

Friedrich Tamms
Architektur und Städtebau
Gewissheiten und
Gesetzmäßigkeiten
1933–1973

Jörn Düwel / Niels Gutschow

Grundlagen

DOM
publishers

6	Vorwort
12	Einleitung
22	Themen
40	Zum Lebensweg von Friedrich Tamm
124	-Was ist Baukunst?- Zu Aufsätzen und Notizen
162	Die Reichsautobahn
163	Entwicklung und Organisation
181	-Die Reichsautobahn als architektonische Gesamterscheinung-
190	Brücken für die Reichsautobahn
191	Suche nach Typologie
207	Entwurf und Bau von Brücken im Deutschen Reich
255	Entwurf und Bau von Brücken für das besetzte Polen
269	Brückenprojekte in Europa im Zeichen des Krieges
280	Hochbauten der Reichsautobahn
281	Tankstellen
290	Rastanlagen
293	Straßenmeistereien
304	Flaktürme
305	Luftschutz
308	Flaktürme in Berlin, Hamburg und Wien, 1940 bis 1944
332	Die Neugestaltung von Berlin
333	Voraussetzungen
342	Entwurfsprojekte, 1937 bis 1943
370	Brückenbau in Düsseldorf
373	Die Südbrücke, 1951
385	Die Nordbrücke, 1957
404	Die Fußgängerbrücke über die Cecilienallee, 1953
416	Die Kniebrücke, 1969
424	Die Oberkasseler Brücke, 1976
431	Die Düsseldorfer Brücken im Vergleich
436	Städtebau
437	Schwerin, 1936 bis 1938
453	Arbeiten im Rahmen des Arbeitsstabs Wiederaufbau zerstörter Städte, 1944
466	Coesfeld, 1949
468	Düsseldorf, 1948 bis 1969
515	Anhang

Wengleich Tamms »Einsicht und Wahrheit« selbstbewusst für sich in Anspruch nahm, respektierte er doch die Gegenwart, »wie sie nun einmal ist«. Der Architekt warb kontinuierlich und eindringlich als Kommunalpolitiker mit Argumenten für seine Ideen. So trug Tamms letztlich zur Festigung der Demokratie in Westdeutschland bei. Vorbehalte und Zweifel machte er nicht öffentlich, sondern vertraute sie nur dem Tagebuch und Briefen an befreundete Kollegen an.

Anlässlich des Ausscheidens aus dem städtischen Amt fragte Tamms 1969, »ob nicht Tun, Schaffen, Auseinandersetzen mit Welt und Umwelt, prometheisches Verhalten, der bessere Teil des Daseins« sei.⁴¹ Mit dem Verweis auf Prometheus erlangt die rhetorische Frage universelle Deutung. Offenbar nahm Tamms für sich in Anspruch, ähnlich wie Prometheus, ein Vordenker zu sein: Als Architekt wisse er selbstbewusst um die Richtigkeit seines Entwurfs – der über formal Gestalterisches weit hinausreicht und letztlich auf ein befreites gesellschaftliches Miteinander zielt. Zum Wesen der Demokratie aber gehört das Aushandeln von Entscheidungen, das Ringen mit Argumenten und nicht zuletzt das Akzeptieren des Anderen, kurzum, das Gegenteil prometheischen Verhaltens. Doch obwohl Tamms zeitlebens mit Prometheus sympathisierte, akzeptierte er in der Bundesrepublik konsequent demokratische Spielregeln.

Der Architekt

Brücken über die Autobahn, 1934 bis 1941

Friedrich Tamms war fünfundzwanzig Jahre alt, als er 1929 das Architekturstudium an der Technischen Hochschule Berlin beendete. Eher ungewöhnlich für einen frisch diplomierten Architekten, folgte bereits im Juni 1929 eine Anstellung im städtischen Brückenbauamt. Wenig ist bekannt über seine dortigen Aufgaben, doch als er sich 1935 um den Großen Preussischen Staatspreis bewarb, reichte er unter anderem zwei Fotos von der Fernbrücke der U-Bahn im Volkspark Wilmersdorf und der Unterführung der S-Bahn im Zuge der Laubacher Straße ein.⁴²

Kurz nach der Bildung der Obersten Bauleitung der Kraftfahrbahnen (OBK) arbeitete Tamms schon 1934 an einer Typologie von Überführungen, Unterführungen und Rohrdurchlässen für den Berliner Ring. Es galt Prototypen zu entwickeln, denn die Aufgaben waren weitgehend neuartig. Für die Oberste Bauleitung Berlin waren die Entwürfe von Tamms bahnbrechend. Seine Herangehensweise erregte im Frühjahr 1935 die Aufmerksamkeit von Bonatz. Mit dessen Unterstützung erlangte der junge Architekt nicht nur im Juli 1935 eine freie Beratertätigkeit für die Oberste Bauleitung Berlin. Die Zusammenarbeit mit Bonatz begründete darüber hinaus eine tiefe Freundschaft, die bis zu dessen Tod 1956 innig gepflegt wurde. Wie keine anderen prägten Bonatz und Tamms den Brückenbau der Autobahnen. Sie waren es vor allem, die 1937 das erst drei Jahre zuvor definierte Ziel, »in regelten Formen« zu bauen und »jede baulich nicht begründete Aufmachung« streng zu vermeiden, stillschweigend aufgaben.

Ab 1938 erschien die Zeitschrift *Die Baukunst*, die der repräsentativen Architektur des Dritten Reichs Vorrang einräumte. Dort wurde auch den von Tamms entworfenen Brücken viel Platz gegeben. Der opulent illustrierte Band *Das Bauen im neuen Reich*, den Gerdy Troost mit dem Gauverlag Bayreuth ebenfalls 1938 herausgab, kann als erster Kanon nationalsozialistischer Architektur verstanden werden. Das Buch zeigt unter anderem Brückenbauten von Tamms.



Fürstentum
Tankstelle, gebaut 1937 nach dem Entwurf von Friedrich Tamms.
Aufnahme vom 30. Juni 2020



Kerksdorf bei Fürstentum
In der Nähe zu Baustellen der Reichsautobahn wurden »Reichsautobahnlager« als standardisierte Barackenlager zur Unterbringung von Arbeitskräften nach Handbüchern errichtet. Die Lager waren unter Leitung der NSDAP paramilitärisch organisiert, unter anderem gehörte ein Appellplatz obligatorisch dazu. Aufnahme um 1935.

Quelle: Sammlung Andreas Simon, Baurat

Heute sind von den von Tamms entworfenen Brücken allein das Torbauwerk an der Einfahrt nach Berlin, von Stettin kommend, sowie kurz davor die sogenannte Nullbrücke im Zuge der Überquerung der Autobahn nach Wiederherstellung sowie die Hagenbeziehungsweise »Millionenbrücke« bei Klein Marzahn weitgehend erhalten. Von den anderen Brücken am Berliner Ring oder in Thüringen ist keine einzige unbeschadet geblieben, denn alle Brücken waren im März 1945 gesprengt worden. Bis 1952 erfolgten originalgetreue Wiederherstellungen, so dass das Bild der beiden Brücken über die Saale bei Jena und die Ilm bei Mellinger in Werkstein erhalten ist.

