

WETTBEWERBE ENTWÜRFE BAULICHES GESTALTEN

DBZ

65. JAHR 1931

9. DEZEMBER

NR. 16·17

BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG NR. 99·100

HERAUSGEBER • PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

BERLIN SW 48

ERWEITERUNGS-BEBAUUNGS- UND REGULIERUNGS- PLAN DER STADT ZAGREB (JUGOSLAWIEN)

VON STADTBAURAT DR.-ING. E. H. PAUL WOLF, DRESDEN. (12 ABBILDUNGEN.)

Zagreb (Agram), die zweitgrößte Stadt und zweite Hauptstadt des neugegründeten südslawischen Reiches befindet sich seit Beendigung des Weltkrieges gleich Belgrad, der größten und Hauptstadt Südslawiens in einem erstaunlichen Tempo der Entwicklung. Während 1918 die Einwohnerzahl von Zagreb noch 80 000 Menschen betrug, ergab sich bei der vor einigen Monaten vorgenommenen Volkszählung eine Bevölkerung von 185 000 Menschen. Zagreb, die alte historische Hauptstadt der Kroaten, hatte sich schon im Rahmen der österreichisch-ungarischen Monarchie als Sitz der kroatisch-slowenisch-dalmatinischen Landesregierung und zahlreicher Zentralämter auch in wachsendem Maße zu einem Wirtschaftszentrum entwickelt. Unter dem Einfluß der neuen Grenzen und der neuen staatsrechtlichen Gestaltung im Osten Europas wuchs vor allem die Bedeutung von Zagreb als Einfallstor nach dem Balkan dadurch, daß nach dem Kriege zahlreiche Großhandelshäuser und Niederlagen in- und ausländischer Firmen entstanden, die die Verteilung der aus dem Westen und Norden Europas eingeführten Waren im Gebiete des jungen südslawischen Staates planmäßig organisierten. Entsprechend dieser handelspolitischen Entwicklung der Stadt, vollzog sich in wenigen Jahren ein Anwachsen der Bankunternehmungen. Heute ist Zagreb der finanzielle Mittelpunkt von Jugoslawien. Das Filialnetz der Zagreber Banken ist über den ganzen Staat bis nach Südserbien verbreitet, und fast alle Geldinstitute im Staate stehen unter dem direkten Einfluß der Zagreber Banken.

Ein solch ungewöhnlicher Aufschwung einer Stadt

mußte naturgemäß größte Anziehungskraft auf neue Erwerbsmöglichkeiten suchende Menschen ausüben. Der Zustrom der Bevölkerung nahm vor allem aus den kroatischen Dörfern und Kleinstädten einen solchen Umfang an, daß trotz einer sich alsbald in stärkstem Maß entwickelnden Wohnbautätigkeit es nicht möglich war, die in raschem Tempo zuströmenden Menschenmassen zu behausen. Die Obdachlosigkeit nahm bedrohliche Formen an und führte schließlich dazu, daß mehr als 40 000 Menschen sich in wilden Siedlungen, z. T. primitivster Art, niederließen.

Die Stadt Zagreb breitet sich im Savetal und auf den Abhängen des Zagreber Gebirges aus, das in seinem höchsten, nur 5 km von der Stadtgrenze entfernten Gipfel, dem Sljeme, eine Höhe von 1035 m ü. M. erreicht. Das Zagreber Gebirge zieht sich strahlenförmig von Nord nach Süd bis zur Stadt herein, zwischen den einzelnen Hängen muldenförmige Täler einschließend, aus denen eine Reihe von Bächen der Save zufließen. Schöne Laubwälder dringen radial in das nördliche Weichbild der Stadt ein, dazwischen dehnen sich Weinberge und Obstgärten mit prachtvollen Ausblicken auf Stadt und Landschaft aus. Die Save liegt etwa 2,5 km vom Mittelpunkt der Stadt entfernt. Ihr veränderlicher Lauf und häufige Überschwemmungen sind neben dem die heutige Unterstadt von dem südlichen Stadterweiterungsgelände trennenden Eisenbahndamm der Grund, daß sich die Stadt bislang nicht bis an das Ufer der Save entwickeln konnte. Das heutige Stadtgebiet besteht im wesentlichen aus den beiden histo-

KW. „Metropolis“
II. Pr. 100000 Din.

Lageplan Entwurf A.



Verf. Arch. Dipl.-Ing.
Hans Lübke
Arch. Edl Reissner
und Ing. Willy Schön
Berlin bzw. Halle S.

2



KW. „Bijeli“ Zagreb I
III. Pr. 80000 Din.

2 Lageplan
3 Schaubild
der Kaptol-Lösung

Verf. Arch. Dipl.-Ing.
Zdenko Strizic, Zagreb
Arch. Hans Holzbauer
Berlin und Ing. Karlo
Peteln, Zagreb

3



rischen, seit dem 12. Jahrh. bestehenden Stadtteilen im Norden, der sogenannten Kapitelstadt, der Stadt des Klerus, mit dem Dom und dem erzbischöflichen Palais als Mittelpunkt und der sogenannten „Oberstadt“ (Gradec), der Bürgerstadt der früheren Jahrhunderte, sowie der etwa 40 m tiefer nach der Save zu gelegenen „Unterstadt“, die seit Beginn des 19. Jahrh. außerhalb der Stadtmauern entstanden ist.

Der Wettbewerb erstreckte sich über das rd. 6500 ha umfassende derzeitige Weichbild der Stadt hinaus auch auf die umliegenden „Steuergemeinden“, die in unmittelbarer Verbindung mit der Stadt stehen und mit ihr eine wirtschaftliche und städtebauliche Einheit bilden. Das gesamte Entwurfsgebiet umfaßt hiernach eine Fläche von rd. 12000 ha mit einem höchsten Geländeunterschied von 700 bis 800 m.

Der Wettbewerb hat die in ihn gesetzten Erwartungen in vollem Maße erfüllt. Wenn auch ein Preis nicht verteilt worden ist, da eine alle anderen Entwürfe weit überragende Lösung nicht vorlag, so muß doch ohne Einschränkung anerkannt werden, daß durch die preisgekrönten und angekauften Entwürfe eine solche Fülle wertvoller und verwertungsfähiger Gedanken entwickelt worden sind, daß die große und schwierige Gesamtaufgabe in allen wesentlichen Punkten als geklärt anzusehen ist.

