

No 4

# AUFRUF

## ZUR FRUCHTBAREN KRITIK AM WETTBEWERBE FÜR DIE BAU-AUSSTELLUNG BERLIN 1930

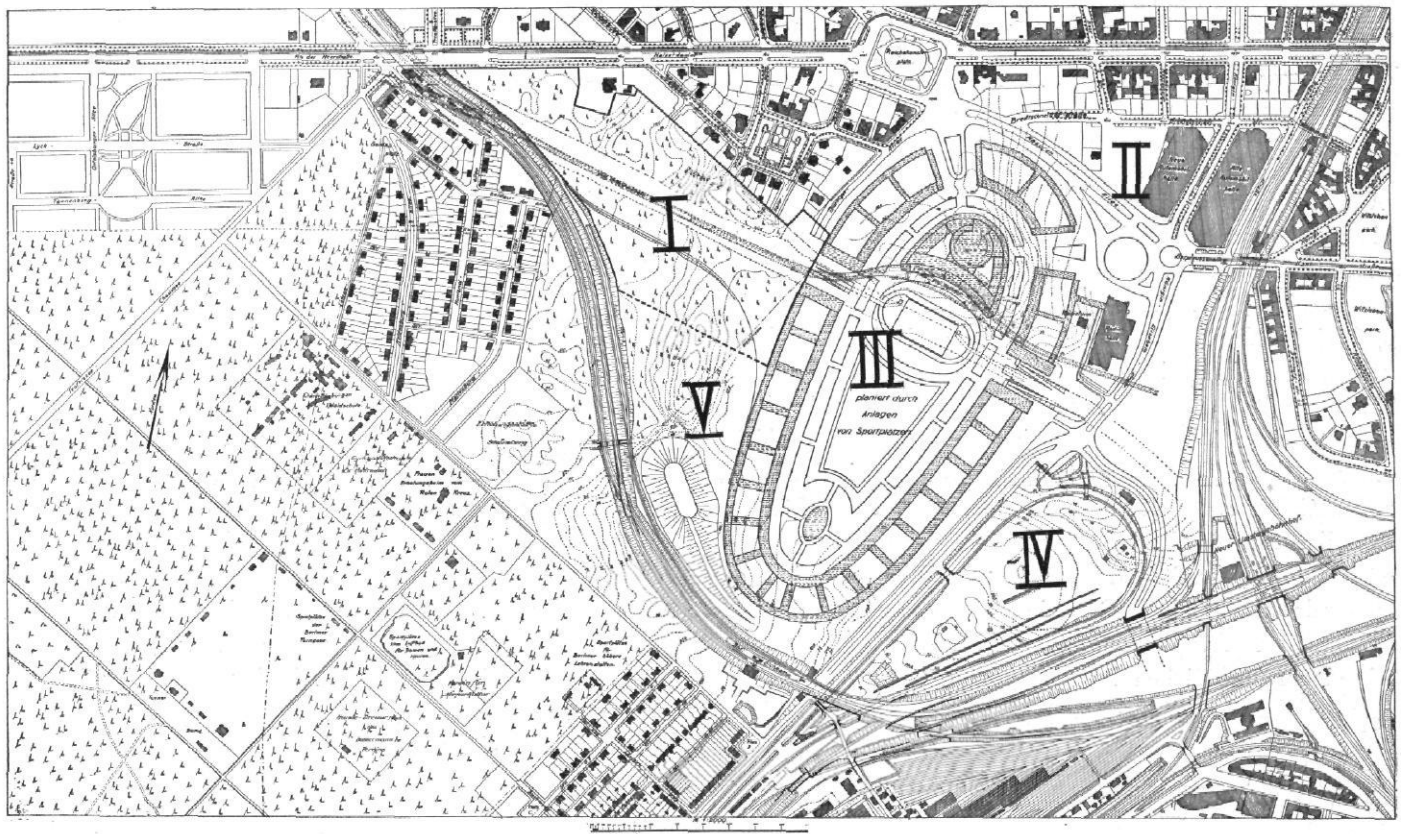


Abb. I / Lageplan des Messe- und Ausstellungs-Geländes in Berlin

Neben den dringenderen wohnungspolitischen Bauaufgaben der Reichshauptstadt drängt sich die Frage der Bau-Ausstellung 1930 gebieterisch in den Vordergrund. Es handelt sich dabei nicht nur um eine wirtschaftliche Aufgabe von großer Bedeutung — die Kosten werden mindestens 15 Millionen betragen —, sondern auch um eine künstlerische Aufgabe, deren Lösung oder Nicht-

lösung den Weltruf Berlins und Deutschlands auf Jahrzehnte hinaus stark bestimmen wird.

Bekanntlich ist vor kurzem ein „Wettbewerb zur Gewinnung von Vorentwürfen für die städtebauliche Gestaltung der Deutschen Bau-Ausstellung Berlin 1930“ ausgeschrieben worden, dessen Frist am 25. April 1928 abläuft.

Die wechselvolle Vorgeschichte des Planes einer Deutschen Bau-Ausstellung Berlin 1930 brachte es mit sich, daß die Preisaufgabe in einer Weise gestellt wurde, die kaum die Gewähr für eine großzügige Bebauung des gesamten Berliner Ausstellungsgeländes (vgl. Abb. 1, Ziffer I—V) bietet. „Teilarbeit statt Gesamtplan“ nennt es Dr. Max Osborn in seinem beherzigenswerten Aufsatz vom 6. März 1928 (vgl. „Vossische Zeitung“ Nr. 112). „Der Wettbewerb nämlich betrifft nur den äußersten Nordwestzipfel des ausgedehnten Geländes. Ein Flächen-segment von unmöglicher Gestaltung, im Norden durch eine Zackenlinie, im Süden durch die Kurve der neuen Bahnstraße begrenzt und eingeengt, von dem Einschnitt der alten Eisenbahnlinie (der wohl später — aber wann — in einen Untergrundbahntunnel verwandelt werden soll) in zwei ungleiche Teile zerlegt. Das Terrain ist nicht klein, es umfaßt etwa 15 ha, und die Bau-Ausstellung allein kann darauf wohl untergebracht werden. Aber im ganzen gesehen ist es doch nur ein in der Ecke liegendes Stück des mächtigen (rund 100 ha großen) Ausstellungs- und Messe-Geländes der Stadt.“ Nach dem praktisch ergebnislosen Wettbewerb von 1925 wurde allerdings ein „General-Bebauungsplan“ aufgestellt, von dem aber nur die Bearbeitung des mittleren Teiles des Geländes (vgl. den mit III bezeichneten Teil der Abbildung 1) bekannt gegeben ist (Abb. 2). Dieser Plan will aber nicht die Bedürfnisse der Bau-Ausstellung 1930 befriedigen, sondern beschäftigt sich mit den möglichen Erfordernissen des Messe- und Ausstellungswesens der Stadt Berlin in einer viel fernerer Zukunft. Der bekannt gewordene Teil dieses „General-Bebauungsplans“ bezieht sich weder auf das Gelände (II) mit den bestehenden Messeschallen (Funkhalle, Kraftwagenhallen), noch auf das im fernerer Westen gelegene Gelände der Bau-Ausstellung 1930. Ebensovienig umfaßt er das anschließende Gelände der zu 1930 wahrscheinlich freiwerdenden Avus-Schleife (IV), noch das kürzlich schon mit einem künstlichen Berg ausgestattete Vergnügungspark-Gelände im Südwesten (V). Die Kräfte, deren Zusammenfassung für den Erfolg der Ausstellung 1930 aufs dringendste erforderlich sind, werden also an fünf verschiedenen Stellen zersplittert: Einmal gehen die laufenden Bauarbeiten für die jährliche Berliner Messepolitik nahe der Funkhalle rastlos weiter; zweitens besteht das erwähnte, große Zukunftsprojekt für das Mittel- und Hauptgelände, das einer imaginären Weltausstellung etwa 1940 dienen mag; drittens ist jetzt der Wettbewerb für das räumlich in den westlichen Hintergrund geschobene Projekt der Bau-Ausstellung 1930 ausgeschrieben; viertens wird der Vergnügungspark der Ausstellungen im Südwesten entwickelt, und fünftens steht eine Neubehandlung des wahrscheinlich bald freiwerdenden Avus-Geländes bevor.<sup>1)</sup> Eine organische Verbindung zwischen diesen dicht zusammenliegenden fünf Geländeteilen fehlt vorläufig; ganz zu schweigen von der fehlenden monumentalen Verbindung mit der Havel.

Die Folge des gegenwärtig laufenden Wettbewerbes für ein Teilgelände (I) wird mit großer Wahrscheinlichkeit sein: Fruchtlöse Kritik nach Entscheidung des Wettbewerbes, Verärgerung und vielfach nutzloser Arbeitsaufwand der Architektenschaft.

Nachdem einmal die Planung des gesamten Geländes nicht, wie fast selbstverständlich wäre, in eine Hand gelegt worden, sondern ein nun nicht mehr aufzuhaltender Wettbewerb ausgeschrieben worden ist, muß — ebenso selbstverständlich — verlangt werden, daß die am Wettbewerb teilnehmenden Künstler sich mit der Gestaltung des ganzen Geländes beschäftigen, also nicht „Teilarbeit“ leisten, sondern einen „Gesamtplan“ schaffen dürfen.

Diese Einsicht veranlaßt uns, die Mitarbeiter am Bau-Ausstellungs-Wettbewerb sowie alle Leser unserer Zeitschrift „Städtebau“ zu einer fruchtbaren Kritik einzuladen. Während der vom Verein Bauausstellung aus-geschriebene Wettbewerb sich nur auf das westliche Rest-gelände erstreckt, fordern wir zu einer Ideenskizze für das Gesamtgebiet I bis V des Ausstellungs-Geländes auf!

Wir verpflichten uns, alle einlaufenden Arbeiten mindestens eine Woche lang öffentlich auszustellen, sowie die drei wertvollsten Vorschläge gegen ein Honorar von je Mk. 500,— im Maiheft des „Städtebau“ zu veröffentlichen und behalten uns die zusammenfassende Veröffentlichung einer größeren Anzahl von Arbeiten im „Städtebau“ oder etwa in Form einer Denkschrift vor.

Die Herren: Professor Paul Bonatz, Stuttgart,

Dr. Max Osborn, Berlin,

Stadtbaumeister J. J. P. Oud, Rotterdam<sup>2)</sup>

Günther Wasmuth, Berlin;

als Stellvertreter:

Professor Paul Schmitthenner, Stuttgart haben sich bereit erklärt, den Herausgeber der Zeitschrift „Städtebau“ Dr. Werner Hegemann bei der Beurteilung der einlaufenden Entwürfe zu unterstützen.

Die Arbeiten sind bis zum 30. April 1928 bei der Schriftleitung des „Städtebau“ Berlin W 8, Markgrafenstraße 31, flach gepackt, einzureichen.

An Zeichnungen genügen:

1. Ein Bebauungsplan für das Gesamtgelände der Messe, d. h. also für das Gelände I bis V in Abb. 1; Maßstab 1:2000.

<sup>1)</sup> Es ist dringend zu hoffen, daß die Avus-Schleife verlegt und die Zuschauer-Tribünen zu einem Anziehungspunkt des Vergnügungsparkes der Ausstellung gemacht werden können. Durch Verlegung der Avus-Schleife würde der künftig besonders wichtige neue Umsteige-Bahnhof in eine freiere Lage gebracht und einer gebührenden Einordnung in das kommende Achsensystem des Gesamt-Geländes fähig werden.

<sup>2)</sup> Mit Rücksicht auf die internationale Leserschaft unserer Zeitschrift mußten wir auch einen Nicht-Deutschen wählen und gewannen Stadtbaumeister Oud-Rotterdam, dessen Leistungen allen um moderne Architektur sich Bemühenden wert und durch die Stuttgarter Bau-Ausstellung 1927 gerade auch in Deutschland bekannt geworden sind.

2. Ein Vogelschaubild des Gesamtentwurfs in isometrischer Darstellung 1:1000.

3. Ein kurzer Erläuterungsbericht in Maschinenschrift.

Die Zeichnungen sind in einfacher Strichmanier zu fertigen und mit einem Kennwort (keine Kennzahl!) zu bezeichnen. Das gleiche Kennwort hat ein verschlossener, undurchsichtiger Briefumschlag aufzuweisen, in dem sich der Verfassername nebst Postanschrift befindet.

Als Unterlagen für diese kritischen Arbeiten empfehlen wir die Benutzung der Wettbewerbsunterlagen, die von der Geschäftsstelle des Vereins Bauausstellung E. V., Berlin-Charlottenburg, Knesebeckstraße 30 gegen Ein-sendung von Mk. 10,— zu beziehen sind (also nicht etwa von der Schriftleitung des „Städtebau“). Ebenso müssen die Raumforderungen des „Wettbewerbes zur Gewinnung von Vorentwürfen für die städtebauliche Gestaltung der Deutschen Bau-Ausstellung Berlin 1930“ erfüllt werden. Ihre Einordnung in das Gesamtgelände aber bleibt freigestellt, ist also nicht an den Geländeabschnitt I des Lageplanes (Abb. 1) gebunden.

Für die weiteren Gelände-Teile III bis V sind in dem bisher aufgestellten Teilplan („General-Bebauungsplan“) vorgesehen worden:

- a) eine Kongreß-Halle;
- b) eine größere Anzahl von Ausstellungshallen, zum Teil mit Innenhöfen;
- c) ein Sportforum für etwa 17000 Zuschauer;
- d) eine Volkswiese von etwa 40000 qm;
- e) ein Haupt-Restaurant;
- f) ein Verwaltungsgebäude des Meßamtes;
- g) eine Sporthalle;
- h) Parkplätze für Kraftwagen.

Es wird sich empfehlen, dieselben Forderungen zu erfüllen oder eine etwaige Abweichung davon im Erläuterungsbericht zu begründen.

#### „STÄDTEBAU“

Monatshefte für Stadtbau-Kunst, -Technik  
und Landesplanung

Herausgeber: Schriftleiter:  
Dr. Werner Hegemann Dr. Leo Adler

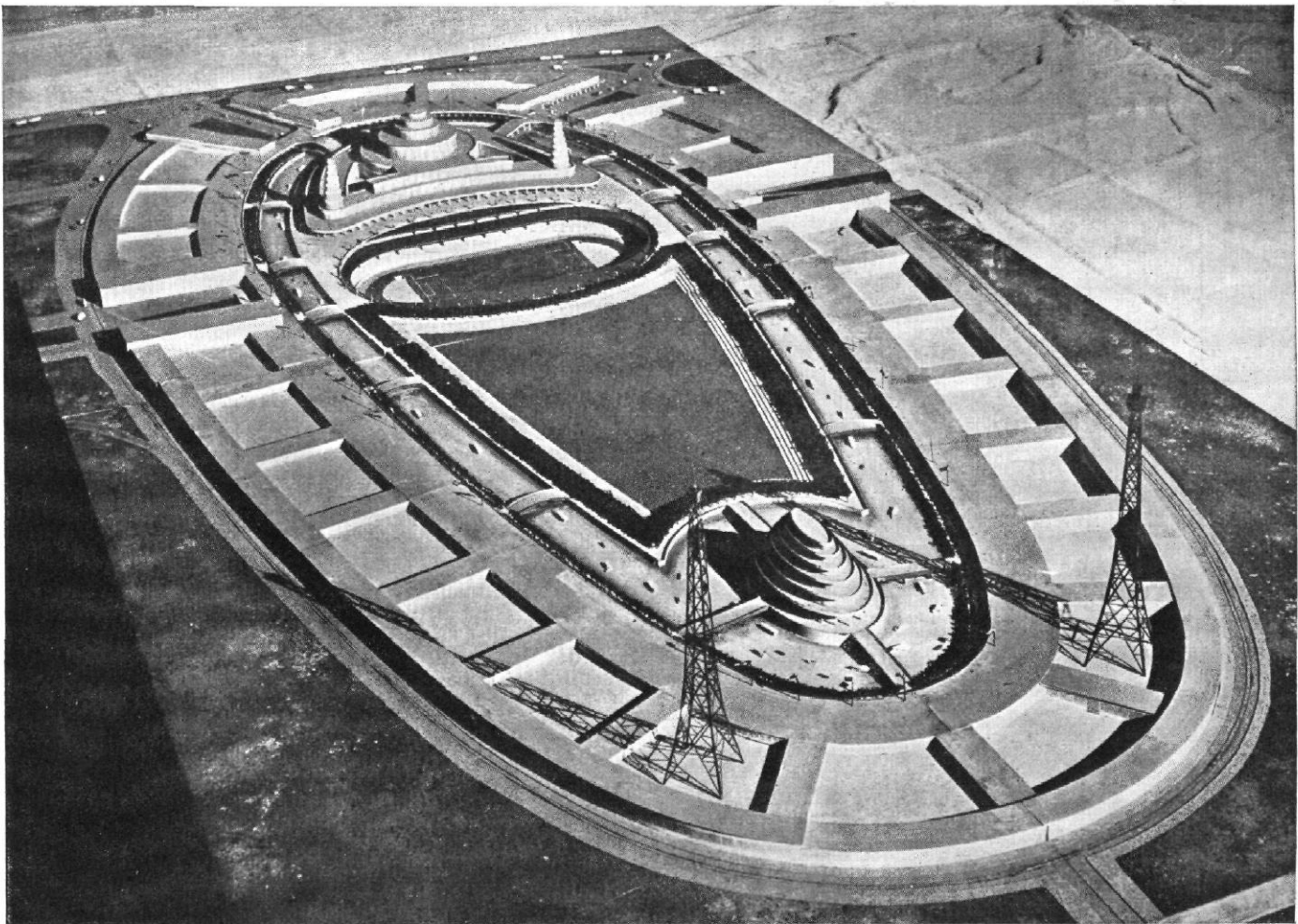
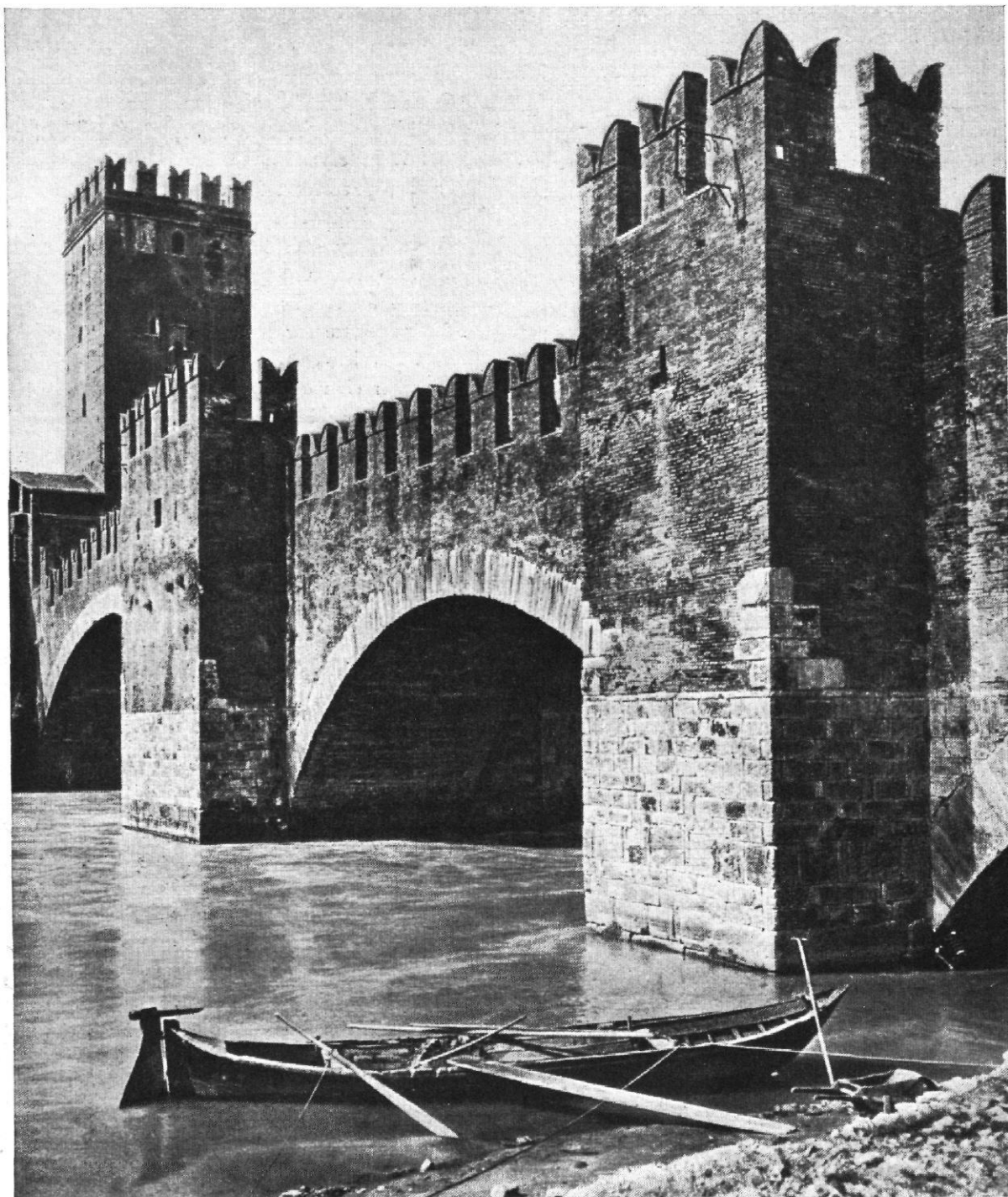


Abb. 2 / Modellaufnahme der Messebauten nach dem Entwurf von Hans Poelzig und Martin Wagner, Berlin



*Verona / Scaliger-Brücke*

*(Verkleinerung nach Orbis Terrarum, Band „Italien“ von Kurt Hielscher. Verlag Ernst Wasmuth A. G., Berlin)  
Als dem Stuttgarter Babnbojs-Turm der große Turm der Scaliger-Brücke als Vorbild diente, waren ihm die abgefallenen Zinnen  
noch nicht wieder aufgesetzt. Den Rhythmus der Veroneser Brückenpfeiler läßt die Ostseite des Stuttgarter Bahnhofes anklingen  
(vgl. das „Nachwort zu den Arbeiten von Bonatz und Scholer“)*



*Abb. 1 / Bahnhof Stuttgart / Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart  
Seitenansicht nach der Ludwigsburger Straße*

## DER BAHNHOF IN STUTTGART UND ANDERE ARBEITEN DER ARCHITEKTEN PAUL BONATZ UND F. E. SCHOLER

Der Wettbewerb um die Pläne für den Bahnhofsbau in Stuttgart fand statt im Frühjahr 1911, also vor 17 Jahren. Die Ausführungspläne wurden im Jahre 1913 festgelegt und die Ausführung selbst begann im Jahre 1914. Während des Krieges, in den Jahren 1915 und 1916, wurde die erste Bauhälfte einschließlich des Turmes und des langen Flügels an der Ludwigs-

burger Straße errichtet; 1917 wurde der Bau eingestellt, 1919 diente er wegen seiner kräftigen Bauart und beherrschenden Lage während der Spartakistenunruhen wiederholt als Zuflucht der Regierung und Zentrale des Sicherheitsdienstes. Erst allmählich wurde der Ausbau vorgenommen, so daß im Herbst 1922 der erste Teil des Baues in Betrieb genommen werden

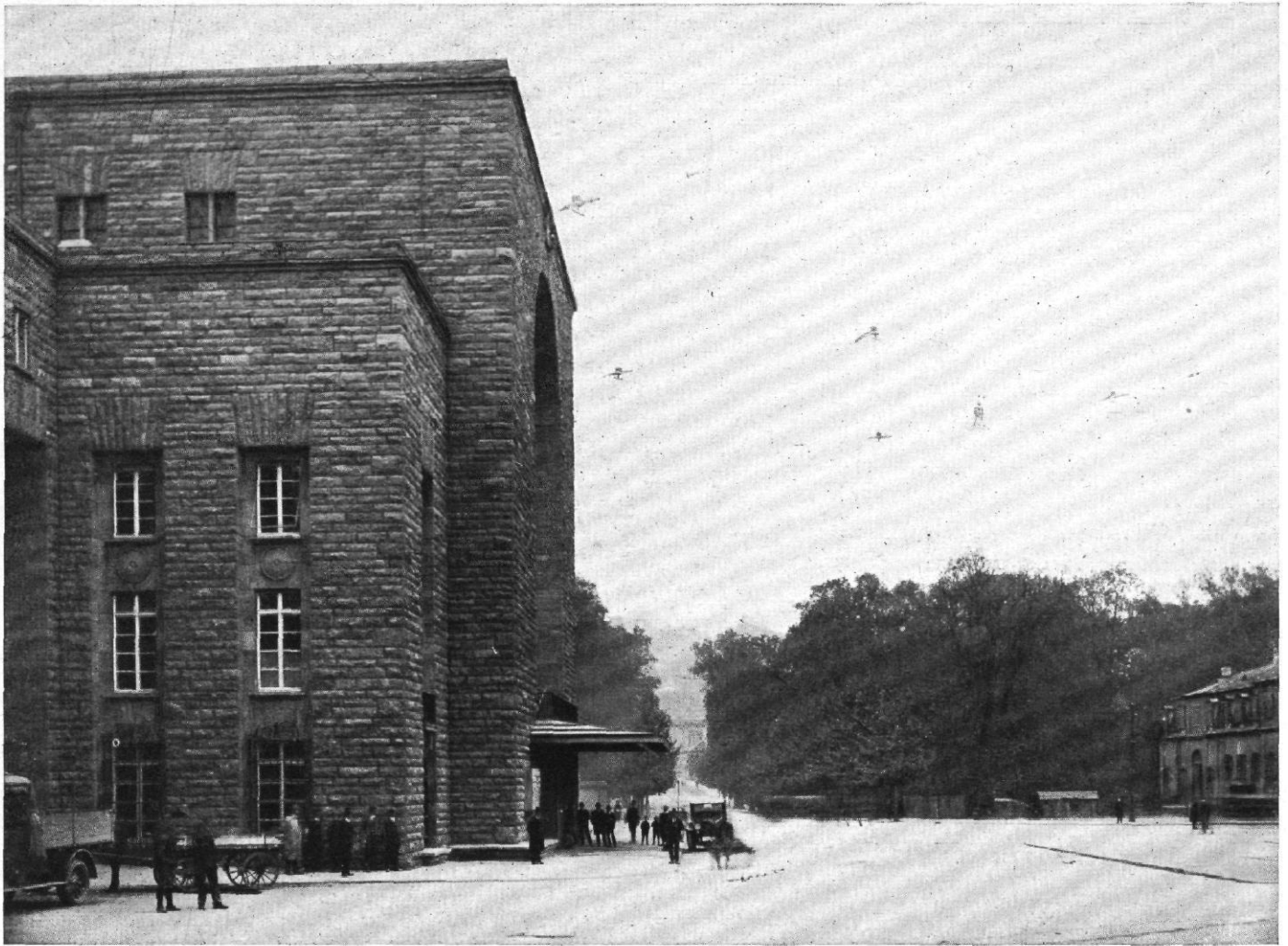


Abb. 2 | Bahnhof Stuttgart | Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart  
Teilansicht des Haupteingangs

konnte. In vier weiteren Bauabschnitten erfolgte der Weiterbau, der in diesem Jahre seinen Abschluß finden wird.

Diese Ziffern muß man sich gegenwärtig halten, wenn man den Bau in die Entwicklung einreicht.

Vor der Inangriffnahme des Baues fanden große Auseinandersetzungen darüber statt, ob man den Bahnhof 3—4 km entfernt vom Zentrum Stuttgarts im Neckartal als Durchgangsbahnhof oder in Stuttgart als Kopfbahnhof bauen sollte. Den Ausschlag gaben Verkehrszählungen, die feststellten, daß 95% der Reisenden den Stuttgarter Bahnhof als Anfangs- oder Endstation und nur 5% als Durchgangsstation benutzten.

Damit war der Platz in möglichster Nähe des alten Mittelpunkts bestimmt. Die Prophezeiungen derer, die wissen wollten, daß der Bahnhof in kürzester Frist wieder zu klein sein würde und dann nochmals verlegt werden müßte, werden — soweit sich eine Entwicklung überhaupt voraussehen läßt — wohl nicht in Erfüllung gehen. Für jede denkbare Steigerung des Fernverkehrs reicht der heutige Bahnhof aus. Der Nahverkehr sucht sich, falls er überwältigende Ausmaße annimmt, andere Wege, Autobus und Untergrundbahnen, die verzweigten Bedürfnissen leichter anzupassen sind.

