

DAS TRIERER KRIEGEREHRENMAL

MIT 11 ABBILDUNGEN



SCHAUBILD
DES I. PREISES
VOM LEINPFAD AUS
ERST NACH DER
ENTSCHEIDUNG DES PREIS-
GERICHTS ANGEFERTIGT

ENTWURF VON L. NOBIS, ARCHITEKT BDA, SAARBRÜCKEN

Nach langen gründlichen Vorbereitungen, zu denen auch ein Ideenwettbewerb gehörte, war man sich über die Platzfrage und auch über die Art des Denkmals einig geworden. Der geplante Ausbau des rechten Moselufers hatte an bedeutender Stelle einen Platz von hervorragend städtebaukünstlerischer Wirkung ergeben, auf den man sich für die Aufstellung des Denkmals geeinigt hatte. Somit war auf Grund der Planung für die Ausgestaltung des Ufers eine klare Richtlinie für die Teilnehmer am neuen Wettbewerb gegeben. Sie wurden vor eine eindeutige Aufgabe gestellt, in deren Rahmen sie ihr künstlerisches Können und ihre Phantasie spielen lassen konnten.

Aus den Programmbestimmungen für den Wettbewerb sei folgendes angeführt:

Teilnahmeberechtigt sind alle zur Zeit der Ausschreibung des Wettbewerbs im Regierungsbezirk Trier sowie im Saargebiet ansässigen Architekten und Bildhauer; alle diejenigen Architekten und Bildhauer, die sich als frühere Angehörige der in Trier garnisonbeheimateten Truppenteile ausweisen können, ferner die besonders zur Teilnahme aufgeforderten Bildhauer: Prof. Karl Burger, Mayen, Prof. Kraus, Berlin, Prof. Lange, Düsseldorf, Willy Meller, Köln-Klettenberg, Dr. Menser, Bonn.

An Preisen werden ausgelobt: Ein I. Preis von 3000 RM., ein II. Preis von 1000 RM., ein Ankauf von 500 RM.

Ferner verpflichtete sich der Oberbürgermeister der Stadt Trier nach Anhörung der Stadtverordnetenversammlung einem der Preisträger den Auftrag für die gesamte Entwurfsbearbeitung zur festen Honorarsumme von 5700 RM. zu übertragen, wobei die Preissumme auf diese Honorarsumme Anrechnung finden soll.

Die Einlieferung hatte bis zum 30. November 1929 zu erfolgen.

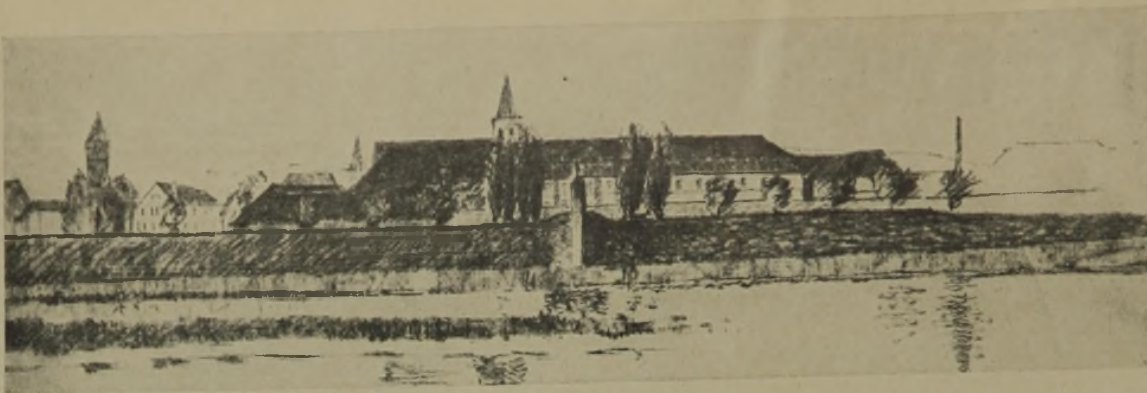
Rückfragen über das Programm wurden nur vor Ablauf des ersten Drittels der für den Wettbewerb festgesetzten Frist beantwortet.

Das Ehrenmal soll in der Achse zwischen Hospitalhof und der Mariensäule, in den Anlagen an der Mosel errichtet werden und hierbei auf einem aus den Anlagen auszuschneidenden Denkmalsplatz Aufstellung finden. Dieser Platz soll einerseits mit dem Hof des Hospitals, zum anderen mit der Mosel und der Mariensäule in raumkünstlerische Beziehung gebracht werden.

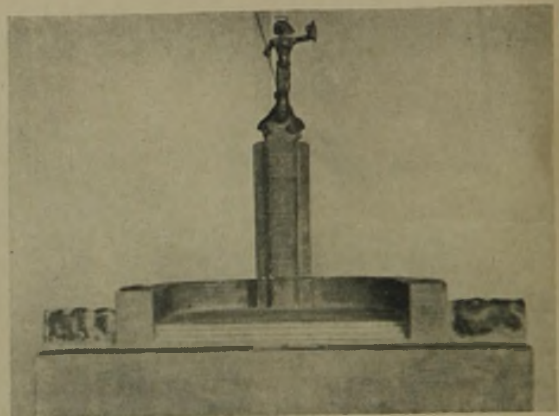
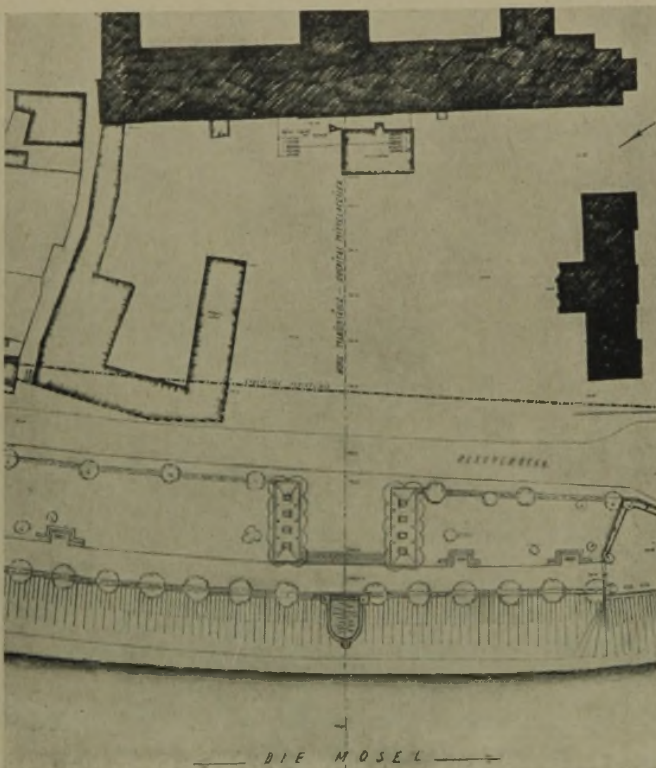
Der Denkmalsplatz soll ebenso wie der Promenadenweg der Moselanlage und der Bürgersteig vor dem Hospitalhof Aufstellungsmöglichkeit für eine Festversammlung geben, wobei auf organische Anschlüsse der umzugestaltenden Teile an die Anlagen Wert gelegt wird.

