

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * № 59 * BERLIN, DEN 25. JULI 1925

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

SCHRIFTFLEITUNG: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Industrie und Siedlung.

(Mit besonderer Beziehung auf das Ruhrgebiet und das Gebiet der Stadt Essen.)

Vom Beigeordneten Dipl.-Ing. Hermann Ehlgötz, Essen. (Schluß aus Nr. 14.) Hierzu die Abbildungen S. 116.



in typisches Beispiel, wie das Problem der Industriesiedlung städtebaulich einwandfrei gelöst werden kann, wenn man die natürlichen Verhältnisse auszunutzen versteht, zeigt der eigenartige Siedlungsaufbau der Stadt Essen, dem wir im Folgenden das Hauptaugenmerk zuwenden wollen.

Das Werden und Wachsen der Stadt Essen hat eine von dem Entwicklungsgang anderer Industriestädte wesentlich unterschiedliche Richtung eingeschlagen. Die günstige geographische Lage im Kern des rheinisch-westfäl. Industriegebietes, die wirtschaftliche Geschlossenheit seiner auf der Kohle fußenden Eisenindustrie und — in günstigem Zusammenfallen mit den geologischen Untergrundverhältnissen — die eigentümliche Gestaltung der Bodenoberfläche bedeuteten für Essen außergewöhnliche städtebildende Grundlagen, die einen Siedlungscharakter von ganz besonderer Eigenart heranreifen ließen.

In dem zentral gelegenen Essen, dessen noch zur Rheinprovinz gehörende Stadt- und Landkreisfläche nasenförmig weit in den westfäl. Teil des Industriegebietes vorspringt, liefen von Anbeginn der Industrialisierung des Ruhrlandes die Wirtschaftsfäden der durch das Steinkohlenvorkommen zu einheitlicher industrieller Hochentwicklung berufenen Teile beider

Schwesterprovinzen zusammen. Immer stärker, bis in die neueste Zeit hinein, ist diese Tatsache in der örtlichen Niederlassung zahlreicher, für beide Provinzteile zuständiger staatlicher und zwischengemeindlicher Verwaltungsorgane und sonstiger Verbände wirtschaftlicher und kultureller Art zum Ausdruck gekommen.

Die verkehrstechnische Einwirkung dieser Entwicklung auf den Essener Stadtplan blieb nicht aus. Ein Verkehrsmoment war es ja auch, das in mittelalterlicher Zeit, als die Landstraßen noch Hauptträger des Verkehrs waren. Anlaß zu der Gründung Essens gab. Als Frankenkastell an der Kreuzung der west-östlich verlaufenden Etappenstraße Karls des Großen mit einem alten sächs. Nord-Süd-Landweg ist Essen entstanden und hat sich schon im Mittelalter im Schutze des an die Stelle der Frankenburg tretenden fürstlichen Frauenstiftes zu einem beachtlichen Verkehrsmittelpunkt entwickelt. Erst das Maschinenjahrhundert hat jedoch das hauptsächlich durch den Jammer der deutschen Kleinstaaterei in seinem städtebaulichen Werden zurückgehaltene Landstädtchen, dessen Einwohnerzahl sich Jahrhunderte hindurch auf 4—5000 hielt, zu einer im volkswirtschaftlichen Leben des Bezirkes wie des ganzen Vaterlandes bedeutungsvollen Großsiedlung mit nahezu 500 000 Einwohnern emporschnellen lassen, in deren Bauplan aber noch heute die Verkehrsfragen an erster Stelle stehen. Auch der neue Straßenplan des Siedlungsverbandes bringt das zum Ausdruck (Abb. 21, S. 115). In dichten Strahlen laufen die Hauptausfall-



Abb. 18. Silhouette am Rhein-Herne-Kanal.

straßen von dem Essener Stadtkern in alle Teile des Industriegebietes hinein. Daneben befinden sich noch zahlreiche örtliche Ausfall- und Ringstraßen in städtischer Zuständigkeit. Im Eisenbahnnetz des Bezirkes ist Essen vertreten mit 20 Bahnhöfen, dessen bedeu-

Verkehrsbedürfnissen der Halbmillionenstadt Rechnung tragen können. Die west-östliche, den Flußtälern und der Geländegestaltung folgende Orientierung des Eisenbahnnetzes hat es mit sich gebracht, daß die Nord-Süd-Verkehrseinrichtungen zunächst stark vernachlässigt worden sind. Jedoch sind nunmehr besonders von Essen aus im Interesse des Vorort- und Nachbarschaftsverkehrs verschiedene Nord-Süd-Linien in energischem Ausbau begriffen oder bereits planmäßig vorgesehen. Auch ein Ringverkehr und Schnellbahnen im Anschluß an die vor der Ausführung stehende Städte-schnellbahn Köln — Düsseldorf — Duisburg — Essen — Dortmund sind in der Planung (Abb. 20, S. 115).

Die zweite Besonderheit der städtebaulichen Grundlagen Essens: seine Eisen- und Stahlindustrie, hat unter dem Namen Krupp Weltruf erlangt. Dadurch, daß alle Stadien des Produktionsprozesses — vom Rohstoff bis zum Fertigfabrikat — in diesem Unternehmen zu einer industriellen Einheit zusammengefaßt sind und vor allem die sozialen und kulturellen Einrichtungen des Werkes durch dessen edel denkende Besitzer stets den größten Ausbau erfahren haben, sind Leitung und Arbeiterschaft durch die jahrzehntelange Zusammenarbeit zu einer festgefügtten, auch in wirtschaftlichen Krisen gesicherten Werksgemeinschaft von fast historischer Bedeutung zusammen gewachsen. Auch die schwierige Umstellung auf ausschließliche Friedensarbeit konnte deshalb ohne wirtschaftliche Erschütterung durchgeführt werden.

