

Denkmalliste Stadt Essen

STADT
ESSEN

Blatt 1

Lagebezeichnung Ruhrtalstr. 4 - 6		Kurzbeschreibung Kutschenhof der ehem. Villa Franzeshöhe (Wohntrakt, Pferdestall, Wagenremise mit Speicherraum)
Stadtbezirk IX	Stadtteil Werden (29)	Gemarkung Werden
Lfd. Nr. 165	Art des Denkmals Baudenkmal	Flur-Flurstücke(e) 28 86
Eintragungsbeschluss / Datum Bauausschuss 10.07.1986		Unterschrift i.A. Hammes
Darstellung der wesentlichen Merkmale des Denkmals		
<p>Erbaut 1874 - 75; nördlicher Anbau 1911, als Bauherr Ewald Hilger (1833-1887). Namhafte Unternehmerpersönlichkeit im Ruhrgebiet des späten 19. Jahrhunderts. Begann 1855 als Zeichner und Konstrukteur in der Essener Maschinenfabrik Honigmann und Co.; Maschinenbau-Unternehmer (1857 Gründung einer Maschinenfabrik mit Eisengießerei in Essen); 1863-76 Stadtverordneter in Essen; führende Positionen (Vorstands- bzw. Aufsichtsratsmitgliedschaften) im Handels- und Bankwesen, im Eisenhüttenwesen und Steinkohlenbergbau; Gründer einer Steinkohlen-Bohrergesellschaft („Ewald“); „Bergwerks-Besitzer“ (Todesanzeige der Hinterbliebenen). 1857 Heirat der Tochter des aus Tirol zugewanderten ehemaligen Maurergesellen und Essener Unternehmers Franz Schmidt (1795-1866), zu dessen Ehre Hilger sein Anwesen „Franzeshöhe“ benannte. Von neun Kindern vier früh verstorben. 1896 Tod der Witwe und Verkauf des Anwesens an Moritz Beer (1826-1903), Bankier und Kommerzienrat. 1923 Verkauf an Dr. Georg Hirschland durch die Erben Beer.</p>		

Foto



Gründe für die Erhaltung und Nutzung

Das umseitig genannte Objekt ist ein Baudenkmal i.S. des § 2 (1 u. 2) DSchG, da es bedeutend ist für die Geschichte des Menschen.

Die Erhaltung und Nutzung des Baudenkmals liegt aus wissenschaftlichen Gründen im öffentlichen Interesse.

