

In Fig. 413 ist der Zwinger zu Dresden ohne feinen inneren Schmuck in der Gestalt skizzirt, welche er nach *Semper's* Vorschlag erhalten sollte; die heutige Queraxe sollte als Längenaxe bis zur Elbe sich erstrecken.

Solche Anordnungen bilden den Uebergang zu deutschen Burg- und Schloßhöfen und italienischen Palaßhöfen, welche hier nicht zu behandeln sind⁴⁴⁾.

Von den Innenplätzen und Höfen hat sich das Bestreben, eine gleichartige architektonische Umrahmung zu schaffen, auch auf offene Stadtplätze, ja auf ganze Straßen übertragen. Außer bei den oben genannten Platzanlagen findet man die einheitlichen Palaß-Façaden besonders viel bei italienischen Plätzen (z. B. *Piazza alla Croce* und *Piazza Cavour* zu Florenz, *Piazza Vittorio Emanuele* zu Rom). Im Allgemeinen ist indess dieses Bestreben nur zu billigen, wenn es sich um wirkliche Monumentalbauten handelt, und selbst dann ist das Gleichgewicht in den Massen bei verschiedenartiger Architektur der Einförmigkeit vorzuziehen. Zwangsweise gewöhnliche Wohnhäuser hinter langen gleichförmigen Façaden unterzubringen, ist verwerfliches Scheinwesen und zugleich unschön. Ein warnendes Beispiel solcher Einförmigkeit bietet *Regents Quadrant* in London dar.

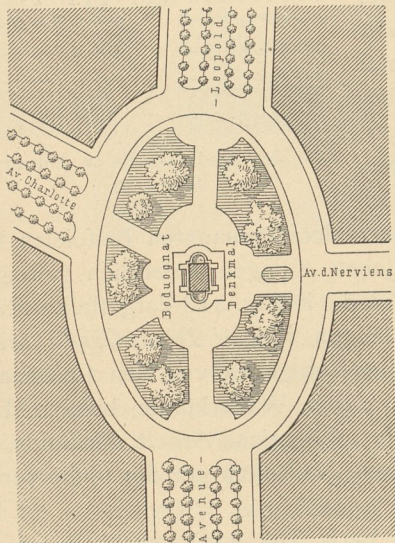
269.
Gleichartige
Architektur.

4) Denkmalplätze.

Dafs hier die Denkmalplätze als eine besondere Art der monumentalen Plätze behandelt werden, soll nicht etwa den Sinn haben, als ob für die Errichtung von Standbildern, Denkfäulen u. dergl. ausschliesslich die Schaffung einer eigenen Art von Aufstellungsorten nöthig wäre. Wir haben im Gegentheile bei den bisherigen Erörterungen und Beispielen gefunden, wie Denkmäler in passender Weise auf Straßenerweiterungen, auf Verkehrs-, Markt-, Garten- und Vorplätzen öffentlicher Gebäude und umbauten Architekturplätzen errichtet werden können. Aber viele Plätze sind überhaupt für Denkmäler ungeeignet, und andere eignen sich dazu in

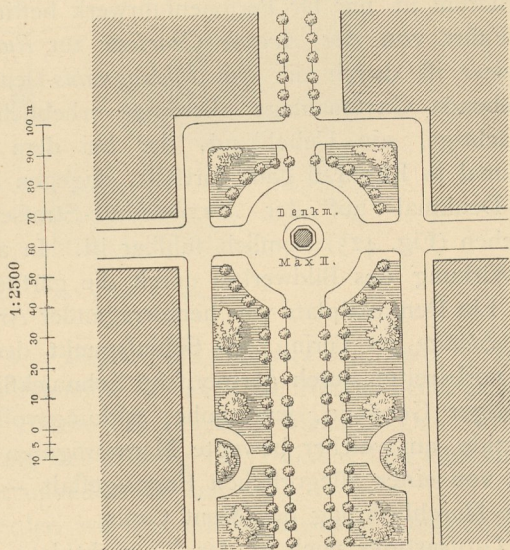
270.
Nicht als
besondere
Platz
zu
betrachten.