In wohnungspolitischer Hinsicht ist die städtebauliche Gestaltung Essens eng verknüpft mit dem wirtschaftlichen Aufschwung des Krupp'schen Werkes, haben sich doch die Häupter der alteingesessenen Krupp'schen Familie stets für das ethische Moment in Städtebau und Siedlungswesen besonders begeistert. Schon der weitvorausschauende Gründer der Weltfirma regte vor 100 Jahren im Essener Stadtrat — leider erfolglos — die Schaffung eines breiten Grüngürtels um das von der Sturm- und Drangperiode der Industrialisierung erfaßte, damals noch wallumwehrte Landstädtchen an. Im Sinne der Begründer der Essener Eisenindustrie lag es sicher nicht, daß die mittelalterliche Traulichkeit des Heimatstädtchens mit seinen zweigeschossigen bergischen Schieferhäuschen in dem Strudel rücksichtsloser Schematisierung unterging, und daß der an die Stelle des historischen Handwerkers tretende moderne Industriearbeiter zunächst in lieblosen drei- und vierstöckigen Schachbrett-Stadtvierteln, die vor den Toren der Stadt und der Fabrik aus der Feldmark wuchsen, heimatlosen Unterschlupf suchen mußte.

In diesen betrüblichen Niedergang des deutschen Städte- und Siedlungswesens griff Krupp tatkräftig mit eigener, auf gesunder Bodenpolitik gestützter Wohnungsfürsorge, ein. Doch ist im Gegensatz zu der ersten schablonenhaften Flachbauweise der Bergbauindustrie die Krupp'sche Siedlungspolitik nach anfänglichem Kasernenschema sehr schnell zum Individualismus übergegangen; es wurde auch kein gegen alle Bodenbedingungen trotztender unvernünftiger Flachsiedlungsrekord aufgestellt, sondern das wirtschaftlich Durchführbare gab stets den Ausschlag. Wo immer wir eine Krupp'sche Siedlung betreten, ob älteren oder neueren Ursprungs, ob Flach- oder Hochbauweise (vgl. die vorausgeschickten Abb. 14, 16 und 17, S. 111 in Nr. 14, Stadt und Siedlung), überall finden wir das Nützliche mit dem Angenehmen, das Wirtschaftliche mit dem Kulturellen verbunden, überall erkennen wir den bewußt durchgeführten Gedanken, in dem unruhigen Menschen des Maschinenzeitalters die Liebe zur Heimat neuzubeleben, ihn bodenständig zu machen. In den Hochbausiedlungen liegt die Betonung auf dem Innenblock, der unter der Einwirkung architektonischer, hygienischer und ästhetischer Grundsätze stets zu einem heimeligen Forum des intimen Volkslebens ausgebildet ist. In mancher Siedlung finden wir den schönen deutschen Marktplatz (Abb. 1 in Nr. 14, S. 105), umrahmt von den Gebäuden der Geselligkeit, des

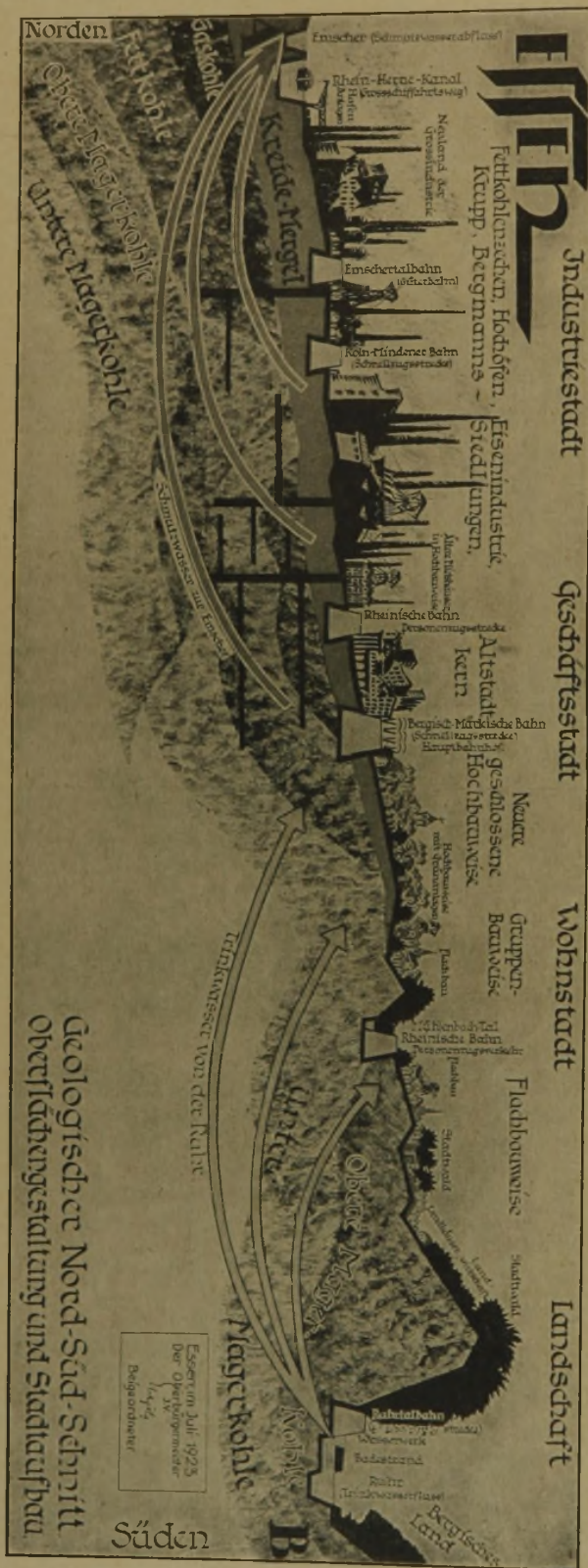


Abb. 19.