Mit der Platzwahl war auch der Charakter des Baues bestimmt. Man kann einen Bahnhof als ein vorübergehendes Gebilde betrachten und wird ihn dann in der Art eines Industrie-

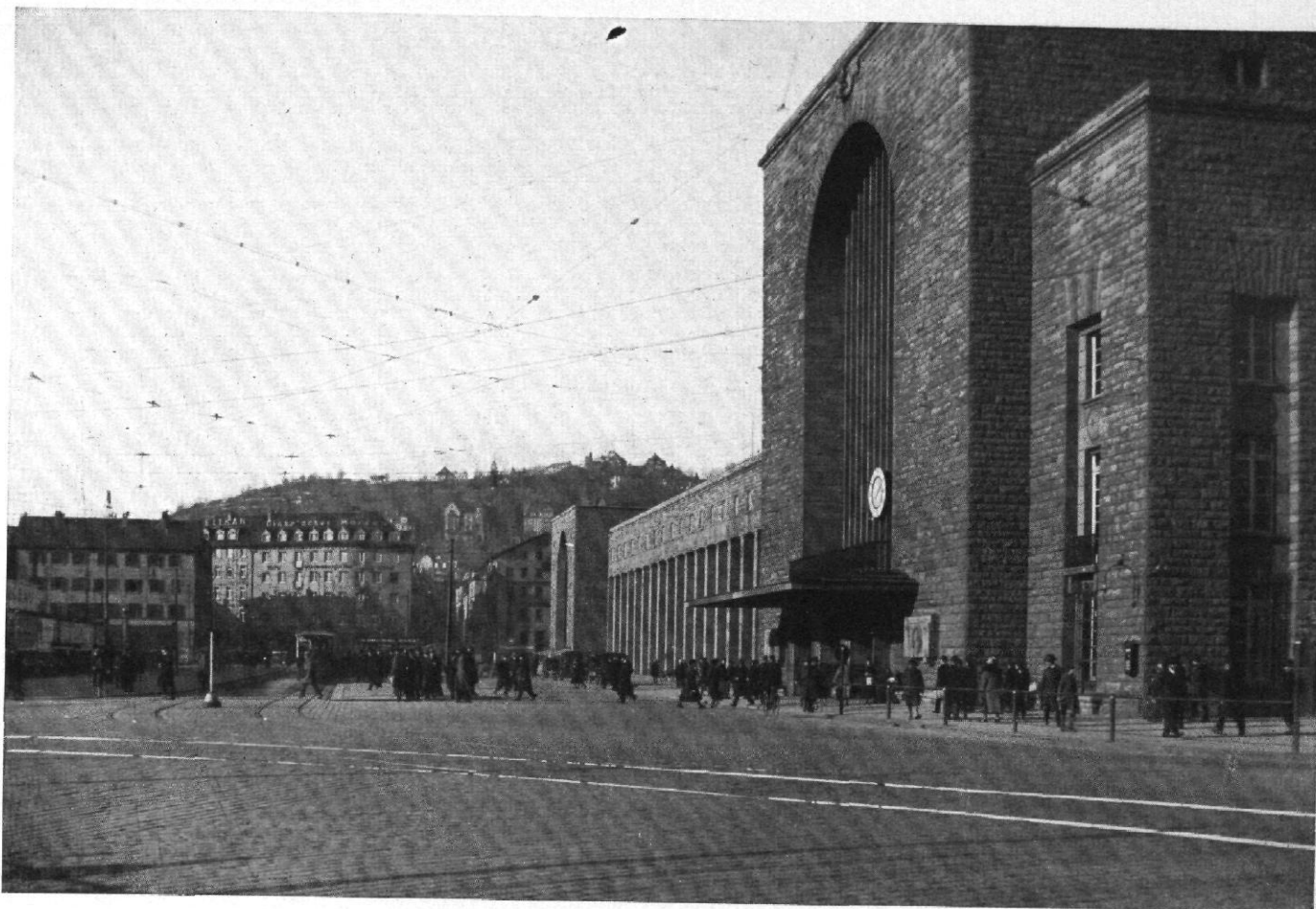
baues in leichtester Konstruktion bauen. Hier ist der Bahnhof vermöge seiner Lage und Bedeutung das Tor der Hauptstadt und „der Nabel Schwabens“. Der Bau mußte als Dauerbau aufgefaßt werden und damit wurde er zum Massivbau.

Um seine Gesamtgliederung zu rechtfertigen, muß einiges von den Voraussetzungen zum Plan und seiner Entwicklung gesagt werden. Der Bahnhofsneubau konnte nur in zwei Teilen errichtet werden. Hart neben der ersten Bauhälfte lagen die Schienen des alten Bahnhofs, der benutzt werden mußte, bis der gesamte Betrieb in die Hälfte des Neubaues verlegt werden konnte. Die erste Bauhälfte mußte also alle wichtigen Teile des Ganzen schon enthalten, vor allem die große Schalterhalle.

Abbildung 6 zeigt das Schema des Vorentwurfs, das von der Eisenbahndirektion dem Wettbewerbsausschreiben beigegeben wurde.

Mit den Baumassen, die sich nach diesem Grundrißschema ergaben, war die Aufgabe nicht befriedigend zu lösen. Das mangelnde Gleichgewicht (vgl. Abb. 7) war unerträglich, wie fast alle Wettbewerbsentwürfe zeigten. Eine Vergewaltigung dieses Schemas zur Symmetrie wurde von einzelnen Wettbewerbern ohne Erfolg versucht.

Das Gleichgewicht wurde in unserem Wettbewerbsentwurf hergestellt durch einen Uhrturm und durch die Tiefenstellung der Schalterhalle. Der Uhrturm sollte den Abschluß der neuen



*Abb. 3 und 4 / Bahnhof  
Stuttgart / Teilansichten der  
Hauptfront*

*Architekten: Paul Bonatz  
und F. E. Scholer in  
Stuttgart*



Abb. 5 | Bahnhof Stuttgart | Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart  
Hauptfront im Nebel

Hauptzuführungsstraße bilden, die nach dem Plane Theodor Fischers in Verlängerung der Schloßstraße die Mitte des Bahnhofplatzes treffen sollte (vgl. Abb. 8). Das Studium der Verkehrsführung auf dem Bahnhofsvorplatz zeigte jedoch bald, daß die Einmündung einer Hauptverkehrsstraße der Bahnhofsmitte gegenüber eine Unmenge unerwünschter Kreuzungen ergeben hätte. Eine Ordnung des Verkehrs ließ sich viel leichter durchführen, nachdem man sich entschlossen hatte, Einmündungen und Ausstrahlung von Straßen nach den Platz-Enden zusammen zu drängen und die ganze Platzmitte für Längsverkehr, Anfahrt und Aufstellplatz freizuhalten. So wurde die Verlängerung der Schloßstraße, die heutige Lautenschlagerstraße, gegen das linke Bau-Ende abgedreht und parallel zur Königstraße geführt. Hand in Hand mit der Umgestaltung des Vorgeländes ging eine Umgestaltung des Bahnhofgrundrisses selbst. Die Haupteingangshalle wurde noch weiter nach rechts verschoben (zur Königstraße hin) und am linken Flügel wurde eine neue kleinere Schalterhalle für den Nahverkehr angelegt. Der Turm hatte nach dem Wegfall der großen Mittelstraße keine Berechtigung mehr am alten Platz. Er rückte an die viel wichtigere Stelle in die Achse der Königstraße, deren Abschluß es heute bildet. Es ergab sich so (vgl. Abb. 9 und 10) eine völlig freigelegte Baumasse von starker Bewegung, die eine viel größere Ausdrucksfähigkeit und Spannung hat, als sie mit einer symmetrischen Baumasse erreichbar wäre.

Der Bau ist ein Massivbau. Er ist gemauert, nicht verkleidet. Auch der 56 m hohe Turm ist ohne Skelett gemauert. Mit den

Muschelkalk-Bossen wurde die Auffassung als Massivbau deutlich betont. Der rauhe Bossen hat in sich und in der Flächenwirkung viel Leben und weist damit auf die einfachste Formgebung im einzelnen hin. Nur das dünne obere Abschlußgesims springt über das Bossenwerk vor. Die gesamte übrige Gliederung entsteht durch Einschnitte, die im Gegensatz zu der rauhen Haut des Ganzen, möglichst scharfkantig detailliert werden mußten. Der Gegensatz der scharfkantigen Einschnitte und Rücklagen zu der bossierten Außenfläche ist das Grundmotiv, das am ganzen Bau durchgeführt wurde. Die Detaillierung selbst zeigt für den aufmerksamen Betrachter vom äußersten rechten bis zum äußersten linken Flügel hin die Unterschiede, die der veränderten Auffassung innerhalb einer Bauzeit von 14 Jahren entsprechen. Bei Beibehaltung des Gesamtplans löst sich die Einzelform immer deutlicher vom Klassizismus, die Profilierung wird entschiedener, das Detail noch weiter der Hauptlinie untergeordnet.

So fällt am linken Flügel die kleine Attika weg, das Abschlußgesims rückt nach oben und wird härter. Die gleiche Veränderung machen die Fensterbänke mit. Während die erste große Eingangsöffnung unten horizontal unterteilt ist, geht bei der letzten großen Ausgangsöffnung nach Westen die Vertikale von oben bis unten durch. Im Gegensatz zu dem Platten- und Konsolengesims des Ostgiebels der Kopfbahnsteighalle zeigt der Giebel nach Westen möglichst leichte Begleitlinien.

Und wenn man heute im gleichen Rahmen mit der Einzeldurchbildung noch einmal zu beginnen hätte, so würde man



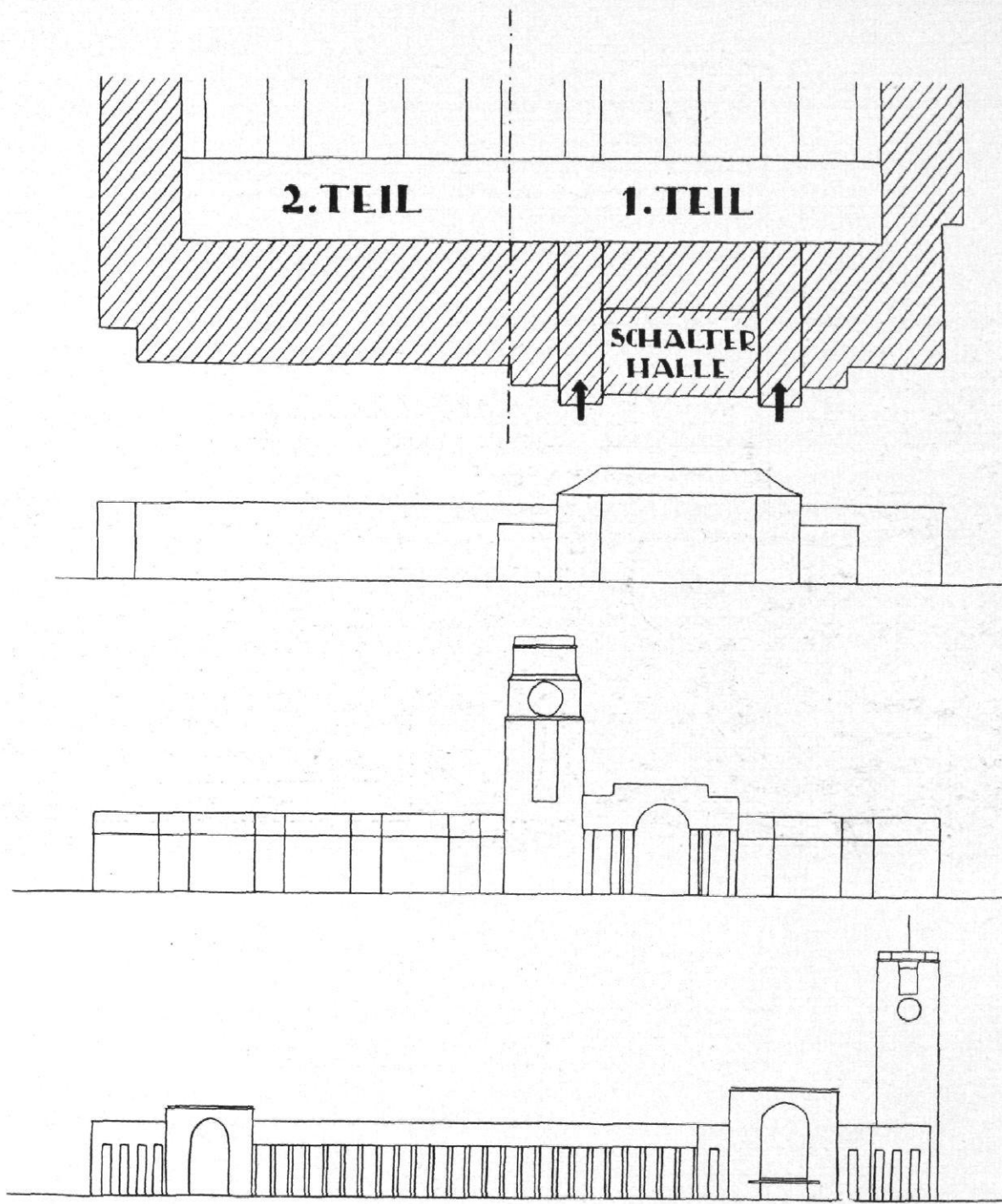
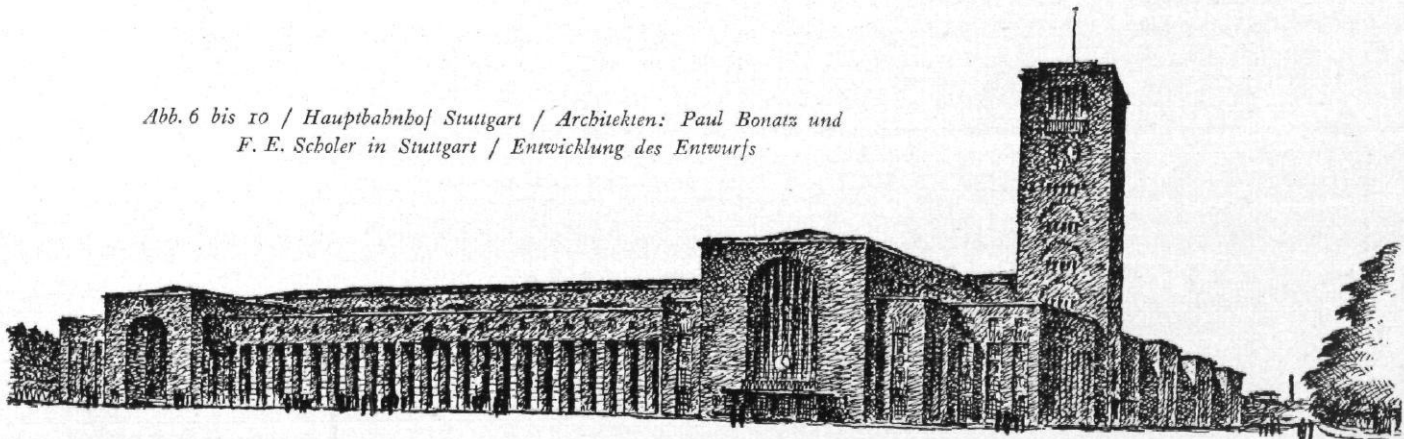


Abb. 6 bis 10 / Hauptbahnhof Stuttgart / Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart / Entwicklung des Entwurfs



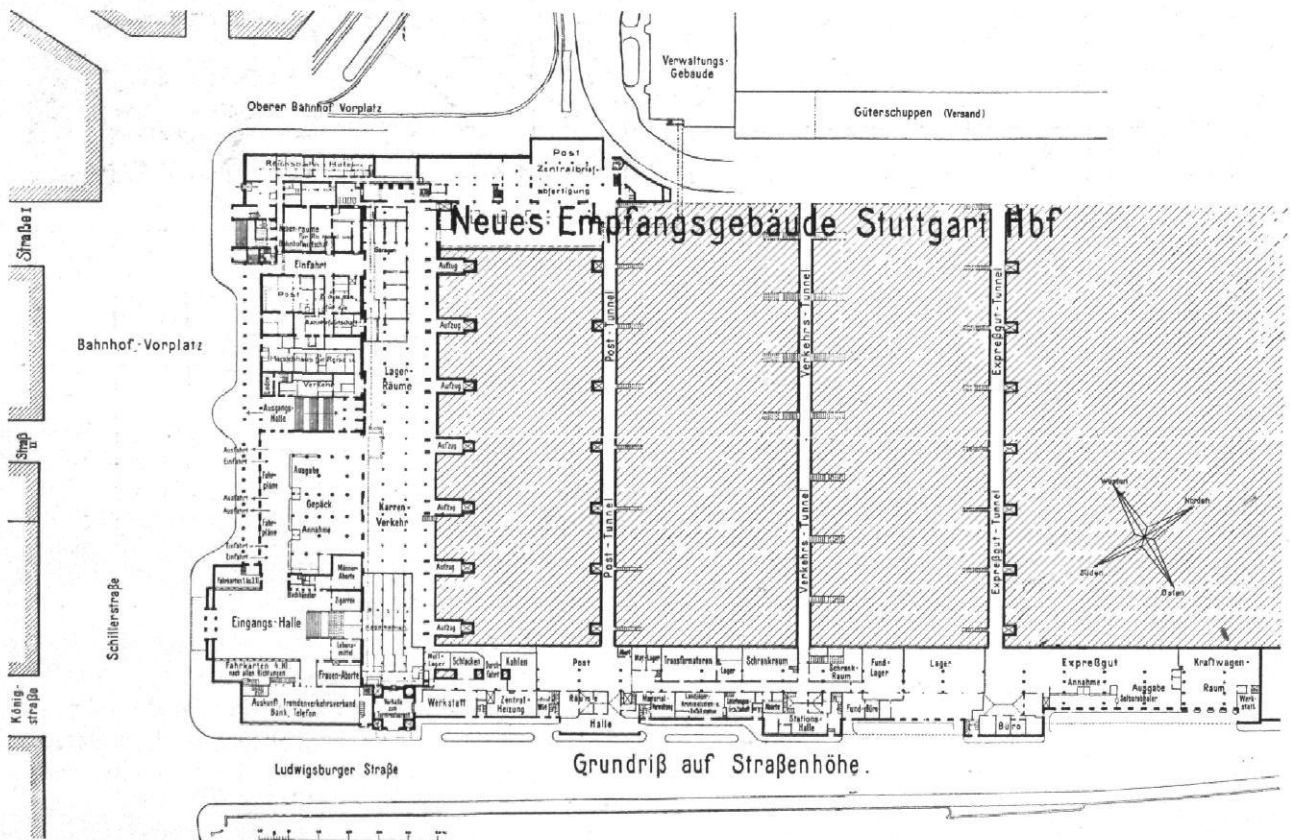
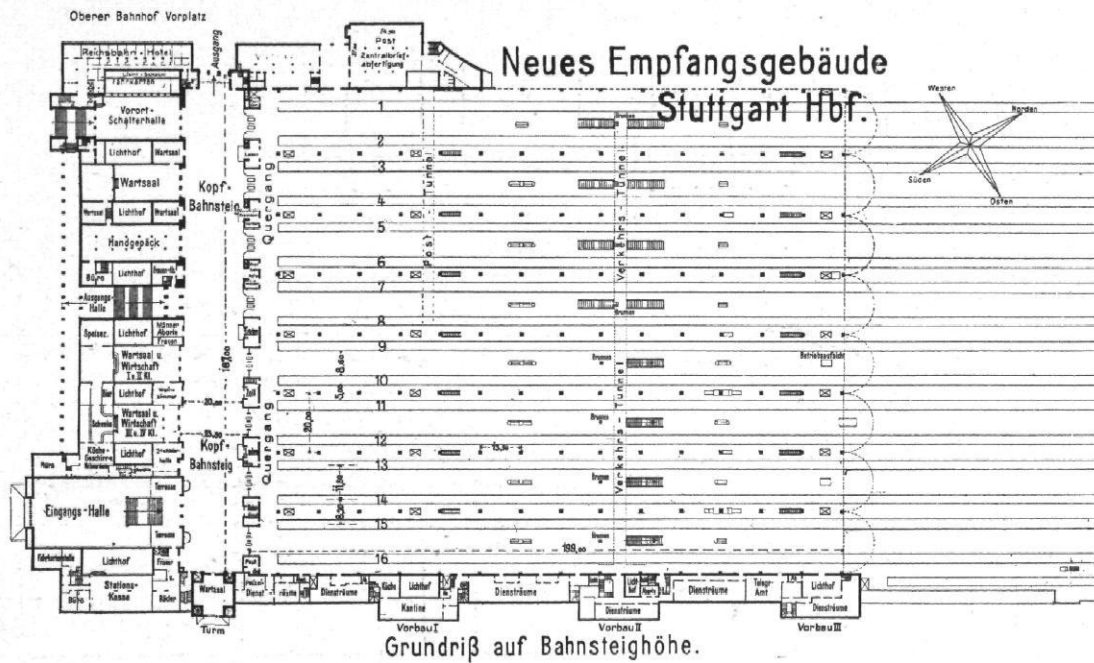


Abb. 11 und 12 / Bahnhof Stuttgart / Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart  
 Grundrisse auf Straßenhöhe und auf Bahnsteighöhe. Das Gelände steigt in der Hauptfront nach links an.  
 Die große Eingangshalle liegt auf Straßenhöhe. Die Kopfbahnsteighalle liegt 4,20 m über der Straße.



Abb. 13 / Bahnhof Stuttgart / Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart

*Blick aus der Königstraße. Dieses Bild zeigt, daß der Bahnhof unmittelbar vor dem Tor einer alten Residenz errichtet wurde. Das Königstor in der Straßenachse mußte abgebrochen werden. Der langgestreckte niedere Bau des Marstalls rechts hat inzwischen eine voll ausgebaute Ladenfront erhalten und kann auf diese Weise als Baumasse bestehen bleiben.*

— auch beim Massivbau — wohl noch weiter die Schwere vermindern, man würde die Pfeiler schlanker und die Tragbalken dünner machen, die rauhen Bossenflächen aber würde man auf alle Fälle beibehalten.

Die Grundriß-Organisation des Baues geht aus den Abbildungen 11 und 12 hervor. Charakteristisch für die Anlage ist die 167 m lange Kopfbahnsteighalle, die ein selbständiger Raum, nicht ein Teil der Geleishallen ist (Breite 20 m, Höhe 17 m). Diese Halle liegt 4,20 m über Straßenhöhe am rechten Flügel. Am linken Flügel steigt das Gelände so stark an, daß die Kopfbahnsteighalle eine ebene Ausfahrt erhalten konnte.

Die Haupteingangshalle liegt quer zur Schalterhalle auf Straßenhöhe. Diese Halle hat 22 m Breite, 24 m Höhe und 48 m Länge. Hier sind die Fahrkartenschalter untergebracht. Links schließt sich die Gepäckannahme an; das Gepäck wird unter der Kopfbahnsteighalle hindurch zu den Gepäckaufzügen befördert. Im Hintergrund der Eingangshalle führt die breite Freitreppe zur Kopfbahnsteighalle hinauf. An der Kopfbahnsteighalle liegen alle Wartesäle, Aborte, die Aufbewahrung für das Handgepäck u. a. Im äußersten linken Flügel wurde das „Reichsbahn-Hotel“ mit etwa 100 Betten untergebracht.

Die Bahnsteighallen sind nach dem System Darmstadt und Oldenburg mit offenen Rauchsclitzen gebaut, sie mußten deshalb

niedrig gehalten werden. Aus Ersparnisgründen wurden sie im Jahre 1922 in Holz statt in Eisen konstruiert. Die Holzkonstruktion hat sich bis heute gut bewährt.

Am Ostende der Kopfbahnsteighalle steht der Turm. Der Turm hat an seiner Basis eine Grundfläche von 14,70 × 14,70 m. In den vier Ecken sind zwei Wendeltreppen und zwei Personenaufzüge eingebaut. Der Einbau dieser vier Ecken ergab für den verbleibenden Raum die Kreuzform und für die Konstruktion des Turmes große Erleichterungen. Die vier Schächte an den Ecken bilden eine vortreffliche Versteifung und die freie Spannweite der Decke wurde durch die Kreuzform auf 7 m verringert. Der Turm enthält acht Geschosse, die immer aus dem Kreuz entwickelt, aber in ganz verschiedenen Formen und Höhen durchgebildet sind. Abbildung 19 zeigt den Wartesaal im Turm auf Bahnsteighöhe. Der höchste der Turmräume ist der 11 m hohe Sitzungssaal, der in Form eines römischen Kreuzes massiv gewölbt ist (Abb. 20). Eine noch größere Gesamthöhe ergeben die Geschosse 4, 5 und 6, die durch 6,40 m weite kreisförmige Fußbodenöffnungen zu einem einzigen Raum von 17 m Gesamthöhe vereinigt wurden.

Das Problem des kreuzförmigen Raumes, insbesondere des horizontal überdeckten Raumes mit sichtbarer Eisenbetonrippendecke, regte zu weiteren ähnlichen Raumversuchen in

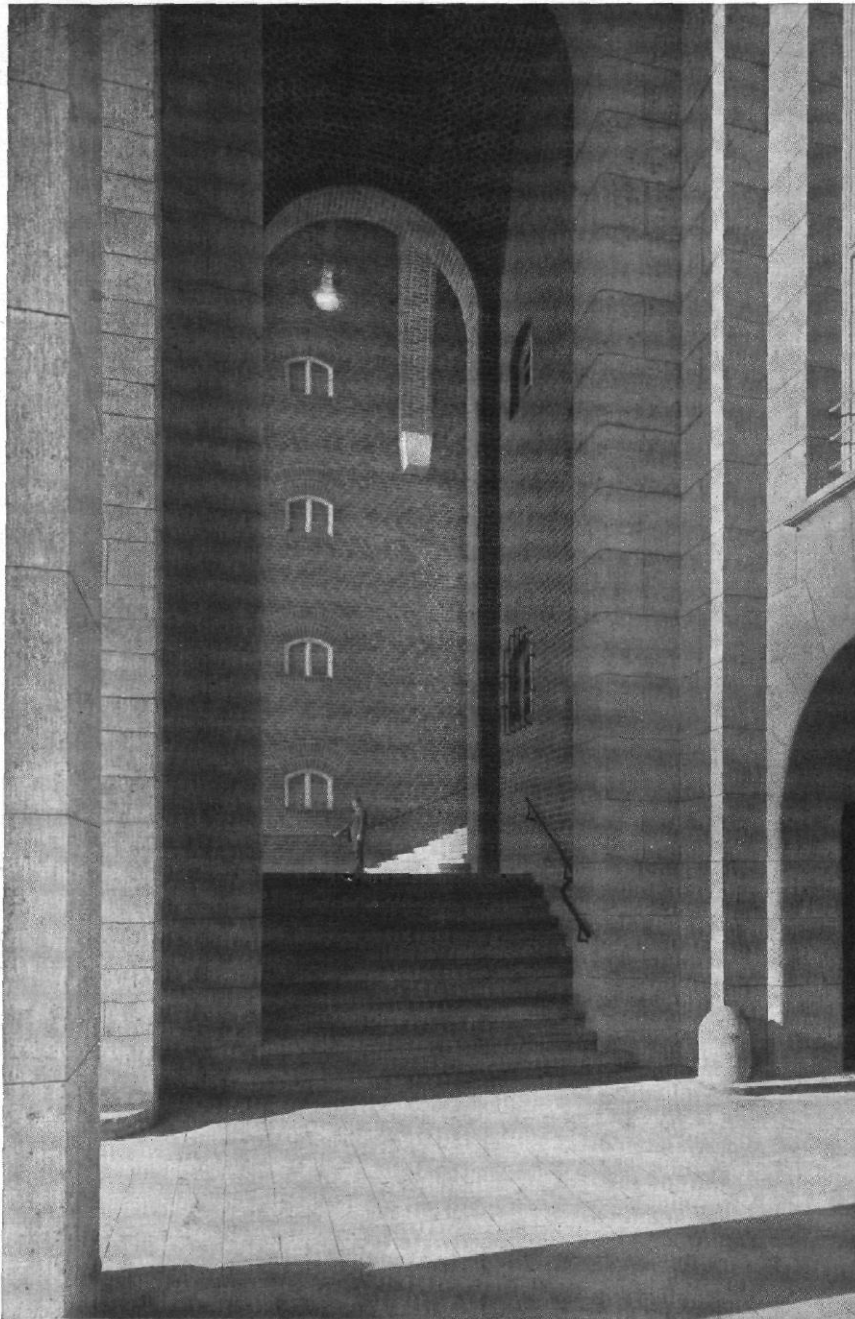


Abb. 14 / Bahnhof Stuttgart / Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart  
Blick aus der Pfeilerhalle in die linke Vorhalle

größerem Maßstab an. So entstand im Jahre 1916 der in den Abbildungen 30—34 dargestellte Sammlungs- und Ausstellungsraum in erheblich größeren Dimensionen. Die Flügelbreite des Kreuzes beträgt bei diesem Entwurf 16—17 m, die Raumhöhe 20 m. Das Kreuz selbst ist in jedem Flügel durch je drei Fenster- nischen erweitert, die bei  $3 \times 3$  m Grundfläche 16 m Höhe aufweisen. Versuche am Modell zeigten, daß dieser Raum mit den vielen vertikalen Kanten, seiner großen Weite und der reich- gegliederten horizontalen Decke eine außerordentliche Wirkung ergeben würde. Es ist der Raum, den man gerne bauen möchte, für den jedoch der Bauherr erst gefunden werden muß. Auch dieser Raum ist in der Ausführung nicht anders als gemauert zu denken.

Gleichzeitig mit den Versuchen am Kreuzraum entstand 1915 der in Abbildung 35 dargestellte Entwurf zu einem großen Denkmal („Reichsehnenmal“). Auch hier bilden zwei sich durch- dringende Tonnen ein Kreuz, es ist das Motiv des antiken „quadri- frons“, jedoch zu größter Höhenausdehnung entwickelt. Wenn man in Paris durch den *Arc de Triomphe* (Abb. 36) in der Seitenachse hindurchsieht, so kann man wahrnehmen, um wieviel gewaltiger der Eindruck durch die tiefen Tonnen ist, als der Durchblick durch die kurze Tonne in der Hauptachse. Ein derartiges großes Denkmal kann man sich nur vorstellen in einer großen Ebene, aus der Ferne sichtbar etwa von einer der großen Eisenbahnlinien in Norddeutschland.

Professor Paul Bonatz, Stuttgart



*Abb. 15 / Bahnhof Stuttgart / Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart  
Blick von der linken Vorballe in die Pfeilerhalle*

## NACHWORT ÜBER DIE ARBEITEN VON BONATZ UND SCHOLER UND: RENAISSANCE DES MITTELALTERS?

VON WERNER HEGEMANN

Paul Bonatz ist als Lehrer und Baumeister, als Weltmann und als Richter oder Sieger der meisten Architektur-Wettbewerbe und nicht zum mindesten auch als nachdrücklicher Förderer Paul Schmitthenners eine der wichtigsten Erscheinungen unserer Baukunst (vgl. auch W. M. B. 1928 S. 1—7 und S. 142). Nur zögernd folge ich deshalb seiner Aufforderung, ich solle meine gelegentlich von ihm gebilligten kritischen Bemühungen auch an seinen heute zur Veröffentlichung kommenden Arbeiten ver-

suchen und ich solle die Kritik deutlicher formulieren, die ich bei früheren Gelegenheiten an Bonatz'schen Arbeiten versucht habe. Was könnte bezeichnender sein für die weltmännische und jeder kleinbürgerlichen Übelnehmerei fremde Art von Bonatz? Nach dem Lesen meiner gegen ihn gerichteten Kritiken schrieb er nicht (wie so mancher andere Baumeister!) einen Drohbrief an den Verleger von „Wasmuths Monatsheften“, sondern er erfüllte mir im Gegenteil meine Bitte, weitere Arbeiten von ihm



Abb. 16 / Bahnhof Stuttgart  
 Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart  
 Teil des Kopfbahnsteigs mit Überresten des Königstors, das vor dem  
 Bahnhof stand. Die Trophäen stammen aus der Barockzeit, das Wappen  
 (entsprechend schwäblicher) von 1810.

veröffentlichen zu dürfen und regte mit Humor selber an, ich möchte möglichst scharf einmal alles zusammenfassen, was nach meiner Ansicht gegen diese Bauten einzuwenden sei.