Fig. 424.



Platz des *Boduognatus*-Denkmals
zu Antwerpen.

Fig. 425.



Platz des *Max*-Denkmals
zu München.

44) Siehe in dieser Beziehung Theil IV, Halbbd. 1 (Abth. I, Abchn. 5, Kap. 3: Hof-Anlagen) dieses »Handbuches«.

hervorragendem Grade; namentlich ist erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich, wenn das Denkmal den hauptsächlichsten Gegenstand des Platzes bildet, dieser fomit ein Denkmalplatz im engeren Sinne ist.

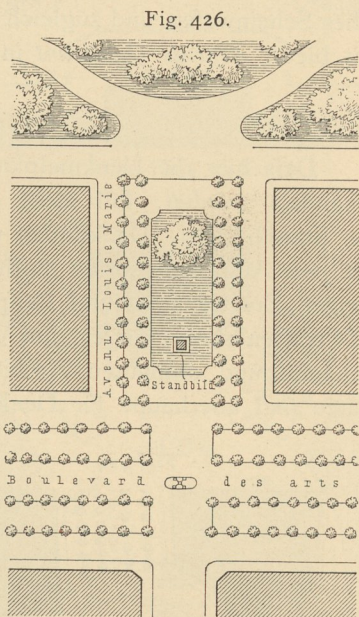
271.
Beispiele.

Es ist unzulässig, ein Denkmal ohne Weiteres in eine oder mehrere Sehrichtungen zu stellen, unbekümmert darum, ob die Verkehrs- und Sehnlinien dadurch gefördert werden und ob der Straßensblick zu dem Kunstwerk in einem richtigen Verhältniß stehe. So ist die *Piazza Savoia* (Fig. 415) zu Turin, abgesehen von der ungeschickten Platzanordnung an sich, für das Standbild ein ungeeigneter Ort. Der ähnliche Tadel trifft die *Piazza Carlo Emanuele* zu Turin (Fig. 416), obschon hier dem Verkehre etwas mehr Spielraum gelassen ist. Besser steht der Obelisk auf dem *Karolinen-Platz* in München (Fig. 420), wo der große Durchmesser der Kreisfläche eine weite Ausbiegung des Verkehres gestattet, die aber immerhin für den Straßenbahnbetrieb noch recht unbequem ist. Selbst auf dem *Louisen-Platze* zu Darmstadt macht sich die breit unterbaute Säule, welche einen so stattlichen Abschluß der Rheinstraße bildet, in gewissem Grade als Verkehrserschwerniß bemerkbar (Fig. 417). Weniger wird dies fühlbar auf dem *Bahnhofplatz* zu Löwen (Fig. 422), wo der zum und vom Bahnhof sich bewegende Verkehr das *Van de Weyer*-Denkmal ungezwungen umfährt. Auch das *Thiers*-Denkmal auf dem *Bahnhofplatze* zu Nancy (Fig. 421) stört den Verkehr eben so wenig, wie das *Ernst-August*-Denkmal auf dem *Bahnhofplatze* zu Hannover (Fig. 340, S. 143). Sehr reizvoll ist die Aufstellung des *Loos*-Denkmals und des *Boduognatus*-Denkmals zu Antwerpen (Fig. 423 u. 424); der Fahrweg um das *Loos*-Denkmal herum ist nur für Personenfuhrwerk bestimmt; die Fahrt von der *Avenue Charlotte* zur *Rue des Nerviens* ist durch die das *Boduognatus*-Denkmal umgebende Gartenanlage allerdings erheblich beeinträchtigt, ein Uebelstand, der bei dem *Lys*-Denkmal in Fig. 426 ganz fortfällt, dagegen beim *Max*-Denkmal auf der *Maximilians-Straße* zu

München (Fig. 425) ziemlich fühlbar ist. In allen zuletzt genannten Beispielen wird die Wirkung des Bildwerkes durch die gärtnerischen Anlagen wesentlich gesteigert.

