

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN, VERSORGUNGS-ANLAGEN

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

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

60. JAHRGANG

BERLIN, DEN 11. SEPTEMBER 1926

Nr. 19/20

Bebauungsplan für Konstantinopel.

Architekt: Carl Ch. Lörcher, Arch. B.D.A., Berlin.



Unter Konstantinopel verstehen wir im allgemeinen das alte Byzanz, also das, was der Türke heute mit Stambul bezeichnet. In Wirklichkeit sieht es etwas anders aus; Konstantinopel umfaßt die Städte Stambul mit Euyub und Pera-Galata auf der europäischen Seite, die Stadt Skutari mit Kadi-Keuy und Moda auf der asiatischen Seite, daneben noch eine ganze Anzahl größerer und kleiner Orte im Umkreis dieser Einzel-Städte und am Bosphorus, die hier nicht aufgeführt zu werden brauchen (Abb. 2 u. 3, S. 142).

Diese drei Städte usw. zusammen bilden Konstantinopel. Sie haben jede für sich ihre eigene Bürgermeisterei (Präfektur), die jedoch dem Oberbürger-

meister von Stambul unterstellt sind. Wie den Stadtkörpern auch äußerlich aufgeprägt, so unterscheiden sich auch die Bevölkerungen dieser Einzelstädte voneinander. Stambul kann als fast rein türkisch bezeichnet werden, Euyub ist rein türkisch, was bisher auch schon äußerlich sehr deutlich zum Ausdruck kam, solange Schleier und Fez noch getragen wurden. Pera-Galata, die sogenannte „Europäer Stadt“, hat eine gemischte Bewohnerschaft. Vorherrschend ist der Levantiner, der dort gleich Europäer gesetzt wird; aber auch ein gut Teil von sogenannten vornehmen Türken wohnt in den neuen Wohnvierteln Peras, dabei die modernen, neuzeitlich eingerichteten Prunkwohnungen in den allerübelsten Mietskästen vorziehend. Skutari ist rein türkisch, desgleichen Kadi-Keuy; Moda hat einen kleinen Teil Europäer. Man kann ruhig behaupten, hier in



Abb. 1. Blick vom Luftschiff auf Pera Galata und Stambul. (Während des Krieges aufgenommen.)
Oberer Bildteil: links Serai-Spitze, dann Hagia-Sophia, Moschee Sultan Achmed, rechts ehem. Kriegsministerium (Seraskerat),
jetzt Universität, unten in der Mitte am Bosphorus Marineministerium.

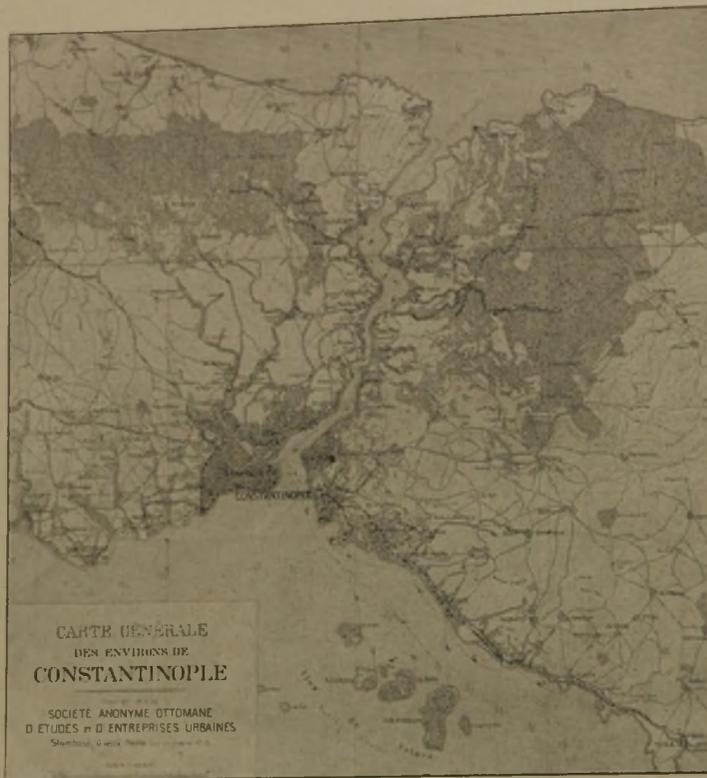


Abb. 2. Konstantinopel mit Umgebung. (1 : 500 000.)

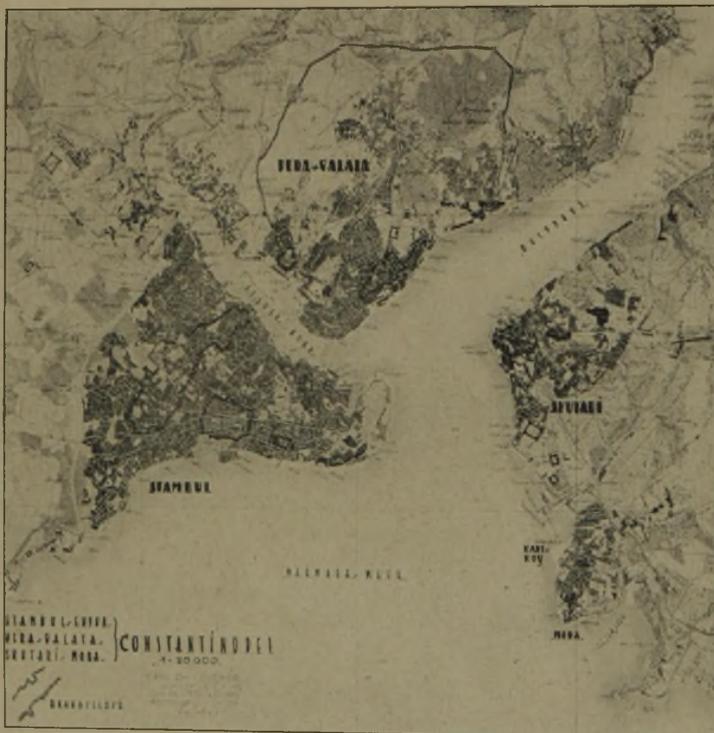


Abb. 3. Gesamtplan von Konstantinopel mit Eintragung der Brandfelder. (Stambul, Pera-Galata, Skutari 1 : 100 000.)

Skutari bis Moda ist man auf asiatischem Boden und merklich mehr im Orient als in Pera.

Das oben umschriebene engere Stadtgebiet hat von West nach Ost eine Ausdehnung von 14 km, von Süden nach Norden 10 km, bis zum Bosphorus hinauf etwa 20 km und bis zu den Inseln im Süden 25 km, die Zahlen in runden Summen ausgedrückt. In diesen Abmessungen sind die Wasserflächen mitenthalten, die ein Bedeutendes des Flächeninhaltes betragen, was aus den Abb. 2 u. 3 ohne weiteres ersichtlich ist. Diese Wasserflächen sind später, bei der Beurteilung der bebauten Flächen und des Freiflächen-Solls, zu beachten.

Die Einwohnerzahl Konstantinopels soll heute etwa 880 000 betragen, vor dem Krieg wurde sie mit 1¼ bis 1½ Millionen berechnet. Die Zahlengrenzen sind hier flüssig, weil unter den obwaltenden Verhältnissen genaue Ermittlungen außerordentlich schwierig sind. Wir haben in den bisher gänzlich anders organisierten Staatswesen mit anderen Verhältnissen zu rechnen, zuverlässig genaue Zahlen gibt es kaum. Heute, nach den großen Umschichtungen, als Folge des Austausches großer Bevölkerungsteile zwischen Griechenland und der Türkei, sind genaue Zahlen natürlich noch schwerer zu ermitteln. In der Schätzung gehen die Meinungen, je nach Für- oder Wider-Türkei auseinander.

Zu der bedeutenden Abnahme von immerhin etwa 400 000 Bewohnern haben Krieg und Kriegsfolgen, Abzug der Griechen und furchtbare Brandkatastrophen ihr Teil beigetragen. Der Rückgang ist ziffernmäßig und tatsächlich ein ganz gewaltiger. Um ein Bild zu geben von den erwähnten großen Brandflächen, die in Abb. 3 aufgezeichnet sind, seien nachstehend einige der wichtigsten Brandherde zahlenmäßig umschrieben:

Stambul.

Brandfeld bei Fatih	800 · 1500 m
Brandfeld bei Atrianopeler Tor	
und bei Ediner Kapu zus.	200 · 800 „
Brandfeld bei Ballata Fener . .	150 · 500 „
Brandfeld bei Ak-Serai	600 · 1000 „
Brandfeld bei Sultan Achmed .	200 · 1000 „

Drüben in Pera-Galata, das große Brandfeld unterhalb der Deutschen Botschaft oder anders gesehen, nördlich von Top-Hane hat eine Ausmessung von etwa 600 · 800 m; in Skutari liegen 2 bedeutende Brandfelder, oben bei Kytshyk-Tschamaidya und weiter zwischen Skutari Station und der Selimie-Kaserne. Neben vielen kleineren Brandstellen sind dies nur die größeren, die uns aber bereits ein Bild vermitteln können, welche ungeheuren Lücken in den Stadtbildern durch die Brandkatastrophen der letzten 15 Jahre gerissen sind. Es erhellt ohne weiteres, daß solche Zerstörungen einen gewaltigen Ausfall an Bevölkerung nach sich ziehen müssen. Dabei ist zu beachten, daß man Feuerversicherungen im allgemeinen noch nicht kannte, und der abgebrannte Besitzer hilf- und mittellos zum Abzug gezwungen war, sofern ihm nicht hilfsbereite Anverwandte zum Wiederaufbau zur Seite standen, oder er als Ersatz und aus Liebe zur heimatlichen Stelle mit einem Erdloch im Keller vorlieb nehmen wollte. Die angegebenen Abmessungen lassen auch erkennen, welche Aufgabe allein der Wiederaufbau dieser Stadtteile an die Stadtverwaltungen stellt.

