WETTBEWERBE
ENTWÜRFE
BAULICHES GESTALTEN

DBZ
65. JAHR 1931
7. OKTOBER
NR. 12·13
BERLIN SW 48

BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG NR. 81·82

HERAUSGEBER • PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN
ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

UMBAU DER STRASSENBRÜCKE IN MAINZ

VON OBERREGIERUNGSRAT CARL GERHARDT, WIESBADEN • 7 ABBILDUNGEN

Die große Verkehrsbedeutung des Rheinübergangs bei Mainz war von jeher durch seine vorteilhafte geographische Lage bedingt. Schon zur Römerzeit bestand hier zwischen beiden Ufern eine feste Verbindung, deren Reste noch im Flußbett vorhanden waren, als im Jahre 1882 die heutige Straßenbrücke an der gleichen Stelle zur Ausführung gelangte. Mithin fällt der Bau dieser Brücke in eine lange vor der Entwicklung moderner Verkehrsmittel zurückliegende Zeit. Nach den damaligen Anschauungen erschien eine Fahrbahnbreite von 7,80 m, mit je 3 m breiten Fußsteigen, als völlig ausreichend. Diese Abmessungen genügen aber schon lange nicht mehr den neuzeitlichen Anforderungen, zumal auch die veraltete Anordnung der Zufahrtsrampen dem Verkehr mancherlei Schwierigkeiten bereitet.

Wie stark die Mainzer Straßenbrücke beansprucht wird, geht daraus hervor, daß sie auf einer 147 km langen Strecke zwischen Worms und Koblenz die einzige feste Uferverbindung herstellt und den gesamten Durchgangsverkehr aus dem dichtbesiedelten Rhein-Main-Wirtschaftsgebiet, mit den Städten Frankfurt a. M. und Wiesbaden, aufzunehmen hat. Wiederholt vorgenommene Verkehrszählungen ergaben, daß die Brücke im Tagesdurchschnitt von etwa 950 Straßenbahnwagen, 320 bespannten Fuhrwerken, 650 Lastkraftwagen und über 1900 Personenkraftwagen benützt wird, wozu noch 600 Krafträder, 4200 Fahrräder sowie ein starker Fußgängerverkehr zu rechnen sind.

Geringe Entlastung brachte seither die Hindenburgbrücke oberhalb Rüdesheim, ihre Benutzung war jedoch dadurch eingeschränkt, daß sie dem Eisenbahnverkehr dient, nur zeitweise von Fahrzeugen benützt werden konnte und hierfür im Anfang letzten Jahres gänzlich gesperrt wurde. Diese Maßnahme verursachte einen Sturm der Entrüstung in den auf Fremdenverkehr angewiesenen Rheingauorten, die an Stelle des Brückenumbaues in Mainz zur Behebung der Verkehrsnöte einen Neubau forderten. Verschiedene Uferstellen kamen seither in Vorschlag, aber alle aufgetauchten Projekte besitzen den Nachteil, daß der starke wechselseitige Verkehr auf zu große Umwege angewiesen wäre, oder für die Herstellung der notwendigen Anschlußstraßen schwer zu überwindende natürliche Hindernisse entstehen würden. Einstweilen werden diese Vorschläge weiterverfolgt, denn man ist sich darüber klar, daß eine Verbreiterung der Mainzer Straßenbrücke die Verkehrsschwierigkeiten nur auf verhältnismäßig kurze Zeit beseitigen kann. Mit Rücksicht auf die hohen Kosten eines Neubaues erschien es im gegenwärtigen Zeitpunkt ratsamer, den Umbau in den Vordergrund zu stellen, besonders aus dem Grunde schon, weil von seiten des Reiches ein entsprechender Zuschuß geleistet wird.

In Anbetracht der Schwierigkeiten, die sowohl mit der konstruktiven Änderung als auch mit der Umgestaltung der Brückenköpfe unter den gegebenen Verhältnissen entstehen, entschied sich das hessische Finanzministerium, als zuständige oberste Baubehörde, für die Veranstaltung eines Wettbewerbs. Da Eile geboten war, sonderte man die Verbreiterung zwischen den Brückenköpfen in einen engeren Wettbewerb unter verschiedenen Brückenbaufirmen ab, die gegen Vergütung genaue Ausführungspläne mit Kostenanschlägen zu liefern hatten, während die städtebauliche, verkehrstechnische und architektonische

1

Ansicht der Straßenbrücke mit linksseitiger Uferbebauung

Umgestaltung der beiderseitigen Brückenköpfe Gegenstand eines Wettbewerbs war, an dem alle in Hessen-Nassau und im Freistaat Hessen ansässigen oder geborenen Architekten und Ingenieure teilnehmen konnten. Die Bedingungen dieses Ausschreibens, das hier lediglich besprochen wird, enthalten folgende Einzelheiten:

Die Brücke soll von 13,80 m auf 18,80 m verbreitert werden, als lichter Raum für eine zweigleisige Straßenbahn sind in Straßenmitte 4,80 m vorzusehen, daneben je eine 3 m breite Fahrstraße, zwei Radfahrwege mit je 1 m und zwei Fußsteige von zusammen 6 m.