Vorsitzender des Preisgerichtes war Oberbürgermeister Dr. Srkulj, als einheimische Fachpreis-

richter waren ernannt der frühere Oberbürgermeister der Stadt Arch. Heinzl, Arch. Prof. Pilar, Oberbaurat Ing. Pisarič, der Vorstand der technischen Sektion der Kgl. Banatverwaltung, Ing. Ferić, der frühere Zagreber Eisenbahndirektor und jetzige stellvertretende Verkehrsminister Ing. Senjanović, Arch. Prof. Sen; Bildhauer Prof. Ivan Mestrovic, der Vorstand der städt. Bauabteilung, Ing. Jurcovic und der Leiter der Stadterweiterung Arch. Hribar. Als ausländische Fachpreisrichter waren berufen Arch. Prof. Gocar, Prag, sowie der Verfasser. Das Preisgericht hat am 10. Oktober d. J. seine Arbeit beendet. Das Ergebnis ist bereits in der „Deutschen Bauzeitung“ veröffentlicht worden.

Aufgabe des Wettbewerbes war es, den Rahmen zu schaffen für einen Bevölkerungszuwachs von rd. 200 000 Menschen. Der Wettbewerb erstreckte sich auf die Einteilung des Stadtgebietes und seiner näheren Umgebung nach besiedelten und unbesiedelten Gebieten, auf die Lösung der Frage des Eisenbahnnetzes innerhalb des Entwurfsgebietes und seiner Umgebung mit dem Ziele, das Hindernis für eine weitere Entwicklung der Stadt zu beseitigen, auf die Lösung des Straßenverkehrs, sowie der Hafen- und Uferanlagen, und auf die Anlage eines neuen Industriegeländes in Verbindung mit dem Hafen, auf die Schaffung eines planmäßigen Grünflächennetzes, sowie endlich auf eine Umgestaltung des Kaptol in der Umgebung des Domes, der in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts freigelegt und sehr zu seinem Nachteil „restauriert“ worden ist. Gesamtpläne waren im Maßstabe 1:25 000, 1:10 000 und 1:5000 verlangt.

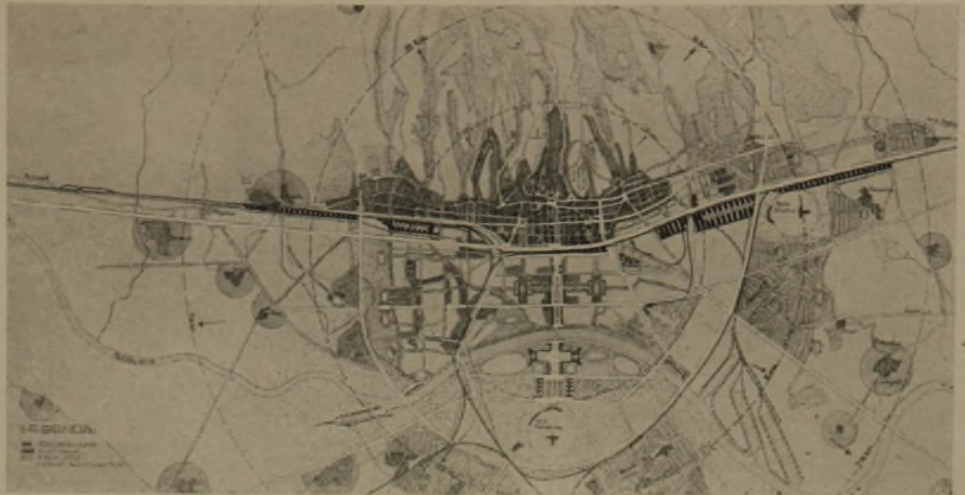
Die im Punktverfahren durchgeführte Beurteilung erfolgte im wesentlichen nach den folgenden Hauptgesichtspunkten: 1. Lösung des Eisenbahnproblems; 2. Lösung des Straßenbahnnetzes, des Straßenverkehrs und der Hafenanlagen; 3. Aufbau der Wohn- und Industriegebiete, unter besonderer Berücksichtigung der stadtwirtschaftlichen Belange sowie der öffentlichen Gebäude; 4. Lösung der Grünflächen; 5. Allgemeine künstlerische Haltung; 6. Einzellösung des Kaptols (mit halber Punktzahl bewertet).

Für die Lösung der für die Gesamtaufgabe höchst bedeutsamen Eisenbahnfrage lag ein Projekt der Staatseisenbahnverwaltung als Unterlage vor. Es war den Wettbewerbsteilnehmern unbenommen, dieses Projekt zu übernehmen, oder neue Gedanken zu entwickeln, wobei allerdings auf die wirtschaftliche Seite schon um deswillen besonderes Gewicht gelegt wurde, weil mit der Ausführung des Projektes der Staatseisenbahn bereits begonnen

KW. „Grad Hrvata“
IV. Pr. 47 500 Din.

4 Lageplan
5 Schaubild
der Medizin. Fakultät

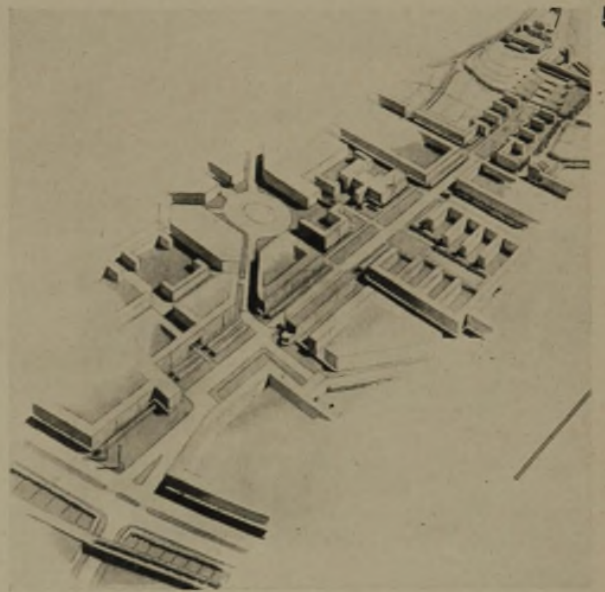
Verf. Arch. BDA Dipl.-
Ing. Carl Ch. Lörcher
und Werner Fabrucci
Berlin



