

AMERIKANISCHE
ARCHITEKTUR UND
STADTBAUKUNST

AMERIKANISCHE
ARCHITEKTUR &
STADTBAUKUNST



ABB. 1. — DAS NEUE RATHAUS, NEW YORK

(Erbaut 1908—13.) Architekten: McKim, Mead und White. Ganz im Vordergrund ragt in das Bild ein Stück des kleinen Kuppelturmes des sehr schönen alten Rathauses (erbaut 1803; vgl. Abb. 124—25), dessen Nord- (d. h. Rück-) Seite ursprünglich in unbehauchten Steinen errichtet wurde, weil man es für unwahrscheinlich hielt, daß der Bau von Norden her viele Beschauer finden würde. Heute baut sich der weitaus größte Teil der Neunmillionen-Stadt (einschließlich des neuen Rathauses) nördlich des alten Rathauses auf. Beim Beurteilen der ästhetischen Wirkung des schmalen Turmaufbaues auf dem neuen Rathaus muß berücksichtigt werden, daß die vorliegende Abbildung aus der Höhe gemacht wurde, während der Entwurf des Turmes für die Ansicht von der Straße berechnet ist. Vgl. Abb. 122 und 123.

AMERIKANISCHE ARCHITEKTUR & STADTBAUKUNST

EIN ÜBERBLICK ÜBER DEN HEUTIGEN
STAND DER AMERIKANISCHEN BAUKUNST
IN IHRER BEZIEHUNG ZUM STAEDTEBAU

760 ABBILDUNGEN AUSGEWÄHLT UND ERLÄUTERT VON
WERNER HEGEMANN

ZWEITE AUFLAGE: 1927

ERNST WASMUTH A.-G. BERLIN, MARKGRAFENSTR. 31
IM VERLAGE DER MONATSSCHRIFT: „STAEDTEBAU“

MEINEM FREUNDE UND MITARBEITER

ELBERT PEETS

IN DANKBARER ERINNERUNG AN GEMEINSAME ARBEIT



128491



ABB. 2. — FLIEGERAUFNAHME VON 1925: NEW YORK ÖSTLICH DES PENNSYLVANIABAHNHOFES (RECHTS OBEN, VGL. ABB. 178—79C, 552—57)

Namentlich links sieht man oben abgetreppte Hochhäuser nach der Bauordnung von 1916 (Vgl. S. 55 u. 178). Die hier in der ersten Auflage folgenden Bildseiten sind durch Neuaufnahmen im Anhang ersetzt worden. Im übrigen wurden die Seiten- und Abbildungszahlen der ersten Auflage beibehalten.

VORWORT

Der Verfasser des nachfolgenden Berichtes war zwischen 1904 und 1922 viermal (zusammen zehn Jahre) in Amerika und war dort, nachdem er im Jahre 1909 im Bostoner Alten Museum die erste Städtebau-Ausstellung geleitet hatte, sieben Jahre lang als städtebaulicher Berater und ausübender Architekt für städtische Verwaltungen und Privatgesellschaften in fast allen Teilen des Landes tätig.

Im Jahre 1923 wurde er mit der Herausgabe des (englischen) Hauptkataloges der von Dr. Albert Lilienberg geleiteten Gothenburger Städtebauausstellung betraut und beauftragt, in dem amerikanischen Teile der Ausstellung eine besondere Abteilung zu bearbeiten, sowie für den Katalog die einleitenden Texte für die amerikanischen Vorführungen zu schreiben. Der so bearbeiteten amerikanischen Sonderabteilung war die Aufgabe gestellt worden, die wichtigsten Seiten des amerikanischen Städtebaues, die auf der Ausstellung nicht anderweitig vertreten waren, durch photographische Vergrößerungen vorzuführen.

Der folgende Bericht über die amerikanische Abteilung ist eine erweiterte Übersetzung der für den Hauptkatalog der Ausstellung verfaßten Vorbemerkungen und Planerläuterungen, wobei zahlreiche Abbildungen die fehlenden Ausstellungsgegenstände ersetzen. Gelegentlich ist versucht worden, wichtige Analogien durch Heranziehen von Abbildungen aus anderen Ländern zu verdeutlichen. Die Abbildungen sind vielfach aus derselben Quelle geschöpft, wie die meisten photographischen Vergrößerungen, die ausgestellt waren, nämlich aus den 1200 Abbildungen der vom Verfasser zusammen mit Mr. Elbert Peets veranstalteten amerikanischen Veröffentlichung

„The American Vitruvius: an Architects Handbook of Civic Art.“ Ferner hat die Leitung der Gothenburger Ausstellung zahlreiche Aufnahmen machen lassen und dem hier in Angriff genommenen Gesamtbericht über die Ausstellung zur Verfügung gestellt. In zahlreichen Fällen ist der Gedankengang weiter durch Heranziehung neuerer Abbildungen erläutert worden. Während die zweite Auflage im wesentlichen der ersten entspricht, enthält das Vorwort und der umfangreiche Anhang, welcher der vorliegenden zweiten Auflage beigegeben wurde, ausschließlich neues Material, das auf der Gothenburger Ausstellung noch nicht zu finden war.

An dieser Stelle möchte der Herausgeber seinen Dank für die freundliche leihweise Überlassung vieler Druckstöcke aussprechen, ohne welche der Versuch, wenigstens einen Teil des Reichtums der Gothenburger Ausstellung, sowie des hier behandelten Gegenstandes überhaupt, bildlich wiederzugeben, unmöglich gewesen wäre. Gleichzeitig möchte der Herausgeber sein Bedauern darüber aussprechen, daß der Wunsch, eine möglichst große Anzahl von Abbildungen oft höchst heterogener Ausstellungsgegenstände zu bringen, vielfach zu Anordnungen der Druckseiten führte, die mehr an einen Atlas als an ein typographisches Kunstwerk erinnern. Das unschöne Zusammendrängen der Erläuterungen in kurze Anmerkungen unter den Abbildungen soll dem eiligen Leser die Benutzung des Buches erleichtern.

In dieser Veröffentlichung möchte der Herausgeber seine Überzeugung ausdrücken, daß alle Baukunst als Stadtbaukunst verstanden werden muß und daß die städtebauliche Betrachtung der Architektur die fruchtbarste ist.



ABB. 7. — PHILADELPHIA. UNABHÄNGIGKEITS-HALLE

Von der Straße gesehen. Die Blockierung der Mitte ist der Sockel eines Denkmals.



ABB. 8. — UNABHÄNGIGKEITS-HALLE

Independence Hall ist das schönste Beispiel eines öffentlichen Gebäudes aus der „Kolonialzeit“ (jedem Amerikaner auch deswegen teuer, weil hier entscheidende Versammlungen stattfanden, die zur republikanischen Selbständigkeit Nordamerikas und damit zum Abschluß der „Kolonialzeit“ führten). Die unten gegebene Aufnahme (viel weniger günstig als Abb. 10) zeigt durch die nackte Seitenwand des alten Mittelbaues (1735), daß die jetzige Gruppierung nicht dem ursprünglichen Plan entspricht. An der jetzt vorhandenen Gruppe ist bis in den Anfang des XIX. Jahrhunderts hinein gebaut worden. Die Gruppe würde durch weitere Ausdehnung gewinnen, wenn weitere Anbauten sich rings um den Unabhängigkeits-Platz schließen und so ein Forum bilden würden, das zwar kleiner ist als der jetzt vorhandene Platz, das aber für die historischen Bauten einen wirkungsvolleren Rahmen bilden könnte als die rasch um den jetzigen Platz emporschießenden unregelmäßigen Geschäftsbauten. (Vgl. die Pläne Abb. 11 und 12.)



ABB. 9. — PHILADELPHIA. UNABHÄNGIGKEITS-HALLE. ANSICHT VON DER STRASSE



ABB. 10. — PHILADELPHIA. UNABHÄNGIGKEITS-HALLE VOM FREIHEITSPLATZE GESEHEN

Erbaut 1730 aus rotem Backstein und weißgestrichenem Kiefernholz. Der Bau ist wirkungsvoll auf eine Seite des rechteckigen Platzes gestellt und dreht der Straße den Rücken. Die vorigen drei Abbildungen geben Straßenansichten. (Vgl. die Pläne Abb. 11 und 12.)

AMERIKANISCHE STADTBAUKUNST

Die Leistungen der englischen, französischen und deutschen Städtebauer des Mittelalters verdienen Bewunderung; aber wenn Größe und Zahl als Maßstab genommen werden, dann erscheinen die mittelalterlichen Anlagen unbedeutend, verglichen mit den Leistungen der Angelsachsen im XIX. Jahrhundert. Im XIII. Jahrhundert gründeten die Engländer zwanzig Städte in Südfrankreich. Um dieselbe Zeit, so teilte der offizielle Vertreter der Tschechoslowakei den Besuchern der Gothenburger Ausstellung im Ausstellungskatalog mit, gründeten die Deutschen hundert Städte in Böhmen; sie gründeten noch sehr viele andere in anderen Gebieten östlich der Elbe, und Professor Nils Herlitz rühmt in der Einleitung zur schwedischen Abteilung des Katalogs den segensreichen Einfluß, den im XIV. Jahrhundert die umfangreichen Städtegründungen der Deutschen in Schweden gehabt haben. Aber man übertreibt kaum, wenn man annimmt, daß für jede Stadt, die während des großen Zeitalters mittelalterlicher Neusiedlung in Europa gegründet wurde, die Angelsachsen des XIX. Jahrhunderts in Amerika zwanzig und mehr neue Städte erbauten, von denen die meisten schon heute zehn- bis hundertmal größer sind als es die Schöpfungen des germanischen Mittelalters je wurden oder, hoffentlich, je werden. Es gibt in der Weltgeschichte nichts Erstaunlicheres als den gewaltigen Marsch städtischer Entwicklung vom Atlantischen zum Stillen Ozean. Oft wurden in einem Jahre mehr als eine Million neuer Stadtbewohner untergebracht. Im Jahre

1920 belief sich die städtische Bevölkerung der Vereinigten Staaten auf über 54 Millionen.

Bei einer neuen Entwicklung hängt der Erfolg oft davon ab, daß Tun und Denken, Denken und Tun, so eng zusammengehen, wie Goethe es gefordert hat; aber es blieb wenig Zeit zum Nachdenken, wenn einzelne amerikanische Städte gelegentlich an einem einzigen Tage für Zehntausende von Neuankömmlingen Unterkunft schaffen mußten. Daß die erforderliche Unterkunft geschaffen wurde, ist eine Leistung, die niemand leugnen kann.

SCHACHBRETTPLÄNE

Das herbe Urteil über die Eintönigkeit und gelegentlich auch Unbequemlichkeit der Schachbrettpläne, nach denen sich die meisten amerikanischen Städte entwickeln, geht oft zu weit. Es besteht kein wesentlicher Unterschied zwischen einem amerikanischen Schachbrettplan und den Plänen griechischer Städte, wie Priene (Abb. 15), das Alexander der Große in Kleinasien, oder der Stadt Montpazier (Abb. 14), welche englische Städtebauer im südlichen Frankreich auslegten. Mittelalterliche Pläne haben sich oft geschickt unregelmäßigem Gelände angepaßt, und im griechischen Priene, wo Straßen bis zu sieben Meter in den Fels geschnitten wurden, darf nicht ohne weiteres von unwirtschaftlicher Willkür, sondern wohl richtiger von weiser Verteilung der erforderlichen Steinbrüche gesprochen werden. Die Amerikaner ahmten die Griechen und die mittelalterlichen Städtebauer in der

(Fortsetzung Seite 14)

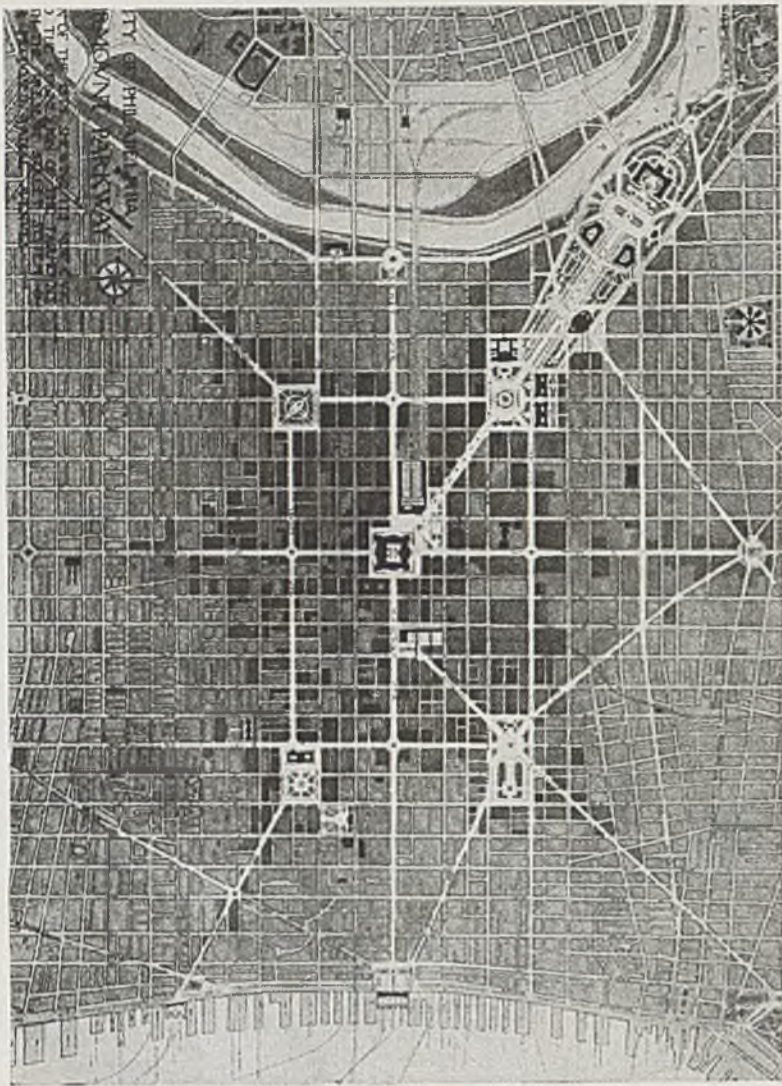
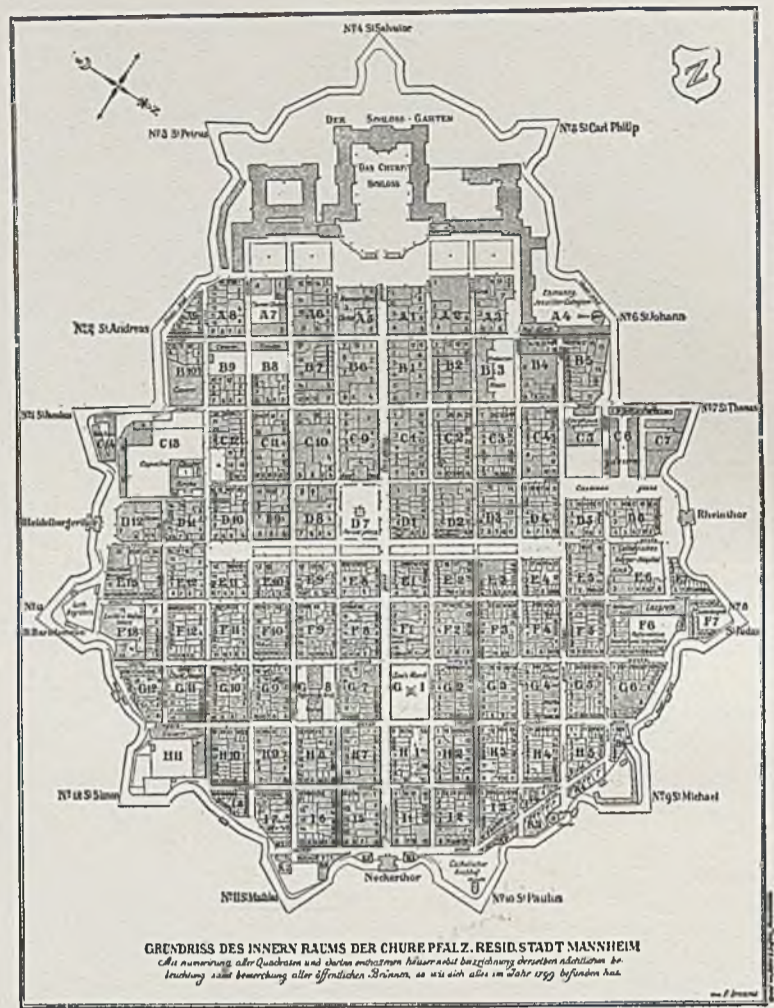


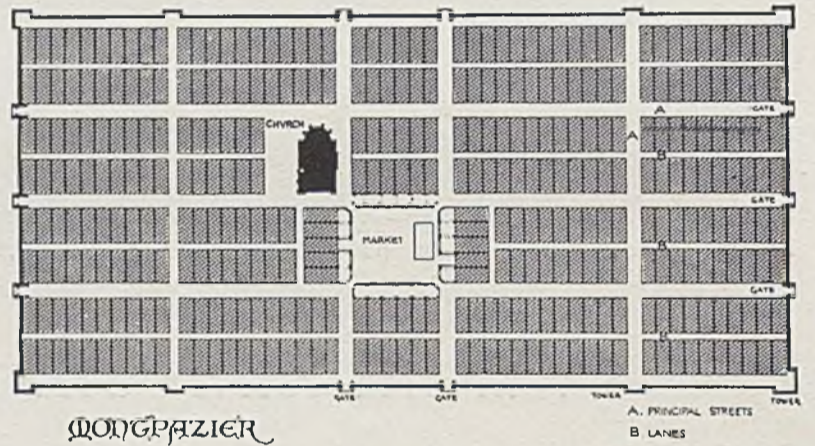
ABB. 11. — PHILADELPHIA. PLAN VON 1919 (Norden ist rechts.)

Von den vorgeschlagenen Diagonal-Straßen ist nur Fairmount-Parkway (nach Nordwesten) nachdrücklich betrieben worden; vgl. die folgenden Abbildungen 17—21 und 38.



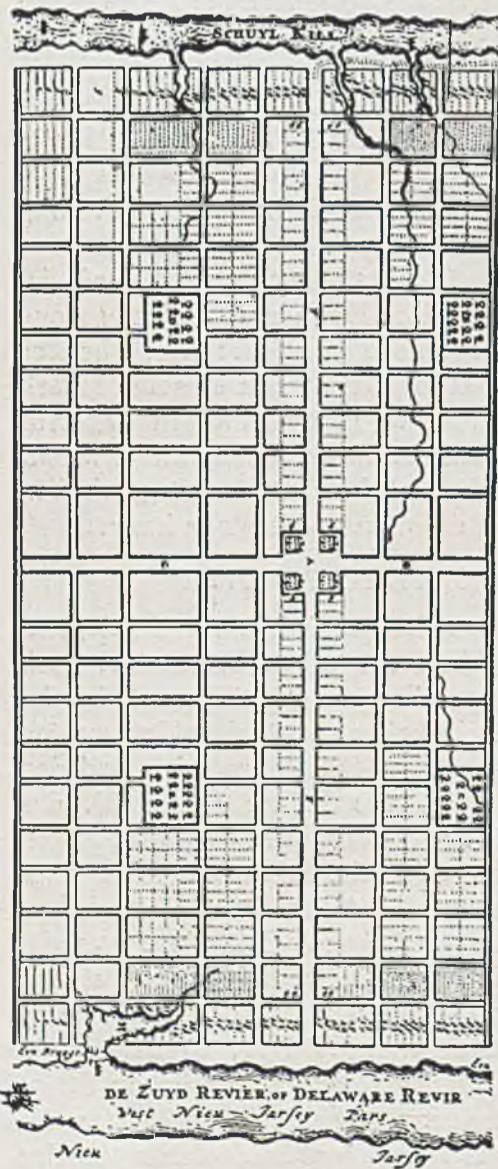
(S. 817)

ABB. 13. — MANNHEIM, 1699



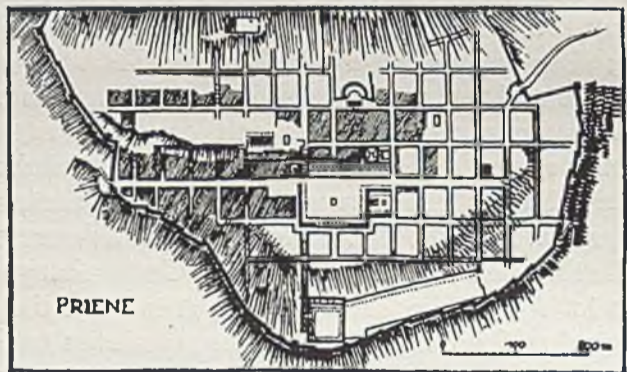
(Rechts) ABB. 14
MONTPAZIER,
PLAN VON 1284

MONTPAZIER



(Rechts) ABB. 15. — PRIENE

(Nach Theodor Fischer.)
Wahrscheinlich 330 v. Chr.
für Alexander den Großen
ausgelegt. Das genau den
Himmelsrichtungen fol-
gende Schachbrett der
Straßen hat zu sieben
Meter tiefen Einschnitten
in den felsigen Unter-
grund geführt, was als
zweckmäßige Anlage der
erforderlichen Stein-
brüche gedeutet werden
darf.



(Links) ABB. 12
PHILADELPHIA
WILLIAM PENNS'
PLAN, 1682
(Norden ist rechts)

Die Unabhängigkeitshalle
(Abb. 7—10) steht auf
dem Block südöstlich des
Freiplatzes im unteren,
linken Viertel des Planes;
vgl. den oberen Plan,
Abb. 11.

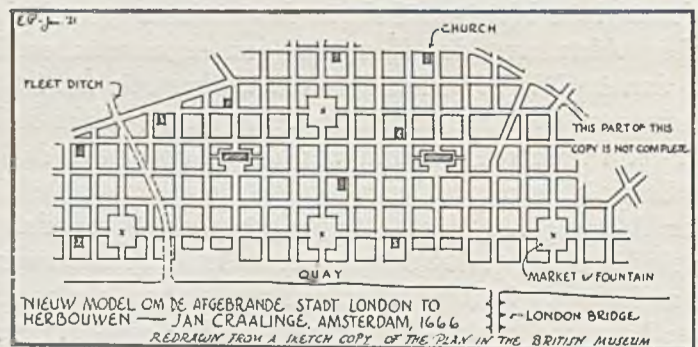


ABB. 16. — LONDON. CRAALINGE'S PLAN FÜR DEN
WIEDERAUFBAU 1666

Während Wren's Plan (vgl. Abb. 43) eine Verbindung von rechtwink-
ligen Diagonal-Straßen ist, hält sich Craalinge ganz an eine geschickte
Anwendung des Schachbrettes. In gewissem Sinne stehen die Gedanken
der Pläne von Wren und Craalinge etwa im selben Verhältnis zuein-
ander wie später in Amerika die Planabsichten Präsident Washington's
und L'Enfant's (Abb. 45) zu denen Jefferson's.



ABB. 17. — PHILADELPHIA. FAIRMOUNT-PARKWAY, BLICK AUF'S RATHAUS

Die Abb. 17 und 18 sind Zeichnungen des französischen Architekten Jaques Gréber. Der berechtigte Wunsch, eine kurze Verbindung zwischen dem Herzen der Stadt und dem größten Stadtparke (Fairmount-Park) herzustellen, wurde in Philadelphia lange hauptsächlich von architektonisch ungebildeten Leuten, aber mit begeistertem Nachdruck, vertreten. Das Ergebnis war der Bau einer Diagonal-Straße, die unter Vernachlässigung aller architektonischen Rücksichten das Schachbrett des Stadtplanes aufschlitzte.

Abb. 20 (rechts) zeigt den Entwurf, der im Jahre 1909 behördlich als Teil des Stadtplanes anerkannt und in Angriff genommen wurde. Acht Jahre später, nachdem der Bau der Straße nicht nur viele Millionen Dollar für Geländekäufe erfordert, sondern auch zahllose der häßlichen scharfen Straßenecken erzeugt hatte, ließ man sich von dem französischen Architekten Gréber nachträglich einen neuen Plan machen (Abb. 19, links), der für den Logan-Square in der Mitte der Straße eine bessere Lösung schafft als der alte Plan, obgleich es eine

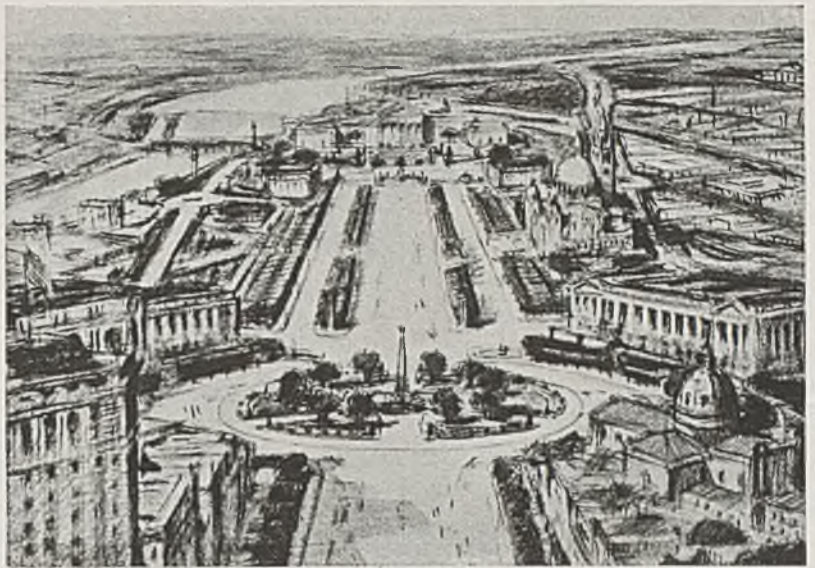


ABB. 18. — PHILADELPHIA. FAIRMOUNT-PARKWAY, BLICK NACH DEM PARK

wirklich gute Lösung der sich hier bietenden Schwierigkeiten vielleicht nicht gibt. Auch Grébers Plan beseitigt nur in geringem Maße die schauerhaften Kreuzungen der Radial-Straße durch die Schachbrettstraßen. Statt sie zu beseitigen, verdeckt Gréber die häßlichen spitzen Winkel, wenigstens teilweise, durch die Einführung von umfangreichen Pflanzungen in dem äußeren (d. h. also noch weniger bebauten) Teil der Diagonal-Straße. Auf diese Weise erreicht Gréber ein wenig Ordnung, die in vollem Maße nur hätte geschaffen werden können, wenn er vermocht hätte, die schiefen Winkel der Schachbrettstraßen zu beseitigen, d. h. also, das Schachbrett zu brechen und seine Straßen rechtwinklig auf die Diagonal-Straße zu führen, wie das z. B. Wren (1666) in seinem Plano für den Wiederaufbau von London vielfach getan hat. Es ist erstaunlich, daß Gréber bei seinen auf das Rathaus konvergierenden Seitenstraßen augenscheinlich keinen Wert darauf legen durfte, daß auch bei ihnen der hohe Turm des Rathauses in die Straßenachse fällt. Vgl. Abb. 23 und Abb. 38. Wren's Plan Abb. 43.

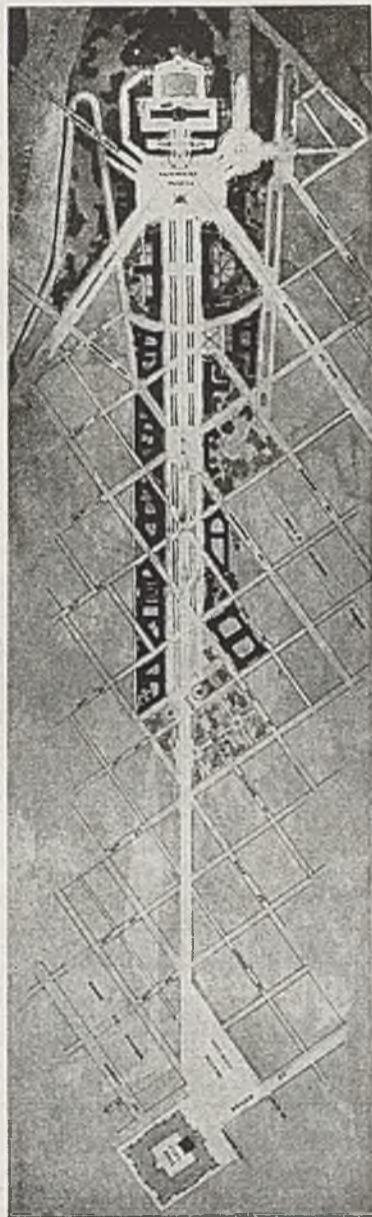


ABB. 19 und 20. — PHILADELPHIA. FAIRMOUNT-PARKWAY
Links der Plan Gréber's von 1917; rechts der Plan von 1907.



ABB. 21. — PHILADELPHIA. FAIRMOUNT-PARKWAY
Blick vom Rathaus; aufgenommen etwa 1915.



ABB. 22. — MANNHEIM. MARKTPLATZ MIT KIRCHE UND RATHAUS

Der Platz ist im Plan (Abb. 13) mit G 1 bezeichnet. Die kühne Zusammenfassung zweier verschiedenen Zwecken dienender Bauten in eine einheitliche Platzwand (entworfen etwa 20 Jahre vor Gabriels verwandtem Plane für Rennes) gibt eine Gruppe, die ähnlich wie das alte Mannheimer „Kaufhaus“ am „Paradeplatz“ der Unabhängigkeits-Halle in Philadelphia (Abb. 10) nahe verwandt ist. Ebenso sind der Stadtplan von Mannheim und der von Philadelphia (Abb. 12) Geschwister.

praktischen Regelmäßigkeit ihrer Siedlungen nach. Die große Eile, mit der die Amerikaner siedeln mußten, ließ ihnen selten die Ruhe früherer Zeiten, in denen man das Gelände genau studierte, bevor man baute. Den Amerikanern erschien es oft billiger, Hindernisse gewaltsam aus dem Wege zu räumen. Sie bedienten sich des Dynamits gegen Felsen und Baumstümpfe, und mit Dampfschaufel und Hydraulik sprengten und pumpten sie Berge von Lehm und Sand weg. Auch in Amerika, wie in Griechenland und anderswo, hat es ruhigere Zeiten gegeben, in denen man sich dem Städtebau mit mehr Ruhe widmen konnte, und beachtenswertere Stadtpläne kamen zu Stande, wie z. B. die rechtwinkeligen Pläne für Philadelphia (1682), Baltimore, New Orleans (1720), Savannah (1733), Reading (1748) oder die radialen Pläne für Annapolis (1694), Washington (1791), Detroit (1807), Indiana-



ABB. 24. — CHARLESTON. ST. MICHAELSKIRCHE

Vgl. Abb. 25 und 27. Die Vorhalle der Kirche überdeckt den Bürgersteig.



ABB. 23. — ATHEN. DIE AKADEMIE

Architekt: v. Hansen. Dieses Gebäude der deutschen Biedermeierzeit ist hier nicht deswegen abgebildet, weil es in seiner Anordnung weitgehende Verwandtschaft mit dem Kunstmuseum aufweist, das heute den nordwestlichen Abschluß von Fairmount-Parkway in Philadelphia bildet, sondern weil seine beiden Säulen eine beachtenswerte Anregung für die Lösung der Aufgaben bieten, für mehrere Radial-Straßen einen wirkungsvollen Abschluß zu liefern, eine Aufgabe, die auch in Philadelphia am Fairmount-Parkway gelöst werden mußte. Vgl. Text und Abbildungen S. 13.

polis (1821) oder später Madison (Wisconsin). Die meisten dieser Pläne sind im folgenden besprochen und abgebildet.

Es gibt eine nahe Familienverwandtschaft zwischen der Baugesinnung der alten rechtwinkeligen Stadtpläne Amerikas und dem Geiste der besten Schachbrettpläne Europas, wie z. B. dem oftgenannten Plane von Mannheim (Abb. 13 und 22) wie er 1699, siebzehn Jahre nach Penn's Plan für Philadelphia (Abb. 12) entworfen wurde. Die Ähnlichkeit zwischen den beiden besteht einmal darin, daß beide durch gelegentliche Unterbrechung der eintönigen Blockfolge quadratische Plätze für die wirkungsvolle Aufstellung öffentlicher Gebäude schaffen. (Im ältesten Teile Savannahs sind 26 Plätze in gleichmäßigen Abständen in den Stadtplan eingeordnet, vgl. Abb. 40—42.) Die Ähnlichkeit zeigt sich ferner in der Untunlichkeit, die Pläne über weite Gebiete auszudehnen, ohne radiale Straßen einzuführen. Keine der alten amerikanischen Städte hatte jedoch eine so gewaltige Gruppierung öffentlicher Bauten wie das alte Mannheim, wo der Palast der Regierung breit genug war, um den Abschluß von neuen Parallelstraßen, d. h. also von beinahe allen Ostwest-Straßen, zu bilden. Die Baugesinnung, für welche die alten rechtwinkeligen Pläne Amerikas ein fähiges Ausdrucksmittel waren, offenbart sich aus der schönen Gruppe öffentlicher Bauten am Unabhängigkeitsplatze in Philadelphia (Abbildungen 7—10), der heute allerdings mit vielgeschossigen Bürogebäuden umbaut wird, welche die Wirkung der öffentlichen Bauten zerstören, und den man sich deshalb in seiner alten Form vorstellen muß, d. h. also umrahmt von den einfachen zweigeschossigen Reihenhäusern aus Backstein, die bis auf den heutigen Tag die Erscheinung weiter Wohnbezirke von Philadelphia, Reading, Baltimore und anderen östlichen Städten bestimmen (Abb. 427). Ein anderes Beispiel dafür, wie sich ein schöner baulicher Gedanke einem alten rechtwinkeligen Plane einordnete, bietet der kreuzförmige Entwurf des Washingtonplatzes auf dem Hügel im Herzen Baltimores, in dessen Mitte sich die Denkmalsäule des ersten Präsidenten der Republik erhebt; trotz schwerer Schädigungen durch neuzeitige Bauten ist der Platz noch heute der schönste Schmuck der Stadt (Abb. 65).

Selbst wo Plätze fehlten, machten die rechtwinkeligen Pläne amerikanischer Städte die wirkungsvolle Aufstellung öffentlicher Gebäude nicht unmöglich. Die Kühnheit, mit der die alten Kirchenbauer von Charleston ihre Kirchtürme zu Beherrschern gradliniger Straßen zu machen verstanden (Abbildungen 24—27), würde dem großen Christopher Wren gefallen haben, dessen schöne und wirkungsvoll aufgestellte Londoner Kirchtürme so viele Nachahmer in Europa und Amerika begeistert haben.

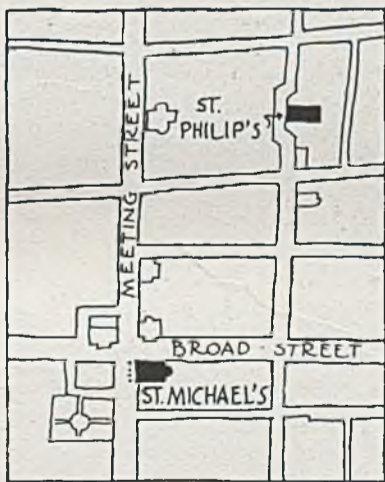


ABB. 25. — CHARLESTON
(SUD-CAROLINA). ST. MICHAELS-
und ST. PHILIP'S-KIRCHE



ABB. 26. — CHARLESTON. ST. PHILIPSKIRCHE

Die Kirche wurde 1837 als genaue Nachbildung einer älteren, durch Feuer zerstörten, erbaut. Der Turm steht fast genau in der Straßenachse.

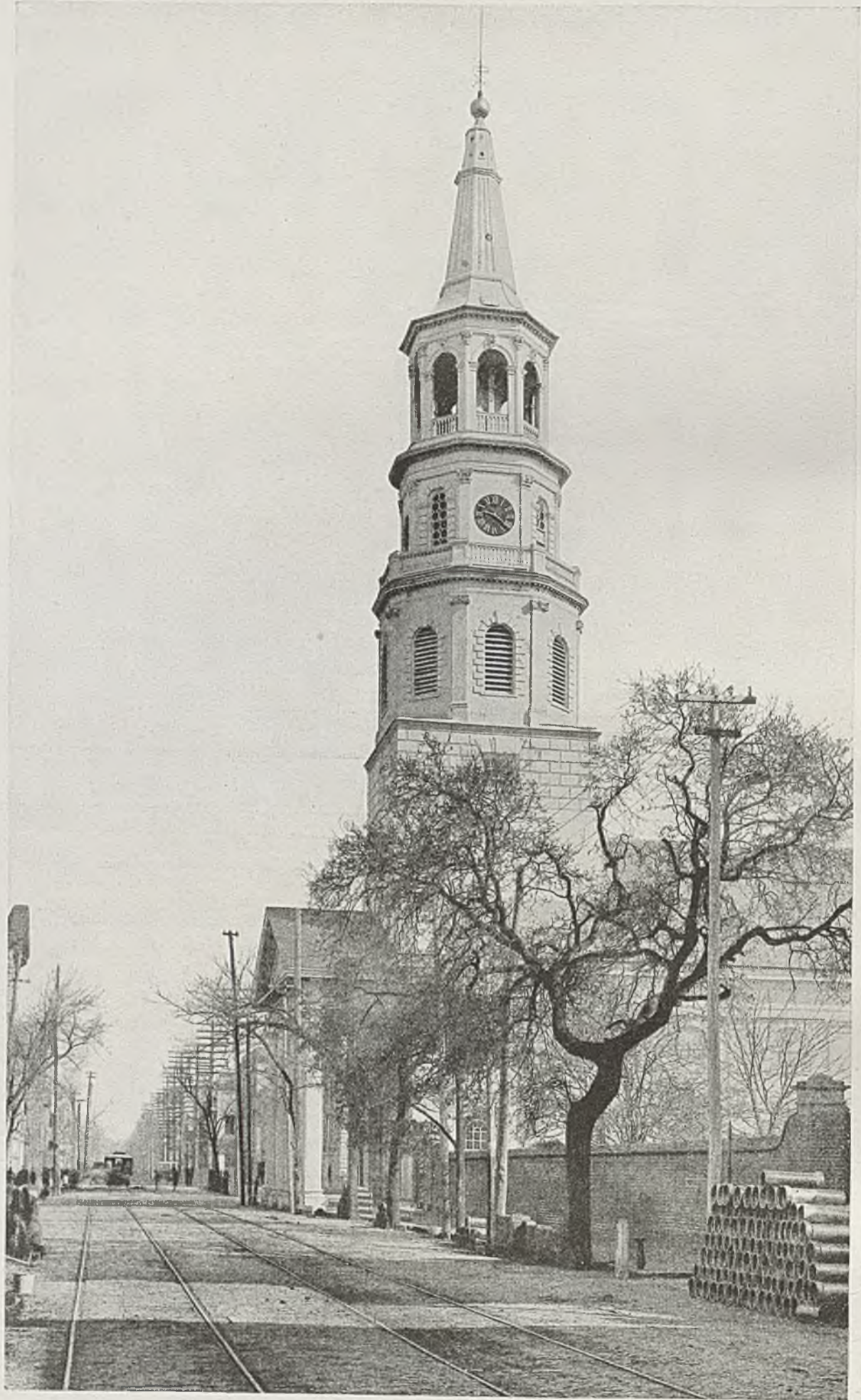


ABB. 27. — CHARLESTON. ST. MICHAELSKIRCHE

(Vgl. Abb. 24—25.) Die Kirche wurde 1760 gebaut und soll von dem englischen Architekten Gibbs entworfen worden sein. Jedenfalls beherrscht ihr Turm nach besten Londoner Mustern höchst wirkungsvoll eine wichtige Straßenkreuzung der Stadt.

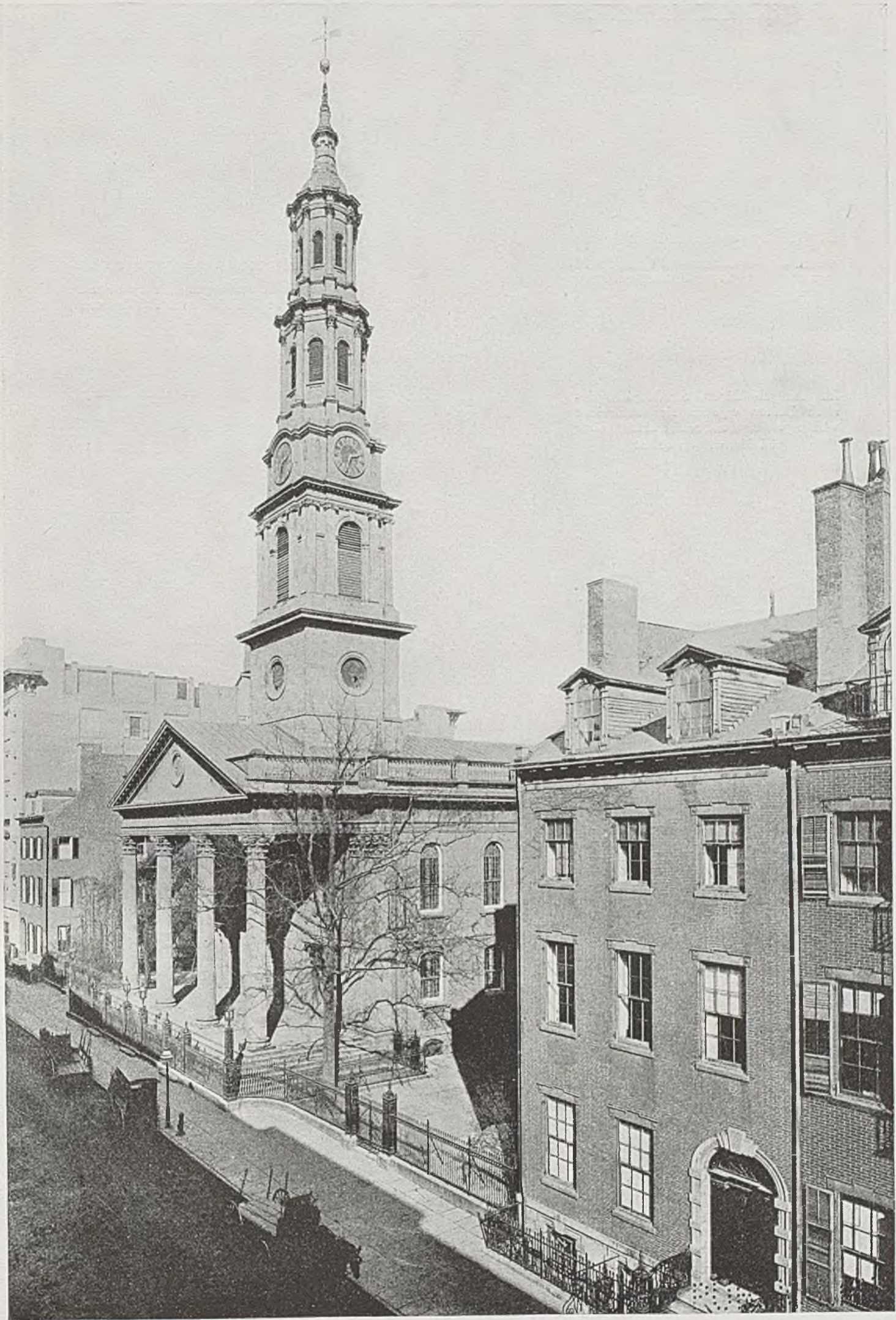


ABB. 28. — NEW YORK. ST. JOHNS KAPELLE IN DER VARICK STRASSE

Die Kirche (erbaut 1803—06 von McComb) steht frei in einem nach der Straße offenen Hofe zwischen zwei symmetrischen Häusern, an die sich ursprünglich ähnliche Reihenhäuser anschlossen. Auch die beiden symmetrischen Häuser, die die Kirche einrahmen, geben sich in ihren fast fensterlosen (oppebedeckten) Seitenwänden nur als typische Reihenhäuser.

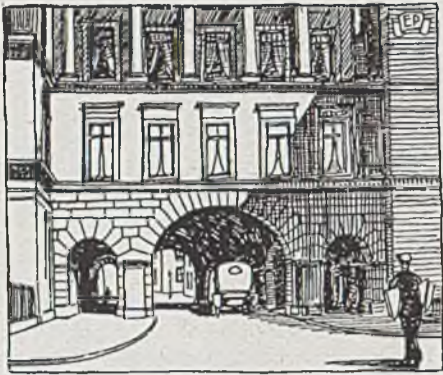


ABB. 29. — BOSTON. BOGEN DES STAATS-
HAUSES ALS STRASSENABSCHLUSS

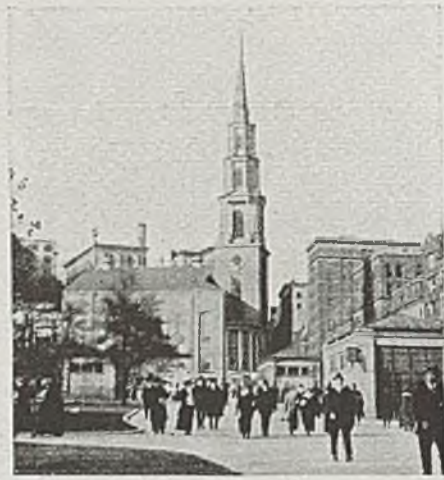


ABB. 32. — BOSTON. PARKSTREET CHURCH
Die Kirche am Eingang der Hauptstraße
vom alten öffentlichen Park (Common)
gesehen.

Im unregelmäßigen Straßenplan des
alten Boston ergeben sich zahlreiche
wirkungsvolle Straßenabschlüsse ohne
viel Planen von selbst.



ABB. 30. — BOSTON. BEACON HILL
Das alte Staats-Haus von Massachu-
setts als Blickpunkt einer der alten
Straßen, die angeblich den Kuhwegen
der ersten Ansiedler folgen.



ABB. 33. — BOSTON. CHRIST KIRCHE



ABB. 31. — BOSTON. KIRCHE AM FUSSE VON BEACON HILL



ABB. 34. — NEW YORK. KIRCHE, PFARRHAUS UND SCHULE
Architekten: Hoppin und Koen

Abb. 34 (rechts unten) zeigt die geschickte Ausnutzung einer dreieckigen Baustelle. Sie verdient die Aufmerksamkeit jedes, der sich mit den Verlegenheitsdreiecken beschäftigen muß, die nicht immer nur in schlechten Straßenplänen auftauchen. Dieser Grundplan der Kirche mit Nebenbauten (links oben) könnte auch im regelmäßigen Schachbrettplan einer Stadt verwendet werden, und zur Schaffung reizvoller Platzanlagen führen, wie die rein hypothetische Planskizze rechts oben zeigt, die der Verfasser dieses Berichtes ohne Vorwissen der Kirchenbaumeister hier einfügt.



ABB. 39. — PHILADELPHIA. CHRIST KIRCHE

Entworfen 1720 von Dr. John Kearsley und vollendet 1750 ist diese Kirche ein gutes Beispiel für den haltungsvollen englischen „Georgian Style“ (nach den 4 Königen Georg, 1714—1830), der sich (wie die gleichzeitige französische Baukunst) von den barocken Ausschweifungen Italiens und Deutschlands fernhielt und so auch das bauliche Gesicht der amerikanischen „Kolonialzeit“ bestimmte.

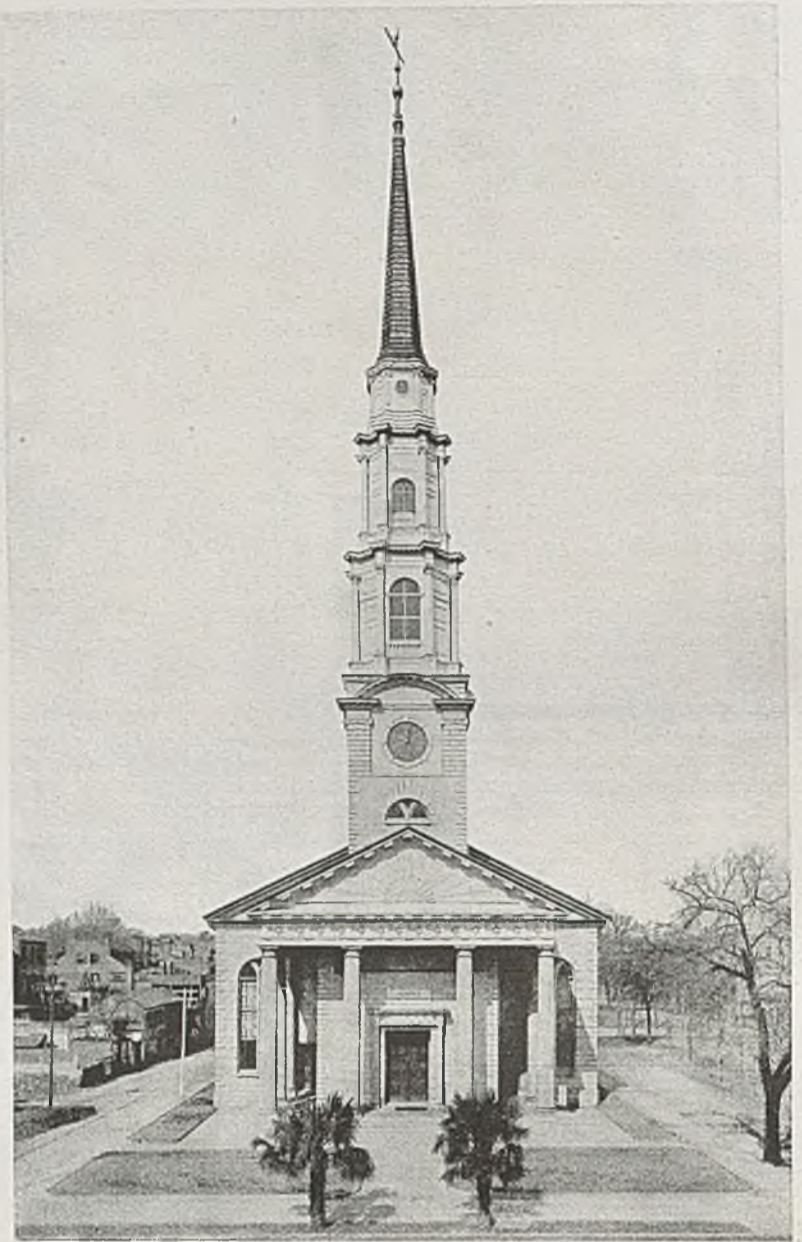


ABB. 40. — SAVANNAH. KIRCHE DER UNABHÄNGIGEN PRESBYTERIANER

Die Kirche (erbaut 1819) steht auf einer der öffentlichen Baustellen, die „von der Krone verliehen“ wurden, als der alte Stadtplan gemacht wurde. Vgl. Pläne Abb. 41 und 42.

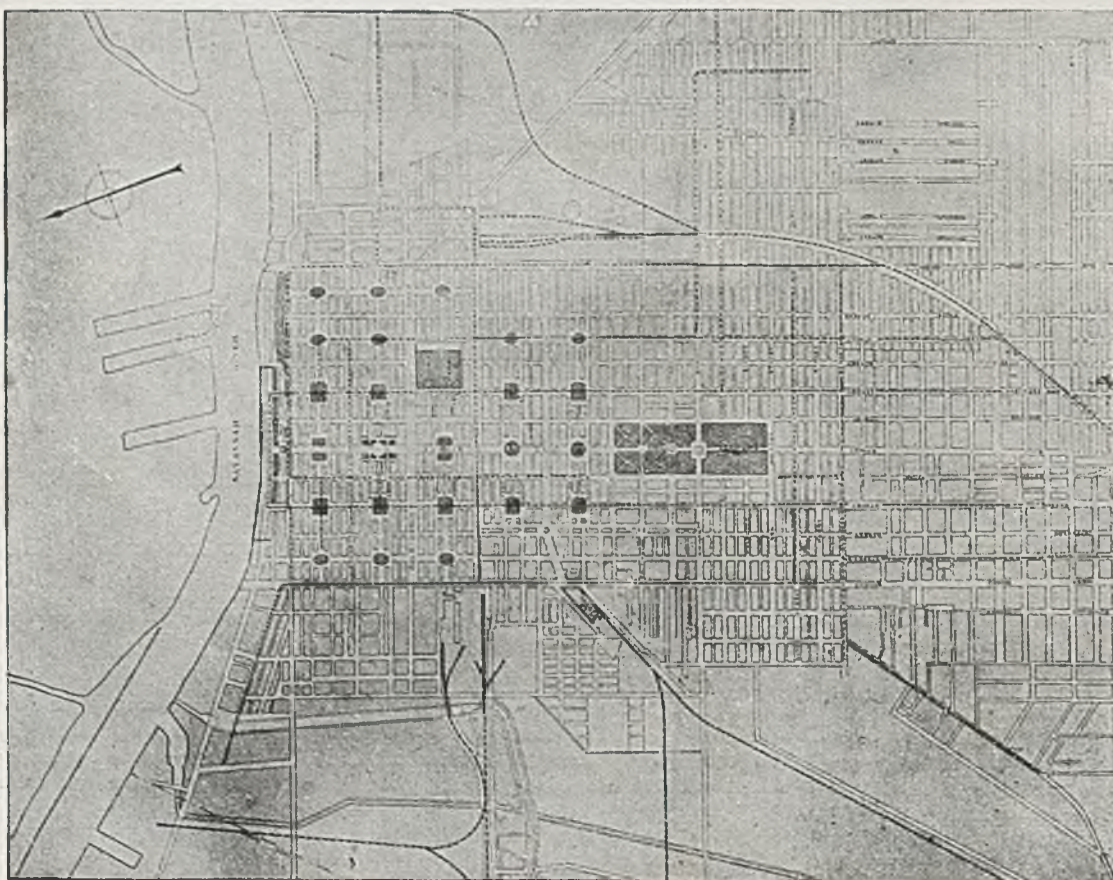
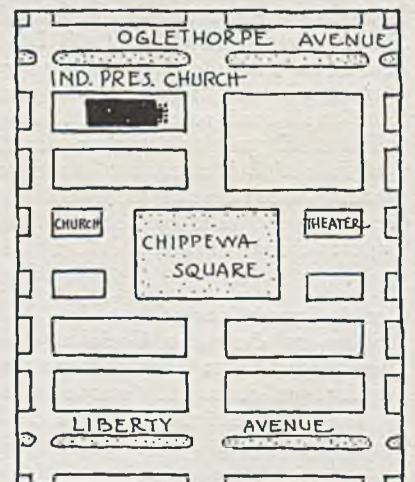


ABB. 41 u. 42. — SAVANNAH, STADTPLAN
Zustand im Jahre 1908. Vgl. Abb. 40

Savannah wurde 1733 angelegt; es hat heute etwa 70000 Einwohner. Der innere Teil der Stadt ist von altersher in regelmäßigen Abständen mit Plätzen durchsetzt. Bei den späteren Stadterweiterungen wurden die Plätze weggelassen.



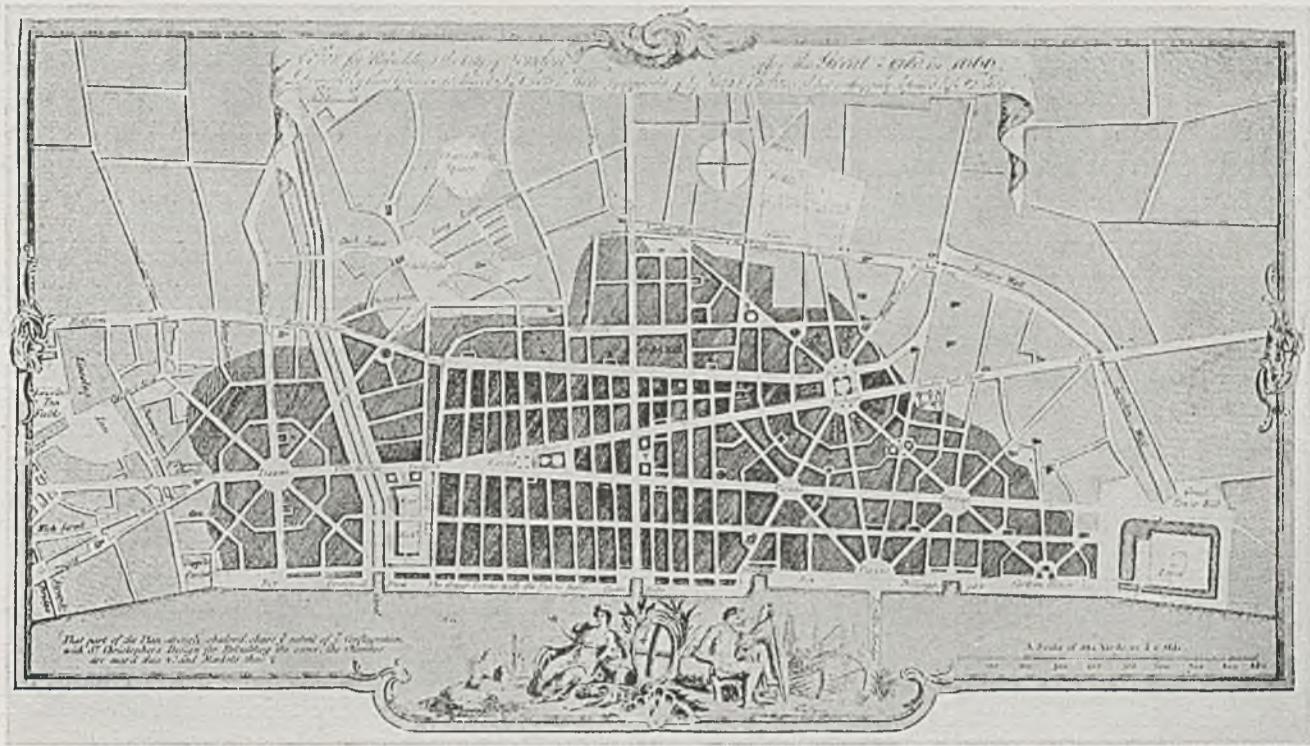


ABB. 43. — LONDON. WREN'S PLAN FÜR DEN WIEDERAUFBAU 1666

STRAHLSTRASSEN- (RADIAL-) PLÄNE

Als die amerikanischen Städte wuchsen und sich rasch vervielfältigten, ist es oft versäumt worden, die Eintönigkeit der Schachbrettpläne durch gutentworfene Plätze und geschickt aufgestellte öffentliche Gebäude zu unterbrechen und zu mildern, und ungeheure Gebiete sind durch rechtwinklige Straßennetze roh aufgeteilt worden. Um die augenfälligen Nachteile des Schachbretts zu überwinden, sind in manchen Fällen frühzeitig Strahlstraßen (Radial- oder Diagonalstraßen) eingeführt worden. Die meisten amerikanischen Städte liegen in der Mitte eines Spinnennetzes von alten Landstraßen, von denen aber viele bei der Ausdehnung des rechtwinkligen Stadtplanes verständnislos ausgewischt worden sind. Boston, das oft als Beispiel einer planlos gewachsenen Stadt angeführt wird, zeigt in seinen alten Landstraßen ein überraschend vollkommenes Netz von Strahlstraßen (Abb. 44). Unter den planmäßig ausgelegten Strahlstraßennetzen ist vielleicht das älteste und beste der ursprüngliche Plan für Annapolis auf bewegtem Gelände mit der Kuppel des Landtagsgebäudes auf einer Anhöhe als Abschluß mehrerer Radialstraßen (Abb. 66 und 67).

Die anderen Strahlpläne amerikanischer Städte stammen unglücklicher Weise aus jener späten Zeit, in der in Europa sowohl als in Amerika die Grundsätze künstlerischer Straßenführung verloren zu gehen anfangen. Die Städtebauer dieser späten Zeit waren augenscheinlich keine Baumeister und hatten wenig Gefühl für die Verlegenheiten, die einem Künstler aus allzuschärpen Straßenecken erwachsen. Sie entwarfen auf dem Papier, was sie Straßen und Plätze nannten, aber sie hatten keine klare baumeisterliche Vorstellung davon, wie die Gebäude aussehen sollten, welche ihre papierernen Straßen und anmaßlichen Plätze einrahmen sollten.

Beim Entwerfen des Stadtplanes für die neue Hauptstadt Washington (Abb. 45—64, 598—615) mußte sich Jeffersons Vorliebe für rechtwinklige Baublöcke den Forderungen eines Ingenieurs unterordnen, dessen baumeisterliche Einbildungskraft vielfach versagte. L'Enfant, der Verfasser des Planes von Washington, hatte zwar den hohen Wert begriffen, den diagonale Straßen besitzen, wenn es darauf ankommt, durch ein großes Gebäude ein weites Gelände eindrucksvoll zu beherrschen, aber er hatte nicht das volle Verständnis für die große Platzbaukunst, in der zu seiner Zeit sein französisches Vaterland der Lehrer

der Welt geworden war. Zu Ehren L'Enfants darf aber nicht vergessen werden, daß seine Absichten auch künstlerisch hoch über dem standen, was das XIX. Jahrhundert daraus gemacht hat (Abb. 49—50). L'Enfants Plan für Washington hat alle Vorzüge eines Entwurfes mit zwei rechtwinklig aufeinander stoßenden Achsen mit starker Betonung des Schnittpunktes und mit bedeutenden Bauten auf jeder Achse. Aber indem L'Enfant diese Bauten zum Zielpunkt von Strahlstraßen machte und indem er das Gelände zwischen diesen Strahlstraßen durch ein geistlos über die Radialen gelegtes Schachbrett aufteilte, schuf er eine sehr große Anzahl von jenen kleinen Verlegenheitsdreiecken, die alle Anstrengungen zur Erreichung baulicher Würde in den Hauptstraßen hoffnungslos zunichte machen.

Der Plan für Washington als Entwurf für eine Stadt der Regierung ist auch deshalb bedeutsam, weil er eine neue politische Geistesverfassung widerspiegelt. In Versailles und Karlsruhe führen alle Straßen zum Schloß, dem Wohnsitz des Herrschers und Gesetzgebers. Der Gedanke, den Wohnsitz des Präsidenten (White House) und den Sitz der Gesetzgebung (Kapitol) zu trennen, ist neueren Datums und hat vielleicht im Plane von Washington zum erstenmal seinen stattlichen Ausdruck gefunden.

Der Verfasser des Planes von Detroit (Abb. 65B, 68), der wenige Jahre nach dem Plan von Washington und unter dessen Einfluß arbeitete, versuchte nicht das Land zwischen den Strahlstraßen mittels eines Schachbrettes aufzuteilen und vermied so die vielen Verlegenheitsdreiecke, die L'Enfants Plan entstellten. Aber während man in

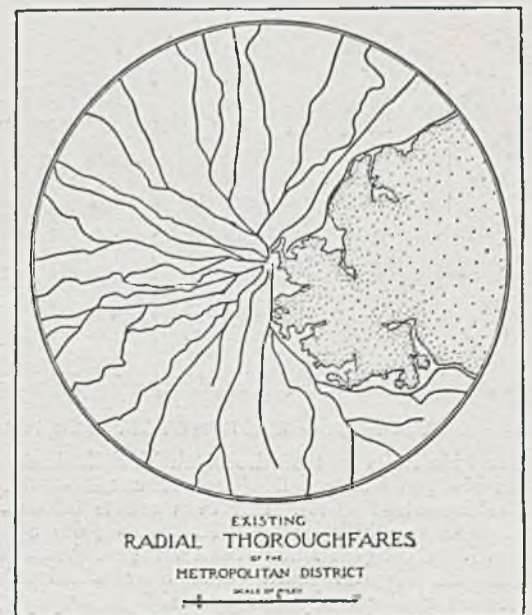


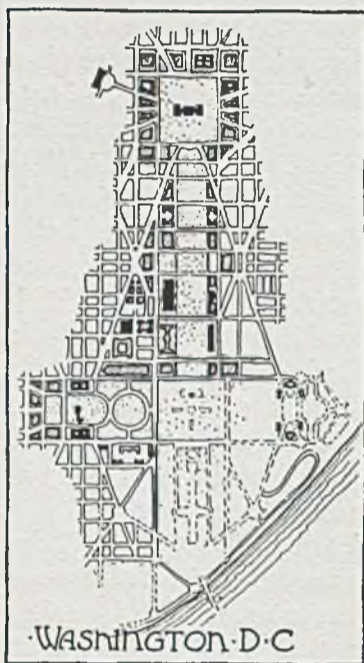
ABB. 44. — BOSTON. DIE ALTEN RADIALSTRASSEN
Aus der Denkschrift Arthur A. Schurtleff's, 1909.

Washington durch die großartige Entwicklung der Hauptachse entschädigt wird, findet man im ursprünglichen Plane von Detroit nur eine eintönige Wiederholung des Sternplatzes, so daß der ganze Entwurf anmutet wie jenes „geistlose Spielen mit geometrischen Mustern“, gegen das Camillo Sitte mit Recht nachdrücklichen Einspruch erhob. Es gibt eine alte französische Radierung, die einen Pariser Sternplatzentwurf aus dem Anfange des XVII. Jahrhunderts darstellt und die zeigt, daß ein Sternplatz hoher künstlerischer Vollendung auch dann fähig ist, wenn eine große Anzahl von Strahlstraßen in ihm vereinigt werden soll (ähnliche wertvolle Entwürfe finden sich in den Wettbewerbsarbeiten, die Patte veröffentlichte; vgl. Abb. 105 und 108 c). Dieses reizende Bild steht im eigentümlichen Gegensatz zu dem wilden Durcheinander von Turmhäusern am Grand Circus in Detroit, dem einzigen der vielen halbkreisförmigen Plätze des Planes von 1807, der ausgeführt wurde (Abb. 69—70).

Der Plan von Madison, Wisconsin (Abb. 80—85), ausgezeichnet durch ein Strahlstraßennetz mit der Kuppel des Staatskapitols in der Mitte, scheint dadurch angeregt worden zu sein, daß die Landaufteilungslinien der Landesgeometer zufälligerweise diagonal zu dem Straßennetz liefen, wie es durch die Erfordernisse des sehr schmalen Baugebietes zwischen zwei Seen geboten war. Das Überein-

anderlegen eines Strahlnetzes und eines Schachbretts führt auch hier wieder regelmäßig zu den scharfen Ecken längs der Strahlstraßen. Der Platz in der Mitte leidet von den häßlichen spitzwinkligen Blöcken an den Ecken des Platzes. Diese scharfen Winkel schwächen den Rahmen gerade an den Ecken, wo er doch besonders der Stärke bedarf.

Die Schwierigkeit, die aus scharfen Winkeln in den Ecken des Platzes in der Mitte erwächst, ist überwunden in dem Strahlennetz von Indianapolis (Abb. 76), das wahrscheinlich von einem Gehilfen L'Enfant's entworfen wurde. Aber auch in Indianapolis vernichten die wilden Bauten, die um den Platz der Mitte aufgeschossen sind, den Wert des guten Entwurfes. In der Mitte des Platzes und als Blickziel der Strahlstraßen steht ein umfangreiches Kriegerdenkmal von Bruno Schmitz (dem vierten Preisträger im Groß-Berliner Wettbewerb von 1910). Als dieser Künstler einmal vom Verfasser des vorliegenden Berichtes eine Ansichtspostkarte aus Indianapolis (mit dem Bilde des Denkmals) erhielt, antwortete er bescheiden: „Bitte, erinnern Sie mich nicht an meine Jugendsünden.“ (Was würde wohl der verstorbene Schmitz aus dem Paradiese, wo Sünden vergeben sind, antworten, wenn man ihn heute mit einer Ansichtskarte vom Leipziger Völkerschlachtdenkmal an die Sünden seines Alters erinnerte?)



Diese Pläne von Washington, Versailles, Paris (Louvre bis Place de l'Etoile), Rom (St. Petersplatz), Nancy (Place Stanislas) und von den Weltausstellungen von Chicago und San Francisco sind alle im selben Maßstabe gehalten. Sie geben eine Vorstellung von den gewaltigen Abmessungen der Grünflächen

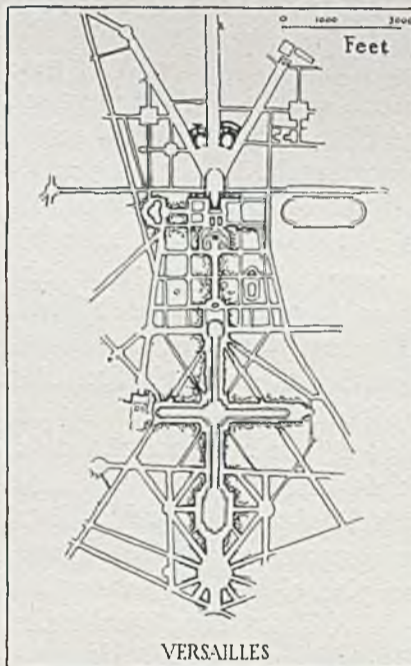


ABB. 46—48

(Mall), die das Skelett des Planes v. Washington bilden. Der Plan von Washington gibt die Vorschläge wieder, welche im Jahre 1901 von dem bundesstaatlichen Städtebau-Ausschuß gemacht wurden. (Norden ist in allen drei Plänen links.)

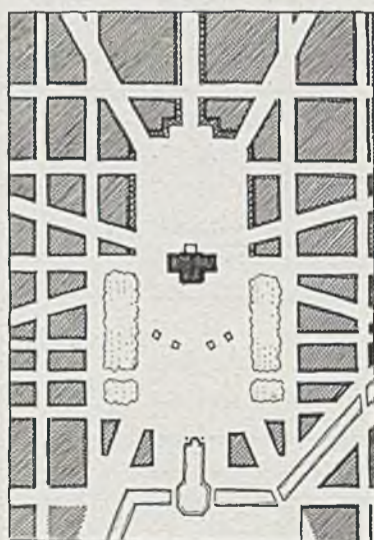
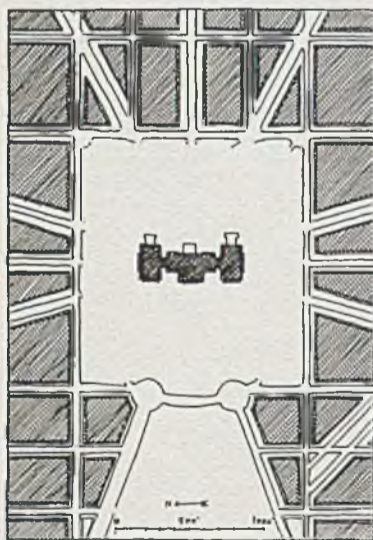
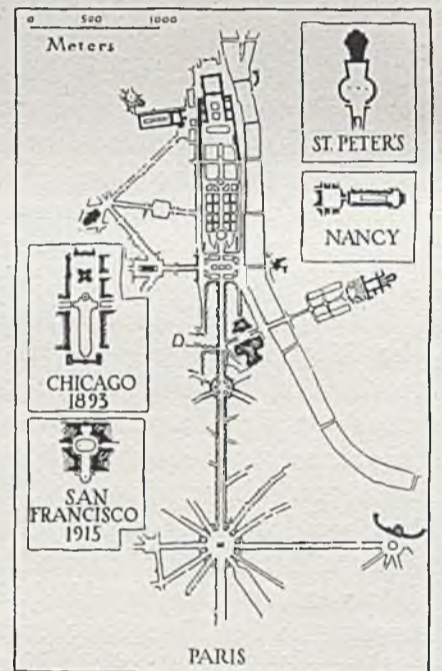


ABB. 49 und 50. — WASHINGTON. DER PLATZ UMS KAPITOL

Der Plan links gibt die heutigen Verhältnisse wieder (unter Auslassung der riesigen Kongreß-Bücherei, erbaut 1888—97, die heute im Süden das Gleichgewicht stört). Der Plan rechts ist eine Vergrößerung aus dem Urplane von L'Enfant; die Andeutung der Säulenhallen entspricht den von L'Enfant gegebenen Anmerkungen. Wenn man außer Betracht läßt, daß das Kapitol heute weit über L'Enfant's Absichten vergrößert werden mußte und wenn man sich gegenwärtig hält, daß das Gelände westlich des Kapitols sehr stark abfällt, wird man zugeben müssen, daß L'Enfant's Plan ein geistig überlegener und dem Gelände besser angepaßter Plan ist als das, was man heute daraus gemacht hat. (Vgl. Abb. 58 und 598.)

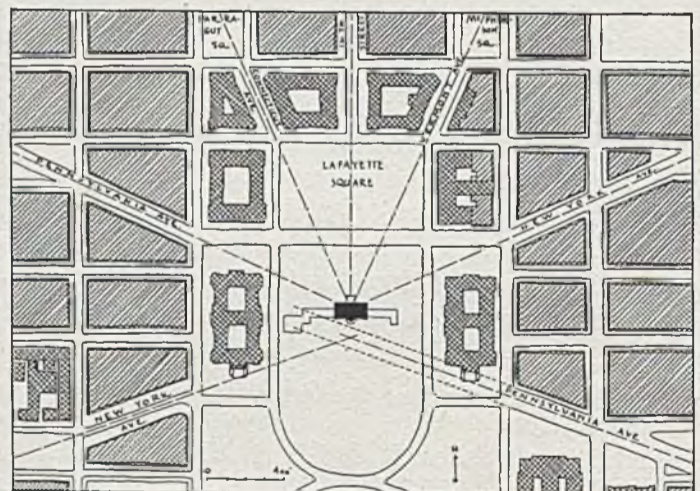


ABB. 51. — WASHINGTON. DAS WEISSE HAUS

Die durch Kreuzschraffierung hervorgehobenen Gebäude sind entweder gebaut oder vorgeschlagen im Plan, den der öffentliche Städtebau-Ausschuß im Jahre 1917 bekanntgab. Angedeutet sind auch die Achsen der Straßen, die auf das Weiße Haus zulaufen. Es zeigt sich, daß das Weiße Haus auch dann keinen Abschluß für New York Avenue und Pennsylvania Avenue bilden könnte, wenn die flankierenden Regierungsgebäude nicht errichtet worden wären. Betreffend den Lafayette-Platz vgl. Abb. 52, 55, 56, 61—64.

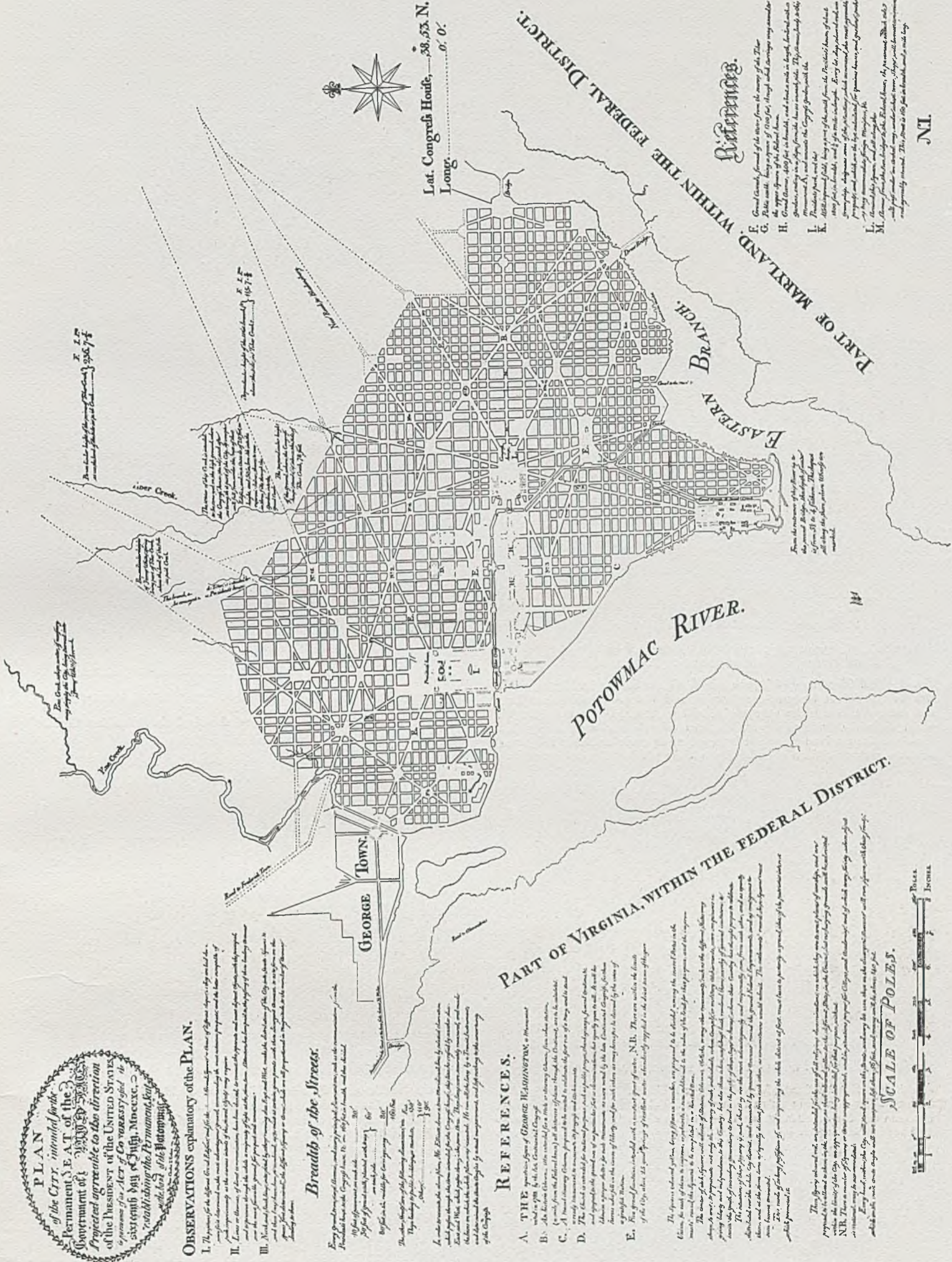


ABB. 45. — WASHINGTON. DER PLAN L'ENFANT'S

Der Urplan von Peter Charles L'Enfant aus dem Jahre 1791 ist zerrissen und verblichen. Die hier mitgeteilte Abbildung wurde nach einer im Jahre 1887 hergestellten Pausse gemacht, in der alles ausgelassen wurde,

was im Urplan nicht mehr klar war. Manche der Unklarheiten der hier mitgeteilten Abbildung stammen zum Teil auch daher, daß die Abbildung nicht die im Urplan zur Verwendung kommenden Farben wiedergibt.



ABB. 32. — WASHINGTON. DAS SIEGESTOR VON 1919



ABB. 33. — WASHINGTON. PENNSYLVANIA AVENUE. BLICK VOM BUNDESSCHATZGEBÄUDE AUF DAS KAPITOL

Das Kapitol (der kaum sichtbare Abschluß der Straße im Hintergrunde des Bildes) bildet trotz seiner gewaltigen Höhe und trotz seiner Lage auf einer Anhöhe einen sehr mangelhaften Abschluß einer Straße, die nicht einheitlich mit niedrigen Häusern oder besser noch mit gleichförmigen Baumreihen eingefaßt ist, sondern in unordentlicher Folge verschiedenartige Gebäude aufreißt, die in Höhe mit dem Kapitol wetteifern.



ABB. 34. — WASHINGTON. DAS OSTENDE DES „MALL“

Im Vordergrund links unten die Kuppel des Kapitols. (Aus dem Bericht des Ausschusses von 1901.)

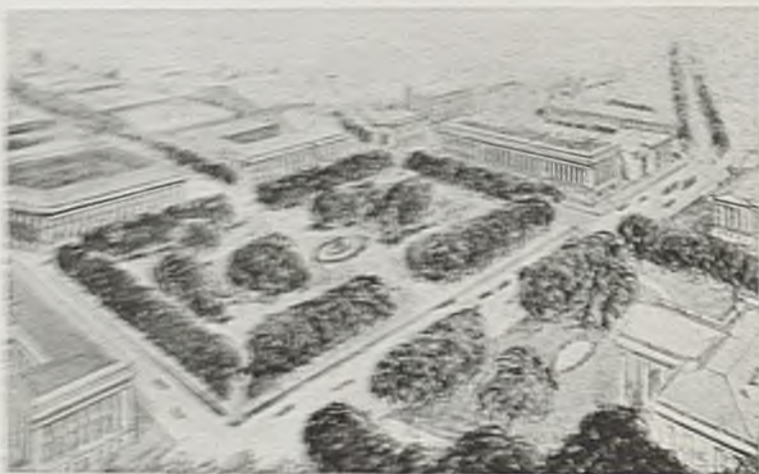


ABB. 35 und 36. — WASHINGTON. DIE GEPLANTE BEBAUUNG VON LAFAYETTE SQUARE, NÖRDLICH DES „WEISSEN HAUSES“

Architekt: Cass Gilbert. Vgl. den Plan Abb. 51. Auf der linken Abbildung sieht man ganz unten rechts das „Weiße Haus“. Das Gebäude, das man auf der Abbildung rechts sieht (Erweiterung des Bundesschatzgebäudes), ist bereits erbaut. Der Platz war früher umgeben von vor-



nehmen Privathäusern, die maßstäblich zum Weißen Haus paßten und es groß erscheinen ließen. Die neuen Staatsbauten erschlugen das Weiße Haus, dessen Größe in dieser Abbildung (im Vordergrund rechts der linken Abbildung) stark übertrieben werden mußte, um es zur Geltung kommen zu lassen.



ABB. 37. WASHINGTON. POELLIG'S ENTWURF FÜR DIE KAISERL. DEUTSCHE GESANDTSCHAFT. Eine Säulenordnung zwischen zwei hohen Baugliedern.

Weitere Ansichten aus Washington geben die Abbildungen 598—615 auf Seite 160—63.

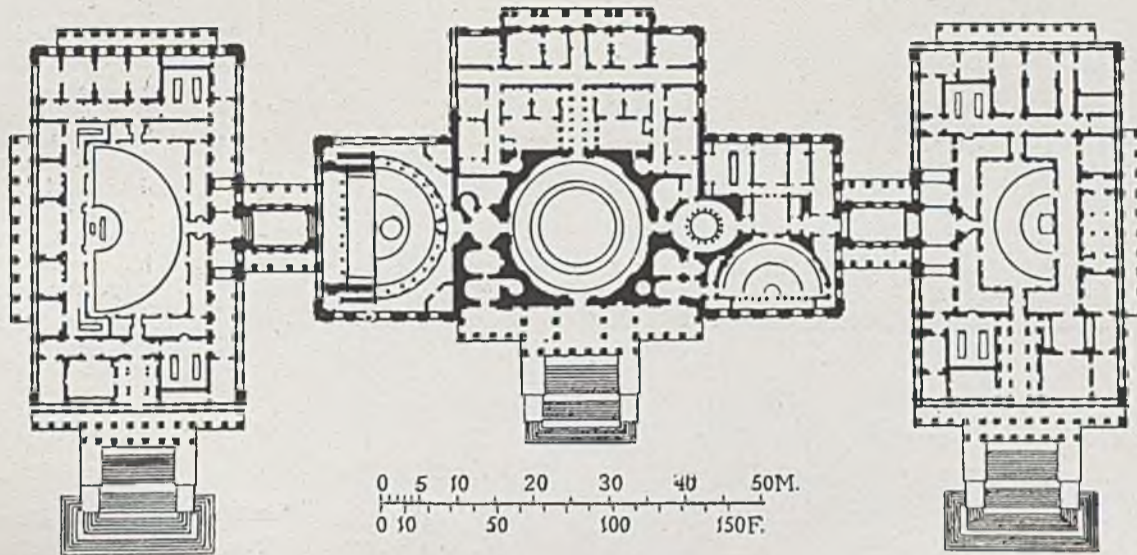


ABB. 58 und 59. WASHINGTON. KAPITOL. ANSICHT VON OSTEN UND PLAN

Der Mittelbau aus weißgestrichenem Sandstein, fertiggestellt 1827 nach dem Entwurf von Thornton, Latrobe und Bulfinch, hatte ursprünglich eine niedrige Kuppel. Die neue hohe Kuppel ist aus Eisen, ihre Höhe außen 88 m einschließlich der 6 m hohen Statue; Höhe innen 55 m, Durchmesser 29,3 m. Diese Kuppel sowie die beiden Seitenflügel aus Marmor wurden 1851—65 von T. U. Walter angefügt. Die Kosten des ganzen Kapitols werden auf 16 Millionen Dollar geschätzt.

Die oben abgebildete Ostfassade war ursprünglich als Hauptfassade gedacht, da die Stadt sich, dem Plane Präsident Washington's entsprechend, auf dem hohen Lande nach Osten ausdehnen sollte. Die im Osten getätigten Geländekäufe des Präsidenten sollen die Ursache dafür gewesen sein, daß sich die Spekulation dem westlichen, tiefer liegenden Lande zuwandte, wo der Hauptteil der Stadt heute liegt. (Vgl. Abb. 598 und 602 auf S. 160/61, sowie Abb. 46—57 auf S. 22—24.)



ABB. 60. MANILA

Plan für die Sanierung und Erweiterung der Stadt, entworfen im Jahre 1905 im Auftrage der Regierung der Vereinigten Staaten von D. H. Burnham und Pierce Anderson. Die Aufstellung dieses Planes wurde angeregt und beeinflusst durch die Arbeiten des bundesstaatlichen Städtebau-Ausschusses für Washington, dem Burnham angehörte.



ABB. 61



ABB. 62

Erbaut 1792 nach dem Entwurf von James Hoban aus Sandstein (weißgestrichen). Während das Kapitol ganz römischen Vorbildern folgen sollte, war die Wohnung des Präsidenten als „moderner“ Bau gedacht. 1814 wurde er durch die Engländer teilweise zerstört. Beim Wiederaufbau wurden 1823 und 1829 die südliche und nördliche Säulenhalle vorgelegt. 1902 hat McKim die westlichen und östlichen Flügel mit Verbindungshallen angebaut (vgl. die oberste Abb. sowie Abb. 613—15), wie sie im ursprünglichen Plane bereits vorgesehen waren. Vgl. Lageplan Abb. 51.



ABB. 64

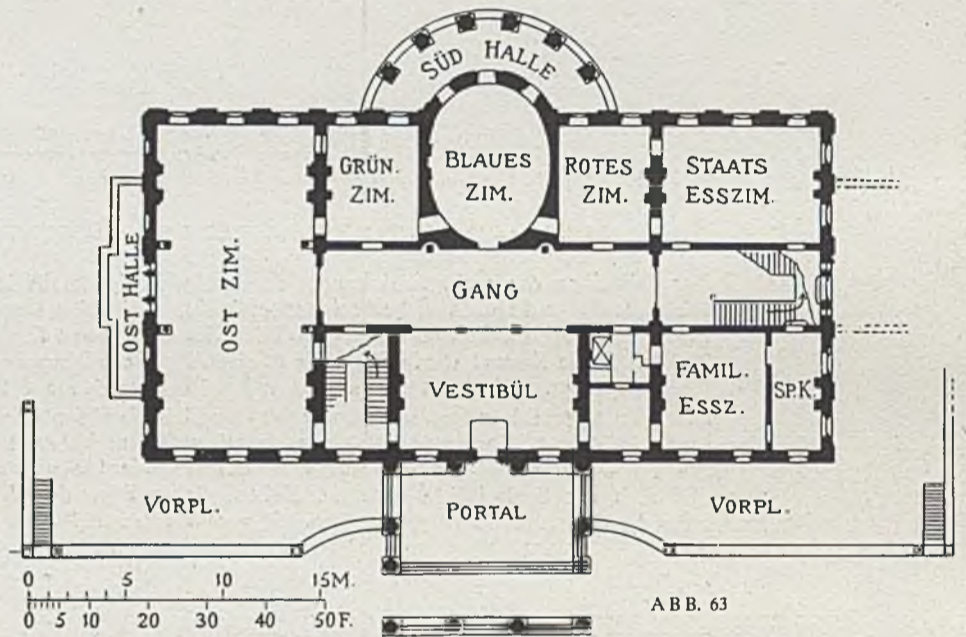


ABB. 63



(Links) ABB. 65. — BALTIMORE. DAS LAFAYETTE-DENKMAL VOR DER WASHINGTON-SÄULE AUF DEM MT. VERNON-PLATZ

Die Säule (50 m hoch einschl. Unterbau) steht auf dem höchsten Punkte des kreuzförmigen Platzes in der Mitte der Altstadt. Die Arme des Kreuzes fallen nach allen vier Seiten ab. Lange vor dem Beginn der „Zonengesetzgebung“ der letzten Jahre war das Hochbauen an diesem Platze aus ästhetischen Rücksichten einer Beschränkung unterworfen.



ABB. 65A. — BALTIMORE MIT DEM KREUZ-FÖRMIGEN MT. VERNON-PLATZ IN DER MITTE

Nach Meyers Konversationslexikon 1924.



ABB. 65B. — DETROIT. GRAND CIRCUS UND UMGEBUNG. Vgl. Abb. 68 und 69

Nach Bädcker 1909 (1 : 18 000).

Die Umrißlinie der Häuser zeigt, wie ungenügend dieser Schutz der künstlerischen Absichten des Platzes und seiner Denkmäler gewesen ist. Die Abbildung gehört zu dem Plane (Architekten: Carrère und Hastings) für wirkungsvolle Terrassierung der Umgebung der Washington-Säule.

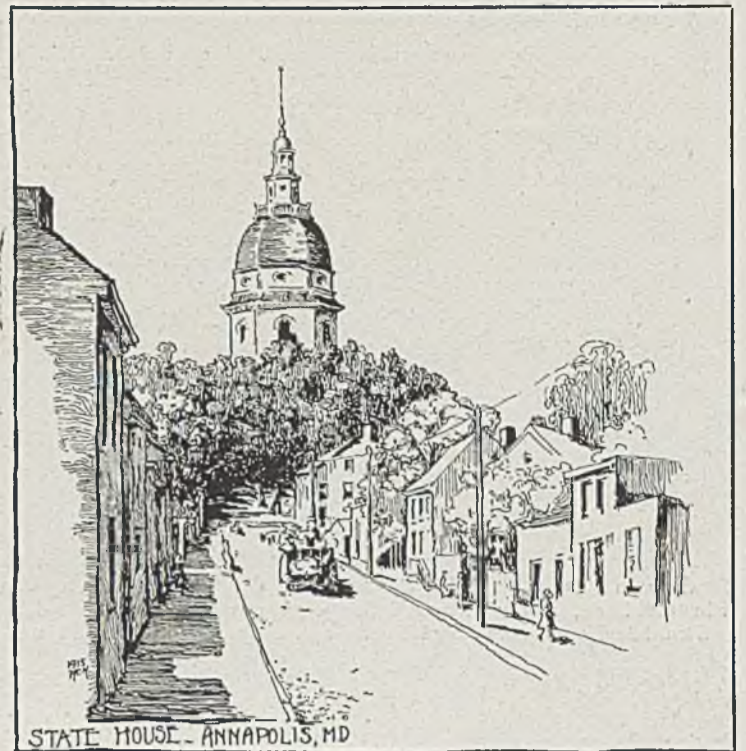
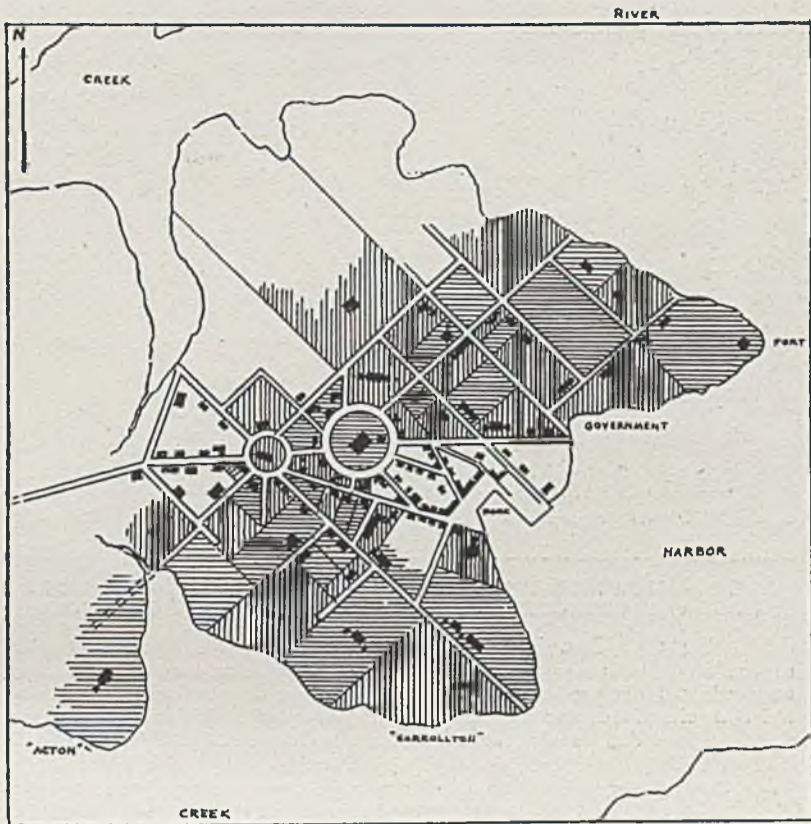


ABB. 66 und (rechts oben) 67. — ANNAPOLIS. PLAN UND STAATSHAUS
 Annapolis, das seine Stadtfreiheit bereits im Jahre 1708 erhielt und rechtlich als die älteste Stadt der Vereinigten Staaten gilt, hat auch heute nur etwa 10 000 Einwohner. Der radiale Stadtplan, wahrscheinlich der erste seiner Art in Amerika, ist etwa 50 Jahre älter als der verwandte Plan von Karlsruhe in Schlesien (vgl. Abb. 71).

(Rechts)
 ABB. 71. — KARLSRUHE IN SCHLESIEN
 Geplant im Jahre 1747.

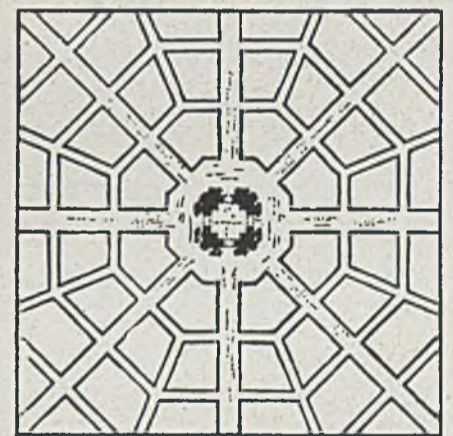
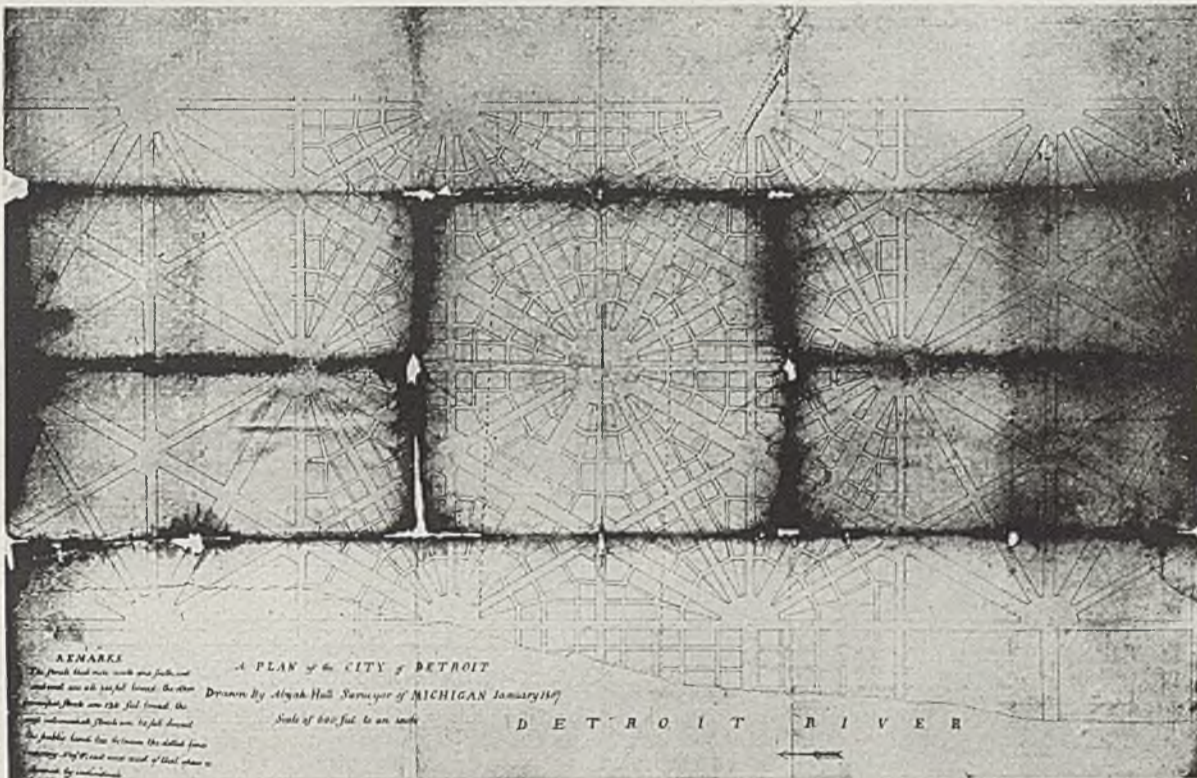


ABB. 68. — DETROIT. DER PLAN WOODWARD'S, 1807 (Vgl. Abb. 65B)

Dieser Plan gilt als die Arbeit des Richters B. A. Woodward, der sich in Washington mit dem Werke L'Enfant's vertraut gemacht hatte. Nur ein kleiner Teil des Planes kam zur Ausführung; vgl. Abb. 69.

ABB. 72. — IDEALPLAN
 Nach dem Plan von Roland Levisloys, Paris 1700, neu aufgestellt von Raymond Unwin, 1908.

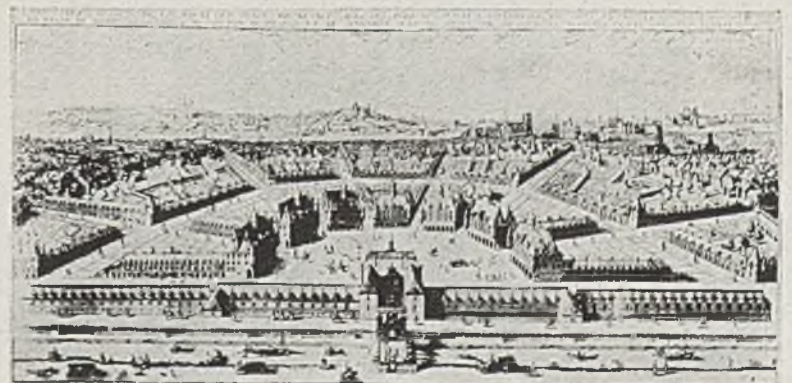


ABB. 69. — DETROIT. GRAND CIRCUS IM JAHRE 1920 (Vgl. Abb. 65B)

ABB. 70. — PARIS. „PLATZ VON FRANKREICH“

Das wilde Durcheinander dieses Platzes wuchert auf einem Grundplane, der fast genau dem des schön geordneten „Platzes von Frankreich“ auf der folgenden Abbildung entspricht. Grand Circus ist die Hälfte des Sternplatzes in der Mitte des sogenannten „Woodward Planes“.

Einer der Torplätze, die Heinrich IV. zu bauen beabsichtigte. Nach einer alten Radierung von Claude Chastillon aus dem Jahre 1610. Der Platz hat sogar acht Strahlstraßen (Grand Circus, Detroit, hat nur sieben) und wirkt trotzdem geordnet.

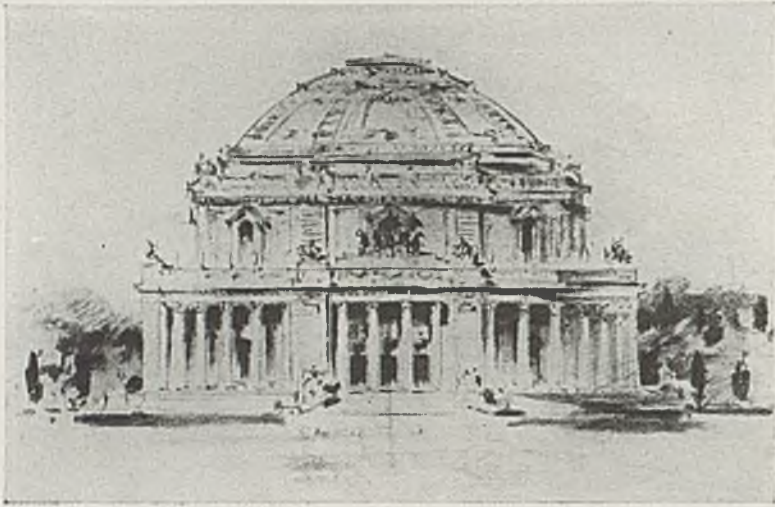


ABB. 73. — ST. LOUIS. ZENTRALGEBAUDE

Studie von Cass Gilbert für die Festhalle der Weltausstellung von 1904. Ein Gebäude, das sich vorzüglich eignen würde, in der Mitte eines Strahlstraßen-Planes zu stehen. Vgl. Abb. 66—72, 76, 251 und 254.

