

NEUE ARBEITEN AUS DER WERKSTATT HERMANN TESSENOW'S

Eine ausführliche Würdigung der hervorragenden Bedeutung Tessenows für die neue deutsche Baukunst wurde in Heft 9, 1925 von „Wasmuths Monatsheften“ versucht. Den 44 damals veröffent-

lichten Abbildungen nach Arbeiten Tessenows und seiner Schüler können heute fünf weitere hinzugefügt werden. Sie zeigen dieselbe vornehme Ruhe, die alle Arbeiten der Tessenowschule adelt.

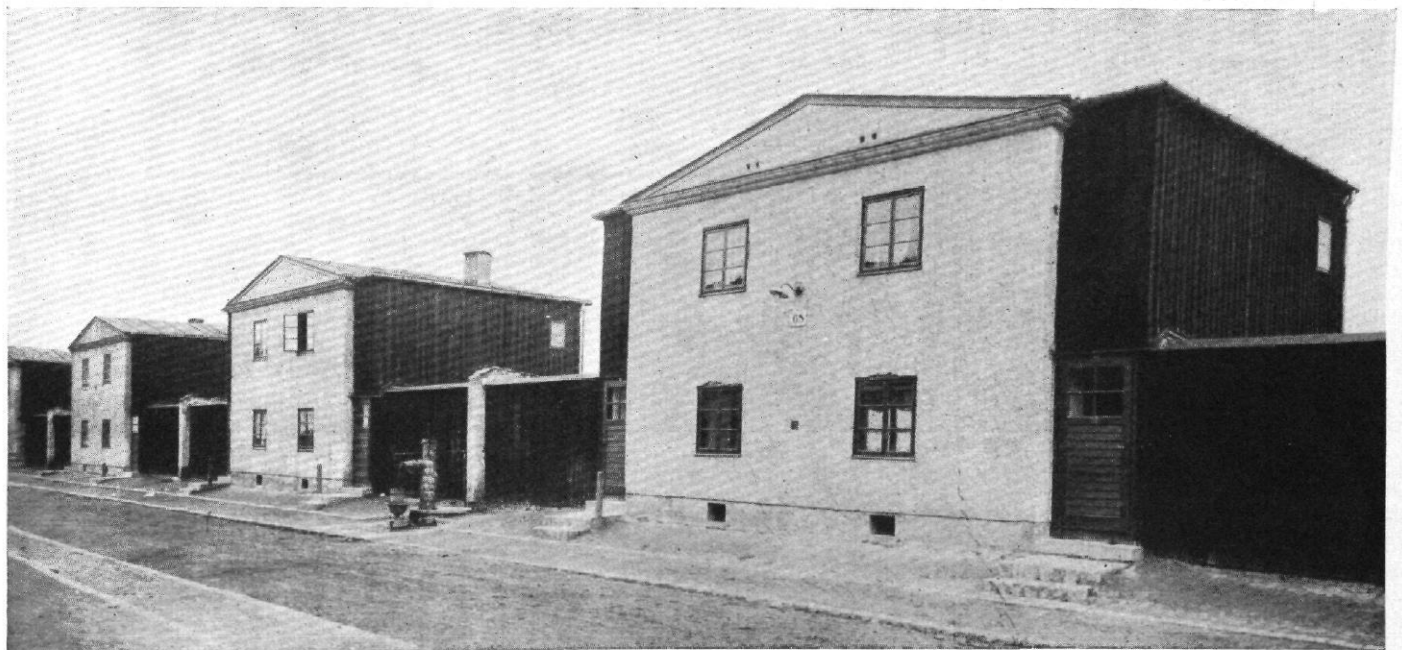


Abb. 1 und 2 / Städtische Beamtenwohnungen, Wien / Architekt: Heinrich Tessenow

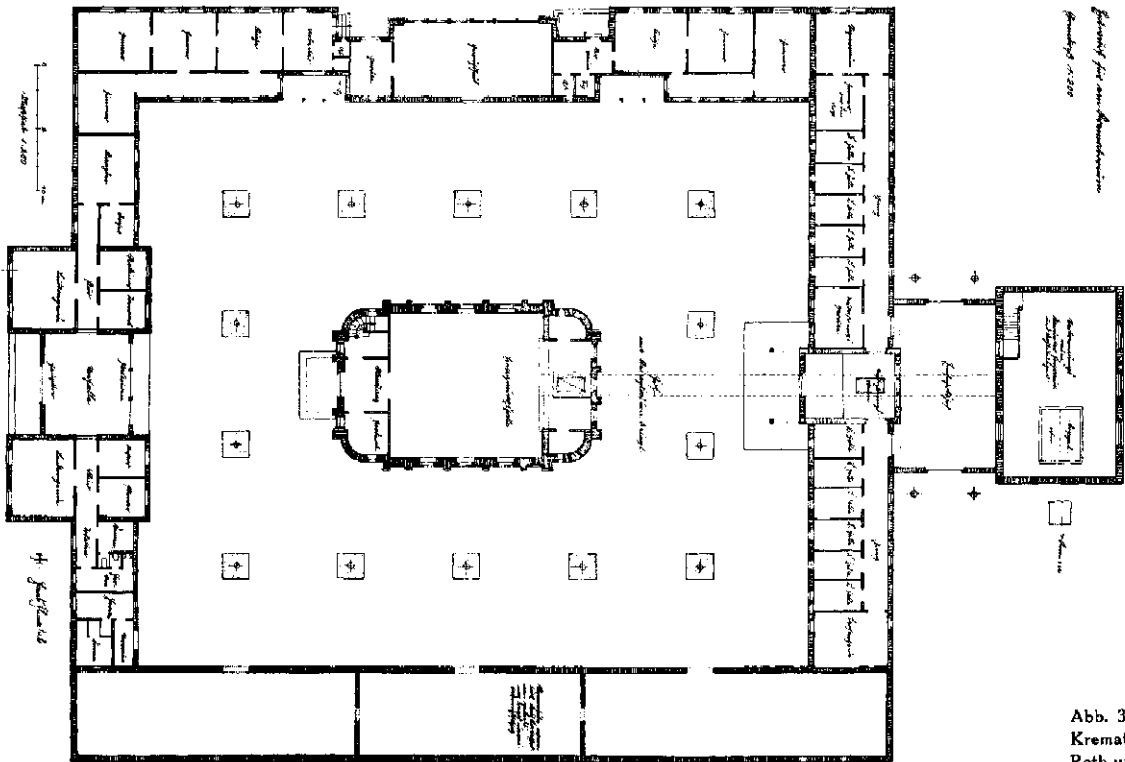
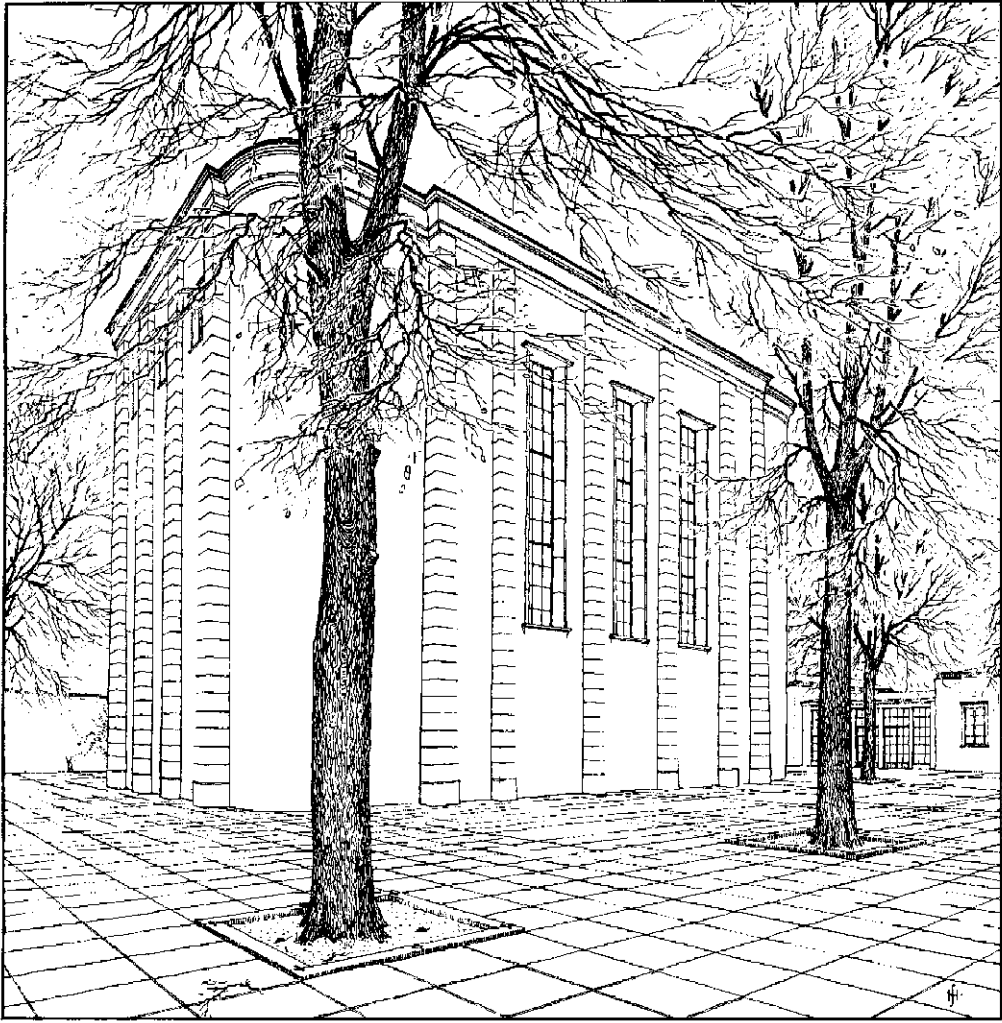


Abb. 3 und 4 / Entwurf für ein Krematorium / Architekten: Alfred Roth und Hans Schnabel, Dresden



Abb. 5 / Entwurf für ein Krematorium / Architekten: Alfred Roth und Hans Schnabel, Dresden

WETTBEWERB FÜR EINEN BEBAUUNGSPLAN DES MESSE- UND AUSSTELLUNGSGELÄNDES IN BERLIN

VON DR. ING. R. HEILIGENTHAL, BERLIN

Vorbemerkung der Schriftleitung: Im Januarheft von „Städtebau“ wurde — mit 5 Profilen und einem Übersichtsplan belegt — der „Offene Brief“ abgedruckt, den Dr. Heiligenthal an die technischen Preisrichter im Berliner Messe-Wettbewerb gerichtet hat. Mit der gleichzeitig für das vorliegende Heft 2 von „Wasmuths Monatsheften“ angekündigten Stellungnahme zum Schreiben (sowie dem folgenden Aufsatz) Dr. Heiligenthals möchte die Schriftleitung noch zurückhalten, bis die Antwort der Preisrichter vorliegt, welche (nach einer Mitteilung Professor Straumers) zu erwarten ist.

Folgende Entwürfe werden in dieser Besprechung genannt (die vorangestellte Nummer ist die Einlaufnummer des Wettbewerbs, die mit einem * bezeichneten Arbeiten sind hier illustriert):

3. „Musik“ / 5. „Einheitlich“ / 6. „Stadt des Hirns“
*9. „Tatkraft“. Ein 3. Preis. Architekt Josef Reuters, Berlin-Friedenau (Abb. 10-11) / 11. „Hammer und Ambos“ / 13. „Ausstellung größten Stils“ / *14. „Marktplatz“. Ankauf. Architekt

Rud. M. Waller, Berlin-Halensee (Abb. 26-27) / *15. „Messestraße“ (Abb. 40-41) / *16. „Weltstadt“. Ein 4. Preis. Architekten Otto Flöter, Charlottenburg und Carl Cramer, Bergstücken, Neubabelsberg (Abb. 18) / 18. „Europa in Berlin“ / *19. „Ponte Vecchio“. Ankauf. Professor Albert Geßner, Charlottenburg (Abb. 12) / 22. „Kurze Wege“ / 24. „Witzleben“ / *25. „Messewelt“ (Abb. 33) / 26. „Handelsschau“ / *27. „Berlin bleibt Berlin“. 1. Preis. Professor Heinrich Straumer, Mitarbeiter Architekt Otto Biel (Abb. 1—5) *28. „Dem Gelände angepaßt“ (Abb. 38-39) *30. „Auf der Treppe“ (Abb. 46-47) / *31. „Geländeerschließung“ (Abb. 35-37) / *32. „Forum“ (Abb. 34) / *33. „Messestadt“. Ankauf. Dipl.-Ing. Leo Nachtlicht, Gartenarchitekt H. Pohlentz, Berlin-Wilmersdorf (Abb. 24-25) / *35. „Schlüssel“ (Abb. 30) / 37. „Zweckmäßigkeit“ / *38. „Welle 505“. Ankauf. Architekt Joseph Wentzler,

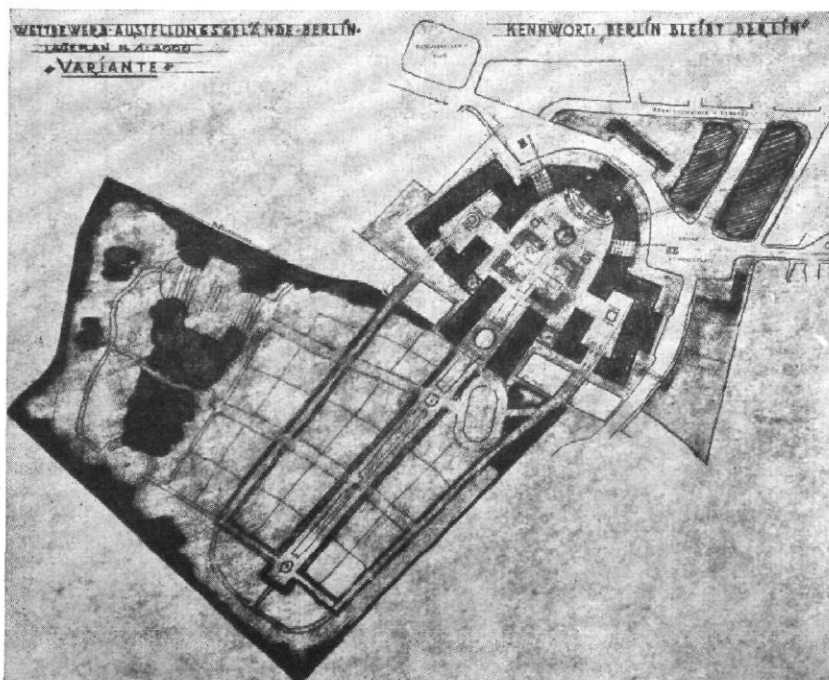
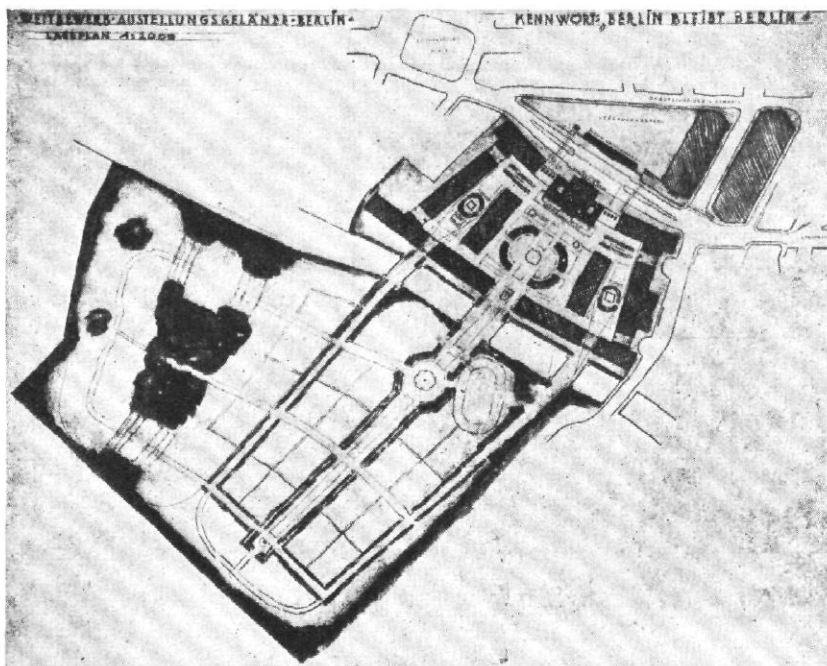


Abb. 1 und 2 (vgl. Abb. 3—5) / Erster Preis von 12000 M Architekt: Heinrich Straumer, Berlin. Mitarbeiter: Otto Biel

Urteil des Preisgerichtes:

„Das Programm für den Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Messe- und Ausstellungsgeländes stellt eine andere Aufgabe dar, als es bei gewöhnlichen Wettbewerben der Fall ist. Es handelt sich hier um eine Arbeit in städtebaulicher Beziehung, die sich besonders auf die Verkehrsverhältnisse konzentriert und zwar nicht nur im Hinblick auf die Straßenzüge der Stadt, sondern auch innerhalb des Geländes und in Beziehung der einzelnen Hallen und Plätze zueinander.

Gerade in dieser Hinsicht ist das Projekt mit dem Kennwort „Berlin bleibt Berlin“ als dasjenige aufgefallen, das den maßgebend bezeichneten Prinzipien am meisten entsprochen hat.

Das Projekt sieht eine breite Verkehrsstraße durch das Ausstellungsgelände zwischen Kantstraße und Reichskanzlerplatz vor, um den Kaiserdamm in der Nähe des Reichskanzlerplatzes notwendigerweise zu entlasten. Als richtige Konsequenz dieser Aufgabe ergibt sich die Anordnung des Einganges in der Mitte der neuen Verbindungsstraße, die umso mehr berechtigt erscheint als der Eingang gleichweit vom Untergrundbahnhof Reichskanzlerplatz, Kaiserdamm und Endpunkt der Kantstraße entfernt ist.

Ebensowohl wie der Zugang klar überlegt erscheint, ist es auch die Aufteilung des zur Bearbeitung übergebenen Geländes. Zwischen den beiden in der Mitte gelegenen Eingängen liegt das Konzerthaus. Vom Konzerthaus eröffnet sich eine weit herausführende Achse, durch die der nördliche Teil des Messegeländes in Zusammenhang mit dem südlich gelegenen Ausstellungsgelände gebracht wird. Diese breite Verkehrsstraße hat nicht nur eine künstlerische Wirkung von großer Monumentalität, sondern durch sie werden die beiden Geländeabschnitte, die durch eine Eisenbahnlinie getrennt sind, zusammengehalten. Von dieser Verbindungslinie aus führen zwei schmalere Straßenzüge in das westlich höher gelegene Gelände, das in diesem Projekt als parkartige Anlage, in der in der Mitte ein Hain, der durch ein Teil geschnitten wird(?) eingelagert ist, erscheint. So sind auf dem großen zur Verfügung stehenden Gelände Abschnitte von verschiedenem Zweckcharakter und Stimmungsausdruck gegeben und gerade darin scheint der Vorzug dieses Projektes zu liegen, daß bei der Übersichtlichkeit, auf der diese Anlage aufgebaut worden ist, auch eine teilweise Benutzung und stückweise Ausführung möglich ist. So wurde auch von dem Preisgericht als anerkennenswert angesehen, daß die beiden Autohallen wohl in den Komplex einbezogen, aber doch gewissermaßen isoliert sind, und daß das Büro- und Verwaltungsgebäude an die nördliche Verbindungsstraße gelegt wurde. Wenn somit das ganze Projekt in allen diesen Hauptgesichtspunkten als eine äußerst glückliche Lösung angesehen werden darf, so wurde nur der eine Punkt beanstandet, daß der Vergnügungspark zu nahe an den Reichskanzlerplatz gerückt und an den Eingang gelegt worden ist. Man möchte diesen Teil des Unternehmens doch wohl lieber an abgelegenerer Stelle wünschen, wie es in der Tat ja auch die Variante des Verfassers, die übrigens nicht zu einer Beurteilung vom Preisgericht herangezogen worden ist, zeigt.“

Dortmund und Gartenarchitekt Gustav Allinger, Berlin (Abb. 31) / *40. „Aufbau“. Architekten: Bieleberg und Moser (Abb. 48) / *41. „Breit- haus“ (Abb. 43-44) / *43. „Terrassen und Terrassenstraßen“. Ankauf. Oberbaurat Dr. Dr.-Ing. Heiligenthal, Mitarbeiter Regierungs- baumeister a. D. Wenker, Berlin (Abb. 20-23) / *44. „Strömt herbei“ (Abb. 45) / *49. „Basilika“. Ankauf. Architekten: Heidenreich und Michel, Charlottenburg (Abb. 28-29) / *50. „Hanseaten- geist“. Ein 4. Preis. Peter Jürgensen, Charlotten- burg und Paul Engler, Karlshorst (Abb. 16-17) *51. „Basar“ (Abb. 32) / *68. „Der neue Scholz- platz“. Ankauf. Dipl.-Ing. Schweighart, Mit- arbeiter Architekt Rich. Haffner, Augsburg (Abb. 15) / 72. „Aufbau“ / 73. „Vorwärts“ / *78. „Bach“. (Abb. 42) / *85. „An der Avus- bahn“. Ankauf. Architekt Emil Pohle, Dortmund (Abb. 9) / *91. „Messehof“. Ein 3. Preis. Dipl.- Ing. Paul Trüdinger und Dipl.-Ing. Hans Volkart, Stuttgart (Abb. 13-14) / *95. „Hauptstraße“. 2. Preis. Bauräte Holzhammer und Werner, München (Abb. 6-8) / 96. „B. J. M. A. G.“

Bemerkung der Schriftleitung: In der vorangehenden Aufzählung wurden an Namen nur die von Verfassern preis- gekrönter oder angekaufter Entwürfe genannt. Im folgen- den wurden dann jeweils unter den Abbildungen auch andere Namen mitgeteilt, soweit sie der Schriftleitung bekannt sind. Die Verfasser der verbleibenden Entwürfe werden gebeten ihre Namen einzusenden, damit sie veröffentlicht und Beleg- exemplare übersandt werden können.

1. VERKEHR

Sucht man in dem etwas wirren Protokoll des Messewettbewerbs nach einheitlichen Gesichtspunkten für die Beurteilung der Entwürfe, so stößt man immer wieder auf den Begriff des Verkehrs. Meist wird darunter der Durchgangs- verkehr verstanden, seltener der Verkehr der Messebesucher und kaum einmal der Verkehr der Messегüter.

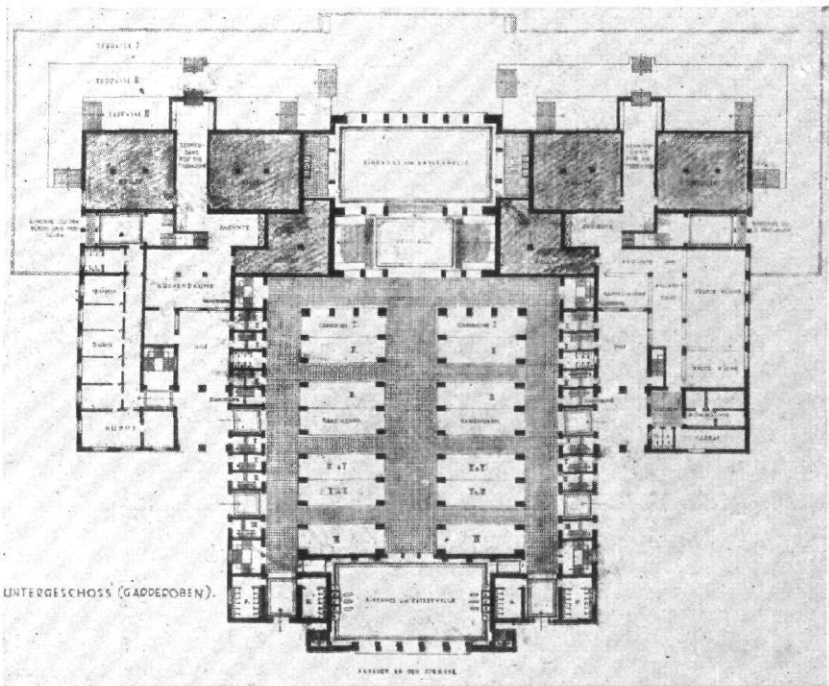
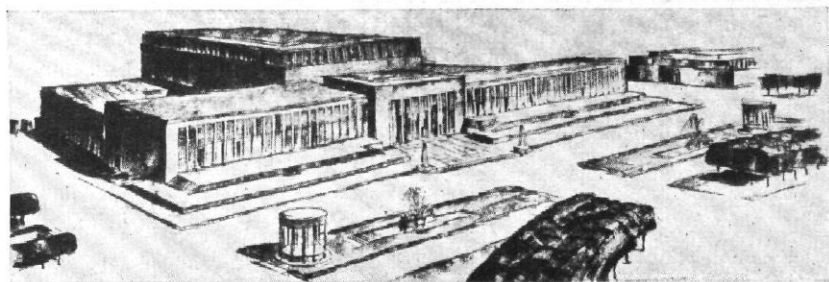
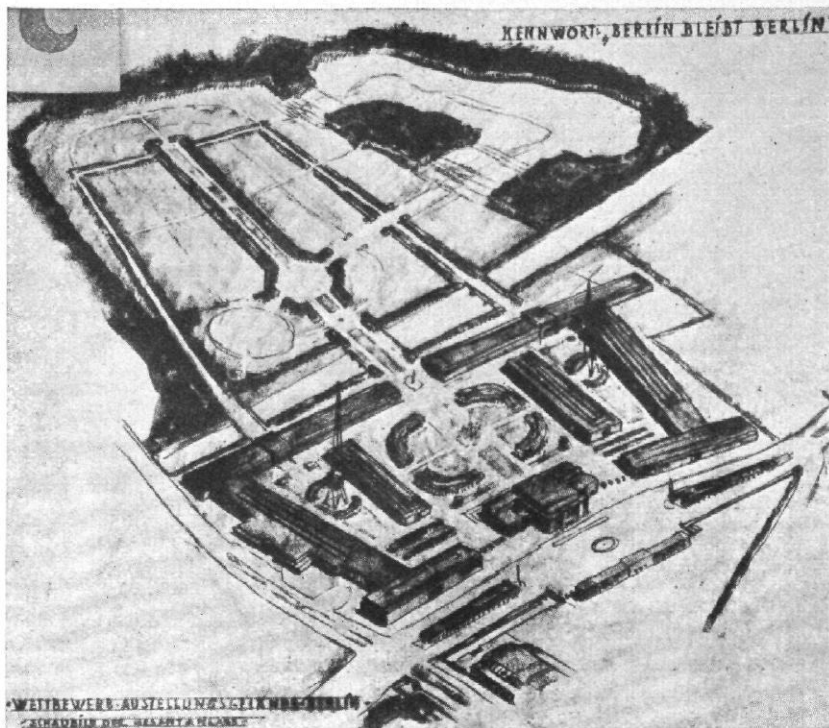
Das Preisgericht (in dem kein Verkehrstech- niker saß) ist zu der sonderbaren Vorstellung einer „notwendigen Entlastung des Kaiserdammes in der Nähe des Reichskanzlerplatzes“ gelangt. Tatsächlich liegen die Dinge umgekehrt, nicht der breite Kaiserdamm bedarf einer Entlastung durch die Verlängerung der Kantstraße über das Messengelände, sondern die Kantstraße braucht Entlastung durch den Kaiserdamm.

Die Kantstraße trägt heute drei Fünftel des Automobilverkehrs, der Kaiserdamm nur zwei Fünftel. Das ist kein günstiger, aber auch kein notwendiger Zustand. Ein Teil dieses Verkehrs könnte unschwer durch vorhandene Straßen dem Kaiserdamm zugeleitet werden.

Aufgabe des Messewettbewerbes sollte es doch nicht sein, möglichst viel Durchgangsverkehr nach dem Messengelände zu ziehen, sondern um- gekehrt das Messengelände vom Durchgangsver- kehr zu entlasten.

Eine Reihe von Entwürfen haben hierfür be- achtenswerte Vorschläge gemacht. Am weitesten geht der Entwurf Abb. 34 mit einem Abzweig quer durch den Lietzensee, der über den umzubauenen

Abb. 3-5 (vgl. Abb. 1 und 2) / Erster Preis von 12000 M Architekt: Heinrich Straumer, Berlin. Mitarbeiter: Otto Biel



Die Terrassen in der oberen Hälfte dieses Grundrisses (Garderobengeschoß) sowie die Treppe in der Mitte der oberen Hälfte zeigen, daß besonderer Wert darauf gelegt wurde, das Konzerthaus noch höher über die im Norden vorbeiführende, bereits mehr als 4 m tiefer liegende Straße zu heben.

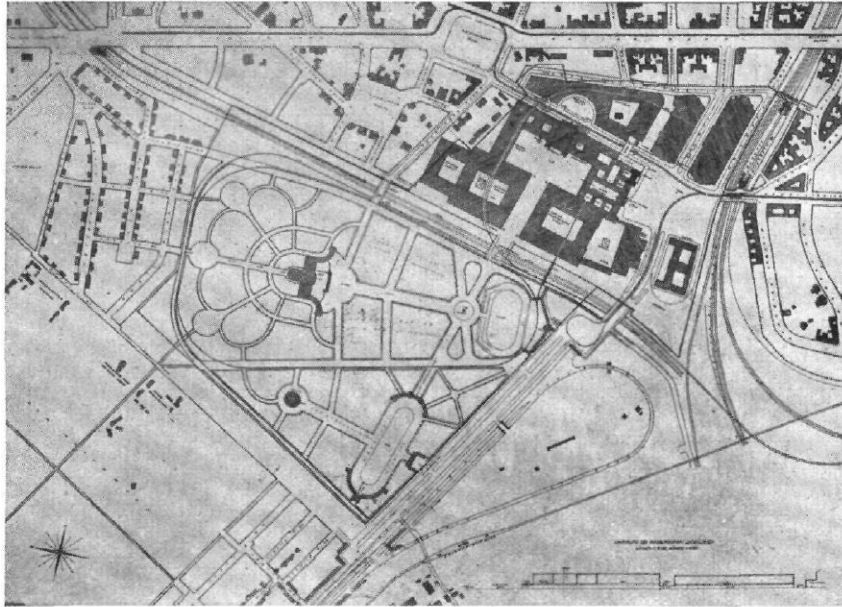
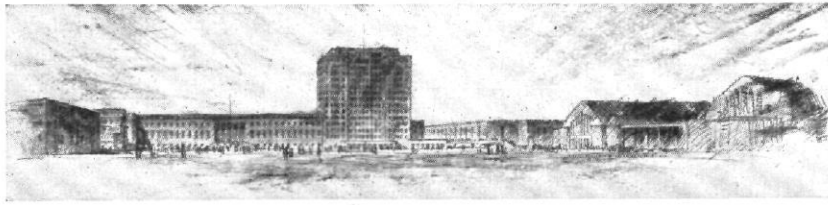
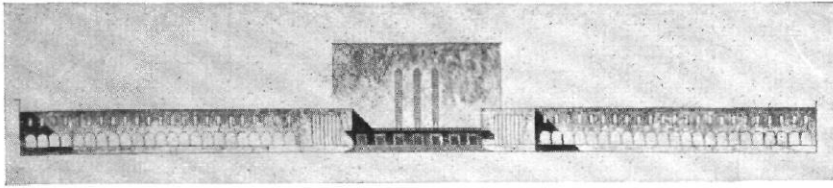
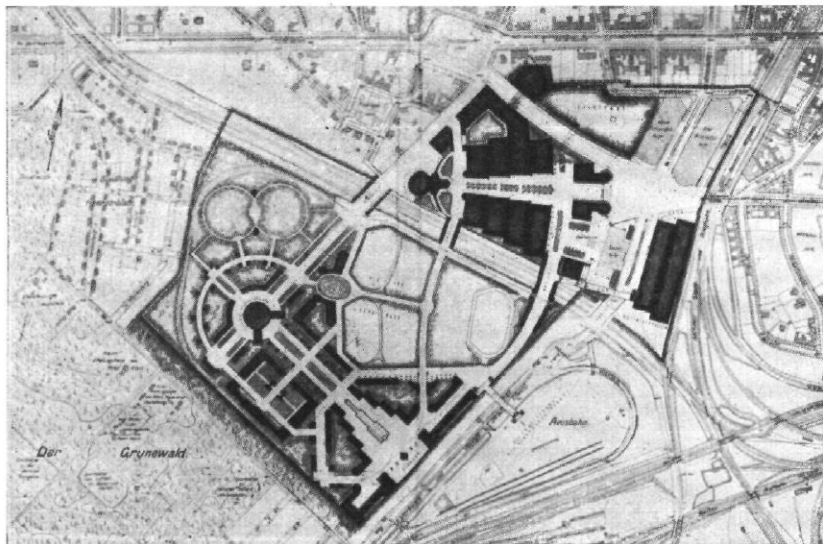


Abb. 6—8 (die drei oberen) / Zweiter Preis von 8000 M. / Architekten: Holzhammer und Werner, München. Urteil des Preisgerichtes: „Der Entwurf verbindet den Reichskanzlerplatz durch einen neuen geraden Straßenzug mit einem Platz, der sich an der Mündung der Kantstraße derartig entwickelt, daß der Verkehr glatt durchgeht und die Raumerweiterung einseitig zu liegen kommt. Der Eckpunkt im Zuge der Kantstraße wird durch die Masse eines Hochhauses betont. Der Haupteingang liegt in einem niedrigeren Trakt, der sich daran anschließt. All das gibt sowohl verkehrstechnisch wie architektonisch Verhältnisse, die dem Preisgericht als grundsätzliche Lösung glücklich und bemerkenswert erscheinen. V. n. Haupteingang kommt man durch den Vorhof auf einen großen von Bauten umsäumten Platz. Seine nördliche



Mitte wird vom Konzerthaus eingenommen, das durch seine hervorgehobene Architektur eine große Querachse beherrschend einleitet, die zum Ausstellungsgelände hinüberreicht. Hier hat der Verfasser die schwierige Aufgabe gewählt, die in der Beibehaltung der Sportplätze lag. Dadurch entsteht im Süden ein abgesondertes Gelände für den Vergnügungspark. Architektonisch zeigt die Arbeit eine vornehme und klare Haltung.“

Abb. 9 (unten) / Ein Ankauf von 1000 M. / Architekt: Emil Pohle, Dortmund.

Urteil des Preisgerichtes: „Der Entwurf zeichnet sich an sich durch die gut gelöste Verkehrsverbindung Kantstraße—Reichskanzlerplatz aus, läßt aber andererseits durch die Massierung der Messehallen zu wünschen übrig.“

Witzlebensteg nach der Brettschneiderstraße führt. Ein derartiger Eingriff erscheint aber nicht notwendig, es dürfte genügen, an der Herbartstraße abzuzweigen, wodurch zugleich der Verkehr von der Holtzendorffbrücke her erfaßt wird. Neben dem Entwurf Abb. 34 enthielten die Entwürfe Nr. 26, 40 (Abb. 48), 43 (Abb. 19—23) und 96 die Verbindung von der Herbartstraße über den umzubauenden Witzlebensteg nach der Brettschneiderstraße und dem Reichskanzlerplatz. Vor allem eignet sich diese Verbindung für die Umleitung der Straßenbahn um das Messegelände. (Übersichtsplan Abb. 49).

Einen interessanten Entlastungsversuch zeigt Nr. 26, nämlich eine Brücke über die Ringbahn im Zuge der Dernburgstraße, die eine Fortsetzung als unterirdische Straße entlang der Eisenbahn bis Heerstraße erhält. Für den Umfang des Verkehrs an dieser Stelle erscheint das Projekt zu aufwendig, zumal der Verkehr von Halensee an der Südseite der Eisenbahn weniger Hindernisse findet. Eine Brücke im Zuge der Dernburgstraße enthält auch Nr. 24 zur Herstellung einer kürzeren Verbindung vom Kaiserdamm über die Suarezstraße nach der Avus.

Dieses Projekt würde mehr einer Entlastung der Königin-Elisabeth-Straße dienen, ohne diese aber für den Durchgangsverkehr entbehrlich zu machen. Einen vollkommenen Ersatz der Königin-Elisabeth-Straße als Durchgangsstraße schlägt Entwurf Abb. 20—23 vor durch Ausbau der Rognitzstraße.

Wenn auch die genannten Entwürfe z. T. zu aufwendige Anlagen vorsehen, so gehen sie doch sämtlich von dem richtigen Grundgedanken aus, Straßen und Brücken des Messegeländes vom Durchgangsverkehr möglichst zu entlasten.

Eine zweite Gruppe von Entwürfen sucht den Durchgangsverkehr vom Messeverkehr dadurch zu trennen, daß eine Straße westlich der Ostpreußenbrücke abgesenkt und unterirdisch unter dem Messegelände zum Reichskanzlerplatz durchgeführt wird, so Entwürfe Abb. 26—27, 30, 40—41.

