

heute, außer den natürlichen Wasserstraßen der Havel und der Spree, aus einer Reihe von künstlichen Schiffahrtsläufen, die folgende Wege eröffnen, wovon der beigegebene Übersichtsplan auf S. 17 ein Bild gibt:

1. Nach Westen stellt die Untere Havelwasserstraße durch die Unterspree, an Charlottenburg und Spandau vorüber, und durch die Unterhavel mit teilweiser Umgebung Potsdams durch den Sakrow-Paretzer-Kanal einerseits die Elbe abwärts die Verbindung mit Hamburg und der Nordsee dar, andererseits kürzen dicht hinter Brandenburg der Plauer- und Ihlekanal den Wasserweg die Elbe aufwärts nach Magdeburg, Dresden und darüber

3. Nach Osten führt die Spree-Oder-Wasserstraße durch die Oberspree, den Kanal Wernsdorf—Gr. Tränke, den Fürstenwalder Spreekanal, den Fürstenbergerkanal einerseits und die Oder aufwärts nach Breslau und Oberschlesien, andererseits durch den Friedrich-Wilhelm-Kanal und die Oder abwärts durch weitere Vermittlung der Warthe, Netze und des Bromberger-Kanales zur Weichsel und weiterhin sogar bis nach Kowno.

Eine direkte Verbindung der Unterhavel mit der Oberspree unter Umgehung Berlins ist außerdem durch den Teltowkanal im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts geschaffen worden.

Alle bisher genannten Wasserwege gestatten Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 600 bis teilweise 1000 t den Durchgang, während der die südliche Stadthälfte Berlins durchziehende Landwehrkanal und der neben dem Hohenzollernkanal noch bestehende Finowkanal nur einen Verkehr von Schiffen bis 250 t Tragfähigkeit bei ihren geringen Abmessungen zulassen.

Durch die geschilderten Wasserstraßenverbindungen stellen sich die Entfernungen z. B. wie folgt:

bis Breslau	rund	425 km
„ Stettin	„	190 „
„ Hamburg	„	370 „
„ Dresden	„	480 „
„ Duisburg-Ruhrort		
künftig	„	610 „

Statistik des Berliner Güterverkehrs. Entsprechend dem fortschreitenden Ausbau der Wasserwege nach Berlin hat denn auch der Wasserverkehr Berlins lange Zeit hindurch eine überaus erfreuliche Entwicklung genommen. Von etwas über 1 Million t im Jahre 1840 — der frühesten Angabe, die hierüber vorliegt — war der Verkehr auf den Berliner Wasserstraßen 1855 trotz des wachsenden Wettbewerbs der Eisenbahnen schon auf mehr als 1,5 Millionen t und 1870 bereits auf 2,5 Millionen t gestiegen. Nach abermals 15 Jahren, 1885, betrug der Wasserverkehr rund 3½ Millionen t und überwog damit noch immer den Eisenbahngüterverkehr Berlins, über den in diesem Jahre die erste genaue statistische Angabe mit erst rund 3,6 Millionen t vorliegt. In den folgenden 15 Jahren bis 1900 blieb sich die Güterversorgung Berlins auf den Wasser- und Schienenwegen nahezu gleich. Dasselbe gilt auch für die nächsten 6 Jahre bis 1906 einschließlich, in welchem Jahre beide Verkehrsmittel eine Leistung von je rund 10,5 Millionen t aufzuweisen hatten. Damit bedeutet das Jahr 1906 für den Berliner Wasserverkehr ein Re-

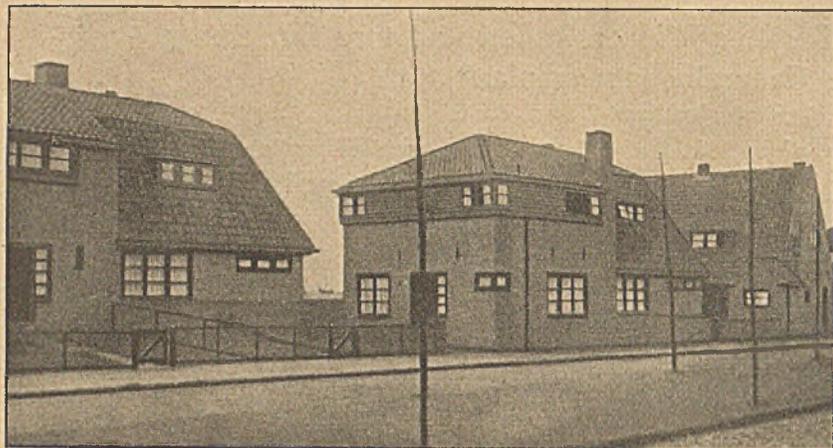


Abb. 13. Gemeindewohnungen in Hilversum. Arch.: Vorking u. Wormser.

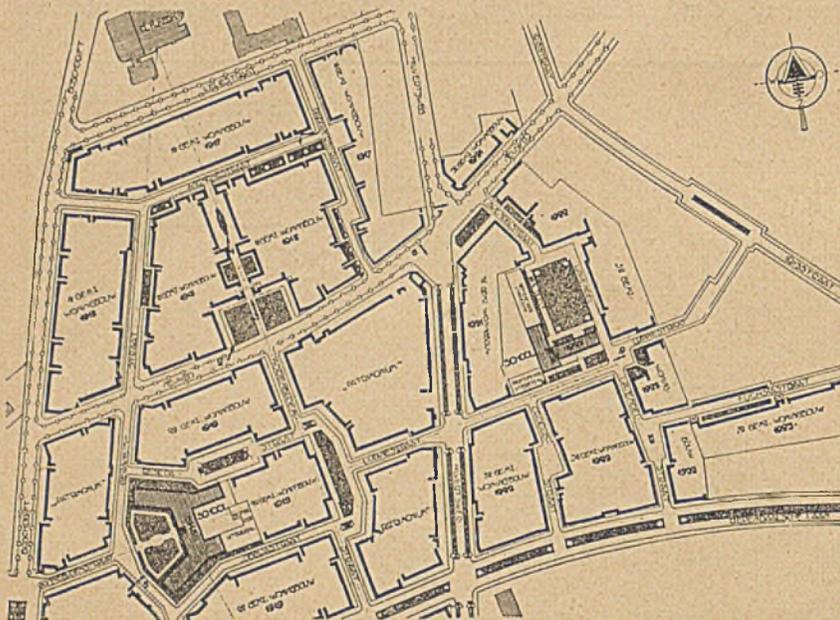


Abb. 12. Gemeinde-Wohnsiedlung in Hilversum. Erb. 1917—1922. (Aus der Schrift des Stadtarchitekten W. M. Dudok, 1924.) Vom internationalen Städtebaukongreß in Amsterdam.

hinaus nach Sachsen und der Tschecho-Slowakei wesentlich ab.