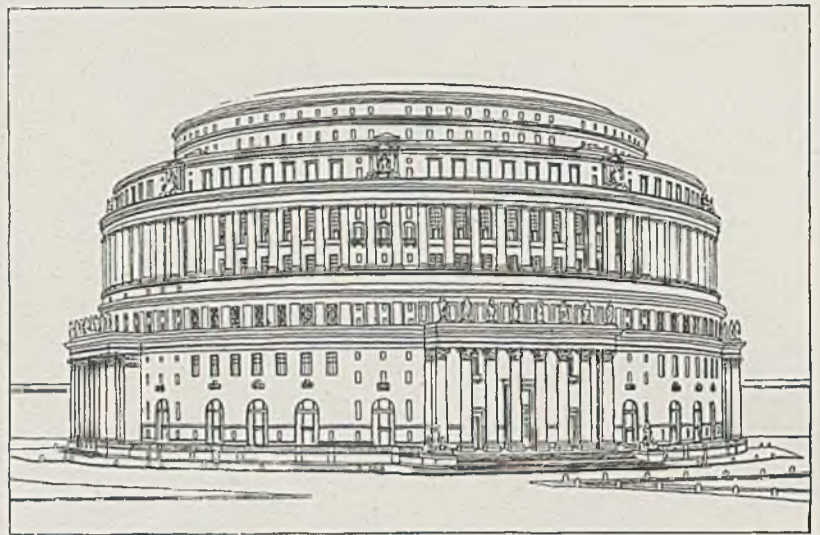


ABB. 74. — NEW YORK. DER PREISGEKRÖNTE ENTWURF FÜR DAS NEUE RICHTS-GEBÄUDE (DAS IDEALE „ZENTRALGEBAUDE“)

Architekt: Guy Lowell. Dies ist der Entwurf, von dem Ostendorf sagt: „Wenn man daran in einzelnen alles mögliche auszusetzen haben mag, die auf die große Einheit ausgehende architektonische Gesinnung bei dem einzelnen, der dieses Werk hervorbrachte, und bei dem Volke, das es sich auswählte, ist außerordentlich.“

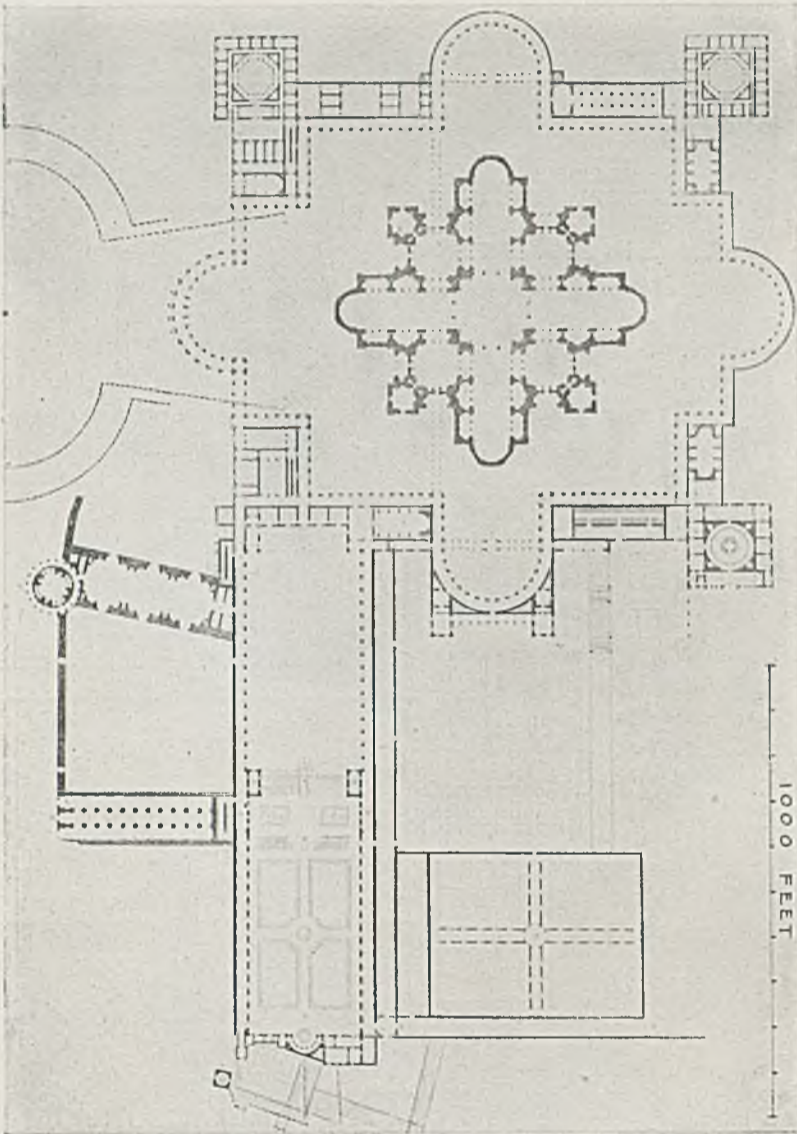


ABB. 75. — ROM. BRAMANTE'S PLAN FÜR DEN ST. PETERPLATZ (Unten der Hof des Belvedere. Links ist ein Teil des Berninischen Platzes punktiert.) Rekonstruktion von Geymüller.

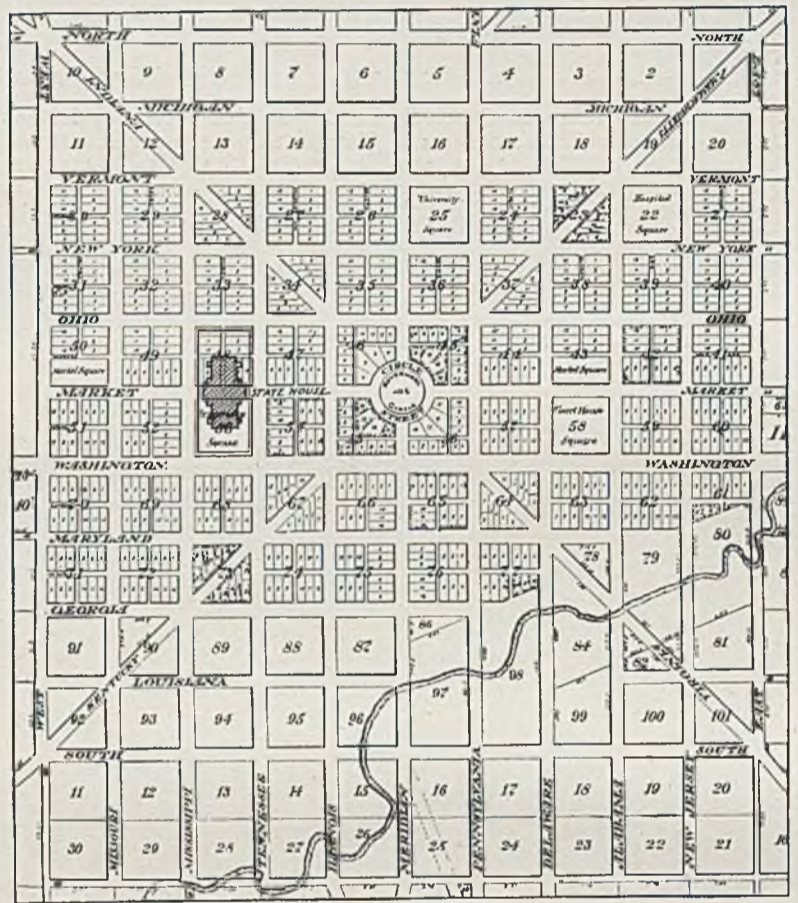


ABB. 76 — INDIANAPOLIS, 1821

Der Entwurf ist wahrscheinlich von Ralston, einem Gehilfen von L'Enfant. In der Mitte des gutgeplanten zentralen Kreisplatzes steht das Kriegerdenkmal von Bruno Schmitz (1893). Vgl. S. 22.

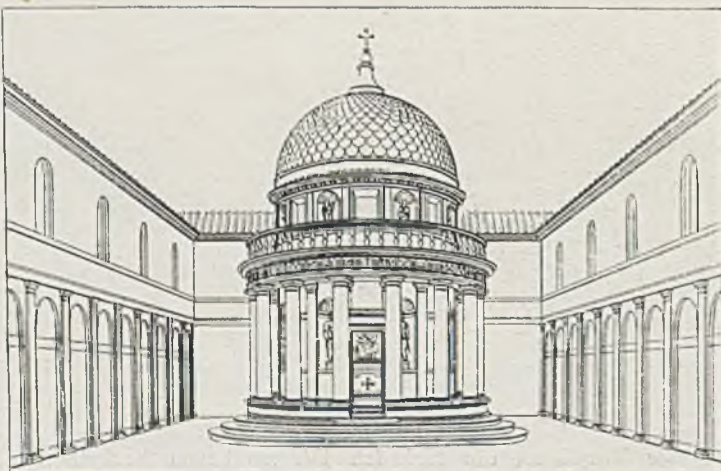
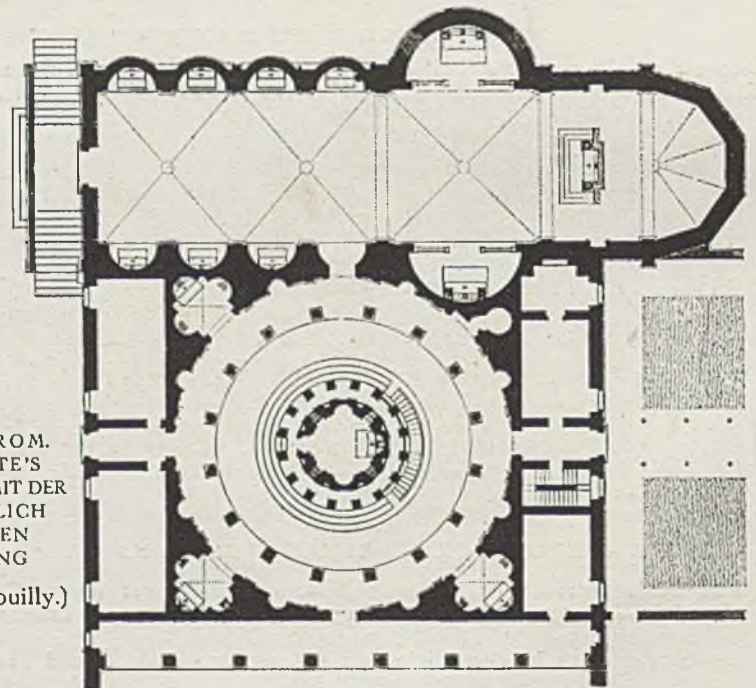


ABB. 77. — ROM. BRAMANTE'S TEMPIETTO Die Zeichnung zeigt die heutige Umgebung (nach J. A. Coussin, 1822).



(Rechts)
ABB. 78. — ROM. BRAMANTE'S TEMPIETTO MIT DER URSPRÜNGLICH GEPLANTEN UMGEBUNG (Nach Letarouilly.)

„CENTRALGEBÄUDE“
UND
CENTRALPLATZE



ABB. 79. — DUBLIN. BANK VON IRLAND

Die Abbildungen 66—83 behandeln alle den Gedanken des städtebaulichen Centralplatzes und des Centralgebäudes. Vgl. auch die Abbildungen 88, 99, 100, 105, 108, 115, 192—95, 196 A, 200 E, 202—03, 204, 208, 264, 270, 310, 320—22, 345, 347, 354 usw.

ABB. 80. — MADISON (WISCONSIN). ALTESTES STÜCK DES STADTPLANES

Die Stadt ist im wesentlichen so gebaut worden, wie hier geplant, doch wurden die beiden Diagonalstraßen auf der rechten Seite des Planes ausgelassen. Die Urheber des Planes ahnten auch nicht, daß die Diagonalstraßen nach dem Kapitolplatze sich als Hauptadern des Verkehrs entwickeln würden und machten sie viel zu schmal.

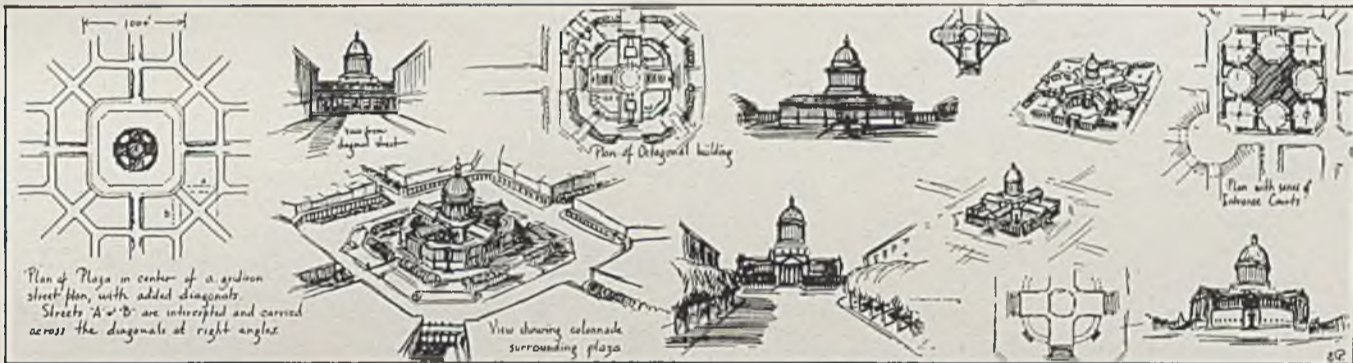
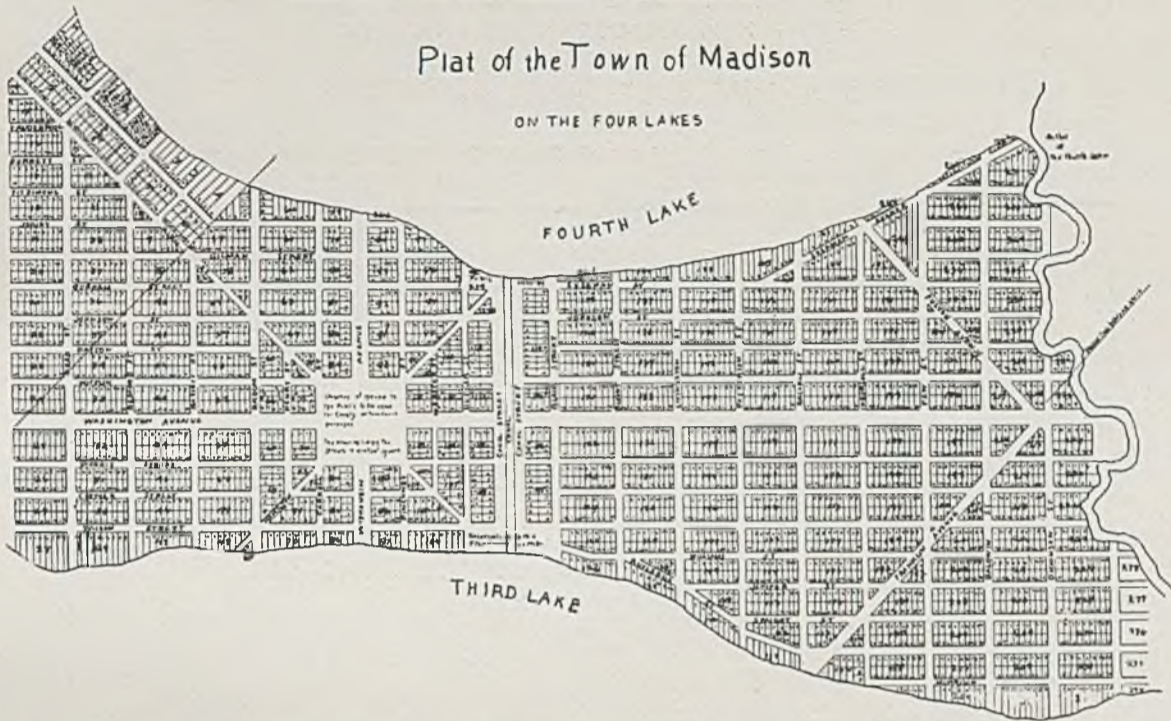


ABB. 81. — MADISON. STUDIEN FÜR DIE AUSGESTALTUNG DES KAPITOLPLATZES

Architekten: Hegemann und Peets. Der unbefriedigende gegenwärtige Zustand des Kapitolplatzes (vgl. folgende Abbildung) veranlaßte die hier

abgebildeten rein akademischen Studien der Frage, wie ein öffentliches Gebäude aussehen könne, das am Schnittpunkt von acht Strahlstraßen liegt.

ABB. 82. — MADISON. DAS KAPITOL DES STAATES WISCONSIN

Der gegenwärtige Zustand des Kapitolplatzes zeigt die Schwierigkeiten, die sich bei der Errichtung eines Gebäudes in der Mitte eines von Strahlstraßen durchschnittenen Schachbrettes einstellen. Dem Architekten stellt sich die Aufgabe, ein Gebäude zu errichten, das nach acht Seiten hin befriedigende Schau-seiten bietet.

Das im Jahre 1904 von G. B. Post erbaute Kapitol trägt eine der schönsten Kuppeln Amerikas (90 Meter hoch). Trotz ihrer Größe und Höhe ist die Kuppel aber nicht imstande, die vier Flügel des Kapitols, das sich in Form eines griechischen Kreuzes ausdehnt, künstlerisch zu beherrschen. Trotz der Kuppel und der vier kleinen Gehilfen, die sie umgeben, verschmelzen die Arme des Kreuzes nicht zu einer Einheit. Der Beschauer hat das Gefühl, daß die Arme sich durchschneiden, statt sich zur Einheit zu verschmelzen.

Von vielen Standpunkten aus hat der Beschauer das Gefühl, als sähe er nicht einen von einer Kuppel beherrschten kreuzförmigen Bau,



sondern nur zweisenkrecht aufeinander stoßende Flügel, die an ihrem Schnittpunkt von einer gewaltigen Kuppel mehr belastet als geeint werden. Der Einblick in die inneren Ecken des Kreuzes, wie er sich als Hauptblickziel von vier Diagonalstraßen bietet, ist sehr unbefriedigend, und man versteht, warum der große Erbauer der Londoner St. Paulskirche, Christopher Wren, verlangte, daß die Hauptansicht eines Gebäudes sich rechtswinklig und nicht schiefwinklig darstellen müsse. Es ist schwierig, eine Monumentalkuppel und ein Bürogebäude zusammenschweißen.

Entweder muß das Bürogebäude eine Nebenrolle spielen und den Vorhof für die Kuppel abgeben (wie etwa in dem Entwurf für das Kapitol von Nebraska, vgl. Abb. 113—15) oder die Bürobauten können Umrahmung einer freistehenden Kuppel (etwa wie die von Gilbert Abb. 73) abgeben, oder die Bürobauten müssen sich durch einen Titanenstreich wie der Lowell's (vgl. Abb. 74) meistern lassen.

Verschiedene Möglichkeiten sind in den Skizzen der vorangehenden Abbildung erwogen worden.

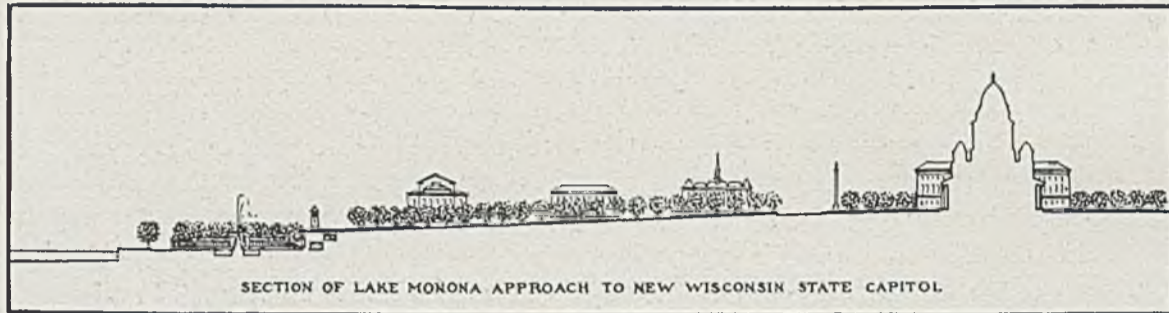
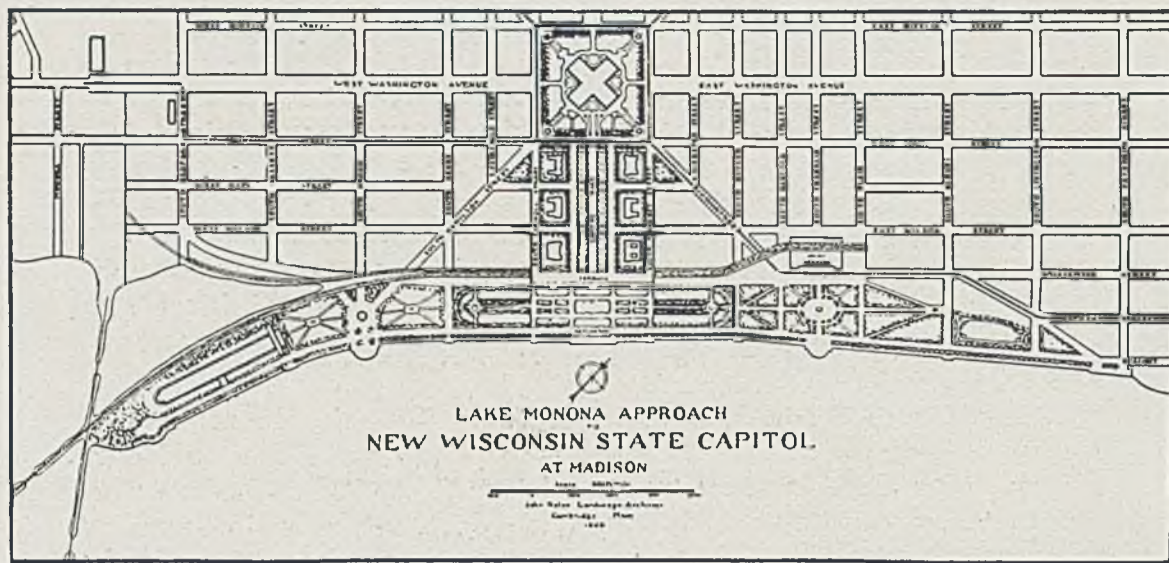


ABB. 83 und 84. — MADISON. STRASSE VOM SEEUFER ZUM KAPITOL
Zum Vorschlag John Nolen's; vgl. Abb. 80, 82 und 85.

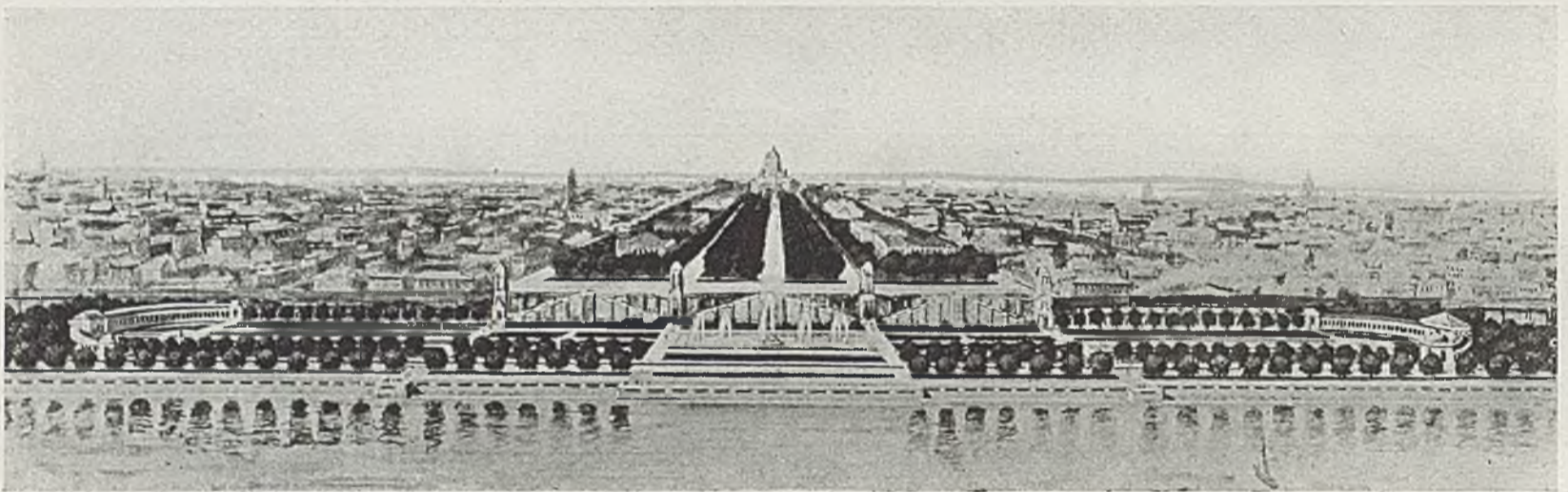
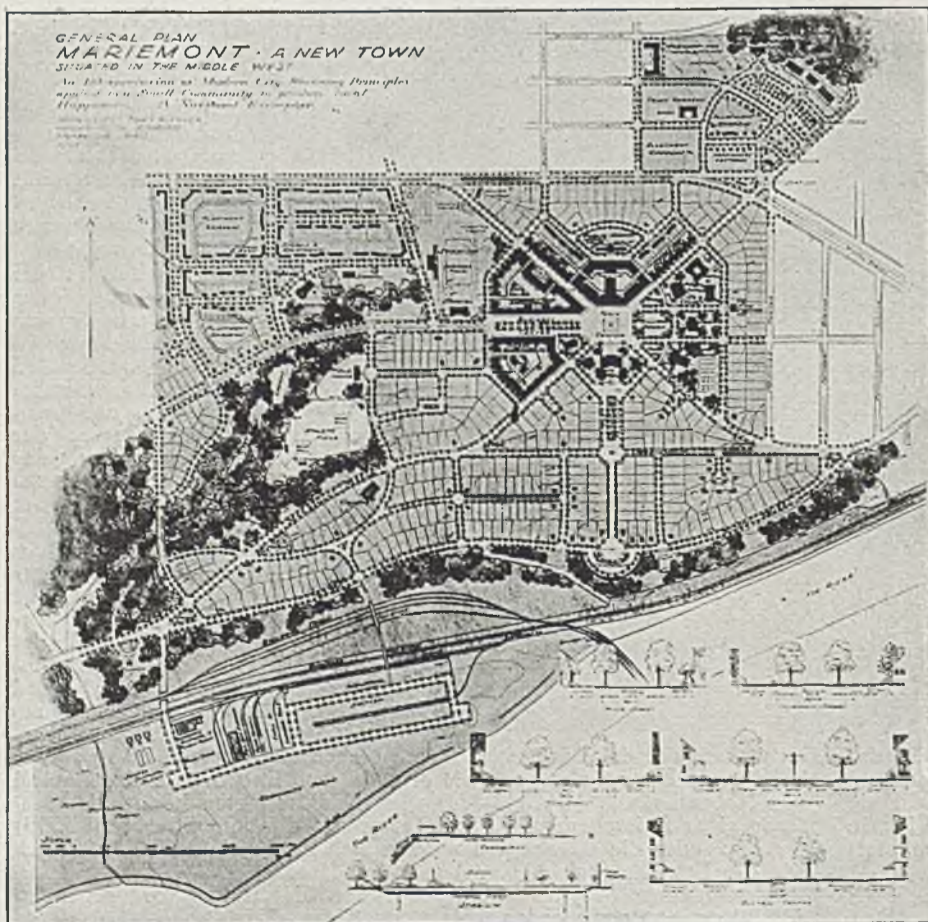


ABB. 85. — MADISON (oben)
VORSCHLAG EINER STÄTTLICHEN VERBINDUNG
ZWISCHEN KAPITOL UND SEEUFER

Entwurf von John Nolen. Vgl. Abb. 83—84. Dieser Entwurf aus dem Jahre 1909 ist unausgeführt geblieben und dadurch unausführbar geworden. Der Entwurf zeigt, wie ein regelmäßiger Stadtplan auch einen Landschafts-Architekten, der sonst meist auf unregelmäßige Wirkungen abzielt, zu großen regelmäßigen Plan-Gedanken zwingen kann. Das Gelände steigt vom Seeufer zum Kapitol und die Strecke ist so kurz, daß allzu starke perspektivische Verkleinerung des Blickpunktes (das große Kapitol, vgl. Abb. 82 u. 84) nicht zu befürchten ist. Trotzdem hätte der Entwurf wahrscheinlich gewonnen, wenn die den Mittelstreifen (Kapitol Mall) begleitenden beiden Fahrstraßen und die Fluchten der daran vorgeschlagenen öffentlichen Gebäude nicht parallel liefen, sondern sich (nach Art der Wände der Hauptstraße in Dresden-Neustadt) näherten. So würden die beiden Fahrstraßen das Kapitol als Blickpunkt gewinnen, und dem über den Mittelstreifen Blickenden würde sich infolge der durch Perspektivwirkung scheinbar vergrößerten Straßenslänge ein mächtigeres Bild des nahen — aber scheinbar fern — Kapitols bieten.

(Links) ABB. 86. — MARIEMONT, OHIO



Entworfen von John Nolen, Landschaftsarchitekt. Mariemont wird als Gartenstadt für Wohn- und Industriezwecke aus einem Gusse geschaffen und die Verhältnisse gelten dort in wirtschaftlicher Hinsicht als vorzüglich. Die Inschrift auf dem Plane rühmt ihm nach, daß er den Bewohnern der Gartenstadt „lokales Glück“ schaffen und den Bewohnern Amerikas „ein nationales Beispiel“ geben will. Unter den fachmännischen Besuchern der Gothenburger Städtebau-Ausstellung herrschte beinahe Einstimmigkeit darüber, daß vom künstlerischen Standpunkte gerade dieser vielgenannte Plan viel vom Schlechtesten enthält, was augenblicklich in Amerika geleistet wird, namentlich einen ungewöhnlich zerrissenen zentralen Platz (vgl. Abb. 463) und einen haltlosen Straßenplan.

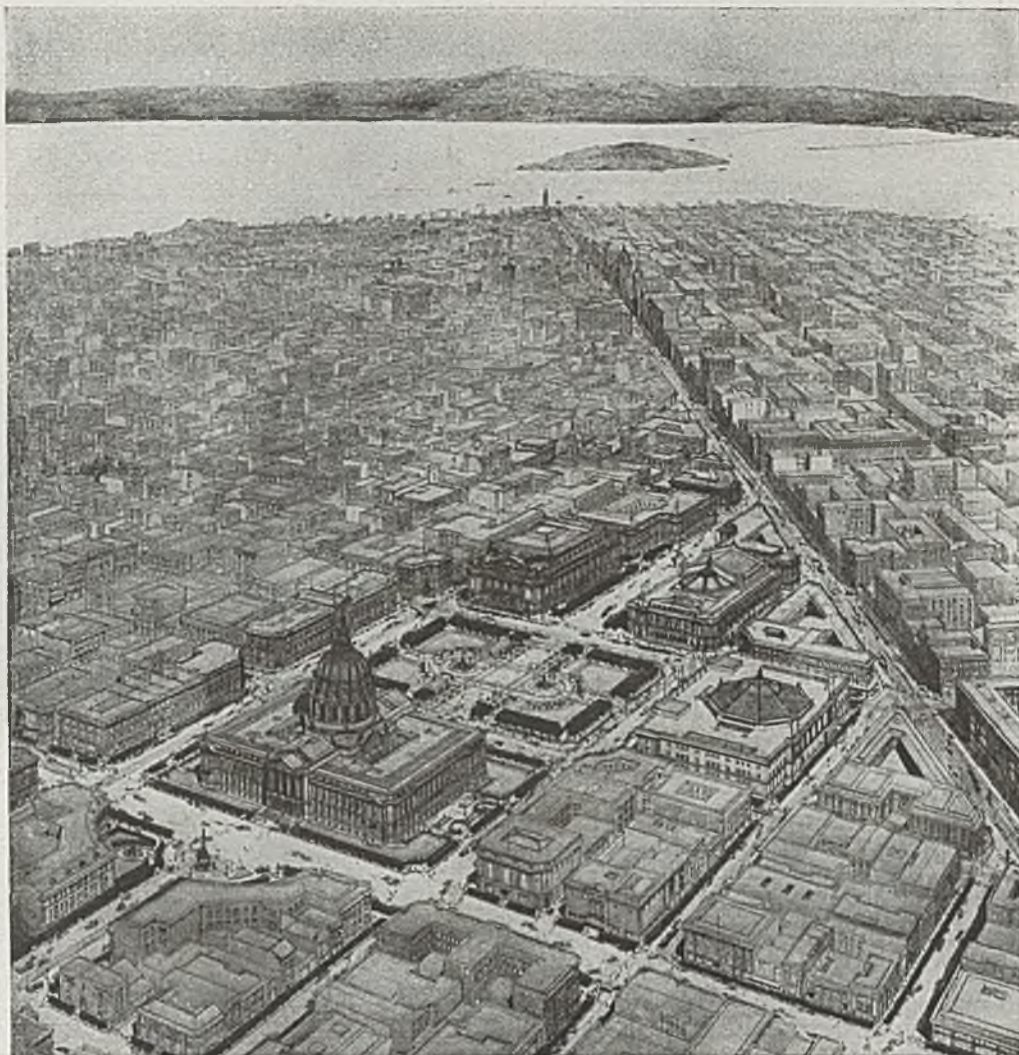


ABB. 87. — SAN FRANCISCO. DIE NEUE „STADTMITTE“

Architekten: John Galen Howard, Frederic H. Meyer und John Reid jr. Bei dieser Platzanlage (erbaut 1910—20) ist nicht der oft gemachte Fehler wiederholt worden, ein zu großes Gelände baulich meistern zu wollen. Trotzdem ist die architektonische Bewältigung des in Angriff genommenen Gebietes vielleicht noch zweifelhaft, weil die Straßen des Rechteckschemas der Stadt den Platz zu ungestört umfluten (nur eine einzige

Straße wurde — durch das Rathaus — unterbrochen). Ein kleiner Versuch künstlerischen Zusammenschlusses der zerschnittenen Platzecken wurde dadurch gemacht, daß an den vier Ecken des Platzes (abgeschrägte) Baustellen (von allerdings sehr geringem Ausmaße) mit in den künstlerischen Entwurf einbezogen sind. Um das für die Gesamtgruppe erforderliche Gelände frei zu kriegen, wurde ein großes Schulgebäude aus Stahl und Backstein auf Walzen,

ohne Schaden, etwa ein halbes Kilometer weit verschoben, was 105 000 Dollar kostete. Die meisten Bauten um den Platz sind heute fertiggestellt. Einige zufällige Zahlen: das zwei Blöcke des Stadtplanes bedeckende Rathaus (mit hoher Kuppel) kostete 3,4 Millionen Dollar, die Bücherei und das Auditorium für 10 000 Menschen je 1,2 Millionen Dollar. Die Landkäufe für die ganze Gruppe erforderten 5,4 Millionen Dollar.

DIE „STADT-MITTE“

In vielen amerikanischen Städten sind die Schnittpunkte der radialen oder rechtwinkligen Achsen der Gegenstand großer Anstrengungen von Künstlern und in einigen Fällen von Verkehrsingenieuren geworden. Man hat sich in Amerika gewöhnt, das Forum der Verwaltung und überhaupt jeden Platz, um den sich öffentliche Gebäude gruppieren, „Stadtmitte“ (*civic center*) zu nennen, und während der letzten Jahrzehnte ist der wirkungsvollen Ausgestaltung dieser „Stadt-Zentren“ von den amerikanischen Städtebauern weitgehende Aufmerksamkeit gewidmet worden. Es ist nur folgerichtig, daß danach gestrebt wird, diese „Stadt-Mitten“ in die Mitte des Stadtplanes, also im Schnittpunkt der Hauptachsen, anzuordnen; dies trifft besonders zu, wenn der Stadtplan, wie die meisten amerikanischen Stadtpläne, geometrisch und gradlinig ist. Die Mitte der Stadt aber ist nicht nur der geeignetste Platz für die Gruppierung der Verwaltungsgebäude sowie für stattliche Darstellung bürgerlichen Ehrgeizes und stadtbaukünstlerischer Leistungsfähigkeit, sondern diese Mitte der Stadt hat auch eine gewaltige Anziehungskraft für den Verkehr, was leicht zu Verkehrs-Stauung und Verstopfung und zu allzudichter Bebauung gerade da führt, wo der Städtebauer Ellenbogenfreiheit für die Verwirklichung der höchsten künstlerischen Ziele seines Planes braucht. Einige der ehrgeizigsten Platzanlagen und „Stadt-

Zentren“, die in großen amerikanischen Städten vorge schlagen wurden, waren in der Tat nichts anderes als vergrößerte Kreuzwege, umgeben von Gebäuden, die sich in die übelsten Grundrisse pressen mußten, um auf den zersetzten Baustellen zwischen den Strahlstraßen unterzukommen (Abb. 99, 100, 104 u. 106). Haußmann wurde geistlos nachgeahmt und *ad absurdum* geführt; Haußmanns Opernplatz in Paris (Abb. 101—03), der den gerechten Ärger des Baumeisters der Oper erregt hat, wurde womöglich noch überboten. Selbst wo die Strahlstraßen so angeordnet wurden, daß die Stadtmitte geschont und ein mittleres Gelände von entwicklungsfähiger Größe unberührt blieb, ergaben sich große künstlerische Schwierigkeiten, zu deren Lösung aber neuerdings wertvolle Beiträge gemacht wurden. Die Anregungen für die Verwaltungsforen der amerikanischen Städte kamen aus Europa und wurden weiter entwickelt in den vergänglichen Studienmaterialien der Weltausstellungen, von denen deshalb später noch ausführlich die Rede sein muß (S. 73 ff.). Die europäischen Plätze, die man ursprünglich nachahmte, waren meist von zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden umgeben. Diese Höhe rechtfertigte sich vielleicht nicht nur aus den künstlerischen Absichten und den technischen Beschränkungen vor der Einführung der Stahlkonstruktionen und der elektrischen Aufzüge, sondern auch aus der Hofetikette der vorrevolutionären

Zeit, der entsprechend ein König im zweiten Geschoß (*piano nobile*) untergebracht wurde und niemanden über seinem Kopfe wünschte. Es galt als selbstverständlich, daß der Rest des Schlosses und seine Umgebung nicht höher sein konnte als der Teil, in dem der König wohnte. Wieviel der neuzeitliche Städtebauer auch von den Plätzen und Gebäudegruppierungen des XVIII. Jahrhunderts lernen kann, so schwierig bleibt seine Aufgabe angesichts der unerhörten Möglichkeiten, die sich ihm infolge der neuentwickelten Geschoßhäufungen und der Wandlung im sozialen Denken darbieten.

Neuzeitliche Städtebauer Amerikas haben vorgeschlagen, drüben die Gebäudehöhen festzuhalten, die in Europa so lange Zeit als selbstverständlich galten. Angesichts der beispiellosen Unordnung, die das gesetzlich unbeschränkte Bauen von Wolkenkratzern in amerikanischen Städten erzeugt hat, wollte die städtebauliche Schule, an deren Spitze Daniel H. Burnham († 1912) stand, daß sich die öffentlichen Gebäude Amerikas von Privatbauten dadurch auszeichnen sollten, daß sie nicht höher, sondern niedriger seien. Die lebenden Vertreter dieser Schule glauben, daß ein öffentliches Gebäude sich durch seine geringere Höhe wirkungsvoll und in würdevoller Zurückhaltung aus dem Durcheinander der Privatbauten herausheben kann. Diejenigen öffentlichen Gebäude, deren Zwecke sich von denen eines gewöhnlichen Bürogebäudes nicht unterscheiden, sollen als Bürogebäude im allgemeinen Durcheinander verschwinden. Man rechnet damit, daß auch nach Ausschluß der bloßen Verwaltungs- und Bürogebäude noch genug öffentliche Bauten zurückbleiben, die sich in ihrem Äußeren den überlieferten Vorstellungen von einem Repräsentationsbau anpassen können. Der langjährige Partner Burnhams und sein Mitarbeiter an den großen Bebauungsplänen für Chicago und San Francisco, E. H. Bennett, sagt von diesen Repräsentationsbauten: „Sie können in ihrer senkrechten Masse nicht wetteifern mit den Geschäftsgebäuden und müssen sich in Anbetracht der durch sie zu erfüllenden Aufgaben durch Kraft des Entwurfes abheben von ihrer Umgebung.“ Diesen umgebenden Bauten möchte Bennett augenscheinlich nicht viel „Kraft des Entwurfes“ zutrauen. Aus den Plänen, die von dieser Gruppe von Städtebauern entworfen sind, ersieht man, daß die niedrigen Repräsentationsbauten getrennt und ohne physische Verbindung mit den umgebenden Wolkenkratzern dastehen sollen, welche letztere jedoch als automatisch emporwuchernder Rahmen für die niedrigen öffentlichen Bauten gedacht sind. Der Gedanke eines sehr schönen, aber niedrig gehaltenen Zentralbaues, der in einem Rahmen von sehr hohen Wolkenkratzern steht wie ein köstlicher Heiligenschrein in einem großen Dom, hat etwas Bestechendes. Dieser Gedanke ist wohl auch gut renaissancistisch gedacht,

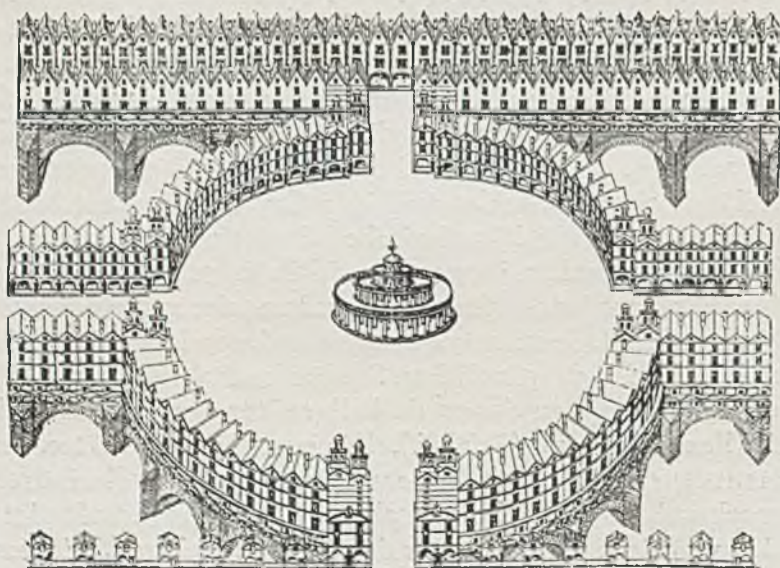


ABB. 88. — PARIS. ZEICHNUNG VON DU CERCEAU
Vorschlag für kreisrunden Platz mit Zentralgebäude für die Mitte der Seine bei Pont Neuf. (Nach Geymüller.)

wie viele Beispiele beweisen könnten, z. B. Du Cerceau's bekannter Entwurf für Pont Neuf (Abb. 88 und 105).

Dieser Gedanke, der vielleicht eine große Zukunft hat, findet Ausdruck in dem Plan von Burnham und Bennett für die Grantparkgruppe in Chicago (Abb. 100), wo niedrige aber kostspielige Gebäude, zwei Museen und eine Bücherei, vor einer Schlachtreihe von zwanzigeschossigen Wolkenkratzern längs der Westseite der Michigan Avenue am See gruppiert sind.

Der Entwurf, den dieselben Architekten für das Verwaltungsforum für Chicago (Abb. 99 u. 100) gemacht haben, ist andersartig. Dieses Verwaltungsforum soll 1½ km landeinwärts, d. h. also außerhalb des gegenwärtigen Geschäftsviertels (des berühmten hochbahnumschlossenen *loop district*), angelegt werden; es ist umgeben durch einen einheitlichen Rahmen von nur halbhohen Wolkenkratzern. Die geringeren unter den öffentlichen Bauten dieses Verwaltungsforums halten sich weit unter der Gesimslinie dieser Wolkenkratzer und suchen sich „durch Kraft des Entwurfs“ von ihrer Umgebung abzuheben, während das Hauptgebäude der Gruppe mit einer Kuppel von der Höhe des römischen St. Peter auch die umrahmenden Wolkenkratzer weit unter sich läßt und sich also augenscheinlich nicht nur durch „Kraft des Entwurfs“, sondern auch durch überragende Höhe auszeichnet. Der Gedanke, diese überragende Höhe durch einen Wolkenkratzer für Büro Zwecke zu erreichen, statt mit einer nur ornamentalen Zwecken dienenden Kuppel, ist vielleicht nur deshalb nicht zur Geltung gekommen, weil bei der Gruppe von Architekten und in der Zeit, in der der Plan gemacht wurde, ein Wolkenkratzer noch nicht als ein künstlerisch durchaus würdiger Gegenstand oder jedenfalls noch nicht als ein Bau galt, der würdig sein könnte, im Schnittpunkt der Hauptachsen eines großstädtischen Bebauungsplanes zu stehen. Das freie Gelände vor dem unverbindlich geplanten hochbekuppelten Rathaus Chicagos mißt beinahe 6 ha, und es ist zweifelhaft, ob ein Gelände von solcher Größe und mit so zerissenem Rahmen künstlerisch durch einen auf einer Seite aufgestellten Kuppelbau beherrscht werden kann, selbst wenn man die Peterskirche in Rom, die vielleicht das Höchstmaß dieser Bauform darstellt, nachahmte. Wahrscheinlich könnte die künstlerische Beherrschung eines ähnlich gewaltigen Geländes erfolgreicher versucht werden, wenn der Rahmen straffer, wenn das Hauptgebäude in die Mitte (statt an einer Seite) und wenn statt der schmückenden Kuppel von 100—150 Meter Höhe ein schöner und gleichzeitig nützlicher Wolkenkratzer von 200—250 Metern aufgestellt würde. Der St. Petersdom in Rom ist nur 140 Meter hoch, also 33 Meter weniger als der Büroturm des neuen Rathauses von New York (Abb. 1), während die größte Kuppel Amerikas, das Kapitol von Washington (Abb. 58), sogar nur 82 Meter hoch ist. 90 Meter hoch ist die Kuppel des Kapitols des Staates Wisconsin (Abb. 82), das kurz vor dem Kriege mit einem Aufwand von 7,2 Millionen Dollar errichtet wurde. Infolge der großen Verschwendung an Raum, der, wie die Kuppel, nur Schmuckzwecken gewidmet ist, enthält das Kapitol von Wisconsin nur 18 000 Quadratmeter Bürofläche, während das turmförmige neue Rathaus von New York bei einem Aufwand von 12 Millionen Dollar 64 800 Quadratmeter Bürofläche liefert. Der Woolworth-Turm (263 m) in New York (Abb. 122) hat 12 Millionen Dollar gekostet und enthält 70 000 Quadratmeter Bürofläche. Das Rathaus von Oakland, California (Abb. 120), das 1913 fertig wurde, ist 100 Meter hoch, hat 1,89 Millionen Dollar gekostet und enthält 90 000 Quadratmeter Bürofläche.

Die entscheidende Frage bleibt also: können Bürotürme so schön werden wie Kuppeln? Es muß zugegeben werden, daß Leistungen, wie das neue Rathaus von New York, der Turm des Bostoner Zollhauses (150 Meter hoch, Abb. 119), das Rathaus von Oakland und Vorschläge wie die für das

Kapitol von Nebraska (Abb. 116 u. 751) viel versprechen. Gegen das regellose Bauen von Wolkenkratzern ist viel einzuwenden. Aber die Lanze eines gewaltigen Turms, der an entscheidender Stelle steht und geschützt wird vor Drängelei durch wilde Turmbauten in unmittelbarer Nähe, ist eins der erhebensten baulichen Schauspiele, auf das man hoffen darf. Es ist beachtenswert, daß Schinkel dieser Frage große Aufmerksamkeit gewidmet hat. Schinkel wollte bekanntlich die Leipziger Straße am östlichen Ende mit einem Turme abschließen, der zwischen Dönhoffplatz und Spittelmarkt, in die Mitte der Straße vorspringend, seine Stelle finden sollte. Für diesen Turm besitzen wir wohl die zahlreichsten Projekte, welche von Schinkel je für denselben Bau entworfen worden sind. Es scheint, als habe er den „Turm an sich“ entdecken wollen. Griechische, gotische, römische, romanische, italienische Elemente benutzte er. Den Vorrang haben die Zeichnungen, welche unter dem Einflusse von Giotto's Glockenturm entstanden sind. Denn, so führte Schinkel aus: „Ein Turm, wie er für den vorliegenden Zweck, als bedeutend wirkendes Bauwerk, am Ende einer sehr langen Straße verlangt wurde, konnte bei der durch die Örtlichkeit vorgeschriebenen geringen Grundfläche nur durch die Höhe bedeutend werden; ein solches Verhältnis in der Architektur eignet sich mehr für den Stil des Mittelalters, als für den des griechischen und römischen Altertums und hieraus ging dann der Stil hervor, in welchem die ganze Anlage gehalten wurde.“ Ähnlich hat vielleicht Cass Gilbert, der Baumeister des Woolworth-Turmes (Abb. 122 u. 685) gedacht. Der Wettbewerb für den Neubau der Zeitung Chicago Tribune zeigte, daß noch im Jahre 1924 vielen amerikanischen Architekten der gotische Turm als

die willkommenste Form des Wolkenkratzers erschien (Abb. 131—61, vgl. auch Abb. 164—73). Doch hat das weniger romantische neue Rathaus von New York (Abb. 1) bewiesen, wessen „der Stil des griechischen und römischen Altertums“ auch dann fähig ist, wenn es sich um Türme handelt, von denen selbst Shakespeares Julius Cäsar (der die Turmuhr schlagen hörte) nicht geträumt hat. (Vgl. auch Abb. 91, 241, 729 u. 732.)

Das Rathaus von Philadelphia hat gezeigt, daß auch gewaltige Höhe einem öffentlichen Bau im Herzen einer amerikanischen Stadt nicht ohne weiteres eine eindrucksvoll überragende Umrißlinie sichert. Das Rathaus ist 175 Meter hoch und war, aus der Ferne gesehen, äußerst wirkungsvoll, bis es neuerdings durch das Aufschießen zahlreicher Bürogebäude von ähnlicher Höhe und größerer Masse stark ins Gedränge gebracht wurde. Der Plan dieses berühmten Rathauses, das als Beispiel rücksichtsloser Verschwendung und schlechten Geschmacks oft genannt wird, ist beachtenswert. Es liegt im Schnittpunkt der alten rechtwinkligen Hauptachsen des Stadtplanes (und auch der einen neuerdings mit wahnsinnigen Kosten geschaffenen Radialen; vgl. Abb. 17—21) und enthält in der Mitte einen Hof 60 mal 66 Meter, der dem Fußgänger-Querverkehr, nicht aber dem Wagenverkehr, geöffnet ist. Die Verfasser des ursprünglichen Planes von Philadelphia (Abb. 12) hatten sich die heute vom Rathaus eingenommene Mitte des Planes frei gedacht, während umgekehrt in dem benachbarten Reading, dessen Plan aus derselben Schule stammt wie der von Philadelphia, der Schnittpunkt der Hauptachsen als Baustelle für das Gericht gedacht und benutzt war, heute aber freigelegt ist und der Hauptkreuzungspunkt des städtischen Verkehrs geworden ist (Abb. 37).

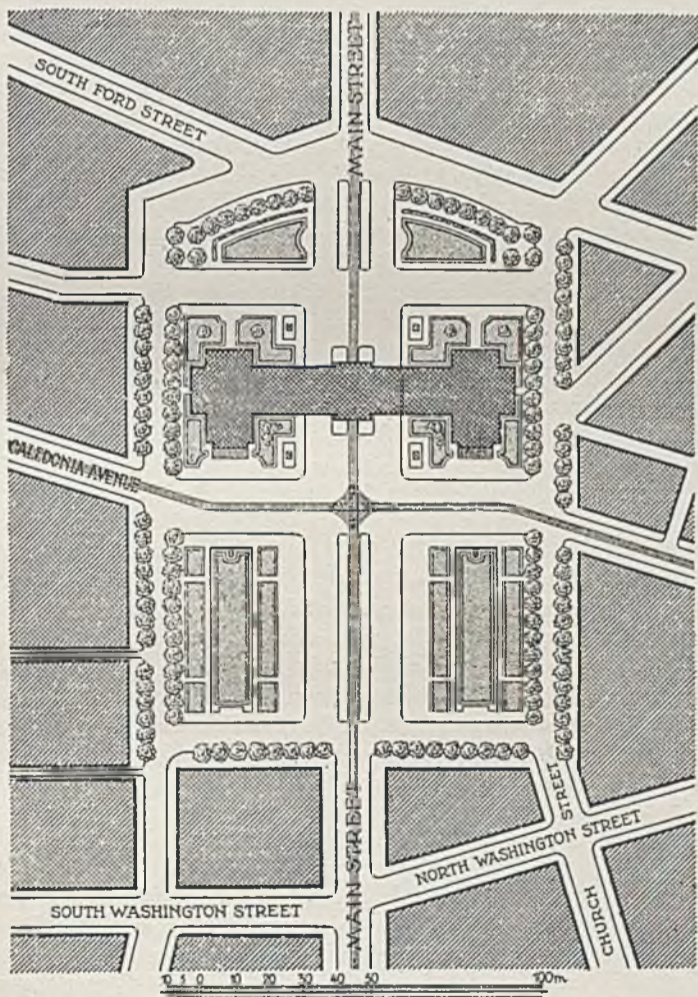


ABB. 89. — ROCHESTER
PLAN FÜR DAS VERWALTUNGS-ZENTRUM

Der Entwurf von Architekten Brunner, Landschaftsarchitekten Olmsted und Verkehrstechniker Arnold, führt die Hauptstraße der Stadt durch das öffentliche Gebäude, das in der Mitte des Planes aufgestellt werden soll. Die Straßenbahnen laufen durch einen Bogen unter dem Turme, der die Büros der Stadt aufzunehmen hat. Vgl. Abb. 90.

Angesichts des in Köln geführten Kampfes gegen die Überbauung einer Brückenrampe ist die in Rochester von einem der angesehensten Verkehrstechniker gebilligte Überbauung der Hauptstraße beachtlich.

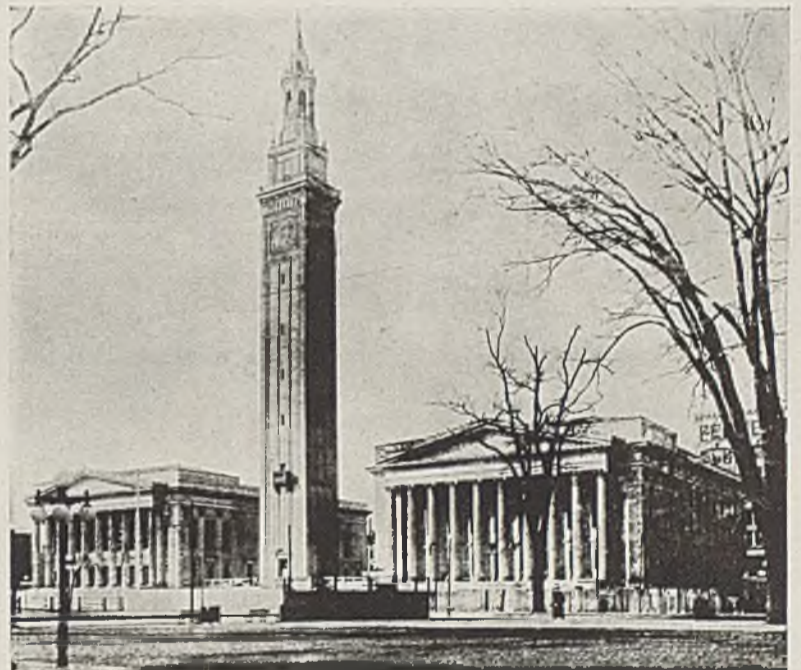


ABB. 91. — SPRINGFIELD. „STADTMITTE“

Architekten: Pell und Corbett. Eine der schönsten Gruppen amerikanischer Verwaltungsgebäude, die zur Ausführung kamen. Vgl. Grundriß usw. Abb. 752—53.



ABB. 90. — ROCHESTER. Vgl. Abb. 89

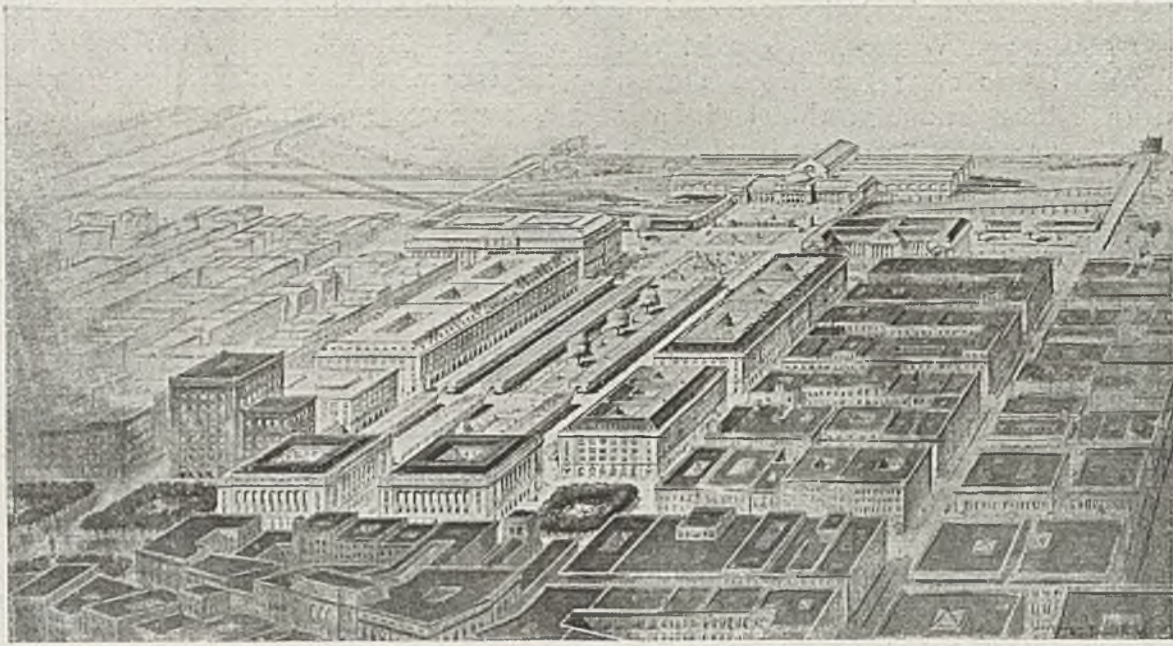


ABB. 92. — CLEVELAND. VERWALTUNGSFORUM, VOGELSCHAU
Architekten: Burnham, Carrère und Brunner.

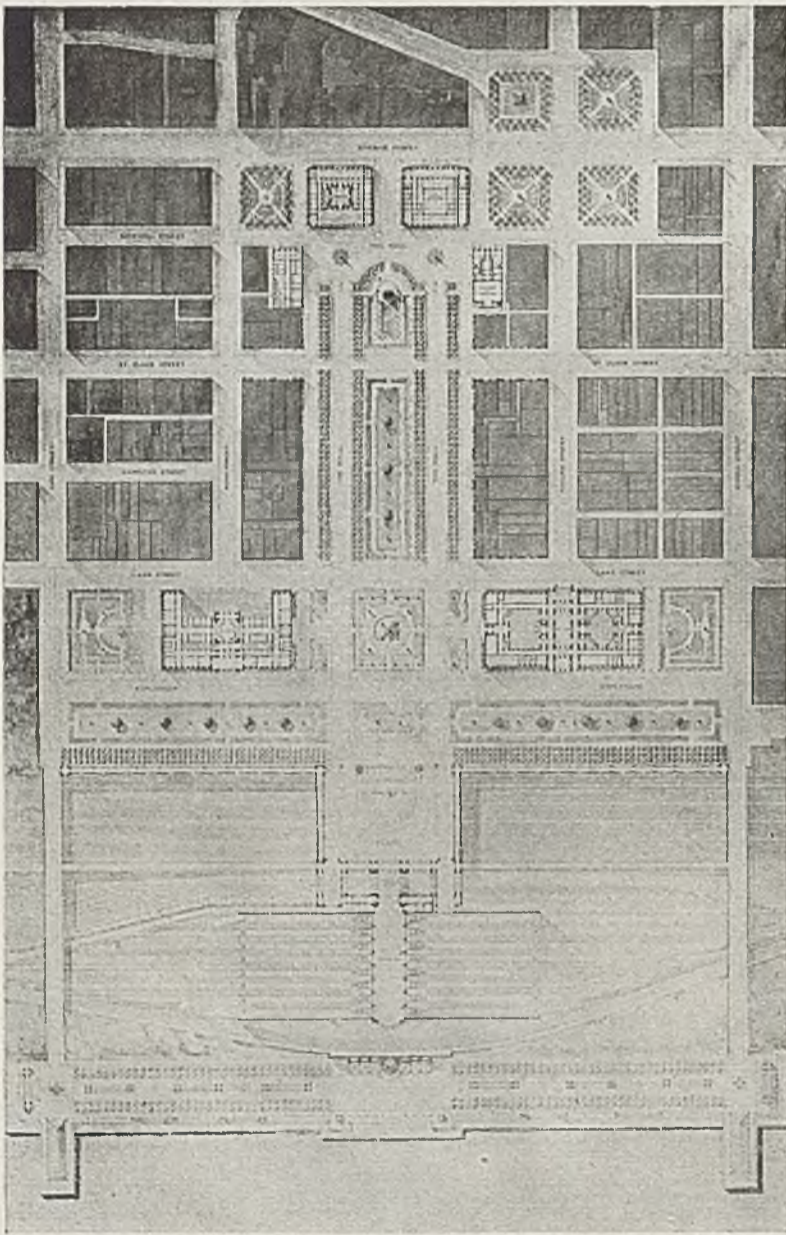


ABB. 93. — CLEVELAND. VERWALTUNGSFORUM
PLAN VON 1902

Im Laufe der 25 Jahre, die bereits an der Durchführung dieses umfangreichen Planes gearbeitet wurde, haben sich zahlreiche Ursachen für Änderungen der ursprünglichen Absichten eingestellt. Die meist erörterte Frage war die Lage des großen Hauptbahnhofes, der ursprünglich den Platz gegen den Michigan-See abschließen sollte, dann aber von einer machtvollen Grundbesitzer-Gruppe für ein anderes Gelände gewünscht wurde. Die Verhandlungen mit den zahlreichen amerikanischen Fernbahngesellschaften, die in jeder amerikanischen Großstadt gewaltigen Einfluß besitzen, sind in nichts einfacher als die mit dem gefährdeten geheimrätlichen Fiskus in Deutschland.

Während die vergänglichen Bauten der Chicagoer Ausstellung von 1893 (vgl. Seite 73 ff.) schnell abgerissen wurden oder zerfielen, fanden ihre siegreichen Anregungen bleibenden Ausdruck in dem „Stadt-Zentrum“ von Cleveland. Die Gedanken, welche der Planung dieser großen Gruppe zugrunde liegen, wurden in einer Denkschrift erläutert, die den Plan begleitete. Vieles von dem Inhalt dieser Denkschrift gehört heute zum eisernen Bestand stadtbaukünstlerischen Denkens; es wirkt in der amerikanischen Stadtbaukunst weiter und drängt zu Ausprägungen, die an künstlerischem Wert die Ausstellung von 1893 sowohl, wie den Plan für Cleveland übertreffen. Einige der entscheidenden Stellen der Denkschrift von Cleveland lauten folgendermaßen:

„Es bedarf keines Beweises, daß vor allem Einheitlichkeit der Architektur bei einer Gruppe von Bauten, wie sie hier angestrebt wird, angestrebt werden muß und daß höchste Schönheit nur dann erhofft werden kann, wenn man sich bei allen Bauten auf das einheitliche Festhalten an gemeinsamen Bauformen einigt. Das war die große Lehre, die der Ehrenhof der Weltausstellung von 1893 in Chicago verkündigte, eine Lehre, die sich tief in die Gemüter der Ausstellungsbesucher aus allen Teilen des Landes geprägt hat und die viele gute Früchte trägt.

„Der Ausschuß empfiehlt, daß alle Entwürfe für die Bauten dieser Gruppe sich an Formen halten, die sich aus der klassisch-römischen Architektur ableiten lassen, und daß überall dasselbe Material und derselbe Maßstab verwendet werden sollen. Die Hauptgesimslinie der Hauptbauten soll überall dieselbe Höhe haben, und im Ganzen sollen Maße und Höhe aller Bauten dieselben sein. Mit einem Worte, diese Bauten sollen in Entwurf und Ausführung möglichst einheitlich sein.

„Man darf nicht vergessen, daß der bauliche Wert dieser Gebäude nicht nur in ihrer unmittelbaren Wirkung auf den Beschauer beruht, sondern vielmehr noch in ihrem dauernden Einfluß auf alle baulichen Bestrebungen der Stadt. Ein Beispiel von Ordnung und Zurückhaltung, wie es hier gegeben werden soll, wird für die Stadt Cleveland dasselbe bedeuten, was der Ehrenhof der Ausstellung von 1893 für das ganze Land bedeutete, und der Einfluß wird sich in allen kommenden Bauten der Stadt zeigen, seien sie öffentlich oder privat.

„Der von der Stadt eingesetzte Ausschuß ist überzeugt, daß alle von der Stadtverwaltung errichteten Bauten sich als solche darstellen müssen; daß es kein Vorteil, sondern ein großer Nachteil ist, wenn die Schulen, Feuer- und Polizeiwachen und die Spitäler in den verschiedenen Teilen der Stadt in verschiedenen Stilen oder stilllos gebaut werden; daß es viel besser wäre, die verschiedenen Bauten für gleichartige Zwecke gleichartig zu gestalten, so daß sich ihr Zweck auch aus ihrem gleichartigen Äußeren auf den ersten Blick ergibt. Das Durcheinander von Gebäuden, das uns in unseren neuen Städten umgibt, hat dem bürgerlichen Leben keinen höheren Wert verliehen; im Gegenteil, es stört den inneren Frieden, der die Grundlage aller wahren Zufriedenheit sein muß. Die Behörden müssen deswegen ein Beispiel der Einfachheit und Einheitlichkeit geben, woraus nicht etwa Eintönigkeit, sondern im Gegenteil edler Zusammenklang entstehen soll.“

Die sehr engen Höfe, die selbst dieser Idealentwurf für das „Stadt-Zentrum“ von Cleveland vorsieht, zeigen, wie sehr die „wahre Zufriedenheit“ der Bürger in den inneren und besonders hochwertigen Bezirken der Stadt durch das allzuspäte Erwachen der städtebaulichen Einsicht bereits gefährdet ist.

Die wichtigsten der hier vorgesehenen Bauten sind bereits mit Aufwand von mehr Geld als Geist errichtet worden.

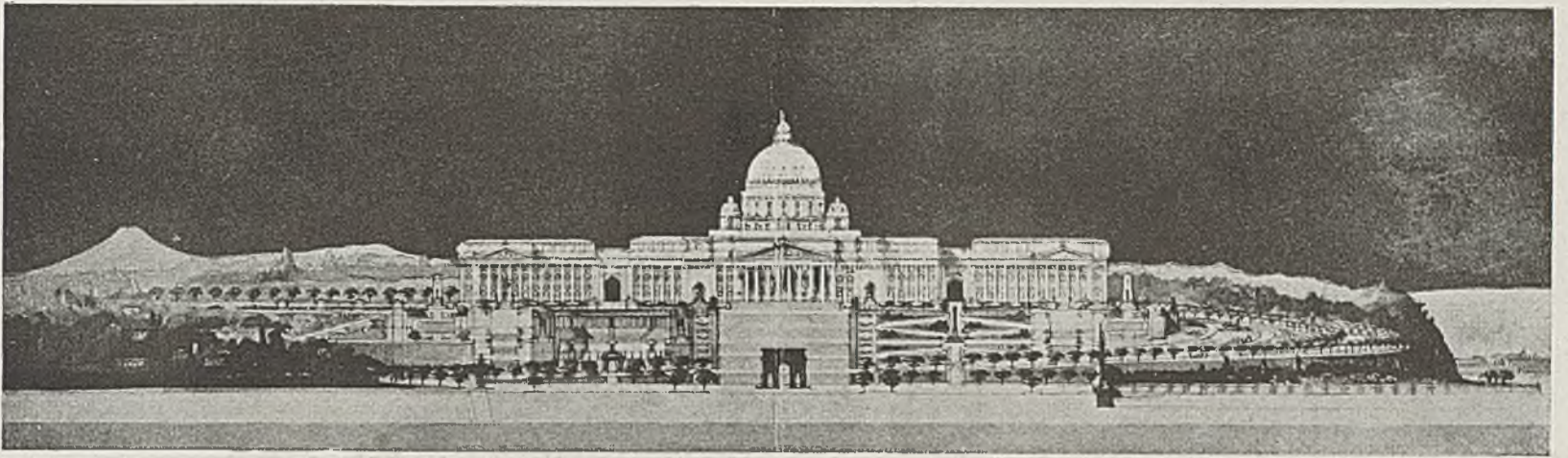


ABB. 94. — OLYMPIA. WETTBEWERB FÜR DAS KAPITOL DES STAATES WASHINGTON, 1911
Architekten: Howells und Stokes. Zweiter Preis. Vgl. Abb. 95.

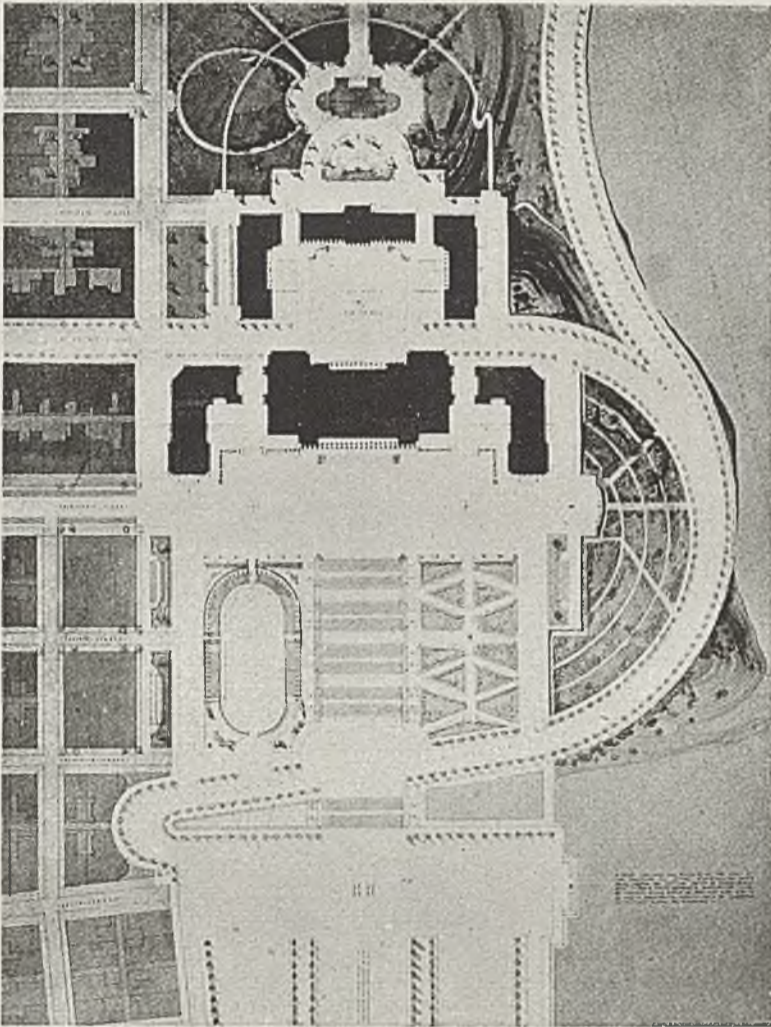


ABB. 95. — OLYMPIA. WETTBEWERB FÜR DAS KAPITOL DES STAATES WASHINGTON, 1911
Architekten: Howells und Stokes. Zweiter Preis. Vgl. Abb. 94.

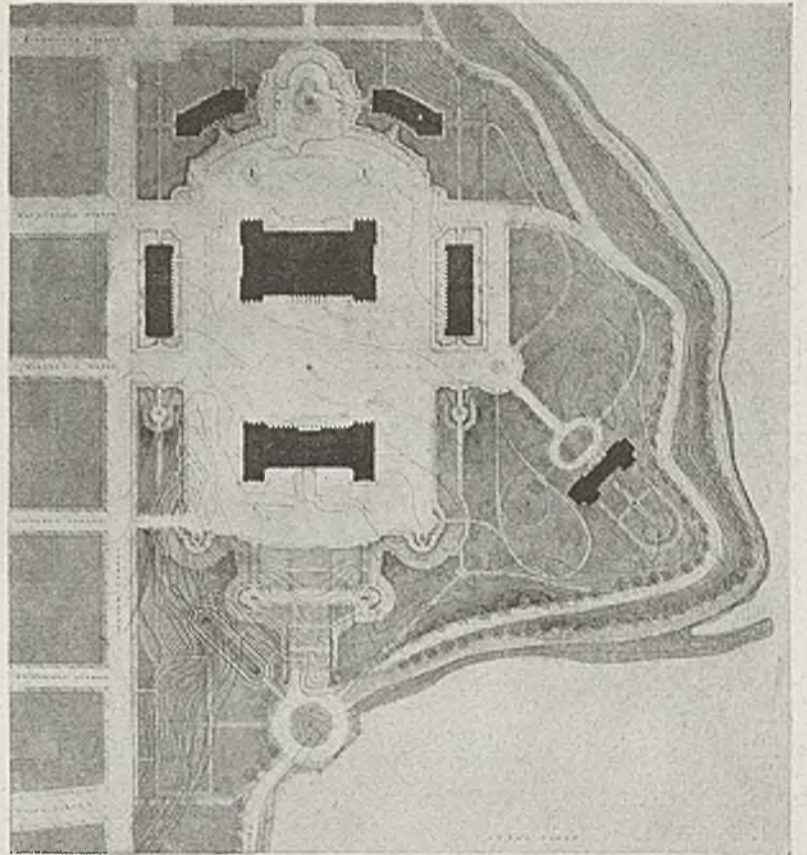
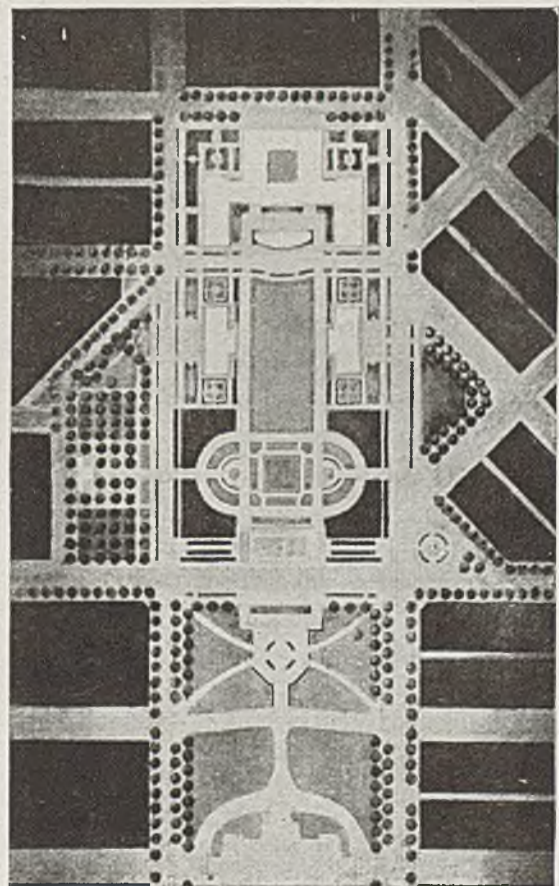


ABB. 96. — OLYMPIA. WETTBEWERB FÜR DAS KAPITOL DES STAATES WASHINGTON, 1911
Architekten: Wilder und White. Erster Preis.



ABB. 97—98. — DENVER. „STADTMITTE“, ANSICHT UND (rechts) PLAN

Architekten: A. W. Brunner und F. L. Olmsted jr. Ein wertvoller, aber unausgeführt gebliebener Entwurf (an der Grenze von zwei Rechtsecksystemen) aus dem Jahre 1912.



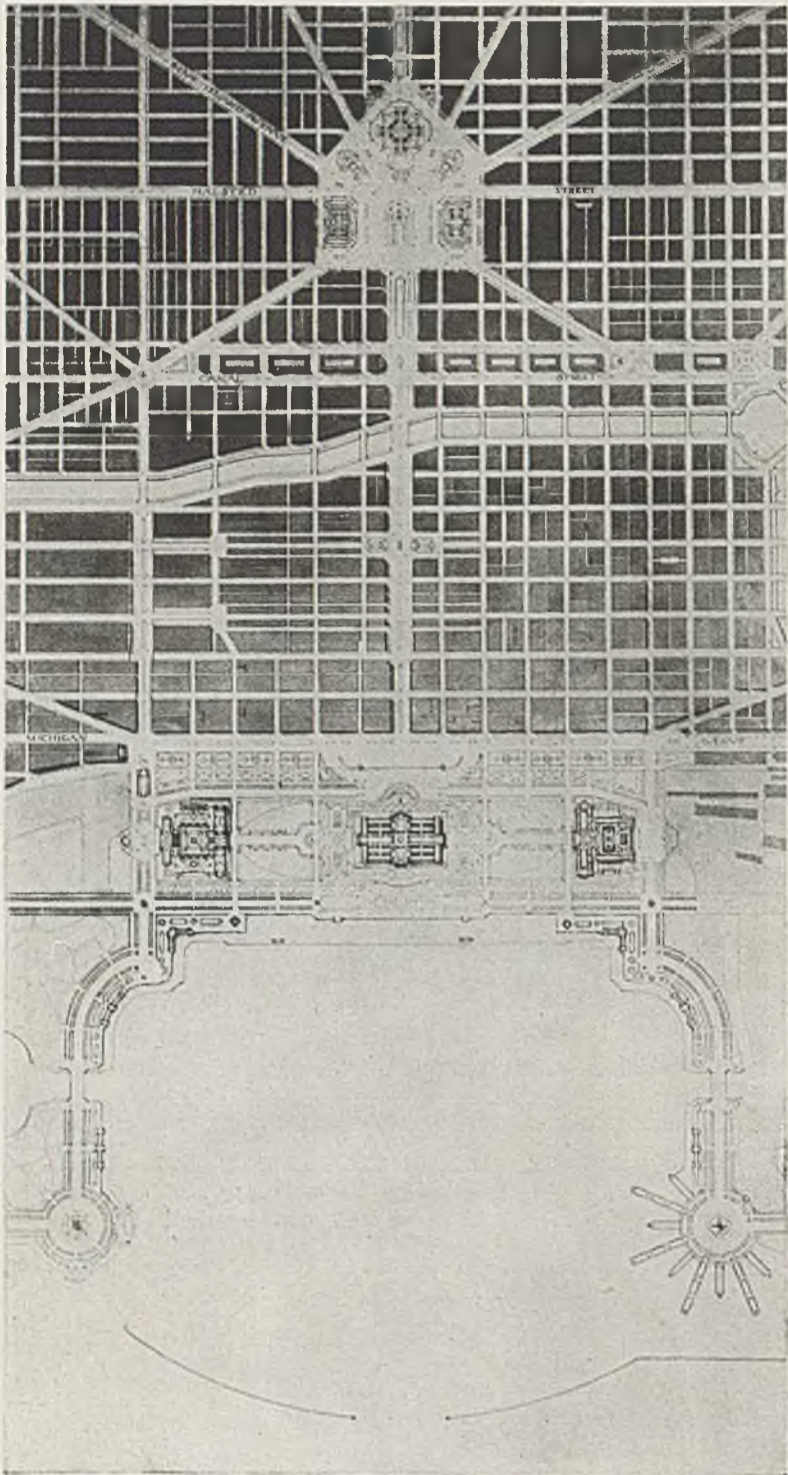
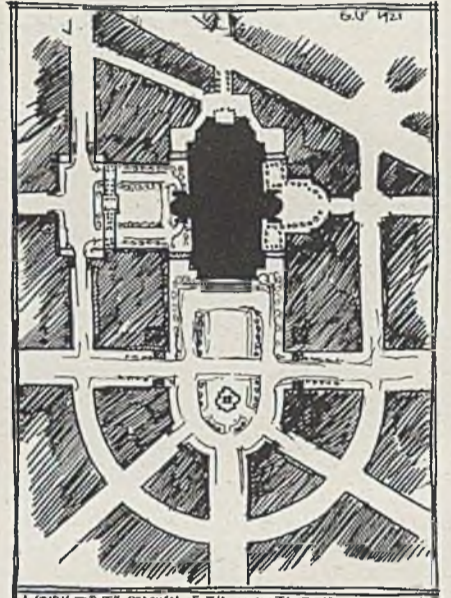


ABB. 99 und 100. — CHICAGO. STADTMITTE MIT ENTWURFEN FÜR FORUM DER VERWALTUNG (oben), FORUM DER KUNST UND WISSENSCHAFT (unten) UND YACHTHAFEN

Aus dem Plane für Chicago, entworfen von D. H. Burnham und F. H. Bennett für den Commercial Club 1909. Vgl. Text Seite 32.



ABB. 101—103. — PARIS OPERNPLATZ



A STUDY FOR THE REDESIGN OF THE VICINITY OF THE OPERA, PARIS

Haußmanns vielkritisierte Opernplatz und eine Skizze (von Hegemann und Peets) für seine Neugestaltung.

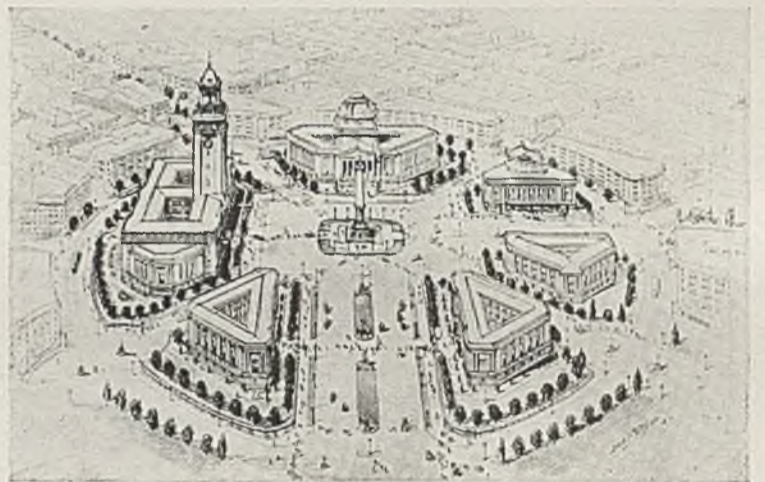


ABB. 104. — SEATTLE. VORSCHLAG FÜR DIE STADTMITTE

Der Plan für das Verwaltungszentrum der Stadt Seattle erscheint wie ein Versuch, ad absurdum darzutun, daß ein Verwaltungszentrum ein riesenhafter Kreuzweg sein und die Verwaltungsgebäude auf den beliebig zerhackenen Fetzen Landes untergebracht werden können, die ein tollgewordener „Verkehrspolitiker“ hinterläßt.

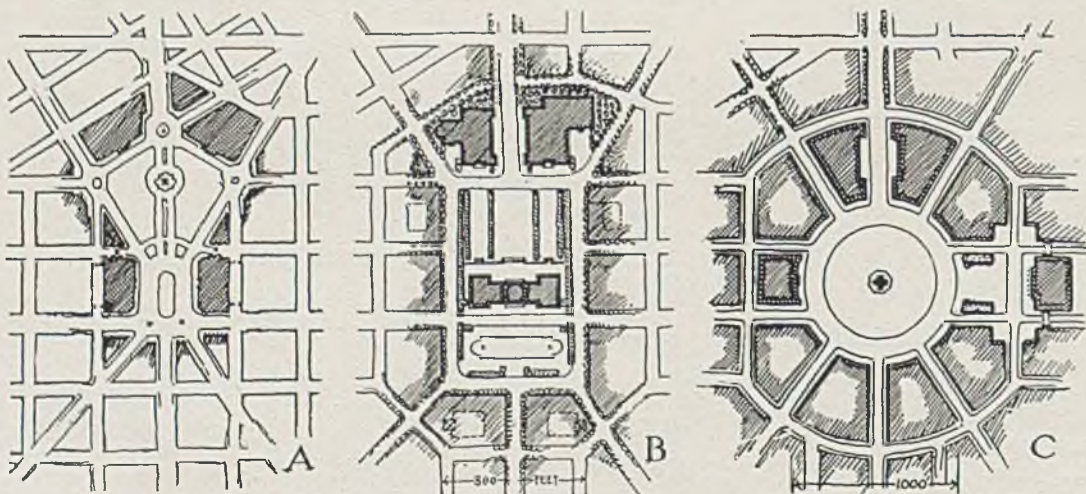


ABB. 106—108. — MINNEAPOLIS. Vgl. Erläuterung nächste Seite (37) unten links.

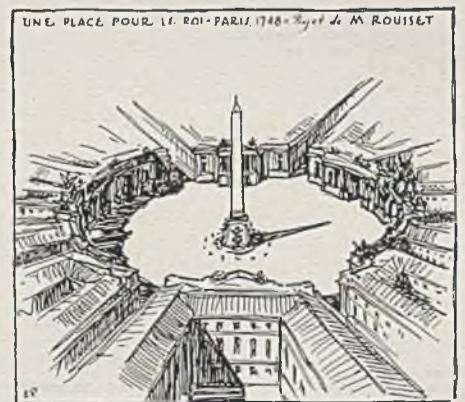


ABB. 105. — PARIS. ROUSSETS VORSCHLAG: PLATZ LUDWIG XV. Aus dem Wettbewerb von 1748. (Rekonstruktive Skizze von Elbert Peets.)



ABB. 110—111. — ST. PAUL (MINNESOTA)

Ober der ursprüngliche Plan für eine neue Radialstraße zum Kapitol und ein anschließendes Forum der Verwaltung. Links der Plan von 1921 für die Radialstraße. Architekt: Cass Gilbert (der Baumeister des Woolworth Gebäudes und des Welt-Ausstellungs-Planes von St. Louis).

Der hier abgebildete Plan (vgl. auch Abb. 110 und Abb. 112) leidet weniger als das verwandte Unternehmen in Philadelphia (Abb. 17—21) unter bösen Straßenkreuzungen, hat aber mit einem weniger günstigen Straßenprofil zu rechnen. Das Denkmal in der Mitte steht auf einer Anhöhe.

ABB. 112. — ST. PAUL. VORSCHLAG EINES KRIEGERDENKMALS IN DER STRASSE ZUM KAPITOL

(Vgl. Abb. 110—111.)

(Zu den drei Abbildungen auf der vorigen Seite unten)

ABB. 106—108. — MINNEAPOLIS. VERWALTUNGS-FORUM. AMTLICHER VORSCHLAG UND ZWEI GEGENVORSCHLÄGE

Der städtebauliche Ausschuß der Stadt, beraten von den Architekten und Ingenieuren E. H. Bennett, Parsons, Frost und Thomas, stellte sich die schwierige Aufgabe, einen Monumentalplatz zu schaffen, in dem sich rechtwinkelige und Strahl-Straßen schneiden. Der Wert der vorgeschlagenen Lösung (A) wurde von den Architekten Hegemann und Peets in Frage gestellt. Dieselben machten zwei Gegenvorschläge (B und C), in denen sich weniger scharfe Ecken, bessere Gelegenheiten für die wirkungsvolle Aufstellung städtischer Gebäude und weniger gefährliche Verkehrsknoten finden. Der Vorschlag C verwertet Anregungen aus dem Pariser Platz-Wettbewerb von 1748. Vorschlag C sowohl wie B lenken den Verkehr mittels eines „Verkehrszirkels“ (vgl. S. 58) um das Forum herum, wie er ähnlich für Philadelphia, Oakland und Buffalo (Abb. 749—49 B) vorgeschlagen wurde.

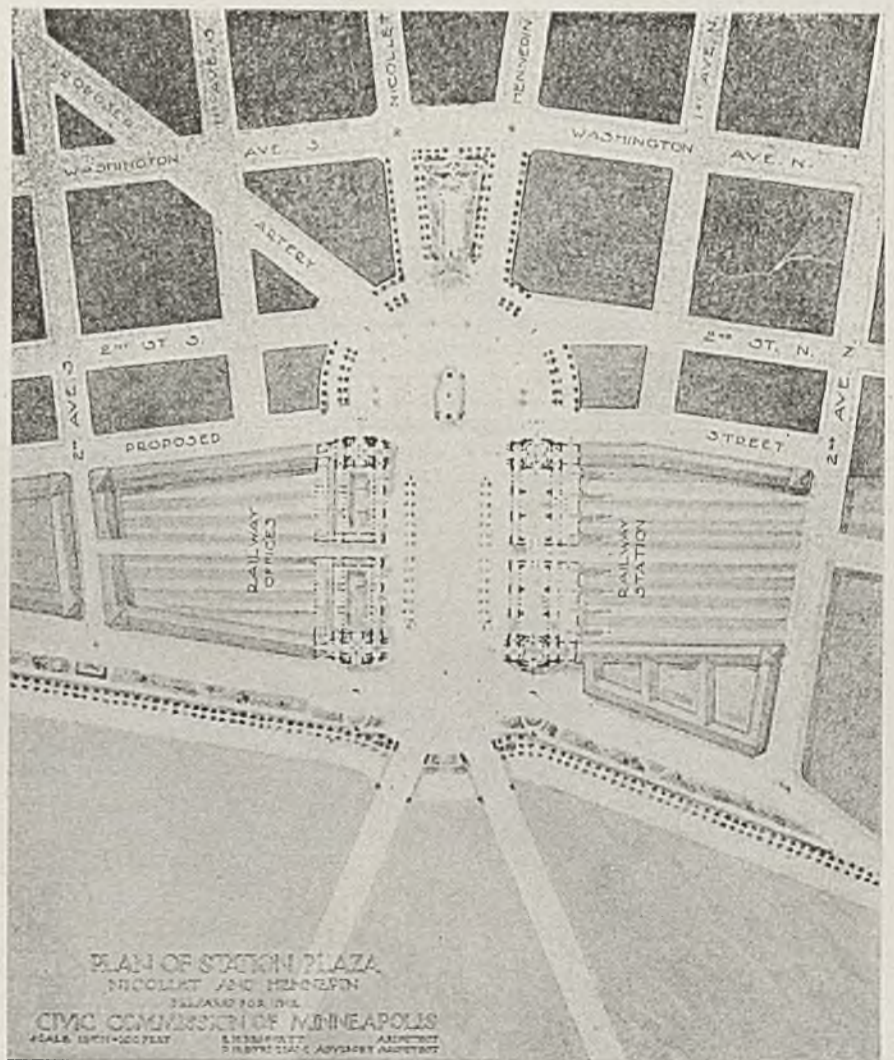


ABB. 109. — MINNEAPOLIS. VORSCHLAG FÜR BAHNHOFSPLATZ Architekten: Bennett, Parsons, Frost und Thomas.

Aus dem amtlichen Bebauungsplan-Entwürfe des Städtebaulichen Ausschusses. Vgl. Abb. 106, welche demselben Gesamtplane entnommen ist.

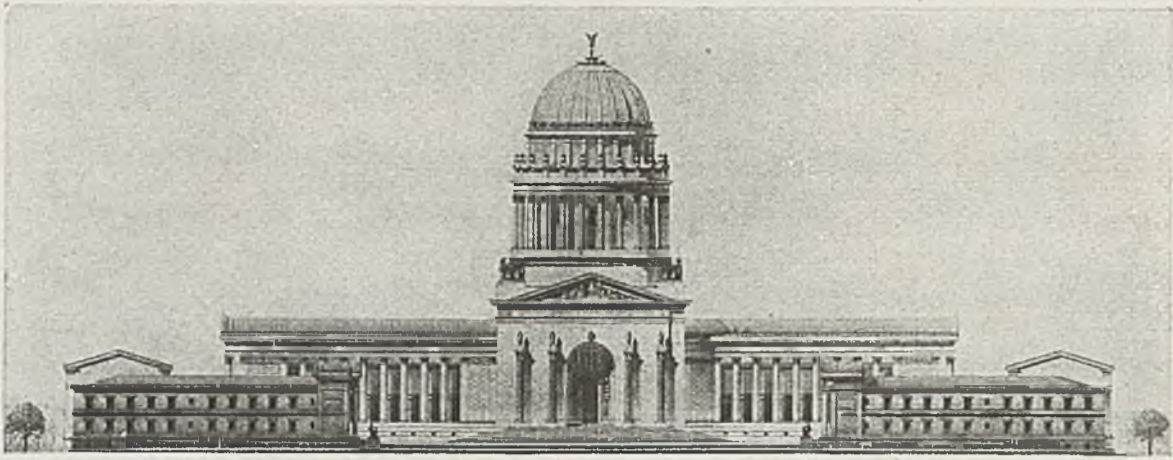


ABB. 113. — LINCOLN. WETTBEWERB FÜR DAS KAPITOL VON NEBRASKA
Architekt: Van Buren Magonigle. Vgl. Abb. 114.

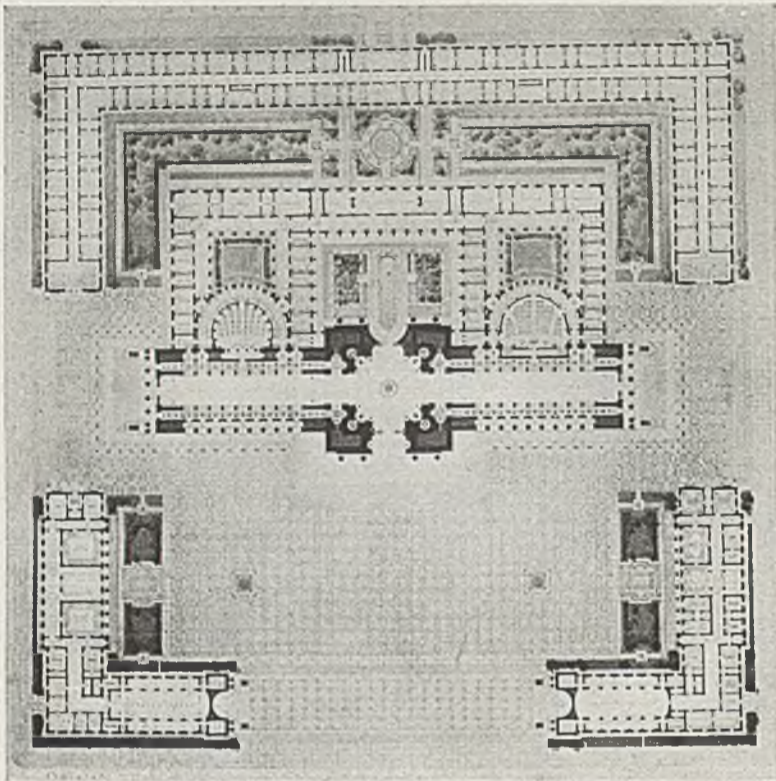


ABB. 114. — LINCOLN. WETTBEWERB FÜR DAS KAPITOL VON NEBRASKA

Architekt: H. van Buren Magonigle.

Ein schwerer Fehler, der in Amerika beim Entwerfen öffentlicher Bauten ebenso oft gemacht worden ist als in Europa, besteht darin, daß man versuchte, öffentliche Bauten, für die große Kosten aufgewendet wurden, zur Geltung zu bringen, ohne ihnen schickliche Vorplätze zu geben, die für die Geltendmachung eines Gebäudes erforderlich sind. Während sich der preisgekrönte Entwurf (Abb. 116 u. 751) ganz auf die alles überragende Höhe des geplanten Kapitols verläßt, geht der Entwurf von Magonigle noch einen wichtigen Schritt weiter als der von McKim, Mead und White (Abb. 115) und gruppiert, über die Wettbewerbsbestimmungen hinausgehend, mehrere öffentliche Bauten um einen Platz, der für jedes der neuen Gebäude den künstlerisch notwendigen Vorhof schaffen soll. Vgl. Abb. 113.

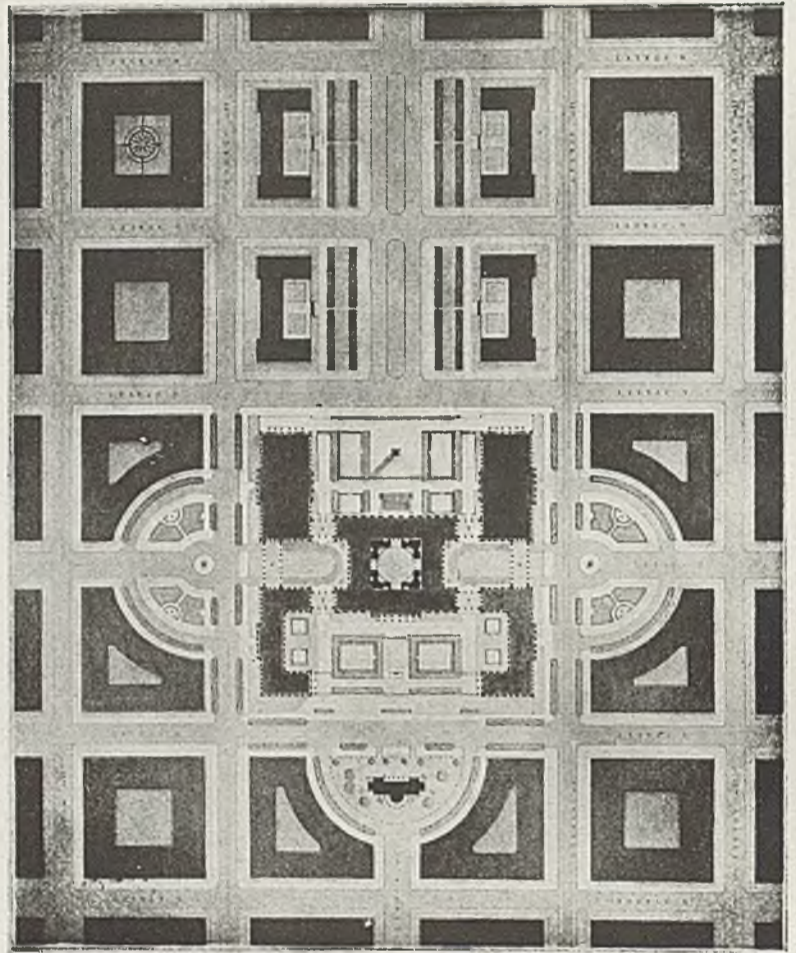


ABB. 115. — LINCOLN. WETTBEWERB FÜR DAS KAPITOL DES STAATES NEBRASKA

Architekten: McKim, Mead und White.

Der Entwurf für dieses Einzelgebäude zeigt den in den letzten Jahren gemachten Fortschritt im städtebaulichen Denken Amerikas. Die Architektenfirma (die großen Gründer sind gestorben), in mancher Hinsicht die angesehenste und konservativste der Vereinigten Staaten, bezieht die Privatbauten in der Umgebung des Kapitols in den Plan für das Centralgebäude ein und umgibt es auf allen Seiten mit vielfältigen Platzanlagen, die seine Wirkung ermöglichen und steigern.

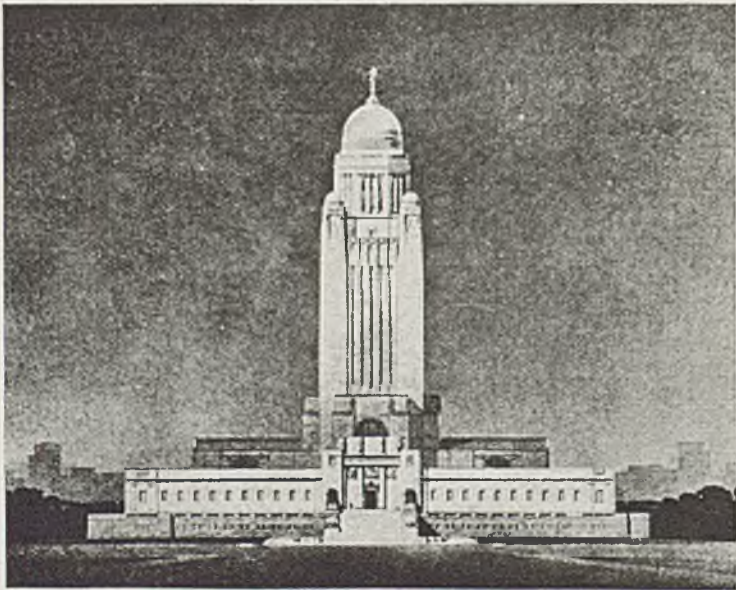
(Links) (Hierzu die Perspektive: Abb. 751)

ABB. 116. — LINCOLN. WETTBEWERB FÜR DAS KAPITOL DES STAATES NEBRASKA, 1920. PREISGEKRÖNTER ENTWURF

Architekt B. G. Goodhue. (Goodhue, der frühere Partner von Cram und Ferguson, hat sehr geschickt gotische Kirchen gebaut und sich einen Namen gemacht durch seine Entwürfe für die Weltausstellung in St. Diego 1915 und die geistvolle Verwendung des spanischen Kolonialstils. Vgl. Abb. 255, 279—97, 309—11, 563—76).

