



DEUTSCHE BAUZEITUNG

55. JAHRGANG. NO 27. BERLIN, DEN 6. APRIL 1921.

* * * * HERAUSGEBER: DR.-ING. h. c. ALBERT HOFMANN. * * * *

Alle Rechte vorbehalten. Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Die Erweiterung von Paris. (Schluß aus No. 25.)



orweg sei betont, daß alle großen Fragen, die sich bei dem Wettbewerb Groß-Berlin vor mehr als 10 Jahren ergeben hatten, auch hier zur Erörterung standen. Man hat z. B. ähnlich wie bei uns, Betrachtungen über den Zuwachs der Bevölkerung und der Siedlungsfläche angestellt. Während jene in den letzten 50 Jahren im

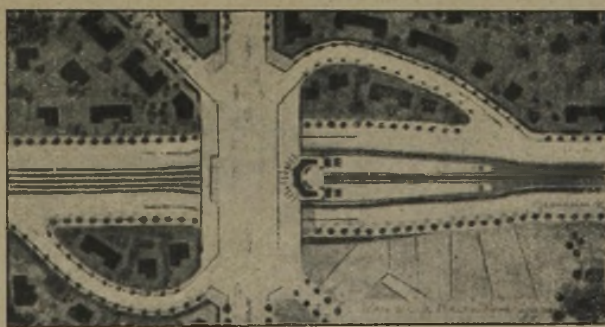
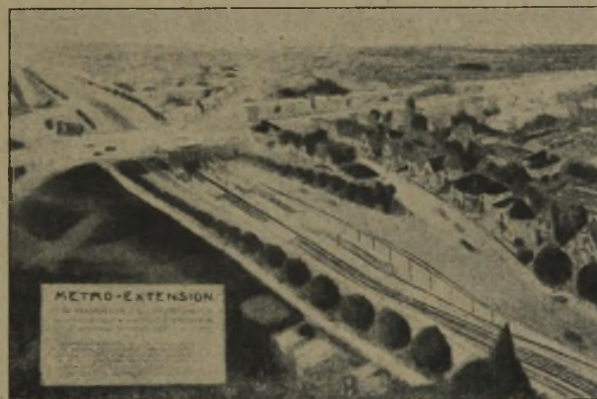
Verhältnis 1 : 2,35 gewachsen ist, vergrößerte sich die bebaute Fläche von Paris im Verhältnis 1 : 2,51, was vom wohnungstechnischen Standpunkt im Gegensatz zu vielen deutschen Städten, z. B. zu Berlin, günstig ist. Durch Fortsetzung dieser Betrachtungen ist man zu dem Schluß gekommen, daß nach weiteren 50 Jahren, d. h. 1961, die Verhältniszahl der Bevölkerung 3,3, die der Siedlungsfläche 3,5, und die erstere, absolut betrachtet, 14,3 Millionen Seelen betragen würde. Die preisgekrönten Entwürfe haben als Grundlage mit der verdoppelten Zahl der jetzigen Bevölkerung, mit 9,4 Millionen Einwohnern gerechnet.

Weiter stand, wie in Berlin, die Lösung der Verkehrsfrage mit an erster Stelle, z. B. die Frage des Baues eines Zentral-Bahnhofes. Aus Mangel an genügendem Platz im Stadt-Inneren und aus verkehrstechnischen Schwierigkeiten haben beide Entwürfe den Bau eines im Inneren der Stadt gelegenen Zentralbahnhofs abgelehnt. Die preisbedachten Bearbeiter haben vielmehr die Bahnhof-Frage derart gelöst, daß sie an oder jenseits der eigentlichen jetzt in der Schleifung begriffenen „Ceinture“ die Fernbahnhöfe anlegten, und diese unter sich in Verbindung brachten. Die jetzt im Stadt-Inneren befindlichen Bahnhöfe sollen lediglich dem Stadtverkehr vorbehalten bleiben.

Die Verbindungsstränge zwischen den Außenbahnhöfen — meist um die Stadt herum, bisweilen durch die Stadt hindurch geführt — sollen nicht oberirdisch, sondern unterirdisch, teils als Untergrundbahn, teils als Einschnittbahn ausgeführt werden. Dabei hat sich naturgemäß auch der Plan der „Umgebungsbahn“, welche die Berührung der Hauptstadt bei Fahrten Straßburg—Brest, Lille—Bordeaux, Calais—Marseille usw. vermeiden soll, ähnlich wie in Berlin ergeben.