tendster, der Hauptbahnhof, in normalen Zeiten einer der verkehrsreichsten Deutschlands ist. In den letzten Jahren ist er mehrfach erweitert worden, doch wird erst eine gründliche Umgestaltung der gesamten Bahnhofsverhältnisse (Prof. Blum ist z. Zt. mit einem diesbezüglichen Entwurf beschäftigt) den dauernd steigenden



Abb. 20 (links).

Abb. 21 (hierüber).

geistigen Lebens und der wirtschaftlichen Bedürfnisse. Nirgends aber fehlt die erfrischende Natur, die entweder mit gepflegten Rasen, Bäumen sowie Sträuchern den Innenblock verschönt, mit Garten- und Parkanlagen die Siedlungen durchweht (Abb. 9 in Nr. 14, S. 108) oder sie gar mit Hoch- und Niederwaldforsten freundlich umschließt.

Da etwa der neunte Teil der über 100000 Wohnungen Essens in Krupp'schen Händen ist, so ist die Krupp'sche Werksgemeinschaft auch zu einer großen, vorbildlichen Siedlungsgemeinschaft im Rahmen des Essener Stadtgebietes geworden, deren gesunde

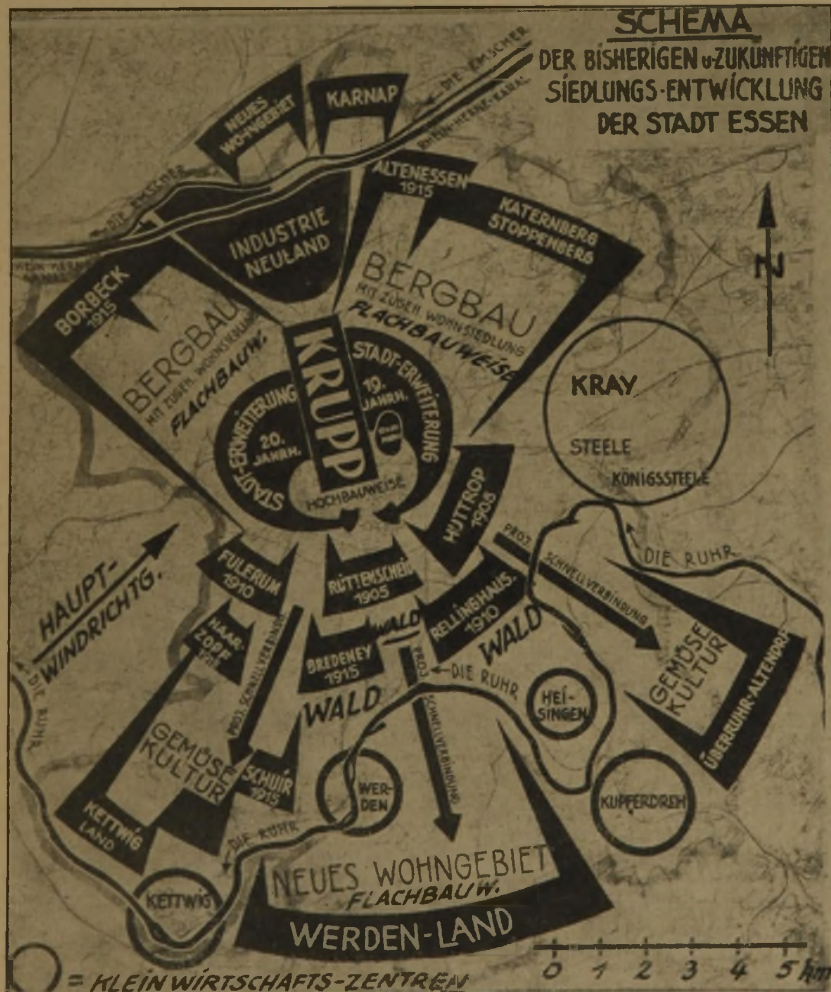


Abb. 22.

Einflüsse sich auch auf die private, genossenschaftliche und die übrige industrielle Bautätigkeit ausgewirkt haben. Nachdem eine zielbewusste städt. Eingemeindungspolitik zudem seit der Jahrhundertwende den für eine planmäßige Stadtausdehnung im Sinne neuzeitlicher Großstadtreform erforderlichen Boden bereitgestellt hatte, haben Bebauungsplanung und Baupflege ein weiteres getan, die Stadt Essen zu einer fast dörflichen Großsiedlung zu gestalten. Für eine im volksthätigsten Teile Deutschlands liegende Industriestadt bedeutet es jedenfalls eine Glanzleistung, wenn noch nicht 6 v. H. der Stadtfläche für viergeschossige Bau-



Abb. 23. Luftschacht in Ostenfeld. Abb. 24. Kokskohlen-Bunker. Zeche Hannibal bei Bochum.