Die Baustelle, für die der Wettbewerb abgehalten wurde, bedeckt vier Stadtplan-Quadrate (zusammen 220 m im Quadrat) am Schnittpunkte zweier wichtiger Straßen. Die von McKim, Mead und White und die von van Buren Magonigle vorgeschlagenen Bauten bedecken mit ihren Höfen das ganze Gelände. Der Entwurf von Goodhue (ein kreuzförmiger Bau umgeben von einem quadratischen) bedeckt nur eine Fläche von 110 m im Quadrat.

Die hier mitgeteilten Entwürfe zeigen eine Unabhängigkeit von den Vorstellungen der vorhergehenden Jahrzehnte vom amerikanischen Kapitol oder Rathaus als kuppelbekröntem Einzelbau, die sich z. T. aus dem Erfolge der californischen Ausstellungen und ihren wirkungsvollen Gruppierungen gegliederter Baumassen um Höfe und Plätze, z. T. aus den künstlerischen Fortschritten im Wolkenkratzerbau erklären läßt. Vgl. auch Abb. 117—20 und 202—03.



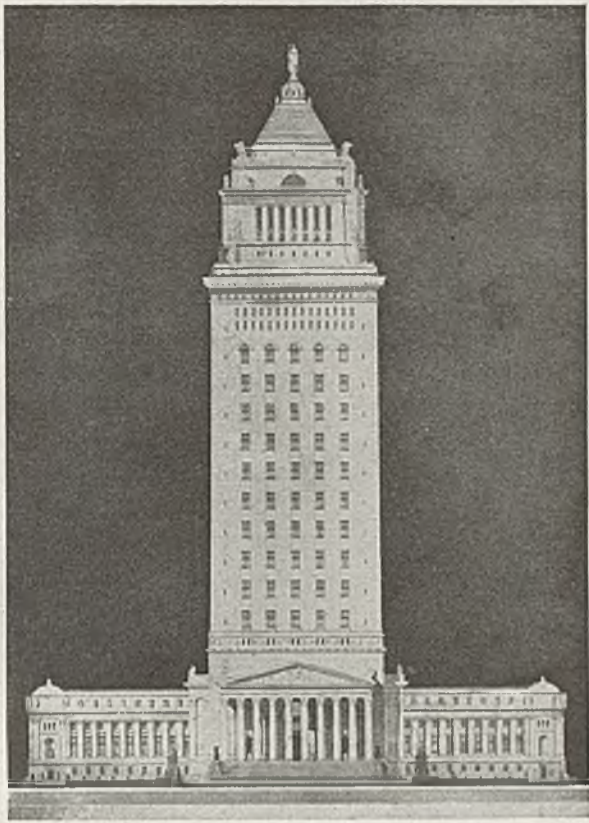


ABB. 117. — NEW YORK. WETTBEWERBSENTWURF FÜR DAS GERICHTSGEBÄUDE, 1913
Architekten: Murchison und Greenley.

Dieser Entwurf zeigt einen der frühesten Vorschläge, den alten Typ des amerikanischen Verwaltungsgebäudes im Stile der klassischen Renaissance kühn mit einem Büroturm zu verbinden. Der Preis in diesem Wettbewerb fiel dem kreisrunden Entwurf von Guy Lowell zu; vgl. Abb. 74 und 118.



ABB. 119. — BOSTON. ZOLLHAUS
Architekten: Peabody und Stearns.

Die schwierige Aufgabe im Herzen der Geschäftsstadt, dem alten Zollhaus (im Tempelstil der „Kolonialzeit“ gebaut) die benötigte Erweiterung zu schaffen, wurde durch Aufsetzen eines 152 m hohen Büro-Turmes auf den Tempel gelöst. Der Turm steht in der Achse wichtiger Straßen und beherrscht weithin das Meer.

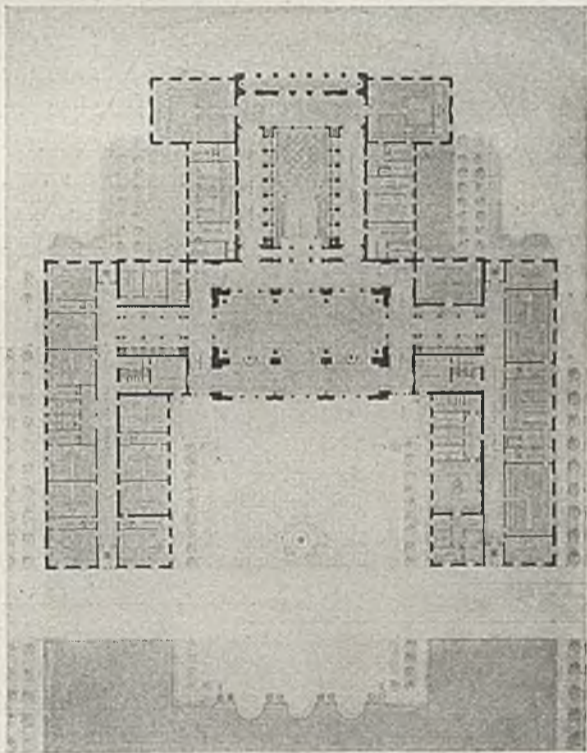


ABB. 118. — NEW YORK. WETTBEWERBSENTWURF FÜR DAS GERICHTSGEBÄUDE, 1913
Architekten: Carrère und Hastings.

Dieser Entwurf enthält (im Gegensatz zu den anderen) die für die Wirkung so nötige Platzanlage als wesentlichen Teil des Planes. Vgl. Abb. 74 und 117.



ABB. 120. — OAKLAND, CALIFORNIEN. RATHAUS
Architekten: Palmer, Hornbostel und Jones.

Oakland ist wohl die erste Stadt, die den kuppelgekrönten zwei- bis viergeschossigen Rathaustyp gegen das Hochhaus vertauschte.

Die Hauptmasse des Baues springt auf einem breiten Unterbau zurück, die städtischen Büros sind also einigermaßen vor der Lichtberaubung durch später aufstrebende Hochbauten der Nachbarschaft geschützt. Der vom oberen Rande der Abbildung abgeschnittene kleine Aufbau ist künstlerisch nicht sehr gelungen, aber er ist sehr praktisch: er enthält das städtische Gefängnis.

Die hier abgebildete Aufnahme wurde am 24. Dez. abends gemacht und zeigt den hohen Christbaum, wie ihn viele amerikanischen Stadtverwaltungen jährlich für die Weihnachtslieder singenden Schulkinder aufzubauen pflegen; wo hohe Bäume fehlen, wird er aus hunderten von kleinen Bäumen zusammengefügt. Diese und viele ähnliche Veranstaltungen muß man kennen, wenn man würdigen will, wofür die Platzanlagen der amerikanischen „Stadt-Zentren“ einen würdigen Rahmen bilden sollen.

(Links)

ABB. 121. — BERLIN. PLAN FÜR EIN BÜROGEBAUDE ALS ABSCHLUSS DES BELLE-ALLIANCE-PLATZES

Architekt: P. Wittig.

Diese Verbindung zwischen Platz und Hochhaus (die Schinkels Vorschläge für die Leipziger Straße entsprechen dürfte) gibt dem Hochhaus einen Vorplatz, der seine Wirkung erhöht und der den amerikanischen Hochhäusern meist fehlt.

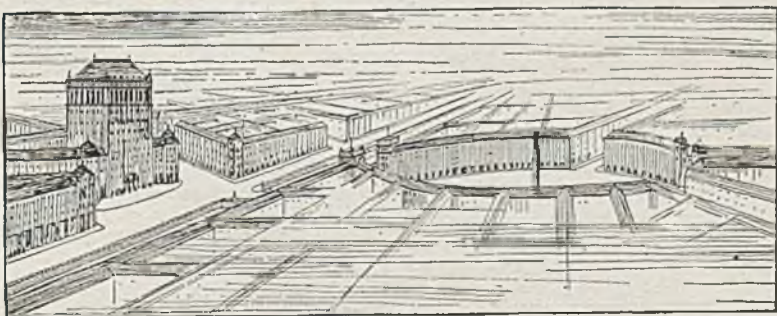


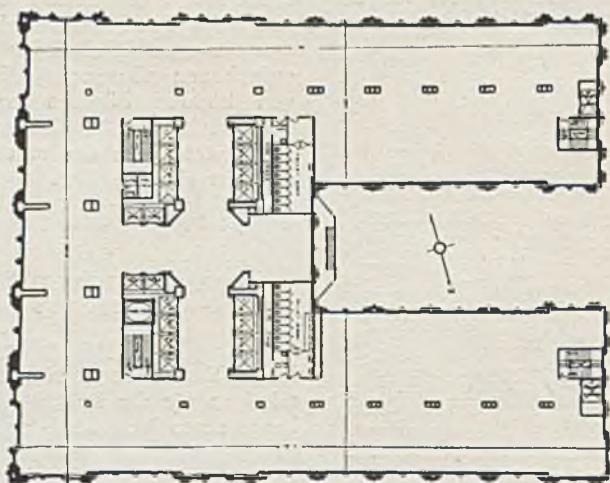


ABB. 122—122C. — NEW YORK. BLICK AUS DER SAULENHALLE DES NEUEN RATHAUSES AUF DAS ALTE RATHAUS (VGL. ABB. 124) UND DAS WOOLWORTH GEBÄUDE (VGL. ABB. 1, 123, 127, 667, 685)

DREI GRUNDRISSSE DES WOOLWORTH GEBÄUDES



Grundriß vom 27. Stockwerk

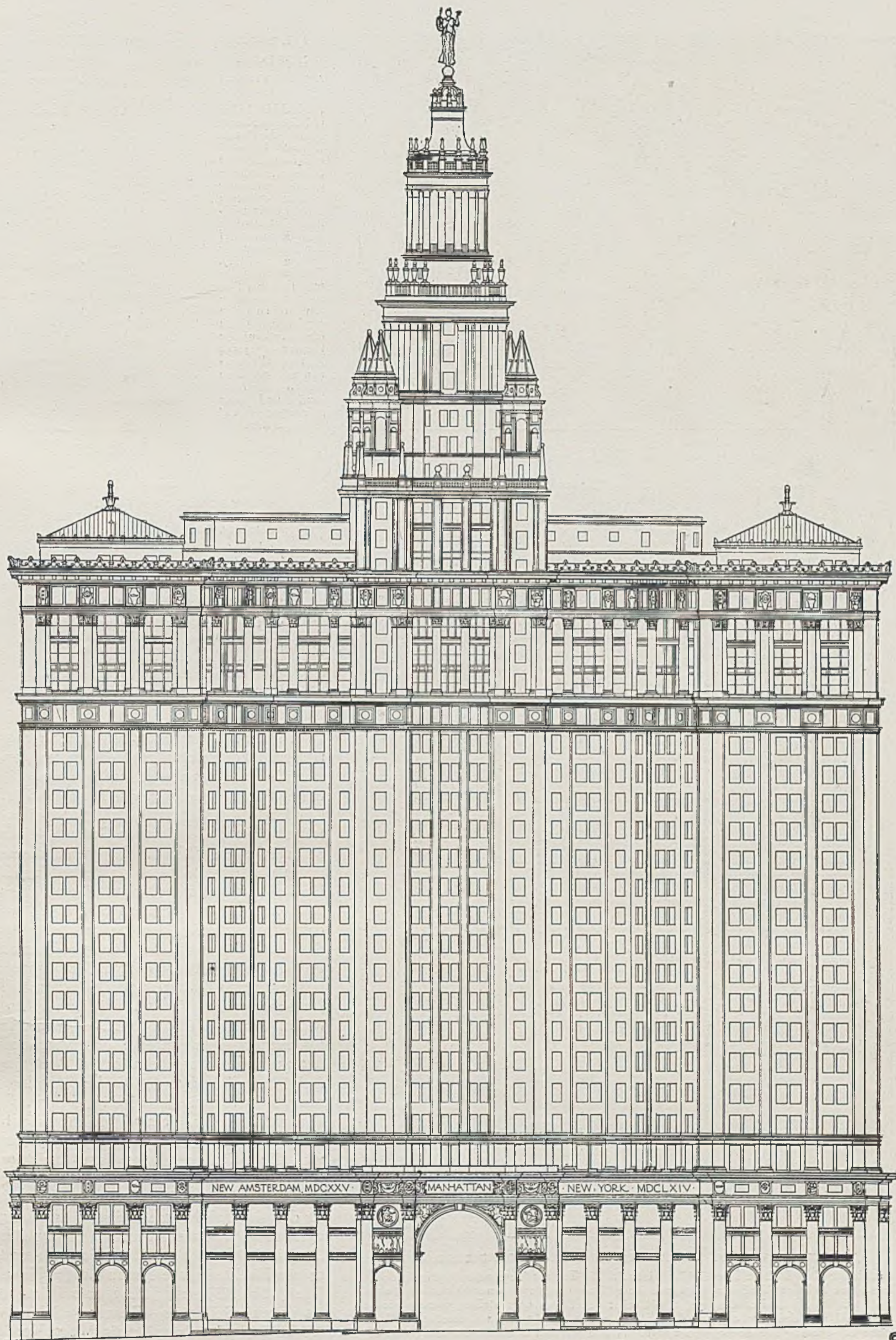


Grundriß vom 30.—40. Stockwerk



Grundriß vom 41. Stockwerk
(erster Turmbau)

Seit Ende der achtziger Jahre (also vielleicht früher als in Deutschland) gab es in Amerika, namentlich in Chicago unter der Führung Root's (er starb plötzlich während der Vorarbeiten zur Weltausstellung von 1893) und Sullivan's (er starb erst 1924, er war der Lehrer Frank L. Wright's) eine kräftige Gruppe von geistvollen Baumeistern, die aus den neuen Erfordernissen und Möglichkeiten der Baukunst einen neuen Stil zu entwickeln hofften, der vielfach „Funktionalismus“ genannt wurde und dessen etwas romantische Propheten besonderen Wert legten auf die Vermeidung der alten Formensprache (die sie „Akademismus“ nannten) und auf die Erfindung neuer Formen, die manchmal sehr geistvoll und oft abenteuerlich waren. Die Berechtigung der neuen „Formensprache“ glaubten ihre Vorkämpfer aus den neuen Baustoffen, vor allem dem Eisenbeton und Stahlrahmenbau, begründen zu sollen, die sie nach außen hin sichtbar gemacht haben wollten. Infolge gewisser bei Feuersbrünsten gemachten Erfahrungen verlangten aber bald die Feuerversicherungs-Gesellschaften die Verkleidung der Konstruktion durch feuerfeste Inkrustationsmaterialien. Auch die eifrigsten Anhänger des „neuesten Stils“ standen somit plötzlich vor der Aufgabe, gewaltige Flächen von Verkleidungsstoffen für das Auge zu beleben, und hatten dann die Wahl, entweder nur mit der Gruppierung der Fensteröffnungen rhythmisch zu wirken oder „neue“ Formen



SCALE 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 FEET

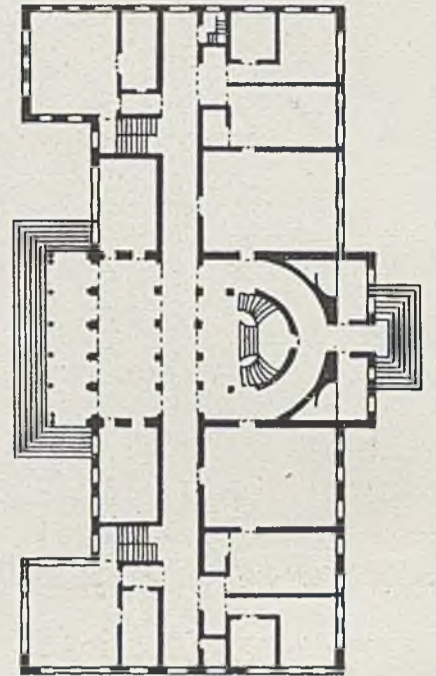
THE MUNICIPAL BUILDING, NEW YORK CITY
WEST ELEVATION

ABB. 123. — NEW YORK. DAS NEUE RATHAUS
(Aus der Monographie: McKim, Mead und White.) Vgl. Abb. 1 und 122.



ABB. 124—125.
NEW YORK.
ALTES RATHAUS

(Vgl. Abb. 1, 122 u. 125.) Architekt: John McComb. Erbaut 1803—12 aus Marmor (die Nordseite aus gewöhnlichen Bruchsteinen, weil man es nicht für möglich hielt, daß je sich jemand auf der Nordseite ansiedeln würde). Gilt als schönes und seltenes Beispiel unmittelbaren italienischen Einflusses, den die amerikanische Baukunst jener Zeit im allgemeinen nur auf Umwegen über England und den „Georgischen Stil“ erreichte.



0 5 10 15 M.
0 5 10 20 30 40 50 F.

(Links)

ABB. 126. — NEW YORK.
HAUPTGEBAUDE DER STÄDTISCHEN
BÜCHEREI. DAHINTER DIE 5. AVENUE

Architekten: Carrère und Hastings. Die Art, wie das niedrige Monumentalgebäude der öffentlichen Bücherei von einem Hofe von Wolkenkratzern eingefasst wird, entspricht etwa den von Burnham (vgl. S. 32) gehegten Erwartungen. Das Ergebnis könnte schon sein, wenn der Zentralbau und die Rahmenbauten in gutem Verhältnis stünden. Ähnlich wie die Bücherei wird das vorstehend abgebildete alte Rathaus mit Hochhäusern umbaut. Vgl. auch Abb. 196—209.

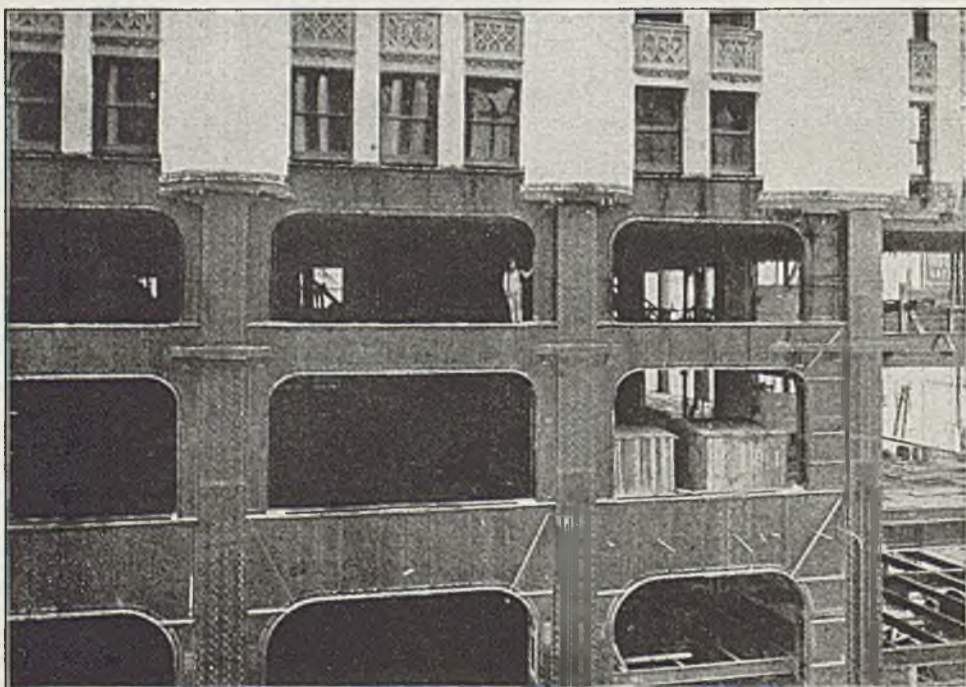


ABB. 127. — NEW YORK. WOOLWORTH GEBÄUDE WÄHREND DES BAUES

Architekt: Cass Gilbert. Das Gebäude ist mit 7500 Tonnen Terracotta-Platten bedeckt. Der obere Teil der Abbildung zeigt, wie die gotischen Bauformen nur Verkleidung sind; statt wie im Mittelalter das tragende Gerüst des Baues darzustellen, werden sie im Gegenteil von dem verborgenen Stahlbau getragen, an den sie auf versteckten Konsolen als äußerer Ballast angeklebt sind. Ähnlich wie bei Sullivans Bauten (Abb. 657 und 724) oder wie beim Düsseldorfer Stummhaus sind die großen wagerechten Öffnungen willkürlich durch senkrecht Maserwerk geteilt. Ähnlich muß vieles im modernen „Konstruktivismus“, der eine „neue Form“ gebären soll, als willkürliches dekoratives Beiwerk angesprochen werden.

zu erfinden, oder von den schönen, erprobten und, bei geistvoller Verwendung erstaunlich anpassungsfähigen Formen, die unser Erbgut sind, Gebrauch zu machen. Der letzte Ausweg hatte den großen Vorteil, zu einer einheitlicheren Gestaltung des Stadtbildes zu führen. Da meist dieser letzte Weg eingeschlagen wurde, ergab sich für die Baumeister die Notwendigkeit eines ganz neuartigen optischen Studiums, aus dem allmählich die Gesetze entwickelt wurden, nach denen die altvertrauten Formen in ganz unvertrauten Höhen, Überschneidungen und Verkürzungen wirkungsvoll gemacht werden können. Bei der erstaunlichen Wirkung, die jeder hohe Büroturm tut, namentlich wenn er allein steht, muß unterschieden werden zwischen dem einfach körperlich überwältigenden Ungeheuren, was unvermeidlich wirkt, und den willkürlichen, weise abzuwägenden, künstlerischen Wirkungen. Aus diesem Gesichtswinkel gesehen erscheint dem Verfasser dieses Berichtes das neue Rathaus von New York eine höhere künstlerische Leistung als der physisch höhere und stets großartig wirkende Woolworth-Turm. Auch an der „konstruktiven Wahrheit“ gemessen nennt er ein Hochhaus wie Platt's Leader-News Bau (Abb. 725) eine gediegenere Leistung als etwa Sullivan's Guaranty-Gebäude (Abb. 724) mit seinem gekünstelten Vertikalismus. (Vgl. Abb. 127 nebst Unterschrift.) Diese Fragen werden im Anhang erneut behandelt.



ABB. 128. — NEW YORK — WOOLWORTH GEBÄUDE VOM NEUEN RATHAUS AUS (also von Norden) GEGEHEN



ABB. 129. — NEW YORK. BLICK NACH NORDEN

Im Hintergrund sind (hinter dem Kuppelturm des Singergebäudes) das Woolworth Gebäude und (weiter rechts) das neue Rathaus zu erkennen. Abb. 128 und 129 stammen aus dem Jahre 1914.

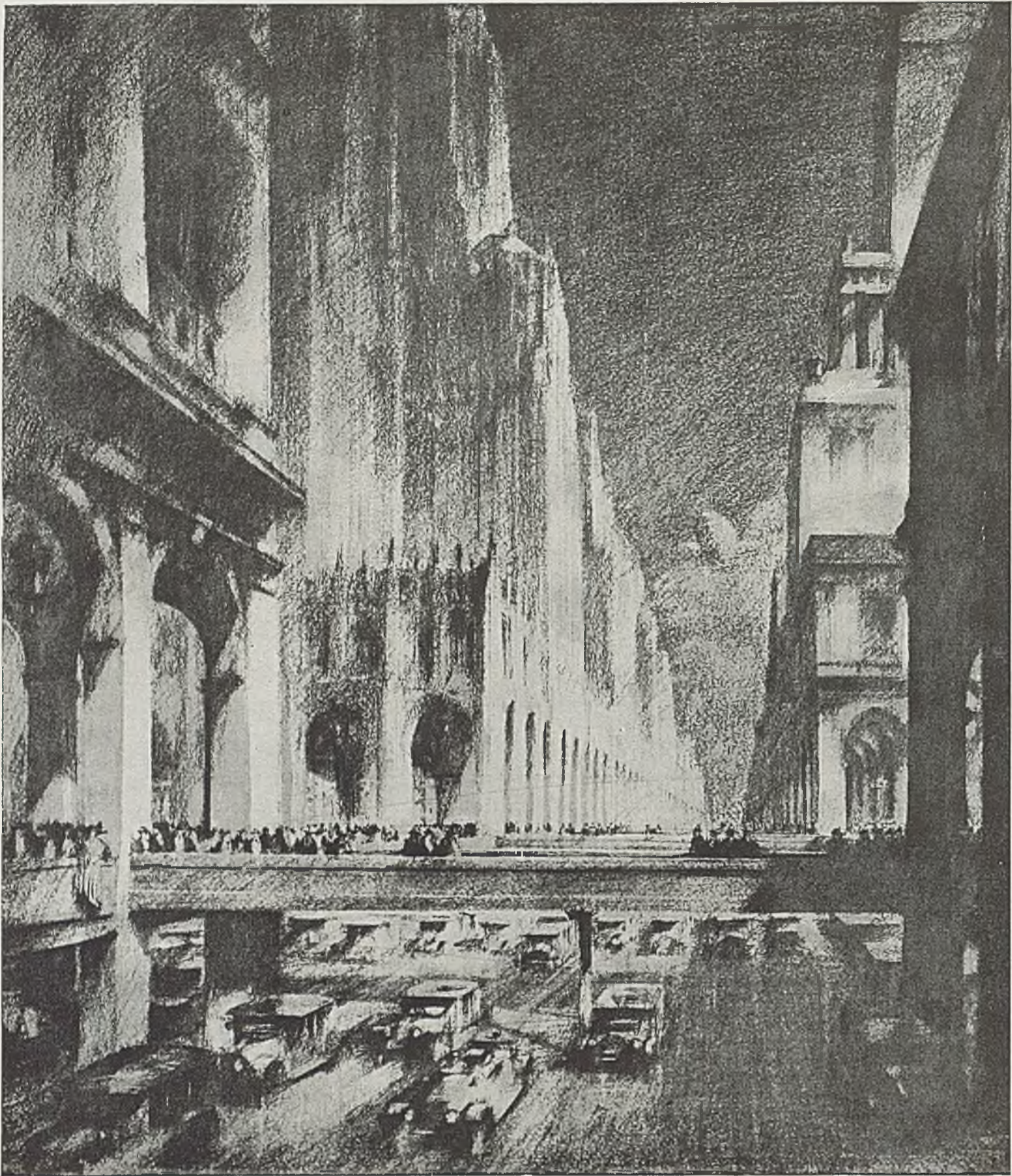


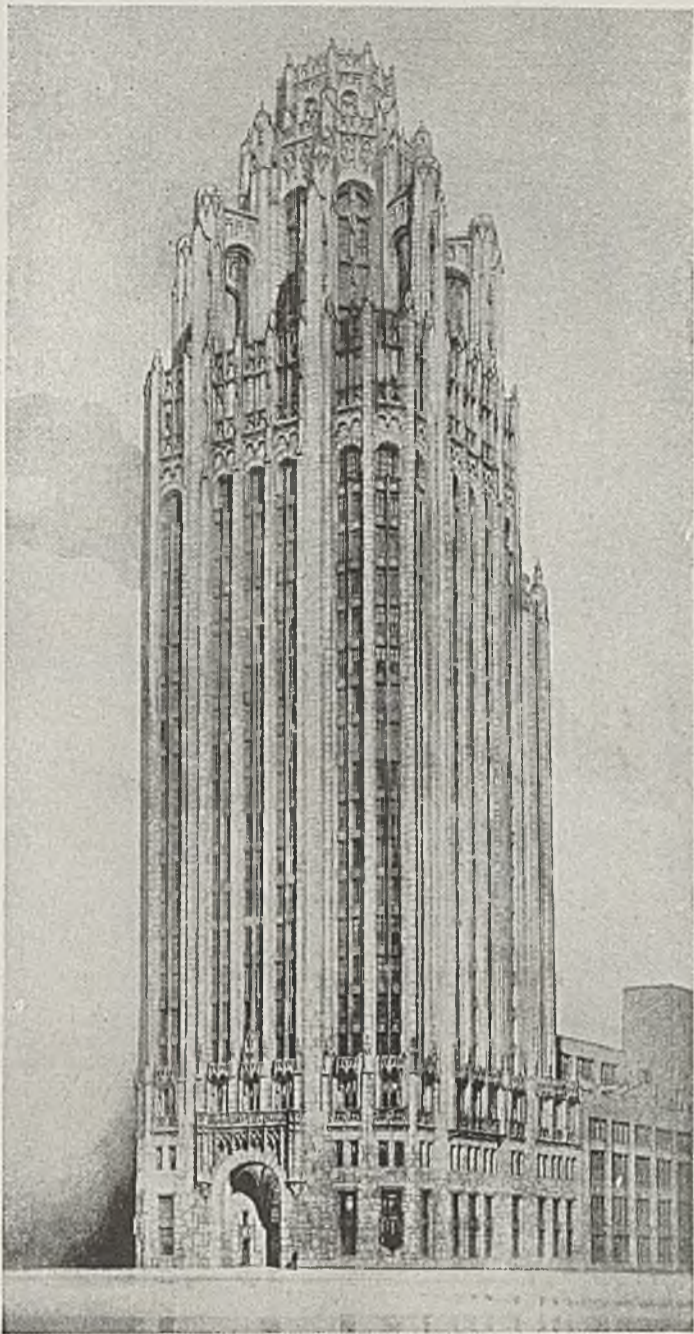
ABB. 130. — NEW YORK. VORSCHLAG ZUR LÖSUNG DER VERKEHRSSCHWIERIGKEITEN
Architekten: Der Architekten-Ausschuß unter Leitung von Harvey W. Corbett. Vgl. Abb. 164—73.

DAS HOCHHAUS ALS QUELLE VON VERKEHRSSCHWIERIGKEITEN

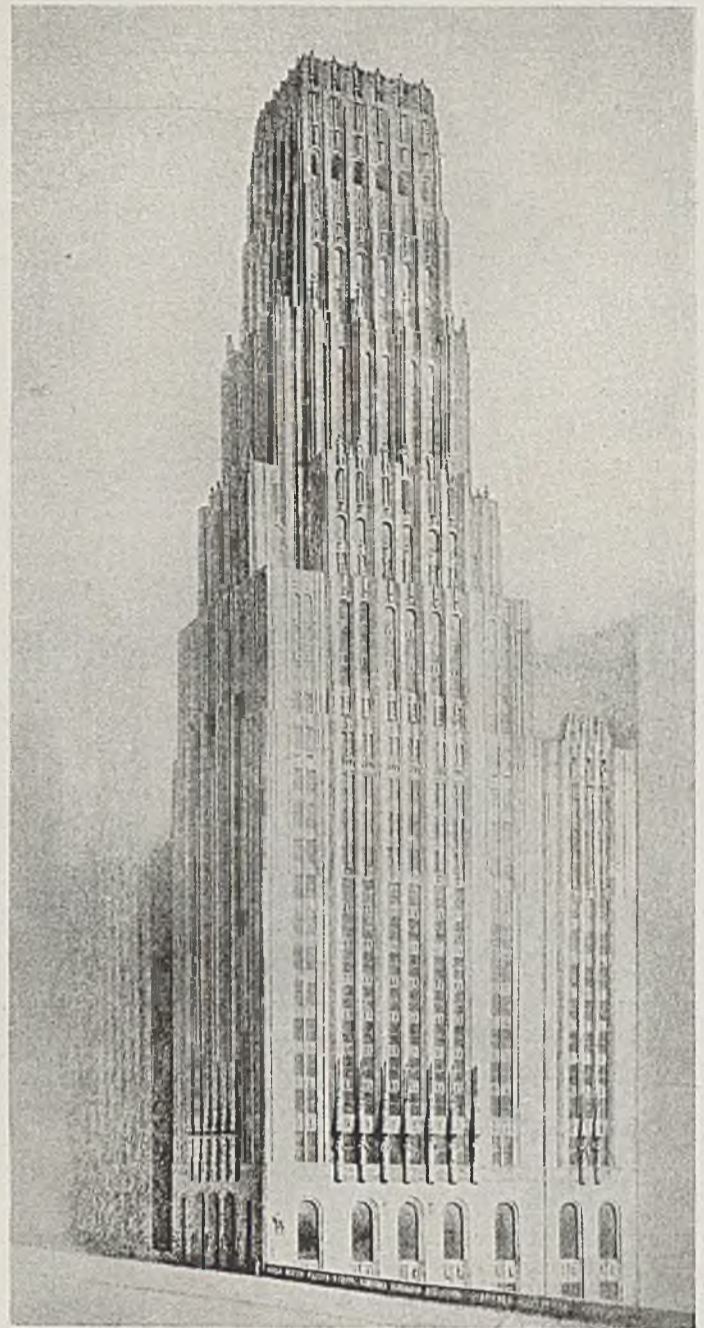
New York war jahrhundertlang auf der Insel Manhattan zusammengedrängt, deren Gelände im Jahre 1626 den Indianern für 24 Dollar abgekauft wurde. Ihre Bodewerte berechnen sich heute auf Milliarden von Dollar und das Chaotische der gesamten Entwicklung geht über die Grenzen des Glaublichen. Ein umfassender Stadtplan wurde im Jahre 1807 aufgestellt durch einen von der gesetzgebenden Versammlung des Staates New York eingesetzten Ausschuß. Der Plan war durchaus rechtwinklig und nahm keine Rücksicht auf das bewegte Gelände. In den sechziger Jahren machte der damals durch seinen Centralpark berühmt gewordene Olmsted einen Plan für das

Gebiet nördlich der 155. Straße, der allen damals erkennbaren Anforderungen des Geländes und des Verkehrs gerecht zu werden versuchte. Der Plan blieb unausgeführt; die geistlose Schachbretterweiterung wurde fortgesetzt und nur durch eingestreute Grünflächen gemildert.

Mit großen Hoffnungen wird dem neuesten und ehrgeizigsten städtebaulichen Unternehmen Amerikas, der Aufstellung eines „Planes für New York und Umgebung“ entgegengesehen, das, von der gemeinnützigen Russel Sage Stiftung großartig finanziert, unter die Leitung des bekannten englischen Städtebauers Thomas Adams gestellt wurde. Es soll ein großer „Regionalplan“ aufgestellt werden für den



Erster Preis (ausgeführt). Architekten: John Mead Howells und Raymond M. Hood, New York.



Zweiter Preis. Architekten: Eliel Saarinen, Helsingfors. Dwight G. Wallace, Bertell Grenman, Chicago.

ABB. 131-132. — CHICAGO. WETTBEWERB DER CHICAGO TRIBUNE, 1922-1924. (Vgl. Abb. 131-61)

Im Jahre 1922 schrieb die Zeitung The Chicago Tribune einen „internationalen Wettbewerb für ein neues Verwaltungsgebäude“ aus. Das Gebäude soll „das schönste Geschäftshaus der Welt“ werden. Die Preise betragen 50 000, 20 000 und 10 000 Dollar. Es liefen 260 Entwürfe ein, von denen hier 28 abgebildet sind, welche eine gute Vorstellung davon geben, in welchen Richtungen gegenwärtig die künstlerische Zukunft des Büroturms gesucht wird.

gesamten „metropolen Bezirk“. Diesem gemeinnützigen Unternehmen stellten mehrere der bekannteren amerikanischen Städtebauer ihre Mitarbeit kostenlos zur Verfügung. Das umfassende Ergebnis soll den zahlreichen Behörden, Verkehrs- und Bodengesellschaften Groß-New Yorks als Wegweiser für die künftige Entwicklung dienen. Der Plan soll gleichzeitig eine städtebauliche Musterleistung darstellen, aus der sich die städtebaulichen Bestrebungen des ganzen Landes Anregungen holen können. Praktische Ergebnisse dürfen dabei erst nach jahrelanger Vorarbeit erwartet werden. Es scheint ein fast aussichtsloses Unternehmen, einer planlos gewachsenen Neunmillionenstadt nachträglich einen Plan schaffen zu wollen.

Ein fesselndes Beispiel der Studien, die für den „Plan für New York“ gemacht werden, geben die Abbildungen 130, 164-73, die sich auf die Verkehrsschwierigkeiten im südlichen Manhattan beziehen. Seit den achtziger Jahren hat die Einführung und das allmähliche Zusammendrängen von Hochhäusern ungeahnte Schwierigkeiten geschaffen. Da die Geschoßhäufung durch keinerlei städtebauliche Polizei gehemmt und durch vielfach felsigen Untergrund erleichtert wurde, begann ein Wettrennen in die Höhe, bei dem immer der höchste Bau seinem Nachbarn Licht und Luft abjagte. Statt wie verständige Männer zusammenzuwirken, überboten sich die Erbauer der viele Millionen kostenden Türme wie angetrunkene Pokerspieler oder wie wettrüstende Völker.

Über die durch die Hochhäuser geschaffene schwierige Lage, namentlich in New York und Chicago, hat Raymond Unwin 1923 dem *Royal Institute of British Architects* einen auf genauen örtlichen Untersuchungen gegründeten Bericht

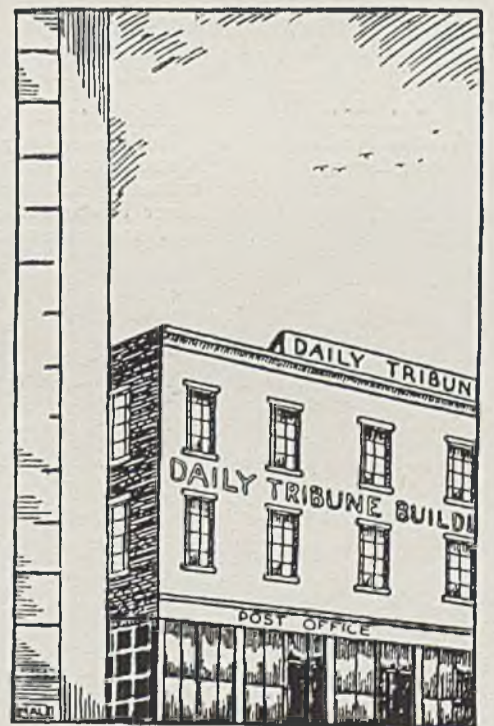
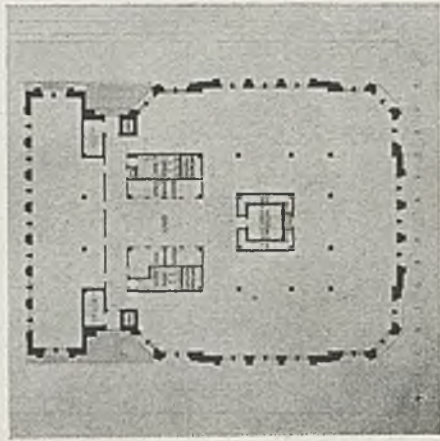
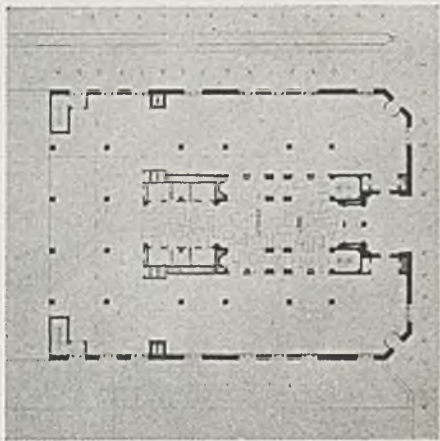


ABB. 133. — CHICAGO. EIN FRÜHERES GESCHÄFTSHAUS DER CHICAGO TRIBUNE. Gutes Beispiel für die anständige architektonische Einfachheit, die sich vielfach in amerikanischen Städten in der Mitte des 19. Jahrhunderts fand.



(Links)

Abb. 131 A — Grundrisse (Erdgeschoß und typisches Obergeschoß) des an erster Stelle preisgekrönten Entwurfs (vgl. Abb. 131). Architekten: J. M. Howells und R. M. Hood.

(Unten)

ABB. 134—148. — CHICAGO. WETTBEWERB DER CHICAGO TRIBUNE 1922

Unter jedem Entwurf sind Name und Wohnsitz der Verfasser angegeben.



Abb. 134
Simon & Simon
Philadelphia

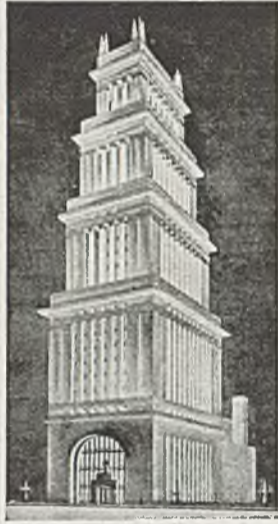


Abb. 135
R. S. Rutschi
Zürich



Abb. 136
Bertram G. Goodhue
New York
Ehrende Erwähnung



Abb. 137
A. M. Githens
New York
Ehrende Erwähnung



Abb. 138
Butler & Corse
New York
Ehrende Erwähnung

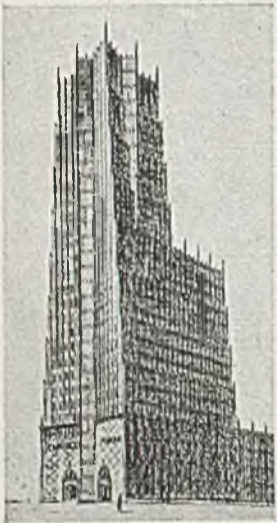


Abb. 139
Walter Fischer
Magdeburg

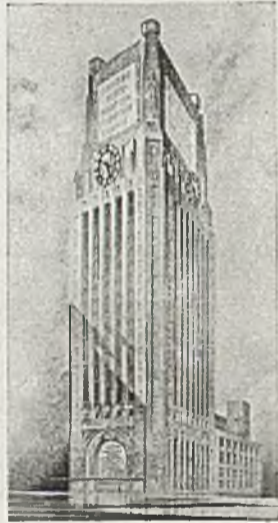


Abb. 140 — Dennison
& Hiron. New York
Versuch gleichsam einen Signalturm mit weithinsichtbarer Fläche für elektrische Anzeigen zu schaffen

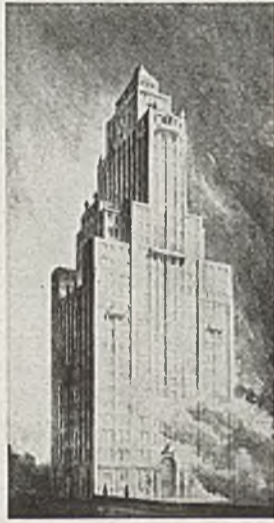


Abb. 141
Hewitt & Brown
Minneapolis
Ehrende Erwähnung



Abb. 142
H. F. Mertens
Utrecht



Abb. 143
Andrew Rebori
Ehrende Erwähnung



Abb. 144
Fritz Sackermann
Hohenlimburg



Abb. 145
Carl Mußbeck
München



Abb. 146
Werkstatt für Massenform
Wien



Abb. 147 — Frank Herzding und W. W. Boyd
St. Louis.
Der dünnere Aufbau trägt Antennen



Abb. 148
Lossow & Kühne
Dresden

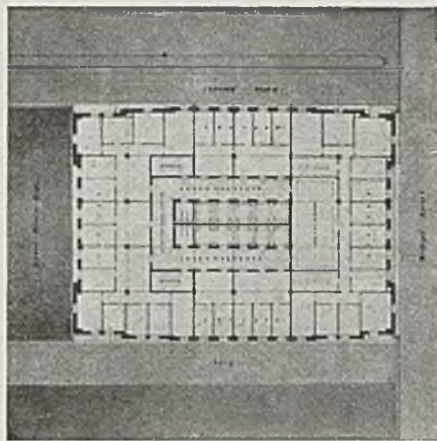
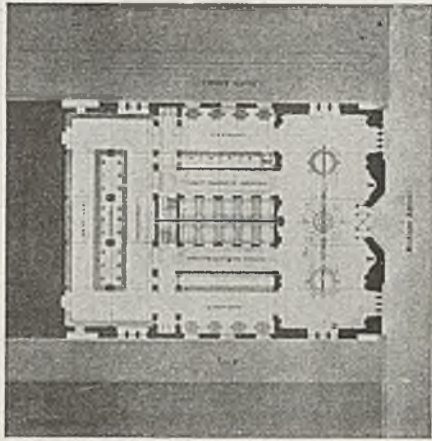


Abb. 149—151 — Holabird und Roche, Chicago. Dritter Preis. Grundrisse (Erdgeschoß und typisches Geschoß) und Aufriß



Abb. 152
B. Bijvoet, J. Duiker
Zandvoort
(Holland)

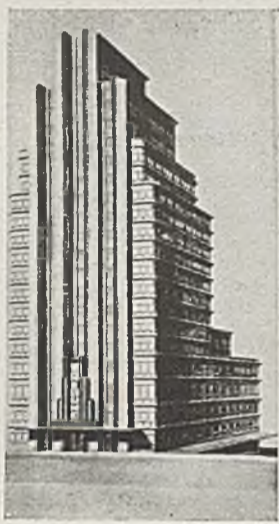


Abb. 153
Ohne Namen



Abb. 154
Max Taut
Berlin

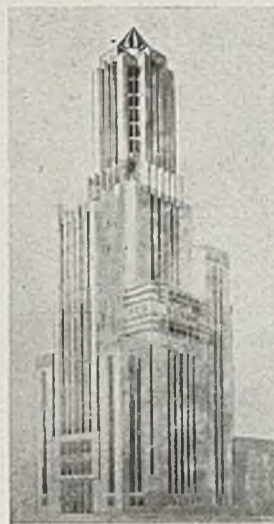


Abb. 155
J. Batteux
Rennes
(Frankreich)



Abb. 156
Walter B. Griffin
Melbourne (Australien)
Griffin, Preisträger im
Wettbewerb um Canberra,
ist, wie Frank L. Wright,
Schüler Sullivans



Abb. 157
Carrey Orr
Witzblattzeichner der
Chicago Tribune



Abb. 158
Otto Hoffmann
Wien
Ehrende Erwähnung

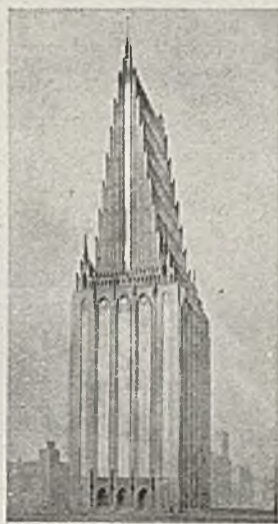


Abb. 159
E. Sjöström und Jarl Eklund
Helsingfors

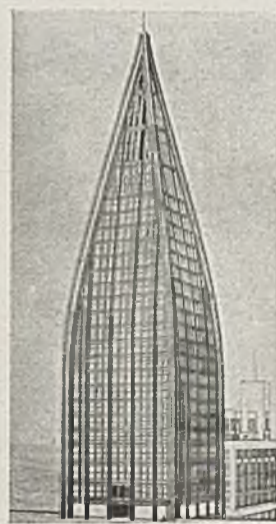


Abb. 160
Bruno Taut,
W. Günther, Karl Schulz
Magdeburg



Abb. 161
F. Stuhmke
Berlin
Ehrende Erwähnung

ABB. 149—161. — CHICAGO. WETTBEWERB DER CHICAGO TRIBUNE
Elf von den 260 Lösungen, die teils künstlerisch, teils „konstruktiv“, teils humoristisch zu werten sind.

geliefert, dem folgendes entnommen sei. Die Zählungen ergeben, daß für je 4,5 qm vermietbarer Bürofläche ein Büroarbeiter zu rechnen ist, was bei einem Büroturm eine tägliche Belegung mit mehreren tausend Menschen, im Falle des 55-geschossigen Woolworth Gebäudes z. B. mit

14 000 Menschen bedeutet, von denen die meisten ihren Büroturm etwa um 9 Uhr betreten und um 5 Uhr verlassen möchten. Wenn man für einen stehenden Menschen eine Straßenfläche von 60 cm im Geviert als erforderlich annimmt, brauchen die 14 000 Benutzer des Woolworth Ge



ABB. 162. — NEW YORK. WOLKENKRATZERWÜSTE SÜDLICH DES WOOLWORTH GEBÄUDES IM JAHRE 1914

bäudes einen 6 m breiten Bürgersteig von 855 m Länge, um gleichzeitig vor ihrem Büroturm stehen zu können. Wenn man für einen schreitenden Menschen eine Straßenfläche von 60 cm × 150 cm als erforderlich gelten läßt, können

diese 14 000 Mieter des Woolworth Gebäudes einen 6 m breiten Bürgersteig von 2,1 km Länge füllen. In New York kommt bereits ein Kraftwagen auf je fünf Köpfe der Bevölkerung. Wenn jeder zehnte Mieter oder Angestellte im Woolworth Gebäude im Kraftwagen vorfahren wollte, würde die Kette der nacheinander vorfahrenden Wagen etwa 10 km lang sein. Die Schwierigkeiten, die sich aus der erstaunlichen Steigerung des Kraftwagenverkehrs ergeben, sind auch dann groß genug, wenn man statt des Woolworth Gebäudes viel niedrigere Geschäftshäuser der Berechnung zugrunde legt.

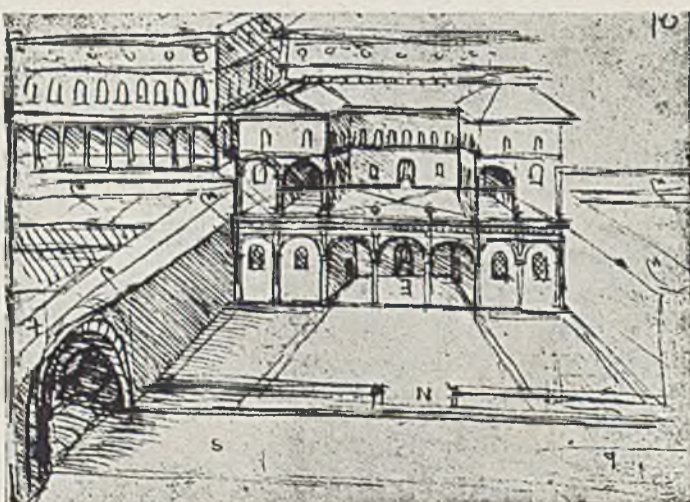
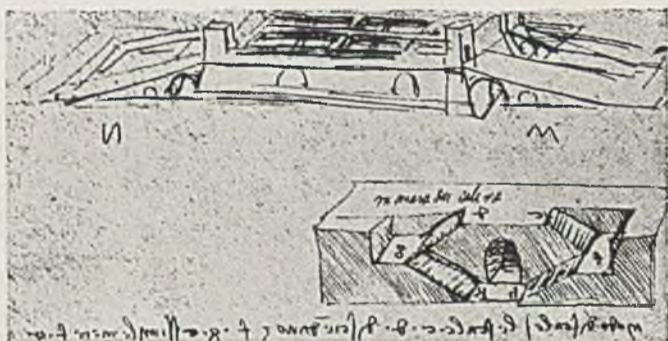


ABB. 163. — LEONARDO DA VINCI

Entwurf für die Trennung des Verkehrs von Fußgängern (im Obergeschoß) und Fahrzeugen (Erdgeschoß).

Aus Werner Weisbach: Die italienische Stadt der Renaissance.

Wenn jeder zehnte Mieter im Kraftwagen vorführe, würden die Wagen bereits bei einem fünfgeschossigen Geschäftshaus (auf einer Baustelle von 49 × 52 m) einen 15 m breiten Fahrdamm auf 245 m dicht gepackt füllen (7,5 × 2,4 m Fläche für jeden Wagen gerechnet). Bei einem zehngeschossigen Geschäftshaus würden die Wagen den Fahrdamm auf eine Strecke von 444 m, bei einem zwanziggeschossigen Gebäude auf 845 m dicht bedecken. Diese Längen müssen verdoppelt werden, wenn die Hälfte der Straße für die Wagen eines gegenüberstehenden Geschäftshauses freigelassen werden soll. Dabei sind die gewaltigen Verkehrsmengen, die aus hundert anderen Quellen sich dem Geschäftshause nähern, unberücksichtigt gelassen. Diese Verkehrsmengen aber sind es, die noch viel abenteuerlichere Zahlen ergeben, wenn sie gezählt werden können. So ist z. B. gezählt worden, daß durch das Gebäude der Hudson Terminal Gesellschaft, das außer Bürofläche für 10 000 Personen noch Bahnhöfe enthält, täglich rund 500 000 Personen gehen.

Die Verteidiger des Hochhauses stellen sich, namentlich in England, manchmal auf den Standpunkt, daß der ungeheueren Verkehrssteigerung, die das Hochhaus mit sich bringt, durch Verbreiterung der Straßen Bewegungsmöglichkeit geschaffen werden könne.

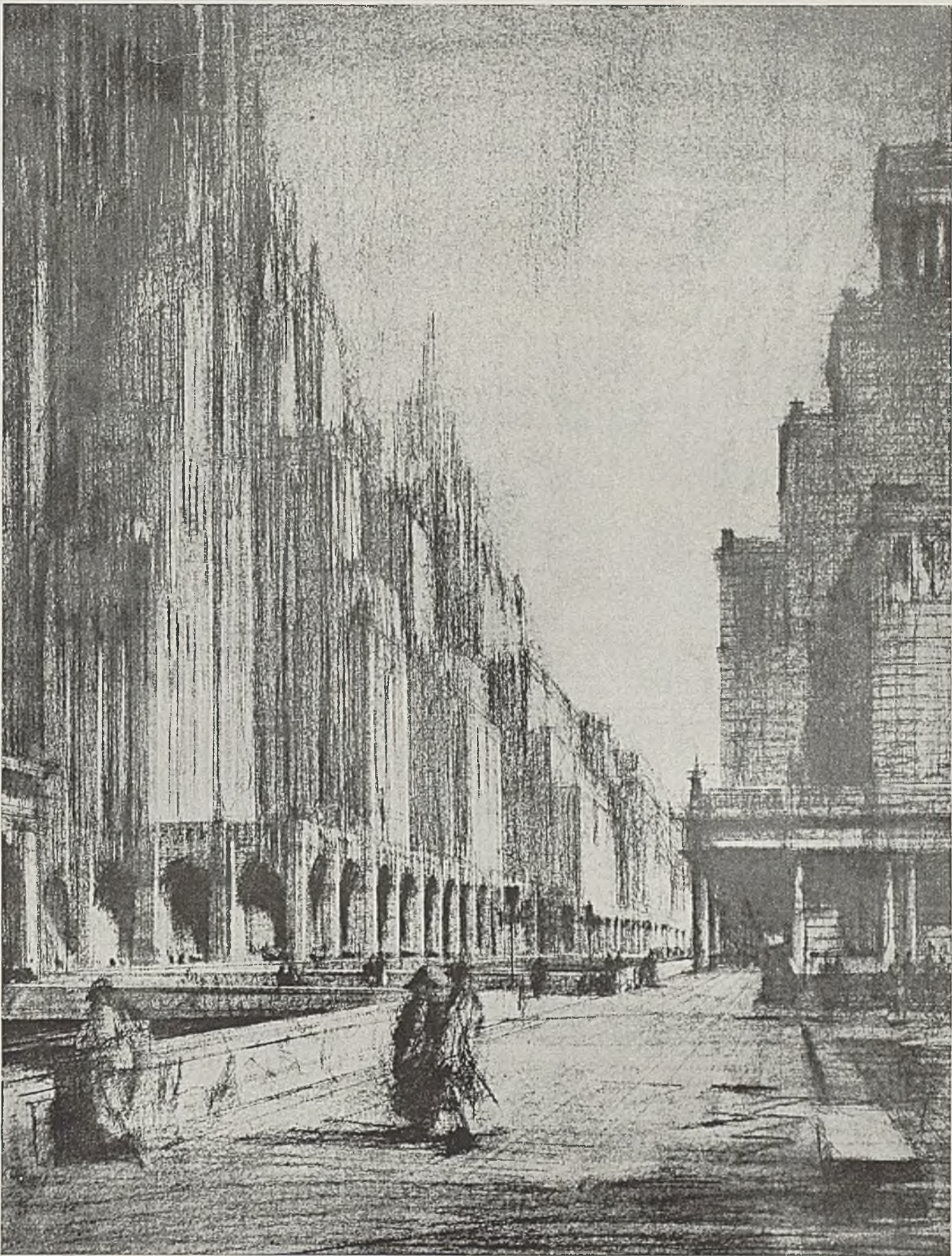


ABB. 164. — NEW YORK. VORSCHLAG ZUR LÖSUNG DER VERKEHRSSCHWIERIGKEITEN
 Architekten: Der Architekten-Ausschuß unter Leitung von Harvey W. Corbett. Vgl. Abb. 130 und 165—72.

In Chicago, wo die höchsten Häuser selten 20 Geschosse übersteigen und wo die Bebauung der Geschäftstadt (*loop district*) trotz zahlreicher zwanzigeschossiger Gebäude doch durchschnittlich nur siebengeschossig ist, haben sich die vorhandenen Straßen schon jetzt als völlig unzureichend erwiesen. Wenn man annehmen dürfte, daß die vorhandenen Straßen einer fünfgeschossigen Bebauung Genüge tun könnten, dann müßten diese Straßenbreiten von 26 m auf 51 m gesteigert werden, um zehngeschossigen Geschäftshäusern gerecht zu werden. Bei durchschnittlich zwanzigeschossiger Bebauung müßte den Straßen 103 m Breite gegeben werden, wenn sie dieselbe Leistungsfähigkeit behalten sollen, die sie bei fünfgeschossiger Bebauung besaßen.

Man hat auch vorgeschlagen, daß die Erbauer von Hochhäusern für die Erlaubnis hoch zu bauen, durch Abgabe von Land zur Verbreiterung der Straßen vor den Hochhäusern bezahlen und so der durchs Hochhaus geschaffenen Verkehrsnot steuern sollen. Um diesen folgerichtigen Gedanken wirksam zu machen, müßte der Erbauer eines zehngeschossigen Hochhauses so viel Land abtreten, daß er auf dem ihm verbleibenden Reste die Geschoszahl nicht nur von fünf auf zehn, sondern auf fünfzehn steigern müßte, um aus der Erlaubnis, höher als fünfgeschossig zu bauen, irgendeinen Gewinn an vermietbarer Fläche zu ziehen.

Eine Zeitlang hat man geglaubt, man könne den heillosen Verkehrsverhältnissen der amerikanischen Groß-

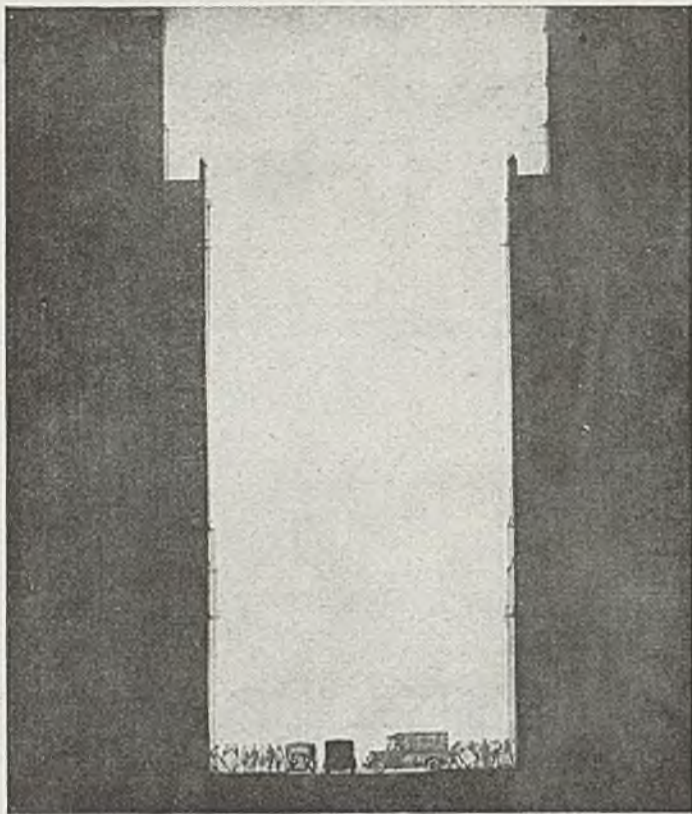


Abb. 165 — Gegenwärtiger Zustand der überfüllten Straßen New Yorks. Die Bürgersteige und die zwecks Ausladens stehenden Wagen lassen nur Raum für eine Reihe fahrender Wagen. Vgl. Abb. 169.

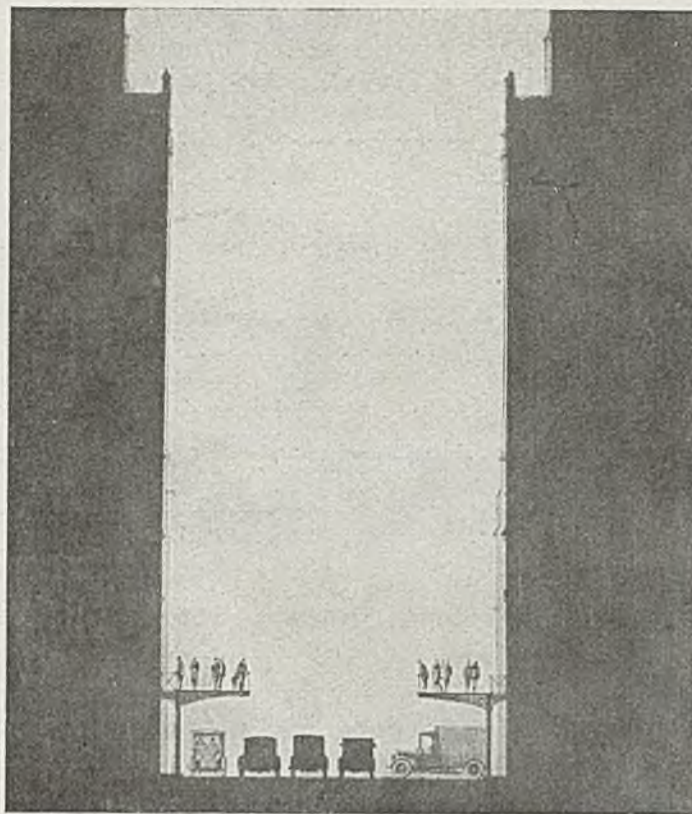


Abb. 166 — Durch Erhöhung der Bürgersteige könnte Raum für drei Reihen fahrender Wagen geschaffen werden. Vgl. Abb. 170.

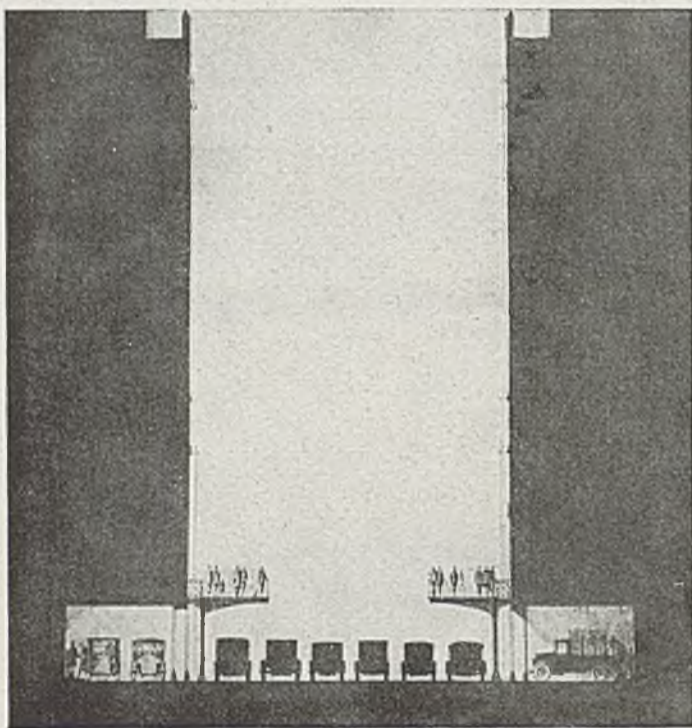


Abb. 167 — Durch Verschiebung der stehenden Wagen unter die Häuser könnte Raum für sechs Reihen fahrender Wagen geschaffen werden.

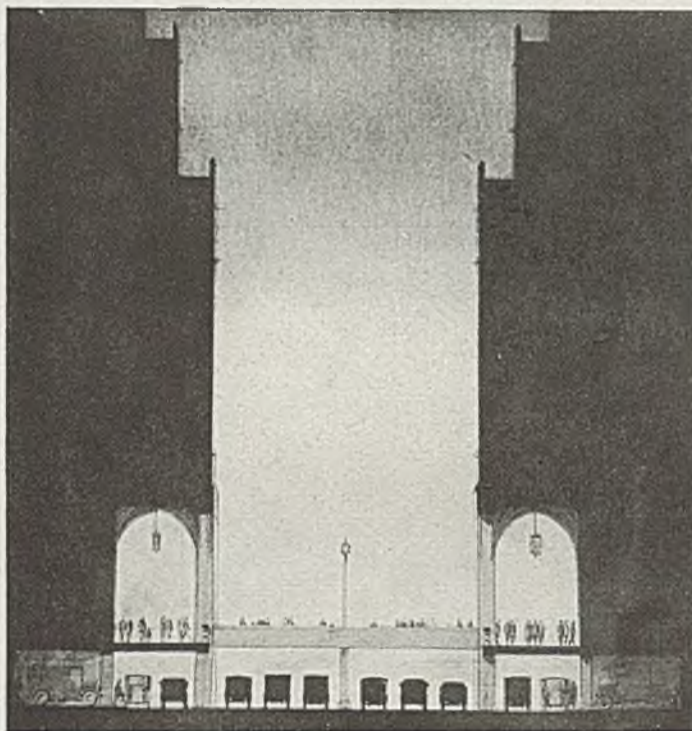


Abb. 168 — Verlegung der Bürgersteige unter die Häuser. Weitere Verbreiterung der Fahrstraße unter die Häuser. Raum für acht Reihen fahrender Wagen. Brücken zur Verbindung der Bürgersteige. Vgl. Abb. 130, 164 und 171.

ABB. 165—168. — NEW YORK. VORSCHLAG ZUR LÖSUNG DER VERKEHRSSCHWIERIGKEITEN

Architekten: Der Architekten-Ausschuß unter Leitung von Harvey W. Corbett. Vgl. Abb. 130, 163—164, 169—172.

Unter den Studien, die zum „Plane für New York und Umgebung“ (vgl. S. 44 ff.) gemacht wurden, befinden sich diese Vorschläge, die überfüllten Straßen Manhattans durch erhöhte Bürgersteige (Abb. 166 und 167), durch Unterführung der Straßen unter die Häuser (Abb. 167), durch Verbindungsbrücken zwischen den erhöhten Bürgersteigen (Abb. 168, 171) und durch Verteilung des Verkehrs auf drei Geschosse zu erleichtern.

städte durch den Bau von Untergrundbahnen abhelfen. Die Erfahrung hat aber schließlich gelehrt, daß neue Untergrundbahnen, statt dem Übel abzuwehren, es im Gegenteil steigern, solange Hochhäuser gebaut werden dürfen. An jeder neuen Untergrundbahnhaltestelle schießen schnell genug Hochhäuser aus der Erde, um die neue Bahn wäh-

rend der Hauptfahrzeiten zu füllen und zu überfüllen und die allgemeine Überfüllung der Geschäftsstadt zu steigern.

Angesichts der Ausführungen Unwin's (sein umfangreiches Zahlenmaterial ist überwältigend) ist jede Stadt zu beglückwünschen, die an dem gesunden Grundsatz, daß die Haushöhen nicht größer sein dürfen als die Straßenbreiten,

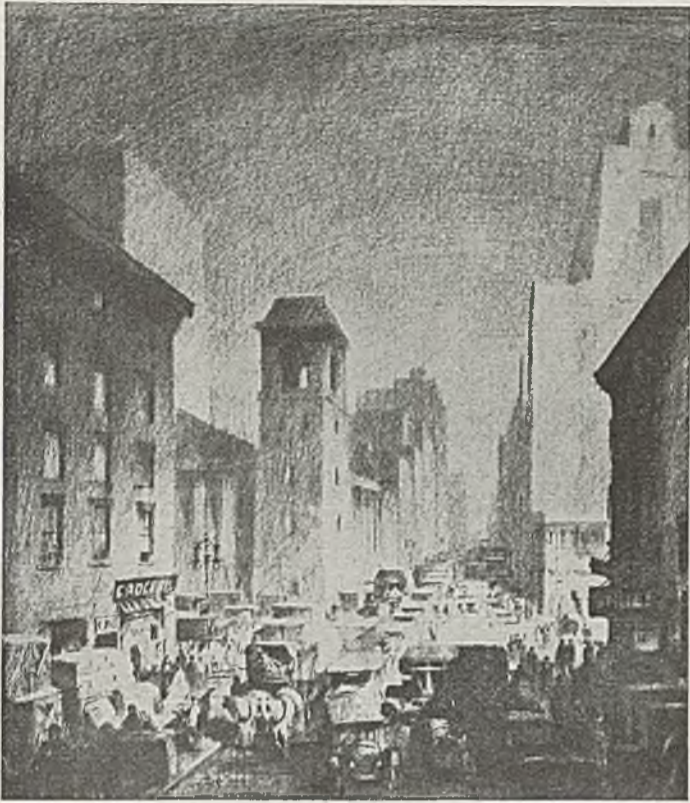


Abb. 169 — Vgl. Abb. 165.



Abb. 170 — Vgl. Abb. 166.

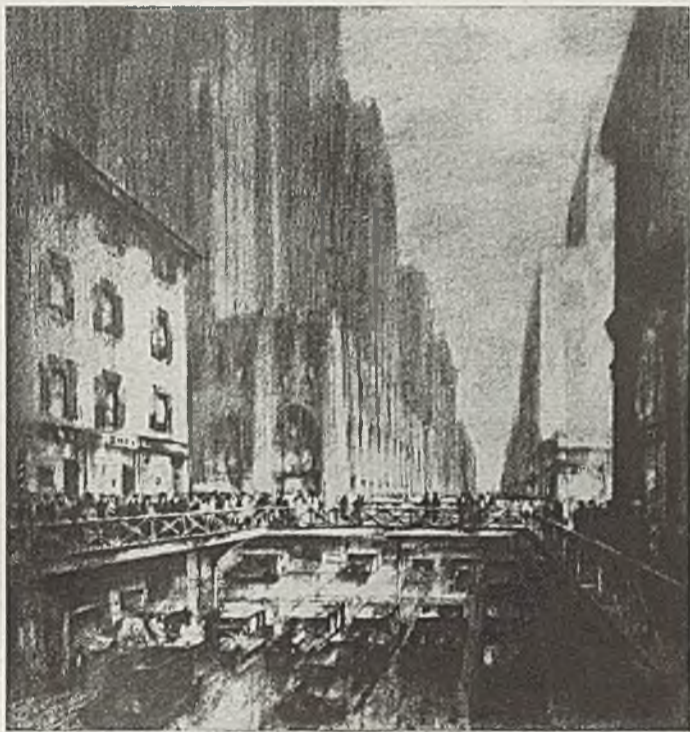


Abb. 171 — Vgl. Abb. 168.



Abb. 172 — Verkehr auf drei Geschossen.

ABB. 169—172. — NEW YORK. VORSCHLAG ZUR LÖSUNG DER VERKEHRSSCHWIERIGKEITEN

Architekten: Der Architekten-Ausschuß unter Leitung von Harvey W. Corbett. Vgl. Abb. 130 und 163—168.

Die Abbildungen 130, 163—173 sind Wiedergaben nach Zeichnungen von der Meisterhand des Architekturzeichners Hugh Ferriss.

festgehalten hat. Die wichtigste Lehre, die auch deutsche Städte aus den tollen Hochhausexperimenten Amerikas ziehen können, läßt sich vielleicht folgendermaßen zusammenfassen. Der Büroturm ist höchster künstlerischer Wirkung fähig, aber er darf nur als große Ausnahme, etwa als nur einmal erscheinende Betonung im Gesamtbild der Stadt, als Rathaus oder als einziges zentrales Geschäftshaus zugelassen werden. Die große Masse der Geschäfte muß sich beglückwünschen, daß die neuzeitlichen dezentralisierenden Erfindungen, wie Telephon, Fernschrift, Schnellbahn und vernünftige Stadtplanung das alte Zusammendrängen der Geschäftsviertel in überfüllte, unbequeme und ungesunde Engen überflüssig machen und daß die wiederholte ruckweise Verschiebung der besten Ladengegend in New York bewiesen hat, wie selbst bei insulärer Lage doch Ausdehnung und Dezentralisation möglich ist und sich trotz ungeheurer Widerstände durchsetzt. Das in

New York entstandene Übel ist so groß, daß — unglaublich wie es klingt — sogar die Grundbesitzer selbst für eine Beschränkung der Bauhöhen eingetreten sind. Das Ergebnis war die New Yorker Zonenbauordnung von 1915 (vgl. S. 55).

Die dringendste Aufgabe, die von den amerikanischen Städten im Augenblick gelöst werden muß, ist wahrscheinlich die Ordnung des Kraftwagenverkehrs. Da in manchen Städten bereits auf jeden fünften Kopf der Einwohnerschaft ein Kraftwagen kommt, haben sich auf den Straßen Stauungen des Verkehrs durch fahrende oder wartende Kraftwagen entwickelt, die aller Beschreibung spotten. Wer in den Geschäftsstunden in New York einen Weg von ein bis zwei Kilometern zurückzulegen hat, und unvorsichtig genug ist, einen Kraftwagen als Beförderungsmittel zu wählen, muß mit stundenlangen Verspätungen rechnen. Als der Verfasser dieses Berichtes in Cleveland im Jahre 1913 vorschlug, an der überlasteten Stelle die Verkehrs-



ABB. 173. — NEW YORK. VORSCHLAG ZUR LÖSUNG DER VERKEHRSSCHWIERIGKEITEN
 Architekten: Der Architekten-Ausschuß unter Leitung von Harvey W. Corbett.
 Verlegung der Bürgersteige in das zweite Geschöß der Häuser. Vgl. Abb. 168.

kreuzung durch eine Brücke zu erleichtern, wurde dieser Vorschlag von einer führenden Zeitung der Stadt als abenteuerlich bezeichnet. Auf der Gothenburger Ausstellung fand sich ein Vorschlag des Städtebaulichen Ausschusses der Stadt Cleveland, der dasselbe bezweckte (Abb. 174 f.).

Ungeheuer ist auch die Schwierigkeit, Platz für die wartenden Wagen zu schaffen. Selbst in Mittelstädten von wenigen hunderttausend Einwohnern hat der Selbstfahrer Mühe, seinen Wagen in der Nähe der Geschäftstadt abzustellen und muß kilometerweise zu Fuß gehen.

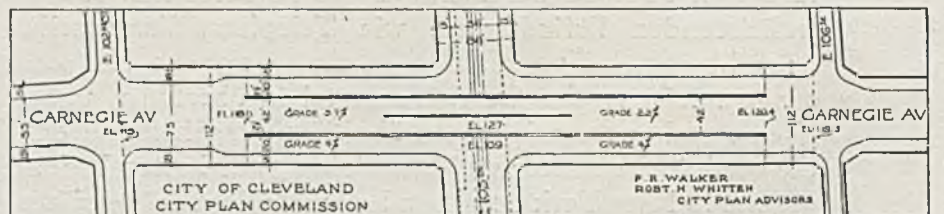


ABB. 174 und 174A. — CLEVELAND. VORSCHLAG FÜR ÜBERBRÜCKUNG EINER STRASSENKREUZUNG
 Der Städtebauliche Ausschuß der Stadt Cleveland hofft eine besonders gefährliche Straßenkreuzung durch Bau einer Brücke zu erleichtern.

ABB. 175.
BOSTON. HOCHBAHN BEI
ARBORWAY, FOREST HILLS

Gut entwickelte Hochbahnen
können zum Straßenschmuck
werden.

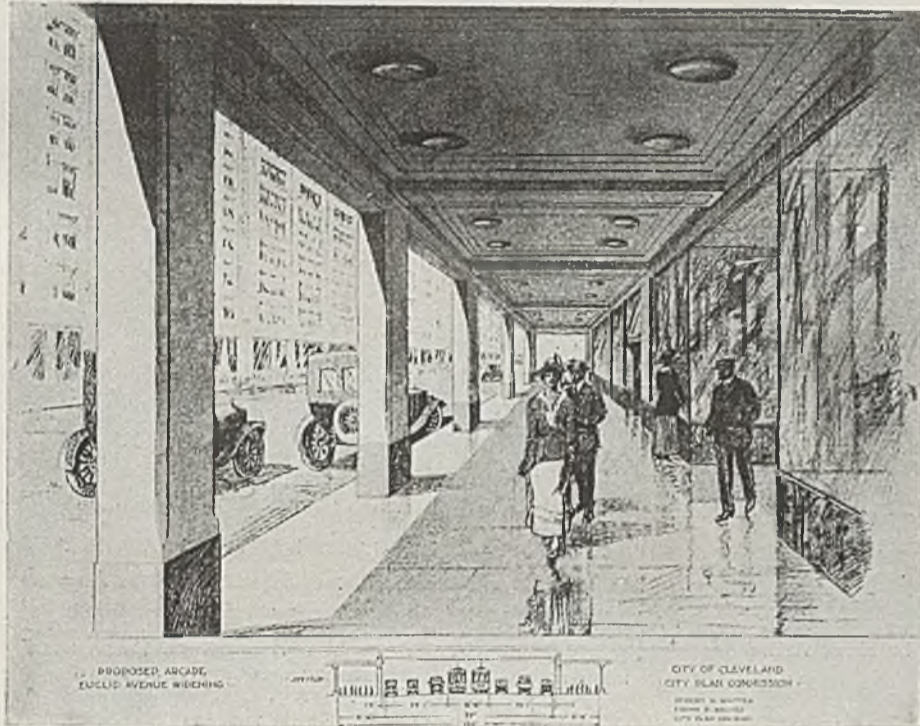


ABB. 177. — NEW YORK, FOREST HILL GARDENS
HOCHBAHN-HALTESTELLE

Architekten: G. Atterbury und Olmsted Brothers.
Erbaut (etwa 1912) aus Eisenbeton, dessen äußere
Flächen teilweise durch einen Bewurf aus kleinen Kiesel-
n und zerkleinerten roten Ziegelsteinen aufgehebert sind.

(Links.)

ABB. 176. — CLEVELAND, VORSCHLAG ZUR VER-
BREITERUNG VON EUCLID AVENUE

R. H. Whitten und F. R. Walker, die Ratgeber des
amtlichen städtebaulichen Ausschusses der Stadt
Cleveland schlagen vor, die Hauptgeschäftsstraße
durch Verlegung der Bürgersteige auf die angrenz-
enden Grundstücke zu verbreitern. Der Vorschlag
wäre leichter ausführbar, wenn nicht die Erdge-
schosse der meisten (sehr kostbaren) angrenzenden
Geschäftshäuser sehr verschiedene Höhen hätten.

(Links.)

ABB. 179. — NEW YORK

Hoch- und Untergrundbahn an der Ecke der 6. Avenue und 33. Straße.
Ungenügende, kostspielige, lärmende und architektonisch unbefriedi-
gende Lösung von New Yorker Verkehrsnoten.

Der untere der beiden Tunnel ist der Pennsylvania-Eisenbahntunnel.
Vgl. Abb. 178 und 179A, 552—57.

(Aus: Wittig, Die Weltstädte und der elektrische Schnellbahnverkehr.)

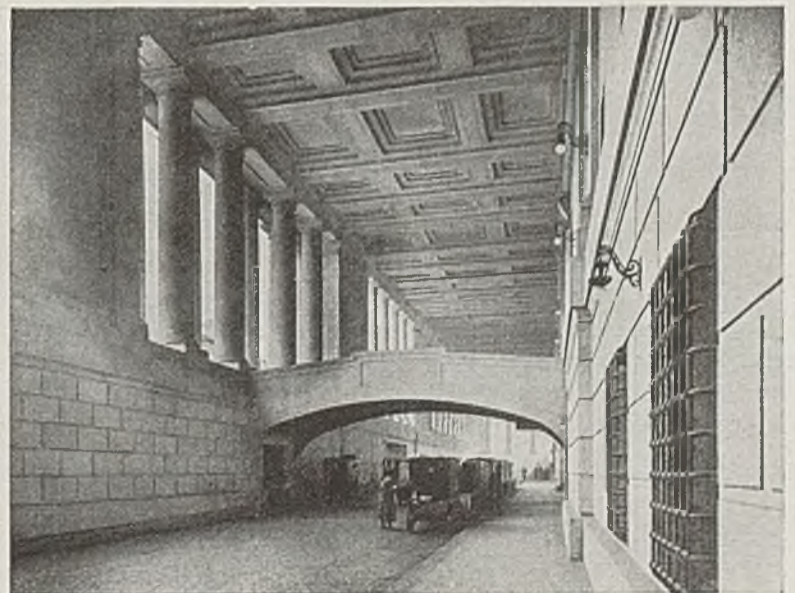
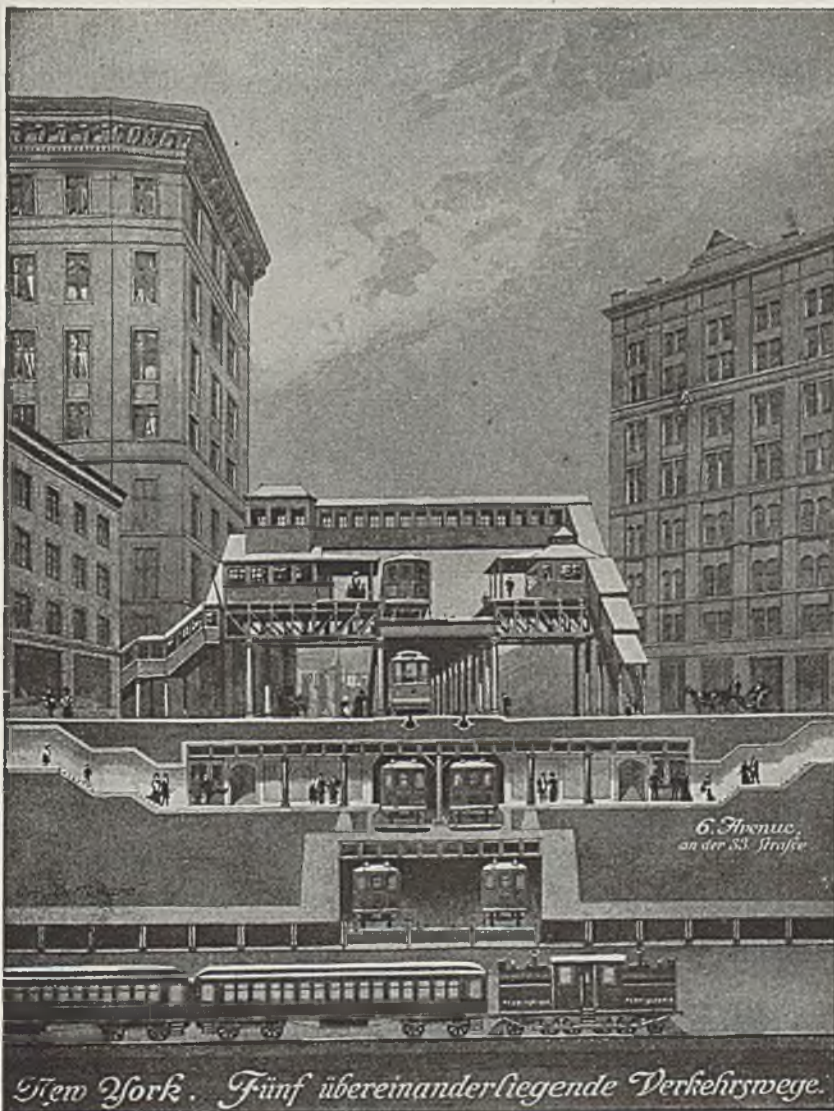


ABB. 178. — NEW YORK, PENNSYLVANIA BAHNHOF

Architekten: McKim, Mead und White. Diese kleine Einzelheit aus dem
gewaltigen überbauten Bezirke des Bahnhofs zeigt eine Verbindung
zwischen einer höheren äußeren über einer niedrigen inneren Straße.
Die vielfach auftauchende Notwendigkeit, den Wagenverkehr an über-
lasteten Kreuzungspunkten zu trennen, wird oft ähnliche Lösungen er-
fordern. Vgl. Abb. 179, 179A und B, 552—57, auch 595 und 596.

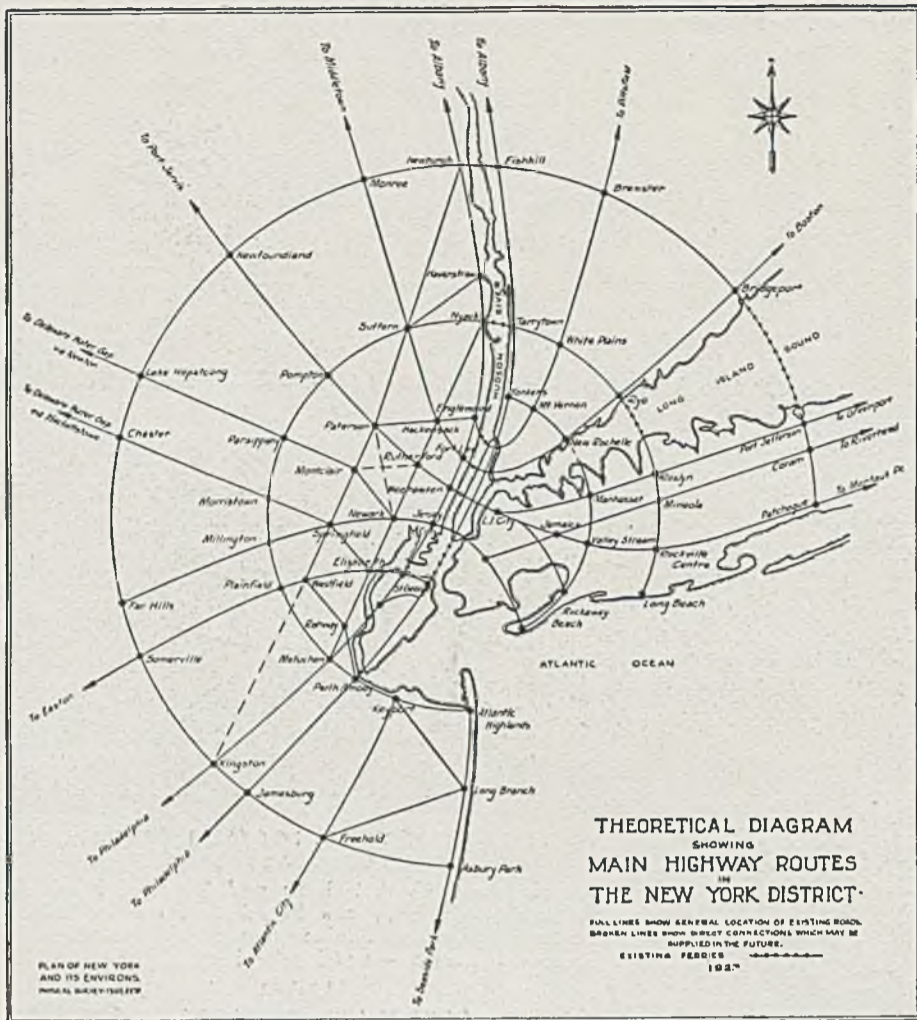


ABB. 180. — NEW YORK. THEORETISCHES DIAGRAMM DER HAUPT-
VERKEHRSSTRASSEN

Eines der zahlreichen „theoretischen Diagramme“ des großartig finanzierten gemeinnützigen Privatunternehmens, der „Plan von New York und Umgegend“ (Direktor: Thomas Adams), dessen praktische Ergebnisse erst in einer Reihe von Jahren erwartet werden dürfen.



ABB. 179B. — NEW YORK. PENNSYLVANIA BAHNHOF
(Vgl. Abb. 179A und 552—557.)

Architekten: McKim, Mead und White. Diesem Bahnhof ist der Vorwurf gemacht worden, seine Säulenstellungen und seine große Mittelhalle (Abb. 556) seien weniger „modern“ als die Ritterburgen- und Kathedralmotive des neuen Stuttgarter Bahnhofs (nächste Abbildung).



ABB. 179C. — STUTTART. DER NEUE BAHNHOF

Dieser Bahnhof, der die Romantik von Berlages Amsterdamer Börse in die unmittelbare Nähe der klaren Karls-schulbauten und eines großen Barockschlosses verpflanzt, erscheint manchen deutschen Beurteilern „moderner“ als der streng klassizistische Pennsylvania Bahnhof (vgl. oben).



ABB. 179A. — NEW YORK. PENNSYLVANIA EISENBAHNHOF

Architekten: McKim, Mead und White. Der $3\frac{1}{2}$ ha überbauter Fläche darstellende Bahnhof, mit dem die Pennsylvania Eisenbahngesellschaft ihre gewaltigen Tunnels (unter dem Hudson-Fluß, quer unter Manhattan-Insel und unter dem Ostfluß; Kosten 100 Millionen Dollar; vgl. Abb. 178 und 179) im Herzen Manhattans zugänglich machte, enthält eine geistvolle Neubildung der Riesenhallen römischer Kaiserthermen. (Abb. 556). Die hier gegebene Ansicht ist von der Ecke der 31. Straße und der 7. Avenue aufgenommen. Vgl. Plan und weitere Ansichten Abb. 178, 552—557.

ZONENBAUORDNUNGEN

Während bis vor kurzem die Aufstellung eines öffentlichen Gebäudes in einer amerikanischen Stadt dadurch geradezu wirkungslos wurde, daß jeder Baustellenbesitzer in der Nachbarschaft ein beinahe uneingeschränktes Recht hatte, etwaige stadtbaukünstlerische Absichten durch rücksichtsloses Hochbauen zunichte zu machen, verspricht seit einigen Jahren die sich rasch entwickelnde Zonengesetzgebung die Möglichkeit vielleicht auch künstlerischer Zucht. Schon früher sind in einigen Fällen, z. B. in Boston am Copley Square und in Baltimore am Mt. Vernon Platz (Abb. 65), Beschränkungen der Bauhöhen aus künstlerischen Rücksichten eingeführt worden, doch war das Erreichte und sogar das Angestrebte ungenügend. Auch die neuere Zonengesetzgebung steht fast ausschließlich im Dienste der Wirtschaftlichkeit und Gesundheit. Nach den neuen Bestimmungen müssen die New Yorker Wolkenkratzer zur Schonung des stets unbefriedigenden Lichteinfallwinkels auf den gegenüberliegenden Seiten der Straßen in den oberen Geschossen hinter die Baufluchtlinie zurücktreten. Auf einem Viertel der Baufläche darf ein beliebig hoher Turm errichtet werden, wodurch Türme auf größere Grundstücke beschränkt sind.

Die New Yorker Zonenbauordnung legt Zonen fest, in denen jeweils ein bestimmtes Verhältnis zwischen Straßenbreite und Bauhöhe festgestellt ist. In der höchsten Zone ist die zulässige Höhe zweieinhalbmal so groß als die Straßenbreite, in der nächsten Zone eineinhalbmal so groß. Diese zulässigen Höhen dürfen aber durch Bauteile überschritten werden, die für je fünf Fuß senkrechter Höhe um einen Fuß hinter die Bauflucht zurücktreten. Von der anfangs kleinlichen Auslegung (Abb. 672, 683) dieser Vorschriften ist man allmählich zu großzügigerer Auffassung (Abb. 673) vorgedrungen, und Bauten wie das Shelton Hotel (Abb. 679 u. 687) waren die Folge.

Aus der Anwendung der neuen New Yorker Zonenbauordnung haben sich überraschende künstlerische Wirkungen ergeben, Wirkungen, die sich bisher allerdings meist im „Malerischen“ erschöpften. Die oberen Regionen der zwanzig- bis fünfziggeschossigen Turmbauten ge-

mahlen an traumhaft gesteigerte Terrassen oder hängende Gärten (Abb. 668); oder man sieht eine vergeistigte gotische Kirche (etwa von der Größe der Pariser Sainte Chapelle), nachts überirdisch beleuchtet, auf dem siebzig Meter hohen Unterbau eines tüchtigen Bürogebäudes in die Wolken ragen (Abb. 680 u. 684).

Eine Anzahl von Studien zeigen die Möglichkeiten, die sich bieten, wenn die Regulierung der Wolkenkratzer in den Dienst künstlerischer Absichten beim Entwurf von Platzanlagen gestellt wird (Abb. 196—209, 671).

Die Frage nach der Wünschbarkeit und Berechtigung städtebaulicher Tätigkeit seitens der Städte ist in den Vereinigten Staaten neuerdings besonders lebhaft geworden durch die Versuche, in amerikanischen Städten Zonenpläne aufzustellen, wie sie in Deutschland seit langem üblich sind. Die Bewegung für die Einführung von Zonenplänen zur Regulierung der Bauhöhen, der Hofgrößen und der Art der Benutzung ist noch im Fluß. Im Jahre 1922 gab es 55, im Jahre 1923 bereits 109 amerikanische Städte, die Zonenpläne eingeführt hatten. Der Wert dieser Zonenpläne ist vielfach sehr zweifelhaft und ihre Beurteilung nach europäischen Maßstäben würde mit Rücksicht auf die gründlich verschiedenen Verhältnisse zu ernststen Trugschlüssen führen. Die wirkungsvollste Zoneneinteilung ist nicht der verspäteten Gesetzgebung zu verdanken, sondern den umfassenden privatrechtlichen Bindungen (*restrictions*), die das Bauland in den (auf S. 116 ff. zu besprechenden) kaufmännisch geleiteten Gartenvorstädten gegen Schädigung durch Mietshäuser oder Fabriken schützen. Doch scheint es im Augenblick, als sei beinahe alle städtebauliche Teilnahme in den breiteren Kreisen Amerikas hauptsächlich von dem Zonengedanken in Anspruch genommen. Nachdem bis vor kurzem jeder Besitzer einer Baustelle, der sich nicht privatrechtlich gebunden hatte, die Berechtigung besaß, beinahe jede beliebige Ausnutzung seines Landes, gleichviel ob durch Errichtung eines Schweinestalls oder eines Wolkenkratzes, zu unternehmen, erfreuten sich die Städte zwar der abenteuerlichsten Umriss- und Straßenbilder, aber sie litten auch unter den bedauerlichsten Licht- und Luftbeengungen, wo Zufall und Laune hochgradige Bodenausnutzung vorteilhaft erscheinen ließ. Das neue Zonengesetz (1915) von New York stellt eine der weitgehendsten Maßnahmen aller Zeiten dar, aber sie kam zu spät. Die Geschößzahlen, die in weiten Gebieten hochbewerteten Bodens der inneren Stadt als noch zulässig festgestellt werden mußten, bedeuten zusammen mit dem großen Schaden, der vor dem Erlaß dieses neuen Baugesetzes angerichtet worden ist, unermessliches Übel. Erst die Zukunft wird lehren, ob der Segen, den jetzt so viele amerikanische Städte von ihren neuen Zonenplänen erhoffen, die Gefahren aufwiegen wird, die eine Zonengesetzgebung bedeutet, wenn sie von der Grundstücksspekulation rücksichtslos ausgenutzt wird, wie das im festländischen Europa so oft der Fall war.

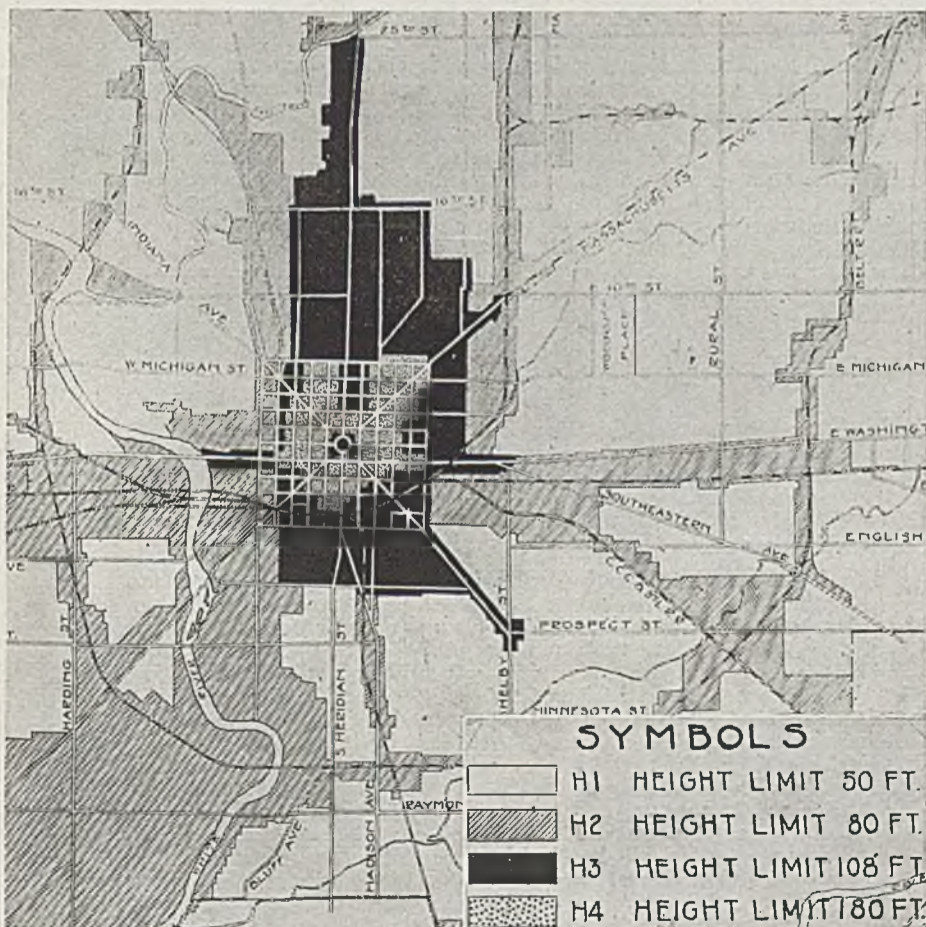


ABB. 181. — INDIANAPOLIS. HÖHENZONE

Dieser neue Zonenbauungsplan läßt in der Innenstadt (vgl. Abb. 67) 55 m und in den am stärksten beschränkten Vorstädten noch 15,25 m Höhe zu. Dieser wenig revolutionäre Plan ist typisch für viele amerikanische Zonenordnungen. Die wirksameren Baubeschränkungen werden (wie S. 116 ausgeführt ist) von Privaten, nicht von Gemeinden auferlegt.



ABB. 182. — DAS CHAOS DER AMERIKANISCHEN GESCHÄFTSSTADT

Ein amerikanisches Spottbild auf den Mangel an Einheit im Stadtbild und an Ordnung in den Bauvorschriften. Der Eingeweihte erkennt in jedem der hier bunt nebeneinander gestellten Bauten die verzerrt wiedergegebene Eigenart eines bekannten amerikanischen Baumeisters.

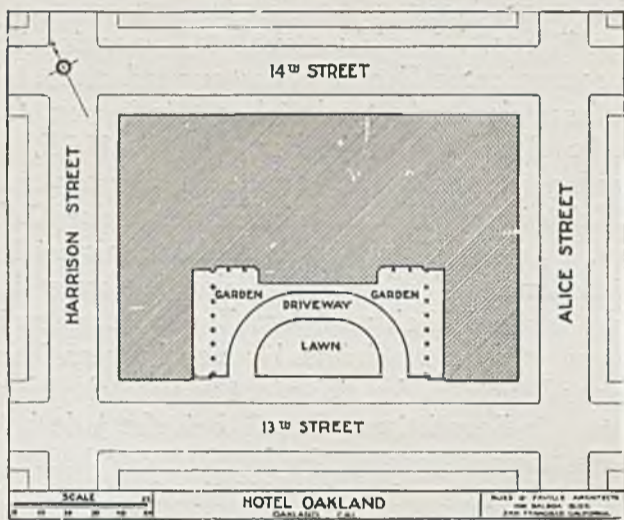


ABB. 183—185. — OAKLAND. HOTEL OAKLAND. VORDER- UND RÜCKSEITE. LAGEPLAN

Architekten: Bliss und Faville. Dieses Hotel (in einer Vorstadt San Francisco's) und seine Beziehung zum Straßenplan ist zu vergleichen mit dem Durcheinander des führenden Hotels im Herzen von San Francisco, vgl. Abb. 187. (Der nach der Straße offene Lichthof des Hotels Oakland ist über dem Erdgeschoß viel größer als der Plan des Erdgeschosses anzeigt.)