Das Denkmal selbst soll in schlichter Form außer einer allgemeinen Ehrung der Trierer Gefallenen einer besonderen Ehrung der Gefallenen der einzelnen Trierer Regimenter dienen, sei es

2



3



4

MODELL VON DER PROMENADE AUS

LINKS: LAGEPLAN

OBEN: ANSICHT DER ANLAGE VON DER MOSEL AUS

I. PREIS. VERFASSER ARCH. BDA L. NOBIS SAARBRÜCKEN

durch besondere Gedenktafeln, Gedenksteine oder dergleichen, wobei die Geschichte der Stadt Trier Stoff für die Gestaltung des Denkmals bieten kann.

Verlangt wurden auf Grund der vorstehenden Angaben und Unterlagen: 1. Ein Lageplan i. M. 1 : 625, der die allgemeine Einfügung des Ehrenmals in die vorhandene Situation darstellt; 2. ein Lageplan i. M. 1 : 200, der die einzelne Einfügung des Ehrenmals in die vorhandene Situation darstellt; 3. u. 4. eine Schnitt- und Ansichtszeichnung i. M. 1 : 200 als Darstellung der Einfügung wie zu Ziffer 1 u. 2. Die Entwürfe zu 1—4 sind in bunter Tusche auf durchscheinenden Deckblättern darzustellen, die auf die Wettbewerbsunterlagen aufzukleben sind und dürfen sich lediglich auf die im Rahmen des 1. Bauabschnitts vorzunehmenden und zu veranschlagenden Änderungen der vorhandenen Situation erstrecken; 5. eine Ansichtszeichnung des eigentlichen Ehrenmals i. M. 1 : 20 parallel der Achse zwischen Hospitalshof und Mariensäule; 6. eine Ansichtszeichnung wie vor, jedoch von der Mosel aus senkrecht zu vorgenannter Achse. Die Entwürfe zu 5 und 6 sind in Schwarz-weiß-Manier darzustellen und müssen sämtliche Höhenmaße enthalten, aus denen der Anschluß an die vorhandene Situation zu erkennen ist; 7. ein Modell des eigentlichen Ehrenmals i. M. 1 : 20; 8. ein Schaubild von der anderen Moselseite; 9. ein Schaubild von der Anlagenpromenade in südlicher Richtung (die Schaubilder gemäß Ziffer 8 und 9

sind in Schwarz-weiß-Manier darzustellen, müssen den Bildausschnitt der Lichtbilder 1 und 2 umfassen und dürfen eine Bildgröße von 1^{qm} nicht überschreiten); 10. ein nachprüfbarer Kostenschlag mit Angabe der einzelnen Maße und Einheitspreise, der den Betrag von 38 000 M. nicht übersteigen darf; 11. eine in Briefumschlag verschlossene eidesstattliche Versicherung, daß der Entwurf das geistige Eigentum des oder der Bewerber darstellt.

Aus dem Protokoll sei folgendes mitgeteilt: Am 16. Dezember v. J. trat das Preisgericht zusammen, dem angehörten: Oberbürgermeister Dr. Weitz, Trier, Prof. Dr. h. c. Lederer, Berlin, Arch. BDA Prof. Wach, Düsseldorf, Ob.-Baurat Rühl, Düsseldorf, Arch. BDA Dombaumeister Wirtz, Trier, Baurat Kutzbach, Trier, Stadtbaumeister Zimmermann, Trier, und Beigeordneter Schmidt, Trier.

Nach einer allgemeinen Information über die Ausschreibungsunterlagen erfolgte eine Ortsbesichtigung. Bei Besichtigung der Entwürfe wurden durch den Vorprüfer, Stadtbaumeister Zimmermann, die Ergebnisse der Vorprüfung der 30 eingegangenen Entwürfe bekanntgegeben. Das Preisgericht schied einen Entwurf wegen abweichender Placierung aus. Betreffs der übrigen Entwürfe gab es keine Bedenken. Es folgte der erste Rundgang, bei dem jeder einzelne Preisrichter in der vom Vorprüfer übergebenen Liste durch ein



**II. PREIS. ARCHITEKT BDA GRACHER, TRIER, UND BILDHAUER MELLER, KÖLN
GESAMTANSICHT UND (HIERUNTER) MODELL MIT ST. MICHAEL**

Plus- oder Minuszeichen seine Ansicht über die einzelnen Entwürfe zum Ausdruck brachte. Es ergab sich hierbei, daß zunächst die Entwürfe Nr. 11 (112 435) und Nr. 26 (312 117) ausschieden, da sie kein Pluszeichen zu verzeichnen hatten. Alsdann wurde darüber abgestimmt, welche Entwürfe einer weiteren Beurteilung zu unterziehen seien. Es ergab sich hierbei, daß 17 weitere Entwürfe nicht die erforderliche allgemeine Stimmenmehrheit oder Mehrheit der Fachpreisrichter für sich gewinnen konnten und somit ausscheiden mußten. Bei einem dritten Rundgang schieden noch weitere vier Entwürfe aus. Es erfolgte alsdann eine Begutachtung der folgenden sechs Entwürfe in nachstehender Reihenfolge:

Entw. Nr. 22. I. Preis. Verf.: Arch. BDA L. Nobis, Saarbrücken. (Abb. 1 bis 4, S. 17 und 18.)

Der Entwurf löst durch die gewählte Stellung des Denkmals die Verbindung der in der Örtlichkeit gegebenen Momente: Hospital, Mariensäule, Mosel und Promenade. Die Aufstellung der Gedenksteine in Verbindung mit den Pappeln ist außerordentlich stimmungsvoll. Einmal das Herauswachsen der Architektur aus der Mosel, das andere Mal der Übergang der Architektur in die plastische Bekrönung ist gut gelöst und fein empfunden.

Entw. Nr. 2. K.Z. 151 129. II. Preis. Verf.: Arch. BDA Gracher, Trier, und Bildhauer Meller, Köln. (Abb. 5 u. 6, S. 19.)