Von der Gesamtbevölkerungsziffer dürften auf Stambul etwa 400 000, auf Pera-Galata rund 400 000 und auf Skutari-Moda rund 90 000 entfallen. Diese Zahlen ergeben für die immerhin bedeutenden Abmessungen der Stadtgebiete ein günstiges Verhältnis bezüglich der Dichte der Besiedlung; betrachtet man sich aber in Wirklichkeit die einzelnen Zusammenballungen, wie z. B. in Pera-Galata, so ergeben sich erschreckende Verhältnisse, die mit den schlimmsten Zahlen unserer europäischen Großstädte zusammenfallen.

Fast möchte man sagen, der Vielgestaltigkeit der Umrißlinien der einzelnen Stadtgebiete entspricht die Bewegtheit der Geländeoberfläche. Auf diesen topographischen Gegebenheiten beruht nicht zuletzt der zauberhafte Eindruck Konstantinopels. (Vgl. das Bild



Abb. 4. Straßenbild beim Seraskerat (ehem. Kriegsministerium, jetzt Universität) in Stambul.



Abb. 5. Moscheehof am Fatih. (Stambul.)

(Nach Aufnahmen des Verfassers.)

aus dem Luftschiff Abb. 1, S. 141.) — Stambul mit seinen fünf deutlich wahrnehmbaren Hügeln — man kann auch sieben zählen —, alle von gewaltigen Moscheen gekrönt, bietet auf der anderen Seite dem Städtebauer größte Schwierigkeiten bei einer ordentlichen Verkehrsregelung. Der Höhenunterschied zwischen Brückenkopf und Universität beträgt 63 m (Abb. 1.) Die Alten haben sich mit einer einzigen Verkehrsstraße begnügt und im weiteren mit riesigen Stützmauern und Treppenanlagen sich geholfen, die im Grundriß der Stadt noch allenthalben zu finden sind.

Das größte Baudenkmal solcher Überwindung von Geländeschwierigkeiten in der Stadt ist der Aquädukt des Valens, der Träger einer gewaltigen Wasserleitung, die heute nach rund 1500 Jahren immer noch ihren Dienst tut. Die Stützmauern der Kaiserpaläste und der Rennbahn bei der Sultan - Achmed - Moschee (Abb. 11, S. 146) werden hier ewig bestimmend bleiben müssen für den Aufbau dieses Wohnviertels.

Die große Mauer Stambuls, von deren gewaltigen Abmessungen man sich schwer einen Begriff machen kann, ist heute noch Grenze des Bebauungsgebietes

PLAN ZUM WIEDERAUFBAU DER STADT CONSTANTINOPEL STAMBOUL

VERKEHRSPLAN

- MAUPTSTRASSEN
- ELECTRO-BAHNEN (SCHNELLBAHN)
- SCHNELLBAHN - UNTERSCHNELLBAHN
- EISENBahn
- ALTE STRASSEN
- MARKTHÄLLER
- THEATER
- BÄDER



Abb. 6 (oben). rd. 1 : 35 000.

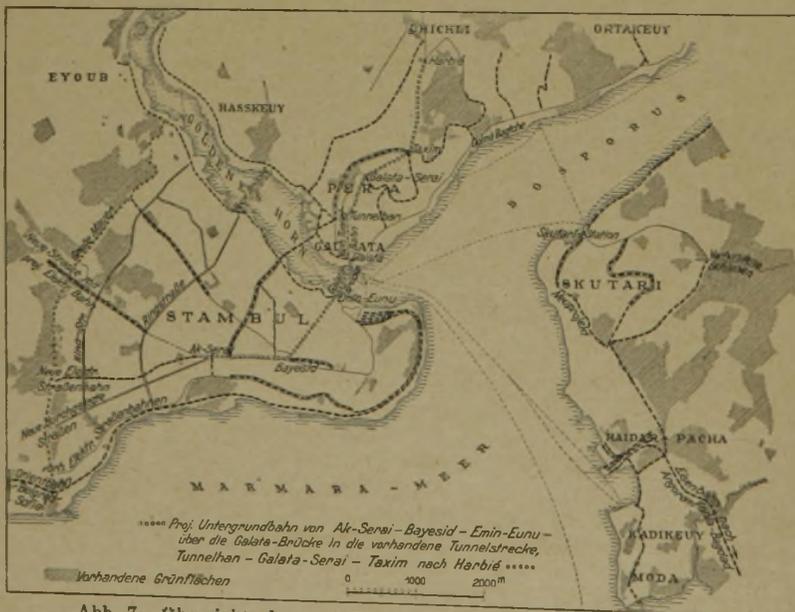


Abb. 7. Übersichtsplan von Konstantinopel mit den alten und neuen Verkehrslinien u. d. vorhand. Grünflächen (rd. 1 : 100 000).

gegen Nordwesten; sie kann und muß in Zukunft vor Eingriffen möglichst verschont bleiben. Abgesehen von einigen neuen Toranlagen — die alten sind für die Durchführung unserer Verkehrsmittel nicht geeignet, weil zu klein, und bleiben besser erhalten — ist kein Grund zu Eingriffen in dieses monumentale Bauwerk gegeben. Die Mauer bei der Hagia Sophia (Abb. 10, S. 146) zur Umwehrung der Sultans-Paläste auf der Seraispitze (Abb. 1) kann und soll desgleichen in ihrem heutigen Zustand belassen werden; sie bietet einen eigenartigen Reiz als Abgrenzung des hier entstehenden Parks, in einer Lage, wie ihn kein zweiter Park dieser Erde aufzuweisen hat. An einer nicht sehr bedeutenden Stelle neben dem Durchbruch der Orientbahn (Abb. 7, neben) ist ein Durchbruch für die dort neu zu führende

PLAN ZUM WIEDERAUFBAU DER STADT STAMBUL CONSTANTINOPEL

ZONENPLAN

- BAUCLASSE I + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE II + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE III + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE IV + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE V + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE VI + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE VII + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE VIII + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE IX + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE X + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE XI + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE XII + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE XIII + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE XIV + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE XV + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE XVI + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE XVII + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE XVIII + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE XIX + GEWÖHNLICHE REPARATUREN
- BAUCLASSE XX + GEWÖHNLICHE REPARATUREN



Abb. 8 (oben) rd. 1 : 35 000.

Abb. 9 (rechts). Grünflächenplan zu Abb. 8
(rd. 1 : 60 000).



Straße erforderlich, was ohne Schaden vor sich gehen kann. Leider schneidet die Führung der Orientbahn in brutaler Weise in den Frieden dieses herrlichen Gartens hinein. Es ist deshalb daran gedacht, bei der etwa kommenden Elektrisierung dieser Bahn, ab St. Stefano, den Schienenweg im Park zu überdecken, was mit verhältnismäßig einfachsten Mitteln und Kosten zu erreichen ist. Der Erfolg würde die Mittel reichlich lohnen. Auch Pera-Galata ist auf einem vom Wasser steil und hoch aufsteigenden Fels aufgebaut. Auf einer Horizontalen von rund 600 m ist, vom Brückenkopf der Galatabrücke bis zum Tunnelbau gemessen, eine Höhe von 67 m zu überwinden und bis Taxim bereits 83 m. Die Stützmauern des Galata-Serai geben auch hier wieder einen Begriff von den Leistungen früherer Bauperioden.

In Skutari liegen die Verhältnisse ähnlich, wenn auch nicht ganz so schwierig. Der Aufbau auch dieser Stadt am Abhang zum Meer bietet ein herrliches Bild, nicht so groß-



Abb. 10 (oben). Hagia Sophia. Abb. 11 (Mitte). Moschee Sultan Achmed von At Maidan aus gesehen.
(Zu Abb. 11. Links Byzant. Obelisk, früher mit Kupferplatten verkleidet.)