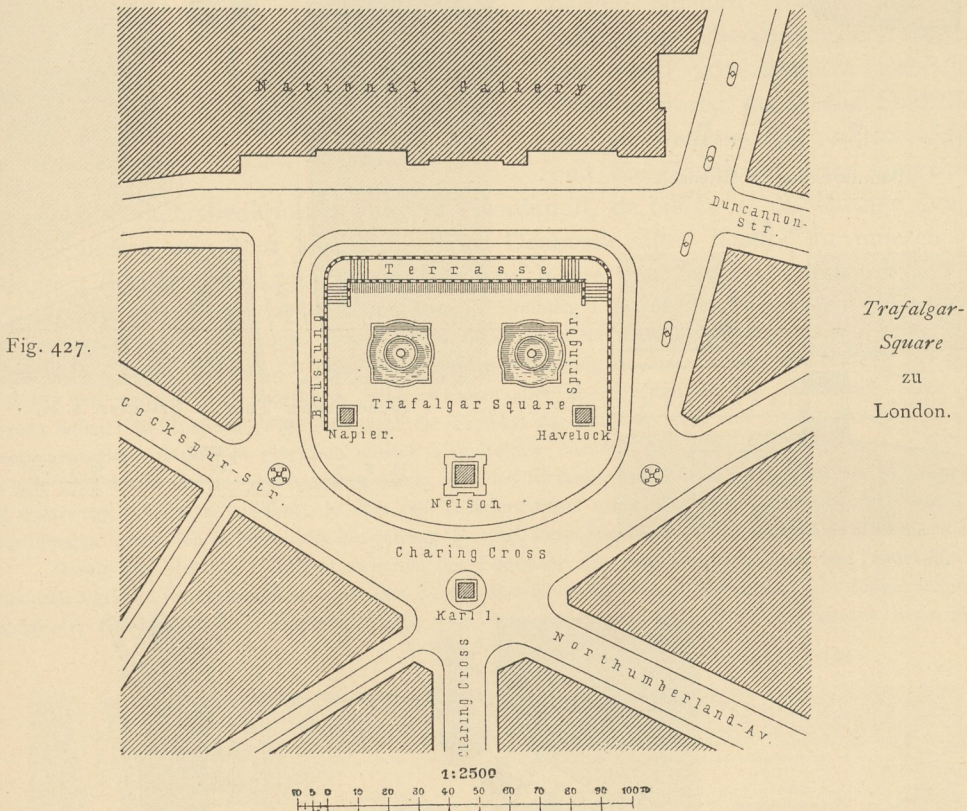
Ein Denkmalplatz von hervorragender Art ist die in Fig. 418 dargestellte *Piazza dello Statuto* zu Turin. Als Schlußpunkt der langen *Via di Dora Grossa* erhebt sich, vorbereitet durch gärtnerische Schmuckflächen, umgeben von den Colonnaden prächtiger Gebäude, jene hohe, wirkungsvolle, durch Wasserkünste belebte Felspyramide, an welcher bewegte Marmorfiguren die erfolgreiche Arbeit darstellen, bekrönt von einer allegorischen Engelsgestalt — zum Andenken an die völkerverbindende Durchbohrung des Mont Cenis.

Großartiger noch ist der Eintrachtplatz zu Paris (Fig. 419), nach Größe und Anlage der reichste Denkmalplatz Europas. Eingefasst ist derselbe von einer monumentalen Steinbrüstung, deren acht Ecken die Kolossalbilder von acht französischen Städten einnehmen, gewissermaßen die durch prächtige Candelaber bezeichneten



Platz des *Lys*-Denkmals zu Antwerpen.
1/2500 n. Gr.