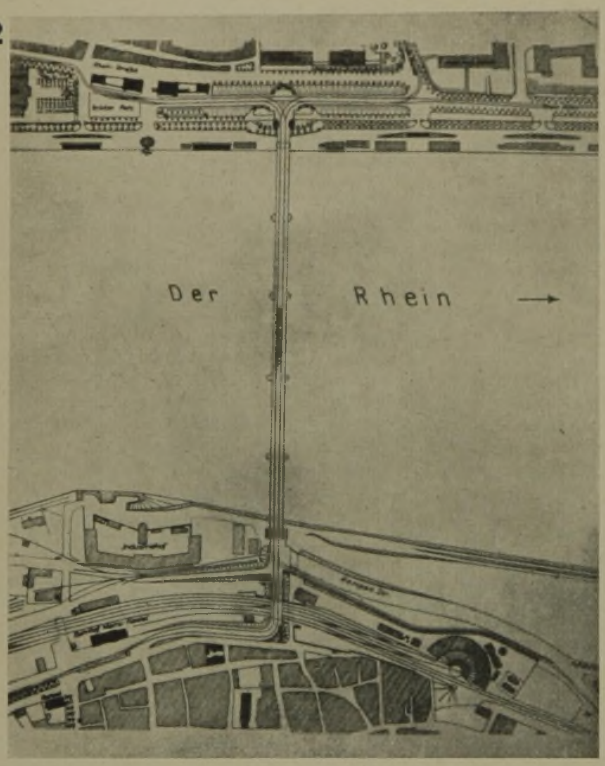
1. Linkes Ufer. Den von der Brücke kommenden Durchgangsverkehr nehmen Große Bleiche und Rheinstraße auf (Abb. 2), die Neuregelung des Verkehrs erfordert eine bessere Verbindung mit diesen Straßen. Zu beachten ist, daß unter dem Brückenkopf hindurch, am Ufer entlang, lebhafter Fußgängerverkehr besteht, deshalb soll eine Verringerung des Raumes zwischen Rampen und Ufer nicht eintreten. Inwieweit die vier staatlichen Gebäude neben der Rampe ganz oder teilweise niederzulegen sind, muß aus den Entwürfen hervorgehen.

2. Rechtes Ufer. Beide Zufahrtsrampen sind gegeneinander versetzt, sie führen flußabwärts nach Wiesbaden, flußaufwärts nach Frankfurt a. M. und Darmstadt. Verkehrstechnisch sehr ungünstig ist die Lage des Bahnhofs Mainz-Kastel, eine Verbesserung mit einfachen Mitteln wird erstrebt. Es besteht die Absicht, später den Bahnhof Mainz-Kastel hinter diesen Stadtteil zu verlegen, deshalb sind Vorschläge für die künftige Verwendung des freiwerdenden Geländes einzureichen, wobei die historische Reduitkaserne oberhalb der Brücke erhalten bleiben soll. Wie etwaige Schutzinseln für die Straßenbahn an deren Haltestellen auf beiden Brückenköpfen anzulegen sind, ist bei der Neuregelung des Verkehrs zu berücksichtigen. Von der Umgestaltung bleiben das Zeughaus und das ehemalige Palais gegenüber dem linksrheinischen Brückenkopf ausgeschlossen. Für die Beurteilung der Entwürfe sind der Kostenaufwand und etwa aus vermietbaren Einbauten zu erwartende Renten von Bedeutung.

Die Entscheidung wurde Anfang Juli gefällt; das Preisgericht war wie folgt zusammengesetzt: Prof. Dr.-Ing. E. h. P. Bonatz, Stuttgart, Min.-Rat Prof. Dr.-Ing. E. h. Hofmann, Darmstadt, Prof. Meißner, Darmstadt, vom hess. Finanzministerium die Herren: Staatsrat Balser, die Ministerialräte Prof. Knapp, Pietz, Ickes, Wagner und Bürgermeister Reg.-Bmstr. a. D. Maurer, Mainz.

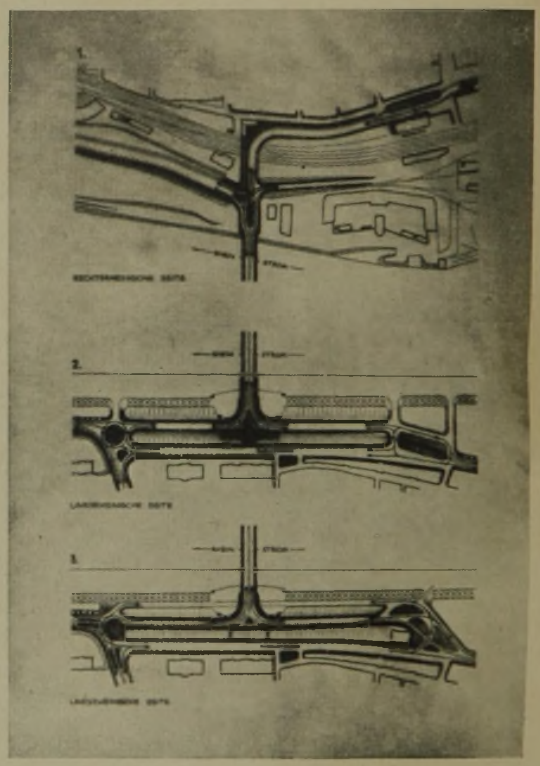
Über die Preisverteilung sind nachträglich dadurch Zweifel entstanden, daß wahrscheinlich einer der ausgezeichneten Entwurfsverfasser nicht zur Teilnahme an dem Wettbewerb berechtigt war und deshalb ausscheiden muß.