Hochbauten der Autobahn

Über die Brücken hinaus standen die Architekten vor der Aufgabe, eine völlig neue Typologie für Bauten zu entwickeln, die entlang der Autobahnen notwendig geworden waren. In gewisser Weise wiederholte sich damit die Entwicklung, die sich einhundert Jahre zuvor im Zuge der Entstehung des Eisenbahnnetzes vollzogen hatte. Zwar hatte es Tankstellen und Autoreparaturwerkstätten schon vor dem Bau der Autobahnen gegeben, aber nun waren Großtankstellen erforderlich, Rastanlagen und Straßenmestereien. Sogar eine Tankwartschule wurde in Michendorf bei Berlin gebaut. Da es sich explizit um »Bauten des Staates« handelte, sollte sich ihr »besonderer Charakter durch eine dementsprechende architektonische Haltung anzeigen«. Entscheidend an der Entwicklung von Prototypen wirkte wiederum Tamms, der 1936 mit dem »Typ Fürstentum« zwar Maßstäbe für eine dynamische Formgebung setzte, doch jedoch mit den Tankstellen in Niemeßk und Hermsdorf in Formen landschaftsgebundenen Bauens entwarf.

Bemerkungen zu Propaganda und Arbeitskräften

In den folgenden Kapiteln werden die Brücken, die Hochbauten der Autobahn und die Flaktürme, die von 1940 bis 1944 nach Entwürfen von Tamms gebaut wurden, allein unter architektonischen Gesichtspunkten dokumentiert. Themen wie Propaganda und Statik werden von uns nur gestreift, bautechnische Fragen gar nicht angesprochen. Auch die eminent wichtige Frage der Beschaffung und des Einsatzes von Arbeitskräften zur Durchführung der großen Bauvorhaben kann hier nicht vertieft werden.

Durs Grünbein ist 2019 diesen Belangen in einem Vortrag in Oxford mit dem Titel *Landscape in Chains* literarisch nachgegangen.⁴³ Der 1962 in Dresden geborene Lyriker und Schriftsteller berichtete vom Bau der Autobahn als einem »Traumprojekt totalitärer Planung«. Er beschrieb sie als das Werk »vieler Tausender williger Helfer« und behauptete, ihr »propagandistischer Mehrwert« sei »von Anfang an größer als ihr ökonomischer Nutzen« gewesen. Insbesondere machte er auf das »Reserveheer der Beschäftigungslosen« aufmerksam, dem »ab 1935 die Spatentruppen des Reichsarbeitsdienstes« folgten, die »paramilitärisch straff organisiert« waren:

»Es waren Männer, schlechtgenährt, ausgepowerte Gestalten zumeist, die das babyfonische Aufbauewerk stemmten, Tagelöhner aus dem großen Heer der Arbeitslosen, die das einzige hingaben, was sie zu bieten hatten, ihre abnehmbare Arbeitskraft.«⁴⁴

Grünbein erschien die »atemberaubende Kurvenkonstruktionen aus Formbeton« als »Phantasmagorien einer zügellosen Moderne«. Aber ist »Zügellosigkeit« nicht die eigentliche Triebkraft des Projekts Moderne, das mit der Französischen Revolution und der nachfolgenden Industrialisierung seinen bis heute unaufhaltsamen »Siegeszug« antrat?

Auseinandersetzung. Die Bauproduktion der vergangenen einhundert Jahre wird nicht allein unter architekturgeschichtlichen und bauästhetischen Aspekten betrachtet, sondern stets im politischen und sozialgeschichtlichen Zusammenhang gesehen. Diese Sicht folgt der Erkenntnis, das Bauwerk sei abhängig vom Willen eines Bauherrn und übe eine öffentliche Wirksamkeit aus. Aus den Gebauten lassen sich, so die Schlussfolgerung, zuverlässige Informationen über die kulturelle und soziale Beschaffenheit einer bestimmten Zeitspanne herleiten. Dahinter verbirgt sich der Gemeinplatz, Baukunst spiegele Ideen der Macht.

Die neuere Architekturgeschichte wurde vor allem als heroischer Kampf zwischen Avantgarde und Historismus geschrieben. Bereits in den Zwanzigerjahren waren Formen der Architektur politisch vereinnahmt worden. »Neue Sachlichkeit« oder »Neues Bauen«, wie hierzulande eine seinerzeit vor allem in wenigen Städten und in den Architekturzeitschriften propagierte, international verbreitete architektonische Ausdrucksweise genannt wurde, wurde als »avantgardistisch« und »fortschrittlich« bezeichnet. Diesem Idiom gegenübergestellt wurden an tradierten Formvorstellungen angelehnte Bauten als »rückschrittlich« und »gestrig« hingestellt. Solche Polarisierungen fanden über mehrere Jahrzehnte und über politische Zäsuren hinweg Widerhall. Erst zu Beginn der Siebzigerjahre wurden diese Denkmuster in Zweifel gezogen, nachdem deren Prinzipien zunehmend infrage gestellt worden waren. Während die einen im Sinne vorbildhafter Anleitungen für die gegenwärtige und zukünftige Praxis zum Bau oder Umbau von Städten eine universale Architekturlehre oder »Städtebauwissenschaft« parat hatten, suchten andere bereits nur noch in kleinem Maßstab nach lokalen Lösungen.

In Phasen des Umbruchs sind Konflikte zwischen Generationen keine Seltenheit. Jung und Alt begegnen sich dann wechselseitig mit Misstrauen, Unverständnis und Vorhaltungen. So warf die Generation, die in der Bundesrepublik sozialisiert wurde, den Vätern vor, »raumblind« gewesen zu sein – so etwa Andreas Brandt, der 1978 in Berlin die Reparatur der gründerzeitlichen Stadt propagierte und damit auf eine Wiederherstellung und ein Weiterbauen von Strafe und Block setzte. Diese Generation unterstellte den Vätern sogar »Geschichtsvergessenheit«, nicht wissend, weshalb diese worauf wie reagiert hatten. Denn die vorangegangene Generation war mitnichten weniger empfindsam und klug gewesen, jedoch war sie in ihrem Denken von einem anderen Rahmen ausgegangen. Stets ist es eine große Herausforderung, in Konfrontation mit Haltungen und Einschätzungen, die vom eigenen Standpunkt abweichen, Wertungen zu formulieren. Erst recht gilt dies für eine so widersprüchliche und von zahlreichen Brüchen geprägte Zeit wie das zurückliegende Jahrhundert. Darauf bezugnehmend resümierte der Historiker Tony Judt 2012: »But we cannot, if we wish to give a fair account of the recent past, read back into it our own ethical or communitarian priorities.«³¹ (»Wenn wir der jüngsten Vergangenheit gerecht werden wollen, dürfen wir sie nicht an unseren eigenen ethischen Werten messen und nicht erwarten, dass sie unseren Vorstellungen gemeinschaftlichen Handelns entspricht.« Übersetzung N.G.) Moralische Selbstgerechtigkeit ist zweifellos kein hilfreicher Wegbegleiter für historische Erkundungen.