4

worden ist. Das Projekt der Eisenbahndirektion behält den neuen Hauptpersonenbahnhof an seiner heutigen Stelle bei. Er soll jedoch ebenso wie alle ihn durchlaufenden Gleise auf ein höheres Niveau gehoben werden, so daß unter dem Bahnhof und sämtlichen Gleisstrecken eine ebene Verbindung des Straßennetzes hergestellt wird. Das amtliche Projekt sieht weiter eine Umgestaltung des heutigen Bahnhofes zu einem reinen Personenbahnhof vor, der für bestimmte Strecken als Kopfstation, für andere als Durchgangsstation dient. Die Vorzüge dieser Lösung liegen einmal darin, daß der Personenbahnhof an seiner jetzigen Stelle in zentraler Lage auch des künftigen Gesamtorganismus der Stadt bleibt, zum anderen durch die Höherlegung der Bahnanlagen eine Verbindung der nördlich und südlich der Bahn liegenden Stadtteile in weitgehendem Maße gewährleistet ist. Das vorliegende Projekt der Eisenbahnverwaltung verlegt den Lokalgüter- und den Verschiebebahnhof an die östliche Stadtgrenze, um eine weiträumige und freie Entwicklungsmöglichkeit für diese Bahnhöfe unbehindert durch den Personenverkehr zu gewährleisten und eine günstige organische Verbindung zwischen Hauptpersonenbahnhof, Güterbahnhof und Verschiebebahnhof zu schaffen. Für den Transit-Güterverkehr soll am Ostrande des künftigen Save-Stadtteiles eine eigene Strecke abgezweigt werden, die direkt über eine neue Savebrücke zu einem neu anzulegenden Knotenpunkt und Verschiebebahnhof in Sv. Klara führt. Dadurch wird der neue Personenbahnhof fast ganz vom Transit-Güterverkehr befreit, der ihn heute besonders schwer belastet. Auch den im Westen gelegenen Bahnhof Zagreb-Sava beläßt das eisenbahnamtliche Projekt im wesentlichen an der alten Stelle; durch entsprechende Erweiterungen ist aber Rücksicht auf die Zollgüter und den Lokalgüterbahnhof jenes Stadtteils genommen. Der Personenverkehr der Hauptlinie Belgrad—Zagreb—Laibach soll künftig über Novska—Dugo Selo und nicht mehr über Novska—Sisak nach Zagreb führen, der Transit-Güterverkehr aus dem Osten nach dem Westen Südslawiens aber durch die neue Strecke Kopronica—Varazdin im wesentlichen von Zagreb abgelenkt werden.

Eine Reihe von Wettbewerbsentwürfen enthalten mehr oder weniger weitgehende Vorschläge für grundsätzliche Änderungen dieses eisenbahnamtlichen Projektes, insbesondere für eine Verlegung des jetzigen Hauptbahnhofes z. T. als Kopf-, z. T. als Durchgangsbahnhof. Einige Pläne verlegen den Bahnhof weiter nach Osten, andere nach Westen, einige auch nach Süden. Von den letztgenannten Vorschlägen geht am weitesten die Variante des Entwurfes „Metropolis“ (Abb. 1), die die gesamte Gleisanlage mit dem Bahnhof etwa 1 km weiter nach Süden zu nahe an die Save heranlegt. Wenn eine solche Lösung auch betriebstechnische Vorzüge und vor allem den auf den ersten Blick bestechenden



5

Vorteil einer ungehemmten Verbindung des neuen südlichen Stadterweiterungsgebietes mit der jetzigen Unterstadt bietet, so ergeben sich doch bei näherer Überlegung erhebliche Bedenken, vor allem dadurch, daß der neue Bahnhof viel zu weit an die Peripherie der jetzigen und künftigen Stadt rücken würde. Auch auf dem diesjährigen Internationalen Städtebaukongress in Berlin klang in der Aussprache über das Thema „Verkehr und Städtebau“ immer wieder mit erfreulicher Einmütigkeit die Forderung durch, den Hauptpersonenbahnhof einer Stadt so zentral als irgend möglich anzulegen. Der Entwurf „Vivre“ machte den an sich beachtenswerten Vorschlag, die Eisenbahn auf eine Länge von etwa 1½ km als Untergrundbahn zu gestalten. Diese Lösung ist jedoch angesichts der Grundwasserverhältnisse nur mit außergewöhnlich hohem Kostenaufwand durchführbar. Die Mehrzahl der eingereichten Entwürfe behält im wesentlichen das Projekt der Eisenbahnverwaltung als die beste Lösung bei, u. a. auch der angekaufte Entwurf „Einfach, klar wirtschaftlich“ (Abb. 9 u. 10). Außer diesem Plan machen auch einige andere Entwürfe sehr beachtenswerte Vorschläge für Teillösungen des Eisenbahnprojektes, die für die weitere Bearbeitung der Planungen der Eisenbahnverwaltung wertvolle Anregungen bieten: so der mit dem III. Preise bedachte Entwurf „Bijeli Zagreb I“ (Abb. 2 u. 5), der das neue Empfangsgebäude leicht nach Osten verschiebt, so daß südlich der Bahn eine unmittelbare Fortsetzung der von der

6



KW. „Savakrone“. 1. Ank. 25000 Din. Verf. Arch. Rich. Haffner, Augsburg, Hannes Mayer, Augsburg-Brüx und Anton Oberweiler, Diessen

Stadt nach dem Bahnhof führenden Nord-Süd-Verbindung geschaffen wird.

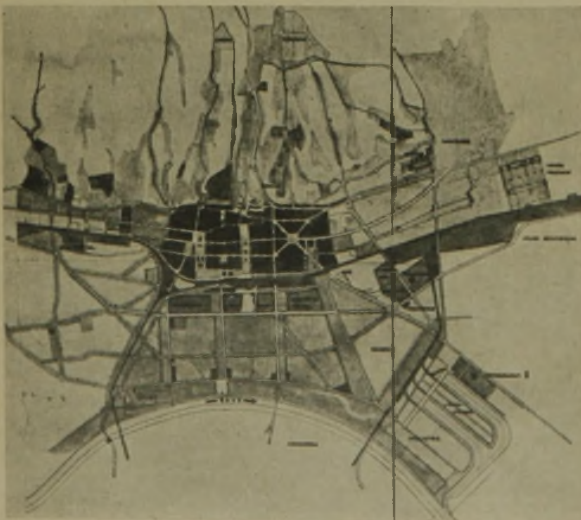
Bei der Bearbeitung des Savehafens war es den Wettbewerbsteilnehmern freigestellt, das vorliegende amtliche Projekt beizubehalten oder abzuändern. Einen sehr guten und verwertbaren Vorschlag zu dieser Frage zeigt der Entwurf „Bijeli Zagreb II“ (Abb. 8), der auch für die Saveregulierung (Vorschlag eines Schiffahrtstunnels) und für die Stadtentwässerung (Vorschlag eines unter der Save gedückerten und mehr stromab mündenden Vorfluters) beachtliche Gedanken enthält.

