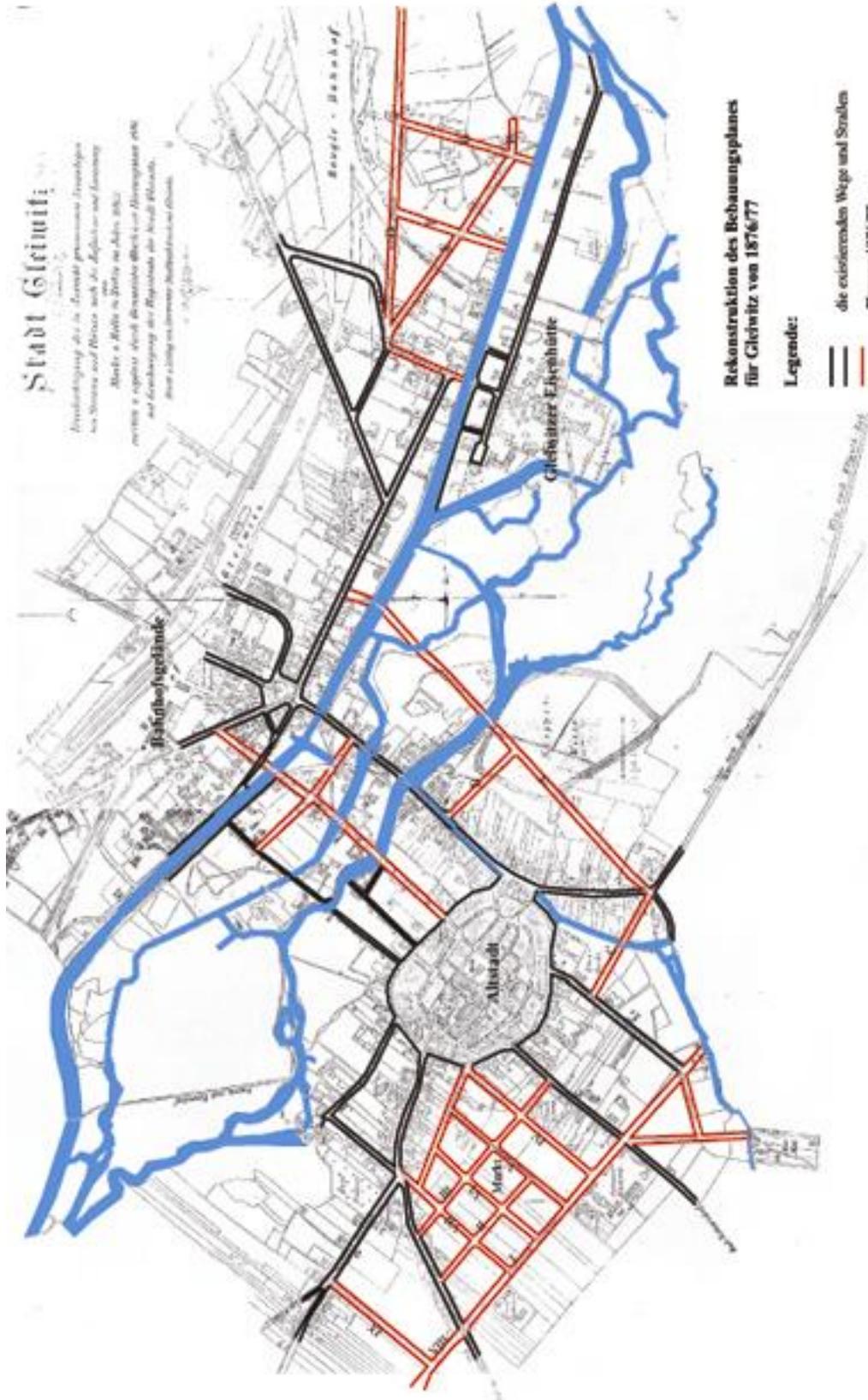
Karte 14. Stadtplan Gleiwitz, 1937.