Im Rückblick kann festgestellt werden, dass alle noch so gut gemeinten architektonischen und städtebaulichen Utopien, die das Glück auf Erden versprachen, kaum ansatzweise umgesetzt schon als Sündenfall, wenn nicht als Terror, verdammt wurden. Bis weit über die Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts hinaus waren die Verheißungen neuer Bauten und Räume in der gebauten Umwelt mit Vorstellungen einer neu



Friedrich Tamm
Brücke über die Havel im Bereich des Großen Zern-Sees, gebaut bis 1937 nach dem Entwurf von Friedrich Tamm in Kooperation mit dem Ingenieur Wilhelm Tischer.
Aufnahme vom 30. Juni 2020



Friedrich Tamm
Entwurf der Autobahnbrücke zwischen dem Hirschelberg und dem Kiefforst bei Eisenach, 1938. Der Mittelbogen hat eine Spannweite von sechzig Meter und ist neunzig Meter hoch. Erstmals war eine derart große, monumentale Brücke ganz in Werkstein geplant geworden.
Quelle: Die Baukunst, Januar 1941, S. 11



Lahnbrücke bei Limburg
Baustelle der Lahnbrücke, entworfen von Paul Bonatz. Blick durch die natursteinverkleideten Pfeiler talab auf Stadt und Dom. Aufnahme Else Hege, 1937.

Quelle: Gesamtanspektive für das deutsche Straßennetzen (Hg.), Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitler, Berlin: Volk und Reich, 1938, S. 33



Zeitschrift *die neue Linie*, Mai 1939
 Das ab 1929 monatlich erscheinende Lifestyle-Magazin huldigte dem anspruchsvollen Leben einer privilegierten Oberschicht. Im Mittelpunkt standen Mode, Architektur, Reisen und Technik. Der Berliner Grafiker Friedrich Stabenau gestaltete das Cover zum Themenheft Autobahn. Ein imposant aufgeständertes Brückenbauwerk und eine frühlinghaft-romantische Berglandschaft scheinen glücklich vermählt. Schnittrige Limousinen überwinden, wird suggeriert, schnell und schwerelos auch weite Distanzen. Die Grafik huldigte dem Versprechen der Propaganda, die Reichsautobahnen seien Ausdruck von Lebensfreude und Liebe zur Schönheit des Vaterlandes.

Quelle: Sammlung Jörn Dievel, Hamburg

Autobahnen in das deutsche Naturbild einen dem technischen Zeitalter entsprungene Wesenszug, der eigengesetzlich in das gewohnte Ineinander von Wald, Acker und Wie-sich einschneidet, ohne dieses dabei in seiner Eigenart zu berauben, hieß es gewohnt idealisierend. Es wurde behauptet, die Autobahnen würden »zu einer Formkraft der Kulturlandschaft«.³⁰⁶ Keine Frage, die Autobahnen waren »Modernisierungsbaustel-len«, die Motorisierung war nicht einfach nur eine neue Technik, vielmehr verbanden sich mit ihr Befreiungs- und Erlösungsverprechen. Der Kulturanthropologe Wolfgang Schivelbusch meinte gar 2005, sie »markierten das Ende der zyklischen ersten Industrie-revolution und eröffneten den Prospekt eines vollendeten industriellen Arkadiens, in dem Mensch, Natur, Technik und Energie nicht mehr in Widerspruch stünden, sondern zu einer gleichsam neo-saint-simonistischen Synthese fänden«.³⁰⁷

Friedrich Tamms: »Die Reichsautobahn als architektonische Gesamterscheinung«, 1937, 1938, 1941 und 1942

»Die echte Größe des Einfachen«, 1941

Zum Wesen autoritärer und totalitärer Gesellschaften gehört das Paraphrasieren von Äußerungen ihrer Führer. Ein im September 1941 von Tamms in *Die Straße* veröffentlichter Text liest sich wie ein Echo auf Hitlers inzwischen sechs Jahre alte »Kulturred«, in der große Bauten als Ausdruck einer starken Gemeinschaft erwartet wurden. Tamms schrieb von dem verpflichtenden Gedanken, nicht für den Augenblick und den materiellen Gewinn eines Einzelnen, sondern für Jahrhunderte, vielleicht für Jahrtausende zu bauen: »So mußten Baumethoden verworfen werden, die bisher als das Ideal eines auf den Augenblick bedachten Bauschaffens gegolten hatten.«³⁰⁸ Der Architekt rief als Vorbüder für die Reichsautobahnen »Denkmäler geschichtlicher Größe« auf, etwa »die gewaltigen Steinsetzungen nordischer Völker, die Pyramiden des Altertums, die Tempel und Ingenieurbauten der antiken Welt und die Dome des Mittelalters, die alle den Beweis ihrer Dauerhaftigkeit und die Kraft zu geschichtlichem Zeugnis über Jahrhunderte und Jahrtausende hinaus erbracht« hätten: »Mitten in einer materialistisch eingestellten Welt brach sich auch auf diesem Gebiet der Glaube an die geschichtliche Größe der Stunde in konsequenter Weise Bahn.«

Diesen Beitrag hatte Tamms tatsächlich in einer geschichtlich bedeutsamen Zeit verfasst: Im Juni 1941 hatte das Deutsche Reich der Sowjetunion den Krieg erklärt. Die Schriftleitung von *Die Straße* stellte der Septemberausgabe die siegesichere Bemerkung voran, »wenn dieses Heft erscheint, wird der europäische Schicksalskampf im Osten entschieden sein«.³⁰⁹ Man glaubte, der Sieg über die Sowjetunion führe zu »einer neuen Blüte der Kultur, wie sie dem europäischen Erdteil seit Menschengedenken eigentümlich« sei: »Diese unumstößliche Wirklichkeit wird dann durch den militärischen Endkampf nicht mehr beeinträchtigt werden können.«³¹⁰ Tamms' Beitrag war mit seinem Entwurf vom Dezember 1939 für Brückenköpfe über eine Flussquerung der Weichsel bei Dirschau im eroberten Polen illustriert. Das Turmpaar am westlichen Ufer musste als herrschaftliches Wahrzeichen wahrgenommen werden, als Machtgestalt des Aggressors.