Die Ausführung derartiger Projekte ist aber, abgesehen von den Kosten, technisch kaum zu vertreten. Mit Rücksicht auf zweigeschossige Autobusse und Straßenbahnwagen muß eine lichte Höhe von wenigstens 4,65 m für den Tunnel gewählt werden. Da das Gelände an sich schon eine Steigung von 2 Prozent hat, ergibt sich an der Ausmündung zum Reichskanzlerplatz eine zu lange oder zu steile Rampe.

Das Preisgericht hat die Entwürfe, welche sich um eine Scheidung des Durchgangsverkehrs vom Messeverkehr bemühten, nur wenig berücksicht-

Abb. 10–11 (oben und Mitte) / Ein dritter Preis von 3000 M.
Architekt: Josef Reuters, Berlin.

Urteil des Preisgerichts: „Die Beibehaltung der Achse der Kantstraße innerhalb des Messegeländes bringt in dieses Diagonalrichtung und mehrere Dreieckplätze. Die sich hierdurch ergebende Schwierigkeit der Aufteilung wird mit Geschick bewältigt. Die Schaffung großer Verkehrsflächen vor dem Haupteingang und vor dem Eingang zum Konzerthaus ist zweckmäßig. Die Gleisanschlüsse sind so geführt, dass sie die Wege des Publikums nur an wenigen Stellen berühren. Die Maschinenhalle sollte nicht außerhalb des Messe- und Ausstellungsgeländes liegen. Der für das Maschinenhaus projektierte besondere Gleisanschluss bereitet unnötige Schwierigkeiten.“

sichtigt, es zog die Arbeiten vor, welche eine gerade Durchfahrtsstraße von der Ostpreußenbrücke zum Reichskanzlerplatz vorsahen und damit — entsprechend der Auffassung von der „notwendigen Entlastung des Kaiserdamms“ — noch mehr Durchgangsverkehr nach dem Messegelände lenkten.

Sämtliche preisgekrönten und eine Anzahl der angekauften Entwürfe enthalten diese Straße, welche in einer durchlaufenden Steigung von 2 Prozent zum Reichskanzlerplatz hinaufführt. Das Preisgericht hat allerdings von dieser Steigung nichts bemerkt; denn es lobt als „interessant und zweckmäßig“ die „Tieferlegung“ dieser Straße in Nr. 50, welche zu unmöglichen Steigungsverhältnissen der westlichen Strecke führt. (Abb. 16–17).

Der mit dem ersten Preis bedachte Entwurf Abb. 1–5 hat an diese ansteigende, mit dem gesamten Durchgangsverkehr belastete Straße den Haupteingang gelegt, eine Anordnung, welche im Protokoll als konsequent und richtig besonders gelobt wird. Auch der Umstand, daß dieser Eingang von allen Bahnhöfen gleichweit entfernt ist, erscheint dem Preisgericht schätzenswert. Gegen diese Auffassung spricht aber offenbar die Erfahrung im Ausstellungswesen, denn anderwärts hat man die Ausstellungseingänge in möglichst enge Verbindung mit den Bahnhöfen gebracht und hat sich gehütet, den Verkehr erst künstlich zusammenzufassen, ehe man ihn in das Ausstellungsgelände leitete. Die besser durchgearbeiteten Entwürfe haben wenigstens zwei Zugänge zum Messegelände angeordnet, einen nach der Kantstraße und einen zum Reichskanzlerplatz.

Einen besonderen Zugang zum Ausstellungsgelände vom Reichskanzlerplatz aus haben die Arbeiten Nr. 5, Nr. 13 und Nr. 19 (Abb. 12) vorgesehen. Sehr großzügig ist diese Verbindung als Platzanlage in Nr. 13 behandelt. Es ist zu bedauern, daß die Wirtschaftslage die Ausführung dieser Lösung verbietet.

Der Unterbringung der Personenautomobile haben beispielsweise Nr. 3, 26 und 43 Aufmerksamkeit geschenkt. Letzterer Entwurf benutzt hierfür die Avusschleife, die eine besondere Verbindung mit der Königin Elisabeth-Straße erhält. (Abb. 20). Den Straßenbahnanlagen läßt Nr. 22 eine sorgfältige Behandlung angedeihen, während Nr. 3 eine bemerkenswerte Zuführung der Kurfürstendamm-Schnellbahn über den Scholzplatz nach dem Reichskanzlerplatz projektiert. Ob sich bei der Nähe der Kaiserdammlinie ein beson-

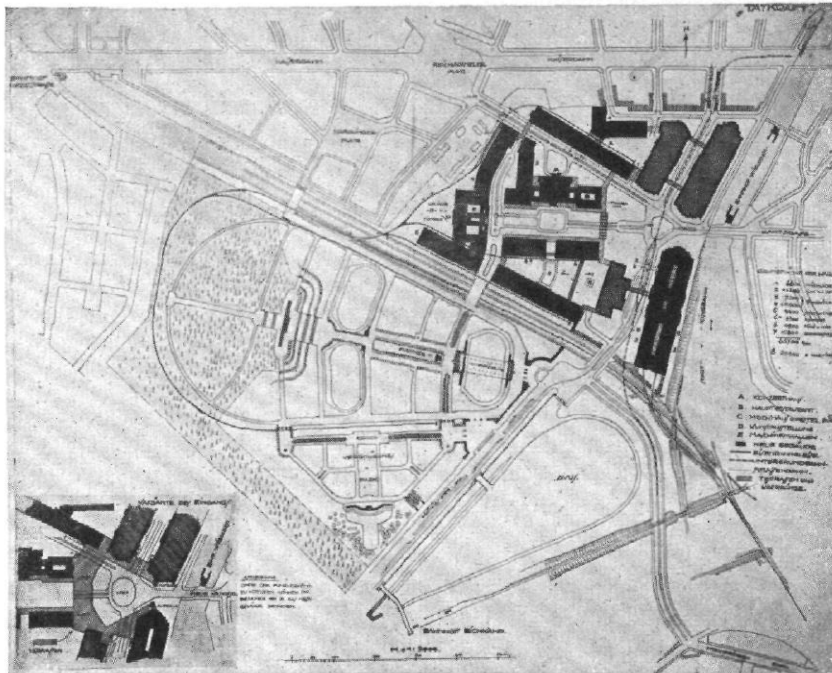
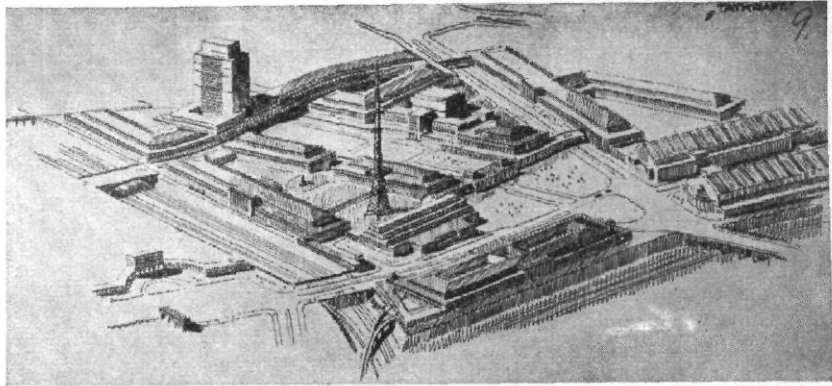
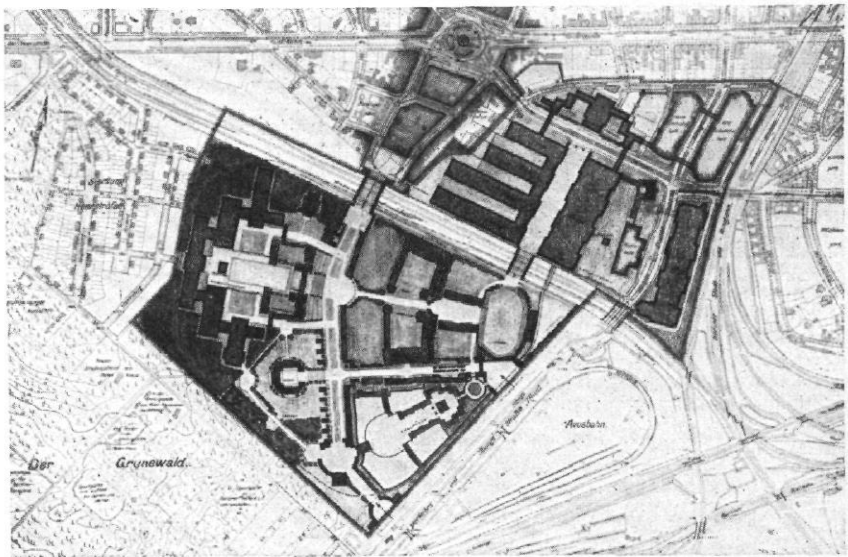


Abb. 12 (unten) / Ein Ankauf von 1000 M. / Architekt: Albert Geßner, Berlin.

Urteil des Preisgerichts: „Das Projekt sieht vom messtechnischen Standpunkt aus eine gute Verteilung der Hallen vor. Eine Straßenverbindung zwischen Kantstraße und Reichskanzlerplatz ist projektiert, die aber durch ihren öffentlichen Charakter den nördlichen Teil des Geländes abtrennt, während der südlich der Bahn gelegene Teil durch den Mangel einer achsenartigen Verbindung nicht in Beziehung zum eigentlichen Messegelände gebracht worden ist.“



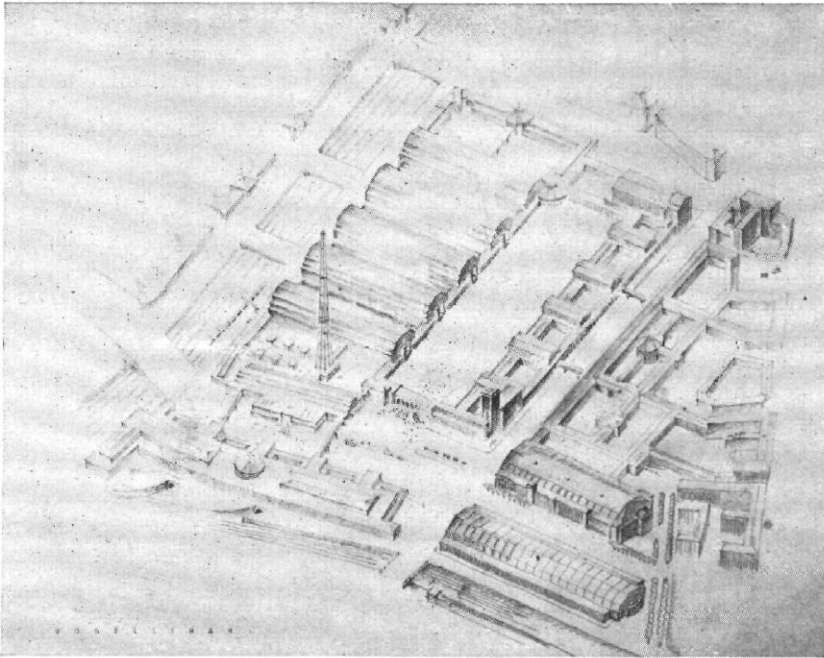


Abb. 13—14 (oben und mitte) / Ein dritter Preis von 3000 Mark / Architekten: Paul Trüdinger und Hans Volkart, Stuttgart.

Urteil des Preisgerichtes: „Der Entwurf hebt den Scholzplatz und die jetzige Verbindungsstraße nach dem Reichskanzlerplatz auf. Dafür stellt er die verlangte direkte Verbindung der neuen Kantstraße mit dem Reichskanzlerplatz im glatten Zuge her. Auch die sonstige Verkehrsregelung ist gut überlegt. Der Vorschlag eines besonderen Zuganges vom Reichskanzlerplatz zum Ausstellungsgelände ist gut, der Vorschlag sieht aber entgegen den Bestimmungen des Wettbewerbs die Beseitigung verschiedener bereits stehender Bauten am Reichskanzlerplatz und an der Thüringer Straße vor. Die Beseitigung dieser Gebäude würde jedoch erhebliche Kosten verursachen. Nicht gelöst ist die Beschickung der Hallen mit Gütern. Der Vorplatz vor dem Haupteingang ist genügend groß und räumlich gut umschlossen, besonders gut in seiner Anordnung und Abmessung ist der innerhalb des Messegeländes vorgesehene Messehof. Es ist nur zu bedauern, daß der Verfasser nicht zwischen diesem Messehof und dem Ausstellungsgelände eine großzügige achsiale Verbindung hergestellt hat. Die Gestaltung der Bauten und die Lage des Konzerthauses ist architektonisch gut. Für die Ausfertigung ist aber die gewählte Lage des Konzerthauses, da es auf dem Gelände des Garnisonlazaretts liegt, das vorerst noch nicht beseitigt werden kann, nicht günstig.“

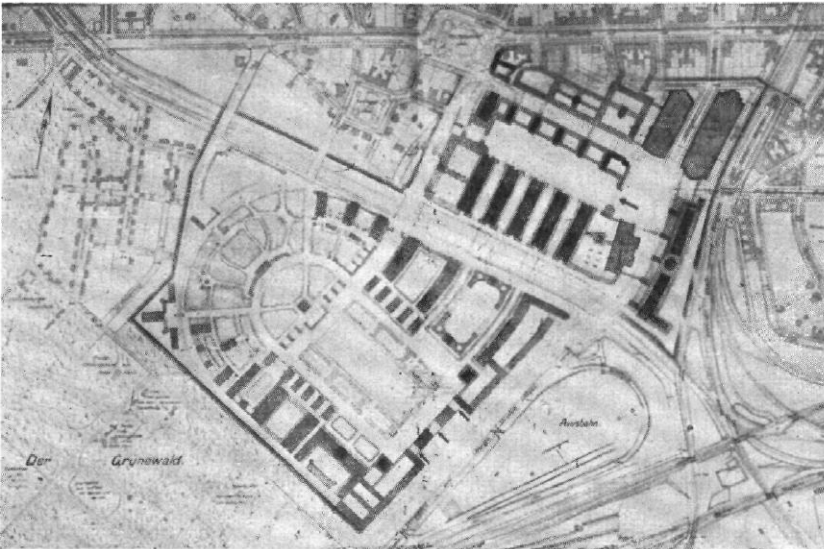
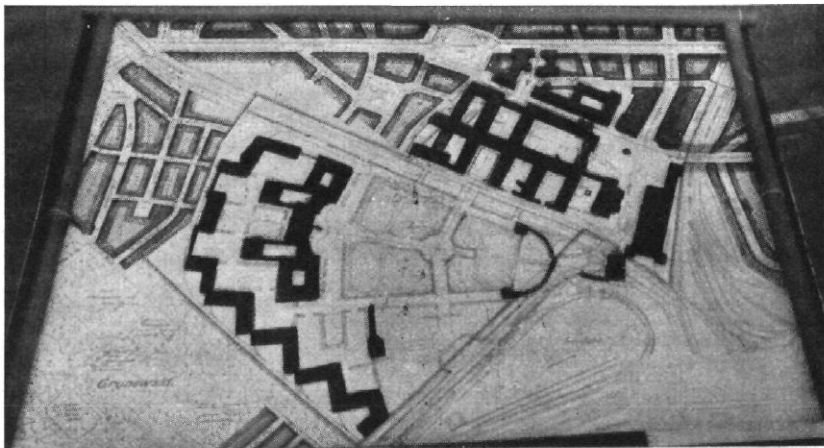


Abb. 15 (unten) / Ein Ankauf von 1000 M. / Architekt: Schweighart, Augsburg. Mitarbeiter: Richard Häffner.

Urteil des Preisgerichtes: „Die architektonische Haltung des Entwurfes ist gut, dagegen ist die raummäßige Anordnung nicht durchweg befriedigend. Der Gedanke der Herstellung eines besonderen Zugangs zum Kaiserdamm ist bemerkenswert, in der vorgeschlagenen Form aber kaum durchführbar.“



derer Aufwand für Schnellbahnen nach dem Messegelände lohnt, erscheint zweifelhaft.

Die Behandlung des Güterverkehrs spottet gerade bei den preisgekrönten Entwürfen jeder Beschreibung. Hier hat sich schwer gerächt, daß kein Verkehrsfachmann im Preisgericht saß; die Bewerber wußten offenbar, was sie sich leisten konnten. Als Beispiel der Behandlung dieser Fragen sei erwähnt, daß der mit dem ersten Preis bedachte Entwurf den im Programm gegebenen Anschluß in eine technisch unmögliche Kurve preßte, um — ein Gartenplätzchen anlegen zu können. Der Verfasser sah in der Anschlußbahn offenbar nur eine Art Bilderrahmen für sein hübsches Phantasiegemälde. Der zweite Preis kreuzt mit seinem Anschluß unbekümmert die Berlin—Pariser Schnellzugstrecke im Niveau, ein anderer arbeitet mit Kranen, die ihre Lasten über Fernstrecken hinwegheben usw. Eisenbahntechnisch gute Entwürfe wie Nr. 5 fanden überhaupt keine Beachtung.

2. STÄDTEBAU

Über die preisgekrönte Arbeit Abb. 18 urteilt das Protokoll wie folgt: „Der Entwurf besteht durch die Großzügigkeit und Einfachheit der Gesamtanlage, indem er seine große Achse in Nordsüdrichtung über Messegelände und Ausstellungsgelände hinweg durchführt.“ In diesem Satze liegt eine Erklärung für die vielen Verkehrtheiten der Wettbewerbsentscheidung. Das Preisgericht hat sich durch die große Nord-Südachse, wo immer sie auftauchte, bestechen lassen.

Erfahrene Städtebauer sind im allgemeinen mißtrauisch gegen Achsen in Wettbewerbsentwürfen, und im vorliegenden Falle wäre, auch wenn die Preisrichter das Gelände nicht kannten, Mißtrauen sehr am Platze gewesen. Zahlreiche Projekte lassen nämlich deutlich erkennen, daß die Verfasser den Gedanken der großen Achse wohl erwogen, aber wieder aufgegeben haben, weil sie seine technische Unmöglichkeit und künstlerische Unfruchtbarkeit erkannten.

Die große Achse quer zur Eisenbahn ist nämlich ein Phantom, ein ausgesprochenes Papier-

Abb. 16–17 (oben und mitte) / Ein vierter Preis von 2000 M.
Architekten: Peter Jürgensen und Paul Engler, Berlin.

Urteil des Preisgerichtes: „Der Verkehrsweg von der Kantstraße zum Reichskanzlerplatz ist günstig, interessant und zweckmäßig ist die Tieferlegung und Überführung des Weges. Eine schöne Anlage verbindet den Messeplatz mit dem Ausstellungsplatz und führt durch die beiden Teile des Terrains. Die architektonische Behandlung der Aufgabe ist sehr reizvoll, wenn auch ihr Charakter der in Berlin im allgemeinen üblichen Bauweise etwas fremd ist.“

projekt, am Reißbrett erdacht und nicht in der Landschaft erschaut.

Wer auf dem Bearbeitungsplan des Wettbewerbs (der keine Höhenkurven enthielt) eine Straße von der Ostpreußenbrücke nach dem Reichskanzlerplatz entwarf, der bemerkte sofort, daß diese Linie parallel zum Bahneinschnitt verlief und sah eine verlockend einfache Lösung auftauchen, eine Gruppierung der Hallen parallel und senkrecht zur Eisenbahn um eine große, etwa von Nord nach Süd durchgehende Achse. Man darf wohl annehmen, daß die meisten Verfasser einmal vor der Frage standen, ob sie diese Achse anlegen sollten: die Mehrzahl hat dieser Versuchung widerstanden, oberflächliche Bearbeiter aber sind ihr unterlegen und — haben die Preise bekommen.

Gegen die Gruppierung der Messebauten um eine Nord-Süd-Achse sprechen nämlich folgende Tatsachen:

Das Messegelände steigt um etwa 10 m an, derart, daß die Schichtlinien diagonal zu der geplanten großen Achse verlaufen.

Auch die Verbindungsstraße von der Ostpreußenbrücke zum Reichskanzlerplatz muß eine Steigung von 10 m überwinden.

Die Eisenbahn Berlin—Hannover steigt von der Avusbrücke bis zur Thüringer Allee um 6 m, die Brücken über den Bahneinschnitt erhalten daher ganz verschiedene Höhenlagen.

Diese Brücken liegen durchweg höher als die entsprechenden Stellen der parallel verlaufenden Durchgangsstraße.

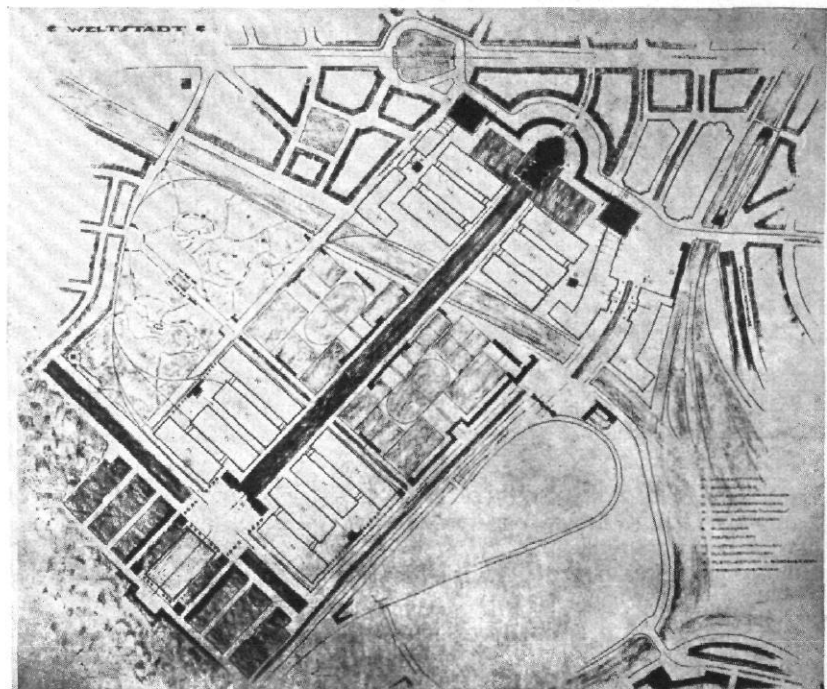
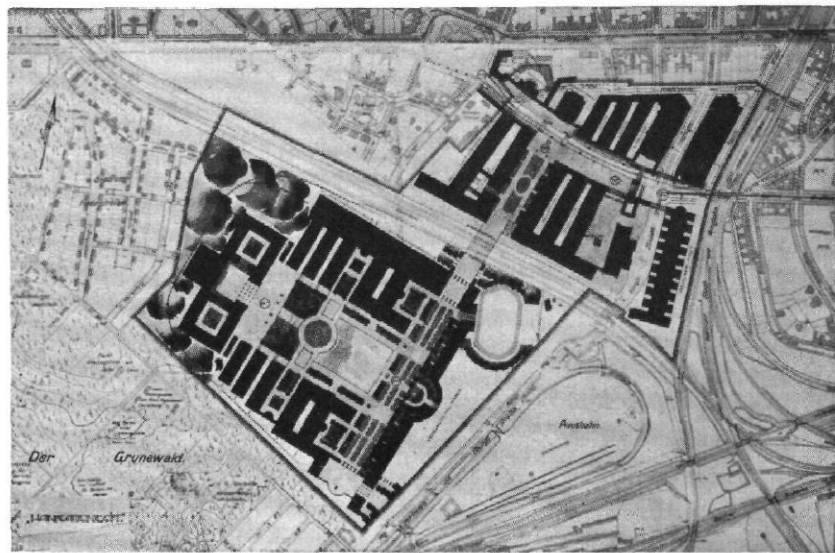
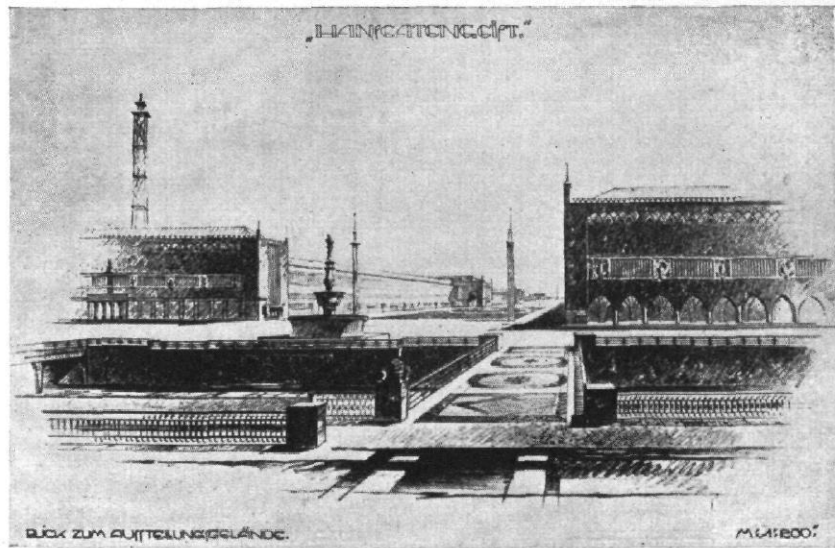
Hieraus ergibt sich, daß die Nord-Süd-Achse über die Bahn an der Eisenbahnbrücke einen Buckel erhält, der um so größer wird, je weiter man die Achse nach Osten verschiebt. Das Längensprofil wird also für eine Achse denkbar ungeeignet, weil eine Durchsicht unmöglich ist.

Hieraus ergibt sich weiter die schlechte Eignung der Nord-Süd-Linie als Symmetrieachse, weil alle Querprofile sehr starke Querneigung erhalten.

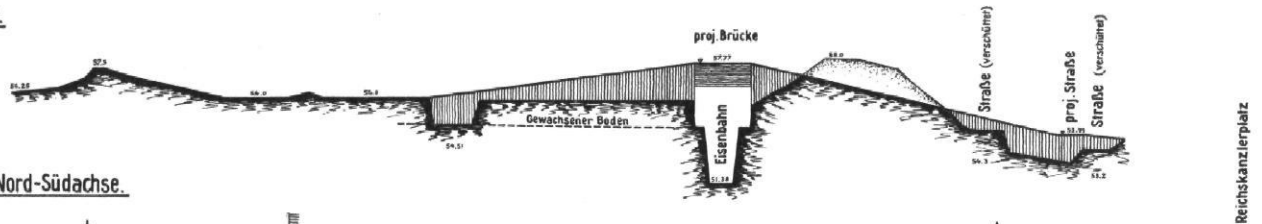
Der Entwurf Abb. 18 (ein vierter Preis) und ebenso der Entwurf Abb. 1-5 (erster Preis) stehen diesen Dingen in naiver Harmlosigkeit gegenüber. Der Verfasser des mit dem ersten Preis ausgezeichneten Entwurfes geht sogar so weit

Abb. 18 (nebenstehend) / Ein vierter Preis von 2000 M.
Architekten: Otto Flöter und Carl Cramer, Berlin.

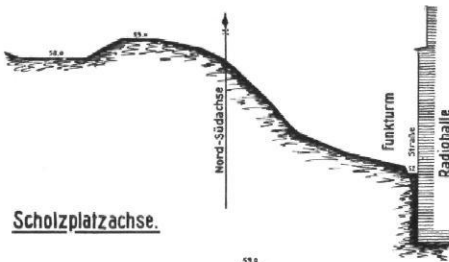
Urteil des Preisgerichtes: „Der Entwurf besteht durch die Großzügigkeit und Einfachheit der Gesamtanlage, indem er seine große Achse in Nordsüdrichtung über Messegelände und Ausstellungsgelände hinweg durchführt. Die Verkehrsschwierigkeit zwischen Ostpreußenbrücke und Reichskanzlerplatz sowie die Überschreitung der Grundstücksfläche im Süden hätte leicht vermieden werden können, ohne dem Grundgedanken Abbruch zu tun.“



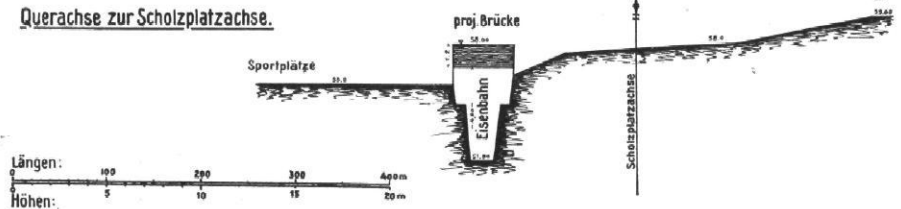
Nord-Südachse.



Querachse zur Nord-Südachse.



Querachse zur Scholzplatzachse.



Scholzplatzachse.

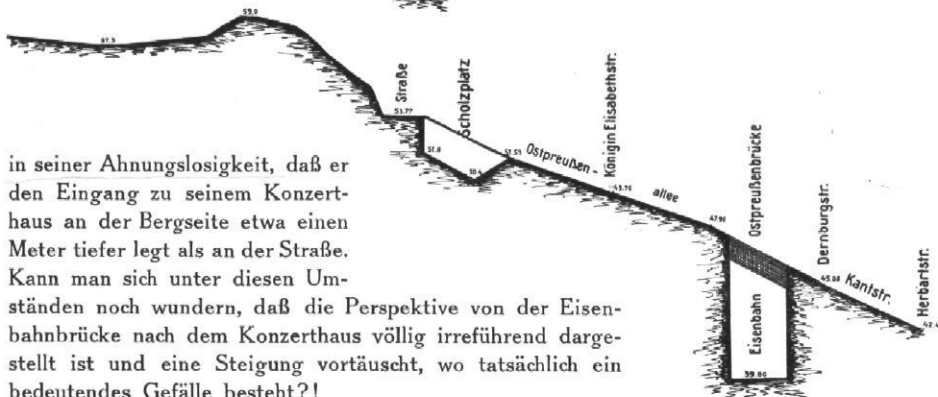


Abb. 19 / Vier Profile. Vergleich der von den meisten Preisträgern gewählten großen Querachse über die Eisenbahn (Nord-Süd-Achse) mit der bereits ausgebauten Scholz-Platz-Achse. Im obersten Profil stellt das Schraffierte die bestmögliche Planierung dar. Der Höcker bei der Brücke bleibt unvermeidlich.

in seiner Ahnungslosigkeit, daß er den Eingang zu seinem Konzerthaus an der Bergseite etwa einen Meter tiefer legt als an der Straße. Kann man sich unter diesen Umständen noch wundern, daß die Perspektive von der Eisenbahnbrücke nach dem Konzerthaus völlig irreführend dargestellt ist und eine Steigung vortäuscht, wo tatsächlich ein bedeutendes Gefälle besteht?!

Der mit dem zweiten Preis bedachte Entwurf Abb. 6—8 hat wenigstens vermieden, den Haupteingang in den Zug der großen Achse zu legen. Trotzdem muß er noch eine falsche Höhenzahl auf seine Brücke schreiben, um wenigstens theoretisch den Buckel in der Achse zu überwinden. Vorsichtiger sind die Entwürfe Abb. 28—29 und Abb. 16—17 (ein vierter Preis) abgefaßt. Die Ver-

fasser haben die Schwierigkeiten erkannt und das Gelände beiderseits der Durchgangsstraße aufgehöhht, eine Höhenangabe auf die Eisenbahnbrücke zu setzen aber wagten sie nicht.

Die beiden letzten Entwürfe zeigen so recht die Schwierigkeiten der Lösung. Was soll eine Achse, in die der Messebesucher von hinten hineinkommt, um dann, wenn er die Eisenbahnbrücke erklettert hat, zu sehen, daß sie im Süden ohne Effekt verpufft? Entspricht unserem Schönheitsempfinden nicht mehr eine Anlage, wie sie etwa in Gothenburg für die Ausstellung des Jahres 1923 geschaffen war, wo der Besucher zwanglos unter sorgfältiger Benutzung örtlicher Gegebenheiten vor immer neue Architekturbilder geführt wurde?

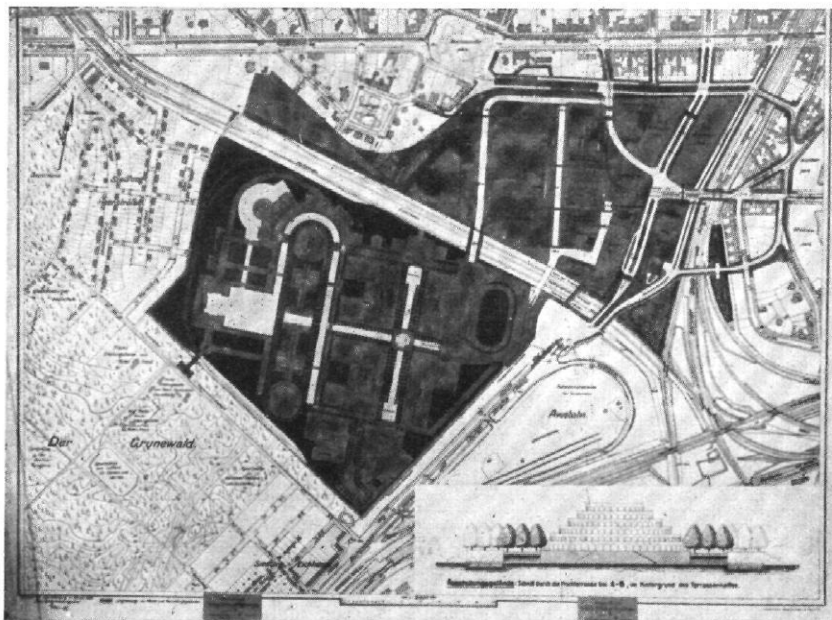


Abb. 20—21 (vgl. Abb. 22 und 23) / Ein Ankauf von 1900 M. Architekt: Heiligenthal, Berlin. Mitarbeiter: Wenker

Anmerkung der Schriftleitung: Abb. 20 (Plan, links unten), die nach einem farbigen Original hergestellt wurde, ist insofern irreführend, als von den beiden auf das kreisrunde „Haus der Elektrizität“ (Abb. 21, S. 50 unten rechts) zulaufenden Hauptachsen die eine (im Zuge der Kantstraße) nicht deutlich erkennbar ist. Einen Blick längs dieser ostwestlichen (im Zuge der Kantstraße) verlaufenden Hauptachse zeigt Abb. 22 (Seite 51, oberstes Bild); Abb. 21 (S. 50, rechts unten) zeigt einen Blick längs der nord-südlichen Achse (südlich der Bahn), die mit der Ost-Westachse (nördlich der Bahn) im „Haus der Elektrizität“ zusammentrifft. Die in Abb. 20 besonders deutlichen hellen Streifen stellen in dem Teil südlich der Eisenbahn Wasserläufe (vgl. Abb. 21, rechts unten), in dem nördlich gelegenen Teil Fahrwege dar.

Abb. 22—23 (die beiden oberen. Vgl. Abb. 20—21) / Ein Ankauf von 1000 M. / Architekt: R. Heiligenthal, Berlin. Mitarbeiter: Wenker.

Urteil des Preisgerichtes: „Die Planung der Gebäude auf dem Messegelände ist nicht voll zufriedenstellend, z. B. sind Konzerthalle und Hauptrestaurant ungünstig gruppiert. Auch die Aufteilung des Messegeländes konnte im Hinblick auf die gegenwärtige Geländegestaltung nicht als zweckmäßig anerkannt werden. Trotzdem wurden gewisse Vorzüge, so bei der Gestaltung des Verkehrs, festgestellt.“

Zahlreiche architektonisch hervorragende Arbeiten haben bewußt auf die unmögliche Nord-Süd-Achse verzichtet. Was soll man dazu sagen, daß das Preisgericht diesen Verzicht gerügt hat?!

Hier wäre der Entwurf Abb. 13—14 (ein dritter Preis) zu nennen, dessen Messehof eine gute Architektur zeigt, ferner Entwurf Abb. 26—27 der die von Süden kommende Straße durch ein hohes Gebäude an richtig gewählter Stelle abfängt. Hierher gehört auch der Entwurf Abb. 46—47 und der architektonisch ausgezeichnete Entwurf Abb. 35—37, während die Arbeit Abb. 15 die Nachteile einer Nord-Süd-Straße durch mehrmalige Überbauung zu mildern suchte.

Die genannten Projekte vermeiden die Nachteile einer Nord-Süd-Achse, trotzdem sie ihre Hallen parallel und senkrecht zur Eisenbahn aufführen. Den Schwierigkeiten, welche die Anordnung der Messebauten diagonal zu den Schichtlinien mit sich bringt, begegnen sie nicht durchweg glücklich.

Die am besten durchgearbeiteten Entwürfe halten an der Scholzplatzachse fest, selbst dann, wenn sie glauben auf eine gerade Durchgangsstraße von der Ostpreußenbrücke zum Reichskanzlerplatz nicht verzichten zu können. Hier wären der Entwurf Abb. 9 und der Entwurf Abb. 10—11 (ein dritter Preis) zu erwähnen. Ein Nachteil des letzteren Entwurfes ist die Anordnung sehr langer Bauten entlang der steigenden Achse. Den gleichen Schönheitsfehler sucht das Projekt Nr. 40 durch Anordnung einer ebenen Terrasse mit Treppenzugang an der Ostpreußenallee zu beseitigen. Mit einer derartigen Anlage wird aber der natürlichen Schönheit dieser Achse Gewalt angetan. Die sanfte Steigung des Scholzplatzes, in dem die lange Kantstraße ausklingt, muß beibehalten werden und die scharfe Steigung darf erst hinter dem Platz beginnen, um in monumentalen Treppen zu dem das Bild abschließenden Hügel emporzuführen.

