



# WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhnl. Umfange 30 Pf., stärkere entspr. teurer. Der Anzeigenpreis für die 4 gespaltene Petitzeile beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 2

Berlin, Sonnabend den 8. Januar 1910

V. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 43/44

Alle Rechte vorbehalten

## Die Erhaltung der Königskolonnaden in Berlin

Aus der Sitzung des Architekten-Vereins zu Berlin vom 13. Dezember 1909

**Vorsitzender Herr Geheimer Baurat Saran:** Nun kommen wir zu einer Angelegenheit, die augenblicklich nicht nur die Allgemeinheit, sondern uns ganz besonders bewegt, was sich in vielen Zuschriften und Äußerungen unserer Mitglieder an den Vorstand kundgegeben hat. Der Vorstand ist der Meinung, allen diesen Anregungen am besten dadurch Folge zu geben, daß er die etwaige Beseitigung der Königskolonnaden, zum Gegenstande einer Aussprache machte.

**Herr Baurat Kothe:** M. H.! Wir betrachten es als eine der Aufgaben unseres Vereins, über wichtige Angelegenheiten des Bauwesens von öffentlicher Bedeutung uns an dieser Stelle auszusprechen. So verhandelten wir über die Fragen des Berliner Domes, über das Nationaldenkmal für Kaiser Wilhelm I., über das Heidelberger Schloß, über das Opern- und das Schauspielhaus in Berlin. Wenn ich es übernommen habe, Ihnen einen Bericht über die Erhaltung der Königskolonnaden zu erstatten, so dürfen Sie nicht an mich den Anspruch erheben, daß ich Ihnen die Entschlüsse der Behörden mitteilen könnte. Diese sind mir völlig unbekannt. Ich kann hier nur die allgemeinen Gesichtspunkte vortragen, die sich bei der Betrachtung dieser Angelegenheit darbieten. Ich werde zunächst einen geschichtlichen Ueberblick geben, wie die Königskolonnaden entstanden sind, und wie es geschehen konnte, daß die Frage ihrer Erhaltung aufgeworfen wurde.

Im 17. Jahrhundert war Berlin Festung geworden. Als Festungsgräben dienten auf der Nordseite, der Berliner Seite, der Königsgraben, auf der Südseite, der Köllner Seite, der Grüne Graben. Diese Festungswerke wurden von Friedrich dem Großen bald nach seinem Regierungsantritt aufgegeben. Die Wälle wurden eingeebnet und an Privatleute veräußert. Wir müssen das heute bedauern; schöner wäre es gewesen, wenn an Stelle der niedergelegten Wälle große öffentliche Straßenzüge und Spaziergänge angelegt worden wären. Der König ließ die hölzernen Brücken der Festungsgräben durch steinerne ersetzen. Bei der Opernhaus-Brücke geschah das ziemlich früh, bei anderen erst gegen Ende seiner Regierungszeit. Um nun zu verdecken, was auf dem Platze der Wälle an Höfen und Hinterhäusern entstanden war, wurden mehrere Kolonnaden aufgeführt. So entstanden die Spittelkolonnaden am Gertraudentor und die Königskolonnaden am Königstor, beide nach Entwürfen von Gontard, und unmittelbar nach dem Tode Friedrichs des Großen die Mohrenkolonnaden von Langhans. Die schönsten aber sind die nebst der Brücke 1777—1780 erbauten Königskolonnaden in der Königstraße, deren Namen an den Einzug des ersten preußischen Königs erinnert. Wer von Alt-Landsberg durch die Landsberger, von Oderberg durch die Neue König-, oder von Prenzlau her durch die Prenzlauer Straße auf

den Alexanderplatz kam, sah sich vor einer Brücke, die sich nach beiden Seiten mit viertelkreisförmigen Enden öffnete und erblickte jenseits der Brücke zu beiden Seiten des Einganges der Königstraße die Kolonnaden. Ihre gepaarten ionischen Säulen tragen ein scheidelrechtes Gebälk; die Mitten sind durch verköpfte Säulen besonders betont, ebenso die Ecken. Die Kolonnaden sind das schönste Bauwerk von Gontard. Wunderbar sind die Verhältnisse abgewogen, ganz reizvoll die dekorativen Aufbauten gestaltet. Eine ähnliche Aufgabe hat Gontard noch wiederholt in den Spittelkolonnaden und in den Hallen zwischen den beiden Communis hinter dem Neuen Palais in Sanssouci. Ich verweise auf einen Band aus unserer Bibliothek, in welchem Paul Rowald — derselbe, der durch seine Sammlungen von Sprüchen der Bauleute bekannt geworden ist — seine Aufnahmen der Brücke und der Kolonnaden, dazu die Photographien und seine Veröffentlichung aus der Zeitschrift für Bauwesen 1876 zusammengestellt hat. Dann war Herr Marggraff so freundlich, aus seinem Besitze zwei Abbildungen des ursprünglichen Zustandes der Brücke und der Kolonnaden (Abb. 10) hier vorzulegen. Die eine ist die Nachbildung einer Zeichnung vom Jahre 1832 von dem durch seine Ansichten des damaligen Berlins bekannten Maler Gärtner, die andere ein Steindruck von 1850, auf dem der Rathausturm noch fehlt (Redner erläutert seine Ausführungen an dem an der Wandtafel gezeichneten Lageplan\*) und gibt das Buch und die Blätter zur Ansicht)



Nachd. Natur gezeichnet und lith. von A. Haun

Abb. 10

Eigentum u. Verlag von Otto Janke in Berlin

bis zum Jahre 1871. Da sie sich für den allmählich angewachsenen Verkehr bei nur 11 m Breite als zu schmal erwies, ersetzte man sie durch einen Neubau nach Entwurf von Strack. Die alte Brücke hatte vier steinerne Joche, die neue erhielt drei.

