

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Illustrierte Wochenschrift für Baugestaltung, Bautechnik
Stadt- und Landplanung • Bauwirtschaft und Baurecht

Berlin SW 48
11. Juli 1934

Herausgeber: Architekt Martin Mächler, Berlin

Heft 28

DIE WELTSTADT

Martin Mächler, Berlin

Es ist unseres Wissens noch nie der Versuch unternommen worden, die Idee der Stadt aus der Perspektive von Welt-politik und Weltwirtschaft zu betrachten. Und doch drängt sich diese Betrachtungsweise ungezwungen auf, sobald man den Gedanken der städtischen Siedlungen überhaupt mit der Entwicklungsgeschichte der menschlichen Gemein-schaftsbildungen zusammenstellt.

Der städtischen Siedlung hat von jeher die Idee der Konzentration zugrunde gelegen. Wo immer sich eine volkliche oder staatliche Gemeinschaft bildete, die durch einen gemeinsamen Volksgeist innerlich verknüpft, durch gemeinsame Wirtschaftsinteressen äußerlich zusammengebunden und auf gemeinsame Verteidigung dieser Güter angewiesen war, da entstand das Bedürfnis nach dem Besitz eines effektiven und repräsentativen Mittelpunktes, ein Bedürfnis, das nur in Form einer Stadtbildung befriedigt werden konnte.

Der gemeinsame Volksgeist mußte seinen wahrnehmbaren Ausdruck finden in dem Aufbau der Institute, wie sie die Pflege der Sprache, der Sitte, der Religion, des Rechts, der Moral, der Kunst und der Wissenschaft erfordert, und die gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen mußten örtlich zusammengefaßt werden an einer Stelle, die alle Einrichtungen aufwies, wie der Marktverkehr sie erheischt: Waren- und Musterlager, Handels- und Verkaufsstätten, Institute für den finanziellen Ausgleich der gehandelten Güter, und Gaststätten für den auf und ab flutenden Fremdenstrom. Auf beides regulativ einwirkend mußte eine Verwaltung geschaffen werden, deren Spitzeninstitute sich gleichfalls am Orte der großen Konzentration des gesamten Volkslebens zu befinden hatten, und ebenso war dieser Platz das gegebene Domizil für die Zentralinstitute, die zur Verteidigung des Gemeinwesens und seiner Interessen geschaffen werden mußten. Diese ungemaine Aufgabe der großen Stadt wird sich naturgemäß in dem gleichen Sinne wandeln und entwickeln, wie das Gemeinwesen, dem sie angehört, abnimmt und aufblüht, sich verengt oder erweitert.

Wo die Gemeinschaftsbildung noch nicht über den Begriff der Großfamilie oder des Stammes hinausgegangen ist, da genügt ihr wohl eine zentrale Tempelanlage für ihre gottesdienstlichen Handlungen, ein Raum für ihre politischen Beratungen, ein Platz, der zu einem gewissen Austausch von Naturalgütern geeignet ist, und ein befestigter Ort, der Schutz gegen Feinde oder schwere Unbilden der Naturkräfte bietet. Vielleicht ist in einer solchen Gemeinschaft noch nicht einmal das Bedürfnis nach einem ständigen Konzentrationspunkt vorhanden, sondern es handelt sich zunächst nur um eine zentral gelegene Stätte, an der die Gemeinschaft zu gewissen festlichen Zeiten zusammenkommt während im gewöhnlichen Alltagsverlaufe dort nur wenige Priester und Krieger, Gastwirte und Diener zurückbleiben, die die äußere Pflege von Heiligtum, Burg und Marktplatz bis zum Zeitpunkte der nächsten Zusammenkunft übernehmen.

Wo die Stammgemeinschaft in einen Territorialstaat, wo der Territorialstaat in einen Nationalstaat übergeht, wird die Konzentration der städtischen Gemeinschaftsbildungen der staatlichen Entwicklung entsprechend fester geschürzt werden und sich so fortschreitend immer mehr dem Begriffe annähern, den wir heute unter der Bezeichnung Großstadt zu verstehen gewöhnt sind. Jedenfalls aber ergibt sich aus der historischen Entwicklung der menschlichen Gemeinschaftsbildungen und ihrer städtischen Siedlungen, daß diese immer nur Funktionen von jenen sind. Dasjenige Volk, dessen Stadtbildungen den Anforderungen seiner allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Entwicklung nicht entsprächen, hätte die Idee der städtischen Siedlung überhaupt verfehlt.

Es ist nicht zufällig, daß wir von den großen städtischen Mittelpunkten der neuzeitlichen Großstaaten als von Weltstädten sprechen. Weltstädte haben Weltvölker zur Voraussetzung. Eine Weltstadt bedeutet den Mittelpunkt eines Weltwirtschaft treibenden Volkes. Gerade an dieser Stelle aber klappt zwischen Erfordernis und Erfüllung, zwischen Bedürfnis und Befriedigung in der modernen Entwicklung der Abgrund. Will man die Tragik, die die Menschheit in diesen furchtbarsten Niedergang aller Zeiten hineingetrieben hat, in einen Satz zusammenfassen, so kann man sie so ausdrücken: Die großen Weltvölker wurden auf der Bahn ihrer Entwicklung, je länger, je mehr, darauf hingeführt, Weltwirtschaft treiben zu müssen. Es ist ihnen aber nicht gelungen, eine für diese Notwendigkeit geeignete Grundlage und Form zu finden. Eine Kulturgemeinschaft, die Weltwirtschaft treiben mußte, und deren Grundlagen und Formen kaum für die Nationalwirtschaft ausreichten, das ist der Beweggrund der ganzen Tragödie, die im August 1914 begann.

Soll sie nicht, wie die Tragödien der Bühne, mit dem Untergang der Haupthandelnden enden, so wird es den einzelnen Staaten gelingen müssen, sich eine feste und ausreichende Basis für die zu entwickelnde Weltwirtschaft zu schaffen und von diesen Stützpunkten aus den Weltmarkt organisatorisch aus seinem anarchischen Zustande zu erlösen.

Es ist klar, daß diese Aufgabe der Kulturmenschheit für ihre Zukunft auch einen gewaltigen Aufgabenkreis für ihre Stadtbildungen in sich schließt. Genau so, wie ein zentrales Heiligtum eine Stätte für die Volksversammlungen, eine Burg und ein Platz für den Warenaustausch der Entwicklungsstufe der Stadtbildung einer fernen Vergangenheit entsprach, genau so wird der politischen und wirtschaftlichen Zukunftsentwicklung eine unter den Gesichtspunkten der Weltpolitik und Weltwirtschaft orientierte Weltstadtbildung entsprechen müssen. Was ist also mehr zeitgemäß, als in diesem Augenblick, wo wir alle empfinden, daß wir an der Schwelle einer Zukunft voll schwerer Aufgaben und vor der Notwendigkeit gewaltiger Neubildungen stehen, auch das Problem der Groß- und Weltstadt unter dem Gesichtspunkte der neuen Anforderungen zu erörtern versuchen, die die Zukunft an sie stellen wird.

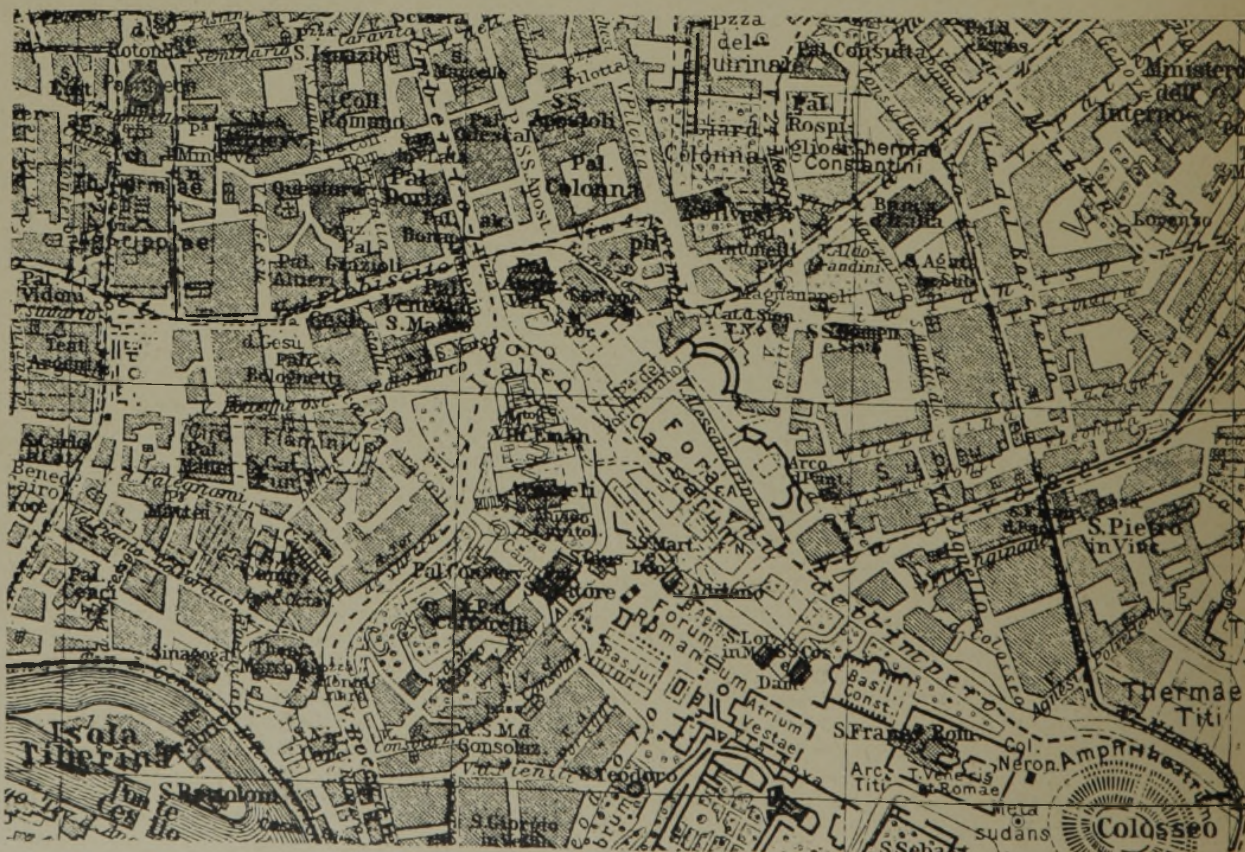
ROM

Heute wie je ist Rom die Stadt schlechthin, gleichsam die platonische Idee der Weltstadt. Kein geschichtliches Ereignis, kein Wechsel der Weltanschauungen, keine reale oder geistige Revolution wird diese Bedeutung schmälern können. Nicht, weil wir wissen, was im Laufe der menschlichen Geschichte in Rom, durch Rom und von Rom aus geschehen ist — nicht etwa, weil wir es als Museum, als Anhäufung geschichtlicher oder künstlerischer Denkmäler betrachten, sondern weil es fast zweieinhalb Jahrtausende hindurch immer wieder Mitte und Ursprung gemeinschaftsbildender Kraft wurde und blieb, weil von diesem Punkte aus die Geschichte der europäischen Menschheit immer wieder gestaltet worden ist.