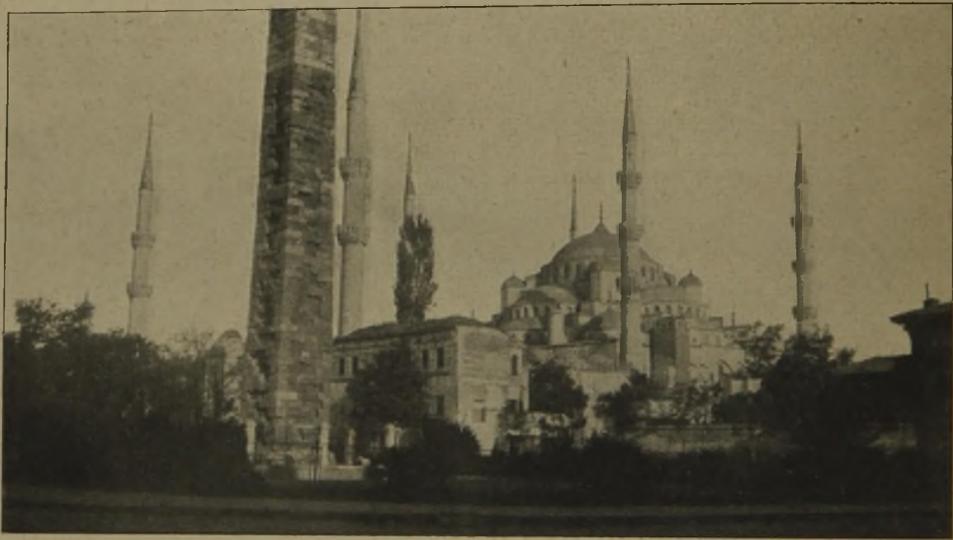


Abb. 12 (rechts.)
Yeni Vali dé Moschee.

artig wie die beiden anderen, dafür aber geschlossener, im Maßstab einheitlicher und im ganzen viel feiner, verständlicher.

Pera - Galata ist in seinem Gesamteindruck der richtige Ausdruck der Stadtbaukunst des letzten Jahrhunderts; ein wüstes Durcheinander, ohne jede wahrnehmbare Ordnung aus den ungehemmten Bedürfnissen nach Bodenausnutzung entstanden; der Himmel ist vogelfrei, in den Jeder nach Belieben so hoch hineinbauen kann, als ihm dies gerade paßt; die Folge ist eine Zerrissenheit ohne gleichen, die man ja gern mit amerikanischen Vorbildern vergleicht. Das letzte herrliche Beispiel solcher Baugesinnung ist der Bahnhof von Haidar-



(Abb. 10 bis 12 aus
Stambul).

Pascha. Dem Einwand, daß die Selimie, eine Kaserne von $200 : 250^m$ im Grundriß und einheitlichem kubischem Aufbau, noch größer sei als der Bahnhof, darf erwidert werden, daß die Selimie immerhin als ein gewaltiger Bau wirkt, auf einer großen Stützmauer in einer anderen Umgebung steht, und dabei in einem Maßstabe erbaut ist, während man all dies von dem besagten Bahnhof nicht behaupten kann.

Konstantinopel hat durch den Ausgang des Krieges in seiner Existenzgrundlage, sowohl als Handelsstadt wie als Residenz und Sitz des Kalifats so einschneidende Änderungen erfahren, daß es zweifelsohne als notwendigste Aufgabe angesehen werden muß, ein Pro-

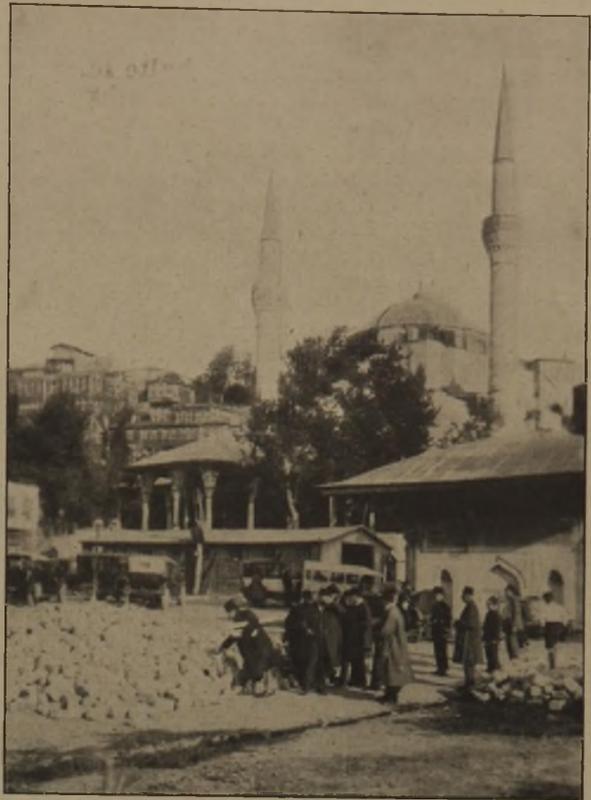
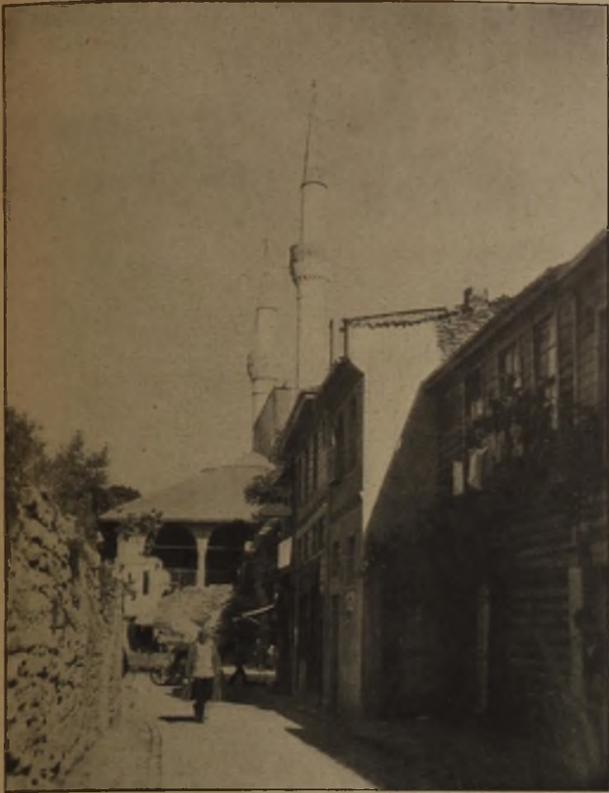


Abb. 13 u. 14. Moschee am Stationsplatz. (Skutari.)



Abb. 15. Moschee oben am Goldenen Horn gegenüber Eiuyub.

gramm, aber ein wirtschaftliches Programm aufzustellen, das diesen veränderten Verhältnissen gerecht wird, und auf dem sich ein gesunder Wiederaufbau vollziehen kann. Alle die Betrachtungen über den Untergang einer Weltstadt spiegeln ja nur diese veränderte Lage wider, aber suchen sie aus mehr oder weniger politischen Motiven zu erklären. Mir erscheint es nicht als unabwendbares Geschick, daß diese Stadt mit ihrer einzigen unvergleichlichen Lage, sowohl örtlich wie auf dem Globus, untergehen und veröden, zu einer unbedeutenden Provinzstadt heruntersinken muß. Als Residenz und als Handelsstadt, hier Handelsstadt in dem Sinne als Vermittlerstadt verstanden, weit ab von der Produktion, war ihre Lebensbedingung und ihre Existenzgrundlage eine ganz einseitige und damit

ungünstige geworden. Der Beweis hierfür ist einfach zu führen; hätte die Stadt eine wirtschaftliche gesunde Grundlage gehabt, wäre sie nicht so weit entfernt — nicht nur räumlich — von der Produktion, so wäre ihre Existenz nicht so nachhaltig zu erschüttern gewesen. Wohl konnte Konstantinopel ihr Hinterland verlieren — sie hat es nicht verloren — im Rahmen des türkischen Staates hätte ihre Wirtschaft ein so großes, aufnahmebegieriges, innerstaatliches Absatzgebiet, daß reichliche Existenzmöglichkeit zweifellos gegeben wäre.

Eine solche Stätte wäre den Leuten in Angora sicher mehr erwünscht — daß sie das alte, nur verbrauchende, von politischen Intrigien lebende Byzanzion nicht lieben, kann ihnen kein Klarblickender ver-

denken — drum halte ich alle jene Legenden von einer beabsichtigten Vernichtung Konstantinopels von Angora her für Konstruktionen. Ein „Angora gegen Konstantinopel“ gibt es nicht; die Regierung hat ihren Sitz in Angora und damit fertig; Konstantinopel ist die Stadt am Goldenen Horn, Angora baut sich als Regierungsstadt neu auf, und es steht Konstantinopel frei als Handels- und Hafenstadt dasselbe zu tun. Angora hat gar keine Interessen, die sich gegen Konstantinopel richten — abgesehen von den politischen — sofern letztere die neuen Verhältnisse, daß Angora nunmehr Regierungsstadt ist, als gegebene Tatsache hinnimmt. Angora wird niemals Handels- oder Industriestadt, weil ihr dazu von Natur aus jede Möglichkeit versagt ist.

Baut sich Konstantinopel auf Grund seiner ihm von der Natur überreichlich gegebenen Vorzüge neu auf, mobilisiert Konstantinopel den Arbeitswert seiner rund 1 Million betragenden Menschen, so kann die Stadt wieder zu einem gesünderen Wohnde gelangen, als dies in den letzten Jahrhunderten der Fall war. (Konstantinopel war vor 1000 und mehr Jahren die Herstellerin feinsten und in der Welt begehrtesten Stoffe.) Daß ich hier nicht ein ausführliches Wirtschaftsprogramm mit Einzelheiten für diesen gedachten Wiederaufbau geben kann, ist klar. Zu seinem Verständnis würde auch eine größere Vertrautheit mit der Örtlichkeit vorausgesetzt werden müssen, als dies im allgemeinen angenommen werden darf.