Diese Lesart verallgemeinerte Tamms im September 1941, obwohl vordergründig eine floskelhafte Sprache den Ton angab:

Bewerbung um den Großen Preußischen Staatspreis, 1935

Im Sommer 1935 bewarb sich Friedrich Tamm mit ausgewählten Arbeiten um den Großen Staatspreis der Preußischen Akademie der Künste. Der Preis wurde seit 1825 jährlich für Maler, Bildhauer und Architekten ausgelobt. Zu den im Herbst 1935 in der Akademie der Künste am Pariser Platz in Berlin ausgestellten Arbeiten gehörten Tamm's Aquarelle der Autobahntalbrücke Kalkberge bei Rüdersdorf im Norden Berlins und einer Überführung am Berliner Ring als Vierfelderbrücke. Neben Fotografien der beiden 1933 in Wilmersdorf gebauten Brücken hatte Tamm sich mit zwei Aquarellen von Brückenelementen beworben, und zwar von einer »Talbrücke im Rheinland« mit durchlaufenden Halbkreisgewölben in Naturstein und einer »Brücke in Sachsen« mit einem weitgespannten Bogen in Eisenbeton. Da diese Entwürfe nicht genauer lokalisiert sind, kann angenommen werden, dass sie im Rahmen von Wettbewerben entstanden waren.¹³⁸ Im Duktus gleichen die für den Staatspreis eingesandten Aquarelle jenen, die im April 1935 in der Zeitschrift *Die Straße* erschienen waren. Vermutlich waren sie im Frühsommer 1935 entstanden, als Tamm von Brückenbauamt der Stadt Berlin in die Selbstständigkeit wechselte. Der Bericht von Usinger und Tischer über *Brückenbau in geordneten Formen* bildete in dem Bestreben, zur Charakterisierung von Bautypen beizutragen, auch eine Art Werkschau, denn die von Tamm vorgestellten Brücken wurden in den folgenden Jahren tatsächlich gebaut.

Der Große Staatspreis war jungen Künstlern und Architekten vorbehalten, kein Bewerber durfte älter als zweiunddreißig Jahre sein. 1935 bewarben sich zweiunddreißig Architekten mit ihren Arbeiten. Die Ergebnisse des Wettbewerbs wurden öffentlich ausgestellt. Darüber berichtete Wolters, Tamm's Studienfreund, im März 1936 in der *Baugilde*, dem wöchentlich erscheinenden Organ des Bundes Deutscher Architekten, seit 1934 eine Fachgruppe der Reichskammer der bildenden Künste.¹³⁹ Er hob mit einem Stoßseutzer an: Endlich sei die Gefahr gebannt, das Errungene könne wieder verloren gehen »durch das Wirken einiger Fanatiker sogenannter Sachlichkeit, wo ein zweiter Jugendstil – ebenso nackt wie der alte gefiedert – den geraden und gesunden Weg abzubiegen versuchte aus dem handwerklich Natürlichen ins verstandesmäßig Erdachte, kunstgewerblich Außerliche.«¹⁴⁰

Als Wolters diese Einschätzung niederschrieb, arbeitete er in einer Hochbauabteilung der Deutschen Reichsbahn. Mit der seit drei Jahren herrschenden Politik, die sich dem Neuen Bauen vor allem im Wohnungsbau und im Bau öffentlicher Einrichtungen vermeintlich strikt entgegengestellte, schien er grundsätzlich einverstanden. Deshalb brachte er seinen Lesern Fritz Schumacher in Erinnerung, der für den Künstler und Architekten mehr Unterstützung ersehnte: »Mag der Schaffende noch so entflammt sein, wenn nicht eine Macht hinter ihm steht, die ihm hilft, wird meist aus der Flamme kein wärmendes Feuer.« Schumacher's Bekenntnis ergänzte Wolters mit eigener Überzeugung: »Heute ist der Volkswille zu einer autoritären Verkörperung geworden, mit ihm sind die gewaltigen Aufgaben da, die das Gemeinschaftsleben dem Architekten stellt.«

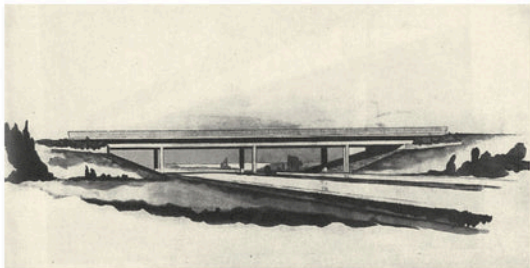
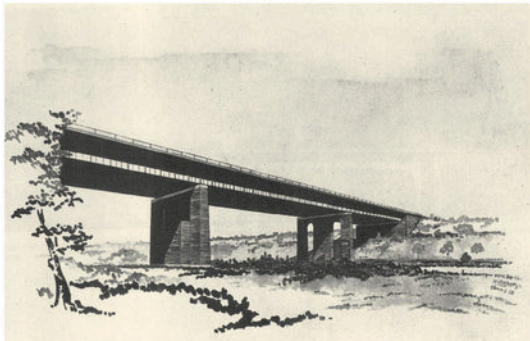
Die vier Entwürfe für Autobahnbrücken seines Freundes Tamm sah er gleichsam als Verkörperung dieser gewaltigen neuen Aufgaben. Nachdrücklich legitimierte er diesen Gedanken mit Verweis auf Ernst Jünger, der die einheitliche Landschafts- und Raumgestaltung als Kennzeichen jedes Imperiums bezeichnet hatte. Tamm's Brücken, behauptete Wolters, seien geprägt von diesem Geist. Eindrucksvoll sei erkennbar, wie

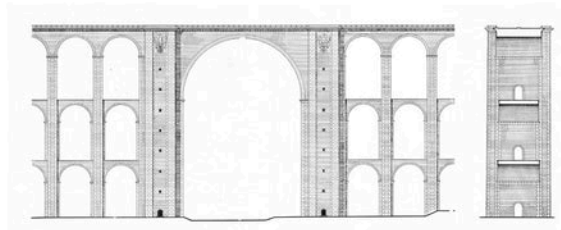
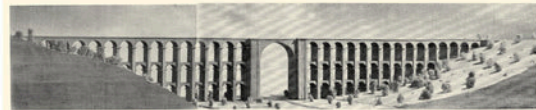
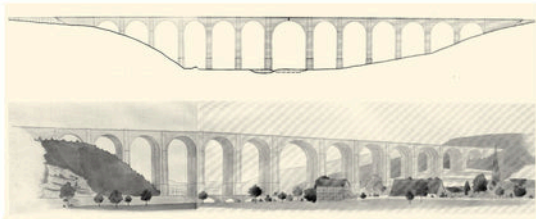
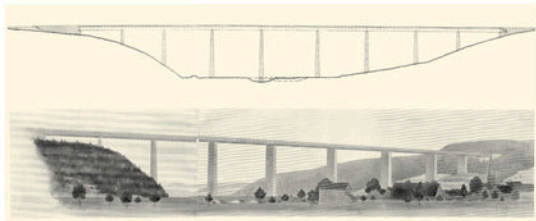
Friedrich Tamm
Entwürfe im Rahmen des Brückenzernats
Oberste Bauleitung der Kraftfahrbahnen
(OBK) Berlin.