Besondere Schwierigkeit bot die Lösung der Straßenverkehrsfragen, vor allem der schon heute dringend gewordenen Entlastung der Hauptausfallstraße der Stadt, der von West nach Ost verlaufenden Ilica, die sich östlich der Vlaska ulica und Maksimirska cesta fortsetzt. Eine der besten Lösungen hierfür stellt der in mehreren Entwürfen auftauchende Gedanke der Umleitung des Autoverkehrs durch eine nach Süden abzweigende, neben der Eisenbahn verlaufende und auf dem Niveau der höher zu legenden Bahnanlagen kreuzungsfrei durchzuführende Autostraße dar, die an verschiedenen

Stellen durch Rampenübergänge mit dem anschließenden Straßennetz verbunden werden soll. Am besten ist dieser Gedanke in dem mit einem II. Preise ausgezeichneten Entwurfe „Metropolis“ (Abb. 1) durchgeführt. Auch für die Anlage einer von der genannten, von Westen kommenden Ausfallstraße nach Norden abzweigenden Autoaussichtstraße, die östlich in die Maksimirska cesta mündet, sind z. T. vorzügliche Lösungen gefunden worden, die die Schönheiten dieses nördlichen Hanggeländes erschließen und die reizvoll gelegenen nördlichen Vororte der Stadt näherbringen. Der Entwurf „Einfach, klar, wirtschaftlich“ (Abb. 9 u. 10) schafft in besonders geschickter, dem Gelände angepaßter Form Serpentinewege als Querverbindungen für Fußgänger, die in westlich-östlicher Richtung zwischen dieser Autoaussichtstraße die einzelnen, von Wäldern, Weinbergen und Obstgärten bedeckten Talmulden und die radial vom Gebirge von Norden aus nach der Stadt zu abfallenden Bergkämme miteinander verbinden.

Auch die notwendigen Nord-Süd-Verbindungen sind in einer Reihe von Entwürfen gut gelöst, während notwendige Ring- und Diagonal-Verbindungsstraßen in keinem Entwurfe völlig durchgeführt sind.

7



KW. „Filo“. 2. Ank. 25000 Din. Verf. Arch. BDA Prof. Paul Bonatz, Stuttgart



8

KW. „Bijeli“, Zagreb II

4. Ank. 25000 Din.

**Verf. Stadtbaudirektor Max Arlt
Prof. Dr.-Ing. Schubert, Dresden
und Ing. Velimir Stiasny, Zagreb**



9

**KW. „Einfach, klar, wirtschaftlich“.
5. Ank. 25 000 Din.**

9 Lageplan vom nördl. Teil

10 Vogelschau vom Wohnviertel

**Verf. Arch. BDA Prof. A. Muesmann, Dresden
und Prof. Dr.-Ing. Blum, Hannover**



10

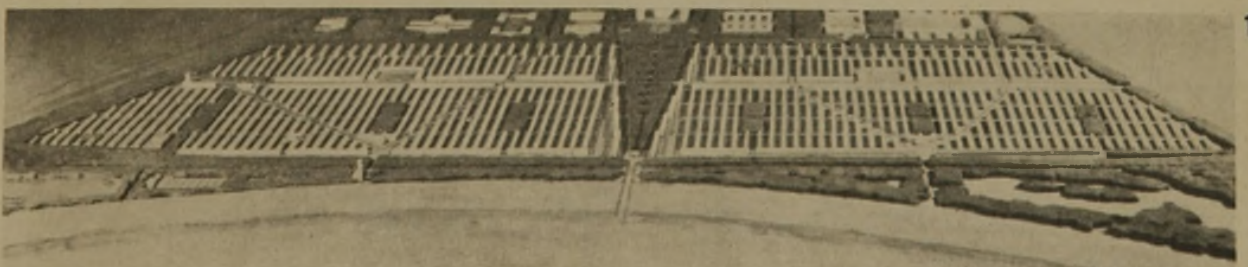
KW. „Ultima ratio“

**Modellaufnahmen von der
Bebauung der Südstadt**

**Verf. Reg.-Bmstr. Dr.-Ing. Reichow
und Reg.-Bmstr. Hirsch
Mitarb. Dipl.-Ing. Hohlfeld
Reg.-Bmstr. Dr.-Ing. H. Högg
und Reg.-Bmstr. Harnisch, Dresden**



11



12

In der Lösung des gesamten Straßennetzes zeigen sich die denkbar verschiedensten Auffassungen: von vereinzelt romantischen Gebilden und ornamentalen, gewaltsam unregelmäßigen Spielereien und französisch-akademischen Lösungen, bis zu den Straßenschemen amerikanischer Riesenstädte und dem bisweilen etwas zu starr durchgeführten System der Wohnsammelstraßen sind alle möglichen Schattierungen und Richtungen vertreten. Bei aller wünschenswerten Berücksichtigung der neuen, besonders der deutschen Erkenntnisse in bezug auf eine rationelle Gestaltung der Wohn- und Verkehrsstraßen, unter Einschaltung von Wohnsammelstraßen, war jedoch bei der vorliegenden Aufgabe eine gewisse Rücksichtnahme auf die durch Tradition gegebene Note des vorhandenen Straßennetzes besonders der Unterstadt am Platze. Diese Rücksicht ist auch in verschiedenen Plänen in durchaus modernem Geiste geübt worden.

Die Gestaltung des Straßennetzes hängt eng zusammen mit der Lösung der Verteilung und Staffe- lung der einzelnen Wohn- und Industrieflächen. Für die Lage der Industrie ergab sich von selbst das Gelände im Osten des Entwurfsgebietes, im Anschluß an die Hafenanlagen und den Güterbahnhof. Die Programmforderung einer Bevölkerungszunahme von 200 000 Menschen ist bei den meisten Entwürfen beachtet worden, bis auf wenige extreme Lösungen, die mit amerikanischen Verhältnissen rechnend, Zagreb zu einer Millionenstadt umwandeln wollten. In bezug auf die Gestaltung der Wohnviertel machen eine ganze Reihe von Entwürfen sehr beachtliche Vorschläge, so u. a. der Entwurf „Grad Hrvata“ (Abb. 4 u. 5). Das System der Streifenbebauung mit Einschaltung von Wohnsammelstraßen ist besonders konsequent durchgeführt in dem mit einer lobenden Erwähnung ausgezeichneten Entwurf „Ultima ratio“ (Abb. 11 u. 12) sowie dem Entwurf „Einfach, klar, wirtschaftlich“ (Abb. 9 u. 10). In verschiedenen Entwürfen ist der kollektivistische Gedanke auf die Spitze getrieben worden. In einem Entwurf ist der als Wohngelände in Betracht kommende Teil mit sieben- bis achtgeschossiger Bauweise durchgeführt und in einem an sich interessanten und gedanken- vollen Erläuterungsbericht begründet. Aber es erschien den Preisrichtern doch nicht angängig, die Weiterentwicklung der an landschaftlichen Schön- heiten reichen, auf jahrhundertalter Tradition auf- gebauten Stadt Zagreb mit ihrer ganz besonders ge- arteten Bevölkerung in eine solche Bahn zu zwingen.