Planungs- und Baurecht

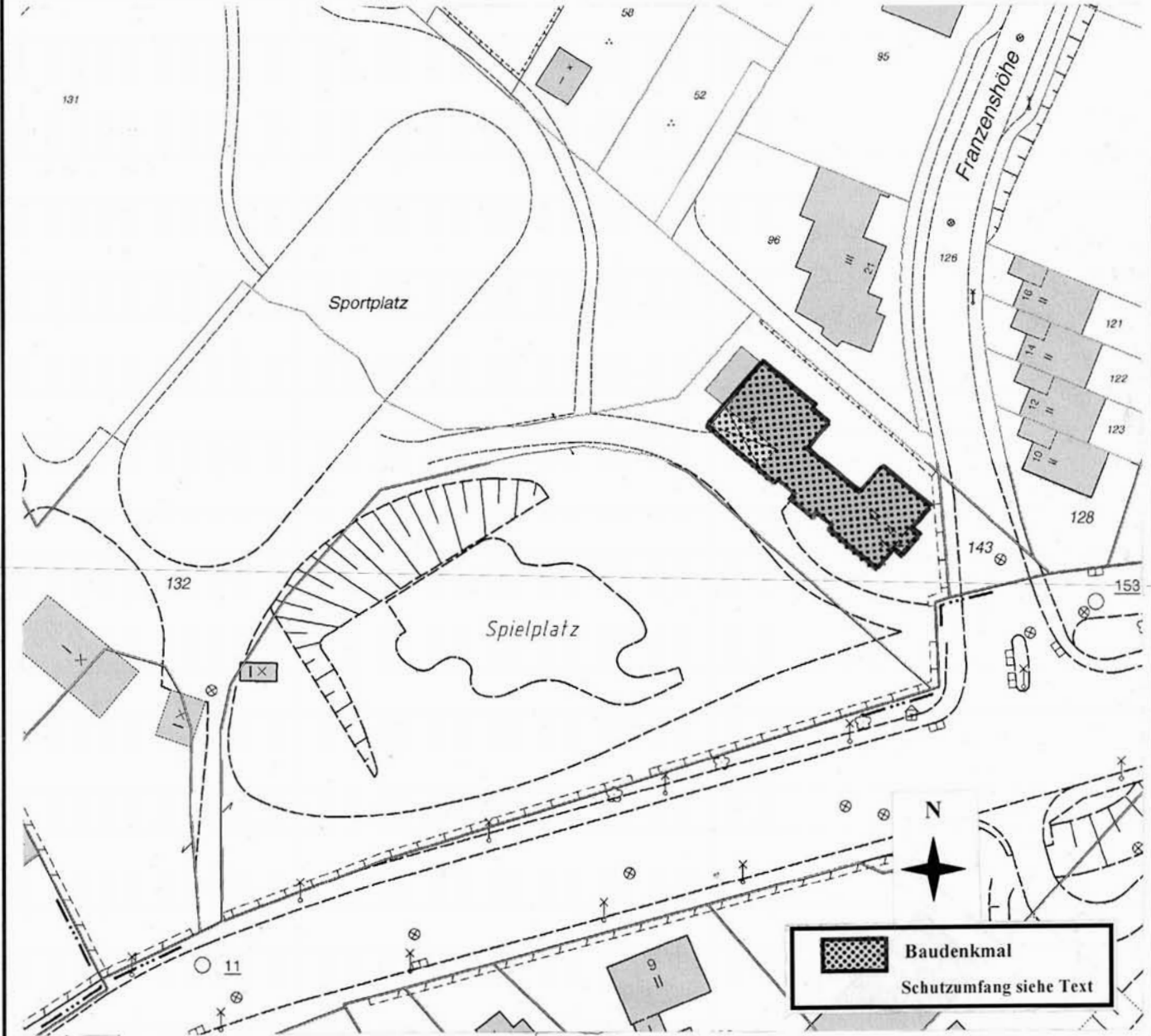
Hinweise auf Sachakten

Hinweise auf Inventare, Literatur, Archivquellen etc.

Fortschreibungen

Änderung Dezember 2007

Lageplan



Hilgers Biographie bezeichneten schon Zeitgenossen als ein typisches „Industriellen-Leben im Ruhrgebiet“ (Rhein. Westf. Ztg., 18.06.1887). Das für seine außerordentliche Gastfreundschaft bekannte Haus Hilger, seit 1876 auf der „Franzeshöhe“, galt als begehrter regionaler gesellschaftlicher Mittelpunkt der führenden bürgerlichen Kreise.

Der Bau der Villa Hilger/Franzeshöhe (1874-76) stand ganz unter dem Eindruck der Villa Hügel (1868-72), zu welcher auch ein „Ökonomiehof“ (nicht erhalten) gehörte. Bestandteil des Ökonomiehofes Hügel war unter anderem ein Pferdestall mit 20 Ständen und 6 Boxen, eine Reithalle und eine zehntorige Wagenremise mit Wohnungen für „Hausbeamte“. Mit 8 Pferdeständen und einer dreitorigen Remise war der Hilgersche Kutschenhof zwar wesentlich kleiner als das entsprechende Kruppsche Anwesen, wahrscheinlich aber überdurchschnittlich groß als Kutschenhof einer Villa mittlerer Kategorie (vgl. die Abbildungen in: Brönner 1987, Dauber 1985, Weißbach 1902, Schubert 1901).