Der Königsgraben wurde dann zugeschüttet und auf seinem Zuge entstand die Stadtbahn. Den nördlichen Kolonnaden unmittelbar anschließend wurde der Bahnhof Alexanderplatz erbaut. In die Flucht der Fronten der beiden Kolonnaden traten die eisernen Stützen der Ueberführung der Königstraße. Um den Bahnhof auch auf der Stadtseite frei zu bekommen, legte man hier die Gontardstraße an, und zwar so, daß das Mitteljoch der nördlichen Kolonnade gerade noch freibleiben konnte. 1882 wurde die Stadtbahn eröffnet. 1888 ließ die Ministerial-Baukommission durch den jetzigen Geheimen Baurat Schultze die Rückseite der Kolonnaden an der Gontardstraße, wo die Läden unterdessen abgebrochen worden waren, in Stand setzen und mit einer den Fronten entsprechenden einfacheren Architektur bekleiden. An Stelle der niedrigen Häuser, welche sich den Kolon-

\*) Lageplan des derzeitigen Zustandes vgl. Zentralblatt der Bauverwaltung, 1869, S. 217.

naden auf der Stadtseite ehemals angeschlossen hatten, entstanden nun sehr bald in der teuren Geschäftsgegend hohe mehrstöckige Kaufhäuser. Neben und hinter der südlichen Kolonnade lagen verschiedene Grundstücke, die nach und nach in eine Hand gebracht worden sind. Diese Grundstücke sollen jetzt dem Kaufhause Wertheim gehören. Sie liegen seit einigen Jahren brach, und um sie zu bebauen, mußte man sich darüber schlüssig werden, wie man die Kolonnaden mit dem Kaufhause in Verbindung setzen könne. Ich glaube richtig zu vermuten, daß es auf diesem Wege erst zu einer Frage der Erhaltung der Königskolonnaden gekommen ist.

Legen wir uns die Frage vor: Sind die Kolonnaden ein Verkehrshindernis? Auf der Nordseite entspricht die Bauflucht der Häuser der Flucht der Kolonnade. Allerdings springen die verkürzten Säulen in der Mitte und an den Enden über die Bauflucht hinaus, so daß vor den Sockeln der Säulen, am Fußboden gemessen, eine Breite von 2,15 m bleibt. Dafür tritt aber als Verbreiterung das Innere der Kolonnade hinzu. Am Westende ist allerdings eine Beschränkung des Bürgersteiges vorhanden; doch beträgt dieselbe etwa nur 1 m. Am anderen Ende findet die Kolonnade ihre Fortsetzung in den Stützen der Stadtbahn. Auf der Südseite liegen die Dinge günstiger. Die Flucht der Häuser tritt hier vor die Kolonnaden und sogar vor die verkürzten Säulen. Am Westende bleibt infolgedessen vor den Säulensockeln eine Breite des Bürgersteiges von 3,30 m. Der Fahrdamm verbreitert sich nach der Stadtbahn hin, um den dort haltenden Omnibus- und Straßenbahnwagen einen besseren Stand zu geben. Der Bürgersteig verengt sich demzufolge vor den verkürzten Säulen am Ostende auf 2,30 m; aber auch hier tritt noch der Raum der Halle hinzu. Wenn ich also zugebe, daß am Westende der Nordseite eine Beschränkung des Bürgersteiges stattfindet, so kann man auf der Südseite von einer solchen überhaupt nicht sprechen, und ich kann mithin nicht einsehen, daß die Kolonnaden ein Verkehrshindernis darstellen. Sollten sie als ein solches gelten, so muß man doch sagen, sind die Bürgersteige in der Königstraße für den Verkehr zu schmal; ja, dann stellt die ganze Königstraße ein Verkehrshindernis dar.

Ich fasse also das Ergebnis dieser Betrachtung dahin zusammen: Ein Verkehrshindernis sind die Königskolonnaden nicht; es liegt kein Grund vor, sie von ihrem Standort zu beseitigen. Nun ist richtig, der Verkehr ist sehr bedeutend. Durch die zahlreichen hier haltenden Omnibus und Straßenbahnen und durch die Stadtbahn kommt eine Unmenge von Menschen in die Königstraße hinein, und es wäre gewiß erwünscht, die Breite, welche die beiden Kolonnaden einschließlich ihrer Hallen darbieten, nach Westen hin weiter fortzusetzen. Dann möchte ich empfehlen, beim Bau des neuen Kaufhauses die Bauflucht bis zur Rückwand der Kolonnaden zurückzuschieben, wenigstens im Erdgeschoß, so daß das Publikum sich ohne Störung bis zur Neuen Friedrichstraße in einer Bahn bewegen kann. Die Läden des Kaufhauses würden unter der Halle zugänglich sein, wie ja eine sehr ähnliche Anlage beim Kaufhaus Wertheim am Leipziger Platz bereits ausgeführt worden ist. Hat man Bedenken auf der Nordseite, so kann man auch dort das Erdgeschoß mit einem Wandelgang versehen. Bisher ist das Bedürfnis nicht ausgesprochen worden; aber ich erwähne diese Lösung, um zu zeigen, daß sich ein sehr guter Ausweg darbietet. Die Verlängerung der Kolonnaden braucht nicht an der alten Architektur festzuhalten; da jene streng symmetrisch sind, so wäre eine andere architektonische Ausbildung sogar erwünscht.