Diese naturgegebene Lösung zeigen besonders eindrucksvoll die Entwürfe Abb. 43—44 und Abb. 45.

Der Vorzug der Scholzplatzachse besteht darin, daß sie senkrecht zu den Schichtlinien ansteigt, die Umrisslinie des Geländes also plastisch zum Ausdruck bringt. Ein weiterer Vorteil ist, daß die Querprofile ungefähr hori-

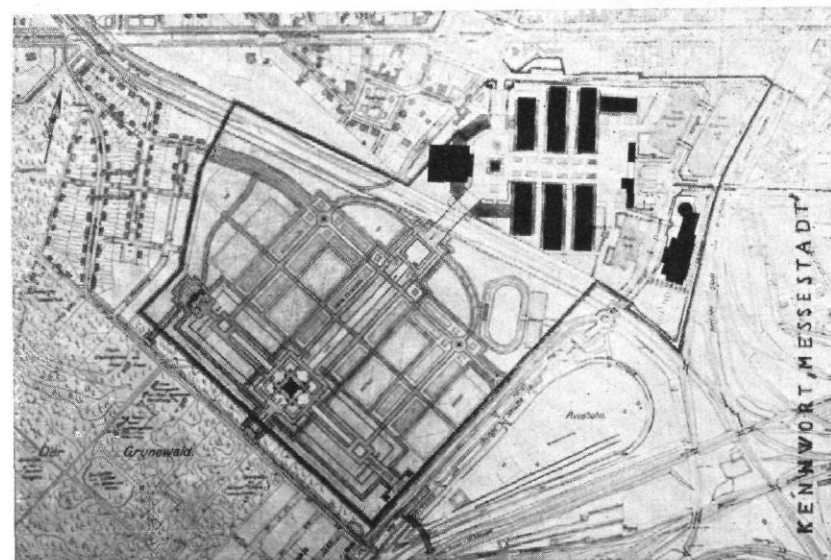
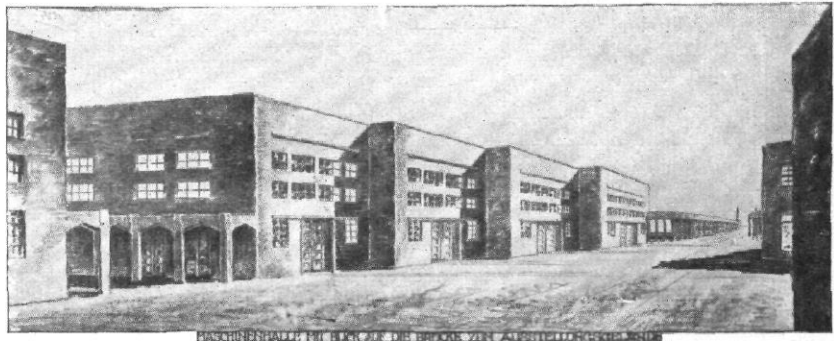
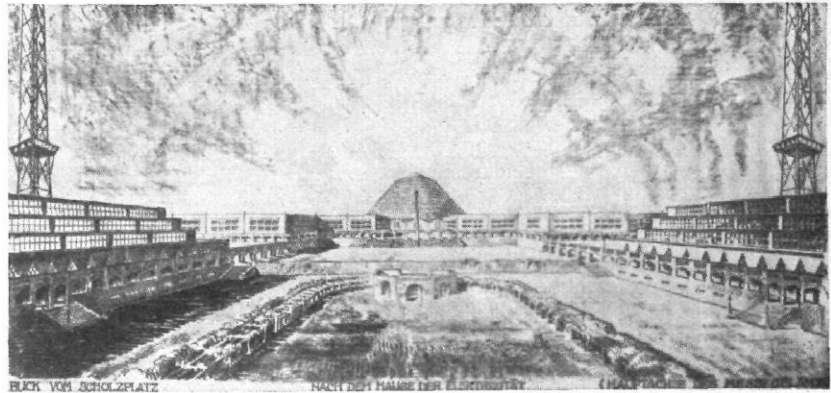


Abb. 24—25 (die beiden unteren) / Ein Ankauf von 1000 M. Architekten: Leo Nachtlicht und H. P. Pohlenz, Berlin

Urteil des Preisgerichtes: „Trotzdem der Forderung einer guten Verkehrsverbindung von Kantstraße und Ostpreußenbrücke zum Reichskanzlerplatz nicht entsprochen ist, wird der Entwurf wegen guter Durchbildung des eigentlichen Messegeländes angekauft.“

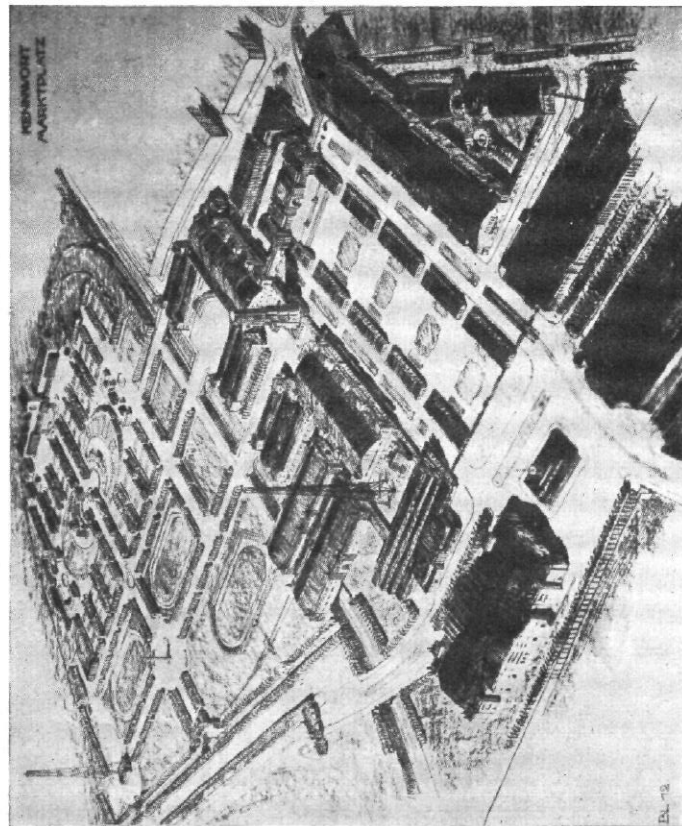


Abb. 26—27 (links) / Ein Ankauf von 1000 M. / Architekt: Rudolf H. Waller, Berlin.
 Urteil des Preisgerichts: „Die Bauten des Messegeländes sind parallel zum Eisenbahneinschnitt übersichtlich um einen großen Hauptplatz herum angeordnet. Zu beanstanden ist die Anlage der Maschinenhallen über dem Eisenbahneinschnitt. Unverständlich ist die Führung des Messeverkehrs von einem isolierten Eingangsgebäude aus durch einen Tunnel in die Messestadt. In der neuen Durchgangsstraße Ostpreußenbrücke—Radiskanzierplatz ist die Trennung zwischen tieflegendem Durchgangsverkehr und höher liegendem Messeverkehr nicht überzeugend gelöst.“

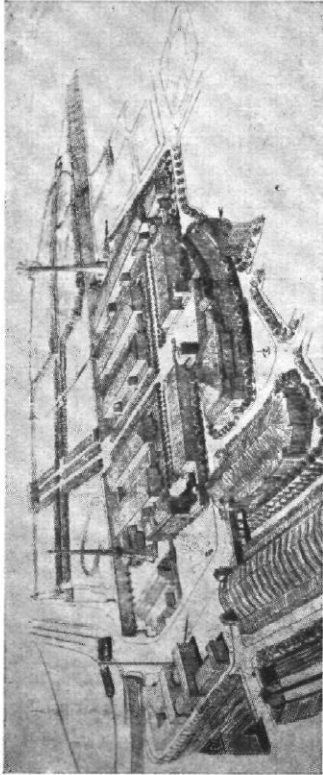


Abb. 28—29 (rechts oben und mitte) / Ein Ankauf von 1000 M. / Architekten: Heidenreich und Michel, Berlin.
 Urteil des Preisgerichts: „Die schwierige Platzlösung westlich der Ostpreußenallee ist befriedigend gelöst, dagegen führt die vollständige platzlose Aufteilung des Messegeländes und des Ausstellungslandes zu einem wenig günstigen Gesamteindruck.“

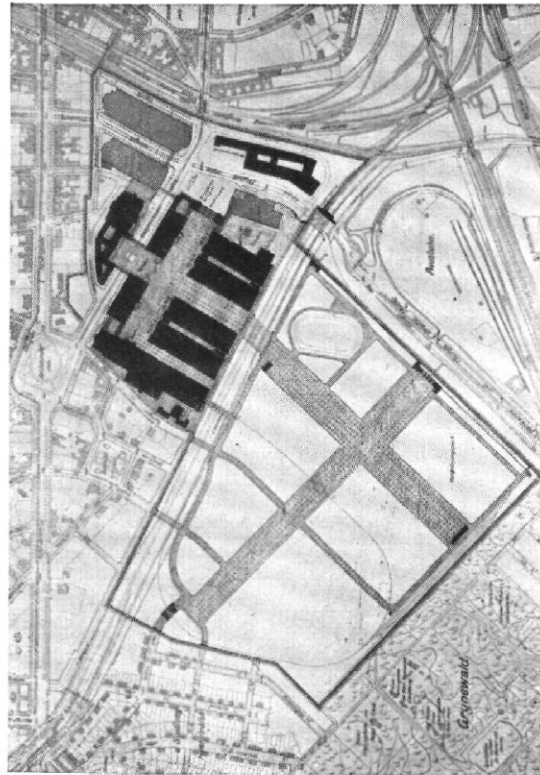


Abb. 26—27 (rechts unten) / Kennwort: „Schlüssel“ / Architekten: Mahlberg und Kosina, Berlin.

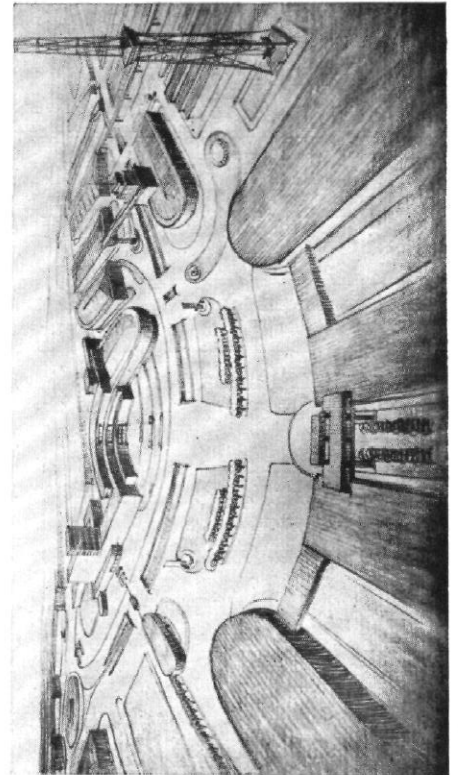
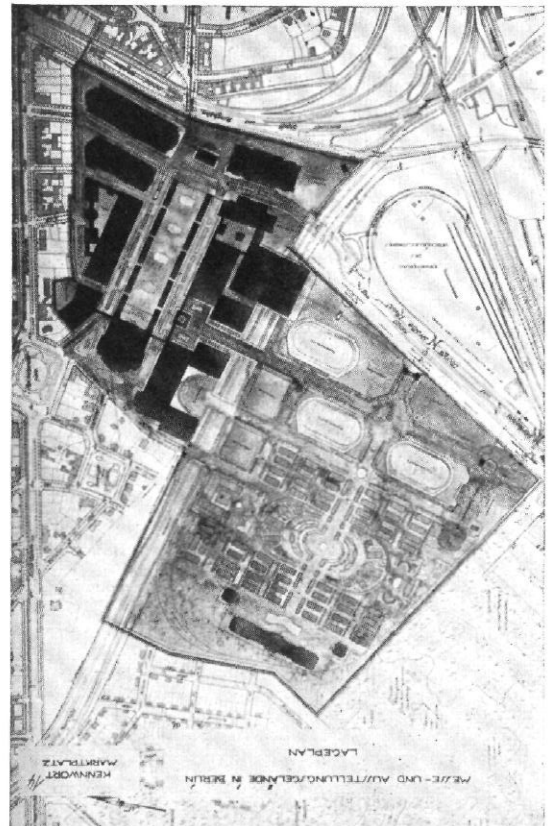


Abb. 30 (rechts unten) / Kennwort: „Schlüssel“ / Architekten: Mahlberg und Kosina, Berlin.



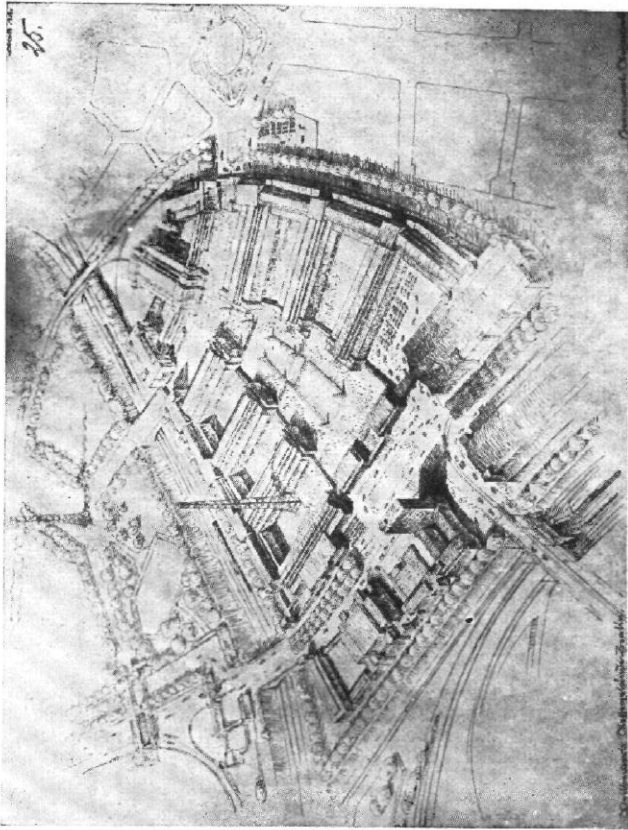


Abb. 33 (oben) / Kennwort: „Meseswell“.

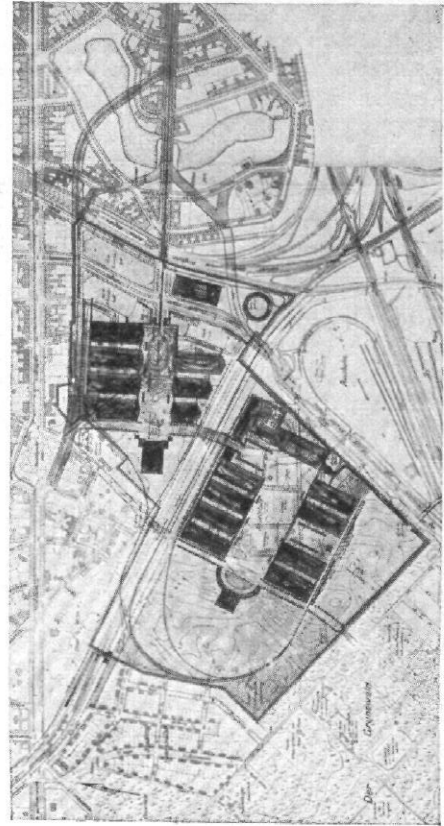


Abb. 34 (unten) / Kennwort: „Forum“ / Architekt: H. Gerlach, Hindenburg O./S.

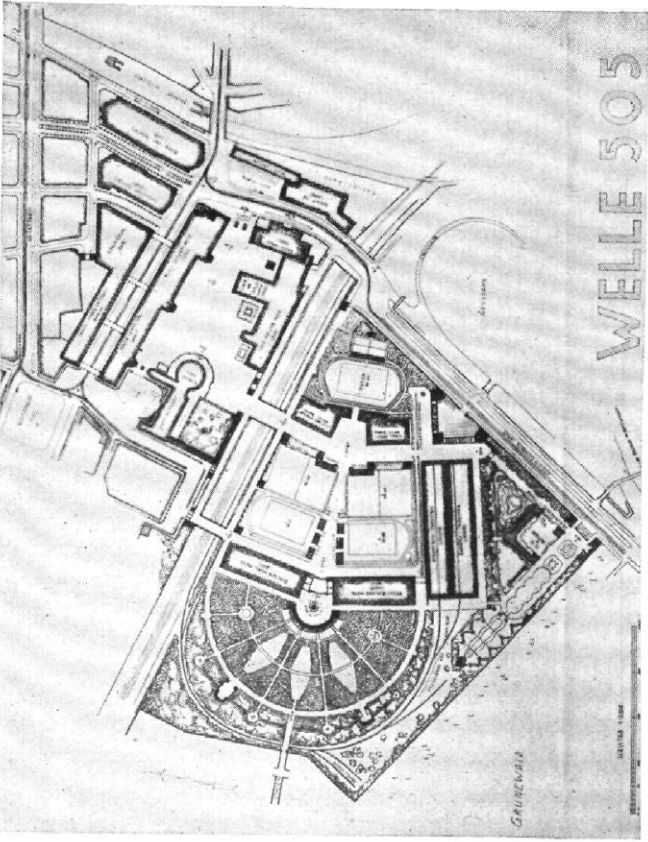
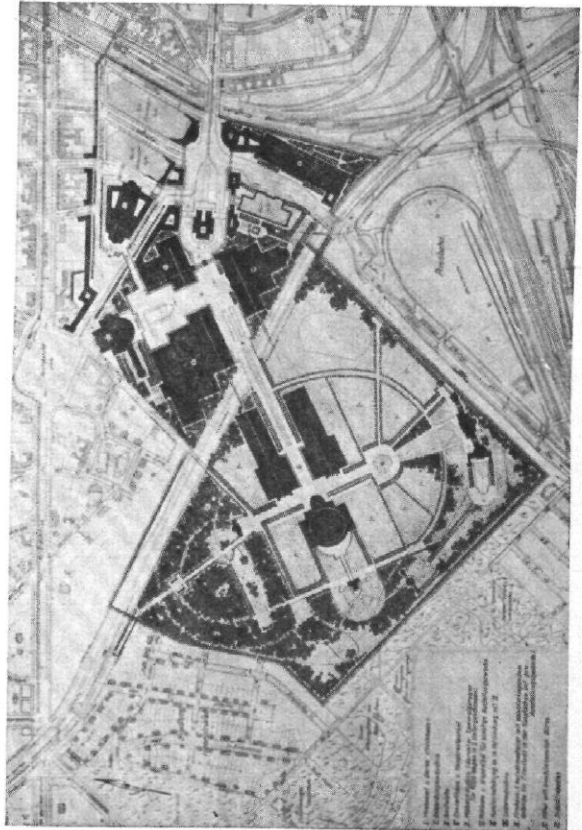


Abb. 31 (oben) / Ein Ankauf von 1000 M. / Architekt: Josef Wentzler Dortmund.
 Urteil des Preisgerichtes: „Die Vorzüge des Entwurfes liegen in seinen klaren Verkehrszusammenhängen und den Beziehungen der einzelnen Raumbildte zueinander. Die verfolgten Absichten haben eine einheitliche architektonische Ausbildung gefunden.“

Abb. 32 (unten) / Kennwort: „Basar“.



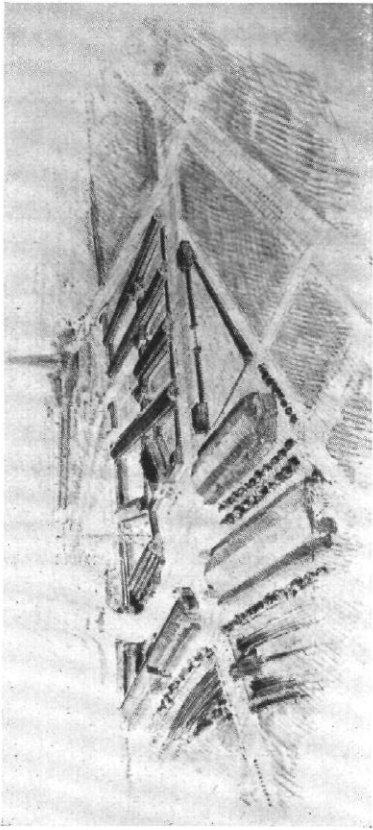


Abb. 39—39 (unten) / Kennwort: „Dem Gelände angepaßt“

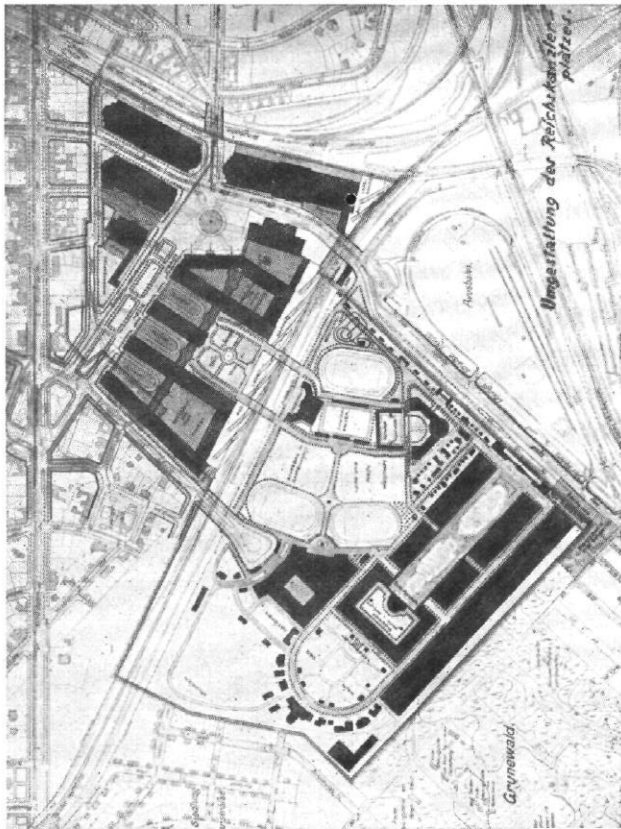
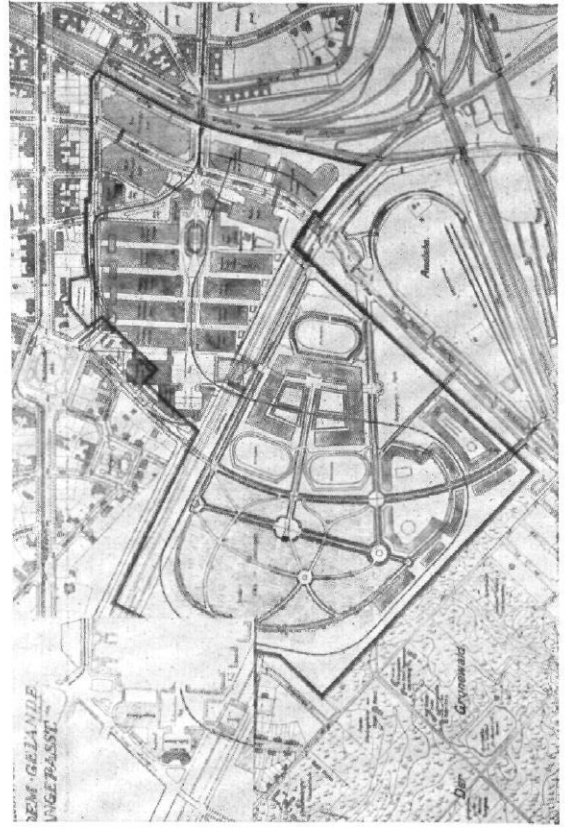
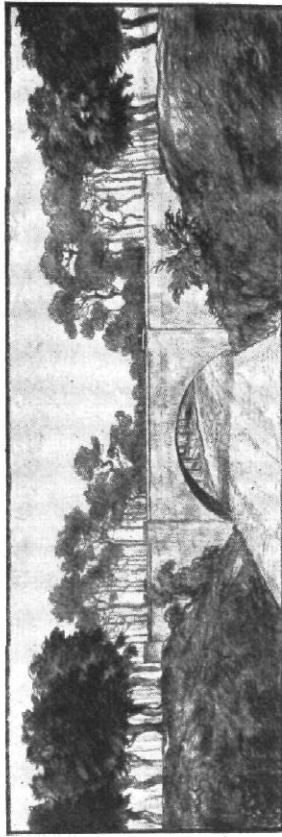
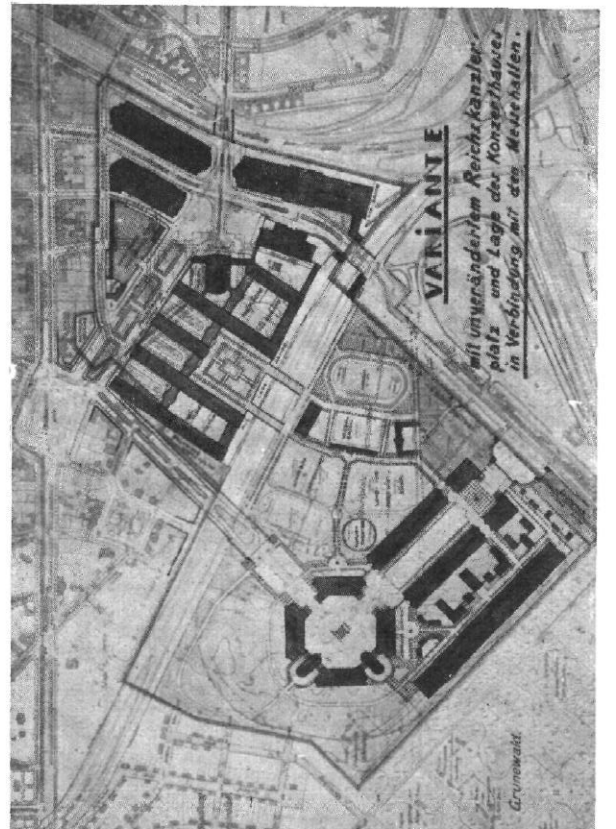


Abb. 35—37 (linke Spalte und oben rechts) / Kennwort: „Geländerschließung“



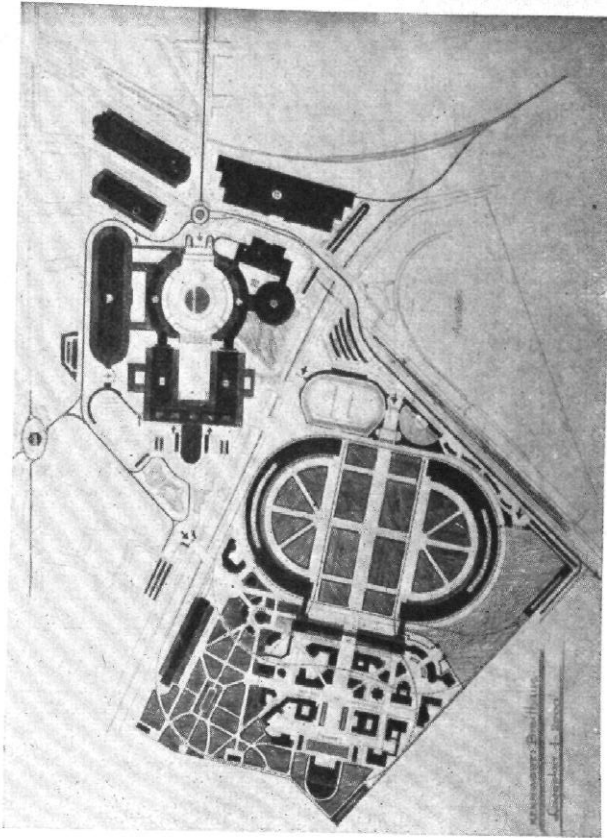
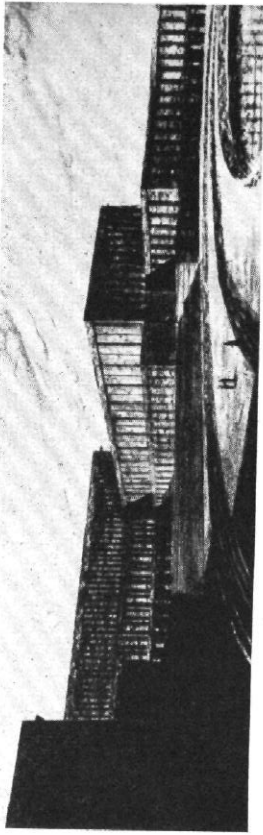


Abb. 43—44 (oben) / Kennwort: „Breithaus“.
Abb. 45 (unten) / Kennwort: „Strömt herbei“.

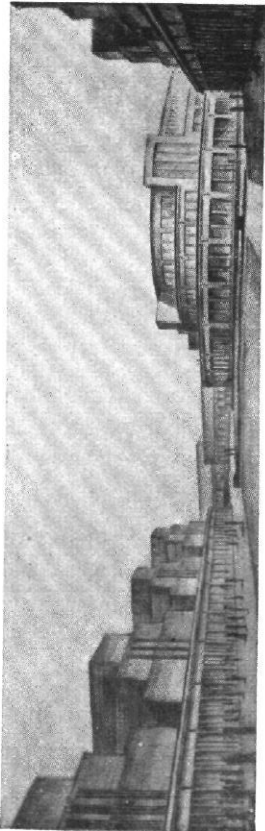
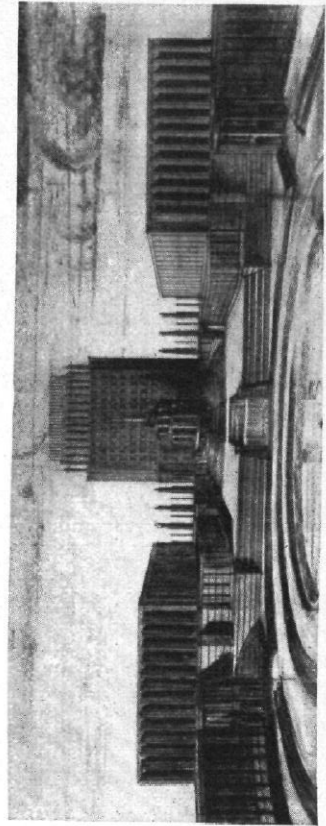
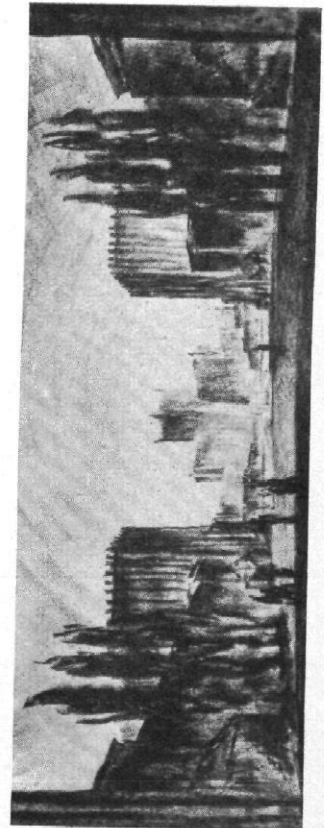


Abb. 40—41 (oben) / Kennwort: „Messestraße“.
Abb. 42 (unten) / Kennwort: „Bach“.



zontal verlaufen, sodaß ein symmetrischer Aufbau ohne große Erdbewegungen und Unterkonstruktionen möglich wird.

Den Gegensatz der höckerigen, kaum zu regulierenden Nord-Süd-Achse mit ihrem überaus schlechten Querprofil zu der konkav ansteigenden Scholzplatzachse mit horizontalem Querprofil zeigt die Abbildung 19 S. 50.

Charlottenburg wußte wohl, was es tat, als es den Scholzplatz als Abschluß der großen Achse der Kantstraße anlegte. Wer diese ausgezeichnete Achse, die mit dem Stadtplan aufs innigste verknüpft ist, beseitigt, anstatt sie auszubauen, läßt sich eine einzigartige Gelegenheit zur Verschönerung der Stadt entgehen, wer aber gar an Stelle dieser hervorragenden Anlage eine im Stadtplan nicht verankerte Querachse zur Bahn anordnet mit häßlichem Längenprofil und schlechten Querprofilen, ohne Symmetrie, ohne Steigerung und ohne Abschluß, der schädigt die Stadt schönheitlich und wirtschaftlich schwer.

Folgerichtig haben die Entwürfe Nr. 28 (Abb. 38—39) Nr. 73 und Nr. 78 (Abb. 42) auf der Scholzplatzachse aufgebaut, indem sie ihre Messehallen quer und symmetrisch zu dieser Achse anordneten.

Die Entwürfe Abb. 40—41 und Abb. 33 haben die Scholzplatzachse etwas gekrümmt und erzielten dadurch sehr eigenartige und abwechslungsreiche Bilder; das Projekt Abb. 33 ist überhaupt eine der städtebaulich interessantesten Arbeiten. Trotzdem dürfte diese Achsenkrümmung im Gesamtplan des Stadtteils kaum befriedigen. Ebenso erscheint die Versetzung der Scholzplatzachse, die der Entwurf Abb. 24—25 an der Königin-Elisabeth-Straße anordnet, etwas gesucht. Die Überhöhung der Kantstraße an der Eisenbahnbrücke ist nicht so groß, daß sie diese Versetzung rechtfertigt; auch gefährdet ein Hochhaus an dieser Stelle die Wirkung der Höhenunterschiede des eigentlichen Messengeländes. Abgesehen hiervon muß man aber der ruhigen, klaren, dem Gelände vollkommen entsprechenden Anordnung und der vorzüglichen Architektur Anerkennung zollen.

Der Entwurf Abb. 32 behielt ebenfalls den Scholzplatz bei, störte aber die Wirkung dieser Achse durch den Versuch, eine zweite Achse vom Reichskanzlerplatz nach dem Messengelände zu führen. Das architektonisch eigenartige Hochhaus kommt infolge seiner tiefen Lage im Gesamtplan nicht ganz zur Wirkung.

Auch der Entwurf „Zweckmäßigkeit“ (Architekt Hilliker) hat an der Scholz-Platz-Achse festgehalten und tatsächlich einen sehr „zweckmäßigen“ Aufbau erzielt.

3. MESSE UND AUSSTELLUNG

„Diese Hallen (Maschinenhallen) müssen unbedingt Gleisanschluß erhalten, der in die Hallen hineingeführt wird.“

Um diese in strengster Form ausgesprochene Bedingung des Programms hat sich das Preisgericht überhaupt nicht gekümmert.

Die Verfasser, welche sich im Vertrauen auf eine sachverständige Beurteilung eingehend mit der Aufgabe befaßten, sind zu zwei verschiedenen Lösungen gelangt. Entweder legten sie die Maschinenhalle auf dem Ausstellungsgelände an (Nr. 3, Nr. 6 und Nr. 38 vgl. Abb. 31), was nach dem Programm gestattet war, oder sie kreuzten mit dem Anschlußgleis die Fernbahn mittels einer Brücke nach dem Hochplateau des Messengeländes und errichteten hier ihre Hallen (Nr. 5, Nr. 11, Nr. 18, Nr. 43, vgl. Abb. 20—23, Nr. 72).

Da die Anordnung der Maschinenhallen auf dem Messengelände selbst im Interesse der Einheitlichkeit und Geschlossenheit der Anlage sowie im Interesse des Messebetriebes sehr erwünscht ist, so verdient wohl letztere Anlage den Vorzug.

Der Entwurf Abb. 20—23 hatte zur Gewinnung von Abstellgleisen das städtische Grundstück an der Nordseite der Eisenbahn einbezogen, das zur Errichtung der notwendigen Nebenanlagen wie Fernheizwerk, Feuerwache u. dgl. sehr geeignet ist.

Die Anordnung der Maschinenhallen auf dem Hochplateau des Messengeländes mit Gleiszuführung von Westen gliedert sich der Gesamtanlage sehr gut ein. Die bereits bestehenden Hallen liegen

östlich auf etwa + 51, die Maschinenhallen kommen westlich auf etwa + 59 zu liegen, und dazwischen können die Konfektions- und Textilhallen auf etwa + 55 günstig untergebracht werden. Der Gedanke liegt nahe, diese in ihrer Höhenlage um je ein Geschloß abweichenden Hallen durch Galerien derart zu verbinden, daß die Emporen der tiefer gelegenen Hallen mit dem Erdgeschoß der höher gelegenen Hallen eben verbunden werden (Entwurf Abb. 20—23).

Es war nicht leicht, auf dem zur Verfügung stehenden Messengelände die Programmforderung von 50000 qm vermietbarer Ausstellungsfläche zu erfüllen, zumal für die Maschinenhallen mit Emporen nicht gerechnet werden konnte. Die preisgekrönten Entwürfe erfüllen diese Forderung bei weitem nicht.

Eingehend hat sich mit der Frage der Beschaffung von 50000 qm Nutzfläche Hillikers Entwurf „Zweckmäßigkeit“ beschäftigt.