Im Gegensatz zu Alfred Krupp (s. Nehring 1984, S. 362) trat Hilger als Pferdeliebhaber wahrscheinlich nicht in Erscheinung, zumindest wird solches nicht in seinem ausführlichen biographischen Nachruf erwähnt. Die besondere Größe des Hilgerschen „Luxuspferdestalls“ (vgl. Schubert 1901, S. 40) oder „herrschaftlichen Pferdestalls“ (vgl. ebd. S. 39-45) bzw. Kutschenhofes, der als solcher wegen der außerstädtischen Lage der Villa sowie wegen der beruflichen Aufgaben des Hausherrn wohl erforderlich war, hängt vermutlich eng mit der erwähnten gesellschaftlichen Bedeutung des Hauses Hilger zusammen: Stall, Remise und Wohnteil waren wohl so entworfen, dass auch die Wagen der Gäste angemessen betreut werden konnten. Eine Unterbringung von Gästen im Kutschenhof ist wegen des zeitgenössischen Bemühens „Herrschaft“ und Dienstpersonal raumprogrammatisch strikt zu trennen, recht unwahrscheinlich. Denkbar ist hingegen, dass spätestens nach dem Tod der Witwe Hilger (1896) wenn nicht schon früher, der Stall nicht mehr voll genutzt wurde und im Obergeschoss des Remisentraktes zusätzliche Wohnmöglichkeiten für Hauspersonal geschaffen wurde.

Recht großes, leicht hängiges Grundstück im Ruhrtal; ehem. als parkähnlicher englischer Garten ausgestaltet; nur ca. 200 m vom zeitgenössischen Bahnhof Werden (Märkische Ruhrtal Eisenbahn; Vorgängerbau) entfernt und an der

„Chaussee nach Werden“ (Ruhrtalstraße) gelegen. Umfeld damals nur gering bebaut.

Wohnhaus (1875-76) und zwei kleinere Nebengebäude („Garten-Pavillon“, schon 1874; „Treibhausanlage“, zwischen 1875 und 1898, erweitert 1898) nicht erhalten (Wohnhaus 1965 abgebrochen). Der Kutschenhof („Ökonomiegebäude“, Baugesuch) schon 1874-75 erbaut, Entwurf von dem Werdener Bauunternehmer und Maurermeister Bernhard Frielingsdorf (1831-91).

Lage des Kutschenhofes wie ein Portiershaus. Viergliedriger Baukörper in klassizistischen Formen. Verputzter Backsteinbau; Fenster- und Türefassungen in Werkstein, teilweise erhalten; Straßenfassade mit Altan-Eingangslaube in Holzkonstruktion; Hoffassade mit Turm, zweigeschossigem, ehem. hölzernem Portikus; Stalltrakt mit rückseitiger zweigeschossiger Galerie in Holzkonstruktion, im Risalit der Hoffassade Relief eines Pferdekopfes.

Raumprogramm (teilweise Hinweise zum Erhalt): Wohntrakt (nach Süden gelegen): Wohnung für einen Kutscher mit Familie (Küche (EG), Stube (EG), zwei Kammern (OG); Kutscherstube (EG, stallseitig); kleiner Pferdestall mit zwei Ständen (EG); die beiden Außentüren des Stalls heute vermauert); Wohnung für einen Stallknecht mit Familie (Wohnküche (OG), Kammer (OG, über dem kleinen Pferdestall)); Verbindungsgang, mit Windfang vor dem großen Stall. Stalltrakt (Mitteltrakt): Großer Pferdestall mit 6 Ständen, an der Ostwand aufgereiht; Haupteingang (nicht erhalten) und Windfang im Turm, die Ostwand des Stalls wegen der Raumfunktion ursprünglich völlig geschlossen; Dachraum als Stroh- und Heuspeicher. Remisentrakt (nördl. Trakt): Dreitorige Wagenremise für drei bis neun Kutschenwagen (die drei Front-Tore und das rückwärtige Tor nicht erhalten bzw. verbaut); zwischen Wagenraum und Stall Kammer (EG) für Geschirr und Futteraufbereitung; Hafer-, Stroh- und Heuspeicher (OG); über der Geschirr- und Futterkammer vermutlich Kammer (OG) für einen weiteren Stallknecht. (Zu den Indizien für das wahrscheinliche Raumprogramm s. auch: Schubert 1901.) Der Turm eine Zutat von vornehmlich ästhetischer Bedeutung im Sinne des Malerischen.