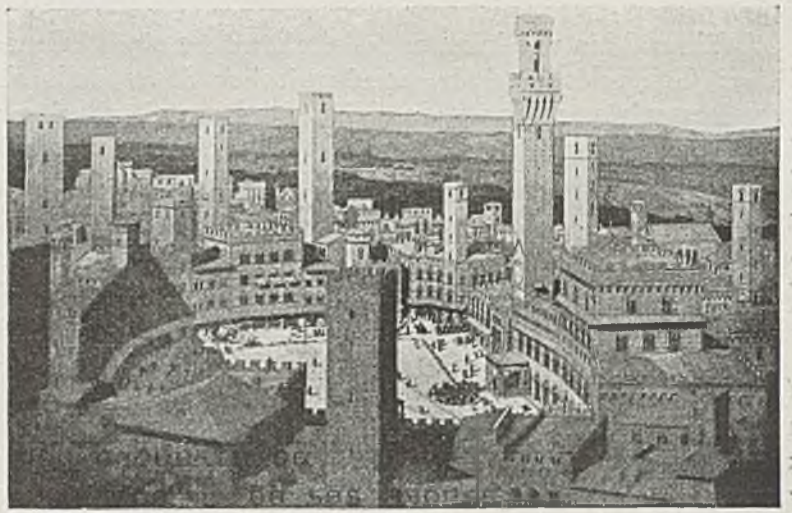
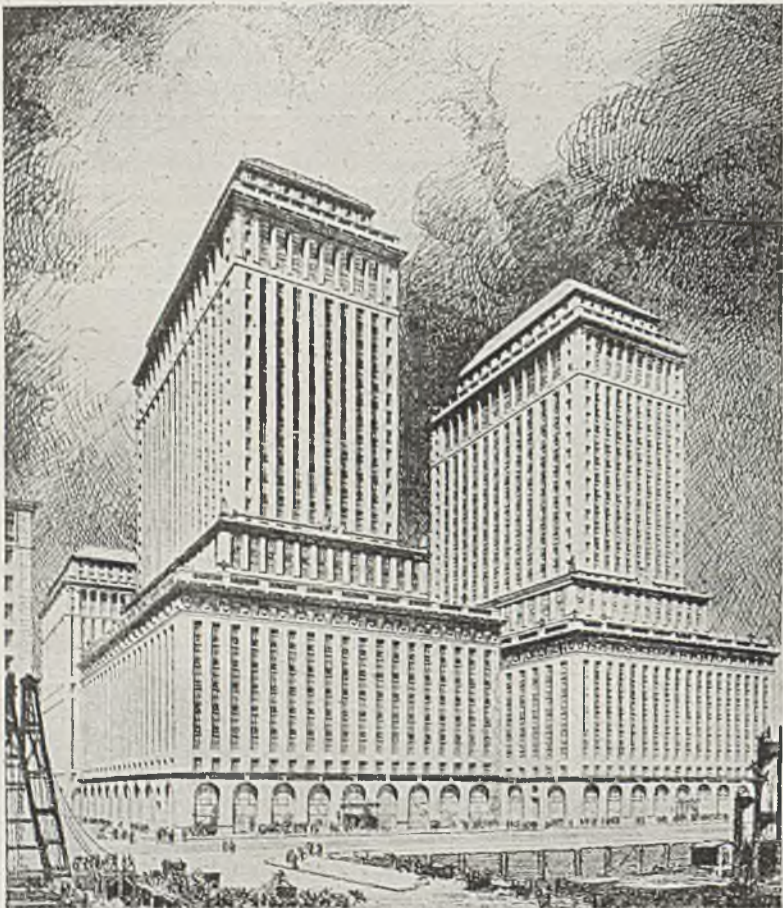


ABB. 186. — SIENA. PIAZZA DEL CAMPO. ALTER ZUSTAND

Die Turmbauten, mit denen sich die Adelsfamilien des mittelalterlichen Siena zu überbieten suchten, deuten an, wie Bürotürme gebaut werden müßten: weit auseinander und mit geringem Querschnitt. Sie beeinträchtigen nicht zu sehr Luft und Licht; weder sich gegenseitig, noch den Straßen und den niedrigen Häusern.



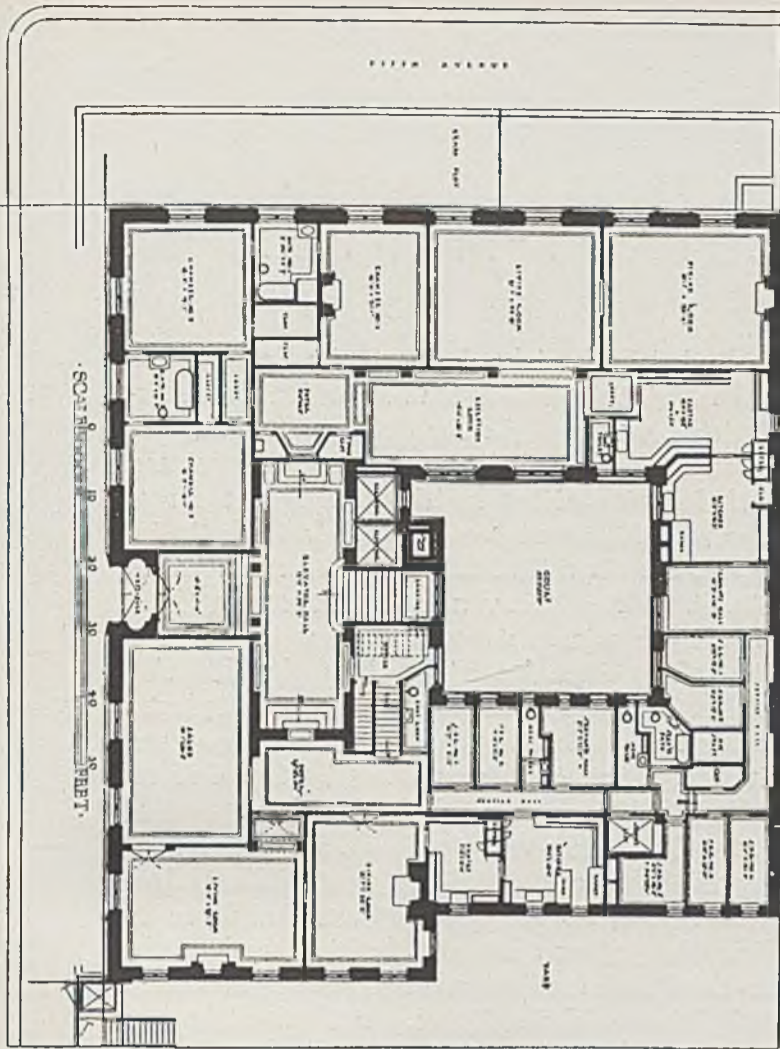
ABB. 187. — SAN FRANCISCO. RÜCKSEITE EINES DER BESTEN GASTHÖFE DER STADT

Das San Francisco Hotel ist eines der schönsten, berühmtesten und — für jeden, der ein Zimmer nach der Straße hat — behaglichsten Gasthöfe Amerikas. Die hier abgebildete Aufnahme der unglaublich engen Lichthöfe, auf die hunderte von Fenstern gehen, zeigt noch einen verhältnismäßig glücklichen Zustand, der sich seit dem Verbaun der an die Lichtschachte angrenzenden fremden Baustellen wesentlich verschlechterte. Der Aufenthalt in den unteren Geschossen gleicht in Zimmern, die an derartigen Lichtschachten liegen, dem Aufenthalt in einem tiefen Bergwerke. Es sind derartige Zustände, deren Wiederholung die verspäteten amerikanischen „Zonenverordnungen“ verhindern sollen. Das hier (Abb. 187) abgebildete Hotel ist, von der Straße gesehen (!), architektonisch gut entwickelt; es ist von denselben Architekten wie das Hotel Oakland (Abb. 183—85), woraus hervorgeht, wie sehr ein Baumeister das Opfer schlechter Bauordnungen und verwilderter städtebaulicher Verhältnisse werden kann.

ABB. 188 (links). — NEW YORK. PARK-MADISON GEBÄUDE

Architekten: Warren und Wetmore. Dieses Gebäude ist typisch für die New Yorker Wolkenkratzer, wie sie sich seit Erlaß der neuen „Zonenverordnung“ entwickeln. Das Zurückspringen der oberen Geschosswerke sichert vor einer Wiederholung der schauerhaften Verhältnisse im südlichen Teile der Halbinsel, wo viele Tausende von Fenstern Licht und Luft nicht mehr oder nicht in genügenden Mengen genießen.

Die Abbildung deutet auch (ganz unten rechts) den ganz eigentümlichen Tatbestand an, daß ein ganzes Stadtviertel von Wolkenkratzern über dem größten Kopfbahnhof der New York Central Eisenbahn (Abb. 595—97), einer der größten Fern- und Vorortbahngesellschaften der Welt, aufgebaut wurde. Nachdem seit 1910 in Berlin die fast einstimmige Mahnung der Preisträger im Groß-Berliner Wettbewerb, eine Nordsüd-Verbindung zwischen den Stettiner, Potsdamer und Anhalter Kopfbahnhöfen herzustellen, unausgeführt blieb, besteht die Möglichkeit, daß Berlin auch in Zukunft bei den Kopfbahnhöfen beharrt und daß dann diese großen Fremdkörper im Stadt-Leibe dadurch einmal weniger schädlich gemacht werden, daß man neue Stadtviertel über ihnen errichtet. Es wäre dann zu hoffen, daß bei der Planung dieser neuen Stadtteile mehr städtebauliche Weisheit herrschen möge als bei der Überbauung des gewaltigen elektrischen Fern- und Vorortbahnhofes der New York Central Eisenbahn, wo die zahlreichen Büro-, Hotel- und Klubhaustürme nichts vereint als der fast einheitlich gute Geschmack der wetteifernden Architekten. Das sich schließlich ergebende Bild entspricht etwa dem Turmgewimmel einer gotischen „gewachsenen“ Stadt (vgl. Abb. 186), nicht aber den von Künstlern geplanten Städten der Spätrenaissance, aus der doch die Schmuckformen abgeleitet sind, in denen die meisten der hier besprochenen Wolkenkratzer errichtet wurden. Die in Abb. 237—40 und 578—82 gezeigten Bauten stehen hier.



(Links oben und unten)

ABB. 190 — 190B
NEW YORK. MIETHAUS
FUNFTE AVENUE No. 998

Architekten:
McKim, Mead und White

Typisches Beispiel für wirkungs-
volle Fassadengliederung, welche
die Vorbedingung für Beherrschung
breiter Straßen und Plätze durch
hohe Wände ist. Die Grundrisse
(Erdgeschoß und typisches Unter-
geschoß einer zweigeschossigen
Wohnung) zeigen, wie die Ge-
schosse auch senkrecht zusam-
mengefaßt sind.

(Oben rechts)

ABB. 189. — SAN FRANCISCO
MARKET STREET

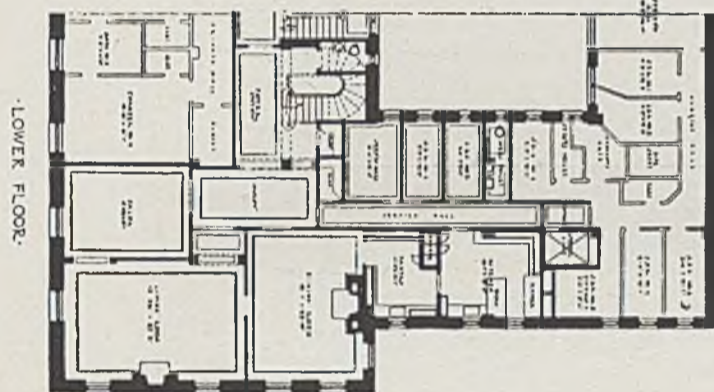
Der Turm des alten Spreckels-Ge-
bäudes (eines der wenigen Hoch-
häuser San Franciscos, die Erd-
beben und Feuer von 1906 über-
dauerten) beherrschte lange diese
Hauptverkehrsstraße, an der sich
neuerdings die Hochhäuser häufen.
Das Spreckels-Gebäude, auf einer
Eckhaustelle stehend, stößt mit
zwei Seiten an Straßen. Die beiden
anderen Seiten sollen durch private
Verträge mit den Nachbarn ge-
gen Gefahr des Verhauwerdens
geschützt sein.



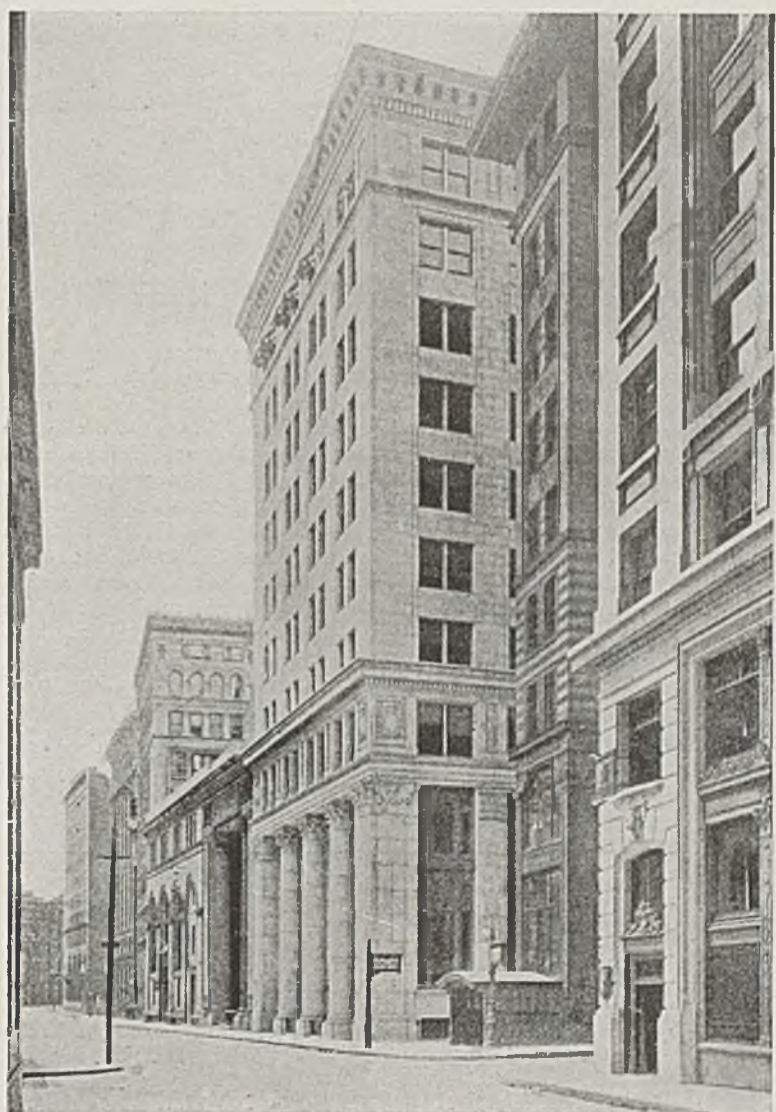
(Rechts unten)

ABB. 191. — BOSTON
STRASSE IM BANKIER-
VIERTEL

Das Minot-Gebäude (in der Mitte;
Architekten: Parker, Thomas und
Rice) schließt sich mit anderen Ge-
bäuden der Nachbarschaft durch
ähnliche Gesimshöhe zusammen.



LOWER FLOOR.



„VERKEHRS-ZIRKEL“ UND „STADT-MITTEN“

Die Lösung der Verkehrsfrage im Herzen einer Großstadt bietet besondere Schwierigkeiten namentlich dann, wenn ein radialer Stadtplan das Blut des Verkehrs in gleichzeitig höchst wünschenswerter und — bei schlecht entwickeltem Herzen — sehr gefährlicher Weise ins Herz des Geschäfts- und Verwaltungsviertels führt. In Washington, Annapolis und Madison (Abb. 49, 66 u. 82) wird der Verkehr um das Gelände des Kapitols herumgeführt, in dem sich die Achsen des Stadtplanes schneiden. Dem Gedanken, den gefährlichen Schnittpunkt wichtiger Achsenstraßen zu umgehen, wurde eine neuzeitliche Entwicklung zuteil durch Einführung des sogenannten Kreisverkehrs, wie er zuerst in New York auf dem sogenannten Columbus Circle und später auf dem Place de L'Etoile Paris und dem (dafür zu kleinen) Kemperplatz in Berlin durchgesetzt wurde. Bei dem Kreisverkehr wird den Wagen nicht gestattet, den Straßenschnittpunkt, wo Zusammenstöße am meisten drohen, zu durchfahren, sondern sie werden durch polizeiliche Vorschrift zur Umkreisung (in einheitlicher Fahrtrichtung) des Hauptfahrpunktes angehalten.

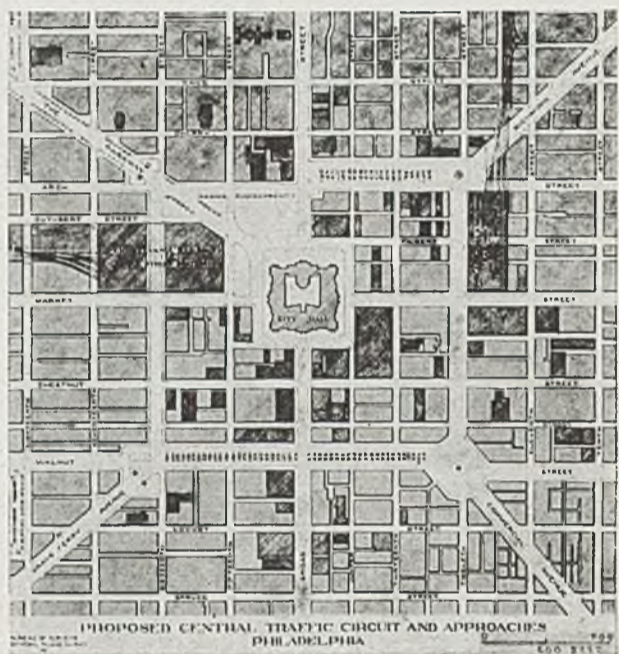


ABB. 192. — PHILADELPHIA. VORSCHLAG FÜR EINEN VERKEHRZIRKEL IN DER MITTE DER STADT

Dieser Vorschlag stammt aus dem Bureau of Surveys, der städtebaulichen Behörde, die in Philadelphia früher in Erscheinung getreten ist, als in den meisten anderen amerikanischen Städten. Die amtliche Denkschrift führt aus, daß die Verwirklichung dieses Planes „die Verkehrsverhältnisse im Innern der Stadt erleichtern würde. Der gegenwärtigen Neigung zur Zentralisierung und übertriebenen Bodenausnutzung würde Einhalt getan werden, und die Werte des Bodens, wo sie jetzt stehen bleiben oder sinken, würden gefördert werden, schlechte Wohnbezirke würden ausgemerzt werden“. Der Vorschlag für diesen Verkehrszirkel würde ebenso wie die Einführung der vier Radialstraßen an den Ecken die Erwerbung von sehr teurem Grundbesitz erfordert haben. Von diesem Plan ist nichts zur Ausführung gekommen als der kostspielige nordwestliche Radialstraßen-Durchbruch, von dem die Abbildungen 17 bis 21 handeln.

Der Plan für Philadelphia sieht als wertvolle Erweiterung dieses Gedankens einen sogenannten „zentralen Verkehrszirkel“ vor, mittels dessen nicht nur der Schnittpunkt der Verkehrsachsen, sondern auch die unmittelbare Umgebung des vom Verkehr am meisten bedrängten Gebietes umgangen werden soll. Dieser vielversprechende Gedanke ist 1915 in des Verfassers Plan für Oakland, Californien (Abb. 749A u. B), in allerletzter Zeit von E. H. Bennett im Plane für Buffalo (Abb. 749) wieder vorgeschlagen worden.

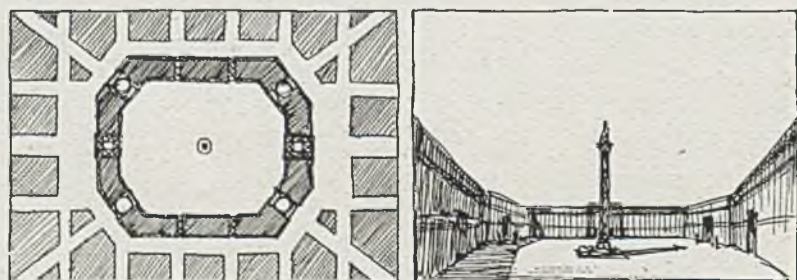
Durch die Anlage eines derartigen „Verkehrszirkels“ ist es möglich, in der Mitte eines regelmäßigen Stadtplanes ein Gelände vor dem Durchgangsverkehr zu schützen, um es so für die künstlerische Ausgestaltung im Sinne städtischer Darstellung städtischer Würde freizuhalten.

Die mittleren Platzanlagen regelmäßiger Stadtpläne bieten die vorzüglichsten Baustellen für ein „Zentralgebäude“ im höchsten Sinne der Renaissance, das, wenn es künstlerisch mächtig genug ist, den befriedigenden Abschluß aller in den Platz einmündenden Straßen bilden kann (Abb. 72—82). Wenn sich im Platze der Mitte nicht nur zwei Achsen schneiden, d. h. also wenn der Stadtplan strahlenförmig ist, kann das Zentralgebäude nur dann befriedigen, wenn es entweder polygonal oder rund ist. Als Beispiel für schöne runde Bauten verdient die Bank von



ABB. 193. — THEORETISCHER VORSCHLAG FÜR EINEN MITTLEREN VERKEHRZIRKEL

Henards ursprünglicher Vorschlag, den mittelsten Teil der Stadt durch einen „Verkehrszirkel“ vor Durchgangsverkehr zu schützen. Henards Pariser Vorschlag wurde bereits von D. H. Burnham in den Plänen für Chicago und San Francisco wieder aufgenommen.



(Links)
ABB. 194—195. — GRUPPIERUNG ÖFFENTLICHER BAUTEN INNERHALB EINES „VERKEHRZIRKELS“. PLAN UND INNENANSICHT

In der Mitte eines Stadtplanes, der rechtwinklige und Strahlstraßen vereinigt, schließt ein „Verkehrszirkel“ einen einheitlich umrahmten Platz ein. Im Plane finden sich rechts und links schmale Vorhöfe, die von so einheitlich einfachen Wänden umgeben sein müssen, daß die Wirkung der häßlichen kleinen Verlegenheitsblöcke dadurch gemildert würde.

(Skizzen von Hegemann und Pects.)

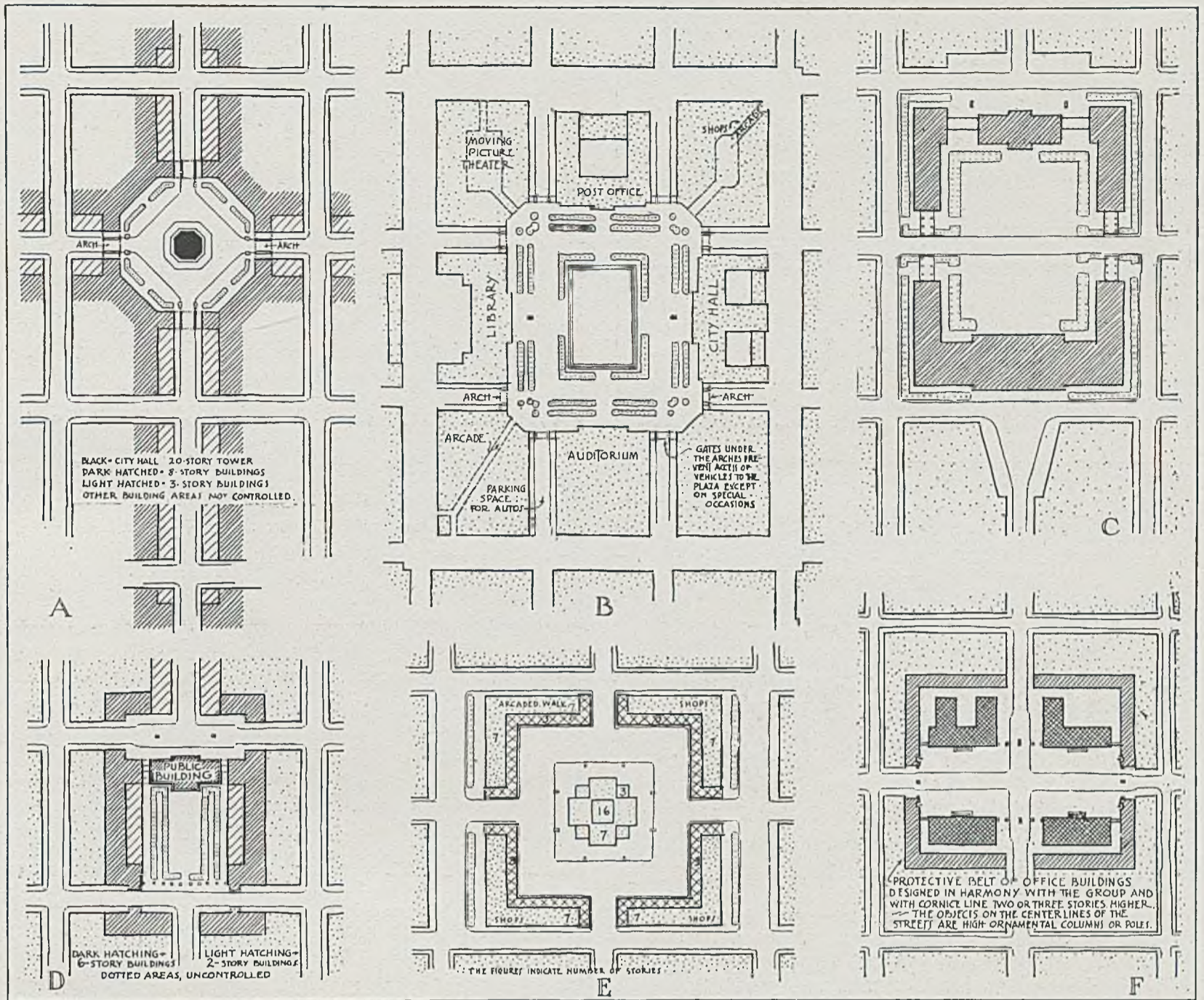


ABB. 196-201. — SECHS PLANE FÜR GRUPPEN ÖFFENTLICHER BAUTEN IN DER MITTE RECHTWINKLIGER STADTPLANE
 Architekten: Hegemann und Peets. Anpassung renaissanceistischer Gedanken an neuzeitlich amerikanische Verhältnisse
 Hierzu die Vogelschau-Skizzen Abb. 204-09.

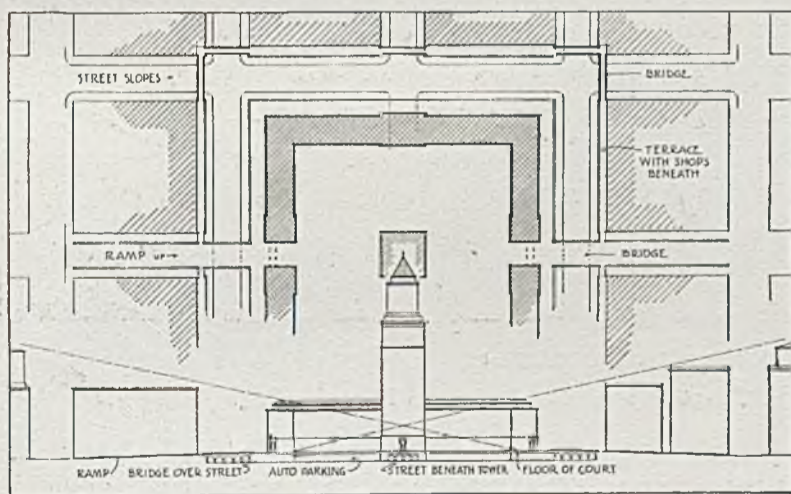
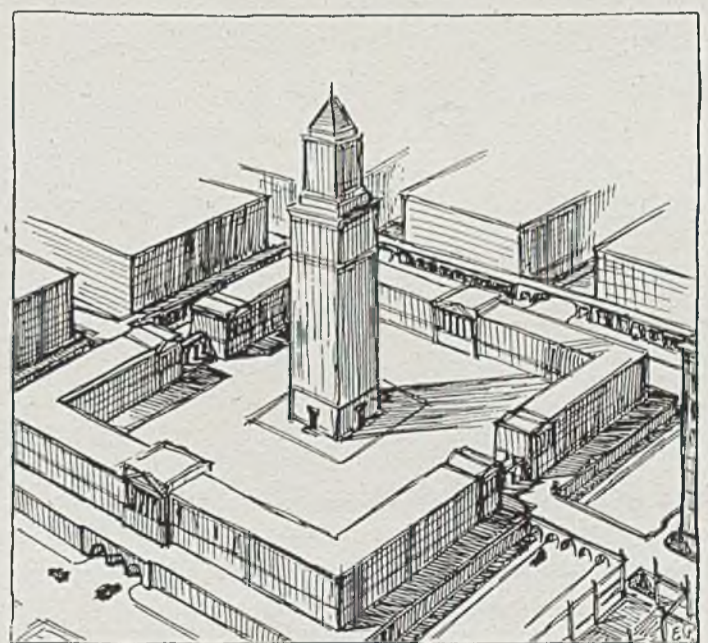


ABB. 202 und 203 (rechts). — VERWALTUNGSFORUM, UMGEBEN VON
 „VERKEHRSZIRKEL“ (STUDIE)

Ein Versuch, den Gedanken des mittleren Verkehrszirkels von Philadelphia (vgl. Abb. 192) zu vereinigen mit einem Grundgedanken des Planes von Rochester (vgl. Abb. 89 und 90).

Architekten: Hegemann und Peets. Der Entwurf enthält verschiedene Anwendungen praktischer Entwicklungen der Neuzeit. Die öffentlichen Gebäude stehen etwa sechs Meter höher als der um sie herumführende „Verkehrszirkel“; ihr Verhältnis zur Straße gleicht also dem des neuen Rathauses in Zürich oder der Bauten der Universität von Columbia (vgl. Abb. 345-51) zu den durch Höhenunterschied getrennten Straßen. Auf der höheren Terrasse wird so ein Platz möglich, der geschützt vor Durchgangsverkehr und vor dem auf Rädern kommenden Geschäftsverkehr, den Fußgängern und dem festlichen Wagenverkehr nur durch zwei Brücken (ähnlich denen vor dem Grand Central Bahnhofs, vgl. Abb. 595 u. 596, oder, etwas anders, bei dem Pennsylvania Bahnhofs, vgl. Abb. 178 u. 555, beide in New York) zugänglich gemacht ist. Die festliche Ruhe



und künstlerische Einheit des oberen Platzes würde weiter zu schützen sein durch „Zonenverordnung“, welche die Bauten außerhalb (wie im Querschnitte angedeutet) unter den Visierlinien des Platzes hält. (Zwei ähnliche Vorschläge wurden später im Berliner „Linden“-Wettbewerb preisgekrönt. Vgl. die Monatsschrift „Städtebau“, 1925, S. 27.) Das gesamte Gelände unter dem Monumentalplatze würde (ähnlich dem Gelände unter den Wolkenkratzern an dem Kopfbahnhof der Grand Central Bahn, Abb. 188) dem Verkehr dienen und könnte nicht nur den Hallen für die Aufzüge (in die darüber stehenden Bauten) und den Haltestellen verschiedener Schnellbahnlagen, sondern auch vielen Hunderten wartender Kraftwagen Raum bieten, und damit ein Bedürfnis erfüllen, das in jeder amerikanischen Stadt zum Himmel schreit.

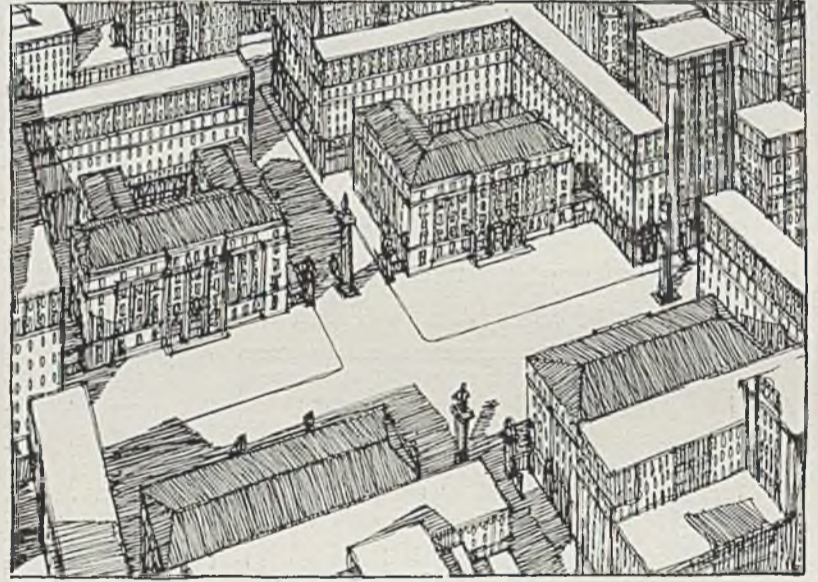
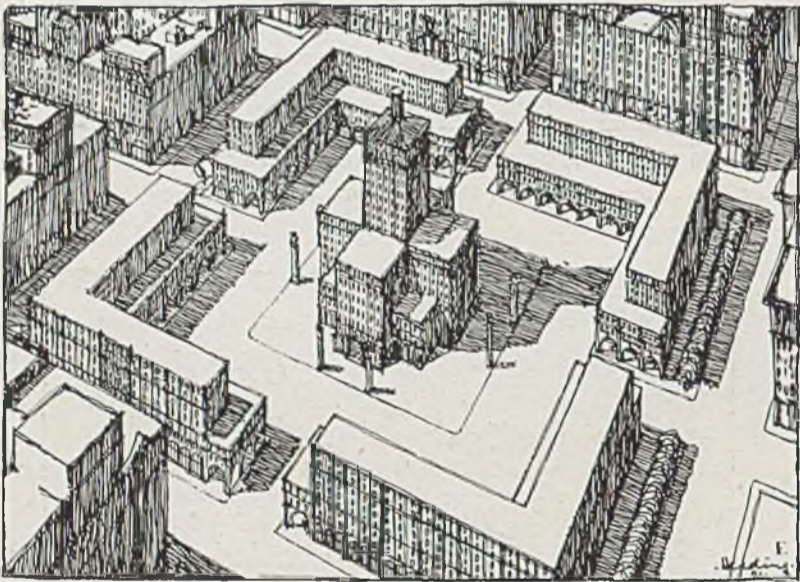
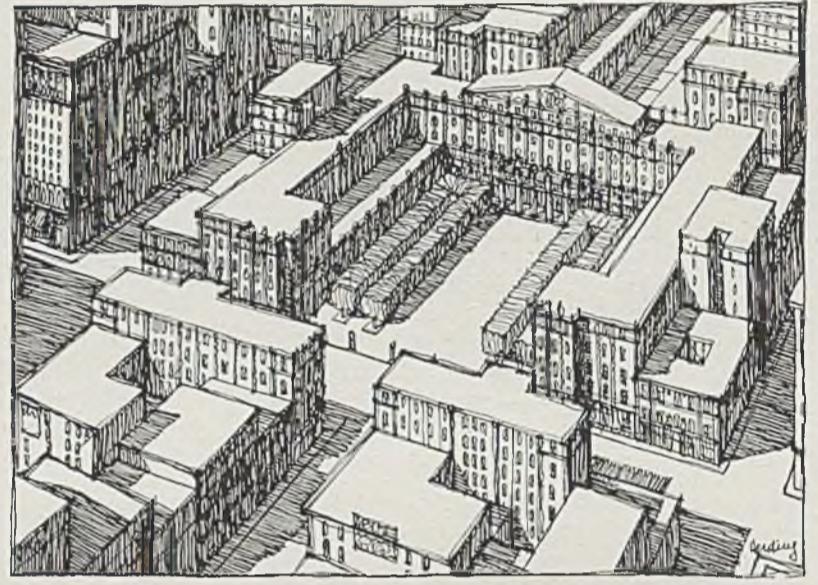
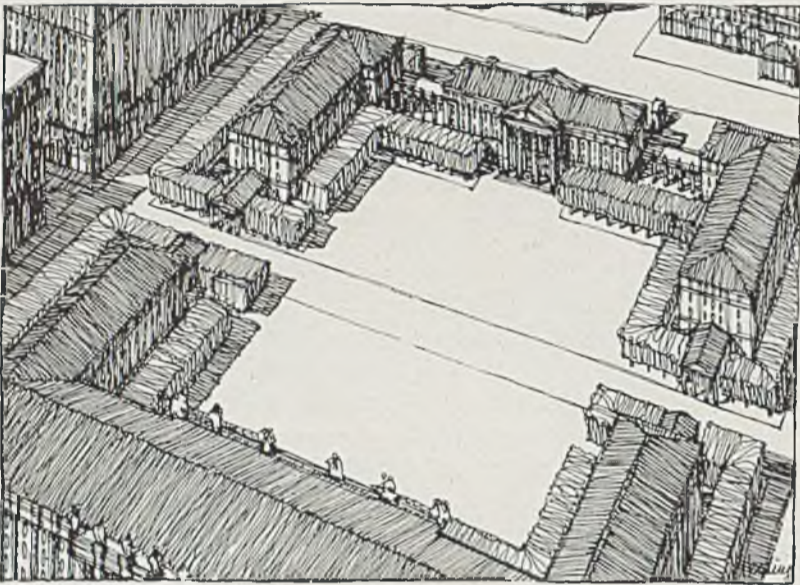
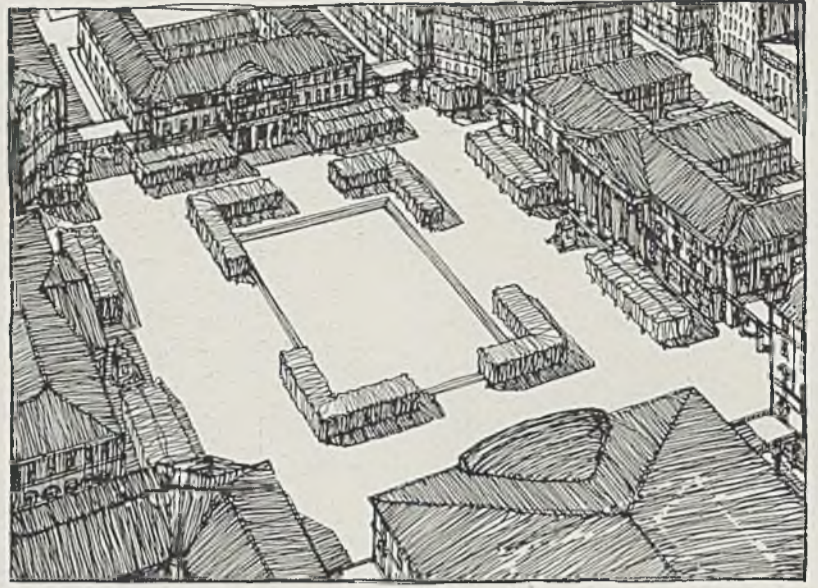
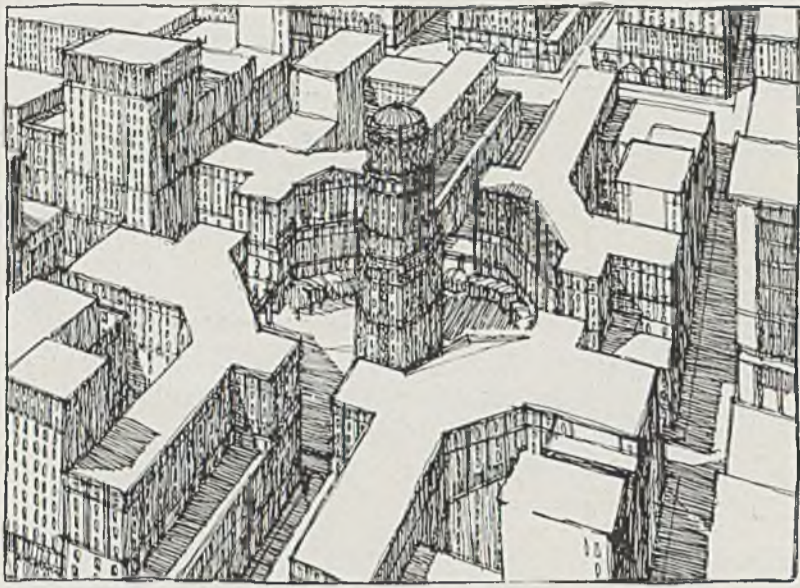


ABB. 204—209. — GRUPPIERUNGEN ÖFFENTLICHER BAUTEN

Zu den Plänen Abb. 196—201. Architekten: Hegemann und Peets. Vogelschaubilder von Franz Herding.

Irland in Dublin und als bekanntestes amerikanisches Beispiel der von Ostendorf gerühmte Entwurf für das geplante New Yorker Gerichtsgebäude von Architekt Lowell Beachtung. (Vgl. Abb. 74 und 79.)

Die Abbildungen 194—209 geben Studien der Möglichkeiten, welche die Verwendung und Vereinigung verschiedener an verschiedenen Orten vorgeschlagener oder bereits durchgeführter Gedanken dem Entwerfer großstädtischer Platzanlagen bieten. Die Studien betreffen alle ein Gelände in zentraler Lage im gewöhnlichen amerikanischen Schachbrettplan; nur die erste mit dem achteckigen Platze und Turme in der Mitte würde sich ohne weiteres auch für einen Strahlstraßenplan in der Art derer von Indianapolis und Madison eignen (vgl. Abb. 76 und 80).

Die Abbildungen auf den folgenden Seiten geben kleinere Beispiele von dem nachbarlichen Zusammenwirken architektonischer Schauseiten, das in größtem Umfange geübt werden muß, wo wertvolle öffentliche Bauten und Platzanlagen zur Geltung kommen sollen.

Die Abbildungen 225—228 zeigen den Versuch, einem zusammenhanglosen baulichen Durcheinander durch Vorlegung eines zwar niedrigen, aber in seiner Einheitlichkeit starken Baukörpers ein etwas erträglicheres Gesicht zu geben und gleichsam durch den Gegensatz zwischen Ordnung und Unordnung zu wirken. Etwas Ähnliches ist in Neapel nicht ohne Erfolg mittels der Säulenhallen der Piazza del Plebiscito in Achse des Königlichen Schlosses versucht worden. (Vgl. Abb. 229.)



(Links und oben)

ABB. 210—211. — BALTIMORE

Zwei Beispiele für das künstlerische Zusammenfassen der Stirnseiten benachbarter Häuser. Rechts: alte Wohnhäuser. Links: Umbauten alter Wohnhäuser in neue Läden.

(Rechts)

ABB. 212—213. — PROVIDENCE, R. I. GRUPPIERUNG ZWEIER WOHNHAUSER UND IHRER HÖFE

Erbaut etwa 1850.



A couple of Residences with Stores under on South Main St. built about 50 years ago.



Yard and Stabling to the above



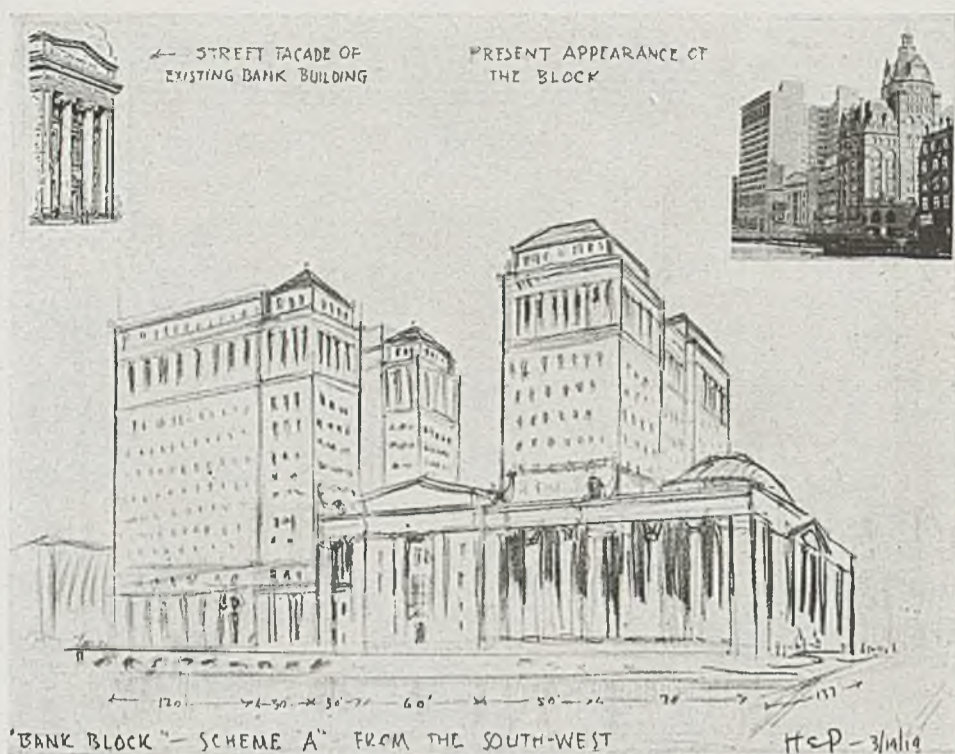
ABB. 214—215. — NEW YORK. HARVARD CLUB NEBST ANBAU

Architekten: McKim, Mead und White. Das Clubhaus geht quer durch den Baublock. Die Ansichten zeigen die Schauseiten (nach der 44. und nach der 45. Straße) des zur Einheit verschmolzenen älteren und neueren Teiles des Gebäudes und geben ein Beispiel, wie sich Einheitlichkeit im Straßenbilde trotz verschiedener Geschößzahl und Baustellenbreite erzielen läßt. Da für gewöhnliche Straßen ein einheitlicher und im Gleichgewicht der Symmetrie dauernd festzuhaltender Entwurf für jede Blockwand kaum durchführbar oder erwünscht ist, wird die Einheitlichkeit des Straßenbildes von ähnlichen geschmackssicheren Angliederungen abhängen. Der neue Anbau zum Clubhaus ist im linken Bilde links (Turm), im rechten Bilde rechts zu sehen.



ABB. 215A und B. — GRUNDRISSE zu Abb. 214—215

Links Erdgeschoß, rechts Obergeschoß. Speise- und Leschalle gehen durch mehrere Geschosse.



Der heutige chaotische Zustand des Bankblocks

ABB. 216-217. — MILWAUKEE. VORSCHLAG FÜR DEN EINHEITLICHEN UMBAU DES „BANKBLOCKS“

Architekten: Hegemann und Peets. Der „Bankblock“, dessen gegenwärtigen Zustand die kleine Photographie oben rechts (vom Fluß aus gesehen) und die Abb. 217 (gesehen von der Straße parallel zum Fluß) zeigen, enthält drei machtvolle Banken. Die erste baute einen gar nicht übel gegliederten vierzehngeschossigen Turm mit Anlehnung an die Formen und Dachfreude der deutschen Renaissance, die zweite einen quer durch den Block gehenden, gut entworfenen griechischen Tempel (oben links, Architekten: Brust & Philipp), dessen geringe Geschoßzahl die sichere Unabhängigkeit der Bank künden soll; und die dritte einen zwanziggeschossigen Büroturm, im italienischen Palaststil, aber mit nackten Feuermauern und engem Lichthof (Architekt: D. H. Burnham). Das erste und älteste der drei Gebäude, der deutsche Turm, bildet den wirkungsvollen Abschluß einer langen Straßenachse. Er sollte wegen seiner ungenügenden Raumausnutzung im Inneren (unter der ähnlich viele der älteren Hochbauten Amerikas leiden) zusammen mit anderen alten Bauten abgerissen und durch ein Bankgebäude ersetzt werden, für das die Direktoren die stolze niedrige Tempelform wünschten, welche vielen Amerikanern die Sicherheit einer Bank weit besser zu verkünden scheint als der höchste Büroturm. Die Architekten schlugen ein künstlerisches

und praktisches Zusammengehen der drei Banken vor und rieten zur Einhaltung von zwei Gesimshöhen. Sie wollten den Neubau in seinem unteren Teil „monumental“ gestalten und die Hauptgesimshöhe des bereits in der Mitte des Blocks vorhandenen Banktempels weiterführen. Der Neubau sollte aber das spätere Aufsetzen von zwei Bürotürmen möglich machen, die sich in Höhe und Einzelformen an das bereits vorhandene Hochhaus anschließen. Den häßlichen Feuermauern des letzteren sollten nur schmale Anbauten auf dem Gelände alter Kleinhäuser vorgesetzt werden und so auch der enge Lichthof vor der ersten Gefahr des Zugebautwerdens geschützt werden.

Da die Gruppe dieser Bauten infolge der weiten Ansichten, die der Fluß ermöglicht, etwas die Stadt Beherrschendes hat, handelte es sich um eine Angelegenheit von großer Bedeutung für die Stadt. Trotzdem erschien es unmöglich, die drei Banken zu gemeinschaftlichem Vorgehen zu vereinigen. Statt dessen wurden die erste und dritte Bank in eine verschmolzen; der vorhandene zwanziggeschossige Büropalast behaust heute beide und der alte deutsche Turm wurde vorläufig noch als Wahrzeichen vergangener Zeiten belassen.

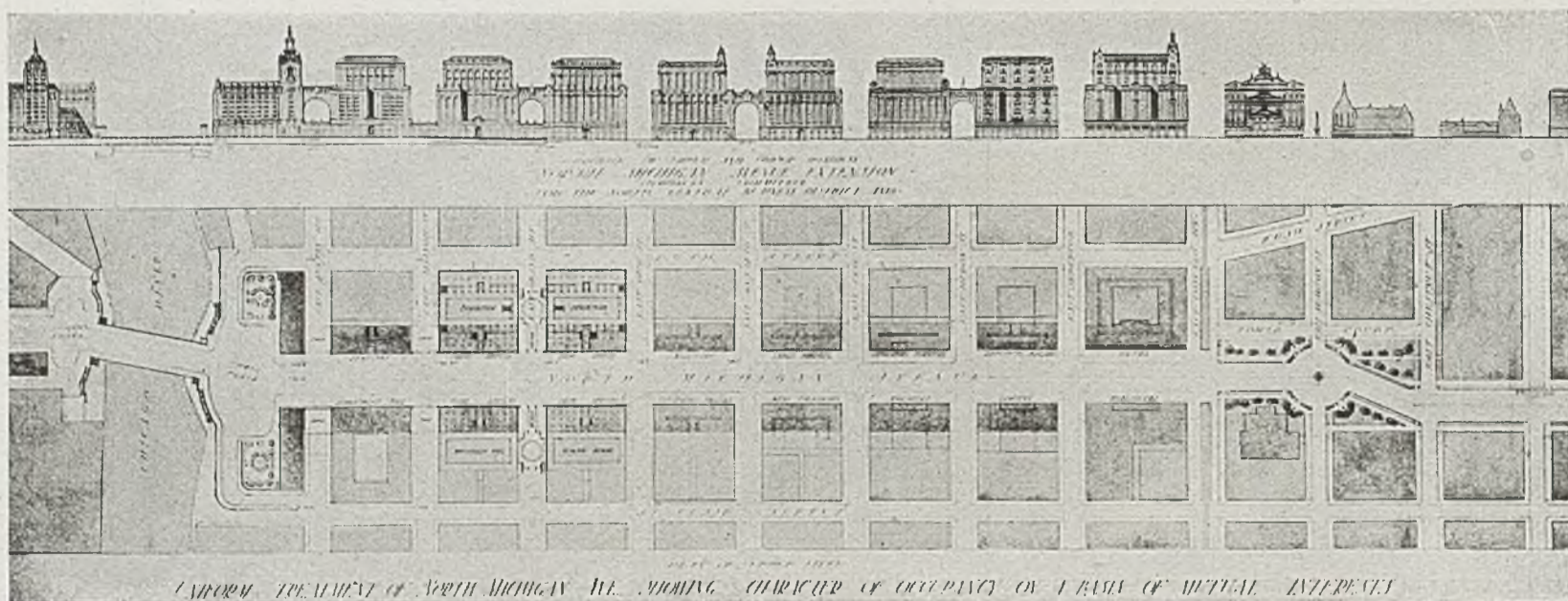


ABB. 218. — CHICAGO. VORSCHLAG FÜR EINHEITLICHE ENTWICKLUNG DER NÖRDLICHEN MICHIGAN AVENUE

Architekt: A. N. Rebori. Dieser Entwurf ist einer von denen, die von einem Ausschuß namhafter Baumeister Chicagos im Auftrage einer einflußreichen Gruppe von städtischen Grundbesitzern gemacht wurde. Die Straße sollte hauptsächlich durch ein stark entwickeltes unteres Gesims sowie durch verbindende Bögen zusammengefaßt werden. Am Eingang der Straße (links) wurden später der Turm der größten (und widerlichsten!) Kaugummi-Gesellschaft und der Turm der Chicago Tribune (Abb. 131) gebaut.



ABB. 219. — BOSTON. LOUISBURG SQUARE

Umgeben von Häusern, in deren Formen noch etwas von der Kolonialzeit lebt. Einheitlich in Maßstab, Form und Baustoffen. Vgl. Abb. 220.



ABB. 220. — BOSTON. WOHNHÖFE DER „KOLONIALZEIT“
Vgl. Abb. 219.



ABB. 221. — ZWEI MIETHAUSER AN BAYSTREET

Architekten: Peters und Rice. Die etwas gewaltsame Art, zwei Häuser mit verschiedenen Geschosshöhen durch ein gemeinsames Hauptgesims zu verbinden, rechtfertigt sich durch das Ergebnis, das (vielleicht teilweise dank der Wahl einheitlicher Baustoffe und verwandter Einzelformen) nicht ganz unbefriedigend ist.

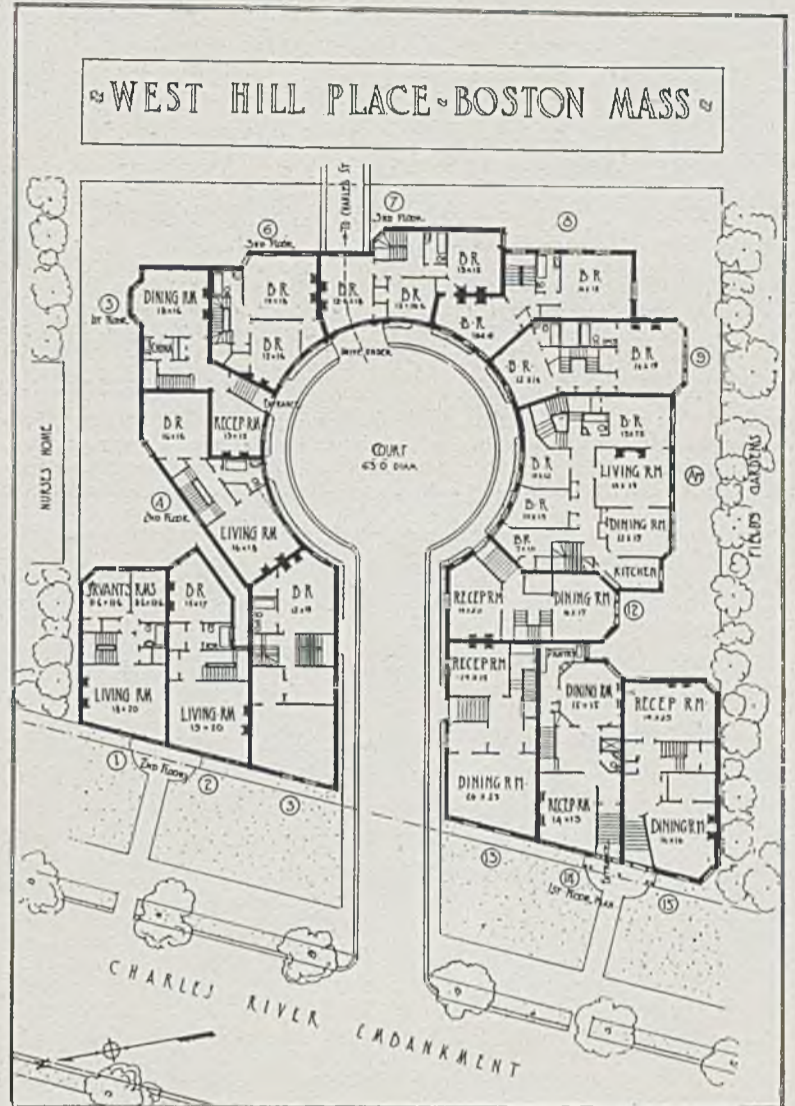


ABB. 222. — BOSTON. WEST HILL PLATZ
Architekten: Coolidge und Carlson. Vgl. Abb. 223. Die Zahlen in den Räumen sind die Maße in engl. Fuß von je 30,5 cm.



ABB. 223. — BOSTON. WEST HILL PLATZ

Architekten: Coolidge und Carlson. Vgl. Plan, Abb. 222. Dieser kleine Platz ist die architektonische Lösung der Aufgabe, eine tiefe Baustelle geschickt für den Plan von mittleren Mietwohnungen aufzuschließen. Die Formgebung schließt sich an den Stil der englischen George an.

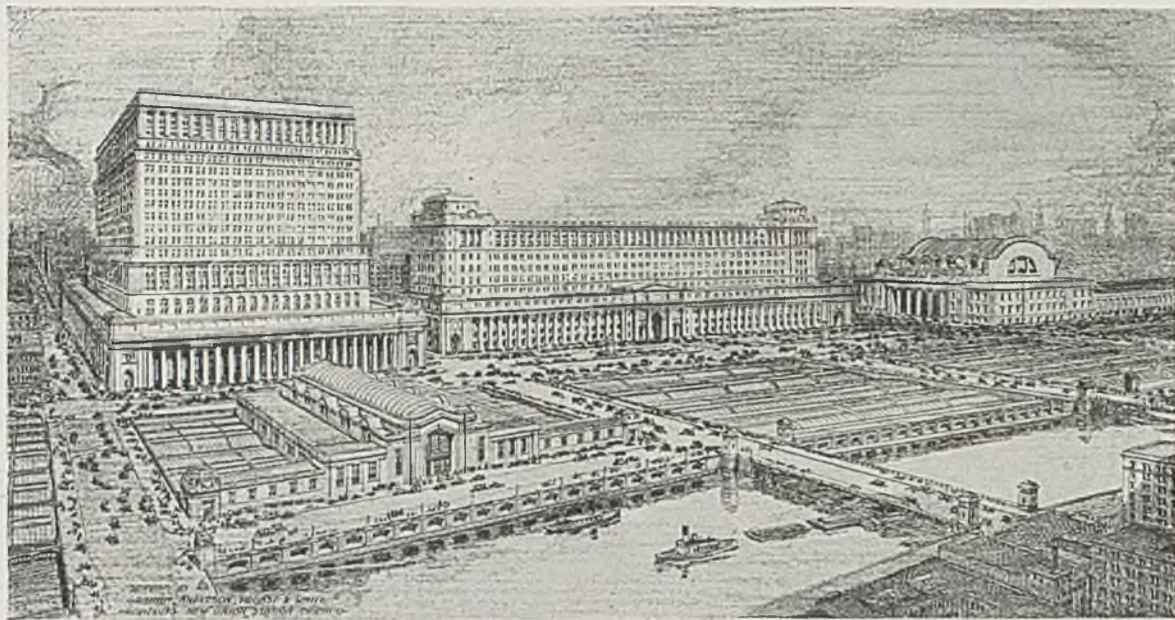


ABB. 224. — CHICAGO. DER NEUE CENTRAL-BAHNHOF

Architekten: Graham, Anderson, Probst und White. Die großen Bürohäuser, die im Zusammenhang mit dem neuen Bahnhof erbaut werden, haben zwar verschiedene Höhe, sie sind aber von einheitlichen, weit vorspringenden Säulenhallen umgeben, die selbstverständlich in Wirklichkeit

und gesehen von dem Platze, den sie umgeben, viel stärker als zusammenhaltendes Glied empfunden werden müssen, als auf der hier abgebildeten Vogelschau.

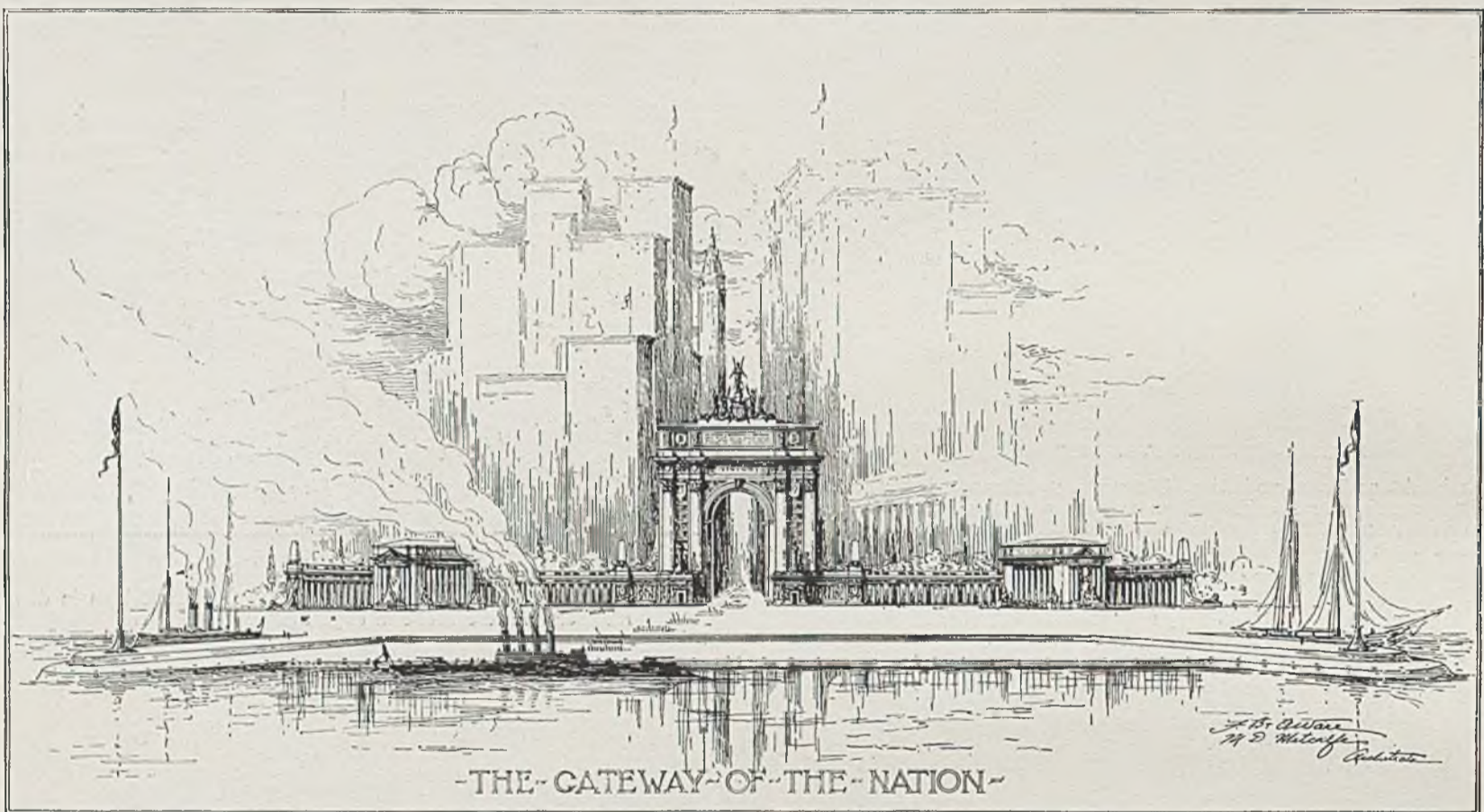


ABB. 227. — NEW YORK. VORSCHLAG FÜR EINE „EINGANGSPFORTE DER NATION“

Architekten: F. B. und A. Ware und M. D. Metcalf. Der Vorschlag möchte der baulichen Wildnis von Süd-Manhattan, wo die Wolkenkratzer sich am heillossten drängen, ein geordnetes Forum umgeben von Säulenhallen vorlegen und so eine triumphale Ein-

gangspforte für die Stadt schaffen, die der „Schmelztiegel der Nationen“ genannt wird. Bemerkenswert ist der tiefe Einblick in die Hauptgeschäftsstraße, der vom Triumphbogen eingerahmt wird. Vgl. den Plan Abb. 228 auf der nächsten Seite.

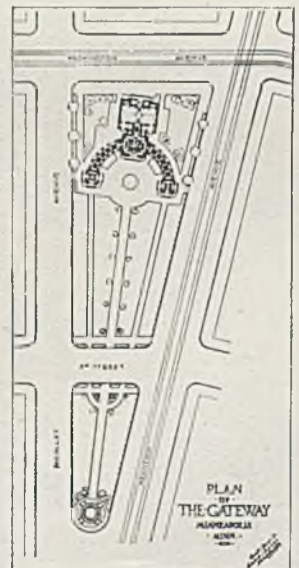


ABB. 225-226. — MINNEAPOLIS. „DIE EINGANGSPFORTE“

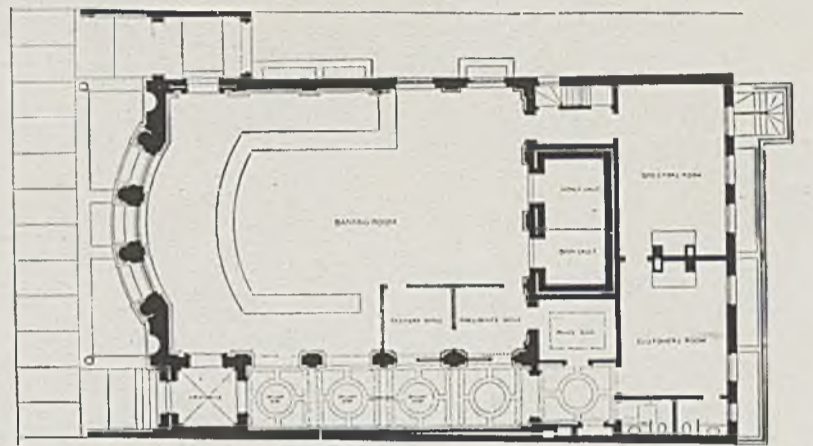
Architekten: Hewitt und Brown. Im Inneren der Stadt wurde auf einem der Verlegenheits-Dreiecke des Straßenplans ein nur dem Schmucke dienendes Tor errichtet, das sinnbildlich als Eingang zur Stadt gilt.



ABB. 229. — NEAPEL. PIAZZA DEL PLEBISCITO. (Erbaut 1817. Vgl. Abb. 225—228.)



ABB. 228. — NEW YORK. PLAN ZUR „EINGANGSPORTE DER NATION“
Architekten: Ware und Metcalf. Vgl. Abb. 227.



MECHANICS NATIONAL BANK OF PITTSBURG, PA. ALDEN & HARLOW, ARCHITECTS.



ABB. 230—231. — PITTSBURGH. MECHANICS NATIONAL BANK

Architekten: Alden und Harlow. Die amerikanischen Banken werden oft wie Kirchen durch geringe Geschößzahl und gelegentlich auch durch ihre Lage ausgezeichnet (vgl. Abb. 216—17). Die Abbildung zeigt den Versuch, eine derartige Bank unter den Wolkenkratzern durch Schaffung eines kleinen Vorplatzes zur Geltung zu bringen.



ABB. 232. — ROM. DIE AMERIKANISCHE AKADEMIE. (Vgl. Abb. 576 und 577.)

Architekten: McKim, Mead und White. Beispiel gut verwendeter Augentäuschung (des notwendigen stadtbaukünstlerischen Mittels zur Vermeidung optischer Verzerrungen im Straßenbild). Die Gesimslinie der beiden Künstlerwerkstätten im Vordergrund (rechts und links) liegt einen Meter tiefer als die Gesimse der beiden Werkstätten im Hinter-

grund. Ein Vergleich der Formgebung in Abb. 232 sowie 577 (dort auch Grundriß) mit der von Abb. 231 zeigt deutlich den Unterschied zwischen der Ruhe des großen McKim und dem *Beaux Arts*-Flimmern geringerer Sterne des amerikanischen Architekturhimmels.

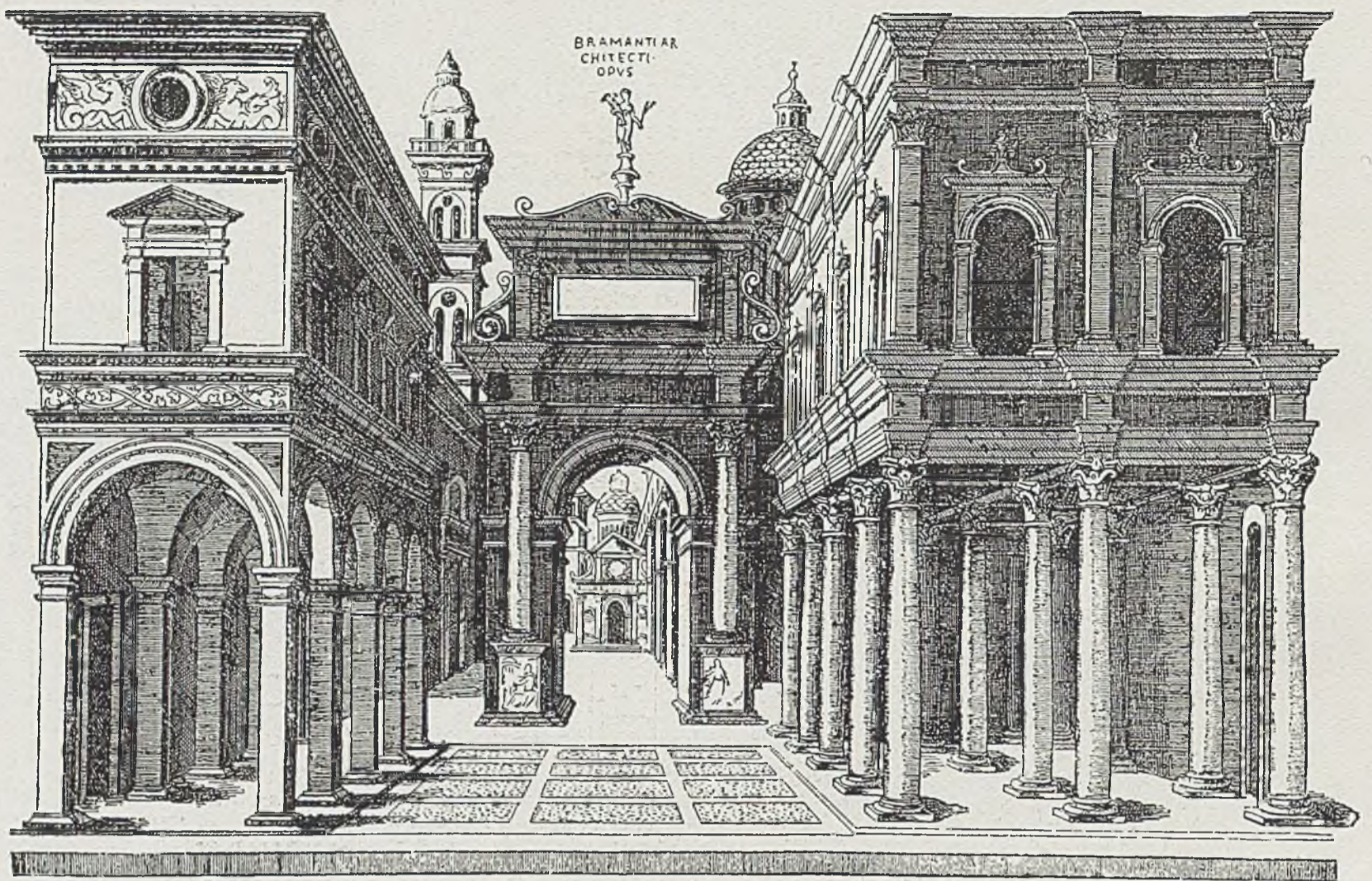


ABB. 233. — STRASSEN-BILD DER RENAISSANCE. ANGEBLICH EIN ENTWURF BRAMANTE'S
Rechts und links Säulenhallen; eine Kirche als Blickpunkt. Zwei Kirchen halten sich ungefähr Gleichgewicht.

NACHAHMUNG UND NEUGEURT

Bis vor kurzem ließ sich die bauliche Entwicklung New Yorks und anderer amerikanischer Städte etwa mit der Münchens sechzig Jahre früher vergleichen. Wie man in München in ernstestem Bestreben dem Volke Anschauungsunterricht und den Künstlern Maßstäbe oder Ausgangspunkte für die Schaffung einer neuen Stadtbaukunst durch die getreue Nachbildung anerkannt schöner Bauten (z. B. der Loggia dei Lanzi als bayerische Feldherrnhalle) zu liefern hoffte, so wurden in Amerika, mit größeren Mitteln und manchmal in besseren Baustoffen und von architektonisch besser gebildeten Künstlern, sehr viele der wertvollen Gebäude der Welt nachgebildet und zwar gelegentlich in so geistvoller Weise, daß behauptet werden konnte, die Nachbildungen seien besser als die Urschöpfungen. Selbst wenn Zweifel bestehen können, ob z. B. die Öffentliche Bücherei in Boston (Abb. 722) ein besseres Kunstwerk ist als ihr Vorbild (für die äußere Schauseite), die Bücherei der St. Genevieve (Abb. 712—13) in Paris, oder die große Halle im Bahnhof der Pennsylvania Eisenbahn in New York ein in jedem Sinne großartigeres Werk als das Vorbild in römischen Kaiserthermen, dann kann vielleicht kein Zweifel darüber sein, daß heute ein Besuch von New York einen Baumeister fast ebenso viel oder mehr bauliche Anschauung in geistvollsten Rekonstruktionen vorführt, als etwa ein Besuch Roms mit allen seinen Ruinen des Altertums und der Renaissance. Der Vor-



ABB. 234. — BROOKLYN (NEW YORK). SPEICHER DER HEERES-
VERWALTUNG

Architekt: Cass Gilbert. (Gebaut während des Weltkrieges.) Die Verbindung von zwei Speichern quer über die trennende Straße gibt einen wirkungsvollen Straßenschluß.

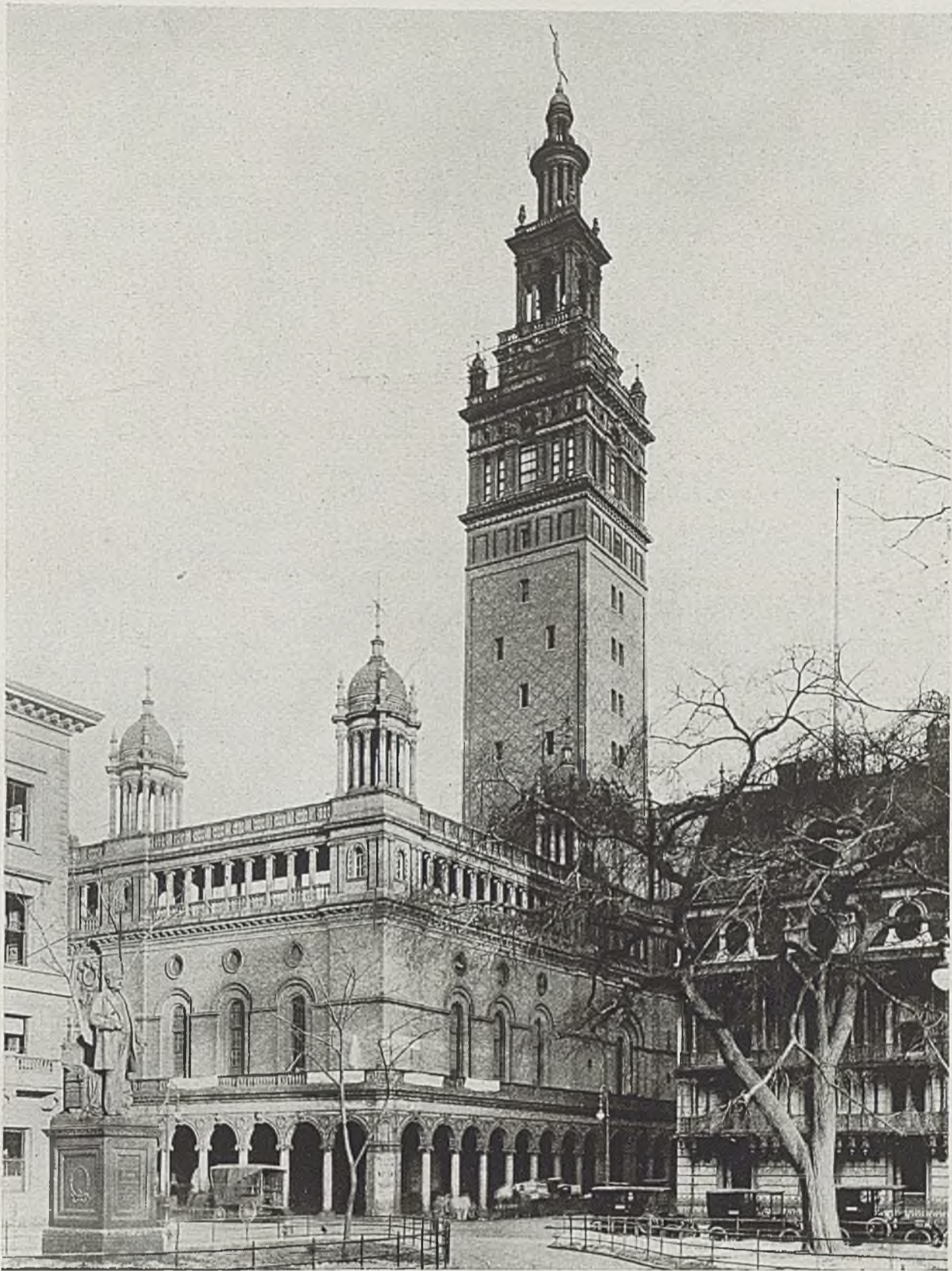


ABB. 235. — NEW YORK. MADISON SQUARE GARDEN

Architekten: McKim, Mead und White. Das gewaltige Gebäude, das Zirkusvorstellungen, Ausstellungen und Massen-Volksversammlungen diente, wurde in leichten spanischen Renaissance-Formen, mit einem Turm nach Art des berühmten Glockenturmes von Sevilla, erbaut. Madison Square Garden stammt ebenso wie das Heraldgebäude (Abb. 703) aus der Frühzeit der Architekten McKim und White. Es wurde 1925 abgerissen.

wurf des Plagiats, den man den Amerikanern gemacht hat, erscheint ungerecht, wenn man bedenkt, daß nicht nur ihre Nachbildungen oft eine geistvolle Kritik der Originale enthalten, sondern daß auch die Nachbildungen, ähnlich oder mehr als in München, den Anstoß zu einer neuen und lebendigen Entwicklung der amerikanischen Baukunst geworden sind. (Vgl. Abb. 552.) Verwerflich ist jede Verwechslung der Baukunst mit einem Modenbazar, der stets auf „Neuigkeiten“ angewiesen ist.

Der hier fast wörtlich nachgebildete Campanile von Sevilla (Abb. 235) z. B. ist nicht nur in den Weltausstellungen (vor allem in San Francisco, Abb. 273—75) und in der Universität von Berkeley (Abb. 334—39) zu neuem andersartigen Leben wieder erwacht, sondern hat auch in New York, wenige hundert Meter von Madison Square Garden im etwa fünfziggeschossigen Büroturme der Metropolitan Lebens-Versicherungs-Gesellschaft eine überraschende Auferstehung und Wandelung erfahren, die das Vorbild von Sevilla wie ein edles (künstlerisch übrigens überlegenes) Zwergenspielzeug erscheinen läßt, obgleich die ehrgeizigen Erbauer der Kathedrale von Sevilla ausdrücklich den

Wunsch ausgesprochen haben sollen: „Wir wollen eine so großartige Kirche bauen, daß die Nachfahren glauben sollen, wir seien wahnsinnig geworden“.

Die Abbildungen 236—243 zeigen, wie das mit dem Palazzo del Consiglio aus Verona (Abb. 701 und 703) übernommene Arkadenmotiv mannigfaltige Neugestaltung gefunden hat. Wäre die amerikanische Kunst wertvoller oder auch nur „origineller“, wenn sich Walt Whitman nicht der englischen Sprache, wenn sich die amerikanischen Baumeister nicht der europäischen Formenschatze bedient hätten?

McKim's Londoner Kritiker, C. H. Reilly, meinte: „Die architektonische Welt ist zu weit und sie weiß zu viel von der Vergangenheit, als daß sie sich heute mit exzentrischen oder rein persönlichen Lösungen großer Bauaufgaben zufrieden geben könnte. Das hat McKim sehr stark empfunden.“ (Vgl. Seite 145 ff.)

Da die vorangehenden Ausführungen zu zahlreichen Auseinandersetzungen führten, wird im „Anhang“ dieser zweiten Auflage erneut darauf eingegangen.

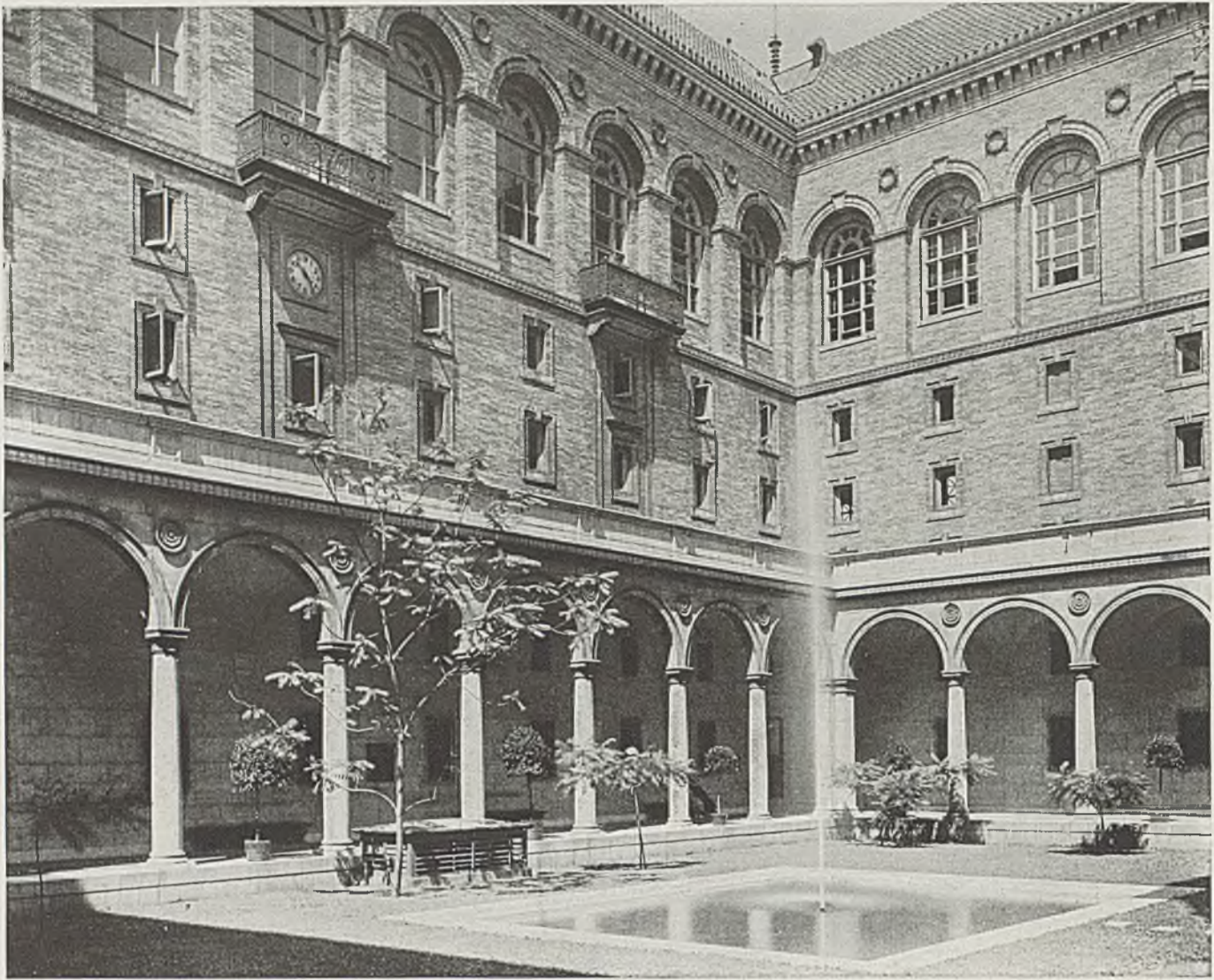


ABB. 236. — BOSTON. HOF DER ÖFFENTLICHEN BÜCHEREI
 Architekten: McKim, Mead und White. Vgl. Plan, Außen- und Innenansichten Abb. 706, 720—23.



ABB. 237. — NEW YORK. HOF EINES MIETHAUSES AN PARK AVENUE
 Architekten: Warren und Wetmore. Vgl. Abb. 238—240. Dieses vornehme Miethaus gehört zu den zahlreichen Turmbauten, die im Zusammenhange mit der Überbauung des Kopfbahnhofs und der Gleise der New York Central Eisenbahn errichtet wurden. Vgl. Unterschrift zu Abb. 188.



ABB. 238. — NEW YORK. HOF EINES MIETHAUSES AN PARK AVENUE
Vgl. die vorige und die nächste Abbildung.

Um den Wert dieser Hofgemeinschaft zu würdigen, die Hunderten von Wohnungen zu gute kommt, muß man sie mit den auf Abb. 187 gezeigten Verhältnissen vergleichen. Die schützenden Bogengänge, die rings um den Hof laufen, vermitteln vorzüglich den Zugang zu den einzelnen Treppen- und Fahrstuhlhäusern. Den Zugang zu den Bogengängen gewinnt man trockenen Fußes vom Kraftwagen, der unter den hohen Eingangsbögen hält.

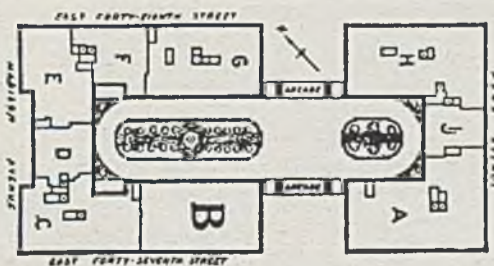


ABB. 239. — NEW YORK. BLOCKPLAN EINES MIETHAUSES AN PARK AVENUE

Architekten: Warren und Wetmore. Vgl. die beiden vorhergehenden Abbildungen.

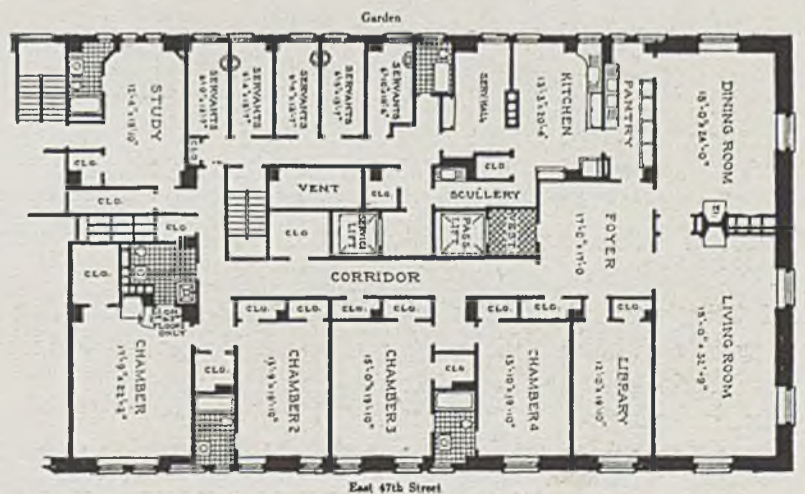


ABB. 240. — GRUNDRISS DER WOHNUNG B
Vgl. den Blockplan links. Maße in engl. Fuß.



ABB. 241. — GORHAM GEBÄUDE. (Vgl. Grundriß unten rechts)
Architekten: McKim, Mead und White.

Bei der Schwierigkeit, Geschäftsstraßen in größerem Umfange und auf die Dauer zu einheitlichen Fassadenwirkungen zusammenzufassen, ist verschiedentlich vorgeschlagen worden, wenigstens die unteren Geschosse nach einheitlichen Motiven zu gestalten, um dann in den oberen Geschossen den wechselnden Wünschen wechselnder Besitzer Freiheit gewähren zu können, ohne das Straßenbild dem regellosen Durcheinander

auszuliefern. Die Arkaden des Gorham-Gebäudes sind als mustergültige Behandlung der unteren Geschosse für ganze Geschäftsstraßen genannt worden. Ähnlich könnte man sich eine gewaltige Wirkung vorstellen, wenn etwa der Leipziger Platz und die Leipziger Straße in Berlin einheitlich nach den von Messel im Wertheimbau gegebenen Anregungen ausgebaut würden. Vgl. Abb. 191, 216—18 und 245—48.



ABB. 243. — HOUSTON (TEXAS). ARKADEN DES TEXAS COMPANY GEBÄUDES
Architekten: Warren und Wetmore.

Der unten abgebildete Maßstab hat die Gesamtlänge von 30 engl. Fuß. Die Schmalseite an der Fünften Avenue mißt also etwa 21,8 m.

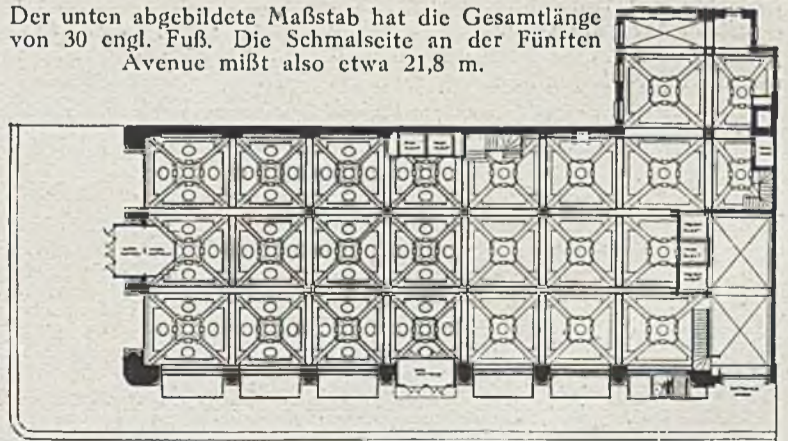


ABB. 244. — NEW YORK. ERDGESCHOSS-GRUNDRISSE
DES GORHAM GEBÄUDES (Abb. 241 oben)

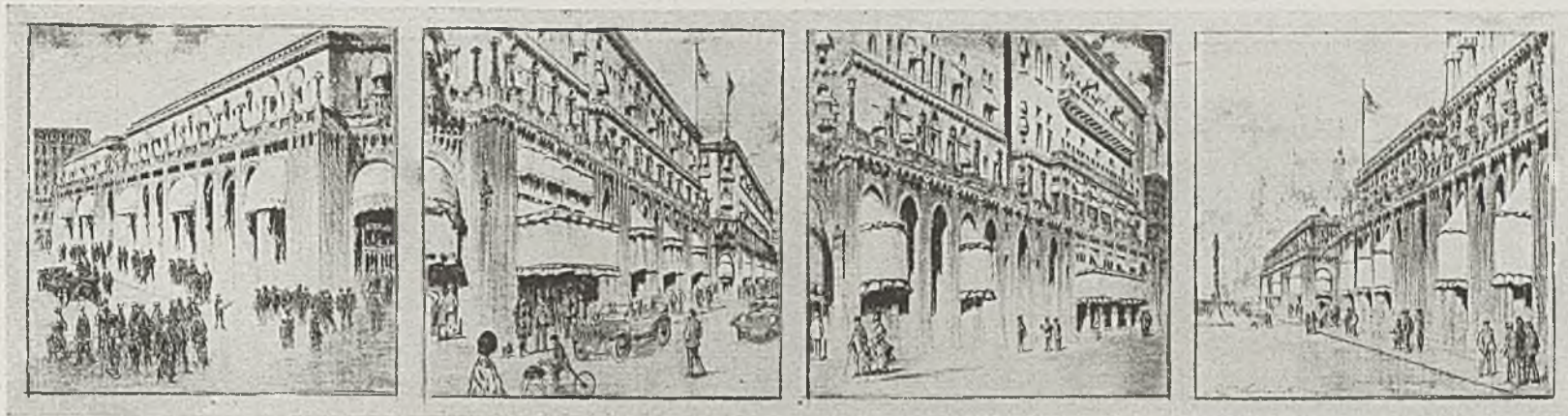


ABB. 245—248. — HONOLULU. GRUPPIERUNG VON KAUFLADEN

Entwürfe von L. C. Mullgardt, in der Formgebung, die diesen Baumeister gelegentlich der Weltausstellung 1915 berühmt machte. Die Straßen sind durch die Durchführung kräftiger Wagrechtler zu einheitlichen Wirkungen zusammengefaßt. Vgl. Abb. 277 (und 218).

WELTAUSSTELLUNGEN UND UNIVERSITÄTEN

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß die Gestaltung der amerikanischen „Stadt-Zentren“, Bürgerplätze, Stadtplätze, Foren der Verwaltung, oder wie man das vielgebrauchte Wort *civic center* nun übersetzen mag, sich unter dem überwältigenden Eindruck vollzog, den die wirkungsvollen Gebäudegruppierungen der großen Weltausstellungen auf alle bildungsfähigen Gemüter gemacht haben. Die Ausstellungen wirkten auch mächtig auf die bauliche Gestaltung der großen Erziehungs-Anstalten und führten zur Erneuerung des alten Stadtplanes der Bundeshauptstadt Washington durch den Städtebaulichen Ausschuß von 1901. Diese Wiederaufnahme lange vergessener Plan-Absichten aus der Zeit des amerikanischen Klassizismus ging Hand in Hand mit einem wichtigen Entschluß der amerikanischen Bundesregierung. Bis dahin hatte sich diese an den romantischen Spielereien mit einem neuen amerikanisch-romanischen Stil beteiligt, deren phantastische Überreste noch heute viele öffentlichen und privaten Bauten Amerikas mittelalterlich verbrämen und die auf die geistvollen, aber nicht einwandfreien Ruskiniaden des amerikanischen Architekten Richardson, † 1886, zurückgehen, als dessen Nachzügler man den „modernen“ Holländer Berlage bezeichnen kann. Seit Anfang des XIX. Jahrhunderts hat es die Regierung der Vereinigten Staaten dann zur Regel gemacht, alle bundesstaatlichen Bauten in den klassischen Formen zu halten, zu deren Entwicklung die amerikanischen Baumeister des XVIII. Jahr-

hunderts so wertvolle Beiträge gemacht haben. Obgleich die Bundesregierung im XX. Jahrhundert bei ihren baulichen Bestrebungen noch keineswegs dieselben Erfolge erzielt, die den aus dem Handwerk erwachsenen amerikanischen Baumeistern des XVIII. Jahrhunderts gelangen, so hat ihre bedeutsame Entscheidung in der Frage nach dem „Stil“ neuer bundesstaatlicher Bauten doch weitgehenden Einfluß auf die bauliche Entwicklung der amerikanischen Städte. Auch diese Entscheidung zu Gunsten „klassischer“ Formen erklärt sich als Anerkennung des Erfolges der Weltausstellung von Chicago 1893 sowie des Einflusses einer Gruppe hochgebildeter Baumeister, unter denen Charles Follen McKim (1847—1909) und sein Partner Stanford White (1853—1905) hervorragten. Die Ausstellung in Chicago war ursprünglich ganz im Geiste der damals jungen Hoffnung auf eine neue Kunst in Glas und Eisen geplant worden. Dann hatte sich in der Stilfrage das ereignet, was die Amerikaner in der Politik einen „Landrutsch“ nennen, womit sie einen plötzlichen Umschlag der öffentlichen Meinung bezeichnen. Sullivan († 1924), der Otto Wagner der Amerikaner, und seine Geistesgenossen wurden schon seit 1893 in den Hintergrund gedrängt, und die Leitung der baulichen Entwicklung der Ausstellung und bald der baulichen Entwicklung Amerikas lag künftig fast ausschließlich in den Händen von Männern, die gewissenhafte Studien in Frankreich und Italien und die Anlehnung an die klassische Renaissance zum Grundsatz gemacht hatten.

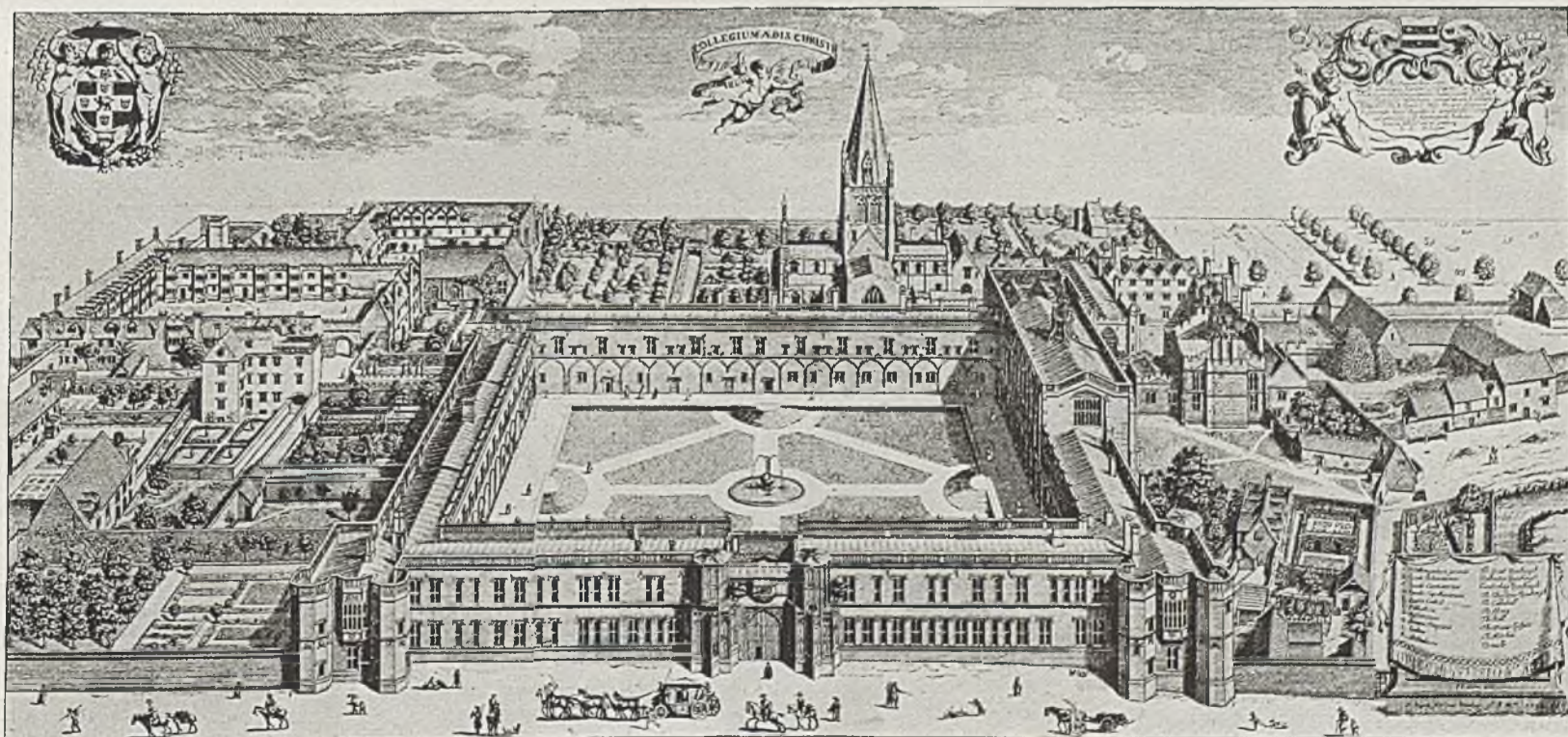


ABB. 249. — OXFORD, ENGLAND CHRIST CHURCH

Gegründet 1525. Das Quadrangel (das größte in Oxford) ist typisch für die Art von Anlagen, die den Erbauern amerikanischer Universitäten vorschwebte.