Vorzügliche Lösungen lagen für die Behandlung der Grünflächen vor. Die Eigenart der landschaft- lichen Schönheiten und das südliche Klima, das in den Sommermonaten ungewöhnlich hohe Temperat- ursteigerungen zur Folge hat, lassen die Behandlung der Grünflächen als besonders bedeutsam für die

Hygiene der Stadt und insbesondere für die Zufüh- rung frischer Luft erscheinen. So stark ist in den Sommerabenden der Einfluß des im Norden gelegenen Gebirges, daß die Nord-Süd-Straßen, insbesondere der Unterstadt und besonders der vom Jelacičev trg in radialer (Nord-Süd-) Richtung in einer Länge von 650 m und einer Breite von etwa 100 m nach dem Hauptbahnhof führenden prächtigen Grünachse mit ihren von mächtigen Platanen bestandenen Alleen von frischer, kühler Luft erfüllt sind, während in den von West nach Ost verlaufenden Straßen und Grünflächen der Stadt zu derselben Zeit die Luft stagniert. Diese Erkenntnis führt zu der eindeutigen Forderung, die Grünflächen vor allem mit nördlich- südlicher Tendenz anzuordnen. Der mit einem IV. Preis ausgezeichnete Entwurf „Radial“ trägt dieser Forderung wohl am besten Rechnung dadurch, daß er Grünzüge sowohl vom Gebirge im Norden her, als auch vom Savetal im Süden her radial in die Stadt hineinführt. Auch andere Entwürfe zeigen denselben Grundgedanken, wenn auch nicht in so ausgesprochener Form. Die planmäßige Durchdrin- gung der einzelnen Wohnquartiere durch ein wohl- durchdachtes Netz von Grünstreifen, Promenaden und von dezentralisiert angelegten Spiel- und Sportplätzen löst am besten der mit einem II. Preise aus- gezeichnete Entwurf „Jelacič“. Die Mehrzahl der ein- gereichten Entwürfe zeigt den an sich naheliegenden und unter allen Umständen zu begründenden Ge- danken, die bereits erwähnte bedeutsame Grünachse, die vom Jelacičev trg nach dem Hauptbahnhof führt, in dem südlichen Stadterweiterungsgebiet zwischen Bahnhof und Save fortzusetzen. Einige Entwürfe lassen diesen Grünzug jenseits der Save in einem Stadion ausklingen. Auch die Anordnung eines Grün- streifens längs des Nordufers der Save kehrt in verschiedenen Entwürfen wieder und ist besonders mit Rücksicht auf den vertikalen Aufbau des Stadt- bildes der künftigen Südstadt — vom jenseitigen Ufer aus gesehen — anzustreben.

In künstlerischer Hinsicht hat der Wettbewerb eine Fülle vorzüglicher Gedanken gebracht, die für die spätere Stadtgestaltung wertvolle Anregungen bieten*). In dieser Hinsicht sind besonders hervor- zuheben die Entwürfe „Jelacič“, „Bijeli Zagreb I“ (Abb. 2 u. 3) „Grad Hrvata“ (Abb. 4 u. 5), „Filo“ (Abb. 7) und „Ultima ratio“ (Abb. 11 u. 12).

Die vielleicht etwas zu weit gehende Program- mforderung, die Lage einer großen Zahl von meist erst in ferner Zukunft zu errichtenden öffentlichen Gebäuden im Plan anzugeben, hat verschiedene Ver- fasser zu Vorschlägen veranlaßt, die im Rahmen eines Generalbebauungsplanes zu weit führen. Die Umgestaltung des Kapitols in der Umgebung des Domes war bereits im Jahre 1908 Gegenstand eines Wettbewerbes. —

DIE FARBE IN DER NEUEN BAUKUNST

VON DR. PHIL. E. MEIER-OBERIST, HAMBURG

Die jüngste Entwicklung unserer Architektur ist aus dem Zustande der Übersteigerung gewisser Ideen noch nicht heraus. Sie verläuft noch immer in starkem Gegensatz zu den weniger revolutionär als evolutionär eingestellten Kräften der Architektenschaft. Dieser Gegensatz prägt sich auch in der Stellung der neuen Baukunst zur Farbe (oder vielmehr gegen die Farbe) aus. Denn arge Farbenfeindlichkeit — das Ergebnis einer grundlosen Abneigung gegen alles empfundene und zu empfindende — ist heute eine Eigentümlich- keit vieler radikaler Architekten geworden. Farbige Werte sucht man an ihren Bauten vergebens. Oft verzichtet der Architekt überhaupt auf eine besondere Behandlung des Putzes und begnügt sich mit dem schmutzigen Grau seiner Oberfläche. Selten werden einzelne Teile der Architektur mehr oder minder grell farbig hervorgehoben. Oft verzichtet man sogar darauf, Fensterrahmen und Abfallrohre farbig von der Hauswand abzusetzen. Kurz: die Farblosigkeit

ist Mode geworden und gehört für gewisse Kreise zum „guten Ton“.

Man mag ein Freund des Neuen sein und im Fortschritt stets auch den Aufstieg erhoffen oder die Werte des überkommenden Erbgutes, die Über- lieferung höher schätzen und ihrer organischen Fort- bildung das Wort reden — in jedem Falle wird man der Farbe die Geltung zusprechen müssen, die ihr in der Architektur, und besonders in der neuen, nun einmal gebührt. Diese Geltung läßt sich durch einige Leitsätze umschreiben.