Architektonisch wurden die Hallen nach ihrem Zweck nur wenig durchgearbeitet. Vereinzelt haben sich die Bewerber klargemacht, daß eine Maschinenhalle mit Gleisanschlüssen und Kranbahnen notwendigerweise schmale Schiffe erfordert. Das Vorbild der bestehenden Radiohalle, deren Abmessungen sich für Messezwecke gut bewährt haben, wurde für Konfektionshallen vielfach verwandt.

Andere Entwürfe ließen Einflüsse des neuen Bahnhofes Friedrichstraße und der neuen Autohalle erkennen.

Mit der Gruppierung der Hallen, welche durch die Gelände-verhältnisse sehr erschwert war, haben sich einige Bewerber große Mühe gegeben. Hier sei der Entwurf Abb. 35—37 und das Projekt Abb. 33 genannt, zwei architektonisch ausgezeichnete Arbeiten.

Für die Kantstraßenachse einen würdigen Abschluß zu finden, machte Schwierigkeiten; mehrfach kehren hohe, für Maschinen-, insbesondere elektrische Ausstellungen bestimmte Zentralbauten wieder, manchmal wurden auch Hochhäuser verwandt, die aber nicht überzeugend wirken, und einige Projekte zeigen das verlangte Konzerthaus an dieser Stelle. Die Lage des Konzerthauses, das an sich ein Fremdkörper im Messeplan ist, wurde sehr verschieden gewählt, bald in der Nähe des Reichskanzlerplatzes, bald bei den bestehenden Hallen oder in der Nähe des Kaiserdamms. Die Anordnung des Konzerthauses auf dem Gelände östlich der Radiohalle (Entwürfe Abb. 33 und Abb. 20—23) wurde vom Preisgericht ohne Angabe der Gründe getadelt. Übrigens ist die Einbeziehung dieses Geländes nur in wenigen Entwürfen glücklich gelöst worden.

Verkaufsstände wurden zahlreich um den Scholzplatz angeordnet, meist als eingeschossige Bauten. Die Entwürfe Abb. 12 und Abb. 20—23 haben auch die Brücken nach dem Ausstellungsgelände beiderseits mit Verkaufsläden bebaut, um den Blick in den Einschnitt zu sperren.

Die Gliederung des Ausstellungsgeländes ergab sich dort, wo keine große Querachse zur Eisenbahn gewählt wurde, zwanglos aus der Lage des Stadions und des im Walde parallel zur Richtung des Stadions verlaufenden Höhenzuges. Es zeigte sich, daß die bestehenden Spielplätze sehr gut in die Landschaft eingliedert sind und daß sie sich mit geringen Änderungen erhalten lassen.

Eine sehr gute, ungekünstelte und feinsinnige Lösung zeigt Nr. 28 (Abb. 38—39) während Nr. 38 (Abb. 31) auf gleicher Grundlage eine mächtige, in Einzelheiten etwas zu gewaltsame Stilisierung durchführt.

ERGEBNIS

Sollte der Messewettbewerb seinen Zweck erfüllen, so mußte er einige für den Ausbau des Geländes wichtige Fragen grundsätzlich klären.

Zunächst mußte festgestellt werden, wie der Durchgangsverkehr vom Messeverkehr getrennt werden kann.

Das Preisgericht hat diese Frage durch die Preisverteilung dahin beantwortet, daß eine gerade Durchgangsstraße von der Ostpreußenbrücke nach dem Reichskanzlerplatz angelegt werden müsse. Die Ausführung dieses Vorschlages würde aber unzweifelhaft noch mehr Durchgangsverkehr, als bisher schon besteht, nach dem

Messegelände leiten, während der breite Kaiserdamm auch weiter ihn wenig befahren würde. Eine derartige Lösung steht auch der Dezentralisation des Messeverkehrs selbst im Wege und belastet die Ostpreußenbrücke zu stark.

Ferner mußte der Wettbewerb entscheiden, ob die Messeanlage in Beziehung zur Scholzplatzachse aufgebaut werden soll, oder ob eine andere Grundlage für den Aufbau zu wählen ist.

Das Preisgericht hat fünf Entwürfe prämiert, welche den Scholzplatz beseitigen, und einen Entwurf, welcher die Scholzplatzachse beibehält. Daraus kann man wohl entnehmen, daß das Preisgericht die Möglichkeit der Erhaltung der Scholzplatzachse wohlzugibt, aber ihre Beseitigung empfiehlt. Tatsächlich ergeben jedoch die Gelände- und Eisenbahnverhältnisse, daß die Erhaltung der Scholzplatzachse empfehlenswert ist.

Schließlich war die Frage zu klären, ob die Messebauten auf dem Gelände nördlich der Bahn untergebracht werden können, oder ob ein Teil des südlichen Geländes für Messezwecke benötigt wird.

Zu dieser Frage hat das Preisgericht keine Stellung genommen. Es hat zwar überwiegend Entwürfe prämiert, welche die Hallen nördlich der Bahn anlegten, ohne aber zu bemerken, daß diese Entwürfe die Programmforderung von 50000 qm vermietbarer Ausstellungsfläche nicht erfüllten.

Auch zur Frage der Erhaltung der Spielplätze südlich der Bahn hat sich das Preisgericht kaum geäußert. Es erklärte die Erhaltung für schwierig. Eine Reihe gut durchgearbeiteter Entwürfe hat indessen gezeigt, daß die Erhaltung mit geringen Änderungen möglich ist, weil die Spielplatzanlage sehr gut in das Gelände eingepaßt ist.

Verfasser dieser Besprechung hat in seinem Entwurf Nr. 43 (Abb. 20—23) zwar auch die Beseitigung der Spielplätze vorgesehen, ist aber durch die Besichtigung der Projekte zu der Überzeugung gelangt, daß bei dem gebotenen sparsamen Ausbau die Erhaltung der Spielplätze das Gegebene ist.

Legt man allerdings über die Bahn die „große Achse“, welche das Preisgericht so sehr bestochen hat, dann ist die Erhaltung der Spielplätze unmöglich und die organische Einfügung des Stadions sehr schwierig.

Auch abgesehen von den mannigfachen Verstößen gegen das Programm wird man weder verkehrstechnisch noch städtebaulich das Gesamturteil des Preisgerichts billigen können. Man muß ferner bedauern, daß in messtechnischer Beziehung eine Prüfung der Entwürfe nicht erfolgt ist.

Trotzdem wird im großen und ganzen der Zweck des Ausschreibens vielleicht erreicht werden, weil das Preisgericht den guten Gedanken hatte, nicht weniger als zehn Entwürfe anzukaufen. Dadurch ist die Stadt Berlin in den Besitz einer Anzahl gut durchgearbeiteter Projekte gelangt; sie wird sich aber sehr hüten müssen, bei Benutzung dieser Arbeiten dem Urteil des Preisgerichts zu folgen. R. Heiligenthal.

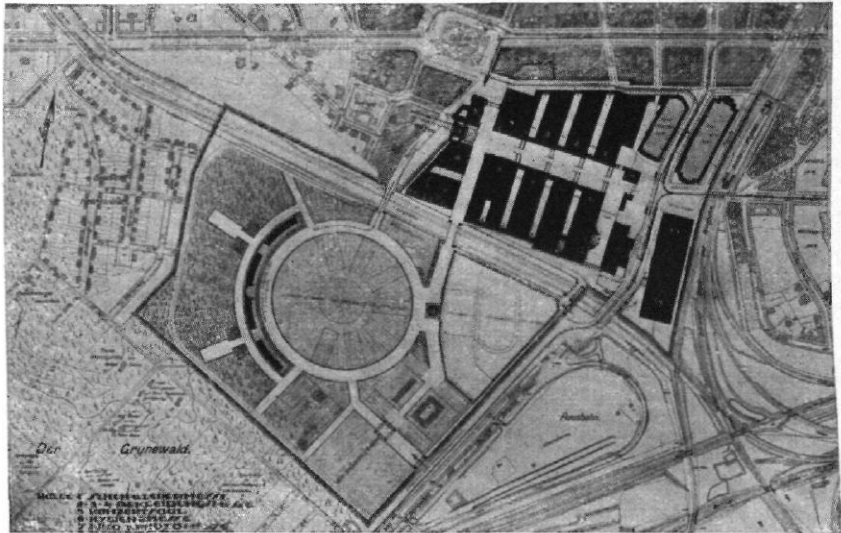
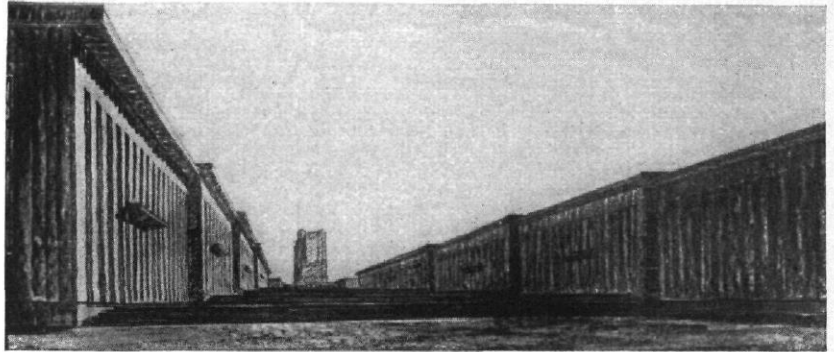
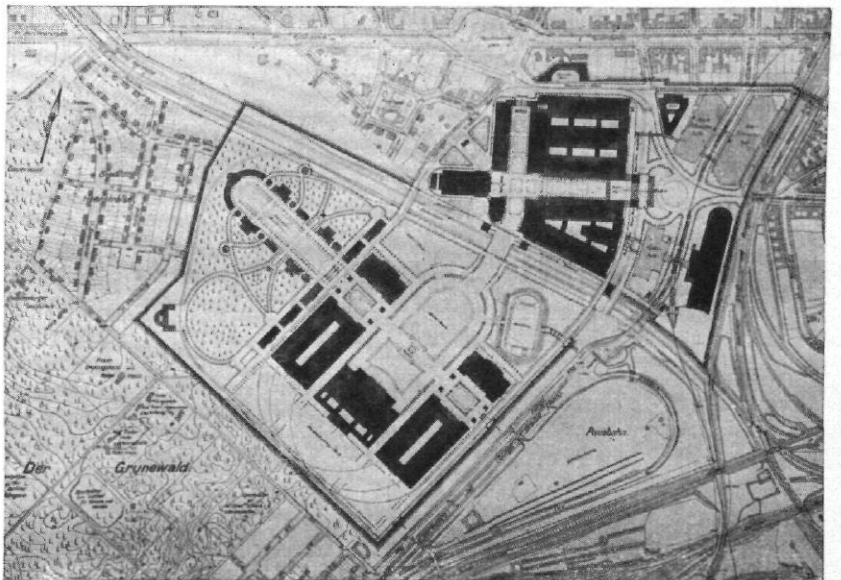


Abb. 46—47 (oben) / Kennwort: „Auf der Treppe“

Abb. 48 (unten) / Ein Ankauf von 1000 M. / Architekten: Bielenberg und Moser, Berlin



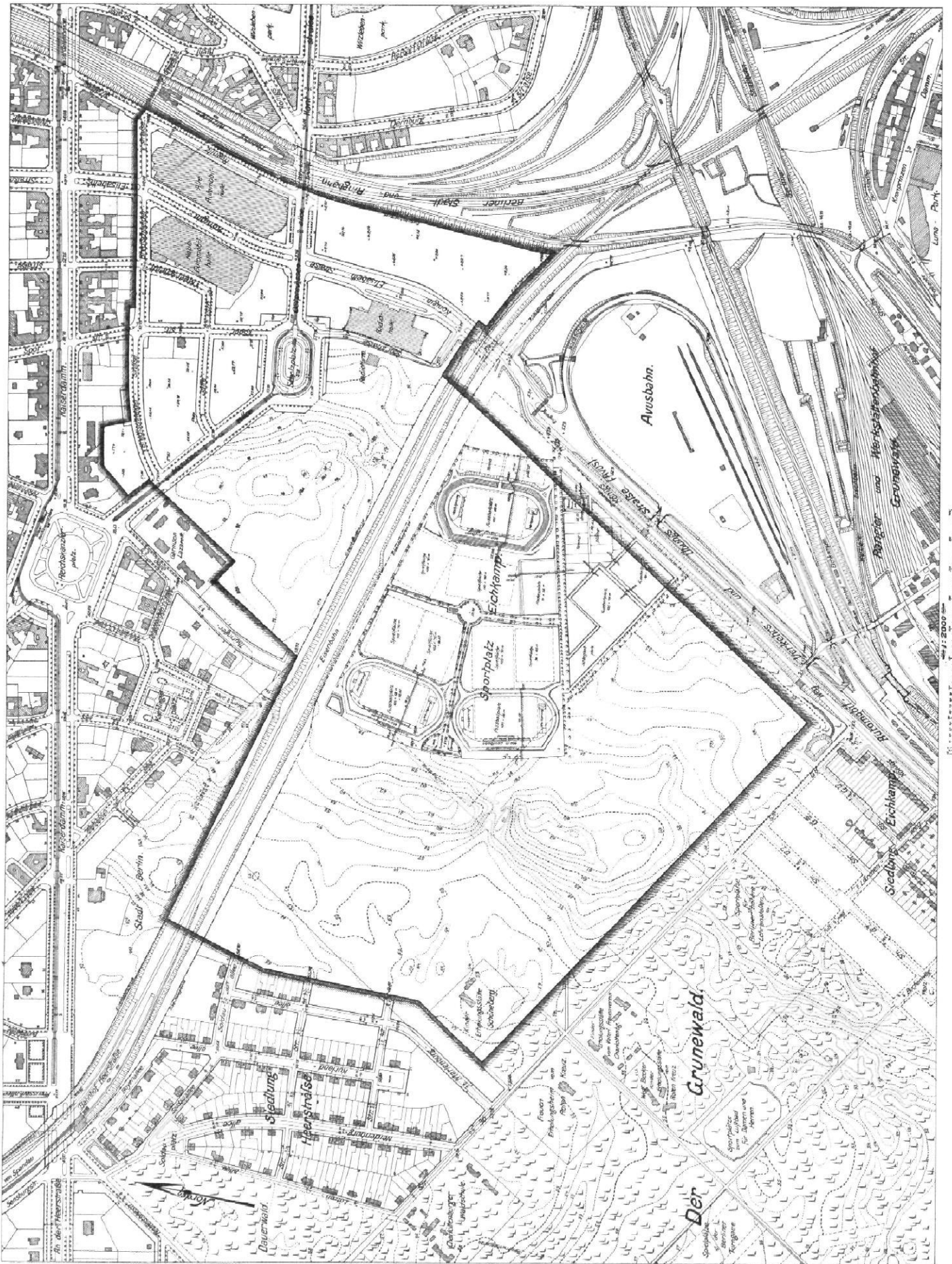
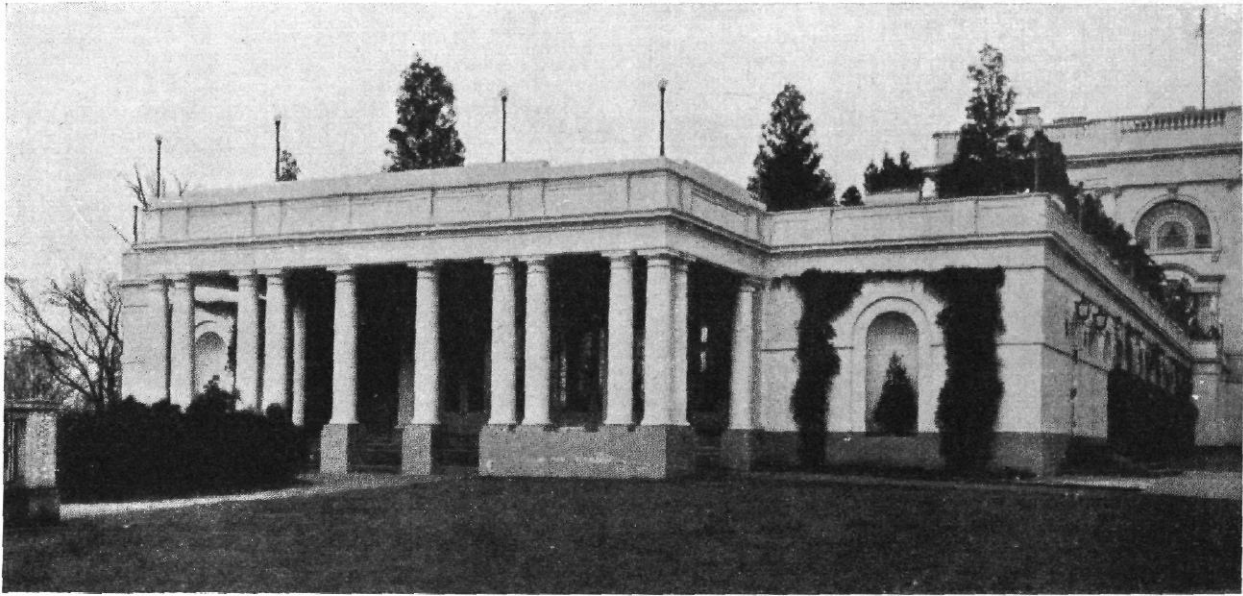


Abb. 49 / Lageplan des Berliner Messe- und Ausstellungsgeländes, wie er den Teilnehmern am Wettbewerb vorlag.



BEISPIELE DES AMERIKANISCHEN „KOLONIAL“-STILS

Während im friderizianischen Preußen Architekten, die wie Knobelsdorff die große Wendung des Jahrhunderts zum reinen Klassizismus mitmachten, in dauernde Ungnade fielen, konnten sich die englischen Kolonien in Amerika frei der großen Kunstbewegung anschließen. So entwickelte sich dort eine Baukunst, deren anmutige Strenge von den Bewunderern friderizianischen Rokokos noch nicht genügend gewürdigt wird und deren Auswirkungen bis auf den heutigen Tag mächtig sind.

Von den hier mitgeteilten Bildern geben Abb. 3—11 Einzelheiten aus dem Inneren vornehmer Bürgerhäuser. Alle Profile sind in Holz gearbeitet. Dies ist besonders beachtenswert, wo es sich um Kamin-Umrahmungen handelt, bei denen der deutsche Architekt selten ohne viel schwerere Steinaufbauten auskommt, wenn er nicht gar mit rotem

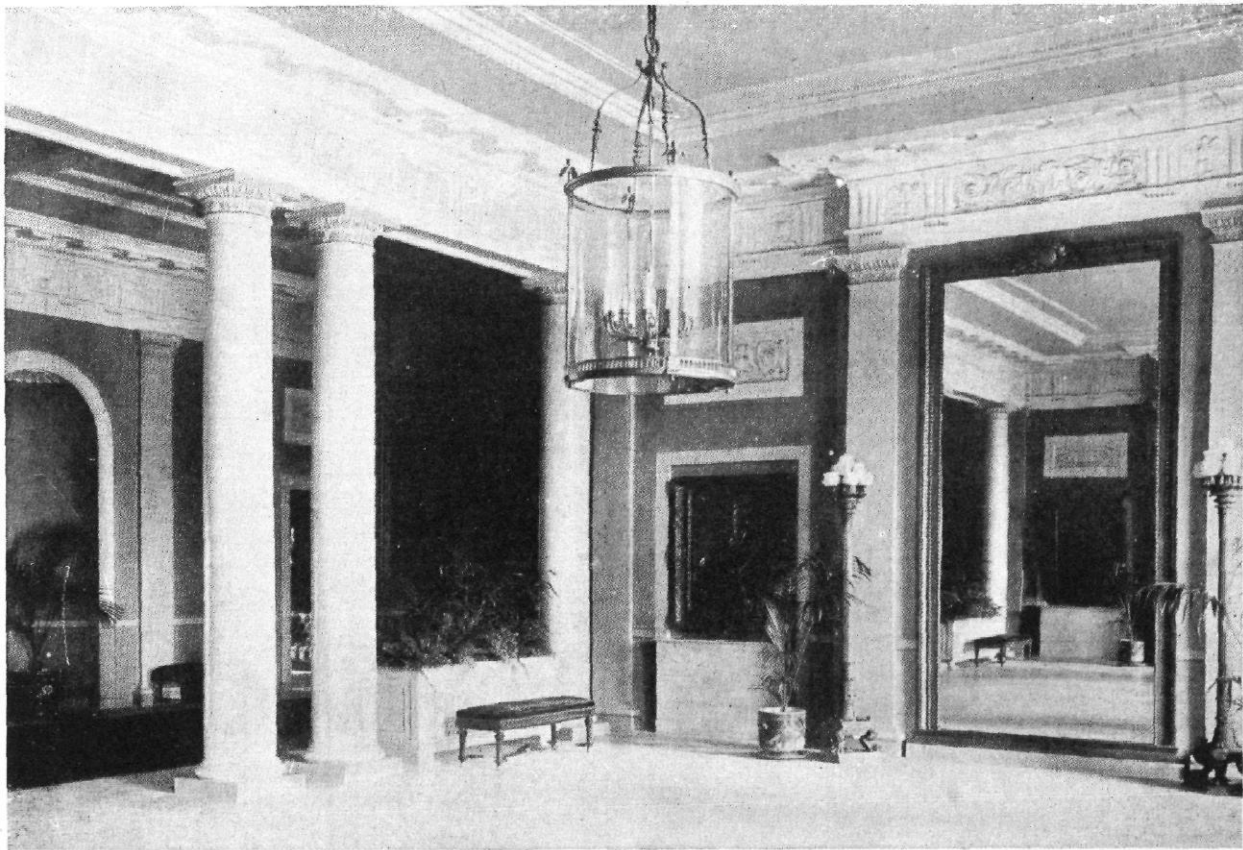
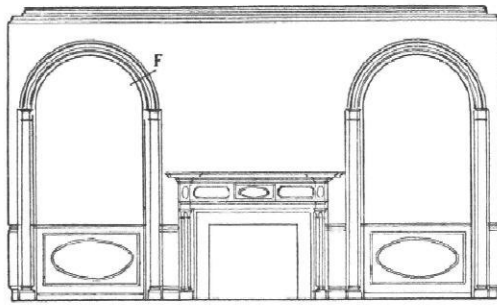
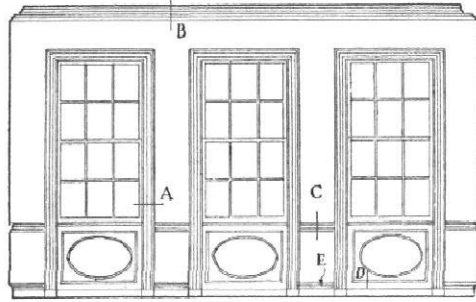


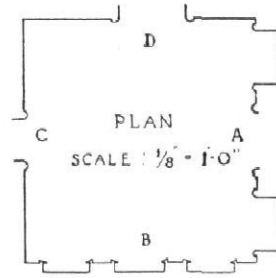
Abb. 1 und 2 / Anbau an das „Weiße Haus“, Washington
Architekten: McKim, Mead und White



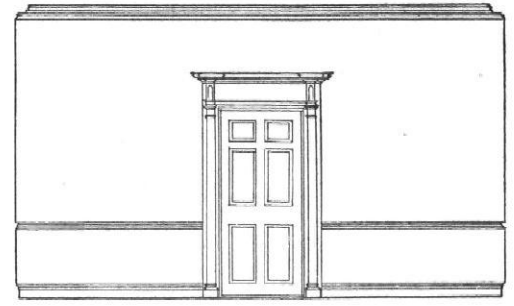
WALL A



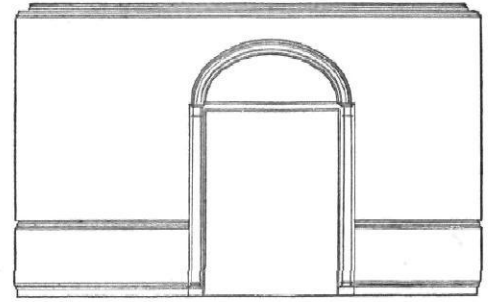
WALL B



PLAN
SCALE: 1/8" = 1'-0"



WALL C



WALL D

Abb. 3-7 / Die hölzernen Wand-
bekleidungen eines Hauses in der
Ost-Pratt-Straße, Baltimore. Et-
wa aus dem Jahre 1810

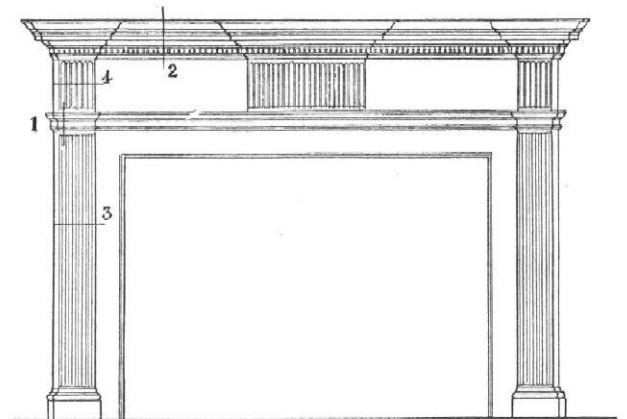
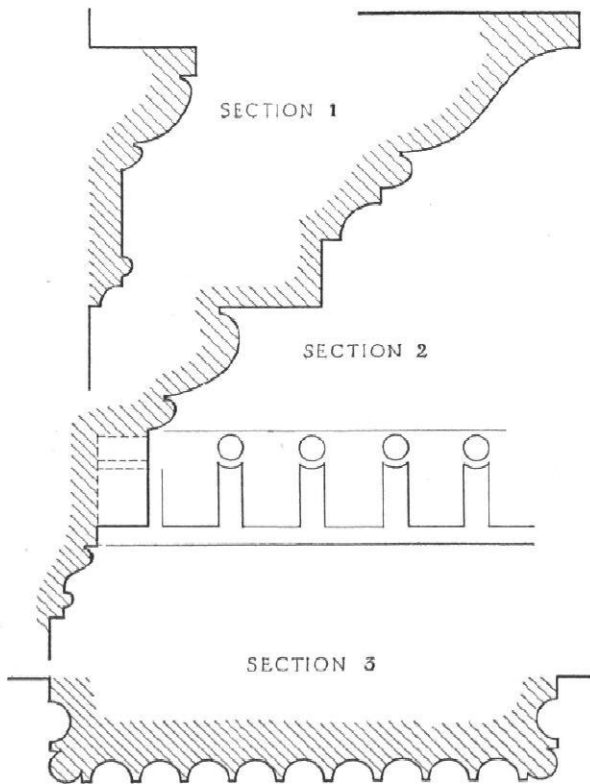
In der Mitte: Grundriß des
Zimmers / Die vier Wände sind
aufgetragen im Maßstab von
1.6 mm = 2.54 cm

Backstein auch bei der Innen-Einrichtung naturalistisch wirken möchte.

Die Abbildungen 1 u. 2 zeigen den Anbau an das „Weiße Haus“, die Wohnung des Präsidenten der Vereinigten Staaten in Washington. Dieser Anbau mit Terrasse darüber wurde 1902 an das 1792 erbaute

Haus in engem Anschluß an alte Pläne ausgeführt; er hat viel zum Wiedererwachen des Verständnisses für die alte Kunst beigetragen.

Allen, die es nicht für „kinderleicht“ halten, „alte Kunstschemen herunterzuliniieren“, statt „moderne“ Kunst zu erfinden, werden diese elf Bilder mancherlei zu sagen haben.



DETAIL OF MANTEL
SCALE 3/4" = 1'-0"

(PROBABLY LATER THAN PANELING)

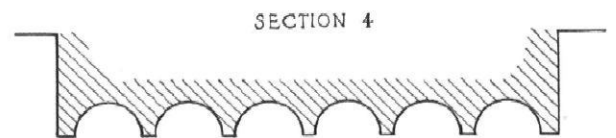


Abb. 8-11 / Hölzerne Kaminumrahmung aus Oriole (Maryland) / Spätes 18. Jahrhundert. Die Schnitte sind halbe natürliche Größe

Die Abbildungen sind entnommen der großen Veröffentlichung des New-Yorker Metropolitan Museum of Art: Measured drawings of Woodwork displayed in the American Wing 1925

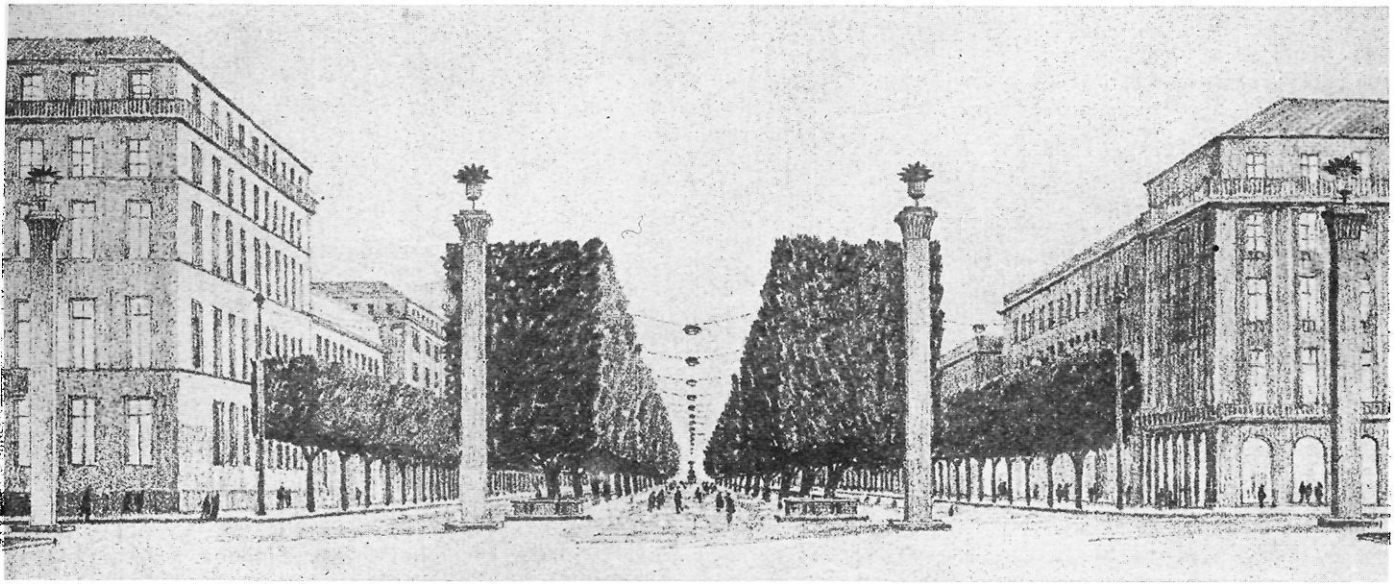


Abb. 1 / Aus dem Entwurf von R. Rittmeyer, Winterthur.

Aus dem Erläuterungsbericht: „Die „Linden“ sind in ihrer mittleren Promenade vor allem durch eine Steinbrüstung einzufassen. Damit läßt sich zugleich der Fußgängerverkehr in bezug auf das Überqueren der Fahrbahnen durch Anordnung bestimmter Durchlässe regeln. Die Beleuchtung ist durch Hängelampen an vergoldeten Masten anzubringen. Durch die letzteren entsteht eine ausgesprochen rhythmische Gliederung in der Längsachse, die namentlich bei entlaubten Bäumen den Blick von den unregelmäßigen Hausfronten ablenken wird. Die Linden der Promenade sind in möglichst geometrischer Form zu schneiden. An den Gehwegen der Häuserfronten wären Baumhecken aus Rotbuchen, Hainbuchen, die rauchhart sind, zu pflanzen. Damit ist der Anblick der wenig erfreulichen Häuserfronten dem Auge der Spaziergänger entzogen. Die Gebäudefassaden selbst in abschbarer Zeit in eine einheitliche Form zu bringen, erscheint ganz aussichtslos. Man wird sich begnügen müssen, von Amtswegen eine durchgehende Höhe festzulegen und die Farbe zu bestimmen. Im übrigen zudecken, soweit es geht.“

ERGEBNISSE DES „LINDEN“-WETTBEWERBS

Der von „Städtebau“ und „Wasmuths Monatsheften für Baukunst“ veranstaltete Wettbewerb „Wie soll Berlins Hauptstraße „Unter den Linden“ sich im Laufe des 20. Jahrhunderts gestalten?“ hat eine so lebhafteste Teilnahme in der gesamten Presse gefunden und die Veranstalter sind von so maßgebenden Persönlichkeiten (wie z. B. dem Oberbürgermeister von Berlin, Stadtbaurat Ludwig Hoffmann und Städtebaudirektor Elkart) zu dieser Anregung beglückwünscht worden, daß auf praktische Folgen dieses Wettbewerbes gehofft werden darf. Die preisgekrönten Arbeiten sind gegenwärtig vom Magistrat für näheres Studium und vom Architektur-Museum der Technischen Hochschule, Charlottenburg, zur dauernden Aufbewahrung erbeten worden.

DAS SCHICKSAL DER LINDENBÄUME

Wahrscheinlich die wichtigste Frage, die bei der Gestaltung von „Unter den Linden“ im 20. Jahrhundert entschieden werden muß, lautet: Können und sollen die Linden beibehalten werden oder nicht? Einer der Preisträger, Baurat Salzmann, verneinte die Frage (Abb. 13—19). Aber eine Straße wie „Unter den Linden“ ist ein architektonisches Gesamtkunstwerk, wo der Architekt die Bäume nur im Notfall aus seinem Orchester ausscheidet.

Ein anderer Preisträger, Baurat Klein, hat seinem Entwurf eine Zusammenstellung beigegeben (vgl. die Abb. 2—7, übernächste Seite), welche die verschiedenartigen Anordnungen der Bäume seit dem Jahre 1680 zeigt. Er folgerte aus diesen zahlreichen Veränderungen, daß heute eine so weitgehende Veränderung wie die gänzliche Beseitigung der Bäume in der Mitte zwar statthaft sei; er schlug aber hohe Baumhecken längs der Bürgersteige vor, um auf diese Weise die Unruhe der Fassaden durch ein einfaches und ohne große Kosten unverzüglich abzuwendendes Mittel zu verdecken. Das Preisgericht hat in seinem Gutachten die Möglich-

keit der Verlegung der Baumreihen dicht vor die Häuserreihen bezweifelt. In einer der zahlreichen Erörterungen, die gelegentlich der Ausstellung der Wettbewerbsentwürfe stattfanden, hat dann der Hofgartenbaumeister Otto Werner, Vorsitzender des Bundes Deutscher Garten-Architekten, die Anschauung vertreten, das Preisgericht habe sich geirrt. Er hat auf Bitte des Schriftleiters ein Gutachten abgegeben, das weiter unten wiedergegeben ist. Der Schriftleiter, der selbst nachdrücklich gegen die seitlichen Baumhecken eingetreten war, erhielt dann auf seine Bitte von der Biologischen Reichsanstalt für Land- und Forstwirtschaft, sowie von dem als Fachkenner besonders gerühmten Lehrer an der Gärtnerlehranstalt Dahlem ebenfalls Gutachten. Diese Gutachten widersprechen durchaus der Otto Wernerschen Auffassung und bestätigen völlig die vom Preisgericht im „Linden“-Wettbewerb vertretene Ansicht. Auch diese Gutachten sind weiter unten mitgeteilt. In einem persönlichen Schreiben an den Schriftleiter fügte Herr Kache seinem Gutachten noch folgendes hinzu:

„Ich möchte Sie bitten, unbeirrt Ihre bisherige Ansicht beizubehalten und sie bei Gelegenheit zu verteidigen und wenn es not tut, mit aller Schärfe. Es ist nicht gut möglich, sich die Straße „Unter den Linden“ baumlos zu denken. Sie würde es aber sein, vielmehr in kurzer Zeit werden, wenn die Baumbepflanzung entlang der Häuserreihen durchgeführt würde. Soll denn auch hier alles Gewesene, Historische mit Mutwillen zerstört werden?“

Wie wenig es nun auch „Mutwillen“ gewesen ist, der Baumeister wie Klein und Salzmann zur Entfernung der Bäume raten ließ, so dringend ist doch wohl zu empfehlen, die Bäume als historisches Denkmal zu erhalten und zu pflegen, wenn einige Hoffnung auf Erfolg verhanden ist. An dieser Hoffnung darf es aber für die mittleren Baumreihen nach dem hier doch wohl übereinstimmenden Sinne der drei mitgeteilten Gutachten nicht fehlen.

ERGEBNIS. DIE BÄUME BETREFFEND

Als ein Ergebnis des „Linden“-Wettbewerbs darf vielleicht die Sicherheit gebucht werden, daß die Bäume in der Mitte erhalten und in Zukunft noch besser gepflegt werden müssen.

Zu dieser kostspieligen, aber an so hervorragender Stelle unvermeidlicher Pflege gehört neben vielem anderen (was namentlich in dem Gutachten Otto Werners aufgezählt wird), daß Verbreiterungen des Pflasters, wie sie neuerdings (zum Aufstellen von Automobilen?) erfolgten, rückgängig gemacht werden; und vor allem, daß die Französische Straße durchgebrochen und der

Verkehr in der Leipziger Straße so erleichtert wird, daß nicht aus reiner Verkehrsnot Wagen des großen Ostwestverkehrs nach „Unter den Linden“ gedrängt werden, die wo anders bequemer fahren könnten und die nicht die feierliche Stattlichkeit der schönsten Straße Berlins zu zerstören brauchten.