Eingänge bewachend. Die so umrahmte Fläche trägt auf einem länglichen Mittel-felde den berühmten Obelisk von Luxor und zwei mehrgefchoffige, herrliche Springbrunnen. Von der Mitte aus genießt man in den hierher zielenden Straßenzügen vier prachtvolle Fernsichten auf hervorragende Bauwerke der Stadt. Es würde in-deds die Wirkung des Platzes steigern, wenn die Umgebung desselben, die auf drei Seiten vom Tuileries-Garten, von den elyfeischen Feldern und von der Seine ge-bildet wird, eine mehr geschlossene Begrenzung herstellte. Das Letztere ist ein Vor-zug des *Trafalgar-Square* zu London (Fig. 427), welcher, obwohl in seiner von Brüstungen eingefassten Innenfläche wenig mehr als 100×100 m groß, den Beschauer mächtiger ergreift. Beide Plätze dienen übrigens, weil sie, frei von gärtnerischem Schmucke, überall zu betreten sind, zugleich für Volksversammlungen und Feste. Die



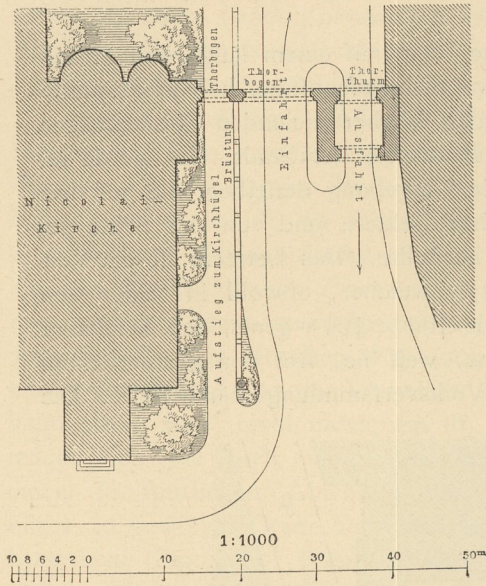
sehr hohe *Nelson*-Säule, die Standbilder von *Napier* und *Havelock* und zwei Springbrunnenschalen bilden den künstlerischen Schmuck der nach der National-Galerie hin von einer mächtigen Terrasse überragten Fläche des *Trafalgar*-Platzes. Das Reiterstandbild *Carl's I.* auf der Straßens Kreuzung des *Charing Cross* nimmt sich allerdings gegenüber den anderen Bildwerken recht unbedeutend aus.

Eine eingehendere Betrachtung werden wir der Aufstellung von Denkmälern in Abchn. 4, Kap. 7 widmen.

5) Stadtthorplätze.

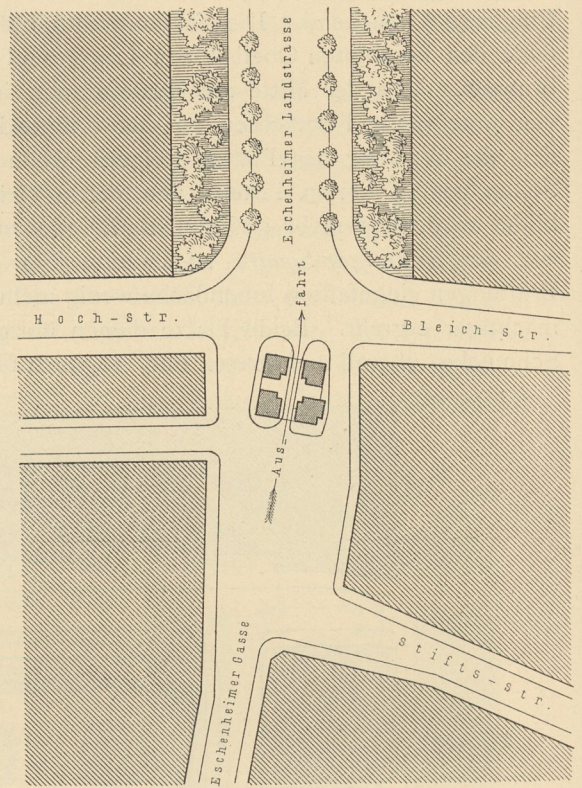
Wenn wir unter den Architekturplätzen die »Stadtthorplätze« besonders hervorheben, so liegt der Grund darin, daß bei den heutigen Stadterweiterungen die

Fig. 428.



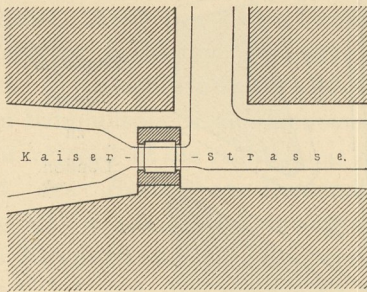
Bahnhofsthor zu Eifenach.