Die irreführende Parallele „Hellas und Rom“ hat die Deutschen ein Jahrhundert lang Rom nur als Stadt der Antike, als Sammelbecken bedeutsamer historischer Erinnerungen sehen lassen. Die Romantik wieder erblickte in Rom den mittelalterlichen Schnittpunkt der europäischen Machtkämpfe und endlich das ausgehende 19. Jahrhundert im Rom der Päpste vor allem die Pflanzstätte der neuzeitlichen Kunst. Alle diese Perspektiven sind richtig, aber es sind nicht die unsrigen. Wir sehen in dieser Stadt in erster Linie das Wunder eines sich immer wieder erneuernden machtpolitischen Kraftzentrums. Wir sehen hier, weit über jedes einzelne Kunstwerk und das historische Einzelmonument hinaus, vor allen Dingen die Formung geschichtlicher und soziologischer Sachverhalte. Nicht so sehr der Blick auf die einzelne Bildsäule, nicht so sehr das einzelne Bauwerk sprechen zu uns, als die Totalität des städtebaulichen Organismus.

Das republikanische Rom, sein Machtwillen, sein Staatsgedanke verkörpern sich in der Gestaltung des Forum, des Kapitols und seiner Umgebung. Die weltbeherrschende Kraft des kaiserlichen Rom, die Tatsache, daß diese Stadt damals tatsächlich der kraftausstrahlende Mittel-

punkt der gesamten zivilisierten Welt war, der Gedanke der „pax romana“ — all das ist eindeutig ablesbar in der Formgebung der Kaiserfora, der Bebauung des Palatin und der anschließenden Hügel. Die Città vaticana wieder ist die Kristallisation des päpstlichen Anspruchs auf Weltherrschaft, der Gipfelung und Speicherung der Gesamtheit aller europäischen Kulturleistungen in den spätmittelalterlichen Jahrhunderten, und die drei städtebaulichen Achsen, die strahlenförmig von der Piazza del Popolo ausgehen, sagen uns mehr über Wesen, Staatsauffassung und Gemeinschaftsleben der barocken Jahrhunderte als die ganze theoretische Literatur jener Zeit. Die Aquädukte, die die Campagna durchschneiden, um in die unvergleichlichen Wasserarchitekturen dieser Stadt zu münden, erzählen uns nicht nur von antiker Technik, geben nicht nur romantische Silhouetten in der Landschaft, wenden sich nicht nur an unser Kunstempfinden, sondern — bedeutsamer als alles dieses — geben sie uns unmittelbaren Anschauungsunterricht über das Wesen des Gemeinschaftswillens, über die In-Dienst-Stellung der Naturkräfte unter die Idee der menschlichen Siedlung. Das Kolosseum, die Thermen des Diokletian und des Carracalla sind keine archäologischen Kuriositäten, sondern sie sprechen eindeutig und auch jenem vernehmbar, der wenig oder nichts von der Geschichte der Vergangenheit weiß, davon, wie ein weltbeherrschender Staat seine sozialen Verpflichtungen seinen Volksgenossen gegenüber erfüllte. Die Summe der gerade an dieser Stelle der bewohnten Erde entstandenen Bauwerke, die Fülle der einzelnen städtebaulichen Lösungen, von Plätzen, Straßenkreuzungen, Flußregulierungen usw. zeigt in ihrer Gesamtheit alles, was überhaupt Menschengestalt, Staatsgesinnung und Machtwillen gestalten kann. Die Betrachtung des einzelnen Werkes vom archäologischen, philologischen oder kunsthistorischen Standpunkt

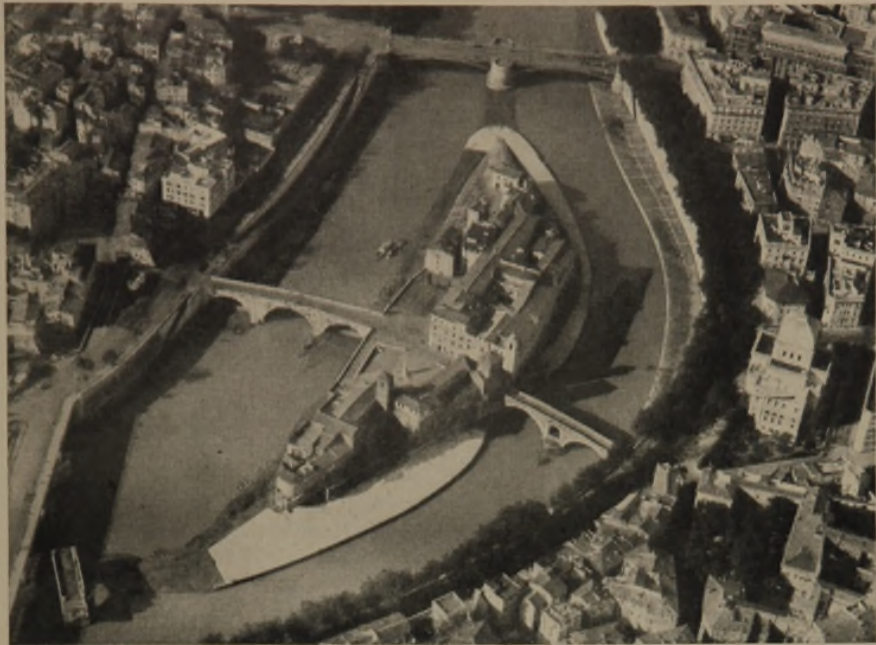


Rom. Foro Italicum und Umgebung

Nach Baedekers Rom

Rom. Tiberinsel

Photo: Servizio Fotografico dell' Aeronautica Roma



her kann diese Schau nur vertiefen und bereichern, aber niemals ersetzen.

Weil Rom nicht, wie fast alle anderen Hauptstädte Europas, in irgendeiner Zeitepoche entscheidend geformt wurde und alles Frühere oder Spätere sich dieser einmaligen Verkörperung einer bestimmten Epoche unterordnet oder angliedert, weil zwei Jahrtausende hindurch fast ununterbrochen immer wieder neue weltgeschichtliche Konstellationen hier ihren machtpolitischen Schnittpunkt städtebaulich ausdrückten, deswegen ist Rom eben die „Hauptstadt der Welt“, wie Goethe es bezeichnet. Daß dieser Organismus, dieser schon so tausendfach durchgeformte Raum noch weiter wächst und sich organisch wieder eine neue Ausdrucksform schafft, dies unbeschreibliche Wunder zu erleben, blieb unserer Zeit vorbehalten. Das ganze 19. Jahrhundert trug wenig zum

Stadtbilde bei. Sein Historizismus, sein zunehmendes archäologisches und historisches Interesse legte Monumente der Vergangenheit frei, destillierte und konservierte, was frühere Zeiten geschaffen, und fügte, rein quantitativ, unwesentliche Häuserviertel dem, wie es schien, ein für allemal bestimmten Stadtbilde hinzu, nahm ihm eher etwas von seiner historisch gewordenen Eigenart, glich sein Gesicht in gewissem Sinne dem anderer europäischer Hauptstädte an. Seine größte Leistung, das zu Beginn des 20. Jahrhunderts errichtete Nationaldenkmal, ist ein trauriges Dokument der auf das rein Quantitativ-Materialistische gerichteten Gesinnung eines Zeitalters.

Die Größe und Bedeutung des Faschismus für Italien kann der Zeitgenosse nicht werten, da sein Urteil notwendigerweise subjektiv bleiben wird. Daß aber die



Die vatikanische Weltstadt (città leonina) im 16. Jahrhundert

Entwicklung Roms unter Mussolini den Aufschwung und Gestaltungswillen einer wirklich ganz großen historischen Epoche zeigt, daß hier nicht kleine Verbesserungen, sondern säkulare Ideen sich aussprechen — diese Erkenntnis muß sich jedem aufdrängen, der unbefangenes Gefühl für Raumgestaltung, für städtebauliche Zusammenhänge, für Architektur im größten und allgemeinsten Sinne hat. Nicht daß dieses oder jenes Gebäude neu errichtet wird, ist entscheidend, sondern die großartige Vision des Duce von der Gesamtheit des Stadtorganismus. Sie findet ihren Ausdruck in dreifacher Form: einmal in der Freilegung der bedeutsamsten antiken, mittelalterlichen und Renaissance-Monumente, sodann in der Errichtung bedeutsamer neuer Einzelbauwerke und — am wesentlichsten — in der Schaffung großzügiger neuer axialer Straßenanlagen, die eigentlich nur mit der entscheidenden Umgestaltung von Paris durch Napoleon den Dritten und Haußmann verglichen werden kann. Die Freilegung des Marcellustheaters durch die Niederlegung des umgebenden Häusergewirrs, die neu geschaffene Perspektive auf die grandiose Kapiteltreppe durch Abbruch der einspringenden Häuserblocks und vor allem die Herstellung des Zusammenhangs und Hebung der großartigen Kaiserfora sind die wichtigsten Beiträge, die Mussolini zur Verlebendigung der großen Vergangenheit dieser Stadt geschaffen hat. Von den einzelnen Neubauten ist das Ministero delle Corporazione von Piacentini wohl

der bedeutendste römische Neubau, der stilistisch und formal wirklich etwas Neues bedeutet.