2



Die Straßenbrücke im Stadtplan

3



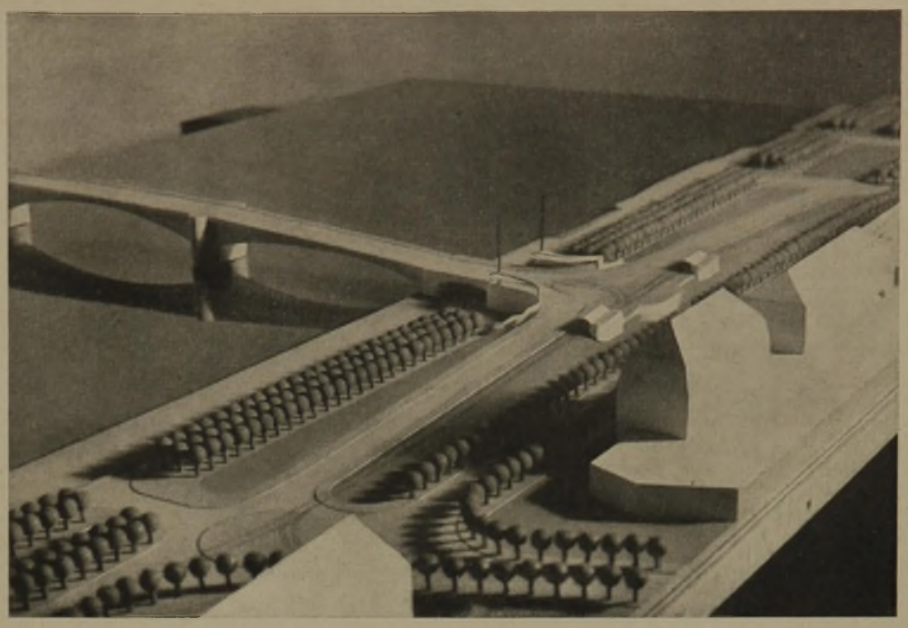
Die hauptsächlichsten Verkehrslösungen des Wettbewerbs

Da es sich bei der Beurteilung hauptsächlich um grundsätzliche Auffassungen über Verkehrsfragen handelte, ist die Reihenfolge der preisgekrönten Entwürfe weniger wichtig, als die in den besten Arbeiten enthaltenen Grundgedanken, deren Weiterverfolgung zur endgültigen Lösung der Aufgabe wesentlich beitragen kann. Da außerdem ein festumrissenes Programm nicht vorliegen konnte, hat keiner der Entwürfe alle Fragen so restlos geklärt, daß er als Grundlage für die Weiterbearbeitung verwendbar ist.

Abb. 2 zeigt die bestehende Brücke mit ihrer näheren Umgebung im Stadtplan; die hauptsächlichsten Verkehrslösungen, die der Wettbewerb lieferte, sind in Abb. 3 zusammengestellt. Besondere Klarheit besitzen diejenigen Entwürfe, worin die Straßenbahnen auf den Zufahrtsrampen seitlich angeordnet sind (Abb. 3, 2). Sowohl die mit dem I. und III. Preis ausgezeichneten Entwürfe, wie auch einige in engste Wahl genommene Arbeiten enthalten diese vom Preisgericht stark betonten Vorzüge, deren praktische Auswirkung sich wie folgt darstellt:

Der Umsteigeverkehr wird auf großen, zusammenhängenden Schutzinseln konzentriert, nirgends ist das die Straßenbahn benutzende Publikum genötigt, Auto-

Linksrheinischer Brückenkopf



4

I. Pr. v. 2500 RM

ARCH. H. HOCHGESAND BERLIN-LANKWITZ

linien zu überschreiten; selbst bei sehr dichter Wagenfolge der Straßenbahn bleibt eine reibungslose Verkehrsabwicklung gesichert. Seitenlage der Gleise auf den Rampen erleichtert die Umbauarbeiten und verursacht keine Verkehrseinschränkungen. Offen bleibt die Frage, ob es zweckmäßiger ist, die Schutzinseln auf dem linksrheinischen Brückenkopf in der Rampenrichtung verlaufen zu lassen oder in die Brückenachse zu verlegen. Im ersten Fall entsteht eine Länge von 80—90 m, im zweiten Fall genügt die Hälfte.

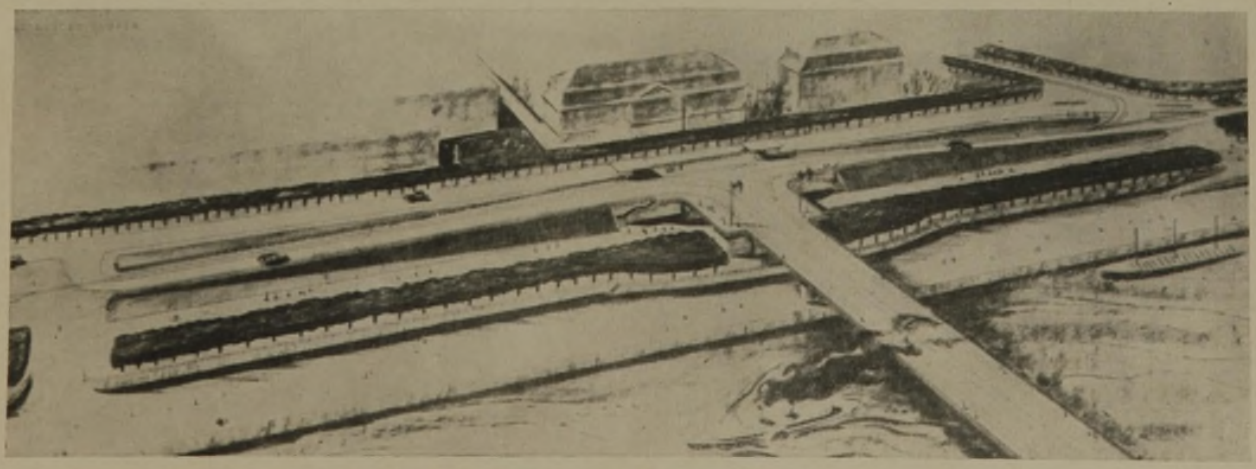
Eine zweite Gruppe beachtenswerter Verkehrslösungen stellen diejenigen Entwürfe dar, worin versucht wird, auf dem linksrheinischen Brückenkopf Einbahnverkehr herbeizuführen (Abb. 3, 3). Ohne Zweifel können durch die auf solche Weise verringerte Verkehrsfläche Ersparnisse eintreten, hingegen erscheint eine Verkehrsleitung über die unter dem Brückenkopf hindurch geplante Straße mit Rücksicht auf die damit verbundene Belästigung der Fußgänger nicht unbedenklich.