So aussichtslos der Versuch, die unordentlichen Fassaden von „Unter den Linden“ durch Bäume zu verdecken, sein mag, um so mehr mögen Bäume auf den Plätzen wie Pariser- und Opern-Platz zur Vereinheitlichung der Wirkung beitragen. (Abb. 8–12).

GUTACHTEN ÜBER SEITLICHE BAUMHECKEN

VON H. OTTO WERNER, GARTENARCHITEKT, HOF-GARTENBAUMEISTER,
VORSITZENDER DES BUNDES DEUTSCHER GARTENARCHITEKTEN

Der Grundgedanke dieses Projekts von A. Klein ist dahin zu verstehen, daß die beiden Häuserreihen durch Vorpflanzung zweier in strenger Form geschnittener Lindenlaubengänge bzw. Baumhecken, einen streng architektonischen Rahmen erhalten sollen.

Vom bildnerischen und schöpferischen Standpunkt betrachtet, ist die Entfernung der bereits stark in Verfall befindlichen zwei überständigen krüppeligen Baumreihen der Mittelpromenade nur ein Vorteil, da die ohnehin als klein und schmal zu bezeichnende Paradedstraße durch Freilegung der Mittelpartie etwas an Großzügigkeit und Größenwirkung gewinnen könnte. Das jetzige Größenverhältnis der Straße „Unter den Linden“, beispielsweise zu der Pariser Paradedstraße der Avenue Champs Elysées ist so, daß man die ganze Straße „Unter den Linden“ als Mittelpromenade der Avenue des Champs Elysées einfügen könnte.

Die Frage nach der Möglichkeit einer Durchführung der von Baurat Klein im Linden-Wettbewerb vorgeschlagenen seitlichen Baumhecken muß bejaht werden, nicht allein in künstlerischer, sondern auch in rein technischer Hinsicht. Die strenge Linie, welche durch die Architektur und durch die gewaltigen Ausmaße der Gebäude dominiert, bedingt eine gleiche Anpassung der gartenkünstlerischen Gestaltung.

Die technische Durchführung bietet keinerlei Schwierigkeit, sofern die nötigen Mittel vorhanden sind, erstens, um die Vorbedingung zum Gedeihen der Pflanzen zu schaffen, und zweitens, die unerläßliche Behandlung und Pflege zu gewährleisten, welche die in ihrem Ausmaß als außergewöhnlich zu bezeichnende Anlage erfordert.

Ferner sei gewarnt, die Bäume in zu geringem Abstand zu pflanzen, um für den Beschauer nicht den Eindruck einer Mauer von Baumstämmen zu erwecken, und andererseits die Bäume nicht frühzeitig zum Verkümmern zu bringen.

Ein Abstand von 8–10 Metern ist richtig. Um möglichst bald eine geschlossene Baumhecke zu erlangen, können möglichst starke Bäume zur Verwendung gelangen, die in der genügenden Anzahl und in der gleichen Sorte vorkultiviert, nach sorgsamer Pflanzung und Pflege bald das gewünschte Bild ergeben werden. — Die vorhandenen beiden Lindenreihen entlang der Bürgersteige, welche vor ca. 20 Jahren gelegentlich der letzten Umänderung der Linden gepflanzt wurden, könnten mit Verwendung finden. Es sind dies Krimlinden (*Tilia enchlora*) welche sich zu diesem Zweck gut eignen und den Schnitt gut vertragen. Die glatte, glänzende Belaubung der Krimlinde ist auch in hygienischer Beziehung wertvoll, da die Blätter den Straßenstaub nicht festhalten, wie die rauhlättrigen Sorten. Das Gedeihen der Bäume ist abhängig von der Beschaffenheit des Erdreichs und der Pflege. — Das vorhandene Erdreich bietet den Bäumen nicht mehr die Voraussetzung freudigen Gedeihens, die Erde ist steril

und unfruchtbar geworden. Die Beschaffenheit des heutigen, alten Baumbestandes auf der Mittelpromenade sowohl wie der jüngeren Bäume entlang der Bürgersteige, bestätigen diese Annahme.

Bei der Neupflanzung ist jedoch nicht allein für eine zweckentsprechende Bodenverbesserung zu sorgen, durch teilweise Auswechslung der Erde und durch Zusatz von Natur und Kunstdünger, sondern auch für genügend große, ungepflasterte Baumscheiben bzw. offene Erdflächen, welche das Eindringen der Luft und reichliche Bewässerung ermöglichen. Die meisten Straßenbaumpflanzungen in den Großstädten verkümmern durch das Eingepflastertsein, durch die dauernden Erschütterungen und die Staubentwicklung.

Da die Pflanze sowohl durch die Blätter als auch die Wurzel atmet, ist die leider übliche, und in der Großstadt nötige, jedoch meistens übertriebene enge Zupflasterung der Baumscheiben der Hauptgrund der ungleichmäßigen, langsamen Entwicklung und der verhältnismäßig kurzen Lebensdauer der Bäume. Dies trifft besonders bei besseren und dekorativeren Baumarten zu, wozu die Linde und Platane gehört.

Die Herstellungskosten würden sich wie folgt ergeben:

Bei doppelreihiger Bepflanzung an jeder Seite der Straße werden benötigt rund 450 Linden.

1. 450 Linden liefern mit gut entwickelten Kronen (ca. 30 cm Stammumfang) . . . à 200.— = Mk. 90000.—
 2. 4 Pflanzungsstreifen in der ganzen Länge der Straße, rund 900 m × 4 = rund 3600 lfdm. in 4 m Breite = 14400 qm Fläche ca. 2 m Tiefe rigolen, den vorhandenen sterilen Boden z. T. durch neue Humuserde ersetzen, und das ganze Erdreich mittels Natur- und Kunstdünger kulturfähig machen, ausschließlich Lieferung der Humuserde und der Düngestoffe und ausschließliche Pflasterarbeiten 14400 qm à qm 5.— = „ 72000.—
 3. Humusboden und Lehm für 450 Bäume zur Bodenverbesserung, je Baumgrube 2 cbm = 900 cbm à 15.— = „ 13500.—
 4. Kuhdünger für 450 Bäume je Baumgrube 3 × 3 = 9 qm = 1 cbm = 450 cbm à 10.— = „ 4500.—
 5. Düngekalk (kohlen-sauren) auf die ganze Pflanzfläche verteilt und unterrigolt (siehe Position 2) 14400 qm, je qm 200 g oder je Morgen 10 Zentner = rund 60 Zentner . . . à 2.— = „ 120.—
 6. Kainit auf die ganze Pflanzfläche verteilt und unterrigolt (siehe Position 2), 14400 qm, je qm 40 g oder je Morgen 2 Zentner = rund 12 Zentner à 3.— = „ 36.—
- Die rein gärtnerische Anlage würde kosten . . . Mk. 180156.—

Die Unterhaltung und Pflege der Linden-Baumhecken würde hauptsächlich nachfolgend aufgeführte Kosten erfordern:

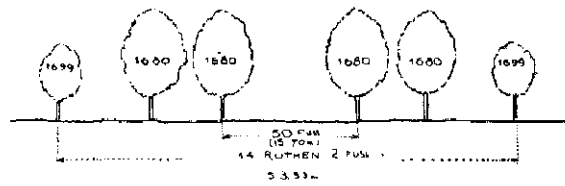
1. Beschneiden der Baumhecken zweimal im Jahre und zwar im Vorsommer nach Vollendung des ersten Austriebs ungefähr im Monat Juni 3600 lfdm Baumhecken in Form schneiden pro Mann pro Tag 5 lfdm ergibt 720 Arbeitstagelöhne à 12.— = für 1 maliges Schneiden 8 640.— für 2 maliges Schneiden pro Jahr = 17 280.— Vorbehaltung der Geräte und Leitern und Nebenleistungen 2 720.— **M 20 000.—**
2. Pflegearbeiten, Wässern während der Monate April—September = 6 Monate je Monat 1 mal gründlich durchwässern, die übrige Zeit durch Sprengen das Erdreich feucht halten 4 Mann wässern mittels Schlauchleitung 8 Mann zum Auf- und Zuwerfen der Gießkränze 12 Mann für 6 Monate je 30 Arbeitstage = 2160 Arbeitstage à 12.— = „ 25 920.—
3. Allgemeine Instandsetzungsarbeiten, Säubern und Lockern der Bsumscheiben etc. = 4 Mann für 6 Monate je 30 Arbeitstage = 720 Arbeitstage à 12.— = „ 8 640.—
4. Kopfdüngungen während der 6 Monate je 1 mal mit Stickstoffdünger Hornmehl (15% Stickstoffgehalt) oder Harnstoff (46% Stickstoffgehalt) Hornmehl p. qm. — 50 Gramm Harnstoff „ „ — 15 „
 - a) Hornmehl 450 Bäume pro Baumscheibe 4 qm = 1800 qm je qm 50 Gramm = 200 Gramm × 450 Bäume = 90 kg × 6 Monate = 540 kg = 11 Ctr. à 35.— = 385.—
 - b) oder Harnstoff 450 Bäume pro Baumscheibe 4 qm = 1800 qm je qm 15 Gramm = 27 kg × 6 Monate = 162 kg = rund 3,5 Ctr. à 100.— = „ 350.—
5. Ausstreuen oder Auflösen und Einbringen der Kopfdüngung und zur Abrundung = „ 2 090.—

Die Pflege und Unterhaltung der Baumhecken im vorgeschriebenen, einwandfreier, fachmännischer Beratung würde kosten jährlich Sa. **M 57 000.—**

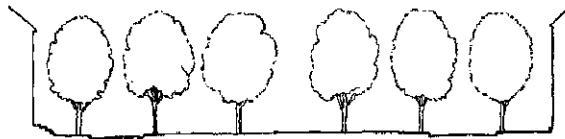
Der zum großen Teil jammervolle Zustand der Baumpflanzungen Berlins, auch besonders der heutige Zustand in der Straße „Unter den Linden“, nicht allein der zwei historischen mittleren Baumreihen, sondern auch der vor kaum 20 Jahren mit großem Aufwand und Pomp neugepflanzten äußeren zwei Lindenreihen an den Bürgersteigen entlang sind ein typisches Zeichen der Stagnation. Wehe der Neuanlage der im Projekt vorgesehenen Baumhecken, die einer gleichen Behandlung zum Opfer fallen würde. — Anstatt recht bald das gewünschte, geschlossene, architektonische Bild zu erhalten, könnte evtl. der Fall dauernden Ausbesserns und Auswechslens frühzeitig verkümmelter Bäume eintreten.

H. Otto Werner, Berlin, 6. Nov. 1925

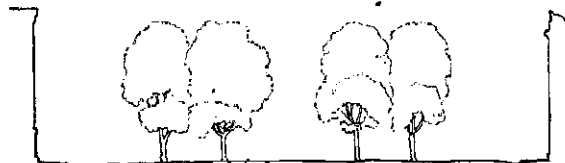
1699.



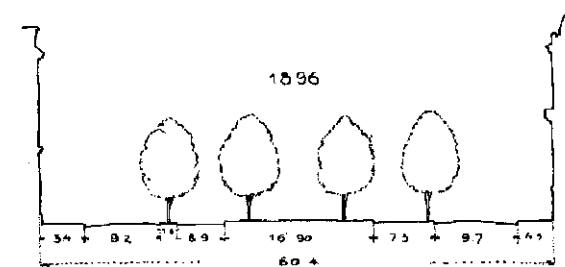
1800



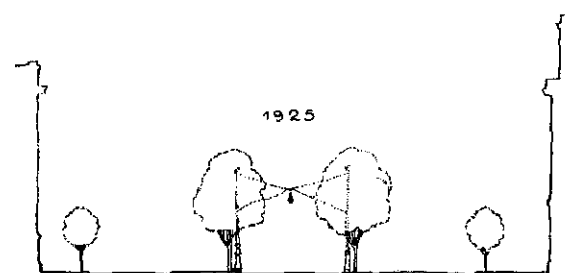
1825.



1896



1925



Oben: Heutiger Zustand
Links: Bibliothek / Rechts: Discontogesellschaft

Unten: Das von A. Klein vorgeschlagene neue Profil

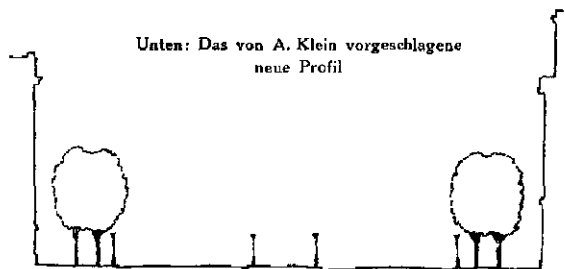


ABB. 2-7 / QUERPROFILE VON „UNTER DEN LINDEN“ 1680-1925

Diese Zusammenstellung stammt aus dem an dritter Stelle preisgekrönten Entwurf von A. Klein (Mitarbeiter F. Serck), der darüber schreibt:

Nach Angabe von Nicolai (Beschreibung von Berlin 1786) war die Allee um 1699 sechsreihig und 14 Ruten 2 Fuß breit. Im Buch von M. Quanter „Berlin vor 100 Jahren“ befindet sich eine aus 1799 stammende Mitteilung, daß die mittlere Promenade 50 Fuß breit war. 6 Reihen Bäume sieht man schon auf Memhards Plan, 1650

Das Profil um 1800 ist nach einem Bilde aus Osborns Buch „Berlin 1810-1910“ S. 45 gezeichnet. Rechts: Haus des Weinhändlers Habel, erbaut 1798.

Um 1825 / Baumallee nach Schinkels Zeichnungen (Schaubild des Palais des Prinzen Wilhelm). Rechts: Palais v. Redern, erbaut von Schinkel, 1905 abgerissen.

Profil 1896 aus dem Werke „Berlin und seine Bauten“, herausgegeben vom Architektenverein Berlin 1896.

GUTACHTEN

DER BIOLOGISCHEN REICHSANSTALT FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT ÜBER DIE FRAGE:

IST BEI FREIGEBIGER BODENVERBESSERUNG UND REGELMÄSSIGER PFLEGE AUF EINE WIRKLICH ZUFRIEDENSTELLENDEN ENTWICKLUNG VON LINDEN IN DER STRASSE „UNTER DEN LINDEN“ ZU RECHNEN UND KANN EINE GUTE ENTWICKLUNG DER BÄUME AUCH LÄNGS DER BÜRGERSTEIGE ERHOFFT WERDEN?

Auf die Frage, ob bei freigebiger Bodenverbesserung und regelmäßiger Pflege auf eine wirklich zufriedenstellende Entwicklung von Linden in der Berliner Hauptstraße „Unter den Linden“ zu rechnen ist, läßt sich natürlich eine völlig sichere Antwort schwer geben. Straßenbäume sind besonders in der Großstadt in ihrem Wachstum mehr oder weniger stark behindert. Gerade die wichtigsten Voraussetzungen für eine normale Entwicklung, wie genügende Mengen Licht, Luft, Wasser und Bodenraum, fehlen meist. Denn die hohen Gebäude entziehen den Bäumen viel Licht und die dichte Pflasterung der Straßendämme und Bürgersteige schließt die Wurzeln von der Luft ab und hindert die Wasserzufuhr zum Boden. Die vielen unterirdischen Kanalisations- und Gasleitungsrohre, Kabel usw., oft auch in den Boden gebrachter Bauschutt beeinträchtigen die Wurzelverbreitung. Dazu kommen Schäden durch Ausströmen von Leuchtgas aus undichten unterirdischen Rohrleitungen; ferner Schäden durch die Durchwühlung des Bodens bei von Zeit zu Zeit notwendig werdenden Arbeiten an unterirdischen Leitungen, bei der das Abhacken von stärkeren Wurzeln unvermeidlich ist und durch die das Austrocknen des Bodens noch mehr gefördert wird.

Von den Bäumen in der Straße „Unter den Linden“ (nebenbei bemerkt, sind es nicht durchweg Lindenbäume; es finden sich auch einige Kastanienbäume und Platanen darunter) haben die zu beiden Seiten der Mittelpromenade auf dem Rasenstreifen stehenden Bäume einen immer noch verhältnismäßig günstigen Standort und im ganzen wohl ausreichende Entwicklungsbedingungen. Sie bekommen dort reichlich Licht. Auch ist genügende Luft- und Wasserzufuhr zu den Wurzeln möglich, zum mindesten bei der an der Nordseite der Promenade befindlichen Baumreihe, wo der Rasenstreifen etwa 4 m breit ist und zwischen ihm und dem asphaltierten Fahrdamm noch ein etwa 1¼ m breiter Fußsteig mit feiner, durchlässiger Mosaikpflasterung läuft, während bei der auf der Südseite der Promenade auf einem nur 2 m breiten Rasenstreifen stehenden Baumreihe, der unmittelbar von dem asphaltierten Straßendamm begrenzt wird, die Luft- und Wasserzufuhr zu den Wurzeln schon eher beeinträchtigt werden könnte. Bei regelmäßiger Pflege, zeitweiser Düngung und sonstiger Bodenverbesserung sowie gegebenenfalls Wässerung in sommerlichen Trockenperioden dürften sich diese Bäume daher wohl in einer für Straßenbäume einigermaßen zufriedenstellenden Weise entwickeln.

Weniger günstig liegen die Verhältnisse für die auf den Bürgersteigen stehenden Linden. Die auf diesen nach den Rändern zu mit kleinen Mosaiksteinchen, in der Mitte mit Kunststeinplatten dicht gepflasterten Steigen nahe am asphaltierten Straßendamm stehenden Bäume sind zwar mit einer Baumscheibe von etwa 1 m Durchmesser, die durch übergelegte Eisengitter vor dem Festtreten geschützt ist, versehen. Doch ist solche Baumscheibe erfahrungsgemäß nur für jüngere Bäume ausreichend.

Später, mit zunehmender Ausbreitung des Wurzelwerks ermöglicht die kleine Baumscheibe keine genügende Luft- und Wasserzufuhr zu den Wurzeln mehr. (Gefördert werden könnte die Luft- und Wasserzufuhr u. a. vielleicht durch Legung von Drainröhren in etwa ½ m Tiefe unter dem Pflaster im Bereich der jungen Wurzeln, die bei Bedürfnis mit Wasser gespeist werden müßten.) Dazu kommen als ungünstige Momente für die auf der Südseite der Straße stehenden Bäume die Beschattung durch die hohen Häuser, die besonders im Frühjahr und Spätsommer nachteilig sein dürfte, für die Bäume auf der Nordseite das Übermaß an Hitze im Hochsommer durch die starke Besonnung mit der Rückstrahlung der Hitze von den Häuserfronten und dem Pflaster.

Gerade die Linden gehören zu den empfindlichsten Bäumen. Der Einfluß der schlechten Durchlüftung und Trockenheit des Bodens, zu der oft die Trockenheit der Luft hinzukommt, macht sich bei ihnen in vorzeitiger Vergilbung des Laubes und früher Entblätterung geltend. Gefördert wird dieses Gelbwerden und Absterben des Laubes noch durch den Befall der Linden durch die Spinnmilbe (*Tetranychus telarius* L.), die sich besonders bei der Hitze und Trockenheit fast regelmäßig einzustellen pflegt. Besonders die Großblättrige Linde (*Tilia grandifolia* Ehrh.) wird sehr stark heimgesucht, etwas weniger leiden die Kleinblättrige Linde (*Tilia parvifolia* Ehrh.) und die Holländische Linde (*Tilia intermedia* D. C.) und noch weniger die silberblättrigen Lindenarten mit stark filzig-behaarter Blattunterseite, wie z. B. die Silberlinde (*Tilia tormentosa* Moench) und die Krimlinde (*Tilia euchlora* Koch). Infolge der vorzeitigen Entlaubung erfolgt dann oft bei günstiger Witterung eine Neubelaubung der Bäume noch im selben Sommer durch Austreiben der Knospen, die sich eigentlich erst im nächsten Jahre entfalten sollten. Die so spät entstandenen neuen Triebe vermögen ihren Holzkörper nicht genügend auszureifen und werden daher leicht durch den Frost entweder unmittelbar abgetötet oder beschädigt und dann früher oder später gegebenenfalls unter Mitwirkung von einwandernden Pilzen zum Absterben gebracht.

Eine gleich gute Entwicklung wie für die Linden an der Mittelpromenade dürfte also für die unter erheblich ungünstigeren Wachstumsbedingungen stehenden Linden auf dem Bürgersteige wenigstens in späteren Jahren schwerlich zu erwarten sein.

Man wird es daher als ein sehr gewagtes Experiment ansehen müssen, die Bäume auf der Mittelpromenade, wo sie entschieden die günstigeren Entwicklungsbedingungen haben, abzuschlagen (ein Verpflanzen der alten Bäume dürfte natürlich ausgeschlossen sein) und Linden nur nördlich und südlich der Fahrbahn längs der Bürgersteige und „dort umso stärker als hohe Baumhecken zu entwickeln“, wenn nach Lage der Dinge dort die Bedingungen für eine derartige Entwicklung der Bäume nicht genügend sichergestellt erscheinen.

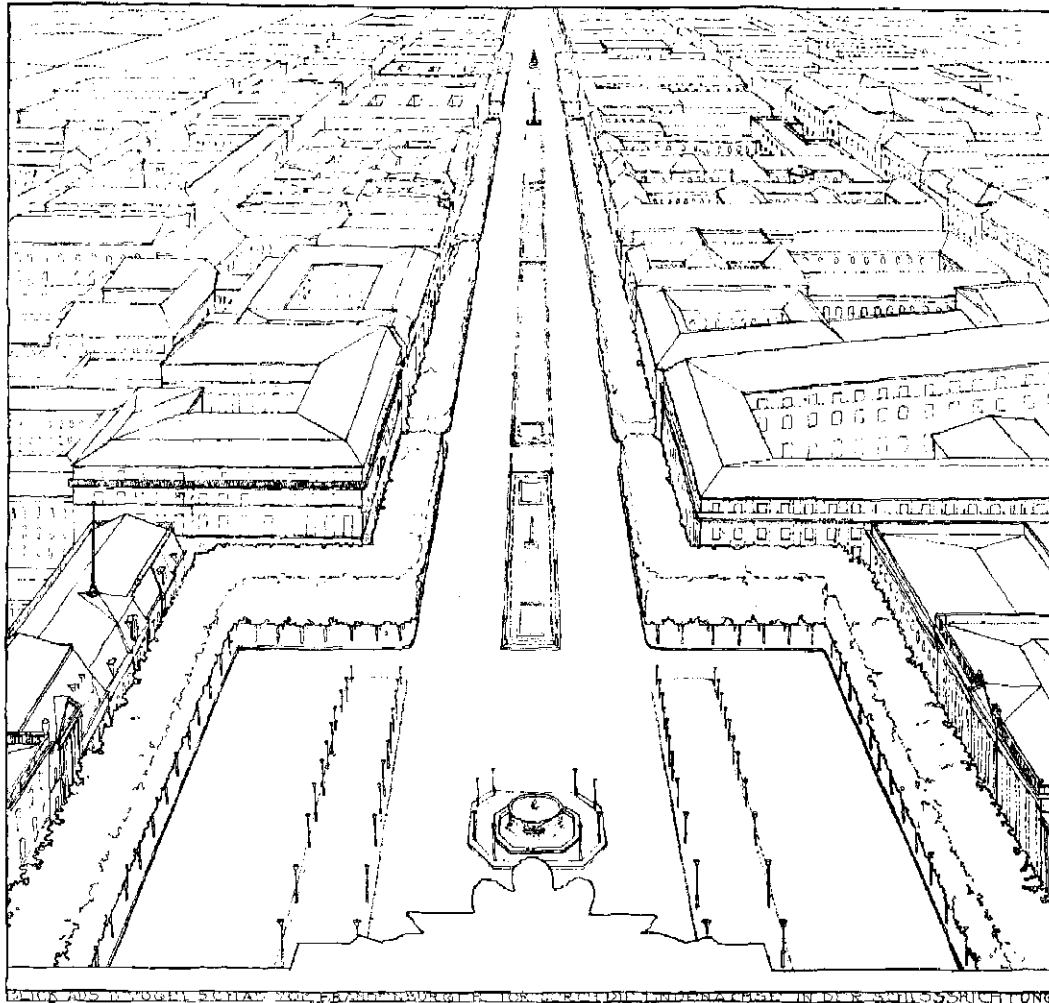
Dr. H. Pape, Berlin-Dahlem.

GUTACHTEN ÜBER DIESELBE FRAGE (VGL. OBEN) VON PAUL KACHE

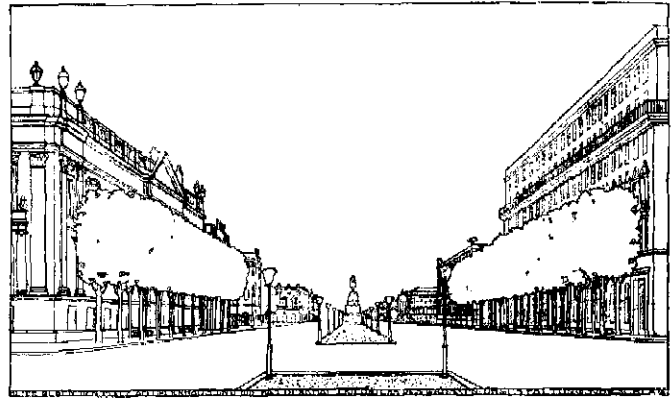
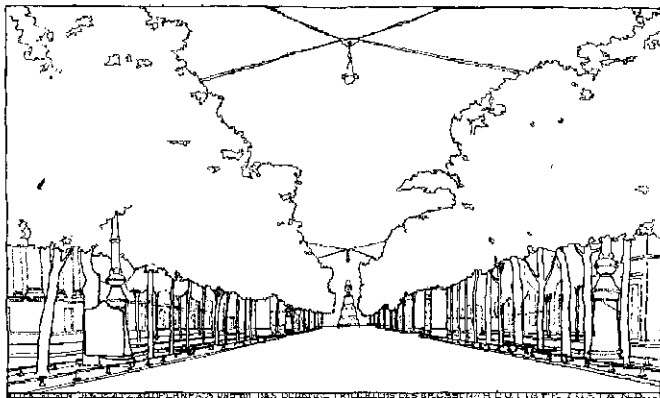
LEHRER AN DER HÖHEREN GÄRTNER-LEHRANSTALT, BERLIN-DAHLEM

Bleibt auch in Zukunft der Straße „Unter den Linden“ ein Baumbestand erhalten — was meiner Meinung nach unter allen Umständen angestrebt werden sollte — so kann es sich nur um die Bepflanzung der Straßenmitte handeln. Allerdings sollte

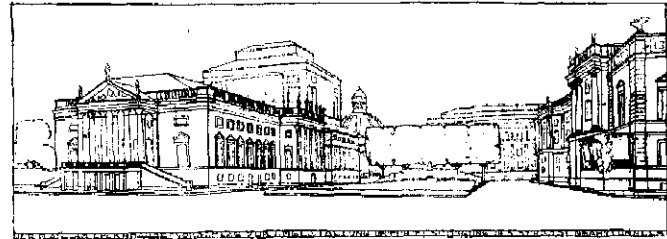
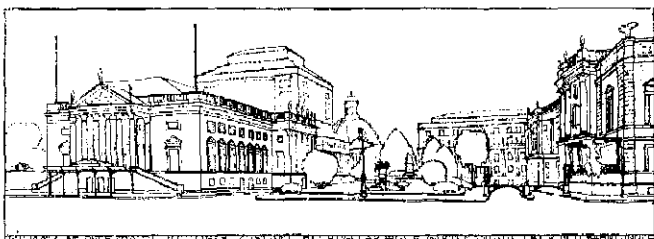
eine gute Bodenbearbeitung und eine entsprechende Verbesserung des Bodens vorangehen. Ebenfalls sollte nur ein ausgesucht erstklassiges Baummaterial gepflanzt werden, das hierfür besonders vorbereitet, herangezogen werden sollte. Dann ist gleichfalls der



Blick nach Osten. Freilegung des Pariser Platzes / Verlegung der Bäume von der Mitte nach den Seiten



Links: Heutiger Zustand / Rechts: Der vorgeschlagene Zustand (Blick von Charlottenstraße zum Opernplatz)



Die heute vorhandene Entstellung des Opernplatzes (Denkmals Hügel usw.)

Vorschlag, den Opernplatz zu begrünen und dem Denkmal einen ruhigen Hintergrund aus Bäumen zu schaffen

Abb. 8-12 / Aus dem Entwurf (ein dritter Preis) von Alexander Klein; Mitarbeiter E. Serck

Pflanzstreifen, also die Straßenmitte, offen zu lassen, also von einer festen, geschlossenen Straßendecke frei zu halten. Der breite Luft-raum, den die Straße „Unter den Linden“ besitzt, gewährt einer gut gepflegten Baumpflanzung in angedeutetem Sinne eine gute Entwicklung. Dagegen rate ich unter allen Umständen von Pflanzung in Heckenform längs der Bürgersteige ab. An dieser Stelle, im geschlossenen Straßenpflaster stehend, der schädigenden Rückstrahlung

der Sonnenstrahlen vom Pflaster und nahestehenden Gebäuden ausgesetzt, ist eine gute Entwicklung der Bäume einfach unmöglich.

Die Pflanzung der Linden entlang der Straßenseiten, wie sie der Träger eines 3. Preises vorschlägt, würde schließlich nur denen recht geben, die behaupten, die Linden gedeihen überhaupt nicht in der Straße Unter den Linden. In Hinsicht der Schönheit des Straßenbildes wäre das tief zu bedauern. Paul Kache.

ARKADEN

Wenn Baumpflanzungen zur Verdeckung des chaotischen Durcheinanders der Fassaden von „Unter den Linden“ ausscheiden, bietet sich als zweiteinfachstes Mittel der Vorbau von Arkaden zur Erreichung der dringend nötigen Ruhe. Arkaden sind denn auch von so vielen Teilnehmern am „Linden“-Wettbewerb und in so vielfältiger Form vorgeschlagen worden, daß der Schriftleiter geneckt und fast getadelt wurde, durch seine Veröffentlichungen in Heft 5/8 „Städtebau“ (1925) die Arkadenfreude zu lebhaft angefacht zu haben. Es sei deshalb hier eine Kritik des „Lin-

den“-Wettbewerbes von Magistrats-Oberbaurat Dr. Heiligenthal vorweggenommen, der, weit entfernt die Arkadenfreude zu verurteilen, im Gegenteil erklärt, daß sie nicht weit genug ging (wenigstens nicht bei den preisgekrönten Entwürfen) und daß nur eine noch weitgehendere Anwendung des Arkadengedankens die städtebauliche Würde von „Unter den Linden“ werde retten können. In den Abbildungen 21–23 u. 24 (letztere als Gegenbeispiel) sind Stücke aus Entwürfen vorgeführt, die in mehr oder weniger vollkommener Weise das vorschlagen, was Dr. Heiligenthal empfiehlt.

GUTACHTEN ÜBER ARKADENBEBAUUNG FÜR „UNTER DEN LINDEN“

VON MAGISTRATS-OBERBAURAT DR. HEILIGENTHAL, BERLIN

Ihrer Aufforderung, mich zum Wettbewerb über die Ausgestaltung der Straße Unter den Linden zu äußern, komme ich gern nach.

Da die schönsten Projekte nichts nützen, wenn sie nicht begründete Aussicht auf Durchführung haben, so gestatten Sie mir, auch diesen Gesichtspunkt neben dem rein ästhetischen zu berücksichtigen.

Eine durchgreifende Umgestaltung ist außerordentlich schwierig weil es sich zum großen Teil um neuere, durchweg um Massivbauten handelt. Die Verhältnisse in amerikanischen Städten, welche sich vielfach noch im Übergangsstadium von der Holzbauweise der Kolonialzeit zur Massivbauweise befinden, kann man wohl kaum zum Vergleich der hier bestehenden Schwierigkeiten heranziehen.

Ein Projekt, das Aussicht auf Durchführung haben soll, muß also verhältnismäßig billig sein, d. h. der durch etwaigen Mehrwert nicht gedeckte Teil der Ausgaben, muß möglichst niedrig gehalten werden. Ein derartiges Projekt darf aber ferner auch zu seiner Durchführung nicht allzuviel Kapital erfordern und schließlich darf diese Durchführung auch keine allzu lange Zeit in Anspruch nehmen. Bei dem raschen Wechsel der Architekturauffassung in unserer Zeit wäre wohl kaum daran zu denken, daß ein Projekt, dessen Ausführung sich über mehr als ein Jahrzehnt hinzieht, unverändert durchgeführt würde.

Aus diesen Gesichtspunkten erscheint jener preisgekrönte Entwurf, der sich mit einer gärtnerischen Lösung der Frage begnügt, der aussichtsreichste zu sein. Er erzielt auch recht gute Wirkungen mit den bescheidensten Mitteln und gibt der Straße eine Weiträumigkeit, die den meisten anderen Arbeiten fehlt. Würde es sich um eine Nordsüdstraße handeln, für welche die Besonnung

der beiden Seiten ungefähr gleich gut ist, so würde ich diesen Entwurf zur Ausführung wählen. Da es sich aber um eine Ostweststraße handelt, so steht zu befürchten, daß die dauernd im Schatten der Südseite stehenden Bäume nicht oder sehr schlecht gedeihen und daß daher das angestrebte Gesamtbild nie erreicht wird.

Einen Ersatz derartiger Baumreihen durch hohe, etwa 3 geschossige Arkaden zu suchen, halte ich in vorliegendem Falle nicht für zweckmäßig. Diese Arkaden verdecken die unregelmäßigen Fassaden nicht genügend, bringen einen viel zu großen Maßstab und viel zu viel Vertikalismus in den Straßenzug und werden nicht gerade organisch wirken.

Einen Umbau der bestehenden Fassaden, wie ihn mehrere Entwürfe vorschlagen, halte ich deshalb nicht für zweckmäßig, weil eine Minderung der Geschosshöhen ohne große pekuniäre Opfer nicht möglich wäre und weil der Umbau immer nur bei Errichtung eines neuen Gebäudes durchgesetzt werden könnte, also zu lange Zeit in Anspruch nehmen würde. Auch sind die Geschosshöhen zu verschieden, um eine einheitliche Wirkung bei Änderung der einzelnen Gebäude gewährleisten zu können.

Es bleibt also die Lösung des 1. Preises, eine einheitliche, verhältnismäßig niedrige Bebauung anstelle der jetzigen Vordergebäude und die Errichtung mehrerer Hochhäuser auf dem Hintergelände.

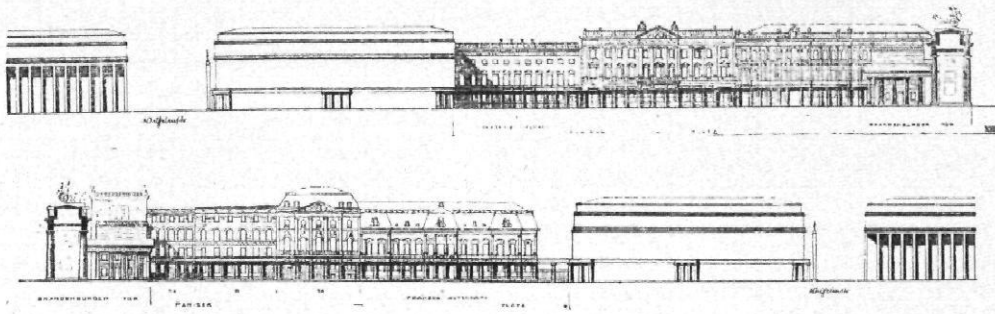
Diese Hochhäuser würden m. E. den Charakter der Straße stärker beeinflussen als die niedrigen Vordergebäude, und es würde daher die breit gelagerte Masse des Schlosses noch mehr verlieren als es schon jetzt durch die Staatsbibliothek und die Diskontogesellschaft geschieht. Zwischen Pariser Platz und Schloßplatz sollten m. E. keine Hochhäuser errichtet werden; sie können auch als Hintergebäude der wenig tiefen Blocks nicht ohne

FORTSETZUNG DER ERLÄUTERUNGEN VON DER FOLGENDEN SEITE

Die Zusammenfassung in der Längsachse der Straße ist nur durch das Weinbrennersche Motiv der mehrstöckigen Arkaden möglich, die oben mit Prismengläser-Oberlichtern abgedeckt sind. Um den dahinter liegenden Räumen möglichst wenig Licht zu nehmen, empfehlen sich schlanks Säulen; Bögen sind zu vermeiden, der gerade Sturz nimmt am wenigsten Licht fort. Verfasser hat aus diesem Grunde auch Pfeiler und Sturz nach innen abgeschrägt. Zu den geradlinigen Monumentalbauten Berlins würde eine Bogenarchitektur nicht passen, der herbe, militaristische, fast nüchterne Rhythmus der Pfeilerstellungen soll dieser wahrhaft majestätischen Via triumphalis seinen Charakter verleihen. So wirkt der an sich monumental hervor-

ragende Bau des Warenhauses Wertheim am Leipziger Platz mit seiner Bogenhalle geradezu befremdend.