Entscheidender als alles andere aber ist die Schaffung der Via del Impero und der Via del Mare, zweier wirklicher Triumphalstraßen, von denen die eine die Piazza Venezia und das Nationaldenkmal an der Nordseite des Forums entlang mit dem Kolosseum verbindet, die andere vom gleichen Ausgangspunkt am Südrand des Forums und unter dem Palatin den Zugang zum Meere erschließt. Beides keine Panoramenwege zur Betrachtung noch so bedeutsamer Ruinen, sondern Achsen einer lebenden Stadt, sichtbare, Raum gewordene Symbole des Zusammenhangs des Mussolinischen Roms mit der Vergangenheit und seiner Entfaltung in die Zukunft. Und so ist die Gestaltung der an der Via del Impero neu zu errichtenden Casa del Littorio (des Hauptquartiers der faschistischen Partei) denn auch nicht nur eine ästhetische Frage, die heute im italienischen Parlament und in den Tageszeitungen diskutiert wird — so bedeutet ihre Formgebung nicht nur ein Problem, ein Kampfbjekt zwischen verschiedenen Kunstrichtungen, sondern weit darüber hinausgehend das Ringen um die Ausdrucksmöglichkeit der Idee Roms als moderner Weltstadt: eine Form zu finden für die Verbundenheit mit den bedeutsamsten Architekturschöpfungen der Vergangenheit, die doch völlig selbständig und gleichwertig den Geist des modernen, wieder erstarkten Italiens ausdrückt. Pz.

LONDON

Wilhelm von Kries

London ist die einzige Stadt auf der Erde, die als Begriff, als Inhalt und Gestalt, kurz und gut als Tatsache dem Wesen einer Weltstadt als Wirklichkeit entspricht. Sie ist das Subjekt echter Weltwirtschaft, der Kopf eines weltumspannenden Reiches, das die Herrschaft über die sieben Weltmeere auszuüben gewohnt ist und daher Inhaber all dessen ist, was wir mit dem Namen Weltwirtschaft zu bezeichnen gewohnt waren, ohne darüber nachzudenken, daß es bis zum Kriege und seit dem Kriege nur eine Weltwirtschaft im eigentlichsten Sinne des Wortes gab, nämlich die englische. Wir dürfen aber als Deutsche mit einem gewissen, wenn auch wehmütigen Stolz hinzufügen, daß die große Konzeption, die dieser weltumspannenden bewaffneten Handelsherrschaft, dieser Verbindung zwischen Wagemut und Geschäft, Abenteuerlust und Handel, Waffenruhm und Politik zugrunde liegt, eine Nutzenanwendung jener großen Lehren ist, die England dem Vorbild und dem Einfluß der Herrschaft der Deutschen Hanse in dem Nordeuropa des Mittelalters verdankt.

So ist denn London als Stadt von vielerlei Gestalt doch ein Ganzes. Wir aber greifen hier im Sinne der Richtung dieser Betrachtung nur den Tatbestand Londons als Weltstadt heraus und verweisen alles, was sonst noch zu sagen wäre, in die Klasse und das Gelände des Pfahlbürgertums; in jenen Raum, der im Schatten jener Dinge liegt, die einer Weltstadt ihren Glanz, ihr Gepräge, ihr Schicksal und ihre Tradition geben.

Als imperialistisches Zentrum ist London zwierteilt. Da liegt im Osten die Altstadt von London, die sogenannte City, als Mittelpunkt der englischen Weltwirtschaft, der englischen Weltwährung, in deren Bereich die weltwirtschaftliche Betätigung anderer Völker nur geduldet war und mit der verglichen auch die Handelsempore von New York nur Kosmopolis, aber nicht Inbegriff der Herrschaft ist und war. Das Zen-

trum der City aber ist heute noch der ursprünglich zu ebener Erde liegende einstöckige Bau der Bank of England.

Im Westen davon liegt Westminster als die eigentliche Reichshauptstadt, Sitz der königlichen Gewalt des obersten Gerichtes und der Gesetzgebung. Zwischen beiden Städten liegt nebenher und wie zufällig als Brücke über einen ungeheuren Kontrast das „Theaterland“ und das „Klubland“, wo sich Kunst, Meinung und Kultur pflegen läßt. Daß im Osten der City die Themse beherrschende alte Zwingburg der Eroberer, der Tower, liegt, das politische Schlachthaus Englands, als eine Mahnung an die letzten weltwirtschaftlichen Realitäten, muß freilich noch hinzugefügt werden.

Diese mannigfache, vielgestaltige Wirklichkeit der Weltstadt London hat nun aber keinen bewußten, sondern eher einen unbewußten, hat mehr einen organischen als einen gewollten, und infolgedessen durch die natürlichen Umstände der Entwicklung mannigfach gehemmt und bedrückten architektonischen oder baulichen Ausdruck gefunden. Der Ausdruck der einzelnen Funktionen der Weltstadt London ist um so besser geklärt, je näher der politischen Wahrheit die in ihnen verkörperte Gewalt war. Nicht den Handelsherren, sondern den Königen verdankt London auch äußerlich die Gestalt und die Würde der weltstädtischen Funktion. Sie haben die Parks erhalten, das Gelände für Regierungspaläste und ansehnliche Gebäude gegeben, die heute der Stolz von Westminster sind und den Charakter jenes städtischen Raumes bestimmen, der heute als das Herz des Weltreiches bezeichnet wird, in dessen Mitte die Abtei von Westminster der Gegenwart ihre ewige Krönung gibt.

Dennoch ist London ohne einen Plan entstanden und längs des Flußlaufes der Themse ins Land hinein-

gewachsen. Alle Versuche, das Stadtbild planmäßig zu verändern, sind gescheitert. Der Erbauer der St.-Pauls-Kathedrale, Christopher Wren, hat schon im Jahre 1666 nach dem großen Brande, der die alte „Hansestadt“ London fast vollständig zerstörte, einen Wiederaufbauplan des damaligen Stadtgebietes vorgelegt. Seine Ausführung scheiterte, wie die freundliche Formulierung seiner Zeit lautete, am Geldmangel; in Wahrheit aber an der Tatsache, daß bei der großen Feuersbrunst die Eigentumsrechte nicht mitverbrannt waren. So erstand das alte London von neuem aus der Asche und war darob nicht schöner geworden.

Seit Christopher Wren hat es viele Pläne gegeben. Ungefähr gleichzeitig mit Wren entwarf John Evelyn einen Wiederaufbauplan, hundert Jahre später John Gwynn. Im Jahre 1834 entwarf Sidney Smirke einen Plan zur Verbesserung des Westens. Neuerdings hat ein berühmter englischer Architekt zu den alten Plänen einen neuen gefügt. Es ist der Plan William Walcotts. Dieser schlägt vor, die Themse zwischen Vauxhall und Greenwich abzdämmen, einen Teil des Flußlaufes, nämlich bis zur Towerbrücke, trockenulegen und gleichzeitig ein neues Flußbett quer durch Südlondon nach Greenwich zu führen. Walcot schlägt damit sämtliche Fliegen mit einer Klappe. Er löst das weltstädtische Verkehrsproblem, das Hafenproblem, das Problem der Entwicklung Südlondons, das Eisenbahnproblem und das Flughafenproblem. Auf dem gewonnenen Lande, das bei dem Themse-Kanalbau entstehen würde, will er Zentralbahnhof und Zentralflughafen vereinigen, während er das östliche Ende des neuen Themse-Kanals zu einer beträchtlichen Erweiterung der Docks und des Hafens benutzen will. Dieser jüngste Plan hat aber ebensowenig Aussicht auf Verwirklichung wie der erste Plan Wrens, obwohl er nach dem Stande der Technik von heute zweifellos der genialste ist. Statt dessen arbeiten jetzt die Mauerbrecher mit Spitzhacke und Schaufel an der schönsten Brücke Londons, der Waterloo Bridge,

die als Opfer des neuen sozialistischen Ehrgeizes in der Londoner Stadtverwaltung „hingerichtet“ wird, ohne jeden Sinn und Verstand; denn erstens verläuft die Waterloo-Brücke nicht im Zuge des städtischen Verkehrs, und zweitens will man an ihre Stelle eine Art ägyptischer Architektur setzen, so daß man bestenfalls von einem parteipolitischen Mätzchen sprechen kann.

Insofern freilich, als diese Art der „Verbesserung“ des Stadtbildes typisch ist, stellt diese Brücke nichts Auffallendes dar. Die gesamte städtische Planung in London vollzieht sich als fortwährende Flickarbeit, die weit mehr vom Zufall als von einer großen Absicht getragen wird. Wenn wir aber das Ganze betrachten, so ergibt sich trotz alledem eine sehr merkwürdige und auffallende Geschlossenheit des Londoner Stadtbildes. Heute, wo wir vornehmlich die reichshauptstädtische und weltstädtische Funktion ins Auge fassen, und wo wir notgedrungen das Wohnproblem, die Behausungsfrage nicht erörtern können, ist dennoch eines deutlich: Aus dem Wesens-Willen dieser Stadt, aus dem Gefühl und dem Instinkt ihrer Bewohner für die Einheit ihrer Art sind Hunderttausende von Lösungen zu einer einzigen Lösung geworden. Ob wir in der City im tiefen Schatten der Paläste von Banken und Bürohäusern entlang gehen, wo im Winter im ewigen Nebel ewige Dunkelheit herrscht, oder ob wir durch die hellen Parkanlagen, die weiten Straßen des königlichen Viertels um das Parlament, oder am Palast von St. James spazieren gehen so hat sich doch in diesem Gegensatz und Kontrast die Einheit einer weltbeherrschenden Nation ein Denkmal ihrer Art und ein Symbol ihres Wesens gesetzt. Alles, was wir als die Attribute einer Weltstadt verlangen, ist lebendig gestaltet, gewachsen und geworden. Wenn wir schließlich den Versuch machen, dem Geheimnis dieser zugleich außerordentlich schönen und außerordentlich häßlichen Stadt auf die Spur zu kommen, dann ergibt es sich, daß sie im Rhythmus der Jahrhunderte gelernt hat, im Glück bescheiden zu sein, das Modische und das Neue zu verachten, daß diese Stadt mit Anmut



Christopher Wren's Plan für den Wiederaufbau der „City of London“ nach dem Brande 1666

London
Westminster-Brücke
Blick auf das
Parlamentsgebäude



häßlich und mit Verlegenheit schön ist. Indem sie aber buchstäblich jeder Beschreibung spottet und jeder Planung unzugänglich bleibt, ist sie sich selbst und ihrer Aufgabe treu geblieben, Weltstadt zu sein. Sie ist nicht Theorie, sondern Praxis. London ist ein städtisches Weltreich für sich, wo jeder Quadratfuß Boden die Last geschichtlicher Erinnerung trägt. Daher sie denn auch als Ganzes vom

Parlament und nicht vom Stadtrat betreut wird! So besitzt denn London weltstädtische Würde, weltstädtischen Rhythmus und jene Gelassenheit und jene Ruhe, jenes selbstverständliche Fehlen von Nervosität, die alle zusammen und insgesamt ihr den ersten Rang unter den größten Metropolen der Welt sichern: London ist Weltstadt schlechthin.