In engem Zusammenhang mit der Lösung der Ver-

kehrsstraßen steht die Vergrößerung der Pariser Hafenanlagen. Im Entwurf des I. Preises sind, wie Abbildung 1,



Abbildungen 5—7. Wettbewerb Groß-Paris. II. Preis. Perspektive, Grundriß und Schnitt eines durch Anordnung von Ring- und Radial-Straßen gebildeten Knotenpunktes.

Seite 119 zeigt, zwei Häfen angeordnet, von denen der eine sich innerhalb der Schleife der Seine im NNW. der Stadt bei Gennevilliers westlich St. Denis befindet (Abbildung 2), der andere aber jenseits des Waldes von St. Germain bei Achères längs des Seinelaufer geplant ist. Wie die Anlage der verschiedenen Außenbahnhöfe

Ozean und dem Mittelmeer, dank der günstigen zentralen Lage der Hauptstadt, dem großen Hinterland und den zahlreichen Wasserstraßen Frankreichs wird. Freilich ist dazu notwendig, daß die Seine für Seeschiffahrt fahrbar wird und deshalb auf ungefähr 7—8 m vertieft werden müßte.

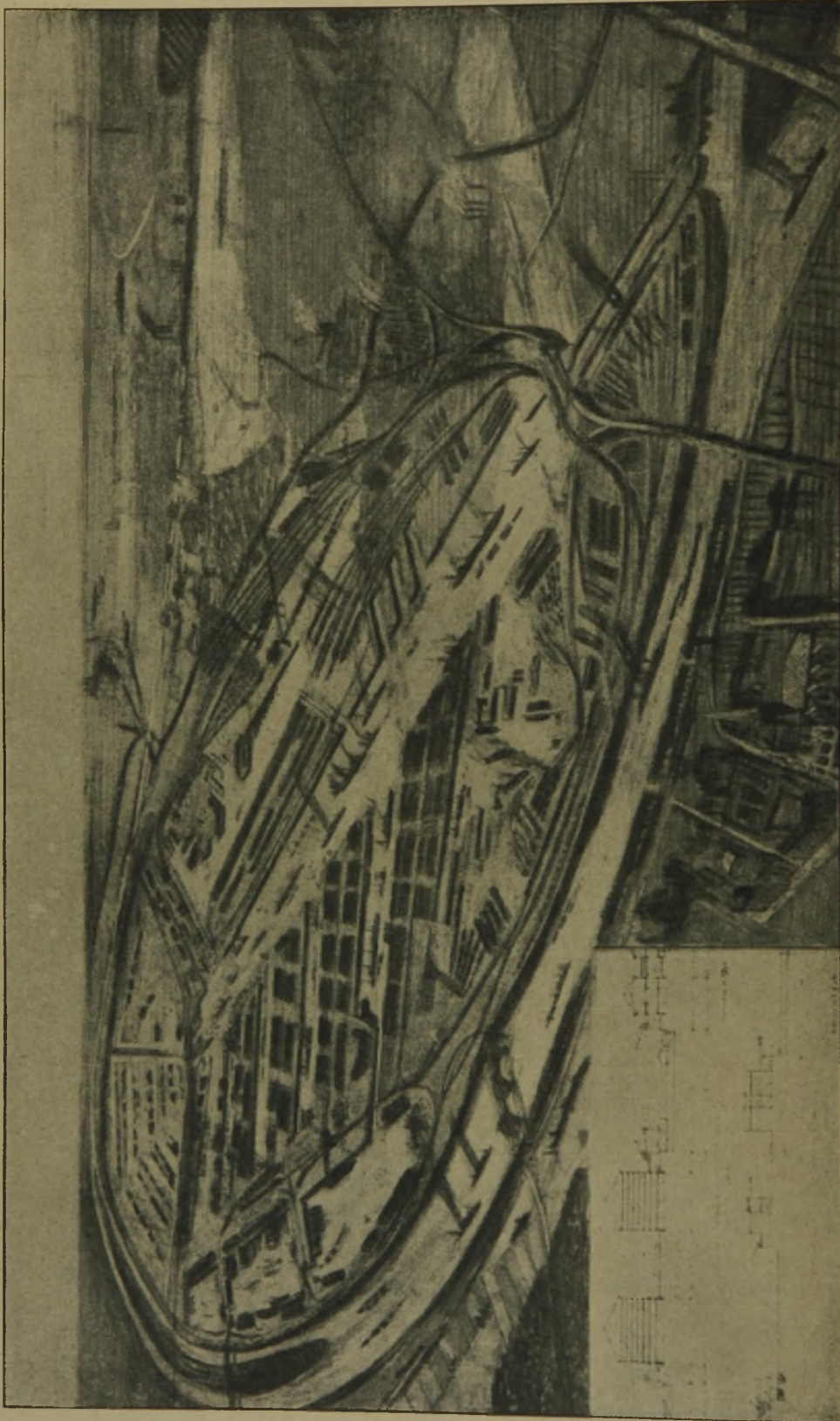


Abbildung 2. Wettbewerb Groß-Paris. I. Preis. Schaubild auf den Seehafen bei Gennevilliers in der Seinehäufel im NW. von Paris.

Was bei dem Plan des I. Preises auffällt, ist die außerordentlich systematische, schulgemäße Anlage der Ring- und Radialstraßen. In einem ungefähr 5 km vom Stadtmittelpunkt betragenden Abstand sind rings um die alten Befestigungsanlagen die Gartenstraßen, und in näherer oder weiterer Entfernung von diesen wiederum ein zweiter und dritter derartiger Ring angelegt. Auf diese Ringe laufen strahlenförmig von allen Richtungen 13 breite Radialstraßen ein, die wiederum als Garten- oder als Anpflanzungsstraßen gedacht sind. Auch auf die planmäßige Ablösung der „zones industrielles“ durch die vielen „jardins cités“ bei dem ersten Entwurf (Abbildung 1) sei in diesem Zusammenhang hingewiesen. Der Plan von Jaussely und seinen Mitarbeitern macht zweifellos einen stattlichen Eindruck.