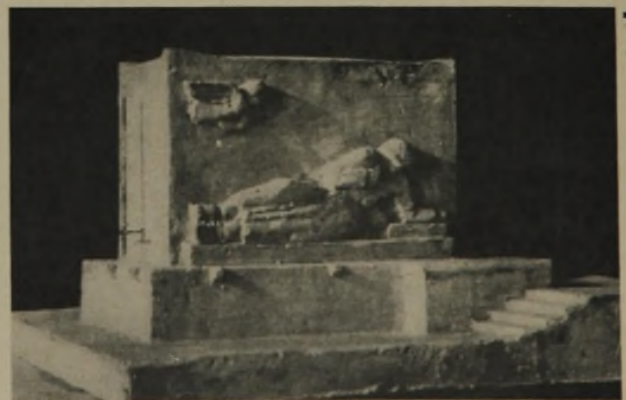
Der Entwurf ist in seiner Architektur wie auch in seiner bildhauerischen Qualität gut, jedoch könnte die Massenverteilung im einzelnen etwas ausgewogener sein. Die in der Frontal-Perspektive und im Lageplan gemachte Korrektur des Rundbaues nach der Mosel hin ist der platten Durchführung der Moselböschung vorzuziehen.

Entw. Nr. 7. K.Z. 987 654. 1. Ankauf. Verf. wie Nr. 2. (Abb. 7, S. 19.)

Das Denkmal ist an sich von hohem, künstlerischem Wert, einmal in dem schönen Aufbau, das andere Mal in der guten Verteilung der plastischen Werte. Der Verfasser verzichtet auf eine Umgestaltung des örtlich Vorhandenen im weiteren Rahmen und konzentriert sich auf die knappste Fassung der Denkmalsidee. Dieser Vorteil könnte jedoch vielleicht insofern durch einen Mangel beeinträchtigt werden, als die städtebauliche Bindung an die Örtlichkeit zu locker erscheint. Die nur andeutungsweise dargestellten Gedenktafeln der Regimenter müßten im einzelnen eine Ausgestaltung erfahren.

Entw. Nr. 9. K.Z. 151 313. 2. Ankauf. Verf.: Arch. BDA Dipl.-Ing. J. Stockhausen, Saarbrücken-Neunkirchen, und Bildh. Nagel, Trier,

**1. ANKAUF. VERF.: ARCHITEKT BDA GRACHER,
TRIER, UND BILDHAUER MELLER, KÖLN**



8



Mitarbeiter Arch. Frohnmaier, Saarbrücken. (Abb. 8 bis 10, S. 20.)

Der Entwurf ist architektonisch fein empfunden und originell gelöst. Er ist vor allem raumkünstlerisch in bezug auf das Hospital, die Promenade und die Mariensäule von Qualität. Die Beziehungen zur Mosel sind durch Abrückung der Pylonenbauten von der Mosel nicht ganz glücklich gefunden. Ein gewisser Mangel könnte darin erkannt werden, daß das Verhältnis der Rahmenbauten zu dem einzurahmenden Objekt vielleicht nicht ganz harmonisch ist.

Entw. Nr. 8. K. Z. 246 824. An 5. Stelle ausgezeichnet. Verf. wie Nr. 2, 5 und 7.

Das Denkmal hat starke bildhauerische Qualität. Sehr anzuerkennen ist der in der horizontal schwebenden Figur gegenüber der vertikal entwickelten Mariensäule zum Ausdruck kommende Gedanke.

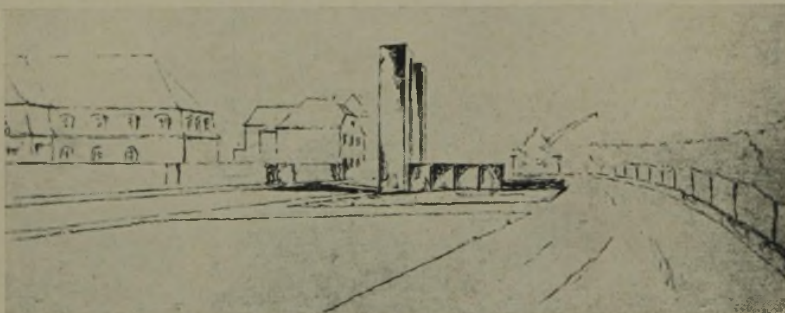
Entw. Nr. 3. K. Z. 541 885. An 6. Stelle ausgezeichnet. Verf. wie Nr. 2. (Abb. 11, S. 20.)

Der Entwurf ist in seiner Idee gut gelöst. Das durch den Bogen vorgeschobene Hauptmoment mit der Kreuzbekrönung ist insofern glücklich, als es die Beziehungen, die die Mosel beansprucht, gut aufnimmt. Bei dem Entwurf ist anzuerkennen, daß er die in den drei Fronten liegende Schwierigkeit einer Lösung zuzuführen sucht (Mosel, Promenade, Hospital). Es ist zu bezweifeln, ob die durch das Portal geschaffene Trennung des Promenadenweges in zwei Teile richtig ist. Ferner erscheint die in den isometrischen Ansichten glückliche Massenverteilung bei der Sicht über Eck an Wirkung zu verlieren.

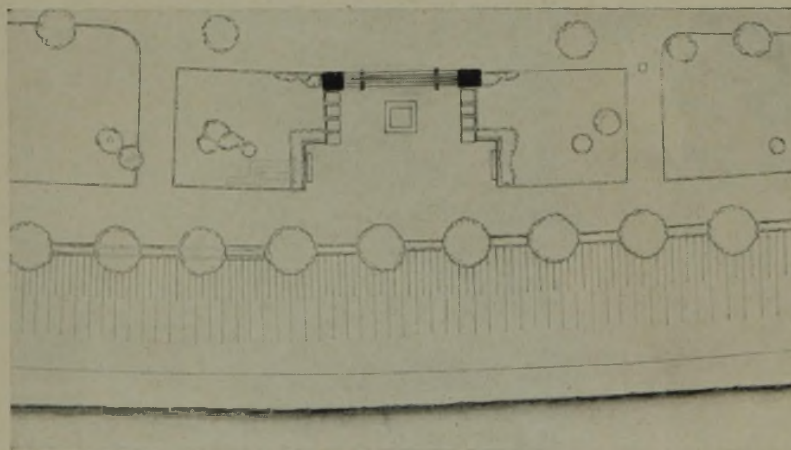
Hierauf schritt das Preisgericht durch Abstimmung zur Ordnung der sechs Entwürfe in der Reihenfolge ihrer Werte. Es ergab sich hierbei Einstimmigkeit betreffs Zuerkennung des I. Preises an den Entwurf Nr. 22 sowie des II. Preises an Entwurf Nr. 2. Für die restlichen Entwürfe ergab sich eine überwiegende Stimmenmehrheit für folgende Reihenfolge: Nr. 7 Ankauf, Nr. 9 = 4. Stelle, Nr. 8 = 5. Stelle, Nr. 5 = 6. Stelle.