*) Die Unterlagen für folgende Entwürfe sind nicht recht- zeitig eingegangen und mußte auf eine Wiedergabe verzichtet werden: „Jelacič“, 1. II. Pr. 100 000 Din. Verf. Reg.-Bmstr. a. D. Erich Kolzer, Ewald Liedecke, Dipl.-Ing. Peter Koller und Dipl.- Ing. Karl Wehrmeister, Berlin; „Radial“, 1. IV. Pr. 47 500 Din. Verf. Arch. Dr.-Ing. Max Säume, Dipl.-Ing. Günther Hafemann und Hans Großer, Berlin; „So“, 3. Ankauf 25 000 Din. Verf. Stadtoberbaurat O. Meffert und Ob.-Ing. Wolf, Hannover. —

Das Weiß. Im Gegensatz zu den Farben des Farbkreises, die am Hause stets als Farbton erscheinen, ist das reine Weiß praktisch ungebrochen und ungetönt, daher künstlerisch gleichsam unbeeinflusst. Es ist wertvoll — ebenso wie das reine Schwarz — als Maßstab für die Wirkung benachbarter bunter Farben. Es ist seiner starken Helligkeit und Leuchtkraft gemäß etwa einer ungebrochenen Vollfarbe des Farbkreises zu vergleichen (obgleich es sich bei dieser stets um einen Ton handelt).

Es ist von guter Wirkung:

unter dem heiteren, tiefblauen Himmel und der leuchtenden Sonne, die es verklären, dort, wo das Grün der Natur eine maßgebende Rolle spielt, z. B. am Walde, am Wiesenhange, im Park, dort, wo andere starke Naturfarben herrschen, z. B. an der Meeresküste, dort, wo bereits viel künstliche Farbe in der Architektur vorhanden ist, an kleineren Wandflächen, bei offener Bauweise, an Häusern mit lebhaft farbigem Steildach und anderen naturfarbigen Bauteilen.

Es wirkt kalt und sollte farbig getönt werden: in trüber, feuchter, dunstiger und ernster Atmosphäre, in einer Lage ohne viel natürliches Grün, dort, wo es an künstlichen Buntfarben mangelt, an großen Wandflächen und bei geschlossener Bauweise, bei flach oder farblos gedeckten Bauten ohne naturfarbigen Schmuck.

So begegnet man etwa in Süditalien dem reinen Weiß im Stadtbild überall, in Norditalien dagegen seltener. An den Fischerhäusern der Nord- und Ostseeküste ist es seit alters her ebenso gebräuchlich wie an Oberbayerischen Bergkirchen. Am sächsischen Bauernhause wirkt es neben dem warmen Holzton der Giebelverschalung unter dem hohen Dache sehr gut. Auch in den kleinen Ortschaften des Schwäbischen Jura oder in den kurhessischen Fachwerkstädten erscheint das reine Weiß unter dem leuchtend roten Ziegeldach so natürlich wie lichte Bunttöne.

Unter den neuzeitlichen Bauten tritt die Stuttgarter Weißenhofsiedlung blendend weiß hervor. Der demonstrative Charakter dieses Weiß in der trocknen Atmosphäre der hügeligen Umgebung Stuttgarts muß anerkannt werden. Die Karlsruher Dammerstock-siedlung in nüchterner und — gemessen an dem interessanten Aufbau der Weißenhofsiedlung — langweiliger Anlage sieht koloristisch öde und ärmlich aus. Noch schlimmer steht es mit dem Georgsgarten in Celle in eintönig schmutzigem Grau (mit häßlich grüngelben Fensterrahmen und dunklen Türumfassungen) in gleichgültiger Heidegegend ohne saftiges Grün. Nicht minder unerfreulich ist der Anblick des in fast jeder größeren Stadt Norddeutschlands anzutreffenden Neubaus irgendeines Warenhauses oder Kinos, der koloristisch so rücksichtslos wie nur möglich in die ältere Umgebung hineingesetzt ist, um seine Nachbarschaft totzuschlagen. Hier wirkt das reine Weiß besonders abstoßend, weil es im starken Verkehr alsbald verschmutzt. Dieser Vorgang führt aber nicht wie bei einer farbig gebrochenen Oberfläche zur warmen Abmattung, nicht einmal zu einem gleichmäßig milden Grau, erhöht vielmehr durch Lähmung der Leuchtkraft den Eindruck des Kalten. Ganz abgesehen davon, daß im Schmutz des Großstadtverkehrs solche nüchternen Neubauten ohne Farbe in der meist dunkelgrauen Umgebung künstlerisch leblos anmuten. Es ist nichts dagegen einzuwenden, wenn der Architekt sich bemüht, seine Schöpfung vorteilhaft von der baulich oft wenig guten Nachbarschaft abzuheben. Die Regeln der Kunst und des Geschmackes fordern hierbei aber in allererster Linie Maß. Ein warmer Farbton — mag er noch so hell sein, also konkret viel mehr Weiß als Buntfarbe enthalten — kann den Neubau in ein schöneres Licht setzen als das reine Weiß oder das Graueiß. Er wird aber verschmährt, weil er nicht modern ist.

Neben dieser Art begegnet uns ebenso häufig eine andere, die noch drastischer Farbenfeindlichkeit bekundet: durch die Beschränkung auf den schmutzigen Ton des ungestrichenen und ungefärbten, i. d. R.

grauen Putzes. Wenn irgendein Hausbesitzer seinen Neubau aus Gleichgültigkeit oder aus Mangel an Mitteln ungestrichen stehen läßt, so ist das bedauerlich aber verständlich. Für die mehr oder minder statlichen Bauten der geschilderten Art gelten solche Argumente nicht. Hier handelt es sich einfach um das Bedürfnis des Erbauers, seiner aktuellen Verachtung der Farbe unzweideutigen Ausdruck zu geben. Es gibt gewiß Mörtelarten, deren Bestandteile — Kalk und Sand — eine schöne natürliche Tönung erzeugen. Diese Sorten findet man jedoch kaum verwendet. Wird Edelputz gewählt, so selten in farbiger Tönung, vielmehr grau oder weißlich. Daneben sind weiße Kalksteinplatten ebenso modern wie weiß glasierte Kacheln. In diesem werkstofflichen Zusammenhange muß auf folgende Leitsätze hingewiesen werden:

1. Wird das reine Weiß aus künstlerischen oder geschmacklichen Gründen gewählt, so kommt in erster Linie die bewegliche Anstrichtechnik als Träger des Weiß in Frage, weil durch die Möglichkeit der häufigen Erneuerung auch eine Sauberhaltung des Bauwerkes bedingt ist. Die äußerste Empfindlichkeit des reinen Weiß fordert die Wahl völlig einwandfreier Weißfarben, wie sie ja zur Verfügung stehen. Für ländliche Bauten eignet sich auch die einfache Kalktünche.