HAUSSMANN ERNEUERT PARIS

Es war eine Zeitlang in Deutschland große Mode, Paris als Stadtgebilde zu überschätzen. Die Zeit der hemmungslosen Schwärmerei ist vorüber. Um alle politischen Sentiments beiseite zu lassen, so hat sich doch jedenfalls bei uns herumgesprochen, daß die Wohnbedingungen in Paris teuer und schlecht sind. Damit fehlt eine grundlegende Qualität, die heute, im Zeitalter moderner Massenbildungen und gesteigerten Massenbewußtseins, von einer Großstadt gefordert wird. Versteht sich, Paris hat seine Gegengewichte: den Fluß, die Luft, die großen Baudenkmäler einer geistlichen, königlichen und imperialen Vorgeschichte, schließlich die — nicht ganz zweifelsfreie — Romantik seiner für den Fremdenverkehr konservierten alten Viertel. Alle diese Anziehungspunkte kämen jedoch bei weitem nicht zur vollen Wirkung, wenn Paris als Stadtgebilde nicht zugleich das Ergebnis einer der außerordentlichsten Episoden der städtebaulichen Geschichte wäre. Ohne die großen Durchbrüche und Sanierungsarbeiten, die der Seinepräfekt **Haußmann** 1853 bis 1870 durchführte, ist der Eindruck, den Paris ungeachtet seiner Schattenseiten noch immer macht, nicht zu verstehen. Haußmanns Arbeiten, obwohl unternommen ohne jedes Verständnis für die positive und negative städtebauliche Bedeutung von Eisenbahn und Schnellbahn, obwohl noch ahnungslos gegenüber den Aufgaben der Dezentralisation und einer hygienisch befriedigenden Wohnweise, sind dennoch bis jetzt niemals übertroffen, ja nicht einmal erreicht worden. Erst Haußmann hat der französischen Hauptstadt die Möglichkeit gegeben, eine Weltstadt, entsprechend den Bedürfnissen und Ansprüchen ihres Landes, zu werden.

Schon die Person ist interessant. Persigny, der Minister des Innern, der Haußmann auf den Posten des Seinepräfekten brachte, beschreibt ihn: „Groß, dick, kräftig, energisch und zugleich fein, verschlagen, niemals um Auswege verlegen, scheute sich dieser verwegene Mann nicht, zu zeigen, wie er war... Dieser kräftige Athlet von stämmigem Rückgrat und plumpem Nacken, voll Verwegenheit und Geschicklichkeit, fähig, Schliche gegen Schliche, Falle gegen Fallen zu stellen, wird sicher Erfolg haben.“ Dieses „großgewachsene Raubtier“ (ebenfalls Persigny) wurde ausersehen, die Wünsche Napoleons III. für einen Umbau seiner Hauptstadt durchzusetzen gegen eine Welt von Widerständen. Und dies ist der zweite interessante Punkt! Der Bauherr war der Kaiser selbst, kraft außerordentlicher Vollmachten, die er sich gegenüber der Stadtverwaltung geschaffen hatte, gewiß ein Abenteurer, aber doch zu jener Zeit noch ein Mann von Kraft und Klarheit, noch nicht der müde Kranke, als der er in den Krieg gegen Preußen-Deutschland zog, und übrigens mit besonders feiner Witterung begabt für die staatspolitische Bedeutung städtebaulicher Planungen. Ein Sachverständigenbeirat, der ursprünglich als Gegengewicht gegen die Stadtverwaltung vorgesehen war, wurde nach der ersten Sitzung beiseitegeschoben und nie wieder einberufen. Die maßgebende Kommission bestand schließlich 17 Jahre lang aus Napoleon und Haußmann selbst.

Von dem Generalplan der Haußmannschen Arbeiten gab es drei Exemplare; nur von einem hat man noch Kenntnis, nämlich von dem Stück, das Napoleon dem König von Preußen 1867 bei seinem Besuch der Pariser Weltausstellung überreichen ließ. Es würde zu weit führen, die schon vielfach besprochenen Einzelheiten dieses Planes (s. S. 524) hier noch einmal aufzuführen. Sein Grundgedanke war, durch das verwickelte Gewirr der alten Straßen und Gassen ein Netz großer gradliniger Durchgangsstraßen

zu legen und damit sowohl dem Verkehr wie dem Auge, wie, schließlich und notfalls, auch den Mitteln staatlicher Gewalt freie Bahn zu schaffen. — Haußmann selbst hat erklärt, für seine Person nicht im geringsten an die strategische Bedeutung seines Planes gedacht zu haben; immerhin gab er zu, es sei ein glückliches Ergebnis, wenn es gelinge, „dem alten Paris, dem Sitze des Aufbruchs und der Barrikaden, den Bauch aufzuschlitzen“. Der Durchführung des Planes fielen 27 000 Häuser — bei einem Gesamtbestand von schätzungsweise 60 000 — zum Opfer, rund 350 000 Personen, ein Drittel der Gesamtbevölkerung von 1851, wurden umgesiedelt. Noch die späteren Pläne der Stadtverwaltung von 1889 und 1909 übernahmen unvollendet gebliebene Gedanken aus dem Plan Haußmanns.

Aber nicht in diesen und anderen mehr technischen Einzelheiten wird man das finden, was an der Tätigkeit Haußmanns auch heute noch lehrreich ist. Auch die Frage, ob der strategische Effekt Hauptabsicht oder nur günstige Nebenwirkung war, kann dahingestellt bleiben. Von größter Bedeutung bleibt dagegen — neben den schon angedeuteten Punkten: Einheit und Souveränität des bauherrlichen Willens und persönliche Eignung des Durchführenden — die Größe der Gesamtidee und die ihr entsprechende Dauerwirkung. Haußmann war sich, ebenso wie sein Herr, bewußt, daß er die Hauptstadt eines großen Landes und mächtigen Staates neu zu formen hatte, und daß man angesichts solcher Aufgabe, bei aller Sorgfalt auch für das Einzelne, doch nicht an Kleinigkeiten hängen bleiben darf, daß hier vielmehr nur mit großen Maßstäben gearbeitet werden kann. Die Wirkung hat ihm trotz aller Fehler im Einzelnen, die seine republikanischen Epigonen dann noch fortgesetzt haben, Recht gegeben. Paris ist mitsamt seinen antiquarischen Sehenswürdigkeiten dennoch keine antiquarische Museumstadt geworden; ist eine Weltstadt, die, zum guten Teil dank den Boulevards und Avenuen Haußmanns, in typischer Weise ständig werbende Demonstration für ihr Land, glänzender Empfangssalon der Nation ist.

Damit sind auch die Kosten der Haußmann'schen Arbeiten längst vielfach wieder eingebracht worden; das steht sozusagen vor jeder rechnungsmäßigen Nachprüfung zweifellos fest. Und diese Kosten waren naturgemäß nicht gering. Vorweg bemerkt: Haußmann verließ seinen Posten 1870 mit reinen Händen; einige Ungesetzlichkeiten, die man ihm vorwarf, hatten nichts mit persönlicher Bereicherung zu tun, sondern entsprangen nur dem leidenschaftlichen Willen, das begonnene Werk gegen alle Widerstände durchzuführen. Seine Finanzierungsmethode war eine Kombination von staatlichen Zuschüssen (etwa 800 Mill.), Ausgaben aus dem laufenden städtischen Etat und städtischen Anleihen; nach Haußmanns eigenen, als zuverlässig geltenden Angaben in seinen Memoiren mußten von der Stadt, einschließlich des Anleihendienstes, bis Ende 1869 über 2½ Milliarden Franken flüssig gemacht werden. Die Anleihen, die im Laufe der Zeit aufgenommen wurden, waren im allgemeinen mit 3% zu verzinsen, bei einer Laufzeit von 40 Jahren. Naturgemäß ergab sich eine starke, wenn auch auf längere Zeit verteilte Belastung der Steuerzahler; Haußmann suchte sie von vornherein dadurch zu erleichtern, daß er die städtische Oktroigrenze bis an die Befestigung hinausverlegte und dadurch rund 400 000 neue Steuerpflichtige gewann. Er unterließ jedoch die Ausnutzung des hiermit gewonnenen Geländes (4400 neue ha zu den früheren 3400 ha) als Ansiedlungsgebiet, was nicht nur hygienisch, sondern auch finanziell nützlich



Paris. Quartier de l'Étoile

Photo: Compagnie Aérienne Française

Unten:

Das Umgestaltungsprojekt von Paris, wie es Napoleon III. zu Anfang seiner Regierung entwarf und zur Weltausstellung 1867 in nur 3 oder 4 Exemplaren herstellen ließ, von denen eines dem König von Preußen bei seinem Besuch der Weltausstellung 1867 überreicht wurde. Das Original dieses Exemplares befindet sich im Besitz der Haus- und Hofbibliothek des ehemaligen Deutschen Kaisers. Die anderen Exemplare sind verloren gegangen



gewesen wäre. Auf der anderen Seite setzte er den Preissteigerungen, die die Enteignungsjury ständig vornahm, kaum Widerstand entgegen. Auf diese Weise sind die Kosten seiner Arbeiten höher geworden als er veranschlagt hatte und sicher auch höher als nötig gewesen wäre.

Dennoch trat die finanzielle Katastrophe, die seine Gegner immer wieder voraussagten, nicht ein. Die Schwierigkeiten wurden überwunden. Die Welle der aufsteigenden Prosperität trug das Schiff immer wieder über die Klippen hinweg. Und schließlich wurde aus der ungeheuren Belastungsprobe, die Haußmann der Hauptstadt Frankreichs zumutete, eine ständige Quelle des Wohl-

standes. Die ausgegebenen Francs verzinsen sich noch heute, nachdem die Anleihen längst getilgt sind, in Dollars, Pfunden, Pesos und allen anderen Währungen der Welt.