Das Preisgericht war einstimmig der Ansicht, der Stadtverwaltung den Entwurf Nr. 9 außer den zu verteilenden Preisen und des Ankaufes zum weiteren Ankauf vorzuschlagen.

9



10



11



8—10. 2. ANKAUF

MODELL, SCHAUBILD, LAGEPLAN
VERFASSER ARCHITEKT BDA
DIPL.-ING. STOCKHAUSEN
SAARBRÜCKEN-NEUNKIRCHEN
UND BILDHAUER NAGEL, TRIER
MITARBEITER
ARCHITEKT FROHNMAIER
SAARBRÜCKEN

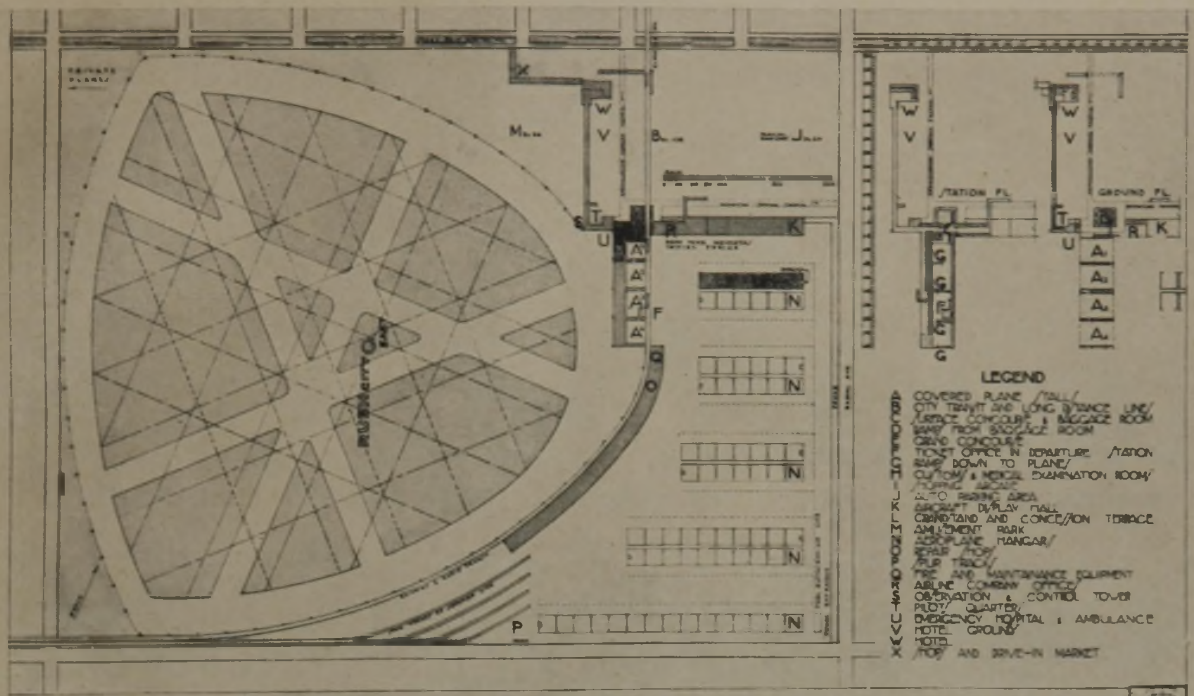
11. AN 6. STELLE AUSGEZEICHNET VERFASSER

ARCHITEKT BDA GRACHER, TRIER
UND BILDHAUER MELLER, KÖLN

PROJEKT FÜR EINEN FLUGVERKEHRS- UMSCHLAGHOF RUSH CITY

ARCHITEKT: RICHARD J. NEUTRA, LOS ANGELES.
MIT 5 ABBILDUNGEN

MITARBEITER: GREGORY AIN, DONALD GIFFEN,
HARWELL HARRIS, RAGNHILDE LILJEDAHL



LAGEPLAN DES DREIBOGENFELDES UND DER BAULICHKEITEN

Anlässlich eines Preisausschreibens der Lehigh Zement Co. für eine Studie über Lufthäfen übersendet uns Richard J. Neutra, der auch in Deutschland bekannte Verfasser von „Wie baut Amerika?“, ein Projekt, das jedoch über den Rahmen des gegebenen Programmes hinausgeht. Interessant dürfte es auch für den deutschen Fachmann sein, zu sehen, wie eine derartige Aufgabe in Amerika angefaßt wird.

Hierbei wurde der Umschlag, die rasche Überleitung bestimmter Massen von Fracht und Fahrgästen aus dem rollenden zum fliegenden Verkehr und umgekehrt, zur Hauptaufgabe, das Flugfeld, als Endung oder Ausgangspunkt der Flugbewegung, ergab sich nur als voraussetzende Teillösung.

Das Flugfeld selbst soll Bestimmungen entsprechen, wie sie von der U. S. Chamber of Commerce (Handelskammer der Vereinigten Staaten) für Häfen der Klasse A1A festgelegt sind. Eine hauptsächlich Bestimmung ist: verfügbare Feldausdehnung von wenigstens 5500 Fuß oder 1050 m in jedmöglicher Landungs- und Aufflugrichtung. Das Boden sparende „Dreibogenfeld“, nach den Gavin Hadden Patenten auf eine solche Geringstausdehnung gegründet, ergab eine Feldfläche mit vier genügenden Anläufen in jeder Richtung. Breite der Anlaufstreifen 150 m.

Um die Ausdehnung und Beschaffenheit aller nötigen Baulichkeiten und Annäherungswege zu bestimmen, wurde zuerst die volle Leistungsfähigkeit dieses gegebenen Flugfeldes ermittelt, dessen Luftverkehr bei endgültiger Entwicklung restlos in den städtischen Grundverkehr überzuleiten sein wird.

Von dieser endgültigen Leistungsfähigkeit des Feldes sind notwendigerweise und nach Zahl und Größe alle baulichen Vorkehrungen abhängig die betreffen: 1. Die gesammelte Leistungsfähigkeit der Anfahrtswege von allen Teilen des geplanten Gebietes, 2. die anliegenden Autoparkflächen, 3. die Gepäckhandhabung bei Ankunft und Abfahrt, 4. der Fahrgastdienst bei Ankunft und Abfahrt, 5. die Ladung und Entladung der Flugzeuge, 6. die Überdachung des richtig bemessenen Flugzeugparks, 7. die Ausbesserung der Flugzeuge, 8. die Eisenbahnstichgleisverbindungen, 9. die Verwaltung, 10. Anlagen zur Behausung und Beköstigung.

Die Feldgröße steht durch ihre endgültige Leistungsfähigkeit in einem ziemlich genauen Verhält-

nis zu diesen aufgezählten baulichen Bestandteilen. Von dem stündlichen Verkehr der Flugzeuge wird die Zahl der Fahrkartenschalter, wie der Pilotenschlafplätze, der Waschstände in den Männer- und Frauentoiletten, der anlangenden und abgehenden Omnibusse, Autodroschken und Hochbahnzüge bestimmt.