Durch die Fortführung des Mittellandkanals, dessen Linienführung und Bau von den gesetzgebenden Körperschaften längst beschlossen wurde von Hannover bis zur Elbe, wird in Zukunft auch der direkte Wasserweg mittels des Rhein-Weser-Kanals nach den westlichen und südwestl. Landesteilen Deutschlands und weiterhin zur Donau bis zum Schwarzen Meer eröffnet.

2. Nach Norden vermittelt die Havel-Oder-Wasserstraße durch den am Hunboldthafen von der Spree abzweigenden Spandauer Schiffahrtskanal, durch die obere Havel, den Hohenzollernkanal von Pinnow bis Hohensaaten und schließlich durch die Oder den Verkehr mit Stettin und der Ostsee.

kordjahr; denn in den folgenden Jahren bewegte er sich nur zwischen 8 und 9 Millionen Jahrestonnen, um im letzten Vorkriegsjahre 1913 gar auf 6½ Millionen t zurückzugehen. Die Kriegs- und Nachkriegszeit waren besonders katastrophal für den Schiffsverkehr. Die Güterbewegung zu Wasser schwankte in Berlin nur um die Grenze von rund 3 Millionen t jährlich, wozu noch etwa 1 Million t für die inzwischen in Groß-Berlin aufgegebenen früher selbständigen Gemeinden und für private Ladestellen hinzuzuschlagen ist, deren Wasser-verkehr von der alten Statistik nicht erfaßt war. Umgekehrt führt die Kurve des Eisenbahngüterverkehrs auch nach dem Jahre 1906 nahezu in gerader Linie aufwärts, um bei äußerster Anspannung im letzten vollen Kriegsjahre 1917 die Höchstziffer von rund

18½ Millionen ^t zu erreichen. Infolge des Zerfalls der Wirtschaft ist natürlich auch der Bahnverkehr in den letzten Jahren nicht unbeträchtlich zurückgegangen, bewegt sich aber bereits wieder in aufsteigender Linie um die Grenze von rund 15 Millionen Jahrestonnen.

Ursachen des Rückganges des Wasserverkehrs. Fragt man nach den Ursachen des bedauerlichen Rückganges des Wasserverkehrs in Berlin auch schon in einer Reihe von Jahren vor dem Kriege, so sind verschiedenartige Gründe als für den Niedergang maßgebend anzuführen. An erster Stelle steht hier zweifellos das auf die vorangegangene Überproduktion an Wohnungen zurückzuführende Erlahmen der Bautätigkeit in Berlin schon in der Vorkriegszeit und noch weit mehr bekanntlich in der Kriegs- und Nachkriegszeit. Diese Ursache für den Verkehrsrückgang ist deutlich ersichtlich aus einer Zergliederung des Wasserverkehrs nach Ankunft- und Abgangsgütern und weiter nach den Güterarten. Dabei zeigt sich, daß die — abgesehen von ausgeschachteter Erde — hauptsächlich aus Industrieerzeugnissen und Genußmitteln bestehende Ausfuhr durchschnittlich fast immer gleichgeblieben ist, während der Rückgang fast ausschließlich die Einfuhr nach Berlin betrifft. Von den 70 nach der Reichsstatistik unterschiedenen Güterarten zeigen alle mit Ausnahme der Baustoffe dasselbe Verhalten: allmählicher Zuwachs bis kurz vor dem Kriege und dann starke Abnahme als unmittelbare Kriegseinwirkung. Die Verkehrslinien der die wichtigste Güterart darstellenden Baustoffe verlaufen dagegen fast genau wie die Kurve des gesamten Ortsverkehrs und sind daher für diesen geradezu ausschlaggebend gewesen. Von dem Gesamtverkehrsrückgang um rund 7½ Millionen ^t entfallen rund zwei Drittel auf die nachlassende Einfuhr von Brennstoffen, wovon wiederum die Hälfte schon auf die Zeit vor dem Jahre 1914 entfällt.

Kein Zweifel besteht ferner darüber, daß die seit einer Reihe von Jahren eingeschlagene Eisenbahntarifpolitik dem Berliner Wasserverkehr sehr abträglich gewesen ist; denn infolge der Staffeltarife, die auf große Entfernungen außerordentliche Ermäßigungen gewähren, sind offenbar viele Güter von den Wasserstraßen zur Eisenbahn abgewandert, obgleich die Überlegenheit der Binnenschifffahrt gerade in der wohlfeileren Beförderung von geringwertigen Massengütern auf große Entfernungen liegt wegen des günstigeren Verhältnisses der toten Last zur Nutzlast, wegen der niedrigeren Anschaffungs- und Betriebskosten der Transportmittel und wegen des geringeren Fahrwiderstandes.

Als weiterer Grund für den Verkehrsrückgang auf den Berliner Wasserstraßen seien hier noch kurz erwähnt: die in der fraglichen Zeitperiode vielfach schlechten Wasserstandsverhältnisse in den Stromgebieten der Elbe und noch mehr derjenigen der Oder,

weniger unter Wasserklemmen leidenden, größtenteils kanalisierten, Märkischen Wasserstraßen der

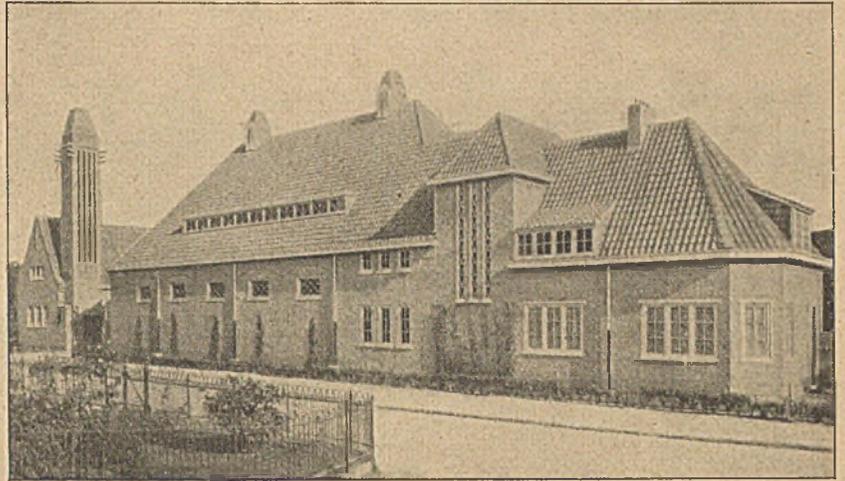


Abb. 14. Werkstattgebäude in Hilversum. Arch. W. Dudok 1916.