Die oben gemachten kurzen Andeutungen sind nötig, um klarzumachen, um was es sich bei der vorliegenden Aufgabe eigentlich handelte. Konstantinopel ist gar keine so welterschütternd schöne Stadt, als daß man annehmen müßte, es handele sich hier in erster Linie um eine künstlerische Aufgabe von ganz besonderer Wichtigkeit. Gewiß sind herrliche Bauwerke vorhanden. Gewiß ist die Situation einzigartig. Aber zuvörderst handelt es sich hier um die nackte Existenzfrage von rund 1 Million Menschen und diese Existenzfrage ist nur wirtschaftlich zu lösen; das Aesthetische geht nebenher, daß es nicht zu kurz kommt, betrachte ich als selbstverständlich.

Der Wert Konstantinopels ist in erster Linie ein kunsthistorischer*). Es wird viel künstlerisches Verständnis erforderlich sein, hier immer den richtigen Weg zu finden, zwischen modernen Verkehrsbedürfnissen und Erhaltung wertvoller Überlieferungen. Bei gutem Willen und warmem Herzen dürfte es nicht allzu schwer sein, beiden gerecht zu werden, zumal Stambul, um das es sich hier in erster Linie handelt, immerhin zum Glück eine gewisse Weiträumigkeit hat, die für Zwischenlösungen mit Einbahnstraßen fast immer einen Ausweg finden läßt.

Heute ist Konstantinopel, vor allem Stambul, also Byzanz, ein Trümmerhaufen mit einem entsetzlichen Wohnungselend, von dem wir uns kaum einen Begriff zu machen imstande sind. Daß man Wohnungselend im europäischen Sinne nicht kennt**), ist nur verständlich, wenn ich das Wohnungsbedürfnis auf ein Nichts herunterdrücke, auf ein Erdloch von einigen Quadratmetern Größe, mit zusammengesuchten Blechstücken dürftig überdeckt, die Tür durch einen vorgehängten Fetzen ersetzt. Dann allerdings ist reichlich Wohnung vorhanden und immer noch Ersatz zu finden; aber eine derartige Bewirtschaftung der menschlichen Kraft ist unwirtschaftlich im höchsten Grade, und ein menschenarmes Land, wie die Türkei, kann sich einen solchen Luxus am allerwenigsten leisten. Wäre diese eine Million produktiv eingerichtet und lebte sie sogar in einem gewissen Luxus, es wäre für die Türkei besser.

Bestrebungen, die das Heil und die Zukunft in der Einstellung auf Fremdenindustrie sehen wollen, dürften kaum zu einem bleibenden Erfolg führen, Fremden-

plätze sind wohl „Erwerbsplätze“, aber keine volkswirtschaftlich erstrebenswerten Zustände. Wenn die Schweiz eine große Fremdenindustrie hat, so ist diese durch ganz andere natürliche Verhältnisse bedingt; künstlich gemachte und geförderte bringen keinen dauernden Segen.

Konstantinopel mit seinem Hinterland, Ost-Trazien, etwa so groß wie Dänemark, mit nur 100 000 Bewohnern, kann sich auf einer zu erarbeitenden Grundlage wohl neu aufbauen, auf einem zwar schwierigeren und längeren Weg, weniger bequem, aber für die Dauer gesünder. Hat Konstantinopel mit seiner Million Einwohner erst seine nähere Umgebung und dann Trazien kultiviert, dann werden seine Handelsbestrebungen, auf einer soliden Unterlage fußend, von selbst wieder zum Erfolg führen, und es wird in Trazien für Heimindustrie und Handwerk einen guten Abnehmer haben. Seine schöne Lage und sein wertvollster Kunstbesitz werden nach einem gesunden Wiederaufbau mehr fremde Besucher anlocken, als im jetzigen Zustand des Verfalls.

Es wären schon Männer vorhanden, die für Gedankengänge dieser Art Verständnis aufbringen würden, nur müssen auch sie sich eben erst langsam umstellen und sich in diese noch nicht sehr alten Anschauungen über Städtebau, als wirtschaftliche Grundlage, hineinfinden. Vor allem müssen sie auch hier ihre, sonst so großartig entwickelte, Ruhe behalten. Hat man eine Stadt in Jahrhunderten auf eine verkehrte Basis gestellt und bis zuletzt fast daran zugrunde gehen lassen, so bedarf es gewiß Generationen zu einer gründlichen Umstellung.

Noch sind Kräfte am Werk, die eine Regeneration nach früherem Muster empfehlen. Das Programm für den Bebauungsplan mit einigen 60 Punkten zeigt dies klar und beweist keine besondere Eignung für wirtschaftspolitische Erkenntnisse. Eine so schwierige Aufgabe, wie die hier vorliegende, wird nicht mit kleinen Kunstgriffen, sondern nur in zäher Arbeit von Grund auf zu lösen sein.

Betrachtet man die Verkehrsverhältnisse der beiden zusammenhängenden Teile, Stambul und Pera-Galata — Skutari durch Bosphorus und Marmara-Meer von diesen beiden Teilen getrennt, kommt hier weniger in Betracht —, so kann man derzeit nur von einem Verkehrschaos sprechen. (Vgl. Plan Abb. 7, S. 144.) Wenn man sich die Zustände auf den Endpunkten der Galata-Brücke, Emin-Eunu, auf Stambuls Seite und Kara-Keuy drüben in Galata und weiter oben am Tunnel-Han betrachtet, so staunt man nur über die Möglichkeit, daß diese Zustände sich von einem Tag zum anderen weiterschleppen lassen, ohne daß die Katastrophe eintritt. Der enorme Verkehr zwischen Stambul und Pera-Galata muß zur Zeit auf einer Straßenbahnlinie von Stambul herunter, über die eine Galata-Brücke durch eine Straße nach Pera hinauf — die kleine Entlastung durch den Bootsverkehr über das Goldene Horn kommt hier nicht in Betracht — bewältigt werden. In Stambul sind die Verhältnisse noch erträglicher, weil die Straßen auf ihrer größeren Strecke einigermaßen Breite haben, während in Pera zu den ungünstigeren Steigungsverhältnissen noch die Schwierigkeiten der ganz engen Straßen kommen. In der Bankstraße in Galata wälzen sich auf einer Fahrbahn, die knapp drei Wagen aneinander passieren können, mit rechts und links 1—1,20 m Bürgersteigbreite, zum Teil sogar nur 60 cm, unter Steigungen und Kurven, die uns fast unglaublich erscheinen, elektrische Bahnen, Autos, Droschken und Lastwagen in rasender Geschwindigkeit über ein Pflaster, das jeder Beschreibung spottet, dazwischen Fußgänger und Händler, alles in wüstem Durcheinander; nur zu verwundern, daß nicht alle paar Minuten Einige totgefahren sind. Dieses Schauspiel setzt sich in der großen Perastraße fort. Die dort versuchten Verbreiterungen in gänzlich unzulängliche Abmessungen erweisen sich bereits heute, in noch unfertigem Zustand, als beinahe zwecklos. Ich