Oben: für die Autobahntalbrücke bei Kalkberge (Rüdersdorf), Berlin: vier durchlaufende geschweißte Stahlbalken mit aufgelegter, amkragender Eisenbetonfahrbahnplatte, Pfeiler aus Backstein im Klosterformat, aufgelöst durch Spurbogen.
Unten: Überführung der Autobahn am Berliner Ring, Vierfelderbrücke aus Eisenbeton mit Pfeilerstützen. »Die Böschungen sind mit großen scharrierten Betonplatten mit Kalksplittzusatz belegt.«

Mit diesen Entwürfen bewarb sich Tamm 1935 um den Großen Preußischen Staatspreis.

Quelle: Rudolf Wolters, »Der Staatspreis und die Ausstellung in der Akademie der Künste in Berlin«, in: *Die Baugilde*, Heft 10, 1936, S. 281–293, hier S. 292, 293





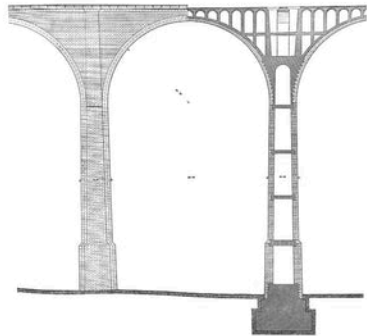
Autobahnbrücke über das Tal der Werra bei Kieflost, Wettbewerb vom Herbst 1938
 Oben: Entwurf von Friedrich Tamm mit einer Spannweite des Mittelbogens von sechzig Meter, Gesamtlänge achthundertzwanzig Meter, Höhe neunzig Meter.
 Quelle: *Die Baukunst*, Januar 1940, S. 30

Unten: Realisierungsentwurf mit sechzehn Bogen von Werner Schaper mit Gottwalt Schaper, Franz Döschinger und Immo Zillinger.
 Quelle: Karl Schanckel, *Der Brückenbau der Reichsautobahnen*, Berlin 1942, S. 44

Oben: Entwurf Oberste Bauleitung Kassel, stählerner Fachwerküberbau auf steinernen Pfeilern, mit fünf Öffnungen. Baukosten neun Millionen Reichsmark, Bauzeit zwei Jahre.
 Mitte: Entwurf Oberste Bauleitung Kassel, mit Gottwalt Schaper (Ingenieur) und Werner Schaper (Architekt), steinerner Viadukt mit mittlerer Öffnung von achtundfünfzig Meter. Baukosten vierundzwanzig Millionen Reichsmark, Bauzeit viercinhalb Jahre.
 Unten: Entwurf Friedrich Tamm, steinerner gewölbter Viadukt, mit einer mittleren Öffnung von fünfundfünfzig Meter, zu beiden Seiten je fünfzehn kleine Öffnungen, Baukosten sechsunddreißig Millionen Reichsmark, Bauzeit fünf Jahre.

Der Entwurf von Werner Schaper wurde zur Ausführung bestimmt, der Bau geriet jedoch über Probarbeiten im Jahr 1940 nicht hinaus.

Quelle: *Die Straße*, März 21, 1938, S. 681-686, hier S. 682/683 und 684/685





Bonatz lobte zwar die Proportionen der von einer Rabitzhülle tankleideten, in Trapezform ausgebildeten Dachplatte, bezweifelte jedoch die Gewährleistung von Dauer und bemängelte den eng gedrängten Grundriss, der die Verlagerung der Aborte ins Obergeschoss notwendig gemacht hatte. Anerkennend hob er die Verkleidung mit Klinkern hervor, denn das entspreche »den Gebräuchen der Landschaft« und sei »widerstandsfähig.«⁴²

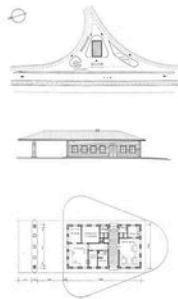
An der Zu- und Abfahrt nach Fürstenwalde entstand der Typ *Fürstenwalde* nach dem Entwurf von Tamm, der am Berliner Ring und auf den Strecken nach Stettin und Frankfurt (Oder) fast alle Brücken in Zusammenarbeit mit dem Ingenieur Wilhelm Tischer entworfen hatte. Die in Bembés Entwurf von der Autobahn fortweisenden Flügel traten jetzt weit an die Autobahn heran, so dass das dreieckige Tankstellenhaus an den äußersten Rand gedrängt wurde. Bonatz kommentierte:

»Hier sind die Säulen mit Pilzköpfen wie das Dach in sichtbarem Eisenbeton durchgeführt. Die Konstruktion ist also gezeigt. Alle Eisenbetonteile sind hier gespitzt. So ist alles widerstandsfähig. Die Rissebildung ist bei der geringen Ausdehnung der Flächen nicht mehr zu befürchten.«⁴³



Fürstenwalde
Tankstelle an der 1937 fertiggestellten Autobahn von Berlin nach Frankfurt (Oder). Als Typ *Fürstenwalde* von Friedrich Tamm entworfen, auch an der Strecke nach Stettin und Breslau gebaut.

Aufnahmen vom 30. Juni 2020



Eberswalde

Tankstelle an der Autobahn von Berlin nach Stettin, gebaut um 1938 nach dem Entwurf von Friedrich Tamm; Lageplan, Ansicht, Grundriss und Ansicht von Süden.

Quelle: Paul Bonatz, Bruno Weber, *Reichsautobahn-Tankanlagen*, Berlin: Volk und Reich Verlag, 1942, S. 34-36



Abschließend stellte Bonatz fest, Dreieckstankstellen ergäben »eine unruhige Gesamtwirkung, sie können nur Flachdächer erhalten, die insbesondere bei gebirgigen Strecken, wo man Aufsicht auf die Dachflächen hat, ungünstig wirken«.

Da die Dreieckstankstellen anfangs auch im Hinblick auf das »Tankgeschäft« des »zu- und abgehenden Verkehrs« abgestellt waren, entstanden wohl noch 1937 weitere Tankstellen nach Entwürfen von Bembé in Augsburg und Stuttgart-Süd mit vergrößertem Tankhaus sowie von Tamm bei Eberswalde auf der Strecke nach Stettin. Bonatz bewertete das flach geneigte Walmdach und die große Dachausladung, die die zweiseitige Nutzung der Tanksäulen ermöglichte, »als gute Grundlage für die Weiterentwicklung.«⁴⁴ Diese Weiterentwicklung erfolgte wohl bereits 1938 in den Entwürfen von Tamm für die Tankstellen Hermsdorf und Niemeck an der Strecke Berlin–Leipzig–Nürnberg. In Eberswalde war die Tankstelle noch an einer Zu- und Abfahrt platziert, in Hermsdorf und in Niemeck lag sie an freier Strecke parallel zur Autobahn. Die Tankstellen in Niemeck (in Backstein) und in Eberswalde (in Granit-Werkstein), in deren unmittelbarer Nähe auch Straßenmeistereien nach Entwürfen von Tamm gebaut wurden, sind nahezu identisch und lassen vermuten, dass im Laufe des Jahres 1938 für den Bereich der Obersten Bauleitende Berlin ein Prototyp gefunden worden war.