Abb. 25. Zeche Jacobi in Ostenfeld, arch.-städtebaul. einwandfreier Aufbau.

weise (wovon die Hälfte zudem noch auf die Industrie entfällt), 26 v. H. für dreigeschossige und über 68 v. H. für zweigeschossige offene Bauweise vorgesehen sind. (Vgl. die Abb. 6, S. 107; 8, S. 108; 12, S. 110; 15, S. 111 in Nr. 14).

Schon in den Anfängen der Krup'schen Siedlungspolitik begegnen wir deshalb dem Gedanken der Trennung von Wohn- und Arbeitsflächen zum Wohle der Industriebevölkerung. Krupps Wohnungsbau zeigte viel Vorliebe für den landschaftlich viel wertvolleren, fast industriefreien südlichen Stadtteil. Damit kommen wir zu der dritten Eigentümlichkeit des Essener Stadtbildes.

Die Natur selbst hat in Essen durch die eigenartige Lagerung der Steinkohle und die sonderliche Oberflächengestaltung diese Trennung der Wohn- und Arbeitsstätten vorge-



Abb. 26. Westbau des Münsters in Essen.

zeichnet. Bei einem geologischen Nord-Süd-Schnitt durch das Stadtgebiet (Abb. 19, S. 114) finden wir im Süden die gasarme, für die Koksherstellung unbrauchbare Magerkohle in der Ruhrgegend fast zu Tage treten, wo sie noch bis zum Anfang des 19. Jahrh. im Stollenbetrieb zu Tage geschafft und auf der seit 1771 schiffbar gemachten Ruhr westwärts befördert wurde. Nach Norden, nach der Emscher zu, sinkt die Magerkohle in tiefere Regionen hinab, darüber aber lagert in reichen Flözen die gashaltige Fettkohle, die — nachdem die hindernde Kreidedecke zu Anfang des 19. Jahrh. durch Vervollkommnung der maschinellen Einrichtungen im Tiefbauverfahren bezwungen war — den Hochöfen den zur Eisenbereitung notwendigen Koks lieferte und damit die Eisen- und Hüttenwerke wie ein Magnet in ihren Bannkreis zog.



Abb. 27. Blick auf die Kruppwerke in Essen.



Abb. 28. Silhouette der Gutehoffnungshütte in Oberhausen.

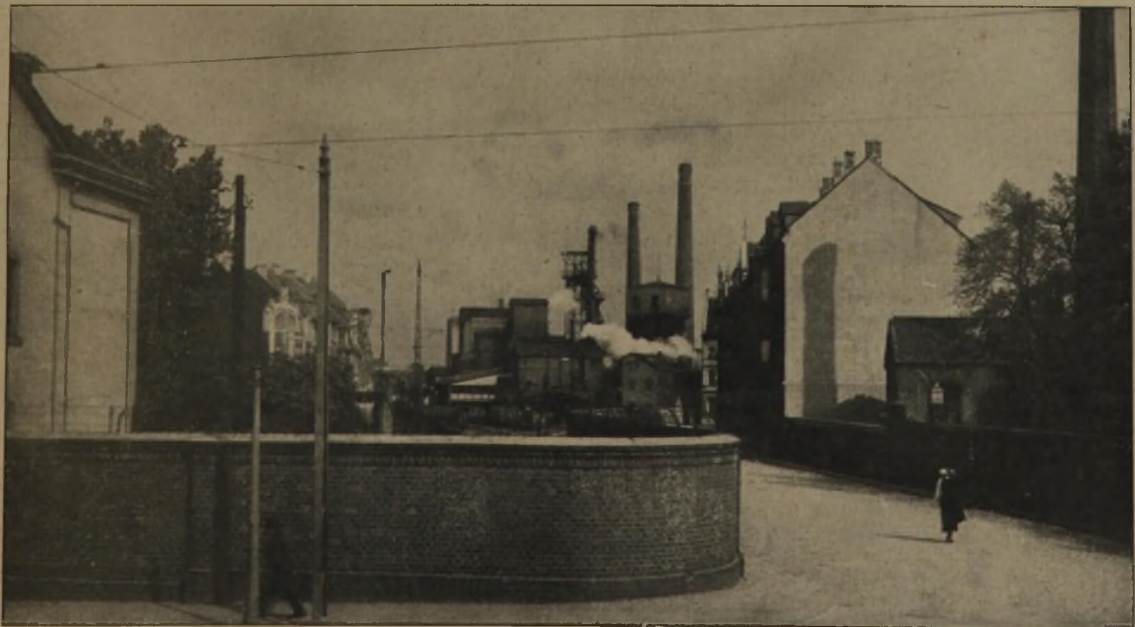


Abb. 29. Zeche Herkules in Essen, eingeklemmt zwischen Wohngebäuden.

Im Süden auf den Magerkohlenbeständen befinden sich dagegen nur noch wenige Zechen ohne Kokereien in der Nähe der Ruhr, auf der die Schifffahrt seit 1890 ihr Ende erreicht hat und die jetzt zum Trinkwasserversorger des Ruhrgebietes geworden ist.