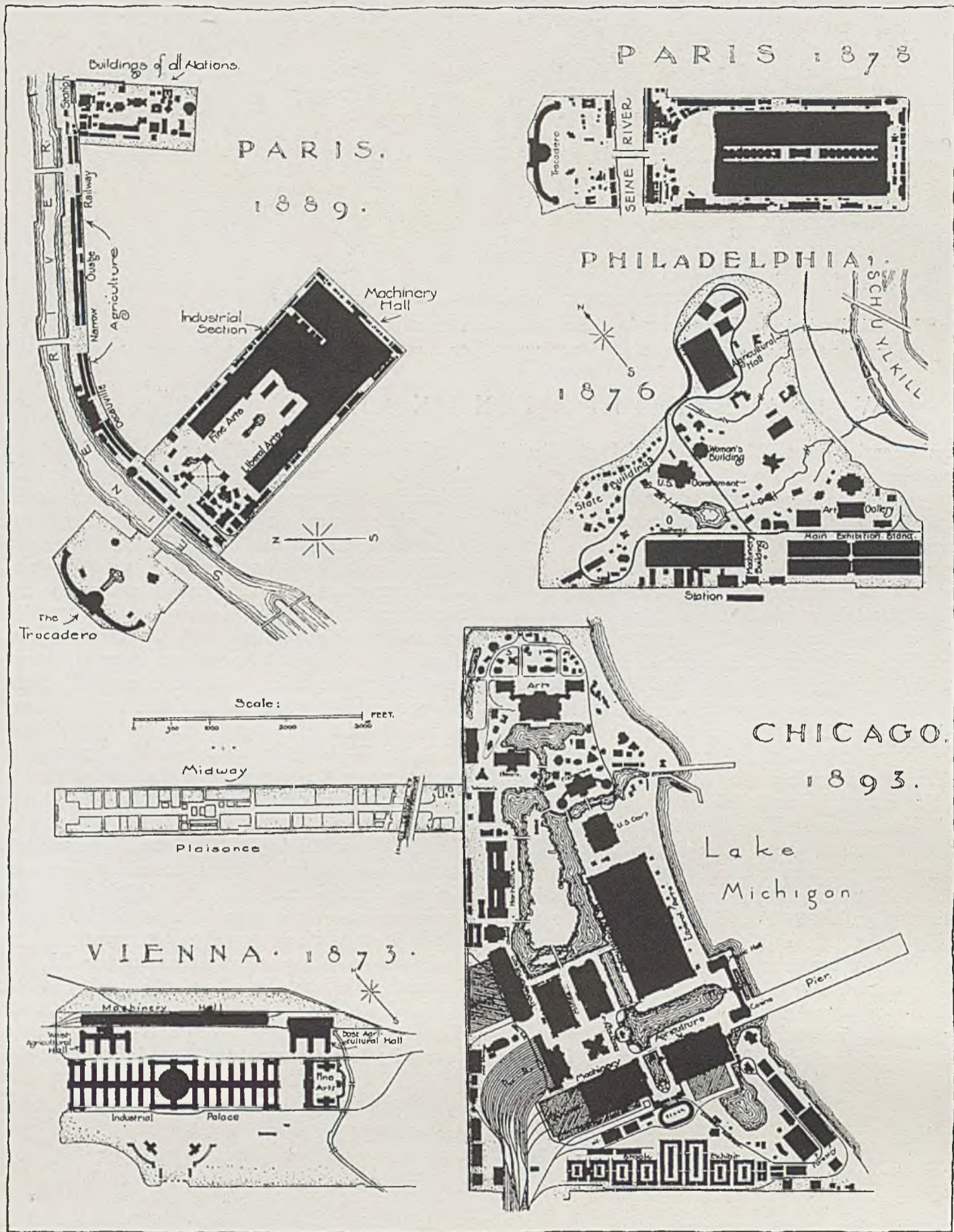


ABB. 250. — FÜNF WELTAUSSTELLUNGSPLANE (im selben Maßstabe)



(Links)
 ABB. 251. — ST. LOUIS.
 WELTAUSSTELLUNG 1904
 Der ausgeführte Plan
 (Vgl. Abb. 254)



(Rechts)
 ABB. 252. — SEATTLE.
 WELTAUSSTELLUNG 1910
 Der Maßstab aller auf
 dieser Seite abgebildeten
 Pläne ist ungefähr der
 selbe. 1 cm = 203 m
 (ungefähr)



ABB. 253. — SAN FRANCISCO. WELTAUSSTELLUNG 1915

DIE WELTAUSSTELLUNGEN

Während nur die Praxis lehren kann, welche Überraschungen die Verwendung und geschickte Gruppierung von Wolkenkratzern dem amerikanischen Städtebau bringen wird, haben die Amerikaner in ihren großen Weltausstellungen ein Feld gehabt, wo sie in billigeren Baustoffen weitgehende Versuche mit der Anpassung der alten, europäischen Gedanken an amerikanische Verhältnisse machen konnten. Es ist unmöglich, sich irgend etwas vorzustellen, was größeren Einfluß auf die Erziehung des amerikanischen Volkes zur Würdigung des Monumentalen im Städtebau hätte haben können. Die Ausstellungen, und unter ihnen namentlich die von Chicago (Abb. 250, 262—66), hatten auch weitgehenden Einfluß auf die Haltung der amerikanischen Baumeister und des öffentlichen Geschmacks gegenüber der klassischen und renaissancistischen Baukunst. „Die Ausstellung von Chicago stellt den ersten Ausdruck einheitlichen amerikanischen Denkens dar; sie ist ein Anfangspunkt“, sagte Henry Adams, einer der feinsten architektur- und kulturgeschichtlichen Beurteiler Amerikas. Derselbe Beurteiler sagte über die Ausstellung von Chicago: „Als szenische Vorführung konnte sich keine der Pariser Ausstellungen mit ihr vergleichen.“ Über die Weltausstellung von St. Louis (Abb. 73, 251, 254, 269—70) sagte Henry Adams: „Die Welt hat noch nie eine ähnlich wunderbare Phantasmagorie gesehen; der rote Sand Arabiens hat nie eine so erstaunliche Fata Morgana widergespiegelt als die märchenhaft beleuchteten langen Reihen von weißen Palästen sie uns vorzauberten. Hier war eine Stadt dritten Ranges mit einer Bevölkerung von einer halben Million ohne Geschichte, ohne Erziehung, ohne Einheit, ohne Kunst und mit wenig Kapital, sogar ohne andere Naturschönheiten als den Mississippifluß, dem die Stadt

wie absichtlich den Rücken kehrt. Diese Stadt unternahm, was London, Paris oder New York nicht gewagt haben würden. Diese Einwandererstadt mit ihrer eigentümlichen sozialen Mischung warf 30 oder 40 Millionen Dollar für ein großes Architekturschauspiel weg, das vergänglich war wie eine Bühnendekoration.“

Das Erstaunen Henry Adams' würde sicher noch gestiegen sein, wenn er die zwei californischen Ausstellungen von 1915 (Abb. 253, 255, 259—60, 272—86) gesehen hätte mit ihren unerhörten Farben- und Beleuchtungswirkungen und mit ihren Bauformen, die sich so glücklich dem Klima und der geschichtlichen Vergangenheit Californiens anpaßten. Wer gesehen hat, welchen Nutzen die Baumeister des amerikanischen Westens und Südwestens seit 1915 aus dem Anschauungsunterricht und den Anregungen der Weltausstellungen zu ziehen vermochten, wird kaum zweifeln können, daß sich dort auf der Grundlage des alten spanischen „Kolonialstils“ etwas wie eine neue Blüte der Baukunst vorbereitet (Abb. 289—311, 558—59, 563—73, 576).

Die erstaunliche Entwicklung der Weltausstellungen ist grobenteils rein amerikanisch und stellt eine Verwirklichung europäischer Träume dar, die nur dadurch möglich wurde, daß das Genie, die Verwaltungskunst und das Kapital der neuen Welt den alten Gedanken dienstbar gemacht wurden. Dennoch wäre der Fortschritt von dem verantwortungslosen Durcheinander der Bauten der amerikani-

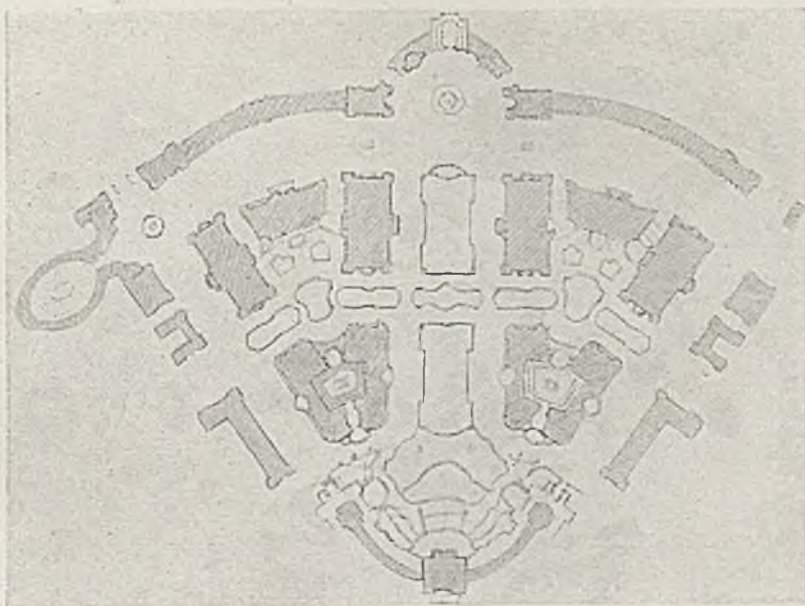


ABB. 254. — ST. LOUIS. CASS GILBERT'S URSPRÜNGLICHER PLAN FÜR DIE WELTAUSSTELLUNG VON 1904

Dieser Entwurf gab der Hauptachse einen unteren Abschluß und plante zwei Höfe, die alle im ausgeführten Plane fehlen. Vgl. Abb. 251.

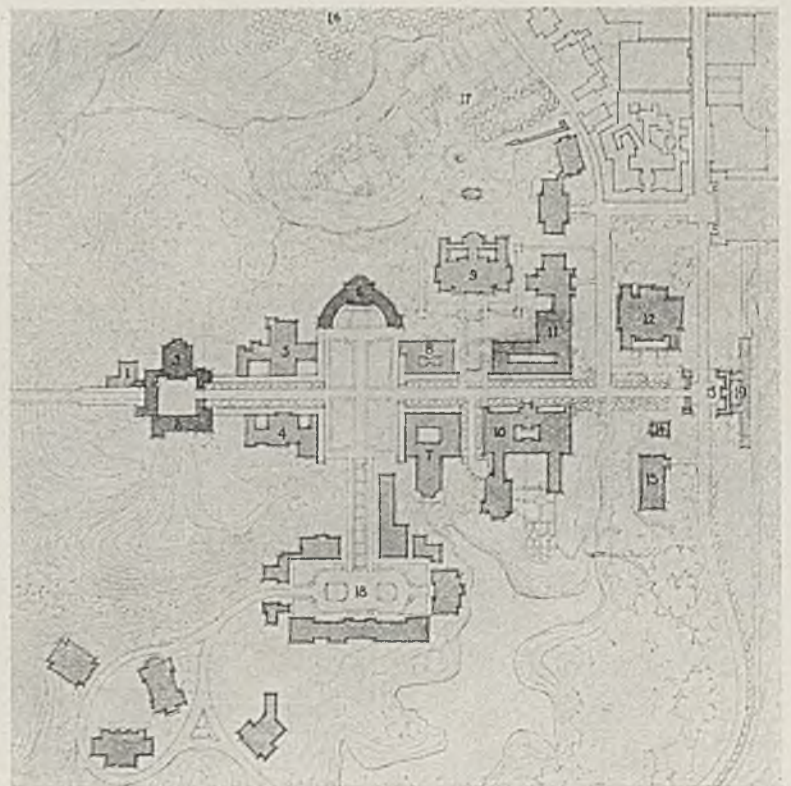


ABB. 255. — SAN DIEGO. B. G. GOODHUE'S URSPRÜNGLICHER PLAN FÜR DIE WELTAUSSTELLUNG 1915

Abb. 260 zeigt, wie sehr die Ausführung durch den Kriegsausbruch beschränkt wurde.

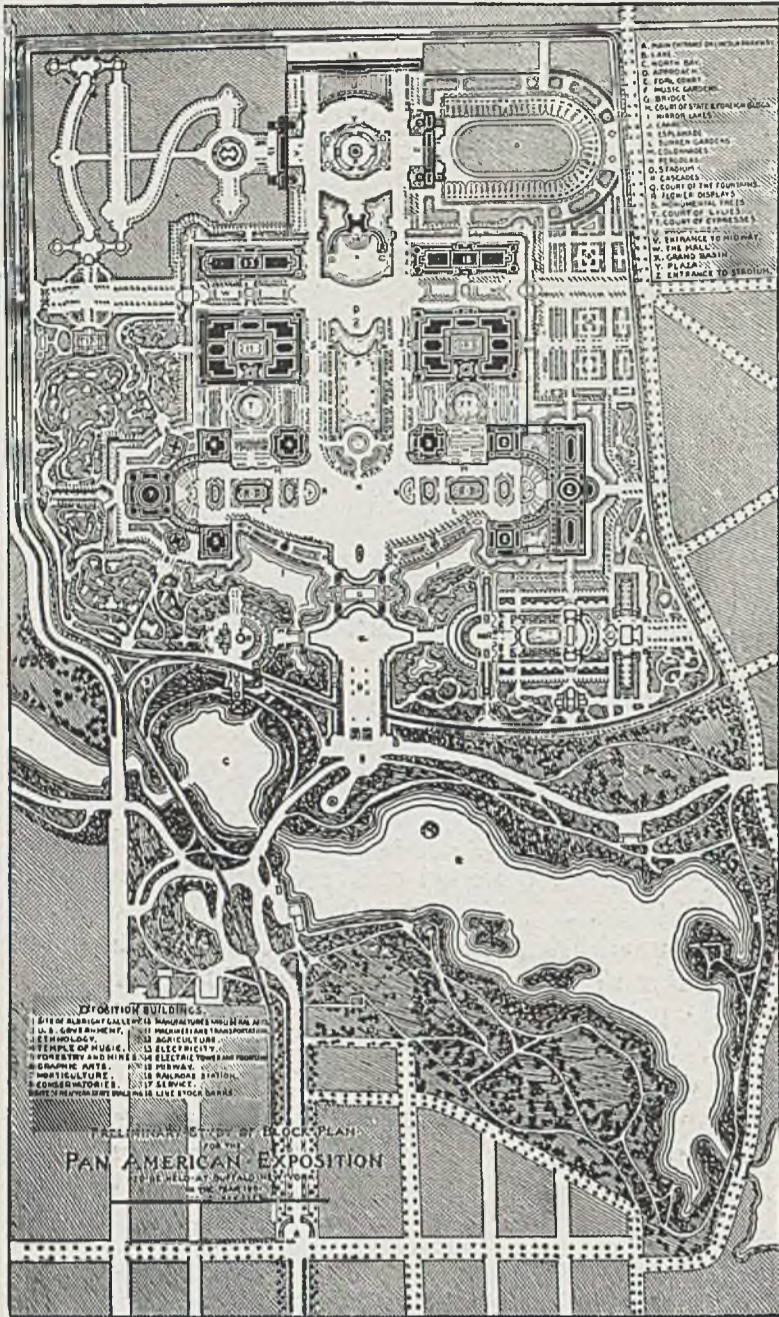


ABB. 256. — BUFFALO. WELTAUSSTELLUNG VON 1901
Architekten: John Galen Howard und andere.

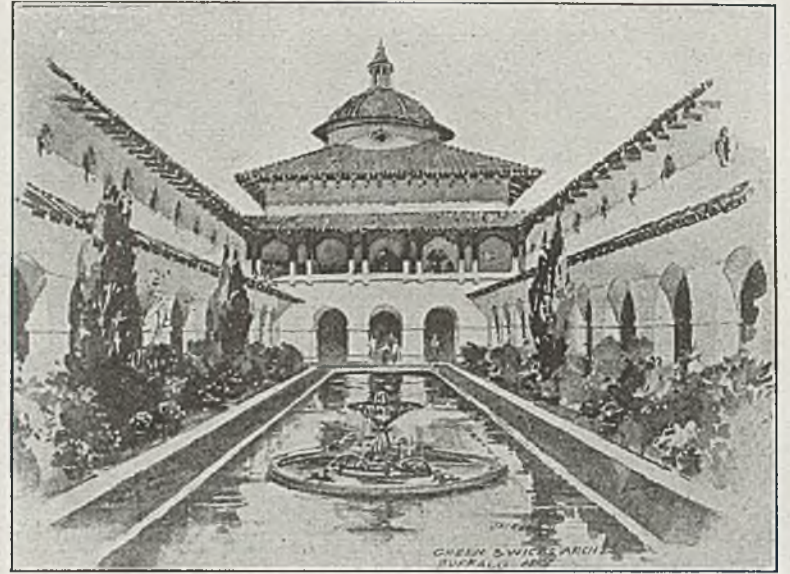


ABB. 257. — BUFFALO 1901. MASCHINENHALLE
Ein früherer Versuch, die Formen des spanischen Kolonialstils zu verwenden. Ein ähnlicher Versuch glückte vollkommen erst 1915.

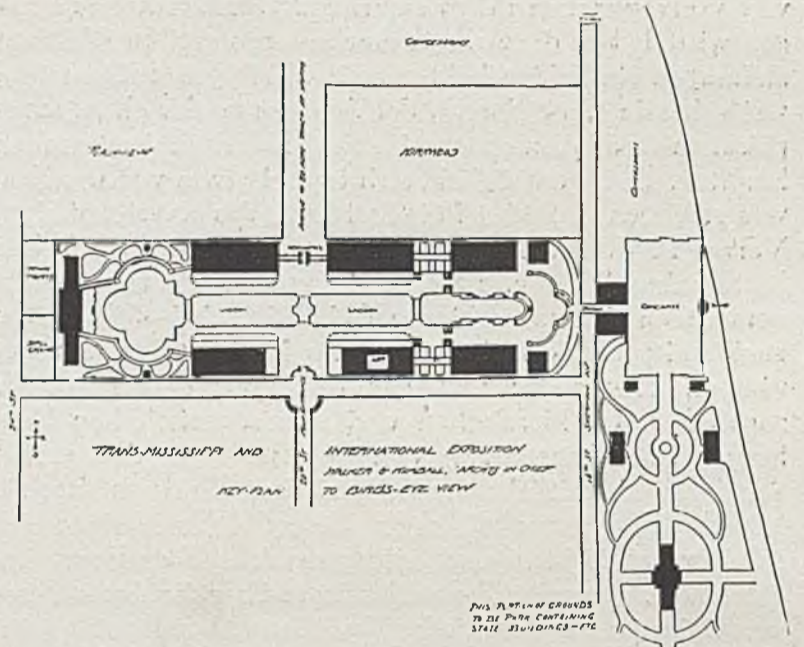


ABB. 258. — OMAHA. TRANSMISSISSIPPI WELTAUSSTELLUNG
Architekten: Walker und Kimball, 1898.

Betreffs des Maßstabes der Pläne vgl. Bemerkung zu Abb. 261.

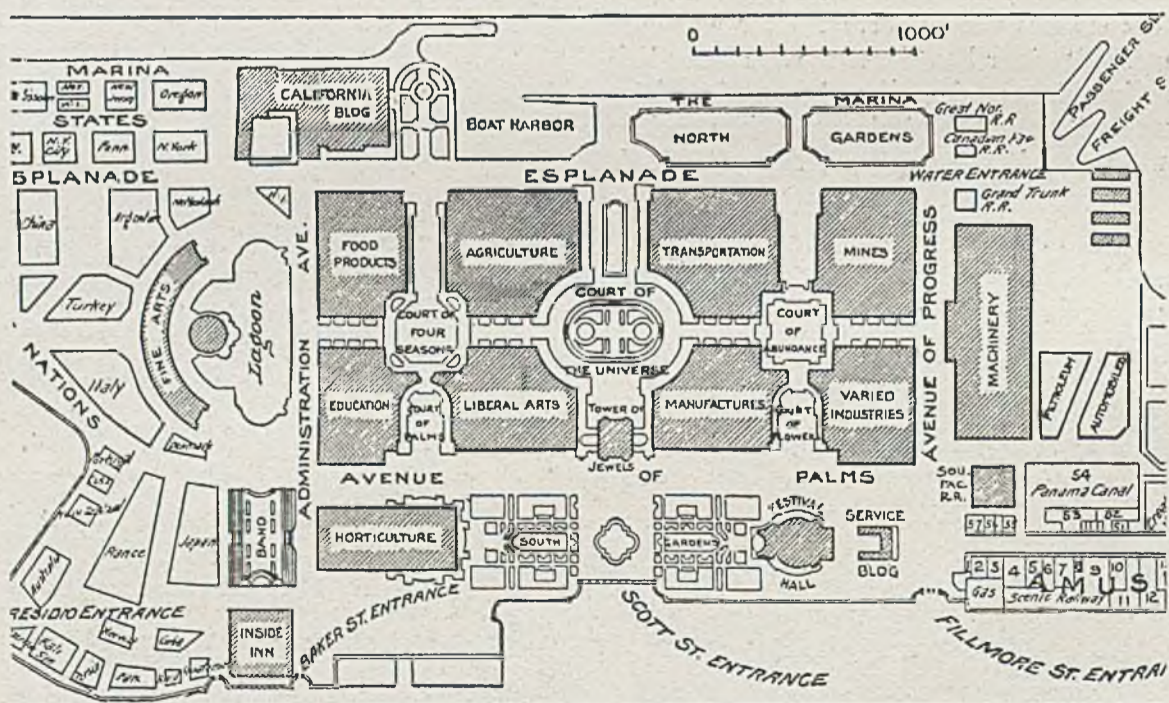


ABB. 259. — SAN FRANCISCO. WELTAUSSTELLUNG 1915

Dieser Plan, einzig dastehend durch seine (verglichen mit anderen Ausstellungen) kleinen, aber gewaltig wirkenden Höfe und Achsen, ist das Ergebnis langen Zusammenarbeitens und Ringens vieler Baumeister, unter denen Coxhead, Willis Polk, Faville, Kelham, Mullgardt, J. G. Howard und E. H. Bennett genannt sein mögen. Das künstlerisch so glückliche Maßhalten in der Größe der Höfe war ursprünglich be-

sonders eine Schutzmaßregel gegen die schweren Nebel, die der Wind oft vom Stillen Ozean hereintreibt, die es auch unmöglich machten, die Ausstellung nach dem Wasser hin so weitgehend zu öffnen, wie es in Erinnerung an die Piazzetta von Venedig oder die Praca do Commercio von Lissabon wünschenswert erscheinen mochte. Das ewige Frühjahrs-klima San Franciscos ist bei Bewertung der Ausstellung wichtig.

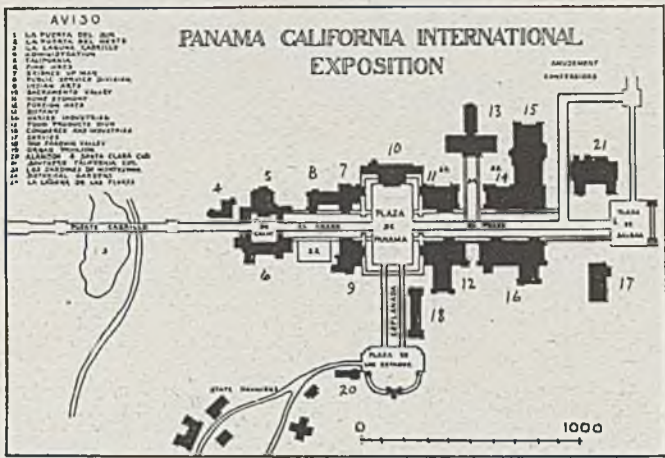


ABB. 260. — SAN DIEGO. WELTAUSSTELLUNG 1915

Der endgültige Plan (vgl. Abb. 255). Die Ausstellung von San Diego, deren Bauten teilweise in festen Baustoffen ausgeführt und erhalten sind, war weniger anspruchsvoll als die gleichzeitige Ausstellung in San Francisco. Doch hatte San Diego den Vorzug, fast ganz allen Ausstellungspomp vermieden und durch weitergehende Anlehnung an den neugeborenen spanischen Kolonialstil, die neue Note getroffen zu haben, welche die californische Baukunst heute beherrscht.

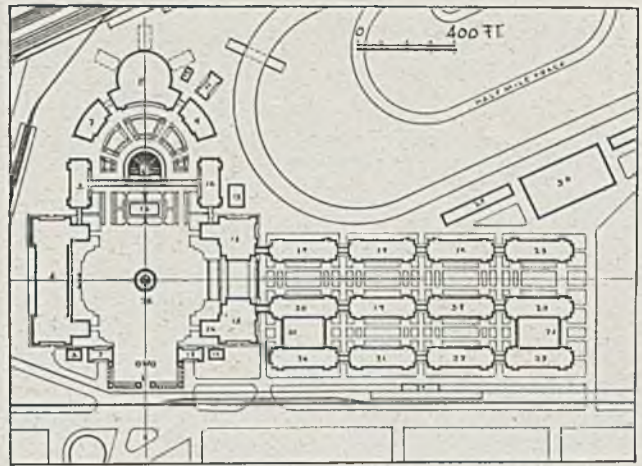


ABB. 261. — SYRACUSE. AUSSTELLUNGSGELANDE DER JÄHRLICHEN AUSSTELLUNG DES STAATES NEW YORK

Architekten Green und Wicks, 1910.

Die Pläne auf dieser und der vorhergehenden Seite 74 sind alle ungefähr im selben Maßstabe (entsprechend dem in Abb. 259 und 260 gegebenen von 1000 Fuß oder 305 Meter = 3 cm ungefähr). Sie sind also verhältnismäßig zweimal so groß wie die auf Seite 72.

schen Weltausstellung Philadelphia 1876 (Abb. 250), zu dem Ehrenhof von Chicago 1893 (Abb. 262) und zu der hoch entwickelten Prozession von Höfen und Plätzen in San Francisco 1915 (Abb. 259, 271—78) nicht möglich gewesen ohne die Lehren der Pariser Weltausstellung von 1889 (Abb. 250). Noch wichtiger aber als die unmittelbare, anregende und aufbauende Wirkung der Pariser Ausstellung von 1889 wurde der Entwicklung der amerikanischen Ausstellungen die abschreckende Wirkung der Pariser Ausstellung von 1900 (Abb. 267—68). Die Pariser Weltausstellung von 1900 bedeutete eine Niederlage der „Funktionalisten“ und der „Neuen Kunst“, sowie der ehrgeizigen Hoffnungen auf neue, aus Eisen, Stahl und Glas erwachsende Bauformen. Diese Hoffnungen hatte der Erfolg der Pariser Ausstellung von 1889 mit ihrem siegreichen Eiffelturm aufs Höchste gespannt. Daß vier Jahre später die Weltausstellung in Chicago diese Hoffnungen nicht verwirklicht hatte,

war für viele Anlaß zur schärfsten Verurteilung der Chicagoer Ausstellung geworden. Die damals viel erörterte Stilfrage war sicherlich nicht müßig und ihre Beantwortung konnte nicht zufällig sein oder etwa, wie oft behauptet



ABB. 262. — CHICAGO. EHRENHOF 1893

Blick vom Verwaltungsgebäude. Vgl. Abb. 264 und 250 (Plan).



ABB. 263. — CHICAGO. DAS ALTE FIELD MUSEUM

Eine der wenigen noch heute erhaltenen Gruppen der Weltausstellung von 1893. Im Plane Abb. 250 befindet sich das Museum (bezeichnet: Arts) ganz oben. Die drei Gebäude bilden heute noch einen wirkungsvoll gerahmten Platz. 1919 wurde eine marmorne Nachbildung dieses Museums, am Grantpark, fertig.



ABB. 264. — CHICAGO. EHRENHOF 1893

Vgl. Abb. 262, die einen Blick in umgekehrter Richtung gibt. Dieser Ehrenhof ist von größter und bleibender Wirkung auf Architektur und Stadtbaukunst Amerikas geworden. Vgl. die Ausführungen auf S. 34.



ABB. 265. — CHICAGO 1893. KUNSTPALAST

Architekt: C. B. Atwood. Das Gebäude gilt als ziemlich wörtliche Nachbildung der *Grand Prix de Rome*-Arbeit (1867) desselben französischen Studenten Bernard, der später als berühmter Architekt den ersten Preis im Wettbewerb für Berkeley, Californien (Abb. 328), gewann. Die vornehme Ruhe des Gebäudes machte großen Eindruck und es ist als „altes Field Museum“ erhalten worden. Vgl. Abb. 263, welche die entgegengesetzte Schauseite zeigt.

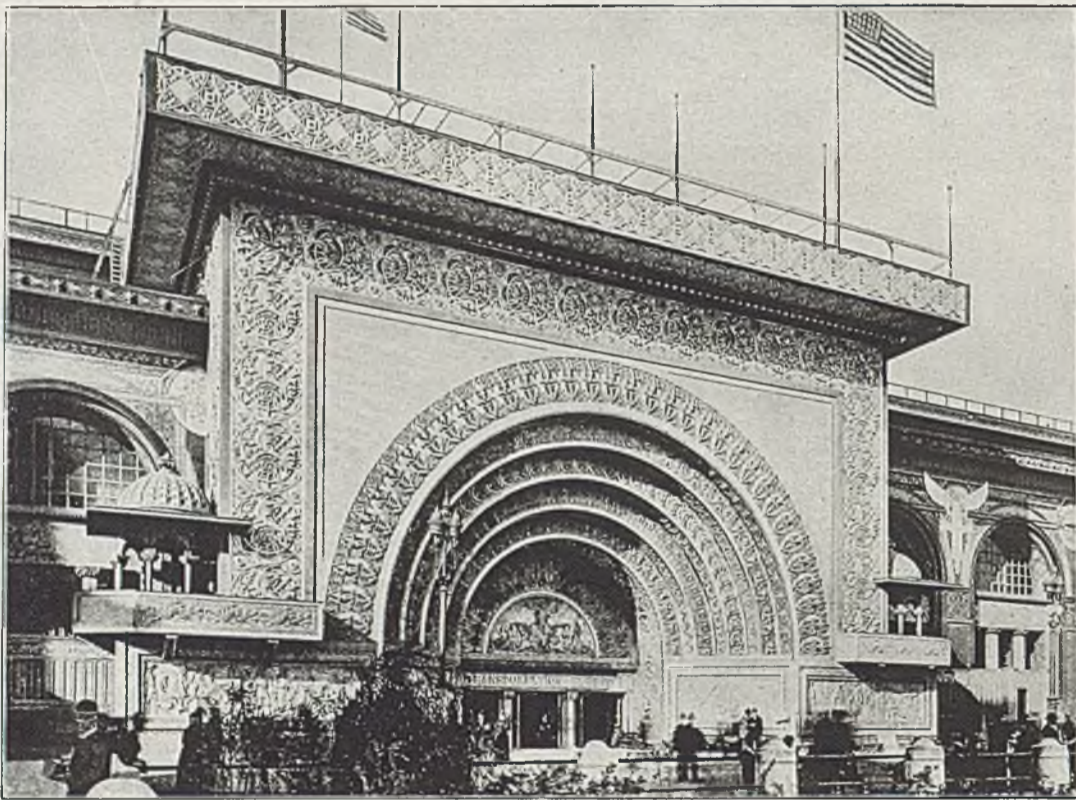


ABB. 266. — CHICAGO 1893. PALAST DES VERKEHRS

Architekten: Adler und Sullivan. Dieses vielgenannte Gebäude des berühmten Sezessionisten Sullivan gilt als dessen flammender Protest gegen den ihm verwerflich erscheinenden „Akademismus“ (vgl. oben Abb. 265), der den Rest der großen Ausstellung beherrschte. Der Kampf für und gegen die Kunst Sullivans brannte lange heftig. So schrieb 1893 der Berichterstatter von *The American Architect and Building News* über Sullivans Verkehrspalast: „Der Bau ist nichts als ein geräumiger Speicher; aber der Architekt versuchte, im Äußeren etwas wie eine neue Architektur zu entwickeln mit einem

Ergebnis, das sich nur als ein Alpdrücken von schlechtem Geschmack und verschwenderischer Erfindungsgabe beschreiben läßt. Das Gebäude ist rot gestrichen mit Schnörkeln in allen möglichen Farben, und die bizarre Wirkung wird nicht gemildert durch riesige flache Figuren magerer Frauen mit Flügeln, die stereotyp in regelmäßigen Abständen rings um den Bau geklebt sind . . . Der Eingang besteht aus einem ungeheuer schweren Rundbogen, über dem eine Platte unbestimmten Zweckes lastet, die ganz mit wilden Arabesken in wohlfeil wirkendem Silber bedeckt ist.“ Im Gegensatz zu derartigen Urteilen findet man

noch heute gelegentlich Modernisten, die den Sullivanschen Bau grundsätzlich bewundern, ähnlich wie es in Deutschland und Holland Modernisten gibt, welche gewisse Leistungen von 1895 oder 1924 grundsätzlich deshalb bewundern, weil ihre Urheber versucht haben, keine der bewährten alten Bauformen zu verwerten. Ähnlich wäre jeder Mißklang als Wohlklang zu bewundern, wenn er aus Tönen zusammengesetzt ist, die uns bisher unbekannt waren. Auch Abb. 267—68 beweisen, daß jeder beliebige Unfug vorübergehend ernst genommen werden und später als Brechmittel wirken kann.

worden ist, von der Laune einiger Architekten abhängen. Auch daß der unternehmungslustige Sullivan ähnlich wie der lehrgewaltige deutsche „Gotiker“ Schäfer sich dem Alkoholismus auslieferte, ist nicht notwendigerweise ein Beweis für oder gegen die Richtigkeit des von ihm vertretenen „Funktionalismus“. Die Lösung der Stilfrage, zu

der man schließlich kam, hat im Gegenteil etwas von einem Naturereignis mit bleibenden Wirkungen auf die bauliche Erscheinung der amerikanischen Städte. Es war eine geschichtlich bedeutsame Sitzung — „die begeisterndste Versammlung von Künstlern seit dem XV. Jahrhundert“ nannte sie hingerissen der damals teilnehmende Bildhauer



ABB. 267. — PARIS. EINGANG ZUR WELTAUSSTELLUNG 1900



ABB. 268. — PARIS. WELTAUSSTELLUNG 1900

Die heute jedermann abenteuerlich erscheinenden Ausgeburten „ungebundener Geister“ wurden 1900 von manchem als „neue Kunst“ ebenso ernst genommen wie heute die verwandten Erzeugnisse des Holländers de Klerk oder gewisser „Junger“ und Schwärmer für „Mal was Anderes!“

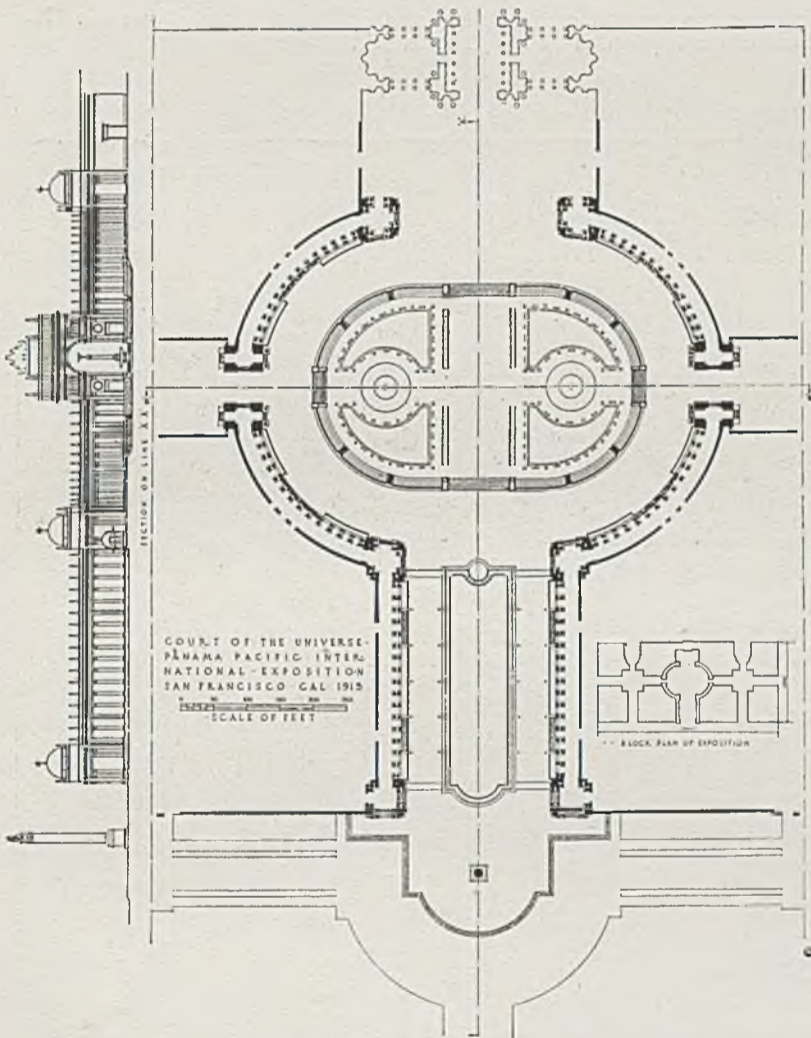


ABB. 271. — SAN FRANCISCO 1915. DER „HOF DES WELTALLS“
(Aus der Monographie McKim, Mead and White.) Vgl. Abb. 272.

St. Gaudens —, in der sich der vorbereitende Ausschuß darüber einigte, daß alle Bauten um den sogenannten Ehrenhof der Ausstellung einheitlich klassische Formen und eine einheitliche Hauptgesimslinie anstreben sollten. Die künstlerische Wirkung dieser Maßnahme war so überzeugend, daß die Frage, ob in Zukunft die amerikanische Baukunst von überlieferten Formen ausgehen soll oder nicht, mit einem Schlage entschieden schien. Durch dieses entschlossene Ausgehen von klassizistischen Formen,

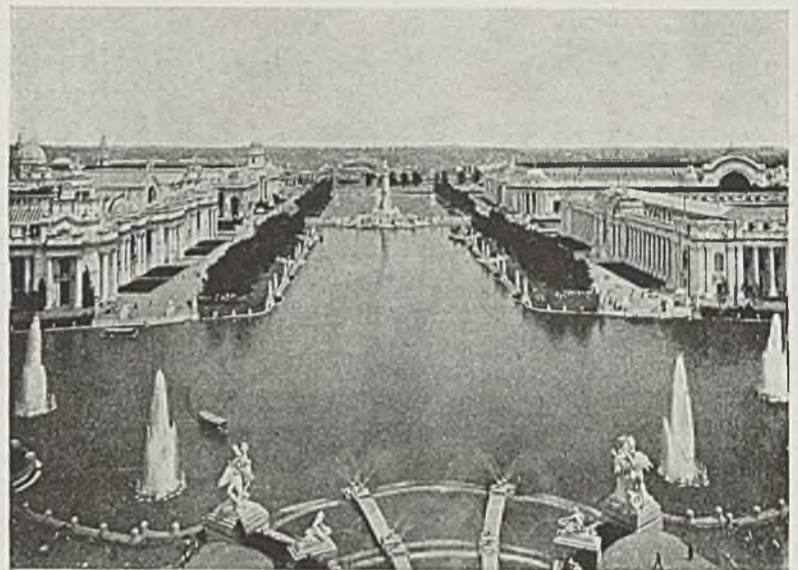


ABB. 269. — ST. LOUIS 1904. BLICK VON DER FESTHALLE
ÜBER DAS GROSSE WASSERBECKEN

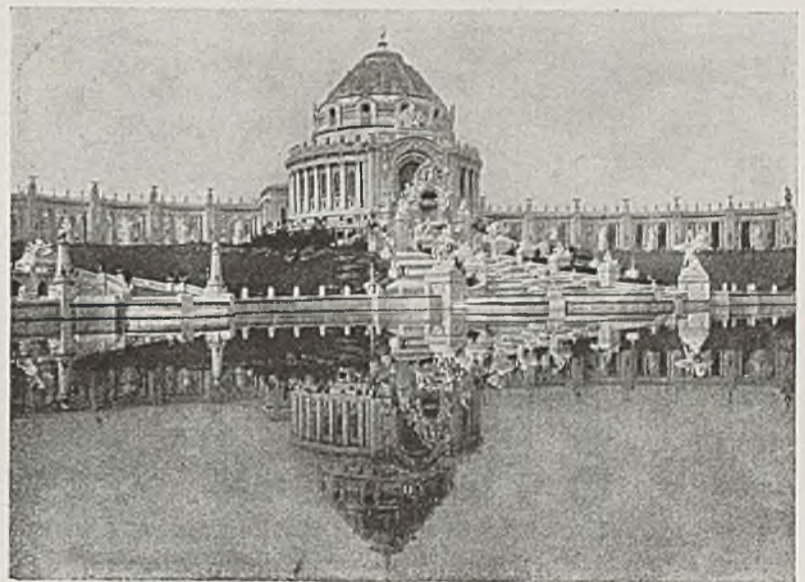


ABB. 270. — ST. LOUIS 1904. BLICK AUF FESTHALLE UND TERRASSEN
Architekt: Cass Gilbert. Vgl. Abb. 73.

welche ja auch die amerikanische Baukunst des XVII. und XVIII. Jahrhunderts ausschließlich beherrscht hatten — mittelalterliche Kunst ist in Amerika nie bodenständig gewesen —, war für die amerikanische Stadtbaukunst die Einheit gefunden, ohne die künstlerisches Zusammenklingen schwer möglich ist.

Die Weltausstellungen, die in Amerika unmittelbar auf die von Chicago folgten, brachten nicht viel Neues gegenüber Chicago, aber sie waren wichtig, weil sie die Lehren

(Fortsetzung Seite 81)



ABB. 272. — SAN FRANCISCO 1915. EINER DER BEIDEN SEITENAUSGÄNGE AUS DEM „HOF DES WELTALLS“

(Die irreführende Lichtwirkung im Vordergrund stammt daher, daß die Aufnahme gleich nach einem starken Regen gemacht wurde. Es handelt sich um Tauben, nicht um schwimmende Enten). Für den Plan vgl. Abb. 271.

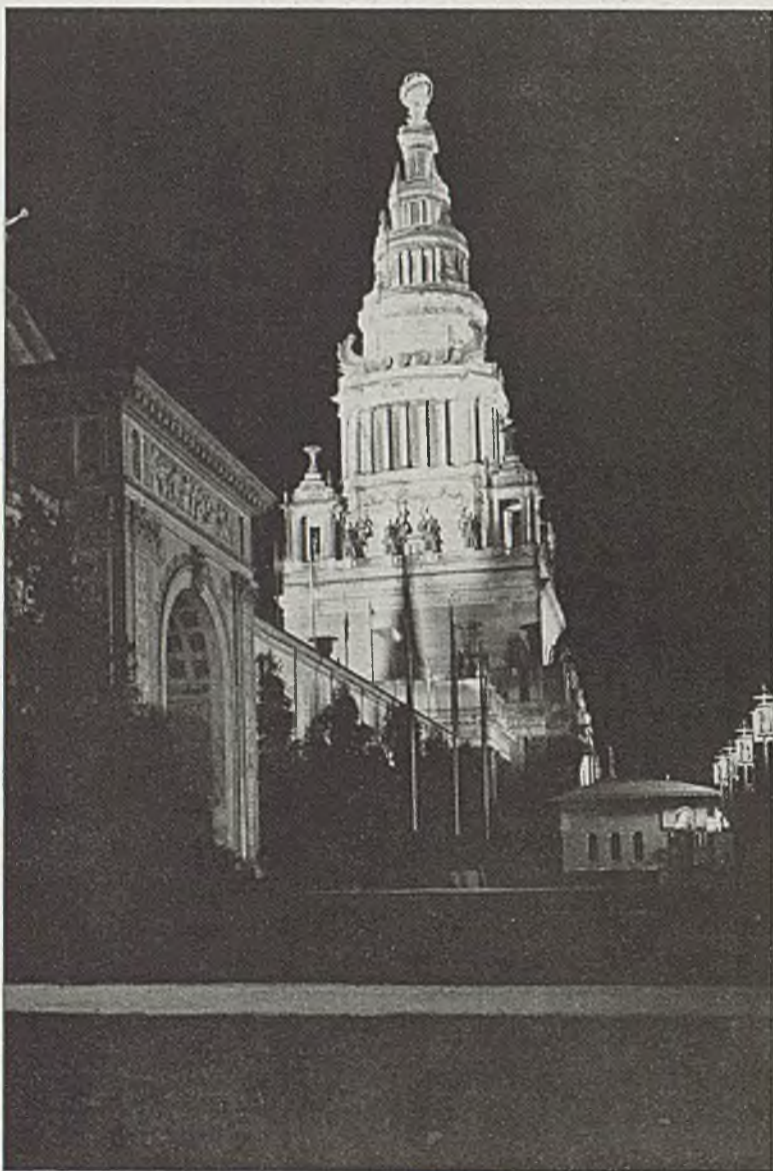


ABB. 273. — SAN FRANCISCO 1915. „TURM DER JUWELEN“ BEI NACHT

Architekten: Carrère und Hastings. Links im Vordergrund Eingang zum Palast der Freien Künste, entworfen von W. B. Faville. Die hier gezeigte „Flutbeleuchtung“ aus verborgenen Lichtquellen glomm abends ganz allmählich auf wie ein Sonnenaufgang; allmähliche Steigerung bis ins Dunkelrote gab Wirkungen, die alle Feuerwerke in Schatten stellten. Vgl. die drittfolgende Abbildung.

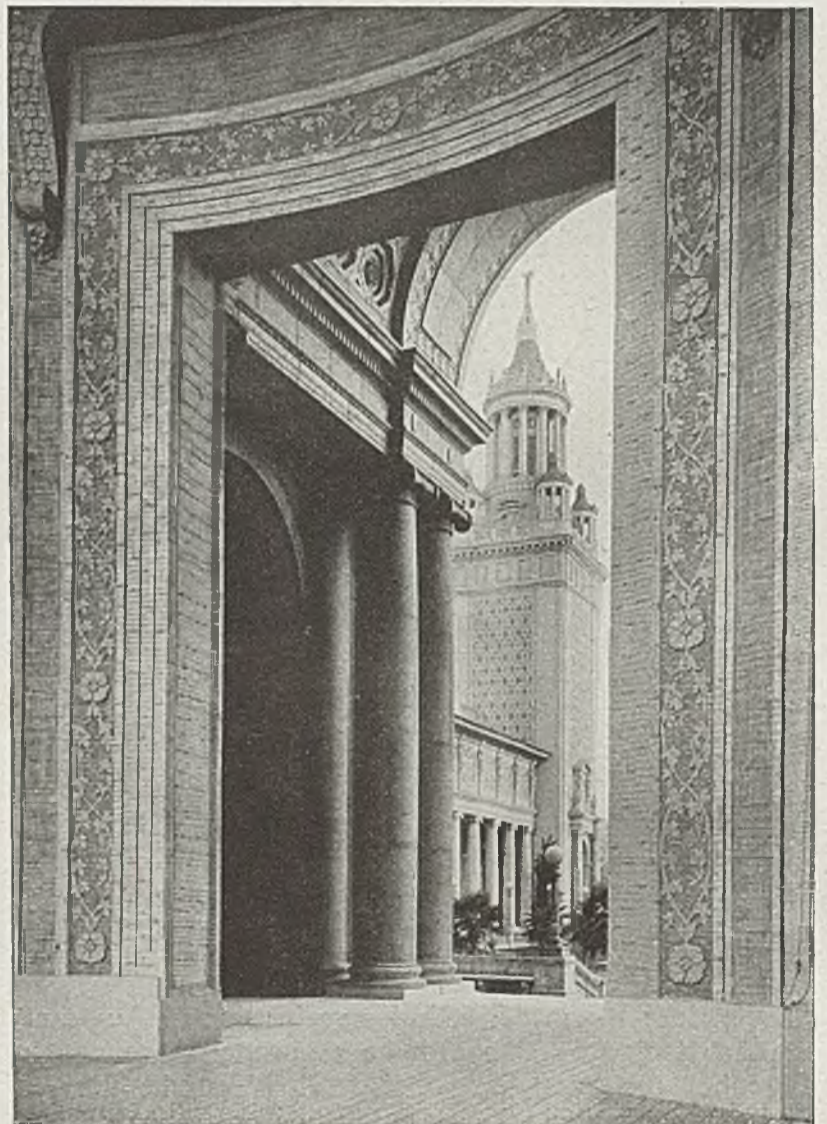


ABB. 274. — SAN FRANCISCO 1915. TOR VOM „HOF DER PALMEN“ IN DEN „HOF DER JAHRESZEITEN“

Der „Hof der vier Jahreszeiten“ war von Henry Bacon. Der „Hof der Palmen“ und der Campanile im Hintergrund war von G. W. Kelham.



ABB. 275. — SAN FRANCISCO 1915. AVENUE VON PALMEN AUF DER SÜDSEITE DER HÖFE
Die „Höfe“ wurden durch eine hohe rötlichgelbe Mauer zusammengefaßt, die nach spanischen Vorbildern nackt gehalten und nur an den Eingängen durch reiche Massen von Bildhauerei unterbrochen wurde. Vor der „ummauerten Stadt“ gedieh dichte Bepflanzung. Hinter den beiden Campanile steht der „Turm der Juwelen“.



ABB. 276. — SAN FRANCISCO 1915. PALAST DER SCHÖNEN KUNSTE BEI NACHT
Von demselben Architekten B. R. Maybeck, der die anspruchlosen und doch so sehr reizvollen Holzbauten um den Campus der Universität in Berkeley entwarf. Vgl. Abb. 329—331.

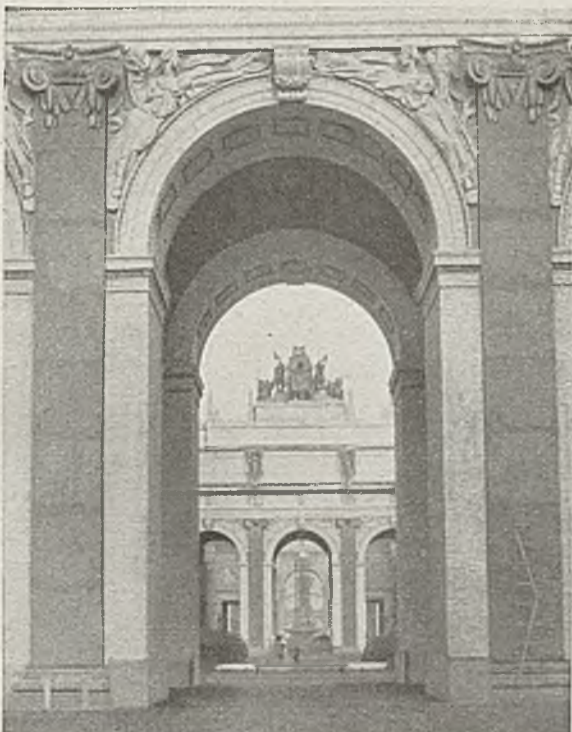


ABB. 277. — SAN FRANCISCO 1915. „HOF DES ÜBERFLUSSES“
Architekt: L. C. Mullgardt. Obgleich die Ausführung dieses Hofes infolge des Kriegsausbruches weit hinter dem Geplanten zurückbleiben mußte, gehörte das Erreichte doch zum Gelungensten der Ausstellung.

ABB. 278 (links). — SAN FRANCISCO 1915. „HOF DER JAHRESZEITEN“
Architekt: Henry Bacon. Die Aufnahme wurde vor Fertigstellung gemacht. Der Blickpunkt im Hintergrund verwandelte sich später aus einem Holzgerüst in eine schöne Statue.

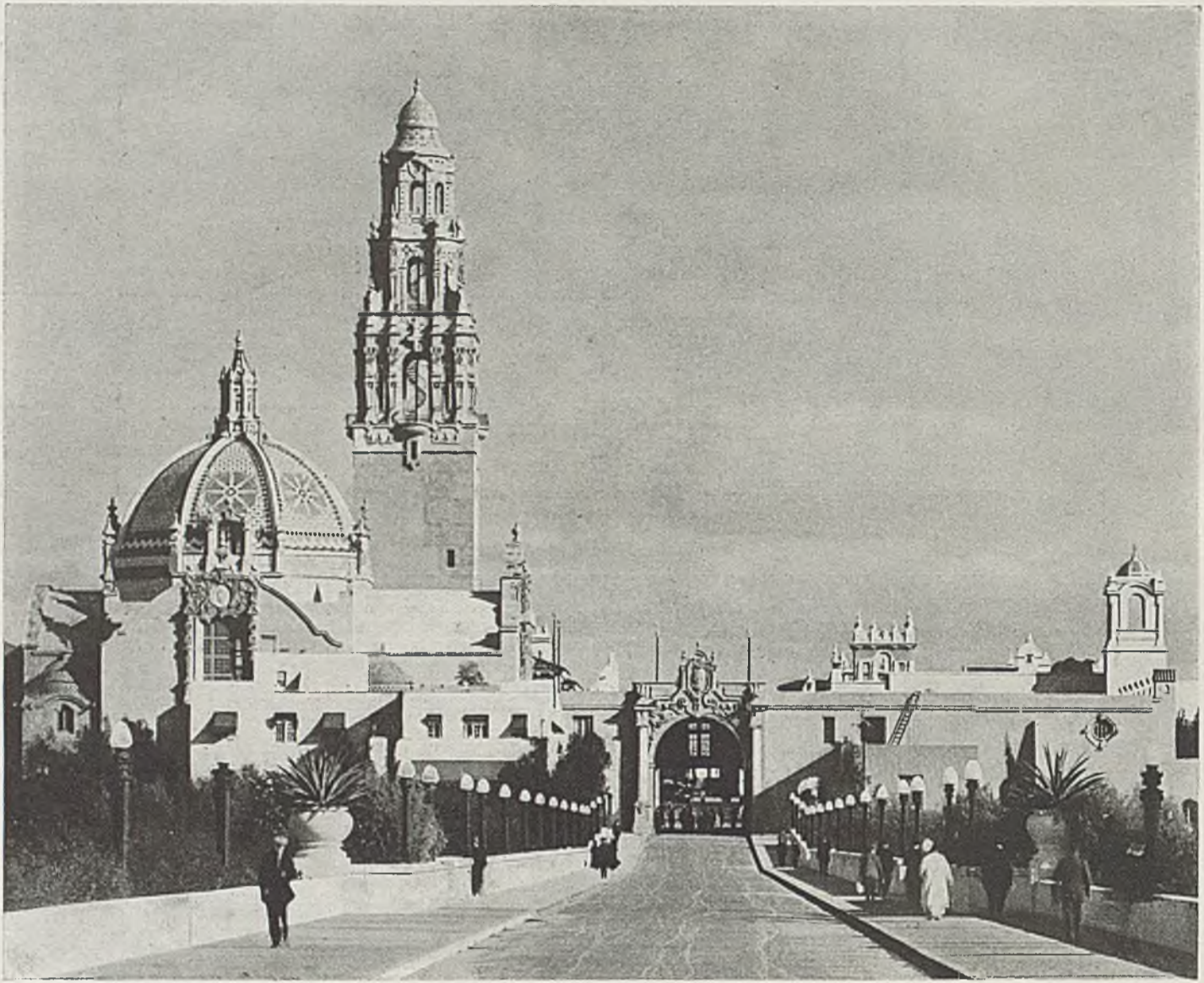


ABB. 279. — SAN DIEGO 1915. EINGANG ZUR AUSSTELLUNG VON DER HOHEN BRÜCKE HER

Architekt: B. G. Goodhue. Der mexikanische Turm hält den nach rechts steil abfallenden Berg (vgl. nächste Abbildung). Die Kuppel ist mit bunten Fayencen gedeckt nach Mustern im nahe benachbarten Mexiko. Der Gegensatz zwischen großen Flächen nackten Betons (der den californisch-mexikanischen Lehmbauten ähnlich, wenn auch härter, wirkt) und Häufungen barocker Bildhauerei ist wirksam und überzeugt.

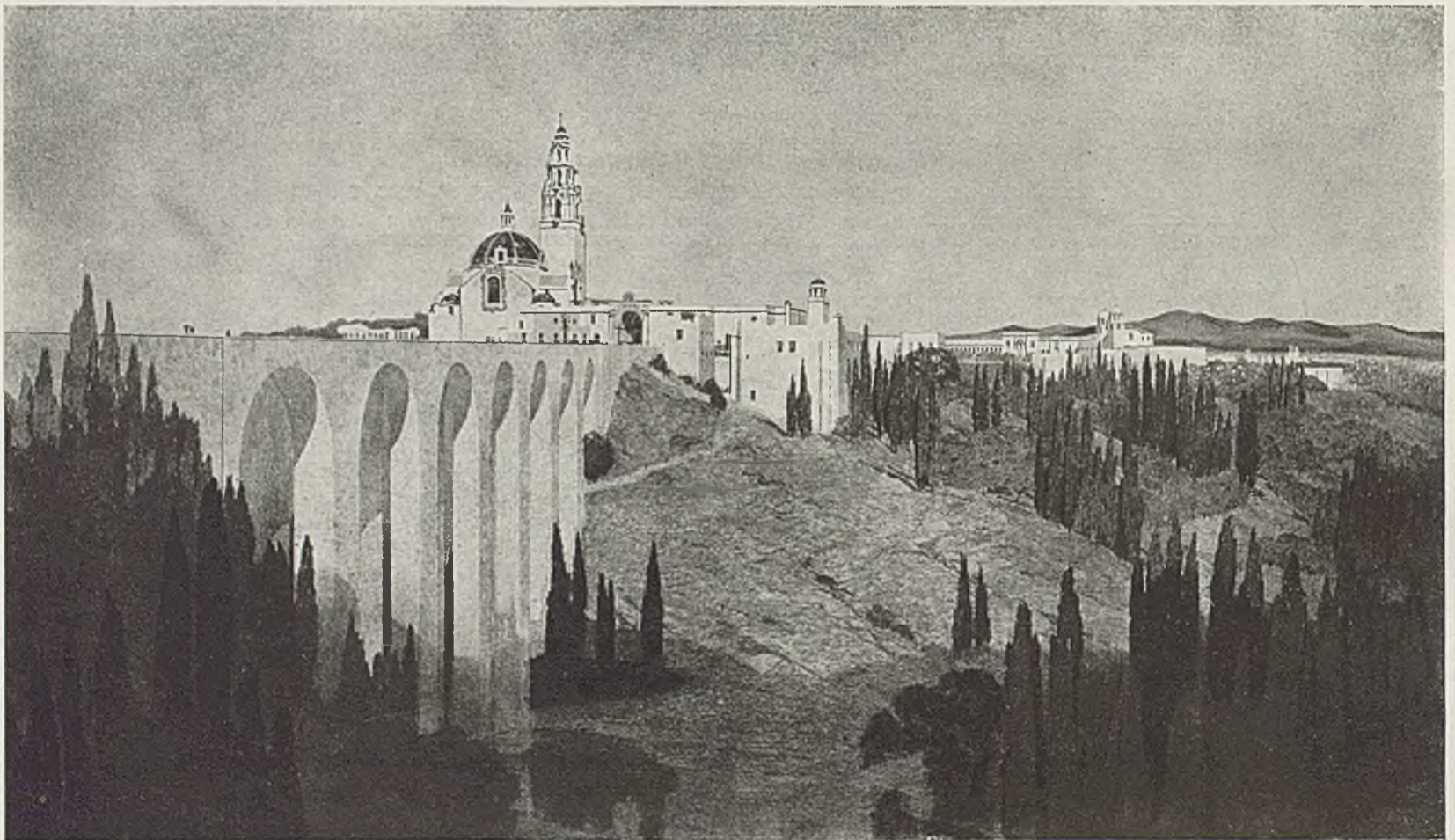


ABB. 280. — SAN DIEGO 1915. DIE AUSSTELLUNG VON DER ANDEREN SEITE DES TALS GESEHEN

Architekten: Cram, Goodhue und Ferguson.

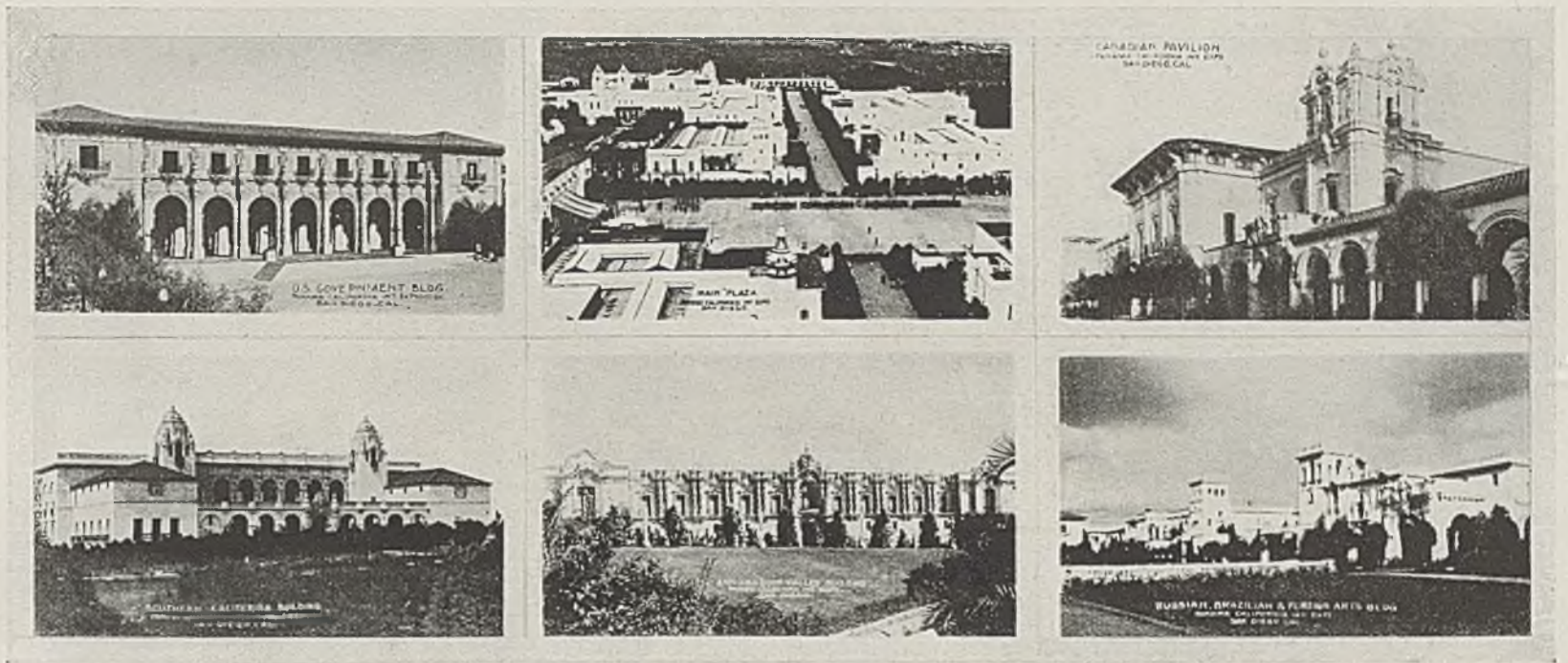


ABB. 281—286. — SAN DIEGO 1915. VERSCHIEDENE ANSICHTEN DER AUSSTELLUNG (Vgl. Abb. 255, 260, 279—280)

von 1893 immer größeren Massen des amerikanischen Publikums lebendig werden ließen. Die californischen Ausstellungen von 1915 mit ihrer gewollten und gelungenen Anlehnung an die alte spanische Baukunst des Staates bedeuteten einen wichtigen Schritt vorwärts, weil dort zum erstenmal die innige Verwandtschaft zwischen Überlieferung, Klima, Lokalfarbe und den Möglichkeiten künftiger Entwicklung in der Baukunst gewürdigt und überzeugend dargetan wurde. Wenn man die Lehren der californischen Ausstellungen und den Eindruck, den sie bisher auf die Entwicklung der westlichen Baukunst hinterließen, ernst nehmen darf, dann kann kein Zweifel sein, daß auch in den östlichen Staaten der Fortschritt der Stadtbaukunst von der geistvollen Würdigung und Weiterentwicklung der verschiedenen überlieferten Kolonialstile abhängt. Jedoch sollte man vielleicht von der künftigen Stadtbaukunst Amerikas nicht so sehr als von einer Entwicklung des „Kolonialstils“ sprechen, sondern vielmehr von einer neuen Synthese, in der der „Kolonialstil“ eine so wichtige Rolle spielt, daß nichts Neues aufgenommen werden darf, was sich nicht mit ihm zu einem Wohlklang zusammenschließen vermag. Es war den Baumeistern Roms überlassen, schließlich viele von den schönsten Hoffnungen zu verwirklichen, zu denen die Formen berechtigten, die in Griechenland erblüht und in den hellenistischen Kolonialreichen entwickelt worden waren. Als Gesamtschöpfungen stellen römische Leistungen wie das Forum Trajanum (Abb. 287) oder die Tempelbauten von Heliopolis die höchste Vollendung griechischer Kunst dar. Gleichzeitig haben die römischen Baumeister die griechischen Formen

treffsicher mit Neuem wie Rundbogen, Gewölbe und Kuppel verschmolzen, und Schöpfungen wie das Pantheon und die Thermen übertreffen für unser Gefühl die griechischen Leistungen und Maßstäbe, ohne sie zu zerstören. In derselben Weise darf man hoffen, Amerika möge schließlich die noch unerfüllten Träume der Renaissance verwirklichen und möge die überlieferten Formen durch die neuentdeckten Baustoffe steigern. So können Entwürfe ausgeführt werden, in denen sich die Gewalt der Plätze des römischen St. Peter und von Nancy, die Gedanken der Stadtpläne Wrens für London, der von Versailles und Karlsruhe vereinen mit dem Stolz des Riesen, der hundertgeschossige Verwaltungsgebäude aus Stahl und Beton in die Schnittpunkte der Achsen gewaltiger „Parksysteme“ setzt. Die amerikanischen Weltausstellungen sind vielversprechend.



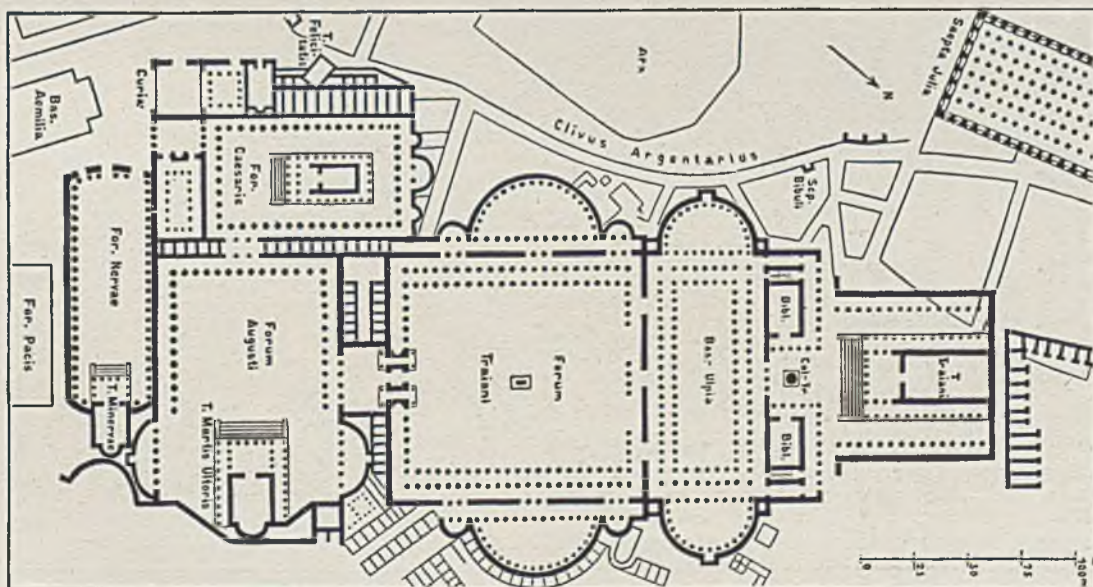
(Oben.)
ABB. 288.
SAN FRANCISCO 1915
GEBÄUDE DES
STAATES PENNSYLVANIE

Architekt: Henry Hornbostel. Typisches Beispiel für neuzeitliche Verwendung der pennsylvanischen Abart des „Kolonialstils“. Vgl. Abb. 7—10.

(Rechts.)

ABB. 287. — ROM

Das Kaiserforum, mit denen die amerikanischen Weltausstellungen von unfreundlichen und von besonders freundlichen Kritikern gern verglichen werden. (Rekonstruktion nach Borrmann.)



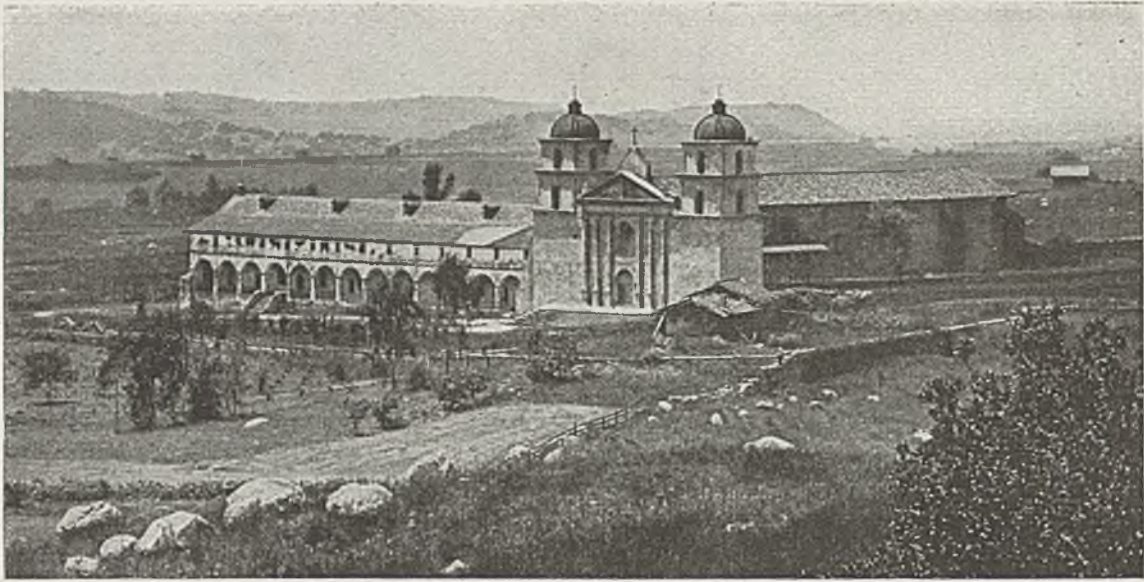


ABB. 289. — SANTA BARBARA, CALIFORNIEN. KLOSTER („MISSION“) DER SPANISCHEN BRÜDER
GEGRÜNDET 1786



ABB. 289A. — SAN MIGUEL MISSION, CALIFORNIEN.
GEGRÜNDET 1797



ABB. 289B. — BOGENHALLE IN SAN JUAN CAPISTRANO MISSION,
CALIFORNIEN. GEGRÜNDET 1776

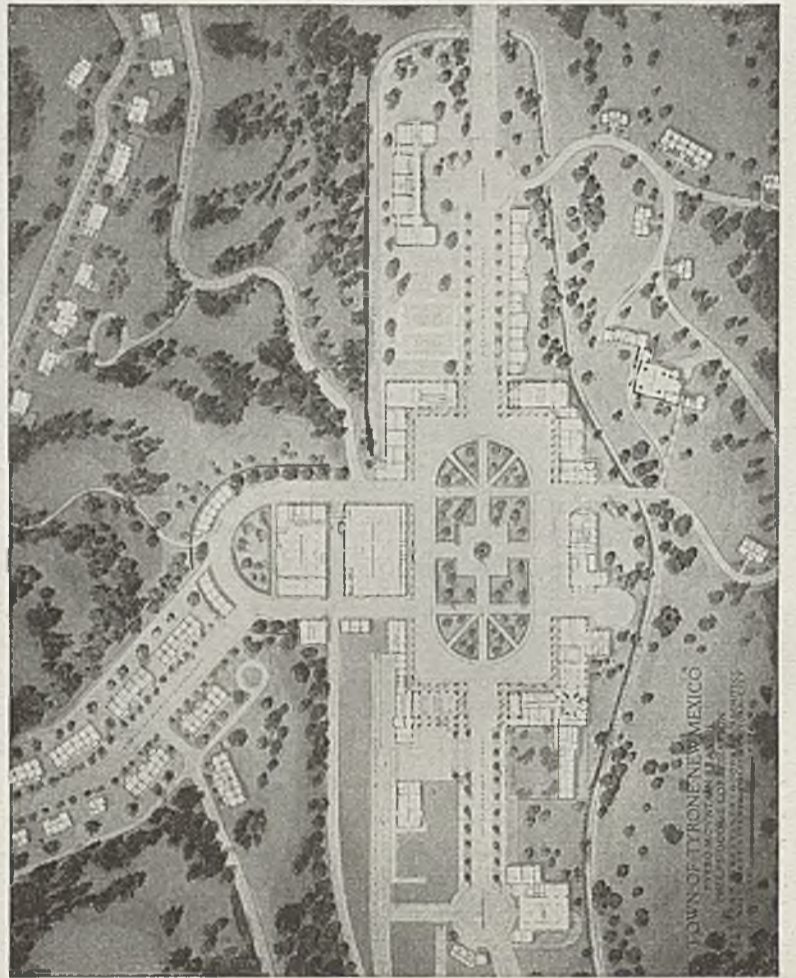


ABB. 290—291. — TYRONE, NEU MEXIKO. PLAN
Architekt: B. G. Goodhue.

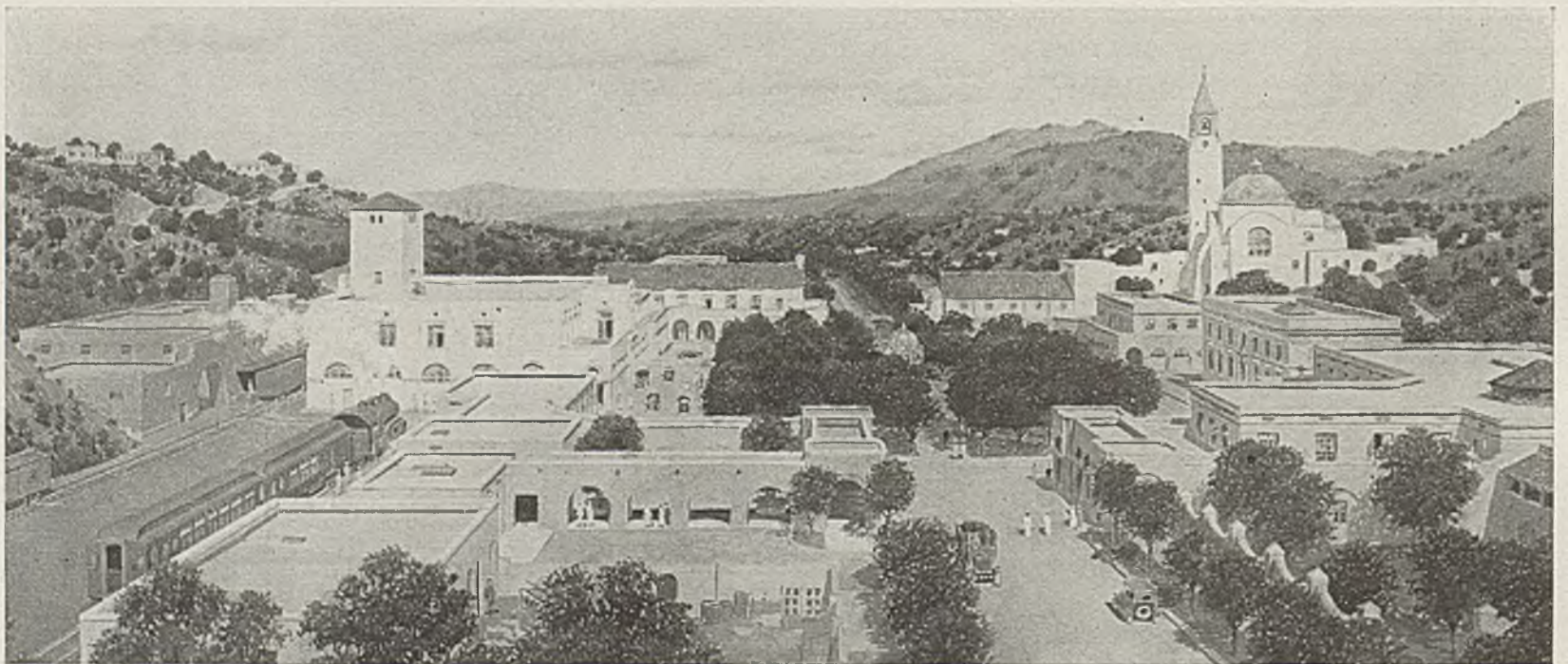


ABB. 290—291 (unten und rechts). — TYRONE, NEU MEXIKO. BERGWERKSIEDLUNG, ERBAUT SEIT 1914. (Vgl. Abb. 292—297)
Architekt: B. G. Goodhue.

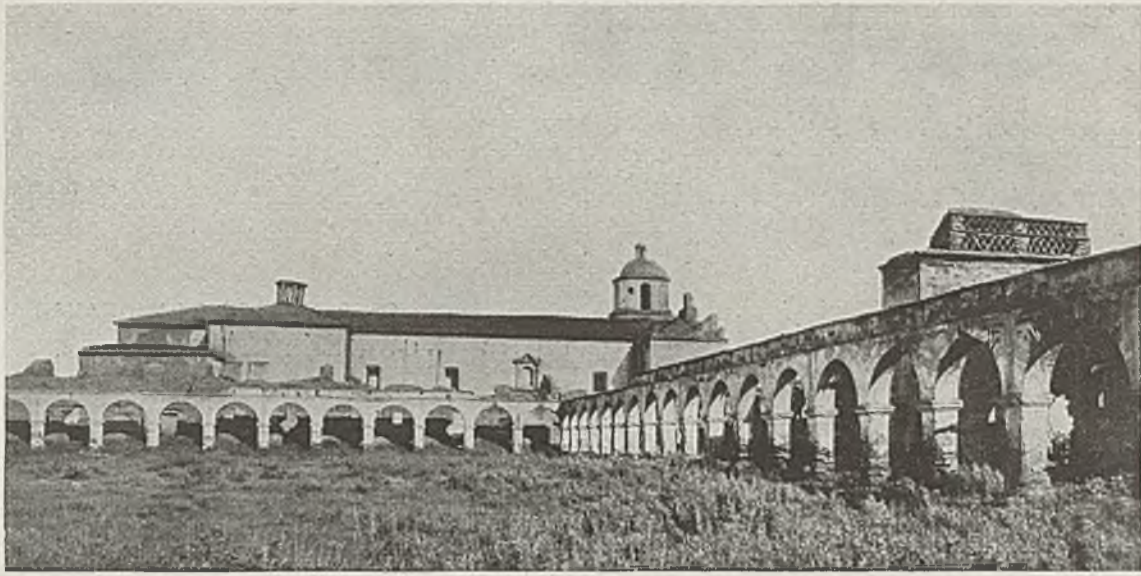


ABB. 298. — SAN LUIS REY MISSION, CALIFORNIEN. KLOSTER DER SPANISCHEN MÖNCHE
GEGRÜNDET 1772



ABB. 292. — TYRONE. PELTON HAUS



ABB. 295. — TYRONE, NEU MEXIKO. SCHULHAUS



ABB. 293. — TYRONE. HAUS FOR
MEXIKANISCHE ARBEITER



ABB. 296. — TYRONE, NEU MEXIKO.
FREILUFT-WARTESAAL (links). LADEN (rechts)



ABB. 294. — TYRONE.
HAUS FOR AMERIKANISCHE ARBEITER

Diese kleinen Häuser zeigen, wie die Materialien und, mit der erforderlichen Vereinfachung, der Stil der öffentlichen Gebäude auch beim Bau der bescheidensten Wohnung verwendet und so eine Stadt zu einem einheitlichen Kunstwerk werden kann.

Die in Abb. 292—297 vorgeführten Bauten stammen von Architekt B. G. Goodhue.

(Zu Abb. 292—297 vgl. Abb. 290—291.)



ABB. 297. — TYRONE, NEU MEXIKO. DAS INNERE EINES
FREILUFTWARTESAALES IM BAHNHOF



GOLF CLUB
Architekt: Myron Hunt.



CALIFORNISCHES LANDHAUS
Architekt: Reginald Johnson.



Architekten: John und Donald.

ABB. 299—304. — CALIFORNISCHE LANDHAUSER UND BUNGALOWS

Erbaut in Anlehnung an den spanischen Kolonialstil, wie sie seit den Weltausstellungen von 1915 fast zur Regel wurden. Die Abbildungen gehören zu den Typen, welche die Verwaltung der Palos Verdes Estates bei Los Angeles ihren Ansiedlern empfiehlt. Vgl. S. 117. Im Anhang sind die Abbildungen 558—59, 563—73 und 578 größere Wiedergaben verwandter Lösungen



Architekten: Milwaukee Bldg. Co.



Architekt: Stiles Clements.



Architekten: Pierpont und Walter Davis.

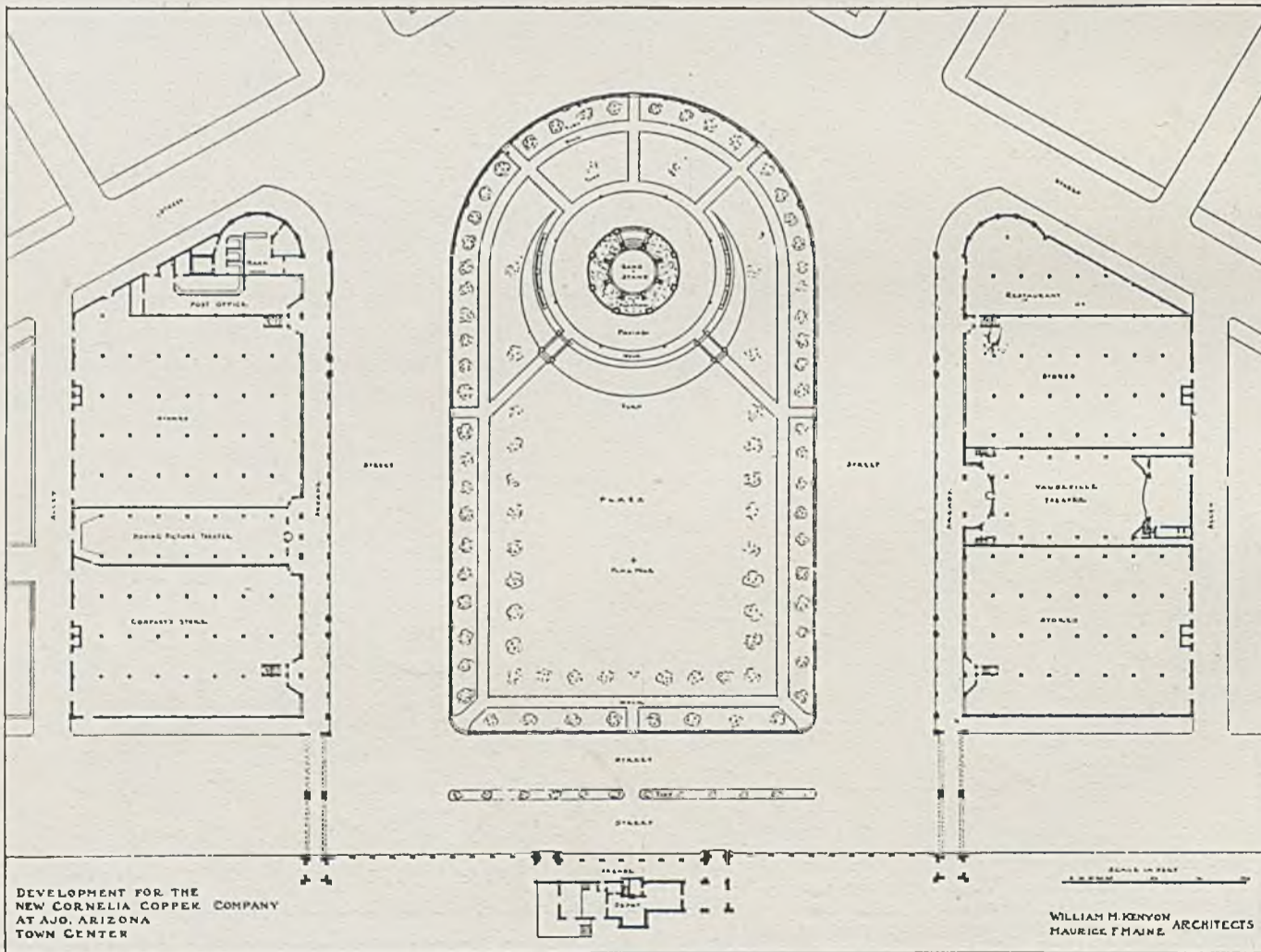


ABB. 305. — AJO (ARIZONA). HAUPTPLATZ

Architekten: W. M. Kenyon und M. F. Maine. Ajo ist eine kleine Bergwerkssiedlung, die kürzlich emporschoß und deren bauliches Gesicht von dem neugeborenen Kolonialstil geformt wurde, dem die californischen Ausstellungen von 1915 zum Siege verhalfen.



ABB. 306. — AJO (ARIZONA). PLAN
 Industrieviertel. Amerikanisches, mexikanisches, indianisches Stadtviertel
 A = Schulgebäude; B = Park; C = Clubhaus; D = Kirche; E und F = Läden; G = Bahnhof.



ABB. 307—308. — AJO (ARIZONA). ARKADEN UM DEN HAUPTPLATZ
 Architekten: W. M. Kenyon und M. F. Maine. Vgl. Abb. 305—306.

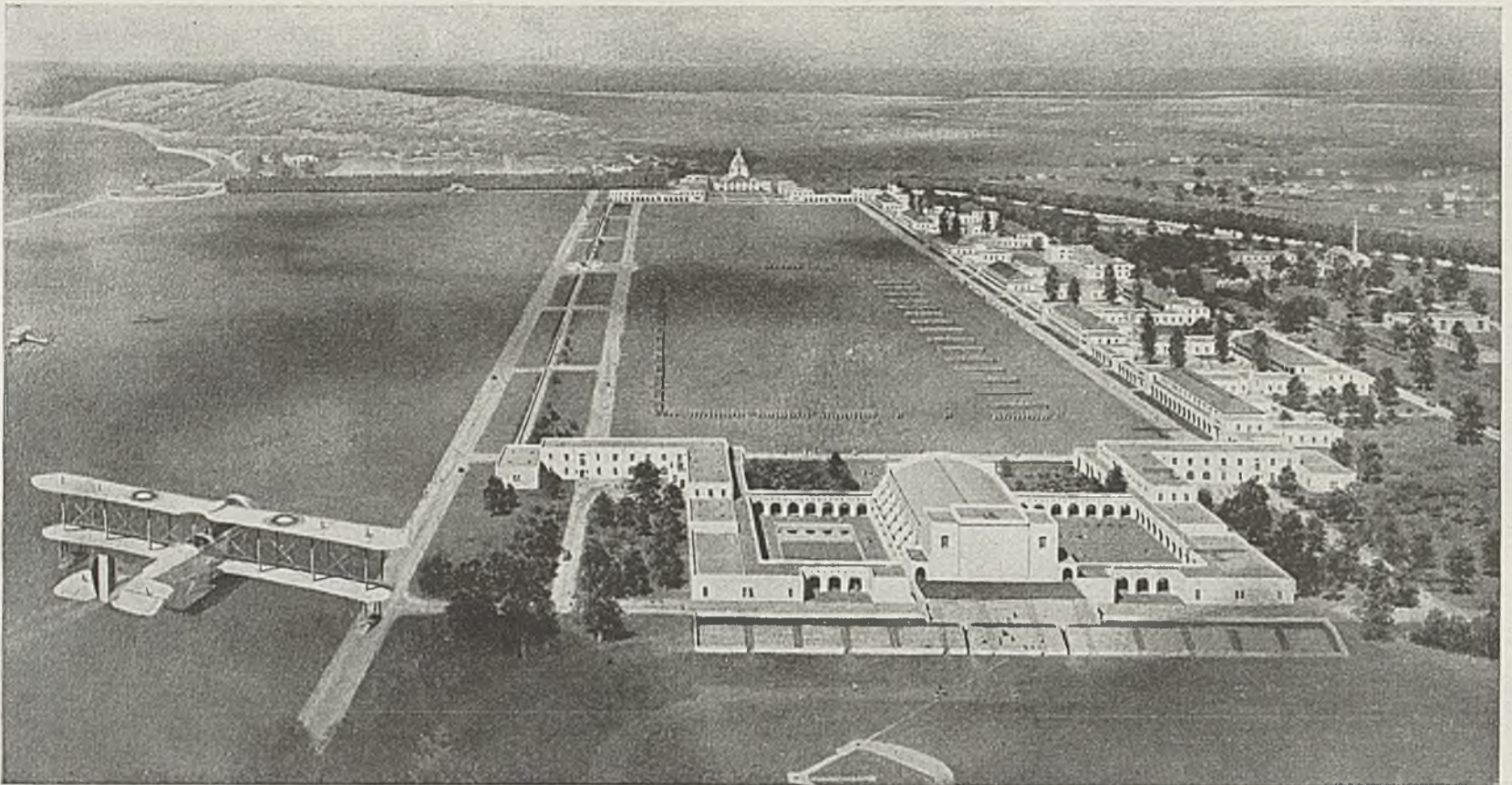


ABB. 309. — SAN DIEGO. BAUTEN DER U. S. A. FLOTTENSTATION

Architekt: B. G. Goodhue. Fliegeraufnahme. Die Formgebung dieser Bauten spiegelt den Erfolg der Ausstellung von 1915.



ABB. 310. — SAN DIEGO. VERWALTUNGSGEBAUDE DER U. S. FLOTTENSTATION

Architekt: B. G. Goodhue.

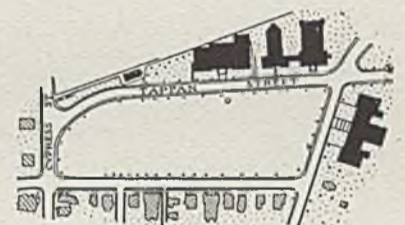


ABB. 311. — SAN DIEGO. U. S. FLOTTENSTATION
Architekt: B. G. Goodhue.

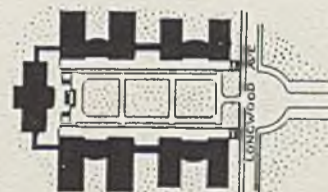
Diese öffentlichen Bauten B. G. Goodhue's sind ebenfalls als künstlerische Folgeerscheinung der Weltausstellung San Diego 1915 anzusprechen. Sie mögen hier als Überleitung zum Abschnitt über öffentliche Anstalten Platz finden.



MEETING HOUSE HILL
OORCHESTER



BROOKLINE
PLAYGROUND



HARVARD MEDICAL
SCHOOL

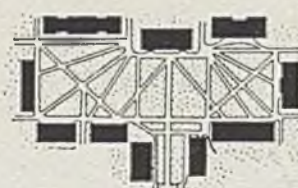


NORMAL AND LATIN
SCHOOLS
BOSTON

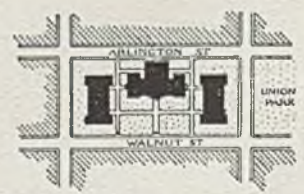


ABB. 312. — BOSTON. MEDIZINISCHE SCHULE DER HARVARD-UNIVERSITÄT

Architekten: Shepley, Rutan und Coolidge. (Plan nebenstehend.)



HARVARD COLLEGE YARD
CAMBRIDGE



CHELSEA
WILLIAMS SCHOOL GROUP

ABB. 313—318. — BOSTON UND UMGEBUNG. ALTE UND NEUE BAUGRUPPEN

Pläne gesammelt von A. A. Shurtleff.

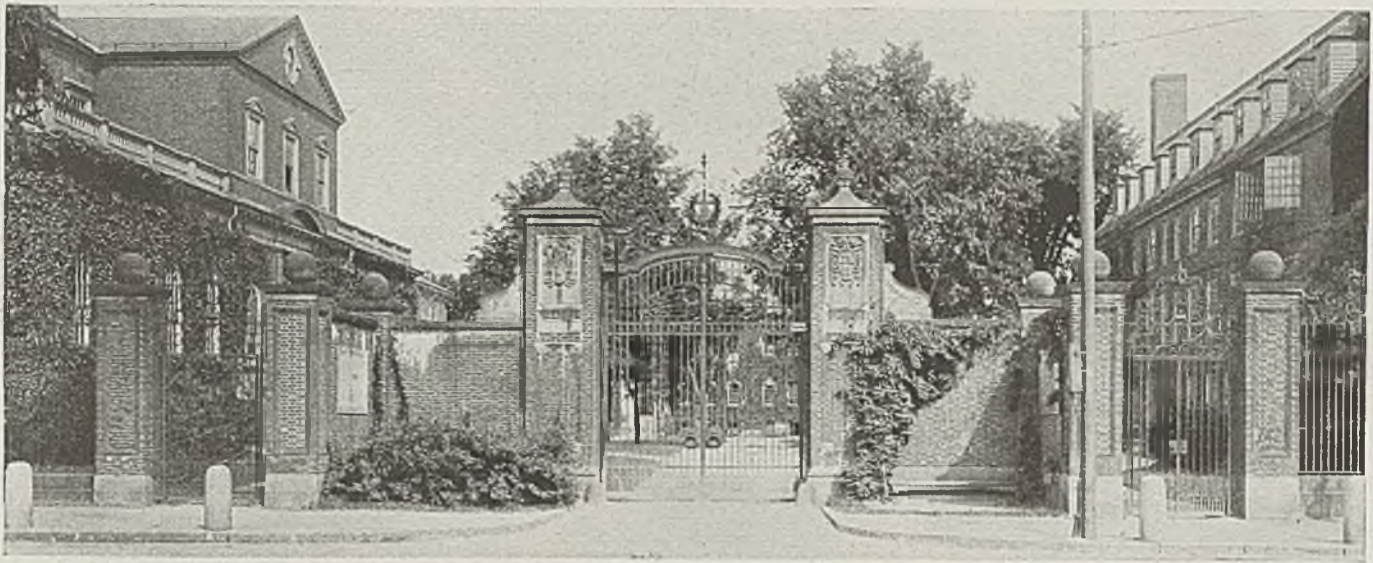


ABB. 319. — CAMBRIDGE. EINGANG ZUM CAMPUS DER HARVARD-UNIVERSITÄT

Vgl. den Plan in der vorigen Abbildung. Links und rechts Bauten aus dem XVIII. Jahrhundert. Das neue Eingangstor ist von McKim, Mead und White.

UNIVERSITÄTEN UND ÖFFENTLICHE ANSTALTEN DIE ENTWICKLUNG DES „CAMPUS“

Ein Gelände, das mit den Gebäuden einer amerikanischen Universität bedeckt ist, wird „Campus“ genannt. Die Entwicklung des amerikanischen „Campus“ ist ein Beitrag der Vereinigten Staaten zu der neuesten Renaissance der klassischen Kunst, dessen Bedeutung mit der Entwicklung der großen Weltausstellungen vergleichbar ist.

Der älteste „Campus“, der von Harvard-Universität (Abb. 317 u. 319), war nur eine einfache Gruppe von Ge-

bäuden im Stile der englischen George; bei der Anlage war nicht an künftige Erweiterung gedacht worden. Die planmäßige Entwicklung des amerikanischen „Campus“ begann 1819 durch den Präsidenten der Vereinigten Staaten Thomas Jefferson (Abb. 320—24). Seine Pläne, sowie die folgenden Entwicklungen sind jeweils in den Unterschriften zu den folgenden Abbildungen ausführlich besprochen.

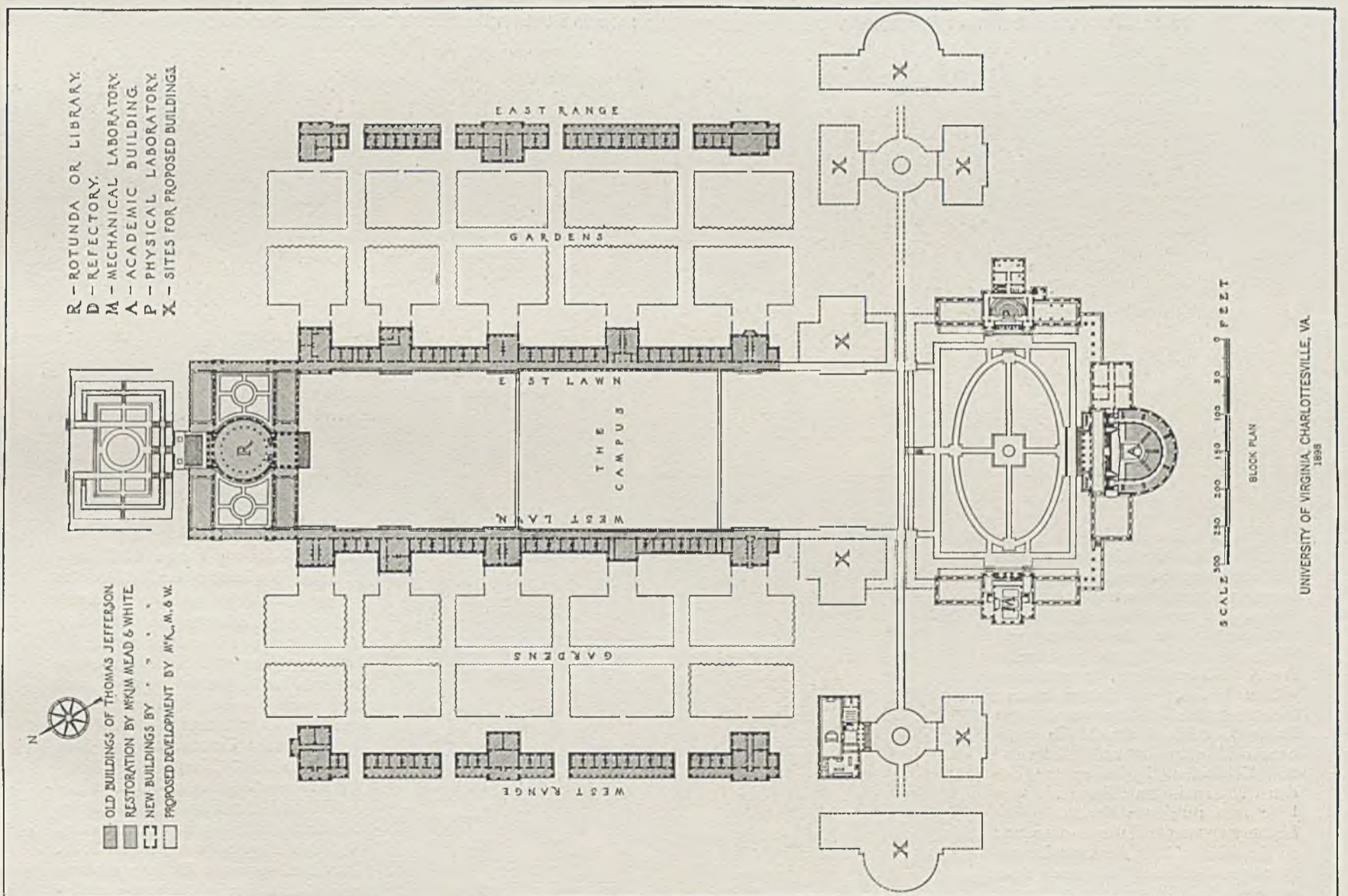


ABB. 320. — UNIVERSITÄT VON VIRGINIEN (Vgl. Abb. 321—324)
Der Plan Präsident Jefferson's (1819). Erneuert durch McKim, Mead und White (1898)



ABB. 321. — UNIVERSITÄT VON VIRGINIEN. CAMPUS; BLICK NACH NORDEN. IN DER MITTE DIE „ROTUNDE“ (BÜCHEREI)

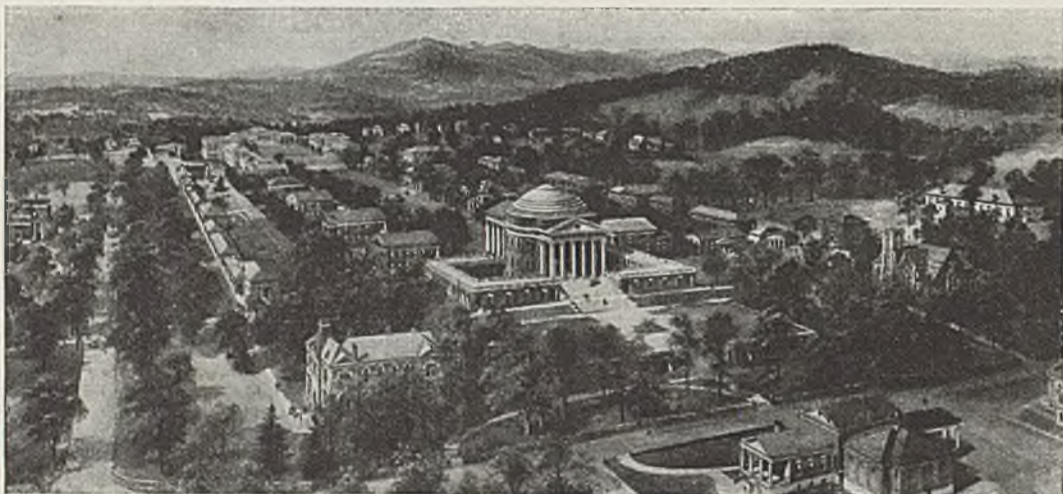


ABB. 322. — UNIVERSITÄT VON VIRGINIEN. CAMPUS MIT DER BÜCHEREI (Mitte). (Vgl. den Plan Abb. 320)



ABB. 323. — UNIVERSITÄT VON VIRGINIEN

Die niedrig gehaltenen Verbindungsglieder zwischen den Seitenwänden des Campus und der Rotunde (Bücherei) heben die letztere wirkungsvoll heraus.

Als Präsident Thomas Jefferson 1819 den Plan für die Universität von Virginien machte, wollte er die Wirkung eines geschlossenen Forums erzielen, den er vor seine „Rotunde“ (Bücherei) legte. Auditorien und Wohnungen der Lehrer, verbunden durch Säulenhallen, umschlossen diesen Vorhof; um diesen inneren Rahmen legte sich ein zweiter äußerer Rahmen, gebildet durch die sogenannte „Westreihe“ und „Ostreihe“ von Gebäuden. Zwischen den beiden Rahmen liegen Gärten als Vorhöfe zum mittleren Forum. Nach Süden zu war die Anlage offen und so die Möglichkeit der Erweiterung gelassen. Bald nach Jefferson's Tode wurde die Rotunde, die runde Bücherei, durch Anbauten nach Nor-



ABB. 324. — UNIVERSITÄT VON VIRGINIEN. TERRASSE NÖRDLICH DER BIBLIOTHEK

den in ein Langhaus verwandelt, mit dem jedoch ein Feuer, 1897, aufräumte. Der Baumeister McKim, der so großen Einfluß auf die Weltausstellung von Chicago und die Wiederherstellung des klassizistischen Bauplans von Washington gewonnen hatte, wurde zum Wiederaufbau der Universität herangezogen, und der Klassizismus von 1800 und die klassische Erneuerung von 1900 reichten sich die Hand. Die Bücherei wurde wieder zum Rundbau gemacht und das Forum nach Süden zu durch einen Neubau geschlossen. Vgl. den Plan auf der vorigen Seite. Den Bauten wurde 1919 ein schönes griechisches Freilufttheater von Architekt Fiske Kimball hinzugefügt.