Es ist keine Direktive überliefert, die etwa eine strikte Ablehnung des flachen Stahlbetondachs und eine Hinwendung zu dem, was Bonatz mit »den Gebräuchen der Landschaft« bezeichnete, propagierte. Die mit flachem Dach ausgestattete, von Tamm entworfene Tankstelle an der Sievekings-Allee in Hamburg ließ Bonatz gewissermaßen als »sachliche großstädtische Lösung für den stärksten Verkehr«⁴⁵ durchgehen, eine von Georg Petrich in Gleiwitz konzipierte Tankstelle schien ihm zwar »typisch«, aber »der Bau würde an typischer Form nichts verlieren (...), wenn statt des außerordentlich



Hamburg

Flakturmanlage Heiligengeistfeld. Lokalisierung des Geschützturms (rechts) und des Leitturms (links) in der Nachbarschaft von Ausstellungshallen und einer KdF-Halle. Rechts im Vordergrund die Wallanlagen, links unten der Bismarckturm. Entwurf des Architekten für die Neugestaltung der Hansestadt Hamburg (Konstanty Gutschow) vom 20. März 1942.

Quelle: Der Architekt für die Neugestaltung der Hansestadt Hamburg, *Hafenum Heiligengeistfeld*, Schriftreihe C, Nr. 25, 20. März 1942, Sammlung N. Gutschow



St. Pauli (Heiligengeistfeld), Modell des Gefechtssturms.

Quelle: Archiv der Technischen Universität Wien

Der ehemalige Gefechtssturm auf dem Heiligengeistfeld wurde im Frühjahr 2020 um fünf Geschosse aufgestockt. Rendering der Architekten.

Wien

Baustellendfoto vom Feuerleiturm im Esterházypark vom 30. April 1944, Entwurf Friedrich Tamm, errichtet durch die Firma Gottlieb Tesch GmbH, Berlin.

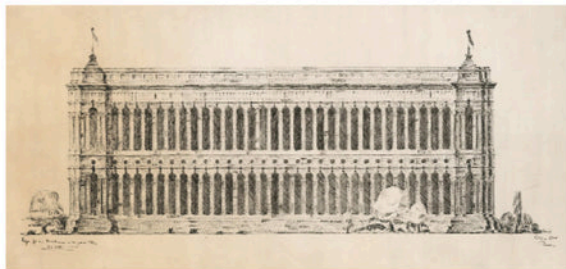
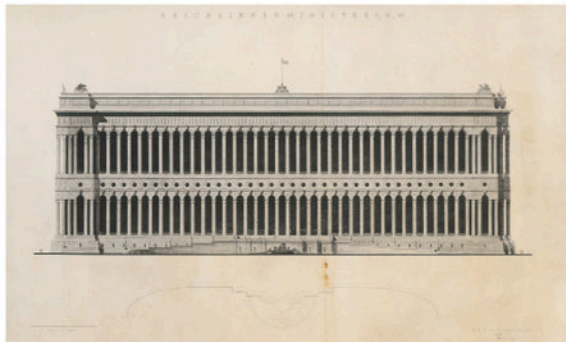
Quelle: Untereinanderarchiv Bilddatei SE, Mannheim

dem Heiligengeistfeld anzuordnen. In einem bürointernen Wettbewerb wurden daraufhin im März 1942 Möglichkeiten untersucht, eine bereits geplante KdF-Halle (KdF: »Kraft durch Freude«) sowie Ausstellungsbauten mit der Flakturmanlage zu verbinden. Der Bau des achtunddreißig Meter hohen Turms (Grundfläche: fünfundsiebzig mal fünfundsiebzig Meter, dreieinhalb Meter dicke Mauern) nach den Berliner Vorbildern begann noch im Frühjahr. Der 1942 entstandene Stich des Hamburger Künstlers Alexander Friedrich, der zuvor bereits den Bau der Neuen Reichskanzlei in Berlin in Stahlstichen festgehalten hatte, vermittelt eine geisterhafte Atmosphäre, in der sich nur wenige der über eintausend Zwangsarbeiter ausmachen lassen. Es waren meist sowjetische Kriegsgefangene aus dem Konzentrationslager Neugamme, die vom Amt für kriegswichtigen Einsatz angefordert worden waren.

1974 wurde der Leiturm bis auf Reste des Fundaments beseitigt. Der Gefechtssturm wurde vielfach genutzt, bevor man die Anlage 1993 an einen Investor in Erbpacht vergab. Die im Frühjahr 2020 erfolgte Aufstockung des denkmalgeschützten Turms um fünf Geschosse umfasst ein Hotel, gastronomische Einrichtungen und eine Sporthalle.

Ein zweiter Flakturm mit der Nummerierung VI wurde nach der Bauart zwei im Oktober 1943 fertiggestellt. Mit einer Höhe von annähernd zweiundvierzig Metern auf einer Grundfläche von neununddreißig mal dreiundzwanzig Meter war der Turm etwas schmaler und geringfügig höher als der auf dem Heiligengeistfeld, er bot jedoch dreißigtausend Menschen Schutz in neun Geschossen. 1947 wurde der Leiturm gesprengt, vom Gefechtssturm blieb nach Sprengungen die Hülle erhalten. Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung in Hamburg 2013 wurde der Turm mit einem Blockheizkraftwerk in einen »Energiebunker« umgewandelt.





Berlin

Linke Seite

Oben: Friedrich Tamm, Entwurf zum Reichsinnenministerium an der Nord-Süd-Achse, Bleistiftzeichnung vom Januar 1942.

Quelle: LAB I Rep. 400-19 Nr. 66 Zeicho-Foto 23

Unten: Friedrich Tamm, »Skizze für ein Ministerium an der Großen Straße«, Fassadenstudie zum Reichsinnenministerium vom Oktober 1941.

Quelle: LAB I Rep. 400-19 Nr. 66 Zeicho-Foto 27

Diese Seite

Friedrich Tamm: Handskizze eines Fassaden-ausschnitts zum Reichsinnenministerium vom 28. November 1941.