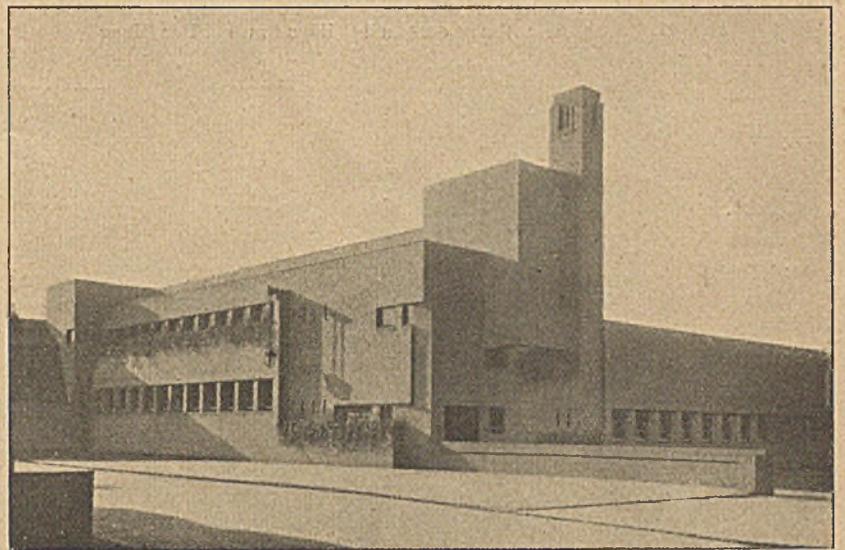


Abb. 15. Schulhaus in Hilversum. Arch. W. Dudok 1921.

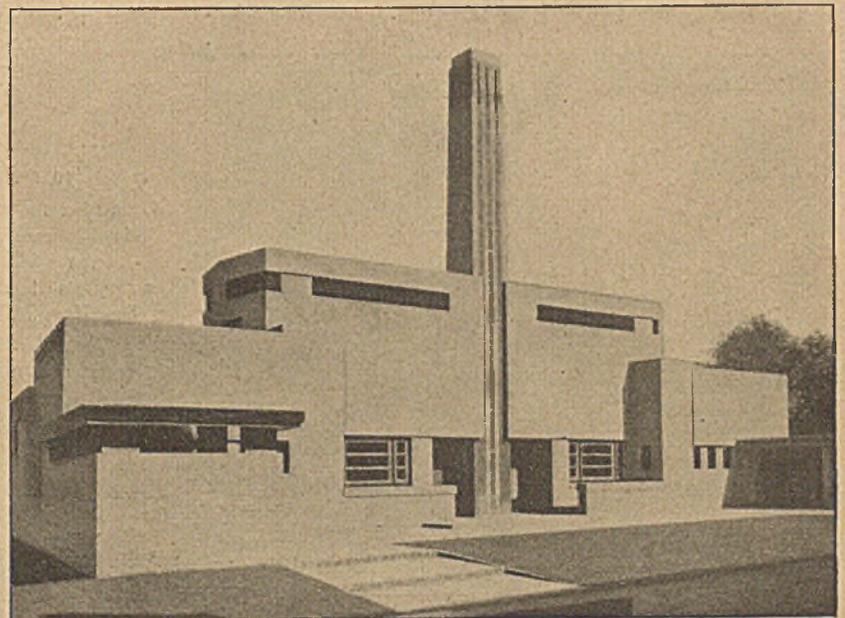


Abb. 16. Badeanstalt in Hilversum. Arch. W. Dudok 1920.
Vom internationalen Städtebaukongreß in Amsterdam.

Heranführung eines beträchtlichen Teils des Berliner Bedarfs dienen.

Schließlich sei auch noch darauf hingewiesen, daß vor der Errichtung der neuen Berliner Hafenanlagen die alten Häfen und Ladestraßen mit ihren vielfach veralteten Lös- und Ladeeinrichtungen der Verkehrsentwicklung nicht genügten. Es war also nur natürlich,

Möglichkeiten der Neubelebung des Wasserverkehrs. Angesichts der geschilderten Ursachen erhebt sich nun unwillkürlich die Frage, ob und inwieweit es möglich ist, den Verkehr wieder erneut und dauernd zu beleben. Ein weiterer Ausbau der zur Zeit bestehenden Wasserwege und Hafenanlagen für sich allein wäre nach Lage der Verhältnisse kaum geeignet, den Verkehr nennenswert günstig zu beeinflussen. Allerdings könnten vereinzelt durch gewisse Umbauten und Ergänzungsbauten, worauf ich nachher noch kurz zu sprechen komme, noch Verkehrserleichterungen geschaffen werden.

Aber im allgemeinen dürften die Berliner Häfen in ihrem heutigen Zustande zumal nach Vollendung des Westhafen-Erweiterungsbau^{*)} noch lange den Verkehrsansprüchen genügen. Dagegen kann ein besonders günstiger Einfluß auf die Hebung des Wasserstraßenverkehrs vor allem da erhofft werden, wo nach den vorstehenden Ausführungen die Hauptursache des bisherigen Verkehrsrückganges zu suchen ist, d. h. in der Förderung der Berliner Bautätigkeit. Von ihr ist der Berliner Wasserstraßenverkehr in ganz erheblichem Maße abhängig. Je mehr sie darniederliegt, destomehr hat sich eine verminderte Ausnutzung des vorhandenen Kahnraumes bemerkbar gemacht. Nun hat das Baugewerbe vor allem auch durch die Einwirkungen der Zwangswirtschaft, die der Krieg hervorgerufen hatte, bisher in erwünschtem Maße noch nicht wieder zur Betätigung kommen können. Es werden daher auch die nachteiligen Rückwirkungen dieses Umstandes auf die Schifffahrt sich einstweilen nicht vermeiden lassen. Immerhin haben aber die neuerdings in Angriff genommenen Aufstockungen und Ausbauten von Geschäftshäusern sowie das nach weiterer Betätigung drängende Siedlungswesen wenigstens schon eine gewisse Besserung zeitigt. Eine weitere Entwicklung auf diesem Gebiete ist für die Folgezeit zu erhoffen, zumal der herrschenden Wohnungsnot in absehbarer Zeit auf irgendeine Weise in immer weiterem Maße Rechnung getragen werden müssen. Im Interesse der Hebung des Berliner Wasserstraßenverkehrs wäre dies nur zu begrüßen.

Viel hängt für das Wiederaufblühen des Wasserverkehrs auch von der künftigen Tarifpolitik der Eisenbahn ab. Da zu befürchten ist, daß die Feindbundmächte die Deutsche Reichsbahn unter Zurückstellung aller volkswirtschaftlichen Belange lediglich als Ausbeutungsobjekt betrachten und demgemäß die Tarifschraube soweit wie nur irgend möglich anziehen werden, so dürften die dem Reich ja verbleibenden Wasserstraßen künftig voraussichtlich in erhöhtem Maße wettbewerbsfähig mit der Eisenbahn sein.

Leider sind nun die bisher genannten Mittel zur Neubelebung des Wasserstraßenverkehrs nicht derart, daß sie von heute auf morgen zur Anwendung gelangen und ihren Einfluß ausüben könnten.