Vielleicht glaubt mancher, daß die nördliche Kolonnade den Verkehr durch die Gontardstraße beschränke. Die ehemaligen Ladenöffnungen sind jetzt für die Fußgänger geöffnet und genügen für diese vollständig. Es würde aber nicht zulässig sein, durch die Gontardstraße einen Wagenverkehr in die Königstraße zu leiten. Bahnhof Alexanderplatz hat jetzt schon an der Süd- und an der Ostseite regen Wagenverkehr. Würde auch die Westseite für Fuhrwerke frei gegeben, so wüßten die Fußgänger nicht, wo sie bleiben sollten. Mögen die Kolonnaden stehen bleiben oder nicht, die Gontardstraße darf für Wagen nicht geöffnet werden.

Aber, m. H., die Denkmalpflege stellt keine ausschlaggebende Kraft dar und so will ich auch der Frage nähertreten: Was könnte und müßte geschehen, wenn die Kolonnaden abgebrochen werden müssen? In diesem Falle halte ich es von vornherein für ausgeschlossen, daß man sie vernichten könnte. Es würde nicht genügen, wollte man irgend welche Teile in ein Museum überführen oder einzelne Bruchstücke in einem Park aufstellen. Kein Blatt der Tagespresse ist auf die Möglichkeit eingegangen, daß sie abgebrochen und vernichtet werden könnten. Ich betrachte es als einen erfreulichen Fortschritt im Verständnis für die Denkmalpflege, daß die Frage des Abbruchs und der Vernichtung überhaupt ausscheidet. Nun, werden die Kolonnaden also abgebrochen, dann bleibt nur übrig, sie irgend wohin zu verpflanzen. Aber wohin? Es sind da in den Zeitungen manche Vorschläge laut geworden: Der Friedrichshain, ein noch ziemlich junger Park, der entsprechend verändert werden könnte, und der Tiergarten, der manche geschichtliche Erinnerungen hat. Gewiß, der Bauplatz würde da sein. Aber wir müssen, wenn die Kolonnaden übertragen werden, einige Bedingungen stellen, sollen sie auch an dem neuen Standorte mit dem Boden verwachsen erscheinen.

Bei einer Länge von wenig mehr als 50 m stehen die Fluchten der Kolonnaden nur 20 m auseinander; aber dieser verhältnismäßig geringe Abstand ist die Ursache, daß sie sich zu einer gemeinsamen Wirkung zusammenschließen. Sie müssen also bei einer Verpflanzung

erstlich ihren derzeitigen Abstand, annähernd wenigstens, bewahren. Zweitens dürfen sie auch dann nicht an einen beliebigen Ort versetzt werden, sondern sie müssen auf irgend ein bauliches Ziel hinleiten. Drittens müssen sie auch ihre Rückwände behalten; selbstverständlich können die ehemaligen Ladentüren, wie sie es zurzeit sind, geöffnet bleiben; aber ein wesentlicher Reiz der Hallen besteht darin, daß die hell beleuchteten Säulen sich von einem dunklen Hintergrunde abheben. Die Rückwände dürfen nicht etwa, wie die Fronten, zu einer Säulenstellung aufgelöst werden.

Das sind drei Bedingungen. Erfüllt sind diese in einer Lösung, welche Herr Regierungsbaumeister Bärwald in unserer Wochenschrift veröffentlicht hat.<sup>1)</sup> Das Gelände hinter der südlichen Kolonnade wird begrenzt von der Stadtbahn, der Königstraße, der Neuen Friedrichstraße und der Grunerstraße. Herr Bärwald schlug vor, man möge die Kolonnaden auf dem genannten Gelände mit der Richtung zum Gerichtsgebäude wieder aufbauen, sei es, daß man den alten Abstand beibehält und die Rückseiten wieder bebaut, sei es, daß man die Kolonnaden bis zu den Grenzen des gewonnenen Platzes zurückschiebt. Die Kolonnaden würden nicht weit zu wandern brauchen, und das Gerichtsgebäude würde in das Stadtbild eingezogen werden. Wenn demnächst das Gelände mit einem Kaufhause bebaut werden wird, so wird der Blick auf das Gerichtsgebäude verloren gehen. Mag nun diese Lösung architektonisch vortrefflich erscheinen, so ist sie doch unausführbar. Der Bauplatz kostet mehrere Millionen; niemand, weder eine Behörde, noch ein Privater, wird so erhebliche Mittel für diesen Zweck zur Verfügung stellen.

Wie können wir nun die Kolonnaden irgendwo anders hin übertragen? Ich muß gestehen, mir ist bei der Betrachtung des Stadtplanes von Groß-Berlin kein Standort aufgefallen, der die gestellten Bedingungen erfüllen würde. Gewiß würden die dekorativen Aufbauten, ins Freie gestellt, besser als gegenwärtig zur Geltung kommen. Aber wohin sollen die Kolonnaden im Friedrichshain führen? Mit dem Ziegelbau des Krankenhauses lassen sie sich nicht in Verbindung setzen. Besser geeignet erscheint der Tiergarten. Aber von seinen geradlinigen Alleen taugt keine für die gedachte Aufgabe. Der Goldfischteich, von Knobelsdorf angelegt, stammt noch aus der Zeit Friedrichs des Großen, und seine regelmäßige Gestalt könnte leicht zu einer symmetrischen Architektur in Beziehung treten. Aber auf der einen Seite rückt die Siegesallee mit ihren Denkmälern zu nahe an ihn heran, so daß kein Bauplatz verbleibt, und auf der anderen Seite möchte man den Durchblick nach dem Rund mit der Amazone nicht verschließen. Wie wärs mit dem Königsplatz? Als ehemaliges Exerzierfeld ist er unnötig groß; man könnte ihn verkleinern, würde man die Kolonnaden zwischen den großen und den kleinen Königsplatz stellen, zu beiden Seiten des Roondenkmals. Ihren Maßen nach würden sie dorthin passen; ihrer geschichtlichen Stellung zuwider müßten sie aber neben einander, nicht einander gegenüber gestellt werden. Eine glückliche Gelegenheit, die Kolonnaden zu verpflanzen, hätte sich geboten beim Bau der Charlottenburger Brücke. Vielleicht würden sich die Kolonnaden mit irgend einem in nächster Zeit auszuführenden monumentalen Neubau verbinden lassen. Aber Vorschläge in dieser Richtung zu machen, würde über die Kräfte eines Einzelnen hinausgehen.