Wir können heute keine Anleihen zu 3% Zinsen in Milliardenbeträgen unterbringen. Und dennoch braucht man die Finanzierung von Umgestaltungsplänen, die denen Haußmanns an Umfang nicht nachstehen, keineswegs als eine Unmöglichkeit anzusehen. Man muß nur genügend von ihm lernen, positiv wie negativ, und muß verstehen, die inzwischen weiter entwickelten modernen Finanzierungsmethoden richtig einzusetzen.

as.

BERLIN

„Der Begriff City ist ein kulturpolitischer Organisationsbegriff und entstammt ebenso wie das italienische *citta* und das französische *cité* dem lateinischen *civitas*, dem Inbegriff eines freien Bürgers. Er ist in der Zeit der Umsiedlung und Christianisierung der germanischen Volksstämme Angeln, Sachsen und Jüten auf britannischem Boden geformt worden.“

Die Vorzüge und Schwächen ländlich kleinstädtischer Bildung, die den Deutschen nach dem Worte Heinrichs von Treitschke tief im Blute liegt, haben erst nach der Reichswendung einem immer stärker werdenden Streben nach Zusammenschluß zu wahrhaft großstädtischen Gemeinschaftsformen Platz gemacht. Ein Weltvolk mit vorwiegend ländlichem und kleinstädtischem Siedlungscharakter ist undenkbar, und so haben die äußeren Formen des deutschen Zusammenlebens sich in dem Maße großstädtisch gewandelt, in welchem sein Einfluß auf dem Weltmarkt zunahm. Namentlich die Außenhandelsplätze am offenen Meer, dann aber auch große Stapel- und Umschlagplätze im Binnenlande, wie z. B. Leipzig, Breslau, Frankfurt, Köln usw., haben diesem Zuge der Zeit in ausgeprägter Weise Rechnung getragen.

Es ist charakteristisch für die Weltvölker, daß sie alle einen großstädtischen Zentralpunkt besitzen, in dem alle Fäden des gouvernementalen, wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Lebens zusammenlaufen und von dem alle Blutbahnen, die dieses Leben speisen, wiederum ausgehen. Großbritannien ist London. Frankreich ist Paris. Italien ist Rom. Japan ist Tokio. Ein solcher Herzpunkt hat dem deutschen Volke bis zur Reichswendung völlig gefehlt, und man möchte sagen er fehlt ihm auch heute noch. Es liegt das an der ganzen historisch-politischen Entwicklung und Struktur Deutschlands, dessen einzelne bis dahin selbständig funktionierende Glieder auch nach ihrem politischen Zusammenschluß nicht aufhören wollten, sich eine bestimmte Eigenart zu wahren und diese nach wie vor in eigenen Zentralpunkten zum Ausdruck zu bringen. Die Vorzüge dieser Mannigfaltigkeit sind unverkennbar. Wir brauchen bloß Namen wie Dresden, München, Stuttgart zu hören, um zu wissen, daß darin etwas angedeutet ist, was kein Deutscher und auch kein Fremder, der deutsches Wesen kennenlernen will, jemals missen möchte. Trotzdem aber bleibt dem deutschen Volke, wenn es sich als Weltstadt behaupten will, die unbedingte Aufgabe, auch seinen Herz- und Zentralpunkt im Sinne einer City als Weltstadt so auszugestalten, daß man in einer kommenden Zeit auch von diesem Lande wird sagen können: Deutschland ist Berlin.

Trotz aller Widerstände, die der ländlich-kleinstädtische Entwicklungscharakter und Wesensgrundzug des deut-

schen Volkes dem Aufkommen Berlins geboten hat, ist Berlin dieser Herz- und Zentralstellung gleichlaufend mit dem Aufschwunge Deutschlands am Weltmarkte, namentlich unter der Regierung der nachbismarckischen Epoche, diesem Charakter immer näher gekommen. Das historische und politische Gefüge Deutschlands liegt zwar in seinen Grundzügen fest und soll nicht durch künstliche Mittel dem irgend einer anderen Volksgemeinschaft angeglichen werden. Wenn es sich aber in Zukunft doch darum handeln wird, die notwendige Mittelpunktstellung Berlins in ganz anderer Weise noch zum Durchbruch zu bringen, als es bisher der Fall sein konnte, so hat das in einem ganz besonderen Sinne zu geschehen. Berlin braucht, um das deutsche Volk zu repräsentieren und eben diese Stellung Berlins ist es, auf die wir hinzielen —, keiner anderen deutschen Stadt ihre historischen, politischen, wirtschaftlichen Güter zu nehmen und kann trotzdem der Mittelpunkt des deutschen Gemeinschaftslebens im höchsten Sinne sein. Es wird diese Stellung erhalten dadurch, daß es als *deutsche City* herausgearbeitet



Aus Berlins Altstadt, Fischerstraße, Gasthaus zum Nußbaum



Berlin. Plan von Karl Friedrich Schinkel 1840
zur Regulierung des Geländes nördlich des Tiergartens zwischen Moabit und dem Wedding



AUSSCHNITT AUS DEM
 BEBAUUNG PLAN GR BERLIN
 AUFGEST VON MARTIN MÄCHLER
 ERSTER ENTWURF VON 1917/1919

Berlin. Plan eines Nord-Süd-Durchbruches von Martin Mächler,
 der zugleich eine Regulierung des Geländes zwischen Moabit und Wedding und dem südlichen Stadteil vorsieht

- Reichsministerien
- ⊠ Reichsfinanzämter
- ⊗ Preuß. Ministerien
- ✱ Ausländische Ministerien
- Reichsämter
- ⊗ Preuß. Ämter



Die Reichs- und Staatsbehörden und die ausländischen Gesandtschaften in Berlin

wird. Die Einheit und Einheitlichkeit des Reiches als welt-politischer Faktor, die ganze Macht seiner zentral ge-leiteten weltwirtschaftlichen Bewegung soll in Berlin zu-sammengefaßt werden und der Reichshauptstadt den

Charakter der einen und einzigen deutschen Weltstadt nicht im gleichen Sinne, aber im gleichen Maße geben, wie Paris den Charakter der französischen, London den der englischen City hat. M. M.

DIE WELTSTADT ALS GESTALTUNGS-AUFGABE

W. de Laporte

Fraglos ist die moderne Groß- und Weltstadt als Er-scheinungsform das Produkt einer geistig-materiellen Ent-wicklung besonderer Art, die das Wesen dieser Entwick-lung deutlich ausprägt. Die geistige Atmosphäre unserer modernen Städte ist gar nicht denkbar ohne die Bewußt-seinwandlung des menschlichen Geistes, die vom Beginn des Humanismus bis zum wissenschaftlichen Positivismus das religiös und kollektiv gebundene Denken des Mittel-alters zugunsten selbstbewußter und individueller Kräfte ablöste.

In seinem Buch „Stadt und Land als organischer Lebens-raum“ schreibt Schulze: „Der Geist der Städte löste sich aus seiner bisherigen überstarken solidarischen Ge-bundenheit, d. h. das wachsende Bewußtsein der Ichheit des einzelnen Menschen lockerte die kollektive, durch Glauben und Solidarität einheitlich zusammengeschlossene Initiative der gesellschaftlichen und sozialen Lebensver-bände, indem sie diese mit Gestaltungstendenzen von ausgesprochen individueller Färbung mehr und mehr durchsetzte.“ Es darf nicht übersehen werden, daß diese ganze geistesgeschichtliche Epoche, die man zusammen-fassend als liberale bezeichnet, eine ungeheure materielle Kraftentfaltung verursacht hat. Geistig positivistisch und materiell nach rein wirtschaftlicher Zweckmäßigkeit ori-entiert, mußte diese Zeit charakterisiert sein durch eine ungeahnte Güterproduktion und Massierung von Menschen, Gütern, Dingen, die keine vorhergehende Zeit gekannt hat. Aber ebenso charakteristisch ist das Hervortreten

von soziologischen, teils psychischen, teils biologischen Krankheitserscheinungen, die schließlich einen Umschwung herbeiführten. Niemals sind die aus dem tragenden Ge-meinschaftsgefühl losgelösten, jeder religiösen und meta-physischen Bindung entfremdeten Menschen in tieferem Sinne unproduktiver gewesen, wie in dieser Epoche größter materieller Kraftentfaltung. Wie sich in der grauenhaften architektonischen Stillosigkeit der Jahr-hundertwende, in gewissen Erscheinungen der Malerei, Plastik, Musik die ganze Instinktunsicherheit einer geistig wurzellosen Menschheit offenbarte, so waren alle wirt-schaftspolitischen Maßnahmen vorwiegend von rein ver-standesmäßigem, rationellem Denken diktiert. Die Miets-kaserne als typischer Ausdruck einer im tiefsten Sinne ideenlosen Zeit stellt sich gleichberechtigt an die Seite der Gewerkschaften, Konzerne, Kartelle, deren höchste Weis-heit der Klassenkampf bzw. die Preiskonvention war. Eine Synthese im Sinne übergeordneter nationa:er weltwirt-schaftlicher Ideen war dieser Zeit ebenso fremd wie die schicksalhafte Verbundenheit des einzelnen mit seinem Volk, mit Gott. Wie im einzelnen diese seelisch-geistige Einstellung des Großstädtlers durch Tempo und Rhythmus der gewerblichen Arbeit, durch seine Entfremdung von der Natur, durch seine materialistische Lebensauffassung und ihre geistigen Auswirkungen zustande gekommen ist, bedarf noch besonderer Untersuchungen. Hier möge die Feststellung genügen, daß die oben kurz skizzierte typische Mentalität des Großstädtlers in immer größeren

Gegensatz zu der mehr gefühlsmäßig verankerten, in Arbeitstempo und Rhythmus an die Naturgesetze gebundenen, konservativeren des Landbauers treten mußte.