Man hat daher aus der Not eine Tugend gemacht

^{*)} Der inzwischen bereits in Angriff genommen ist. Die Schriftlgt. —



Abb. 17. Aus der Gartenstadt Houtrust (Den Haag).

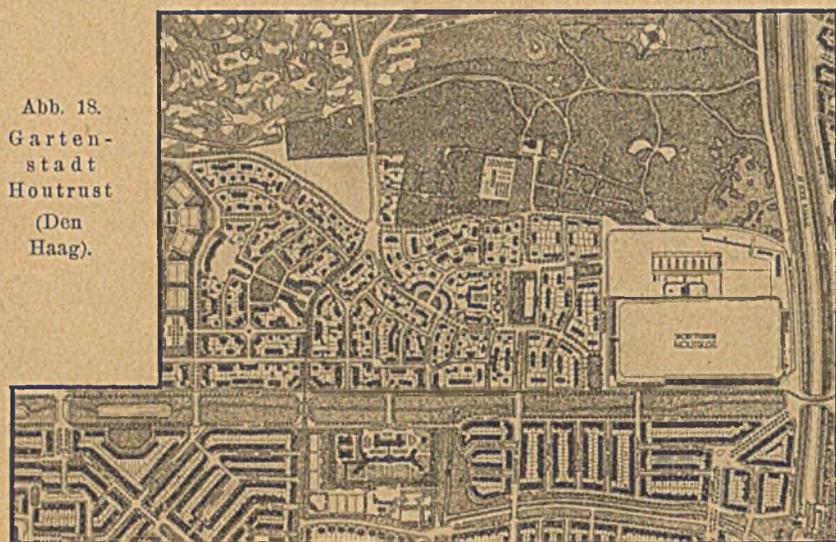


Abb. 18. Gartenstadt Houtrust (Den Haag).

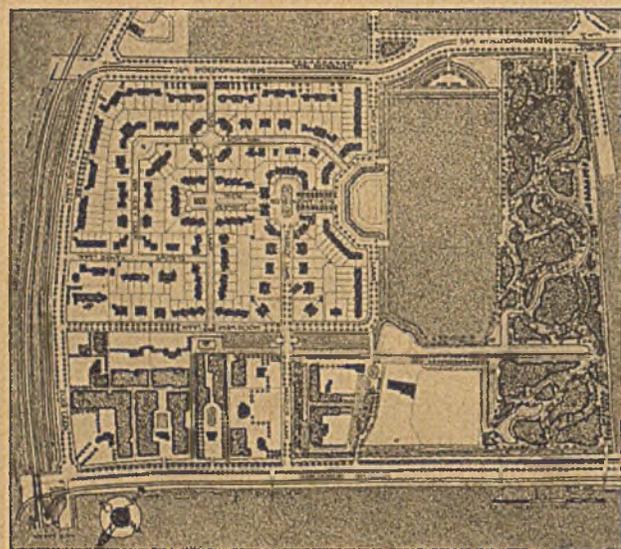


Abb. 19. Landhaus-Siedlung am Park Marlot (Den Haag). Vom internationalen Städtebau-Kongreß in Amsterdam.

daß besonders im Umschlagsverkehr sich allmählich aus Gründen der Ersparnis an Umladungskosten eine gewisse Abwanderung zur Eisenbahn bemerkbar machte. Man wählte — zumal die erwähnte Tarifpolitik der Eisenbahn erhöhten Anreiz bot — mit Vorliebe mehr und mehr den unmittelbaren Eisenbahnweg zum Empfangsort.

und zunächst den Hebel da angesetzt, wo er die beste und schnellste Wirkung versprach; man hat eine Neu-

Beteiligung der Stadt die Berliner Hafen- und Lagerhaus-A.-G. — kurz „Behala“ genannt — gründete. Nur