Und schließlich: Wer soll die Kosten der Verpflanzung tragen? Der Staat als Eigentümer der Kolonnaden hat an deren Verpflanzung kein Interesse, die Stadt Berlin und die Vorortgemeinden ebenso wenig. Ob der Besitzer des Kaufhauses bereit sein würde, die recht beträchtlichen Kosten zu übernehmen, bleibt abzuwarten. Es würde jedenfalls billiger sein, die Hallen der Kolonnaden 30 m weit bis zur Neuen Friedrichstraße zu verlängern. An ihrem geschichtlich gewordenen Standorte unterbrechen die Kolonnaden das Einerlei der Häuserreihen und schaffen ein eigenartiges Straßenbild, als Zielpunkt auf der einen Seite der Rathausturm, auf der anderen Seite der Turm der Georgenkirche. Die nördliche Kolonnade steht zu ihrem größeren Teile frei, und die südliche Kolonnade mit dem Neubau des Kaufhauses in eine angemessene Beziehung zu setzen, muß als die Lösung der jetzt gestellten Aufgabe erachtet werden.

So komme ich zum Ergebnis des ersten Teiles meiner Betrachtungen zurück: Es liegt kein Anlaß vor, die Kolonnaden zu beseitigen; wir werden vielmehr gut tun, sie an ihrem Standorte zu belassen.

Herr Landesbaurat Professor Goecke: M. H., ich denke, die Darstellung, die wir eben gehört haben, ist so klar und ausführlich gewesen, daß es wohl kaum noch weiterer Worte bedarf. Es ist ja außerordentlich zu bedauern, daß das Stadtbild durch die Stadtbahn geschädigt wurde; diese drückt auf die ganze Anlage. Auf der anderen Seite leidet die nördliche Säulenhalle unter der hohen Bebauung. Aber ich meine, das allein kann kein Grund sein, an eine Beseitigung der Hallen zu denken, zumal ja eine gewisse Freiheit jetzt für die südliche Säulenhalle gegeben ist. Der Herr Vortragende hat schon hervorgehoben, daß die Öffnung der Gontardstraße die Verkehrsverhältnisse nur noch verschlechtern würde. Die Gontardstraße ist von zwei Seiten aus zugänglich und im übrigen nur ein Vorplatz zur Markthalle und als solcher auch durchaus notwendig. Also an dieser Seite kann die Säulenhalle nicht als Verkehrshindernis angesehen werden. Ist es zu erreichen, daß die Bauflucht der anschließenden

<sup>1)</sup> Vgl. Wochenschrift 1908, S. 12, mit Abb. 60—62, sowie auch S. 42, Abb. 106.

Bebauung zurückgelegt würde, so wäre das ja sehr zu begrüßen, aber es wird nicht so leicht sein, dies zu erreichen. Wenn ich recht berichtet bin, so hat der Magistrat eine Zurückverlegung der Bauflucht vorgesehen, sowohl zur Verbreiterung des Bürgersteiges an der Königstraße als auch an der Neuen Friedrichstraße. Diese Absicht ließe wohl den Gedanken aufkommen, ob man nicht mit der Zurückverlegung noch weitergehen könne. Mir scheint es da nach allem, was man in den Zeitungen liest an einer einheitlichen Aktion der Interessenten, von Stadt, Staat und Privatbesitzern, zu fehlen. Man kann doch nicht allein als Grund für die Beschränkung anführen, daß der Grund und Boden — ich glaube, man spricht von — 7 Millionen kostet. Natürlicherweise müßte, wenn eine größere Fläche davon abgetreten werden sollte, der Besitzer entschädigt werden. Die Kolonnaden gehören zwar dem Staat; doch hat die Stadt in hohem Maße ein Interesse daran. Für das Stadtbild bilden die Kolonnaden nur den Teil eines städtebaulichen Ganzen. Da liegt es doch nahe, die Gelegenheit zu benutzen, um das im Hintergrunde versteckte Gerichtsgebäude etwas näher an die Königstraße heranzubringen. Mir ist ein Vorschlag bekannt geworden, wonach eine Straße auf die Mitte, auf das Hauptportal des Landgerichtsgebäudes geführt werden soll. Das wird nicht mal nötig sein; es wäre ein großer Vorteil, wenn durch platzartige Verbreiterung der Neuen Friedrichstraße eine Ecke der gewaltigen Baugruppe freigelegt würde, so daß man schon von weitem von der Königstraße her einen Blick auf das Bauwerk hätte und überdies mit Hilfe der Grunerstraße eine Abzweigung des Verkehrs nach dem Alexanderplatze hin erreichen würde. Die Herren werden wohl von dem Vorschlage des Herrn Professors Voß gelesen haben, der meinte, daß man die südliche Säulenhalle auch etwas zurücksetzen könnte. Es ist vom Herrn Vortragenden zwar hervorgerufen worden, daß der Abstand beider Säulenhallen von Wichtigkeit für die Gesamterscheinung ist. Ich meine aber, daß die zwischenliegende Straßenbreite doch wohl erweitert werden kann, weil die Hinterbauung der Kolonnaden mit hohen Gebäuden den optischen Maßstab ändert. Deswegen könnte wohl dem Gedanken näher getreten werden, in Verbindung mit einer Platzbildung an der Neuen Friedrichstraße die Kolonnaden an der Südseite der Königstraße zurückzurücken. Dazu würde allerdings mehr an Fläche für öffentliche Zwecke gefordert, ein Mehr, das in anderer Weise zu entschädigen wäre, vielleicht dadurch, daß für das Warenhaus ausnahmsweise eine höhere Bebauung zugelassen, daß ihm eine größere Ausnutzung der Grundfläche gestattet würde. Damit könnte auch im städtebaulichen Sinne ein Kontrast geschaffen werden als monumentaler Ausdruck des Mittelpunktes für das Großgeschäft im alten Berlin. Eine großzügige Lösung ist kaum anders möglich, als daß einmal vom Schema der Bauordnung abgewichen wird.