Gelegentlich des „Kölner Hochhaus-Karnevals“ wandte ich mich gegen die gotisierende Effekthascherei, mit der viele der Wettbewerbsentwürfe spielten, und schrieb: „Zur Pseudo-Kathedralkunst gehören auch die vielfältigen Nachahmungen des Bonatzschen Hochhauses Stumm in Düsseldorf, bei denen mittels außen angeklebten Maßwerkes zwar kaum Konstruktivität vorgespiegelt, aber der Baumasse gotisch emporstrebendes Leben gegeben werden soll“ (W. M. B. 1926 S. 114). Und Anfang 1927 veröffentlichte ich die hier auf Seite 162 wiedergegebenen Abbildungen 37 und 38 mit den ebenfalls wiedergegebenen Unterschriften, in denen der Stuttgarter Bahnhof als eine Mischung aus Ritterburg- und Kathedralromantik bezeichnet wird.

Paul Bonatz gehört glücklicherweise nicht zu den Anfängern, die glauben, aus neuen Zwecken und neuen Baustoffen ergäbe sich

schon notwendigerweise eine neue Form oder gar eine neue schöne Form. Wer vor einem W. C. kunstbegeistert ins Knie sinkt, verfehlt einen dringenderen Lebenszweck. Wenn heute vielfach alte Benzinbüchsen statt der älteren und schöneren Tonkrüge auf den Köpfen ägyptischer Frauen zum Brunnen getragen werden, so ist das ebenso modern und praktisch wie es lächerlich und häßlich ist. Selbst die Einführung brauchbarster Wasserleitungen schafft noch keine schöne Form. Bonatz gehört auch glücklicherweise nicht zu den heute prächtig blühenden Narren, die ein Gebäude für modern halten, wenn Stücke davon Formen einer Konservenbüchse oder eines Kraftwagens oder einer Schiffskommandobrücke oder eines Panzerturmes nachahmen. Im Jahre 1926 wurde hier ein Entwurf für ein Volkshaus veröffentlicht, der die Formen einer Dynamomaschine nachahmte (W. M. B. 1926 S. 333). Und nächstens dürfen wir den Entwurf für eine Volksbücherei veröffentlichen, welche die Form einer Glühbirne haben soll. Mehr Licht! Diese Forderung mag höchst modern sein. Aber diese Art von Modernismus wird von Paul Bonatz, dem Erbauer der gewiß modernen Neckarstrombauten (vgl. W. M. B. 1928 1—7) glücklicherweise nicht gepflegt.

Bonatz gehört vielmehr zu den Modernen, die mit J. J. P. Oud sagen können: „Ich freue mich, daß in einer Zeit ohne Liebe zur Arbeit die Technik Formen schaffen konnte, gleich vollkommen in der Erscheinung wie gewissenhaft in der Zweckerfüllung, doch ich ärgere mich, daß die Werke mancher Künstler, die diese Eigenart loben, von so manierierter Oberflächlichkeit sind“; und „Ich hasse die Eisenbahnbrücken, deren Formen gotischen Kathedralen ähnlich sind, doch die reine ‚Zweckarchitektur‘ mancher vielgerühmten Ingenieurbauten kann mir auch gestohlen werden“<sup>1)</sup>.

Die hier besonders zu erwägende Frage lautet also: Wieso gehört der von Bonatz und Scholer erbaute Stuttgarter Bahnhof nicht auch zu der verstoßenen, pseudogotisch modernisierenden Ritterburg- und Kathedralarchitektur, die uns „gestohlen werden“ müßte? Ich durfte einmal Bonatz fragen, woher denn wohl die Anregungen zu der mich so fern und finster anmutenden Formenwelt des Stuttgarter Bahnhofs stammen? Bonatz gab freimütig zu, daß er wenig von den *Art nouveau*- und Jugendstil-Künstlern hält, die sich alle paar Jahre eine neue Formgebung aus den Fingern saugen zu können glauben. Bonatz befindet sich da im innigen Einverständnis nicht nur mit mir, sondern auch mit dem oft scharfsinnigen Architekturphilosophen Bruno Taut, der denselben Gedanken heute treffend folgendermaßen ausdrückt: „Die Architektur ist nicht wie ein Kleid, das man von einem halben Jahr zum andern wechseln kann, weil es altmodisch geworden ist.“ (Vgl. „Berliner Tageblatt“ vom 20. März 1928, Nr. 135.) Paul Bonatz erklärte es dann nicht für ausgeschlossen, daß der tiefe Eindruck, den einmal die Scaliger-Burgen Veronas auf ihn gemacht hatten, auch im Stuttgarter Bahnhof noch Ausdruck findet.

Wenn man die Abbildungen auf Seite 144 und 145 vergleicht, muß man die Zinnen des großen Scaliger-Turmes (vielleicht weil sie in der Jugend von Bonatz noch nicht wieder aufgesetzt waren) mit dem Finger zudecken, um die enge Verwandtschaft zwischen den mittelalterlichen Scaliger-Burgen einerseits und dem Stuttgarter Bahnhofsturm andererseits voll zu würdigen. Mancher Bewunderer mittelalterlicher Baukunst wird diese Verwandtschaft zwischen Burg und Bahnhof um so berechtigter finden, als ja Paul Bonatz über seinen Bahnhof selber schreibt: „Im Jahre 1919 diente der Bau wegen seiner kräftigen Bauart und beherrschenden Lage während der Spartakistenunruhen wieder-

<sup>1)</sup> Diese und andere kräftige Worte des Holländer Baumeisters Oud wurden in W. M. B. 1925 S. 140 ff. veröffentlicht.



Abb. 17 und 18 / Bahnh  
hof Stuttgart / Archi-  
tekten: Paul Bonatz  
und F. E. Scholer in  
Stuttgart

Oben: Schalterhalle  
(Vgl. Abb. 14, S. 165)

Unten: Kopfbahnsteig



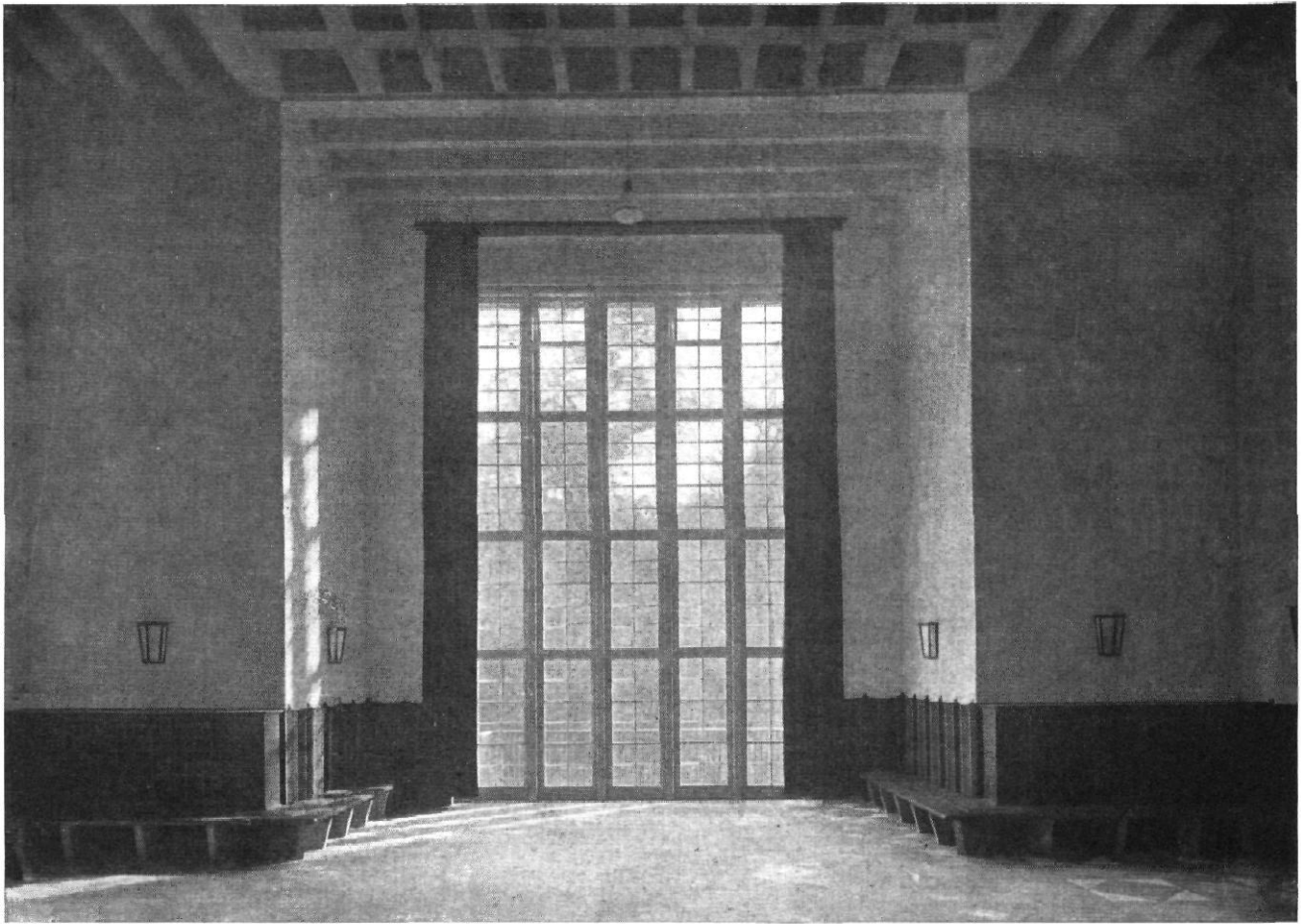


Abb. 19 / Bahnhof Stuttgart / Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart  
Wartesaal im Turm

holt als Zuflucht der Regierung und Zentrale des Sicherheitsdienstes.“ (Vgl. oben S. 145.) Ganz ähnliches hatten ja die Herren Scaliger auch beabsichtigt. Statt Spartakisten und Regierung hieß es damals: „Hie Waiblinger! Hie Wolf!“ Heute gibt es aber kritische Leute, die fordern, ein Bahnhof solle sozusagen mehr dem Verkehr als „durch seine kräftige Bauart“ den Kämpfen zwischen Ghibellinen und Spartakisten dienen. Derartige Kritiker verspüren gar keine besondere Freude darüber, wenn ein solcher Bahnfestungsturm genau so in eine Straßenperspektive eingeordnet ist, wie es der Erbauer des Amsterdamer Börsenturmes und die romantisierenden Mißverständer Camillo Sittes zwischen 1900 und 1908 (also vor dem Erscheinen der Schriften A. E. Brinckmanns) liebten. Solche unromantischen Kritiker leugnen schlankweg die Notwendigkeit eines festen Turmes im Betriebe einer Börse oder eines Bahnhofes und vergessen, daß nicht nur in den oberen Geschossen des Stuttgarter Turmes (allerdings so gut wie nie besuchte) Speisezimmer untergebracht sind, sondern daß auch Aufzüge auf die Plattform des Turmes hinaufführen, und daß man von dort oben eine herrliche Aussicht genießen kann. Von dieser Plattform sieht man Stuttgart und den Bahnhof trefflich aus der Vogelschau. Man sieht dort, daß Stuttgart nicht immer eine mittelalterliche Stadt geblieben ist. Wenn auch das schöne klassizistische Königstor beim Bau des mittelalterlich gekleideten Bahnhofes abgerissen werden mußte (vgl. Abb. 13, S. 151), so zeigt doch der barockisierende Marstall durch seine neuen Ladeneinbauten seine Anpassungsfähigkeit an die mo-

dernen Forderungen, und nicht weit davon liegen das große Königsschloß und die Karlsschule und mancher andere Bau als Zeugen dafür, daß die uns so nahe Baukunst des 18. Jahrhunderts auch in Stuttgart blühte.

Von der Plattform des Festungsturmes am Stuttgarter Bahnhof sieht man allerdings auch in die engen Lichtschächte, die von Bonatz und Scholer in die Ostseite des Bahnhofsgebäudes eingeordnet wurden, um dadurch pfeilerartige Vorbauten zu gewinnen, die den Rhythmus der mittelalterlichen Brückentpfeiler von Verona wiederklingen lassen (vgl. die Abb. 10 u. 11, S. 149 und 150).

Wenn gegen den Stuttgarter Bahnhof der Vorwurf erhoben wurde, er sei ein Misch-Masch aus Ritterburg und Kathedrale und habe mit einem modernen Bahnhof nichts zu tun, so wurde ähnlich gegen manchen modernen Bahnhof Amerikas, namentlich gegen den New Yorker Pennsylvania-Bahnhof (vgl. Abb. S. 162 und 165) der Vorwurf erhoben, er sei eine Nachahmung der Caracalla- oder Diocletians-Thermen und sei für den Empfang unserer modernen Schnellzuglokomotiven ungeeignet. Zur Rechtfertigung der Baumeister der Bahnhöfe von Stuttgart und New York muß gesagt werden, daß die Schnellzuglokomotiven gar nicht in die Stuttgarter Burghalle oder in die New Yorker Thermenanlage hineinfahren. In New York laufen die Züge sogar tief im Keller unter der großen Thermenhalle ein. Das Bauprogramm, das den Bahnhofsarchitekten in Stuttgart sowohl wie in New York gestellt war, forderte u. a. auch große Hallen. Mancher „moderne“ Bauphantast würde es selbstverständlich



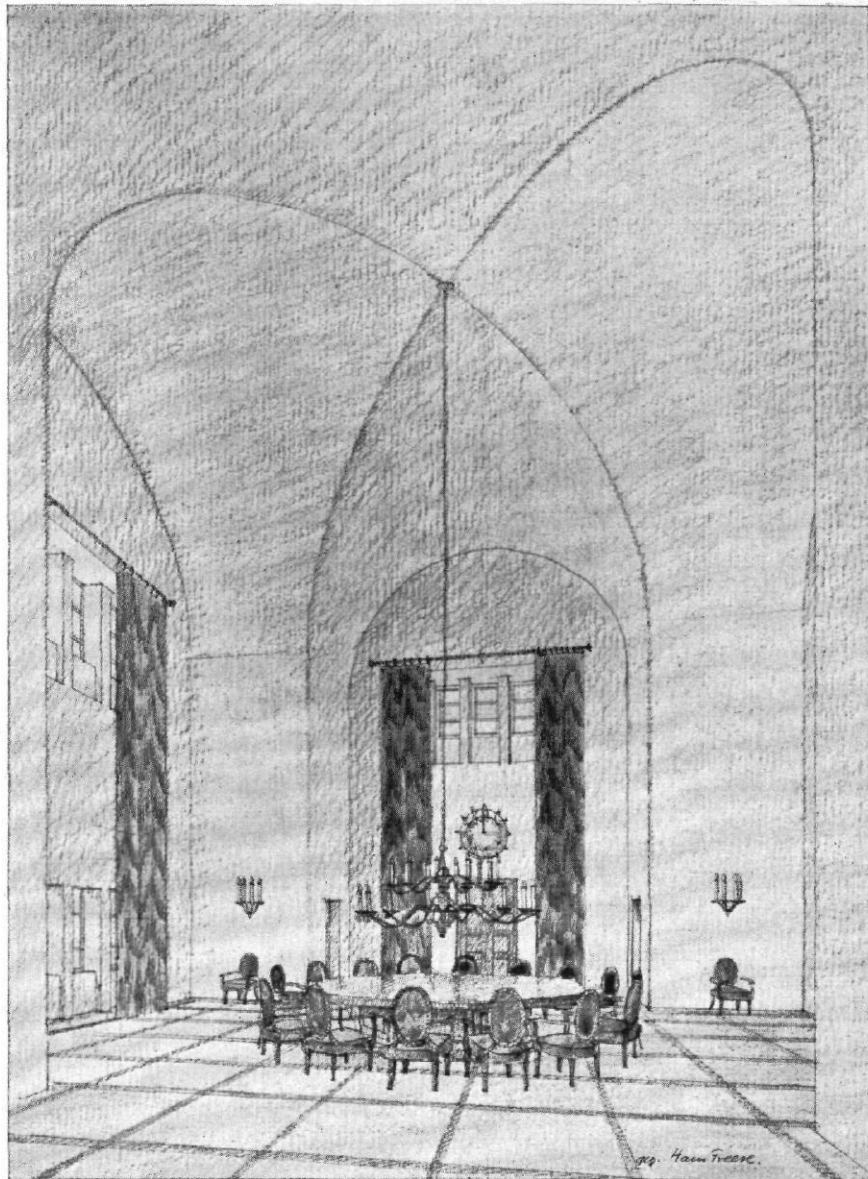


Abb. 20 / Bahnhof Stuttgart / Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart  
Gewölbter Sitzungssaal im Turm

für notwendig erachtet haben, diesen Hallen etwa die Form eines Lokomotiv-Kessels, eines Kohleneimers oder einer Dampfpeife zu geben, um dann kindlich gewiß zu sein, daß damit der Geist eines modernen Bahnhofs überzeugend und witzig zum Ausdruck gebracht sei. Wer dagegen als Baumeister in Bauformen denkt, weiß, daß ein Lokomotiv-Kessel und eine Halle wenig miteinander zu tun haben. Der Eingeweihte weiß, daß eine Halle eben eine Halle ist, daß ihre Wände zwar je nach Zeitgeschmack mehr oder weniger flächig behandelt werden können, daß aber nach dem treffenden Worte Bruno Taut's „die Architektur nicht wie ein Kleid ist, das man von einem halben Jahr zum anderen wechseln kann, weil es altmodisch geworden ist“. Die Architektur ist in der Tat ein Kleid, das man genau wie unsere Sprache sogar innerhalb eines Jahrhunderts viel weniger wechseln kann, als mancher flatterhafte Kopf gerne möchte. Allerdings ist uns die Sprache der Ghibellinen heute fremd geworden; nur gelehrte Archäologen können sie noch einigermaßen verstehen oder sich gar dafür begeistern.

Tatsache aber ist, daß uns die Sprache Schinkel's ebenso wie die Sprache Goethe's noch heute völlig verständlich und zu mehr als 50 Prozent sogar noch völlig gemäß ist, obgleich wir heute von tausend Dingen reden, von denen Schinkel und Goethe kaum träumen durften. Wir wollen und müssen die Sprache Schinkel's und Goethe's allmählich diesen neuen Dingen und immer neuen Bedürfnissen anpassen; aber ein wesentlicher Teil der alten Sprache wird uns immer unentbehrlich sein, ob wir wollen oder nicht<sup>1)</sup>. Wir können und wollen unsere Sprache also deshalb *nicht* wechseln, weil sie zum großen Teil noch lange nicht altmodisch geworden ist und noch auf Jahrhunderte hinreißend modern sein wird. Der Vorwurf, der sich gegen Bonatz und Scholer erheben läßt, ist aber der, daß sie unsere Formensprache, d. h. also die uns noch vielfach gemäß, nahe, verwandte und noch auf lange Zeit hinaus moderne Formen-

<sup>1)</sup> In seinem Buche „Vom Wesen der Baukunst“ S. 84 ff. hat Leo Adler sehr überzeugend die „kontinuierliche Veränderung“ und die unvermeidlich „historische Struktur unseres Bewußtseins“ erörtert.

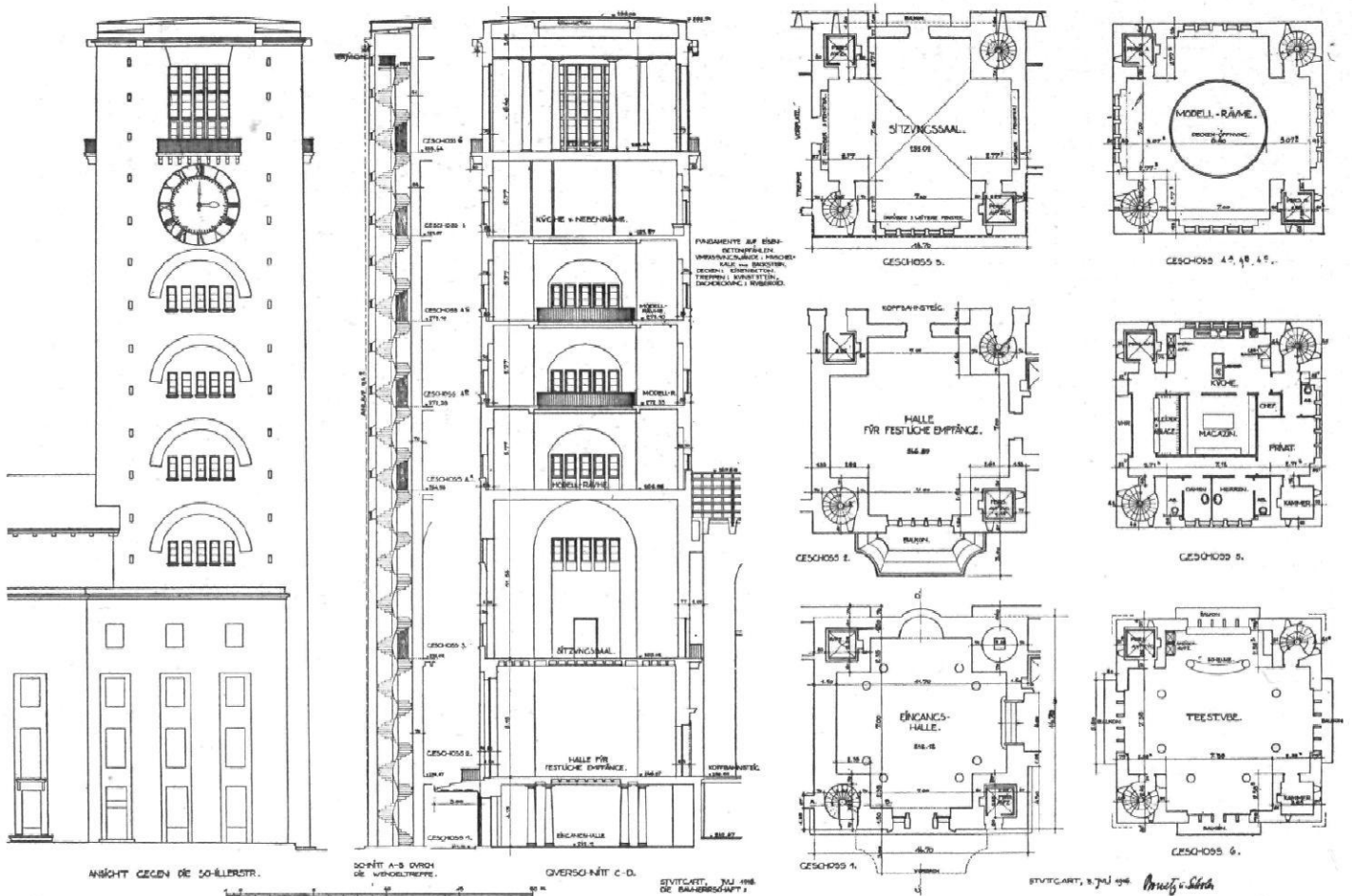


Abb. 21 bis 29 / Bahnhof Stuttgart / Architekten: Paul Bonatz und F. E. Scholer in Stuttgart  
 Ansicht, Schnitte und Grundrisse des Turmes

sprache Schinkel's und Goethe's willkürlich gewechselt haben, um mit prä-raphaelitischen, gotisierenden, ghibellinischen Scaliger-Burg-Motiven zu spielen. Für dieses Spiel sind die genannten Baumeister selbst allerdings wahrscheinlich gar nicht verantwortlich zu machen. Sie erfüllten vielmehr wohl nur ein bereits vorliegendes geistiges Programm, dessen Verfasser Theodor Fischer heißt.

Es gibt Germanen-Schwärmer, die behaupten, das Gotisierende und Ghibellinische sei deutscher und uns deshalb gemäßer als die Sprache Knobelsdorff's, Gilly's, Schinkel's, Weinbrenner's, Goethe's und Winkelmann's. Derartigen Germanen-Schwärmern wird es passend erscheinen, daß man beim Bau einer Halle gotische Burgen- und Cathedral-Motive spielen läßt, statt die uns näherliegenden Formen des 18. Jahrhunderts, der Renaissance und ihrer römisch-griechischen Vorwelt für unsere neuen Zwecke weiter zu entwickeln. Diese Schwärmer dürfen aber nicht vergessen, daß auch die germanische Kathedrale auf römische Vorbilder zurückgeht und daß z. B. bei der Entwicklung der germanischen Kirche gerade auch die römischen Thermen Pate gestanden haben (vgl. W. M. B. 1926 S. 212 Abb. 7). Das Abendland verdankt dem Morgenlande die Form seiner Burgen ebenso, wie sich die deutschen Ordensritter ihre praktischen Danziger Aborte aus dem Morgenlande holten. Und wie gotisch oder modern sich auch ein deutscher Baumeister gebärden mag, so bleibt seine Halle (vgl. Abb. 17, S. 155) doch immer ein Echo (und mir scheint, ein oft schwaches Echo) einer römischen Halle (vgl. Abb. S. 165); sein großes Rundbogen-Fenster (vgl. Abb. 16 S. 154) bleibt dem römischen

Thermenfenster verwandt (vgl. Abb. 42 und 43); sein „Reichschrenmal“ (S. 161) bleibt der Nachklang eines römischen Triumphbogens und sein Tannenbergs-Denkmal bleibt, ob es will oder nicht, ein Nachklang ordensritterlicher und arabischer, in letzter Linie römischer Befestigungsanlagen (vgl. W. M. B. 1926 S. 33).

Es wäre auch falsch, dem modernen Baumeister, der sich z. B. an der Erinnerung an römische Thermen erquickt und bereichert, einen Vorwurf zu machen. Wir dürfen nicht vergessen, daß schon unseren germanischen Vorfahren kaum etwas bewundernswürdiger und „wonnosamer“ erschien als römische Thermen, aus denen sie sich darum auch je nach Bedarf Kirchen oder Burgen machten. In seinem Buche „Frühgermanentum“ (München 1926) hat uns Hans Naumann eine angelsächsische Schilderung aus der Völkerwanderungszeit mitgeteilt, in der man sehen kann, wie sich germanische Horden in einer römischen Therme einnisteten und wohl sein ließen, wenn sie auch unfähig waren, die Wunderbauten am Leben zu erhalten. In seinem Gedicht singt der germanische Sänger sehnsüchtig:

*Ein Künner verband einst  
 die Quadern kunstvoll mit Klammern von Erz.  
 Licht waren die Burgballen, Brunnensäule viele.  
 Steinböfe standen. Der Strom floß heiß  
 weitbin flutend. Der Wall umfing alles  
 mit schimmerndem Busen, wo die Bäder waren  
 warm im Innern. Wonnosam war das,  
 sie ließen sich ergießen...  
 über graue Steine, die Ströme die heißen  
 ... in heiße Wasserbecken.*

*Doch gestürzt vom Schicksal barsten die Burgstätten,  
zerbrach das Antenwerk.*

*Die es besserten sanken, die Helden zur Erde . . .  
Die Dächer sind vertilgt<sup>1)</sup>.*

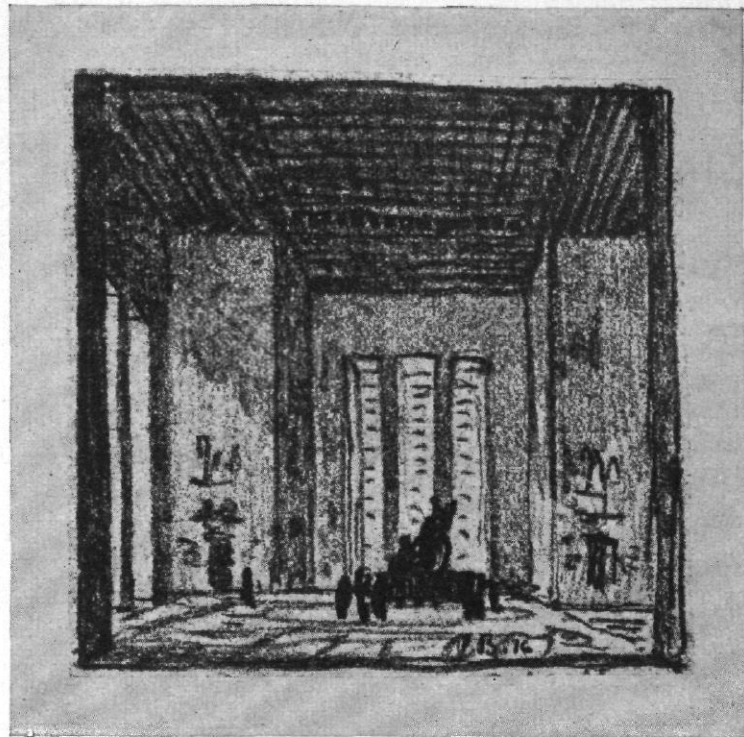
Sehr richtig sah also der germanische Dichter in dem Baumeister, der eine Therme bauen und sie wieder ausbessern konnte, einen „Helden“! Hans Naumann versichert auch, trotz seiner ehrlichen Germanen-Begeisterung, daß „das große bosporanische Gotenreich in Südrußland als ein Ventil für den Zustrom hellenistischer und orientalischer, antiker und vorderasiatischer Elemente in geistiger, religiöser, sprachlicher, dichterischer, ornamentaler und materieller Hinsicht in die germanische Welt gewirkt hat“. Naumann zeigt uns, wie die germanischen Götter Balder und Loki, der Wodansglaube und die Asen-Religion den Germanen durch das bosporanische Gotenreich aus hellenischen Anregungen erwachsen sind, und daß sogar die germanischen Runen aus der hellenistischen Kursivschrift stammen<sup>2)</sup>. Das Verhältnis zwischen den Germanen und der griechisch-römisch-byzantinischen Kultur, in die sie einbrachten, wird vielleicht am besten durch das geschildert, was Naumann einen „frühgermanischen Scherz, einen heroischen Witz“ nennt: „Die germanischen Edlen sind die saugenden Ferkel, sie haben sich satt und behaglich voll getrunken.“ Das ist, wie gesagt, nur ein Scherz und darf in keiner Weise die Leistung verkleinern, die es den einbrechenden Barbaren, den Arabern und Germanen, ermöglichte, allmählich einen Teil der eroberten Kulturwerte in sich aufzusaugen und neu zu gestalten.

Auf diesem Wege der Neugestaltung sind gewiß große und selbständige Kunstwerte entstanden. Trotzdem erscheint es mir unrichtig, sich heute wieder auf den Standpunkt der Halbwilden germanischen Einbrecher stellen zu wollen und so zu tun, als ob die gewaltige, vielhundertjährige Arbeit, die im Werke Schinkel's und Goethe's weiterklingt, nicht geleistet worden wäre.