Die Anzahl der verkehrenden Personen und die Mengen der umgeschlagenen Güter wurden zu allen jenen Notwendigkeiten in eine Proportion gesetzt, wie dies nach erprobten Aufstellungen in amerikanischen Großeisenbahnstationen gebräuchlich ist.

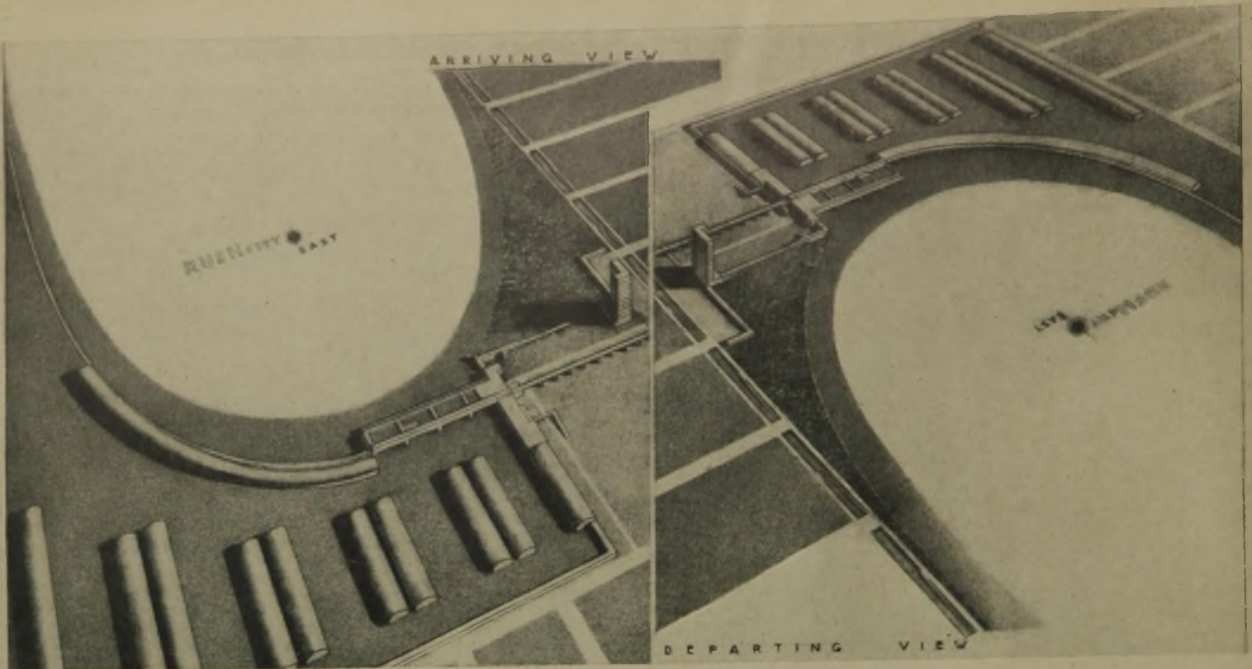
Als grundlegend wurden siebenminütige Minuten Zeitabstand für Landung und Abfahrt auf dem gleichen Anlaufstreifen angenommen und das Doppelte dieses Zeitraumes, also fünfzehn Minuten, für Ladung wie Entladung der Flugzeuge. Die volle künftige Leistungsfähigkeit des umrissenen Flugfeldes ist somit durchaus bescheiden angesetzt. Es ergaben sich insgesamt zwei- und dreißig Flugzeugbewegungen für die Stunde.

„Rush City Air-transfer“ ist der erste von zwei Umschlagplätzen der gedachten Art, die für einander diametral gegenüberliegende Punkte im städtischen Gebiet geplant und in genauem Zusammenhang mit dem örtlichen und dem Fernverkehr — auf Gleisen wie auf Gummireifen — gebracht sind (Abb. 4, S. 22). Die beiden Felder liegen in dem Grüngürtel der unter anderem landschaftlich behandelte Parkplätze aller Art enthält und den inneren Teil der Zonen für Geschäfts- und Zentralanstaatsbaulichkeiten umschließt.

Ohne daß Landung und Abfahrt hiervon unbedingt abhängig gemacht sind, ist der Verkehr und die ihn behausende Gebäudegruppe auf die vorwiegende Windrichtung eingestellt, wobei Abweichungen bis zu fünfzig Graden in jedem Sinn für 90 v. H. der jährlichen Flugtage in Ansatz und zur Berücksichtigung gebracht wurden. Wie schon erwähnt, ist die Anlage auf eine endgültige Leistungsfähigkeit des Feldes von 52 Aktionen für die Stunde bezogen, während die bauliche Entwicklung von einem bescheidenen Beginn ausgehend auf mehrere Zeitabschnitte aufgeteilt wird und sich biegsam dem Verkehrsfortschritt des städtischen Gebietes bis zur schließlichen Vollendung anpaßt.

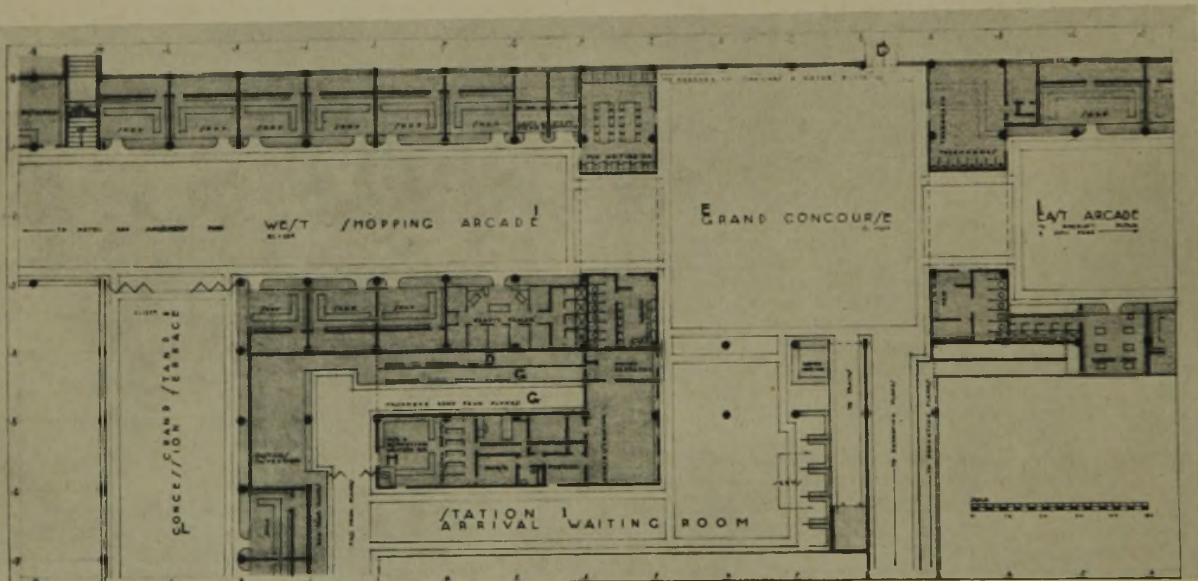
Nach Verwirklichung des Bauprogramms dienen vier gedeckte Hallen, A1—A4, der Ladung und Entladung von acht Großflugzeugen gleichzeitig. Der städtische Schnellbahnverkehr B ist oberhalb und quer über diese