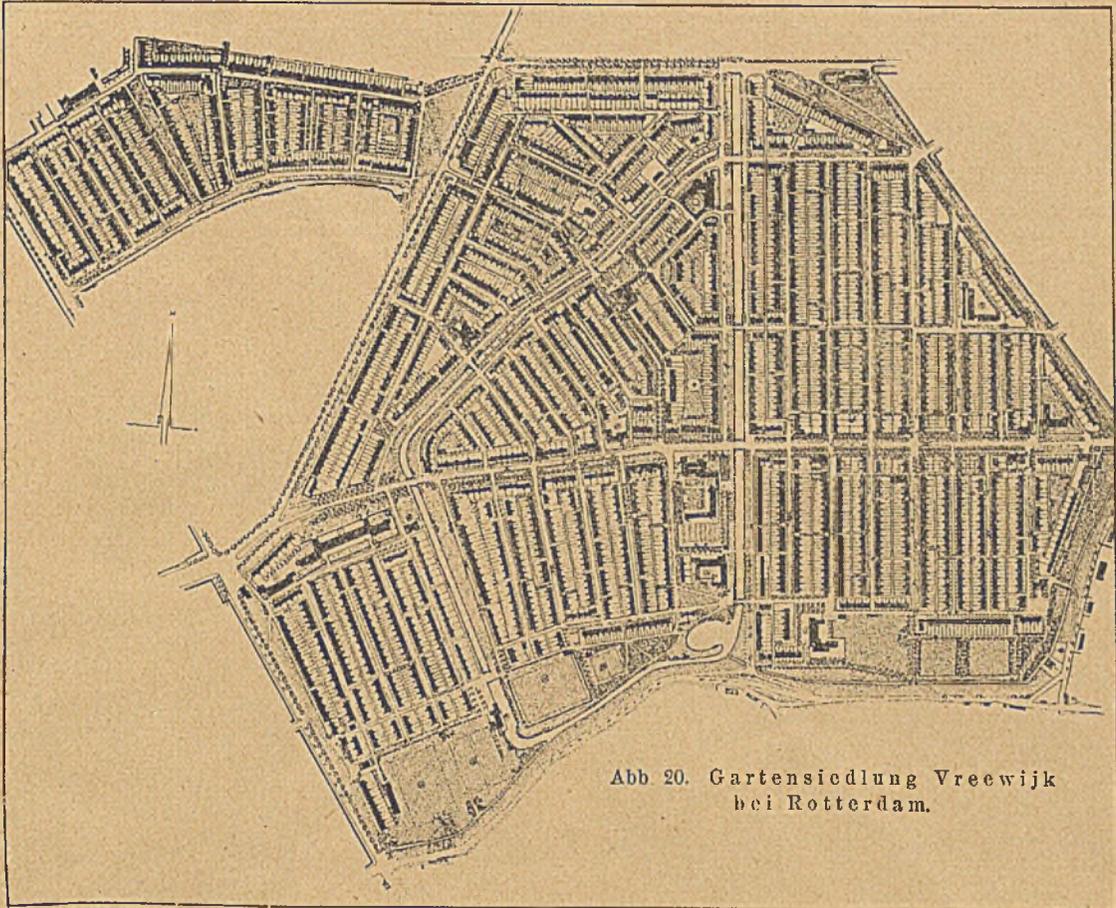
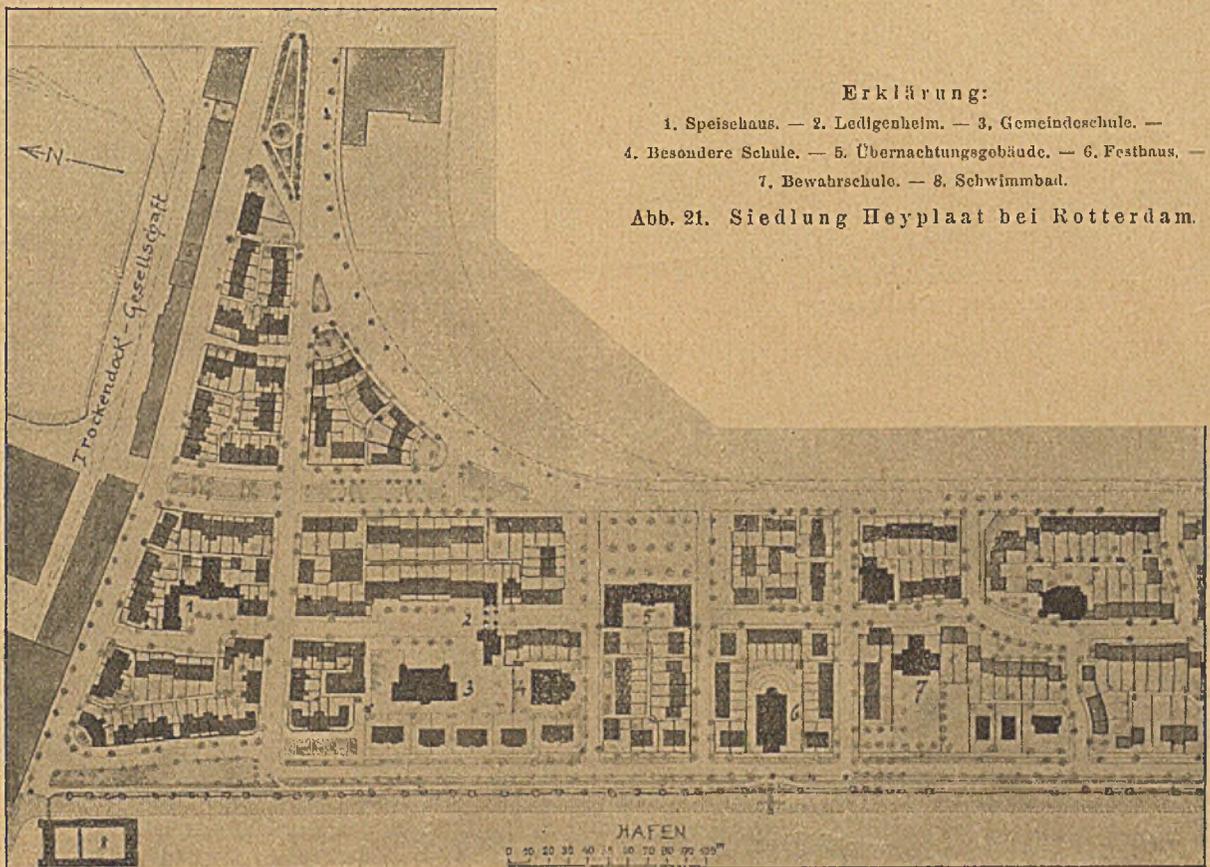


Abb 20. Gartensiedlung Vreewijk bei Rotterdam.



Erklärung:

- 1. Speischaus. — 2. Ledigenheim. — 3. Gemeindeschule. —
- 4. Besondere Schule. — 5. Übernachtungsbäude. — 6. Festhaus. —
- 7. Bewahrschule. — 8. Schwimmbad.

Abb. 21. Siedlung Heyplaat bei Rotterdam.

Vom internationalen Städtebau-Kongreß in Amsterdam.

organisation in der Bewirtschaftung der Berliner Häfen vorgenommen, dadurch, daß man unter angemessener

mit Hilfe der nicht nur über den Berliner Einflußbereich, sondern sogar weit über die Grenzen Deutsch-

lands hinausreichenden Beziehungen einer leistungsfähigen Speditionsunternehmung, die insbesondere in den Seestädten gut vertreten ist, schien es möglich, Berlin zu einem Warenstapelplatz ersten Ranges und damit seine Hafenanlagen rentabel zu machen. Nach

den kurzen Erfahrungen mit dieser von allen kommunalen Hemmungen freien Neuorganisation besteht die Aussicht, daß die Hoffnungen bei einer nur einigermaßen günstigen Gestaltung der allgemeinen Wirtschaftslage in Erfüllung gehen werden. — (Schluß folgt.)

Vom internationalen Städtebau-Kongreß in Amsterdam 1924.

Vom Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. e.h. J. Stübgen in Münster i. W. (Schluß aus No. 2.)
(Hierzu die Abb. S. 19—21 und die in Nr. 2 vorausgeschickten.)

3. Die Besichtigungen.

Die holländischen Städte haben sich in Zusammenarbeit mit der Kongreßleitung durch die wohlgelungene Veranstaltung von Ausflügen und die Vorführung ihrer

Schenswürdigkeiten den aufrichtigen Dank der Teilnehmer verdient. Die Besichtigungen bezogen sich auf Wohnanlagen bei Amsterdam in Verbindung mit einer Autofahrt durch und einem Fluge über die Stadt, auf Siedlungen bei

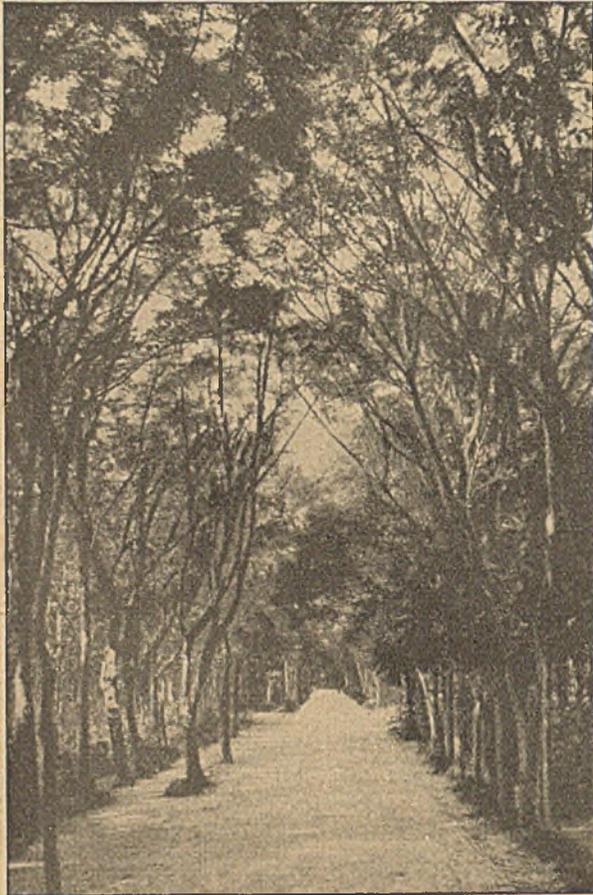


Abb. 22. Aus Landhaussiedlung am Park Marlot (Den Haag).