2. Putze, die keinen Anstrich erhalten sollen, dürfen niemals weiß gewählt werden, weil die Oberfläche derart behandelte Bauten (bei Spritzputz wie bei Stock- oder Kratzputz) rasch verschmutzt und unansehnlich wird.

3. Auch die Verwendung weißer Kalksteinplatten kann nicht empfohlen werden, weil für sie dasselbe wie für den ungestrichenen Putz gilt. Da ihnen die Farbe fehlt, findet der Schmutz koloristisch keinen Widerstand und beginnt bald widerwärtig auf dem empfindlichen Grunde zu wirken.

4. Weißglasierte keramische Platten erhöhen durch ihren Glanz noch die Kälte, welche dem Weiß an sich innewohnt.

Farbige Baubehandlung*.) In Ausnahmefällen weicht der moderne Architekt von dem modischen Schema ab und behandelt seine Häuser farbig. Beispiele, die von gutem Farbensinn zeugen, beweisen die Unentbehrlichkeit einer künstlerisch und geschmacklich beherrschten Farbigeit in der neuen Architektur ebenso eindringlich wie verfehlte Leistungen. Die folgenden Leitsätze sollten maßgebend sein:

1. Das Maß der Helligkeit eines farbigen Anstriches oder Putzes ist wesentlich abhängig von dem gerade wirksamen Farbensinn, der entweder lichte oder tiefe Töne vorzieht. Grundsätzlich sind alle Helligkeitsgrade gleichberechtigt, von der tiefen Vollfarbe (etwa dem mittelalterlichen dunklen Rot) bis zum farbig gebrochenen Weiß. Aus praktischen Gründen sollten jedoch für den durchfärbten Putz (für die farbigen Trockenmörtel) sehr zarte Töne ausscheiden.

2. Die strengen und überaus nüchternen Formen der neuen Architektur verlangen mehr als andere Bauarten eine freundliche, vorwiegend warme Farbigeit.

3. Diese Farbigeit soll sich aber nicht auf einzelne schmale Bauteile (z. B. Fensterrahmen, Traufen oder dergl.) beschränken, soll sich vielmehr auf die Fläche ausdehnen, die in reichlichem Maße an der neuen Architektur vorhanden ist. Denn es ist ein elementares Gesetz farbiger Gestaltung, daß plastisch reich gegliederte Form vor allem durch das Hell und Dunkel von Licht und Schatten wirkt, während die flächige Form diesen belebenden Faktor entbehren muß, daher der Farbe als Ergänzung bedarf.

Andererseits bietet die Fläche der Farbe die beste Wirkungsmöglichkeit, und es besteht kein Grund, diese Möglichkeit nicht auszunutzen.

4. Mit diesem Grundsatz sehr wohl vereinbar ist die verschiedenfarbige Aufteilung allzu großer Flächen (etwa in zwei Tönen hell und dunkel) oder die farbige Betonung gewisser baulicher Wesenszüge (etwa der vertikalen oder der horizontalen Gliederung durch senkrechte oder waagerechte Farbstreifen).

5. Dem nüchternen Grundzuge der modernen Architektur entspricht die Betonung der werkstofflichen Unterschiede am Hause: also die farbige Absetzung der Fensterrahmen aus Holz oder aus Metall, der Haustür, der Traufen und Abfallrohre von der Putzfläche. Gerade jene Teile können als Maßstab für die Gesamtwirkung des Hauses koloristisch wichtige Dienste leisten. Für die Fensterrahmen ist das Weiß zu bevorzugen. —

Eine Beachtung dieser Leitsätze würde der äußeren Erscheinung unserer neuzeitlichen Architektur zugute kommen. Eine freundlich farbige Haltung kann ihrem Ansehen nur nützen. Denn die Farbe ist ein bedeutsames Mittel, dem ungewohnten Neuen Anerkennung im Volke zu verschaffen. —

*) Vgl. die Richtlinien des Bundes zur Förderung der Farbe im Stadtbild e. V., die durch seine Geschäftsstelle in Hamburg 1, Spitalerstr. 11, unentgeltlich zu beziehen sind.

HOCHSCHULE ODER FACHSCHULE

VON HERMANN PHLEPS, DANZIG

Die heutigen Aufgaben, die der Architektur gestellt werden, verbunden mit der Auswertung neuer Werkstoffe, dazu noch das Tempo, das in der Nachkriegszeit einsetzte, haben eine merkbare Änderung im Architekturunterricht an unseren technischen Hochschulen gezeitigt. Ihre Ausstrahlungen brachten zum Teil belebenden Sonnenschein, zum Teil verdunkelnden Schatten. So ist es sehr zu bedauern, daß man in der Bevorzugung neuzeitlicher Werkstoffe und der ihnen entsprungenen Formen das Studium der historischen Architektur an einigen Hochschulen zu vernachlässigen beginnt. Bei den einen, um nicht in unlebendige Nachahmung zu verfallen, bei den andern aus Furcht durch angeeignete Gelehrsamkeit den freien künstlerischen Blick einbüßen zu müssen. Beides schießt über das Ziel hinaus und muß uns mit Sorge erfüllen.

Anstatt die in uns schlummernden Fähigkeiten durch Vertiefen in das Wesen der Formgestaltungen vergangener Zeiten zu wecken und zu schärfen, überantwortet man den jungen Architekten einem engbegrenzten Entfaltungsbereich, gleich wie man verschiedene Handwerksübungen der Maschine auslieferte. Am deutlichsten zeigt sich dies, wenn auch bis jetzt vereinzelt, in der stiefmütterlichen Behandlung des Unterrichts über die Gestaltungslehre des Mittelalters sowohl in Beziehung auf Architektur als auch auf das ganze Kunstgewerbe.

Weil unsere Vorgeneration diese Kunstepoche formalistisch auszuwerten suchte, tat man sie in Acht und Bann. Das für uns heutige Architekten am Mittelalter am meisten in Betracht kommende ist aber seine unvergleichlich hohe Beherrschung der verschiedenen Handwerksübungen.

Durch das Vertrautmachen mit diesen Musterarbeiten erwirbt man sich umfassendere Kenntnisse von dem Wesen und der Gestaltungsmöglichkeit der Werkstoffe als im Beobachten der Maschinenerzeugnisse, und vermag so ausgerüstet mit Sicherheit auch die Maschine selbst als Werkzeugführerin sich dienstbar zu machen.