Neben diesen beiden Hauptgruppen von Neuregelungen des Verkehrs hat das Preisgericht noch einen Entwurf bevorzugt, der den linksrheinischen Brückenkopf vom Umsteigeverkehr gänzlich ausschließt und dafür die Haltestellen der Straßenbahn nach den Rampenenden verlegt. Hiergegen ist einzuwenden, daß die Fahrgäste gezwungen wären, stark belebte Verkehrsstraßen zu überschreiten, auch ist zu beachten, daß der stärkste Fußgängerstrom neben dem Zeughaus vom Geschäftszentrum zum Brückenkopf flutet, weshalb die Haltestellen dort eine gewisse Berechtigung haben.

Weniger befriedigend waren die Vorschläge für den rechtsrheinischen Brückenteil. Auch dort erweist sich Seitenlage der Straßenbahn als sehr zweckmäßig, indessen sind fast in keiner Arbeit die Verkehrsschwierigkeiten vor dem Bahnhof Mainz-Kastel so gründlich beseitigt, wie es im Interesse der Sicherheit des Publikums gefordert werden mußte. Deshalb wird gerade diesem Gefahrenpunkt bei der weiteren Entwurfsbearbeitung größte Aufmerksamkeit zuzuwenden sein.

Viele Wettbewerbsteilnehmer haben den verlangten Bebauungsvorschlag für das rechtsrheinische Ufervorland ziemlich nebensächlich behandelt, obwohl doch für den Brückenumbau die Zukunftslinien richtunggebend sein müssen, wenn spätere kostspielige Eingriffe in den Bestand der Verkehrsanlagen vermieden werden sollen.

Verschiedene Bebauungsvorschläge wandeln das später freiwerdende Bahngelände ganz in Grünanlagen um, andere wieder fügen zwischen der vorhandenen Bebauung und den Brückenrampen einen Wohnblock ein. Mit Rücksicht auf den Grundstücks-



5

Linksrhein. Brückenkopf. III. Pr. v. 1500 RM. ARCH. WILH. WEYGANDT, BERLIN

wert und die vorzügliche Lage am Flußufer, stellt wohl eine mehrgeschossige Randbebauung mit rheinwärts vorgelagertem Grünstreifen die städtebaulich richtige Ausnutzung dar. Allerdings ist zu vermeiden, daß die freie Sicht zum Rhein von den Brückenrampen abgeriegelt wird, eine der wichtigsten Forderungen, die selbst in preisgekrönten Entwürfen unbeachtet blieb.

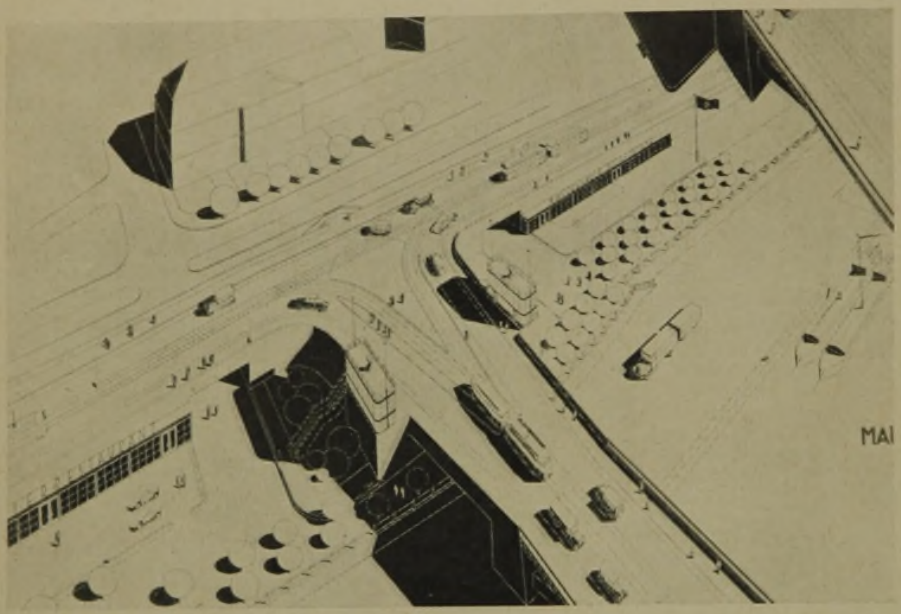
Wertvolle Anregungen über die Unterbringung der Wartehallen und eine wirtschaftliche Ausnutzung der Rampen sind in vielen Arbeiten enthalten.

Der Wettbewerb hat den Nachweis erbracht, daß mit dem Brückenumbau eine durchgreifende Verkehrsverbesserung eintritt, ein Neubau kann noch auf Jahre zurückgestellt werden. Zur Erreichung einer zweckmäßigen Straßenführung müssen die vier staatlichen Gebäude neben der linksrheinischen Rampe wahrscheinlich fallen, im äußeren Gesamteindruck des heutigen Bauwerks dagegen entsteht keine merkliche Veränderung. Die Brücke bildet eine rühmliche Ausnahme unter den zahlreichen Anlagen dieser Art, die durch überflüssige architektonische Zutaten als Ingenieurwerke entstellt sind. Die gute Linienführung gewinnt erheblich nach Wegfall der unschönen Steinkandelaber und der vier niederen Turmaufbauten, in denen früher das Brückengeld erhoben wurde.