Herr Stadtbaumeister Jautschus: M. H.! Als ich zunächst davon hörte, daß die Alexanderplatz-Kolonnaden fallen sollen, da hatte ich das Gefühl, welches wohl jeder der Anwesenden in unserer Zeit des Denkmal- und Heimatschutzes, des wieder erwachenden Interesses am künstlerischen Städtebau bei dieser Nachricht empfand, daß es wohl kaum zu vertreten sein werde, wenn auf Grund einiger Verkehrsschwierigkeiten dieses hervorragende Denkmal aus Berlins künstlerischer Glanzzeit beseitigt werden würde.

Als ich dann, überzeugt von der Selbstverständlichkeit der Erhaltung der Kolonnaden an ihrer Stelle die Verkehrsabwicklung näher beaugenscheinigte, kam ich zu der gleichen Ueberzeugung wie Baurat Kothe, daß es mit dem Verkehr so schlimm wohl noch nicht sei. Allerdings hatte ich doch den Eindruck, daß die in das ohnehin schon schmale Profil der Königstraße vorspringenden Säulen am Endpunkt der Kolonnaden auf der Nordseite, gerade da, wo die das Profil verbreiternden Säulenhallen den durch Städtische Markthalle usw. hoch angeschwollene Verkehrsmassen sich in die Königstraße zwingen lassen, auch jetzt bereits als erhebliche Verkehrsstörung anzusehen sind. Diese Störung erschien mir jedoch nicht schwer genug, um sich mit dem Verzicht auf die gerade bei näherer Betrachtung immer mehr wirkende Schönheit der Anlage einverstanden erklären zu können. Die Schönheit der Königskolonnaden liegt nicht nur in ihrer Architekturalter, sie liegt eben so sehr in der Art der Einfügung in ihre städtebauliche Umgebung. Der Abschluß einer geraden Straße vor dem Uebergang auf einen Strahlenplatz durch ein architektonisches Kunstwerk ist ein in der bedeutendsten Zeit der städtebankünstlerischen Entwicklung Berlins immer wieder angewendetes Lieblingsmotiv. Die Linden mit dem Brandenburger Tor, die Leipziger Straße mit den Torhäuschen zwischen Leipziger und Potsdamer Platz und die Friedrichstraße mit dem Belle-Alliance-Platz und den bei allen jenseits des Abschlußmotivs ansetzenden Strahlenteilungen sind so hervorragende Einzellösungen des gleichen Grundgedankens, daß dieses Motiv schlechthin als typisch für das städtebauliche Berlin, als Berliner Städtebaustil angesehen werden kann. Bei den Königskolonnaden fehlt allerdings die vorbereitende Platzweiterung, welche bei den dreien den Verkehr verteilt und dem Beschauer die Wahl ruhiger Standpunkte ermöglicht.

Dieser Mangel wurde mir denn auch, als ich in die Bewunderung des Bauwerks und in städtebauliche Betrachtungen versunken herum stand, tatsächlich „fühlbar“, denn die hier in geschäftiger Hast sich drängenden zahllosen Passanten der City und ihres Ostens nahmen wenig Rücksicht auf den Kunstschlemmer, noch viel weniger dachten sie daran, selbst einen Blick auf die Schönheit des Baues zu werfen. Ich wurde wiederholt gestoßen und versuchte teils dieserhalb, teils

um doch einmal die ganze Anlage auf mich wirken zu lassen, auf den Fahrdamm zu treten. Da geriet ich aber vom Regen in die Traufe. Straßenbahn-, Auto-, Autobus- und sonstige Kutscher waren sich augenscheinlich einig in der Verurteilung des verwegenen Menschen, der hier sein Leben leichtsinnig für einen ihnen scheinbar nicht erkennbaren Zweck und noch dazu verkehrsstörend aufs Spiel setzte. Jedenfalls wurde ich mir klar darüber, daß es mit der Ruhe, die doch für den Genuß, wie man sagt, Bedingung sein soll, hier nichts wäre. Auch andere Personen, die, ohne von der Zukunft zu sein, auf künstlerische Dinge sonst achten, versicherten mir, daß sie nicht recht bemerkten hätten, daß am Alexanderplatz-Bahnhof ein wundervolles Bauwerk stünde, man müsse da um irgend etwas immer so „drum rum“ und furchtbar aufpassen, daß man nicht von irgend einem hinter den Säulen hervorschießenden Geschäftsmenschen umgerannt würde.

Trotzdem war ich noch nicht recht überzeugt von der Notwendigkeit, einer Beseitigung. Mir erschienen die Nachteile, die hier in den Kauf zu nehmen waren, immer noch gering gegenüber der Ungerechtigkeit, die einem ebenso liebenswürdigen als ehrwürdigen Bauwerk mit einer Verpflanzung — nicht angetan werden sollte.

Ganz besonders aber bestärkten mich in meiner Ueberzeugung die wundervollen Durchblicke, die man jetzt nach dem Abriß der alten hinter der südlichen Säulenhalle noch vorhandenen Baureste auf das Land- und Amtsgericht erhalten hat. Hier mußte die Mitte und noch drei Achsen der Hallen mit der Mitte des Gerichtsgebäudes durch einen Säulenhof in den Formen der Kolonnaden verbunden werden; das würde nicht nur eine glänzende architektonische Wirkung, nicht nur eine hervorragende städtebauliche Raumfolgegruppe ergeben, auch inhaltlich würde eine derartige Verbindung des Gerichtsgebäudes mit dem Bahnhof und den Kolonnaden, deren Schmuck ja bekanntlich eine Verherrlichung von Handel und Gewerbe bedeutet, wirksame Beziehungen ergeben.