Quelle: LAB I Rep. 400-19 Nr. 66 Zeicho-Foto 19



mir zu dem einen Ziel: Gott zu beweisen! Am Ende jeder Forschertätigkeit, und mag sie noch so tief schürfen, steht eine Wand, und hinter der Wand – Gott! So mag aus diesem baulichen Urgrund zunächst ein beschreibender aber doch nachprüfbarer und damit auch für andere gangbarer Weg auftauchen. Wenn wir hinunter und hindurchgetaucht sind, wird eines Tages am Ende wieder das stehen, was wir erleben: Architektur!«⁴¹³

Entscheidungen und Verwaltungsentwurf, 1952

Am 5. Januar 1952 stimmte das Beigeordnetengremium der Stadt dem Bau der Nordbrücke einstimmig zu und empfahl, entsprechende städtebauliche Maßnahmen einzuleiten:

1. Die Uerdingerbrücke zu bauen, beginnend am Nordfriedhof bis Heerdt
2. einschliesslich Umgebung Heerdt und Anschluss an die Kevelaarstrasse.
3. Die Rheinstrassen von Heerdt die Unterführung der jetzigen Oberkasseler Brücke in Angriff zu nehmen.
4. Neue Fluchtlinien rechtsrheinisch zwischen Stromstrassen – Deich – Hubertus – Reichstrasse zu schaffen, die den Bau der späteren Rheinknie-Brücke zulassen.«⁴¹⁴

Zwei Tage später machte das Land ein überraschend günstiges Angebot zur Finanzierung einer Brücke. Danach hätte die Stadt zwei Millionen DM zu tragen, das Land zweieinhalb Millionen, der Bund eineinhalb Millionen. In der folgenden Sitzung des Hauptauschusses wurde berichtet, das Land sei »an Kniebrücke nicht interessiert«, sondern an einer »innerstädtische[n] Brücke«. Es zeichnete sich also eine konkrete Planung für die Uerdingerbrücke ab, für deren Bau der Rat der Stadt am 30. Januar 1952 einen Grundsatzbeschluss fasste.

Dieser Beschluss ermöglichte es Tammis, mit Ingenieuren direkt Kontakt aufzunehmen. Basierend auf seinen Anfang November 1951 notierten Gedanken, ging er mit der Idee einer durch Kabel verspannten Zügelgurttürcke in die anstehenden Gespräche. In der Broschüre *Brücken für Düsseldorf* vom Oktober 1951 war dieses Modell explizit neben drei anderen Modellen herausgestellt worden.

Beim ersten Gespräch mit Karl Schaechterle und Fritz Leonhardt am 5. Februar 1952 notierte Tammis, Thema sei »die Zügelgurt-Brücke oder besser: der abgespannte Balken« gewesen. Dieses Thema verdichtete sich, so Tammis, denn »das Problem« sei »sowohl vom Statischen, wie vom Formalen äußerst interessant. Die besten Kräfte in Deutschland ringen miteinander.«⁴²⁰

Wenige Wochen später kamen Schaechterle und Leonhardt erneut nach Düsseldorf, um mit Tammis und den Ingenieuren des Brückenbauamts die Rahmenbedingungen für den Entwurf der Rheinbrücke festzulegen. Im Tagebuch notierte Tammis am 29. Februar:

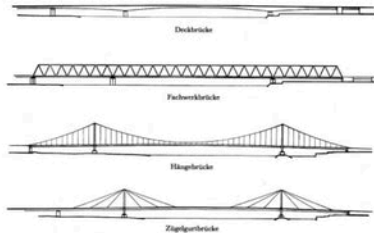
»Wir einigen uns auf eine Balkenbrücke mit 260 m Mittelöffnung. Sie wird durch Kabelspannung über dem Hauptträger, der nur 3,40 m hoch ist, überspannt. Pylonen, die etwa 40 m über Fahrbahn hoch sind, leiten die Kräfte zu den Endwiderlagern. Grosse Debatte um die Art der Kabelanordnung, ob als Zirkuszelt oder als Antenne. Beschluss: Es wird beides untersucht, sowohl als Rechnung wie auch als Modellversuch. Die Debatte der Ingenieure hatte ergeben, dass mein Vorschlag (Antenne) eigentlich sinnvoll

Düsseldorf

»Untersuchungen zur Brückenfrage«, Oktober 1951.

Gegenüberstellung von vier verschiedenen Entwurfsvarianten: Deckbrücke, Fachwerkbrücke, Hängebrücke und Zügelgurttürcke. Laut Tammis ist eine »Fachwerkbrücke ästhetisch unbefriedigend. Eine Deckbrücke ist für den Neubau der Oberkasseler Brücke in Aussicht genommen.« Die Hängebrücke ist »ästhetisch einwandfrei«, die Kosten sind jedoch »sehr hoch und die Konstruktion bedingt für die Verankerung der Hängekabel breite Widerlager«.

Quelle: Dr. Oberstadtdirektor (HrG), Brücken für Düsseldorf, Düsseldorf, 1951, S. 33



Friedrich Tammis

Skizze aus dem Tagebuch vom 29. Februar 1952. Ergebnis einer »langen Besprechung mit Schaechterle und Dr. Leonhardt, Grosse Debatte um die Art der Kabelanordnung, ob als »Zirkuszelt« oder als »Antenne.«

Quelle: Friedrich Tammis, Tagebuch, 20. Juni 1952, LA NRW, RW 214, Nr. 547

ist. Das äussere Kabel muss Hauptkabel sein. Es ist fest mit dem Pylon verbunden. Die inneren Kabel sind Nebenkabel. Sie sind auf Lagern (Stelzen) im Pylon aufgelagert. Da man nicht alle drei Lager, ein festes und zwei bewegliche, im Kopf des Pylon unterbringen kann, gewinnt mein Vorschlag an Bedeutung. Die Gradienten hatte ich 1:100 gewollt, die Ingenieure wollen eine Überböschung (1:200) mit Ausrundung 5.000 m. Länge und erbitterte Auseinandersetzung. Aber die Entscheidung fällt gegen mich. Ich muss mich fügen. Für die Mittelöffnung von 260 m bedeutet das einen Stütz von 0,45 m. Im Sommer wird dieser zur Hälfte durch Temperatur beansprucht, d. h. dass die Überböschung (ohne Verkehrslast) bei 260 m Spannweite nur (etwa) 2,5 cm beträgt. Wahrscheinlich ist das zu ertragen.

Besonders eingehend wird die Ausbildung des Querschnitts besprochen. Wir werden einig ü. 15 m Fahrbahn, 1,0 m für Beleuchtung und 2,25 für Radfahrer, 2,25 für Fußgänger. Damit ist die Brücke bestimmt und die Statiker können arbeiten. Später bedarf es bei der Entwicklung der Konstruktion noch viel Kleinarbeit. Aber das sind im Augenblick sekundäre Fragen.

Am Morgen zuvor war Ortsbesichtigung. Mein Büro hatte Trassierungspläne vorbereitet, und an Ort und Stelle wurden diese mit der Wirklichkeit verglichen. Wir sind (als Ingenieure) alle der Meinung, dass man eine möglichst grosszügige Lösung anstreben sollte. Spätere Zeiten werden es uns danken. Heute haben wir noch die Möglichkeit, in zwei Jahren nicht mehr.

Man merkt immer mehr, wie N-Fachleute imstande sind, die Beschlüsse eines politischen Gremiums so zu beeinflussen, dass N-Politiker gar nicht merken, was sie eigentlich beschliessen.«⁴²¹

Am 7. Juli 1952 trafen sich die Architekten und Ingenieure noch einmal in Düsseldorf. Sie waren sich einig geworden und feierten »die Übereinstimmung« auf einem Boot. Danach erarbeiteten Schaechterle und Leonhardt unter Hinzuziehung des Prüfingenieurs



Düsseldorf
Kniebrücke mit aus dem Strom auf-
steigenden Pykolen, 1969.