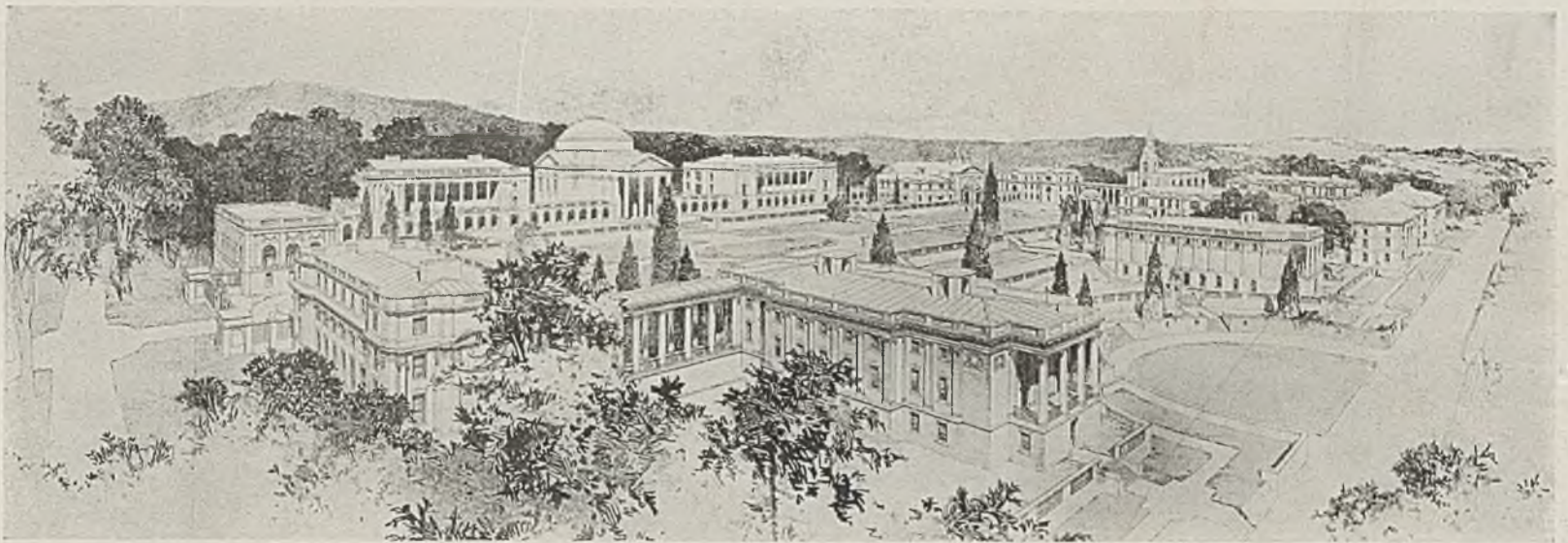


ABB. 325. — SWEET BRIAR COLLEGE, VIRGINIA

Der Entwurf für Sweet Briar College (von Cram, Goodhue und Ferguson) entwickelt geistvoll die Gedanken weiter, mit denen Jefferson hundert Jahre früher beim Entwurf seiner Universität für Virginien (Abb. 320 bis 324) der Entwicklung des amerikanischen „Campus“ die Wege wies. Die Entwürfe für Sweet Briar College sind erst zum kleinsten Teil ausgeführt, aber ihre Verwirklichung verspricht ein Kunstwerk, welches das Jefferson's an Leichtigkeit und Geschmacksicherheit übertrifft.



ABB. 326. — SWEET BRIAR COLLEGE, VIRGINIA

Architekten: Cram, Goodhue und Ferguson

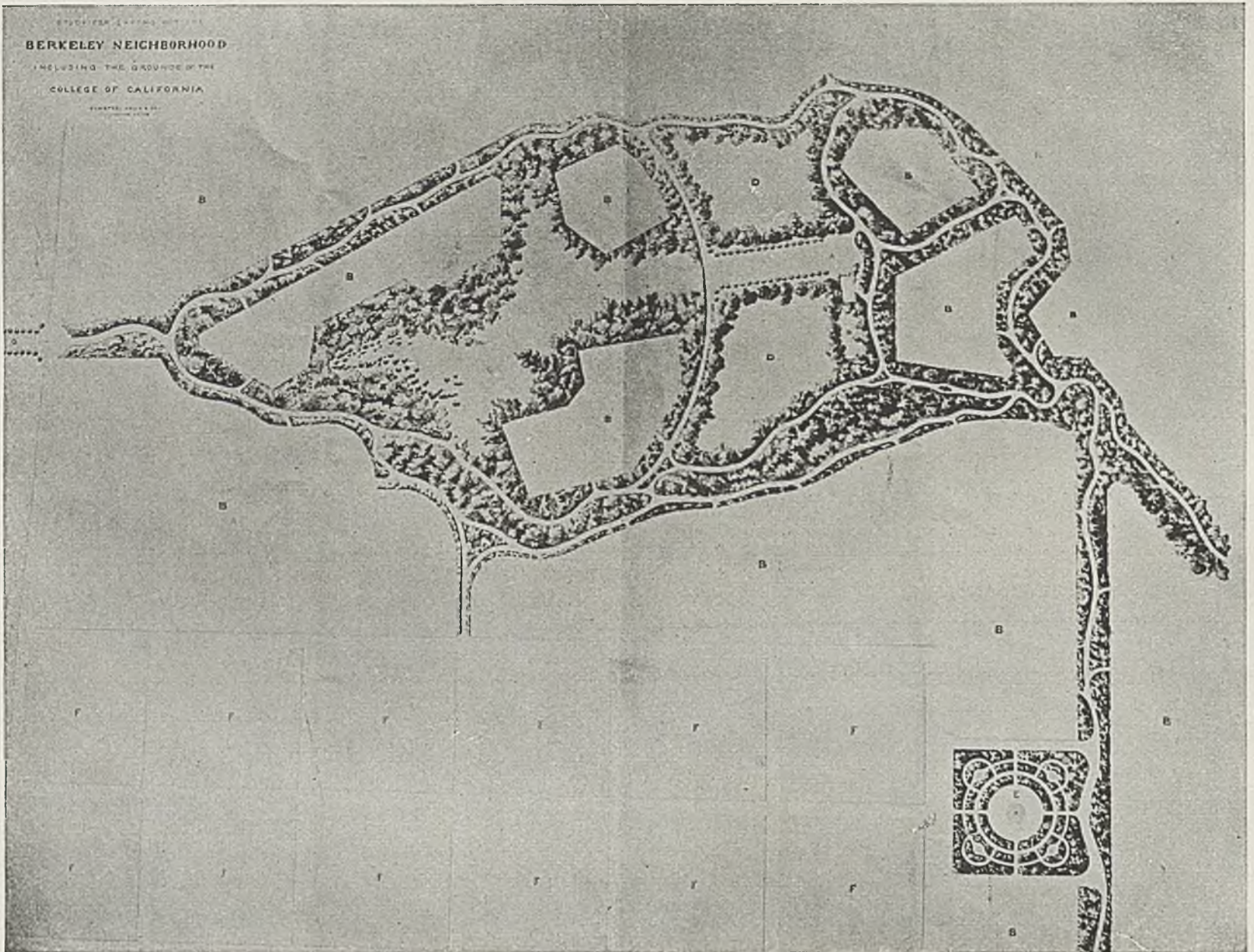


ABB. 327. — BERKELEY. OLMSTEDS PLAN VON 1866 FÜR UNIVERSITÄT UND NACHBARSCHAFT

Die rechtwinkligen Baublöcke (F, F; je 180 m im Quadrat) waren vorhanden. A = Baustelle für die Universität; davor nach Westen (links) ein breiter sachte abfallender Rasen orientiert auf die Goldene Pforte (Öffnung der Bucht von San Francisco nach dem Stillen Ocean). B = Baustellen für Professoren. C = Öffentliche Grünflächen. D = Baustellen für Erweiterungsbauten der Universität. E = Öffentlicher Garten.

Dieser älteste Plan für die Universität von Berkeley stammt von dem feinsinnigen älteren Olmsted, der durch seinen Plan für den Central Park von New York (Abb. 521) berühmt geworden war. Der Plan des New Yorker Centralparkes war romantisch im Geiste des Fürsten Pückler-Muskau, den Olmsted bewunderte. (Wie warm dieser deutsche

Fürst in Amerika bewundert wird, geht deutlich daraus hervor, daß dort eine Übersetzung seines Hauptwerkes während des Weltkrieges erscheinen konnte.) Als Olmsted 1865 zur Planung der californischen Staatsuniversität nach Berkeley gerufen wurde, setzte er in einem ausführlichen Bericht auseinander, daß nach seiner Ansicht die Bauten einer Universität nicht nach einem geometrisch regelmäßigen Plan angeordnet werden dürften. Im Geiste der romantischen Neigungen seiner Zeit wollte er, daß „eine malerische und nicht eine regelmäßige und völlig symmetrische Anordnung“ angestrebt würde; in der letztgenannten Art der Anordnung sah er „die Ursache großer Unbequemlichkeit und Verwirrung.“ Er bekehrte sich später; vgl. Abb. 346.



ABB. 328. — BERKELEY. UNIVERSITÄT VON CALIFORNIEN

Architekt: John Galen Howard. Dreißig Jahre, nachdem Olmsteds romantischer Plan zur Ausführung gekommen war, wurden umfangreiche Erweiterungen der Universität notwendig. Aber Olmsted's „malerische“ Anordnung, deren wichtiger Vorzug die Ausdehnungsfähigkeit sein sollte, besaß nicht die ewige Jugend, die großen Kunstwerken eigen ist und die Jefferson's geometrischer Plan für die Universität von Virginien im entscheidenden Augenblick (nach dem Feuer von 1897) besaß. Die Erweiterung der Universität von Californien wurde gleich nach der Weltausstellung von Chicago in Angriff genommen, zu einer Zeit, in der die Begeisterung für die Baukunst in Amerika die weitesten Kreise zog. Hearst, ein amerikanischer Zeitungsmagnat, ließ in seinen zahlreichen Zeitungen und anderweitig zwei internationale Wettbewerbe für einen neuen Universitätsplan aus schreiben, von denen der erste in Antwerpen im Jahre 1898 und der zweite in San Francisco, 1899, von Preisrichtern aus San Francisco, New York, Frankreich, Deutschland (Wallot) und England entschieden wurde. Den ersten Preis erhielt der Franzose Emile

Bénard, was einen Sieg klassischer über romantische Baugesinnung bedeutete. Es ist beachtenswert, daß die elf Preisträger, einschließlich der Deutsch-Schweizer und Österreicher, alle Schüler der Pariser Schule *des Beaux-Arts* waren. Die schließlich zur Ausführung kommende Bearbeitung des Bénardschen Entwurfes durch John Galen Howard bedeutet zwar bis zu einem gewissen Grade die Rückkehr zu den „gelösten Gebäuden, jedes für sich selbst entworfen“, wie sie der ältere Olmsted empfohlen hatte; aber diese Gebäude sind um ein starkes Achsen skelett

gruppiert und sind alle von demselben einheitlich gestaltenden Baumeister entworfen. Die wichtigsten Achsen des Planes zielen auf das sogenannte „Goldene Tor“, die Meerenge, die aus der Bucht von San Francisco in den Stillen Ozean führt. Am Kopfe der Querachse und einer der Nebenachsen steht heute der 92 Meter hohe mächtige Campanile mit einem jubelnden Glockenspiel. Außer Stil, Material und Farbe bindet das immergrüne Laub der californischen Gärten die Einzelbauten wirkungsvoll zusammen. Vgl. Abb. 334—39.



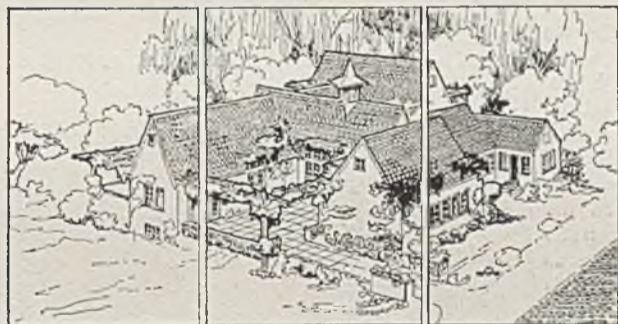
ABB. 329 (oben). — BERKELEY. WOHNHÄUSER IN DER UMGEBUNG DES CAMPUS
Architekt: B. R. Maybeck.



ABB. 330 und (unten) 331. — BERKELEY. — PRIVATSCHULE IN DER NAHE DES CAMPUS
Architekt: B. R. Maybeck.



ABB. 332. — BERKELEY. CLUB DER PROFESSOREN AUF DEM CAMPUS
Architekt: B. R. Maybeck.



Der ältere Olmsted legte in seinem Erläuterungsberichte zum romantischen Plane von 1866 (Abb. 327) besonderen Wert darauf, daß die Universität von würdigen Wohnungen gebildeter Menschen umgeben werden möge. Es trifft sich, daß der aus Deutschland stammende Architekt B. R. Maybeck und seine Nachahmer besonders glücklich waren in ihrer Entwicklung des Schweizerhauses, wobei ihnen die unvergleichlichen Hölzer der Westküste, vor allem die Riesenbäume (Redwood), zugute kamen. Die Umgebung der Universität ist angefüllt mit den sehr reizvollen, vielfach ganz mit Holzschindeln bedeckten Wohnhäusern aus der Maybeckgruppe. Sogar einige öffentliche Gebäude sind in diesem Stil erfolgreich gebaut worden. Daß trotzdem auch in Berkeley bei den öffentlichen Bauten schließlich ganz auf die klassischen Formen zurückgegriffen wurde, beweist, daß sich Olmsted mit seinen romantischen Hoffnungen auf einem falschen Wege befand.

Vgl. die Abbildungen auf Seiten 90 und 92.

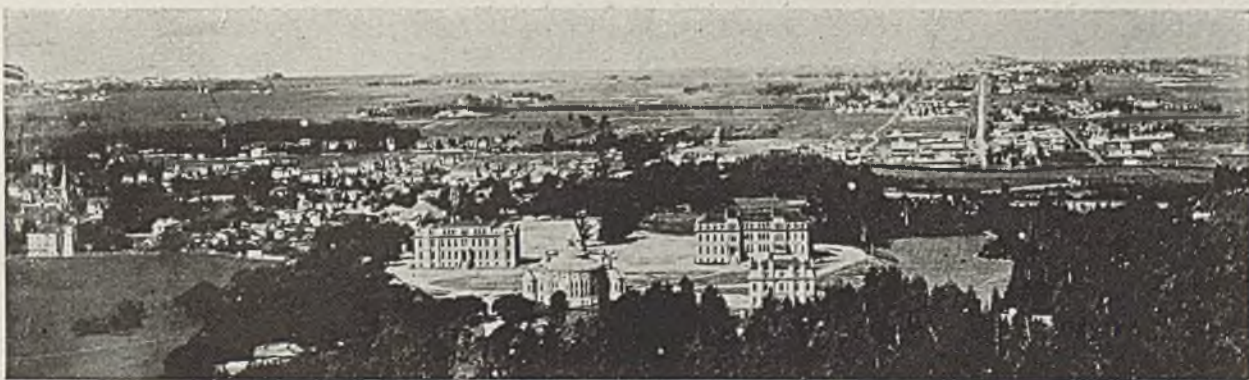


ABB. 333. — BERKELEY. CAMPUS, VOR DEM ABREISSEN DER BAUTEN DES ALTEN PLANES (Abb. 327)

(Alle Abbildungen von S. 90—92 sind der Denkschrift entnommen: Report on a City Plan for the Municipalities of Oakland and Berkeley by Werner Hegemann. Prepared and published under the auspices of the Municipal Governments of Oakland and Berkeley, the Supervisors of Alameda County etc. 1915.)



ABB. 334. — BERKELEY. UNIVERSITÄT VON CALIFORNIEN
DIE GRUPPE DER HUMANISTISCHEN SCHULE

Architekt: John Galen Howard

HIERZU DER PLAN ABB. 328

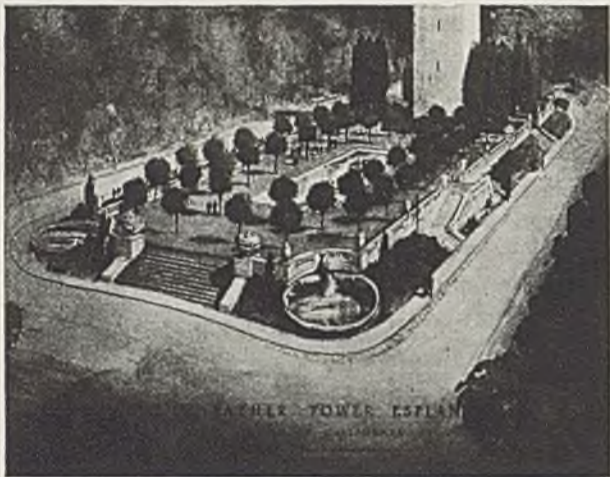


ABB. 335. — ESPLANADE VOR DEM CAMPANILE



ABB. 336. — DIE LANDWIRTSCHAFTSSCHULE



ABB. 337. — CAMPANILE, NORDHALLE. BUCHEREI

BERKELEY. UNIVERSITÄT
VON CALIFORNIEN

Die hier wiedergegebenen Entwürfe von John Galen Howard sind größtenteils ausgeführt.

Abb. 334, oben, zeigt die Bauten der humanistischen Abteilung mit dem Fuße des Campanile in der Mitte. Die Einzelbauten sind durch Anpflanzungen, Balustraden, Säulenhallen, durch einheitliche Dachentwicklung und Farbe der Baustoffe zur Einheit verschmolzen.

Das Stadion (Abb. 338) hat Sitzplätze für 40 000 Zuschauer. Im Jahre 1903 wurde ein schönes griechisches Theater am Berghange erbaut (im Plane ganz rechts), ähnlich dem von Epidaurus; es hat Raum für 12 000 Zuschauer.

Der Campanile (nach dem Stifter: Sather Turm genannt) ist 92,5 m hoch, mißt am Ende 10,3 m, oben 9,3 m im Quadrat. Die Stahlrahmenkonstruktion ist außen mit Granit verkleidet. Der Turm (mit Aufzug und Glockenspiel ausgestattet), ist Augen und Ohren ein Magnet, der die Landschaft beherrscht. Als 1913 der Plan des Turmes in Californien ungünstig beurteilt wurde, weil das Geld für nützlichere Zwecke aufgewandt werden könne, wies der Verfasser dieses Berichtes in der Presse auf den sparsamen König Friedrich Wilhelm I. hin, der befahl, daß „der Petri-Turm so hoch und wo möglich noch höher als der Münster-Turm zu Straßburg gebauet werden soll und will ich die dadurch sich vergrößernden Kosten auch bezahlen“. Das war der Geist, der den Soldatenkönig beseelte, wenn es darauf ankam, die Umrißlinie seiner Hauptstadt durch eine kühne Spitze zu beleben und einen Bau zu errichten, der hoch genug war, um die über die Welt flatternde Fama für seine Hauptstadt zu fangen. Aber wie über Schlüters unseligem Münzturm, waltete über dem Turm der Berliner Petrikirche ein böser Stern. Auch er ist, wie der Münzturm, vor der endgültigen Vollendung eingestürzt.

Beim Campanile in Berkeley hat man, gewarnt durch das große Erdbeben von 1906, eine besondere Konstruktion erfunden, von der man hofft, daß sie die größtmöglichen Erdschwingungen unbeschadet mitmachen kann.

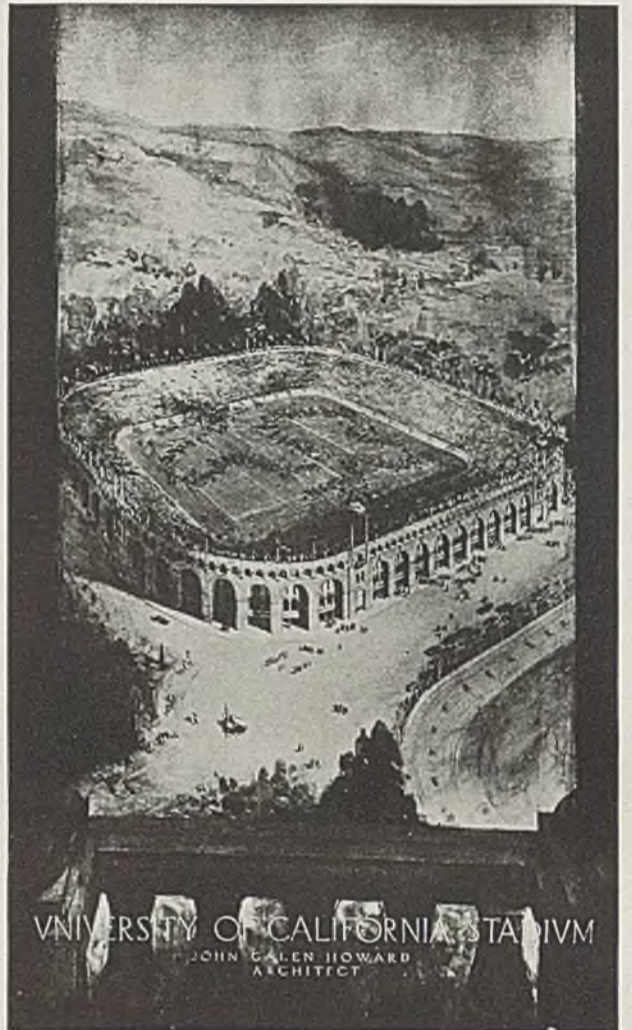


ABB. 338. — STADION VOM CAMPANILE GESEHEN



ABB. 339. — HÖRSÄLE (LIBRARY ANNEX)

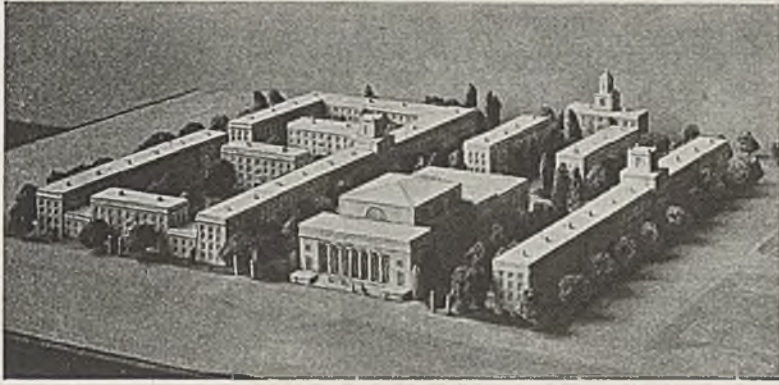


ABB. 340. — MASSACHUSETTS INSTITUTE OF TECHNOLOGY
 MODELL DER NEUEN STUDENTENWOHNHÄUSER
 Architekt: Welles Bosworth, Plan nebenstehend rechts

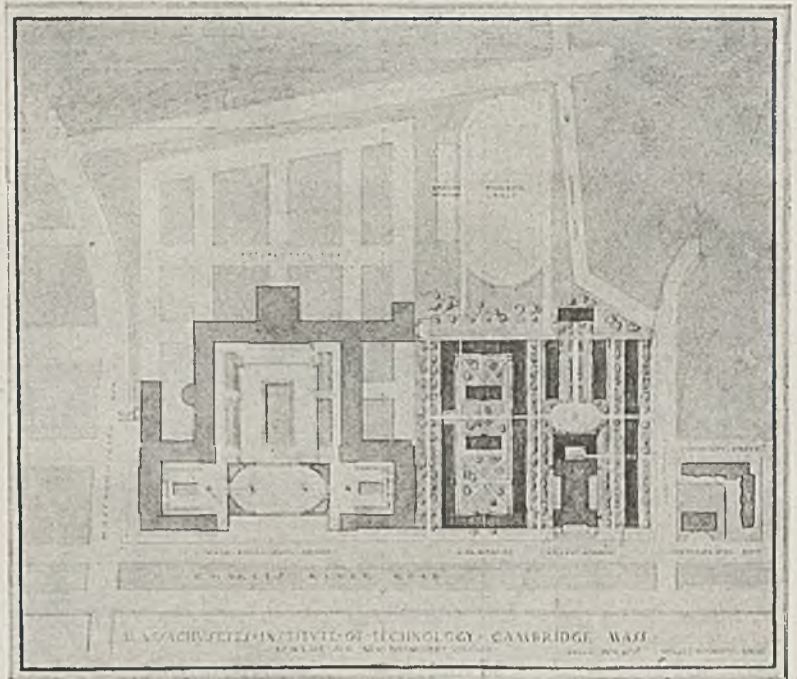


ABB. 341. — CAMBRIDGE, MASSACHUSETTS INSTITUTE OF
 TECHNOLOGY

Im Plane links die unten photographisch abgebildete Gruppe der Hörsäle und Laboratorien. Im Plane rechts die links oben im Modell abgebildete Gruppe der Studentenwohnhäuser

Architekt: Welles Bosworth. Hier wurde ein großes straff umrahmtes Forum entwickelt, dessen eine Seite sich nach dem Charlesflusse öffnet, welcher kürzlich durch gewaltige Regulierungsarbeiten gegen die Wirkungen von Meeresflut und Ebbe abgeschlossen worden ist und sich zu einem der schönsten Schmuckstücke im Herzen von Groß-Boston entwickelt hat. Im einzelnen hat sich der Entwurf für das Massachusetts Institut nicht an die überlieferten Formen des amerikanischen Kolonialstils angelehnt. Der Künstler hat vielmehr unmittelbar auf die klassischen Formen zurückgegriffen, aus denen auch der amerikanische Kolonialstil sich entwickelte, und hat diese Formen auf seine eigene Weise amerikanisiert durch eine Strenge der Behandlung, die dem Geiste der neuen, hier verwendeten Baustoffe, Stahl und Beton, wohl entspricht.



ABB. 342. — MASSACHUSETTS INSTITUTE OF
 TECHNOLOGY. DIE SEITENHÖFE



ABB. 343. — MASSACHUSETTS INSTITUTE OF TECHNOLOGY
 Photographie der Hauptgruppe vom Flusse aus

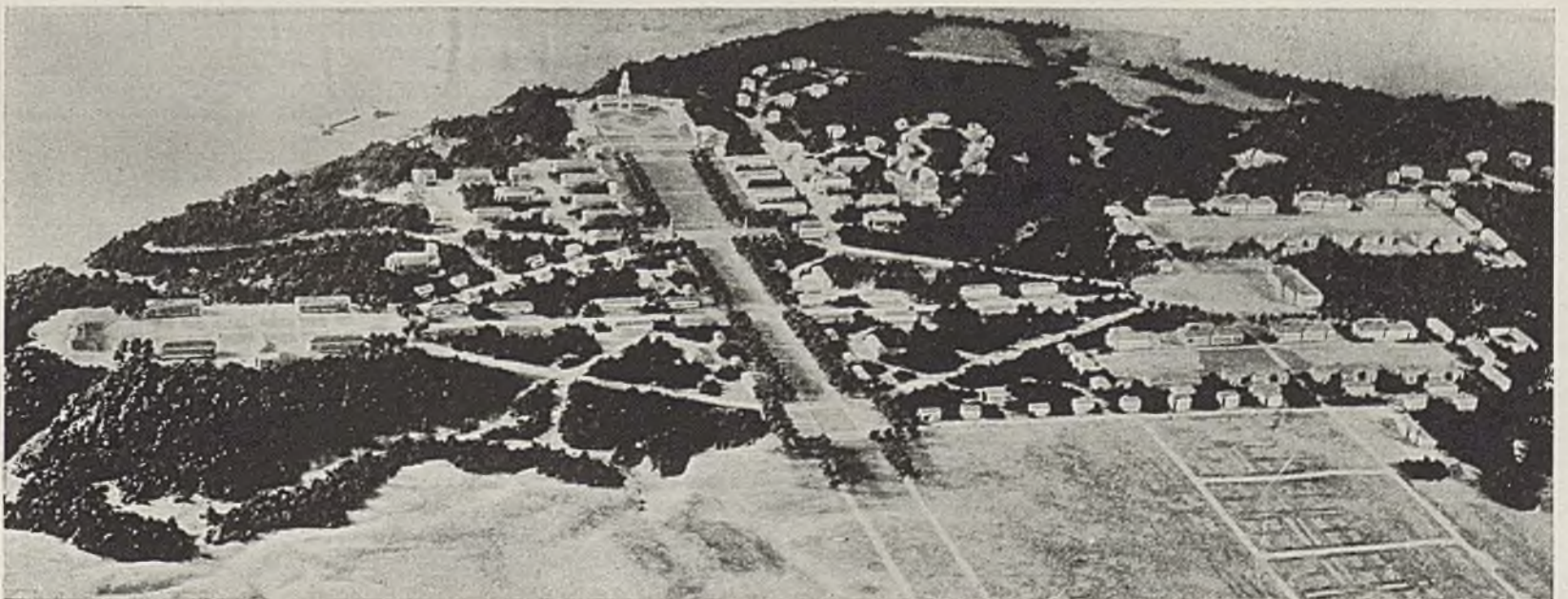


ABB. 344. — BELVOIR, VIRGINIEN. MODELL DER NEUEN INGENIEUR- UND MILITARSCHULE
 Architekt: Welles Bosworth

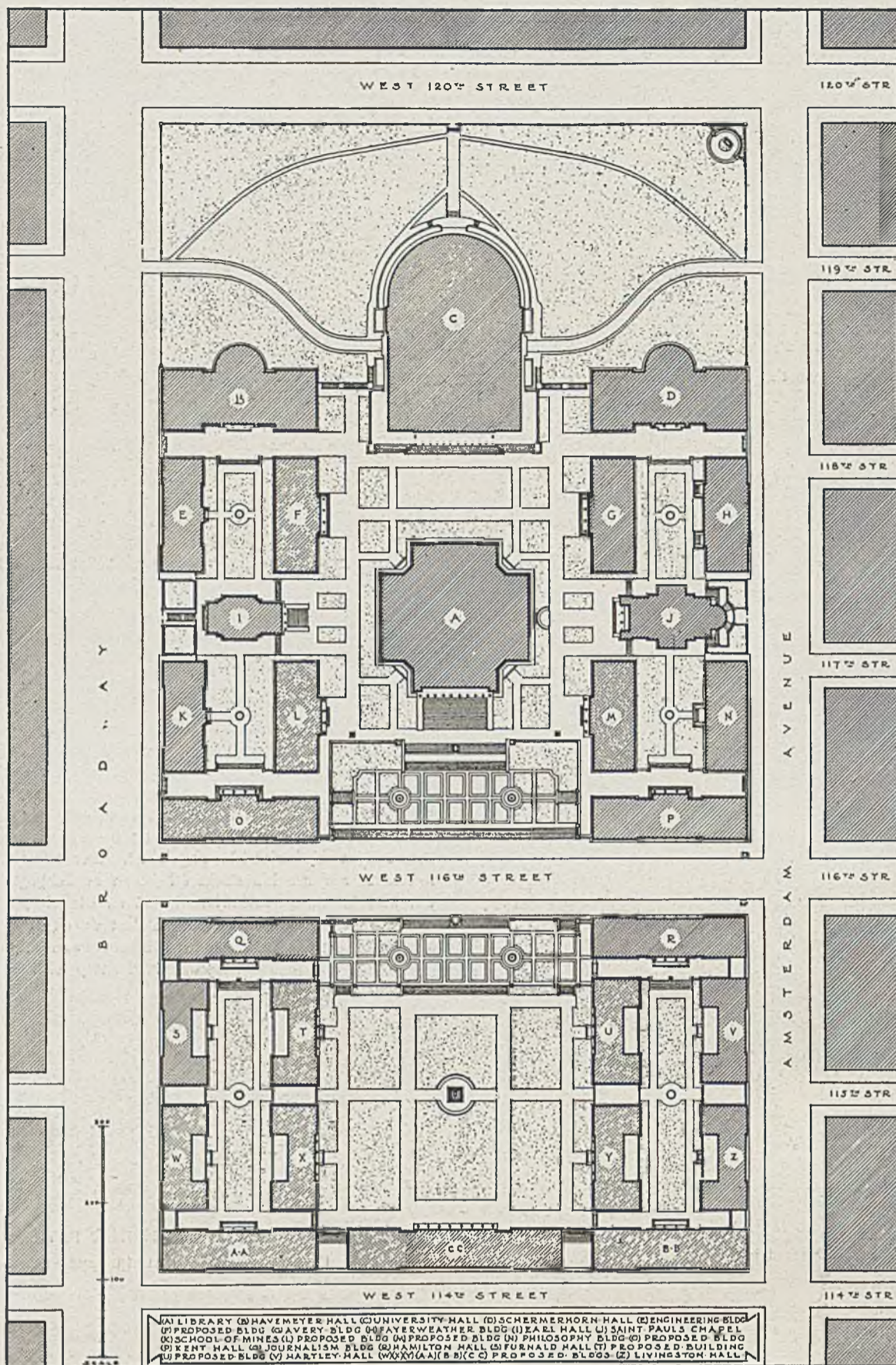


ABB. 345. — NEW YORK. COLUMBIA UNIVERSITÄT (Vgl. Abb. 347—351)

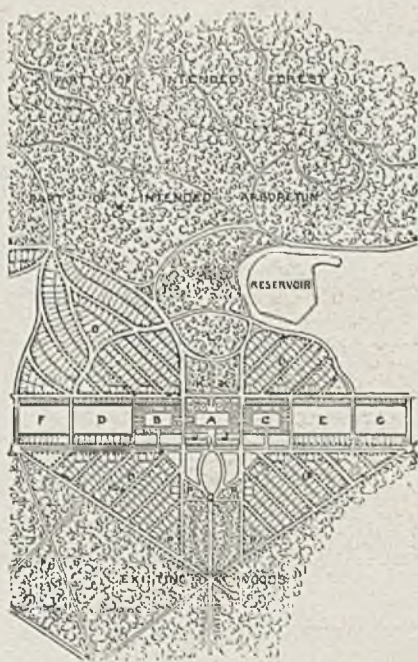


ABB. 346. — LELAND STANFORD UNIVERSITÄT, CALIFORNIEN

Gesamtplan und Einzelbauten von McKim, Mead und White. Der Maßstab links mißt 300 englische Fuß. Die Bauten stehen auf einem großartig planierten Hügel. Die umfassenden Straßen liegen bis zu 10 m tiefer als die Plattform. So kam man zu dem Versuche, zahlreiche Einzelbauten durch einen zusammenhängenden großen Unterbau (aus hellem Stein) zusammenzuhalten, auf dem sich die vielgeschossigen Backsteinbauten für Studien- und Wohnzwecke um die pantheonförmige Bücherei in der Mitte gruppieren. Der künstlerische Wert des zusammenfassenden Unterbaues ist beträchtlich, und der Preis, der dafür gezahlt werden mußte, kaum zu groß — alle Räume in diesem Unterbau haben äußere Mauern von 1 Meter Dicke, um wirkungsvolles Zurückspringen der aufgesetzten Turmbauten zu ermöglichen. Der künstlerische Wert dieses zusammenhaltenden Unterbaues wird jedoch hauptsächlich oder ausschließlich von Außen empfunden. Wenn man sich innerhalb des „Campus“ befindet, empfindet man die umgebenden Bauten der Universität vielfach nur als Einzelbauten, und was sich zwischen ihnen dem Auge darbietet (Ausblicke in die New Yorker Häuserwildnis), ist oft unbefriedigend. Zwischen den Einzelbauten sind schöne Höfe angeordnet, deren mehr oder weniger künstlerische Wirkung von dem Standpunkt und Gesichtswinkel des Beschauers abhängt. Von manchen Punkten aus gesehen, verschmelzen die Ecken eines Baues wirkungsvoll mit denen des nächsten. Von anderen Gesichtspunkten aus sieht man häßliche Überscheidungen und vermißt den physischen Zusammenhang der Gebäude, den, wie gesagt, dem draußen stehenden Beschauer der gemeinsame Unterbau liefert. Vom richtigen Standpunkt aus gesehen, bilden die Hochhäuser der Universität einen erstaunlich wirkungsvollen Rahmen um die Bücherei in der Mitte, ein „Zentralgebäude“ im höchsten Sinne der Renaissance. Von der Bücherei führen breite Stufen hinab zu einem Vorhof, dessen vielversprechende Möglichkeiten noch nicht erschöpft sind, weil noch einige Gebäude fehlen. Das Ganze ist denkbar großartig

Es ist wenig bekannt, daß der ältere Olmsted, der berühmte Vorkämpfer der Romantik in Parks- und Gartenbau, seine Theorie, die romantische Anordnung sei die beste für die Gebäude einer großen Universität, selbst über Bord geworfen hat, als er im Jahre 1886 den Plan für Leland Stanford (ungefähr 55 km südlich von Berkeley) mit geschickter Verwendung von Winkel und Reißschiene entwarf und die Romantik in die benachbarten Wohnviertel und Wälder verbannte. Vgl. Unterschrift zu Abb. 327



ABB. 347. — NEW YORK. BÜCHEREI DER COLUMBIA UNIVERSITÄT
Das Innere zeigt Abb. 709.

Alle Bauten sind von McKim, Mead und White.
Vgl. Plan und Unterschrift auf der vorigen Seite.



ABB. 348. — NEW YORK. TERRASSE VOR DER BÜCHEREI DER COLUMBIA UNIVERSITÄT



ABB. 349—351. — NEW YORK. COLUMBIA UNIVERSITÄT

Das Bild links zeigt zwei der Hochbauten mit Unterbau von der Umfassungsstraße aus gesehen. Das mittlere und rechte Bild zeigen Höfe zwischen den Gebäuden. Vgl. Unterschrift auf der vorigen Seite.

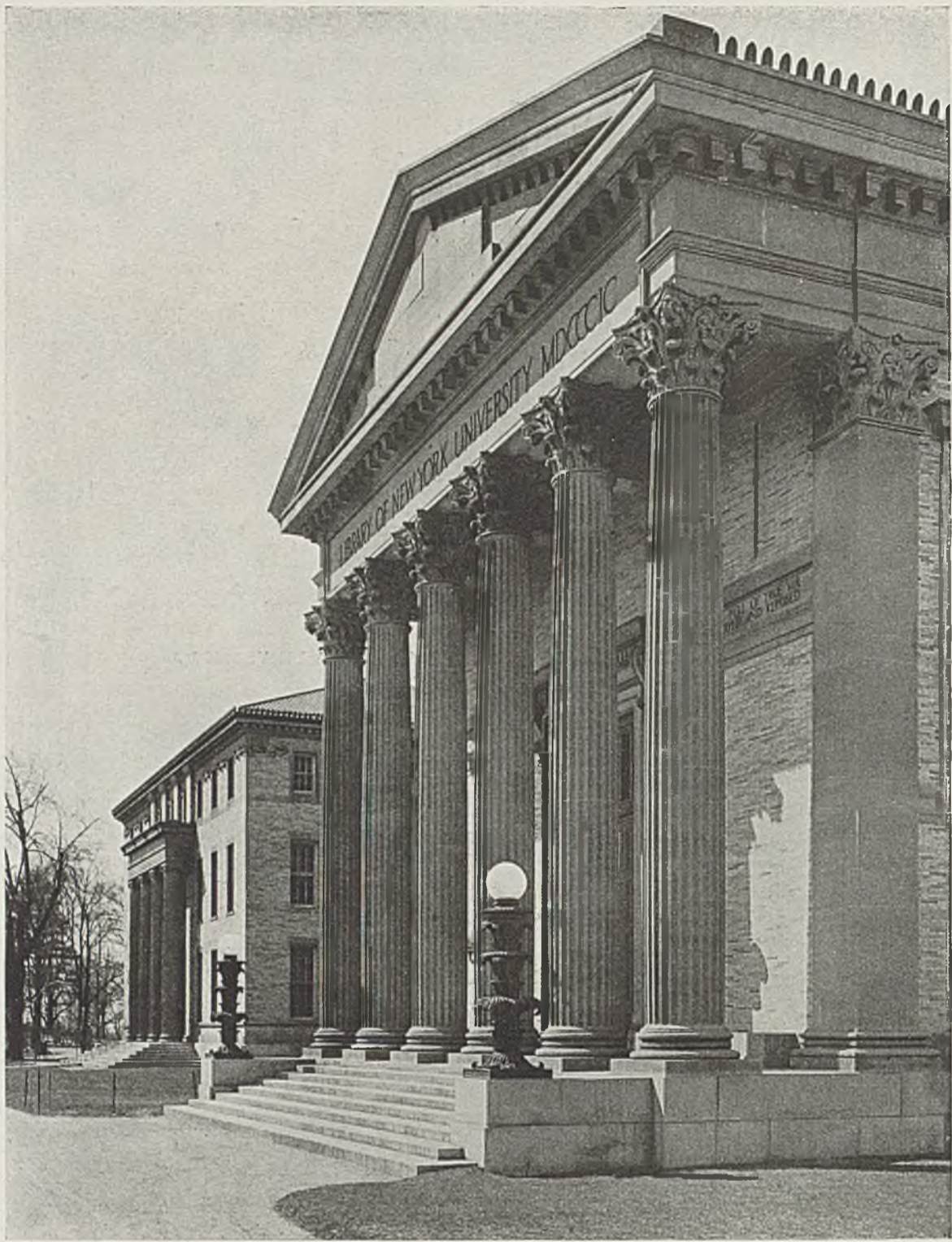


ABB. 352. — NEW YORK. DIE BÜCHEREI DER NEW YORK UNIVERSITÄT
MIT EINEM DER FLANKIERENDEN GEBÄUDE (Vgl. Abb. 353—355)

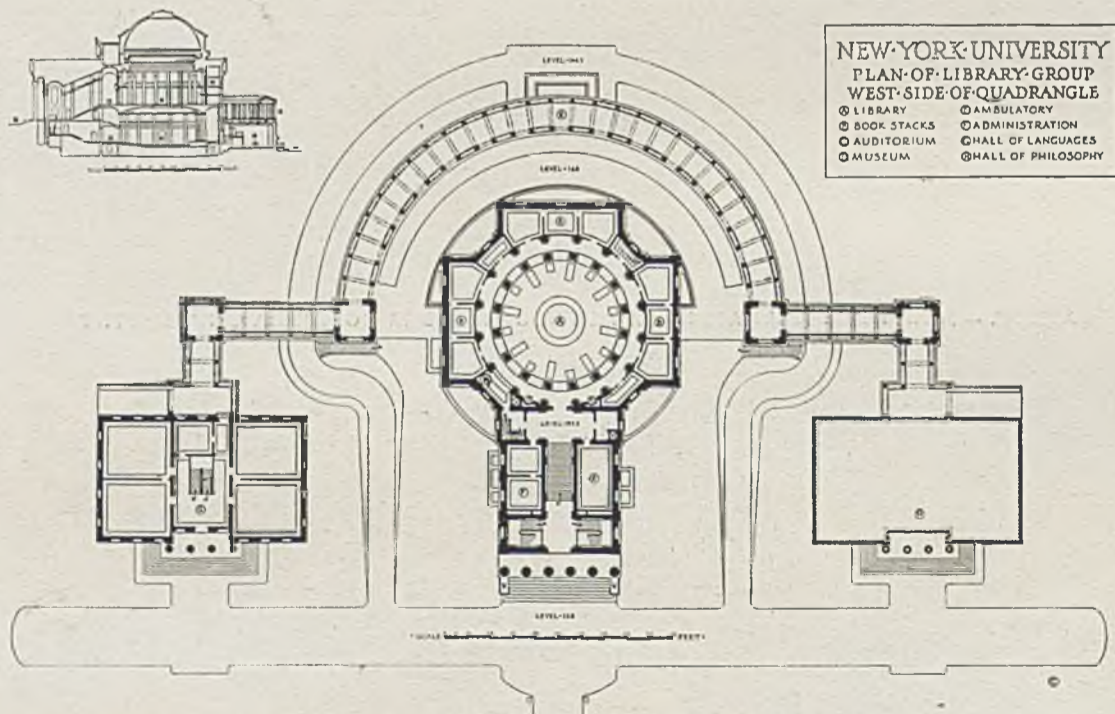


ABB. 353. — NEW YORK UNIVERSITÄT. HAUPTGRUPPE

Die New York Universität, entworfen von McKim, Mead und White, gruppiert sich auch, aber ganz anders als die Columbia Universität, um ein „Zentralgebäude“ im Sinne der Renaissance. In der New York Universität steht das Kuppelgebäude der Bücherei wirkungsvoll am Rande eines mit Stützmauern gekrönten Abhangs (Abb. 355) über dem Hudson-Fluß. Es ist flankiert von zwei Nebenbauten, die durch Säulenhallen zusammengefaßt werden. Die beiden Zentralgebäude von Columbia und New York Universität sind in ihrem Äußeren wirkungsvoller gestaltet als Jefferson's Rotunde in Virginien (Abb. 321), die wie das römische Pantheon im Äußeren etwas an einen großen Gasbehälter erinnert.

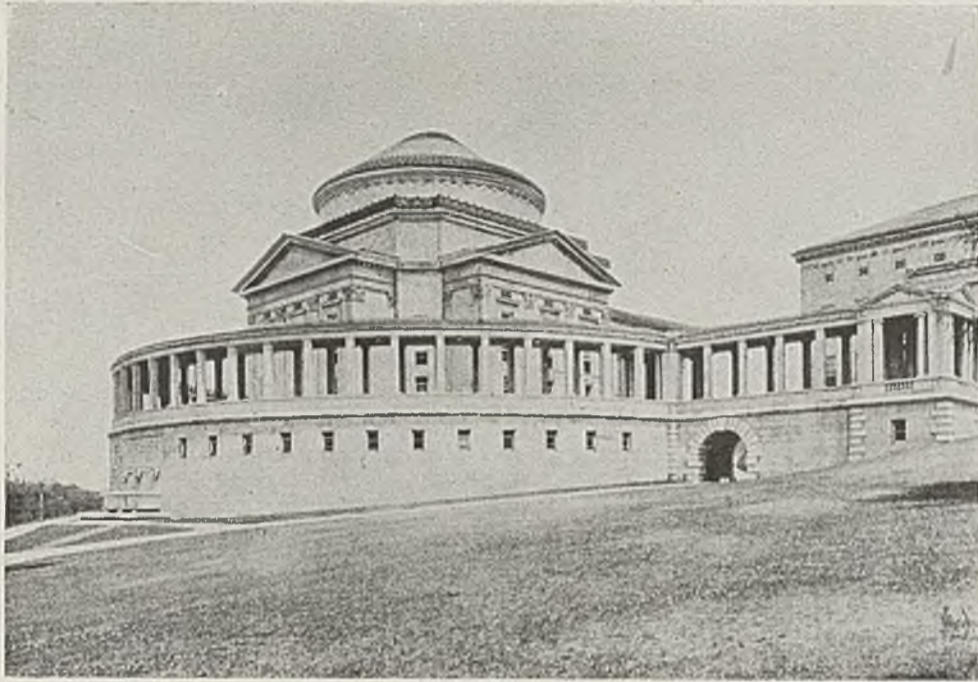


ABB. 354 und 355. — NEW YORK UNIVERSITÄT. BÜCHEREI VON VORN UND VON HINTEN GESEHEN
 Architekten: McKim, Mead und White.

(Vgl. Abb. 352—353 nebst Unterschrift. Das Innere der Bücherei zeigt Abb. 710.)



ABB. 356. — BOSTON. SYMPHONY HALL

Architekten: McKim, Mead und White. Die Abbildung dieser Halle (erbaut 1909 für die Abhaltung großer Symphonie-Konzerte) wurde hier eingefügt als ergänzendes Beispiel für die Auffassungsweise der bekanntesten amerikanischen Architektenfirma.

THE · JOHNS · HOPKINS · UNIVERSITY · · BALTIMORE · MD ·



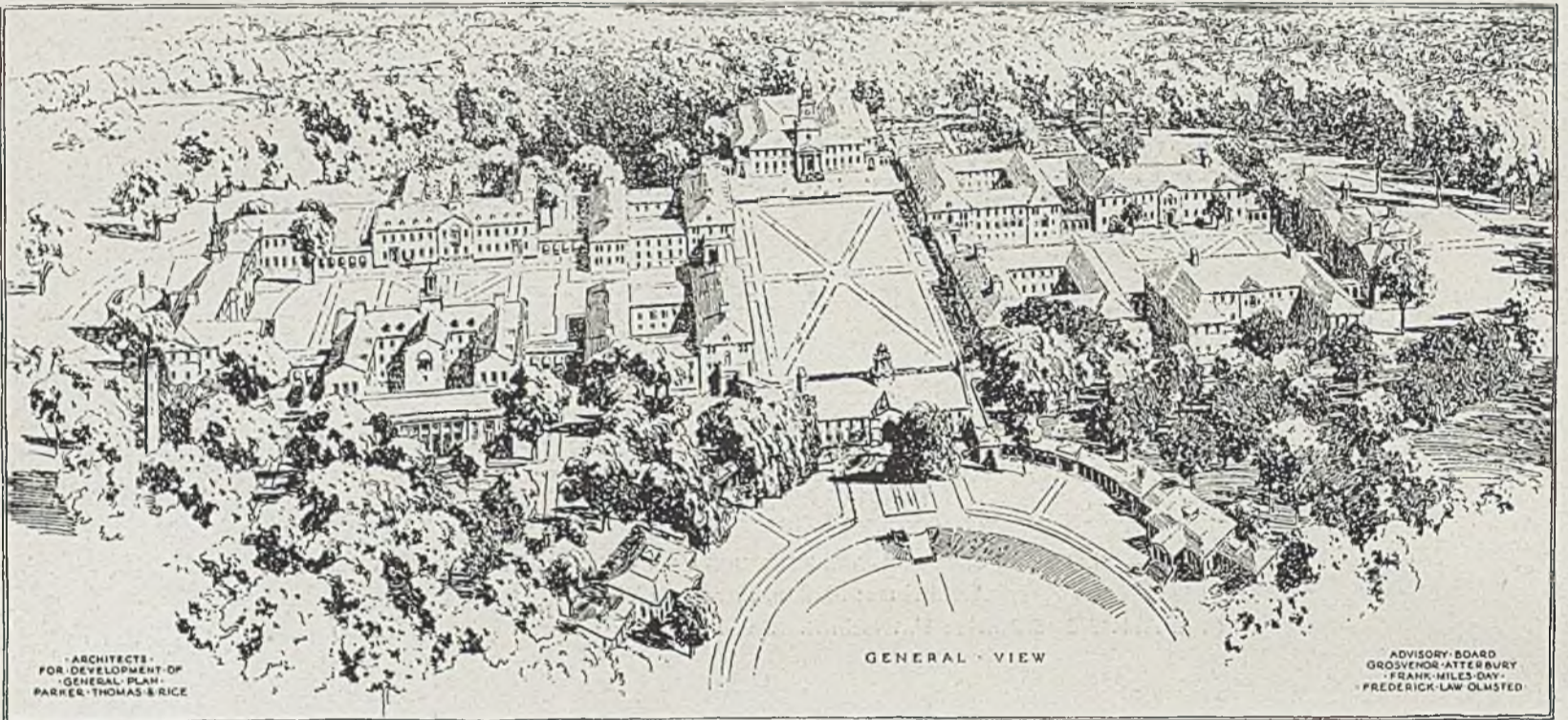
ARCHITECTS
FOR DEVELOPMENT OF
GENERAL PLAN
PARKER · THOMAS · & · RICE

VIEW FROM HOPKINS OVAL

ADVISORY BOARD
GROSVENOR · ATTERBURY ·
FRANK · MILES · DAY ·
FREDERICK · LAW · OLMSTED ·

ABB. 357. — BALTIMORE. JOHNS HOPKINS UNIVERSITÄT. EINGANG

Rechts vorne das alte „Homewood“, an das sich die Universitätsbauten anschließen. Vgl. Abb. 360.



ARCHITECTS
FOR DEVELOPMENT OF
GENERAL PLAN
PARKER · THOMAS · & · RICE

GENERAL VIEW

ADVISORY BOARD
GROSVENOR · ATTERBURY ·
FRANK · MILES · DAY ·
FREDERICK · LAW · OLMSTED ·

ABB. 358. — BALTIMORE. JOHNS HOPKINS UNIVERSITÄT

Rechts vorne „Homewood“ (vgl. Abb. 360). In der Mitte hinten die unten abgebildete Gilman Halle.



ABB. 359. — BALTIMORE. JOHNS HOPKINS UNIVERSITÄT. GILMAN HALL

Architekten: Parker, Thomas und Rice. Vgl. das Vorbild des Turmes: Abb. 10; das Vorbild der Vorhalle: Abb. 360.



ABB. 360. — BALTIMORE. HOMEWOOD

Baltimore ist einer der wichtigsten Mittelpunkte der überlieferten Baukunst Amerikas, und das alte Homewood ist eines der schönsten Beispiele eines gruppierten Wohnhauses im amerikanischen „Kolonialstil“. Die neuen Bauten der Johns Hopkins Universität (entworfen von Parker, Thomas und Rice) schließen sich an Homewood an. Die Baumeister verstanden das Alte geistvoll zu würdigen, ohne die Bedürfnisse der Neuzeit zu vernachlässigen. Vgl. vorige Seite.

Bei der Aufstellung des Gesamtplanes der Universität (vgl. Abb. 358) wurden die Architekten Parker, Thomas und Rice beraten von G. Atterbury, F. M. Day und dem jüngeren F. L. Olmsted.

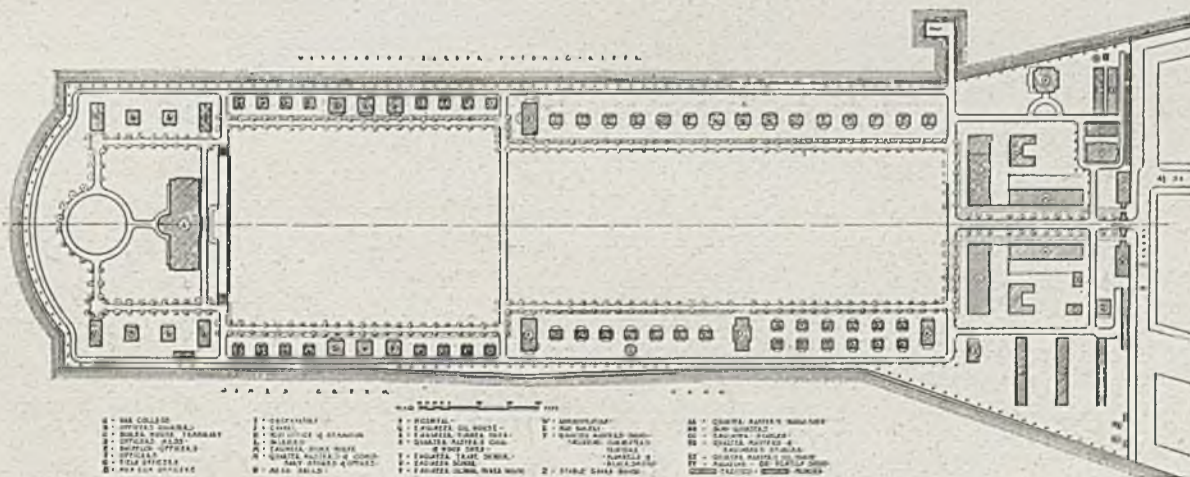


ABB. 361. — WASHINGTON. MILITAR- UND INGENIEUR-SCHULE
Architekten: McKim, Mead und White.

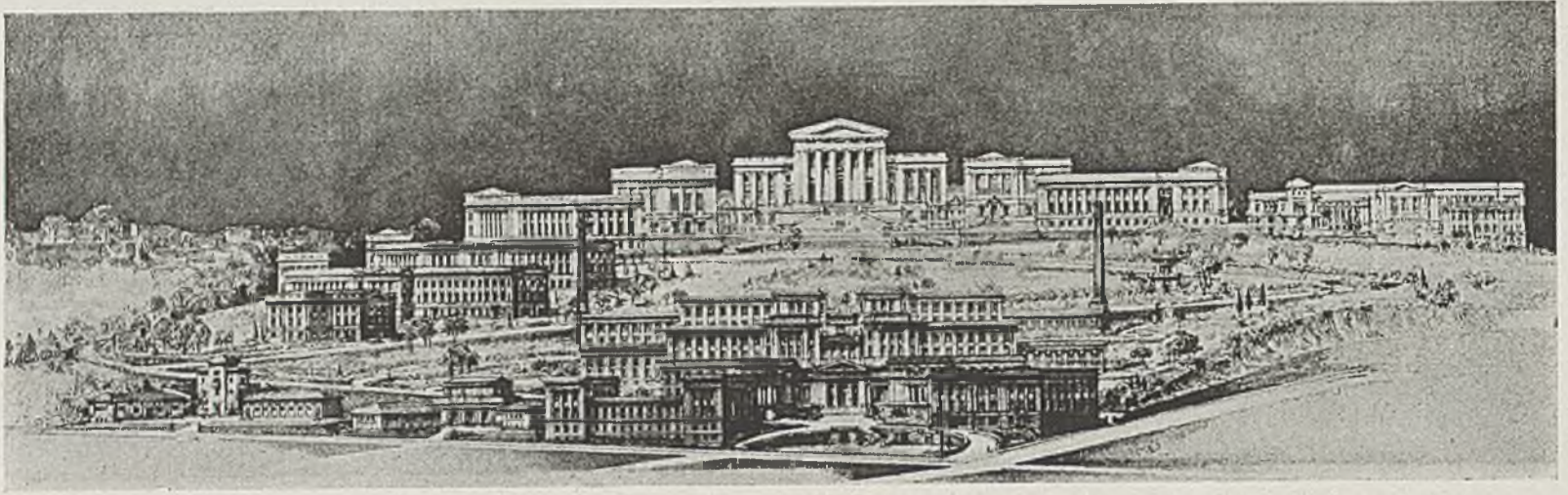


ABB. 362. — PITTSBURGH. WESTLICHE UNIVERSITÄT VON PENNSYLVANIEN
Wettbewerbsentwurf von Palmer und Hornbostel. Die folgende Abbildung gibt den Plan.



ABB. 363. — PITTSBURGH. WESTLICHE UNIVERSITÄT VON PENNSYLVANIEN
Die vorige Abbildung gibt ein Schaubild.

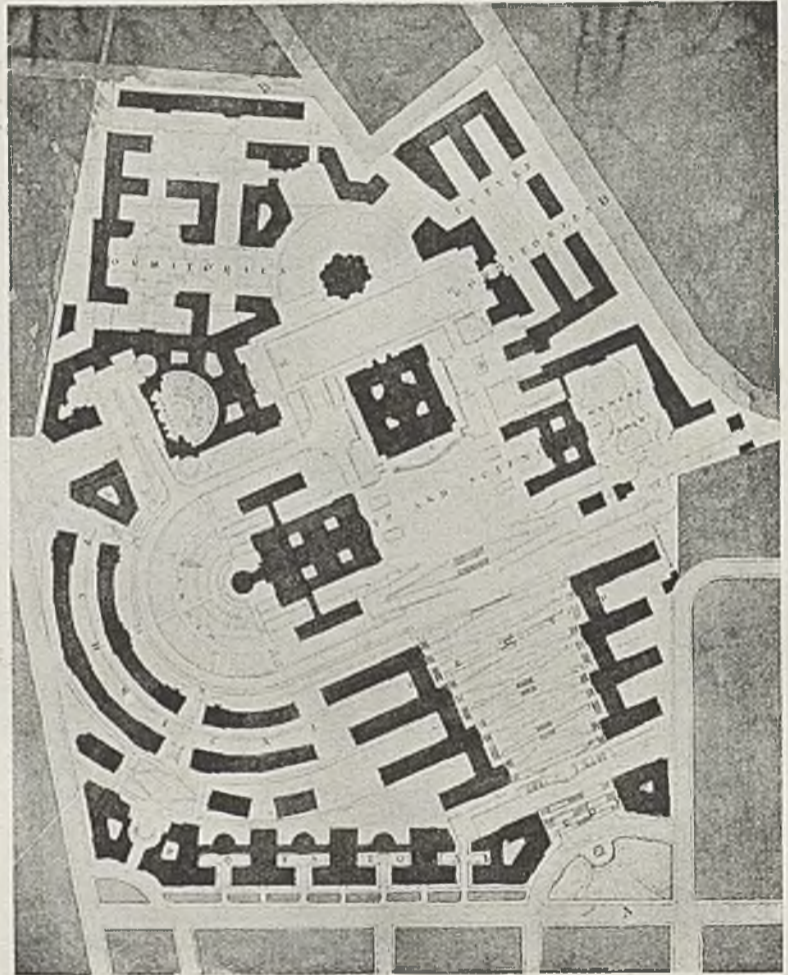


ABB. 364. — PITTSBURGH. WESTLICHE UNIVERSITÄT VON PENNSYLVANIEN
Wettbewerbsentwurf von Guy Lowell. Vgl. die folgende Abbildung.

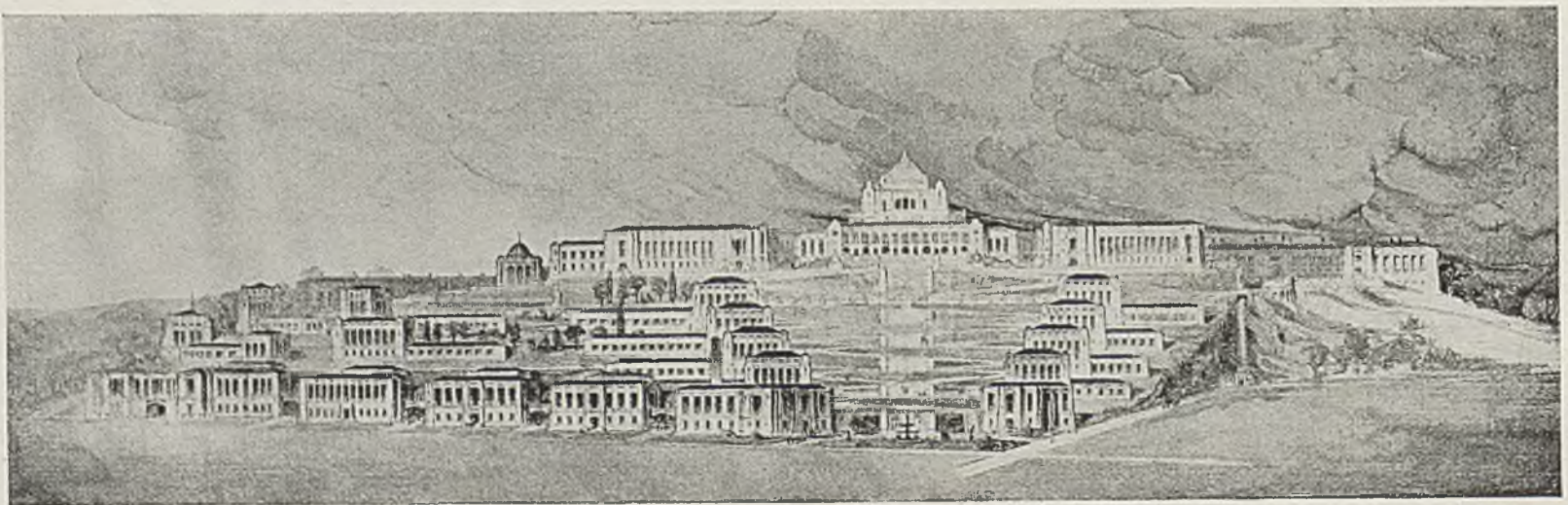


ABB. 365. — PITTSBURGH. WESTLICHE UNIVERSITÄT VON PENNSYLVANIEN
Vgl. die vorige Abbildung.



UNIVERSITY OF MINNESOTA
MINNEAPOLIS - MINNESOTA
CASS GILBERT - ARCHITECT

ABB. 366. — MINNEAPOLIS. UNIVERSITÄT VON MINNESOTA
Architekt: Cass Gilbert (der Erbauer des Woolworth-Turms).



ABB. 367. — SEATTLE. UNIVERSITÄT DES STAATES WASHINGTON
Architekten C. H. Bebb und C. F. Gould. Der Plan der Universität gliedert sich geschickt ein in den vorhandenen Straßenplan der Stadt und schafft viele Verbindungen mit ihm. Eine der Hauptachsen zielt auf die Spitze eines ewigen Schneeberges in der Nachbarschaft. Diese Beziehung, sowie einige bereits vorhandene Gebäude (von der Weltausstellung her, Abb. 252) und die Erfordernisse des sehr bewegten Geländes erklären den kühnen Winkel zwischen den beiden Hauptachsen.

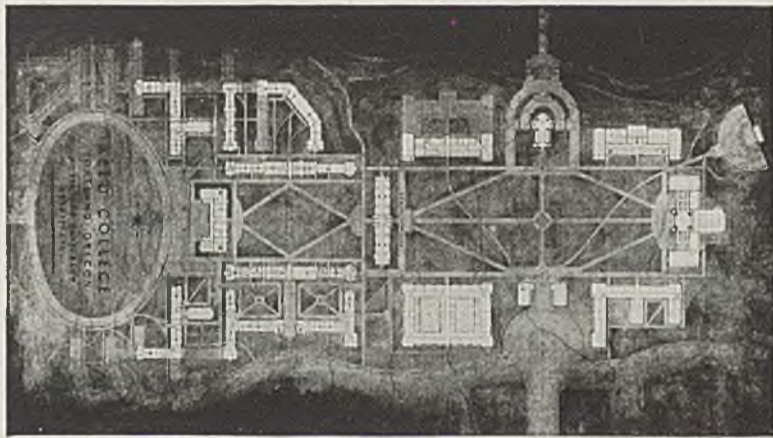


ABB. 368. — PORTLAND (OREGON). PLAN DES REED COLLEGE
(Vgl. Abb. 369.)



ABB. 369. — PORTLAND. VOGELSCHAU DES REED COLLEGE
Architekten: Doyle, Patterson und Beack. Obgleich sich die Bauten in ihren Einzelformen an die Gotik anlehnen, hat die hier versuchte Aufeinanderfolge von gutgerahmten Plätzen etwas vom Geiste des römischen Trajanforums.

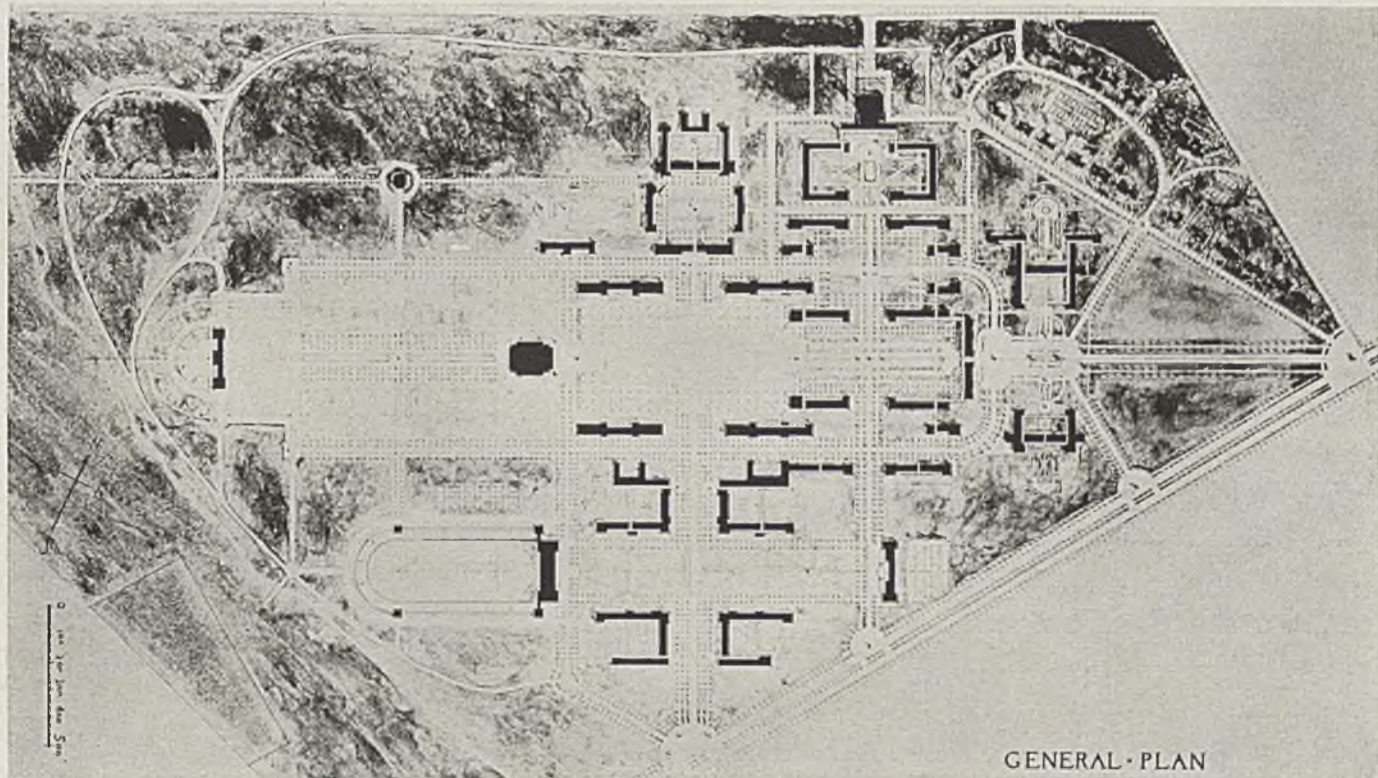


ABB. 370. — HOUSTON (TEXAS). RICE INSTITUTE

Wichtig für die Beurteilung des Planes sind die verbindenden Bogengänge und die Baumreihen, die beide in dieser Abbildung nur schlecht erkennbar sind.



ABB. 371—373. — HOUSTON (TEXAS). RICE INSTITUTE

Diese Gruppe, erbaut von den Architekten Cram, Goodhue und Ferguson, vereinigt einen schönen symmetrischen Gesamtplan mit Anlehnungen an byzantinische Einzelformen.

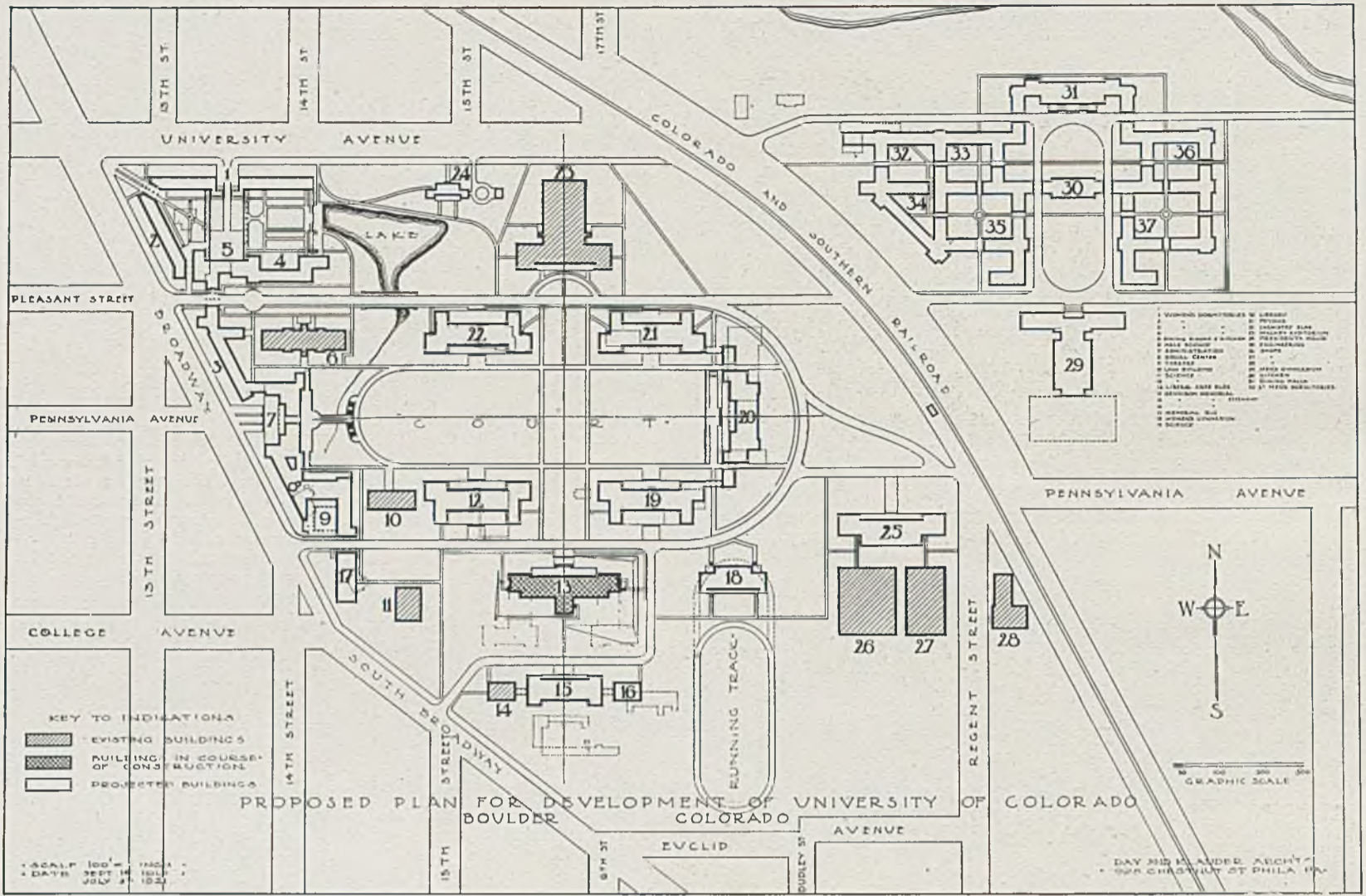


ABB. 374. — BOULDER. UNIVERSITÄT VON COLORADO

Architekten: Day und Klauer. Der Plan für die Entwicklung der Universität von Colorado ist in seiner Gesamtheit und in den Einzelheiten eine Bestätigung der Lehren, die sich aus den californischen Weltausstellungen von 1915 ergaben und die im Text näher besprochen wurden.



ABB. 375. — BOULDER. UNIVERSITÄT VON COLORADO

Hof zwischen den Wohnhäusern der Studentinnen. Vgl. Nr. 4 im vorhergehenden Plan.



ABB. 376. — BOULDER. UNIVERSITÄT VON COLORADO

Terrasse vor dem Verwaltungsgebäude. Vgl. Nr. 7 im vorhergehenden Plan.

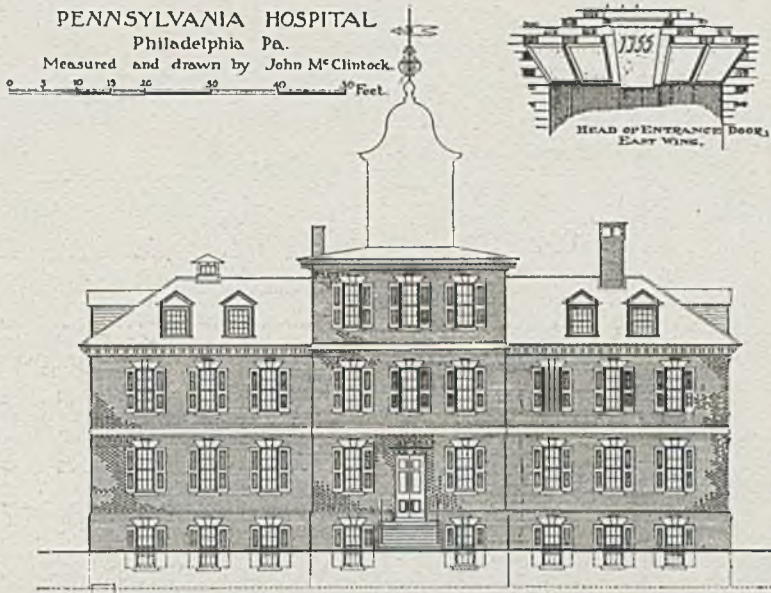


ABB. 377. — PHILADELPHIA. PENNSYLVANIA SPITAL
Der Bau von 1755, der später zum Ostflügel wurde.

Das erstaunliche Wachstum der amerikanischen Erziehungsanstalten erzwingt unablässige Vermehrung der Gebäude, was eine beständige Gefahr für die symmetrischen Pläne bedeutet, auf Grund deren diese Anstalten angelegt wurden. Es entspricht nicht dem Geiste einer großen regelmäßigen Anlage, rings von Anbauten umgeben zu werden, die in keinem lebendigen (achsialen und räumlichen) Zusammenhang mit den im ursprünglichen Plan vorgesehenen Plätzen und Bauten stehen.

Eines der schönsten Beispiele für die organische Entwicklung eines regelmäßigen Planes haben die neuzeitlichen Baumeister Amerikas in der Entwicklung des Pennsylvania Hospitals in Philadelphia, dessen Ostflügel im Jahre 1755 gebaut wurde. Zu diesem alten Bau sind allmählich neue hinzugefügt worden, bis sich das Ganze zu einer der schönsten Gruppen des „Kolonialstils“ auswuchs. Ohne den Wohlklang und das Gleichgewicht des großen baulichen Plangedankens zu zerstören, ist die Leistungsfähigkeit des alten Spitals vervielfältigt worden.

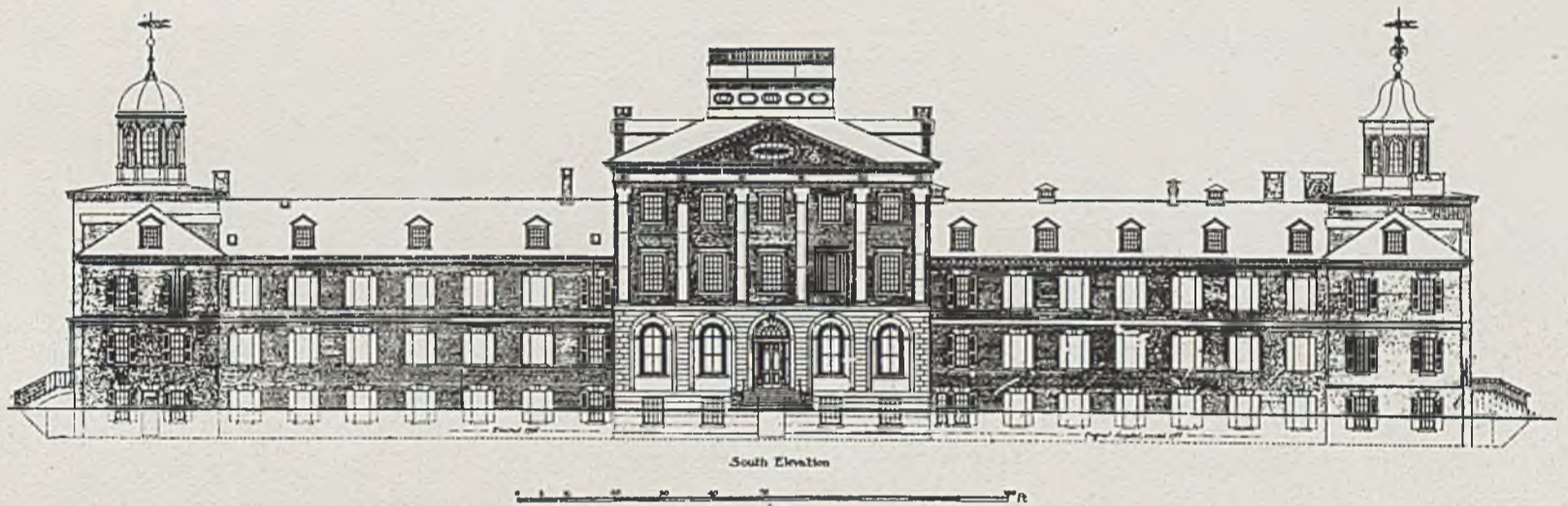


ABB. 378. — PHILADELPHIA. PENNSYLVANIA SPITAL. SÜDLICHE SCHAUSEITE
Der alte Ostbau ist am Westende wiederholt worden.



ABB. 379. — PHILADELPHIA. PENNSYLVANIA SPITAL. SÜDSEITE



ABB. 380. — WHITE PLAINS. ERHOLUNGSHEIM DER BURKE-STIFTUNG
 Eine Ecke des Haupthofs. Architekten: McKim, Mead und White.
 (Vgl. Abb. 381 und 382.)

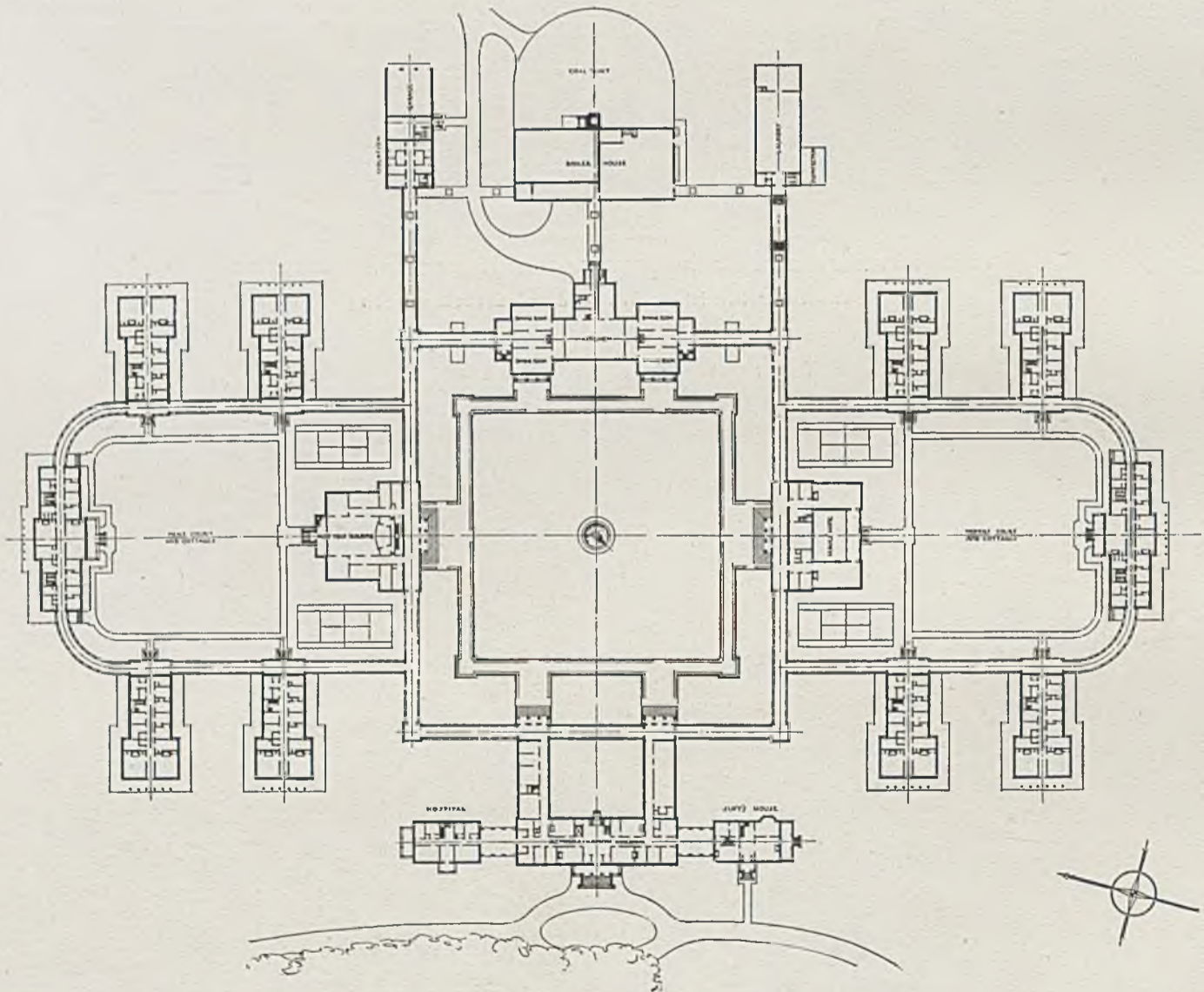


ABB. 381. — WHITE PLAINS. ERHOLUNGSHEIM DER BURKE-STIFTUNG

Wie gut es möglich ist, die Leistungsfähigkeit regelmäßig gruppierter Bauten immer aufs neue zu steigern und zu vervielfältigen, zeigt überzeugend der Plan für das Spital der Burke-Stiftung in White Plains. Eine Gruppe von Bauten, etwa in der Größe des Pennsylvania-Hospitals (Abb. 377—79), bildet eine Seite eines Hofes, der wiederum die Mitte einer sehr viel größeren Anlage darstellt.

Die Abbildungen stammen aus der Monographie: McKim, Mead und White.



ABB. 382. — WHITE PLAINS. ERHOLUNGSHEIM DER BURKE-STIFTUNG
(Vgl. vorige Abbildungen.)

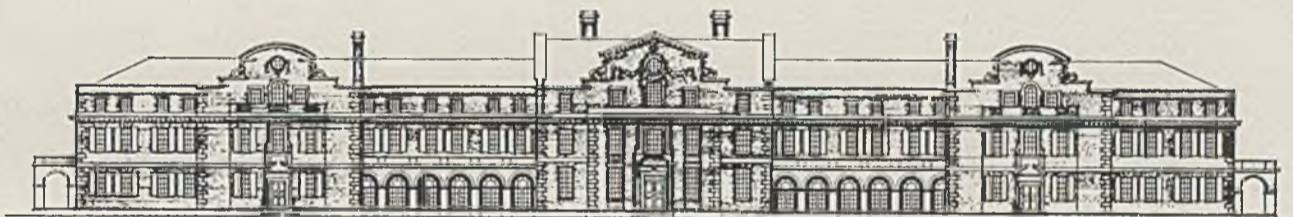
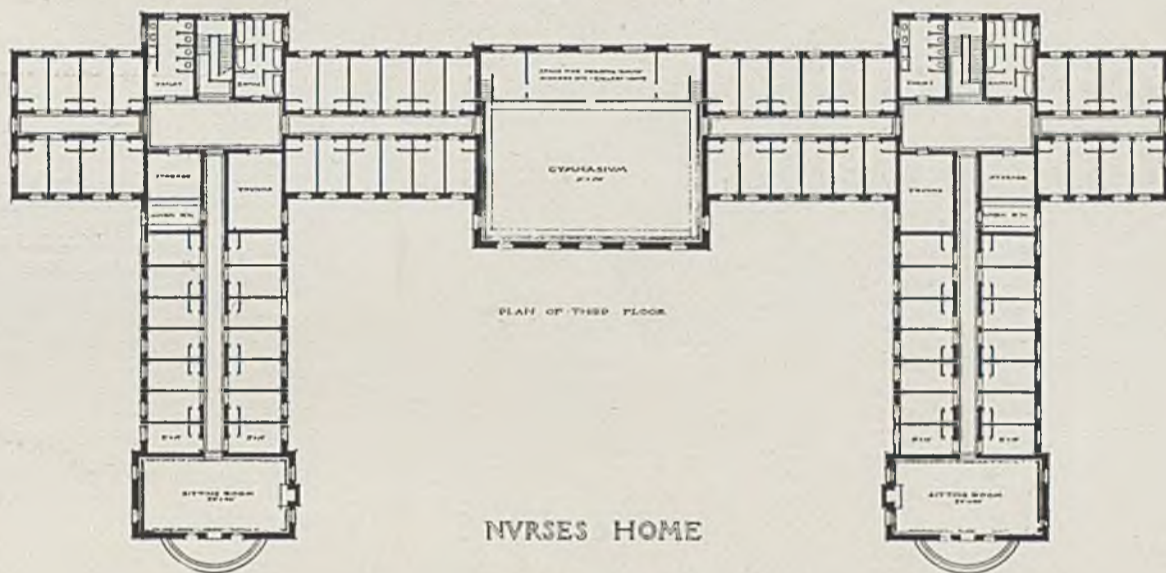
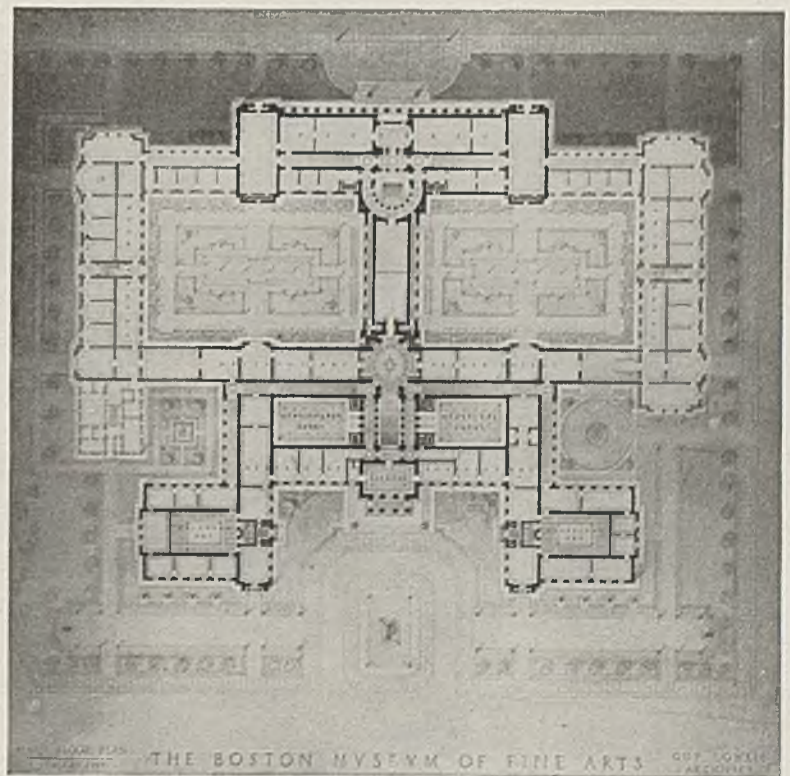


ABB. 383—384. — WASHINGTON. GRUND- UND AUFRISS:
PFLEGERINNENHEIM DES DISTRICTES COLUMBIEN
Architekt: Frank Miles Day.



ABB. 385—386. — BOSTON. EVANS GALERIE DES BOSTONER
KUNSTMUSEUMS. ANSICHT UND PLAN

Vom Boston-Museum der schönen Künste, entworfen von Guy Lowell, ist bis jetzt ein an sich großer, im Verhältnis zum geplanten Ganzen aber kleiner Teil gebaut. Guy Lowell ist in Europa bekanntgeworden durch seinen siegreichen Wettbewerbsentwurf für das Gerichtsgebäude in New York (Abb. 74).



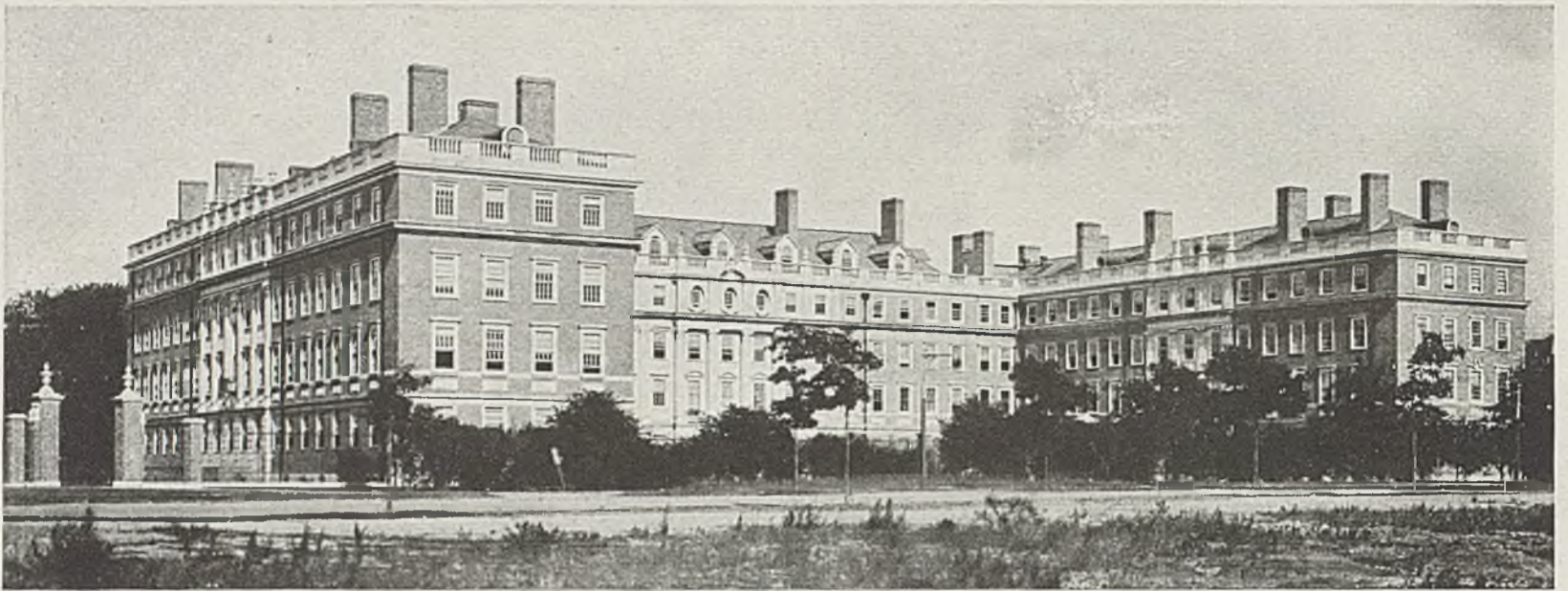


ABB. 387. — CAMBRIDGE. HARVARD UNIVERSITÄT. WOHNUNGEN DER „FUCHSE“ („FRESHMEN“). GORE HALL

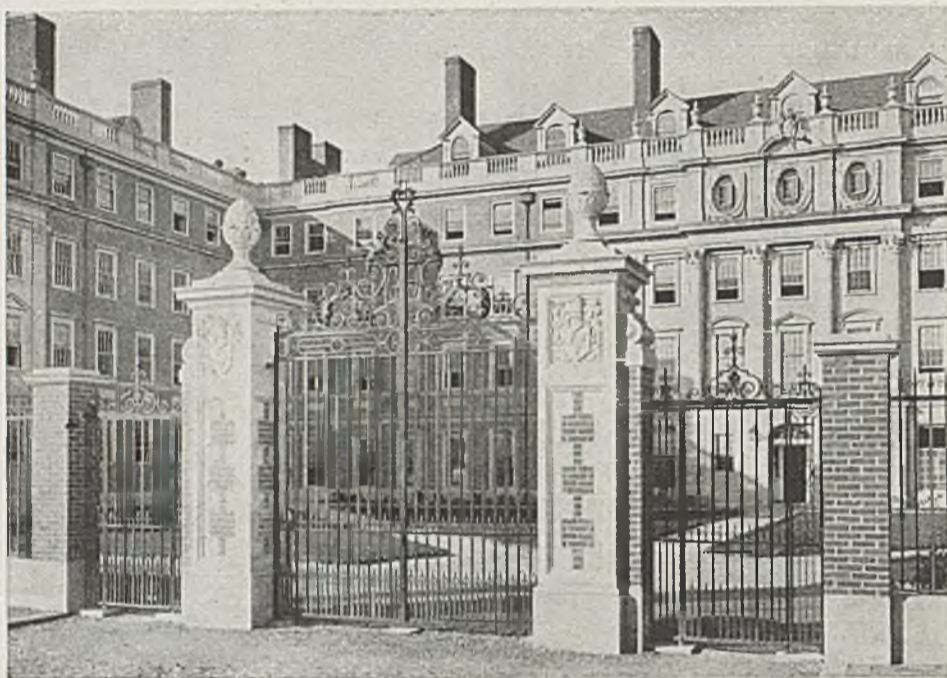


ABB. 388. — CAMBRIDGE. GORE HALL



ABB. 390. — CAMBRIDGE
HARVARD UNIVERSITÄT
BLOCKPLAN
DER WOHNUNGEN DER „FUCHSE“



ABB. 389. — CAMBRIDGE. SMITH HALLS

Architekten: Shepley, Rutan und Coolidge.
Smith Halls ganz links; Gore Hall an zweiter
Stelle von rechts. Reife Anpassungen des
Stiles der englischen George an neue Be-
dürfnisse. (Vgl. Abb. 387—98 und 392).

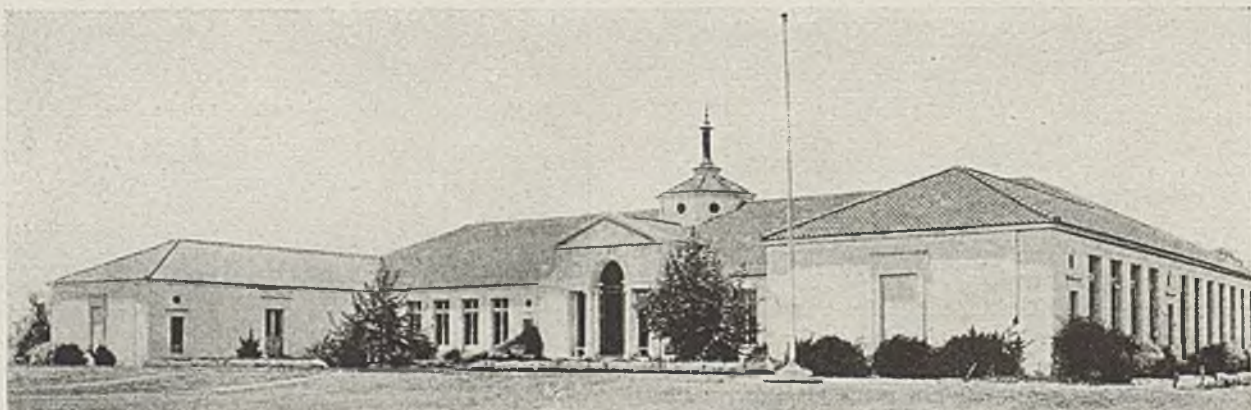


ABB. 391. — CHINO, CALIFORNIEN. VOLKSSCHULE
Architekten: Withey und Davis.



ABB. 392. — CAMBRIDGE. SMITH HALLS (Vgl. Abb. 387—390)
Architekten: Shepley, Rutan und Coolidge.



ABB. 393. — LOS ANGELES. OCCIDENTAL COLLEGE
Architekt: Myron Hunt.

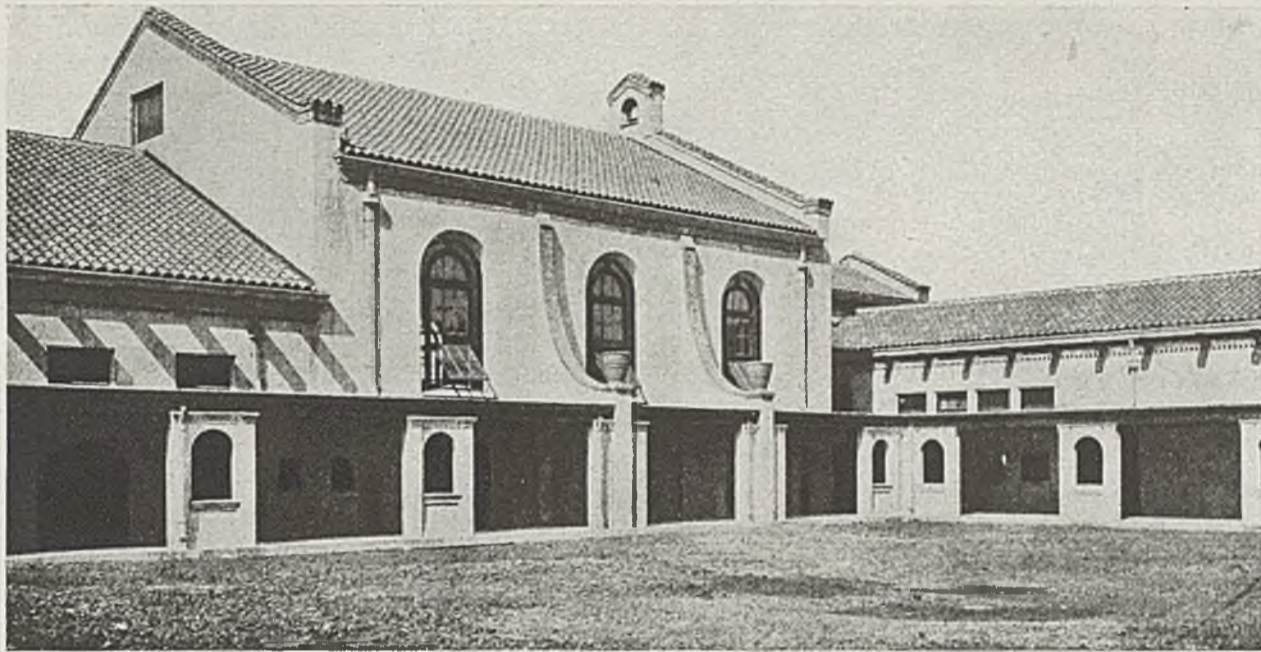


ABB. 394. — OAKLAND, CALIFORNIEN. EMERSON SCHULE
Architekten: J. J. Donovan und J. G. Howard. Im warmen Westen und Süden werden Schulen vielfach und gern eingeschossig gebaut.