Wenn man anerkennt, daß vor einem Bahnhof oder einem Museum eine schützende große Vorhalle wünschenswert ist, dann sind mir Vorhallen, wie sie Schinkel vor dem Alten Museum in Berlin oder Mc Kim vor dem Pennsylvania-Bahnhof in New York (Abb. 37 S. 162) errichteten, lieber als die Vorhalle des Stuttgarter Bahnhofs, wo sich über glatten Pfeilern ein schweres Gemäuer türmt, in das kleine Fenster eingeschnitten sind, die auf Burgverließe in der Attika schließen lassen (vgl. Abb. 4 S. 147 u. Abb. 5 S. 148). Allerdings glaube ich, daß sowohl die New Yorker als die Stuttgarter Vorhalle schon zu schwer ist für unser modernes, am Eisenbeton erzogenes Empfinden. Ähnlich urteilt ja Bonatz selbst (vgl. oben

<sup>1)</sup> Den Hinweis auf diese altgermanische Thermen-Begeisterung ebenso wie auf den in W. M. B. 1926 S. 212 Abb. 7 gegebenen Zusammenhang zwischen den Kathedralen- und Thermen-Grundrissen verdanke ich Professor Fritz Krischen, Danzig. Die Vorlagen für die Abbildungen der Thermen auf S. 164 u. 166 verdanke ich Professor Krencker, Charlottenburg.

<sup>2)</sup> Auch „die nachmalige gotische Schrift der Bibel, Ulfila's Schöpfung, die erste literarische Buchschrift der Germanen, ist aus der griechischen Unziale, der hellenistischen Prunkschrift, geschaffen und stellt wiederum eine jüngere, intensivere, noch sorgfältigere Stufe der Hellenisierung dar.“ Und „von den Goldschmieden der alten Griechenstädte in Südrußland haben die Germanen die neue Goldschmiedekunst gelernt.“ „Das Bruchstück eines Halsrings trägt die Runeninschrift: dem Jupiter der Goten heilig!“



Die Decke über dem Kreuzdrauf

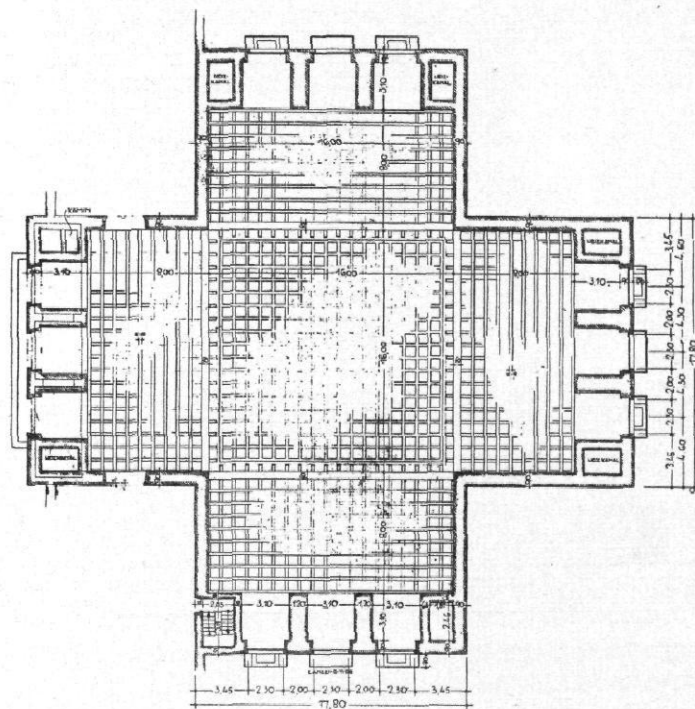


Abb. 30 und 31 / Ausstellungs- und Sammlungsgebäude  
Architekt: Paul Bonatz in Stuttgart  
Innenansicht und Decke des Kreuzbaues

S. 148-9). Als die klassizistische Formenwelt im amerikanischen Kolonialstil in Holz übersetzt wurde, gestaltete sie sich allmählich leichter, ohne deshalb unschön zu werden. Ich sehe keinen Grund, warum heute bei der Übersetzung alter Steinformen in den neuen Beton nicht auch ein Fortschritt zu größerer Leichtigkeit gemacht werden soll. Paul Schmitthenner erzielte einen Erfolg in dieser Richtung mit seinem nervigen Balkon am Hause Roser in Stuttgart (vgl. W. M. B. 1928, S. 22).

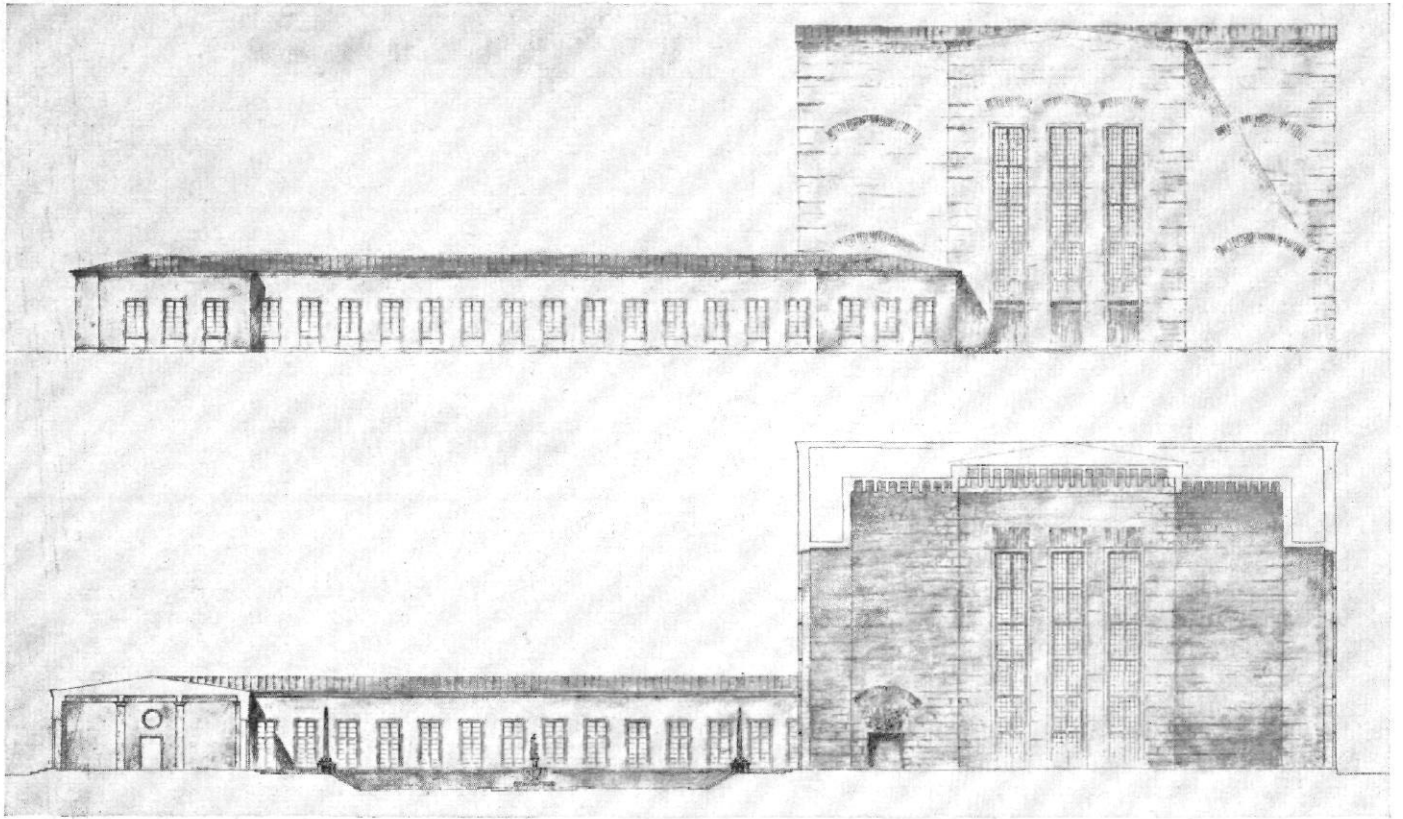
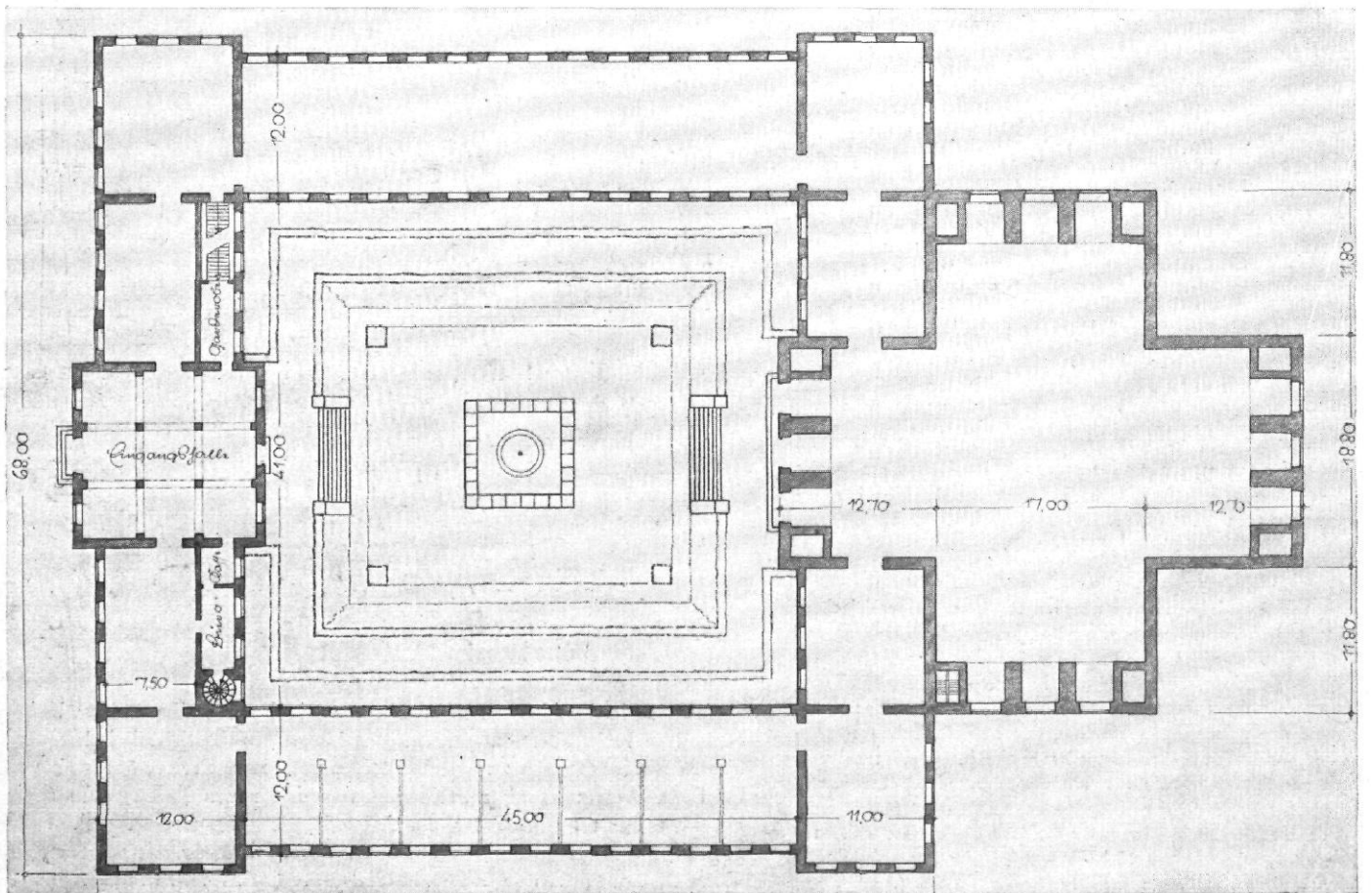


Abb. 32 bis 34 / Ausstellungs- und Sammlungsgebäude / Architekt: Paul Bonatz in Stuttgart  
 Ansicht, Längsschnitt und Grundriß 1:600



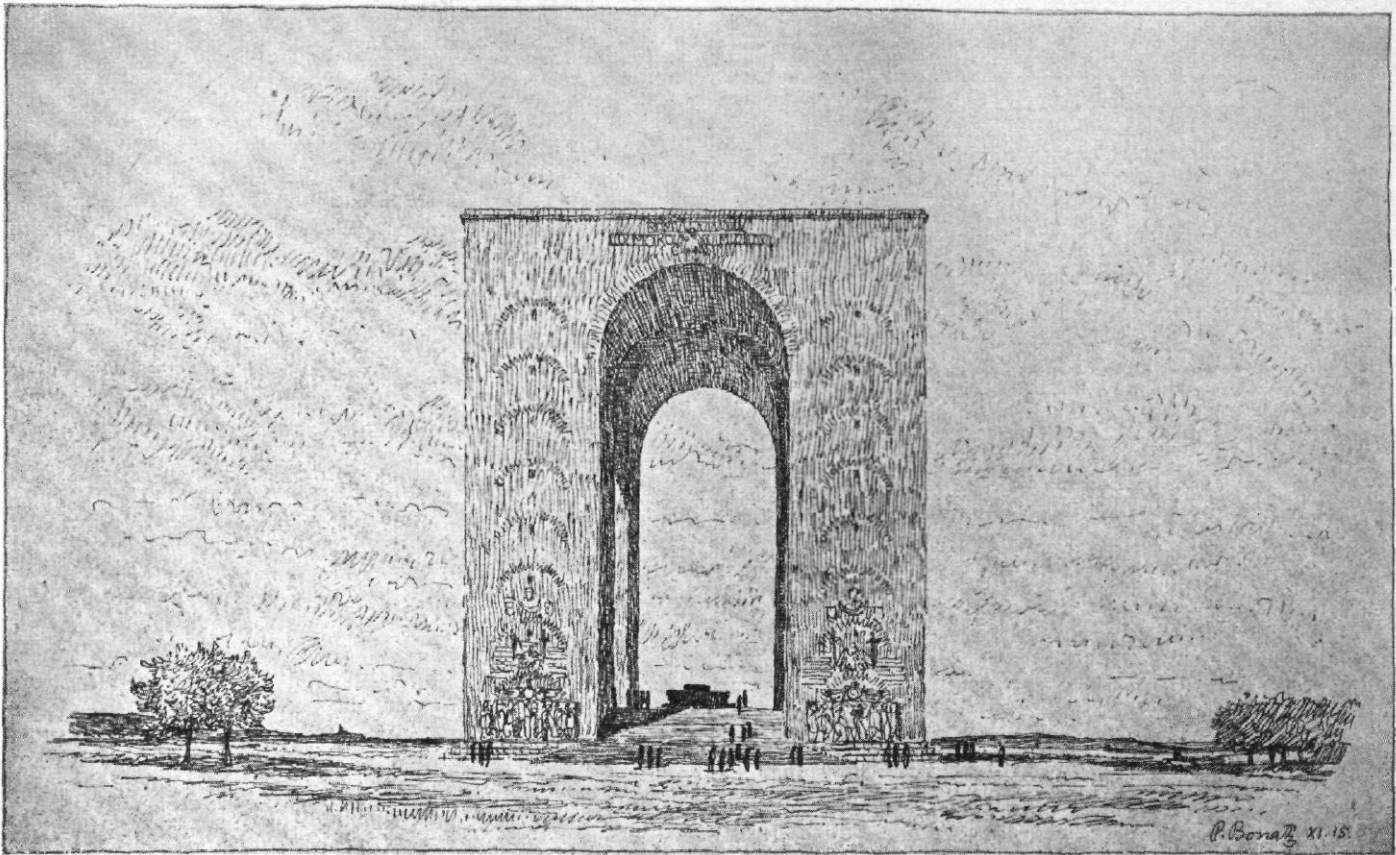


Abb. 35 / Entwurf zu einem großen Denkmal / Architekt: Paul Bonatz in Stuttgart



Abb. 36 / Arc de Triomphe, Paris / Architekt: Chalgrin († 1811)



Abb. 37 / New York. Pennsylvania Bahnhof  
 Architekten: Mc Kim, Mead und White. „Diesem Bahnhof ist der Vorwurf gemacht worden, seine Säulenstellungen und seine große Mittelhalle seien weniger ‚modern‘ als die Ritterburgen- und Kathedral-Motive des neuen Stuttgarter Bahnhofs.“

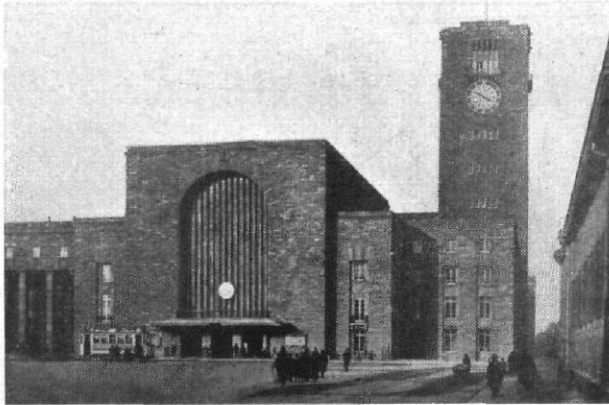


Abb. 38 / Stuttgart. Bahnhof  
 „Dieser Bahnhof, der die Romantik von Berlages Amsterdamer Börse in die unmittelbare Nähe der klaren Karlsschulbauten und eines großen Barockschlosses verpflanzt, erscheint manchen deutschen Beurteilern ‚moderner‘ als der streng klassizistische Pennsylvania Bahnhof.“

Ganz andere Bahnen haben zu meinem Bedauern die Bonatz-Schüler in Köln beschritten. Als dort kürzlich den noch gar nicht alten Messehallen mit ungezähltem Millionenaufwand eine neue Fassade vorgeklebt wurde, hat man, ähnlich wie bei den Düsseldorfer Gesolei-Bauten, die nervigen Eisen- oder Betonkonstruktionen mit dickem mittelalterlichen Backsteinwerk verkleidet und damit die unserer Zeit gehörende neue Schönheit verkleistert (vgl. Abb. S. 170 u. 171). Zu Ehren des Stuttgarter Bahnhofes von Bonatz und Scholer läßt sich sagen, daß dort keine solche Verkleidungen vorkommen, sondern alles im Massivbau gemauert ist. Das ist handwerklich vornehm. Ist es modern?

Ich bewundere Wirkungen wie sie Bonatz und Scholer etwa in den Abbildungen 15 und 19 (S. 153 und 156) zeigen; sie haben etwas Straffes und Edles. Mancher aber wird zweifelhaft sein, ob die im Hintergrund von Abbildung 17 (S. 155) dargestellte Entwicklung eines römischen Thermen-Fensters besser ist als etwa die von Mc Kim versuchte Neugestaltung (vgl. den Hintergrund der Abb. S. 165). Zugegeben sei ohne weiteres, daß die römischen Vorbilder teils unklar oder schwer rekonstruierbar, teils unbefriedigend sind (vgl. Abb. S. 164 u. S. 166) und daß die Rekonstruktion Michelangelos mit seinen übereinandergestapelten Bögen keine Leistung ist, die heute Bewunderung verdient (Abb. 44). Wenn aber Bonatz und Scholer in der Mittelachse ihres Fensters über eine Uhr einen riesengroßen germanischen Ritter zwischen Wappenlöwen und oben drüber einen heraldischen Adler türmen, der noch größer ist als die Löwen, dann scheint mir Mc Kim mehr Ruhe und Geschmack bewiesen zu haben. Das große Rechteck unter dem gläsernen Halbrund seines Fensters hat Mc Kim mit einem der sehr ruhig wirkenden, zartgetönten Wandgemälde Guerin's ausgefüllt (sie stellen große Landkarten dar), deren Flächen den Riesenraum einheitlich umrahmen.

Wer sich an den augenblicklich nicht gerade modernen Säulen stößt, die, von oben photographiert, übergroß wirken (vgl. Abb. S. 165), oder wer das Nichtzusammenklingen dieser Säulen und ihrer Gebälke mit der Teilung der großen Fenster beanstandet, wird immerhin zugeben müssen, daß diese Säulen in inniger

Die Abbildungen 37 bis 39 stammen ebenso wie die darunter stehenden Unterschriften aus: Hegemann, Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst, 2. Aufl. Berlin 1927, Verlag Ernst Wasmuth A.-G.



Abb. 39 / Washington. Hauptbahnhof / Erbaut 1908 / Architekt: D. H. Burnham / Der Wartsaal ist 67 m lang und 36,5 m hoch.

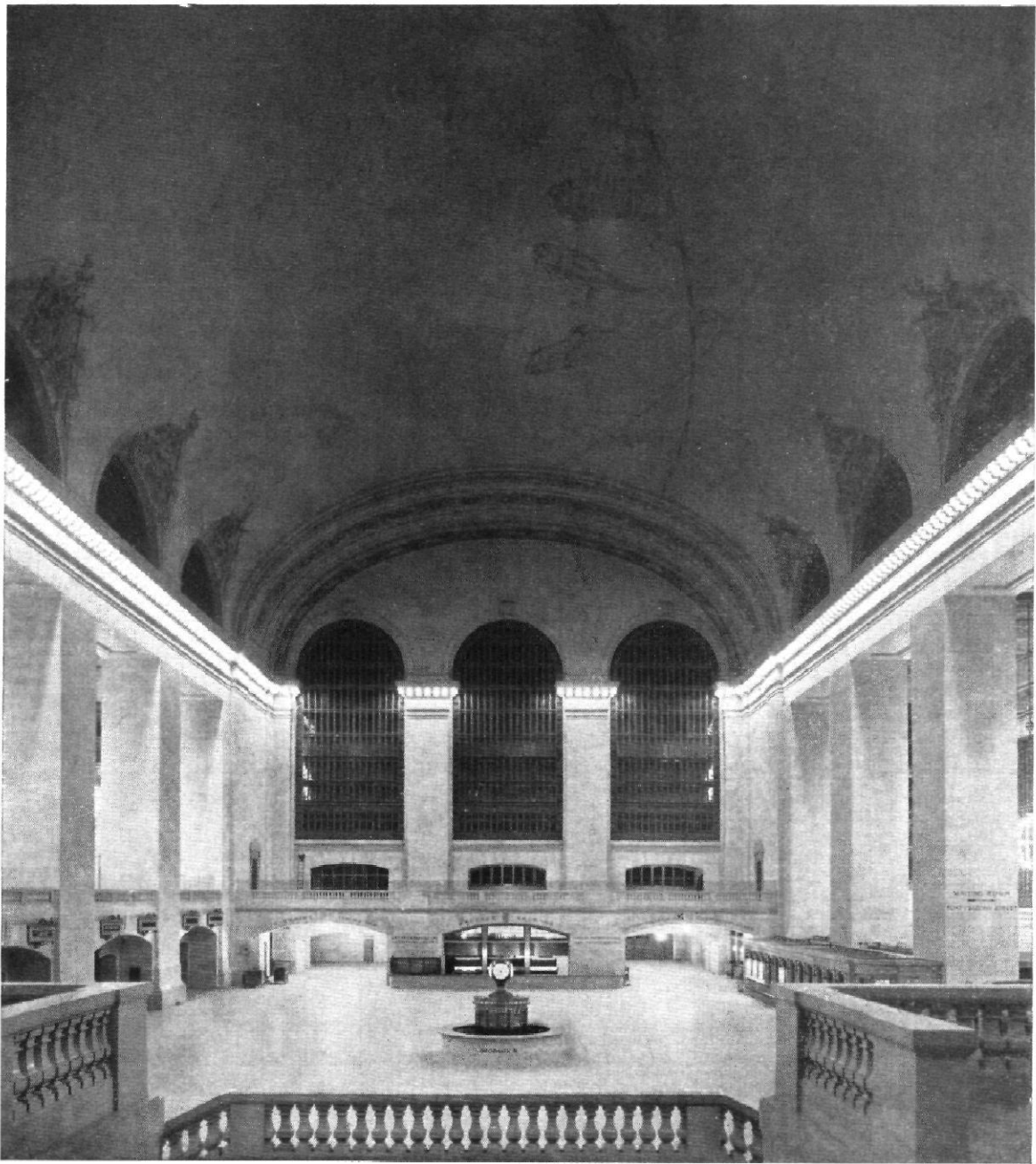


Abb. 40 / New York, Grand Central Bahnhof / Architekten: Warren und Wetmore  
 Die Halle ist etwa 36 m breit und 60 m tief  
 (Aus: Hegemann, „Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst“ 2. Aufl.)

Verbindung mit der herrlichen Wölbung des Raumes stehen, während die Pfeiler, die Bonatz und Scholer rechts und links ihres Thermenfensters aufstellen, sehr locker im Raume stehende Dekorationen sind (vgl. Abb. 16, S. 154).

Ich zweifle nicht, daß heute mancher den Bonatz'schen Entwurf für einen Triumphbogen (S. 161) schöner finden wird als etwa den *Arc de Triomphe* in Paris, obgleich die Verwandtschaft zwischen den beiden und ihrer Verzierung namentlich im unteren Teil sehr weitgehend ist. Im oberen Teil ist Bonatz sparsamer, und wir haben heute eine Vorliebe für glatte Flächigkeiten, die Bruno Taut mit „gerupften Hühnern“ vergleicht<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Daß auch frühere Jahrtausende das Streben von stark plastischer Behandlung zur Flächigkeit kannten, hat Krischen im vorigen Hefte vom W. M. B., S. 111 ff. lebendig vorgeführt.

In der Nachfolge der Bonatz-Scholer'schen Gotik des Düsseldorf'schen Stumm-Hauses und des Stuttgarter Bahnhofes hat sich in Deutschland eine gotisierende Kunst entwickelt (vgl. z. B. S. 167 u. 168 und manche anderen Seiten des vorliegenden Hefes), die vielfach weit weniger wert ist als die sicher achtbaren Leistungen von Bonatz und Scholer. Als ich kürzlich den Architekten des Erweiterungsbaues einer großen tierärztlichen Hochschule fragte, wie ihm denn heute seine rheingoldhaften Innenräume gefielen, antwortete er mir: „Das würde ich heute ganz anders machen; diese Räume sind noch im Stil von Krimhild's Rache 1923 gebaut.“ Bruno Taut drückte einen ähnlichen Gedanken aus, als er am 20. März schrieb: „Es wird keine zwei Jahre dauern, und mancher wird sich seiner heutigen horizontalen Bänder schämen. Heute schämt sich so mancher seiner

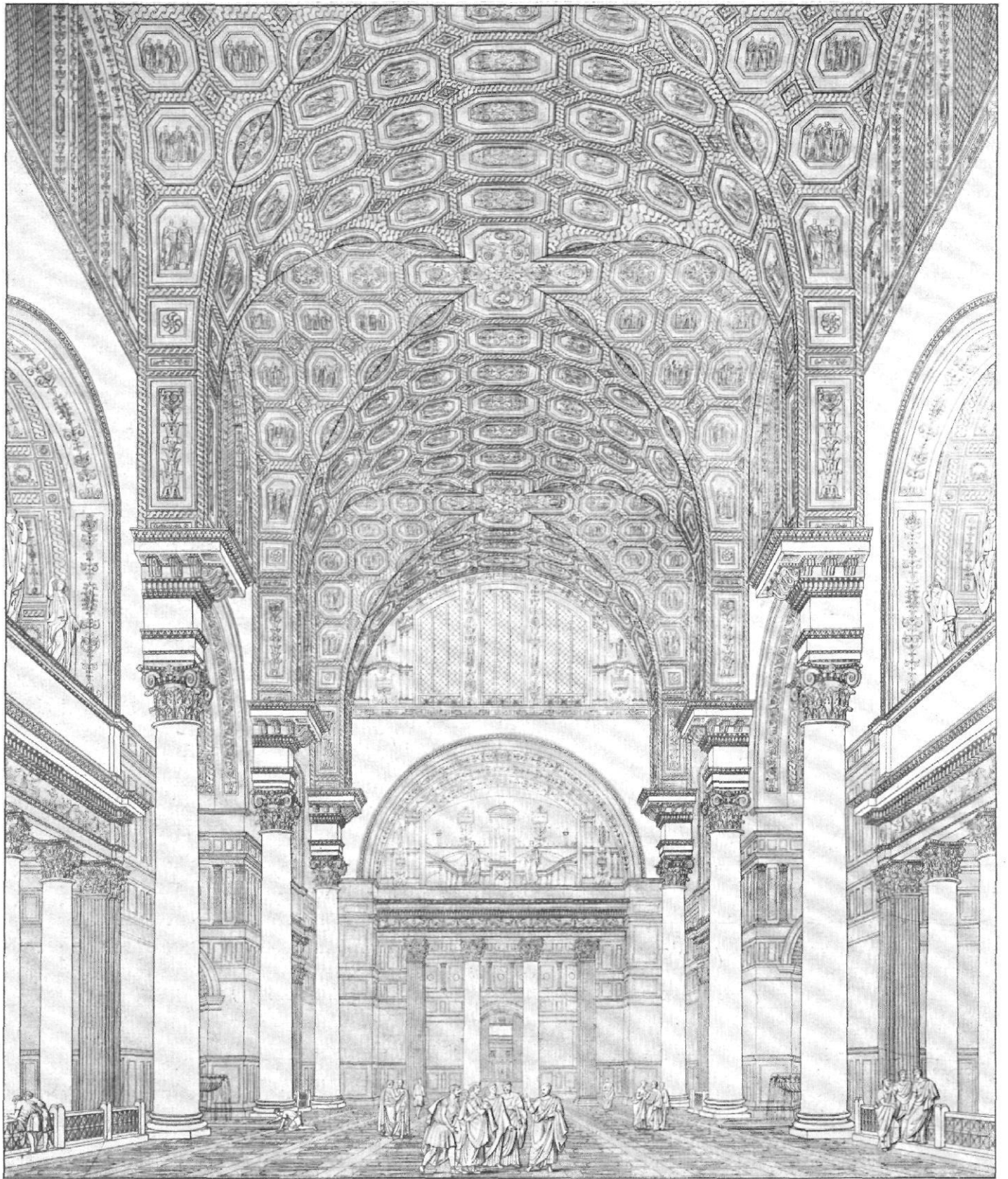


Abb. 41 / Rom. Thermen des Diocletian. Tepidarium / Nach dem Wiederstellungs-Versuche von G. Abel Blouet, Paris 1828  
 Ist nicht die Wiederherstellung durch McKim (Abb. 42) besser als die in Abb. 41, 43 und 44 gezeigten? Man beachte, wie McKim das Über-  
 einanderstellen verschiedenartiger Bogen, die Stichbogen auf hohen Stelzen und an den Graten des Kreuzgewölbes das Aufeinanderstoßen der  
 Kassetten vermeidet. Man beachte auch Wölflin's Kritik an der Wiederherstellung Michelangelos (vgl. Unterschrift unter Abb. 44)





Abb. 42 / New York, Pennsylvania Bahnhof / Architekten: McKim, Mead und White / Die Halle ist etwa 36 m breit und 90 m tief.  
 Man beachte die Verwandtschaft dieser Abbildung mit Abbildung 16 und 17 (von Bonatz und Scholer).  
 (Aus: Hegemann „Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst“ Verlag Ernst Wasmuth A.-G., Berlin 1927)

zackigen Gesimse und Ornamente, die er vor vier Jahren machte.“  
 Alle diese zackige Nibelungen-Film-Architektur hat für mich  
 etwas Freudloses, hysterisch Emporgemarertes und erinnert  
 mich peinlich an Schiller's quälende Verse:

*Der Mönch und die Nonne geißelten sich,  
 Und der eiserne Ritter turnierte.*

Der reife Schiller hat sich, wie gleichzeitig Schinkel, den  
 „Göttern Griechenlands“ zugewandt, deren unsterblicher Schön-  
 heit vielleicht auch unsere kommende Baukunst freudig dienen

wird, sobald sie ihre heutige Unreife und Formlosigkeit überwun-  
 den hat. Walter Gropius sagte neulich: „Es ist ein Irrtum,  
 wenn man glaubt, daß die moderne Bewegung sich nur vom  
 Zweck leiten lasse, und nicht von der Schönheit. Das Gegen-  
 teil ist der Fall.“ Was aber ist Schönheit? Auf diese Frage  
 hat Paul Bonatz mit seinen ausgezeichneten neuen Strombauten  
 (vgl. W. M. B. 1928, S. 1—7) eine sicher beherzigenswerte Ant-  
 wort gegeben. Dieser Paul Bonatz soll uns noch auf lange Zeit  
 ein Führer sein!