*) S. a. von Gerkan, Griechische Stadtanlagen, S. 167 u. f. —

**) Wie in der Bauwelt, Heft 34, 1926 gesagt wird. —

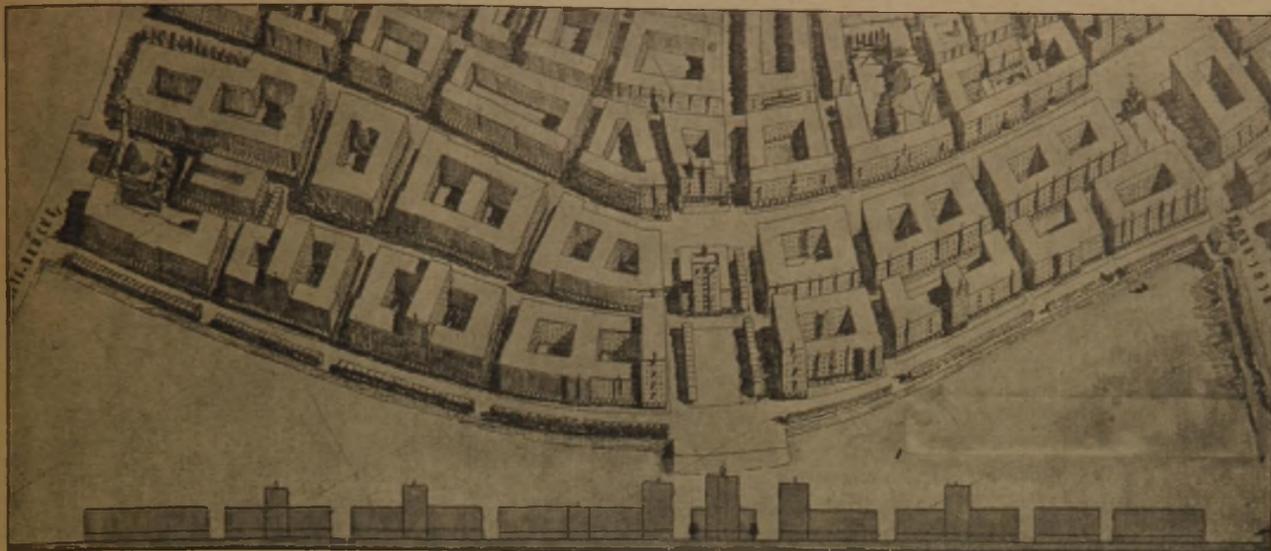


Abb. 16. Uferbebauung zwischen alter und neuer Galata-Brücke

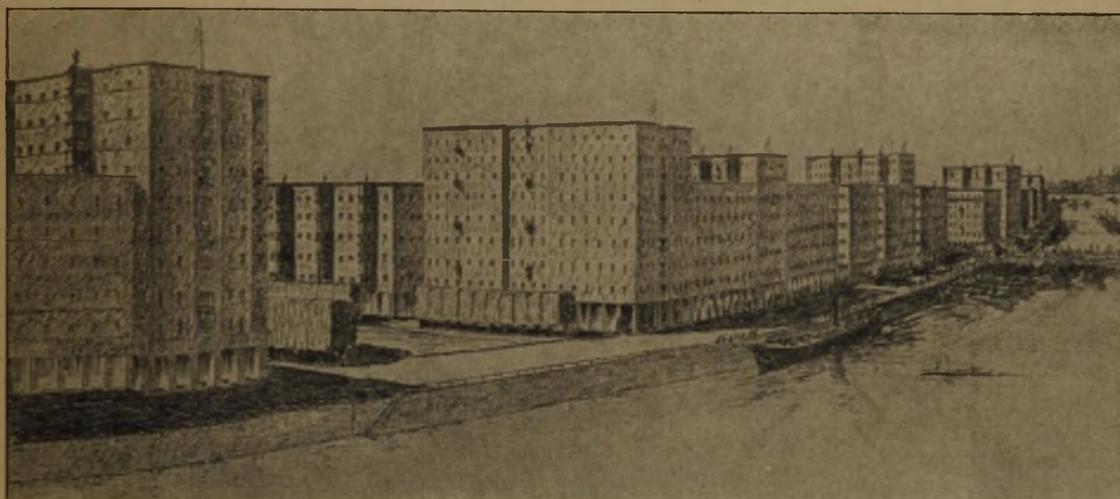


Abb. 17. Uferbebauung an der neuen Brücke.

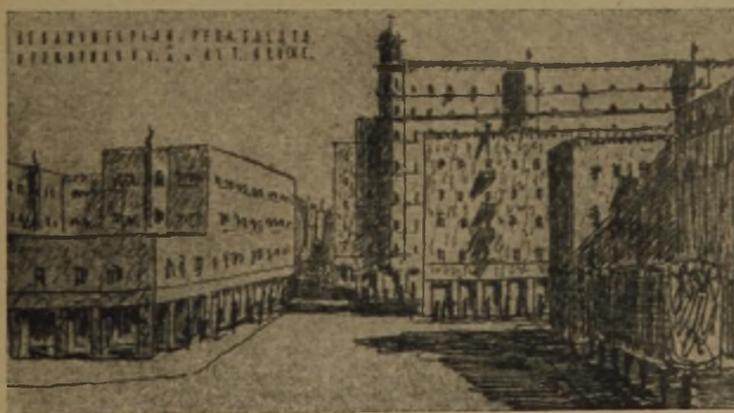


Abb. 18. Uferbebauung an der alten Brücke.
(Abb. 16—18. Schaubilder des Entwurfs Lörcher.)

habe nirgends Autoführer von solcher Kaltblütigkeit und geradezu affenartiger Geschwindigkeit gefunden wie dort, und nur damit kann ich die Möglichkeit einer weiteren Verkehrsabwicklung erklären. Daß ein Verkehrsbedürfnis in gewaltigen Ausmaßen vorhanden ist, ist zweifellos, also muß ein Weg gefunden werden, dieses grundlegende Bedürfnis einer Wirtschaft, selber erst

mal einer Gesundung entgegenzuführen. Mit kleinen Reparaturen und Flickereien wird jedoch nichts zu erreichen sein. Hier können nur grundlegende Vorbereitungen und grundlegende Erkenntnisse über die bestehenden Mängel selbst zu einer besseren Zukunft die Wege weisen.

Die vorhandene Tunnelbahn in Pera-Galata, zwischen Kara-Keuy unten und Tunnel-Han oben, zweigleisig, als Seilbahn in zwei Zügen zu je zwei Wagen, ein Zug oben, ein Zug unten, verkehrend, leistet gute Dienste, ist aber in jeder Hinsicht vollkommen ver-

altet. Bankstraße und Große Perastraße sind mit fünfgeschossigen Gebäuden besetzt. Die Grundstücke sind zudem fast durchweg wenig tief, eine Verbreiterung dieser Straßenprofile stößt auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten, somit bleibt als einzige Lösung zur Verbreiterung des Fahrbahnprofils nur der vertikale Ausbau; dies muß dazu führen, die elektrischen Bahnen aus diesen Straßen

herauszunehmen und über oder unter die Straßenfahrbahn zu legen, denn eine Hochbahn kommt bei der Enge des Straßenprofils nicht in Frage. Wir haben außerdem guten Baugrund, so daß ein Verlegen dieser Transportmittel unter die Fahrbahn als selbstverständlichste Lösung, in Form einer Untergrundbahn, erscheinen muß. Die vorhandene Tunnelbahn wird umgebaut und von Tunnel-Han unter der Großen Perastraße über Galata—Serai nach Taxim und Harbie geführt. Am unteren Ende der Tunnelbahn, hinter der Deutschen Bank, wird die jetzige Endstation Kara-

Key bereits hochgelegt, die Weiterführung nach Stambul über die Straßenkreuzungen als Hochbahn hinweg, über eine Etagenbrücke, die in Verbindung mit der vorhandenen Galatabrücke etwa 5,5 m über dieser auf sie aufgesetzt wird, über das Goldene Horn, über die Straßen bei Emin-Eunu als Hochbahn hinweg und hinter dem Ägyptischen Bazar als Unter-

wie die Schwierigkeiten des Brückenbaues bzw. der Brückenverkoppelung würden unsere heutigen Ingenieure bestimmt lösen.

Mit dieser Verkehrsline wäre nunmehr ein Rückgrat für den gesamten Verkehr geschaffen und meines Erachtens der einzig mögliche Ausweg aus den jetzigen unhaltbaren Zuständen nach jeder Richtung



Abb. 19. Bebauungsplan von Pera-Galata. (Maßstab 1 : 40 000.)
Entwurf: Arch. B. D. A. Carl Ch. Lörcher, Berlin.

grundbahn hinauf nach der Universität und bis Ak-Serai geführt. Diese Untergrundbahnlinie berührt alle Brennpunkte des Verkehrs und würde die Entlastung dieser gänzlich unzulänglichen Verkehrswege erbringen. Die technischen Schwierigkeiten des Umbaus des jetzigen Tunnels mit seiner Betriebsart, die Schwierigkeiten der Überwindung der Steigungen, so-

gefunden. An der Rentabilität dieser Hoch- und Untergrundbahn habe ich nicht den geringsten Zweifel; und mir bringt sie eine ideale Lösung aus den größten Schwierigkeiten im Bebauungsplan. Im Erläuterungsbericht ist ein System von elektrischen Ringbahnen entwickelt, das die Hauptbrennpunkte der Untergrundbahn immer wieder schneidet und als Zu-

bringersystem in engster Verbindung mit der Untergrundbahn, nach unserem heutigen Ermessen für lange Sicht genügen dürfte. Der Ausbau der zweiten Brücke zur Aufnahme elektrischer Bahnlinien und Kraftwagen muß die weiter erwünschte Entlastung bringen. Durch

durch die Tarla-Bachi-Djadessi hinter der Englischen Botschaft und hinter Pera-Palast vorbei nach dieser zweiten Brücke, in Stambul durch die neue Verkehrsstraße nach dem Seraskerat herauf, ergänzt das angestrebte Ziel einer durchgreifenden Verkehrsverfassung.



Abb. 20. Verkehrsplan von Pera-Galata. (Maßstab 1 : 40 000)
Entwurf: Arch. B. D. A. Carl Ch. Lörcher, Berlin.

das bisherige Fehlen dieser zweiten Brücke — sie war fast immer reparaturbedürftig und gesperrt — drängte sich zu allem Elend auch noch der hier leicht und bequem abzuleitende Verkehr der hinteren Stadtteile an den beiden bereits überlasteten Brückenköpfen zusammen. Die neue Entlastungsstraße von Taxim aus,

Die notwendige und geplante Sanierung des Hafengeländes zwischen Galata-Brücke und dieser zweiten Brücke (Schaubilder Abb. 16—18, S. 149) bringt als weiteres Glied die Verbindung der beiden Brückenköpfe, und zugleich für die Peraseite die Entlastung der Bankstraße von jedem Wagenverkehr. In

der Art, wie die Entlastung von Taxim aus in westlichem Bogen zur Galatabrücke gezogen ist, muß im Osten eine weitere Entlastung von Taxim nach Top-Hane gefunden werden, um den Verkehr zwischen Top-Hane und Taxim direkt, ohne Benutzung und Belastung der Bank- und Perastraße, zu ermöglichen. Das Brandfeld nördlich von Top-Hane bietet heute die erwünschte Gelegenheit, diese Verbindung jetzt schon vorzubereiten. (Vgl. Plan Abb. 20, S. 151.)