ABB. 395. — PASADENA, CALIFORNIEN. POLYTECHNISCHE ELEMENTARSCHULE
Architekten: Myron Hunt und Elmer Grey.



ABB. 396. — ALBANY. NEW YORK STATE NORMAL SCHOOL (LEHRERSEMINAR)
Architekten: A. R. Roß, Heins und Ware. Konventionelle Anwendung des „Kolonialstils“, der sich in manchen seiner Geltungsbereiche durch die der Stirnseite vorgesetzten Reihen sehr schlanker hoher Säulen oder noch schlankerer vierkantiger Holzpilaster auszeichnet.

VORNEHME ALTE WOHNHÄUSER



Seit dem Beginn der Besiedelung durch den weißen Mann gab es in Amerika vornehme Wohnsitze, in denen beste europäische Überlieferung und neue Verhältnisse schöne Ausdrucksformen fanden. Einige dieser alten Wohnsitze sind erhalten und bieten dem neuzeitlichen Architekten wertvolle Anregungen. Einige sind hier abgebildet. Gedanken aus italienischen Villen (Abb. 406), die sich nach einer Seite hin öffnen oder wie die Villa Rotonda als Centralanlage das Gelände beherrschen, kamen, meist auf dem Umwege über England (Abb. 403, 405—406, 416), in Amerika oft zu ganz eigenartigem Ausdruck. Die Säulen, die sich einst im holzarmen Griechenland aus Holz



ABB. 397—400. — MOUNT VERNON

Oben: Herrenhaus, Ostseite. — Links: Sklavenwohnungen. — Rechts: Nachbildung Mount Vernons auf der Weltausstellung San Francisco 1915. — Unten: Herrenhaus, Westseite.

Mount Vernon, der Landsitz Präsident George Washington's, liegt 60 m über dem Potomac Fluß, 26 km südlich der Regierungstadt Washington. Das Haus wurde 1743 von einem älteren Bruder des Präsidenten erbaut. Der Präsident selbst baute die Flügel und die westliche Säulenhalle an. In dem vornehm symmetrischen Grundplane, der die verschiedenen Bedürfnisse des Landsitzes zusammenfaßt, fällt die eigentümliche Führung der Zufahrtwege auf, aus denen die bereits romantische Parklaune der Zeit spricht und die obendrein den Wunsch aussprechen soll, im Plane ein freimaurerisches Geheimzeichen anzudeuten. Vgl. Abb. 401—403.



in Stein gewandelt hatten, nahmen im holzreichen Amerika wieder leicht den Weg zum Holz zurück. Mit Rücksicht auf die anfangs noch mangelhafte Ausbildung der verfügbaren Handwerker, wurde der dünne hölzerne Pfeiler mit quadratischem Querschnitt beliebt. Die hohe Pfeilerhalle, die von der Flußseite Mount Vernons (Abb. 400) und von manchen sogenannten *Dutch-Colonial*-Häusern im Staate New York her bekannt ist, wurde in neuester Zeit ein gern gebrauchtes Stück des amerikanischen Landhauses (vgl. Abb. 420, 425, 616, 626). Selbst von den bauerlichen Pionieren des „mittleren Westens“ wurden im zweiten und dritten Viertel des 19. Jahrhunderts ähnliche Veranden in ungebrochener Fortsetzung der klassischen Überlieferung gebaut; vgl. Abb. 433.

(Fortsetzung Seite 111)

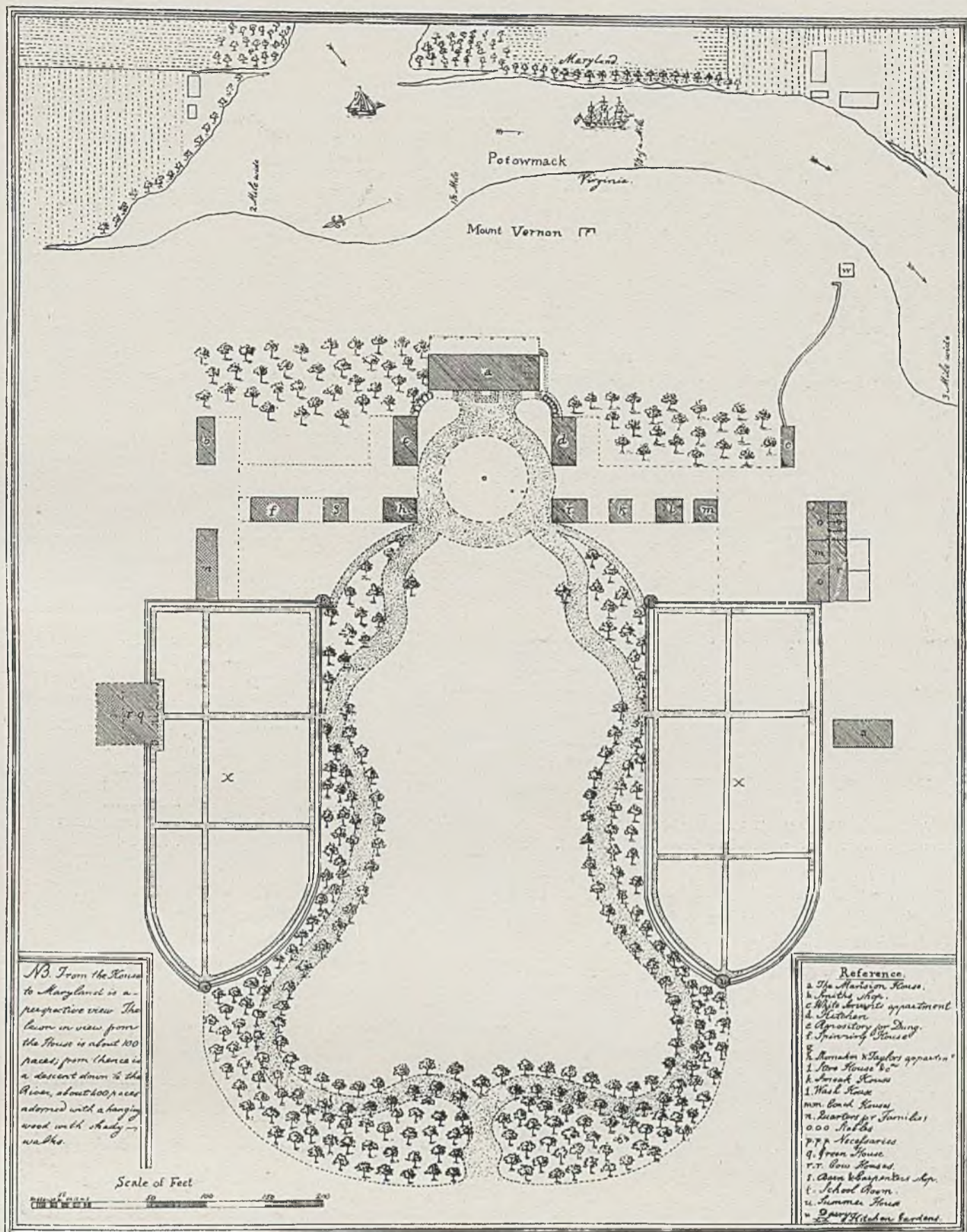


ABB. 401. — MOUNT VERNON. GESAMTPLAN

Schlüssel: a = Herrenhaus, b = Schmiede, c = Wohnung der weißen Dienerschaft, d = Küche, e = Mist, f = Spinnhaus, h = Schuhmacher und Schneider, i = Vorratskammern, k = Räucherhaus, l = Wäscherei, mm = Wagenschuppen, n = Wohnungen der schwarzen Dienerschaft, ooo = Ställe, ppp = allerlei, q = Grünhaus, rr = Kuhställe, s = Zimmermanns-Schuppen, t = Schulzimmer, u = Sommerhäuschen, w = Molkerei, xx = Gemüseärten.



ABB. 402. — MOUNT VERNON
Hölzerne Verbindungshalle zwischen Herrenhaus und Küche.

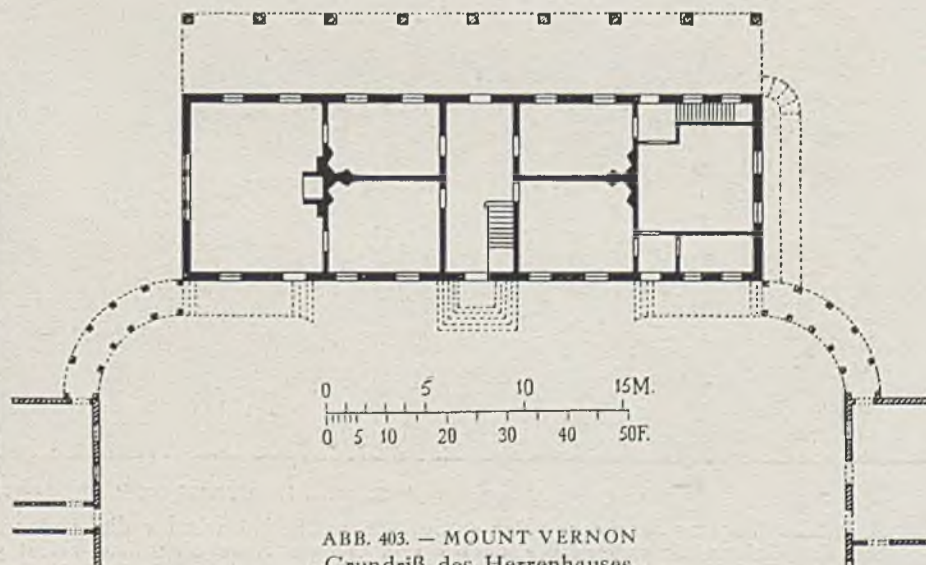


ABB. 403. — MOUNT VERNON
Grundriß des Herrenhauses.

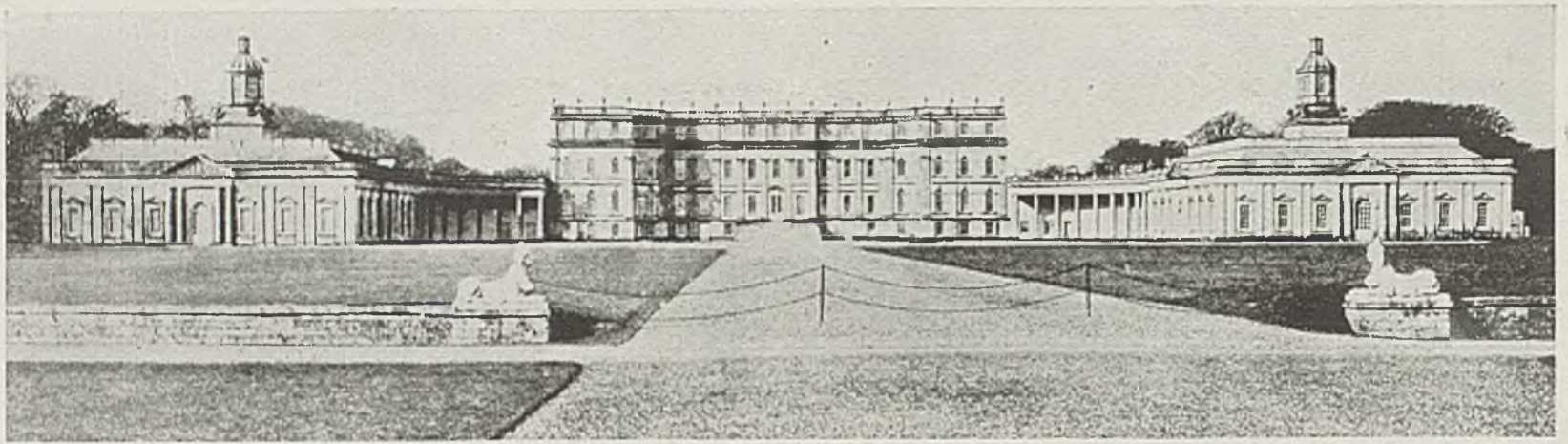


ABB. 405. — HOPETOWN HAUS (ENGLAND)
Architekt: Robert Adam. Ein mit Mount Vernon verwandter Gesamtplan. Vgl. Abb. 403 und 417.

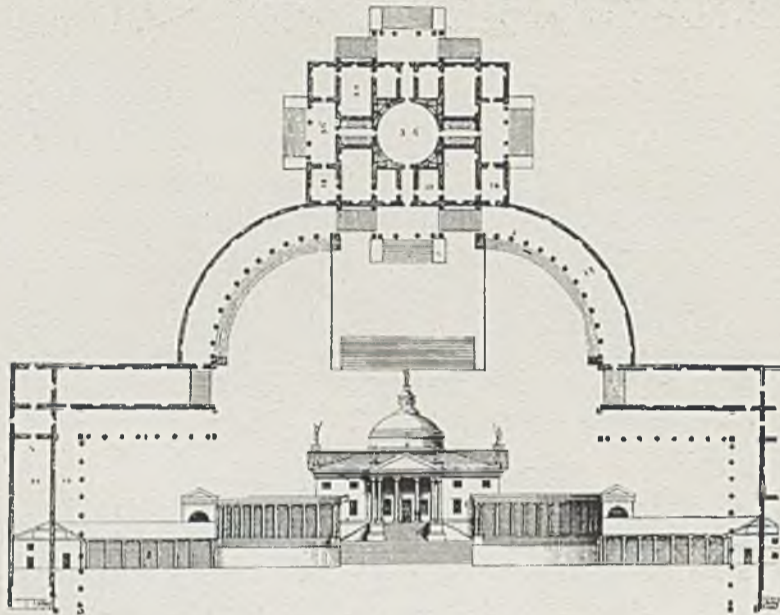


ABB. 406. — PALLADIO'S VILLA IN MELEDO
Ein zentralisierter Plan nach einer Seite hin geöffnet.

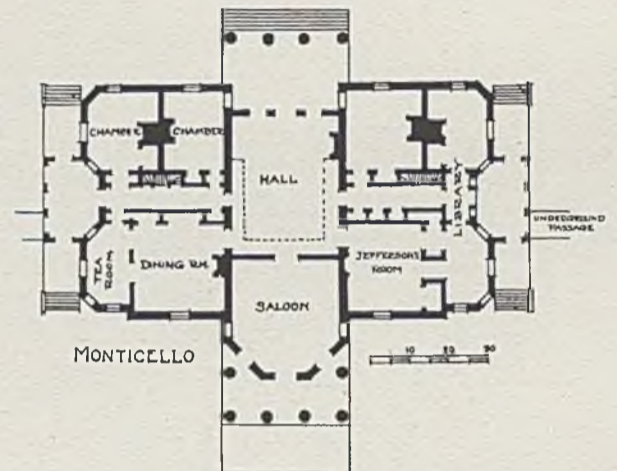


ABB. 407. — MONTICELLO
Vgl. Abb. 408.



ABB. 408. — MONTICELLO. LANDSITZ THOMAS JEFFERSON'S

Architekt: Thomas Jefferson. Der große Staatsmann hat wie für die Universität von Virginien (vgl. Abb. 320—324; Monticello liegt 4 km von der Universität entfernt), auch für sein eigenes Haus die Pläne selbst gefertigt. Es handelt sich um einen Centralbau, der nur durch niedrige, halb unterirdische Gänge mit den Dienerwohnungen, die ihn straff umrahmen, verbunden ist. Diese Verbindungsgänge erinnern etwas an die Verbindungen, die auch beim Centralbau Bramantes (Verbindungen zwischen der St. Peterskirche und Vatican) vorgesehen gewesen zu sein scheinen (vgl. Abb. 75).

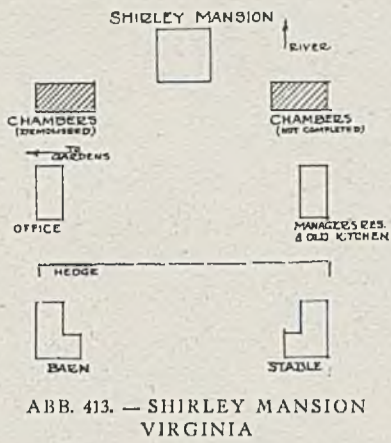
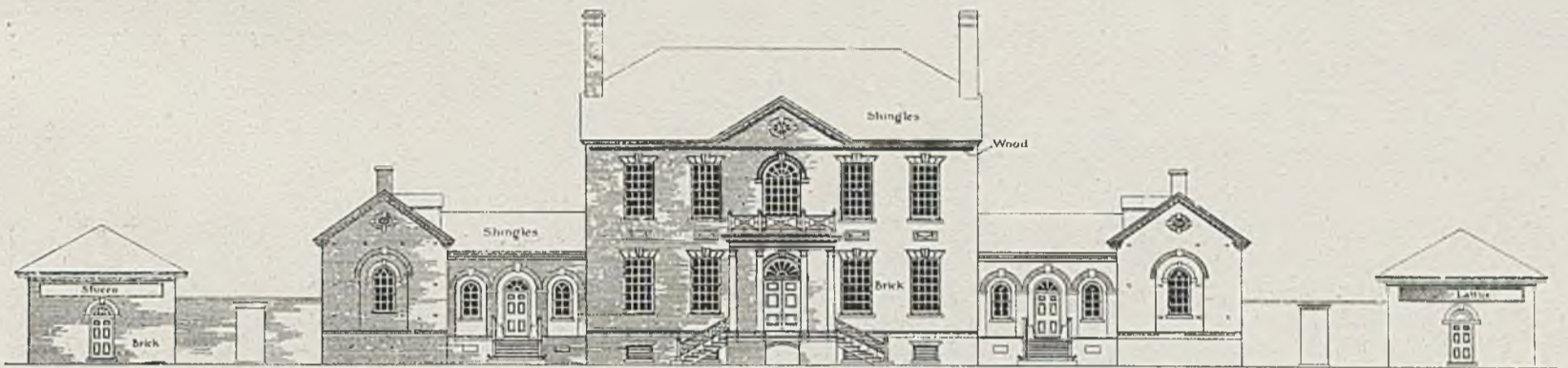


ABB. 413. — SHIRLEY MANSION VIRGINIA



ABB. 409. — ALTES LANDHAUS IN GREENFIELD, MASSACHUSETTS



East Elevation



Plan of First Floor

ABB. 410-411. — WOODLAWN, VIRGINIA
Architekt: Dr. William Thornton. Hierzu Plan Abb. 412.

Überhaupt ist in Amerika wie in Italien der Zusammenhang zwischen dem Bauernhause und der Scheune einerseits (Abb. 420-424, 616-626) und dem vornehmen klassizistischen Wohnhause andererseits (Abb. 397-417, 427-438) sehr viel enger als in Ländern, die eine starke gotische und später barocke Entwicklung gehabt haben. In Amerika hat man nicht nur keine Gotik gekannt, sondern man ist dort noch mehr als in Frankreich den Ausschweifungen des Barock ferngeblieben. Auch die Baukunst des 17. und 18. Jahrhunderts bewegte sich auf der geraden Linie zum Klassizismus, dessen Überlieferung in manchen Gegenden (z. B. von Pennsylvanien) nie ganz abgebrochen ist (vgl. Abb. 427).

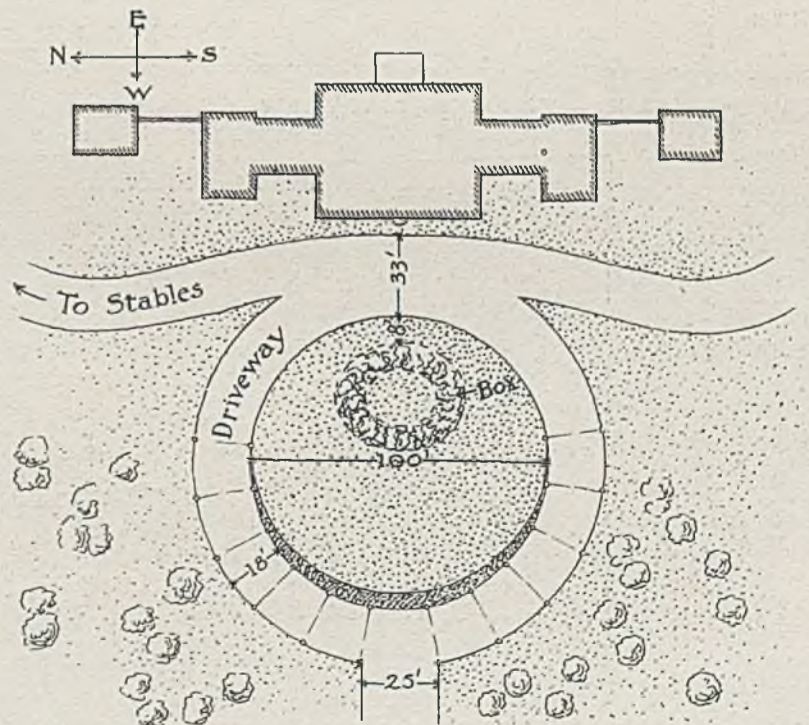


ABB. 412. — WOODLAWN. Vgl. Abb. 410-411

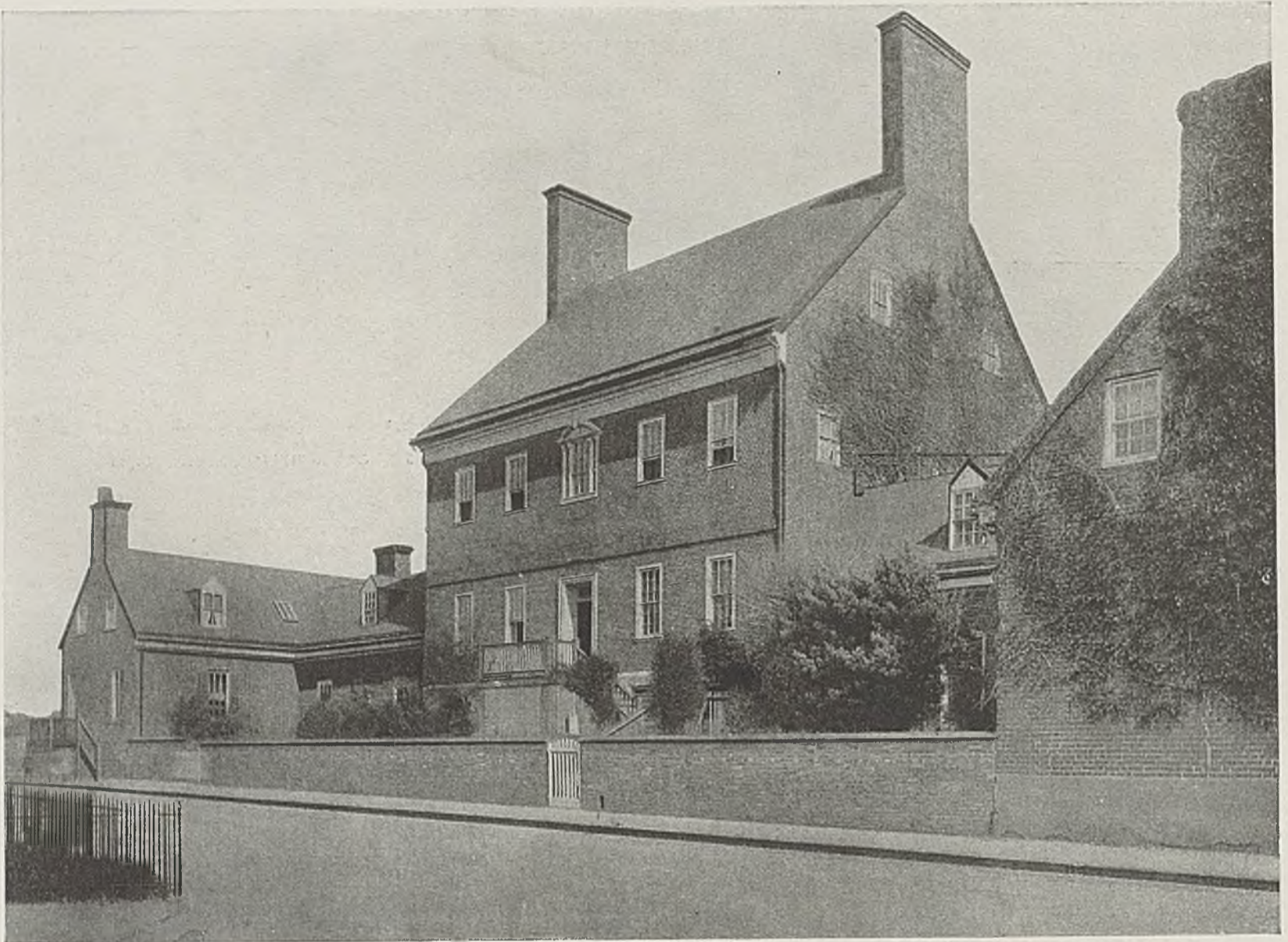


ABB. 414. — ANNAPOLIS. BRYCE HAUS. (Vgl. Abb. 415)

In der kleinen Stadt Annapolis (vgl. Abb. 66 u. 67) finden sich verschiedene alte Häuser, die den Plan des amerikanischen Landhauses auch unter städtischen Verhältnissen beibehielten. Die Gruppierung um einen straff gefassten Vorgarten macht die Häuser zu wirkungsvollen Straßenabschlüssen oder Platzwandlungen.

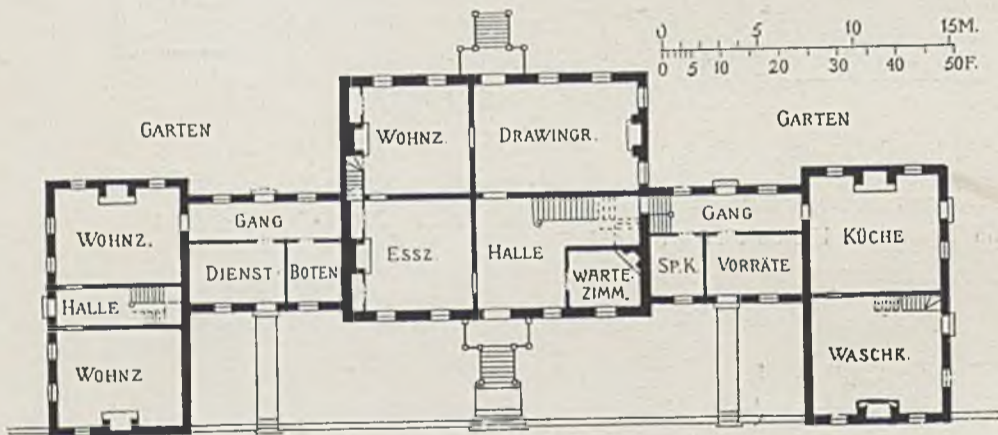


ABB. 415. — ANNAPOLIS. BRYCE HAUS. (Vgl. Abb. 414)

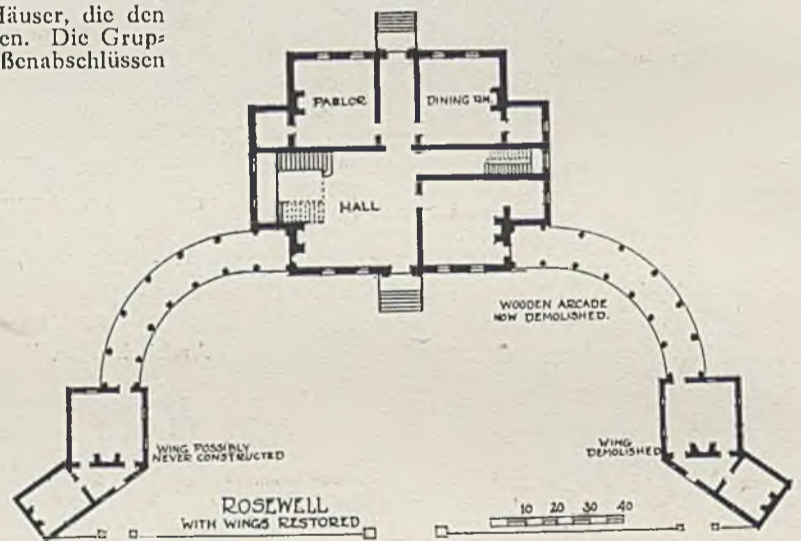


ABB. 416 — ROSEWELL



Rear View: Tryon's Palace, Wilmington, N. C.

ABB. 417. — WILMINGTON. TRYON HAUS



(Links.) ABB. 418. — ROCHESTER
ALTE MARKTHALLE

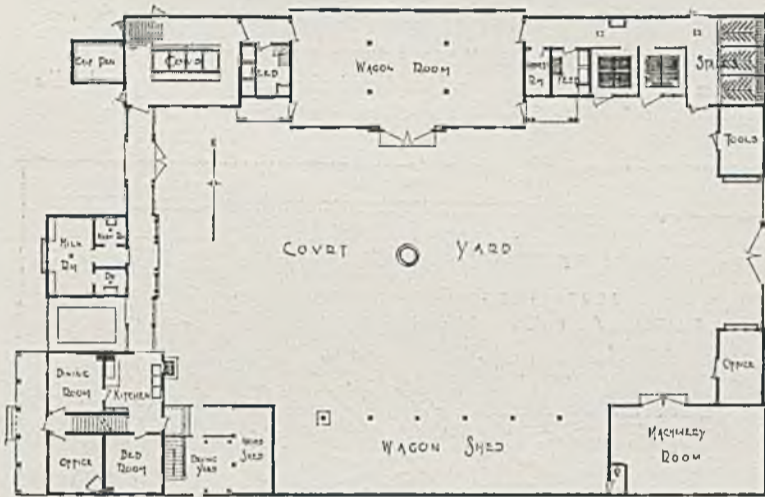
The Old Rochester Market, now destroyed

(Links.) ABB. 419. — ALTES VORDACH
Typisches *dutch colonial* Motiv.



(Rechts.) ABB. 420. — ALTES BAUERN-
HAUS BEI NEW YORK

Dieses Haus (Abb. 420) ist be-
zeichnend für die Bauweise der
holländischen Ansiedler im Staate
New York. Diese Bauweise ist
heute wieder sehr beliebt gewor-
den. Sie hat außer ihrer Boden-
ständigkeit den großen Vorzug,
je nach Bedarf größte Unge-
zwungenheit und stattliche Regelmäßigkeit auszudrücken. Aus der
kleinen pfostengetragenen Veranda
sind die mehr oder weniger
anspruchsvollen Vorhallen vieler
schöner Häuser Amerikas er-
wachsen; vgl. Abb. 400, 425, 433,
616, 622, 626.



Lay-out of Farm Group for O. A. Campbell, Esq., at East Norwich, L. I.



ABB. 421—422. — EAST NORWICH (bei New York). FARMHOF
Architekt: James W. O'Connor. Vgl. Abb. 423.



ABB. 423. — EAST NORWICH. FARMHOF
Vgl. Abb. 421—422.



ABB. 424. — LOCUST VALLEY (bei New York). FARMHOF
Architekt: Alfred Hopkins.

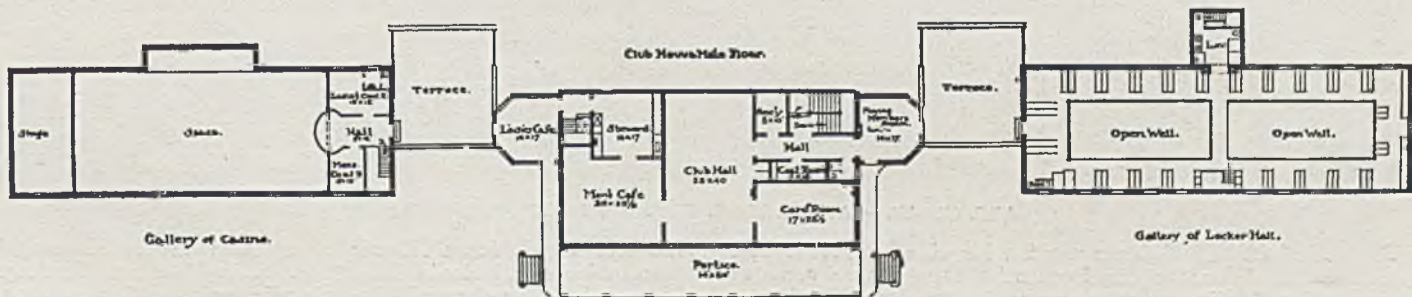


ABB. 425—426. — ST. MARTINS. PHILADELPHIA CRICKET CLUB
Architekt: G. T. Pearson. Typisches Beispiel für neuzeitliche Verwendung der „kolonialen“ Formen.



ABB. 427. — PHILADELPHIA. ALTE REIHENHÄUSER

Diese alten Reihenhäuser aus roten Ziegelsteinen sind typisch für große Stadtviertel von Philadelphia. Ähnliches findet sich in Reading und Baltimore und wird vielfach in ununterbrochener Überlieferung aus dem 18. Jahrhundert bis auf den heutigen Tag gebaut.



ABB. 428. — PHILADELPHIA. ALTES HAUS IN GERMANTOWN
Eines der schönsten Beispiele für das pennsylvanische Reihenhäuser und die pennsylvanische Entwicklung des englischen „Georgischen“ Stiles.

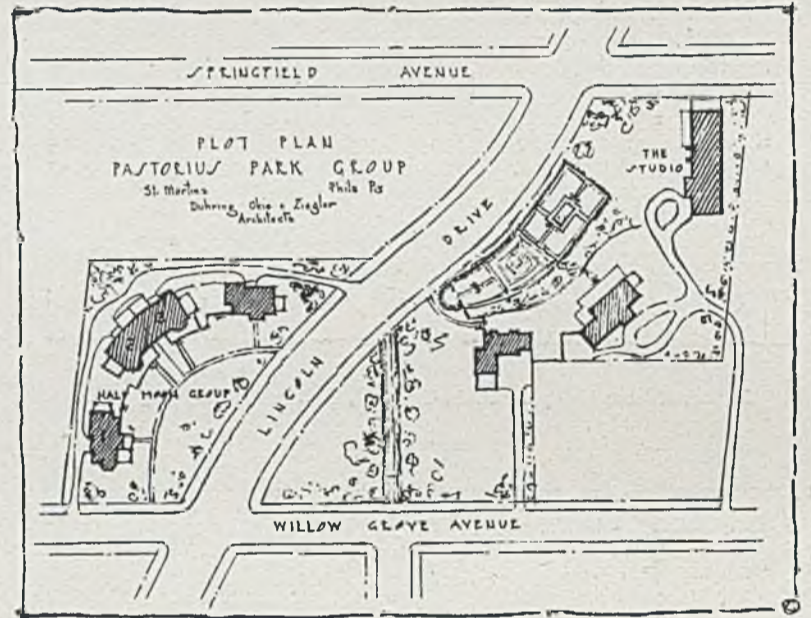


ABB. 429—430. — ST. MARTINS, PENNSYLVANIEN. HALBMONDGRUPPE

Architekten: Duhring, Okie und Ziegler. Diese Häuser sind typisch für die neuzeitliche Verwendung der alten Formen und des an Ort und Stelle gebrochenen Kalksteins.



ABB. 431—438. — ANN ARBOR. HÄUSER IN SCOTTWOOD

Architekt: Fiske Kimball. Die Häuser wurden für eine Baugesellschaft entworfen, welche dem Wunsche des Durchschnittspublikums genügen wollte, in „eigenartigen“ Häusern zu wohnen. Trotz dieser Forderung von „Eigenartigkeit“ gelang es dem Baumeister, Harmonie zu schaffen, indem er nicht nur einheitliche Maßstäbe und Gesimshöhen, sondern, wenigstens in einem höheren Sinne, auch einheitliche Formen verwandte.

Alle hier abgebildeten Häuser lehnen sich an die Formgebung des amerikanischen „Kolonial-Stiles“ an. Das Haus im Vordergrund des dritten Bildes der oberen Reihe zeigt die typische Verwandlung der alten Säulenvorhalle in eine von Holzpfählern getragene Vorhalle, mit der die alten amerikanischen Pioniere auch in ihren Farmhäusern zu spielen liebten. Abb. 452 (auf Seite 119) gibt den hierher gehörigen Lageplan.

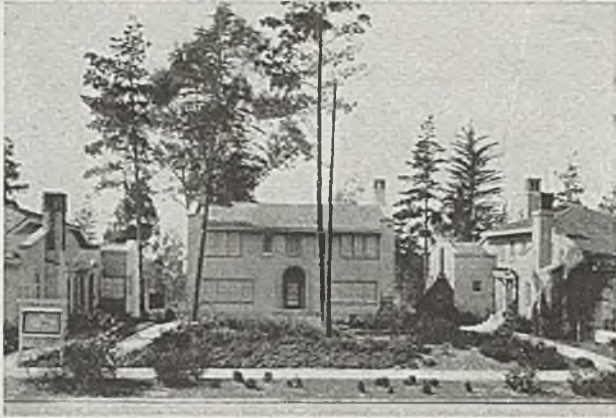


ABB. 439-440. — SAN FRANCISCO. DREIFAMILIENHAUS-GRUPPE IN ST. FRANCIS WOOD
Architekt: Louis Christian Mullgardt.

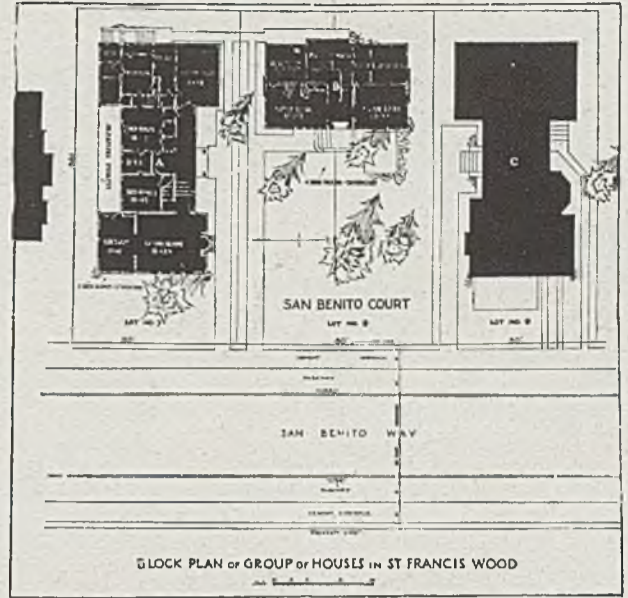


ABB. 441. — SAN FRANCISCO. ST. FRANCIS WOOD

St. Francis Wood, die schönste der Gartenvorstädte von San Francisco, wurde durch den weitblickenden Unternehmungsgeist eines gebildeten Kaufmanns entwickelt. Die Aufnahme zeigt die Hauptstraße auf dem allmählich ansteigenden Teil des Geländes; der hinter dem Beschauer liegende Teil ist steil und unregelmäßig. Der Springbrunnen im Vordergrund steht bereits auf einer Terrasse; er bildet den Blickpunkt der Hauptstraße, die am anderen Ende durch zwei kleine Eingangshallen (Warteplätze für die Straßenbahn, vgl. nächste Abbildung) von der Umgebung abgegrenzt ist. Die gebogene Straße im Hintergrund gehört nicht zu dieser Gartenvorstadt. Der Straßenplan ist von Ölmsted Bros.; der Springbrunnen von H. H. Gutterson.



ABB. 442. — SAN FRANCISCO. ST. FRANCIS WOOD
Eine der beiden kleinen Eingangshallen. Architekt: J. G. Howard. Vgl. den Text zur vorigen Abbildung. Die Schaffung geschmackvoller Eingangstore spielt in den amerikanischen Gartenvorstädten eine große Rolle. Man mißt ihnen viel Reklamewert bei.



ABB. 443. — NEW YORK. WASHINGTON MEWS STUDIOS (nahe Washington Square)

Die Abwanderung aus dem Herzen der Stadt in neu entwickelte Gartenvorstädte läßt beständig ganze Straßen der Innenstadt Besitzer und Eigenheit wechseln und oft zerfallen. Die Umwandlung heruntergewohnter Häuser der Altstadt in sehr anziehende und bewohnbare ist dann bei den schwierigen Verkehrsverhältnissen ein ertragreicher Geschäftszweig geworden, der oft mit Geschmack ausgeübt wird. Die Aufnahme zeigt eine alte Stallstraße New Yorks, die von den Architekten Maynicke und Franke als künstlerische Einheit, mit Pforten an den Enden, neugestaltet wurde.

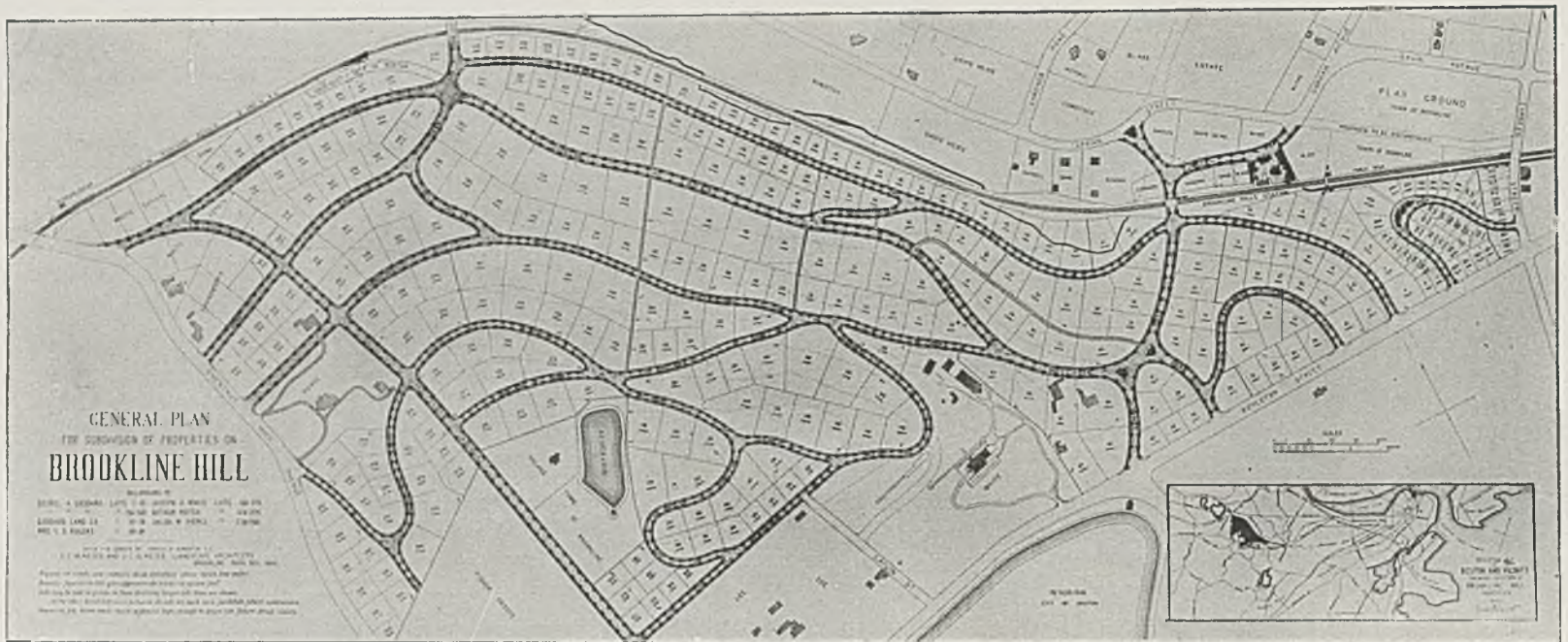


ABB. 444. — BOSTON. BROOKLINE HILL

Architekt: F. L. Olmsted. Der ältere Olmsted, der Ruskin's romantische Auffassung lange mit Erfolg in Amerika vertrat, entwarf diesen Plan für Brookline Hill, einer Vorstadt Bostons, bereits im Jahre 1884 mit so weitgehender Anpassung an das Gelände, daß er trotz fehlender

architektonischer Meisterung des Geländes Pionier im Städtebau genannt werden darf. Derselbe Olmsted entwarf auch die älteren Teile des Straßenplans von Rolandpark, der dem von Brookline Hill ähnelt und von dessen Schwäche Abb. 445 ein Beispiel gibt.

DIE GARTENVORSTÄDTE

In dem Lärme, den heute in Amerika die Werbearbeit für den Zonengedanken und gestern für die „Stadt-Zentren“ erregte, darf nicht übersehen werden, daß, lange bevor dieser Lärm einsetzte in den Vereinigten Staaten vieles geleistet worden ist, was von praktischen und sozialen und auch von künstlerischen Gesichtspunkten gesehen höchsten städtebaulichen Wert hat. Die praktischen und sozialen Leistungen liegen auf dem Gebiete der Landbesteuerung, der Entwicklung des Schnellverkehrs, der Sicherstellung großer Gelände für öffentliche Parks und der schnellen Entwicklung von Gartenvorstädten für alle Klassen der Bevölkerung mit Ausnahme der allerärmsten. Besondere Aufmerksamkeit verdient der große Vorteil, dessen sich die städtebauliche Entwicklung in Amerika dank der in den Städten Amerikas üblichen Art der Besteuerung von Grund und Boden erfreut, die den in Europa landläufigen Arten der Bodenbesteuerung lange überlegen war. Man hat vor dem Kriege so viel Rühmens von den neuen europäischen Arten der Bodenbesteuerung gemacht, namentlich von den deutschen Absichten, einen Prozentsatz des Wertzuwachses zu erfassen, daß man darüber die Vorzüge des amerikanischen Systems oft übersah; und doch hat die amerikanische Bodenbesteuerung lange die kühnsten Wünsche der europäischen Reformer beinahe verwirklicht. Wesentlich für das in amerikanischen Städten befolgte System der Bodenbesteuerung ist der ziemlich erfolgreich durchgeführte Versuch, den unbebauten Boden der Städte in vielen Fällen nach dem gemeinen Wert zu besteuern. Die Folge davon ist, daß es in amerikanischen Städten meist sehr viel schwieriger war als in den meisten Städten Europas, größere Gelände festzuhalten und unbebaut liegen zu lassen und sie so ihrer Verwendung für Kleinhaus- oder Parkzwecke zu entziehen. Die amerikanische Besteuerung städtischen Bodens bringt immer neues Baugelände auf den Markt. Infolge der hohen Steuer ist es für den Bodenbesitzer nur dann vorteilhaft, den Boden der Bebauung zu entziehen, wenn er mit jeweiliger Verdoppelung des Bodenwertes innerhalb weniger Jahre (etwa sieben) rechnen kann.

Die englischen Gartenstädte, die in Europa die Entwicklung des Wohnungswesens so nachhaltig beeinflusst haben, hatten nennenswerten Einfluß auf die Gestaltung

des amerikanischen Wohnungswesens erst im Zusammenhang mit der plötzlichen Entwicklung der „Kriegsindustrien“, die seit 1916 zahllose Siedlungen aus dem Boden stampften (Abb. 461—472). Lange vorher aber gab es in allen amerikanischen Städten, namentlich für die Wohlhabenden, große Gartenvorstädte, deren Schönheit und Bequemlichkeit ähnlichen Leistungen auf dem europäischen Festlande gleichkamen oder überlegen waren. Außerdem gibt es seit langem in jeder amerikanischen Stadt unabsehbare Mengen von bescheidenen, aber manchmal reizvollen kleinen Häusern mit Gärten an billig gepflasterten oder ungepflasterten Straßen. In der Nähe befinden sich meist Spielplätze und manchmal herrliche große Parkanlagen. In diesen ausgedehnten Kleinhausvorstädten hat nachahmungswürdige kaufmännische Unternehmungslust namentlich für die kostspieligeren Häuser große und sehr beachtenswerte Siedlungspläne verwirklicht, wie z. B. Roland Park in Baltimore (Abb. 445 bis 451), St. Francis Wood in San Francisco (Abb. 439 bis 441), und viele andere. In manchen dieser bodenhändlerisch entwickelten Gartenvorstädte ist ein erstaunliches Maß von gutem Geschmack beim Entwerfen des Straßenplanes und der Häuser zur Geltung gekommen. Beinahe noch erstaunlicher ist der Scharfblick, der Witz, man muß fast sagen das Genie, mit dem die Gründer dieser Gartenvorstädte die Einbildungskraft des Publikums anzuregen und zu begeistern verstanden. Seit dem Krieg haben ja in Deutschland einige der verschriensten „Bodenspekulanten“ sich (wenigstens vorübergehend) in segensreiche Förderer des Kleinhausbaues entwickelt, den fördern zu sollen ihnen früher als „durchaus unpraktische“ Forderung erschienen war. Die praktischeren Bodenspekulanten der amerikanischen Städte haben schon lange vor dem Kriege das Publikum durch sogenannte „Erziehungsfeldzüge“ auf die Vorteile dezentralisierten Wohnens nachdrücklich aufmerksam gemacht und haben die Entwicklung des Schnellverkehrs gefördert, ohne den die Dezentralisation in der Tat unpraktisch ist. Die Art, wie sich die amerikanischen Spekulanten der Einbildungskraft und Teilnahme des Publikums bemächtigten, und wie sie ihre Kreuzzüge zur Förderung des Baustellenverkaufs finanzierten, verdient eingehendes Studium. In den Vorstädten San Franciscos betrogen die Verkaufsprovi-

sionen einschließlich der Kosten für das Einkassieren des Geldes im Jahre 1915 niemals weniger als 25 Prozent des Preises der Baustelle und meistens sehr viel mehr. Unter derartigen Verhältnissen konnte ein Landverkäufer nur dann Geld verdienen, wenn er Mittel und Wege fand, plötzlich eine geradezu begeisterte Nachfrage für seine Baustellen zu schaffen, was ihm oft gelang. Was für einen Erfolg ein gut geplantes Grundstücksgeschäft haben kann, zeigt folgende Tatsache. Forest Hill Gardens (Abb. 177), eine Gartenvorstadt von New York, wurde gebaut für die nutzbringende Anlage der Kapitalien der gemeinnützigen Russell Sage Foundation, ist selbst also keineswegs ein gemeinnütziges Unternehmen. (Die Russell Sage Foundation finanziert u. a. die kostspieligen Arbeiten für den Plan für New York und Umgebung; vgl. S. 44—54.) Immerhin sollte die Gartenvorstadt Forest Hill Gardens mit Häusern für Leute mit mittlerem Einkommen entwickelt werden. Da das Unternehmen aber gut geleitet wurde (durch den bewährten Leiter von Roland Park, Baltimore, Abb. 445—451), verwandelte sich Forest Hill Gardens schnell in eine der vornehmsten Vorstädte New Yorks und brachte Geld ein, obgleich man anfänglich 200 000 Dollar in unbefriedigenden Versuchen zu serienweisem Betonbau verpuffte. In kleineren Städten, wie z. B. Reading mit seiner Gartenvorstadt Wyomissing Park (Abb. 486—517), konnten Wohnbezirke für Arbeiterwohnungen und teure Landhäuser zu freundlicher Nachbarschaft verschmolzen werden. Diese durch kaufmännische Unternehmungslust und Einsicht entwickelten und geschützten Wohnbezirke bedecken oft große Teile der Stadt, und Hunderte, manchmal Tausende von Hektar befinden sich in einer Hand. Vielleicht das größte Unternehmen dieser Art sind die Palos Verdes Estates (6500 ha), die als sechs zusammenhängende Gartenvorstädte von Los Angeles in den Bergen über dem Stillen Ozean von den Landschaftsarchitekten Olmsted Brothers und dem Architekten C. H. Cheney ausgelegt wurden. Da es sich hierbei vor allem um ein großartiges Bergstraßen-Bauunternehmen handelt, dessen künstlerischer Wert ohne topographische Karten großen Maßstabes nicht abgeschätzt werden kann, beschränken sich die hier gegebenen Abbildungen (Abb. 299—304) auf die Haustypen in der neuen californischen Bauweise, welche die Bauverwaltung der Gartenvorstadt den Baulustigen als Muster unverbindlich empfiehlt.

Auch in viel weniger bewegtem Gelände wurden die Straßen in den älteren der amerikanischen Gartenvorstädte meist so ausgelegt, als handle es sich um große englische Parks. In den neueren Anlagen wurde dieses Park-Ideal gelegentlich aufgegeben, und namentlich in den Industriesiedlungen des Krieges kamen die stärkeren Formgedanken von Letchworth und London Hampstead zum Durchbruch. War der Grund dafür auch in erster Linie der Wunsch einer wirtschaftlicheren Ausnutzung des Bodens, so ist doch das künstlerische Ergebnis überzeugend genug gewesen, um dauernden Einfluß auch in den Gartenvorstädten auszuüben, wo Sparsamkeit nicht ausschlag-

gebend ist. Immerhin überwiegen beim Anlegen von Gartenvorstädten auch heute noch die Anhänger des romantischen Landschaftsstiles, von denen einige mit erstaunlicher Betriebsamkeit die Vereinigten Staaten mit „landschaftsarchitektonischen“ Plänen überschwemmen. Diese Erzeugnisse, über deren geringen Wert unter den fachmännischen europäischen Besuchern der Gothenburger Städtebau-Ausstellung fast Einstimmigkeit herrschte, sind dem Schlimmsten, was verirrte Jünger Sittes zwischen 1890 und 1910 hervorbrachten, vielfach durch gewandtere Technik der Boden Anpassung, Gelände Verwertung und Hortikultur überlegen; dieser Technik wird in der sogenannten „Schule der Landschafts-Architektur“ der Universität Harvard ernsthafte Pflege gewidmet. Diese Schule hat sich um den Städtebau auch durch eifriges Sammeln von Literatur und Statistiken verdient gemacht.

DIE AUFLOCKERUNG IM WOHNWESEN DER „GROSSSTÄDTISCHEN BEZIRKE“

Die starke Dezentralisierung, die das Wohnen der Amerikaner zwischen Gärten, Parke, Wäldern und un-absehbaren Golfspielflächen vielfach kennzeichnet, war möglich durch eine rücksichtslose Entwicklung des Vorstadtverkehrs, eine Leistung, die von den Kritikern des amerikanischen Städtebaues oft nicht genug gewürdigt wird. Durch diese Entwicklung des Vorstadtverkehrs wurden geradezu unbegrenzte Gebiete verfügbar für die Erbauung von Einzelhäusern und öffentlichen Parks und für die Betätigung weitsichtiger Großkaufleute des Bodenhandels. Die amtliche Statistik der Vereinigten Staaten nennt alles Gelände innerhalb der Grenzen einer Großstadt sowie innerhalb eines 16 km breiten Streifens außerhalb der Stadtgrenzen „großstädtische Bezirke“. Schon im Jahre 1910 umfaßte der größte „großstädtische Bezirk“, der von New York, 246 800 ha und viele andere Städte hatten Bezirke von 100 000 bis 200 000 ha. Um sich die Bedeutung dieser Zahlen klar zu machen, muß man sich daran erinnern, daß zur selben Zeit in Paris 2 840 000 Menschen auf nur 7800 ha zusammengedrängt lebten, und daß in den verkommensten Einwanderervierteln amerikanischer Hafenstädte, d. h. also auf Gelände von geringer Ausdehnung, noch schlimmere Zusammenpferchungen vorkamen. Im Jahre 1909 wurde der am dichtesten bevölkerte Block der Stadt New York zum Ausgangspunkt einer Berechnung gemacht und festgestellt, daß bei ähnlich dichter Besiedlung des ganzen Stadtgebietes die gesamte Bevölkerung Asiens innerhalb der Grenzen von Groß-New York Platz finden könnte. Diese grauenhaften Verhältnisse der überbevölkerten Einwandererviertel New Yorks stehen im scharfen Gegensatz zu dem, was in den amerikanischen Teilen der Stadt und überhaupt in amerikanischen Städten üblich ist.

Ein typisches Bild von der Dezentralisation amerikanischen Wohnungswesens gibt San Francisco, dessen „metropoler Bezirk“ im Jahre 1910 115 000 ha betrug und fast eine Million Einwohner behaute. Dieses große Gelände ist durch ein Straßenbahnnetz erschlossen, das zwar



ABB. 445. — BALTIMORE. STRASSE IN ROLAND PARK (Vgl. Erläuterung auf der nächsten Seite)



ABB. 446. — BALTIMORE. MERRYMAN-HOF IN ROLAND PARK (Erläuterung unten; Plan auf der nächsten Seite, Abb. 448.)



ABB. 447. — BALTIMORE. GUILFORD. NORWOOD-PLATZ (Plan auf der nächsten Seite, Abb. 449.)

Architekt: E. L. Palmer jr. Guilford ist eine Erweiterung von Roland Park. Die hier abgebildete Gruppe von Häusern (vgl. den Plan Abb. 449) hat zwar keinen architektonisch wertvollen Grundplan, aber die einzelnen Häuser, die viele Bequemlichkeiten auf geringem Raume

enthalten, sind ein gutes Beispiel für das, was der wohlhabende Mittelstand in Amerika schätzt. Die Formgebung dieser Häuser lehnt sich an die von den holländischen Einwanderern im Staate New York geschaffene Abwandlung des amerikanischen „Kolonialstils“ an.

(Zur oberen Abbildung.)

ABB. 446. — BALTIMORE (MARYLAND). MERRYMAN-HOF IN ROLAND PARK

Architekt: Howard Sill. Die Häuser schließen sich in der Formgebung eng an die alte bauliche Überlieferung des Staates Maryland an. In den Städten des mittleren Westens von Amerika, der Neuland ist, wo ähnlich starke Überlieferungen nur in geringem Maße vorhanden sind,

würden in den Vorstädten ähnlich einheitliche Gruppen deshalb kaum möglich sein, weil jeder einzelne Bewohner eines Eigenhauses sich gern etwas auf Verschiedenheit von den Nachbarn zugute tun möchte. Vgl. den Plan Abb. 448.

(Zur Abbildung auf der vorigen Seite.)

ABB. 445. — BALTIMORE. STRASSE IN ROLAND PARK

Roland Park ist eine der ältesten und größten und sicher die berühmteste der durch kaufmännischen Unternehmungsgeist geschickt entwickelten Gartenvorstädte der Vereinigten Staaten. Namentlich in den älteren Teilen ist das Bild eines romantischen englischen Parks angestrebt, an dessen Straßen Häuser erbaut wurden. Die Aufnahme zeigt eine Straße, deren Entwicklung später dem Architekten C. A. Platt übertragen war. Platt ist hochgeschätzt als Erbauer sehr vieler Land-

häuser mit italienischen Gärten, meist kostspieligster Art (Abb. 539—41, 626—46, 725 und 744). Er hat auch der hier abgebildeten Straße, für deren bucklige Profilierung er nicht verantwortlich ist, etwas von architektonischer Haltung (trotz der Romantik des „Parks“, in dem sie liegt) verliehen, indem er alle Gärten durch einheitliche Futtermauern stützte und allen Häusern dieselbe Farbe gab.

beinahe ganz ohne Untergrund- und Hochbahnführungen auskommt, das aber trotzdem mit Geschwindigkeiten betrieben wird, die sich mit denen der besten Hochbahnen der Welt messen können. In den Hauptverkehrsstraßen befinden sich breite Verkehrsstreifen für die Straßen-

bahnen, wo bis zu vier Geleise untergebracht sind; sie bilden das Skelett einer ununterbrochenen Siedlung, die sich 30 km lang erstreckt und einen Siedlungsbezirk darstellt, dessen ganze Aufmachung erkennen läßt, daß er nach der Erfindung nicht nur der Eisenbahn, sondern

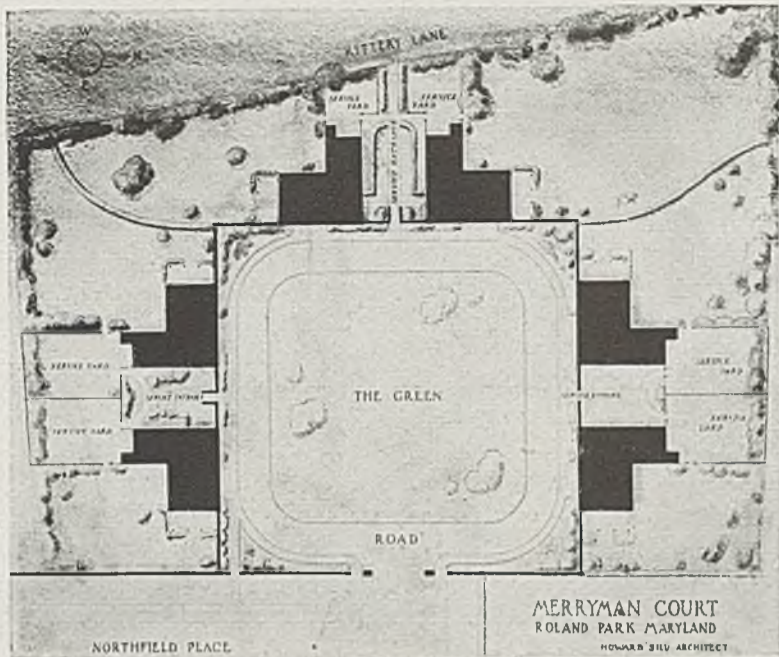


ABB. 448. — BALTIMORE. MERRYMAN-HOF IN ROLAND PARK
Vgl. Abb. 446.

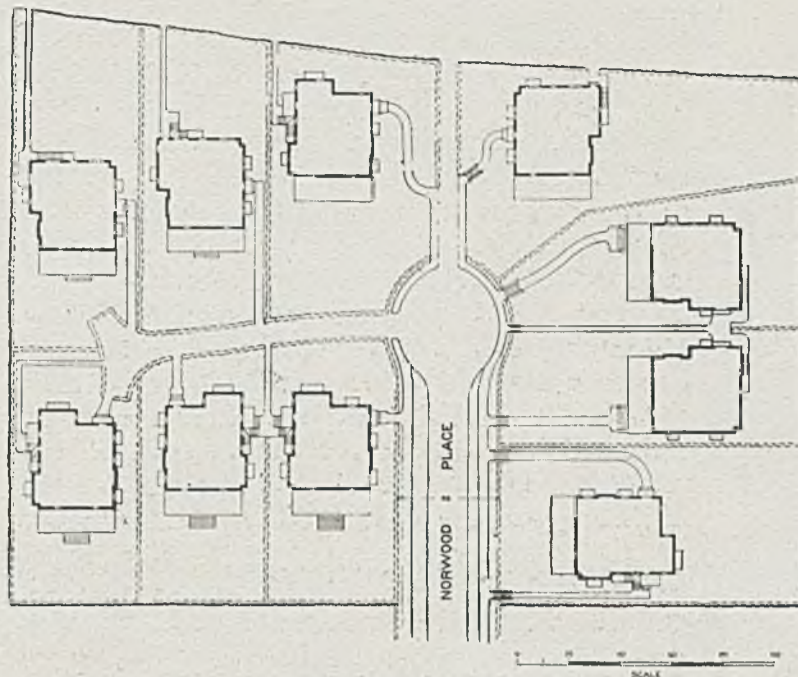


ABB. 449. — BALTIMORE. NORWOOD-PLATZ, GUILFORD
Vgl. Abb. 447.

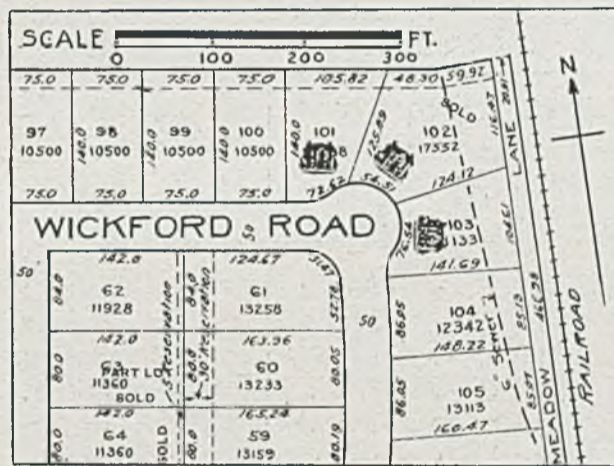
ABB. 450—451 (rechts). — BALTIMORE. HÄUSERGRUPPE IN ROLAND PARK

Roland Park ist eine der ältesten, größten und bestgeleiteten Garten-Vorstädte Amerikas. Die hier abgebildete Häuser-Gruppe ist von der Landgesellschaft an einem strategisch wichtigen Punkte ihres Geländes erbaut worden. Strategisch wichtig sind besonders die Punkte, wo der Bodenwert (also namentlich an den Grenzen) durch schlechte Nachbarschaft (bei Abb. 450—51 obendrein durch eine Eisenbahn) bedroht wird. An derartigen Stellen beseitigt die Landgesellschaft den Zweifel am Werte des Bodens durch die Errichtung von anziehenden Hausgruppen, die wie Citadellen die gefährdeten Punkte sichern. Die Straßenführung (Wickford Road) zeigt, wie es sich hier um eine private Aufschließung handelt, der an Verbindung mit der Außenwelt durchaus nicht überall gelegen ist. Der hier (teilweise) abgebildete Plan der Landgesellschaft enthält die üblichen Angaben der Nummer, Breite und Tiefe jeder Baustelle, Anzahl der sich ergebenden Quadratfuß, Lage des Abwässerkanals, Lage des Streifens (Reservation), in dem sich die Landgesellschaft auch nach Verkauf der Grundstücke Rechte vorbehält (z. B. das Recht, Röhren oder Drähte zu legen oder eine hintere Zufahrtstraße zu bauen). Das Wort *Sold* auf der mittleren der drei bebauten Parzellen zeigt, daß die Gesellschaft die drei Häuser als Spekulation baute und zwei davon vorläufig nur vermieten konnte.



der Elektrizität entstand. Nur die Eisenbahnen, vor denen die Pariser städtebauliche Schule infolge eines ernsten Mißverständnisses durchaus die Innenstadt beschützen wollte, hatten es vermocht, dem zu dichten Wohnen, der Schmach der alten Städte, abzuhelpfen.

Die folgenden Seiten geben aus dem Tausenderlei der amerikanischen Gartenvorstadt-Entwicklung einige wenige Abbildungen (denen der Verfasser des vorliegenden Berichtes einige seiner eigenen Arbeiten anschließt). Eine



Anzahl Abbildungen, die auch in diesen Zusammenhang gehören, wurden bereits auf Seite 82—85 vorweggenommen.

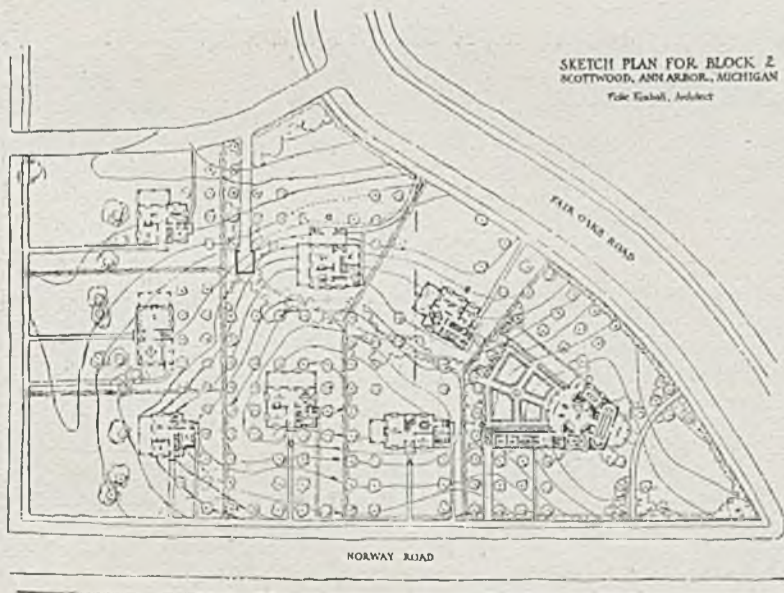


ABB. 452. — ANN ARBOR. HÄUSER IN SCOTTWOOD

Vgl. Abbildung 431—438. Die Lage der Häuser sowie der Plan des Hauses auf der dreieckigen Baustelle standen unter dem Zwange einer einheitlichen Vorgartenvorschrift, wie sie von den privaten Landgesellschaften Amerikas oft durchgesetzt wird.

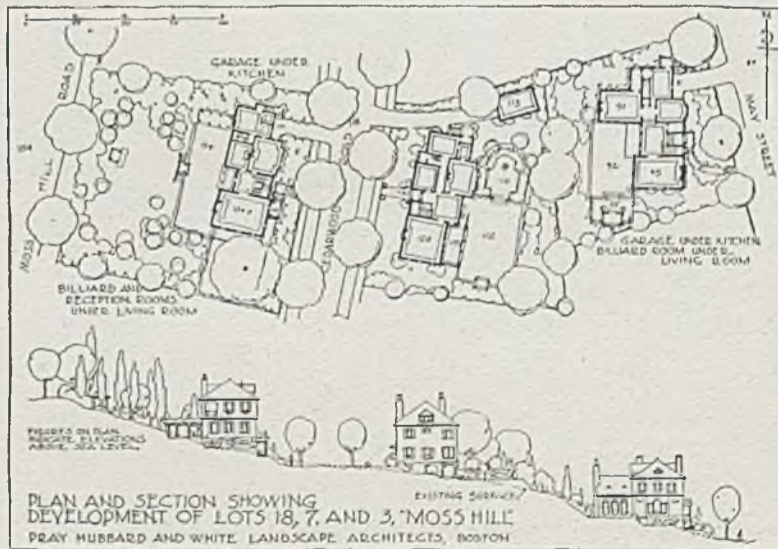
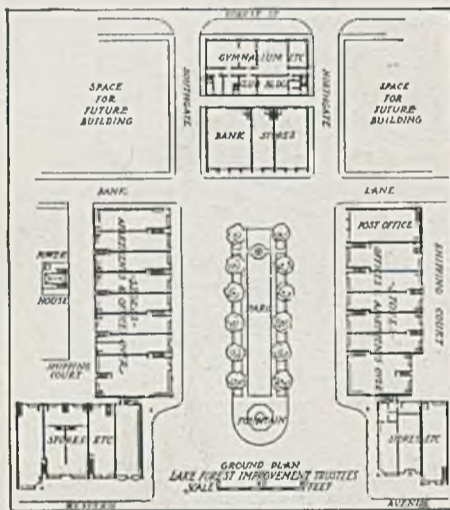


ABB. 453. — BOSTON. HÄUSER FÜR MOSS HILL

Architekten: Pray, Hubbard und White. Plan und Schnitt zeigen eine von den Studien, die sich in dieser Siedlung mit der Aufgabe beschäftigen, Wohnhäuser geschickt auf abfallendem Gelände aufzustellen.



ABB. 454. — ST. MARTINS (PENNSYLVANIEN). LINDENHOF
Architekt: Edmund B. Gilchrist. Vgl. Abb. 457—59.



GROUND PLAN

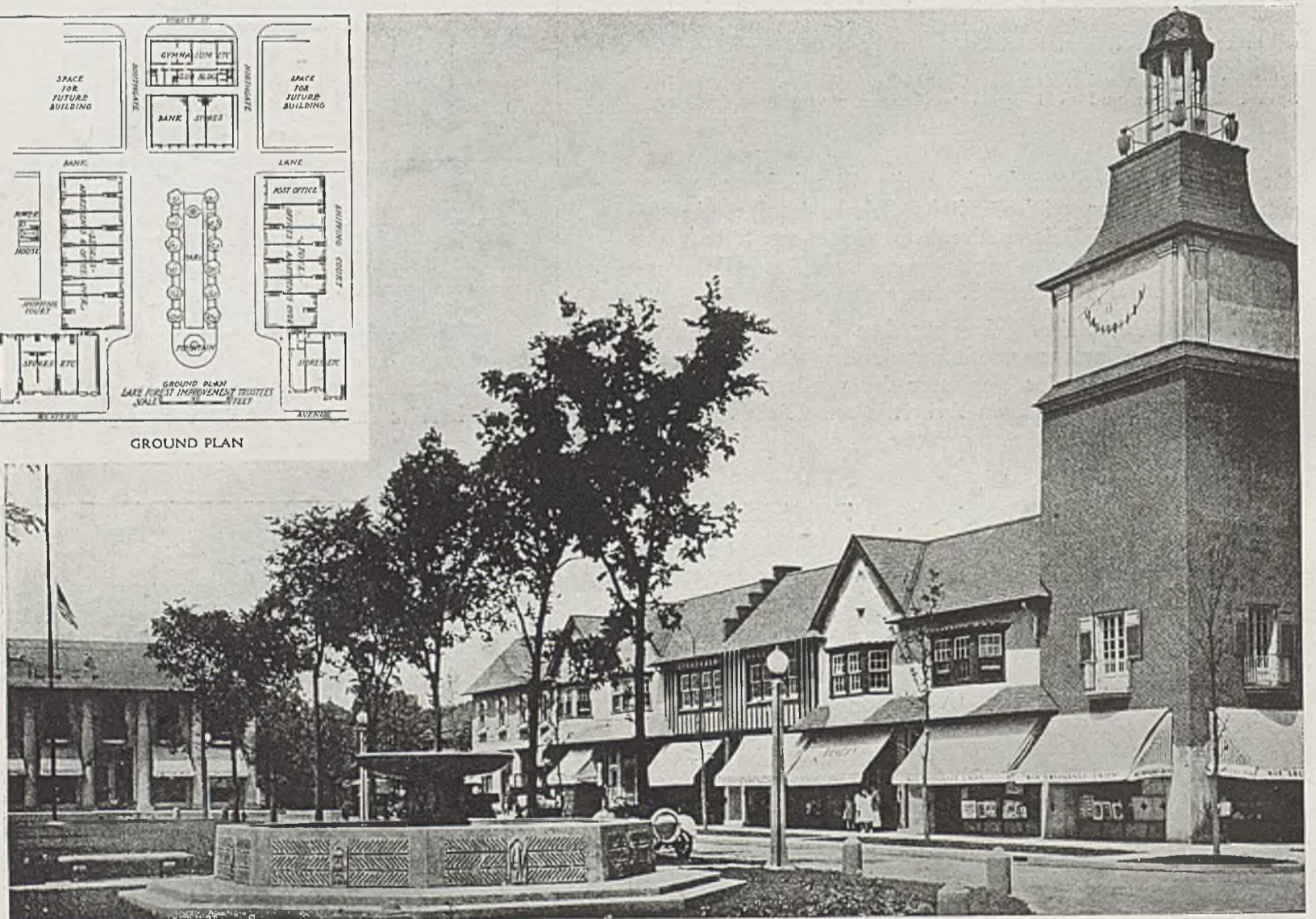


ABB. 455—456. — CHICAGO, LAKE FOREST. MARKTPLATZ. Plan und Ansicht
Architekt: Howard Shaw. Lake Forest ist eine Vorstadt von Chicago.

Die Abbildung zeigt, daß in Chicago, wo die bauliche Überlieferung weit weniger stark ist, als im amerikanischen Osten und Westen, nicht nur im japanischen Modernismus F. L. Wrights, sondern auch in altenglischem Holzfachwerk experimentiert wird. Der hier abgebildete Marktplatz mit seinen kleinen Kaufläden usw. wurde zu Anfang des Weltkrieges gebaut.

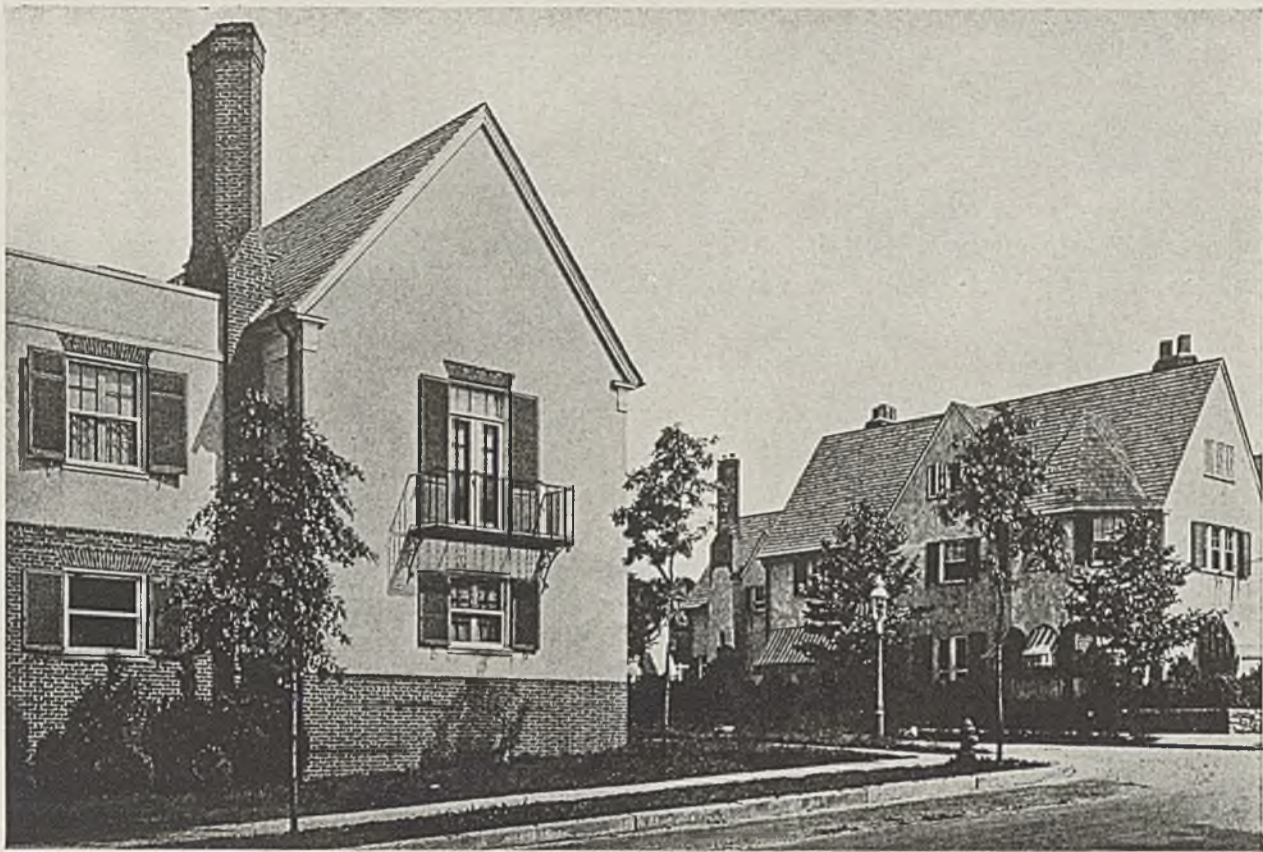


ABB. 457. — ST. MARTINS (PENNSYLVANIEN). LINDENHOF
Vergleiche den folgenden Plan.

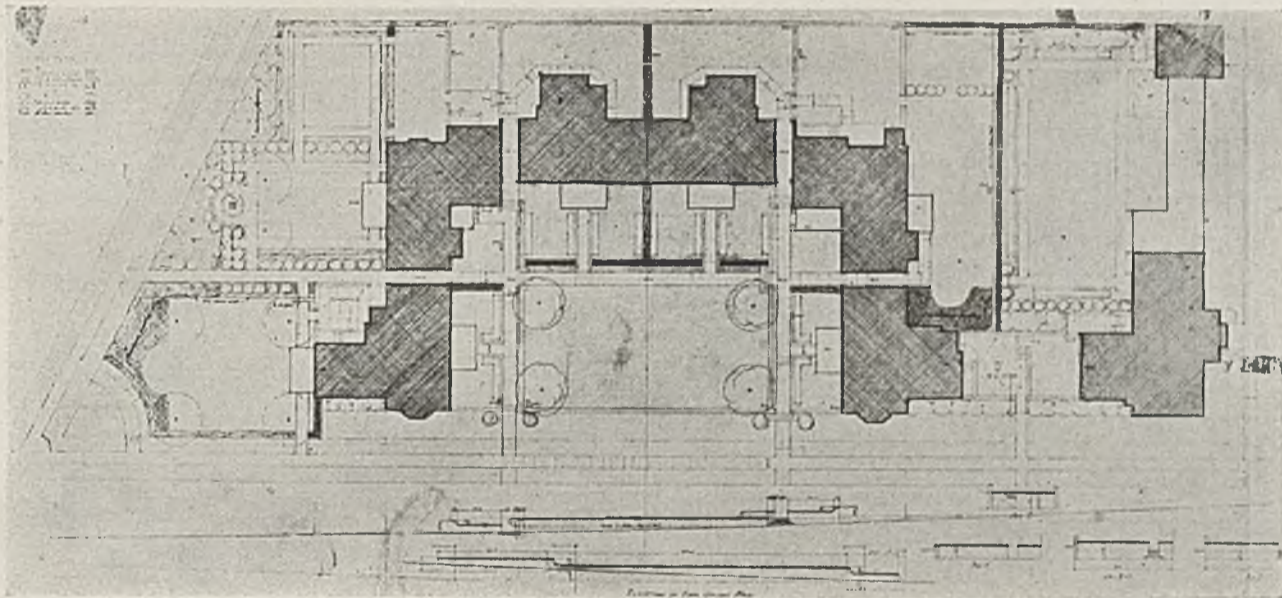


ABB. 458 — ST. MARTINS
LINDENHOF

Architekt: Ed. B. Gilchrist.
Diese Gruppe zeigt eine beachtenswerte Anpassung eines regelmäßigen Planes an abfallendes Gelände; Abb. 454 zeigt, wie die Senkung quer über einen regelmäßigen Hof gemeistert wurde. Das im Plane rechts gezeigte Einzelhaus ist das Haus links auf Abb. 457; in Backstein und Putz gehalten, bietet es den Übergang von Backsteinhäusern zu Putzhäusern.
Das Gärtnerische, die Zugänge sowie die Wirtschaftseingänge zeichnen sich durch Haltung und Einfachheit aus, ebenso wie die verwandten Lösungen in der benachbarten Gruppe von Architekt McGoodwin, von der Abb. 459 eine Skizze gibt.

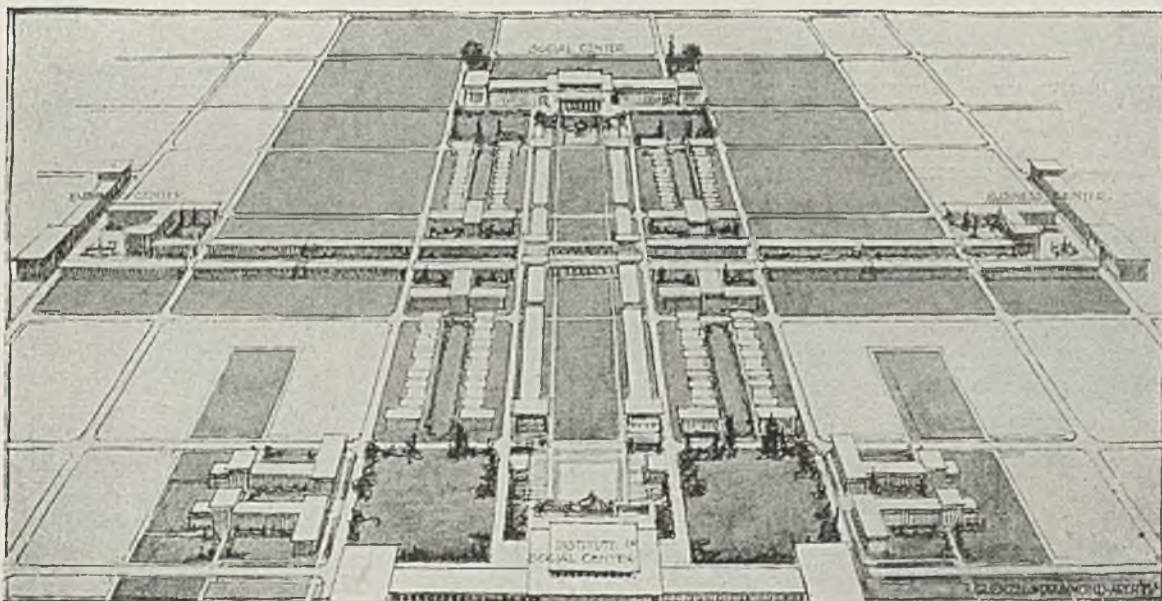


ABB. 460. — CHICAGO. ENTWURF AUS DEM WETTBEWERB UM EINE „TYPISCHE QUARTER SECTION“

Architekten: Guenzel und Drummond. Im Jahre 1913 veranstaltete der City Club von Chicago einen Wettbewerb um einen mustergültigen Plan für die Aufteilung der amerikanischen Geländeeinheit (Quarter Section). Die Herren, die den Wettbewerb angeregt hatten und betrieben, standen unter dem Einfluß der mißverstandenen Lehren Sitte's, der ihnen als Prophet der gekrümmten Straße galt. Die Preise fielen deshalb an krummstraßige Entwürfe. Der hier abgebildete Entwurf stammt von Architekten, die dem manchmal auch sehr romantischen, manchmal aber auch sachlichen Sullivan und seinem Schüler Frank Lloyd Wright nahestanden. Der Entwurf, der dem Verfasser des vorliegenden Berichtes als der beste des Wettbewerbes erscheint, erhielt keinen Preis.

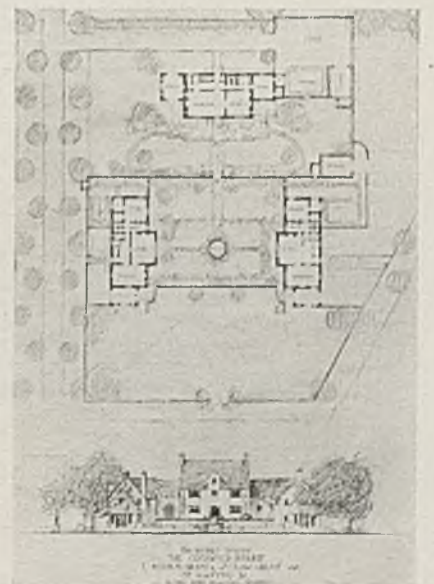


ABB. 459
ST. MARTINS. COTSWOLD-GRUPPE
Architekt: R. R. McGoodwin.

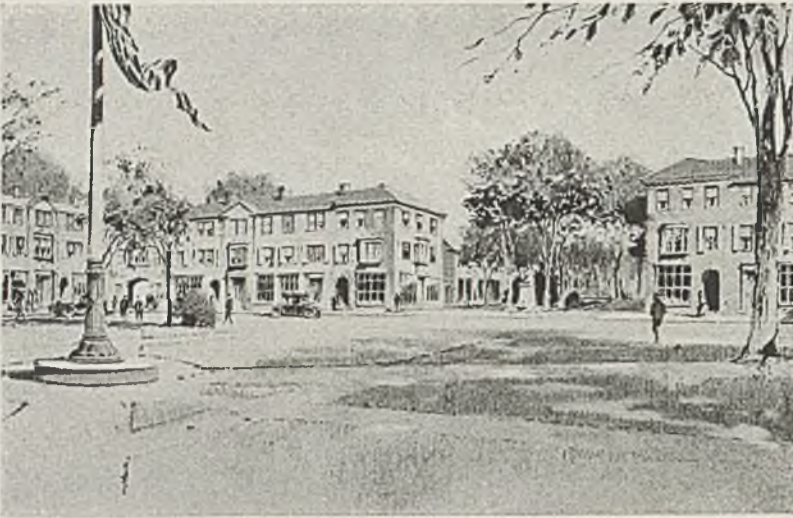
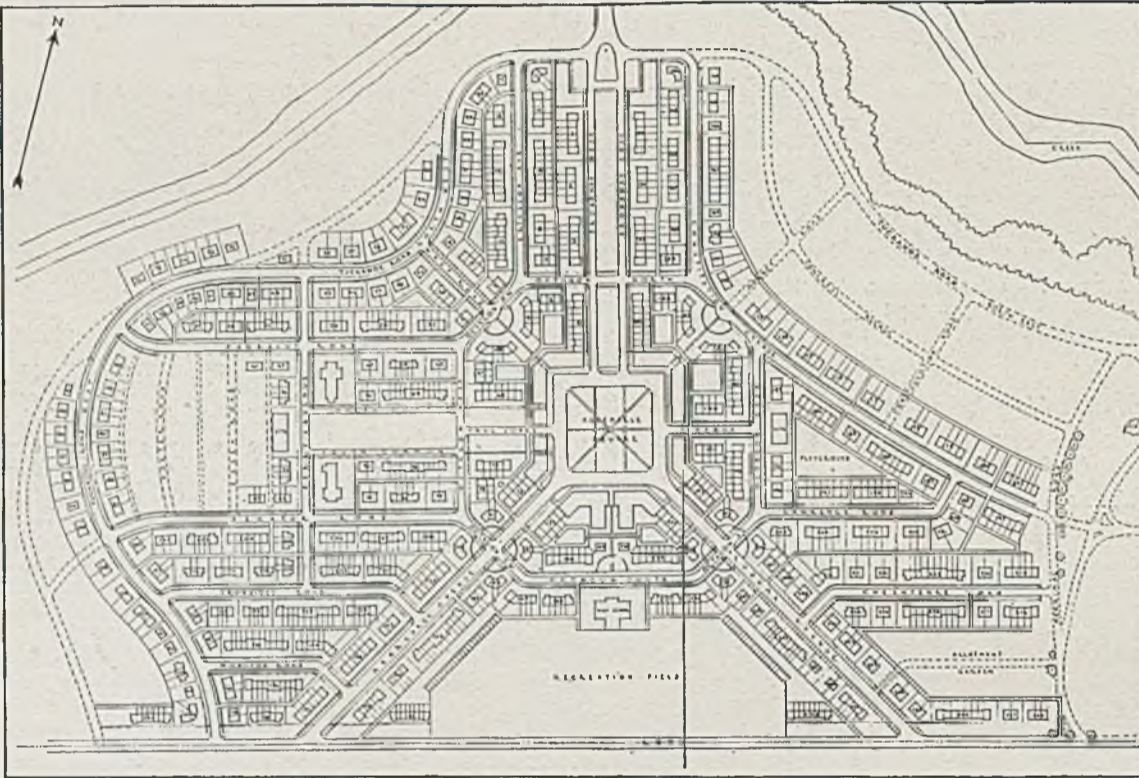


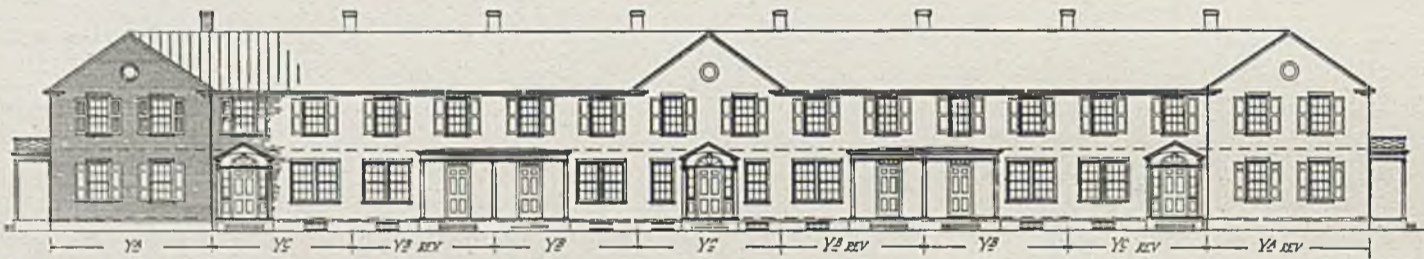
ABB. 461-462. — YORKSHIP-SIEDLUNG. ALBEMARLE SQUARE und NORTH COMMON. Architekt: Elcetus D. Litchfield



Eine Siedlung für Werftarbeiter in der Nähe von Camden. Albemarle Square liegt in der Mitte der Siedlung; Common (öffentlicher Rasen) westlich davon; vgl. Abb. 463.

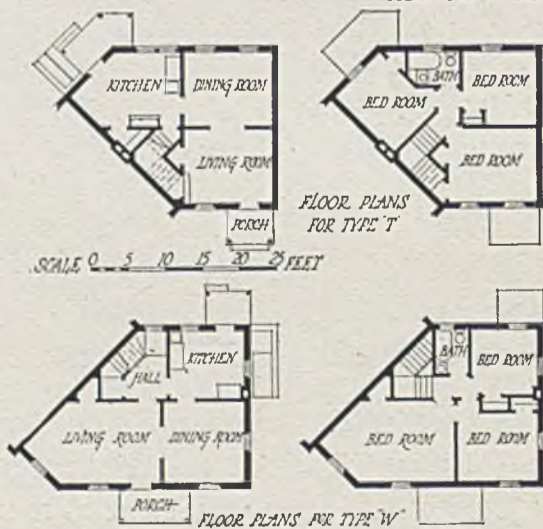
Diese haltungsvolle Behandlung der Mitte der Siedlung muß man mit dem viel haltloseren Plan für Maricmont (Abb. 86) oder Seattle (Abb. 104) vergleichen, um den Gegensatz zwischen den architektonisch denkenden Stadtbaukünstlern Amerikas und den sogenannten „Landschafts-Architekten“ oder den Ingenieuren zu ermessen. Nur bei oberflächlicher Betrachtung scheint eine Verwandtschaft zwischen den beiden letztgenannten Plänen und York-ship-Siedlung zu bestehen.

ABB. 463. — YORKSHIP-SIEDLUNG. Architekt: E. D. Litchfield



Elevation of Nine-Family Group House Composed of Typical Units

ABB. 464. — YORKSHIP-SIEDLUNG. TYPISCHE HÄUSER



Plans for External and Internal 45° Angle Houses

ABB. 465. — YORKSHIP-SIEDLUNG
PLAN DER HÄUSER IN DEN ECKEN DES HAUPTPLATZES



ABB. 466. YORKSHIP-SIEDLUNG. WASP-STRASSE

Blick nach Nordwesten. Wasp Road ist die Straße, die sich in nordwestlicher Richtung aus der Ecke des Platzes in der Mitte der Siedlung entfernt; vgl. Plan Abb. 463.

ABB. 467. — BRIDGEPORT
GRASSMERE-GRUPPE

Architekten: R. C. Sturgis,
Skinner und Walker.

Die Abbildung gibt eine
Ansicht des kürzeren Ar-
mes von Roanoke Avenue
(siehe den Plan unten) mit
Blickrichtung nach Süden.
Die Photographie wurde un-
mittelbar nach Fertigstel-
lung der Häuser aufge-
nommen und läßt der
Leistung keine Gerechtig-
keit widerfahren. Mit hoch-
stämmigen Bäumen kann
sich hier ein ungewöhnlich
schöner Wohnhof
entwickeln.



ABB. 468. — BRIDGEPORT
BLACK ROCK-GRUPPE

Architekten: R. C. Sturgis,
Skinner und Walker;
vgl. Plan 471.

Die Abbildung zeigt Rows-
ley-Street.

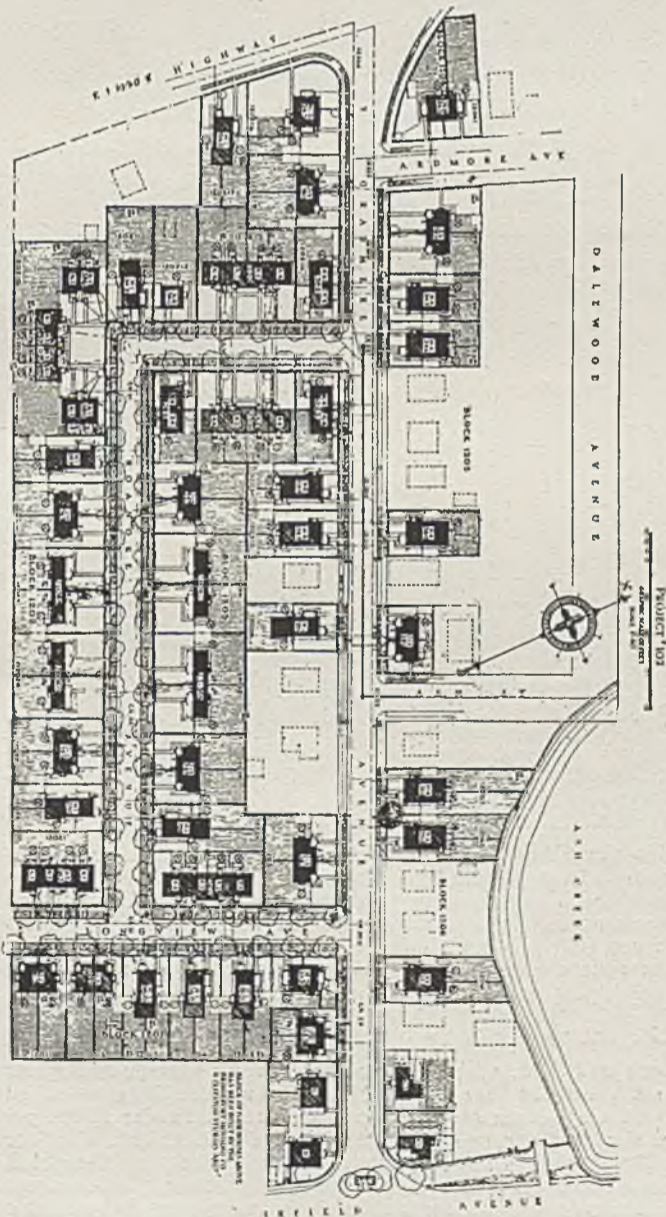
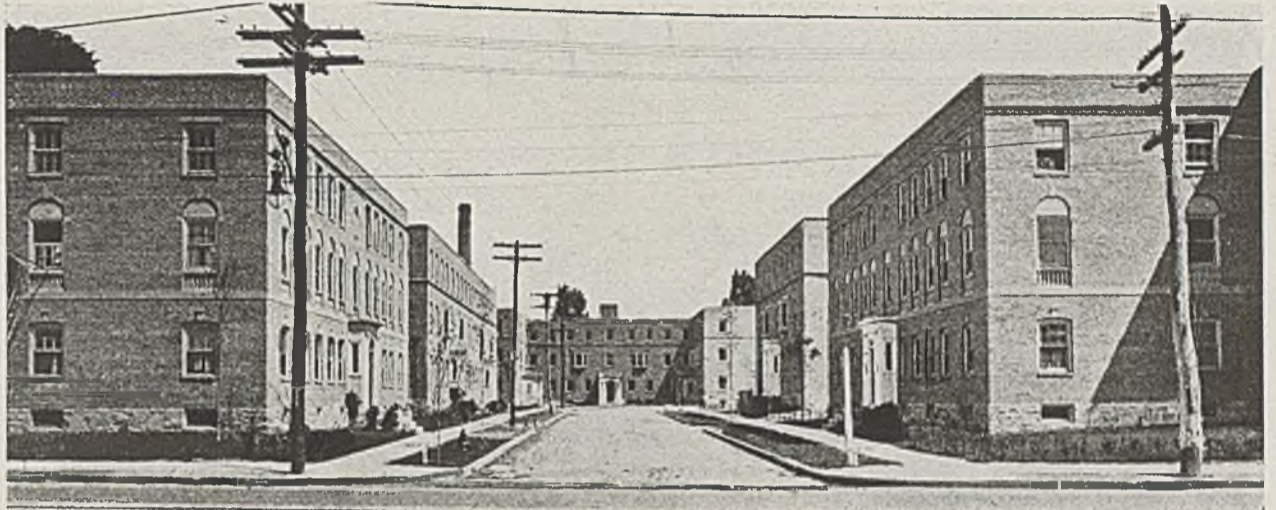


ABB. 467A. — BRIDGEPORT. GRASSMERE-GRUPPE. PLAN
Vgl. Unterschrift zu Abb. 467.

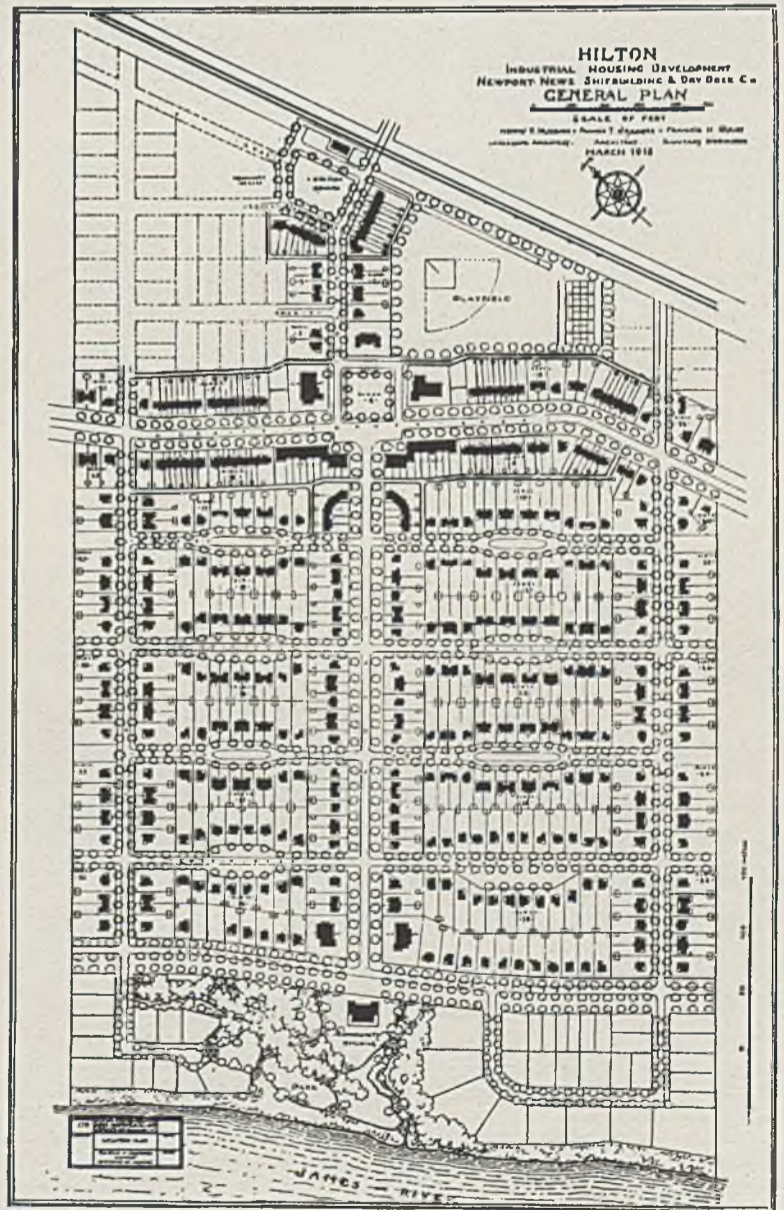


ABB. 469. — HILTON SIEDLUNG. VIRGINIEN
Architekten: H. V. Hubbard, F. Y. Joannes, F. H. Bulot.