Grundsätzlich unterscheiden sich die beiden Entwürfe dadurch, daß der mit dem I. Preis ausgezeichnete bedeutend weniger als der andere auf die bestehenden Verhältnisse Rücksicht nimmt. Jaussely betrachtet Paris mit dem Stolz des Galliers als schönste Stadt der Welt und dieser Gedanke besetzt ihn bei seinem Entwurf, unbekümmert um die Wirklichkeit. Agache sucht sich in seinen Ausführungen mehr an die bestehenden Verhältnisse anzulehnen.

Wir, die wir von ferne die Pläne betrachten, erkennen wieder die den französischen Städtebauern bei ihren Entwürfen innewohnende große Gesinnung,

gleichzeitig dem Zweck dienen soll, die in Paris einmündenden Fernbahnen unter einander in Berührung zu bringen, z. B. die Nordbahn mit der Bahn Paris—Lyon—Mittelmeer, die Westbahn mit der Strecke Paris—Orléans, die Ostbahn mit der Strecke der Westbahn usw., so träumen die Franzosen davon, daß Paris ein großer Umschlagshafen zwischen dem Atlantischen

wir fühlen aber auch — zumal im Besitz der Erfahrungen, welche der Wettbewerb Groß-Berlin zeitigt hat — in welcher Ferne die Ausführung der Entwürfe liegen wird. Selbst der französische Architekt Bourdeix, der in den erwähnten Heften die Pläne einer Beurteilung unterzieht, meint bei aller Anerkennung und der Hochachtung, die er vor den Arbeiten empfindet,

bei dem Trost, daß ja schließlich die Pläne nicht auf einmal ausgeführt zu werden brauchen, ebenfalls: „Nous devons constater aussi qu'après une pareille manifestation le problème est loin d'être résolu“.

Und im Hinblick auf die ungeheure Wohnungsnot und die Zusammenpferchung der Bevölkerung schlägt Bourdeix wohl mit Recht vor, daß man sich unter den prämierten Entwürfen bezüglich der Ausführung doch an diejenigen halten solle, die sich einzelne Teile von Paris und seiner Umgebung vorgenommen haben und

durch die vielen gewundenen Linien und die Schleifen sehr wenig Klarheit und läßt Uebersicht vermissen.