2



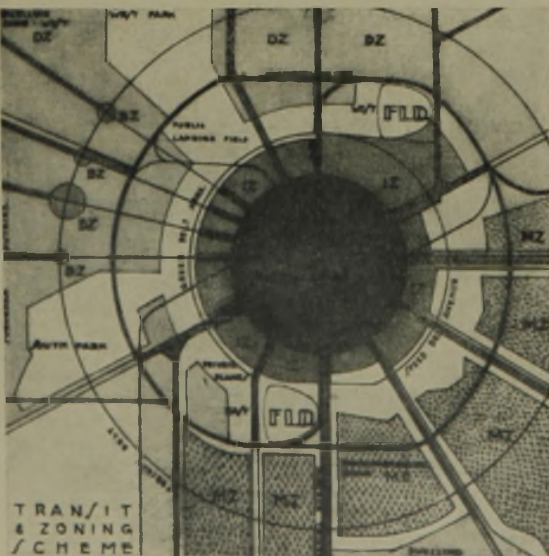
FLUGZEUGPERSPEKTIVEN, ANKUNFT UND ABFAHRT BEI VORWIEGENDER WINDRICHTUNG

3



GRUNDRISS DER AUFNAHMEHALLE, DER KAUFADENARKADEN UND ANKUNFTSSTATION IM OBERGESCHOSS, POST- U. TELEGRAPHIE, ZOLL- U. ÄRZTL. UNTERSUCHUNG. RAMPE ZUM STRASSEN- UND SCHNELLVERKEHR

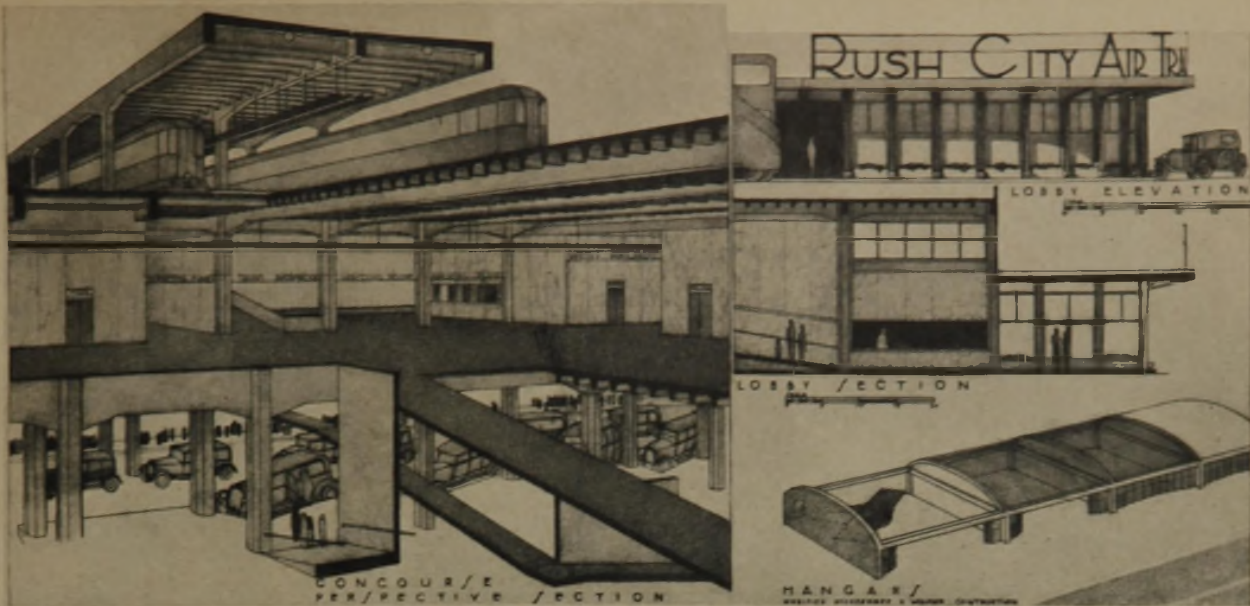
4



Hallen gelegt und die waagerechten Gehentfernungen zu und von seinen Haltestellen sind so möglichst gemindert. Der rollende Straßenverkehr wird auf seiner Ebene rund um die Gepäckhalle empfangen (surface concourse C). Autobusse, Kraftdroschken, Schnellfracht und Postwagen haben je ihre eigenen Plattformen. Mäßig steigende Rampen (D) bringen Fahrgäste und Güter auf die obere Ebene der Hauptverkehrshalle, der Fahrkartenschalter und der Warterräume. Andere Rampen (G) verteilen den Verkehr abwärts auf die Flugzeughallen (Abb. 5, S. 23). Nach der endgültigen Verkehrsordnung werden die beiden stadtsseitigen Lagehallen (A 1, A 2) nur Ankünften und die erste nur ausländischen Ankünften dienen. Daher ist die Station darüber mit allen nötigen Räumen für Zoll-, Passprüfung und ärztlicher Untersuchung versehen (H). Die beiden stadtauswärts gelegenen Hallen sind von den Räumlichkeiten der eigentlichen Abfahrtstationen überlagert (F).

Die erwähnte große Verkehrshalle (E) im Ober-

LAGE DER BEIDEN FLUGFELDER IM GEBIETLICHEN VERKEHRS- UND ZONENSCHEMA



EINZELHEITEN UND PERSPEKTIVISCHER SCHNITT DURCH DIE AUFNAHMEHALLE DES STRASSEN- UND SCHNELLBAHNVERKEHRS

geschoß, zwischen der Schnellbahn oberhalb und dem Straßenverkehr unterhalb gelegen, bildet das bevorzugte Mittelstück einer gestreckten, breiten, lichtstrahlenden Kaufladenarkade (I), die den Autopark (J) (4000 Wagen) und den Flugzeugausstellungsbau (K) an Radial Ave mit den Zuschauertribünen (L) und den Terrassen des Vergnügungsparks (M) verbindet, der zur leichteren Finanzierung des Gesamtvorhabens in das Programm einzubeziehen war. 75 Hangareinheiten (N) mit dem überschlägigen Gesamtfassungsraum von 146 größeren Flugzeugen sind zusammen mit den Ausbesserungswerkstätten (O) (20 v. H. des obigen Fassungsraums) südöstlich vom Flugfeld zwischen die Stiegleise der Verbindungsbahn (Junction line) (P) und Radial Ave gelegt.