Die Oberflächengestaltung des Stadtgebietes ergänzt nun diese Untergrundverhältnisse recht wesentlich zum Vorteil der Städteinteilung. Gerade über den industriell unbedeutenden Magerkohlenbeständen im Süden befindet sich die reizvolle von 80—168 m N.N. ansteigende Hügel- und Grünlandschaft der Ruhrgegend, während über der industriell hochwertigen Fettkohle im Norden das flache, durchweg auf etwa 40—60 m N.N. liegende Emschertal sich ausdehnt. Es lag also klar, daß die Wohnstadt den gesundheitlich vorzuziehenden Süden einnehmen mußte, während die Industriestadt auf den reichen Fettkohlenflözen in dem von zahlreichen Eisenbahnlinien, von der Emscher, (dem großen Schmutzwassersammler), und seit 1913 von dem Großschiffahrtsweg des Industriegebietes (Rhein—Herne-Kanal) durchzogenen flachen Norden ihre Lebensbedingungen fand. Die Wohnstadt ist also bei der vorherrschenden südwestlichen Windrichtung der aus zahlreichen Schloten über das nördliche Flachland wehenden grauen Fahne der Arbeit entrückt; die wellige, von zahlreichen Siepentälern durchschnittene Oberfläche bietet reichen Anlaß zu städtebaulicher Feinarbeit; im Süden geht die Wohnstadt in Flachbauweise in die landwirtschaftlichen Gebiete der Ruhr-Emscher-Wasserscheide über, wo ausgedehnte Wälder dann jäh in die Romantik des Ruhrtales mit seinen alten Wehren und Schleusen, Volksbadeplätzen, Wassersportanlagen und Wasserwerken abfallen.

Im Mittelpunkt des Stadtgebietes in etwa 80 m Höhe über N.N. zwischen Industrie- und Wohnstadt, hat sich auf der historischen Grundfläche des ehemaligen Landstädtchens um die spärlichen und darum um so wertvolleren Reste der Baukultur Alt-Essens, deren hervorragendste Zeugen die ehrwürdige, an der Stelle der Frankenburg stehende Münsterkirche (Abb. 26, S. 116) ist, die Geschäftsstadt konzentriert. Bei dem frühen Einsetzen der Essener Stadtbildung können wir von dem unwillkürlich gewordenen Alt-Essener Stadtbauplan keine besonderen Ausdruckswerte architektonischer Kultur verlangen, wie sie andere in der Aufschwungszeit der Stadtbaukunst durch obrigkeitlichen Entschluß geschaffene Städte aufweisen und so hat das Essener Stadttinnere trotz aller städtebaulichen Fürsorge bei seiner mittelalterlichen Engbrüstigkeit immer an großzügiger Aufteilung gekrankt. Die hoffnungsvollen Ansätze neuzeitlicher Raumkunst, wie wir sie bereits bei vielen neuen Bank-, Büro-, Hotel- und Geschäftshäusern beobachten können, müssen noch zielbewußt zu einer einheitlichen städtebaulichen Sanierungsarbeit — wie sie bereits augenblicklich beim Burgplatz begonnen ist — zusammengefaßt werden, wenn Deutschlands größte Industriestadt ein ihrer Bedeutung entsprechendes Stadttinnere erhalten soll. Einer Sonderdarstellung wird es vorbehalten bleiben müssen, die zahlreichen neueren und neuesten Essener Bauten im Einzelnen zu würdigen.

Die Stadt Essen stellt also, trotz des an sich außerordentlich beengenden Rahmens, in dem sie emporwuchs, infolge der natürlichen Trennung der Wohn- und Arbeitsstätten den ausgesprochenen Mustertyp

Literatur.

Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst. Mit 557 Abbildungen, ausgewählt und erläutert von Werner Hegemann. Berlin, Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., 1925. Preis geb. 40 M. —

Das sehr willkommene, umfangreiche Sammelwerk behandelt atlasartig zusammengestellt, in zwölf Abschnitten Schachbrettstadtpläne, Radialpläne, „Civic centres“, Wolkenkratzer, Staffelbauzonen, „Verkehrszirkel“, Einheit im Straßenbilde, Nachahmung und Neugeburt, Weltausstellungen und Universitäten, Wohnhäuser, Gartenvorstädte und Gärten, endigt aber leider in Schlußbemerkungen, die gleich manchen anderen Teilen der Erläuterungen, in

einer Industrie- und Wohnstadt dar, d. h. die Vereinigung zweier sich sonst diametral gegenüberstehender Begriffe in einem Stadtbilde. Der Wald der freien Landschaft und der Wahl der Fabrikschlote bestehen ohne Reibung und gleichberechtigt in einem Siedlungsorganismus. Wie sich der Essener Stadtwirtschaftskörper bisher entwickelte und zukünftig fortgebildet werden muß, wenn ein industrielles Stadtbild von musterhafter Ordnung der Nachwelt überliefert werden soll, zeigt Abb. 22, S. 115. Hierbei ist besonders zu betonen, daß die Hochbauweise sich fast ausschließlich auf den inneren, durch die Eisenindustrie hervorgerufenen, zusammengeballten Stadtkern, den Stadtteil Rütterscheid (teilweise), die Vorortgeschäftskerne und die Verkehrsstraßen beschränkt, während die nach Norden ausstrahlenden beiden Bergbauflügel und die nach Süden vortreibenden Wohnviertel zwischen den als Satellitenvororte mit eigener Kleinwirtschaft (Textil-, Holz-, Stein- usw. Industrie) vorhandenen Zentren in Flachbauweise aufgeführt werden, reich durchzogen von natürlichen Grünmulden und Waldbeständen. Es bereitet sich hier demnach eine „Gartenstadt“ in natürlichstem Sinne vor.