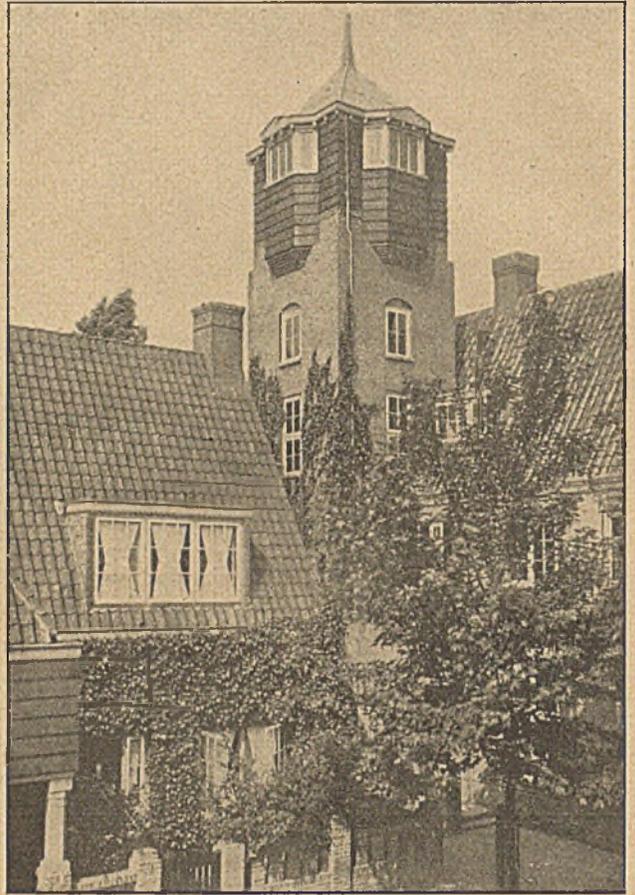


Abb. 23. Turm des Ledigenhauses. Gartendorf Heyplaat bei Rotterdam.

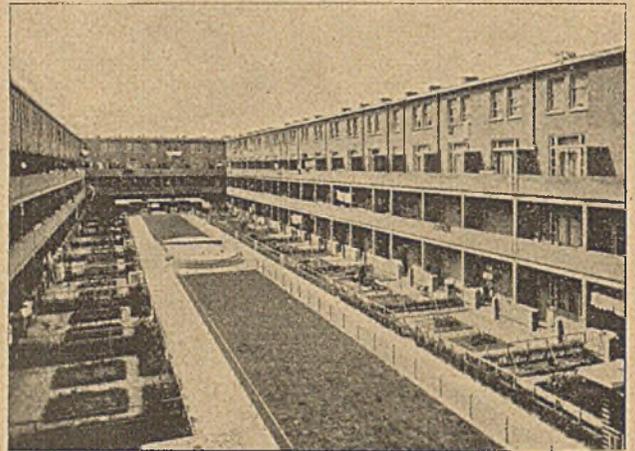
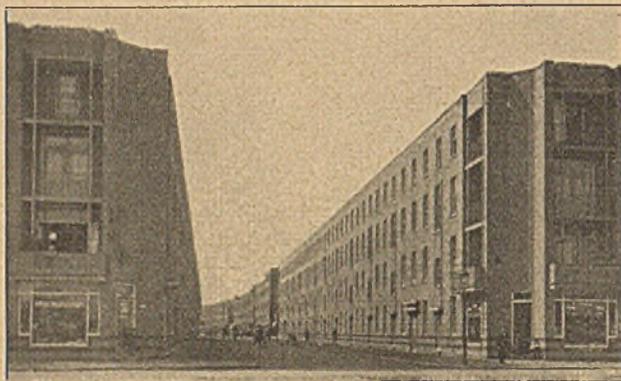


Abb. 25. Innenhof in Tuischendijken bei Rotterdam. Arch. Oud.

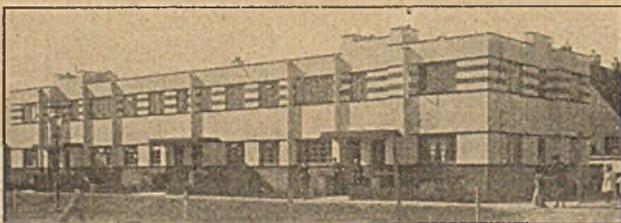


Abb. 24 (links oben). Taanderstraße in Tuischendijken. Arch. Oud.

Abb. 26 (links). Betonhäuser in Hillepolder bei Rotterdam. Arch. van Hardeveld.

Hilversum und Utrecht, auf Stadterweiterungs- und Wohnanlagen beim Haag, sowie schließlich auf die Städte Delft und Rotterdam nebst dem Hafen, dem Flugfeld und den Gartenvorstädten Vreewijk und Heyplaat daselbst. Eine ausführliche Berichterstattung über alle diese Besichtigungen würde den Rahmen dieses Aufsatzes weit überschreiten. Es sei aber versucht, wenigstens über einige Hauptpunkte kurze Mitteilungen aneinanderzureihen und im übrigen die Abbildungen sprechen zu lassen.

Amsterdam als Stadtanlage mit den konzentrischen Grachten, den zum meist schmalen und hohen Häusern, den monumentalen alten und neuen Bauwerken (Schloß, Börse, Post, Kirchen usw.), dürfte im wesentlichen bekannt sein. Auch über die Stadterweiterungen ist Vieles veröffentlicht worden (vgl. z. B. Deutsche Bauztg., Jahrg. 1918, S. 55 ff.), wenig dagegen über die in jüngster Zeit zahlreich entstandenen Kleinwohnungs-siedlungen im Außengelände. Eine Luftreise über das ganze Stadtwesen, wie sie den Kongreßteilnehmern gegen mäßiges Entgelt dargeboten wurde, gewährte den aus dem Flugzeug auf die ausgebreitete körperliche Landkarte Hinabschauenden einen äußerst reizvollen Überblick über den Stadtkern, die neuen Stadtteile und die schmucken äußeren Wohnanlagen (vgl. unsere Abbildungen 7 bis 11 in Nr. 2.) Eine vielfach unterbrochene Autofahrt vermittelte dann auf gewohnte Art den Genuß alter und neuer, schöner und minder schöner Stadt- und Architekturbilder in rascher Folge. Eine Anzahl derselben veranschaulichen annähernd unsere Abbildungen 1 bis 6 in Nr. 2. Manche der Neubauten mochte man mit Kopfschütteln betrachten, andere mit großer Anerkennung. Man hatte Gelegenheit, festzustellen, daß die junge Richtung trotz des noch unfertigen Eindrucks eine weitverbreitete Anerkennung findet, und daß ihr Hauptführer, der im 39. Lebensjahr kürzlich verstorbene M. de Klerk, von Vielen geradezu als der hochverdiente Bahnbrecher einer neuen holländischen, vielleicht sogar europäischen, Baukunst gefeiert wird. Daneben stehen übrigens manche ältere, weniger dem Neuheitsdrang huldigende Baukünstler, wie Berlage, die beiden Cuypers (Eduard und Joseph) u. A., nach wie vor in hoher Achtung.