Feldpflege- und Feuerwehrrabteilung (Q) mit ihren Garagen für Dampfspritzen, Lastwagen, Schneepflügen, „Tractors“ bekommen eine leicht zugängliche mittlere Stellung zwischen Flugfeld und Hangarhof. Der

rollende An- und Abfahrtsverkehr der Pläne selbst zu und von den Ladehallen erfolgt ohne Verkehrskreuzung.

Die Büros der Luftverkehrsgesellschaften (R), die am Feld beteiligt sind, liegen zwischen der Hauptstation und dem erwähnten Ausstellungsbau. Nahe den vier Ankunfts- und Abfahrtsstellen liegt das Büro und der Beobachtungsturm der Feldeleitung (S) und diesem benachbart die Übernachtungsräume der Piloten (T) und das Notspital (U) um einen stilleren Gartenhof. Daran schließt sich nach Nordwesten der Hotelpark mit seinen Tennisplätzen (V). Das Hotelhochhaus (W) mit Läden im Erdgeschoß, Autogaragen und ein „Drive-in-market“, ein Einfahrtsmarkt für Obst und Feinkost kalifornischen Stils, leiten zum Haupteingang des Volksvergnügungsparkes an „Speedbelt Ave.“. Ein guter Teil dieser vermietlichen Konzessionen ist durch ihr zusätzliches und namhaftes Erträgnis zur Finanzierung des anfänglichen Bauabschnittes bestimmt. —

ZUR UMGESTALTUNG DES PLATZES DER REPUBLIK

MIT 3 ABBILDUNGEN

Im Verfolg unserer Veröffentlichung in Nr. 1 vom 11. Januar d. J. über den Wettbewerb für die Erweiterung des Reichstagsgebäudes und die Ausgestaltung des Platzes der Republik veröffentlichten wir hier noch zwei Vorschläge zu der letzteren Aufgabe von Architekten, die am Wettbewerb nicht beteiligt waren.

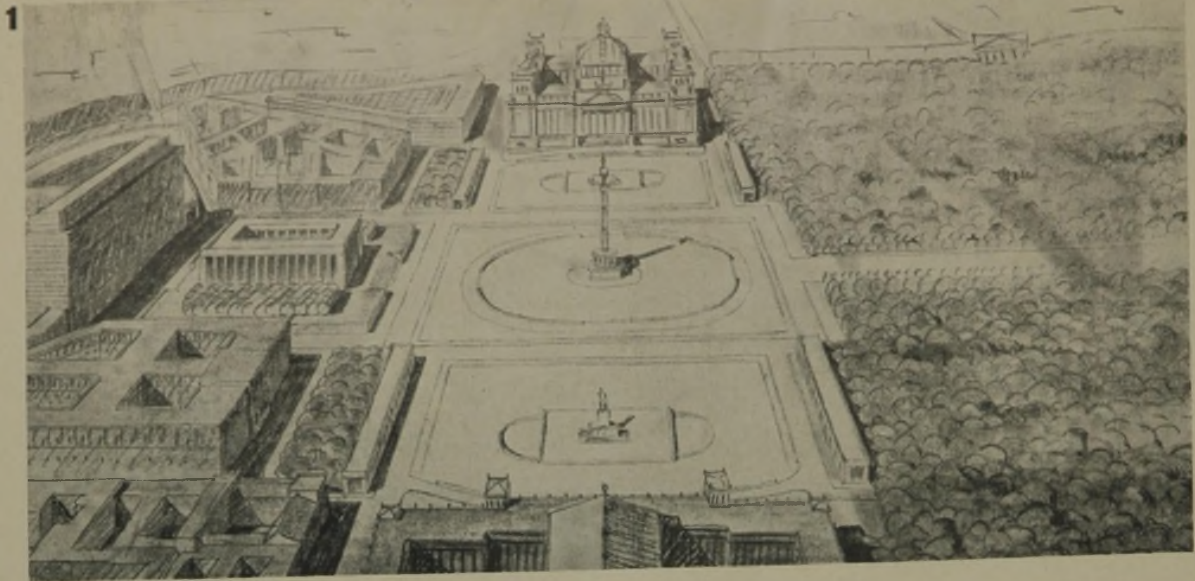
In den Abb. 1 und 2, S. 24, wird ein Lösungsversuch des Architekten Otto Kohtz, Berlin, gezeigt. Aus den Gedankengängen des Künstlers sei kurz folgendes herausgehoben: Nach seiner heutigen Form und Lage zeigt der Platz zwei ausgeprägte Achsen: die Ost-West-Achse, die durch das Reichstagsgebäude, die Siegessäule, die Krolloper und die Denkmäler von Bismarck und Moltke gebildet wird; die Nord-Süd-Achse, die durch die Siegesallee, die Siegessäule, Alsen-Platz und -Straße, Spreebogen und Humboldthafen besteht. Die erste Achse ist 400 m, die zweite 2000 m lang. Die Nord-Süd-Achse hebt sich nicht nur infolge ihrer Länge besonders hervor, sie wird noch durch den bogenförmigen Spreeauf betont. In diese Achse hätte das Reichstagsgebäude von Anfang an gehört, eine harmonische Platzgestaltung wäre dann leicht gewesen.

Die Betonung der Ost-West-Achse ist sehr einfach zu bewerkstelligen. Vor allem muß der Platz von Bäumen und Gartenanlagen freigemacht werden, damit der Blick auf das Reichstagsgebäude von überall her möglich ist. Ein Umsetzen der Siegessäule und der Denkmäler ist nicht notwendig. Eine völlig freie und kahle Platzfläche würde im Verhältnis zum Wallotbau zu groß erscheinen, eine Einteilung bzw. Belebung der Flächen durch Verwendung verschiedener Materialien,