Fig. 429.



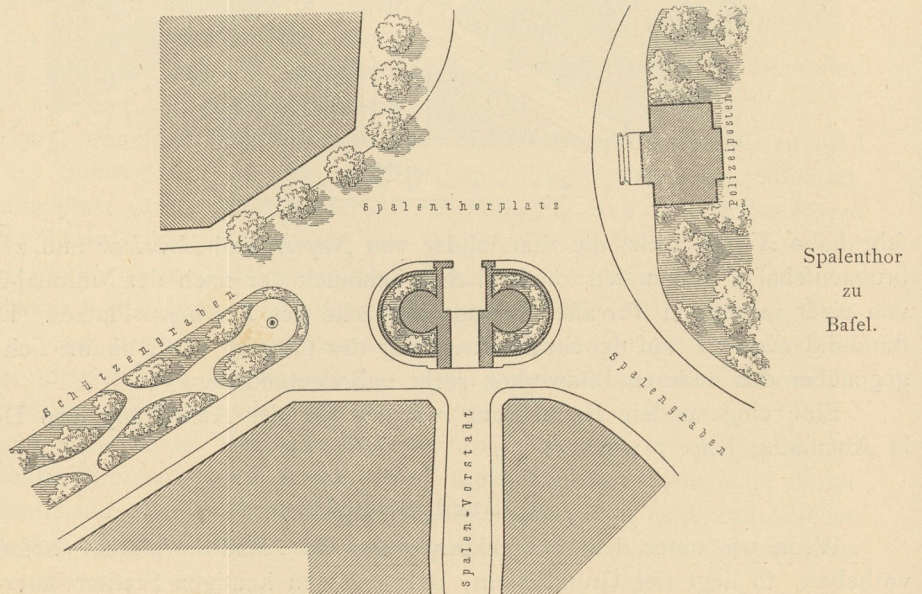
Eschenheimer Thor zu Frankfurt a. M.

Fig. 430.



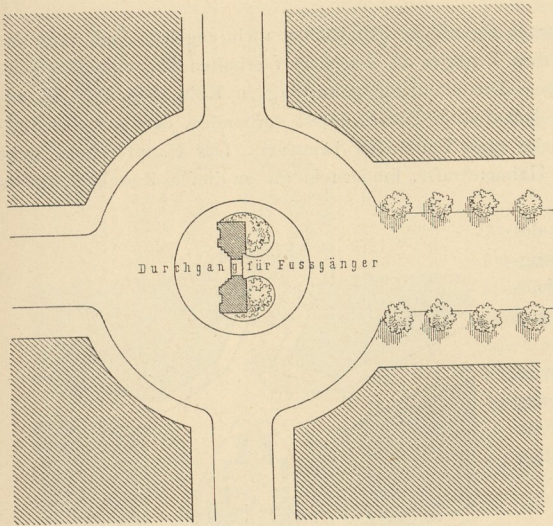
Martins-Thor zu Freiburg i. Br.

Fig. 431.



Spalenthor zu Bafel.

Fig. 432.

Parifer-Thorplatz zu Lille. — $\frac{1}{1250}$ n. Gr.