*Werner Hegemann*

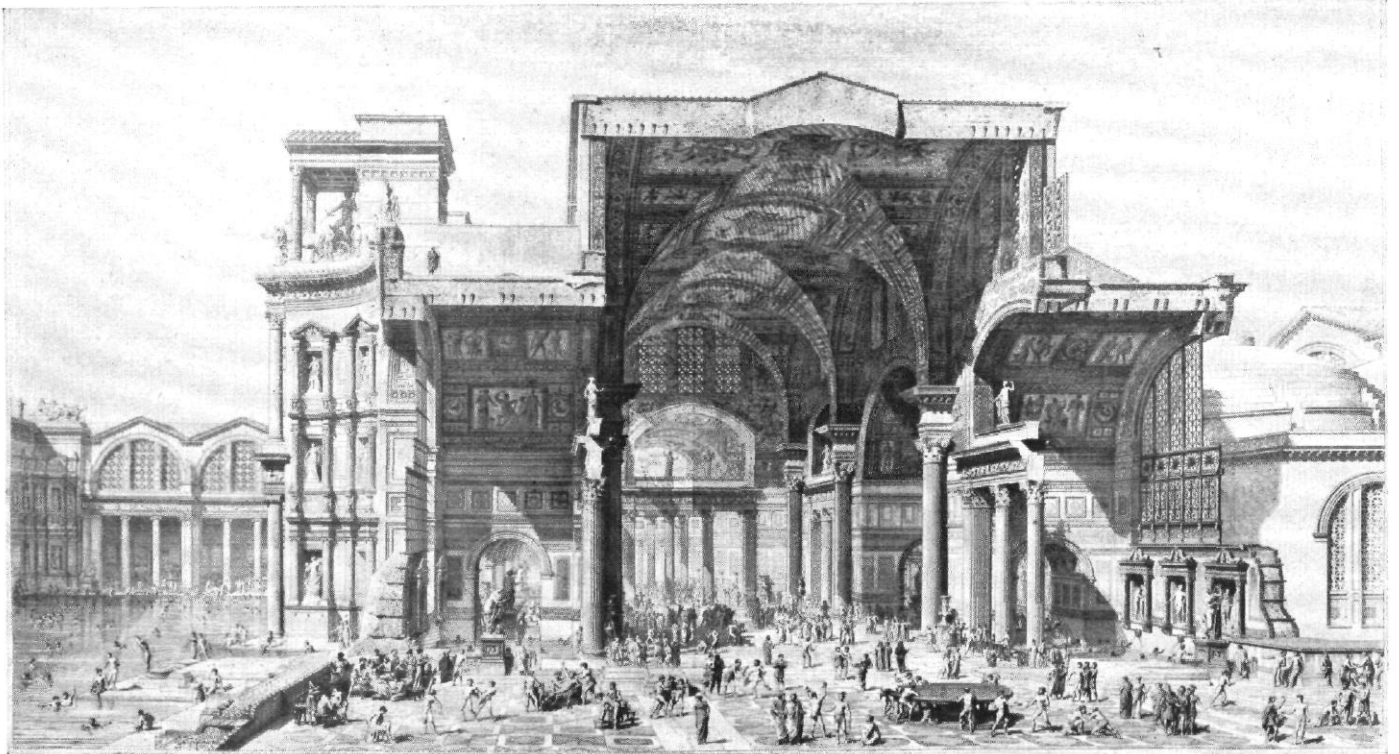


Abb. 43 / Rom. Diocletians-Thermen. Nach dem Wiederherstellungs-Versuche von Edmond Paulin, Paris 1890

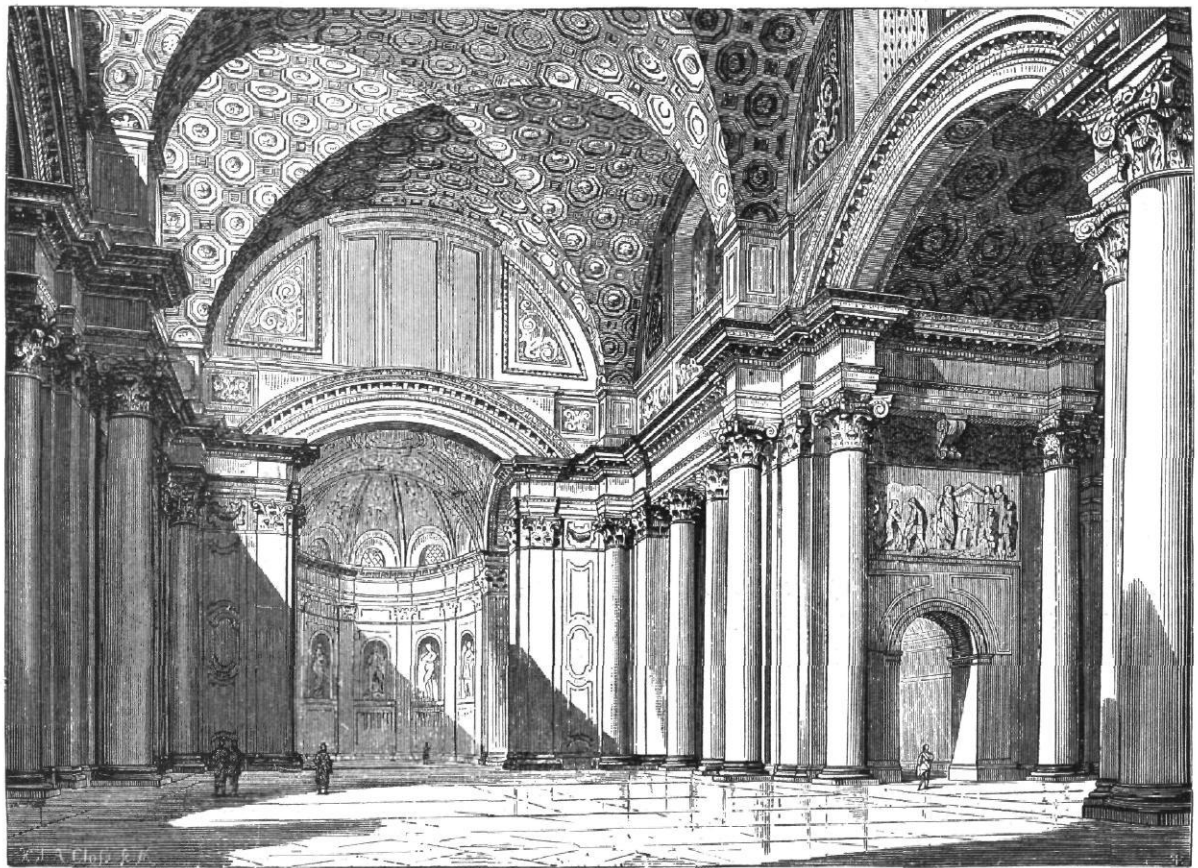
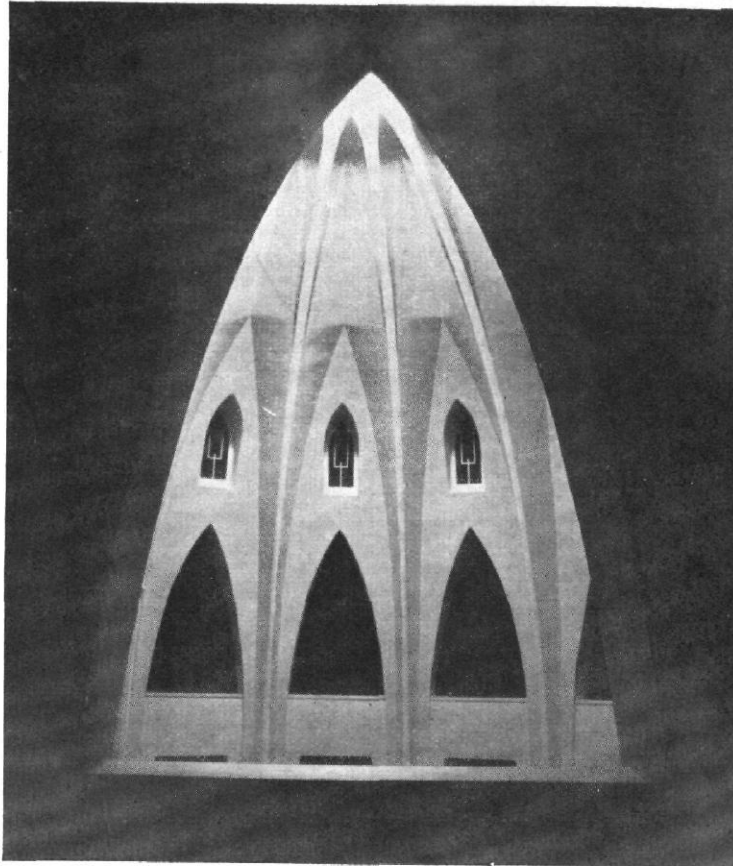


Abb. 44 / Rom. Diocletians-Thermen. Älterer Wiederherstellungs-Versuch nach Lübke-Semrau. Dieser Versuch lehnt sich stark an die durch Michelangelo durchgeführte Wiederherstellung (als Kirche Maria degli Angeli) an, von der Wölfflin u. a. sagt: „Die schlanken Ansätze des Kreuzgewölbes, die Michelangelo vorfand, erstickte er in einer drückend reichen Attika ... Er ließ den ganzen Fußboden erheben, um die schlanken antiken Säulensockel verschwinden zu machen.“ ( Vgl. Abb. 42)

AULA MAXIMA  
IN DER

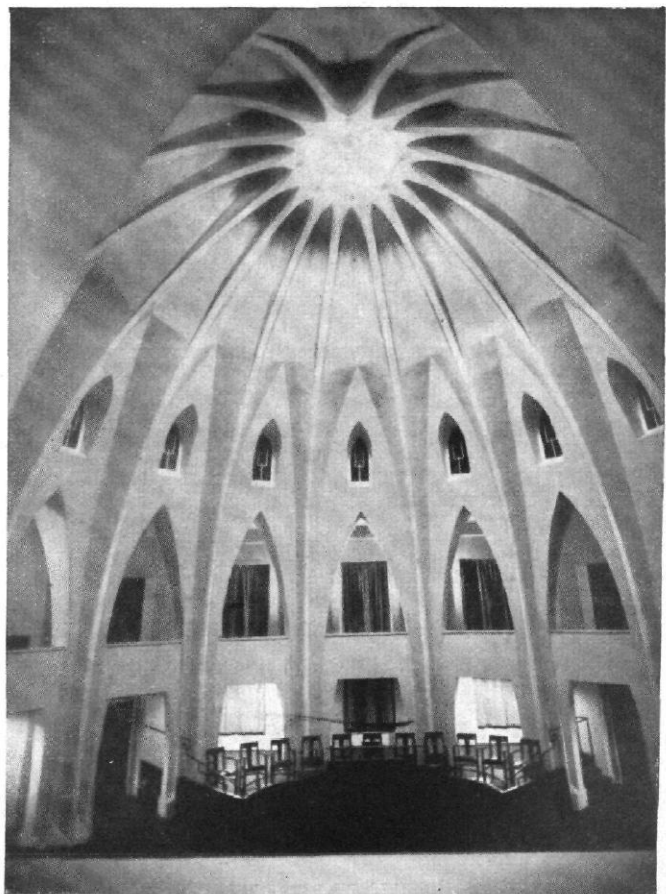
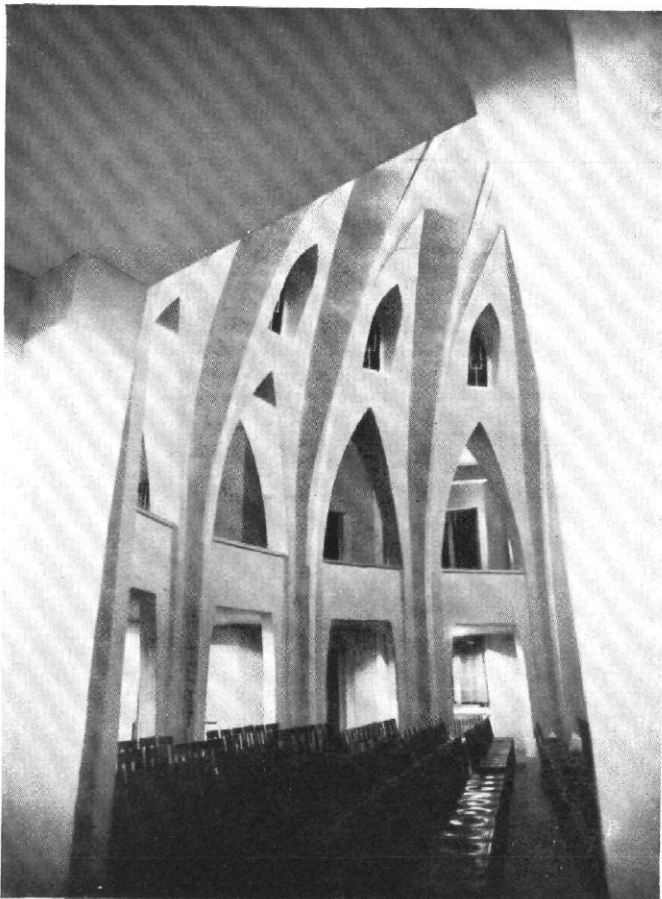


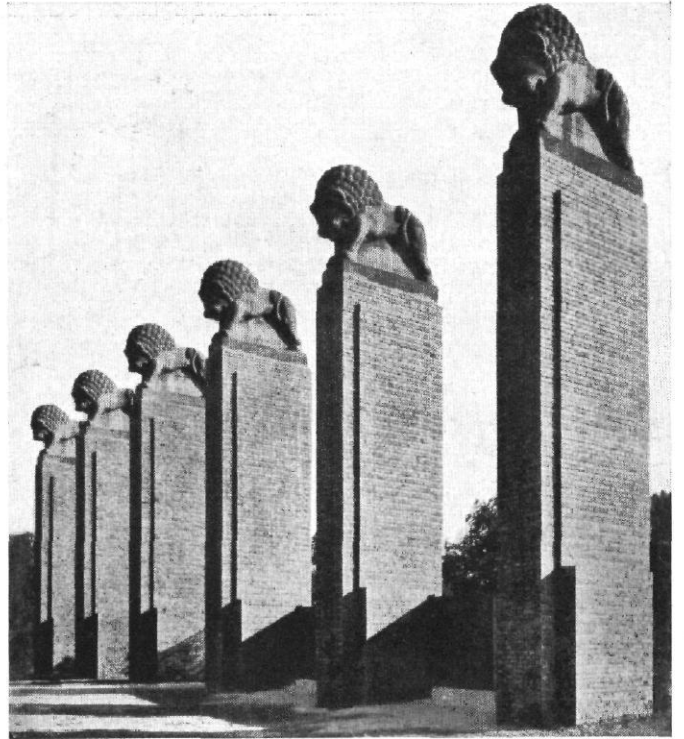
BERG-AKADEMIE  
CLAUSTHAL

*Staubauverwaltung*

*Abb. 45 bis 47 / Preußische  
Berg-Akademie Clausthal  
Aula maxima*

*Architekt: Rohrer, Clausthal  
Vgl. Text S. 163*





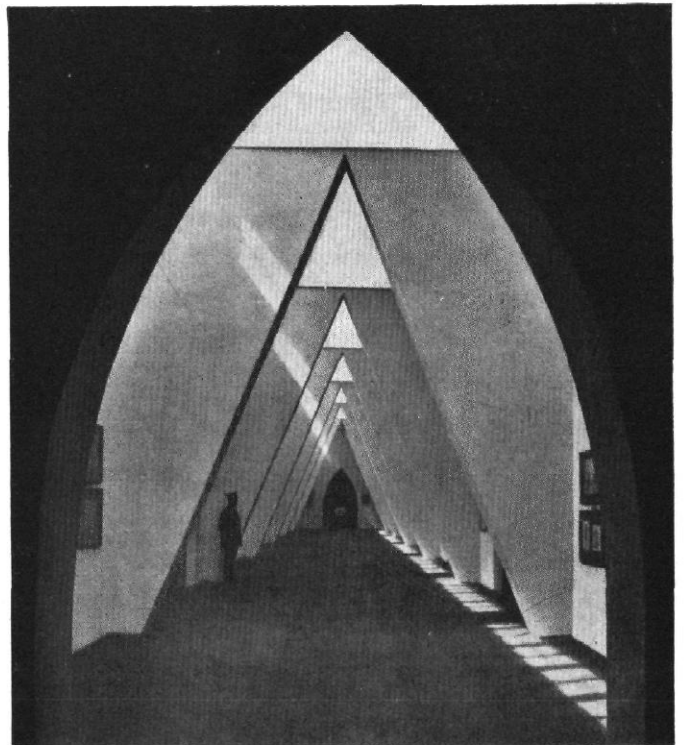
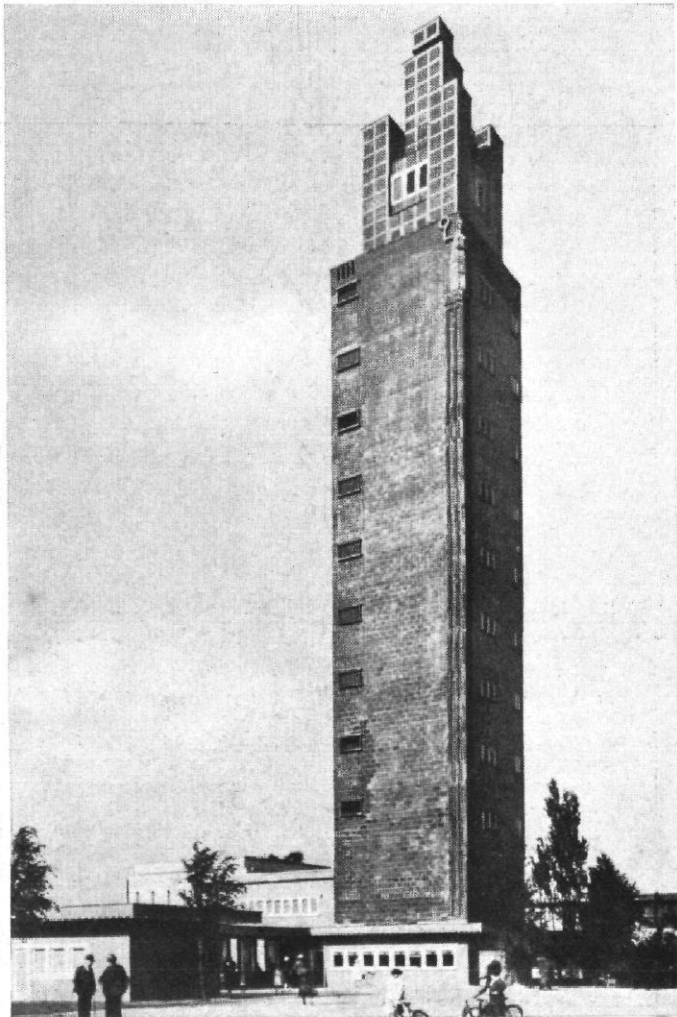
*Abb. 1 (links oben) / Pferdeter auf der Theaterausstellung  
Magdeburg 1927 / Rückansicht*

*Abb. 2 (rechts oben) / Löwentor in Darmstadt*

*Abb. 3 (links unten) Turm auf der Theaterausstellung Magdeburg 1927*

*Abb. 4 (rechts unten) / Ein Innenraum der Theaterausstellung  
Magdeburg 1927*

*(Alle vier Abbildungen sind Verkleinerungen nach dem Buche: Neuere  
Arbeiten von Prof. Albinmüller, Friedrich Ernst Hübsch Verlag G. m. b. H.  
Berlin) vgl. Text S. 163 und 179*



ZUSCHRIFT VON K. MALEWITSCH-LENINGRAD ZUR „SUPREMATISTISCHEN ARCHITEKTUR“

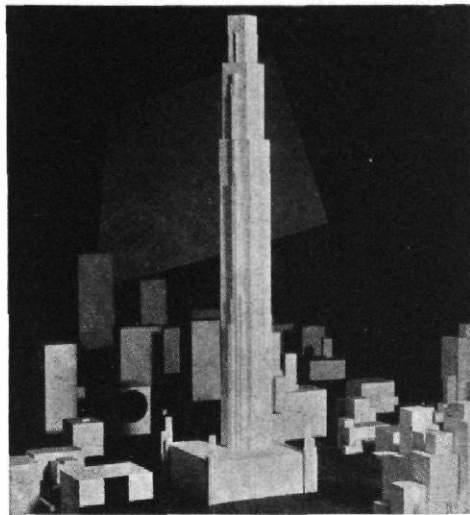
„Kinder schafft Neues  
und abermals Neues.“

Richard Wagner.

In Ihren Monatsheften ist auf Seite 484 (Jahrgang 1927) eine Zuschrift Herrn Walther von Fritschen's veröffentlicht, die sich u. a. auch mit der suprematistischen Architektur befaßt.

In dieser Zuschrift ist eine ganze Reihe von Architekten erwähnt, zu denen auch ich gehöre. Es ist mir nicht bekannt, ob die anderen Herren zu der

Abb. 1 (nebenstehend) / Entwurf zu einer suprematistischen Säule  
Architekt: K. Malewitsch, Leningrad



Zuschrift Stellung nehmen, aber ich selbst möchte mich zu der von Herrn von Fritschen ausgesprochenen Meinung äußern. Ich würde darauf verzichten, wenn jene Zuschrift nicht einen verdeckten Angriff gegen die „Neue Baukunst“ enthielte; das zwingt mich zu einigen Worten der Erwiderung.

Herr von Fritschen greift die neue Formgebung des Bauens an; wäre sie nicht neu, so würde sie ihn selbstverständlich nicht erregen. So aber sucht er seine Erregung damit zu beschwichtigen, daß er uns der Kinderei beschuldigt: „Das Kind im Manne

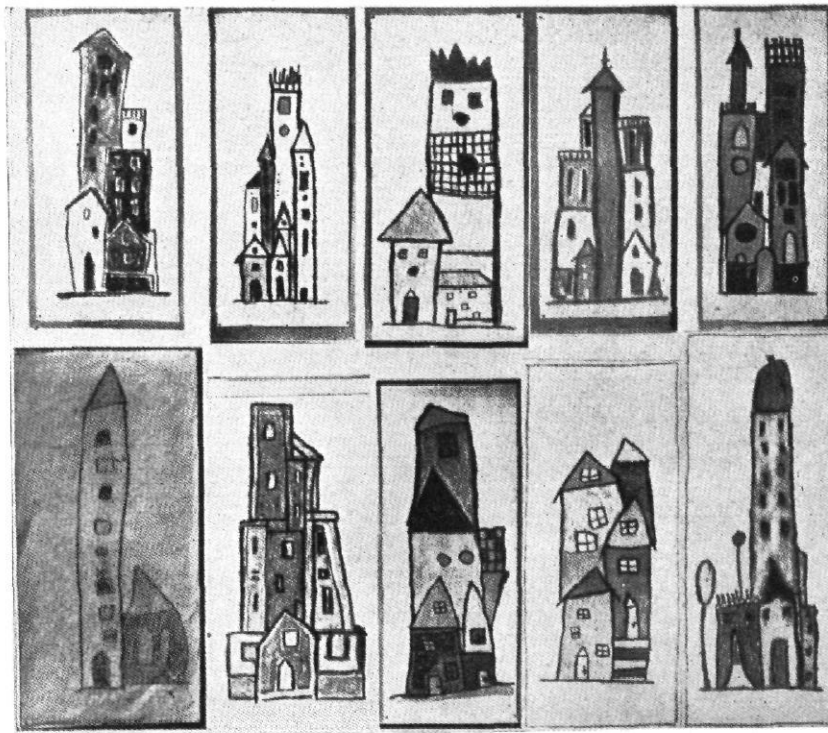
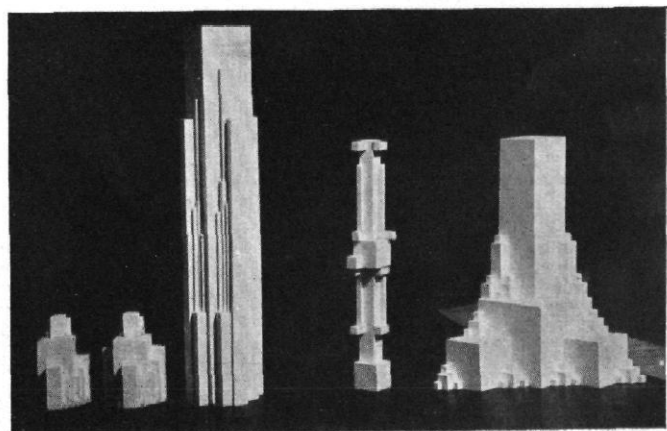
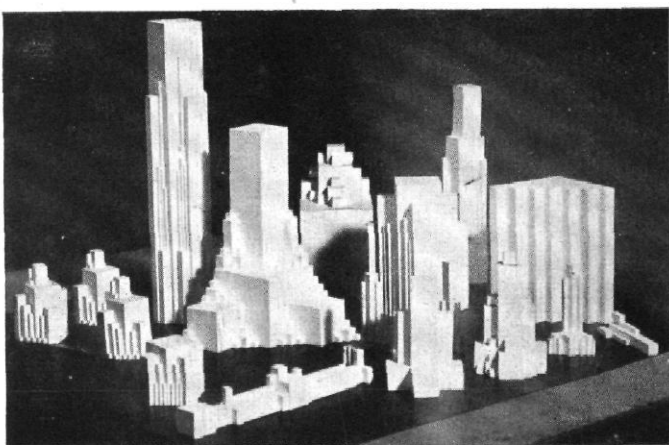


Abb. 2 (nebenstehend)  
Hochbaus-Entwürfe acht-  
jähriger Schüler des Stutt-  
garter Werkhauses  
Leiter A. L. Merz

Abb. 3 u. 4 (unten) / Ent-  
würfe zu suprematistischen  
Bau-Ornamenten  
Architekt:  
K. Malewitsch, Leningrad



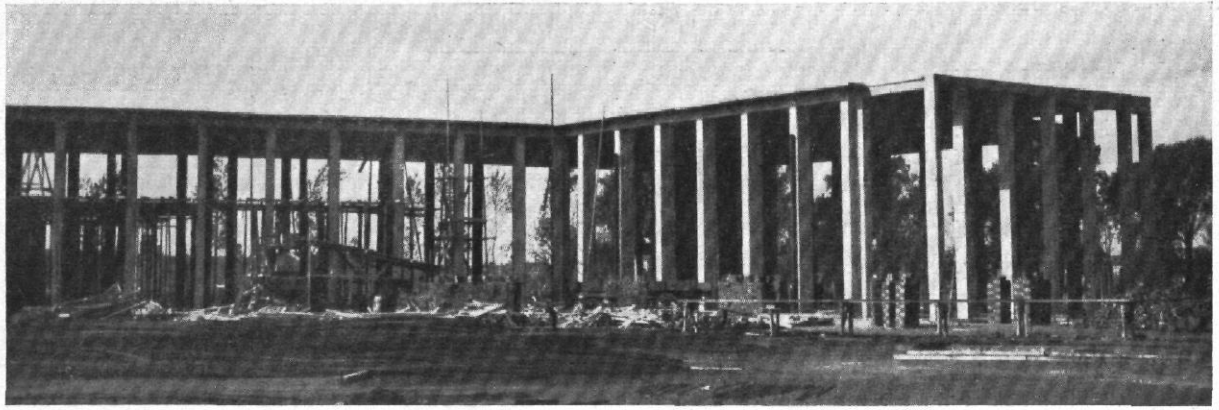


Abb. 1 / Köln. Das graziöse und moderne Gerüst des Anbaues an den Messehallen vor seiner mittelalterlichen Kostümierung

spielt.“ Herr von Fritschen scheint, daß in uns Erwachsenen ein Kind spielt; bei dem einen mit Kügelchen, bei dem anderen mit Würfeln, bei dem dritten mit Stäbchen und so fort.

Nun, ich gestehe, sehr froh darüber zu sein, daß in mir bis heute „das Kind spielt“ und ich glaube, daß alle Fachgenossen, die im selben Sinne schaffen, ebenso erfreut sind, da eben dies in uns spielende Kind nichts anderes als „Jungsein“ bedeutet. Wir sind glücklich, daß wir noch nicht alt geworden sind und mit der Jugend fühlen, was offenbar Herr von Fritschen nicht mehr möglich ist. Aber die klugen Männer, in denen das Kind zu spielen verlernt hat, hören auf weise zu sein, denn sie vergessen das Leben.

Wir aber leben und schätzen das Werk des in uns spielenden Kindes nicht gering ein; wir glauben, daß die, in denen keine Jugendkraft mehr spielt, sondern das ausgedörrte Gehirn herrscht, wieder spielen lernen und sich dann erst mit ihren Kritiken hervorwagen sollten. Aber freilich: Das ist von Greisen wohl zuviel verlangt, denn wir Jungen spielen und schaffen für die Jugend, die uns verstehen wird, ja, die uns schon begreift.

Darüber, daß wir die Säulen zum Tempel hinausgejagt, bedarf es keiner Tränen. Ich selbst bin gerade dabei, eine suprematistische Säule auszuarbeiten, deren Entwurf ich nebst einigen Ornamenten hier beifüge (Abb. 1 und 2).