Ein kurzes Wort sei noch den Zweckbauten der Industrie im Ruhrland gewidmet. Die Urform dieser Bauten hat sich zweifellos aus dem Wohnhaus entwickelt, stand doch im Wohnhaus auch die Wiege mancher Industrie (Textilindustrie, Eisenwarenindustrie). Die alten Fabrikbauten, die in den beigefügten Abbildungen vor uns treten, (die alte Dinnendahlhütte in Essen und die Antonyhütte in Ostenfeld, der Ursprung der Gutehoffnungshütte, Abbildungen 30 u. 31, S. 119), zeigen deutliche Merkmale der alten bodenständigen Wohnbauweise. Noch die erste Zeit der Bergbauindustrie fand recht wirkungsvolle Formen für ihre Bauwerke (Abb. 32, S. 119). Um den Schutz des heimatlichen Landschaftsbildes brauchte man in dieser Zeit nicht zu fürchten. Recht nüchtern aber fand sich die Hauptaufschwungszeit der Industrie mit ihrer baulichen Formgebung ab. Kahle Eisenkonstruktionen reckten sich empor in wirrem Durcheinander. Da zugleich die städtebauliche Ordnung fehlte, Werke und Schächte eingezwängt waren in die Wohnsiedlung (Abb. 29, S. 117), konnte nur ein architektonischer Eindruck entstehen, wenn man die Industriesilhouette im ganzen überschaute. Solch ein Eindruck ist allerdings in den meisten Fällen überaus erhebend, und selbst noch in neuerer Zeit haben industrielle Ingenieurbauten am Rhein—Herne-Kanal einzigartige Silhouetten hervorgerufen, die den Vergleich mit den Silhouetten alter, mit Baudenkmäler angefüllter Städte nicht zu scheuen brauchen (Abb. 18, S. 113, 27 u. 28, S. 117).

In neuester Zeit geht ein erfreulicher Zug nach Schönheit durch das industrielle Bauwesen (Abb. 23—25, S. 116). In dem von der städtebaulichen Unordnung befreiten Siedlungsgelände entfalten sich die Industrierwerke ästhetisch einwandfrei mit vollkommener Ellbogenfreiheit. Bis in die Einzelheiten hinein ist die erfolgreiche Mitarbeit des Architekten und Städtebauers zu erkennen. So soll es bleiben. Ein Industrieland, mit zweckmäßigen, ästhetisch und hygienisch einwandfreien Arbeitsplätzen und vorzüglichen Wohngebieten ist, wenn immer nur ein reges Wirtschaftsleben ungestört sich in ihm entfalten kann, der fruchtbarste Boden für eine zufriedene heimliche Volksgemeinschaft. —

denen Verfasser von sachlicher Berichterstattung zu persönlichen Beurteilungen und Empfehlungen übergeht, erheblichen Widerspruch hervorrufen müssen.

So vergleicht der Verf. den amerikanischen Eklektizismus mit der Münchener Baukunst zur Zeit von Gärtner und Klenze und ist der Ansicht, daß die Nachahmungen in Amerika nicht bloß mit größeren Mitteln und besseren Baustoffen, sondern auch von architektonisch besser gebildeten Künstlern (!) ausgeführt wurden, und zwar in so geistvoller Weise, daß behauptet werden könnte, die Nachbildungen seien besser als die Urschöpfungen. Selbst wenn bezweifelt würde, ob z. B. der Pennsylvania-Bahnhof in New York ein in jedem Sinne großartigeres Werk ist, als



Abb. 30. Frühere Antony-Hütte in Ostenfeld, Ursprung der Gutehoffnungs-Hütte.

sein Vorbild, die Kaiserthermen in Rom, so sei es doch zweifelsfrei, daß heute ein Besuch von New-York dem Architekten ebensoviel oder mehr baulich wertvolles Anschauungsmaterial in geistvollsten Rekonstruktionen vorführt, als etwa ein Besuch Roms mit allen seinen Ruinen des Altertums und der Renaissance (!). Der Vorwurf des Plagiats sei ungerrecht, weil die Nachbildungen (aus Verona, Rom, Paris, Sevilla) zu einer neuen und lebendigen Entwicklung der amerikanischen Baukunst den Anstoß gegeben haben. Wie die Baumeister Roms im Trajansforum und in den Tempeln zu Baalbek die griechische Kunst zur höchsten Vollendung brachten, so hofft der Verf., daß die amerikanischen Architekten die noch unerfüllten Träume der Renaissance verwirklichen und die überlieferten Formen durch neuentdeckte Baustoffe steigern werden. Die Bauwerke aus Deutschlands großer Zeit werden als aufwändige, geschmackunsichere Protzigkeit bezeichnet und die damaligen Architekten von Wallot bis Bruno Schmitz und Ihne verurteilt. Dagegen wird von den heutigen Architekten



Abb. 31. Alte Kunstwerkerhütte Dinnendahl in Essen.



Abb. 32. Alter steinerner Förderschacht, Zeche Pörtingsiepen b. Essen. Industrie und Siedlung.

Amerikas (nach Ausscheidung weniger „Sezessionisten“) die Führung auf baukünstlerischem Gebiet auch in dem „überlegen sich gebärdenden“ Europa erwartet. (Die modernen Architekturbestrebungen in Deutschland, Schweden und Holland scheint der Verf. doch zu unterschätzen!)