Der Pariser Platz ist von architektonisch bedeutsamen Gebäuden umgeben. Wünschenswert ist auch hier ein Ausgleich der Fassadenhöhen, soweit es möglich ist. Die Erdgeschosse könnten mit flach vorgesetzten dorischen Säulenstellungen zusammengefaßt werden. Diese kleinen Säulen bilden einen vorzüglichen Maßstab und steigern den Eindruck der Säulen des Brandenburger Tores ins Kolossale. Das so gehobene Säulenbild wiederholt sich in einzelnen Gruppen bis zur Wilhelmstraße. An den Fassaden des Friedrichsforums, an der Schloßbrücke usw. kann natürlich nichts geändert werden.



Pariser Platz; oben Südseite, unten Nordseite



ABB. 13—19 / AUS DEM ENTWURF VON DR. SALZMANN-STOLBERG (ein dritter Preis) / KENN-
WORT: „SCHINKELS GEIST UND BERLINER STIL“

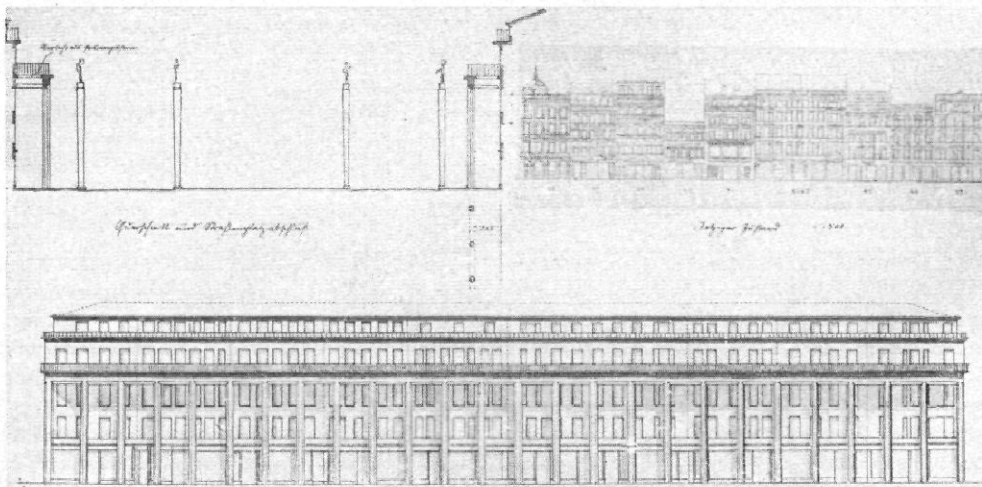
Aus dem Erläuterungsbericht: Die Straße „Unter den Linden“ ist so breit, daß sie als Platz angesprochen werden kann. Die Lindenbäume zerteilen diesen Platzraum in drei Schluchten. Baumreihen hatten Berechtigung, als keine oder nur niedrige Bebauung diese Zufahrtsallee zum Tiergarten umgab. Beispiele solcher Zugangsalleen: Herrenhäuser-Allee bei Hannover, die Allee in Ballenstedt, Verbindungsstraße zwischen Högster und Korvey.

Durch Entfernen der Lindenreihen wird die Straße zum Straßenplatz. Beispiel: Ludwigstraße in München. Die Wirkung einer solchen sehr breiten Straße ist von großer Feierlichkeit, sie kann aber auch langweilig wirken.

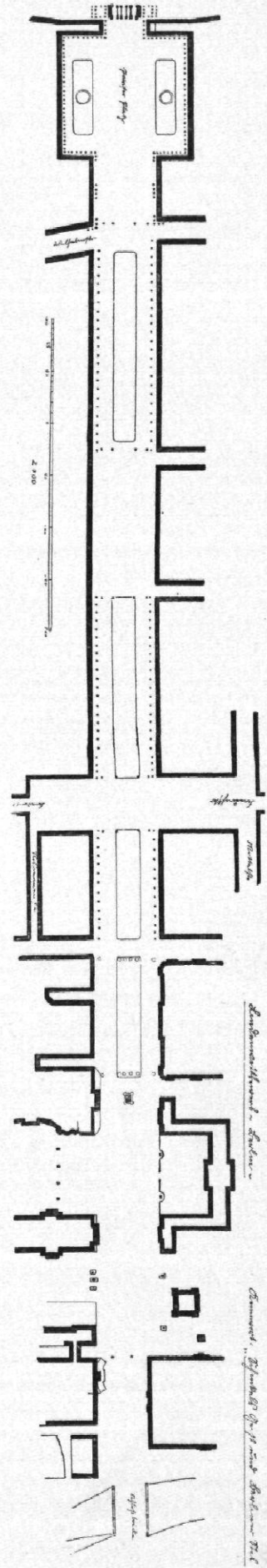
Um das zu vermeiden, ist der ganze Straßenzug zwischen Friedrichsforum und Pariser Platz durch figurgeschmückte Pylonen oder niedriggehaltene Bäume, durch blockweises Weglassen der sonst durchgehenden Arkaden, durch Verbreitern der Friedrichstraße an der verkehrreichen Kreuzung mit den „Linden“ in eine Folge von Plätzen zerlegt, wobei die Cäsuren die verschiedenen Platzräume zugleich trennen und verbinden und dabei doch den Blick auf Brandenburger Tor oder Friedrichsdenkmal freihalten.

Das Stück zwischen Pariser Platz und Wilhelmstraße wird architektonisch mit in den Pariser Platz einbezogen. Durch Aufstellung von Pylonen, evtl. Bogenstellungen zwischen Zeughaus und Kronprinzenpalais, sowie zwischen Opernhaus und Palais Kaiser Wilhelms I. soll das Friedrichsforum seinen Charakter als einheitlicher Platz wiedererhalten. Die Bäume im Vorgarten der Universität müßten entfernt oder wenigstens niedrig gehalten werden, weil der Vorhof das Platzbild ergänzen soll.

Die Wegnahme der Lindenreihen und die Schaffung von Straßenräumen bedingt eine besonders sorgfältige Ausbildung der Straßenwände und einheitliche Zusammenfassung der jetzt so unruhigen, verschiedenartigen und verschieden hohen Fassaden. Namentlich die gleiche Höhe der Fassaden ist anzustreben. Wo höhere Stockwerke erforderlich sind, sollten sie zurückgestuft werden, so daß sie der Beschauer von der Straße aus nicht sehen kann. (Fortsetzung auf S. 66 unten)



Oben links: Querschnitt und Straßenplatzabschluß / Oben rechts: Jetziger Zustand
Unten: Aufriß des von Dr. Salzm. vorgeschlagenen Fassadenschemas



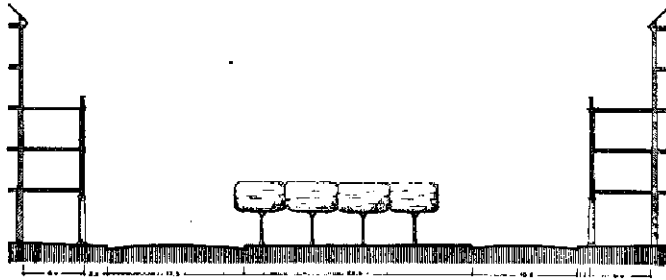


Abb. 20 / Schematischer Querschnitt für „Unter den Linden“ nach Verschmälerung durch dreigeschossige Arkadenvorbauten nach dem Vorschlage Dr. Heiligenthal's.

Schaden für den Eindruck dieser Plätze und der Straße „Unter den Linden“ errichtet werden.

Auch wenn man eine Rentabilität des Unternehmens voraussetzt, so scheidet es m. E. an dem ungeheuren Kapital, das für seine Durchführung erforderlich wird.

Eine Möglichkeit, die von den Teilnehmern des Wettbewerbes nicht berücksichtigt worden ist, besteht darin, ein Äquivalent für die Grundbesitzer, welche für den Umbau Opfer bringen sollen, nicht in einer größeren Höhenausdehnung, sondern in einer größeren Tiefenausdehnung der Bauten zu suchen. Ein Mittel hierzu wäre die Überbauung der Gehwege, wie sie auf den Verkehrsplätzen der alten Städte so oft angewandt worden ist. Das Erdgeschoß müßte naturgemäß für den Fußgängerverkehr offen bleiben und wäre als Arkadengang oder Säulenhalle auszubilden; 2. Obergeschosse mit einheitlicher Fassade könnten ebenso wie die darüber liegenden Terrassen von den Eigentümern

der Baugrundstücke nach Belieben verwertet werden. Diese Lösung hat den Vorteil, daß ein Ausgleich der Geschoßhöhe der einzelnen Häuser in der Straßenfassade sehr leicht möglich ist, daß eine große Einheit und Geschlossenheit der Architektur erreicht werden kann. Der Nachteil besteht in der schlechteren Beleuchtung des Erdgeschosses und in der Schwierigkeit, gut beleuchtete Räume in den beiden Obergeschossen zu schaffen. Letztere Schwierigkeit kommt für manche Gebäudegattungen, wie beispielsweise Café- und Restaurationsgebäude nicht in Betracht; für andere wäre sie nur vorübergehender Natur, bis ein größerer Umbau des Anwesens wirtschaftlich zweckmäßiger erscheint.

Die Kosten einer derartigen Anlage wären verhältnismäßig gering und durch den Raumzuwachs (12 qm Geschoßfläche pro lfd. Meter Anbaufront) wohl zu decken.

Der Umbau könnte sich verhältnismäßig rasch vollziehen und würde, einmal fertiggestellt, kaum mehr geändert werden, da die neuen Gebäudefronten eine klare Einheit darstellen.

Widerstände würde ein derartiges Projekt m. E. seitens der Besitzer von Caféhäusern, Konditoreien und Restaurationen oder auch Hotels nicht finden, dagegen von Seiten der Ladeninhaber, der Bankgebäude und ähnlicher Anlagen.

Die Durchführung würde zweifellos in den zuletzt genannten Gebäuden für eine lange Zeit unbehaglich empfunden werden, und es ist daher zu erwarten, daß sich sehr große Widersprüche ergeben werden. In diesem Fall könnte wohl nur eine Propaganda amerikanischen Stils, etwa wie bei der Aufstellung und Durchführung des Bebauungsplans von Chicago, die Durchführung ermöglichen und sichern.

Der beigefügte Querschnitt stellt selbstverständlich keinen Entwurf dar, er ist lediglich als Erläuterung des Vorschlags gedacht.

Mit vorzüglicher Hochachtung, Heiligenthal.

EIN URTEIL VON OBER-BÜRGERMEISTER BÖSS „GEGEN EINE VERSCHMÄLERUNG DER LINDEN“

Gelegentlich der Besichtigung des „Linden“-Wettbewerbes sprach sich Oberbürgermeister Böß „gegen eine Verschmälerung der Linden“ aus. Man darf wohl annehmen, daß er da im Sinne vieler Berliner gesprochen hat und daß in der Tat eine Verschmälerung durch hohe Vorbauten die überlieferte und zu schützende Form der alten Hauptstraße vernichten würde. Dabei ist es fast gleichgültig, ob diese Vorbauten in den oberen Geschossen geschlossen sein würden, wie Dr. Heiligenthal es vorschlägt, oder ob sie durch alle drei Geschosse offen sein würden, wie Weinbrenner es 1820 nur für eine historisch bedeutungslose Straße in Karlsruhe und wie die dritten Preisträger Salzmann (Abb. 13—19) und Max Heinrich es für „Unter den Linden“ vorschlugen. Dagegen ist es ein wesentlicher Unterschied, ob die Straße „Unter den Linden“,

wie Dr. Heiligenthal und der Entwurf „Lindenlauben“ (Abb. 24—25) es wollen, auf beiden Seiten durch dreigeschossige geschlossene Bauten, insgesamt also um 12 m verschmälert wird oder ob es sich um eingeschossige, offene Vorbauten handelt, wie sie von vielen Teilnehmern des Wettbewerbes vorgeschlagen wurden. Auch darf bei der Beurteilung der Arkadenfrage nicht vergessen werden, daß es noch zwei weitere Möglichkeiten gibt: die Träger des zweiten Preises, Wolff und Lange, schlugen eine Überdachung des Bürgersteiges ohne Säulen vor, und der erste Preisträger, van Esteeren, deutete ebenfalls Arkaden an, dabei aber statt Verschmälerung eine Verbreiterung der Straße, indem er die Arkaden hinter (nicht vor) die jetzige Straßenflucht legte.

EIN URTEIL DER JUWELIERE GEBRÜDER FRIEDLÄNDER ÜBER LADENBELEUCHTUNG „UNTER DEN LINDEN“

Der Einwand, der meist gegen den Gedanken des Arkadenbaues erhoben wird, deckt sich mit der Behauptung, daß hochwertige Läden nicht ohne Beleuchtung durch Sonnenlicht auskämen. Wer diese Behauptung aufstellt, vergißt, wieviele der hochwertigsten Läden, auch wo keine Arkaden vorgebaut sind, immer elektrisches Licht brennen und sogar durch eigene willkürliche Vorbauten sich das Sonnenlicht abschneiden. Ein besonders überzeugendes Beispiel solcher aus eigenem Willen und auf eigene Kosten eigenmächtig auf eigenem Gelände vorgebauter Arkadenanlagen zeigt der große Laden von Rosenhain. Dieser Laden liegt auf der Nordseite der Leipziger Straße beim offenen Dün-

hoffplatze und könnte also, wenn er nicht die Arkadenvorbauten vorzöge, die beste Südsonne haben, die es in Berlin überhaupt geben kann.

Wie sich ein ganz besonders hochwertiger Ladenbetrieb, vor dessen Schaufenstern keinerlei Arkadenvorbauten liegen, zur Frage der Beleuchtung durch Sonnenlicht stellen muß, erläutert am besten das nachfolgende Schreiben der weltbekannten Juweliere Gebrüder Friedländer (Unter den Linden 4 A), deren Urteil wohl geradezu als maß- und ausschlaggebend betrachtet werden muß. Die Herren Friedländer schrieben dem Schriftleiter am 11. Januar 1926:

Aus dem Entwurf von Oswald Haerdtl, Wien, der Dr. Heilgen-thals Forderung mehrgeschossiger Vorbauten erfüllt.

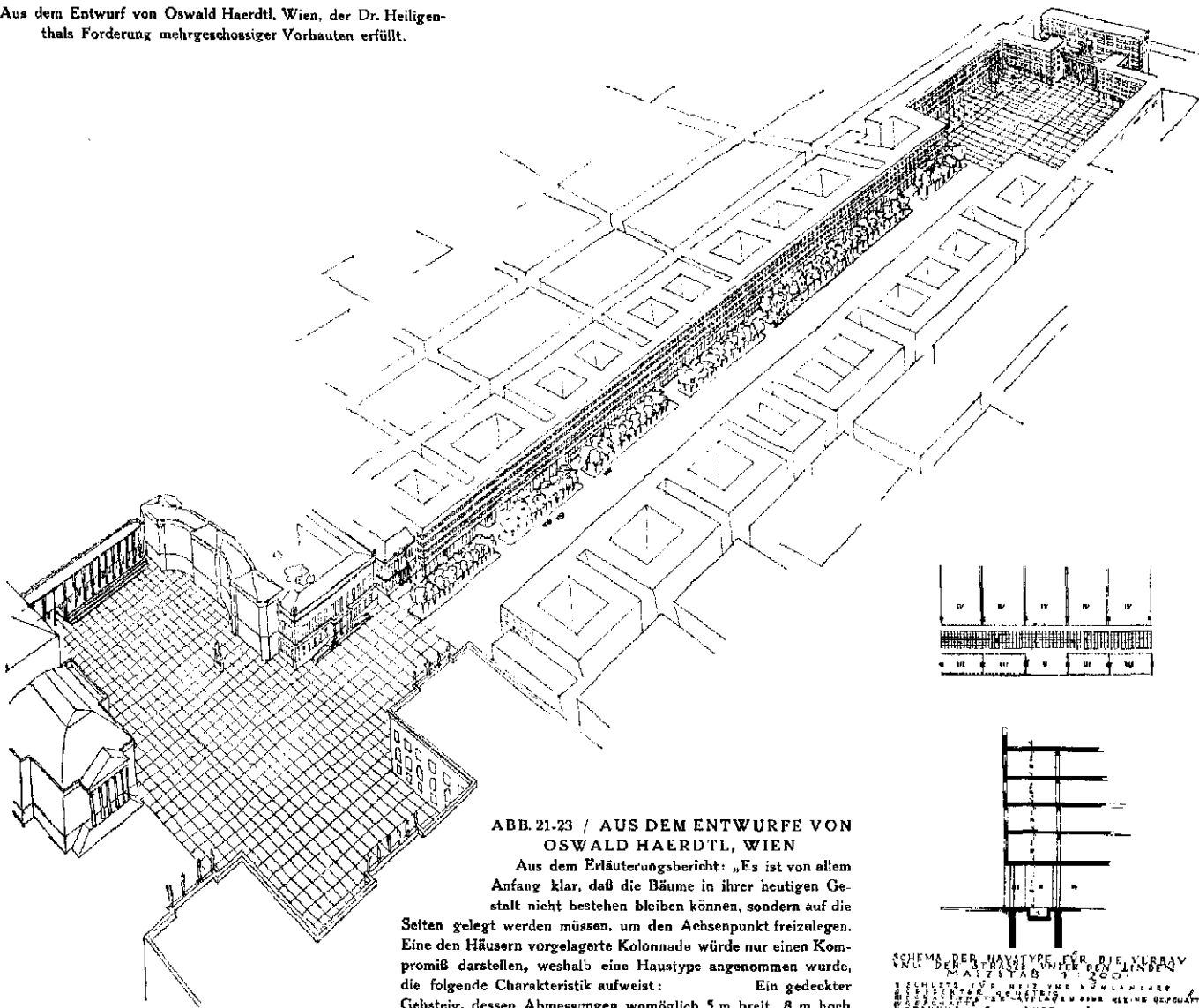


ABB. 21-23 / AUS DEM ENTWURF VON OSWALD HAERDTL, WIEN

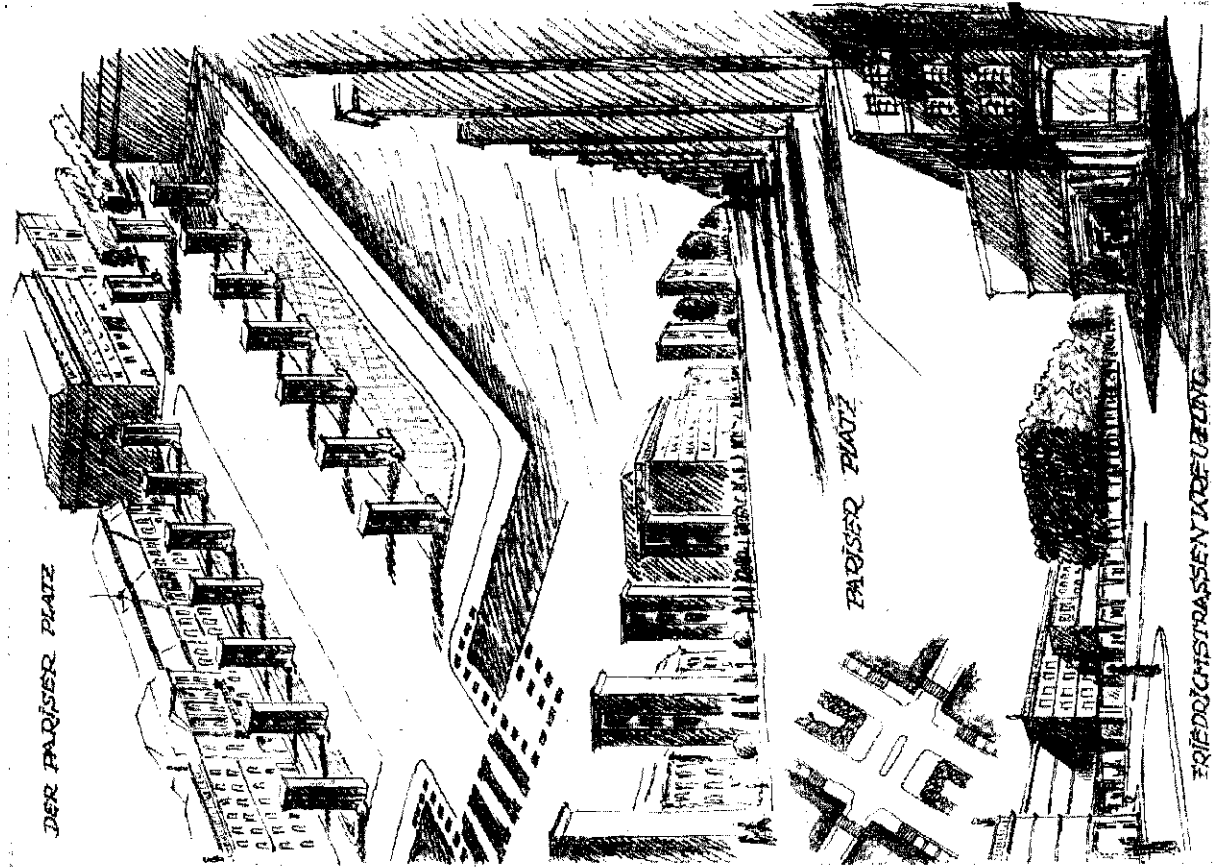
Aus dem Erläuterungsbericht: „Es ist von allem Anfang klar, daß die Bäume in ihrer heutigen Gestalt nicht bestehen bleiben können, sondern auf die Seiten gelegt werden müssen, um den Achsenpunkt freizulegen. Eine den Häusern vorgelagerte Kolonnade würde nur einen Kompromiß darstellen, weshalb eine Haustype angenommen wurde, die folgende Charakteristik aufweist: Ein gedeckter Gehsteig, dessen Abmessungen womöglich 5 m breit, 8 m hoch

betragen sollten (3,20 m breit, 5 m hoch wie die Dimensionen in der Rue Rivoli wären zu erwägen, da sie in Paris für den Verkehr genügen) ist gegen die Straße durch kleine Geschäfte oder Schaufenster, die als große Glaskästen zu konstruieren sind, abgeschlossen. Dadurch ist, da willkürliches Hinaustreten auf den Fahrdamm im Großstadtverkehr unerwünscht ist, ein Hinaustreten nur an wenigen Punkten ermöglicht. Die Abmessungen der Korridorhöhen genügen reichlich, um den Lichteinfall durch die vorher erwähnten Glaskörper (Geschäfte, Schaufenster) auf das Günstigste zu gestalten. Durch die Verlegung der Doppelallee entstehen eine große Fahrbahn für den durchgehenden Verkehr, zwei kleine Fahrbahnen zu den in dieser Anlage liegenden Baublöcken. Die Zufahrt erfolgt durch Öffnungen, die von 20 zu 20 m angenommen sind. Der Fahrgast eines Autos gelangt trockenen Fußes auf den korridorartigen Gehsteig. Durch die oben geschilderte Konstruktion ist der Fußgänger effektiv vor Regen und Schnee geschützt. (Bei der Kolonnade der Rue Rivoli ist dies

bekanntlich nicht der Fall.) Für die heiße Jahreszeit ist eine Kühl-, für die kalte eine Heizanlage, die ein Schacht im Korridor birgt, projektiert. Das Brandenburger Tor wirkt in seiner gegenwärtigen Umgebung nicht mehr als mächtiger Abschluß dieser einzig dastehenden Anlage, als der es gedeckt war. Dem Brandenburger Tor wurde daher, um den neuzeitlichen Platzverhältnissen zu entsprechen, ein Baukörper vorgelegt. Das Brandenburger Tor bleibt in seiner heutigen Gestalt erhalten, die Unterführung ist so gehalten, daß das Säulensystem unter dem neuen Baukörper fortgesetzt wird. Dem Friedrichsforum ist eine ursprünglich projektierte Form durch eine Kolonnade gegeben. Das Niveau in der Kolonnade wurde hochgelegt, einesteils um die Straßbahnunterführung zu ermöglichen, anderenteils aus ästhetischen Gründen. Der Anschluß dieses Baukörpers an die Staatsbibliothek beziehungsweise Opernhaus ermöglicht reizvolle Detaillösungen.“

„In Beantwortung Ihres gefälligen Schreibens vom 7. ds. Mts. verfehlen wir nicht, Ihnen mitzuteilen, daß wir die elektrische Beleuchtung unseres Ladens, welche wir meistens auch am Tage benutzen müssen, durchaus nicht als idealen Zustand bezeichnen können. Die Form unseres Ladens, welcher bei einer verhältnismäßig schmalen Straßenfront eine sehr große Tiefe hat und infolgedessen sehr wenig Sonnenlicht empfängt, zwingt uns, hauptsächlich elektrisches Licht zu benutzen. Für allgemeine Zwecke ist es ausreichend, in vielen Fällen genügt es aber nicht. Bei der Beurteilung von Edelsteinen und Perlen z. B. brauchen wir Sonnenlicht und müssen deshalb die oberen Räume unseres Geschäfts-

hauses hierzu benutzen. Wir können nur sagen, daß wir bei dem elektrischen Licht aus der „Not eine Tugend“ machen müssen. Das Sonnenlicht ist jedenfalls der elektrischen Beleuchtung entschieden vorzuziehen. Gegen die Veröffentlichung unserer Mitteilung mit Nennung unseres Namens haben wir nichts einzuwenden. Wir hoffen, daß unsere Angaben Ihnen genügen werden, und zeichnen hochachtungsvoll Gebr. Friedländer.“ Selbstverständlich würde auch bei eingeschossigen Arkadenvorbauten nichts „der Beurteilung von Edelsteinen und Perlen“ im „Sonnenlicht der oberen Räume“ im Wege stehn. Andererseits



Brandenburger Tor. Im augenblicklichen Zustande sind die anliegenden Gebäude in ihrer Einheitlichkeit nicht in der Lage, die Platzwände straff zu halten. Die Größe einzelner Gebäude erdrückt das Brandenburger Tor. Durch die Pylonenstellung wird außerdem die unschöne quadratische Form des Platzes aufgehoben und ein Maßstab für das Brandenburger Tor erreicht. Die Gebäude zwischen Pariser Platz und Wilhelmstraße können dann auf einheitliche Höhe gebracht werden, ohne den Maßstab des Pariser Platzes zu stören. Von der Wilhelmstraße bis zur Neustädtischen Kirchstraße müßte ein Übergang zu den Geschäftshäusern geschaffen werden und zwar durch das Laubenschema 1; von der Neustädtischen Kirchstraße bis zur Charlottenstraße käme das Laubenschema 2 zur Anwendung."

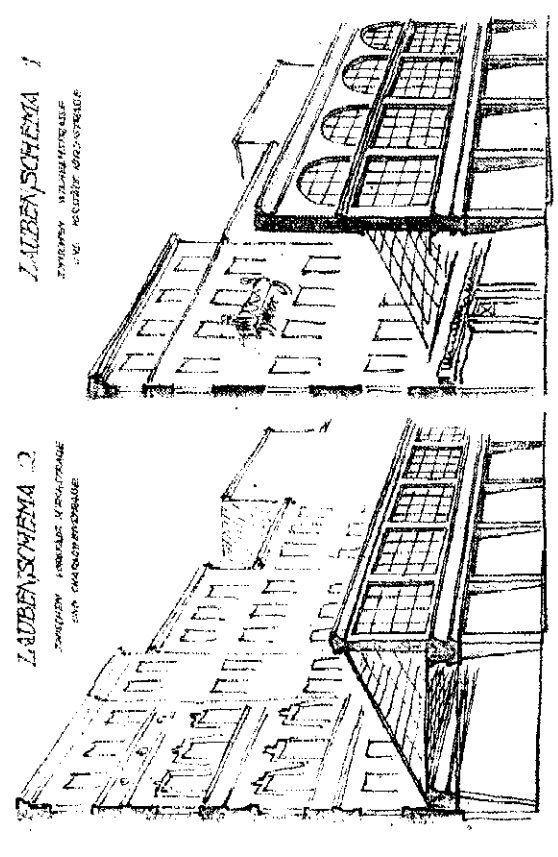
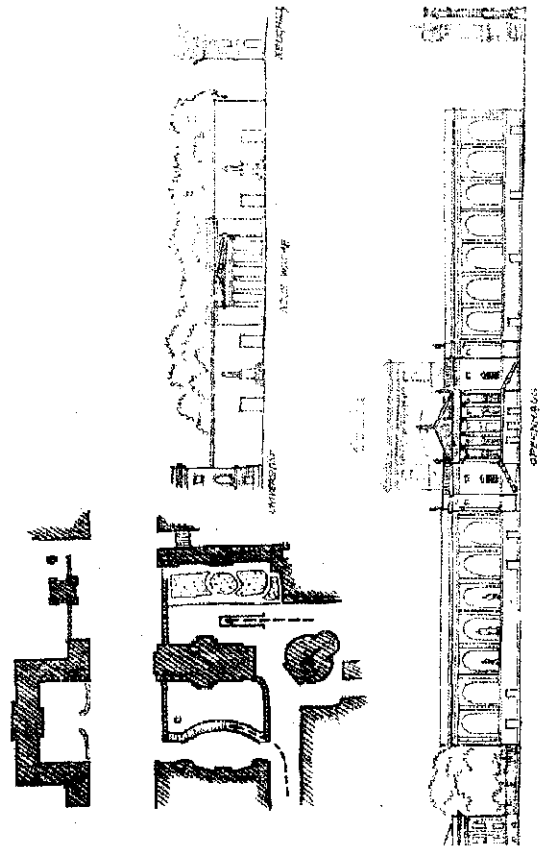
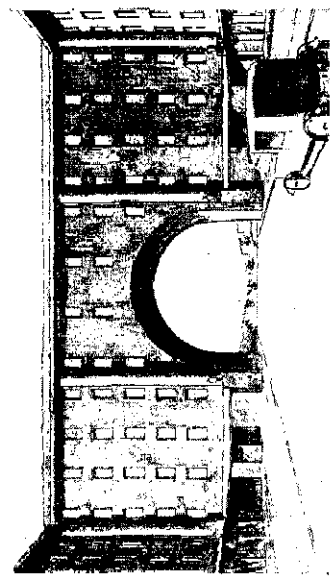


ABB. 24-25 / AUS DEM ENTWURF: „LINDENLAUBEN“
 Der Entwurf ist als Gegenbeispiel bedeutsam. Die hier vorgeschlagenen Lauben ohne Ausnutzung der nur maskierten Obergeschosse wirken wie eine Parodie auf die von Dr. Heiligenthal (S. 62) gegebene Anregung. Das Preisgericht fand auch das Pathos der Pylonen auf dem Pariser Platze hoch.
 Aus dem Erläuterungsbericht: „Der Hauptgedanke des Entwurfes ist, die Straßen dort in straffe Formen zu fassen, wo die einzelnen Formen der schmalen Hausgrundstücke in ihrer Willkür eine Einheitlichkeit nicht aufkommen lassen. Dabei muß vom Brandenburger Tor bis zum Schloß die Steigerung fortschreiten. Es ist deshalb zunächst der Pariser Platz durch pylonenartige Pfeilerstellungen eingeeignet, damit eine Steigerung des



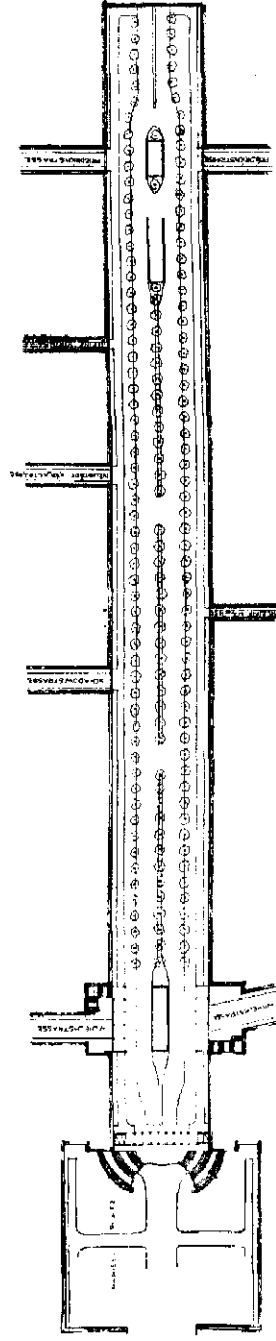
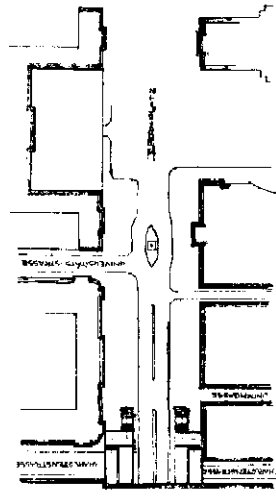
Ein Teil des Verkehrs quer vor dem Brandenburger Tor würde durch die bequem befahrbare Wilhelmstraße abgelenkt werden, während der Nord-Südverkehr zwischen Zeughaus und Schloß gesperrt werden könnte, nachdem die Charlottenstraße verbreitert ist.

Das Gebiet zwischen dem Friedrichdenkmal und dem Schloße bleibt als historisches und künstlerisches Schutzgebiet unangetastet.

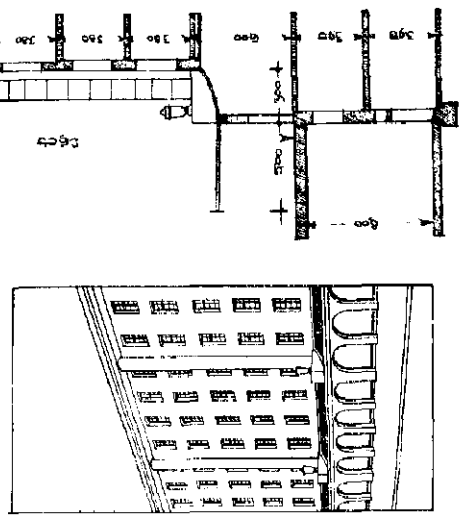
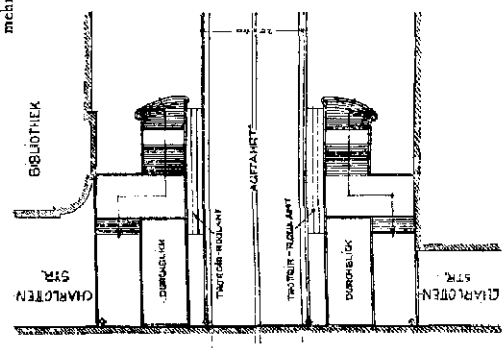
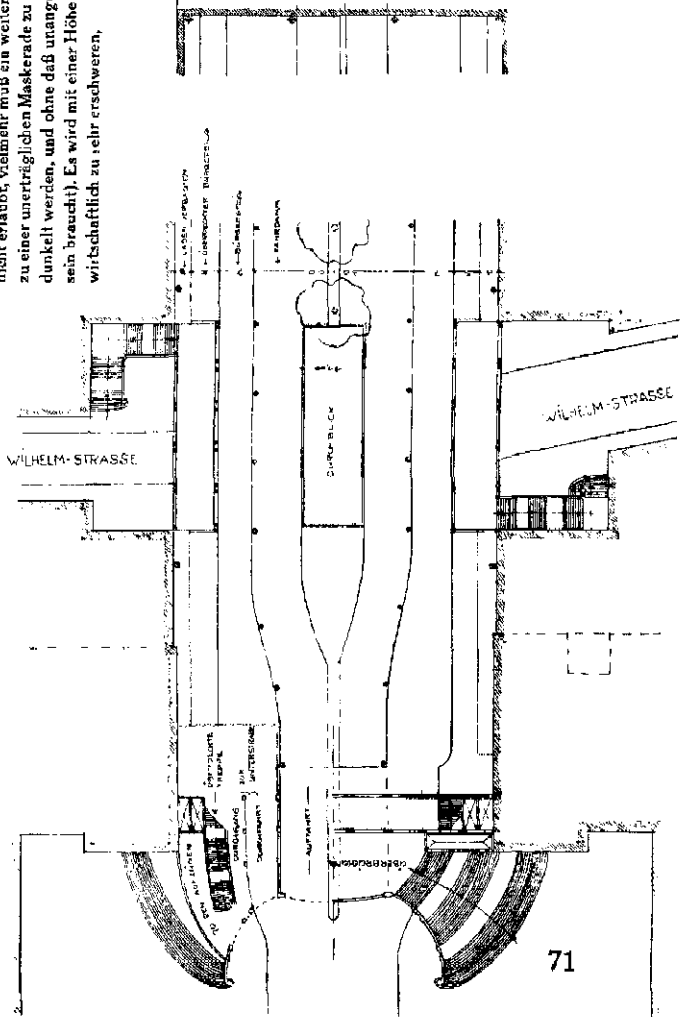
b) Durch diesen Vorteil wird der Verkehr vom Westen nach der Altstadt und dem Osten und umgekehrt in hohem Maße von den Linden angezogen, die ihn sehr gut aufnehmen und an anderen Enden verteilen können. Hierdurch starke Entlastung der anderen Ost-Weststraßen (einschließlich der geplanten Durchbruchstraße) vom Durchgangsverkehr durch die Friedrichstadt.

c) Der Verkehr durch die Nord-Südstraße der Friedrichstadt wird außerordentlich verbessert, da einmal die Lindenkreuzung als Verkehrshindernis völlig entfällt, zweitens aber auch die anderen Kreuzungen durch den Fortfall des Ost-Westdurchgangsverkehrs stark entlastet werden. Alles dieses würde sich ohne polizeiliche Abwicklung vollziehen.