Mit den Umbauarbeiten wird noch in diesem Jahre begonnen. Die Gesamtkosten sind auf etwa 4 Mill. RM veranschlagt. Als Bauzeit hat man 1½ Jahre vorgesehen. Der Arbeitsvorgang ist so gedacht, daß zunächst an beiden Außenseiten neue Hauptträger angefügt werden, die in ihrer Form den bestehenden angepaßt sind. Im Zusammenhang damit steht die Umgestaltung der Strompfeiler; den zweiten Bauabschnitt bilden die Veränderungen an den Brückenköpfen.

Nach Fertigstellung dieser Arbeiten sind die schlimmsten Mißstände beseitigt. Es wird jedoch notwendig sein, den Bau einer neuen Rheinbrücke tatkräftig weiter zu betreiben, mindestens sind die Vorarbeiten soweit zu fördern, daß zu gegebener Zeit völlige Klarheit darüber besteht, welche Uferstelle für einen neuen Rheinübergang die geeignetste ist. —

6

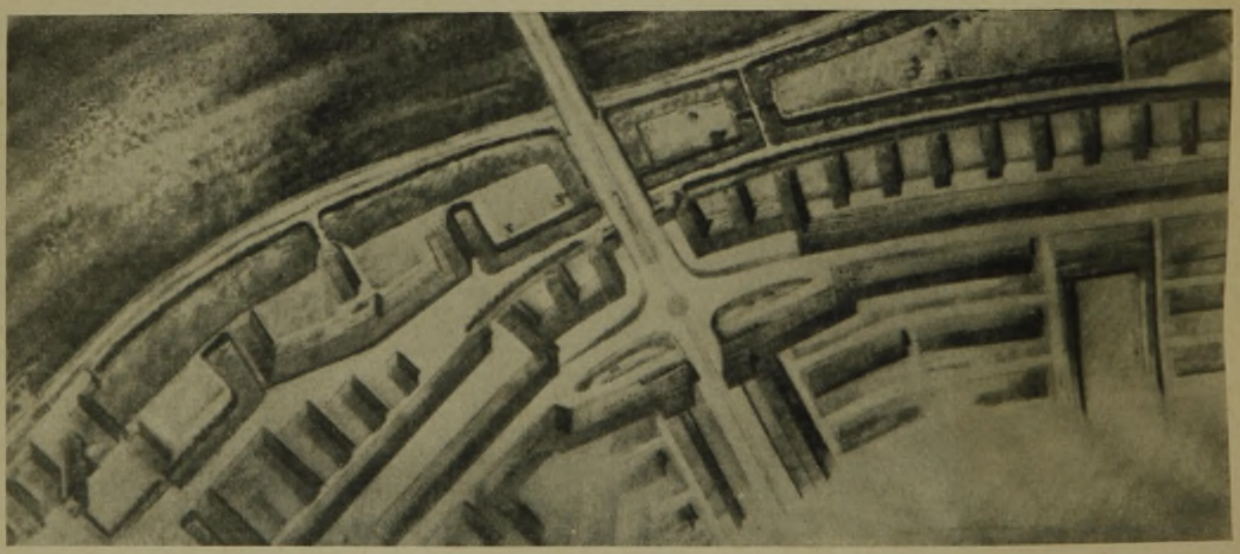


Linksrhein. Brückenkopf

Ein Ankauf

ARCH. H. ZULEHNER HAMBURG

7



Bebauungsvorschlag für das rechtsrheinische Ufergelände nach der Bahnverlegung. Zum Ankauf empfohlen
ARCHITEKT: STADTBAURAT LUFT, MAINZ

DER DOM ZU FREIBERG IN SACHSEN

DAS SCHICKSAL EINES BAUGEDANKENS

VON STADTBAURAT DR.-ING. SALZMANN, FREIBERG I. SA. • 12 ABBILDUNGEN

Langjährige Leser der „Deutschen Bauzeitung" werden sich noch des lebhaften Meinungsaustausches erinnern, der anläßlich der beiden großen Preisausschreiben zur Ausgestaltung der Westfront des Freiberger Domes kurz vor dem Kriege entstanden war. Handelte es sich doch um die Vollendung eines bau- und kunstgeschichtlich hochbedeutsamen Bauwerkes. Der Dom wurde Ende des 15. Jahrhunderts an Stelle des beinahe völlig niedergebrannten romanischen Baues als spätgotische Hallenkirche errichtet, die schon deutliche Anklänge an die in Deutschland allmählich einsetzende Renaissance verrät. Einzig die „Goldene Pforte" und die berühmte Kreuzigungsgruppe waren erhalten geblieben und erregen noch heute neben der Tulpenkanzel und der Begräbniskapelle der Wettiner mit dem prunkvollen Grabmonument Moritz' von Sachsen das Entzücken der Besucher.