Quelle: Friedrich Tamm, Erwin Beyer, *Kniebrücke
Düsseldorf*, Düsseldorf: Beton-Verlag, 1969, S. 139

Rechte Seite

Oben: Linksrheinische Abfahrt der Knie-
brücke, Blick nach Osten auf den Rhein,
Gestaltung Friedrich Tamm. Martin
Weiser, der Direktor der A.H.F.-Bau AG,
kommentierte: »Die ebennmäßige Unter-
sicht beruhigt und klärt die verschlungene
Linienführung des Bauwerks.«

Unten: Linksrheinische Abfahrt der
Kniebrücke, Blick nach Westen gegen die
Rheinallee, vom Trennpfeiler 70 aus.

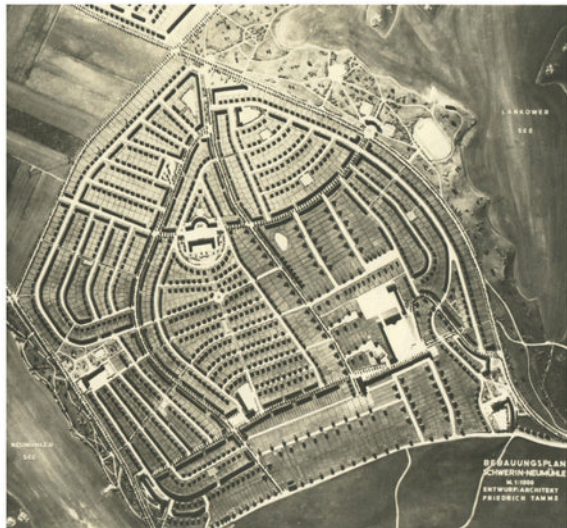
Quelle: Martin Weiser, »Linksrheinische Zu- und
Abfahrten«, in: Friedrich Tamm, Erwin Beyer,
Kniebrücke Düsseldorf, Düsseldorf: Beton-Verlag,
1969, S. 191





Schwerin
 Bebauungsplan für Lankow, aufgestellt von
 Friedrich Tamm, Modell, Februar 1937.

Quelle: Friedrich Tamm, Schwerin // Morküg, *Bebauungspläne für die Vorstädte Lankow und Neumühle*, Berlin, im Februar 1937, Sammlung N. Gutshow



Schwerin
 Bebauungsplan für Neumühle, aufgestellt von
 Friedrich Tamm, Modell, Februar 1937.

Quelle: Friedrich Tamm, Schwerin // Morküg, *Bebauungspläne für die Vorstädte Lankow und Neumühle*, Berlin, im Februar 1937, Sammlung N. Gutshow



Düsseldorf
Neuordnungsplan vom September 1949,
aufgestellt vom Stadtplanungsamt,
Friedrich Tamms, gezeichnet im Büro von
Aloys Machternes.

Quelle: Stadtzentrum Düsseldorf

des städtischen Jahres-Haushaltes⁷⁰⁹. Wenige Wochen später legte das Stadtplanungsamt eine zweite Denkschrift mit dem Titel *Freilegungs- und Straßenausbaukosten*⁷¹⁰ vor. Danach waren an Freilegungskosten nicht mehr sechzig Millionen DM für die Innenstadt und siebenzig Millionen DM für das gesamte Stadtgebiet veranschlagt, sondern aufgrund neuer Fluchtlinien nur noch insgesamt neunundvierzig Millionen DM. Nur »das sei im Planungsprogramm« belassen worden, »was für die städtebauliche Gesundung der Stadt als unbedingt notwendig erschien«. Dabei konnten die Pläne nicht berücksichtigt werden, die in Zukunft für die Stadt von Bedeutung sein würden. Der nun vorliegende Neuordnungsplan stelle »die äußerste Konzentrierung dessen dar, was aus städtebaulichen, bevölkerungspolitischen und wirtschaftlichen Gründen für unerlässlich erachtet wird«. Es müsse mit »einer Zeitdauer von rd. 80 Jahren gerechnet werden, bis das letzte Haus in der letzten Straße des Zerstörungsgebietes wieder errichtet und damit der Schlussstein in die neu errichtete Fassade der Stadt gesetzt ist«.

Zur Beurteilung der vom Stadtplanungsamt ermittelten Kosten zog Tamms Berater wie Philipp Rappaport hinzu. Dieser war 1936 von seinem Posten als führender Landesplaner im Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk vertrieben und 1944 in ein Arbeitslager für Juden in Vorwohle, unweit von Holzminden, verschleppt worden, aus dem er im Februar 1945 flüchtete. Im Juli 1945 bezog Rappaport wieder seine alte Stellung. Zur Beurteilung herangezogen wurden aber auch der ehemalige Stadtkämmerer Kaiser sowie Karl Maria Hettlage, einst Leiter der Hauptabteilung Verwaltung und Wirtschaft beim Generalbauinspektor (GBI) und 1944 Berater des Arbeitsstabs Wiederaufbauplanung zerstörter Städte, der inzwischen als Professor der Rechte an der Universität Bonn lehrte.⁷¹¹ Noch im Sommer 1949 wurde die Planung offengelegt und die Finanzierung von den Stadtverordneten beschlossen.

Am 1. Oktober 1949 wurde der Neuordnungsplan in einer umfangreichen Ausstellung mit ungewöhnlich großen Plandarstellungen, Skizzen und Fotos präsentiert. In einer Ansprache würdigte der seit 1946 als Oberstadtdirektor agierende Walther Hensel die Planungen:

»So haben wir uns denn in dem Ihnen vorliegenden Plan in erster Linie darauf beschränkt, die Gefahrenstellen in unserem Stadtgebiet auszumerken, Fehler der Vergangenheit zu korrigieren und doch dabei die mit Sicherheit voraussehbare Entwicklung des Verkehrs nicht außer acht zu lassen. Wir glauben, daß wir mit diesem Plan auch vor unseren Nachfahren einstmals bestehen können. Als Düsseldorfer Steuerzahler würde ich bei dieser Stadtplanung ruhig schlafen. Vergewegenüßigen wir uns doch, daß diese Stadt die größten Chancen hat, eine Weltstadt zu werden.«⁷¹¹

Im Begleiteth zur Ausstellung forderte Tamms Mut:

»Es gehört zu jeder großen Aufgabe (und das ist die Neuordnung der Stadt Düsseldorf) ein gewisser Mut, ein positives Eintreten für die Lebenskraft einer solchen Stadt. Düsseldorf ist als geistiger und materieller Mittelpunkt des umfangreichsten und bedeutendsten der deutschen Länder zugleich Hauptstadt des größten nordeuropäischen Industriegebietes. Das verlangt einen entsprechenden Maßstab. Die Planung für die künftige Entwicklung eines Gemeinwesens mit solchen Aussichten darf daher nicht kleinmütig sein.«