Abbildungen 5—7 behandeln Verkehrsprobleme. In Abbildung 5 wird die Perspektive eines Knotenpunktes dargestellt, wie er sich durch Anlage der Ring- und Radialstraßen ergibt. Die Abbildungen 6 und 7 stellen diese Punkte im Grundriß und Schnitt dar. Zur Bewältigung des Verkehrs sind für die Straßen sehr breite Profile gewählt. Das gilt auch für die Anlage der Stationen: In der Mitte die Schnellbahnen (voies rapides), daran anschließend die beiderseitigen Bahnsteige, hieran wieder die für die Omnibuslinien freigelassenen Teile (voie omnibus), und schließlich die eigentlichen von Bäumen eingesäumten breiten Straßen, von denen beiderseits die Böschung auf das bebaute Gelände ansteigt. Abbildung 7 gibt schließlich einen Querschnitt wieder, der zur Verstärkung der bestehenden Untergrundbahnen die Verdoppelung der Profile anstrebt; ähnlich wie in Amerika soll der Verkehr in Stations- und Schnellzüge aufgelöst werden. Der Bau getrennter Tunnelprofile würde zweifellos außerordentlich hohe Kosten verursachen. —

Die Pariser haben es im Lauf der Jahrhunderte stets verstanden, unter Wahrung der Ueberlieferung, durch planvolle Erweiterungen, die sich dem Bestehenden anpaßten, die Stadt zu verschönern. Die Befestigungs-Anlagen, die sonst der Entwicklung einer Stadt hinderlich sind, kamen ihnen dabei zu Hilfe; denn durch Niederlegung und durch die Verschiebung derselben nach außen wurde immer Gelände gewonnen und im Anschluß an die angrenzenden Stadtteile nach Plan und Gesetz bebaut. Die Geschichte der Könige, des ersten und des zweiten Kaiserreiches und auch der Republik



Abbildung 4. Wettbewerb Groß-Paris. II. Preis.
Anlage eines Südparkes in der Nähe von Orly.

deshalb leichter durchführbar erscheinen. So weist er z. B. auf einen ebenfalls mit einem Preis bedachten Plan zur Anlage einer Gartenstadt für ungefähr 100 000 Einwohner hin, die im SO. von Paris zwischen Clamart und Velicy in einer Entfernung von ungefähr 11 km vom Stadtmittelpunkt entfernt, in etwas hügeliger Umgebung, für Studenten angelegt werden kann.

Zu den Abbildungen sei im Einzelnen noch bemerkt: Abbildung 2, zu dem I. Preis gehörend, gibt ein Schaubild des Hafens an der Seinehalbinsel bei Gennevilliers wieder. Die Abbildungen 3—7 sind dem Entwurf von Agache und seinen Mitarbeitern entnommen. Abbildung 4 stellt den Teilplan einer Stadtanlage dar, wie sie im Süden von Paris bei Orly geplant ist. Dieser Plan bietet für deutsche Begriffe trotz einzelner guter Teile

geben zahlreiche Beispiele für diese Art der Stadterweiterungen wieder⁵⁾; es sei nur an die Anlage der Champs Elysées und der angrenzenden Teile durch Ludwig XIV. erinnert. Diese Art der systematischen Stadtgestaltung steht im Gegensatz zu dem Wachstum Berlins, dessen Plan im Wesentlichen dadurch zustande gekommen ist, daß im Lauf der Zeit bald hier bald dort Ansiedelungen erfolgten, und später das dazwischen gelegene Gebiet ohne Wahrung einheitlicher Gesichtspunkte bebaut wurde.

Dennoch scheint es, daß die Pläne, die hier gezeigt wurden, die europäische Finanznot, in der sich ja auch Frankreich befindet, gänzlich außer Acht gelassen haben. Und so findet das Urteil wohl eine innere Berechtigung, daß, wenn auch einzelne Teile ausgeführt werden können, dennoch die Pläne im Ganzen kaum reif für die Umsetzung in die Wirklichkeit sein dürften. —

⁵⁾ Vergl. hierüber: Städtebauliche Vorträge VIII. Heft 3: Dr.-Ing. J. Stübgen: „Vom französischen Städtebau“.

Vermischtes.