Professor K. Malewitsch, Leningrad  
(aus dem Russischen übertragen von Leo Adler)

Professor Malewitschs Feststellung, daß es sich bei mancher modernistischen Architektur um kindliches Spiel — hoffentlich nicht allzu oft nur um kindische Spielerei — handelt, ist ebenso wertvoll wie die Feststellung, die Professor Gropius am 1. Februar 1928 in Berlin machte: es sei ein „Irrtum, wenn man glaubt, daß die moderne Bewegung sich nur vom Zweck leiten lasse und nicht von der Schönheit. Das Gegenteil ist der Fall.“ Die suprematistischen Säulen, die uns Professor Malewitsch jetzt schaffen will, erinnern auch durch ihre Form an die Kinder-Wolkenkratzer, die ich früher einmal veröffentlichen durfte (vgl. Hegemann: „Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst“ Seite 178) und die ich, um den Leser zu überzeugen, hier (S. 169) noch einmal abbilde. W. H.



Abb. 2  
Köln. Anbau an die Messehallen

Die modernen Beton-Pfeiler vor ihrer überflüssigen Ummantelung mit dekorativem Ziegelwerk (Vgl. Abb. 14, S. 22)

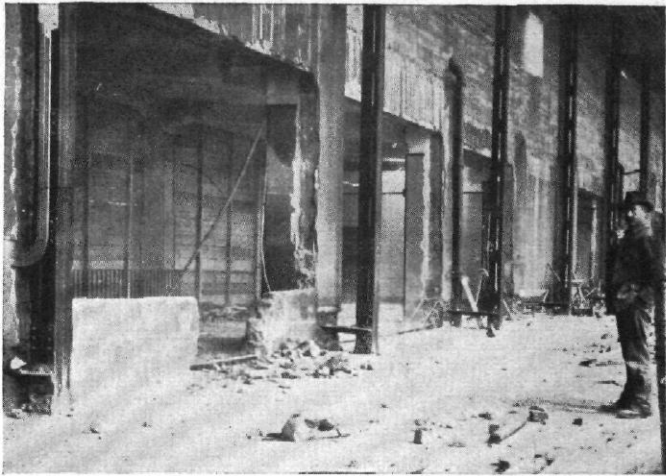


Abb. 3 | Köln. Maskierung der Messehallen. Vor der alten Fassade stehen die modernen Eisenstiele der neuen Fassade, die dann mittelalterlich eingekleidet werden (vgl. Abb. 5)

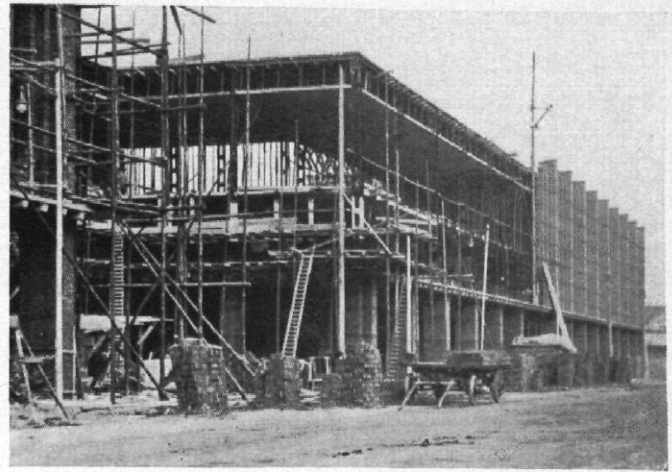


Abb. 4 | Köln. Die Maske vor den Messehallen. Links sieht man das moderne Gerippe der Maske. Rechts das mittelalterliche Fell

## DIE NEUEN FASSADEN UND ANBAUTEN AN DIE KÖLNER MESSEHALLEN

Vor den neuen Messehallen Kölns, deren Orientierung und Schauseiten schon heute nicht mehr gefallen, sind soeben ganz neue Fassaden (etwa 5 m tief) geklebt worden, die der heutigen Mode besser entsprechen und gleichzeitig das Gesicht der Messehallen dem Rheine zukehren sollen. Die Abbildungen 3—5 zeigen, wie einer nervigen Eisenkonstruktion durch dicke Ummantelung ein mittelalterliches Aussehen gegeben wurde; ähnlich wie die Betonbauten der Düsseldorfer Gesolei als gotische Gräber maskiert wurden. Die Abbildungen 1 und 2 zeigen einen anderen Anbau an die Kölner Messehallen. In Abb. 1 sieht man das

höchst moderne, anmutige Gerüst des Baues vor der mittelalterlichen Einkleidung. Abbildung 2 zeigt eine andere Seite desselben Baues. Aus dekorativen Gründen sind die Stiele viel dichter gestellt, als es die konstruktiven Notwendigkeiten erfordern. Und damit nicht genug. Die reizvollen dünnen Pfeiler tragen oben bereits die Platten, die den oberen Abschluß der kommenden, rein dekorativen, unmodernen und kostspieligen Backstein-Ummantelung bilden werden. Der Aufwand für die Maskierung der Messehallen und für den Anbau wird auf 25 Millionen angegeben!

W. H.

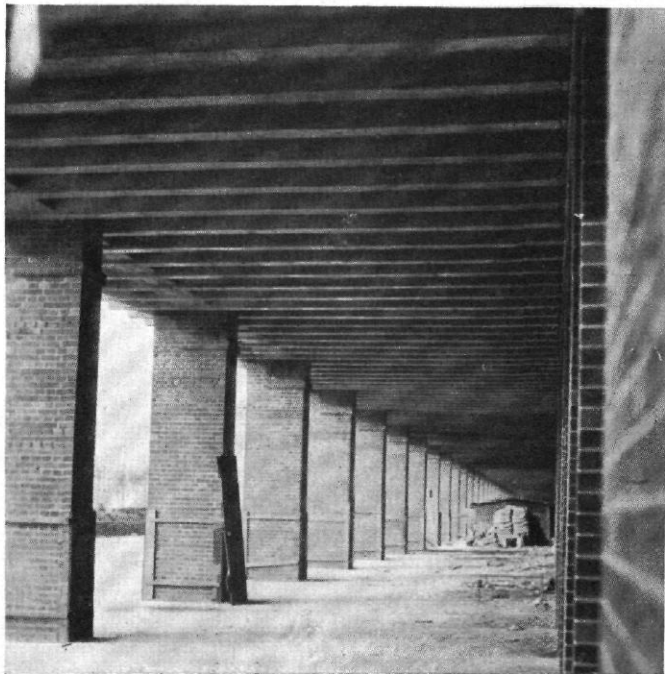


Abb. 5 | Köln. Die Wandelhalle unter der neuen Fassade. Die dünnen Eisenstiele sind bereits als dicke Backsteinpfeiler maskiert.



Abb. 6 | Köln. Die neue gotisierende Fassade der Messehallen. Die als Backsteinpfeiler verkleideten Stiele laufen zwischen den dekorativ behandelten Sparren durch.



*Abb. 1 / Krematorium der Stadt Freiberg i. S. / Hauptansicht  
Architekt: Georg Salzmann, Freiberg i. S.*

## DAS KREMATORIUM DER STADT FREIBERG I. S.

ARCHITEKT GEORG SALZMANN, FREIBERG I. S.

Der Freiburger Donatsfriedhof ist eines der frühesten Beispiele regelmäßig und großzügig angelegter Begräbnisstätten. Er wurde bereits 1521 vor den Toren der Stadt in Form einer mächtigen Ellipse von 140 und 120 m Durchmesser angelegt und mit einer Mauer umgeben, an die sich die Familiengrüfte lehnten. Im Schatten hoher Bäume liegt noch so manches künstlerisch bedeutungsvolle Grabdenkmal, das des Beschauers Entzücken erregt. Heute ist dieser Teil der städtischen Friedhofsanlagen zum Urnenhain bestimmt; selbstverständlich bleiben die alten Grabdenkmäler erhalten.

Es handelt sich hier also um einen Friedhof, der sich seit 400 Jahren in städtischer Verwaltung befindet.

Schon seit Jahren wurde der Gedanke erwogen, die Feuerbestattung einzuführen. Außerdem lag die Notwendigkeit vor, die bisherige Redehalle, die schadhaft geworden war, zu erneuern,

und so beschlossen die städtischen Kollegien im Frühjahr 1927 den Entwurf des Stadtbauamtes zu einem Krematorium zur Durchführung zu bringen.

Die Aufgabe wurde dadurch erschwert, daß der Fußboden der Halle, die gleichzeitig Erdbestattungen dienen soll, nicht wie üblich hochgelegt werden durfte. Nach alter Freiburger Gepflogenheit wird kurz vor der Feier der Sarg vom Aufbewahrungsraum in die Halle getragen, und deshalb mußten Freitreppen und der sonst so erwünschte Unterbau, der die Einäscherungsanlagen birgt, vermieden werden. So wurden zwei übereinanderliegende Kellergeschosse erforderlich, wobei infolge des felsigen Untergrundes erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden waren (Abb. 4 und 5).

Das Krematorium bildet den Blickpunkt für die langsam ansteigende Hauptallee, die auf den Haupteingang (Abb. 1 und 2)





Abb. 2 / Krematorium der Stadt Freiberg i. S. / Hauptansicht  
Architekt: Georg Salzmann, Freiberg i. S.

zuführt. Der Neubau wird durch Bogengänge mit den vorhandenen Bauten verbunden und zu einer Einheit verschmolzen. So werden vor Witterung geschützte Verbindungswege geschaffen, die zugleich mit ihren Wandnischen der Urnenbeisetzung dienen. Da sie verhältnismäßig niedrig gehalten sind, steigern sie den Maßstab des nur 13 m hohen Bauwerkes ganz erheblich. Auf der Rückseite ist ein kleiner Vorhof mit Nebeneingang entstanden (Abb. 8).

Die kubisch aufsteigenden und nach oben sich zurückstapelnden Baumassen, die sich auch im Grundriß nach der Mitte zu zurücksetzen, sind kaum merklich verschieden im Putz gehalten, der in warmen hellen Tönen das Ganze überzieht. Das Äußere ist schmucklos, nur das Mittelfeld der Hauptansicht ist mit einem schlanken vergoldeten Kreuz (Abb. 1 und 3) versehen. Im Innern der Halle ist eine Vorrichtung angebracht, um das Mosaikkreuz in der Altarnische (Abb. 9 und 10) bei Beisetzungsfeiern von Freidenkern durch einen farbigen Vorhang zu verhüllen.

Die Halle ist in warmen grauen Tönen mit Keim'schen Mineralfarben gestrichen, die sich in den verschiedensten Abstufungen

vom Schwarz bis zum gebrochenen Weiß nach oben aufhellen. Nur das Goldmosaik des Kreuzes und reiche Verwendung von Alt- und Dukatengold beleben im Inneren die Flächen, ohne den feierlichen Raumeindruck zu stören. Die beiden Warteräume, Nebenflure und der Raum für den Geistlichen, sind in klaren Farbtönen gehalten. Eine Orgel- und Sängereмпore liegt hinter schlanken Bogenstellungen. Das hoch angebrachte Seitenlicht (Abb. 5) mit goldgelber Verglasung erhöht die feierliche Wirkung. Die künstliche Beleuchtung ist in der Halle hinter einem Gesims, im Altarraum hinter den Lisenen als Soffittenbeleuchtung angebracht; so entsteht ein indifferentes, das Auge nicht blendendes Licht.

Die Fußböden sind mit quadratisch gemustertem, graubraunem Plattenlinoleum auf Kork-Estrich belegt, Vorhalle und Verbindungsgänge mit gelbgrauen und schwarzen Fliesen.

Die Stufen zum Altarraum sind mit Schieferplatten gedeckt, die Versenkungsanlage wird mit Altmessingschalen geschlossen.

Zunächst ist nur ein Ofen mit Gasfeuerung aufgestellt worden, für einen zweiten Ofen ist der Raum vorgesehen. Durch eine

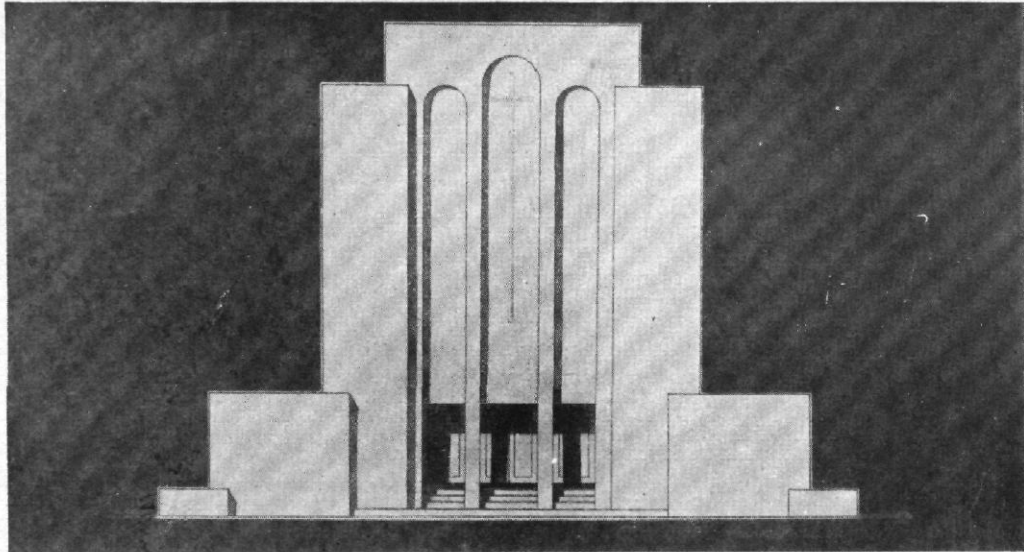


Abb. 3 / Krematorium der Stadt Freiberg i. S. Aufsicht

Architekt:  
Georg Salzmann,  
Freiberg i. S.

mit Elektromotor betriebene Kompressoranlage werden drei starke Pharosbrenner gespeist, durch die das mit Luft vermischte Gas unter starkem Druck in die Heizkammer gepreßt und diese in kurzer Zeit bis zur Weißglut erhitzt wird.

Der unterste Keller enthält die Aschenentnahme, eine Abzugsvorrichtung zum Kühlen der Aschenreste, ferner ein Pumpwerk zur Beseitigung des Grundwassers, außerdem Abstellräume. Im oberen Keller, der sowohl von außen wie von der Halle aus zugänglich ist, befinden sich außer dem Oberteil des Ofens, der Einführungsvorrichtung mit Wagen, dem Raum für die Kompressoranlage, die mit der Hand betriebene Aufzugsvorrichtung, die Nebenräume zum Aufbewahren der Urnen und Geräte und die Heizkammer.

Während die Nebenräume mit Gasheizung versehen sind, geschieht die Erwärmung der großen Halle durch eine Luftheizungsanlage, die mit Gas betrieben wird. Die warme Luft wird durch Öffnungen in der Zwischendecke mittels Ventilators in die Halle geführt und unter dem Fußboden der Altarnische durch denselben Ventilator wieder abgesogen. Entweder wird die abgesogene Luft ins Freie geführt oder wieder zurück zu einem Gaskalorifer, der die Luft von neuem erwärmt. Letzteres wird beim Anheizen der Fall sein.

Der Entwurf stammt vom Verfasser; Mitarbeiter Stadtbau- direktor Berger und Dipl.-Ing. Wellershaus; letzterem lag die Entwurfsbearbeitung und Bauleitung ob. Die Baukosten betragen rund 145 000 RM.

Stadtbaurat Dr. Georg Salzmann, Freiberg i. S.

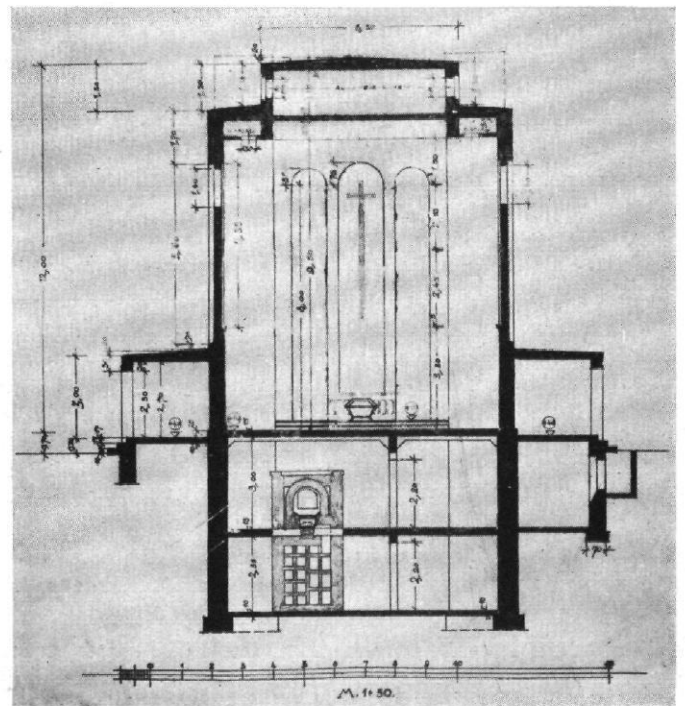
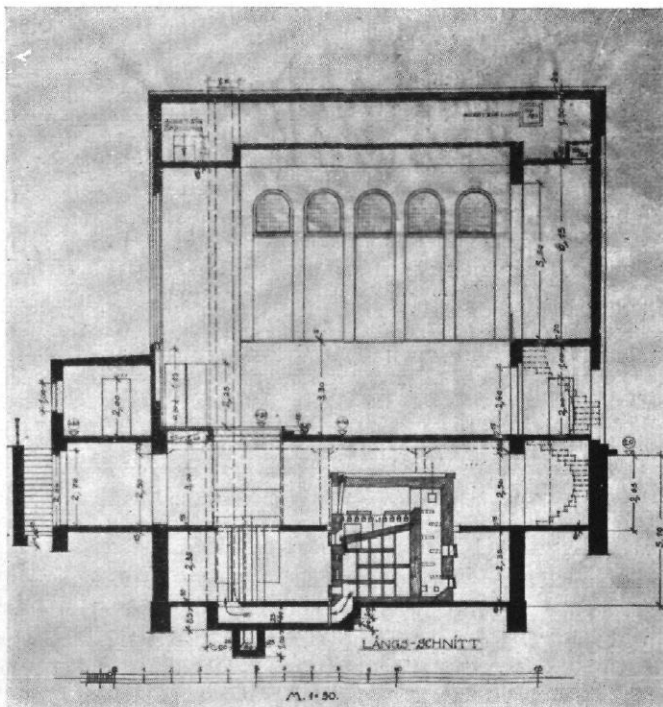


Abb. 4 und 5 / Krematorium der Stadt Freiberg i. S. / Längs- und Querschnitt, Architekt: Georg Salzmann, Freiberg i. S.

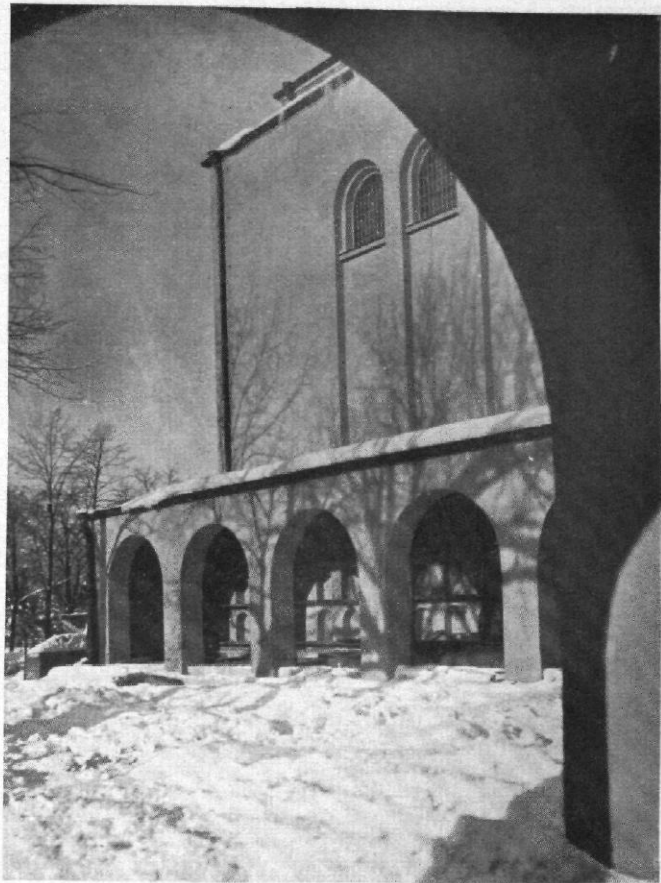
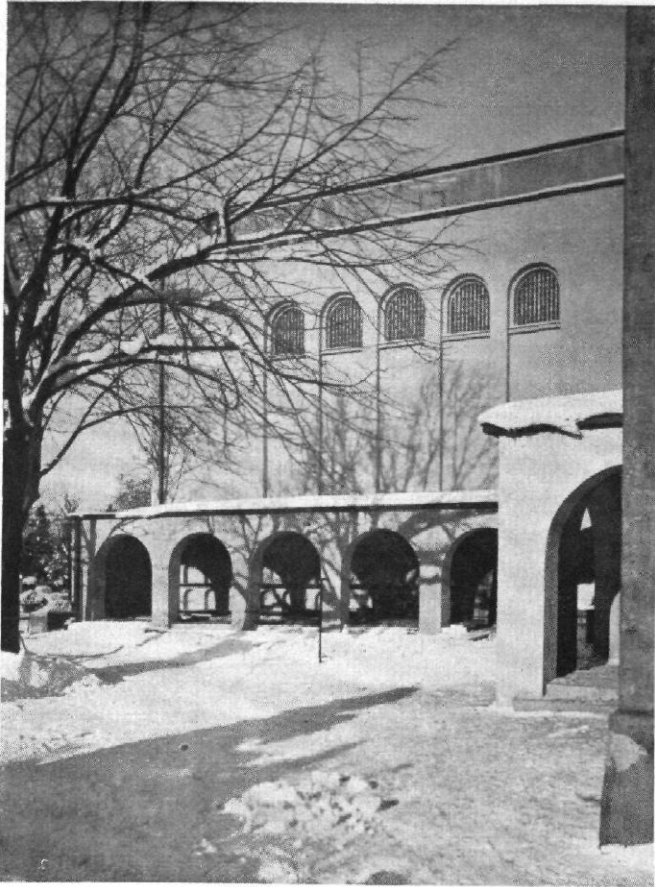


Abb. 6 und 7 / Krematorium der Stadt Freiberg i. S. / Teilansichten  
 Architekt: Georg Salzmann, Freiberg i. S.

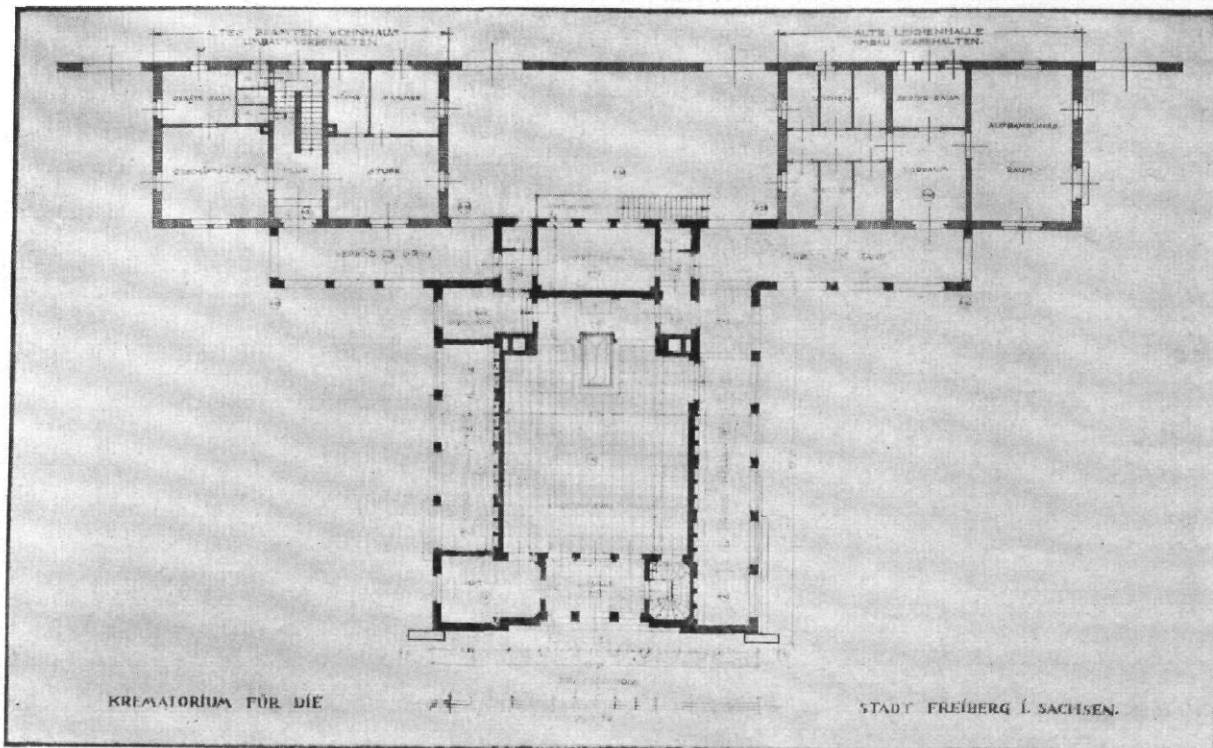


Abb. 8 / Krematorium der Stadt Freiberg i. S. / Grundriß des Hauptgeschosses  
 Architekt: Georg Salzmann, Freiberg i. S.

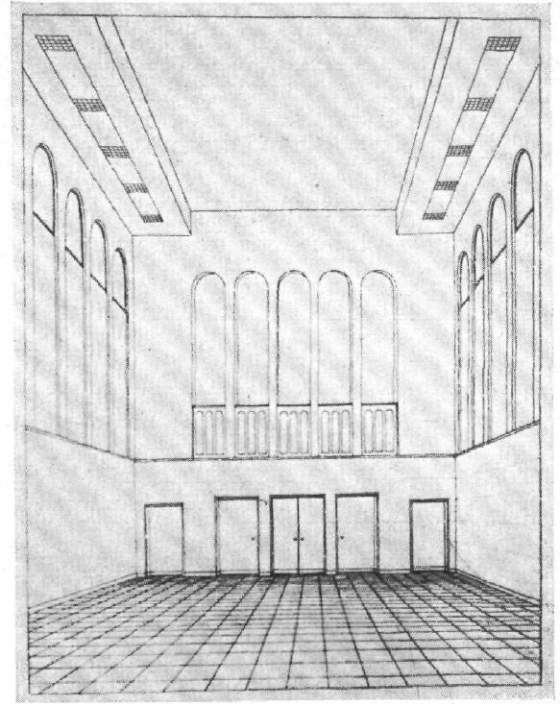
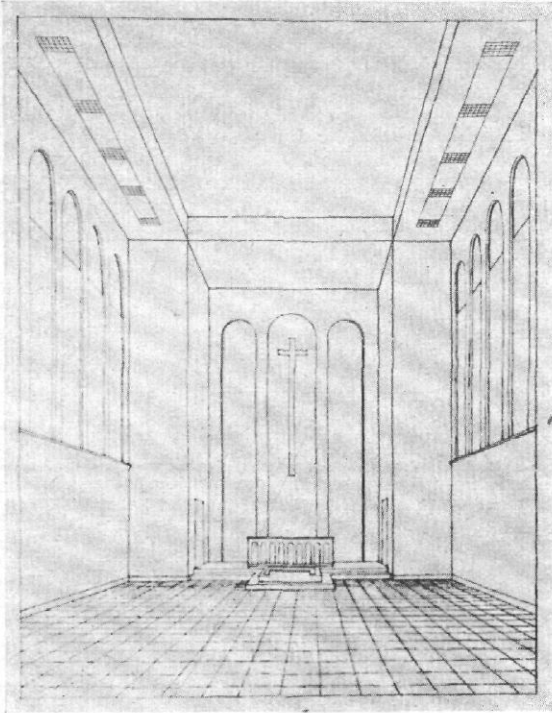


Abb. 9 und 10 / Krematorium der Stadt Freiberg i. S. / Schaubilder des Inneren  
 Architekt: Georg Salzmann, Freiberg i. S.