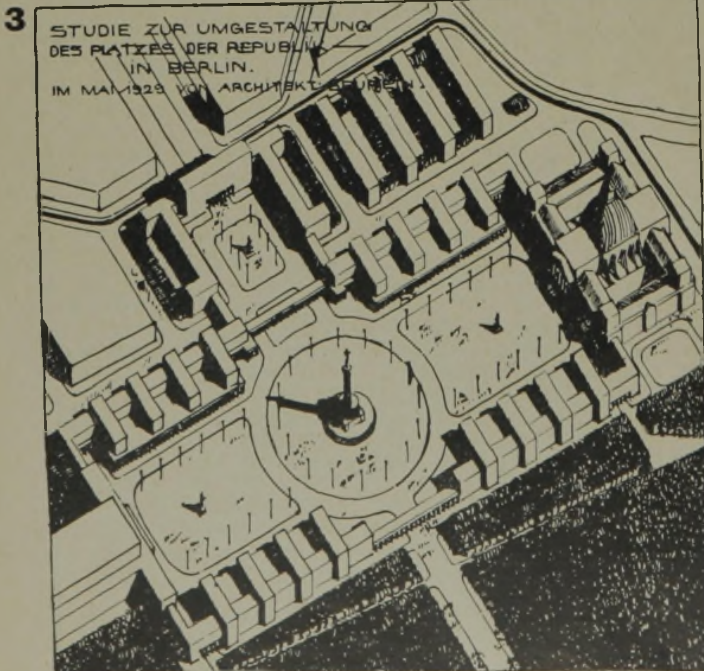
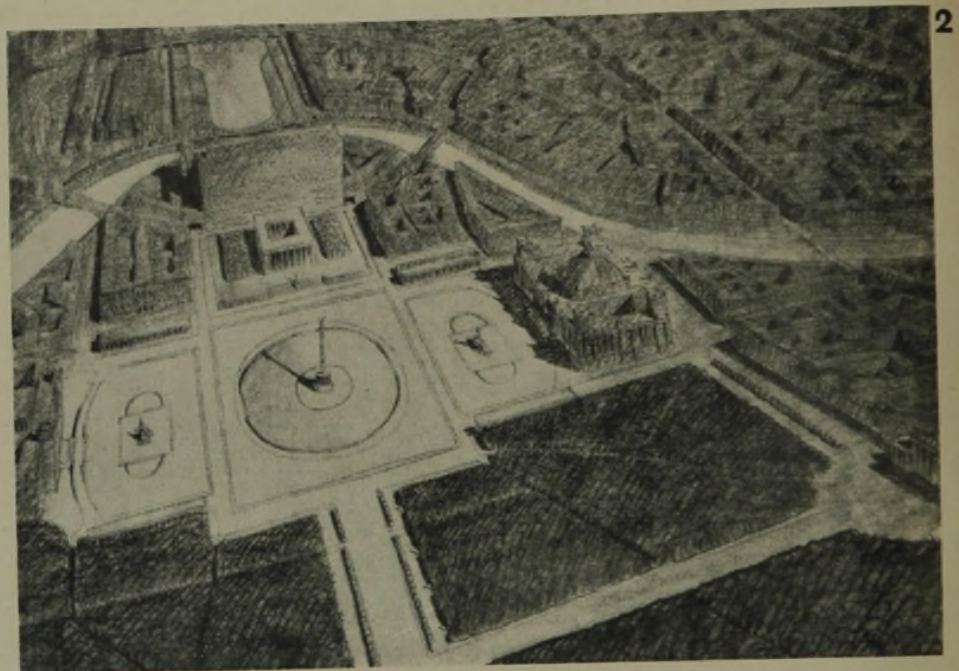
ferner die Anlage einer niedrigen, etwa 1,50 m hohen Terrasse um die Siegessäule wird empfohlen. Die Siegessäule ruft von selbst eine gewisse Teilung der Platzfläche hervor. Der östliche Teil des Platzes, links und rechts vom Reichstagsgebäude, könnte durch niedrige Hallen begrenzt werden, die dem Wallotbau als Maßstab dienen. Für den westlichen Platzteil sind diese Hallenbauten gleichfalls vorzusehen, als Südbegrenzung genügen die hohen Bäume des Tiergartens. An der Nordseite wird heute der Platz durch den anschließenden Alsenplatz in unerwünschter Weise erweitert, als Abschluß wird eine Terrasse mit einem darauf befindlichen, nicht zu hohen Gebäude vorgeschlagen. Dieses Gebäude kann besondere Bedeutung als Reichsehrenmal bekommen. Hinter diesem, am Nordrande des Alsenplatzes, könnte ein Hochhaus für die Reichsbehörden errichtet werden, das trotz seiner Größe nicht bestimmend ist, da es durch das Reichsehrenmal teilweise verdeckt wird, es ist auch durch den Humboldthafen im Rücken gerechtfertigt.

Der Platz der Republik bietet infolge seiner Lage und Größenabmessungen eine einzigartige Gelegenheit, dem Deutschen Reiche ein repräsentatives Regierungsforum zu schaffen. Die Gestaltung darf darum nicht durch widrige Kräfte auf ein unwürdiges oder kleineliches Niveau herabgedrückt werden. Sind diese heute zu stark, um etwas in jeder Hinsicht Großes zu schaffen, so muß vorerst auf eine Umgestaltung verzichtet werden.

Der zweite Vorschlag, lange vor dem letzten Wettbewerb entworfen, stammt von Architekt BDA Wilhelm Brurein, Hamburg. (Abb. 3, S. 24.)



**VORSCHLAG
VON ARCHITEKT BDA
OTTO KOHTZ, BERLIN
FÜR DIE UMGESTALTUNG
DES PLATZES
DER REPUBLIK**



3
**STUDIE ZUR UMGESTALTUNG
DES PLATZES DER REPUBLIK
IN BERLIN.**
IM MAI 1928 VON ARCHITEKT WILHELM
BRUREIN

Im Hinblick auf die Platzwirkung erscheinen dem Verfasser die in der Skizze vorgeschlagenen Kolonnaden von Wichtigkeit, mit den aus diesen bis zur Höhe des Hauptgesimses des Reichstagsbaues emporsteigenden quer gestaffelten, in der Nord-Süd-Richtung sich kulissenartig voreinanderschubenden Baukörpern. Der Verkehr von und nach Moabit wäre durch den Durchbruch der Fürst-Bismarck-Straße bis zum Reichstagsufer zu erzielen. Die Kosten können übrigens durch die mit den Vorschlägen des Verfassers erreichbaren Werte an neuem Bauland reichlich aufgehoben werden. Hierzu kommt die teilweise Bebauung des Alsenplatzes, die städtebauliche Verbesserungen mit sich bringt. Der Platz wäre in seiner Breite einzuschränken, beiderseits durch von Osten nach Westen sich erstreckende Randbebauungen zu rahmen, wobei die Erweiterung des Reichstagsbaues nur innerhalb dieser Randbebauungen liegen kann. Die Absicht einer Erweiterung nach Norden, zwischen Hindersinstraße und Reichstagsufer, hält der Verfasser städtebaulich für abwegig. — Otto Riedrich.

**VORSCHLAG VON ARCHITEKT BDA WILHELM
BRUREIN, HAMBURG, FÜR DIE
UMGESTALTUNG DES PLATZES DER REPUBLIK**