„Bauanwalt“. Seit einiger Zeit hat sich bei Mitgliedern der Architektenkreise der Brauch eingebürgert, neben der eigentlichen Berufsbezeichnung die Bezeichnung „Bauanwalt“ zu führen. Ueber die Zweckmäßigkeit dieser wenig glücklichen Bezeichnung sind die Ansichten sehr geteilt; wir selbst neigen zu der Ansicht, welche die Bezeichnung für überflüssig hält. Mit vielen Fachgenossen, welche sich mit Recht nicht entschließen können, diese Bezeichnung zu führen, sind auch wir der Meinung, daß das Vertrauen der Bauherren nicht von einer äußerlichen Bezeichnung, sondern von den menschlichen Eigenschaften eines Architekten abhängt. Doch sei dem, wie ihm wolle: die Bezeichnung wird geführt, ist aber nicht ohne Beanstandung geblieben. So berichtet uns ein Fachgenosse aus Leipzig, daß der Leipziger Anwalt-Verein ihm mitgeteilt habe, daß „eine derartige Selbstzulegung eines Titels, die das Wort „Anwalt“ enthält, nach herrschender Rechtsprechung unzulässig“

Bei dem Wettbewerb um ein Plakat für die Ausstellung für Wohnungsbau und Wohnungsnot in Karlsruhe erhielt den I. und den II. Preis bei 15 eingegangenen Entwürfen Dipl.-Ing. Willi Max Scheid, Architekt in Karlsruhe. Der I. Preis ist zur Ausführung gekommen. —

Im Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für Kleinwohnungen in Berlin-Oberschöneeweide, erlassen von der „Gemeinnützigen Bau-Aktien-Ges.“ daselbst, fielen: der I. Preis von 6000 M. an den Entwurf „Typ 1921“ der Architekten W. Beringer und Fritz Schöck in Charlottenburg; der II. Preis von 5000 M. an den Entwurf „An der Waldlehne“ des Architekten A. J. Köster in Berlin-Lankwitz; der III. Preis von 4000 M. an den Entwurf „Geschlossene Straßen“ des Architekten A. Spitzner in Berlin, und der IV. Preis von 3000 M. an den Entwurf „Sommer“ des Architekten Deute in Berlin-Britz. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Architekten Schröder in Breslau, Kalkmann in Berlin-Steglitz, Hempel in Glogau.



Abbildung 3. Wettbewerb Groß-Paris. II. Preis. Verfasser: Agache, Auburtin, Parenty und Redon.

sig erscheint“. Gleichzeitig wird um Unterlassung ersucht, im anderen Fall mit Prozeß zwecks Unterlassung gedroht. Wir bitten nun um Äußerungen aus dem Leserkreis, ob Einsprüche dieser Art auch an anderen Orten erfolgt sind; ob ein Verfahren durchgeführt wurde, welches die Unzulässigkeit der Bezeichnung ausgesprochen hat und welches der Wortlaut des ergangenen Urteiles ist. Welches ist die herrschende Rechtsprechung? —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben der „Internationalen Frauenliga für Frieden und Freiheit“, Zweig Oesterreich, betrifft Entwürfe für ein Plakat für den im Juli 1921 in Wien tagenden „Internationalen Frauenkongreß für Frieden und Freiheit“. Der Wettbewerb ist auf einige künstlerische Vereinigungen Oesterreichs beschränkt. Frist 7. Mai 1921, 3 Preise von 6000, 3000 und 2000 Kronen. Im Preisgericht u. a. die Kunstmalers Gustav Bamberger, Leo Frank, Luise Fränkel-Hahn, Prof. Otto Friedrich und der Architekt Hofrat Karl Mayreder in Wien. —

Stallmann in Königsberg i. Pr., sowie Wilkens mit Kneise in Köln. Ausstellung bis 9. April von 10—1 Uhr im Beamten-Konferenzsaal der A. E. G., Kabelwerk Oberspreewitz, in Berlin-Oberschöneeweide. —

Chronik.

Das 500-jährige Bestehen des Berner Münsters wurde dem „Bund“ zufolge am 11. März 1921 gefeiert. Der heutige Bau wurde am 11. März 1421 begonnen; der Schultheiß Rudolf Hofmeister legte den Grundstein. Die Akten über die weitere Baugeschichte sind nicht erhalten; nach Merkmalen am Bauwerk selbst scheinen sich die Arbeiten bis zum Ende des 16. Jahrh. hingezogen zu haben. Der Turm blieb liegen; er wurde erst in den Jahren 1891—96 nach den Entwürfen des Dombaumeisters Prof. August v. Beyer in Ulm ausgeführt. —

Inhalt: Die Erweiterung von Paris. (Schluß.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.