Wie in anderen Ländern, so haben auch in den Niederlanden der Staat und die Gemeinden sich genötigt gesehen, mit öffentlichen Mitteln den Wohnungsbau zu fördern oder selbst zu betreiben. Die Einwohnerzahl Amsterdams ist seit 1850 bis heute von 230 000 auf rund 700 000 Seelen gestiegen; davon entfallen mehr als 200 000 auf die Zunahme seit 1910. In den letzten Jahren sind in und bei Amsterdam nicht weniger als 24 387 Wohnungen mit öffentlichen Beihilfen oder durch die Gemeinde selbst erstellt worden; das sind fast 15 v. H. aller vorhandenen Wohnungen, deren Zahl am 1. Mai 1922 zu 166 641 ermittelt wurde. Nach Vollendung der mit Staats- und Gemeindegeldern noch in Bau und Vorbereitung befindlichen 16 047 Wohnungen wird der Vornhundertersatz auf rund 24 ansteigen! Die Staats- und Gemeindegeldern für den Volkswohnungsbau belaufen sich auf mehr als 140 Millionen Gulden.

Von den fertiggestellten Wohnungen stehen 6335 im Eigentum der Stadt, 11 253 in dem von Bauvereinigungen, 6799 sind privater Besitz. Der Betrieb der Gemeindegeldern erheischt einen jährlichen Zuschuß von rund 710 000 Gulden, der von Staat und Gemeinde je zur ungefähren Hälfte getragen wird. Bau und Verwaltung erfordern einen umfang-

reichen Stab von Architekten und anderen Angestellten. Daneben bestehen zur Milderung der Wohnungsnot Gesetze



Abb. 27. Vogelschaubild aus der Siedlung Heyplaat.



Abb. 28. Wohnhäuser an der Randostraße in Heyplaat.



Abb. 29. Wohnhäuser in der Bisonstraße im Gartendorf Heyplaat bei Rotterdam. Arch. Baanders.

über Mietzwang und Mieterschutz, von denen der amtliche Bericht sagt: „Die meisten dieser Maßnahmen werden wahrscheinlich in Bälde zurückgenommen werden“.

Hilversum ist eine östlich von Amsterdam gelegene Stadt von 44 000 Einwohnern. Der Gemeindearchitekt W. M. Dudok berichtet, daß er sich seit einem Jahrzehnt bemüht habe, dem unregelmäßig sternartigen Stadtgebilde, das durch den an den Landstraßen nach außen stark vorschreitenden Anbau entstanden war, durch planmäßige Erweiterung des Stadtkerns eine mehr kreisförmige Gestalt zu verleihen. Einen auf diese Weise entstandenen neueren Ortsteil, aus von der Gemeinde erbauten Wohnhäusern und einigen anderen Gemeindebauten bestehend, zeigt unsere Abbild. 12, S. 18, während die folgenden Abbild. 13 bis 16, S. 18 u. 19 mehrere Gebäude aus dieser Siedlung veranschaulichen mögen. Nach dem Berichte hat der Verfasser die gewollte Wirkung nicht angestrebt in der Einzelbehandlung, welche „die Baumasse zerbröckelt“, sondern in der Gruppierung und im Gesamtbilde. Äußerer Schmuck ist vermieden. „Tür und Fenster sind das natürliche und reine Ornament der übrigens ununterbrochenen Wand, die oft als große Fläche auf einer Fensterreihe ruht wie die Stirn auf dem Auge.“ Inwiefern künstlerische Ansprüche dadurch befriedigt werden, wolle der Leser bei Betrachtung der Abbildungen selber beurteilen. Dudok scheint unter den modernen Baukünstlern Hollands am weitesten links zu stehen*).

Der Besuch im Haag, verbunden mit einem festlichen Empfang durch die Regierung und Gemeindeverwaltung, erstreckte sich auf die Besichtigung alter Stadtteile und neuer Wohnviertel. Unter letzteren seien besonders genannt die Landhausiedlung Zorgvliet und der Bezirk Duinoord, zwei Privatunternehmungen; ferner der Gartenstadtteil (tuinstadwijk) Houtrust, über welchen die Abbild. 17 und 18, S. 20, einen annähernden Anschluß geben mögen (auch der an Houtrust in Abb. 18 anstoßende Teil der eigentlichen Stadterweiterung ist bemerkenswert); das aus etwa 1500 Wohnungen, entworfen von den Architekten Gort, Greve und Albers, bestehende städtische Kleinwohnungsgebiet Duindorp, dessen Häuser vielfach in sehr gefälliger Weise um Innenhöfe gruppiert sind; sodann der von der Stadtgemeinde erschlossene und meist von Privaten mit Staatszuschuß bebaute westliche Teil der Stadterweiterung, die Bauten an der Braamstraat, an der Meerervoortlaan, am „Oude Scheveningsche Weg“, am Trekweg, am Willemspark und das Landhausviertel beim Park „Marlot“. Auf letzteres beziehen sich unsere Abbild. 19, S. 20, und 22, S. 22. Die Leistungen des Haager Stadterweiterungs- und Wohnungsamtes, unter Führung von Männern wie Bakker-Schut, Suyver und Schürmann, verdienen hohe Anerkennung. Weniger scheint die in jüngster Zeit ausgeführte Freilegung der „Gefangenenpforte“ im Haag

Vermischtes.