ABB. 26-32 / AUS DEM ENTWURF VON HANS UND OSKAR GERSON, HAMBURG
 Aus dem Erläuterungsbericht: „Das erste Problem ist das Verkehrsproblem. Um alle Kreuzungen zu vermeiden, muß die Straße in ihrer ganzen Breite vom Pariser Platz über Wilhelm-, Friedrich- und Charlottenstraße hinweg in 8 m Höhe geführt werden. Die Bedeutung dieser Maßnahme nicht nur für die Linden, sondern für den ganzen Verkehr der Friedrichstadt liegt auf der Hand.“



Es ist hier versucht worden, ein großes einfaches Schema „als monumentales Gewand“ den Privathäusern „vorzusetzen. Weiter zu gehen, ist nicht erlaubt, vielmehr muß ein weiterer Schmuck bei besonderen Gelegenheiten in loser Form angebracht werden, um nicht am normalen Alltag zu einer unerträglichen Maskerade zu erstarren. Der Regenschutz ist durchgeführt worden, ohne daß die Auslagen und die Räume hinter ihm verdunkelt werden, und ohne daß unangenehme Spiegelungen hervorgerufen werden, (da das Regendach bei dieser Anordnung nicht aus Glas zu sein braucht). Es wird mit einer Höhe der Häuser von 25 m gerechnet, evtl. noch mehr bis ca. 35 m. Weniger würde die Durchführung des Planes wirtschaftlich zu sehr erschweren.



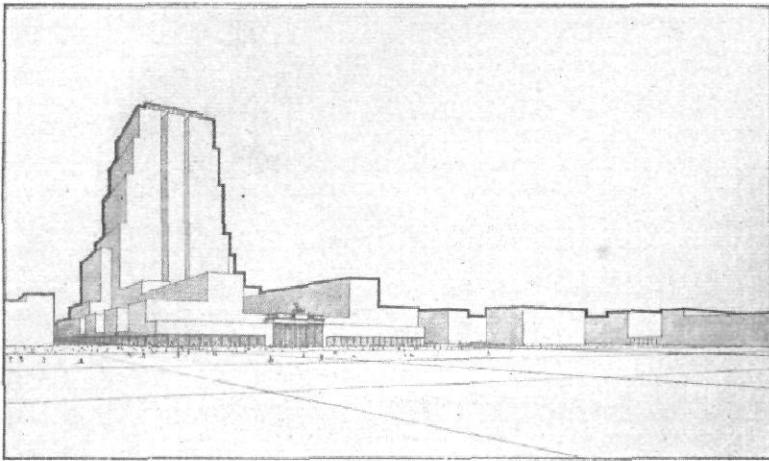


Abb. 33 / Blick vom Tiergarten über einen Riesenplatz aufs Brandenburger Tor

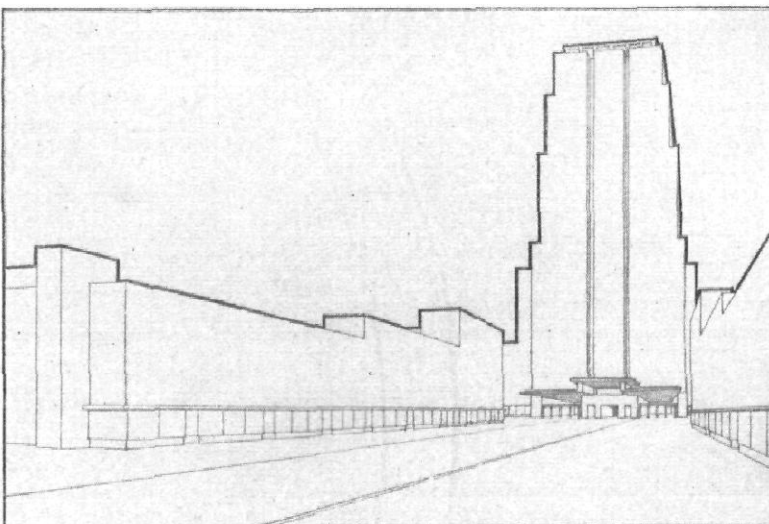
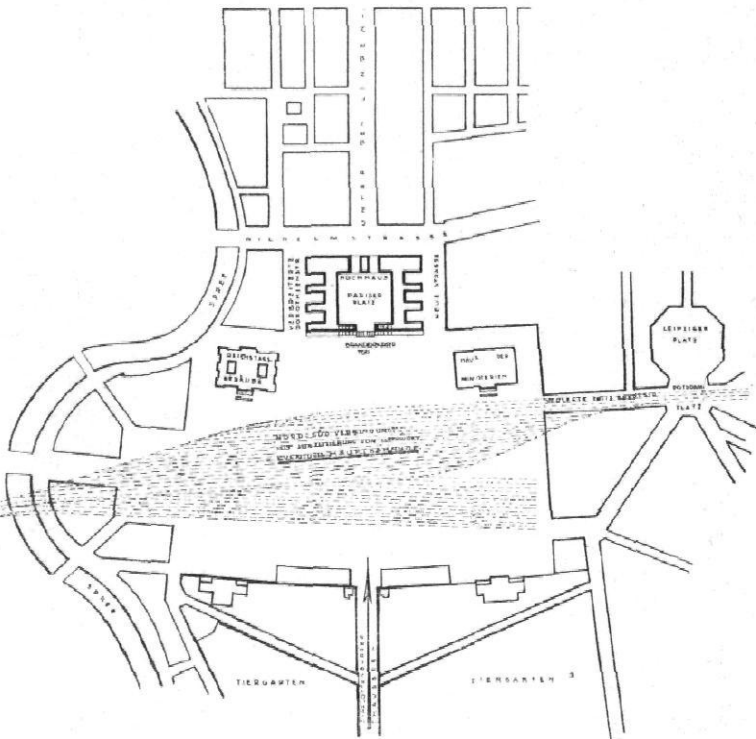


Abb. 35 / Blick von „Unter den Linden“ nach dem überbauten Eingang zum Pariser Platz

zeigt dieses Schreiben, daß die heute üblichen Schaufensterbauten ziemlich ebenso verdunkelnd wirken, wie Arkaden es tun würden.

Die Vorschläge, die von den Wettbewerbs-Teilnehmern für möglichst gute Sonnenbeleuchtung der hinter Arkaden liegenden Läden durch Prismen usw., gemacht wurden, sind jeweils bei den Abbildungen erwähnt. Der Einwand, daß derartige Prismenbeleuchtung der Schönheit der Arkaden durch Verminderung des Schlagschattens schade, ist nicht ganz stichhaltig.

DIE ÜBERLEGENHEIT DER LADEN- GESCHÄFTE MIT ARKADEN-VORBAUTEN IN MAILAND

Ein anderes Vorurteil gegen Arkadenbauten leitet sich in Berlin aus der ungeschickten „Passage“ (von Friedrichstraße zu den Linden) her, mit der man in der urteilslosen „Gründerzeit“ die großartige Geräumigkeit der italienischen „Galerien“ von Mailand usw. mit mangelndem Raumgefühl oder lächerlich ungenügenden Mitteln nachzuahmen versuchte. Während der Verhandlungen des Preisgerichtes für den „Linden“-Wettbewerb wurde dann sogar behauptet, die „Galerie“ (Passage) von Mailand sei nur eine Geschäftslage zweiten Ranges. Auf eine Anfrage bei dem Architekten Cesare Albertini, Herausgeber der Mailänder Bauzeitung „La Casa“, erhielt der Schriftleiter folgende Bestätigung seiner eigenen Auffassung in dieser Sache. Signor Albertini schrieb am 22. Oktober 1925:

„Die Läden der Galerie Vittorio Emanuele und des Arkadenganges längs dem Domplatz zahlen die aller-

ABB. 33—35 / AUS DEM ENTWURF „GANZE ARBEIT“

Dieser Entwurf fand wegen seiner Kühnheit und seines guten zeichnerischen Vortrages viel Beifall in Laienkreisen. Während der Verhandlungen des Preisgerichtes wurden beanstandet: Die Herabdrückung (ins Zwergenhafte) des Brandenburger Tores (Abb. 33, oben), die völlige Abänderung des zu schützenden Pariser Platzes, der jetzt Übergang zum Tiergarten ist und von diesem Entwurf zur Dominante der ganzen „Linden“-Anlage gemacht wird, die Ausdehnung des Platzes vor dem Brandenburger Tor, der jedoch etwa zu Flughafenzwecken geeignet wäre.

Aus dem Erläuterungsbericht zum Entwurf seien die folgenden Stichworte mitgeteilt:

„Eine durchgreifendere Maßnahme, als ein Fassadenschema sie geben kann... nicht ein übergangloses Versickern der Anfahrtstraße im engen Straßennetz des Zentrums, wie es augenblicklich der Fall ist... es erscheint gegeben, die bisher fehlende Repräsentation der Reichshauptstadt in großzügiger Zusammenfassung am Ende dieser Anmarschstraße auszudrücken... vor dem Brandenburger Tor ein Platz, welcher in seinen Ausmaßen das Reichstagsgebäude in voller räumlicher Ausdehnung zur Geltung kommen läßt und ein Gebäude ähnlicher Art (Haus der Ministerien) auf der anderen Seite des Torbaues als Gegenstück vorsieht... Verlegung der Friedrich-Ebert-Straße... Belassung des Brandenburger Tores... in Achse der Charlottenburger Chaussee am Pariser Platz ein Hochhaus als Blickpunkt und Wahrzeichen der Stadt... dominierend in der Stadtsilhouette, den Maßen des Platzes angemessen... Durch die notwendige Verbreiterung der Dorotheenstraße und durch Einschaltung einer entsprechenden neuen Straße auf der anderen Seite lag es nahe, einen Hochbau zu projektieren, welcher mit seinen niedrigen Flügeln den Pariser Platz einschließt und sich quer zu den Linden zum Hochhaus entwickelt... planvolle Steigerung der Baumassen... in Kombination zum Reichstagsgebäude und dem „Hause der Ministerien“ ebenfalls ein Staatsbau oder Bürohaus... Die jetzigen Fassaden der „Linden“ müßten von Straße zu Straße zu einheitlichen Blöcken zusammengefaßt werden und dem Hochhaus entgegen, aus städtebaulichen Gründen, eine Höhensteigerung erfahren. In verkehrstechnischer Hinsicht knüpft vorliegende Idee an den im Jahre 1910 preisgekrönten Entwurf „Denkt an künftig“ des Wettbewerbes Groß-Berlin an, indem sie das Projekt einer Nord-Süd-Verbindung der Fernbahn aufnimmt und sogar einen unterirdischen Hauptbahnhof in Betracht zieht (Deutsche Bauzeitung vom 22. Juni 1910). Eine Verbindung dieser Anlage mit dem bestehenden Schnellbahnnetz muß natürlich auch angestrebt werden. Der Wagen- und Autoverkehr über die Plätze und einen Teil der „Linden“ kann in 3—4 m unter Platzniveau angeordneten Fahrstraßen erfolgen, welche vielleicht im Zuge der einmündenden Straßen überbrückt werden... Bahnhof- und Hotelbauten können den nunmehr vergrößerten Platz vor dem Brandenburger Tor einschließen, damit die nötige Geschlossenheit auch an den Seiten gewahrt bleibt.“

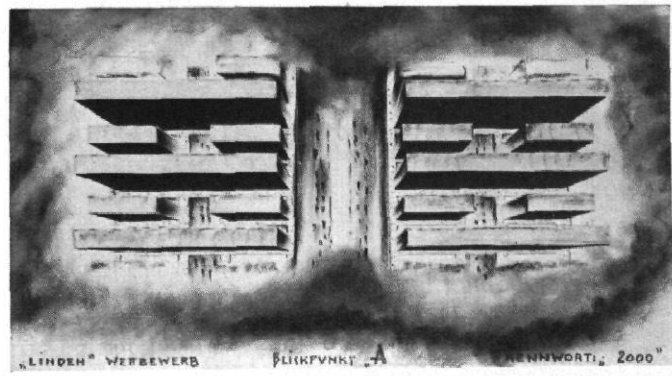
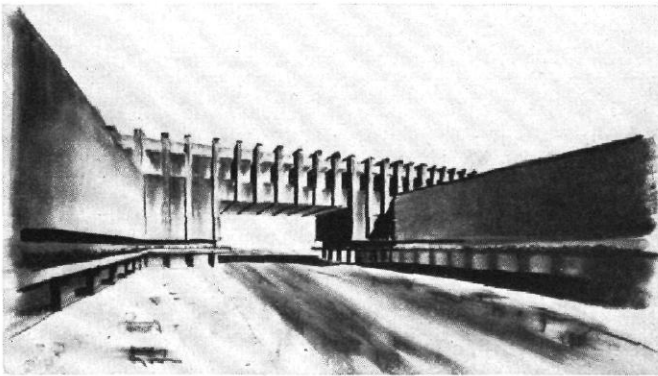


Abb 36 u. 37 / Das rechte Bild stellt nicht Balkone dar, wie viele oberflächliche Betrachter glaubten, sondern eine Vogelperspektive von einem Punkte (A), über der Mittelachse der Linden. Dieser Blickpunkt A ist in der Mitte des unteren Randes der Abb. 39 (unten rechts) sichtbar.

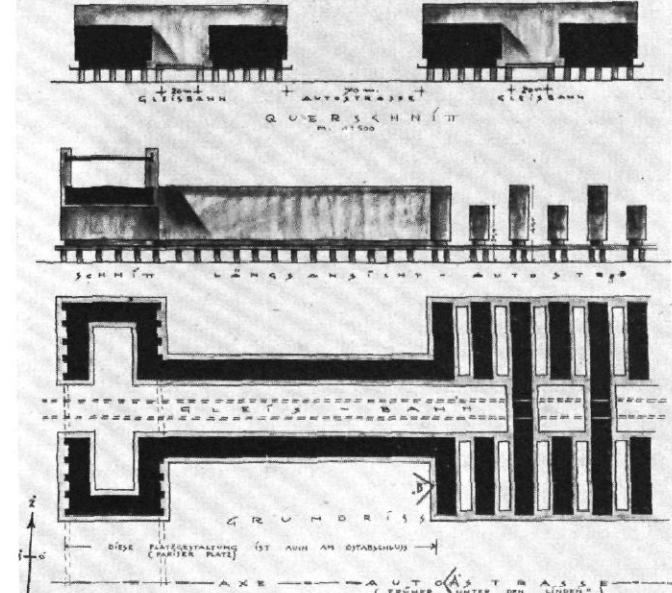
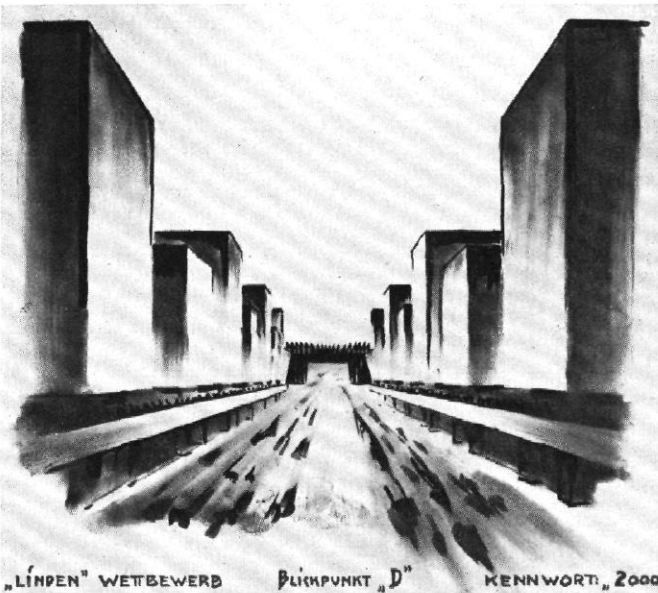


Abb. 38 (links) / Blick nach dem Brandenburger Tor. Abb. 39 (rechts) / Oben: Querschnitt durch „Unter den Linden“ östlich des Pariser Platzes / In der Mitte: Längsschnitt durch den Pariser Platz / Unten: Grundriß einer Hälfte des Pariser Platzes.

AUS DEM ENTWURFE VON LUDWIG SCHEURER, ESSEN.

Der Erläuterungsbericht lautet: „Die früheren „Linden“ und Umgebung sollen später in Geschäftsstraßen mit 3 Hauptverbindungslinien Ost-West neu angelegt werden. Die Gebäude sind alle Nord-Süd orientiert, haben nur erhöhten Personenverkehr und am Ost- und Westende einen Personenflughafen. Zwischen den Hauptverbindungsstraßen (zwischen Gebäudepfeilern) sind die An- und Abfahrtsstellen für das fahrende Publikum. Alles Nähere ist in meinen 5 Tuschkizzen ersichtlich.“

höchste Ladenmiete der Stadt. Es herrscht aber eine größere Nachfrage nach Läden im Arkadengang als nach solchen in der Galerie.

Die Preise werden auf den Quadratmeter des Oberflächenraumes des Ladens berechnet, unter Hinzurechnung von 10 qm für jede Öffnung (Fenster oder Tür) des Ladens. Für jeden Quadratmeter werden im Durchschnitt 850 Lire für Läden im Arkadengang und 700 Lire für Läden in der Galerie gezahlt.“

Wer das Treiben in der Mailänder Galerie und namentlich in ihren äußeren Arkadengängen nach dem Kriege beobachtet, kann nicht zweifeln, daß er sich dort im Brennpunkt der Dinge befindet. Entgegengesetzte Urteile mögen aus Vorkriegszeiten stammen

und wohl auch damals nicht ganz zuverlässig gewesen sein. In Italien mag die Sonne eine große Rolle spielen; eine größere spielt in Berlin der ewige Regen. Nichts könnte einladender sein zum Flanieren, zum Betrachten von Schaufenstern, zum Plaudern im Freien, zum Vergleichen von Auslagen, als das Gefühl, von den ewig nassen Launen des Wetters unabhängig sich in einigen Hauptstraßen wie zu Hause oder wie in einem großen Bazar heiter bewegen zu können.

Aus diesem Zusammenhange heraus verdient das folgende Stück aus dem sorgfältigen Erläuterungsbericht zum „Linden“-Wettbewerbs-Entwurf von H. Cürlis und W. C. Türk Beachtung.

BEGRÜNDUNG DES VORSCHLAGES VON ARKADEN FÜR „UNTER DEN LINDEN“

VON DR. HANS CÜRLIS

Die Statistik über die Geschäfte an den Linden beweist, daß die Linden eine Spezialstraße geworden ist, wie auch die Geschäfte durchweg Spezialgeschäfte sind, von einem ganz bestimmten

Kundenkreis abhängig, der gleichsam ihr Hauptnennen ist. Wesentlich ist auch, daß diese Geschäfte großenteils erst nach dem Kriege entstanden sind, also der Charakter der Straße bereits heute nicht

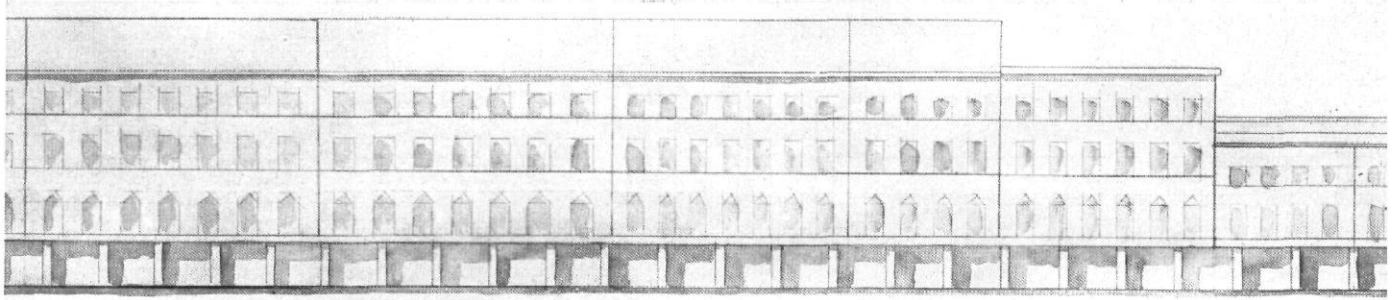


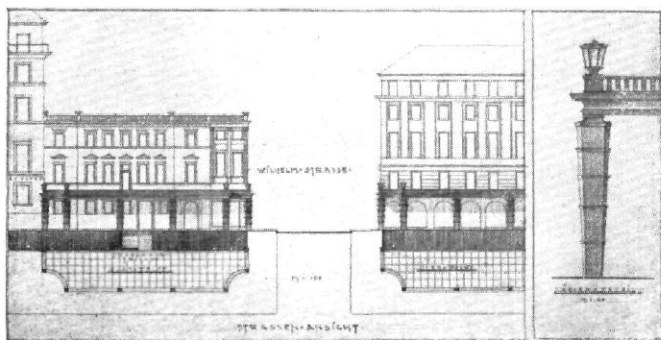
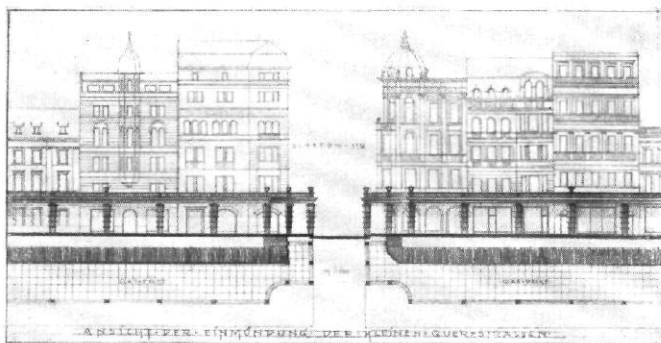
ABB. 40 / AUS DEM ENTWURF VON HANS CÜRLIS UND WALTER TÜRCK

Dieser Entwurf sieht (ähnlich dem unten mitgeteilten Entwurf „Durchführbar“) einheitliche Arkaden vor, deren Achsenstellung unabhängig von der Achsenstellung der Fenster in den Obergeschossen der dahinterliegenden Häuser ist.

ABB. 41—43 / AUS DEM ENTWURF „DURCHFÜHRBAR“

Im Preisgericht wurde Anstoß an den kunstgewerblich wirkenden Formen der hier vorgeschlagenen Säulenhallen genommen. Im übrigen ist die sachliche Begründung der planmäßigen Anordnung so klar, daß hier der Erläuterungsbericht ungekürzt Platz finden möge.

Der Erläuterungsbericht lautet: „Ziel ist eine einheitliche großzügige Straßengestaltung, die eine künstlerisch befriedigende Ansicht mit den praktischen Erfordernissen des Verkehrs vollkommen vereint. Zu diesem Zweck wurde vor die gesamte Häuserflucht eine i. L. 5 m breite Kolonnade gelegt, vor der ein 3 m breiter Gehstreifen läuft. Hierdurch ist die Gefahr, daß die aus den Kolonnaden heraustretenden Passanten gleich auf dem Fahrdamm geraten, behoben. Die Breite der beiden Fahrdämme ist vollkommen unverändert geblieben, das gesamte Straßenprofil lediglich auf Kosten der beiden Seitendämme der Mittelpromenade unwesentlich verändert. Die Vorteile dieser Gestaltung sind zweifacher Natur.



1.) In künstlerischer Hinsicht.

Die vereinheitlichende Horizontale tritt klar in Erscheinung, die $5\frac{1}{2}$ m hohen Kolonnaden überschneiden von den meisten Gesichtspunkten aus gesehen die z. Zt. überaus unruhige und zerrissene und in der Höhe uneinheitliche Häuserwand. Die Straßenschnittpunkte der großen durchgehenden Querstraßen (Wilhelmstraße, Friedrichstraße, Charlottenstraße) sind betont, ordnen sich aber doch dem Hauptstraßenzug „Unter den Linden“ unter. Es wurde versucht, bei dieser Gelegenheit eine künstlerisch wirksame Unterbrechung der sonst allzu eintönig wirkenden Horizontalen zu erzielen. Die kleinen Seitenstraßen (Schadowstraße, Kirchstraße, Kleine Kirchstraße, Kleine Mauerstraße) werden durch die um die Ecke streifende Ueberbauung ebenfalls in die Komposition mit einbezogen.

Die Überbauung beginnt bewußt erst hinter den beiden Monumentalbauten, die den Lindeneingang rahmen, um diese voll zur Geltung kommen zu lassen und gleichzeitig, um vom Pariser Platz bis zu den „Linden“ eine gestufte Raumfolge zu erreichen. Ebenso klingt die Überraschung, bevor die monumentalen Gebäude in der Gegend des Kaiser-Franz-Joseph-Platzes beginnen, wieder ab.

Die vorgeschlagene Umänderung des Kaiser-Franz-Josef-Platzes und des Platzes vor dem Prinzessinnenpalais würde das Kolonnadenmotiv wieder aufnehmen. Sowohl dieser Platz wie der Ehrenhof der Universität wie auch der Pariser Platz sind von jeder Bepflanzung frei zu machen und dadurch in ihrer ursprünglichen Reinheit wiederherzustellen.

2.) Verkehrstechnisch

ergibt die Überbauung die aus den historischen Beispielen bekannten Vorzüge der von Witterungseinflüssen geschützten Passage des Publikums vor Läden. Bei der Höhe von $5\frac{1}{2}$ m ergeben sich, wie aus dem bereits veröffentlichten Fassadenschema der vorhandenen Häuser hervorgeht, keinerlei Überschneidungen in Bezug auf die Fenster der ersten Etage. Diese Höhe liegt bei allen Häusern über den Ladenfenstern und unter der Brüstung der Fenster der ersten Etage. Bei den gewählten Maßen ist eine Verdunkelung der Läden nicht zu befürchten, da, abgesehen von der an und für sich schon reichlichen seitlichen Beleuchtung, durch die Glasplatten der Abdeckung ebenfalls noch Licht zugeführt wird.

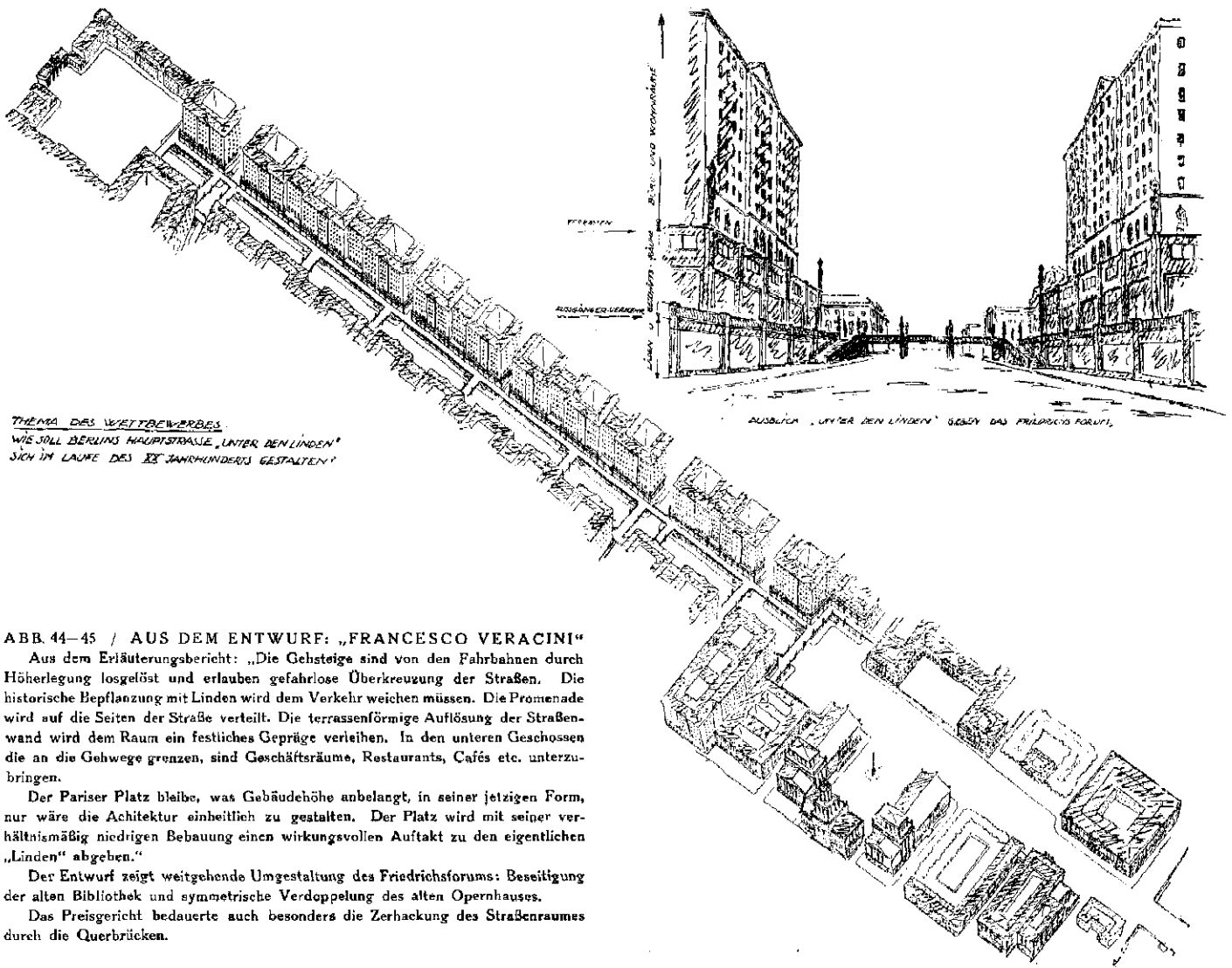
Die Terrassen sind bei festlichen Einzügen u. dgl. als Schautribüne zu verwenden, soweit sie nicht ständig von den „Unter den Linden“ gelegenen Cafés und Gasthäusern für ihre Zwecke ausgenutzt werden.

Die Treppenanlagen, die die Straße mit der Terrasse verbinden, sind in einer Entfernung von 300—300 m nach den besonderen Verhältnissen einzubauen.

Der Vorschlag ist technisch ohne jede Schwierigkeit zu verwirklichen und auch ökonomisch, da die minimalen Kosten der Überbauung ohne weiteres durch die Anliegerbeiträge der interessierten Caféhäuser, Hotels und Läden, deren Wert durch die Anlage wesentlich gesteigert wird, getragen werden.“

mehr auf den Voraussetzungen der Vorkriegszeit fußt, ein treffendes Beispiel dafür, wie schnell sich selbst eine so wichtige Straße umgestalten kann oder vielleicht richtiger, wie schnell sie sich gerade ihrer Prominenz wegen umgestalten muß. Bezeichnend ist auch, daß die wenigen gleichsam belanglosen Geschäfte sich fast alle um die Kreuzung der Friedrichstraße sammeln, die einen geschäftlich völlig anderen Charakter hat. Um das Problem übersichtlicher zu klären, wäre eine gleiche Statistik etwa für folgende Straßen erforderlich: Friedrichstraße nach bestimmten Abschnitten, Leipziger Straße, Potsdamer Straße bis Bülowstraße, Taentzienstraße, Kurfürstendamm. Eine alle zwei Jahre aufgestellte Statistik würde die Biologie der Straßen stark klären und wichtigste Aufschlüsse geben.

Wenn man an die Lösung des Lindenproblems herangeht, muß diese Straßenbiologie berücksichtigt werden. Ausschlaggebend für die äußere Gestaltung der Straße sind die eigentlichen Ladengeschäfte, die auch durch bestimmte Ursachen hingezogen werden und verschwinden. Es wäre also zu untersuchen, wo die Gründe für die Umwandlung der Ladengeschäfte in den letzten Jahren vorlagen und im Anschluß daran, welche Folgen würde ein Weg-



THEMA DES WETTBEWERBES
WIE SOLL BERLINS HAUPTSTRASSE „UNTER DEN LINDEN“
SICH IM LAUFE DES XX. JAHRHUNDERTS GESTALTEN?

ABB. 44-45 / AUS DEM ENTWURF: „FRANCESCO VERACINI“

Aus dem Erläuterungsbericht: „Die Gehsteige sind von den Fahrbahnen durch Höherlegung losgelöst und erlauben gefahrlose Überkreuzung der Straßen. Die historische Bepflanzung mit Linden wird dem Verkehr weichen müssen. Die Promenade wird auf die Seiten der Straße verteilt. Die terrassenförmige Auflösung der Straßwand wird dem Raum ein festliches Gepräge verleihen. In den unteren Geschossen die an die Gehwege grenzen, sind Geschäftsräume, Restaurants, Cafés etc. unterzubringen.

Der Pariser Platz bleibe, was Gebäudehöhe anbelangt, in seiner jetzigen Form, nur wäre die Achitektur einheitlich zu gestalten. Der Platz wird mit seiner verhältnismäßig niedrigen Bebauung einen wirkungsvollen Auftakt zu den eigentlichen „Linden“ abgeben.“

Der Entwurf zeigt weitgehende Umgestaltung des Friedrichsforums: Beseitigung der alten Bibliothek und symmetrische Verdoppelung des alten Opernhauses.

Das Preisgericht bedauerte auch besonders die Zerhackung des Straßenraumes durch die Querbrücken.

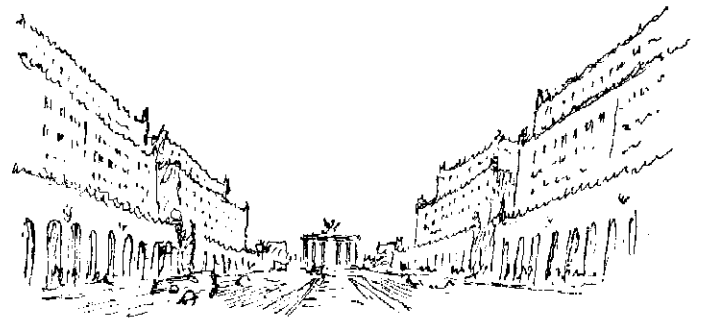
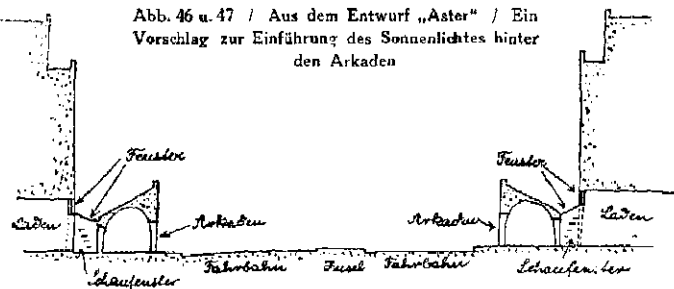
fallen der Gründe nach sich ziehen. Da ein Geschäft immer auf ein Publikum angewiesen ist, so läßt auch das Geschäft unbedingte Rückschlüsse auf das Publikum zu. Der Charakter der Lindengeschäfte läßt nur ein sehr reiches Publikum als Käufer zu. Das Vorhandensein dieses reichen Publikums ist aber für die Linden verankert in seinen Hotels, vor allem in Adlon und Bristol. Dazu kommen noch einige Hotels aus der nächsten Umgebung. Ohne diese Hotels und ihrem reichen eleganten Verkehr würden die Linden wahrscheinlich völlig veröden und den geeignetsten Platz zur Ansiedlung zweifelhafter Vergnügungslokale bieten.

Ein Abwandern der Hotels kann aber für eine Stadt mit der schönen Umgebung Berlins nur eine Frage des Verkehrsmittels

sein, das den reichen Hotelgast schnellstens vom Hotel aus ins Stadttinnere führt. Sollte dieses Abwandern eintreten, so wären etwa 80% der jetzigen Lindengeschäfte kundenlos. Gerade diese Geschäfte sind es aber, die heute den Linden ihre Note geben und einer dekorativen Ausgestaltung wenigstens der unteren Hausfront am ehesten geneigt sind.