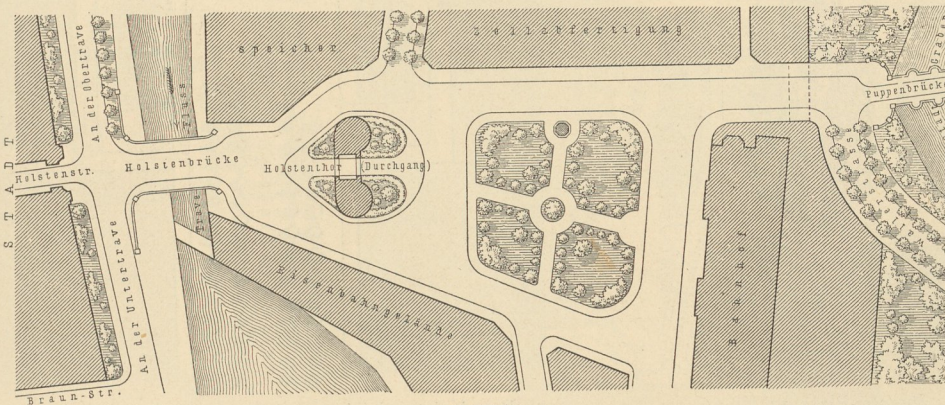
den neuen Verkehrsbedürfnissen angepaßt worden ist, da bilden sie ehrwürdige Zeugen der Geschichte und zum Theile herrliche Denkmale alter Kunst. In unseren Abbildungen (Fig. 428 bis 436) theilen wir eine Reihe von Beispielen mit.

Fig. 430 zeigt, wie am alten *Martins-Thor* zu Freiburg i. Br. für den Fußverkehr, welcher neben dem Fahrverkehre im Thorbogen keinen Platz findet, ein seitlicher Nebengang geschaffen ist. Wenn das Bedürfnis dringend wird, so könnte ein ähnlicher Umgang an der anderen Straßenseite frei gelegt werden; den malerischen Thorthurm selbst werden aber die Freiburger sich hoffentlich nicht fortnehmen lassen. In Eifenach (Fig. 428) geht die Einfahrt zur Stadt an dem von *Stier* unter Befiegung der Nivellements-Schwierigkeiten glücklich wieder hergestellten *Nicolai-* oder »Bahnhofsthor« vorbei, während der alte Thorthurm nur für die Ausfahrt dient. Um den Eichenheimer Thurm zu Frankfurt a. M. (Fig. 429) sind Fahrwege beiderseits eröffnet, so daß die Thordurchfahrt nach Möglichkeit entlastet ist. Ähnliche Anordnungen finden sich in Nürnberg, Heidelberg, Stendal, Basel (Spalenthor, Fig. 431), Schaffhausen u. a. O.

Temple-Bar, der alte Thorbau zwischen der Londoner *City* und dem Westend, hat zwar dem ungeheueren Verkehr weichen müssen; aber das *Temple-Bar-Memorial*, ein Pfeileraufbau, an dessen Seiten die Statuen der Königin *Victoria* und des Prinzen von Wales angebracht sind, ist zur bleibenden Bezeichnung

273.
Beispiele.

Fig. 433.



Holstenthor zu Lübeck.

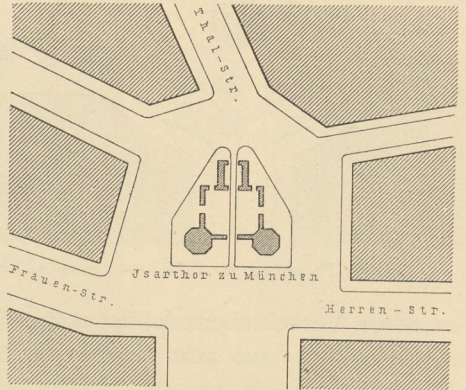
der denkwürdigen Stelle mitten auf der Straßensfläche errichtet worden, obwohl auch hierdurch der Verkehr fühlbar beeinträchtigt wird.

Während um die bisher genannten Thorburgen eigentliche Platzflächen nicht angelegt sind, zeigt das Isthor zu München (Fig. 434), welches nebst dem Zwinger als Durchfahrt erhalten ist, eine förmliche Platzanlage, auf welche sechs Straßenzüge münden. Die alte Hahnenhorburg zu Köln (Fig. 436) ist mit einem freien, gärtnerisch ausgeschmückten Platze, dem *Rudolf's-Platz*, derart verbunden, daß nur der Fußverkehr durch den Thorbogen geht, die Fuhrwerke aber Umfahrten benutzen. Der Hauptverkehr geht hier nicht in die hinter der Thorburg beginnende Hahnenstraße, sondern in die zu diesem Zwecke seitwärts durchgebrochene Mittelstraße.