In beiden Wettbewerben, deren Preisgericht sich aus den hervorragendsten deutschen Künstlern zusammensetzte, fiel die Wahl auf den Entwurf von Bruno Schmitz*) (Abb. 1), und dieser wurde nach lebhaftem Streit zur Ausführung bestimmt, die der Kriegsausbruch dann verhinderte. Bruno Schmitz beabsichtigte die Überbauung der Westfront in der gesamten Breite zwischen den beiden Turmstümpfen. Diese sollten nur wenig erhöht, zwischen ihnen aber ein 55 m hoher Mittelbau aufgeführt werden. Das Gutachten des Preisgerichts hebt hervor: „. . . daß sich der Entwurf dem Stadtbilde und den Straßenbildern vorzüglich anpaßt, die ganz schlichte monumentale Haltung des Ganzen, der geringe Aufwand an Zierat und Schmuckformen, die Wirkung lediglich durch Anordnung, Abstufung und Teilung der Massen, schließt sich harmonisch an das Vorhandene an und ergänzt es und wächst mit ihm zusammen zu einer Einheit. Mit großer Pietät ist das Vorhandene geschont, die straffe Linienführung und die bei aller Wucht und Größe doch malerische, durch Abstufung und Umrißlinie erzielte Wirkung ist hervorzuheben, wenn auch nicht zu verhehlen ist, daß trotz der ernsten Ruhe und Geschlossenheit im Aufbau ein profaner Unterton erklingt. Das Ganze ist durchaus neuzeitlich empfunden und schließt doch harmonisch den Dombau ab. Der Turm ergänzt als Dominante das Stadtbild der Bedeutung des Domes entsprechend und verspricht auch malerische Straßenbilder. . ."

*) Vgl. die Abbildungen in der DBZ Jahrg. 1913, S. 424/425.

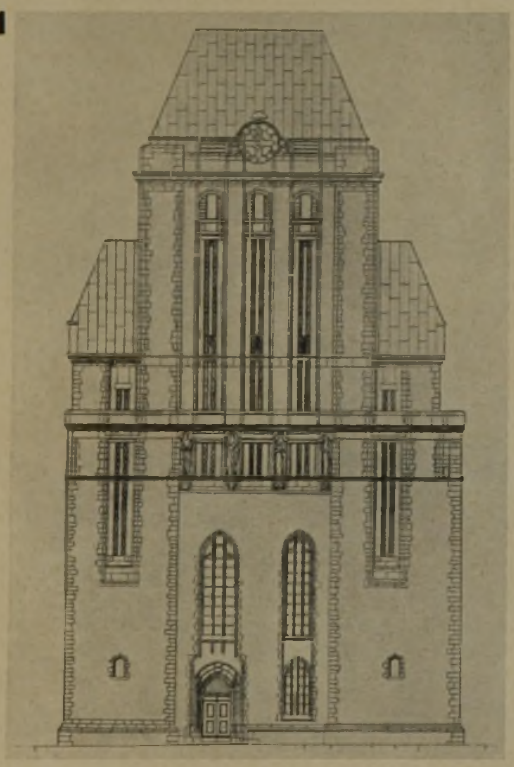
Angesichts der Entwurfszeichnungen erkennt man, wie sehr sich die Auffassungen in den wenigen Jahren geändert haben, denn heute wird wohl den meisten jene Formensprache nicht mehr ganz zusagen.

In letzter Zeit ist es der Gemeinde, unterstützt durch öffentliche Mittel und Lotterien, möglich geworden, dringend notwendige große Instandsetzungen am Dom vornehmen zu lassen. Dabei soll ein langgehegter Wunsch in Erfüllung gehen, das prachtvolle alte Domgeläut, das jetzt auf dem Nordturm untergebracht ist, auf den zu erhöhenden Südturm zu verlegen, von wo es besser auf dem Friedhof vernehmbar sein soll.

Der Plan des Landesamts für Denkmalpflege, der die Billigung der zuständigen Instanzen fand und mit dessen Durchführung bereits begonnen ist, hat teilweise schroffe Ablehnung gefunden. Weite Kreise der Bürgerschaft wünschen die Ausführung des Schmitzschen Baugedankens, wenn auch in zeitgemäßen Formen und wenn auch zunächst nur abschnittsweise.

Das Landesamt für Denkmalspflege geht von der Auffassung aus, daß von allem Anfang an niemals die Absicht bestanden habe, einen Mittelbau aufzuführen, sondern wie bei vielen obersächsischen Kirchen hätte man auch hier zweifellos eine zweitürmige Anlage schaffen wollen. Auf einer alten Stadtansicht, die der

1



Westfassade des Doms nach dem preisgekrönten Entwurf von Bruno Schmitz

2

Vorschlag des Arch. Rometsch-Dresden nach der weiteren Erhöhung des Südturmes

3

Blick von der Kirchgasse
Vorschlag Dr.-Ing. Salzmann, Freiberg

4

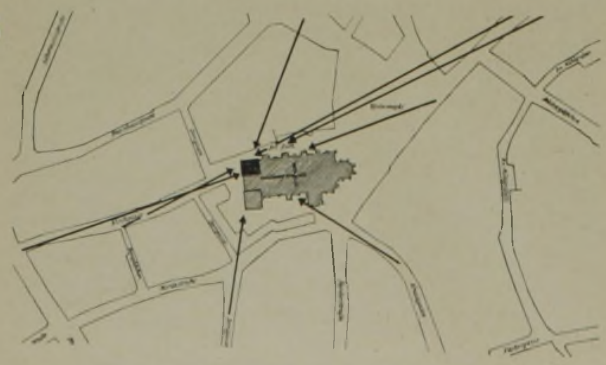
Vorläufige Ausführung
Vorschlag Arch. Rometsch, Dresden

Zeit vor dem Turmeinsturz entstammt, ist freilich ein niedriger Mittelbau an der Westfront deutlich erkennbar.