Breite Straßen. In Nr. 2 von „Stadt und Siedlung“ macht Stadtbaurat Paul Wolf darauf aufmerksam, daß wir im allgemeinen viel zu breite Straßen angelegt haben und erklärt, daß wir besser tun würden, unsere Straßen namentlich in bezug auf den Straßendamms zu verschmälern, statt letzteren noch zu verbreitern. Auf die viel zu breiten Straßen Berlins hat schon Dr. Ernst Bruch in der Abhandlung: „Berlins bauliche Zukunft und der Bebauungsplan“ (No. 9 bis 25, Jahrg. 1870 der „Deutschen Bauzeitung“) aufmerksam gemacht, aber es hat nichts geholfen und es werden alle schönen Aufsätze in Fachzeitungen und Vorträge auf Kongressen usw. daran nichts ändern, solange die Bewohner der Städte und besonders der Vororte von dem Größenwahn befangen sind, daß schmale Straßen zu bürgerlich sind, und daß nur breite „Prachtstraßen“ der Großstadt und also auch den Vororten der Großstädte würdig seien. Dieser Großmannsucht ist es zuzuschreiben, daß in den Berliner Vororten und wahrscheinlich auch in den Vororten anderer Großstädte die vorhandenen Straßen über Gebühr verteuert werden. In den südlichen Vororten sind in den letzten Jahren vor dem Kriege eine ganze Anzahl von Straßen aus diesem Grunde verbreitert worden, so die Mariendorfer Straße in Steglitz, der Hindenburgdamm in Groß-Lichterfelde, und jetzt werden in Mariendorf die Tempelhofer Straße verbreitert, in Lankwitz die Kaiser Wilhelm-Straße und deren Verlängerung in Lichterfelde-Ost bis zum dortigen Bahnhofe, wobei die Dämme verbreitert, und die Vorgärten, soweit solche vorhanden, kassiert werden. Dabei waren

zu befriedigen, die als Fußgängertor auf dem Bürgersteig einer Hauptverkehrsstraße stehen geblieben ist und durch die Anfügung eines weiteren Pfortchens für Fußgänger ergänzt werden soll. (Vgl. auch Jahrgang 1923 des Zentralblattes der Bauverwaltung S. 28.)

Rotterdams schnelles Wachstum wird dadurch verdeutlicht, daß seit 1870 die Einwohnerzahl von 100 000 auf 540 000, die Schifffahrt von 1 Million auf 13 Millionen Tonnen gestiegen ist. Als Ursache dieser Entwicklung wird die wirtschaftliche Blüte des rheinisch-westfälischen Hinterlandes seit der Reichsgründung angegeben. Besichtigt wurden die Stadt, die Häfen und von den neuen Stadtteilen besonders Tuischendijken, Beukelsdijk, Spangen und Kralingsche Plas auf dem nördlichen, sowie Bloemhof, Hillepolder, Vreewijk und Heyplaat auf dem linken (südlichen) Maasufer. Durch unsere Abbild. 20 u. 21, S. 21, 23 bis 29, S. 22 u. 23, versuchen wir den Eindruck des Gesehenen, wenn auch recht unvollkommen, wiederzugeben. Die nördlichen Stadtteile sind dem mehrgeschossigen Hochbau gewidmet, mit Ausnahme der neuen Landhausviertel, die den 470^{ha} großen Seepark, Kralingsche Plas genannt, (vgl. unseren vorhergehenden Ausstellungsbericht Nr. 1, S. 16) an drei Seiten umgeben sollen. Auch die Straßen in Bloemhof und Hillepolder sind mit größeren Miethäusern bebaut, während die Siedlungen Vreewijk und Heyplaat vorwiegend aus Einfamilienhäusern im Flachbau bestehen. Heyplaat ist ein rühmenswertes Unternehmen der Rotterdamer Droogdok-Maatschappij (Trockendock-Gesellschaft), ein Werk der Wohnungsfürsorge für ihre Arbeiter und Beamten. Auf einer Fläche von etwa 9^{ha} Größe sind nach Entwürfen und unter Leitung des Arch. Baanders (Amsterdam) 352 Wohnungen erbaut worden oder im Bau begriffen, und zwar für Arbeiter 225 in Einfamilienhäusern und 112 in Zweifamilienhäusern (je eine Wohnung im Erd- und im Obergeschoß), sowie 15 Wohnungen für Beamte. Von dem Gelände wurden für diesen Zweck 43 v. H. zu Straßen- und sonstigen Freiflächen, 4 v. H. zu Gemeindebauten, 7 v. H. zu halböffentlichen Gebäuden und nur 46 v. H. zu Wohnhäusern mit deren Gärten benutzt. Die Größe der letzteren beträgt durchschnittlich 74^{qm}; dieses geringe Maß wird begründet durch den hohen Erbpachtzins, der an die Gemeinde, um deren Eigentum es sich handelt, gezahlt werden muß. Lobend mag noch erwähnt werden, daß die Vorgärten nach einheitlichem Plan durch den Landschaftsgärtner Tersteeg angelegt wurden.

Alles in Allem wird man die umfangreiche öffentliche und halböffentliche gemeinnützige Tätigkeit auf dem Gebiete des holländischen Wohnungswesens voll anerkennen. Daß ihr eine sehr schwache private Wohnungsbaunternehmung gegenübersteht, ist eine trübe Erscheinung in fast allen Ländern. Hier Wandel zu schaffen, ist überall eine wirtschaftspolitische Aufgabe der nächsten Zeit von sehr ernster Bedeutung. —

die Straßen schon bisher breit genug, um selbst einem weit stärkeren Verkehr als er bis jetzt dort herrschte und in den künftigen Jahren vorhanden sein wird, vollauf zu genügen, aber die schmale Straße, die mit alten, wirklich Schatten gebenden, Bäumen besetzt ist, ist nicht vornehm genug, es ist eben keine „Prachtstraße“. Die Berliner Straße in Charlottenburg wäre wohl in eine solche Prachtstraße nach Abholzung des Lindenhains vor der Technischen Hochschule, verwandelt worden, wenn Kaiser Wilhelm II. nicht sein Veto eingelegt hätte und sich gegen eine Regulierung der genannten Straße zwischen Landwehrkanal und Knie ausgesprochen hätte. — K. D.

Der Städtebau im Deutschen Baukalender 1925. Der Bedeutung des Städtebaus entsprechend ist der Abschnitt über „Bebauungspläne“ im Teil II zu einem Abschnitt „Grundlagen des Städtebaus“ erweitert, der von Arch. Henry Groß, Berlin, neu bearbeitet worden ist. Der Kalender erscheint im November d. J. —

Chronik.

Grünflächen im Hildesheimer Bebauungsplan. In einer ihrer letzten Sitzungen gaben die städtischen Kollegien in Hildesheim grundsätzlich ihre Zustimmung zu einer Vorlage auf Festlegung von Grünstreifen und Ergärten im Bebauungsplan mit der Maßgabe, daß die Breite des Grünstreifens nicht unter 80 m betragen solle. —

Inhalt: Die Entwicklung der Berliner Wasserstraßen und ihre Beziehung zum Generalbebauungsplan. — Vom internationalen Städtebaukongreß in Amsterdam 1924 (Schluß aus Nr. 2). — Vermischtes. — Chronik. —

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

*) Wir lassen noch einen besonderen Aufsatz über holländische Baukunst an anderer Stelle der „Deutschen Bauzeitung“ folgen. —