Die gleichen Erörterungen müssen auch die Unterlage bilden für das Problem der Anlage von Arkaden. Und hier ist gerade die heutige Art der Geschäfte geeignet, den Wunsch nach Arkaden auch wirtschaftlich wichtig erscheinen zu lassen. Arkaden werden immer das Publikum veranlassen, öfter und dauernder und unabhängiger vom jeweiligen Wetter an den Geschäften vorbei-

Abb. 46 u. 47 / Aus dem Entwurf „Aster“ / Ein Vorschlag zur Einführung des Sonnenlichtes hinter den Arkaden



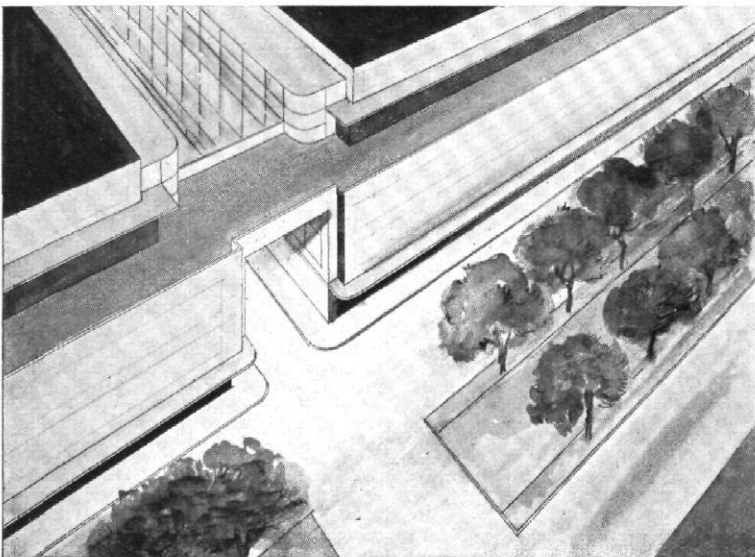
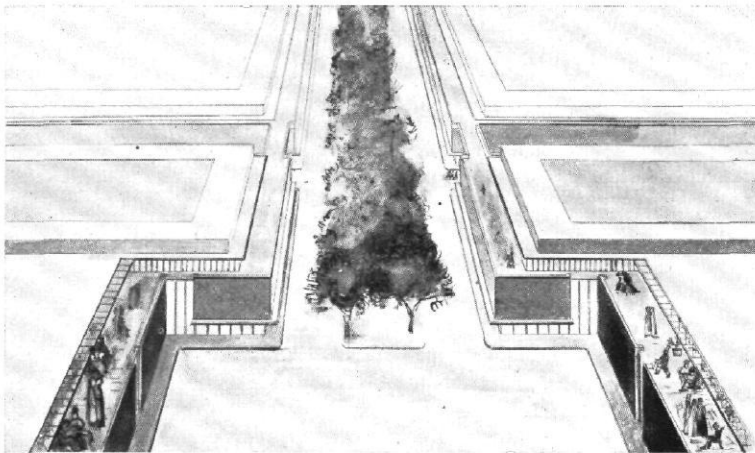
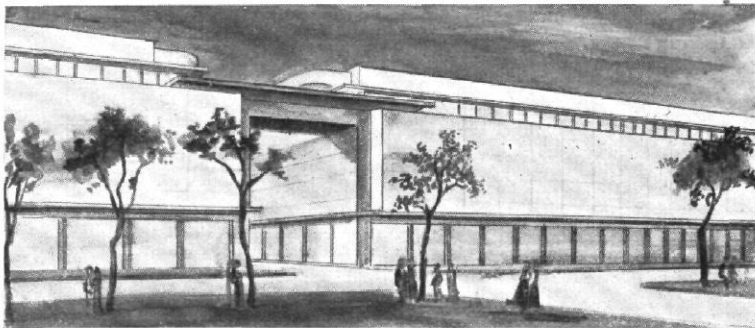
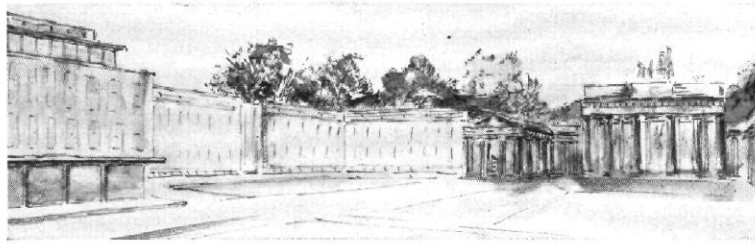
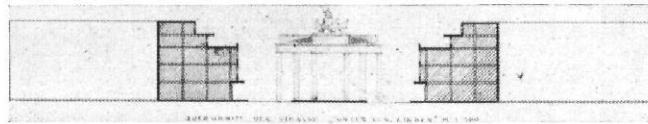


ABB. 48-52 / AUS DEM ENTWURF: „ÜBER UND UNTER DEN LINDEN“ / ARCHITEKT: ADOLF MEYER, WEIMAR

Dieser Entwurf ist aus einer neuartigen Kunstauffassung heraus gestaltet, die viele als dem historischen Charakter der Linden widersprechend anmutet. Um so beachtenswerter ist es, wie genau die Schlußfolgerungen des Verfassers auch dem entsprechen, was konservativere Beobachter fordern. Der Erläuterungsbericht lautet ungekürzt:

„Maßgebend für die Vorschläge ist, der Idee, welche den Charakter der Straße „Unter den Linden“ kennzeichnen sollte, ihren Sinn und Maßstab wiederzugeben. Dieses kann nur erreicht werden, indem die Fassadenhöhen in ein bestimmtes Verhältnis zu den wichtigen alten Gebäuden gebracht werden.“

Verfasser legt die Höhen des Brandenburger Tores der Fassadenentwicklung zugrunde. Die über dessen Hauptgesims liegenden Geschosse springen terrassenförmig gegen die Bauflucht zurück. Die untere dieser Terrassen ist begehbar und dient als Dachgartenstraße dem Verkehr. Treppenhäuser und Aufzüge in geeigneten Abständen vermitteln durch bequeme Besteigbarkeit der Dachgartenstraße diesen Verkehr, welcher über sämtliche Querstraßen brückenartig hinweggeführt wird und zwar vom Pariser Platz bis zum Friedrichsforum. Das an der Terrasse liegende Geschöß wird zu Geschäftszwecken für Ateliers, Ausstellungsräume, Kaffees und Restaurants usw. ausgenutzt. Am Friedrichsforum ist eine radikale Umgestaltung erforderlich. Die alte und die neue Bibliothek müssen verschwinden und der Anschluß an die Terrassenstraße in ähnlicher Weise gesucht werden wie am Pariser Platz.

Der Fußgängerverkehr der Straße „Unter den Linden“ ist zu beiden Seiten in einer Breite von 4 m überdacht, dergestalt, daß 2 m des Hauptgebäudes ausragen und weitere 2 m als Platten in Glasbausteinen konstruiert vorgestreckt werden. Die ganze Untersicht der Platten mit Milchglas verkleidet, dahinter künstliche Beleuchtung.“

zugehen, was stets die Kauflust steigert. Es wäre deshalb möglich, die Vereinheitlichung der Linden zunächst einmal durch Arkaden zu erzielen. Dies Projekt hat den Vorzug, keine Phantasiekosten zu verursachen und zugleich einem wirtschaftlichen Bedürfnis zu dienen.

Ein wichtiger Punkt bliebe hierbei noch die mit Arkaden verbundene Verdunkelung der Geschäftsräume. Hier dürfte gerade der Charakter als Spezialgeschäft der Notwendigkeit einer künstlichen Beleuchtung am wenigsten hinderlich sein. Bei der großen Tiefe vieler dieser Geschäftsräume wird jetzt schon in einer Anzahl tagsüber rückwärts Licht gebrannt. Bei der Mehrzahl der Geschäfte dürfte die Auslage durch eine wirkungsvolle Beleuchtung sehr gewinnen. Namentlich die Automobilgeschäfte würden sich die Effektbeleuchtung gern zu nutze machen, da die Wagen jetzt von der Straße aus oft nur schwer zu übersehen sind. Außerdem lassen sich sowohl an den Arkadendächern wie auch an den Fensterfronten Vorkehrungen treffen, welche die Ausschließlichkeit des Kunstlichtes ausschalten.

Die Arkaden wären aber nicht nur als architektonische Zutaten zu bewerten, sondern als Glieder, die dem Straßenkörper neue Lebensmöglichkeiten geben und die alten außerordentlich stützen.

Dr. Cürliß gibt die folgende

ÜBERSICHT ÜBER DIE GESCHÄFTE
„UNTER DEN LINDEN“

- Reisebüros 19; Automobilgeschäfte 18; Juweliere u. Bijouterie 17; Mode 15; Zigarren 13; Kunst 6; Banken 6; Kaffees 5; Restaurants 4; Blumen 3, Hotels 2; Schokolade 2; Optik 2; Papier 2; Zeitungsbüro 1; Parfümerie 1; Geldschrankgeschäft 1; Stahlkammerartikel 1; Feinkost 1; Beleuchtungskörper 1; Apotheke 1; Buchhandlung (medizinische) 1.

CHRONIK

ZU DEN BERLINER MUSEUMSBAUTEN

VON HERMANN SCHMITZ

Anlässlich des achtzigjährigen Geburtstages Wilhelm von Bodes ist im Landtag wie in der Tagespresse von vielen Seiten her dem Wunsch Ausdruck gegeben worden, daß die beiden letzten bedeutenden Schöpfungen des hervorragenden Berliner Museumsmanne, das Deutsche Museum in Berlin und das asiatische Museum in Dahlem mit möglicher Schnelligkeit beendet und ihren Zwecken übergeben werden. Beide Bauten, das nach Messels Plänen durch Geheimrat Hoffmann ausgeführte Deutsche Museum auf der Spreeinsel am Kupfergraben, ebenso wie das nach Bruno Pauls Plänen errichtete asiatische Museum in Dahlem, dicht bei dem alten Dorfe an der Endstation der Untergrundbahn, sind infolge der vor zwei Jahren eintretenden finanziellen Krise kurz vor der Vollendung fast vollständig zum Stillstand gekommen. Die Fortführung der Arbeiten an dem Deutschen Museum ist durch eine Unstimmigkeit zwischen Bode und Hoffmann weiter erschwert worden, deren Einzelheiten hier nicht zu erörtern sind. Augenblicklich handelt es sich um die Frage, ob die äußerst beschränkten und genau festgesetzten Baumittel nach dem Willen Bodes, des tatsächlichen Schöpfers des Museums, zunächst auf die schleunige Fertigstellung des Inneren zur Aufnahme der Museumsgegenstände verwendet werden sollen, oder ob, wie dies die Bauverwaltung beabsichtigt, zuerst die noch fehlenden Bauteile des Äußeren ausgeführt werden. Es fehlen noch die Sandsteinverkleidungen der im Rohbau fertigen Seitenfronten, ferner der Vorbau an der Vorderseite, der zu dem Altar von Pergamon hinleiten soll, die Säulenhalle zwischen den beiden Flügeln am Kupfergraben, die über diesen geplante Zugangsbrücke, der vom Kaiser Friedrich-Museum über die Stadtbahn geplante Übergang und eine Reihe bildhauerischer Einzelheiten, wie die beabsichtigten Viergespanne auf den beiden Pylonen.

Die Freunde der Architektur müssen den Wunsch des Baumeisters, daß Äußere nach den Ideen Messels zu Ende zu führen, begreifen. Ist doch kein Zweifel, daß diese letzte Schöpfung Messels, die gewissermaßen nach dem letzten Willen des damals bereits dem Tode verfallenen großen Künstlers von seinem Freunde Hoffmann mit größter Pietät und feinsten Einfühlung verwirklicht wird, daß diese Schöpfung durch diese fehlenden Zusätze erst ihre volle monumentale Wirkung erreichen wird. Aber die Not der Zeit macht es doch unerlässlich, daß zuerst das Innere und die Aufstellung der teilweise gefährdeten hervorragenden Kunstwerke durch Bode, Wiegand und die anderen in Frage kommenden Museumsleiter im engsten Einvernehmen mit Hoffmann zu Ende gebracht werden müssen, bevor die zweifellos kostspieligen und mehrere Jahre in Anspruch nehmenden Außenarbeiten an die Reihe kommen können. Die gesunde öffentliche Meinung hat sich nachdrücklich dafür ausgesprochen, daß jetzt dem lange währenden Streit ein Ende gemacht wird und daß zum achtzigjährigen Geburtstag des um Berlins Kunstleben ungemein verdienten Bode dessen Wünsche bezüglich der Raumausgestaltung und der Einrichtung des Museums nach einem möglichst kurz befristeten Plan und nach einem genauen finanziellen Anschlag unter Berücksichtigung des beschränkten Budgets erfüllt werden.

Die Bedenken bezüglich der unvollendeten Außenteile können wir nicht in dem Maße wie die Bauverwaltung teilen. Man sieht doch zum Beispiel in den italienischen Städten wiederholt große Kirchen, Rathaus- und Palastbauten, deren Fassaden nur teilweise vollendet sind, oft kaum über den Sockel und das Erdgeschoß hinaus. Man kann nicht sagen, daß diese unvoll-

deten Bauwerke — wie dies von dem unvollendeten Äußeren des deutschen Museums von Messel und Hoffmann befürchtet wird, auf die Meinung der folgenden Zeiten ungünstig eingewirkt haben. Ganz im Gegenteil empfinden wir angesichts dieser unvollendet gebliebenen riesigen Baumassen die Größe des Willens ihrer Urheber, das aber durch nachfolgende schwere Zeiten nicht vollkommen verwirklicht werden konnte. Von einer „Kulturshande“, wie das vielleicht im Äußeren stellenweise unvollendet bleibende Deutsche Museum von einem Redner im Landtage bezeichnet wurde, kann doch gar keine Rede sein, da übermächtige Zeitverhältnisse zu einer vorläufigen Beschränkung zwingen.

Die Frage der Einrichtung des von Bode geschaffenen asiatischen Museums in Dahlem bereitet geringere Schwierigkeiten, da dieser schmucklose Putzbau mit zwei vorspringenden Flügeln im Äußeren vollständig fertig und im Inneren bis auf einzelne Kleinigkeiten beziehbar ist. Dieses Museum soll nach Bodes großartigem Plan eine Vorstellung von der gesamten Kultur Asiens und zwar des islamischen Vorderasiens bis zur Kultur des fernen Ostens geben. Eine Schöpfung, die zweifellos für das künstlerische Leben Berlins in vieler Hinsicht befruchtend sein wird.

Im Anschluß an den vorangehenden Aufsatz von Professor Schmitz verdient der folgende Auszug Beachtung, der den Ausführungen des Ministers für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung, Dr. Becker, im Preußischen Landtag (6. Nov. 1925) entnommen ist:

Die gotischen und romanischen Räume^{*)}, die heute im Nordflügel des Museumsneubaues zwar nicht, wie fälschlich in der Öffentlichkeit behauptet wurde, fertiggestellt, aber im Rohbau stehen, wurden während der Kriegszeit nicht nur gegen den ausdrücklichen Widerspruch des leitenden und für die künstlerische Durchführung verantwortlichen Architekten, des Geh. Baurats Dr. Ludwig Hoffmann, ausgeführt, sondern auch im Widerspruch zu dem Beschluß der Museumsbaukommission, die ihre Herstellung in Rabitz verlangte. Wie dies möglich gewesen ist, entzieht sich zu meinem Bedauern der Nachprüfung. Die Bauleitung lehnt die Verantwortung für diese in Angriff genommenen Teile des inneren Ausbaues ab. Da nun imitative Stilträume dem Charakter eines neuzeitlichen Museumsgebäudes nicht mehr entsprechen und solche Räume die Verwaltung für alle Zeiten in ihrer Verwendung festlegen würden, so bin ich entschlossen, hier eine Umgestaltung vorzunehmen, (sehr gut!) zumal nennenswerte finanzielle Aufwendungen nicht in Betracht kommen. . . . Der Wunsch des Hauptausschusses, daß der noch fehlende Vorbau am Pergamonsaal und die die vorderen Teile verbindende Säulenhalle baldmöglichst ausgeführt werden, ist selbstverständlich; denn es bedarf keiner Erörterung, daß der Bau in unvollendetem Zustande einen unbefriedigenden Eindruck macht. (sehr richtig!) Die in der Öffentlichkeit geäußerte Befürchtung, daß durch Inangriffnahme dieser Bauteile der besonders dringliche Innenausbau irgendwie verzögert werden würde, ist unbegründet, zumal feststeht, daß die Heranschaffung des benötigten Baumaterials mehrere Jahre erfordern wird.

DER DEZERNENT FÜR DAS GROSS-BERLINER BAUWESEN

VON HERMANN DERNBURG

Vorbemerkung der Schriftleitung: In diesen Tagen, in denen gegen die Wahl von Verbandsdirektor Schmidt zum Berliner Stadtbaurat mit der Begründung Einspruch erhoben wird, er sei nicht

^{*)} Es handelt sich um die von Bestelmeyer gemachten Einbauten.

genug Architekt, ist es beachtenswert, einen angesehenen Architekten die Eignung von Architekten zum Berliner Stadtbaurat überhaupt bestreiten zu hören. In einem in der „Deutschen Allgemeinen Zeitung“ veröffentlichten Aufsatz schreibt Professor Dernburg:

Die Frage, wie die Aufgabe des leitenden Baubeamten zu umreißen sei, ist in Groß-Berlin schon lange aktuell, wo man damit umgeht, die Stellung des Stadtbaurats neu zu schaffen und die Zweige der Hoch- und Tiefbauverwaltung miteinander zu vereinigen. Es geht dabei um die Schaffung einer technischen wie verwaltungstechnischen Zentralstelle für den ungeheuren Organismus einer Viermillionenstadt von der Ausdehnung eines kleinen Staatsgebildes. Dem neuen Stadtbaurat erwachsen damit die vielfältigsten und mannigfaltigsten Aufgaben technisch-wirtschaftlich-verwaltungsmäßiger Art und eine unerhörte Verantwortung nach tausend Seiten. Diesen Aufgaben gegenüber kommt die Wahl eines Baukünstlers von Geltung und überragender Fähigkeit auf seinem Sondergebiete nicht in Betracht. Die städtebauliche und die baukünstlerische Seite müssen daher heute aus der Betätigung des leitenden Berliner Baubeamten ausgeschieden werden. In dem kleineren Berlin der Vorkriegszeit und der so klugen, gewandten, politisch befähigten und doch baukünstlerisch überragenden Persönlichkeit Ludwig Hoffmanns war noch möglich, was heute nicht mehr durchführbar sein würde.

Es erhebt sich nun die Frage, ob die neu zu schaffende Stellung mit einem verwaltungstechnisch begabten Architekten oder mit einem reinen Verwaltungsbeamten besetzt werden sollte. Ich meinerseits möchte mich für einen reinen Verwaltungsbeamten entscheiden, weil es sich um eine reine Verwaltungstätigkeit handelt. Die Aufgaben der Stellung sind allzu umfangreich, als daß dem Dezernenten die Möglichkeit bliebe, sich diesem oder jenem Zweige seiner Verwaltung besonders zu widmen. Er würde leicht den Überblick über das Ganze verlieren, ohne dem Einzelnen von wesentlichem Nutzen zu sein. Ein Architekt aber würde sich der Lockung seines Handwerks niemals entziehen können.

Ist nun die leitende Stelle durch einen reinen Verwaltungsbeamten besetzt, könnte der Architekt in der Stadtverwaltung nur an zweitem Platze stehen, und es erscheint zweifelhaft, ob die Stadt für die zweite Verwaltungsstelle einen Baukünstler so hohen Ranges finden würde, wie er allein als künstlerischer Leiter des Groß-Berliner Bauwesens in Frage kommen kann. Kräften zweiten Ranges sollte aber eine so große künstlerische Verantwortung nicht übertragen werden. Es wird unter diesen Umständen nichts übrig bleiben, als die städtebauliche und baukünstlerische Tätigkeit völlig aus der städtischen Verwaltung auszuscheiden und sie in die Hand bewährter Privatarchitekten zu legen. Dies gilt nicht nur von der Zentralverwaltung des Bauwesens, sondern auch von den Bezirksverwaltungen. Auch bei ihnen schaffen vielfach tüchtige Künstler an rechter Stelle, aber auch hier wird die freie Auswirkung der Persönlichkeit durch die Fülle der Verwaltungsgeschäfte behindert, so daß dem künstlerischen Schaffen kostbare Zeit und Kraft verloren geht, das doch einer unteilbaren Hingabe bedarf.

Ich fürchte nicht, mit meinen Ausführungen dem Vorwurf zu verfallen, als ob hier der Privatarchitekt sein eigenes Garn spinne.

Sollte er dennoch erhoben werden, so ist die Frage aufzuwerfen, wer denn in aller Welt Vorschläge für die baukünstlerische Entwicklung unserer Stadt machen sollte, wenn nicht der in freiem Wettbewerb stehende Architekt.

Wie nun sollen die städtebaulichen und architektonischen Aufgaben von Groß-Berlin ihrer Lösung zugeführt werden? Genau so, wie Berlin seinen anderen künstlerischen Aufgaben gerecht wird. Die Stadt betraut bewährte Künstler mit den vorliegenden Aufgaben, Bei Problemen einschneidender Natur würden allgemeine oder beschränkte Wettbewerbe auszuschreiben sein, die unter Mitwirkung der Stadtverwaltung entschieden werden würden. Die Entscheidungen der Preisgerichte würden durch Ausstellungen der Öffentlichkeit zu unterbreiten sein, wenn man es nicht vorziehen sollte, erst der Öffentlichkeit in Ausstellungen das Wort zu geben und dann erst endgültig zu entscheiden. Jedenfalls wäre die Stadt in diesem Falle auch in ihrer künstlerischen Verantwortung gedeckt.

Die Vertretung der Stadt gegenüber dem mit der künstlerischen Leitung betrauten Architekten, die Leitung des Baues, die technische und wirtschaftliche Behandlung der Ausführung würde nach wie vor in den Händen der Stadtverwaltung bleiben und damit dem Dezernenten für das städtische Bauwesen unterstehen. Man entgegne nicht, daß die Stadt Berlin durch das an die einzelnen Privatarchitekten zu zahlende Honorar ihre Bürgerschaft höher belaste, als dies durch die Konzentration der Entwurfsarbeit in die städtischen Büros bisher geschehen sei. Die Erfahrung hat gelehrt, daß die Entwurfsbearbeitungen bei der Stadt einen beträchtlich höheren Aufwand an Barmitteln erfordert hat, als das normierte Honorar des Architekten beträgt. Also auch der wirtschaftliche Gesichtspunkt spricht für eine Aufgabe des städtischen Entwurfsbetriebes zugunsten einer Befruchtung der freien Wirtschaft.

Ausschlaggebend für die städtebauliche und bauliche Entwicklung von Groß-Berlin wird aber immer die Persönlichkeit des kommenden Stadtbaurats sein, mehr als seine berufliche Herkunft. Seine Tätigkeit in künstlerischer Hinsicht wird anregend, urteilend, vergleichend, fördernd, mehr kritisch und leitend als initiativ schöpferisch sein. Sache der Architektenschaft wird es sein, fruchtbringende Gedanken zu zeugen und sie unter dem wohlwollenden und verständnisvollen Schutze der Stadt in die Erscheinung zu führen. Hermann Dernburg

VIER BERLINER ARCHITEKTUR-AUSSTELLUNGEN

Das Architektur-Museum der Technischen Hochschule, Charlottenburg, erwirbt sich ein großes Verdienst durch die Veranstaltungen guter Sonderausstellungen. Nachdem die Fahrenkamp-Ausstellung einen neuen Erfolg gebracht hat, wird am 24. Januar eine Wilhelm Kreis-Ausstellung eröffnet und auch dem weiteren Publikum bis Mitte Februar täglich von 10—2 Uhr kostenlos geöffnet sein.

Gleichzeitig finden in der Akademie der Künste zu Berlin eine große Ausstellung amerikanischer Baukunst (geöffnet bis Ende Januar) und bei Ernst Wasmuth Boerschmanns Ausstellung chinesischer Baukunst statt. Beide verdienen wiederholte Besuche, wenn auch das etwas wahllose Vielerlei der amerikanischen Zusammenstellung zuerst verblüfft.

ZUSCHRIFTEN AN DIE SCHRIFTFLEITER

DAS ORGANISCHE UND DAS MALERISCHE

Professor Klopfer schreibt uns:

Gestatten Sie, daß ich zum Aufsatz des Herrn Dr. ing. Adler „Über das Organische und das Malerische“ (Heft 11, 1925) in folgendem Stellung nehme:

Herr Dr. Adler stützt sich auf Driesch und seine Definition vom individuellen Organismus, dessen Wesen vor allem darin bestünde, daß er „im Stoffwechsel“ steht. Allerdings läßt sich das von einem dorischen Tempel nicht behaupten. Aber soll an dieser materialistisch-naturalistischen Behauptung gleich der ganze Begriff scheitern?



ALTE KUNSTPFLEGE IN BERLIN

Diese Aufnahme (Januar 1926) zeigt einen kleinen Ausschnitt aus dem Höllensabbath von Kiosken, Pißhäusern, Litfaßsäulen, Klosetts, Unterständen, Denkmalüberbauungskisten (weil Marmor aufgestellt wurde, wo Bronze hingehört) usw. usw., mit dem das kunstverständige Bürgertum die großen Baudenkmale Berlins zu ehren vermeinte. Der neue Stadthaurat muß endlich genug Vollmacht erhalten, solchen Unfug wegzufegen!

Mir kommt dieser Begriff doch sehr treffend vor, zumal wenn ich ihn etwas höher, nämlich ethisch fasse.

Goethe regt sich einmal über das „ganz niederträchtige Wort“ „Komposition“ auf. Wie kann man sagen, Mozart habe seinen Don Juan komponiert! — Komposition! — Als ob es ein Stück Kuchen oder Bisquit wäre, das man aus Eiern, Mehl und Zucker zusammenrührt! — Eine geistige Schöpfung ist es, das Einzelne wie das Ganze aus einem Geiste und Guß und vom Hauche eines Lebens durchdrungen, wobei der Produzierende keineswegs versuchte und stückelte und nach Willkür verfuhr, sondern wobei der dämonische Geist seines Genies ihn in der Gewalt hatte, sodaß er ausführen mußte, was jener gebot“*)

Ich meine, dieser Geist gilt auch für die Baukunst, und der Architekt, den der „dämonische Geist seines Genies in der Gewalt“ hat, wird auch nicht nur Kompositionen schaffen, sondern — Organismen. Allerdings Organismen ohne Stoffwechsel, weil sie höherer Art sind. Meiner Meinung nach ist das Wesentliche am Organismus die Ordnung, die ihn nach Gestalt und Funktion lebendig macht — lebendig aber in dem höheren Sinne, daß er, wenn das Werk erbaut und fertig ist, erst „in Funktion“ tritt. Es handelt sich in der Architekturschöpfung allerdings nicht um ein vegetables oder animalisches Leben, weil es ja auch nicht vegetabil oder animalisch gegeben wurde, sondern um eine, goethisch gesprochen, dämonische Schöpfung, herausgeboren aus dem Gehirn eines Genies, das wie ein Akkumulator die Spannung der Kultur sammelt und sie geformt zurückgibt. Anders kann m. E. Architekturschaffen, sofern es kein leeres Spiel sein soll, nicht aufgefaßt werden. Daher erklärt es sich auch, daß jede Zeit ihren eigenen Ausdruck hat — wie Erwin von Steinbach nie den Dresdener Zwinger, Daniel Pöppelmann nie das Straßburger Münster hätte schaffen können, so ist das

*) Eckermann, Gespräche mit Goethe. 20. Juni 1831. Ausgabe von H. H. Houben, Brockhaus 1925.

Leben je nach dem Stil, je nach seiner Intuition oder Spannung immer etwas Besonderes, und seine Funktionen erkennen wir an seinen Bauwerken am deutlichsten. In dieser jeweils individuell zum Kulturwillen des Volkes sich einstellenden Gestaltung und Funktion liegt aber der Beweis für das Wesen seines Organismus.

Im Gegensatz dazu steht der Mechanismus. In ihm äußern sich nur die physikalischen Gesetze, die ewig gleichen, die sich das Leben nutzbar macht. Hier fehlt, trotz aller Kraft der Logik, aller Schärfe des Denkens eben — der „Dämon“ — die innere Stimme — das Lebendige, das wieder Leben erzeugt. Wir heutigen dürfen uns nicht verführen lassen, die mechanisierte und mechanisierende Kultur — Kultur ist ein falscher Ausdruck, es muß Zivilisation heißen — als Spannung, Intuition oder eben Daimonion aufzufassen. Wenn die Versuche zur Typisierung der Wohnbauten begrüßt werden müssen, insoweit sie die mechanische Seite des Daseins angehen, so wird auf die Dauer einer spannungsvollen und spannunggebenden Kunst nicht entzogen werden können.

Ohne also der Lipps'schen Einfühlungstheorie zu unterliegen können wir das Werk der Baukunst (Kunstspannung, geschlossen in einen Kreis der Darstellung*) so als Organismus fassen, daß eine innere lebendige Kraft den Raum bildet. Je nach Art und Temperament dieser Kraft, aber auch je nach dem stofflichen Widerstand, mit dem sich diese Kraft auseinanderzusetzen hätte, würde der Organismus in seinen Funktionen sich klassisch oder barock, orientalisch oder gotisch u. s. w. geben. Ich vermag aus diesen Überlegungen heraus auch nicht recht die „ewigen, ehernen, großen Gesetze“ anzuerkennen, von denen Herr Dr. Adler spricht, es sei denn, daß er eben die Intuition meint, — als die Voraussetzung für alle wahre Tat, die sich in der Baukunst mit den Gesetzen der Schwere (i. e. der Schönheit oder Ordnung) und des Stoffes auseinanderzusetzen hat.

*) Benedetto Croce, Ästhetik

Wir Betrachtenden werden im bewußten Anblick dieser Auseinandersetzungen im Organismus eines Bauwerks dann wohl zur Urkraft, zum Dämon, zurückfinden, weniger aber im Streit um malerische und lineare Begriffe, die doch nur aus unserer kunstkleinen Zeit heraus geboren worden sind. *)

Professor Dr. Ing. Paul Klopfer

DIE ARCHITEKTURKRITIKER PETER MEYER UND KARL SCHEFFLER

Nach dem kleinen Streit, den der schweizerische Kritiker Meyer gegen „Wasmuths Monatshefte“ versuchte, erhielt der unterzeichnete Schriftleiter ein höchst versöhnlich gehaltenes Schreiben, das ihm Herr Meyer durch einen gemeinsamen Bekannten überreichen ließ und aus dem hier einige Stellen Platz finden müssen.

Herr Meyer hatte sich in der „Schweizerischen Bauzeitung“ besonders auch auf einen gewissen Karl Scheffler gestützt. Da dies Befremden erregte, stellt Meyer sein Ansehen wieder her und schreibt: „Schefflers »Geist der Gotik« ist eines der schlechtesten Bücher, die ich je gelesen habe: die reine Begriffs-Akrobatik. Zuerst geheimnist er in den Terminus »Gotik« tausend Dinge hinein, um sie vor dem staunenden Leser wieder herauszugeheimnissen. Darüber sind weiter keine Worte zu verlieren.“ Schon in diesem Punkte muß man Herrn Meyer lebhaft zustimmen.

Ferner drückt Herr Meyer sein Bedauern über die von ihm gegen den Unterzeichneten gewählte Kampfweise aus und schreibt: „Ich gebe gern zu, daß einige meiner Wendungen etwas Verletzendes haben konnten und daß ich im Streben nach Deutlichkeit gelegentlich allzu drastisch werde.“ Einem derartig freimütigen Zugeständnis gegenüber möchte der Unterzeichnete nicht verfehlen, auch seinerseits zu bedauern, daß er mit gleicher Münze heimgezahlt hat.

W. H.

ÜBER VAN DOESBURG UND VAN DE VELDE

Zu der Auseinandersetzung mit van Doesburg und van de Velde (vgl. die Aufsätze „Die neue Architektur und ihre Folgen“ und „Van de Velde, Chaos und die Dänen“ in Heft 12 „Wasmuths Monatsheften für Baukunst“ 1925) sind der Schriftleitung zahlreiche wertvolle Briefe zugegangen. Der folgende Brief von Dipl.-Ing. Architekt J. D. Perfanoff, Tilsit, setzt sich nachdrücklich für van Doesburg ein:

„Was van de Velde anbetrifft, muß Ihnen ein jeder Architekt Recht geben: van de Velde hat keine Augen und möchte doch ein Künstler sein! Aber van de Velde »predigte« eins und tat etwas anderes. Nach seinen Worten müßte man ihn (um grob zu sprechen!) in der Richtung etwa der Konstruktivisten suchen. In seinen Werken ist er aber ein Ornamentist, ein schlechter Romantiker (auch gute Romantik ist Unsinn!), ein Verzierer.“

Es ist nicht wahr, daß van de Velde sich von der Tradition abgewendet hat, sondern er hat sie viel schlechter, lächerlich phantastischer als die meisten heutigen Architekten nachgeahmt. In späteren Zeiten werden alle heutigen Bauten, die sich sogar »vernünftig« an die Tradition und Überlieferung anlehnen, genau so lächerlich wirken wie die Bauten von van de Velde. Man soll eben nicht künstlich einen Toten lebendig machen wollen!!

Der Weg der zukünftigen Baugestaltung hat schon die Dänen bereits überholt — er geht — um nur zwei Namen zu nennen — durch Mendelsohn, Th. van Doesburg.“ (!)

*) Eine Stilform wie barock als malerisch definieren zu wollen, ist deshalb vergebens, das hat ja auch Wölfflin eingesehen. Es gibt eben Dinge — und dazu gehören die Baustile — die im Kern gar nicht ästhetisch zu fassen sind, weil ihr Kern gar nicht ästhetisch ist.

Unter den Schreiben, die sich gegen van Doesburg wenden, stammt das bedeutsamste von A. Perret, Paris, den van Doesburg selbst als Kronzeugen für seine Architekturtheorie zitieren zu dürfen glaubte. Perrets Brief an den Schriftleiter enthält die folgende Stelle:

„Ich danke Ihnen, daß Sie in die Debatte eingegriffen haben. Es ist in der Tat nötig, daß die Leute vom Fach das Publikum aufklären, das ja immer nur zu sehr dazu neigt, dem Geschwätz von Leuten wie van de Velde ein wohlwollendes Ohr zu leihen. Was van Doesburg betrifft, so erscheint er mir als ein anderer als van de Velde, er ist ein Maler, der von der Architektur nichts versteht. Ich habe mir seinen ganzen Aufsatz übersetzen lassen und kann nichts als Torheit darin entdecken. Warum soll man sich auf die Anwendung einer einzigen Form, den Kubus, beschränken? Warum die Kugel, den Zylinder, die Pyramide, den Kegel und alle die Polyeder ausschließen? Van Doesburg wirkt auf mich wie ein Musiker, der von den sieben Tönen der Tonleiter sechs verwirft, um nur mit einem zu komponieren.“

Andere Zuschriften wieder setzen sich besonders für van de Velde ein. Da die Verehrung für van de Velde in Deutschland noch sehr stark ist, wird sogar, bezeichnenderweise, der Versuch unternommen, einen gemeinsamen „Protest zu Ehren van de Velde und gegen den Ton, in dem er in »Wasmuths Monatsheften für Baukunst« kritisiert wurde“ zusammenzubringen. Das Zustandekommen eines solchen Protestes wäre sicher sehr zu begrüßen, weil es vielleicht den Anfang einer erfreulichen Scheidung der Geister bedeuten wird. Was den Ton anbetrifft, in dem van de Velde kritisiert werden muß, so hat sich die Schriftleitung selbst die größte Zurückhaltung auferlegt. Daß auch einige Kollegen, die etwas kräftigere Töne anschlugen, hier zu Worte kamen, durfte nicht verhindert werden, wenn ein getreues Bild des gegenwärtigen Standes der Dinge gegeben werden sollte. Die Stimmen, die sich plötzlich für einen möglichst zarten Ton zu Ehren van de Velde einsetzen, gehören Leuten, die weniger klares Urteil als den unklaren Willen besitzen, unter allen Umständen „modern“ zu sein. Sie halten van de Velde auch heute noch für modern. Wenn sie etwas bekämpfen, was sie nicht für gerade „modern“ halten, haben gerade diese Leute sich eines zarten Tones am allerwenigsten befleißigt.

EIN REICHSDEUTSCHES GEGENBEISPIEL IN KAISERSLAUTERN

Zu dem Aufsatz unter dieser Überschrift, der eine Kritik von reichsfinanzierten Notstandswohnungen im besetzten Gebiet darstellte, ging der Schriftleitung ein Schreiben zu, das die folgende Stelle enthält:

„Sie haben mit Ihrer Kritik allen Kunst- und Bausachverständigen und einem großen Teil des am öffentlichen Leben interessierten Publikums aus dem Herzen gesprochen. . . Der Grund, weshalb ich mich an Sie wende liegt darin, daß Ihre Kritik über diese Bauten im Widerspruch steht mit einer Mitteilung in den Tageszeitungen, worin lobend erwähnt wird, daß das Arbeitsministerium, Berlin, die auf der Dresdener Ausstellung ausgestellten Modelle und Projekte der fraglichen Bauten angekauft hat, was als ein außerordentlicher Erfolg des Architekten dieser Bauten aufgefaßt wird. Das Arbeitsministerium will doch hoffentlich nicht durch diese anerkennende Maßnahme Baukunst dieser Art für Notstandsbauten als mustergültig bezeichnen?“

Kann vielleicht ein Leser dieser Zeilen ein aufklärendes Wort darüber sagen, ob es tatsächlich, wie hier behauptet wird, im Arbeitsministerium Männer gibt, die Verstiegenheiten wie die Wohnhausbauten in der Fischerstraße von Kaiserslautern gutheißen?