Der Entwurf des Landesamts (Arch. Rometsch, Dresden; Abb. 2) sieht ein einfaches Prisma über dem Stumpf des Südturmes vor von zunächst nur 10 m Höhe, das später über die Höhe des Domdachfirstes hinausgeführt werden soll. Die glatten Mauerflächen sind nur am oberen Teil durch Uhr und Schallöcher gegliedert und entbehren des dekorativen Beiwerks. Durch diese Zurückhaltung in den Schmuckformen wird freilich am ehesten etwas geschaffen, das keinen Anlaß zur Kritik gibt. Es wäre, wie heute wohl allgemein erkannt ist, ebenso bedenklich, sich der historischen Formengebung zu bedienen, wie auch etwaiger neuartiger Ornamentik, die — man denke nur an die Zickzackformen der Inflationszeit — nach wenigen Jahren uns mißfallen würden.

Auch erscheint es mir persönlich nicht allein aus Sparsamkeitsgründen, sondern auch aus ästhetischen Erwägungen heraus annehmbar, daß nur ein Turmstumpf wieder aufgebaut werden soll. Ja, vom künstlerischen Standpunkt aus gesehen wäre es m. E. wohl am besten, wenn es beim jetzigen Zustande verbliebe und überhaupt keinerlei Anbau erfolgte. Derartige Ausbauten, die um die Jahrhundertwende sehr beliebt waren, werden heute fast durchweg als Mißgriffe empfunden. Im vorliegenden Falle ist das gewaltige Kirchendach von einer so großartigen Wirkung, daß man sich hüten sollte, es durch große Anbauten zu verkleinern. Wenn aber schon ein Turm gebaut werden muß, dann sollte er schlank und gegliedert neben der ungeheuren Schiefermasse emporstreben. Eines der wichtigsten Mittel im künstlerischen Gestalten liegt im Gegensätzlichen. Bei romanischen Kirchen mit ihrer basilikalen Anlage und demgemäßen niedrigen Dächern sind die Turmaufbauten verhältnismäßig ungegliedert und von geschlossenen Formen. In der Gotik finden wir zierliche, reichgegliederte Turmkörper mit Strebepfeilern und Fialen, die, schlank aufwärtsstrebend, einen starken Gegensatz bilden zu

5

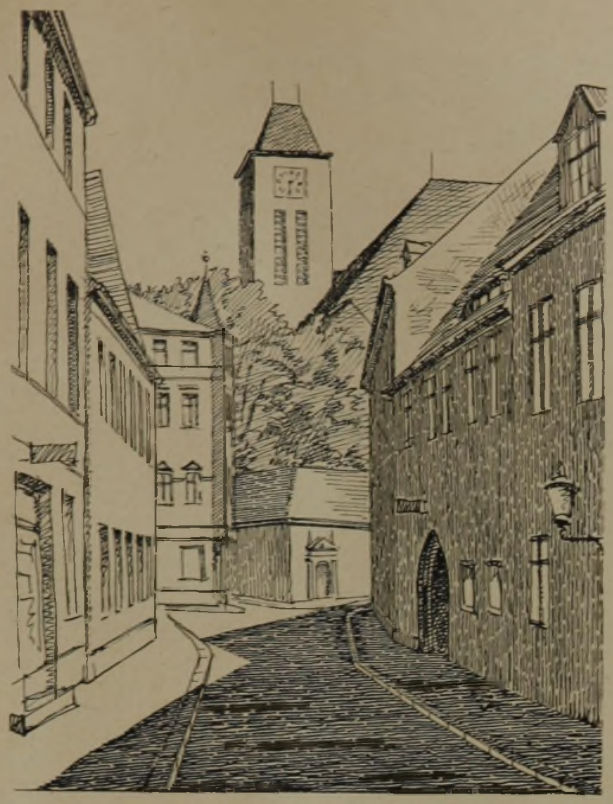


Lageplan der Umgebung des Domes

6

Fliegeraufnahme

7



8

Blick von der Domgasse **Blick vom Versorghaus**

Vorschläge für den Nordturm von Stadtbaurat Dr.-Ing. Salzmann, Freiberg

der ruhenden mächtigen Dachfläche. Noch weiter geht hierin die spielerische Grazie der Barocktürme. Freilich bildet die Gestaltung eines solchen reichgegliederten Turmes ein ungemein schwieriges, künstlerisches Problem; und ehe hier etwas Falsches unternommen wird, bleibt man vielleicht lieber bei der einfacheren Gestaltung, wenn auch, wie schon erwähnt, eine reichere Gliederung am Platze wäre.

Es erscheint mir grundsätzlich nicht ganz richtig, die Westfront des Domes in ähnlicher Weise, wie das Bruno Schmitz beabsichtigte, als geschlossene Baumasse hochzuführen, denn es widerspricht m. E. dem konstruktiven Empfinden, zwischen die beiden tragenden Turmstümpfe einen besonders hohen und geschlossenen Mittelbau sozusagen ins Leere zu setzen. Ganz abgesehen von dem Ernst der Zeiten erscheint mir ein solches Bauwerk zu anspruchsvoll; es ordnet sich nicht mehr dem Alten unter, das Kirchenschiff wird zum Anhängsel an den stolzen Westbau.