Es ist eine ebenso bekannte wie traurige Schwäche vieler Deutschen, daß sie nach einigen Jahren amerikanischen Aufenthaltes ihre Sprache mit englischen Ausdrücken „mischen“, Auslandsschwärmer werden und sich deutscher Denkungsart und Größe nicht mehr recht „remembern“. Der Verf. hat zwar an seiner Sprache nicht Schaden gelitten, aber er hat sich, was seine Heimat betrifft, des Dichterspruches nicht mehr erinnert, daß „wer den Besten seiner Zeit genug getan hat“, eine gewisse Hochachtung verdient, und der deutschen Neigung zur Vorliebe für das Ausland ohne sein Wissen unterlegen. Er lobt das amtliche Eintreten der amerikanischen Bundesregierung zugunsten klassischer Formen und betont den „vorzüglichen“ Einfluß der Pariser Ecole des Beaux Arts.

Aber dennoch wäre es verfehlt, wegen des Ausflusses einer gewissen nationalen Schwäche das ganze, sehr verdienstvolle Werk abzulehnen, wie es in einer anderen Zeitschrift geschehen ist. Denn nicht bloß die Sammlung einer so großen Zahl von Abbildungen ist schon an sich willkommen, sondern auch dem objektiven Urteil des Sammlers ist sehr oft durchaus zuzustimmen. So beispielsweise den Bemerkungen über das „Chaos“ von Wolkenkratzen in den Geschäftsvierteln New Yorks und anderer Städte, über die Zulässigkeit von Turmhäusern nur an einzelnen besonders geeigneten Stellen der Stadt, über „Verkehrszirkel“, Einheit im Straßenbilde, über vortreffliche Gartenvorstädte oder besser Parkvorstädte, beispielsweise bei Baltimore, Philadelphia und New York, sonstige Dezentralisationsbestrebungen, Werksiedlungen wie York Ship Village bei Cambden u. a. Nicht wenige der neuesten amerikanischen Architekturwerke sind in der Tat von großer Vollendung. Aber im ganzen ist doch der bekannte Anspruch richtig, daß wir von den dortigen Fachgenossen Vieles lernen können, uns aber hüten sollen, sie nachzuahmen.

Für die zweite Auflage des Werkes, die dem Vernehmen nach bevorsteht, wäre deshalb in manchen Punkten eine mehr sachliche Berichterstattung, oder, wie eingangs angedeutet, eine weniger persönliche, den Widerspruch hervorruhende Beurteilung recht empfehlenswert. — J. St.

Vermischtes.

Kraftwagen-Umgehungsstraße bei Penig an der Mulde.

Die städt. Körperschaften zu Penig beschlossen im Einvernehmen mit dem Straßen- und Wasser-Bauamt und der Kreishauptmannschaft Leipzig eine Planung für eine Kraftwagen-Umgehungsstraße bei der Stadt Penig ausarbeiten zu lassen. Die Anregung hierzu gab der von Ober-Baurat Dr. Mackowsky-Leipzig ausgehende Gedanke, eine neue Kraftwagenstraße von Leipzig nach Chemnitz zu bauen. Da mit einem völligen Neubau der großen mittelalterlichen Handelsstraße von Prag nach Leipzig für Kraftwagenzwecke in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist, wurde beschlossen, die gefährlichsten Teile der alten Straße auszumergen und durch größere und kleinere Umgehungsstraßen zu ersetzen. Der bedenklichste Punkt für den Kraftwagenverkehr im Zuge der Straße Leipzig-Chemnitz liegt bei der Überschreitung der tiefeingeschnittenen Mulde in der Stadt Penig. Die engen Straßen der reizvoll an Hang und Fluß gelagerten alten Stadt gaben bisher für den Kraftwagenverkehr an verschiedenen Stellen bei dem ungeheuer steilen Gefälle von 1:9 nur in einer Breite von 7 m Durchlaß. Da außerdem die Straßen in vielen Knikungen und spitzen Winkeln die alte Stadt durchlaufen, überdies eine schwach gebaute Eisenbrücke und in steiler Kurve ebenerdig zwei Schienenwege zu überschreiten sind, so ballen sich in dieser kleinen Stadt die Gefahrenpunkte derart zusammen, daß bei dem außerordentlich lebhaften Kraftwagenverkehr dauernd Unglücksfälle sich ereignen.

Die Stadt Penig beauftragte daher den Chemnitzer Städtebauer Arch. B. D. A. Wagner-Poltrock mit einer Vorentwurfsplanung. Die nunmehr fertiggestellte Planung sieht eine Umgehung der Stadt mit einer schlank geführten Kraftwagenstraße von 4 km Länge durch den alten Ratssteinbruch vor. Demnächst wird der Sächsische Landtag sich mit dieser Angelegenheit beschäftigen. —

Tagung der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau in München.

Die Gesellschaft hat gelegentlich der Verkehrsausstellung in München dort am 20. und 21. d. M. ihre erste Mitgliederversammlung, verbunden mit einer öffentlichen Tagung, abgehalten. In der öffentlichen Tagung sind in einer Vortragsreihe z. T. unter Vorführung von Filmen und Lichtbildern die brennendsten Fragen des modernen Straßenbaues, die Beziehung zwischen Kraftwagen und Straße, ihre wechselseitigen Anforderungen usw. eingehend behandelt worden. Unter anderem berichteten: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Brix von der Techn. Hochschule, Charlottenburg, in einem Film und Lichtbildervortrag über „Ausführungen und Erfahrungen auf dem Gebiete des Automobilstraßenbaues“ und Minist.-Rat Moll von der Geschäftsstelle der vereinigten Provinzen über „Gesetzgebung und Finanzierung für Wege des Kraftwagenverkehrs.“ Ferner sprachen Geh. Reg.-Rat Prof. Otzen von der Techn. Hochschule, Hannover, über „die Arbeit der Studiengesellschaft“ und Prof. O. Blum von der Techn. Hochschule, Hannover, über „Autoverkehr und seine Beziehungen zum Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehr.“

Im Anschluß an die Tagung fanden Besuche des Deutschen Museums und der Verkehrsausstellung statt

sowie gelegentlich eines Ausfluges nach Starnberg, die Besichtigung einer im Forstenrieder Park nach modernen Gesichtspunkten hergestellten Automobilstraße.