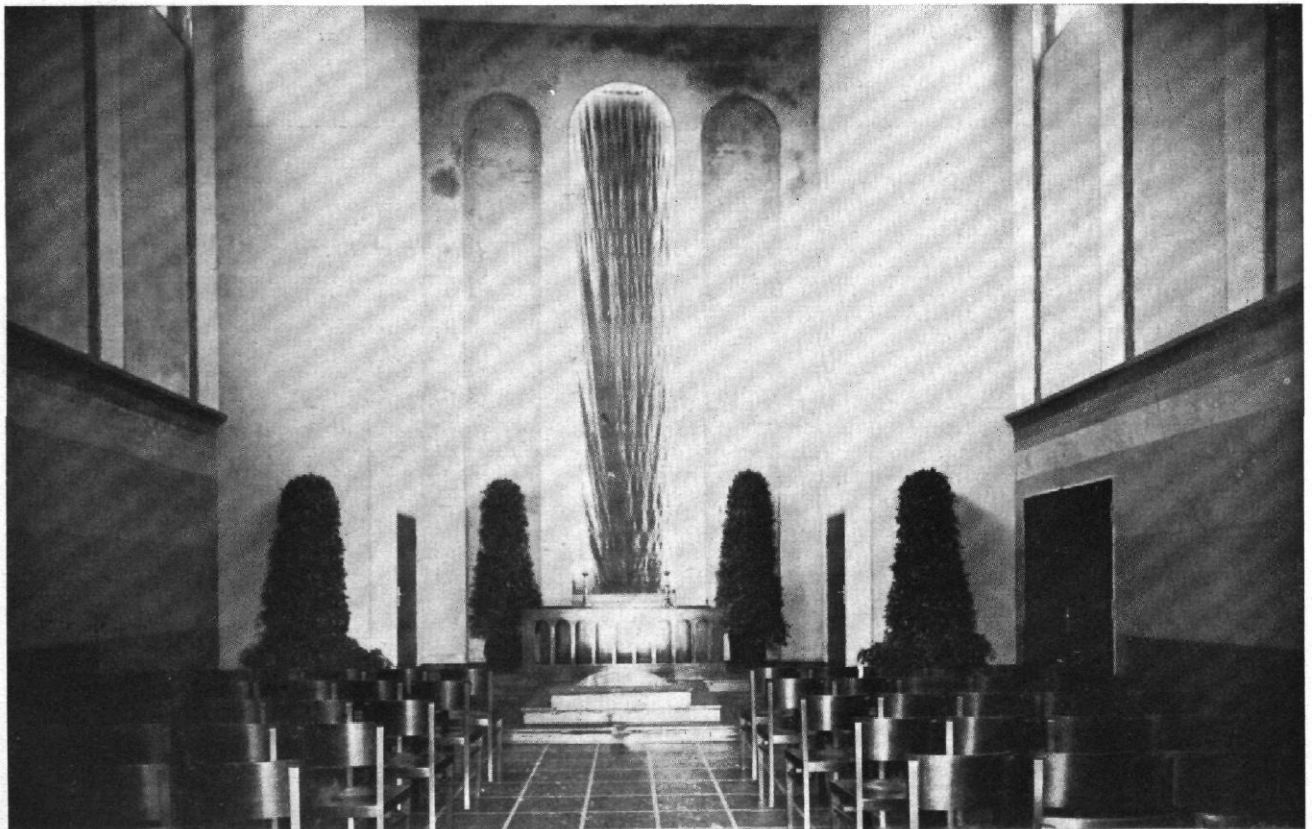


Abb. 11 / Krematorium der Stadt Freiberg i. S. / Innenaufnahme / Architekt: Georg Salzmann, Freiberg i. S.  
 Das Bild zeigt den gleichen Raum wie Abb. 9; das Kreuz ist durch einen Vorhang verdeckt, der Raum für die Beisetzungsfeier von  
 Freidenkern hergerichtet. Vgl. Text S. 173

## PUMPENHAUS DER WASSERLEITUNG IN ST. PÖLTEN

ARCHITEKT:  
RUDOLF WONDRAČEK,  
ST. PÖLTEN

Rudolf Wondracek, der seinerzeit in dem von „Wasmuths Monatsheften für Baukunst“ ausgeschriebenen Ideenwettbewerb „Wie soll Berlins Hauptstraße im 20. Jahrhundert gestalten?“ den dritten Preis errang, hat in dem hier abgebildeten Pumpenhaus einen Bau von großer Einfachheit und überzeugender Schlichtheit geschaffen. Klar wie der aus drei getrennten Raumgruppen bestehende Grundriß ist auch der dreigeteilte Aufbau des Baukörpers, dessen Höhen- und Breitenverhältnisse wohlabgewogen sind. Ohne erhebliche Zugeständnisse an „Modernität“ — nur die Platten über den Türen scheinen mir ein derartiges Zugeständnis zu enthalten — ist in St. Pölten nach den Plänen Wondraceks unter Oberleitung des Stadtbauamtes (Stadtbaudirektor Richter) ein Bau entstanden, der trotz seiner geringen Abmessungen (vgl. Grundriß) in seiner Schlichtheit großzügig wirkt und zu den guten Beispielen neuzeitlicher Industriebauten gezählt werden darf.

Leo Adler

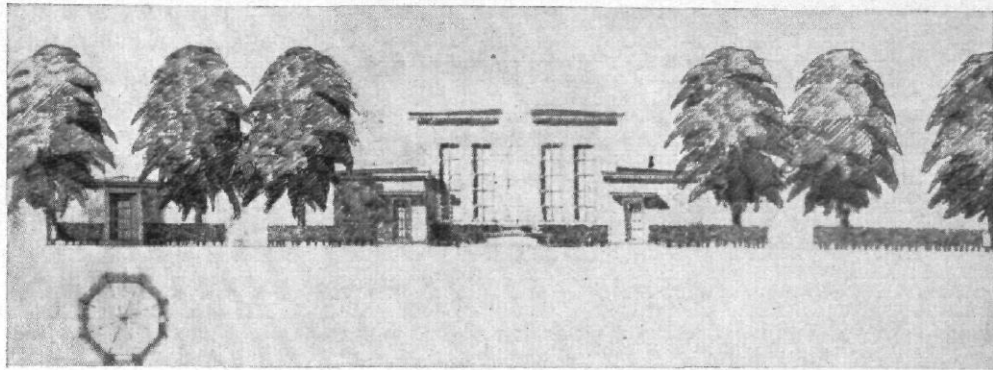
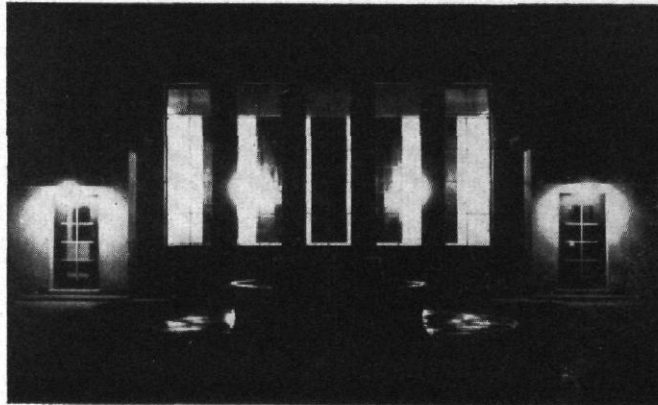
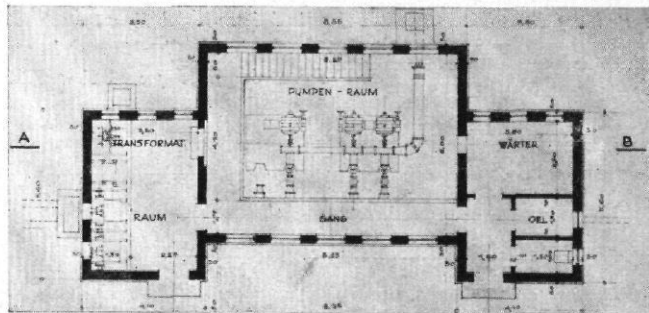


Abb. 1 bis 4  
Pumpenhaus  
der  
Wasserleitung  
in St. Pölten



Architekt: Rudolf Wondracek  
Oberleitung: Stadtbaudirektor Richter,  
St. Pölten



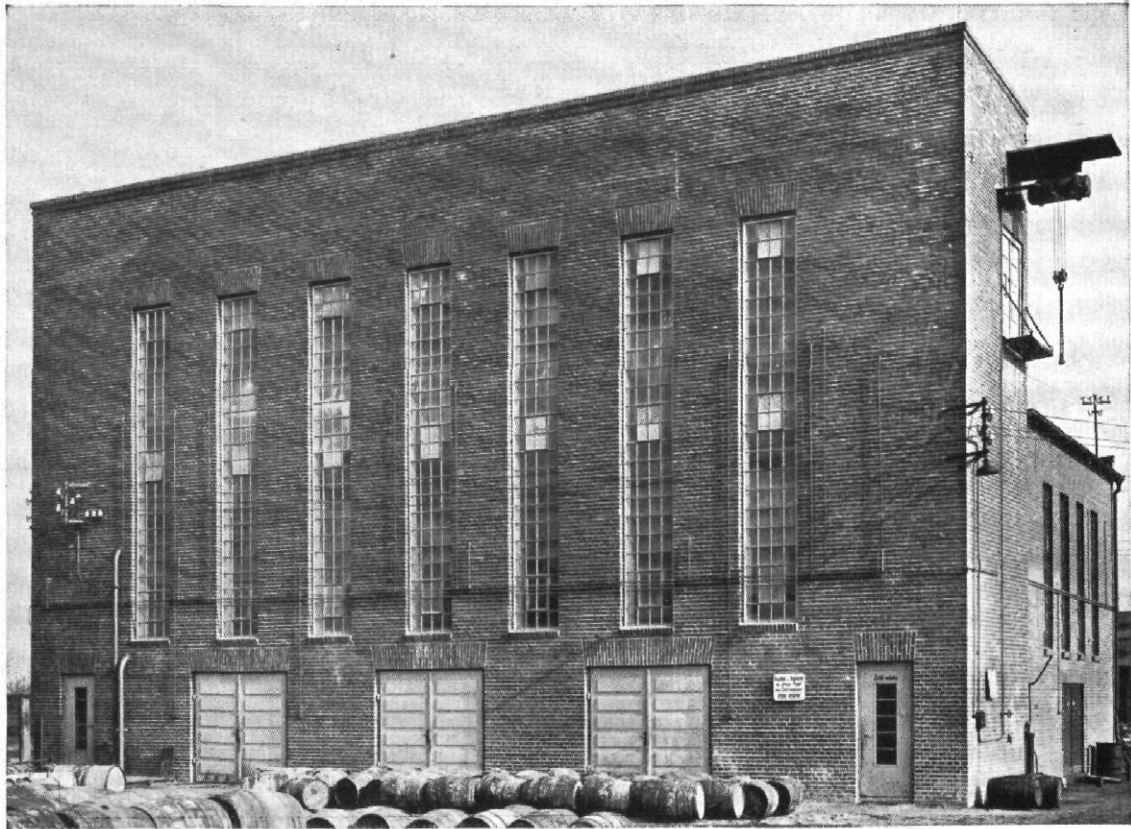
Oben: Aufriß  
und darunter  
Nacht-  
aufnahme

Unten: Ansicht  
und darüber  
Grundriß 1:250

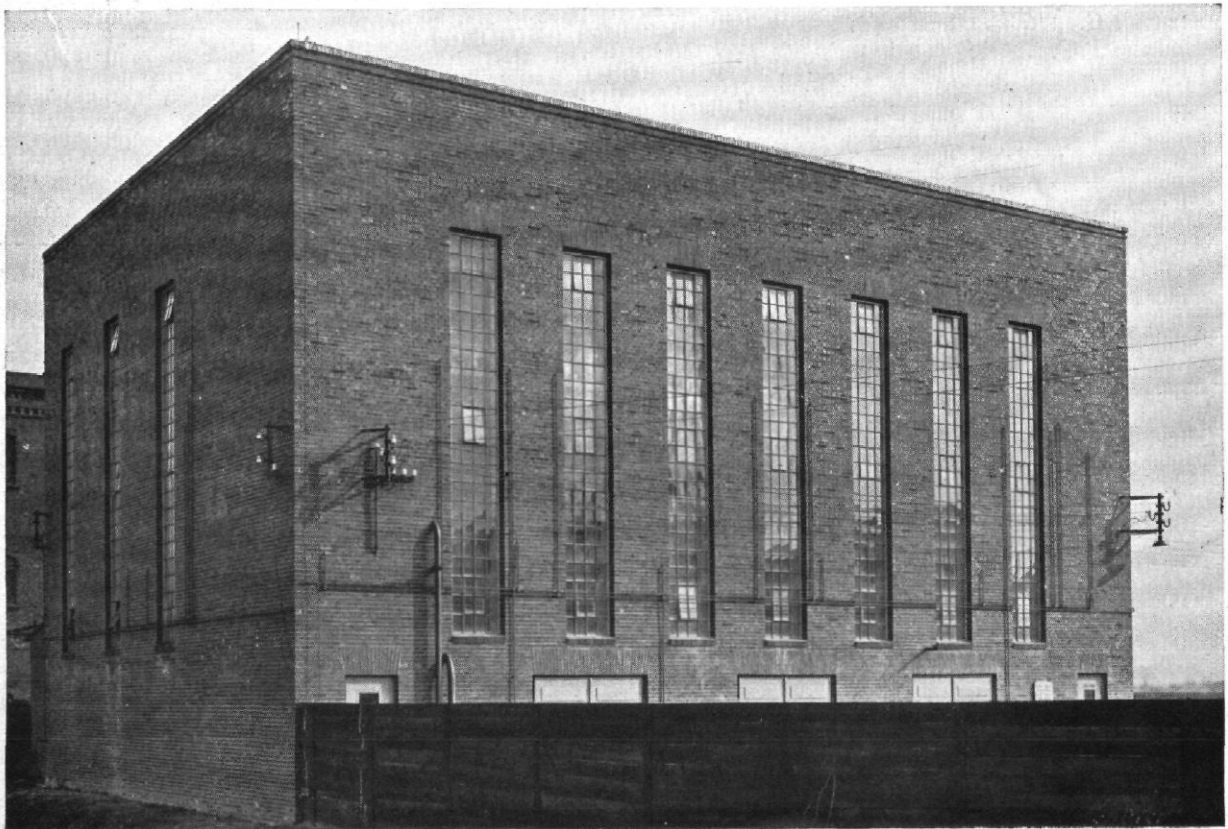
## BAUTEN VON PAUL SCHAEFER- HEYROTHSBERGE, MAGDEBURG

Den bereits im vorigen Jahre (W.M.B. 1927 S. 183) veröffentlichten Industriebauten von Schaeffer-Heyrothsberge folgen hier Abbildungen des Extraktionsgebäudes einer Ölfabrik. Auf feste Zwischengeschosse ist in diesem Bau verzichtet, da deren zweckmäßigste Anordnung erst durch Versuche ermittelt werden soll. Die Zwischendecken (vgl. Abb. 3, Seite 179) bestehen deswegen nur aus Riffelblech auf Trägern. Außen ist der Ziegelbau mit Verblendklinkern verkleidet.





*Abb. 1 und 2 / Extraktions-Gebäude der Vereinigten Ölfabriken Gustav Hübbe-G. W. Fabrenboltz G.m.b.H., Magdeburg  
Architekt: Paul Schaeffer-Heyrothsberge, Magdeburg  
Vgl. Abb. 3 und 4 und Text Seite 177*



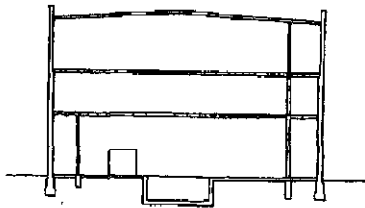
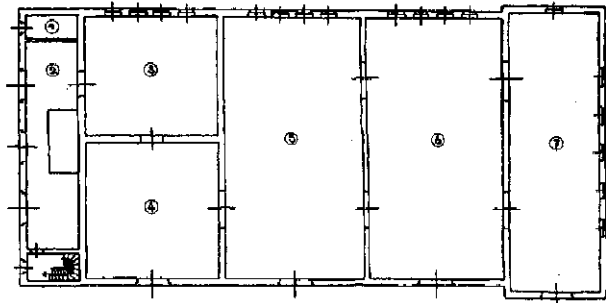


Abb. 3 und 4 / Extraktions-Gebäude der Ver. Ölfabriken Gustav Hubbe — G.W. Fabrenholz G.m.b.H., Magdeburg / Architekt: Paul Schaeffer-Heyroitzberge, Magdeburg / Schnitt und Grundriß im Maßstab 1:600



## CHRONIK

### STAHLHELM UND REICHSEHRENMAL

Die Mitteilung Professor Klopfers über das Reichsehrenmal in Berka bei Weimar (W. M. B. Heft 2 S. 87) hat den Architekten Hermann Karpenstein, Berlin, veranlaßt, sich an den bevollmächtigten Vertreter der Bundesführung des „Stahlhelm“ zu wenden, der folgende Erklärung abgab:

„Ihr Schreiben an die Schriftleitung vom 2. d. M. wurde mir übergeben, und ich teile Ihnen dazu folgendes mit: Wenn Sie an dem Entwurf für das Reichsehrenmal in Berka Anstoß genommen haben, so verstehen wir dies vollkommen. Dieser Entwurf war auch weiter nichts wie die Überlegung eines Mannes, wie man ungefähr in die dortige Gegend ein solches Ehrenmal setzen könnte. Der „Stahlhelm“ hat sich auch zu diesem Entwurf nie geäußert bzw. angenommen, sondern hält nur an dem Beschluß fest, das Gelände bei Berka als Platz für das Reichsehrenmal zu wählen. Ist die Platzfrage gelöst, so ist es selbstverständlich, daß sich eine große Reihe von Künstlern im Wettbewerb um die Ausgestaltung des Reichsehrenmals bewerben muß, und daß wiederum ein Künstlerausschuß in Verbindung mit den Frontkämpfern die Entscheidung über die eingereichten Projekte fällen muß.“

## BÜCHERSCHAU

Albinmüller. *Neue Arbeiten*. Mit einer Einleitung von Erich Feldhaus. Verlag Friedrich Ernst Hübsch, Berlin. 5 Seiten Text und 75 Abbildungen. Format 26×20 cm. In Leinen geb. Mk. 12,—

Dieses Buch ist in der Hauptsache Albinmüllers letzten umfangreichen Arbeiten auf der Theater-Ausstellung Magdeburg 1927 gewidmet; von den zahlreichen Abbildungen dieses Bandes sind auf der Seite 168 vier Verkleinerungen wiedergegeben, die u. a. Albinmüllers Schwanken zwischen Modernismus und einer ganz äußerlich aufgefaßten, aber für Ausstellungszwecke manchmal wirkungsvollen Gotik zeigen. In seinem einleitenden Texte sucht Feldhaus den Nachweis zu führen, daß durch das Werk Albinmüllers kein Bruch geht. Das Buch ist in der heute wohl als „modern“ empfundenen, hoffentlich recht bald überwundenen, willkürlichen und unruhigen Art ausgestattet. L. A.

*Das Großkraftwerk Klingenberg*. Herausgegeben von R. Laube. Mit einer Einleitung von Fritz Stahl. Verlag Ernst Wasmuth, Berlin. 4 Seiten Text und 100 Abbildungen nebst 1 Farbbild. Format 32×25 cm. In Leinen gebunden Preis Mk. 15,—

Das Werk stellt die bisher umfassendste Veröffentlichung dieses gewaltigen Kraftwerkes dar, das zu den erstaunlichsten Leistungen der modernen Technik gehört. Es behandelt die äußere und innere Formgebung der Bauten; die technischen Anlagen werden lediglich gestreift. Das Buch wendet sich daher in erster Reihe an die Architekten, und für sie vor allem hat auch Fritz Stahl seine lesenswerte Einleitung geschrieben, in der er die „verblüffende Wirkung des Plakates oder gar der Karikatur“ in der Baukunst ablehnt. Einige Abbildungen aus diesem Buche sind auf Seite 184 ff. dieses Heftes wiedergegeben. L. A.

## DAS VERBRECHEN AN DER BERLINER OPER

HIERZU DIE ABBILDUNGEN AUF SEITE 180—181

Der durch keine Einsprüche der Akademien der Künste und des Bauwesens, der Fach- und Tagespresse aufgehaltene Umbau des Opernhauses in Berlin und die damit verbundene Verschandelung des Friedrichsforums gehen jetzt der Vollendung entgegen. Die von uns vorausgesagte Veränderung auch des Innern hat trotz aller Einsprüche stattgefunden mit dem kümmerlichen Erfolg, daß nach einer Mitteilung der Tagespresse 143 Sitzplätze mehr geschaffen sind. Das Parkett liegt jetzt etwas tiefer als früher und die „Proszeniums-Architektur wurde links und rechts von der Bühne etwas zurückgeschoben, so daß sie heute sozusagen parallel läuft“ (Berliner Tageblatt vom 9. März 1928). So hat der Geheime Oberbaurat Dr. e. h. Fürstenau sein Wort eingelöst, das er in seinem Vortrag vom 7. März 1927 sprach, wonach er sich „hüten“ werde, die innere Architektur zu ändern (vgl. „Städtebau“ 1927 S. 48).

Viel wichtiger ist aber eine weitere Tatsache: aus den ursprünglich veranschlagten Umbaukosten von 4,5 Millionen sind, wie der preußische Finanzminister Höpker-Aschoff im Hauptausschuß des Landtages ausführte, inzwischen schon 11 Millionen bare Auslagen geworden. Diese 11 Millionen werden von Höpker-Aschoff mit den angeblichen Kosten von 26 Millionen für einen Neubau verglichen. In dieser Form ist die Nachricht durch die

Presse gegangen; sie ist einfach sinnlos, wenn man nicht erfährt, wie groß dieser 26 Millionen-Bau geplant ist. Daß dieser Neubau der Zahl der Sitzplätze nach ebenso klein wie der trotz aller Ausblähungen etwa 1800, also noch keine 2000 Sitzplätze fassende Knobelsdorff-Fürstenau'sche Bau geworden wäre, ist nicht anzunehmen. Die beiden Stuttgarter Landestheater, die 1912, also kurz vor dem Kriege, beendet wurden, enthalten zusammen 2289 Plätze und haben nach der Denkschrift ihrer Architekten Heilmann und Littmann nur 7½ Millionen gekostet. Bei dem heute auf rund 170 gestiegenen Bauindex müßte der Neubau einer Oper mit rund 2300 Plätzen heute also etwa 12 Millionen kosten. Obendrein ist zu berücksichtigen, daß es sich in Stuttgart um zwei getrennte Häuser, also um die Ausbildung von acht Schauseiten, handelte. Mit anderen Worten hätte ein gleich großer Neubau nicht nennenswert mehr kosten dürfen als der barbarische Umbau gekostet hat. Die Angabe von 26 Millionen für einen Neubau betrifft, da wir nicht annehmen, daß eine bewußte Irreführung vorliegt ähnlich der, über die wir im „Städtebau“ 1927 S. 48 anlässlich des Vortrages von Herrn Fürstenau berichteten, zweifellos einen wesentlich größeren Bau als das jetzt aufgeblähte Haus. Sie gibt daher keinen brauchbaren Maßstab zur Beurteilung der für die Verschandelung des Opernhauses ausgegebenen 11 Millionen,

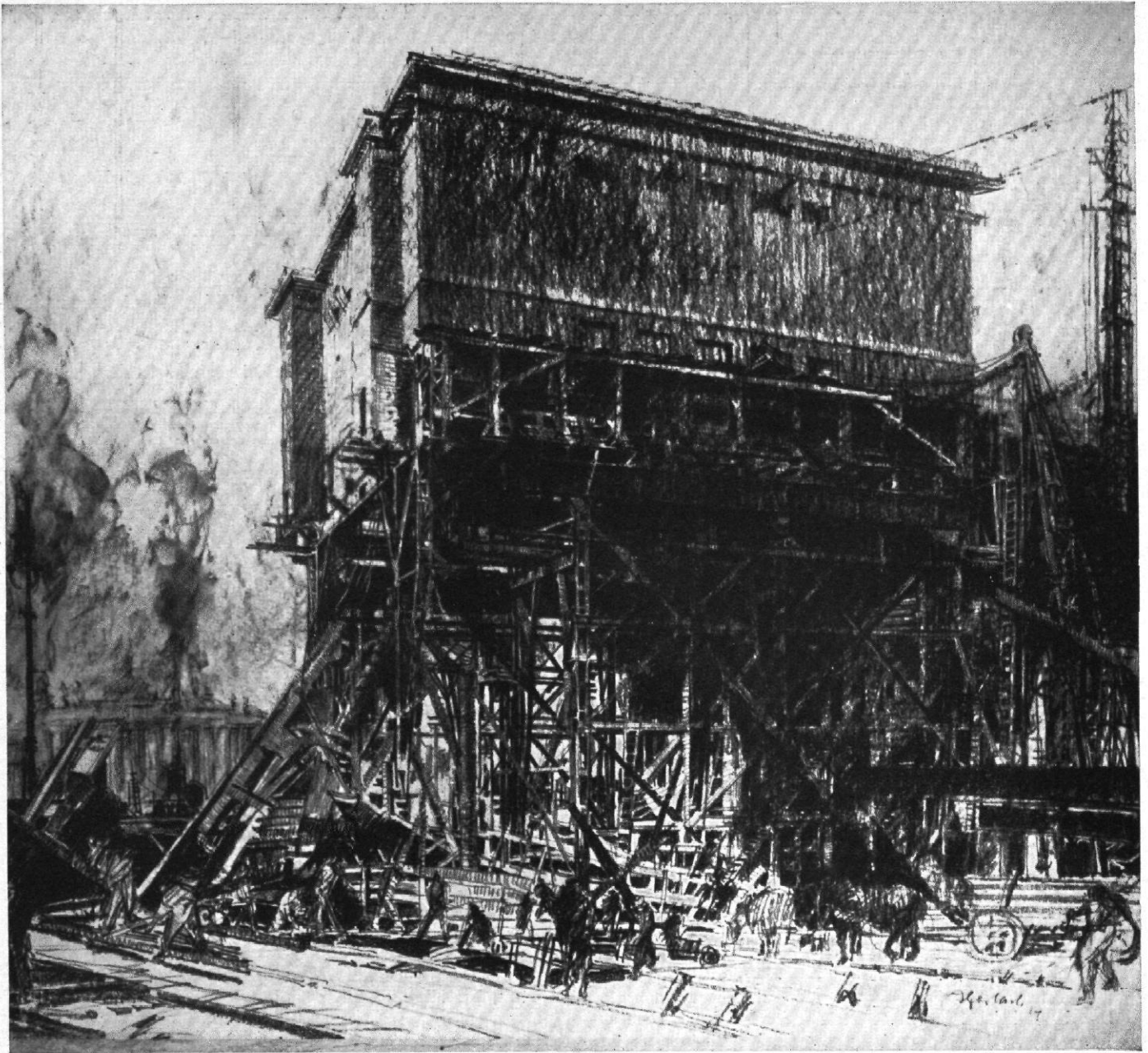


Abb. 1 / Das Opernhaus, Berlin / Nach einer Radierung von Alfred Gerlach, Berlin / Vgl. Abb. 2 bis 4 gegenüber  
 Der Scnürboden-Aufbau wurde während des Umbaus mit großem Aufwande gestützt. Es wäre billiger gewesen, den schließlich doch veränderten Scnürboden (Abb. 4) abzureißen, aber die Fiktion des „provisorischen“ Umbaus mußte aufrecht erhalten werden; den Berlinern durfte auch nicht vorübergehend die Schönheit des klaren Kubus ohne Scnürboden in Erinnerung gebracht werden.

von denen man nach dem bisherigen Verlauf der Dinge annehmen darf, daß sie bei der Endabrechnung noch anwachsen werden.

Sehr wertvoll ist übrigens im Zusammenhang mit der Frage der nun unwiderruflich erfolgten Verschandelung der Oper die Veröffentlichung einer Kabinettsorder Friedrich Wilhelm's IV. vom 21. August 1843, worin der König nach dem Brande vom 17./18. August 1843 den Wiederaufbau der Oper befiehlt mit der Maßgabe, daß „die äußere Gestalt unverändert in ihrer früheren Form wieder hergestellt werden“ soll: „Entspricht auch die gegebene innere Räumlichkeit nicht mehr allen Erfordernissen, die in der jetzigen Zeit gemacht werden, so kann ich mich doch dadurch nicht veranlaßt sehen, die äußeren schönen symmetrischen Formen des Gebäudes zum Opfer zu bringen, behalte mir aber vor, worüber jedoch nichts zu ver-

lauten ist, später, falls die finanziellen Verhältnisse es gestatten, ein möglichst allen Anforderungen der Zeit entsprechendes und bei der immer wachsenden Bevölkerung auch umfangreicheres Theater auf einem noch zu bestimmenden Platze erbauen zu lassen.“ So entschied der König, obwohl ihm Entwürfe zur Vergrößerung des Hauses vorlagen, die von dem jüngeren Langhans, von Klenze und Stüler, also den Erben und freilich auch Verflachern des Klassizismus stammten. Das Opfer zu bringen, war Herrn Geheimen Oberbaurat Fürstenau vorbehalten, der sich kunstverständiger dünkte als der feinsinnige König. Fürstenau hat die angeführte Kabinettsorder selbst in „Denkmalspflege (!) und Heimatschutz“ 1928 Heft 3 veröffentlicht. Das ist ein Treppenwitz der Weltgeschichte, der aber mit 11 Millionen allzu teuer bezahlt sein dürfte. *Leo Adler*





Die Hedwigskirche ist ja auf dem Platz in der Ecke gegenüber!

Abb. 2 / Ursprünglicher Entwurf Knobelsdorffs für das Friedrichsforum in Berlin / Links die Oper, deren klarer Kubus die Hedwigskirche zur Geltung kommen läßt / (Nach dem Schmettauischen Plane von 1748)

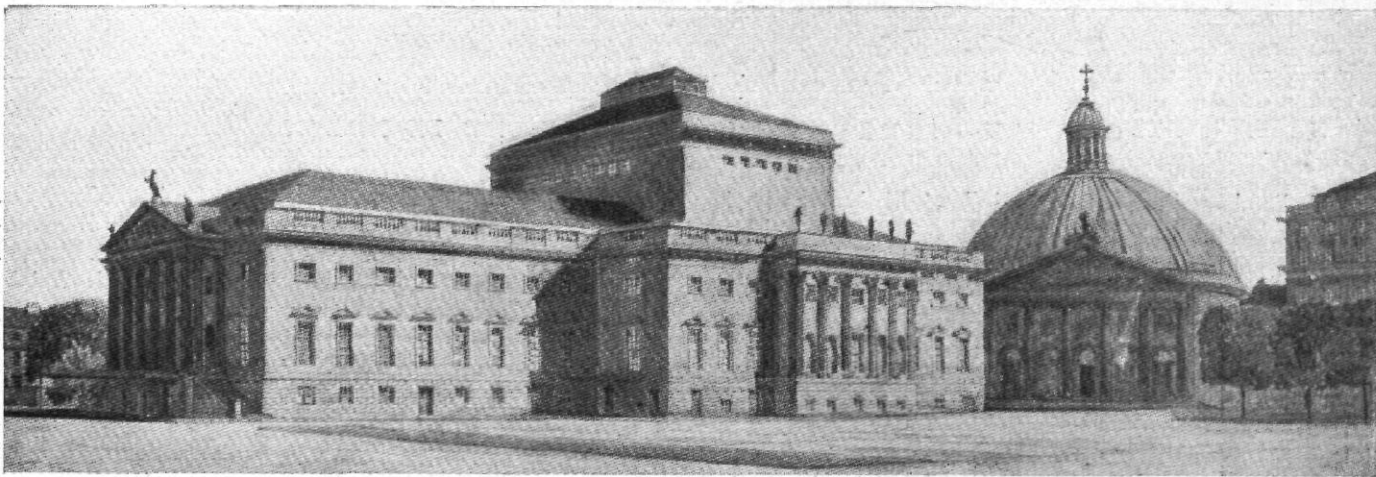


Abb. 3 / Entwurf Fürstenaus zum Umbau der Oper (Nach Zentralblatt der Bauverwaltung 1926 Nr. 40) / Man beachte, wie der Schnürboden-Aufbau, bei der Ausführung (Abb. 4) noch höher geführt ist, als der Entwurf (Abb. 3) vorgab.



Abb. 4 / Friedrichsforum, aufgenommen März 1928 auf der Platz-Achse (Vom Eingang zum Universitäts-Vorhof aus) Die Hedwigskirche verschwindet bis über die Hälfte ihres Giebelvorbaues hinter den seitlichen Ausblättern der Oper. So wird die Kirche vollends erschlagen und die Platzwirkung vernichtet.

unzulässig, handwerklich geschickter Handgriff! 181  
Vgl. Höhe n. Abb. 3 und 2!