Bedauerlich ist es, daß der Entwurf des Architekten Rometsch nicht der städtebaulichen Situation Rechnung trägt (Abb. 4). Nach eingehenden Untersuchungen bin ich zu der Überzeugung gekommen, daß es richtiger gewesen wäre, den nördlichen Turmstumpf, der jetzt die Glockenstube trägt, zu erhöhen, denn er steht, wie aus den Skizzen zu ersehen ist, ganz ausgesprochen und mehr als der südliche Turm im Blickpunkt der auf den Dom zu führenden Straßen. Das gilt insbesondere für die beiden wichtigsten Blickrichtungen, nämlich von der Kirchgasse und vom Untermarkt her. Der von beiden Seiten her vorgeschoben erscheinende Nordturm bildet in weit höherem Maße als der südliche den Angelpunkt der Situation. Von der Kirchgasse her wächst er freiliegend und schlank, vollständig sichtbar empor. Er wird außerdem zum wichtigsten Element in Freibergs großartigstem Architekturgebilde, das sich vom Untermarkt her als reichgegliederte Baugruppe darbietet. Links Chor und Langhaus des Domes, rechts der Staffelgiebel des Museums, dazwischen öffnet sich die Straße „Am Dom" mit dem Treppenturm des Museums und dem altertümlichen sogenannten Sukzentorhaus. Unwiderstehlich wird das Auge zwischen den abfallenden Wänden auf den Hintergrund gezogen, wo sich als Abschluß der künftige Turmbau erheben würde. Der zur Ausführung bestimmte Südturm ist hier, wie an anderen wichtigen Punkten, z. B. von der Meißner Gasse her, überhaupt nicht zu sehen.

Übrigens wird auch die Ansicht vertreten, daß von jeher der Nordturm der eigentliche Glockenturm sein und der Südturm in der Hauptsache als Treppenturm dienen sollte — für die Emporen. Aus alten Stichen geht das einwandfrei hervor. Diese Annahme wird auch gestützt durch die Tatsache, daß ersterer stärkere Mauern aufweist (3 bis 3,60 m gegenüber 2,50 bis 2,60 m beim Südturm). Der Nordturm ist seinerzeit zum Glockenturm gewählt worden, weil das Geläute im Kirchspiel und von den Pfarrwohnungen am besten gehört wird. Wenn auch bei Beerdigungen augenblicklich die Glocken vom Donatsfriedhof nicht zu hören sind, so wird man sie dafür später auf dem Südturm im Kirchspiel weniger wahrnehmen. Ob vom Südturm aus ohne wesentliche Erhöhung das Glockengeläut auf dem Friedhof zu hören sein wird, erscheint noch nicht bewiesen; dann kann man aber auch ebensogut den Nordturm erhöhen. Dieser, da er geringere Grundfläche hat, würde schlanker werden, und das ist ein ästhetischer Vorteil; außerdem würden geringere Kosten entstehen. Der Südturm steht außerhalb der Dommasse, und die Folge davon ist, daß er eine isolierte Stellung einnehmen wird und nicht so gut mit den Baumassen zusammenwächst, wie das bei dem Nordturm der Fall sein würde.

Durch verschiedene Skizzen dürften die vorstehenden Ausführungen einwandfrei bestätigt werden. Ich habe zunächst eine Turmform gewählt, die der des Architekten Rometsch ähnlich ist, um die Angelegenheit nicht zu komplizieren. Zweifellos wäre ein mehr gegliederter, durchbrochener, etwas mehr aufgelöster Turmschaft hier angebrachter.

Bedauerlicherweise haben die Widersprüche keinen

9

9 Blick von der Meißnergasse

10 Nordturm, vom Untermarkt gesehen

Vorschläge von Dr.-Ing. Salzmann, Freiberg

10

Erfolg gehabt. Jedenfalls muß es befremden, daß in einer Zeit, die die dringlichsten Bauaufgaben zurückstellen muß, Veränderungen am Äußeren vorgenommen werden, anstatt daß alle verfügbaren Mittel dazu verwendet werden, die dringlichsten Instandsetzungen am Dom selbst vorzunehmen und ihn vor dem Verfall zu schützen. Man greift auf jeden Fall einer späteren befriedigenden Ausgestaltung der Westfront vor.

Mit Bitterkeit und Wehmut aber muß es jeden Kunstfreund erfüllen, wenn er sieht, was nun aus all den stolzen Plänen von ehedem werden wird. Ich zweifle daran, daß auf den nun zur Ausführung kommenden Entwurf die Ausführungen in einem Aufsatz meines Amtsvorgängers, des Stadtbaurat Rieß, anwendbar sein werden*):

„. . . Freiberg aber wird stolz sein, wenn zu seinem altehrwürdigen Dom mit seiner goldenen Pforte Türme sich fügen, die als ein monumentales Werk unserer Zeit in schlichter, ernster, strenger Größe in die Jahrhunderte ragen und erzählen von dem Wollen und dem Können unserer Tage." —

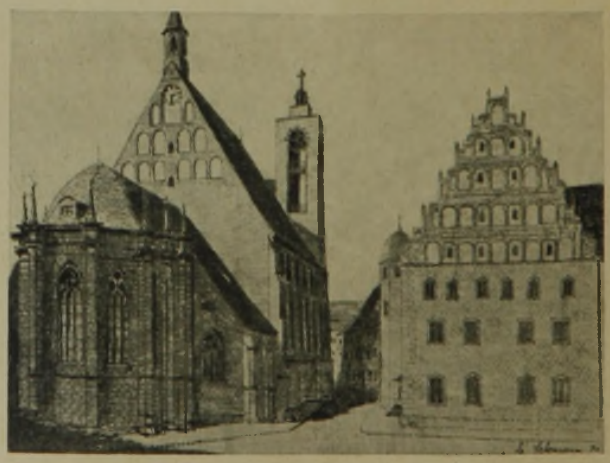
*) Deutsche Bauzeitung Jahrg. 1911, S. 498.

11

Vorschläge für eine reichere Gestaltung des Nordturmes von Stadtbaurat Dr.-Ing. Salzmann, Freiberg

11 Blick von der Kirchgasse

12 Blick vom Untermarkt



12

VERLAG: DEUTSCHE BAUZEITUNG G. M. B. H., BERLIN
FÜR DIE REDAKTION VERANTWORTLICH: FRITZ EISELEN, BERLIN
DRUCK: W. BÜXENSTEIN, BERLIN SW 48