In Stambul müßte oben beim Seraskerat zum Einbahnstraßenverkehr gegriffen werden, um eine Verkehrsregelung an einem der schönsten Punkte Stambuls zu finden und das Straßenbild (Abb. 4, S. 143) erhalten zu können. Diese Hauptverkehrsstraße Stambuls ist in ihrem Verlauf glücklicherweise breit genug, um zu genügen, nur an dieser Stelle besteht auf etwa 60 m Länge eine Verengung auf die Hälfte der Breite, auf beiden Seiten von Bildern nach Abb. 4, be-

die Geländeverhältnisse bedingt. Eine Verbindung, auch mit der elektrischen Bahn, unter den Orten Skutari, Kadi-Keuy und Moda fehlt; dieser Notwendigkeit ist Rechnung getragen durch den etwa von Norden nach Süden verbindenden Straßenzug. Diese oben erwähnte Verbindung ist notwendig und auch einer örtlichen Eigentümlichkeit wegen besonders erwünscht. Die Bewohner von Kadi-Keuy und Moda sind größtenteils in Stambul und Pera-Galata beschäftigt, und fahren in schöner, angenehmer Weise täglich mit den kleinen Dampfzügen hin und zurück. An stürmischen Tagen kommt es aber oft vor, daß der Dampferverkehr nur bis Skutari bewerkstelligt werden kann, auch ist bei der geringen Entfernung zwischen Brücke und Skutari die Verkehrsfolge natürlich eine dichtere. Treten die oben besagten Verkehrsstörungen auf, so besteht bislang eine große Schwierigkeit, von Skutari nach Kadi-Keuy bzw. Moda zu kommen. Diesem



Abb. 21. Vorgefundener Plan.

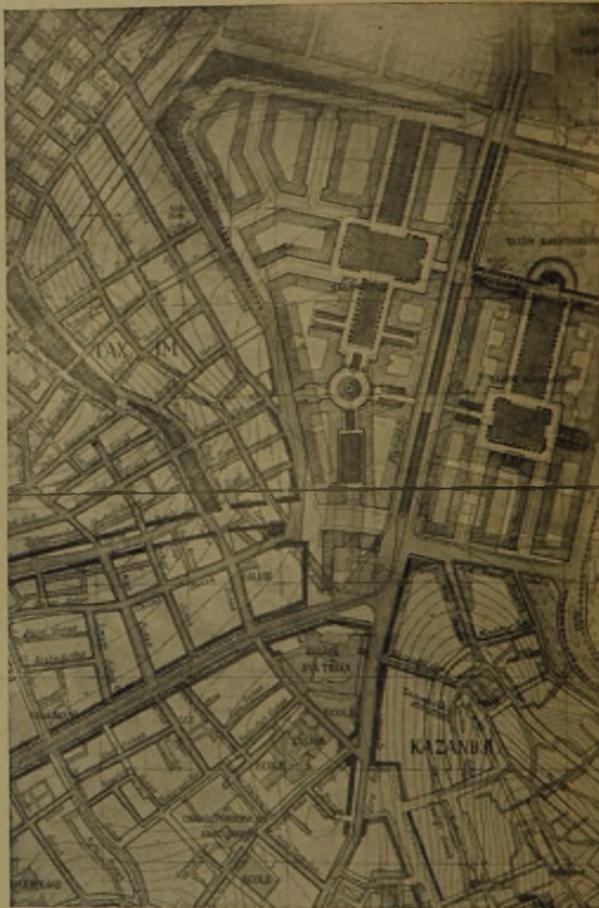


Abb. 22. Neuer Plan von Lörcher.

Bebauungsplan am Taximplatz, Pera-Galata.

gleitet, die zu opfern ich mich weigerte. Die nördlich davon gezogene Entlastung zwischen Seraskerat und der verbrannten Säule, auf eine Länge von etwa 600 m, dürfte allen Anforderungen genügen; die dort im Wege stehenden Gebäude bedeuten keinen Verlust. Ähnliche Gelegenheiten zur Erhaltung guter Überlieferung treten in unzähligen Fällen auf.

Den Verkehr zu Wasser bewerkstelligen kleine Dampfer in kurzer Zeitfolge, in einer Art Ringbahnverkehr, von der Galatabrücke einerseits im Goldenen Horn, auf der anderen Seite zwischen Brücke und Skutari und den Orten am Bosphorus bis hinauf zum Schwarzen Meer und südlich über Moda bis zu den Inseln; ein überaus angenehmes und schönes Fahren, an das Jeder lieber zurückdenken wird, als an die überfüllte Berliner Stadtbahn. In Skutari fehlt eine Querverbindung für eine Gebiet von 1500.2000 m. Die im Plan, Abb. 27, S. 154, ersichtliche Führung ist durch

Übelstand, neben einer ganzen Reihe anderer wirtschaftlicher Erfordernisse, sucht die neu geplante Verkehrslinie gerecht zu werden.

Die Hauptwirtschaftsquelle Konstantinopels, die Hafenanlagen, sind, soweit wie möglich, in das Programm zum Bebauungsplan mit hereingenommen. (Abb. 8, S. 145.) Eine gründliche Lösung der hier auftretenden Fragen auf Grund statistischer Zählerhebungen war mir nicht möglich, weil mir hierfür keinerlei zuverlässige Unterlagen zur Verfügung gestellt wurden und die Ansicht, daß diese mit dem Bebauungsplan nichts zu tun haben, nicht gänzlich zu überwinden waren. Entlang der Orientbahn, an der Südküste Stambuls, sind kleinere Häfen in Verbindung mit der Bahn vorgesehen. Etwa in der Mitte der südlichen Küstenlinie Stambuls, wo im neuen Plan eine Parkanlage vorgesehen ist, bestand z. Z. der Byzantiner eine größere Hafenanlage (Langa Bostani). Wie die

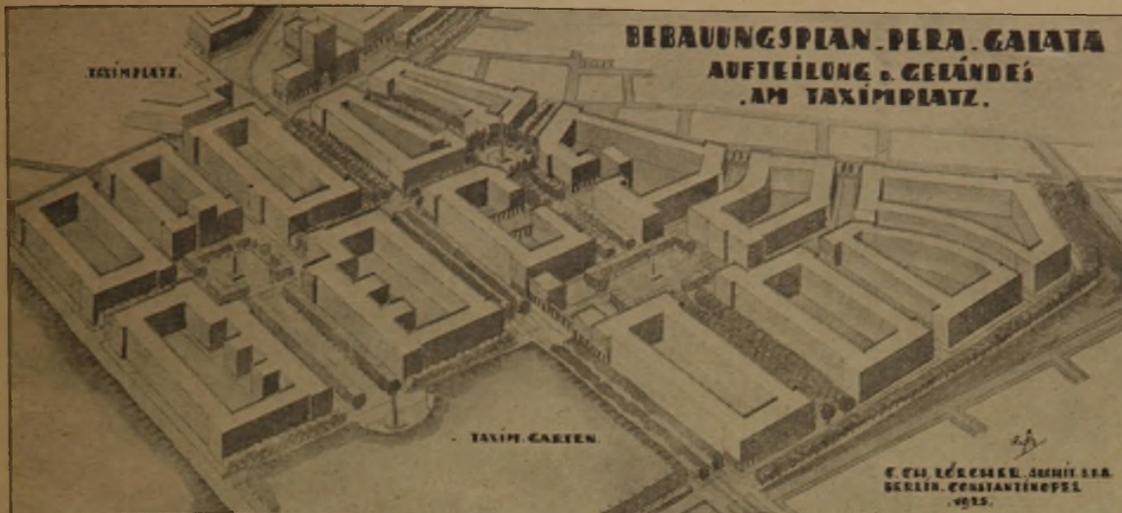


Abb. 23 (oben).
Aufteilung
des Geländes
am
Taxiplatz.

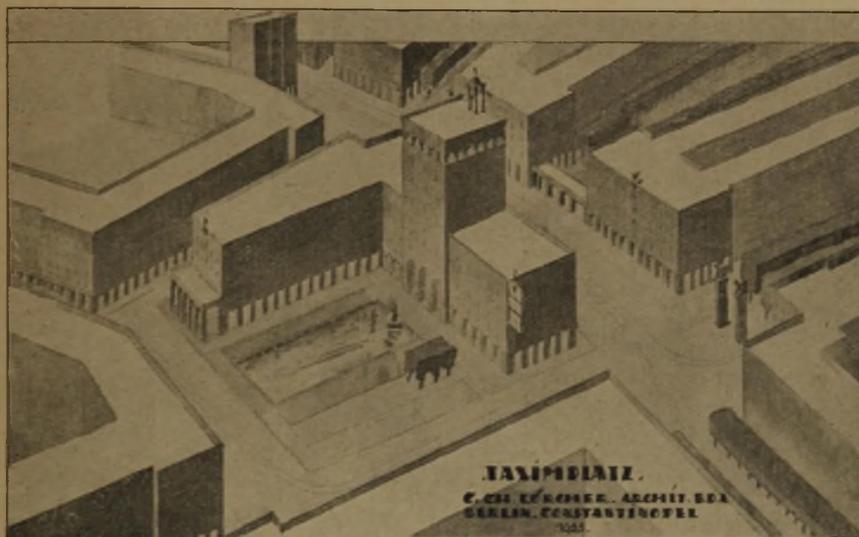


Abb. 24 (links).
Vogelschaubild
der
Bebauung
des
Taxiplatzes.