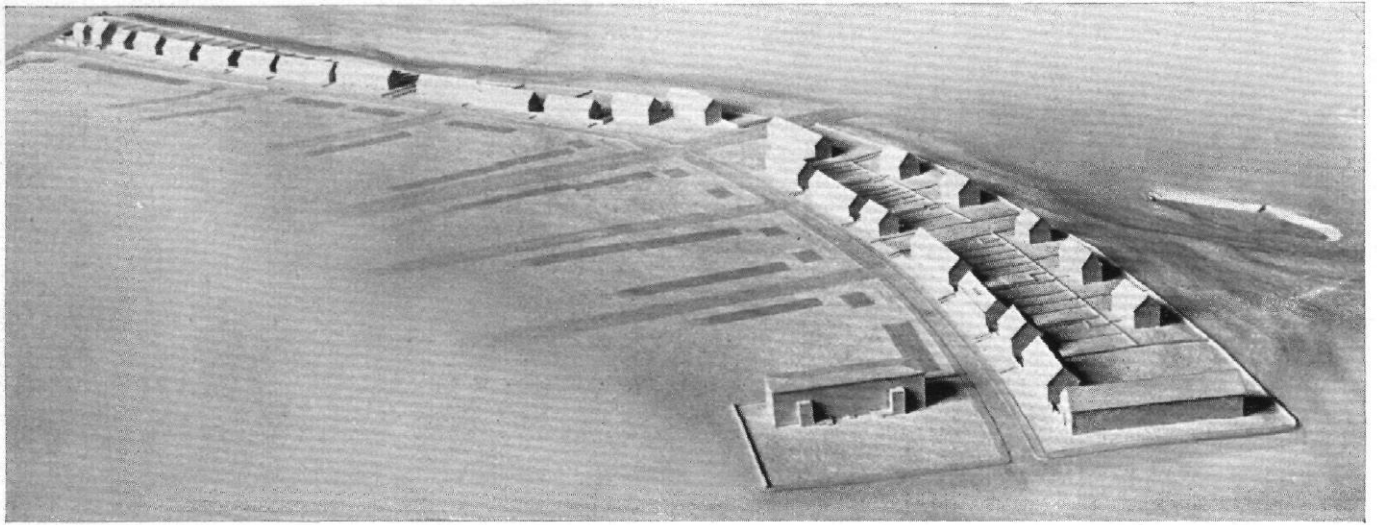


Abb. 1 / Gagfah-Siedlung Fischtalgrund in Berlin-Zehlendorf / Aufnahme nach dem Modell

## CHRONIK

### GAGFAH-SIEDLUNG FISCHTALGRUND IN BERLIN

Für die Ausstellung „Gagfah-Siedlung Fischtalgrund“ in Berlin-Zehlendorf, über die in W. M. B. 1928 Heft 3 berichtet wurde (S. 137), haben das *Ehrenpräsidium* bis jetzt übernommen:

Dr. Brauns, Reichsarbeitsminister / Dr. Curtius, Reichswirtschaftsminister / Oswald, Bayerischer Staatsminister für soziale Fürsorge / Dr. Geib, Staatssekretär des Reichsarbeitsministeriums / BöB, Oberbürgermeister der Stadt Berlin / Dr. von Ohlshausen, Präsident des Direktoriums der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte.

Dem *Ehrenausschuß* der Ausstellung gehören bisher an:

Ritter, Ministerialdirektor des Reichsarbeitsministeriums / Dr. Wölz, Ministerialrat im Reichsarbeitsministerium / Dr. Löhner, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium für soziale Fürsorge / Dr. Aichele, Ministerialrat im Württembergischen Ministerium des Innern / Dr. Imhoff, Ministerialrat im Badischen Ministerium des Innern / Dr. Dr. Rusch, Oberregierungsrat im Sächsischen Arbeitsministerium / Haenel, Geh. Ober-Regierungsrat, Mitglied des Direktoriums der Reichsversicherungsanstalt

für Angestellte / Wutzky, Stadtrat der Stadt Berlin / Dr. Schumacher, Bürgermeister, Bezirksamt Zehlendorf / Dr. Kämper, Direktor der Deutschen Bau- und Boden-Bank A.-G., / Dr. Meyer, Direktor der Preußischen Landespfandbriefanstalt / Weigle, Direktor der Deutschen Wohnstätten Hypothekenbank / Steyerer, Geh. Justizrat, Direktor der Bayerischen Handelsbank, Bodenkredit-Anstalt / Nadolny, Generaldirektor der „Ostpreußischen Heimstätten“, Vorsitzender des Reichsverbandes der Wohnungsfürsorgegesellschaften / Zahn, Präsident des Bayerischen Statistischen Landesamtes München. / Professor Dr. Dr. Albrecht, vom Hauptverband Deutscher Baugenossenschaften.

Der *Arbeitsausschuß* der Ausstellung wird gebildet von:

Dr. Schmidt, Ministerialrat im Reichsarbeitsministerium / Dr.-Ing. Behrendt, Ministerialrat im Preußischen Finanzministerium / Dr. Wagner, Stadtbaurat beim Magistrat Berlin / Lübbert, Regierungs- und Baurat bei der Reichsforschungsgesellschaft / Dr.-Ing. h. c. Tessenow, Professor an der Technischen Hochschule, Berlin-Charlottenburg.

### BAU-AUSSTELLUNG BERLIN 1930

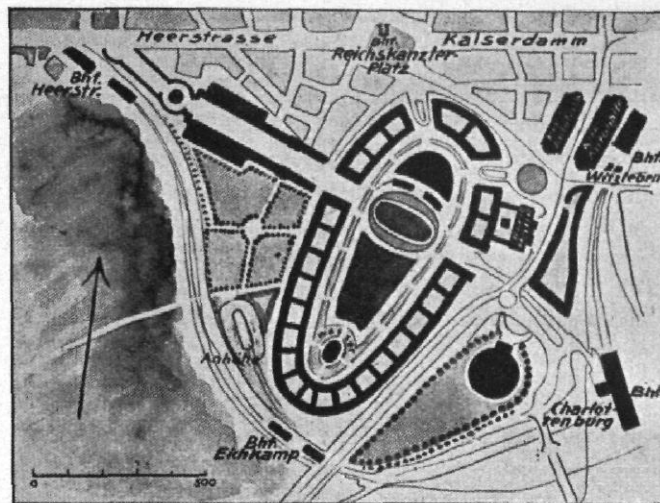
Seit der Drucklegung des auf Seite 142—144 mitgeteilten *Auf-rufes* ist der „General-Bebauungsplan“, den Poelzig und Wagner für das Ausstellungsgelände aufstellten, von Max Osborn in der „*Vossischen Zeitung*“ veröffentlicht (vgl. Abb. S. 183) und be-fürwortet worden. Leider darf nicht unerwähnt bleiben, daß durch diese Veröffentlichung der wegen seiner sozialen Gesinnung, wenn auch noch nicht immer wegen seiner geschäftlichen Umsicht oder seiner praktischen Erfolge achtenswerte Stadtbaurat Wagner in eine eigentümliche Lage versetzt worden ist. Er ist Preisrichter im „Wettbewerb zur Gewinnung von Vorentwürfen“ für das im Lage-plan auf S. 141 mit Ziffer I bezeichnete Gelände und läßt jetzt, während des Wettbewerbs, seinen eigenen Entwurf für dieses Gelände veröffentlichen. Nicht nur seine Gegner werden behaupten

können, daß damit Wagner seine Unbefangenheit als Preisrichter aufgegeben hat und vom Preisrichter-Amte zurücktreten muß. Es wurde bekannt, daß Wagner das Preisrichteramt nur „unter Vor-behalt“ übernahm. Wagners Gegner werden fürchten, daß Stadtbau-rat Wagner trotz besten Willens nicht imstande sein werde vorbehaltlos als Preisrichter zu urteilen und Entwürfe preiszukrönen, die nicht seiner vorgefaßten und jetzt durch die „*Vossische Zeitung*“ veröffentlichten Lieblingslösung entsprechen. Wagners Rücktritt vom Preisrichter-Amt wurde bisher nicht bekanntgegeben. Der Reichs-Wettbewerbs-Ausschuß, der den Bau-Ausstellungs-Wet-be-werb vor Veröffentlichung des Wagnerschen Planes genehmigte, wird also sich wahrscheinlich jetzt aufs neue mit Stadtbaurat Wagners Zulässigkeit zum Preisrichter-Amt beschäftigen müssen.

Gegen Osborns Befürwortung des Poelzig-Wagner'schen Entwurfes (vgl. nebenstehende Abbildung) wendet sich der Geschäftsführer der Bau-Ausstellung Dr. Coerper mit folgenden Ausführungen:

Das Witzlebener Gelände ist der Schauplatz, die Operationsbasis für eine große Berliner Ausstellungspolitik, deren Führung für Berlin als deutsches und internationales Kraftzentrum weit größere Bedeutung zukommt, als man heute noch der Ausstellungspolitik beizumessen bereit ist. Wir stehen an dem entscheidenden Wendepunkt der Ausstellungspolitik überhaupt. Neben den Messen, die immer mehr sich dem bisherigen Ausstellungstyp nähern und dessen — privatwirtschaftlich-geschäftliche — Funktionen in der Hauptsache übernehmen, sind Ausstellungen überflüssig geworden, wenn sie nicht in einem höheren Sinne produktiv gestaltet und unmittelbar in den Dienst unseres geistigen und kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen, kurz unseres gesamten politischen Aufbaues gestellt werden. Das erreicht man aber weder durch Wiederholung überholter Ausstellungsformen, deren sinngemäße Verwendung man besser den Messen überläßt, noch durch Massenveranstaltungen, wie sie die erste, jetzt abgeschlossene Epoche des Ausstellungswesens mit der Londoner Weltausstellung 1851 inauguriert hatte, sondern nur dann, wenn man aus einem echten Aufbaugedanken heraus das Ausstellungswesen auf lange Sicht produktiv wirksam zu entwickeln sucht. Zu einer solchen produktiven Ausstellungspolitik hat die Stadt Berlin einen Anlauf mit dem Vertrage über die Deutsche Bau-Ausstellung als Dauerveranstaltung genommen. Aber sie ist auf halbem Wege stehen geblieben. Anstatt die Bau-Ausstellung in den Mittelpunkt ihrer Ausstellungspolitik zu stellen, um dann von diesem Wachstumskerne aus ein den produktiven Grundgedanken immer weiter abwandelndes und entfaltendes Programm in sich und mit der Bau-Ausstellung zusammenhängender Ausstellungen auf Jahre hinaus ins Auge zu fassen, ist hier die Bau-Ausstellung zur Nebensache oder bestenfalls zu einer „Sache für sich“ geworden, die, unabhängig von der sonstigen Entwicklung des Berliner Ausstellungswesens, immerhin auf eine Reihe von Jahren gesichert ist.

Diese Einstellung kommt in dem Poelzig-Wagnerschen Entwurf eindeutig zum Ausdruck. Er ist ein — zu seiner Zeit verständliches — Mißverständnis: der ins „Weltstädtische“ gesteigerte Versuch, von der Seite der Ausstellungs-Anlage die Frage der Berliner Ausstellungspolitik aufzurollen. Er ist vor dem Abschluß des Vertrages über die Bau-Ausstellung unternommen worden. Inzwischen aber ist die geistige Bewegung auf dem Gebiete des Ausstellungswesens hinreichend fortgeschritten, um deutlich erkennen zu lassen, daß nur vom Ausstellungsgedanken her die Reichshauptstadt zu einer wahrhaft großen Ausstellungspolitik kommen kann, die ihr die Führung sichert: nicht mit „Großen“ oder gar „Weltausstellungen“, die Politik und Wirtschaft ablehnen müssen, sondern mit einer klar aufbauenden Folge von politisch wie wirtschaftlich trag-



baren Ausstellungen, die den neuen Typus der produktiven Leistungsschau als öffentliche, im weitesten Sinne politische Angelegenheit verwirklicht, die für unseren inneren Aufbau und unsere Geltung in der Welt von entscheidender Bedeutung werden könnte, wenn sie mit starker Hand am richtigen Ende angefaßt wird. Darum muß noch einmal die Frage der „Berliner Ausstellungsstadt“, die übrigens selbst weder ein städtebaulicher noch ein ausstellungspolitischer Gedanke ist, neu aufgeworfen werden, und selbst wenn das der einzige Erfolg des Wettbewerbes für die Deutsche Bau-Ausstellung wäre, dann ist er bestimmt keine „Zwecklosigkeit“, wie Osborn meint, sondern eine Tat — der Anfang neuen Denkens und Planens in allen Lebensfragen der großen Entwicklung Berlins zur Weltstadt und zum führenden deutschen Kraftzentrum. Darüber hinaus aber wird dieser „eigensinnige Extra-Wettbewerb“ auch noch wesentlich zur Klärung der hier gestellten Frage beitragen, ob und wie weit die Deutsche Bau-Ausstellung in ihrer inneren Struktur geeignet ist, den Wachstumskern für eine neue große Ausstellungspolitik der Reichshauptstadt in sich zu bergen — ob sie — mit einem Wort — das Berliner Ausstellungs-Ei ist, das es auszubrüten lohnt, oder ein — Windei? Dr. Coerper

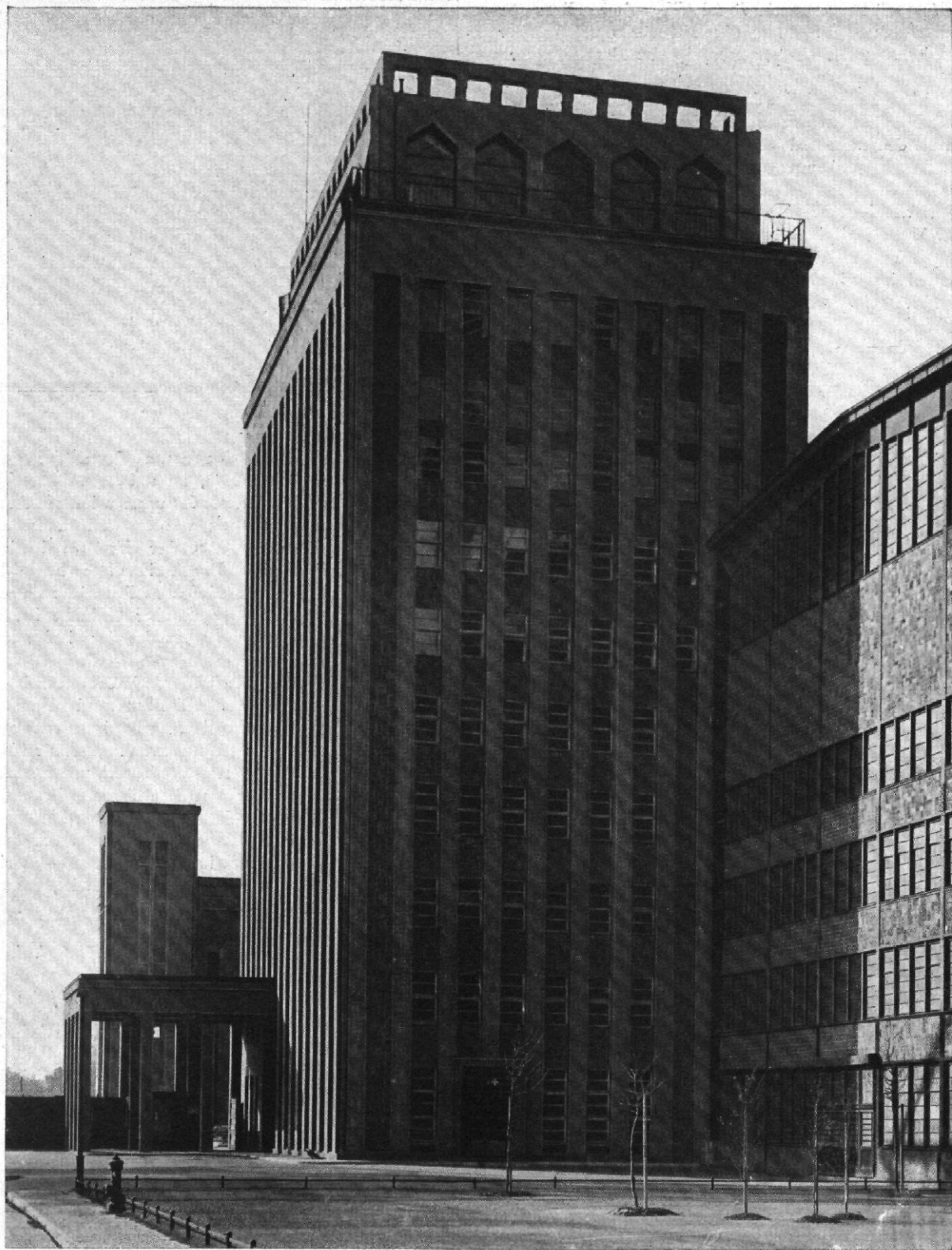
Der von „Städtebau“ veröffentlichte „Aufruf“ (vgl. oben S. 141) wendet sich allerdings nicht wie Dr. Coerper gegen den Poelzig-Wagnerschen Entwurf, sondern fordert nur für jeden am Wettbewerb teilnehmenden Baumeister dasselbe Recht, das Poelzig fordern mußte, nämlich „Gesamtplan statt Teilarbeit“ leisten zu dürfen. Immerhin aber scheint aus den Äußerungen Dr. Coerpers eindeutig hervorzugehen, daß er als Geschäftsführer der Bau-Ausstellung den oben (S. 141—143) veröffentlichten „Aufruf“ des „Städtebau“ billigen wird.

## ZUM AUFRUF DES „STÄDTEBAU“ (vgl. oben S. 141—143)

### WICHTIG FÜR DIE MITARBEITER AN DER „FRUCHTBAREN KRITIK“ DES BAU-AUSSTELLUNGS-WETTBEWERBES

Das von uns erbetene Vogelschaubild des Gesamtentwurfs in isometrischer Darstellung soll nicht (wie irrtümlich im „Aufruf“ gefordert,) im Maßstab 1:1000 gezeichnet sein, sondern es soll höchstens diesen Maßstab erreichen.

Die Schriftleitung des „Städtebau“



*Abb. 1 / Großkraftwerk Klingenberg, Berlin / Teilansicht / Architekten: Klingenberg und Issel, Berlin*

*(Wiedergabe nach: Das Großkraftwerk Klingenberg. Verlag Ernst Wasmuth A.G., Berlin)*

*Vgl. die Abbildungen auf Seite 185 und Text Seite 179*

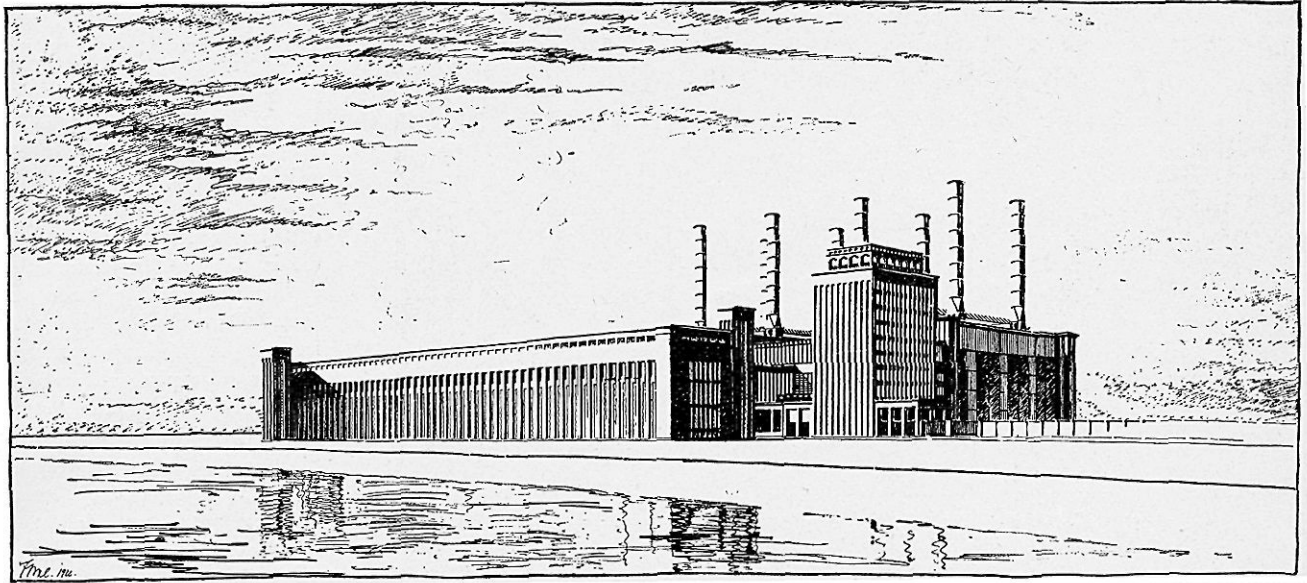
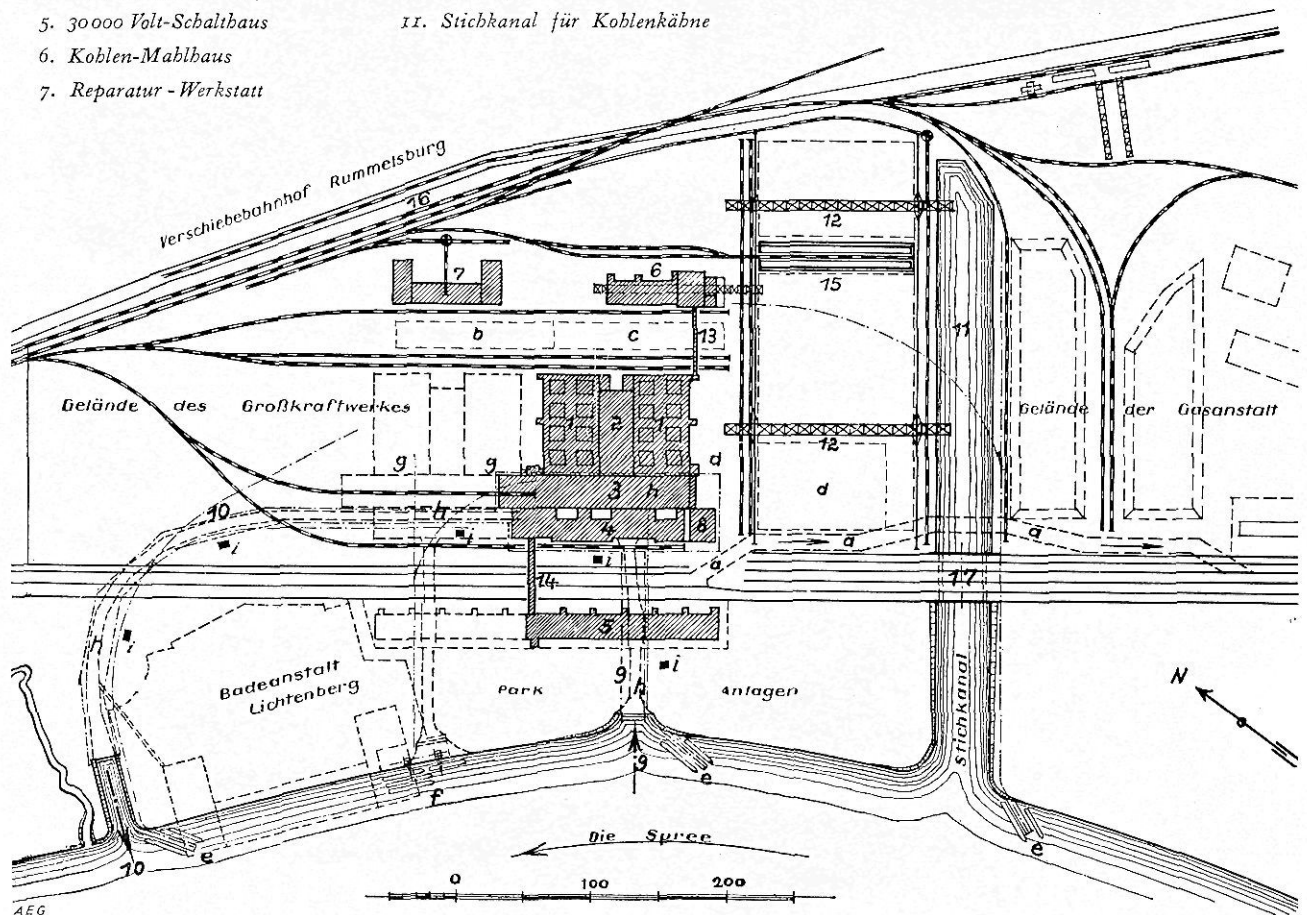


Abb. 2 und 3 / Großkraftwerk Klingenberg, Berlin / Gesamtansicht von der Wasserseite und Lageplan  
 Architekten: Klingenberg und Issel, Berlin  
 (Wiedergabe nach: Das Großkraftwerk Klingenberg. Verlag Ernst Wasmuth A.G., Berlin)  
 Vgl. Abb. 1 und 2

- |                             |                                |                       |                   |
|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------|-------------------|
| 1. Kesselhäuser             | 8. Büro-Gebäude                | 12. Entladebrücken    | 15. Schüttgrube   |
| 2. Vorwärme-Anlage          | 9. Einlauf des Kondens-Kühl-   | 13. Verbindungsbrücke | 16. Gleisanschluß |
| 3. Maschinenhaus (Turbinen) | wassers in die Spree           | 14. Dasselbe          | 17. Straßenbrücke |
| 4. Kondensations-Pumpen     | 10. Auslaufkanal               |                       |                   |
| 5. 30000 Volt-Schaltbaus    | 11. Stichkanal für Koblenkähne |                       |                   |
| 6. Koblen-Mahlhaus          |                                |                       |                   |
| 7. Reparatur-Werkstatt      |                                |                       |                   |



BAUTEN  
DER SCHUTZPOLIZEI  
IN REMSCHEID



Die Schutzpolizeibauten in Remscheid (Abb. 1 und 2) gehören zu den bedeutendsten Staatsbauten, die in den letzten Jahren im Bergischen Lande ausgeführt worden sind. Der gewaltige Häuserblock ist auch deshalb bemerkenswert, weil er als typischer Putzbau, der den Sonderheiten der Putzarchitektur in jeder Weise Rechnung trägt, gelten kann. Die Fassaden sind in blaugrünem Terranova-K - Rauhputz ausgeführt; der Sockel in Bruchstein und dunkelgrünem K - Steinputz, und die Fenstereinfassungen und Gesimse in gelbem K - Steinputz (Abb. 1). Abbildung 2 zeigt die Autogarage, deren Sockel in Naturstein und deren Fassade in Terranova-K - Rauhputz ausgeführt sind. Das verhältnismäßig hohe Dach ergibt mit den vorgelagerten Bäumen in Anlehnung an die Hauptgebäude gute Wirkungen. Dr. S.

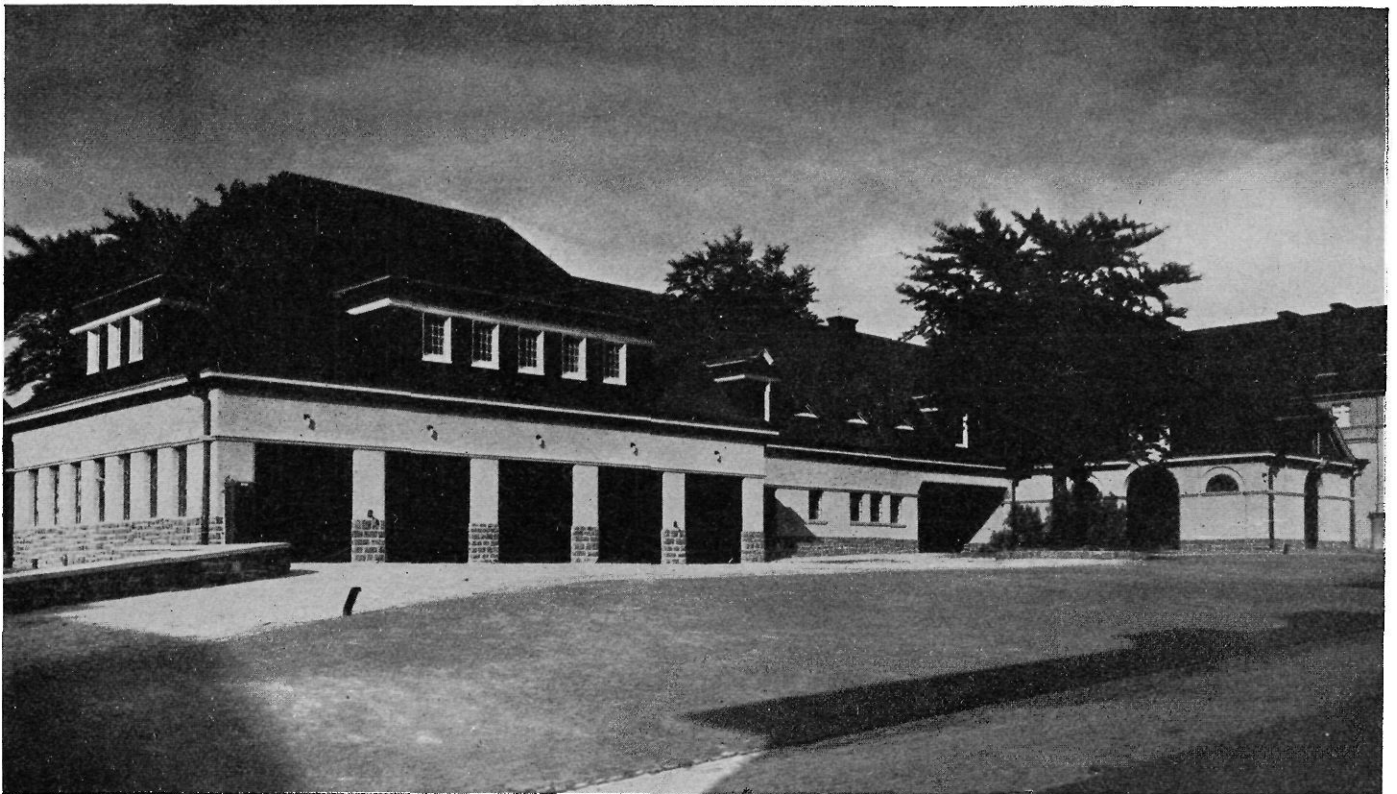


Abb. 1 und 2 | Bauten der Schutzpolizei in Remscheid | Einfahrt (oben) und Autogaragen im Hof (unten)  
Örtlicher Bauleiter: Regierungsbaumeister Schäfer