Das Bild würde aber unvollständig sein, wenn wir nicht gleichzeitig die ungeheure dynamische Kraftentfaltung der Großstadt in das rechte Licht rücken würden. Wie schon angedeutet, hat keine Zeit eine derartige Kraftentfaltung hervorgebracht wie die als „liberal-kapitalistisch“ gekennzeichnete Epoche. Dabei dürfte die Beobachtung nicht uninteressant sein, daß in den Konzentrationstendenzen der Industrie (die bekanntlich für die moderne Technik durchaus nicht mehr unbedingte Voraussetzung sind) noch kein genügend hinreichender Grund für die überragende Stellung mancher Groß- und Weltstädte gegeben ist. Wir brauchen nur an die breit hingelagerten Industriesiedlungen des Ruhrgebiets und der schlesischen Bergwerksdistrikte zu erinnern, die noch nicht zu einer prägnanten Ausbildung einer einzigen Groß- und Weltstadt geführt haben. Martin Mächler hat in mehrfachen Publikationen mit Recht darauf hingewiesen, daß der tiefere Grund der Groß- und Weltstadtbildung in politischen Faktoren zu suchen ist. Erst die Großmacht verlangt auch die Weltstadt. Die ganze Dynamik eines lebenskräftigen Volkes muß sich bei der heutigen Entwicklung der Industrie und des Verkehrs vorwiegend im Groß- und Welthandel ausdrücken. Die Weltbedeutung eines Staates drückt sich in dem Einfluß aus, den er auf die ganze Welt ausüben kann. Soweit dieser Einfluß aber nicht auf politisch-kriegerischen Aktionen beruht, muß er sich im Welthandel betätigen. Daher ja auch die überragende Rolle, die heute im politischen Leben der Kampf um die Märkte und die Rohstoffgebiete spielt, so wenig vielleicht auch nach außen hin bei offiziellen Verhandlungen der Diplomatie davon gesprochen wird. Wie die Fahne auf primitiver

Stufe der Taktik das Symbol des Heerhaufens war, so bedeutet heute die Groß- und Weltstadt das Symbol der Kraftentfaltung und des weltpolitischen Einflusses einer Großmacht. Hier müssen darum alle Fäden der Verwaltung, der Industrie, des Großhandels, der großen Organisationen zusammenlaufen. Alle politischen, kommerziellen und industriellen Kräfte müssen hier ihre Repräsentation finden, der ganze Apparat des wirtschaftlichen und politischen Lebens muß hier seinen weithin sichtbaren Konzentrationspunkt besitzen. In diesem Sinne bedeutet die Groß- und Weltstadt durchaus eine naturnotwendige Entwicklung der durch den menschlichen Erfindungsgeist ins Ungeheure gesteigerten Dynamik der Produktivkräfte. Es ist deshalb durchaus kein Zufall, daß in allen Staaten trotz weitverzweigter Industrien und vieler nennenswerter Großstädte sich nur eine davon als überragende Weltstadt entwickeln konnte und überall als der konzentrierte Ausdruck der wirtschaftlich-politischen Kraftentfaltung des betreffenden Staates gewertet wird. In diesem Sinne gewinnt die Groß- und Weltstadt und ihre Organisation eine weit über die lokale Repräsentation hinaus gesteigerte Bedeutung. Sie ist sozusagen das Aushängeschild der politisch-wirtschaftlichen und sozialen Macht- und Kraftentfaltung des betreffenden Volkes. Ihre Ausgestaltung und Anlage üben damit einen weit über das rein Ästhetische hinausgehenden Einfluß aus. Welche Rolle zum Beispiel Paris gespielt hat, ist allgemein bekannt. Weniger bekannt dürfte sein, wie diese Rolle möglich wurde durch die Gestaltung der wunderbar geschlossenen, städtebaulichen Anlage dieser Stadt, die sich organisch um die Seine gruppiert. Sämtliche repräsentative Bauten sind an der Seine gelagert. Alle die großen, nach einheitlichen Fürstenwillen angelegten Boulevards führen auf dies verbindende Band und damit zu den



Berlin. Altstadt, Spreeufer. Blick von der Kleinen Stralauer Straße aus



Berlin. Altstadt. Übersichtsplan der zugeschütteten Wasserläufe

repräsentativen Mittelpunkten des französischen Lebens. Der Fremde wird sozusagen automatisch immer wieder zu den Stätten der höchsten Macht- und Glanzentfaltung des französischen staatlichen und wirtschaftlichen Lebens geführt, so daß sich schon rein äußerlich Eindrücke ergeben, deren Zauber sich ein empfängliches Gemüt selten entziehen kann. Wie stark sich derartige Imponderabilien in der Urteilsbildung des Auslandes über ein Land aus-

wirken, läßt sich natürlich statistisch nicht erfassen. Immerhin ist ein materieller Erfolg schon ohne weiteres durch den starken Fremdenverkehr erkennbar, der jahraus, jahrein nun seit Jahrhunderten diesem repräsentativen Mittelpunkt westeuropäischen Lebens zuströmt. Ein Erfolg, der deutlich zeigt, daß die bauliche Behandlung der Haupt- und Weltstadt eines Großstaates eine Gestaltungsaufgabe ist, die von einem Weltvolk getragen werden muß.

HAUPTSTÄDTE, DIE AUS DER ERDE GESTAMPFT WERDEN!

Angora - Canberra

Herbert Schmidt-Lamberg

Als die junge türkische Republik daran ging, den Schwerpunkt ihres kulturellen und politischen Eigenlebens auf die asiatische Seite des Bosphorus zu verlegen und sich mitten im kleinasiatischen Hochlande eine neue Landeshauptstadt willkürlich begründete, da waren nicht nur die Politiker erstaunt und die Wirtschaftsfachleute stark verblüfft, da lächelte man wohl in allen Hauptstädten Europas ein wenig über diese absurd und unausführbar erscheinende Idee. Die Wahl der türkischen Regierung fiel auf den Marktflecken Angora, denn viel mehr bedeutete das Stadtwesen im Jahre 1919 nicht, als diese Entscheidung fiel. Nicht mehr als 3867 Einwohner wohnten in 14 verschiedenen Straßen, die noch dazu nicht einheitlich durchgeführt waren und meistens in dunklen Labyrinth verließen. Angora bildete schon damals den Endpunkt der regulären Postverbindung von Konstantinopel nach dem nördlichen und mittleren Klein-

asien, und es war klar, daß jede weitere Entwicklung dieser Gebiete, die für die junge Türkei nach der fast vollkommenen Verdrängung aus Europa jetzt doppelt wichtig sind, von der Verbesserung der Verbindungen jeder Art abhing. Deshalb war es erklärlich, daß man als erstes die Eisenbahnlinie herstellte, auf der jetzt täglich ein Dutzend Personenzüge und etwa zwanzig Güterzüge verkehren, daß man ein ansehnliches Stationsgebäude neu aufbaute und daß man dem Postgebäude gleich einen Umfang gab, in dem ein Dienst verrichtet werden konnte, der dem Hundertfachen dessen entsprach, was man damals, um 1920 herum, in Angora benötigte.

Sämtliche Straßen wurden zunächst planiert, auf eine Breite von mindestens 35 Meter gebracht, mit einer Fahrbahn in der Breite von 15 Meter. Die Asphaltierung hat man inzwischen zum Teil aus klimatischen Gründen

wieder aufgegeben, dagegen ist man zu der Einsicht gekommen, daß die modern durchgeführte Holzpflasterung für die besonderen Erfordernisse hier die besten Voraussetzungen bietet. Es sind deswegen von den jetzt vorhandenen, ausgebauten 324 km moderner Straßen in Angora schon mehr als 100 km mit Holzpflasterung versehen, dazu wird eine Betonierung der Hauptboulevards vorgenommen, die den meisten Autoverkehr auf sich ziehen werden. Zunächst wurden fertiggestellt die Eisenbahngebäude, die Postanstalt, das moderne Wasserwerk und die Regierungsgebäude. Insgesamt wurden von den jetzt vorhandenen, fertig ausgeführten 1145 Gebäuden rund 860 von der Regierung erbaut. Auch die Privatwohnhäuser und die beiden Hotelbauten wurden auf Kosten der Regierung erbaut, soweit nicht die alten Bewohner ihre alten Wohnhäuser selbst modernisiert haben. An Privatkapital sind aber im gesamten Wohnhausbau in Angora noch keine 50 Millionen türkische Pfund investiert worden, trotzdem der Hausbau hier teilweise sehr kostspielig ist. So wurde der Kostenvorschlag für das Parlamentsgebäude in Angora nicht weniger als um volle 2,7 Millionen türkische Pfund überschritten, so daß man annehmen sollte, der Baueifer der türkischen Regierung für Angora sollte erlahmen. Das ist aber durchaus nicht der Fall.

Sehr schwierig ist die Wasserversorgung der Stadt, für die ein Speicherbecken im Umfange von 3 Millionen Kubikmeter Wasser zwischen der Niederung des Kizilirmak-Flusses und dem Stadtgebiete vorgesehen ist. Heute ist die Versorgung bereits soweit geregelt, daß Brunnenwasser in den Privathäusern und Hotels überhaupt nicht mehr verwendet zu werden braucht, daß dagegen fließendes Wasser ausnahmslos für alle Gebäude in Angora zur Verfügung steht. Eine Umleitung der Nebenarme des Kizilirmak ist geplant, und zwar derart, daß eine kanalähnliche Verbindung der Stadt mit dem Flusse selbst geschaffen wird, für die eine Bauzeit von drei Jahren bis 1935 vorgesehen ist und deren Kosten auf rund 89 Millionen RM. anzuschlagen sind. Man sieht auch hieraus, daß die Baukosten in den kleinasiatischen Gebieten viel höhere sind als selbst am Balkan, etwa in Monastir oder in der Walachei für ähnliche Wasserversorgungspläne. Wenn man mit der Erbauung dieser Wasserverbindungswege die Ingenieure fast aller europäischen Nationen mit- oder nacheinander betraut hat, so kann man daraus lesen, daß es trotz der gewissen Großzügigkeit, mit der die Regierung darangeht, für den Ausbau der jungen Hauptstadt zu sorgen, doch diejenigen Erbauer stets den Vorrang erhalten, die teils am besten und teils am billigsten ihre Pläne einzureichen wissen.