Mehr landschaftlich sind die Umgebungen des Halbfchen Thores in Brüssel, welches seinem ursprünglichen Zwecke nicht mehr dient, sondern innerhalb einer Gartenanlage neben dem *Boulevard* steht und als Waffen-Museum eingerichtet ist.

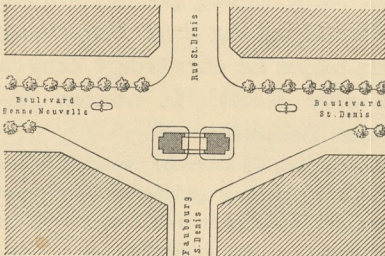
Das Holztenthor zu Lübeck (Fig. 433) wird wie das Kölner Hahnenhor nur noch als Durchgang benutzt, während zwei Fahrwege herumführen. Wenn auch die Bepflanzung des Platzes recht freundlich

Fig. 434.



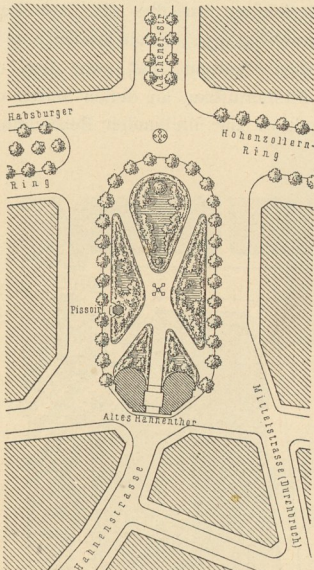
Isthor zu München.

Fig. 435.



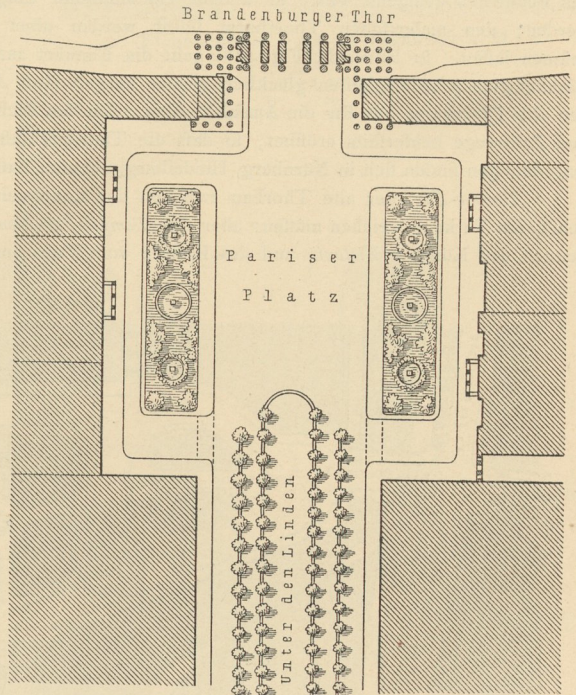
Porte de St. Denis zu Paris.

Fig. 436.



Rudolf's-Platz zu Köln.

Fig. 437.



Brandenburger Thor und Pariser Platz zu Berlin.

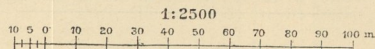
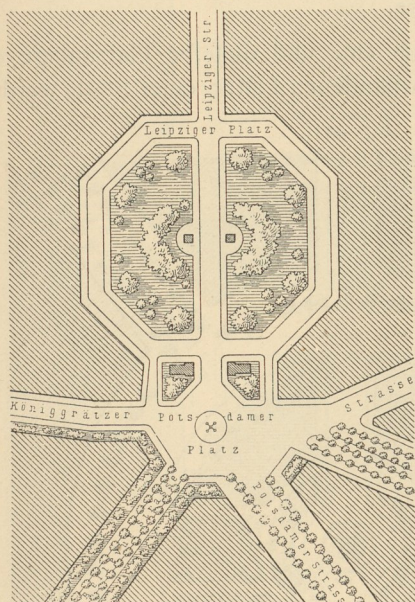