Unsere Zeit mahnt uns auch in Beziehung auf das Handwerk selbst an seine Wiederbelebung heranzugehen, und wie sollte der Architekt seine Rolle als Führer spielen können, wenn er auf diesem Gebiet nicht zu Hause ist. Schreitet man, nachdem man neben den Kenntnissen der Baukonstruktionen auch mit den Augen des Handwerkers zu sehen gelernt hat, weiter und läßt Formen und Räume neben dem Verstand auf Gefühl und Seele wirken, so kann ein solches Erlebnis nur zum Vorteil dienen, und wesentlich dazu beitragen zum mutigen Gestalten eigener Formen anzuregen. Ein durch diese Schule gegangener Architekt wird nicht die alten Formen nachahmen, sondern es in dem Verlebendigen der Werkstoffe den Alten gleich tun wollen. Entbehrt er aber der künstlerischen Eingebung, so wird er wenigstens in handwerklicher Beziehung Gedeigenes leisten.

Übrigens gleicht das Gestaltungsgesetz des Mittelalters, das den Einzelheiten die aus dem Wesen des Werkstoffes und den statischen Aufgaben entsprungenen Maßbestimmungen gibt, im großen betrachtet der neuzeitlichen Architektur, die das gleiche will, aber in roherer, rein verstandesmäßiger und weniger feinführender Weise zu erfüllen versteht. In welchem reichem Ausmaße das Mittelalter uns belehren kann, zeigt die Tatsache, daß selbst die verpönte Zeit seiner formalistischen Auswertung uns eine neue Belebung und Gesundung der Schmiedekunst und der Glasmalerei brachte. Man denke nicht an Äußerlichkeiten und erschrecke nicht vor dem Reichtum mittelalterlicher Formen.

Ein Künstler, der sich hier Schulung geholt hat, wird mit den einfachsten Formen umzugehen verstehen, er wird ihnen aber bei aller Zurückhaltung mehr Leben einflößen können als diejenigen, die sich heute in übertriebener Weise für gebogene Gasröhren begeistern. Und noch eines, durch ernstes Vertiefen in die Gestaltung und das Wesen alter Architekturen

stählt sich auch das künstlerische Taktgefühl und einem wirklich gebildeten Architekten wird man nie zutrauen dürfen, etwa über den Turmstümpfen eines mittelalterlichen Prachtbaues Galgen aus Eisenbeton errichten zu wollen, wobei nicht gesagt sei, daß man hier nicht eigenen Formen zum Durchbruch verhelfen dürfte.

Die anzueignende Bildung muß aber noch erweitert werden. Die vielseitigen Betätigungen des Architekten machen ihn zu einem wichtigen Kulturträger und belehnen ihn damit zugleich mit einem großen Maß von Verantwortung. Wenn er auch nicht allen gerecht zu werden vermag, so muß er doch wenigstens auf der Hochschule von der Reichweite dieser Gebiete sich belehren lassen können. Es ist deshalb die vornehmste Pflicht der Hochschule, alles, was mit der Baukunst zusammenhängt, in ihr Lehrgebiet aufzunehmen, sowohl das Gegenwärtige als das Vergangene. An den Kriegsakademien wird trotz Flugzeug- und Gaskrieg Kriegsgeschichte gelehrt, an den Kunstakademien geht man gerade jetzt mit besonderem Eifer den alten Maltechniken nach und sucht das Lebendige daraus wieder zu erwecken. Es gilt hier als selbstverständlich, daß über Strategie ein Offizier, und über die Maltechnik ein Maler Bericht erstattet. Nur an den technischen Hochschulen scheint man als Vermittler des mit dem Vergangenen zusammenhängenden Stoffes den Kunstgelehrten gegenüber den gestaltenden Künstler bevorzugen zu wollen. Hier darf doch gesagt sein, daß in das Lebendige des Handwerks und des Gestaltens überhaupt derjenige, der selber erfindet und die Werkstoffe zu meistern versucht, tiefer eindringen und es dem Hörer näherbringen kann als der Theoretiker. Eine weise Arbeitsteilung zwischen Kunstgelehrten und Architekten wird sich hier nutzbringend auswirken und gerade dem jungen Architekten einen gewissen Abstand zu den verschiedenen Fragen der Architektur ermöglichen.

Neben dem rein Technischen und Künstlerischen kommt auch dem Historischen ein großes Maß erzieherischen Wertes hinzu. Man wird durch dieses Studium befähigt, auch über andere Dinge, als die die Architektur allein angehen, mitreden oder, anders ausgedrückt, als gebildeter Mensch sich nützlich erweisen dürfen. So wie es jetzt den Anschein hat, erstrebt die Ausbildung an den technischen Hochschulen die Heranbildung des Facharchitekten, der wohl bestimmte neuzeitliche Bauwerke zu entwerfen, ihre statischen und wirtschaftlichen Fragen mehr oder weniger zu lösen versteht und außerdem seine Entwürfe in zurückhaltender oder effektvoller zeichnerischer Darstellung wiedergeben kann. Für das erstrebenswerte Ziel des Architekten als Kulturträger ist das zu wenig, denn er muß außer den verschiedenen fachlichen Fragen der Architektur auch deren Zusammenhänge mit dem Leben seinem Denkvermögen einfügen.

Vieles unserer heutigen Zeit trägt den Stempel des Plakates, in zusammengedrängtester, auffallender Form den Beschauer verblüffen zu wollen. Ein Plakat ist aber nur für kurze Zeit wirksam, bald muß es von einem andern abgelöst werden. Eine Architektur hingegen soll Jahrhunderte überdauern, und vor den Beschauern bestehen. Wir selbst gleichen einem im Eiltempo fahrenden Automobilisten, der weder nach rechts oder nach links seine Blicke werfen darf. Unser Vorbild sollen wir aber im Fußwandler suchen, der die durchstreiften Landschaften mit Muße erleben und in seinem Innern mit sich tragen kann.

Will die Hochschule ihre Aufgabe als hohe Schule aufrechterhalten, so kann ihr Lehrgebiet in der Auswahl der verschiedenen Fächer nicht umfassend genug sein. Es bleibt nachher dem einzelnen Hörer überlassen, ob er nur Teilgebieten sich zuwenden oder nach der Vollendung streben will. Gerade in unserer heutigen Verarmung sollte ein Stählen des Geistes erst recht erste Forderung sein. —