Zu den Bauten, die sich noch in halbfertigem Zustande befinden, gehören das Rathaus und die staatlichen Bankhäuser. Für diese Institute will man den endgültigen Umfang erst dann bestimmen, wenn man nach etwa zwanzig Jahren gesehen hat, in welchem Umfange die Besiedlung des neuen Ortes sich durchsetzt und wie weit der „Zug nach dem Osten“ in der türkischen Wirtschaft überhaupt geht. Denn mit der Verlegung der Hauptstadt nach Angora treten die verbliebenen Provinzen Armeniens und Kurdistans immer mehr in der wirtschaftspolitischen Struktur der türkischen Republik hervor, was bereits daraus hervorgeht, daß es in Angora bereits einen Verein der Armenier mit einem eigenen Klubhaus und einen Kurdistan-Verband gibt, der ebenfalls dabei ist, in Angora eigene Gebäude zu erbauen; was in Konstantinopel als schier undenklich schien, eine wirtschaftliche Einigung und Zusammenarbeit der ost-türkischen Völkerschaften zu betreiben, das ergibt sich durch die Gründung dieser neuen Hauptstadt ganz von

selbst. Es ist klar, daß die Zuwanderung, deren Schnelligkeit in den beiden letzten Jahren erheblich zugenommen hat, besonders aus solchen Kreisen erfolgen wird, die an einer wirtschaftlichen Erschließung des Ostens der Türkei ein Interesse haben. Es ist deswegen auch von Interesse, daß sich bereits englische und amerikanische Banken um Grund und Boden an der Peripherie der Landeshauptstadt beworben haben, daß die französische Nationalbank einen Häuserblock aufzubauen gedenkt, in dem erstens einmal die Filiale dieser Bank selbst und dazu Wohngebäude für die etwa 40 oder 50 Angestellten dieser Filiale sich befinden sollen.

Wir haben also festzustellen, daß die Schöpfung dieser neuen Siedlung in der Tat unablässig betrieben wird und eine durchaus normale Entwicklung genommen hat. Wenn erst die fremden Gesandtschaften durchweg ihre eigenen Gebäude fertiggestellt haben werden, dann darf nicht daran gezweifelt werden, daß Angora nicht nur eine Stadt der politischen und wirtschaftlichen Nützlichkeit ist, sondern auch eine schöne Stadt sein wird. Denn der Platz mangelt ja in keiner Weise, und wenn heute bereits vorberechnet wird, daß das Jahr 1950 etwa 25 000 Einwohner auf einer Fläche von 1900 km² in Angora vereinigen wird, so darf man überzeugt sein, daß das nach der heutigen Entwicklung eine Mindestrechnung sein wird. Der vorhandene Raum wird außerdem genügend Möglichkeiten geben, für Parke und Grünanlagen zu sorgen, die ganz nach englischem Muster durchgeführt werden sollen. In einem Schutzpark für kleinasiatische Tierwelt in der nächsten Umgebung der Stadt soll zudem ein türkisches Nationalmuseum errichtet werden, dessen Bauzeit auf zwei Jahre, Bauanfang auf 1933 und Baufertigstellung auf 1935/36 berechnet worden ist. Man sieht, daß hier von einem Stillstand der Entwicklung im Aufblühen einer künstlich geschaffenen Stadt durchaus keine Rede sein kann, daß vielmehr das Gegenteil der Fall ist.

*

Als sich die sieben australischen Bundesstaaten zusammenschlossen, war es klar, daß man eine gemeinsame Bundeshauptstadt haben müßte. Nachdem man durch dreißig Jahre vergebens versucht hat, zu einem Abschluß dieser Bestrebungen zu kommen, ist es jetzt an der Zeit, das inzwischen begonnene Werk begrüßen zu dürfen in der Meinung, daß sich die Erwartungen der Väter der Stadt Canberra wirklich erfüllen werden. Denn Canberra ist offiziell seit kurzer Zeit die Landeshauptstadt von Australien geworden, nachdem schon vor einigen Jahren mehrere Zweige der Regierungsbehörden zum äußeren Zeichen nach dorthin verlegt worden waren.

Genau 2330 km² ist das Gebiet groß, das im Jahre 1920 die Vertreter des Staates Neusüdwales der Bundesregierung zur Anlage der Hauptstadt überwiesen. Diese Landzuweisung geht zurück auf einen Plan aus dem Jahre 1912, der wiederum einem Wettbewerb für die Schaffung einer Bundeshauptstadt zu verdanken ist. Der Weltkrieg hatte auch in Australien derart einschneidende Wirkungen gezeitigt, daß der Plan durch neun Jahre hindurch unausgeführt in den Archiven ein trauriges Dasein fristen mußte. Zu der obigen Landzuweisung kamen noch weitere 5 km² an der Jarvis-Bai, wo man einen Bundeshafen anzulegen gedenkt, dessen Fertigstellung allerdings auch heute noch keine besonderen Fortschritte gemacht hat. Man kann diese Hemmung der Entwicklung um so besser verstehen, als es sich gerade bei diesem Hafen um eine willkürliche, nicht naturnotwendige Anlage handelt, von der die Weltschiffahrt zunächst wenig Notiz nimmt.

Inzwischen ist aber das Straßennetz der eigentlichen Hauptstadt selbst bereits auf 481,4 km Länge angewachsen, und man kann sich denken, daß es diese neuen Straßen mit den besten Straßenbauten der Welt aufnehmen können. Die Gehwege haben beiderseits 6 m Breite auf den Hauptstraßen der neuen Stadt, die Fahrbahnen, die im Auf- und Niederverkehr durch eine Mittelallee für die Omnibus- und Bahnlinien getrennt sind, eine Breite von 9,20 m. Für die Prunkstraßen ist eine Breite von mehr als 60 m insgesamt vorgesehen worden, für die Geschäftsstraßen dagegen eine solche von 30 m, alle in der gleichen Ausführung, wie wir es vorstehend geschildert haben, nur mit entsprechender Verteilung der Maße. Einen Straßenbahnverkehr auf Schienen gibt es nicht; lediglich Omnibusverkehr ist einstweilen eingerichtet worden. Für die Entwicklung dieses Verkehrs ist es wichtig zu hören, daß täglich auf diesen Omnibuslinien 38 000 Personen befördert werden gegen nur 18 700 im Jahre 1928. Dabei zählt die Stadt selbst nur rund 6000 Einwohner, so daß der Fremdenverkehr sehr rege sein muß. In der Tat haben die Hotels der Stadt eine hundertprozentige Belegung ihrer Zimmer durch das ganze Jahr zu verzeichnen gehabt, und neue Hotelbauten gehen im Augenblick vor sich.

Die Gebäude, die bisher vollkommen fertiggestellt sind, sind an Zahl etwa 1350! Diese Gebäude sind nahezu alle erst in den vergangenen drei Jahren endgültig beendet worden, nachdem man abwarten wollte — ähnlich wie im türkischen Angora —, wie sich eigentlich der Zuzug in die neue Hauptstadt entfalten würde. Von den öffentlichen Gebäuden sind im ganzen 144 Gebäude fertiggestellt, weitere 73 Gebäude für öffentliche Zwecke sind im Bau, darunter auch acht Filialen fremder, nicht-britischer Bankhäuser. Das Rathaus, mehrere Schulen, das Kraftwerk und einige Kirchen stellen die bedeutendsten baulichen Schmuckstücke der neuen Stadt dar, außerdem ist der Sitz des Statthalters sehenswert. Dieses Landgut des Statthalters liegt 6 km vor der Stadt; allerdings nimmt man an, daß es schon in fünf Jahren von der sich ausdehnenden Peripherie der wachsenden Stadt erreicht sein wird und etwa um 1945 mitten in der Stadt liegen dürfte. Es wird, einigermaßen optimistisch, damit gerechnet, daß Canberra im Jahre 1950 schon 100 000 Einwohner haben wird.

Das Kapitäl, das den Ausgangspunkt des preisgekrönten Bebauungsplanes eines amerikanischen Baumeisters, W. B. Griffin, bildete, ist auch für die gesamte Straßen- und Stadtteilanlage von beherrschender Bedeutung geblieben. Eine Anzahl kreisförmig herumführender Straßen wird von einer gleichen Zahl strahlenförmig durchdringender Straßen in Blocks zerlegt, so daß das Bild aus der Vogelschau durchaus den Eindruck einer neuamerikanischen Stadt jüngeren Datums macht. Der glückliche Gewinner des ausgesetzten Preises, eben jener Griffin, wurde im Jahre 1919 schon von der recht undankbaren Bevölkerung aus dem Lande gehetzt, aber sein Plan ist es auch

heute noch, nach dem man den weiteren Ausbau der Stadt betreibt. Terrassenförmig fällt dann das Gelände vom Kapitäl zum Molonglofluß hin ab; dieser selbst bildet im Weichbild der Stadt verschiedene kleine Seen und Teiche, die reizvolle Anlagen von Parken um sich herum gestatten, die im ganzen 85 ha auf sich vereinigen werden und im klarsten englischen Stil angelegt werden. Auch hier ist der Drang nach gesunden Lungen für die Stadt der Grund zu dieser Weitzügigkeit der Anlagen. Die Entfernungen von den alten Großstädten der australischen Bundesländer nach der neuen Bundeshauptstadt sind recht beträchtliche; man hat von Melbourne im Staate Victoria ganze 692 km zurückzulegen, was allerdings mit ausgezeichneten Schnellzügen geschehen kann, die ein musterhaftes Wagenmaterial führen und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 110 km besitzen. Von Sydney im Staate Neusüdwales ist Canberra „nur“ 329 km entfernt, und diese Entfernung macht für den modernen Australier nicht viel mehr aus als für uns eine Fahrt von Leipzig nach Berlin. Bis Brisbane aber, der Hauptstadt von Queensland, muß man 1497 km mit dem Schnellzug zurücklegen, weswegen es auch wichtig ist, den Flugplatz bei der neuen Hauptstadt weiter auszubauen, von dem jetzt bereits täglich mehr als 20 Flugzeuge nach den verschiedensten Richtungen starten. Der Aufenthalt in der Stadt selbst ist auch auf längere Zeit für den Landesfremden sehr angenehm, denn bei einer mittleren Jahrestemperatur von 13 Grad C. und einer mittleren Sommertemperatur von 21 Grad C. läßt es sich in dem vor Winden geschützten Stadtgebiet sehr gut leben, ohne daß man seiner Gesundheit besondere Anstrengungen zuzumuten braucht.