Jedoch die nun einmal nicht zu beseitigende Tatsache, daß auf dem Grundstück ein Warenhaus errichtet werden soll, steht solchen Plänen entgegen. Ein Warenhaus kann nicht in zwei Hälften zerrissen werden, warnend zeigt es das Passage-Kaufhaus. Die Bauausführung eines Warenhauses jetzt aber noch zu verhindern, würde wohl aber nur mit Mitteln möglich sein, welche für die hier zu verfolgenden rein künstlerischen Zwecke zweifellos nicht zur Verfügung stehen werden.

Wer nun aber trotzdem dieser Idee folgt und sich eine Raumskizze für die Raumwirkung zwischen den Kolonnaden macht, der wird bald merken, daß es eine Raumwirkung nachher nicht mehr gibt, Mir wenigstens ist es so ergangen.

Die winklige, hohe, unschöne Bebauung am Westende der Nordseite der Kolonnaden, die unsymmetrische Lage der Gontardstraße, das mächtige, an sich nicht unschöne, an dieser Stelle aber störende Rund der Bahnhofshalle auf der einen Seite der Symmetrieachse, auf der anderen Seite ein in geringer Entfernung von den feinen Aufsätzen und den reizenden Figurengruppen aufsteigende zirka 22 m hohe Warenhauswand mit ihrem starken Rhythmus und ihrem großen Maßstab, das Ganze nicht mehr frei sich öffnend auf einen Platz, sondern längst schon abgeschlossen durch die zweckmäßige dünnbeinige Architektur des Bahnviaduktes — wer sich über dieses alles erst einmal klar geworden ist, dem kann es nicht mehr verborgen bleiben, daß an den Grundlagen für die Wirkung der Kolonnaden, die einstmals den Bauherrn und Künstler dieses Werk hier erschaffen ließen, auch nichts mehr vorhanden sein und daß alles sich in das Gegenteil verkehrt hat.

Man soll sich ja nicht durch den jetzigen Zustand täuschen lassen. Jetzt stehen auf der einen Seite noch alle die reizenden Architekturstücke und Skulpturen gegen den blauen Himmel und die Luft, wenn auch die Stämme der alten Bäume, das Ast- und Laubwerk aus den alten Gärten, die einst hier lagen, längst verschwunden ist und längst nicht mehr den Unterton dieser feinen Zusammenklänge bildet. Aber das Schöne ist jetzt noch stark genug gegenüber dem Häßlichen und das Wirksame überwiegt das Störende. Wenn jetzt aber das fünf Stockwerk hohe Warenhaus dahinter sich erheben wird, dann werden wir dasselbe, aber in schlimmerem Umfange sich wiederholen sehen, was wohl ein jeder mit Bedauern in der Leipziger Straße bei den Spittelkolonnaden sich vollziehen sah. So unangenehm die alten Bauten, die sich aus den Höfen hinter den Kolonnaden heraus über diese weg erhoben, wohl jedem früher erschienen, sie ließen bei geschicktem gewähltem Standort doch noch einen Blick auf den Himmel frei und ließen es zu, daß man die schönen Aufsätze gegen die Luft sehen konnte. Jetzt erhebt sich auf der Nordseite, die Fassade eines Geschäftshauses, die feinen Dekorationen stehen hier nicht mehr gegen die Luft, sie kleben in einer ganz geringen Entfernung vor einer Fassade. Die Wirkung ist weg.

Der Gegensatz zwischen dem jetzigen Zustand und dem späteren Zustand wird aber hier bei den Königskolonnaden noch viel schlimmer sein und so kam ich dann auf Grund all dieser Erwägungen zu dem Schluß: Die Kolonnaden müssen auch aus künstlerischen Gründen fort, sie müssen ins Freie, da, wo sie Luft haben und Bäume in der Umgebung, wo sie ähnliche Grundlagen der Wirkung finden, wie sie einst dem Architekten für ihre Schaffung gegeben waren.

Gibt es nun in Berlin eine Straßenanlage von Bedeutung, welche beim Uebergang von engerer städtischer Bebauung in eine mehr offene Bauweise oder in eine rein parkmäßige Umgebung gleichzeitig auch

\*) Wochenschrift 1908, Abb. 106, Seite 42. Blick von der Gontardstraße aus (Gedächtnisnummer für Schmalz).

eine gewisse Aenderung in ihrem Charakter oder einen gewissen Abschluß erfährt. In unserem neueren Berlin werden wir kaum eine solche Stelle finden. Dieses Konglomerat von Straßen und Plätzen, wie es so zutreffend in der Denkschrift zum Wettbewerb Groß-Berlin genannt wird, wird uns kaum eine Stelle finden lassen, wo diese vornehme Schöpfung einen würdigen Platz finden wird. Ich bin mit Herrn Kothe auch vollständig darüber einig, daß der Friedrichshain nicht einen geeigneten Ort bietet.

Die einzige Gegend, die in Betracht kommt, ist wohl der Tiergarten. Ich glaube, daß z. B. die Hofjägerallee bei ihrem Uebergang in die Friedrich-Wilhelm-Straße oder bei ihrer Mündung auf den Großen Stern Möglichkeiten für eine Lösung bietet. Auch der rechtwinklige, durch den großen Stern zu bedeutender Wirkung gebrachte Anschluß der Nollendorferplatz-Lützowplatz-Achse an die große Hauptachse des späteren Groß-Berlins, der Liuden-Döberitzer Heerstraße, würde günstig scheinen.