Karte 15. Entwurf für Wiederaufbau der Gleiwitzer Altstadt, 1962.

Stadt Gleiwitz

Rekonstruktion der in Gleiwitz vorhandenen Verkehrswege
 im Städtischen Bezirk nach der Aufhebung der Landesherrschaft
 durch die Preussische Regierung im Jahre 1807.
 Der Plan zeigt die Verkehrswege (Straßen, Wege, Kanäle) und
 die Lage der wichtigsten Gebäude (Kirchen, Schulen, Rathhaus,
 etc.) im Städtischen Bezirk nach der Aufhebung der Landesherrschaft.



Rekonstruktion des Bebauungsplanes
 für Gleiwitz von 1876/77

Legende:

-  die existierenden Wege und Straßen
-  Planung 1876/77
-  Wasserläufe

Plan 1



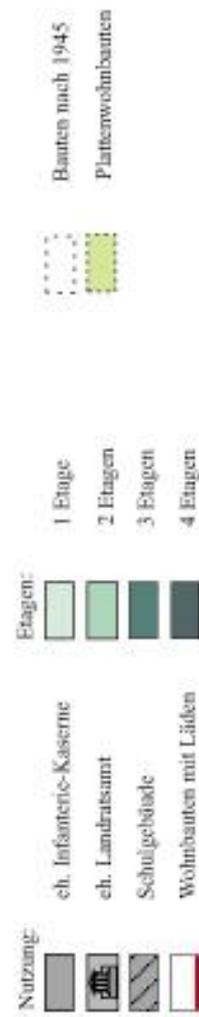
**Klosterstraße (ul. Wiczorka)
Legende:**



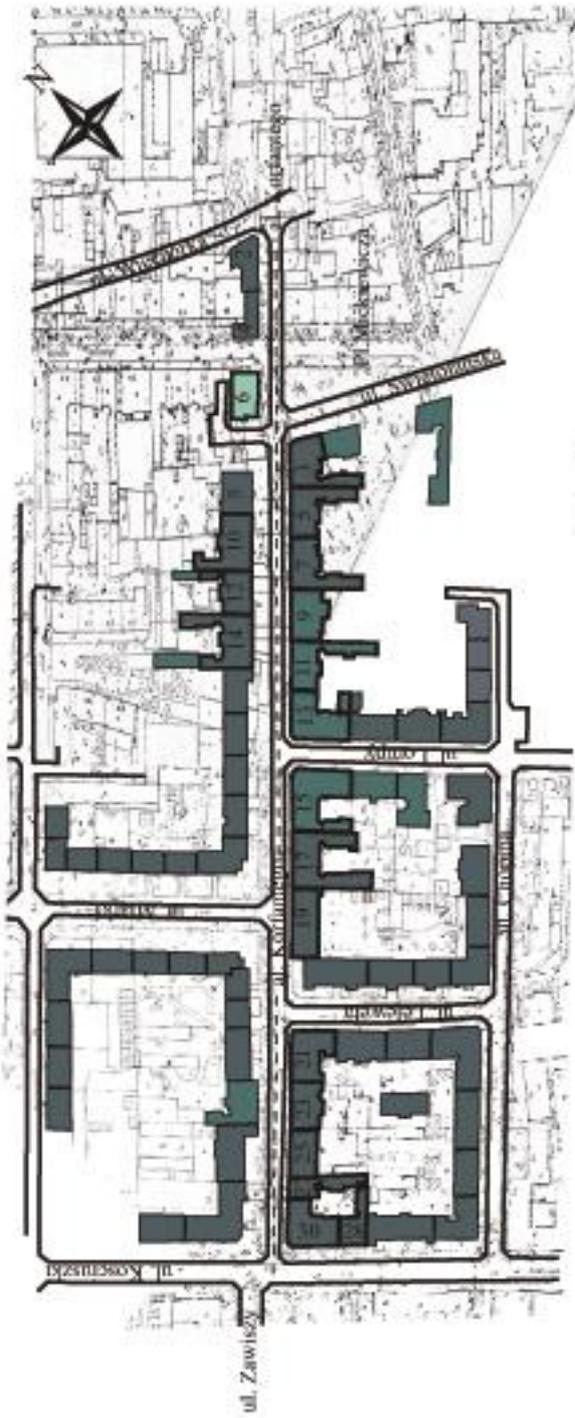
Plan 2



Teuchertstraße (ul. Zygmunta Starego)
Legende:

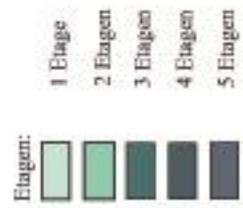


Plan 3

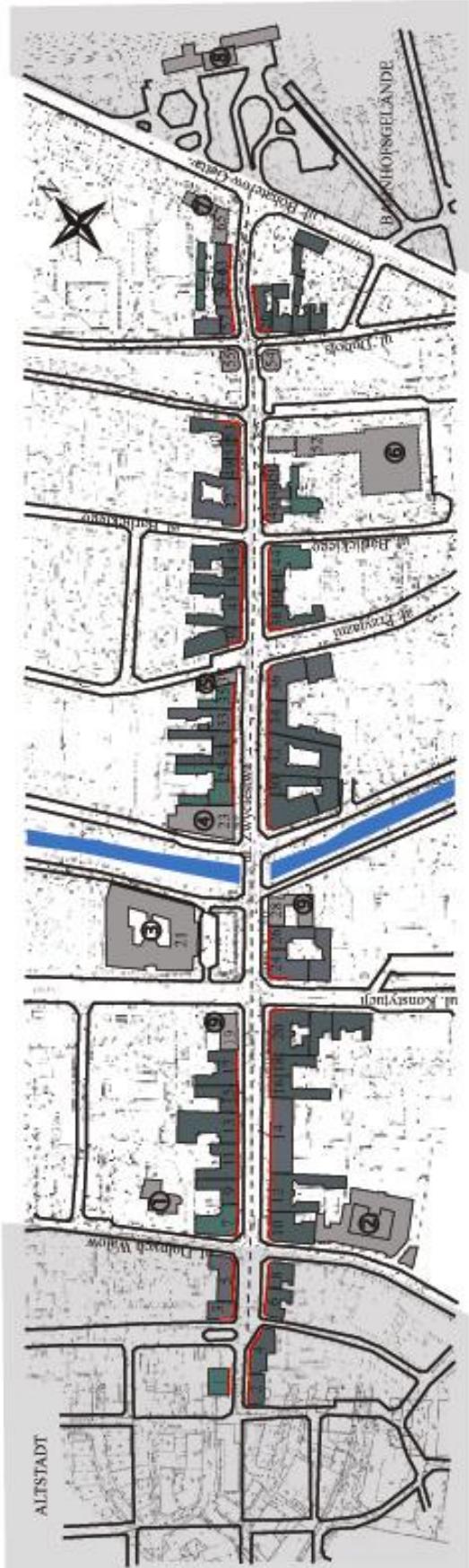


Moltkestraße (al. Korfantego)

Legende:



Plan 4



Wilhelmstraße (ul. Zwyciestwa)

Legende:

- Nutzung:
- Offentliche Bauten
 - Wohnbauten mit Läden
 - Stadtmuseum
 - Postamt
 - Stadthaus
 - Warenhaus (eh. "Deflaka")

- ⑤
- ⑥
- ⑦
- ⑧
- ⑨

- Warenhaus (eh. "Weichmann")
- Handelzentrum
- Bürogebäude
- Bahnhoof
- 0000

- Etagen:
- 1 Etage
 - 2 Etagen
 - 3 Etagen
 - 4 Etagen
 - 5 Etagen
 - 6 Etagen

- Klodnitz
- Bauten nach 1945