Von der Innenarchitektur, soweit sichtbar, nicht erhalten. Das Raumprogramm

wegen der teilweisen, jüngeren Wegnahme von Innenwänden und wegen jüngerer Wandöffnungen für Fenster und Türen am Gebäude nicht mehr gut belegt. Jüngere Einbauten (Wände, Decken) beeinträchtigen das innere Erscheinungsbild. Stützen des Portikus nicht erhalten; die Muschelkalksäulen wohl aus den zwanziger Jahren, vermutlich Spolien vom damaligen Anbau des Haupthauses. 1911 nordseitig Anbau einer Autogarage mit Chauffeurswohnung (OG). Weitere Umnutzung zu Wohnzwecken in jüngerer Zeit, damit weitere, vor allem innere Umbauten verbunden.

Freistehende oder angebaute Kutschenhöfe verschiedener Größe und gestalterischen Aufwandes sind für den bürgerlichen Villenbau des 19. Jahrhunderts durchaus typisch (s. Weißbach 1902, Bröner 1987, Dauber 1985); möglicherweise sind sie häufig durch die vielfach vorstädtische Lage der Anwesen bedingt. Wenn auch die jüngere, maßgebliche Forschung Kutschenhöfe als Bestandteil des Raumprogramms analytisch nicht beachtet (Bröner 1987, S. 54-61, „Das Raumprogramm“; auch nicht an anderer Stelle S. 9-118, „Einleitung“, „Das Familienhaus“, „Die Villa“, „Grundform – Zeckform – Kunstform“, Dauer 1985) und in der Konsequenz ihre geschichtlichen Bedeutung als Zeugnis bürgerlicher Lebensweise nicht thematisiert, so sind sie doch für den Bautyp Villa elementar und folglich baugeschichtlich relevant; darüber hinaus sind sie als Instrument der sozialtypischen, speziellen und folgenreichen Mobilität der zunehmend dominierenden, bürgerlichen Oberschicht von sozial- und kulturgeschichtlichem Interesse. Ob und in welcher Weise bürgerliche private Kutschenhöfe die Tradition entsprechender adeliger Anwesen aufnahmen, womit eine Orientierung an ständischer Lebensweise zum Ausdruck kommen kann, wurde im Rahmen dieser Untersuchung nicht weiter verfolgt (Solche Analysen möglicherweise in: Richter/Zänker 1988. Indizierender Beleg zum Ökonomiehof der Villa Hügel in: Nehring 1984, S. 362).

Der Anbau der „Automobilgarage“ 1911 signalisiert den Ausklang der privaten „historischen“, noch vorindustriellen Fortbewegungsweise (Einsatz der Tierkraft) und zugleich entwicklungsgeschichtliche Anfänge des maschinengetriebenen Individualverkehrs, der schließlich den Städtebau, die Lebenskultur und Wirtschaft der heutigen Gesellschaft entscheidend prägt. (Leider ist das raumfunktionstypische Garagentor verbaut.)

Besondere Anschaulichkeit gewinnt der Kutschenhof wegen der Vergleichsmöglichkeiten durch seine Lage unweit des nur wenig später erbauten Bahnhofs Werden (Nachfolgebau 1878).

Nachtrag von Dezember 2007:

Aufgrund der baulichen Veränderungen im Inneren ist der Schutzzumfang beschränkt auf das Äußere des Gebäudes einschließlich Dach (ohne den Anbau von 1911) sowie die noch vorhandenen historischen Wände im Inneren des südlichen „alten“ Wohntraktes. Ein detaillierter Grundrissplan mit Eintrag dieser Wände liegt bei der Denkmalbehörde vor.