Die weitere Entwicklung der neuen Hauptstadt dürfte kaum zweifelhaft sein. Wenn auch die wirtschaftliche Konzentration hier nur sehr langsam vorangehen wird — langsamer wahrscheinlich als im Falle der türkischen Landeshauptstadt Angora —, so ist doch die politische Zentralisation hier schon eine vollendete Tatsache. Alle Geschäfte des Bundeslandes werden schon jetzt in Canberra erledigt, und es ist nur eine Frage der Zeit, wann die letzten europäischen Generalkonsulate aus Melbourne, Brisbane und Sydney nach Canberra verlegt werden. Die Schaffung einer ganzen Reihe neuer Chausseen in allen Richtungen von und nach Canberra wird zudem dazu beitragen, daß auch der Fremdenverkehr in den kommenden Jahren mehr und mehr zum Gedeihen der Wirtschaft der Hauptstadt beitragen wird. Wenn wir hören, daß soeben erst wieder ein Nachtragsetat für den Straßenbau in und um Canberra in Höhe von 45 000 £ bewilligt wurde, der nur für die kommenden drei Monate vorgesehen ist, so wissen wir, daß die Bundesregierung mitten in dieser schwierigsten Periode der Wirtschaftskrise, die hier nicht weniger als anderswo wütet, es sich angelegen sein läßt, für die schnelle Entwicklung ihrer neuen, wirklich aus dem Boden gestampften Hauptstadt auch weitere Opfer auf sich zu nehmen.

Das Titelblatt „Rom, Titusbogen“ ist nach einer Radierung von Luigi Kasimir hergestellt

Weltstädtische Gestaltung



Rom

Blick auf die ewige Stadt.
Im Mittelpunkt das Monument
Viktor Emanuel, im Hintergrund
das Kolosseum

Hansa Luftbild

Mitte:
Monument Viktor Emanuel
Photo Enit-Roma

Unten:
Via dell'Impero
Photo Enit-Roma



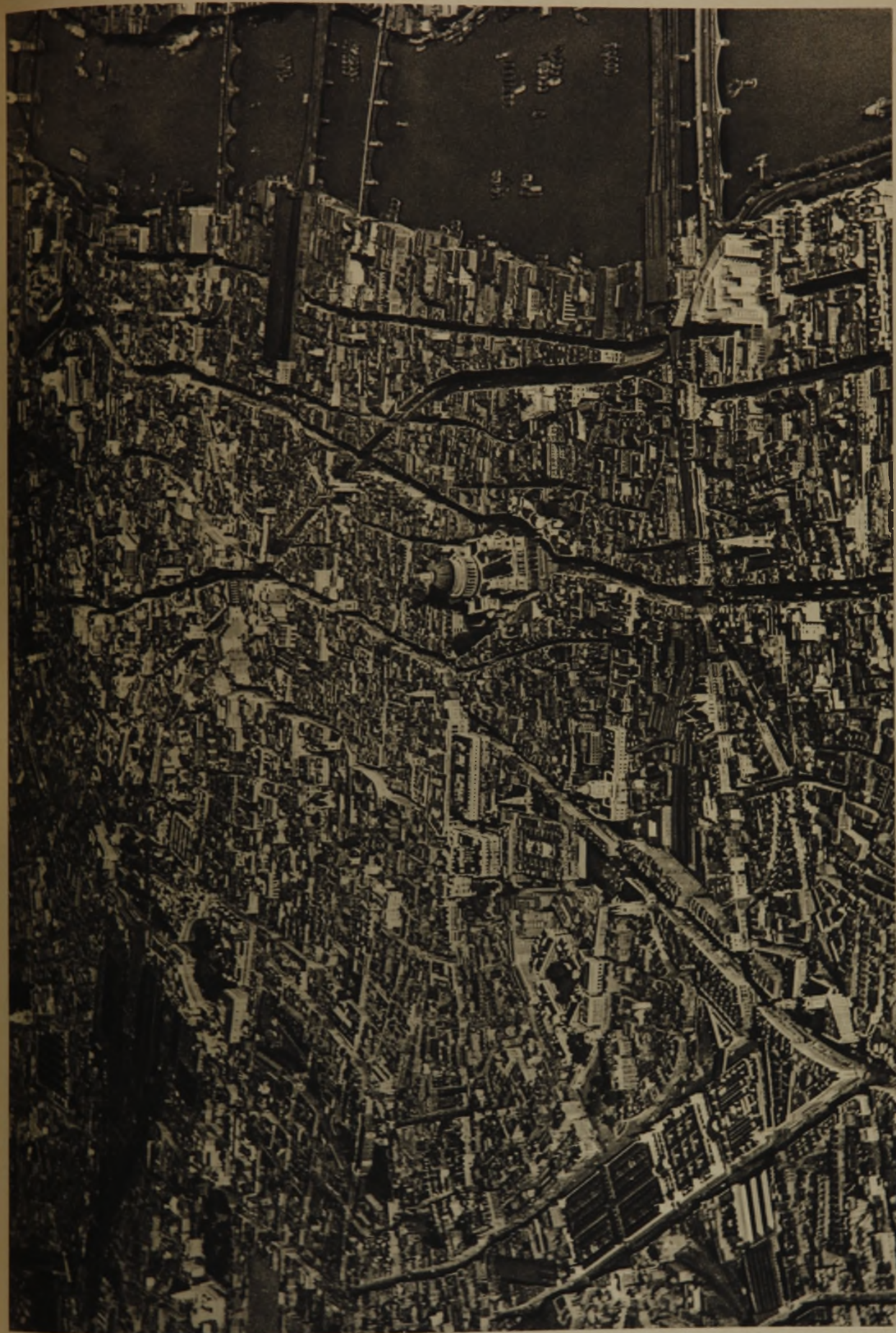


Rom. Die vatikanische Weltstadt von heute. St. Peter und der Vatikan



Luftbild der vatikanischen Weltstadt

Hansa Luftbild



London. City

Aerofilm Ltd. London



London
Bank von England

Unten:
Lichtbild des Regierungsviertels von London
Aerofilms Ltd. London





Paris. Rue de Rivoli et Jardin des Tuileries

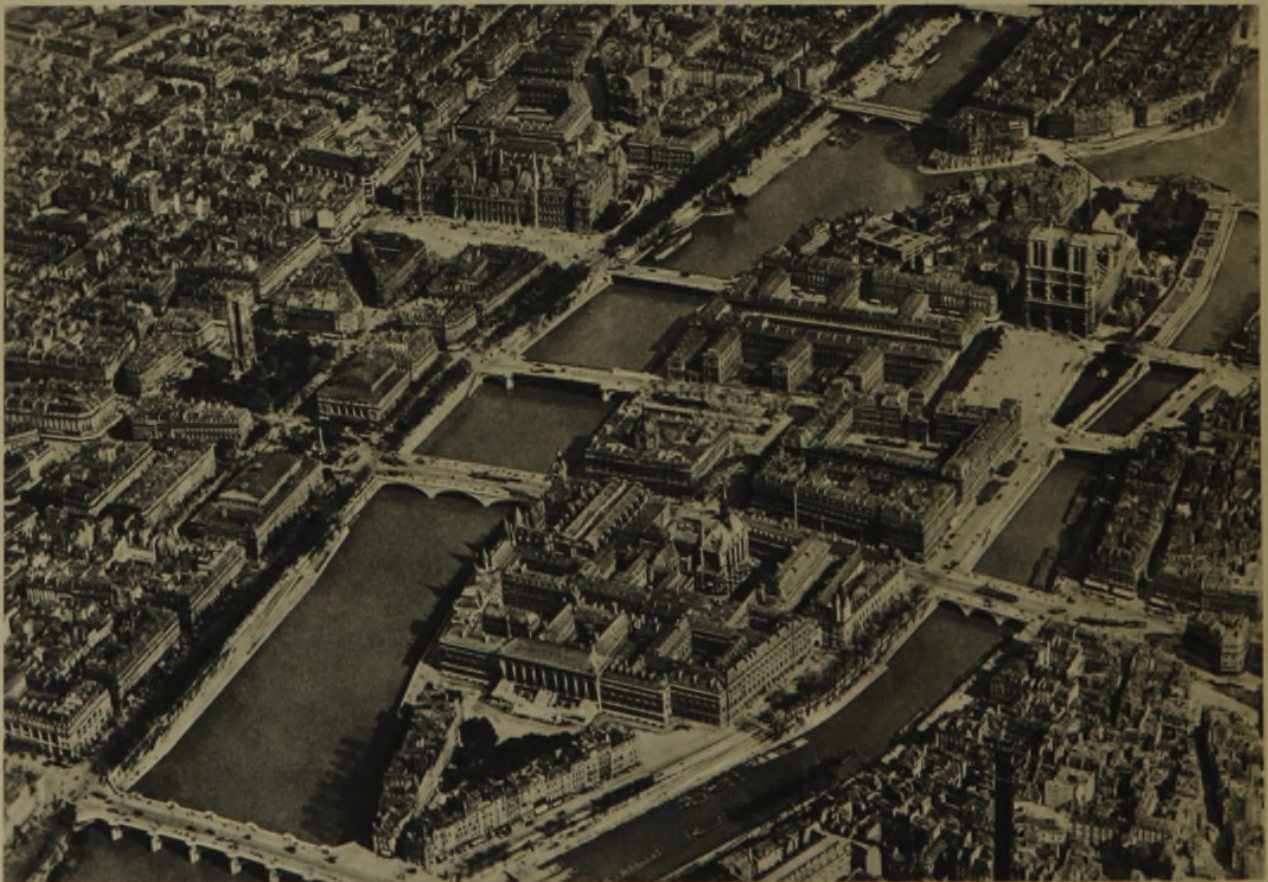


Paris. Luftbild der Seineufer (Place de la Concorde, Jardin des Tuileries, Palais du Louvre)

Hansa Luftbild



Paris. Nach einem farbigen Stich für die Weltausstellung 1867



Paris. Ile de la Cité

Hansa Luftbild



Berlin. Blick auf den Schloßplatz um 1695 vor dem Umbau des Schloßes durch Schlüter Im Hintergrund der Dom (alte Dominikanerkirche)
Nach einem Gemälde von Adolph Doeber



Berlin. Andreas Schlüters Entwurf für die Umgestaltung des Schloßes und der Schloßumgebung
Nach einem Kupferstich von Jean Baptiste Broebes (1705)



Berlin um 1720



Berlin von heute. Blick auf die Innenstadt

Hansa Luftbild G. m. b. H., Berlin. Freigegeben durch Verf. d. R. I. M. Nr. 26560