Der nächste Tag, der 22. 7. war Sitzungen der einzelnen Arbeitsausschüsse vorbehalten; u. a. trat der Ausschuß „Gesetzgebung und Finanzierung“ zusammen, um weiter über die von ihm aufgestellten Richtlinien für die Erhebung der Straßenbaukosten zu beraten. Es steht zu erwarten, daß die Arbeiten der Studiengesellschaft bald zum Abschlusse gelangen, so daß die Ergebnisse in absehbarer Zeit der Allgemeinheit zugute kommen dürften.

Das Programm der Münchener Tagung und die starke Teilnahme an den Verhandlungen lassen erkennen, daß die Frage über den Zustand des deutschen Straßennetzes im Augenblick wohl zu den brennendsten zu zählen ist. Die Münchener Tagung der Studiengesellschaft bedeutet einen bedeutenden Schritt vorwärts auf dem Wege zur Besserung unsere Straßenwesens. Wir kommen auf das Ergebnis der Verhandlungen noch zurück. —

Ausstellung „Heim und Scholle zu Braunschweig.

Anfangs Juni wurde zu Braunschweig die Ausstellung „Heim und Scholle“ eröffnet. Die gesamte Bauleitung der Ausstellung lag in Händen des Vorkämpfers für die Bewegung, „Farbe im Stadtbild“, Stadtbaurat a. D. Bruno Taut.

Es ist hier mit Erfolg der Versuch gemacht worden, von der üblichen Ausstellungsarchitektur abzugehen, und finden wir daher eine Reihe architektonischer sehr guter Lösungen, wie sie z. B. für das Hauptrestaurant, den Pavillon der Guttempler Vereine, von den Arch. Zimmer und Bartels, Braunschweig, gefunden wurden. Die Hauptbauten der Ausstellung stammen von Stadtbaurat Bruno Taut selbst.

Man hatte sich aber nicht begnügt, nur eine besondere Note in der Architektur zu schaffen, sondern war auch bestrebt, sie durch malerische Wirkung auf Grund von Entwürfen bekannter Maler zu steigern. So trat dem Besucher in der Ausstellung im Freigelände des Prinz-Albrecht-Parkes ein farbenfreudiges, harmonisches Bild entgegen, das von der üblichen Norm der Ausstellungsbauten durchaus abweicht. Die Maler Otto Fischer-Trachau, Hamburg, Bert Hoppmann vom Landestheater zu Braunschweig und Otto Gadau, Berlin haben, vereint mit der Braunschweigischen Malerschafft, die farbige Behandlung entworfen und durchgeführt.

Die etwa 15 000 qm betragenden Außen- und Innenflächen wurden unter Verwendung echter Farben mit dem bekannten Farbenbindemittel „Neotemp“ gestrichen. —

— Ein Generalbebauungsplan der Stadt Strausberg ist dem Berliner Arch. B. D. A. Henry Groß übertragen worden, der dort bereits am Straussee eine kürzlich eröffnete Badeanstalt erbaut hat, die sich als ein der Landschaft angepaßtes, in lebhaften Farben gehaltener Bau darstellt.

Demselben Architekten sind auch die Vorarbeiten zu einem Generalsiedlungsplan der Stadt Oranienburg übertragen worden. —

Eine Lehrkanzel für Städtebau an der Technischen Hochschule zu Wien, die fast unbegreiflicher Weise in der Geburtsstadt Camillo Sittes, des Vorkämpfers im neuzeitlichen Städtebau noch fehlte, ist vom Professoren-Kollegium der Technischen Hochschule beim Ministerium beantragt und zwar soll dafür ein Ordinariat geschaffen werden. Wenn Städtebauliches an dieser Hochschule überhaupt gelehrt wurde, so ist das ein besonderes Verdienst Prof. Mayraders, der dieses Gebiet bisher im unbesoldeten Lehrauftrag bearbeitet hat, und zwar schon zu einer Zeit, als in den übrigen Ländern derartige Einrichtungen noch nicht getroffen waren. Im nächsten Jahr soll der internationale Städtebaukongreß in Wien tagen. Man hofft, daß bis dahin der neue Lehrstuhl geschaffen sein wird. —

Eine Stadtgründung russischen Stils in Dalmatien. Dem Vernehmen nach haben die 150 000 Mann, die die Wrangel-Armee bildeten, und die jetzt in Südslawien wohnen, beschlossen, in Dalmatien dauernden Wohnsitz zu nehmen. In Dalmatien werden die Wrangel-Truppen eine Stadt in russischem Stile errichten. Die Arbeiten werden von russischen Architekten geleitet werden. Den Boden zur Errichtung der Stadt stiftet unentgeltlich die südslawische Regierung. Die Mittel zum Aufbau der Stadt werden die Wrangel-Truppen selbst aufbringen. —

Inhalt: Industrie und Siedlung. (Schluß). — Literatur. — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.