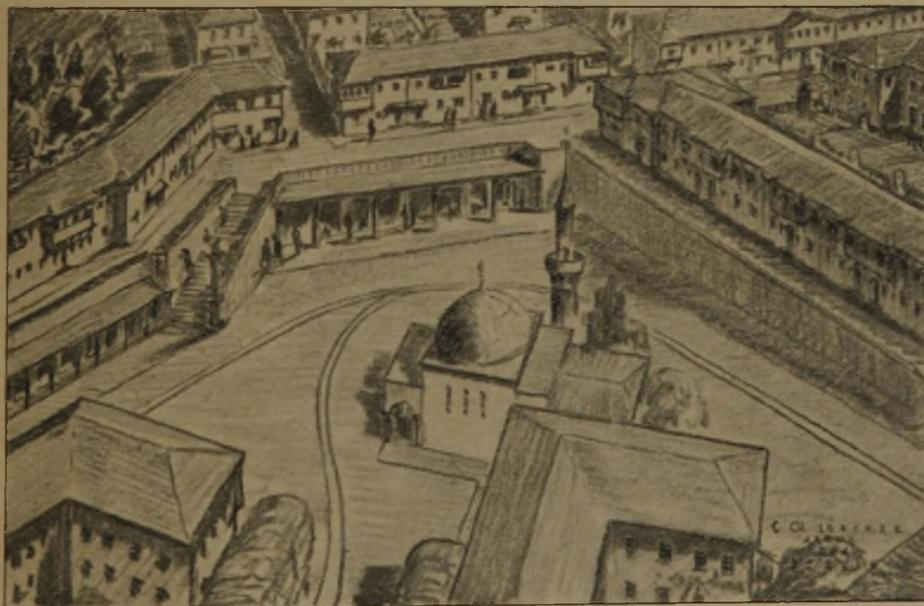


Abb. 25. Umgehung einer Moschee durch eine Verkehrsstraße in Pera-Galata.

Örtlichkeit zeigt, ist dieser Hafen im Laufe der Jahrhunderte vollkommen versandet. Eingehendere Beobachtungen zeigen, daß eine Hafenanlage an dieser ungeschützten südl. Küste wegen der Bedingungen und Eigenheiten des Marmarameers nur mit ungeheuren Kosten zu ermöglichen und zu unterhalten wäre. Meines Erachtens ist das Goldene Horn ein

Hafen, wie er besser nicht gedacht werden kann. Ist die finanzielle Möglichkeit erst gegeben, die Galatabrücke so zu konstruieren, daß das lästige Aus- und Einfahren der Mittelglieder für den Schiffsdurchgangsverkehr fortfallen kann, dann ist das Goldene Horn wieder der beste Hafen und auch für groß. Überseeinheiten zugänglich; es sind nur einfach Kaianlagen



Abb. 26. Bestehender Plan von Skutari.

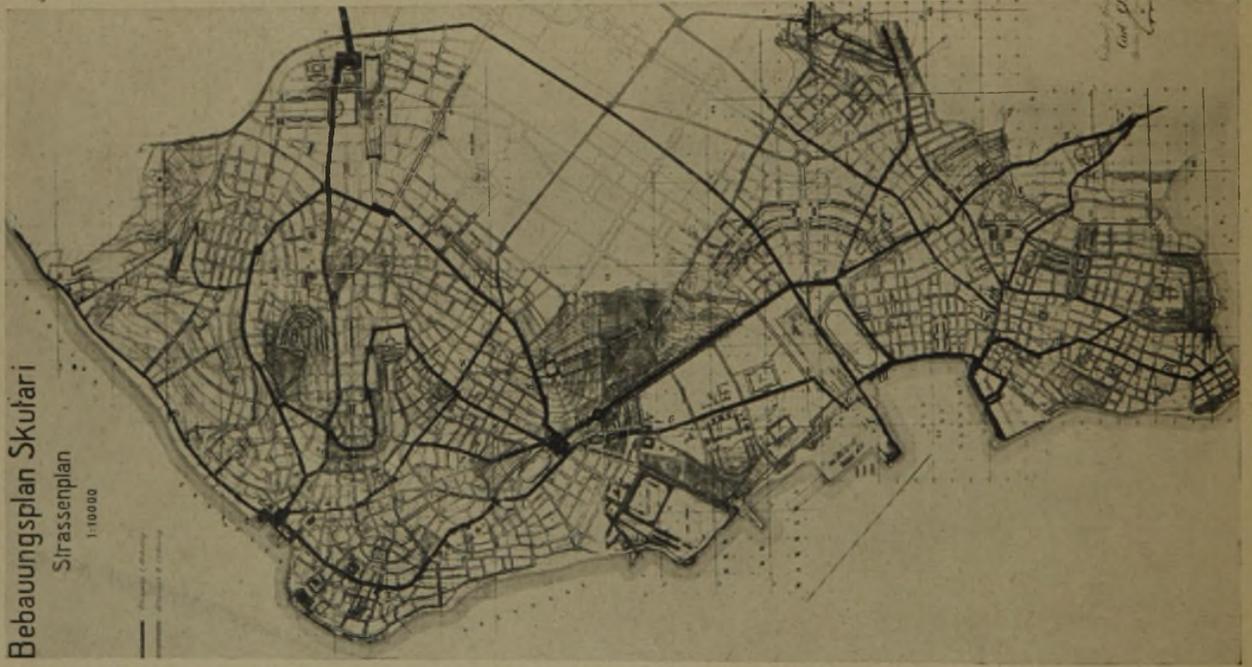


Abb. 27. Neuer Verkehrsplan.



Abb. 28. Neuer Bebauungsplan. (1 : 40 000.)

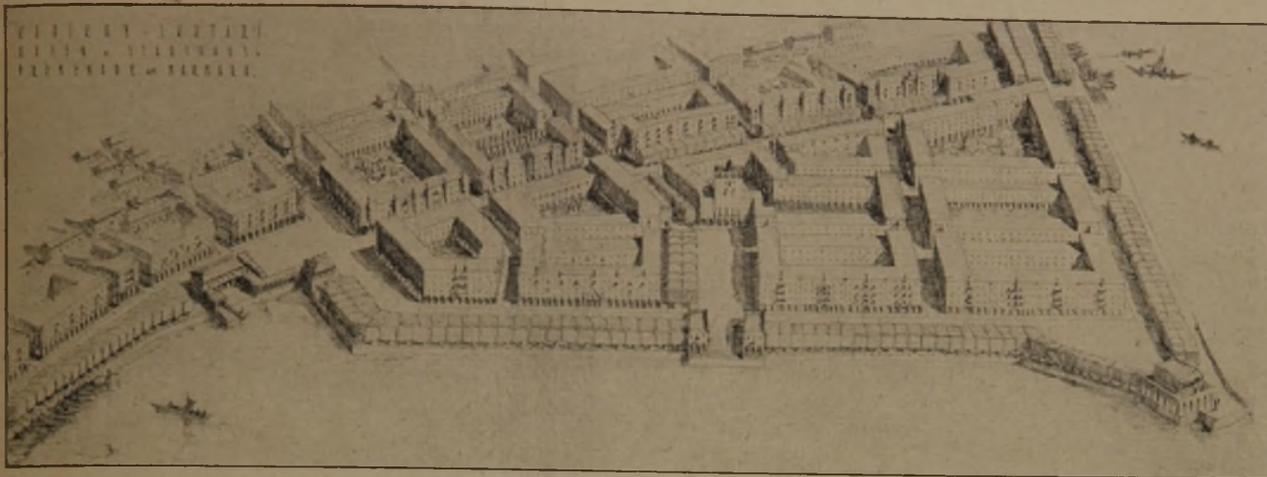


Abb. 29. Hafen und Stadthaus, Promenade am Marama-Meer. Kadikuy-Skutari.



Abb. 30. Schaubild der Station Maydan. Skutari.