Man wird jedoch gut tun, alle derartigen Vorschläge von dem Gesichtspunkte aus zu betrachten, daß Projektieren fast immer heißt, unter mehreren Lösungen diejenige zu wählen, welche das kleinste Uebel bedeutet. Wer an eine Aufgabe, wie sie hier gestellt ist, nur mit Empfindungen von Größe und Monumentalität herangeht, der wird Gefahr laufen, fehl zu greifen. Wer sich aber alle Bedingungen und ihre Konsequenzen objektiv vorstellt und mit Bedacht die Wahl der Lösung mit den kleinsten Übeln trifft, der wird sicherer gehen.

Ein wichtiges Moment vergaß ich noch zu erwähnen. In der Entstehungszeit dieses Bauwerks herrschte allein die Horizontale, die Vertikale kam erst an sekundärer Stelle als Gegenmotiv und immer getragen von der Horizontalen. Die fürstlichen Schloß- und Gartenanlagen sowie die ebenso fürstlichen Städtgründungen sind lebendige Beispiele aus jener Zeit. Die engen Städte des Mittelalters wirkten durch den Vertikalismus, und wir haben in unseren Straßen mit gleichen Höhen und Breiten mehr die mittelalterlichen Grundlagen als die Wirkungsbedingungen der Barockzeit. Ein in seiner Grundwirkung auf reinem Horizontalismus beruhendes Bauwerk wird daher in einer modernen Straße stets allmählich eine immer fremdartiger werdende Umgebung erhalten und schon aus diesem Grunde nach vollendeter Umwandlung solcher Straßen nicht mehr hineinpassen.

So gewichtig dieser Grund dem nicht nur subjektiv empfindenden, sondern auch objektiv und kritisch arbeitenden Künstler erscheinen wird, so wird er doch bei weitem übertroffen an Schwere durch die vorhin erwähnten, unmittelbar zum Empfinden sprechenden Gesichtspunkte, und wenn wir uns die Wirkung des hier im Entstehen begriffenen Riesenbaues vorstellen und uns fragen, wo nun das kleinere Uebel liegt, ob im Versetzen des Bauwerks oder im Stehenlassen und der gleichzeitigen Beseitigung aller künstlerischen Grundlagen, für welche es einst geschaffen wurde, dann kann uns die Wahl des kleineren Übels nicht mehr zu schwer fallen.

Herr Baurat Köhne: M. H., wir müssen uns klar werden, auf welche Punkte es ankommt, entweder auf den Verkehr oder auf den

Im Anschluß an die vorstehende gekürzte Wiedergabe der stenographischen Aufzeichnungen seien auch die Ausführungen wiederholt, die das **Zentralblatt der Bauverwaltung** in seiner Nr. 101 vom 18. Dezember v. J. über die Erhaltung der Königskolonnen gebracht hat:

„Die Königskolonnen stehen an geschichtlich bedeutsamer Stelle. Wie das Brandenburger Tor für die Straße Unter den Linden, so bilden sie für die Königstraße ein Triumphtor. Hier befand sich im Zuge der mittelalterlichen Stadtmauer das Oderberger, spätere Georgentor. Der Große Kurfürst und Friedrich III. änderten die Festungswerke zeitgemäß um. Am 6. Mai 1701 zog der bisherige Kurfürst Friedrich III. nach seiner Krönung in Königsberg als König Friedrich I. durch das Georgentor in Berlin ein. Das Tor bekam den Namen Königstor. Die Namen Königsvorstadt, Königstraße, Königgraben und Königsbrücke erinnern weiter an den Einzug des ersten preußischen Königs, der einen Triumphbogen an dieser geschichtlichen Stätte plante. Als Mitte des 18. Jahrhunderts die Vorstädte sich so vergrößert hatten, daß ein Verwachsen mit der Hauptstadt erwünscht war, fielen am Königstor die alten Stadtumwallungen. Ihr Gelände verteilte Friedrich II. als Bauplätze. Die Neue Friedrichstraße entstand, und an Stelle des alten Georgentores etwa ließ der große König nach den Entwürfen Gontards, des genialen Erbauers der Türme auf dem Gendarmenmarkt, den Prachtbau der Königskolonnen mit der Königsbrücke durch Boumann, den Jüngeren, errichten. Man sieht, die Königskolonnen stehen auf kulturgeschichtlichem und historischem Boden. Name und Entstehung sind verknüpft mit Preußens erstem und seinem großen Könige, sie bilden ein Kunstwerk ersten Ranges, das deshalb auch auf Grund des sogenannten Verunstaltungsgesetzes in das den Stadtverordneten vorliegende Ortsstatut der Stadt Berlin aufgenommen ist. Es ist anzunehmen, daß dies Ortsstatut nach dem Vorgehen anderer alter Städte Bestimmungen für Höhe und Ausbildung usw. von Neubauten in der Umgebung der Kolonnen getroffen hat. Da außerdem der preußische Fiskus Eigentümer der Kolonnen ist, der das Baudenkmal seiner Bedeutung entsprechend mit Aufwendung großer Mittel gepflegt und

Mammon oder auf die Kunst. Den Verkehr können wir nicht beiseitigen, der bleibt so groß; also müssen die Kolonnen wegkommen oder es müssen die Häuser westlich davon wegfallen. Hierfür muß die Stadt Berlin die nötigen Gelder aufbringen. Die Kunst wollen wir behalten, aber nicht gleich die alten Berliner Bauten in den Park von Babelsberg setzen, das ist ein wenig zu weit. Wir müssen uns einen Platz suchen, wo wir sie gut brauchen können; dort wollen wir sie aber auch so hinstellen, daß wir gleich die Brücke dazu haben. Da müssen wir einen Platz wählen, wo kein Großstadtverkehr ist und auch niemals hinkommt, einen historischen möglichst!