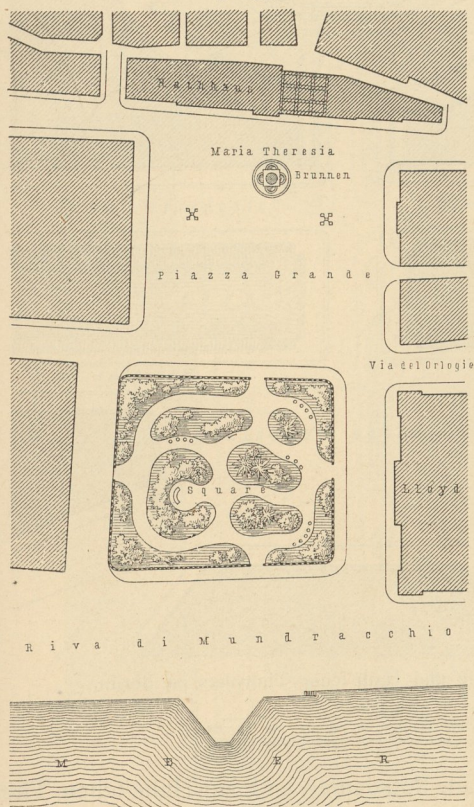
Fig. 438.



Leipziger und Potsdamer Platz zu Berlin.

1/5000 n. Gr.

Fig. 439.



Piazza Grande zu Triest.

wirkt, so erscheint der Thorbogen doch leider sehr in die Erde verfunken; auch wäre der Umgebung eine würdigere Ausbildung zu wünschen.

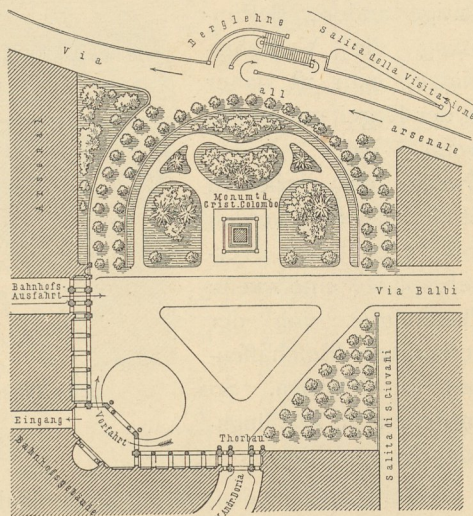
Das Holzthor zu Mainz steht jetzt in Folge der durch Zweckmäßigkeitsgründe bedingten Aufhöhung der umliegenden Strafen leider in einer so tiefen Grube, daß es für den Verkehr überhaupt nicht mehr benutzt werden kann.

Das Pariser Thor zu Lille (Fig. 432) steht nach Art eines Triumphbogens auf einer ausgerundeten Strafenkreuzung. Die *Porte de St.-Denis* zu Paris (Fig. 435) hat eine ähnliche Stellung; die Fahrtrasse des *Boulevards* geht aber ungestört am Thorbau vorüber, während der Verkehr zum *Faubourg St.-Denis* einigermassen behindert ist. Zwei Florenzer Stadthorplätze haben wir bereits in Fig. 347 u. 349 (S. 146) behandelt.

Zum Schluffe möge noch ein modernes Stadthor nebst dem anstossenden Platze hier erwähnt werden, das Brandenburger Thor zu Berlin (Fig. 437).

Es enthält eine Hauptdurchfahrt und vier Nebenfahrten, während die angebauten Säulenhallen nur dem Fußverkehre dienen. Eine freie Quadratfläche, der Parifer-Platz, schließt sich an den Thorbau an und bildet den schönen Anfangspunkt der Prachttrasse »Unter den Linden«. In voller Strafenbreite ist die Platzfläche dem Verkehre frei gelassen, während die seitlichen Erweiterungen durch zierliche Gartenflächen geschmückt sind. Mit feinen Umgebungen bildet der Parifer Platz ein würdiges Vestibulum für die deutsche Reichshauptstadt, wie die *Piazza del popolo* (siehe Fig. 341, S. 143) für Rom.

Fig. 440.



Piazza Acquaverde zu Genua.

1/2500 n. Gr.