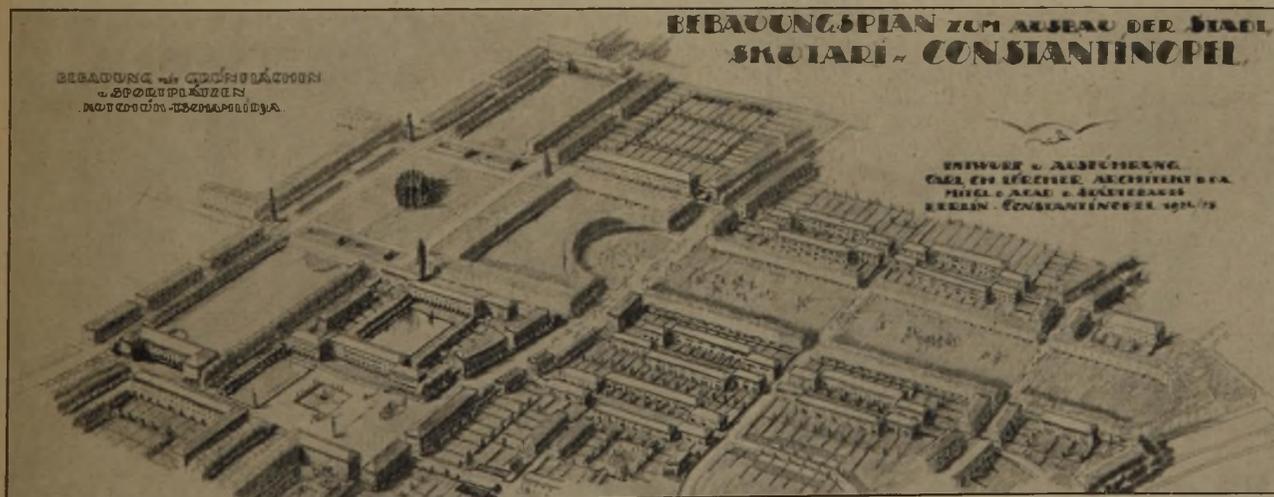


Abb. 31. Bebauung mit Grünanlagen und Sportplätzen. Kutchuk-Tschamliđya.
(Abb. 29—31. Schaubilder des Entwurfes Lörcher.)

zu schaffen bzw. zu regulieren und auszubessern, um die direkte Entladung größerer Seefahrzeuge zu ermöglichen. Die Abb. 16—18, S. 149 und 29, 30, oben veranschaulichen die gedachten Sanierungen. Der Güterbahnhof der Orientbahn ist von Sirkedji aus der Stadt Stambul herausgenommen und nach außerhalb der Stadtmauer, in die Gegend zwischen St. Stefano

und Stambul, verlegt. Eine Verbindung zwischen Endpunkt der Orientbahn Sirkedji und dem Anfangspunkt der Bagdadbahn — Haidar Pacha — mittels eines Unterwassertunnels konnte ich in meinen Plänen nicht gut vorsehen, sofern ich ernsthafte Arbeit leisten wollte. Dagegen glaubte ich dieses evtl. Bedürfnis mittels eines Trajekts vollauf befriedigen zu können,

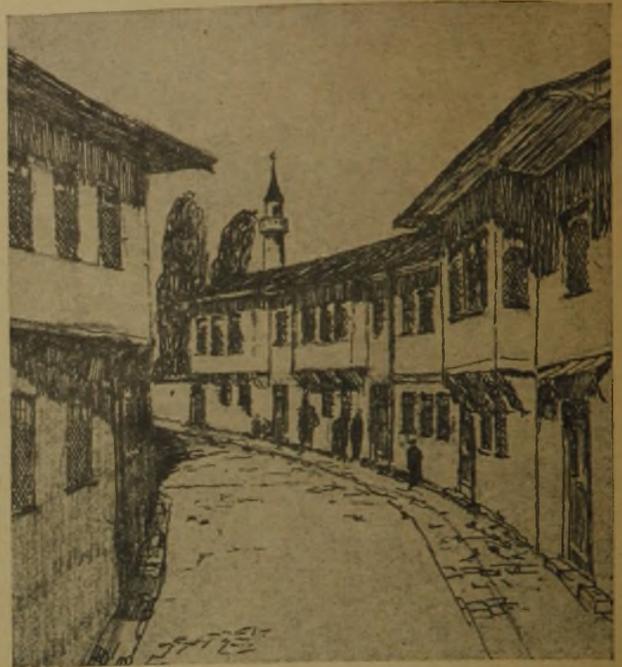


Abb. 32 u. 33. Typen für Wohnstraßen. (Entwurf Arch. Carl Ch. Lörcher, Berlin.)

eine zweckmäßige, erprobte Verbindung, die vielleicht später auch mit einer gewissen Verzinsung der Anlagegelder rechnen läßt.

Die Grünflächen dürfen im Orient nicht mit dem Maßstab Europas gemessen werden; ihr Nutzungswert ist ein wesentl. anderer, weil Orientklima und Orientale wesentl. verschieden von den Verhältnissen Europas sind. Die Beschaffenheit Konstantinopels insbesondere mit seinen großen Wasserflächen, mit den herrlichen Winden vom Schwarzen Meer her, und seinen an den Hängen liegenden Wohnvierteln verlangt eine andere Wertung der erforderlichen Freiflächen. Die Lage an der Strömung des Bosphorus und zum Schwarzen Meer ergibt eine selten günstige Luftdurchflutung des Stadtkernes. Die überkommenen Verhältnisse waren überhaupt nur auf dieser Basis möglich. Für heutige Anforderungen genügt das Vorhandene (in Abb. 7, S. 144, eingetragen) — oder auch Nichtvorhandene — nicht mehr, und eben weil wir wirtschaftlich gesunde Unterlagen schaffen wollen, soll auch der wirtschaftlich wertvollste Faktor, die menschliche Arbeitskraft, in gesunder Weise bewirtschaftet werden, und dazu gehört die Sorge für Licht und Luft. Natürlich ist es, wenn Konstantinopel mit seiner Freiflächenpolitik an die naturgegebenen Freiflächen — das Wasser — anknüpft (Vgl. den Plan Abb. 9, S. 145).

Zum öffentlichen, dekorativen Garten steht der Türke anders als wir. Ganz anders ist seine Stellung zum eigenen Garten, ist doch die Mehrzahl der Wohnungen in den türkischen Städten auch heute noch mit den eigenen Gärten verknüpft und Sitte und Kult bedingen geradezu des Eigenhaus mit dem Garten. Von Pera-Galata ist bei obiger Annahme natürlich abgesehen. Hier wohnen und wohnten in der Mehrzahl Nichtmoslims. In Stambul gaben die großen Brandfelder und die Gebäude oben an der großen Mauer mit ihrer jetzt schon gartenmäßigen Bebauung reichlich Gelegenheit den mohammedanischen Eigenheimtypus anzuwenden. Solange die finanzielle Lage der Bewohner der Stadt die Unterhaltung ausgedehnter Parkflächen nicht gestattet, ist an die gärtnerische Aus-

nützung dieser Flächen gedacht, in Form von Pachtgartenland, das von einer Bebauung für immer ausgeschlossen sein soll. Auf dieser Grundlage lassen sich dann später Änderungen jederzeit vornehmen. Ich habe die Überzeugung gewonnen, daß es viel wichtiger ist, dem Orientalen die Freude am eigenen Garten und dessen Ertrag wiederzugeben, als ihn zum Spazierengehen in Parkanlagen zu verleiten.

Die Sportbewegung ist international und auch in der Türkei in voller Blüte; hauptsächlich des Fußballspiel ist bereits in den entlegenen Orten in Übung. Warum der Wassersport in Konstantinopel so gut wie nicht geübt wird, will mir nicht verständlich erscheinen. Dem Spielbedürfnis ist durch Sportplätze in allen Stadtteilen, durch ein Stadion im Stambul und ein Stadion in Pera-Galata, Rechnung getragen.

In Pera-Galata bieten die beiden großen Parks der Sultane einen willkommenen Ersatz für die fehlenden Freiflächen (Plan Abb. 19, S. 150). Die sehr dichte Verbauung mit entsetzlich engen Straßen und sehr hohen Häusern (5 m Straßenbreite und 5- bis 6-geschossige Höhe) mit einer Ausnutzungsziffer von 80 und mehr vom Hundert der Baustelle, macht größere Parkflächen zum dringendsten Bedürfnis. In Skutari liegen die Verhältnisse ähnlich wie in Stambul; bei weniger dichter, größten Teils landhausmäßiger Bebauung und sehr lang gestreckter Ausdehnung am Ufer des Marmarameers entlang, mit einem äußerst günstigen Klima verbunden, ist das Freiflächensoll ein verhältnismäßig geringes. Die großen Friedhöfe und die ausgedehnten Exerzierplätze bei den Kasernen und Veterinär-Hochschulen stellen ein reichliches Maß an Freiflächen dar. Die Eigenheimsiedlungen auf den Brandstellen und entsprechende Neuplanungen in Kadi-Keuy und Moda tragen dem Bedürfnis nach dem Eigenhaus mit Garten Rechnung. Für Spiel- und Sportplätze ist auch hier gesorgt (Abb. 31, S. 155).

Ich hätte nur den Wunsch im Interesse meiner türkischen Freunde und des ganzen türkischen Volkes, daß dem Geplanten zum Wohle des Staates auch die Verwirklichung folgen möchte. —

Vermischtes.

Internationaler Städtebaukongreß Wien. Von deutschen Referenten sprechen: Zur Bodenfrage Dr. Schmidt, Essen u. Dr. Zißler, Lehrte; zur Verteilung von Groß- u. Kleinhaus Prof. Muesmann, Dresden. Die Auswahl ist getroffen von der „Auslandsvertr. d. deut. Städtebaues“ (einer Arbeitsgemeinschaft des Verb. Deut. Arch. und Ing.-Ver., Bund Deut. Arch., Verb. d. techn. Ob.-Beamten deut. Städte,

Freien Deut. Akad. d. Städtebaues, Deut. Gartenstadt-Ges. u. Vereinen d. Siedl.-Wissensch. Arbeitsgemeinschaft), die auch als Verhandlungsleiter, am Tag, an dem Deutschland den Vorsitz führt, Gehr. Prof. Dr.-Ing. Brix bestimmte. —

Bebauungsplan für Konstantinopel. — 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.