Herr Kothe: Die Ausführungen des Herrn Jautschus endeten im Gegensatz zu mir, so sehr er in der Wertschätzung der Kolonnen mit mir übereinstimmte. Er beklagt sich, keinen ruhigen Standort für die Betrachtung der Kolonnen gefunden zu haben. Nun, derartige Standorte gibt es in den Straßen Berlins nirgend mehr; das erfuhr auch ich, als ich das Verzeichnis der gefährdeten Wohnhäuser aufnahm. Ueber einen wichtigen Punkt ist Herr Jautschus hinweggegangen. Ich sagte, die Kolonnen müssen ihren Abstand, annähernd wenigstens, beibehalten, sollen sie auch an ihrem neuen Standorte als bodenständig erscheinen. Herr Jautschus hat uns nicht gesagt, wo sie in der Hofjäger-Allee stehen sollen. Unmittelbar am Fahrdamm, dessen Verkehr jetzt schon dem der Königstraße zeitweilig nichts nachgibt, können sie nicht stehen. Und weiter von einander getückt, auch von den Fuß- und Reitwegen und vier Reihen alter Eichenbäume getrennt, würden sie ihre gegenseitige Wechselwirkung verlieren, würde man von den gerühmten Unterschieden des Horizontalismus und Vertikalismus überhaupt nichts mehr empfinden. Können wir im Stadtplane von Berlin einen Ort ermitteln, der den von mir gestellten Bedingungen entspricht, so mag man vielleicht dorthin die Königskolonnen überführen. Aber der von Herrn Jautschus vorgeschlagene Standort entspricht diesen Bedingungen nicht.

Herr Jautschus: Auf die Ausführungen des Herrn Kothe möchte ich nur noch erwidern, daß ich nicht gesagt habe, die Aufstellung in der Hofjäger-Allee würde ohne weiteres eine glänzende Lösung bedeuten. Ich bin aber auch nicht der Ansicht, daß die Breite der Straße eine gute Lösung in jedem Falle ausschließt. Ich meine doch, daß es von den hier gegebenen Übeln das kleinere ist, bei einem horizontal gegliederten Bau eine etwas größere Straßenbreite in den Kauf zu nehmen, als eine völlige Erdrückung des Bauwerks durch riesige vertikal entwickelte Baumassen erleben zu müssen.

Vorsitzender: M. H., ich glaube, daß die Ausführungen des Herrn Kothe und der beiden anderen Herren durchaus beachtenswert sind. Es ist eben leider in bezug auf diese Kolonnen des Schadens schon so viel getan, daß uns zu tun fast nichts mehr übrig bleibt. Andererseits möchte ich die Ueberzeugung aller Redner feststellen, daß dringende Verkehrsrücksichten die Beseitigung der Kolonnen nicht erfordern. Damit können wir heute abend die Diskussion schließen, und zwar ohne eine Resolution zu fassen, wozu mir die Meinungen der Mitglieder noch nicht genügend geklärt zu sein scheinen.

gut unterhalten hat — auch bei Anlegung der Gontardstraße ist der dieser zugekehrte Teil der Rückseite auf Staatskosten der Front entsprechend ausgestattet (s. 1889 d. Bl. S. 296; Rowald, Zeitschr. f. Bauwesen 1876, S. 561. Blatt 68) — so erscheint das Bauwerk in guten Händen. Die Frage, ob die Kolonnen verkehrshindernd wirken, ist erst jetzt zur Sprache gekommen, als es sich um die Erbauung eines Warenhauses an dieser Stelle handelte. Die Kolonnen stehen in der Bauflucht der Königstraße, der Bürgersteig innerhalb der Kolonnen entspricht dem unter der Eisenbahnüberführung, deren eiserne Stützen in der Säulenflucht der Kolonnen stehen. Der Verkehr ist hier sehr bedeutend. Sein Verhältnis könnte aber sehr gebessert und übersichtlicher gemacht werden, wenn das Halten von Wagen und Omnibussen in dem Engpaß unter der Brücke vor dem Bahnhofseingang verboten würde. Das Warenhaus würde aber nur dann eine Verkehrssteigerung und damit vielleicht zuzeiten Verkehrsstörungen an dieser Stelle zur Folge haben, wenn der Haupteingang und Schaufenster an die Königstraße gelegt würden, was zweifellos beabsichtigt ist. Ob dies in der Flucht der Kolonnen ohne weiteres möglich ist, erscheint zweifelhaft, da die Rückwände Brandmauern sind. Es dürfte sich deshalb aus Verkehrsrücksichten für das neue Warenhaus und seine Besucher und vor allem zur besseren Wirkung der Kolonnen empfehlen, die Königstraßenfront des Warenhauses so weit hinter die Kolonnenfront zurückzurücken, daß hinter den Königskolonnen eine Warenhauskolonne entstünde — ähnlich der des Warenhauses Wertheim am Leipziger Platz — nach der sich die Schaufenster öffnen und an der Eingänge liegen könnten. Wenn diese nicht zu schmal anzulegende Warenhauskolonne dann noch durch den Stadtbahnbogen nach dem Alexanderplatz und an der anderen Seite nach der Neuen Friedrichstraße zu fortgesetzt und die Rückwand der alten Kolonne zur Verbindung mit der neuen, ähnlich wie an der Gontardstraße, geöffnet würde, dann hätte man auf der Südseite der Königstraße eine bedeutende Verkehrsverbesserung, die auf der Nordseite teilweise dadurch erzielt werden kann, daß man im Erdgeschoß der zwischen Kolonnen und Neue Friedrichstraße liegenden Häuser Laubengänge einbaut, die dem Kolonnengang entsprechen.“