ABB. 470. — BRIDGEPORT. BLACK ROCK-GRUPPE
Architekt: R. C. Sturgis. Vgl. den Plan in der folgenden Abbildung.

Plot Plan, Site 1, Black Rock Development

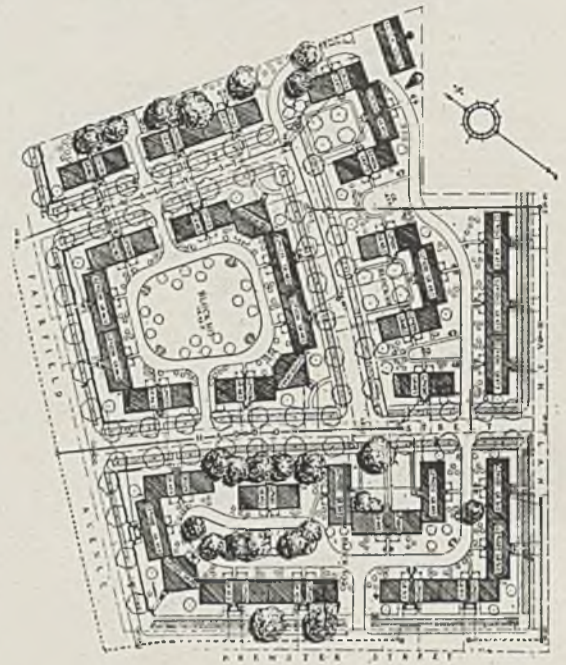


ABB. 473. — CLARKDALE (ARIZONA)
HÄUSERGRUPPE ALS STRASSENABSCHLUSS
Vgl. Abb. 474.

Plot Plan, Site 14, Connecticut Avenue Group

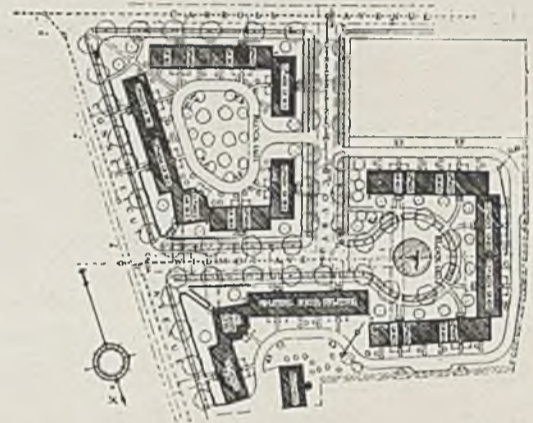


ABB. 471. — BRIDGEPORT. BLACK ROCK-GRUPPE

ABB. 472. — CONNECTICUT AVENUE-GRUPPE
Architekten: R. C. Sturgis, Skinner und Walker.
Vgl. die vorhergehenden Abbildungen.

(Links.) ABB. 474. — CLARKDALE (ARIZONA). WOHNPLATZ
Architekten: Herding und Boyd. Clarkdale ist eine plötzlich aus dem Boden schießende Bergwerksstadt. Die Abbildungen geben Entwürfe wieder.

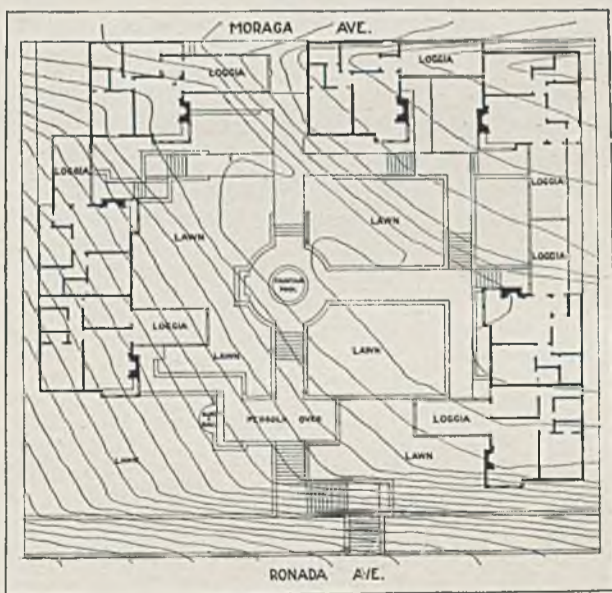


ABB. 475-476. — BERKELEY. RONADA-HOF

Diese geschlossene Gruppe von einzeln zu vermietenden kleinen Einfamilienhäusern vereint gemeinsame Heizung und Verwaltung, gemeinsamen Gärtner und Torwächter und andere Vorzüge der Mietskasernen mit allen Annehmlichkeiten des Eigenhauses mit Garten. Ähnliche Gruppen, oft von sehr großem Umfange, haben sich in Kalifornien vielfach eingeführt; sie stellen gleichsam das horizontal ausgebreitete und gezähmte Miethaus dar.

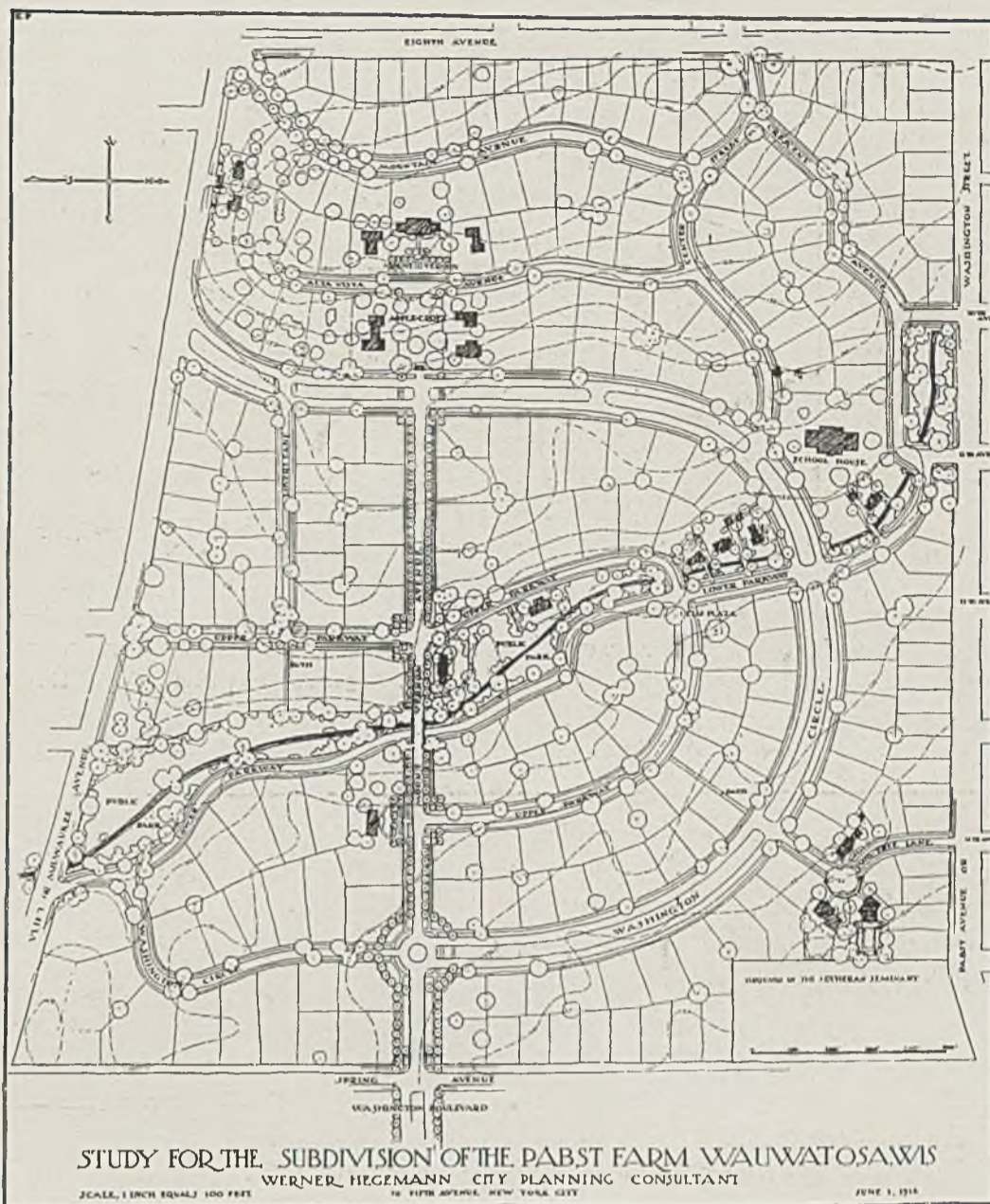
(Zur Abbildung auf der folgenden Seite unten)

ABB. 478. — MILWAUKEE. GRAND CIRCLE
Architekten: Hegemann und Peets. An Washington Highlands (Abb. 477) schlossen sich in räumlichem und zeitlichem Zusammenhange mehrere kleinere Siedlungspläne, von denen Grand Circle zur Ausführung kam. Das Gelände ist flach; die Eintönigkeit des vorhandenen Schachbrettplans der Stadt wurde nur aus ästhetischen Gründen unterbrochen durch die Anlage einer Kreisstraße, in deren Mitte eine einheitliche Gruppierung von Garagen überraschend bequem Platz fand. Während bei mangelnden Zufahrtstraßen im Inneren der Blöcke oft jeder Einzelhausbesitzer eine besondere Zufahrtsstraße zu seiner

Garage anlegen und dann noch die Ausfahrt aus der Garage rückwärts vornehmen muß, wurden hier für 14 Häuser nur zwei Zufahrtstraßen vorgesehen und ein bequemer Platz zum Umdrehen in der Mitte gewonnen. Bei der Ausführung ereignete sich das Lächerliche, daß der Landmesser für den eilig an die Behörde einzureichenden Plan sich die mühsame Arbeit der Berechnung der Kreis-sektoren dadurch erleichterte, daß er nur eine Zufahrtstraße einrechnete, was als genügend angesehen wurde. Die hier mitgeteilte Abbildung ist für Reklamewecke gefertigt. Die in der Abbildung angedeutete romantische Bebauung wird von den Verfassern des Planes nicht gebilligt.

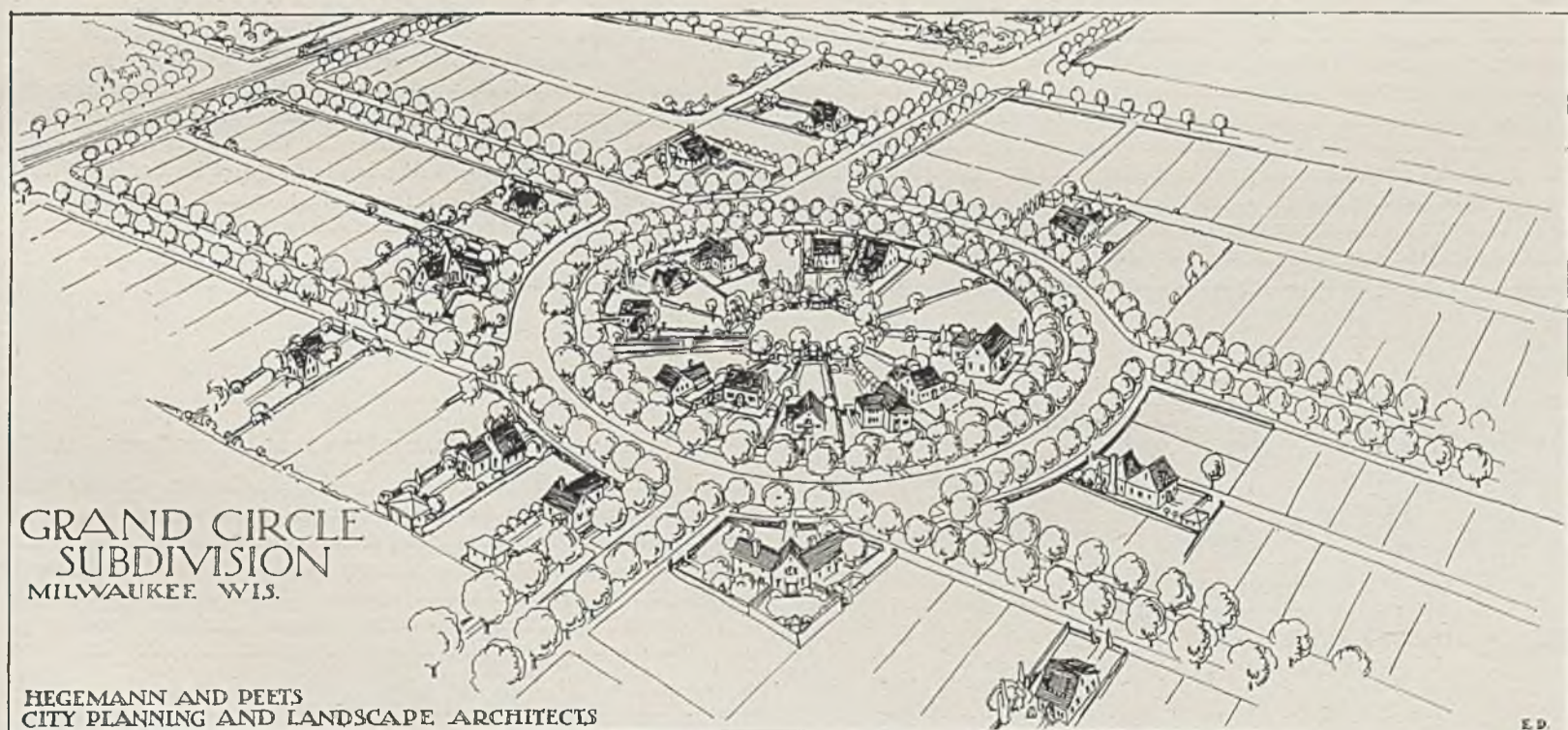
Architekt: Werner Hegemann. Der hier abgebildete Plan ist der erste Entwurf für die Aufteilung eines sehr bewegten Geländes von etwa 60 Hektar, wie er unter der Leitung des Verfassers des vorliegenden Berichtes in der Zeit von 1916—20 durchgeführt wurde. Es gibt Höhenunterschiede von 30 Metern auf dem Gelände. Der Plan wird beherrscht durch eine Ost-West-Achse, die sich als Verlängerung der Hauptzufahrtstraße von der Stadt her (Washington Boulevard) entwickelt. Um dieser Achsenstraße ein schönes Profil zu geben, waren Geländebewegungen bis zu 2,2 Meter Tiefe erforderlich. Der mit Dampfschaukeln abgestochene Lehm wurde zum Ausfüllen sumpfiger Stellen längs des von Norden nach Süden fließenden Baches benutzt. Die Achsenstraße fällt jetzt vom östlichen Eingang (im Plan unten) allmählich um drei Meter bis zu der Brücke, die sie über die Querstraße längs des Baches führt und steigt dann wieder um sechs Meter und findet ihren Abschluß in einem als öffentlichen Park erhaltenen alten Apfelbaumgarten (Apple croft), vor und hinter dem sich die Querstraßen terrassenartig aufbauen; dahinter eine Häusergruppe, die als Blickziel der Gesamtanlage gedacht ist. Um die Perspektivwirkung der schön profilierten Achsenstraße zu steigern, wurde ihre Breite von 30 Metern am Eingang auf 17 Meter am Ende (beim Apple Croft Park) allmählich verringert. Die Wirkung dieser auch in der Bepflanzung mit beschnittenen Hecken und Alleebäumen möglichst streng gehaltenen Achsenstraße wird weiter gesteigert durch die Kontrastwirkung gegen den unter ihr liegenden wild belassenen öffentlichen Park auf dem für Behauungszwecke weniger geeigneten tiefsten Gelände längs des Baches.

Um einen bequemeren Zugang zu dem hochgelegenen Gelände im Westen zu schaffen und um das geringwertigere Gelände im Norden an das wertvollere Land anzugliedern, wurde eine Zirkelstraße (Washington Circle) angelegt. Diese Zirkelstraße ist im Stile der sogenannten Boulevards angelegt, wie sie in den Vororten der meisten amerikanischen Städte (mit doppelten Fahrstraßen und breitem Rasenstreifen in der Mitte) beliebt und von Geländespekulanten als unentbehrlich angesehen werden. In dem hier vorliegenden Falle wurden mit dieser Zirkelstraße ebenso wie mit drei anderen der gekrümmten und mit doppelter (aber zum Teile nur je 4½ Meter breiten) Fahrbahn angelegten Straßen zwei wertvolle Ziele erreicht. Einmal konnten in den Bepflanzungsstreifen in der Mitte der Straße Geländeunterschiede von einigen Fällen bis zu 2,5 Metern untergebracht und unschädlich gemacht werden. Diese nützlichen mittleren Schmuckstreifen wurden mit wilden Rosen, Flieder oder anderem Buschwerk dicht und wirkungsvoll bepflanzt. Zum anderen gewährte das Übereinanderliegen der beiden Fahrbahnen verschiedentlich überraschende perspektivische Wirkungen. Die Anbaufähigkeit der Grundstücke an den Abhängen über und unter den derart planierten Straßen wuchs, ohne wesentliche Bodenbewegungen zu erfordern. Die Grundstücke hatten gleichzeitig den Vorteil von



entweder einer unbehinderten Aussicht oder einer größeren Abgeschlossenheit (je nachdem sie an der höheren oder der niederen Seite der Straße liegen).

Two Tree-Lane und Elm-Plaza sowie die Lage mancher der Eingänge zu der Siedlung wurden bestimmt durch das Vorhandensein schöner alter Bäume. Das gesamte Gelände wurde umgeben von einheitlichen Anpflanzungen, von Hecken und beschnittenen Linden, die zusammen mit einheitlichen Torpfeilern die acht Eingänge zur Siedlung stark betonen. Alle Einzelpläne und ihre Ausführung (Geländebewegung, Bau der Straßen und der fünf Brücken, öffentliche Anpflanzungen und Einfriedigungen) stammen vom Urheber der Gesamtpflanzung, der auch die Einzelheiten der gesetzlichen Bestimmungen ausarbeitete, durch welche die Ankäufer und Bauherren gleichzeitig verpflichtet und geschützt werden und ohne welche bei den unentwickelten amerikanischen Bauordnungen keine erfreuliche Entwicklung in Gartenvorstädten gewährleistet ist. Nachdem die Arbeiten, die mit bedeutendem Aufwand gefördert worden waren, bereits Erfreuliches erwarten ließen, ergab sich, wie in so vielen ähnlichen Unternehmen in amerikanischen Städten, infolge der durch den Krieg gestörten Kreditverhältnisse die Notwendigkeit, bei der Durchführung der Schutzvorschriften nachsichtig zu sein und manche Bauten zu erlauben, die den Absichten des Urhebers des Gesamtplanes nicht entsprechen.



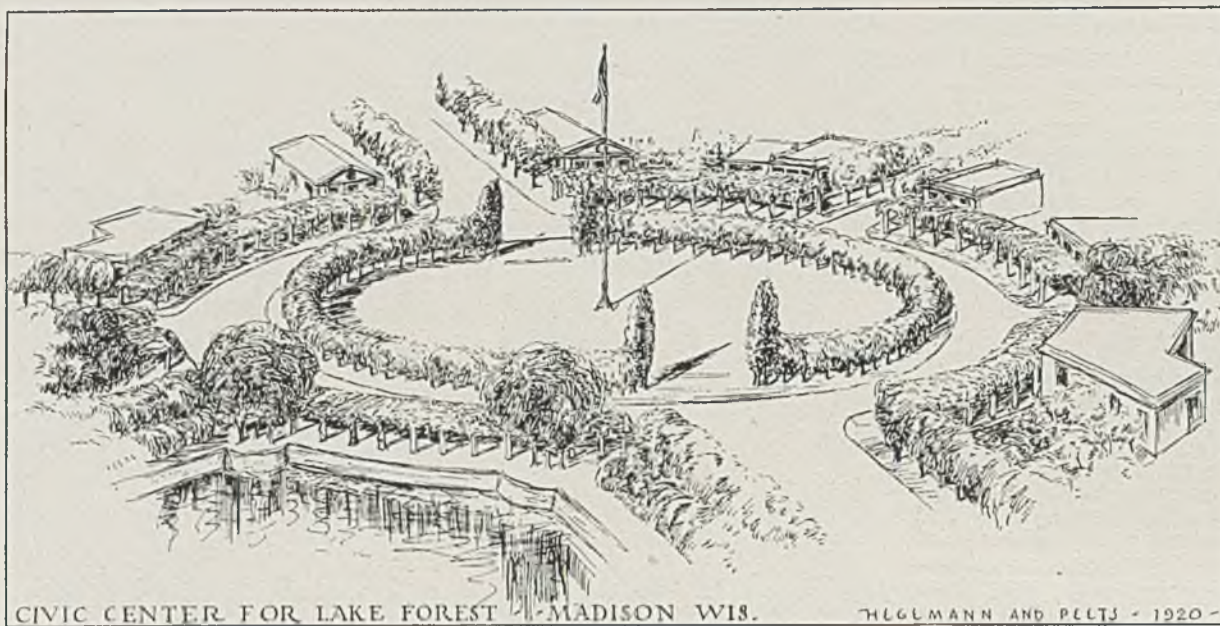


ABB. 479. — MADISON, LAKE FOREST. PLATZ IN DER MITTE DER VORSTADT
Architekten: Hegemann und Peets. Vgl. Abb. 480—485.

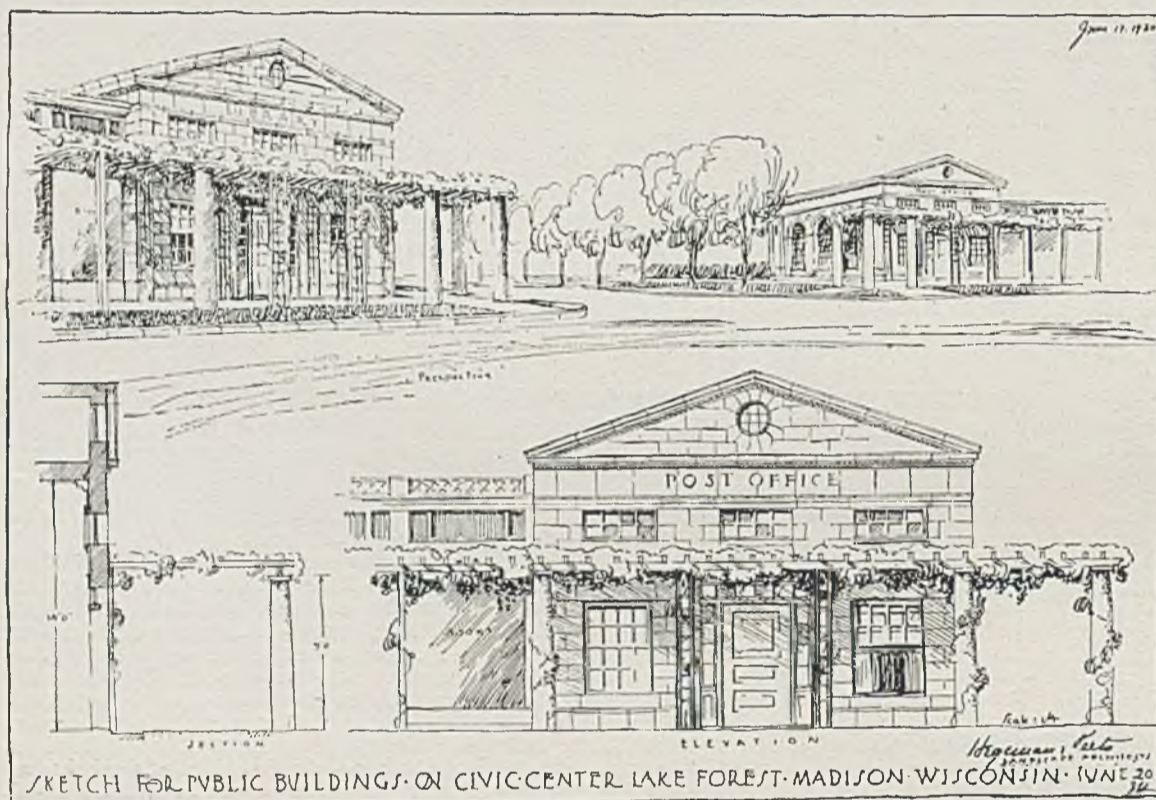


ABB. 480—481. — MADISON, LAKE FOREST
Architekten: Hegemann und Peets.

Vgl. Abb. 479. Ein 200 ha großes Gelände (größtenteils einem See durch Aufpumpen von Sand abgewonnen) in der Nähe der Universitäts- und Regierungstadt Madison (im Staate Wisconsin) wurde als Garten- vorstadt ausgelegt und in der Mitte ein kreisrunder Platz geschaffen (der an einer Seite an die sogenannten „Lagunen“ stößt, die den Sand für das Auffüllen des zu bebauenden Landes hergaben; vgl. den linken Vordergrund der vorigen Abbildung). Dieser Platz sollte für Käufer anziehend gemacht und betont werden, und zwar sofort, d. h. also lange bevor er von Häusern umbaut sein würde. Die Architekten, die den Straßenplan der durch neue Geländekäufe all- mählich vergrößerten Siedlung entwarfen, schlugen vor, ihren runden

Platz der „Stadtmitte“ mit einheitlichen Pflanzungen und Pergolen derart zu umgeben, daß die kleinen Läden, öffentlichen und halb- öffentlichen Gebäude (Post, Bank usw.), die erfahrungsgemäß in wachsenden Gartenvorstädten nötig werden, sich allmählich hinter den Pergolen aufbauen könnten, ohne die Einheit der Anlage zu stören. Die Entwürfe zeigen, wie diese Gebäude durch Fenster über der Pergola Oberlicht bekommen, und wie die Pergolen im Laufe der Zeit durch festere gedeckte Hallen (Abb. 481) ersetzt werden können, die sich in der Formgebung (namentlich mit den niedrigeren Ober- lichtern) an die Überlieferung der „Kolonialzeit“ anschließen. Vgl. die folgenden Abbildungen 482—85.

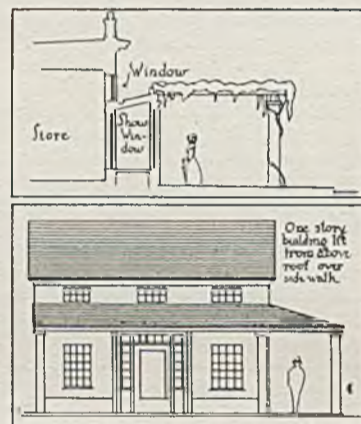


ABB. 482. — PASADENA, CALIFORNIEN. KAUF-LÄDEN

Vor einem der vornehmsten Hotels der berühmten Garten- und Winterkurstadt sind die Kaufläden (beste Geschäftslagen) hinter Per- golen angeordnet. Diese Anordnung unterscheidet sich von dem in der vorigen Abbildung mitgeteilten Entwürfe dadurch, daß, statt einem, zwei Bürgersteige (nebeneinander) gebaut wurden und daß die Läden keine Beleuchtung durch Oberlichter haben. Das sonst so üppige Pflanzenwachstum wird über den Pergolen eingeschränkt.

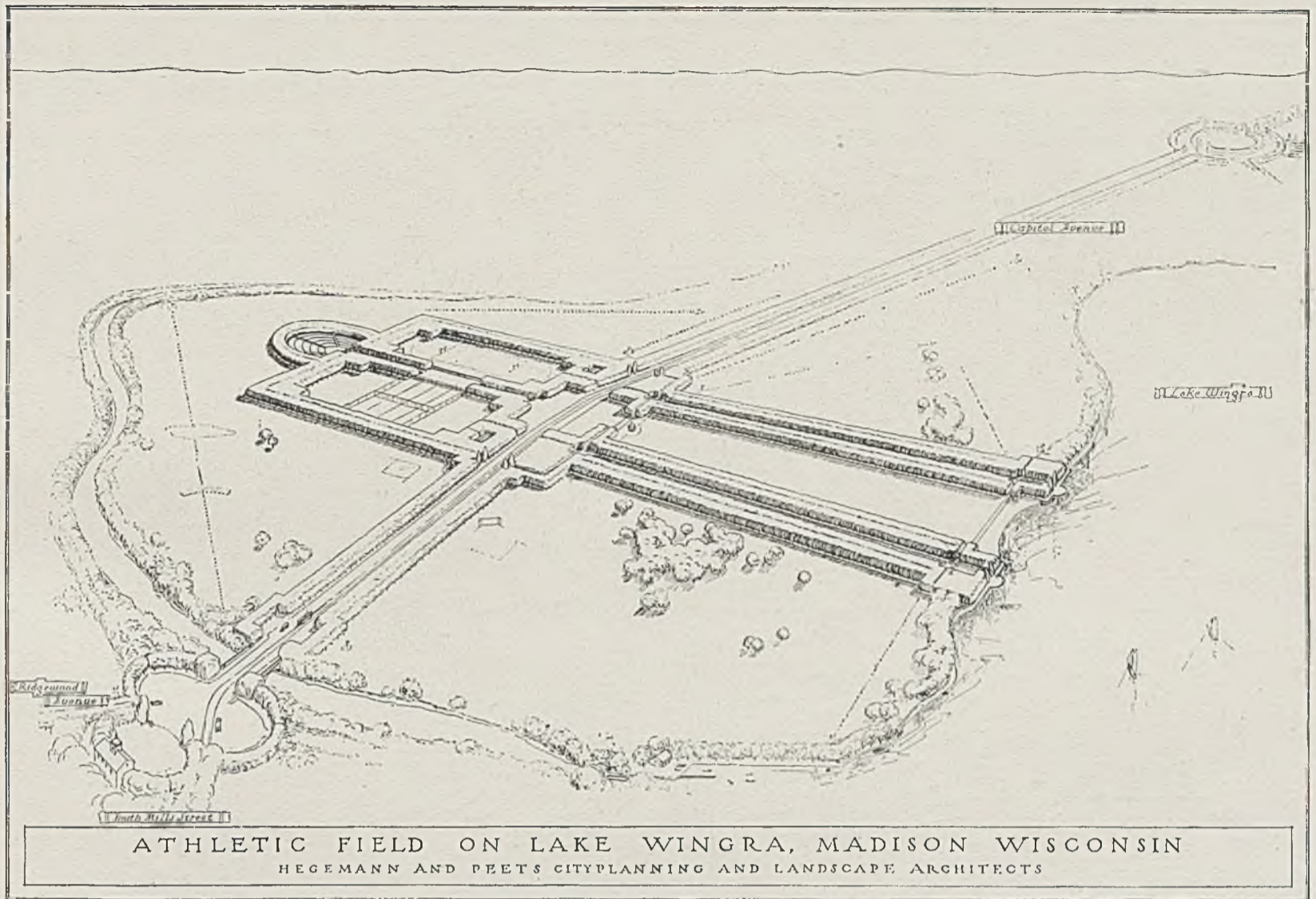


ABB. 483. — MADISON, LAKE FOREST. SPIELPLATZ

In der Ecke rechts oben der kreisrunde Platz, von dem die Abb. 479—81 handeln. Die auf das Kapitol zielende Hauptachse (Kapitol Avenue) muß aus Rücksicht auf den Anschluß an die ausgebauten Straßen der Stadt (links unten) gebrochen werden, was bei der weiten Entfernung selbstverständlich der Wirkung des hochgelegenen Kapitols als Blick-

ziel nicht schadet. Der Bruch liegt nahe der Mitte eines großen Spielplatzes, der allen Sportarten sowie einem großen Freilufttheater (links oben) Raum gibt. Die Strecke (Mall, Korso) vom Freilufttheater zum See (rechts) ist etwa 500 m lang. Die regelmäßige Anlage in der Mitte ist umgeben von Golflinks (dargestellt durch neun feinpunktierte Linien).

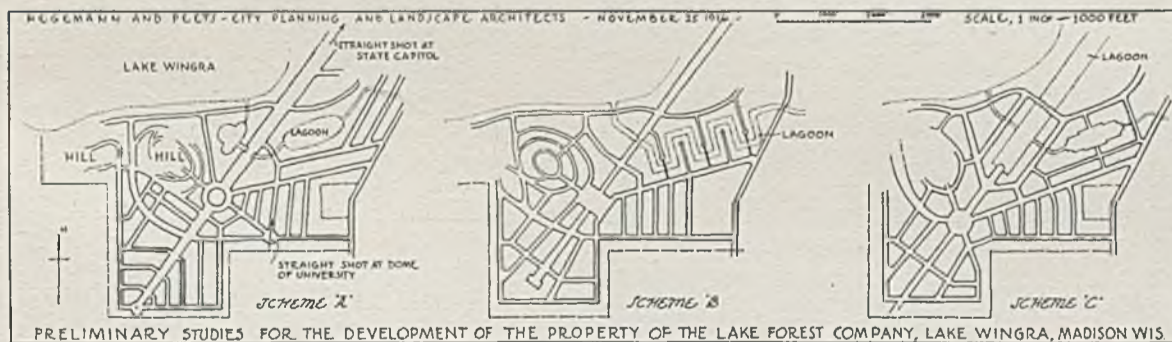


ABB. 484. — MADISON. LAKE FOREST

Architekten: Hegemann und Peets. Die drei ersten Studien für die Aufteilung des ersten Teiles des Geländes, von dem im Texte zu Abb. 480 die Rede war. Man sieht (oben) den See und mehrere der vorhandenen rechtwinkligen Straßen, die das Gelände umgeben. Die Lagunen (in Schema B und C in regelmäßiger Form, in Schema A in der von den Besitzern vorgezogenen und später ausgeführten romantischen Form) wurden bei der späteren Bearbeitung noch tiefer in das innere geführt, um so die Entfernungen, auf die der Sand gepumpt werden mußte, zu vermindern. Das Rückgrat des Planes, wie er zur Ausführung kam, ist die große Hauptstraße nach Nordwesten, die auf die Kuppel des Kapitols zielt, von dem in diesem Bericht verschiedentlich die Rede ist (vgl. Seite 29). Die Betonung dieser Hauptachse durch Wasser, wie sie Schema C, ähnlich einem Nymphenburger Muster, vorschlägt, wäre sehr wirkungsvoll gewesen.



ABB. 485
MADISON. LAKE FOREST
Eine Straße, die aus dem hügeligen Teile des Geländes auf das Kapitol zielt.
Vgl. Abb. 479—84.

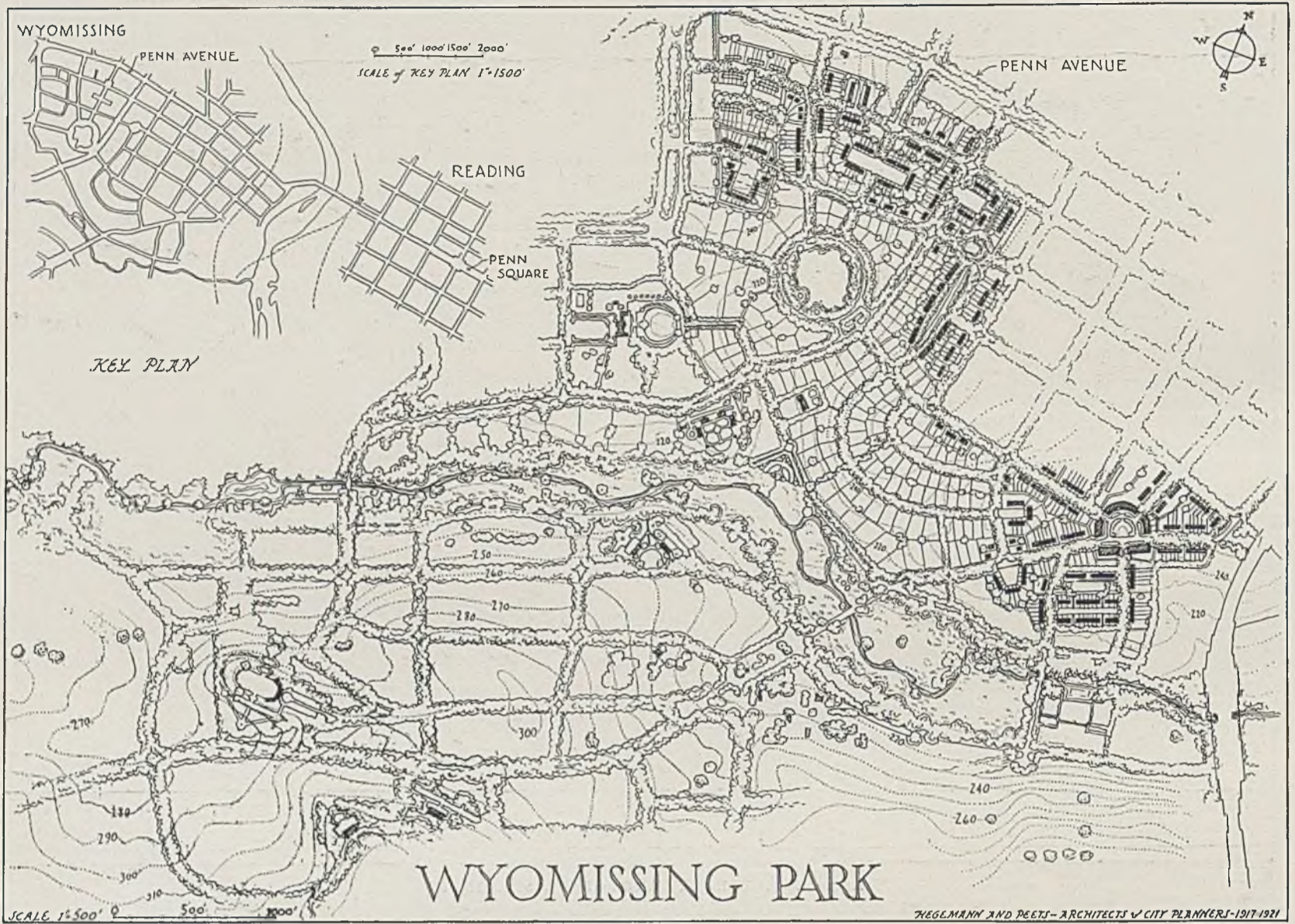


ABB. 486. — WYOMISSING PARK. GESAMTPLAN
 Architekten: Hegemann und Peets. Vgl. die Erläuterung auf der nächsten Seite.

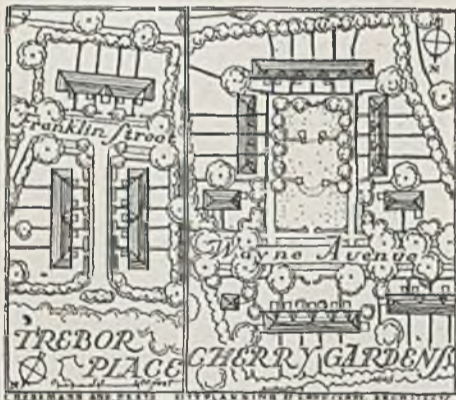


Abb. 487

Abb. 488



Abb. 491

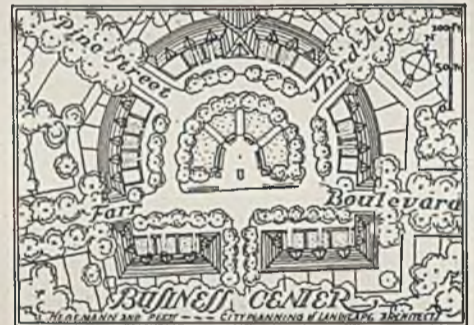


Abb. 494

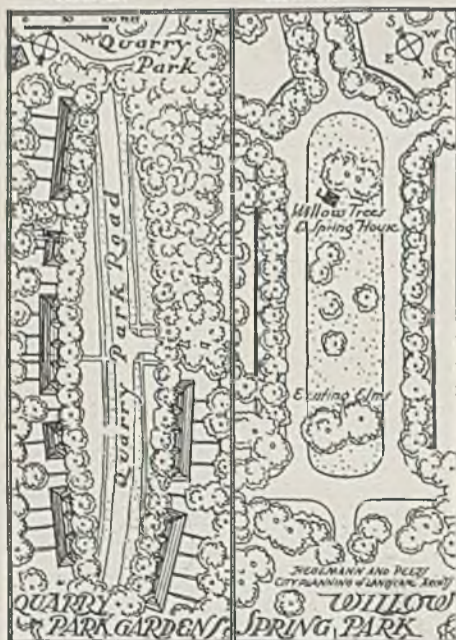


Abb. 489

Abb. 490

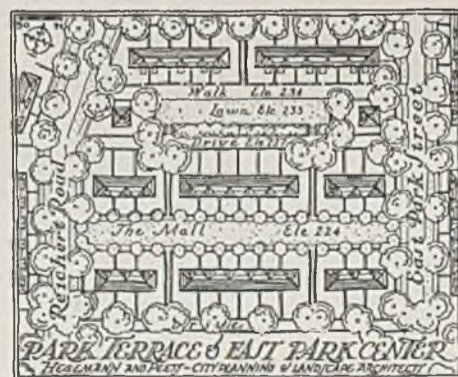


Abb. 492

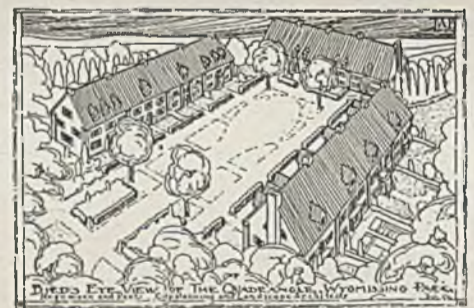


Abb. 495

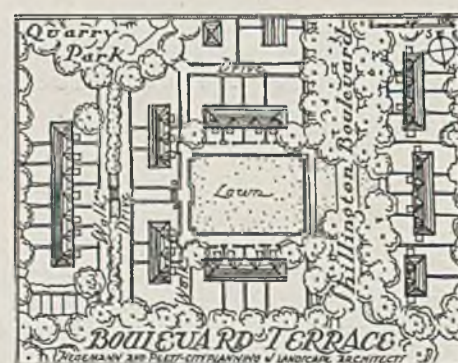


Abb. 493

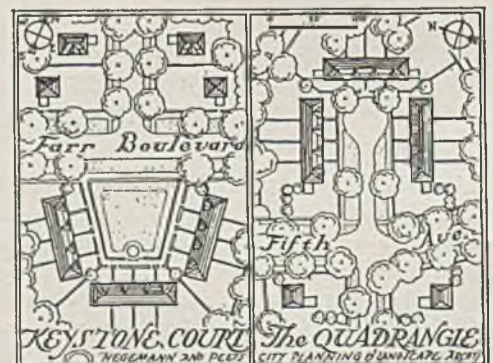


Abb. 496

Abb. 497

ABB. 487-497. — WYOMISSING PARK. VERGRÖßERTE EINZELSTÜCKE AUS PLAN ABB. 486
 Vgl. die Erläuterung auf der nächsten Seite.

WYOMISSING PARK

(Zu Abbildungen 486—517.)

Als typisches Beispiel für die Tätigkeit, welche eine amerikanische Architektenfirma bei der Aufschließung von Baugelände leistet, sind in den Abb. 486—517 ein Teil der für Wyomissing Park gelieferten Zeichnungen mitgeteilt (die reinen Konstruktionszeichnungen, Planierungspläne usw. sind weggelassen).

Wyomissing Park ist ein etwa 250 ha umfassendes Gelände zwischen Reading und Wyomissing im Staate Pennsylvanien (Abb. 486 zeigt links oben die Beziehung zu Reading; vgl. auch Abb. 37), auf dem eine Anzahl erfolgreicher großer Fabriken gleichzeitig die Nachfrage nach vornehmen Wohnsitzen für die Leiter, wie nach zahlreichen Arbeiterwohnungen erstarken ließ. Die weitsichtigen Fabrikbesitzer verstanden, sich rechtzeitig das umfangreiche Gelände von z. T. großer landschaftlicher Schönheit zu sichern und legten Wert darauf, daß es nach neuzeitlichen Gesichtspunkten großzügig, aber doch gewinnbringend ausgelegt werde. Die mit der Planung beauftragten Städtebau-Architekten teilten das Gelände in drei Zonen: die erste lag den Fabriken und der Stadt Reading am nächsten und sollte ziemlich dicht mit Reihenhäusgruppen bebaut werden; die zweite, auf den Hängen nach dem Wyomissing Bach im Süden, wurde freistehenden Häusern auf Baustellen von 1000—2000 qm vorbehalten; die dritte, auf der Südseite des Wyomissing Baches, sollte größeren Anwesen Raum geben. Im Gegensatz zu ihren Erfahrungen im amerikanischen Mittelwesten fanden die Verfasser des Planes in Pennsylvanien das Reihenhäuser seit alters eingebürgert und sie wagten darum den Versuch mit zwei Wohnhöfen, wie sie sich in den englischen Gartenstädten bewährt hatten. Die Häuser an diesen Wohnhöfen, Trebor Place (Abb. 487 und 491) und Holland Square (Abb. 507—509), fanden ohne weiteres Käufer (zum Preise von 4000—5000 Dollar einschließlich des Grundstücks), und als Folge davon wurden die übrigen in Abb. 488—497 abgebildeten Gruppen in den Plan aufgenommen, von denen sich jede den eigenartigen Verhältnissen der jeweiligen Lage anpaßt.

In der Mitte des enger zu bebauenden Teiles liegt ein kleiner runder See, Überrest des Eingangs zu einem ertrunkenen Eisenerzbergwerk. Dieser See ist zum Mittel- und Achsenzielpunkt gemacht worden, vgl. Abb. 505—507. Auf den Höhen, die im Westen zum See, im Süden zum Wyomissing Bach abfallen, liegt das 3 ha große Gelände, dessen Durcharbeitung die Abbildungen 510—517 wiedergeben.

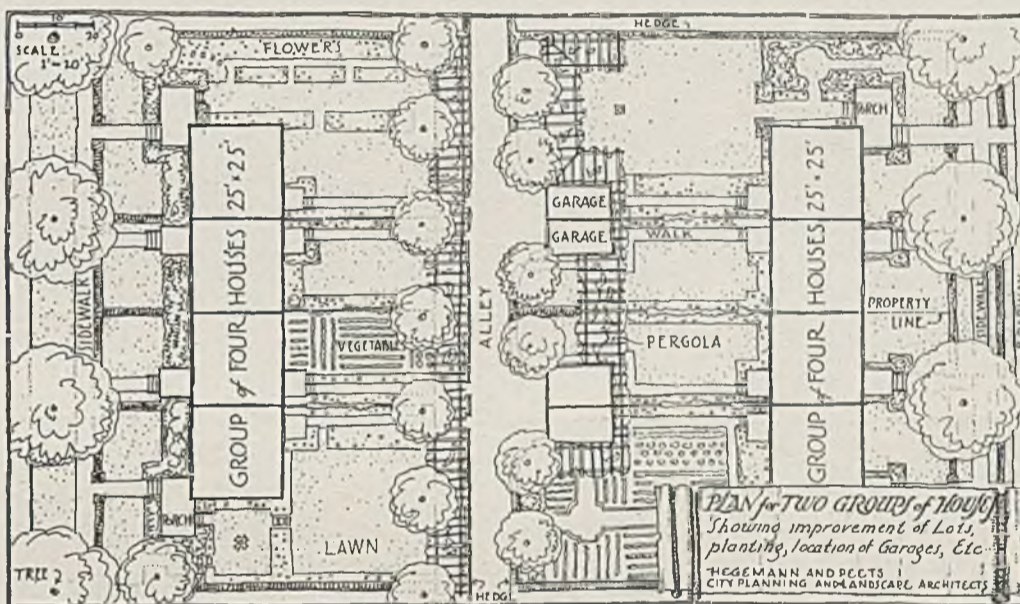
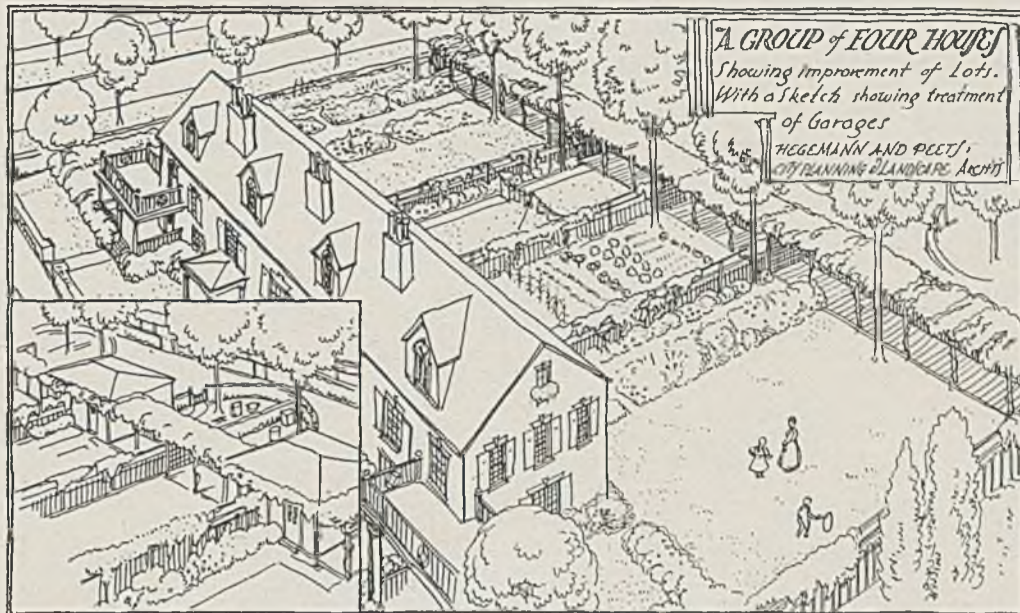


ABB. 498—499. — WYOMISSING PARK (PENNSYLVANIEN). GRUPPEN VON DREI UND VIER HAUSERN MIT GARTEN

Architekten: Hegemann und Peets. In Pennsylvanien wie in vielen anderen Teilen Amerikas ist es seit alters üblich, das Innere der Baublöcke durch schmale Bedienungstraßen (*alley*) aufzuschließen, die heute, wo bald jede Familie einen kleinen Kraftwagen besitzt, das Unterbringen der Garagen und die Ausnutzung der Gärten sehr erleichtern.

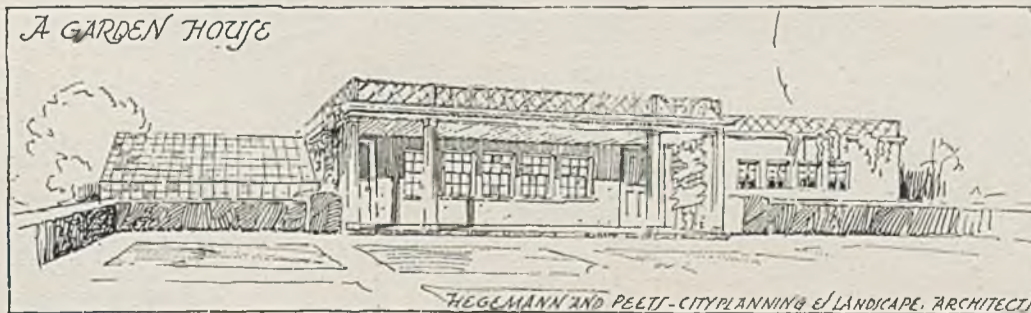


ABB. 500. — EIN GARTENHAUS FÜR EINEN GARTEN IN WYOMISSING PARK
Links Treibhaus; in der Mitte Kinderspielzimmer, rechts Werkstatt.

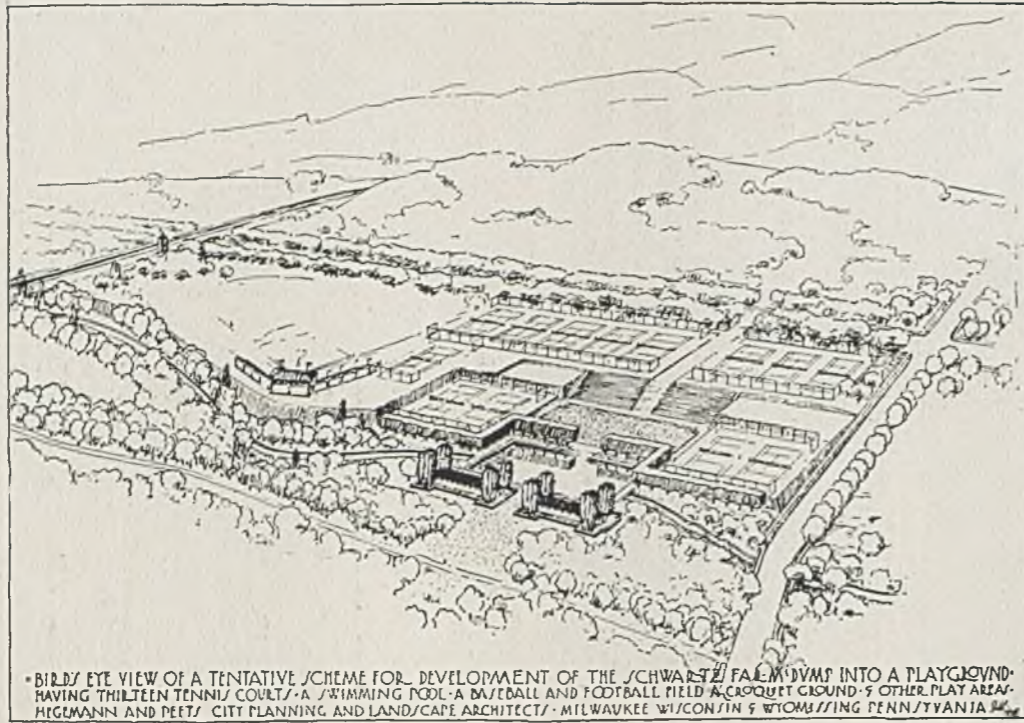


ABB. 501. — WYOMISSING. EIN ENTWURF FÜR DEN SPIELPLATZ

Das Gelände, für welches dieser Spielplatz vorgeschlagen war, bestand aus umfangreichen Auffüllungen von städtischem Müll (mit denen man ja auch z. B. in Essen gute Erfahrungen gemacht hat), die während des weiteren Auffüllens nach Wunsch terrassiert werden konnten.

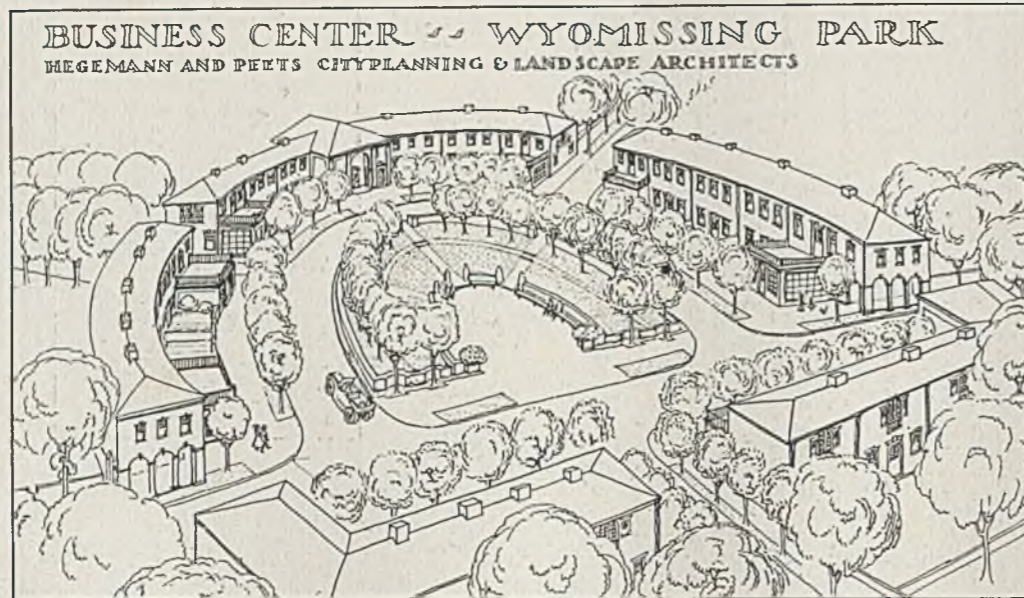


ABB. 502. — WYOMISSING PARK. BUSINESS CENTER

Vgl. Plan Abb. 494. Das Gelände steigt von der geraden Straße nach dem Halbkreis zu. Der kleine Ruheplatz in der Mitte liegt auf derselben Höhe wie die Hauptstraße, gleichsam als Orchester eines kleinen Theaters.

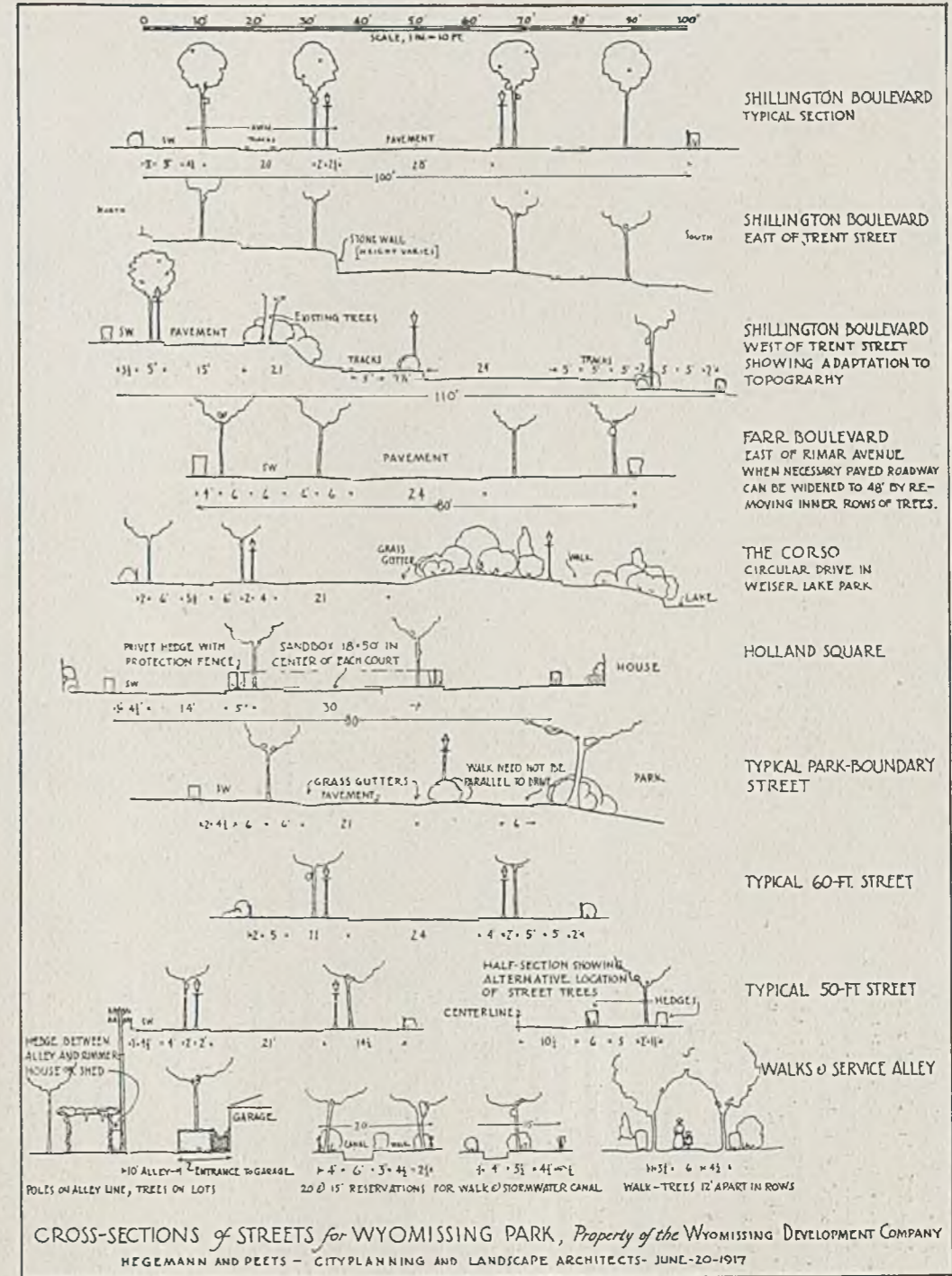


ABB. 503. — WYOMISSING PARK. STRASSENQUERSCHNITTE

Die Straßenquerschnitte passen sich den verschiedensten örtlichen Verhältnissen, wie vorhandenen Baumhecken längs alter Grenzlinien, fallendem Gelände, Wasserlauf usw. an.

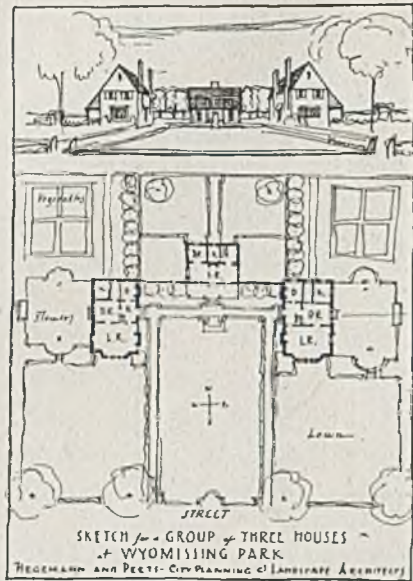


ABB. 504. — WYOMISSING PARK
Gruppe von drei kostspieligeren
Häusern.

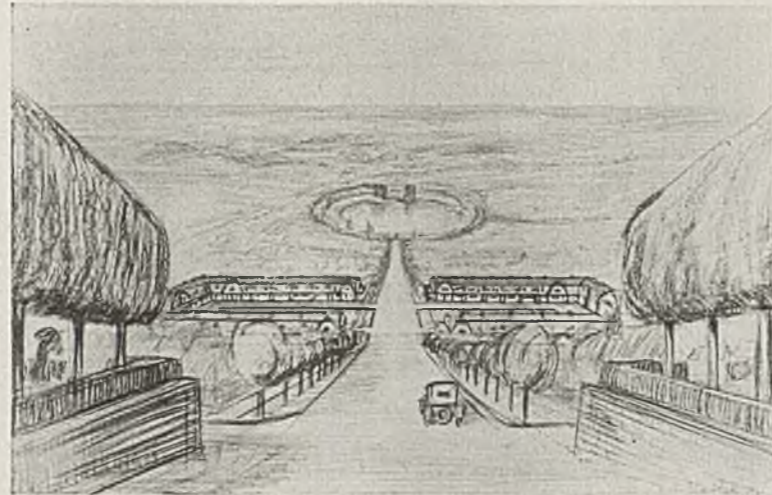


ABB. 505. — BLICK VOM HAUPTINGANG NACH SÜDEN, QUER DURCH
HOLLAND SQUARE ZUM SEE

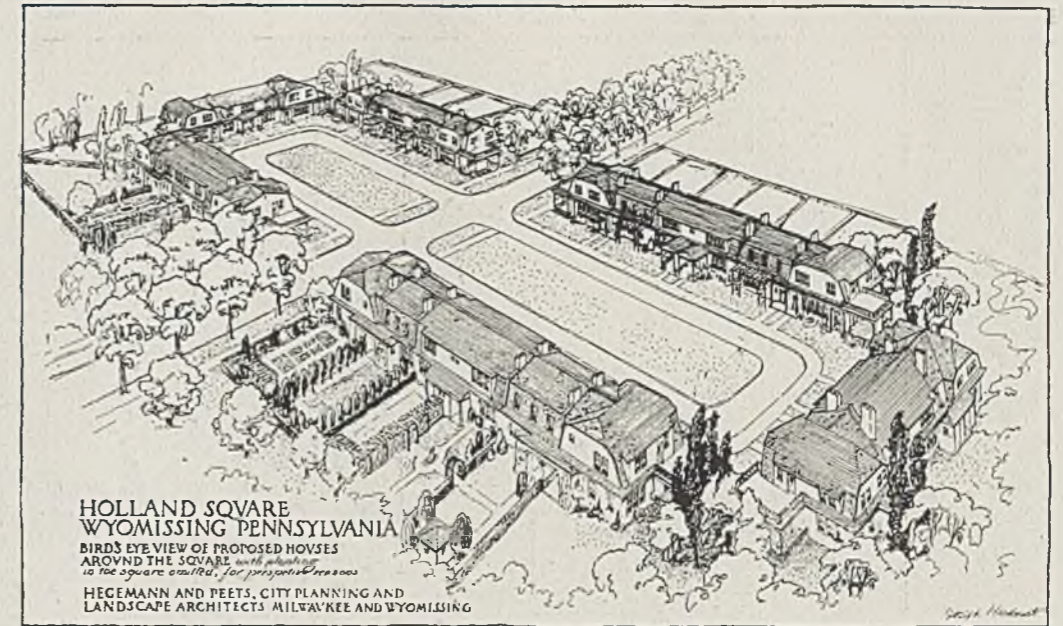


ABB. 507. — HOLLAND SQUARE. VOGELSCHAU

ABB. 505—509. — WYOMISSING PARK. HAUPTINGANGSSTRASSE

Vgl. die Erläuterung Seite 129. Vom Haupteingang bis zu dem kleinen See in der Mitte fällt das Gelände. Die Haupteingangstraße wurde als Achsenstraße entwickelt; an ihr reihen sich auf: 1) der mit Trockenmauern terrassierte und mit Linden beplante Aussichtsplatz (Lakeview Plaza, Abb. 505 und 506), 2) Holland Square (Abb. 507—509) und 3) als Blickpunkt der See und seine die Hauptachse betonende Umpflanzung.



ABB. 508. — HOLLAND SQUARE. PHOTOGRAPHIE

Die Formen der Häuser (entworfen von einem eingewachsenen Bauunternehmer) lehnen sich an den *Dutch Colonial* Stil an, dessen Dachlinien allerdings gefälliger geschweift sind (vgl. Abb. 420, 516—517), was aus Sparsamkeitsrücksichten nicht nachgeahmt wurde.

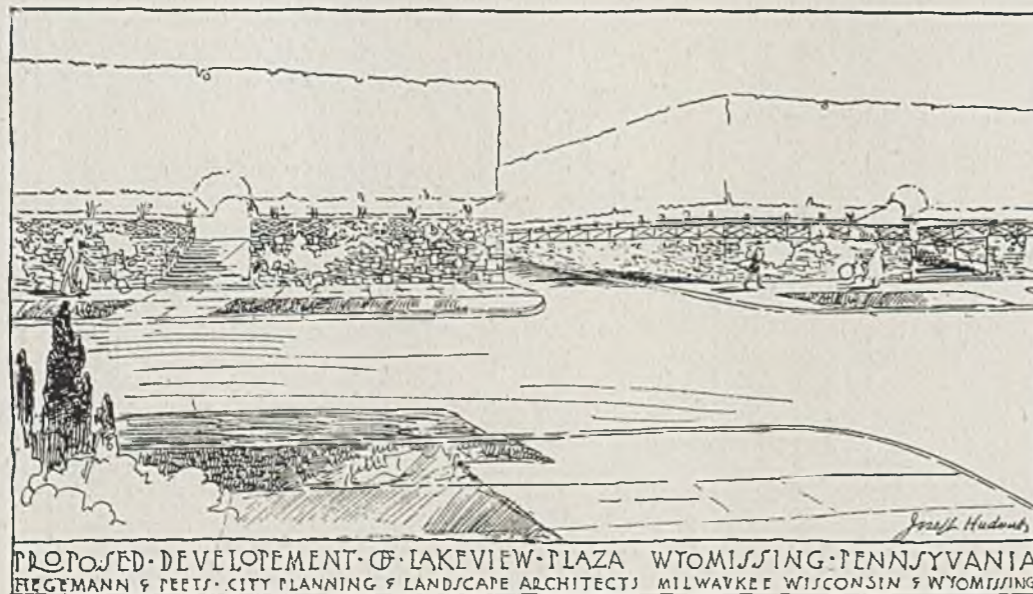
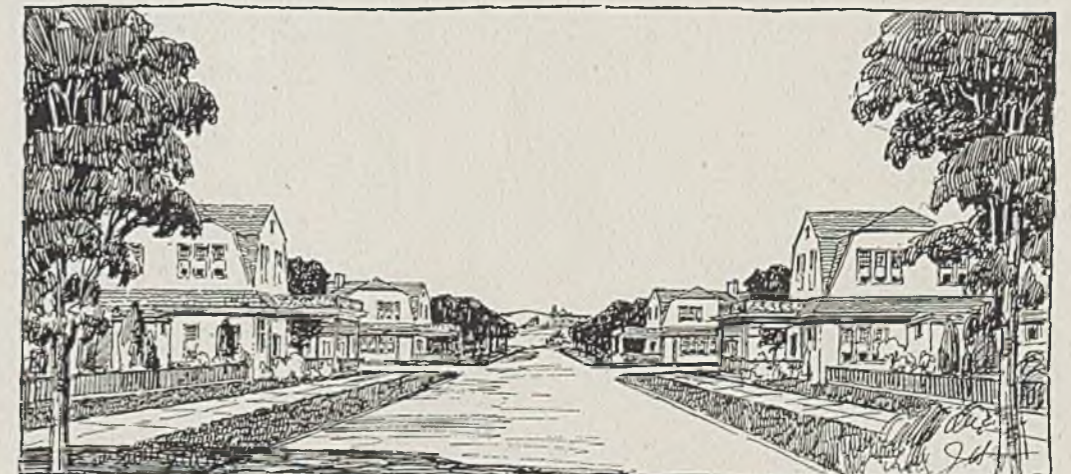


ABB. 506. — BLICK NORDWARTS AUF DEN HAUPTINGANG



VIEW DOWN LAKE VIEW AVENUE, ACROSS HOLLAND SQUARE, WYOMISSING, showing proposed houses HEGEMANN AND PEETS, CITY PLANNING AND LANDSCAPE ARCHITECTS. MILWAUKEE AND WYOMISSING NOV. 7 1917

ABB. 509. — HOLLAND SQUARE
Blick quer durch den Platz mit Ansicht der vier „Richt Häuser“.

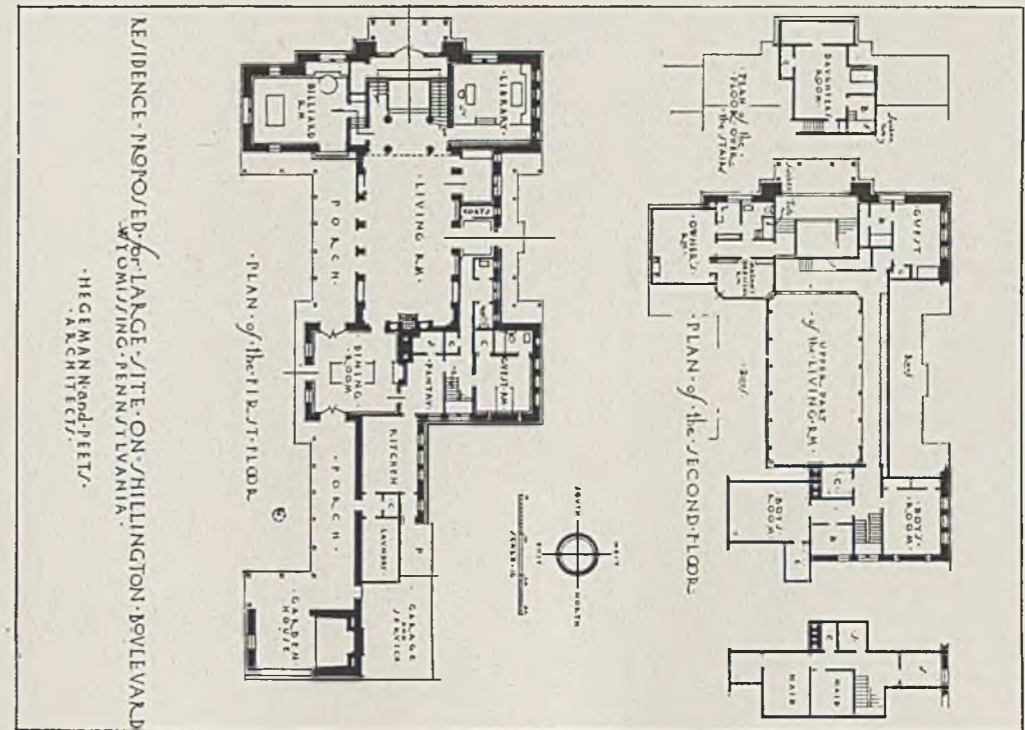
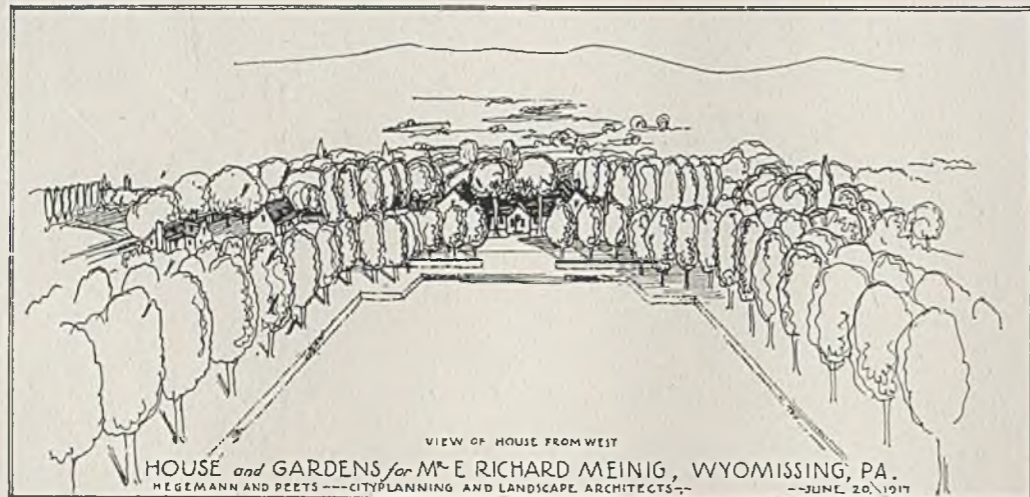
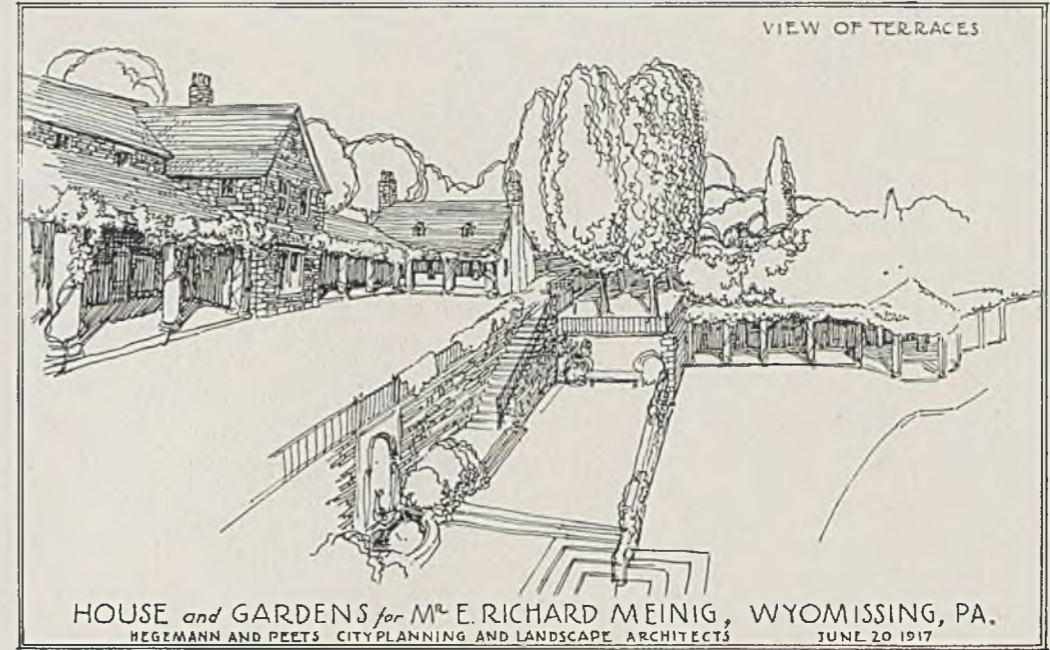
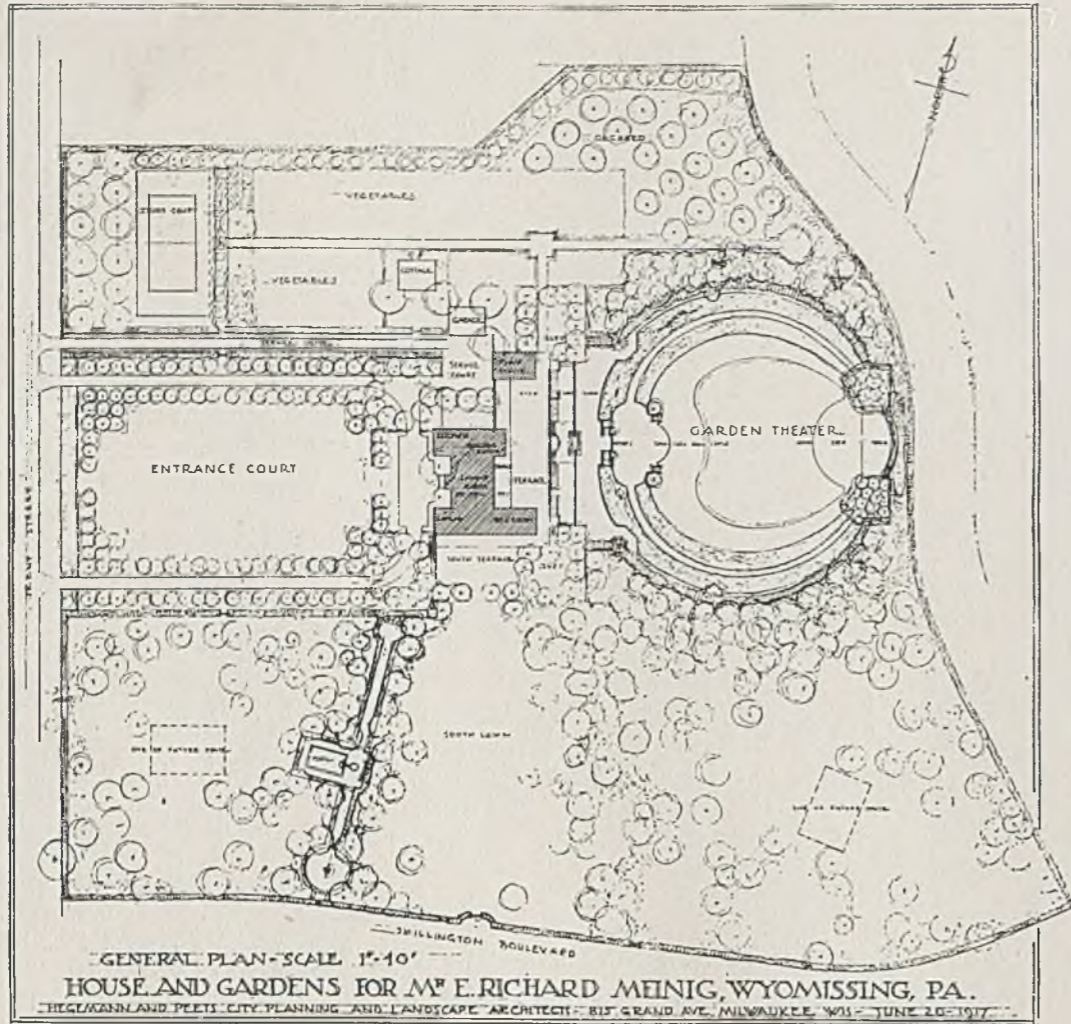


ABB. 510-513. — WYOMISSING PARK. PLANE FÜR EINZELHAUS MIT GARTEN (Vgl. Erläuterung Seite 133.)

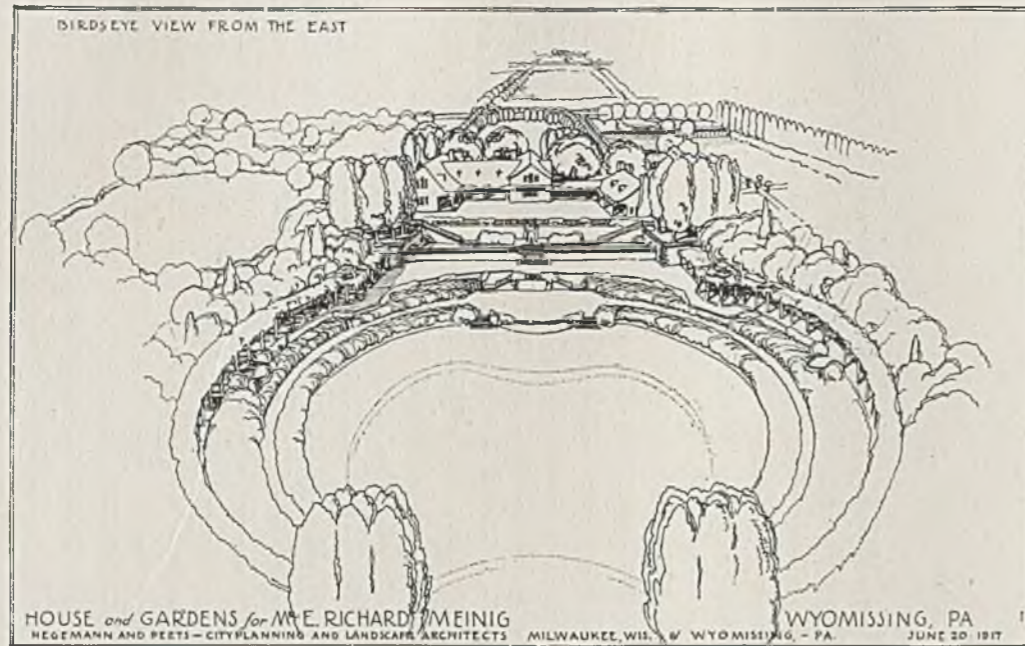
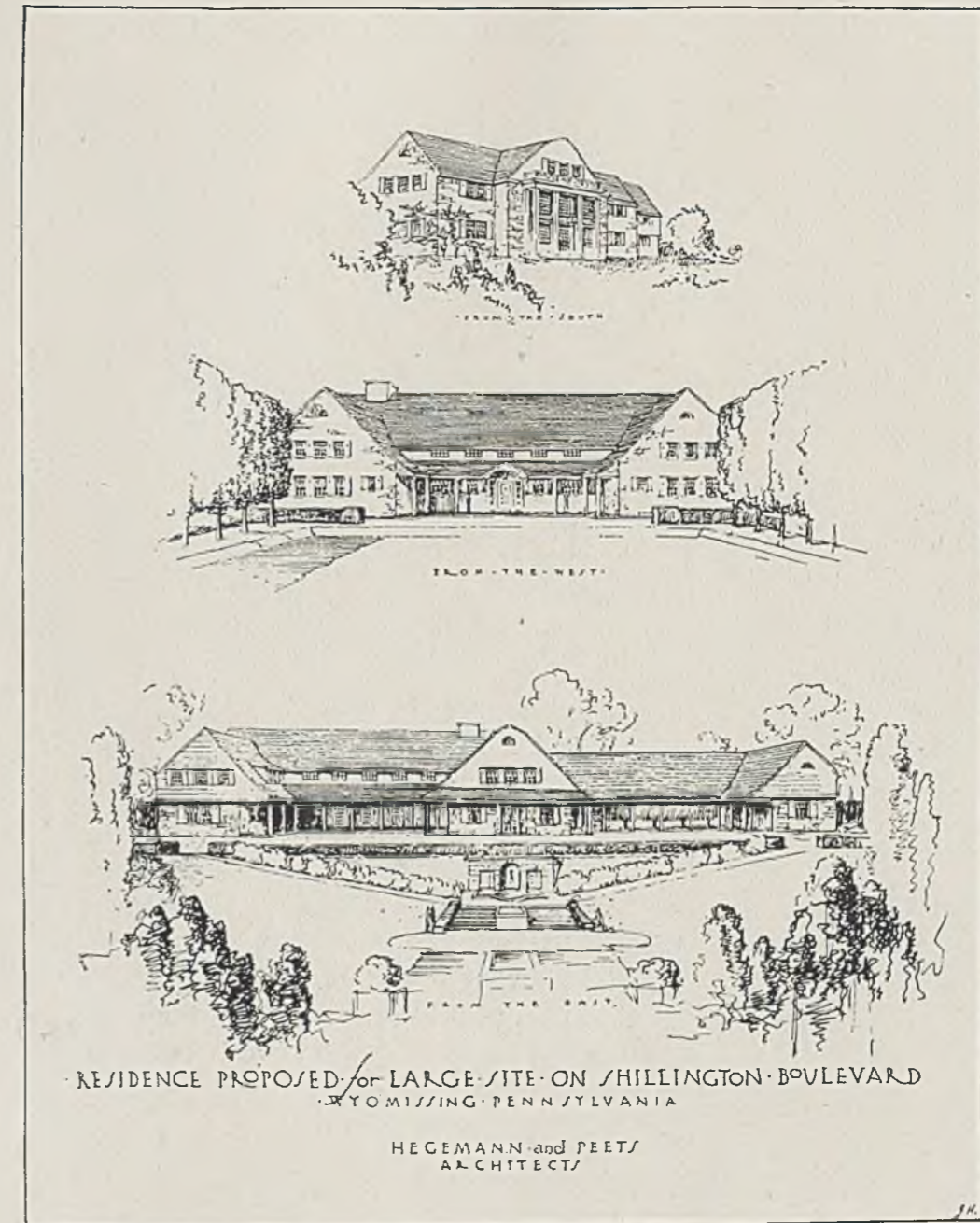


ABB. 514-517. — WYOMISSING. EINZELHAUS MIT GÄRTEN

Architekten: Hegemann und Peets. Beispiel für die Art, wie sich die Urheber des Straßenplanes im einzelnen die Anpassung ans Gelände dachten. Das hier an einen einzelnen Käufer abgetretene Land maß etwa 3 ha, in deren Mitte der neue Besitzer ein größeres Eigenhaus bauen wollte. Da derartige Kapitalaufwendungen erfahrungsgemäß den Wert des Bodens in der Nähe steigern (was ein gern genanntes Lockmittel ist, mit dem die Bodengesellschaften namentlich zu Beginn ihrer Tätigkeit größere Käufer anziehen), sind die Gartenpläne so gehalten, daß ansehnliche Parzellen (in den Südost- und Südwestzipfeln) wieder weiterverkauft werden können, ohne das Gerüst der Gartenachsen zu beeinträchtigen.

Die Wohnung wurde auf den hochgelegenen Teil des Geländes dicht an die Stelle gerückt, wo es fast wandartig steil abfällt. Die Achsen des Hauses fallen mit denen der Gärten zusammen. Nach Norden wurden Wirtschaftshof, Gemüsegarten auf ziemlich alltäglichem Gelände untergebracht. Im Westen und Osten boten sich ungewöhnliche Gelegenheiten, einen Ehrenhof (*Entrance Court*, im Westen) und einen muldenförmigen Garten (Garten-Theater, im Osten) anzulegen. Die von der Geländebeschaffenheit gebotenen Achsen des Ehrenhofes und des Garten-Theaters liegen 11 Meter auseinander, und der Hausplan mußte diesem eigentümlichen Bruch in der Hauptachse Rechnung tragen. Die westliche Hauptachse trifft auf die Mitte des Wohngebäudes, die östliche Hauptachse trifft auf die Mitte des nördlichen Flügels, dem eine nördliche Verlängerung durch eine Hallenverbindung zu einem Garten-Pavillon angehängt ist. Die Formen des Hauses schließen sich ganz an die örtlichen Überlieferungen an, die auch von dem an Ort und Stelle gebrochenen Kalkstein Gebrauch macht.



Von den hier mitgeteilten Plänen wurden unter Leitung ihrer Urheber der Eingangshof und ein Teil des Garten-Theaters fertiggestellt, als der Krieg die Arbeiten unterbrach und später in andere Hände übergehen ließ.

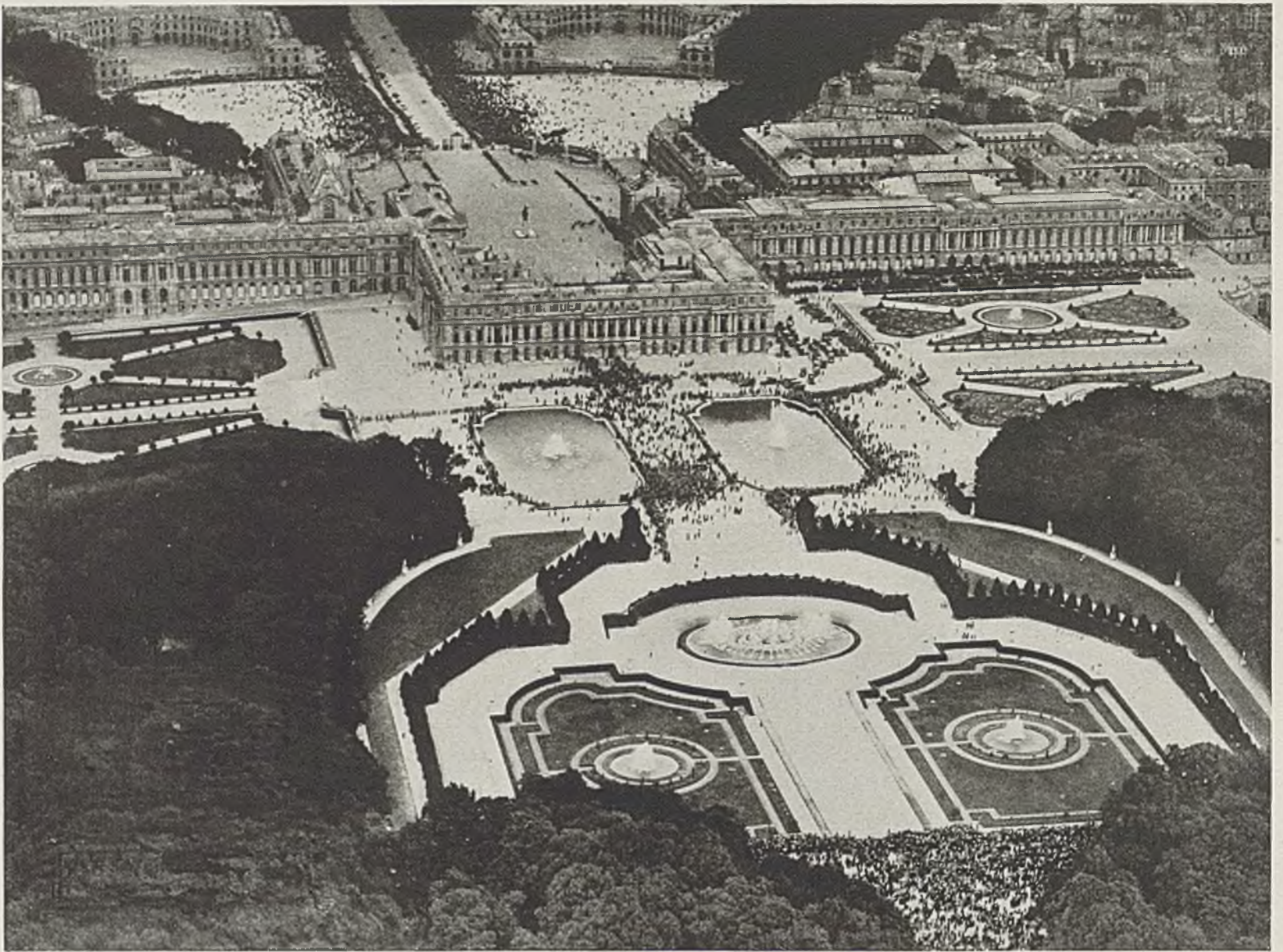


ABB. 518. — VERSAILLES. BLICK NACH OSTEN

GÄRTEN

Niedrige Bodenwerte, wie sie sich aus der Entwicklung des Eisenbahnwesens und als Folge wirkungsvoller Bodenbesteuerung ergeben, sind auch die Grundlage für die erstaunliche Entwicklung der amerikanischen Parke und Spielplätze. Die große „Parkbewegung“, die der weitblickende ältere Olmsted im Jahre 1853 in New York einleitete, hat heute zu einem edlen Wettstreit der amerikanischen Städte geführt. Erstaunliche Anstrengungen werden gemacht, den wachsenden Städten dreierlei zu sichern; nämlich: erstens, große Parke nach dem Muster des New Yorker Centralparks (340 ha; vgl. Abb. 521); zweitens, ein „Spielplatzsystem“ nach dem Muster von Chicago mit seinen hundert hochentwickelten Spielplätzen (Abb. 528 bis 31); und drittens Dauerwälder und verbindende Parkstraßen, die alle Grünflächen in ein sogenanntes „Parksystem“ zusammenschließen, wie es zuerst im „metropolitan District“ von Boston entwickelt wurde, wo bereits in den neunziger Jahren 8000 ha Grünflächen dauernd gesichert und entwickelt wurden (Abb. 548). Die Erfolge der amerikanischen Städte auf dem Gebiete des Grünflächenwesens gelten heute als so selbstverständlich, daß sie auf der Gothenburger Städtebau-Ausstellung kaum andeutungsweise zur Darstellung kamen. Der Verfasser dieses Berichtes hat früher ausführlich darüber geschrieben (z. B. in „Der Städtebau“ nach den Ergebnissen der Allg. Städtebau-Ausstellung 1910. Bd. II. S. 346 ff.). Hier mögen einige

Bemerkungen über die künstlerische Entwicklung der amerikanischen Parkarchitektur Platz finden.

Es berührt sehr eigenartig, wenn man sich in diesem Zusammenhange erinnert, welche Anstrengungen die geistvollsten Künstler des 17. und 18. Jahrhunderts gemacht haben, um ihre großartigen Achsenentwicklungen dem Auge als unendlich erscheinen zu lassen. Die Westachse von Versailles (Abb. 519), das größte der vielen hier zu nennenden Beispiele, darf vielleicht als eine höchste Vollendung der neuzeitlichen Kunst gerühmt werden; sie gewährt einen durch nichts gehinderten und aufs köstlichste gerahmten Fernblick, wie durch ein zauberhaftes Fenster in die Unendlichkeit des Raumes und in die Ewigkeit; der Anblick entspricht einer so tiefen Sehnsucht des Herzens, daß sein Genuß fast an die Feier eines Sakramentes gemahnt*). Um diesen unendlichen Fernblick zu ermöglichen, mußte selbst ein so souveräner Herr wie der König von Frankreich seine Zuflucht zu den versenkten „Haha“-Zäunen nehmen, die man heute noch in Versailles (in Deutschland z. B. in Nymphenburg) in Augenschein nehmen kann. Ganz anders in Amerika. Dort war der kühne renaissanceistische Traum der geraden Straße bis zur Erschlaffung verwirklicht worden; jede im amerikanischen Flachland erbaute Stadt mit Schachbrettplan könnte dem Hochgenuß ungebrochenen Fernblicks am Ende jeder ihrer Straßen zaun- und rückhaltlos fröhnen, wenn das Seltene

*) Nachdem ähnliche Gedanken durch die Schriften Oswald Spenglers neuerdings popularisiert wurden, legt der Verfasser dieses Berichtes Wert darauf festzustellen, daß er das oben Gesagte lange vor Spengler vorgetragen hat; vgl. Hegemann, Der Städtebau nach den Ergebnissen der Städtebau-Ausstellungen von Berlin und Düsseldorf, Bd. II, 1913, S. 340.

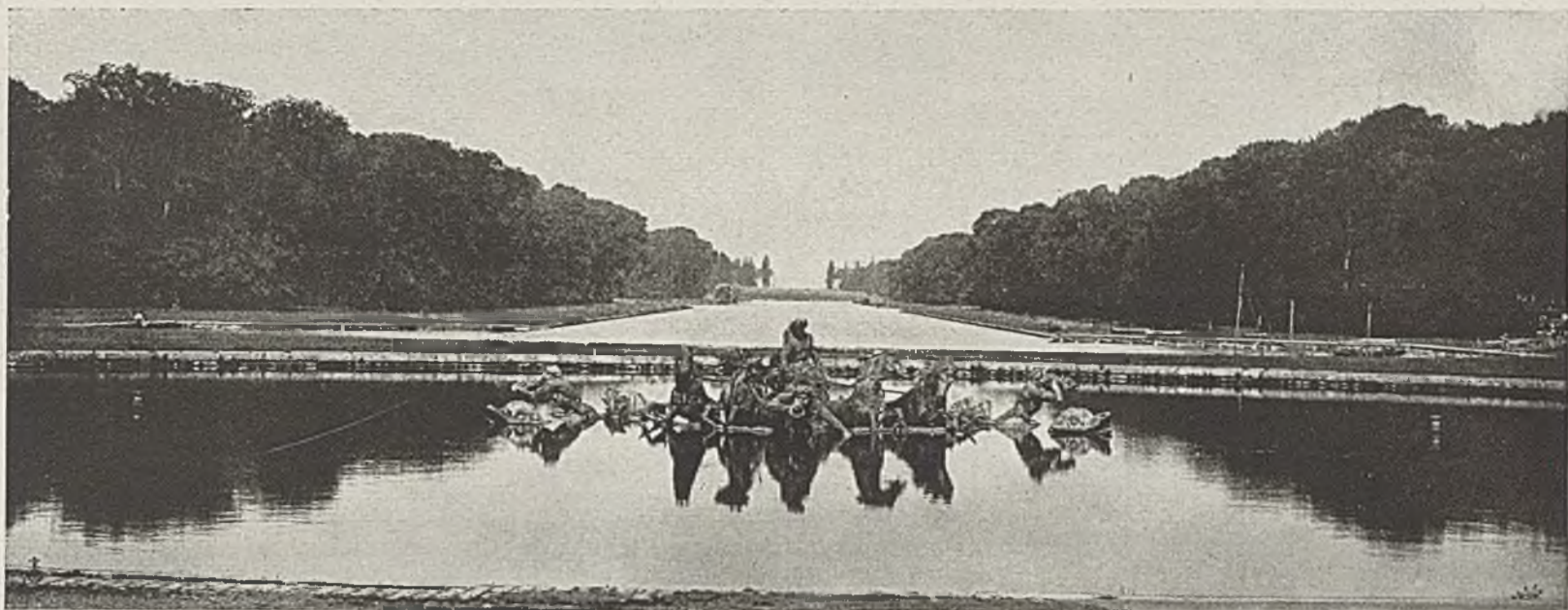


ABB. 519. — VERSAILLES. BLICK NACH WESTEN

und Wunderbare nicht bis zur Bedeutungslosigkeit alltäglich und in allen Straßen gemein gemacht worden wäre.

Die große Parkbewegung, die der ältere Olmsted einleitete, war ein Stück des großen romantischen Protestes gegen die Verflachung, unter der die überlieferte Kunst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts litt. Statt die verlorene Größe zurückzugewinnen, sollte die Kunst „natürlich“ werden, also scheinbar aufhören Kunst zu sein. Statt wieder formstark zu werden, nachdem sie formschwach geworden war, sollte Natürlichkeit, also scheinbare Formlosigkeit Rettung bringen. Die amerikanischen Parkschöpfungen des neunzehnten Jahrhunderts konnten sich nach Ausdehnung und Kosten mit den Schöpfungen des Barock messen, aber sie vernachlässigten die große Überlieferung der barocken Gartenkunst, um deren Einführung in Amerika sich Präsident Washington so verdient gemacht hatte. An Stelle des von George Washington gewollten gewaltigen „Mall“-Planes für die Gärten westlich des Kapitols der Bundeshauptstadt (Abb. 45 u. 46) wurden „natürliche“ Gartenkünste geübt, die bereits zu Ende des 19. Jahrhunderts Mitleid erregten und, soweit noch möglich, beseitigt wurden.

Wie in seinen Siedlungsplänen (Abb. 327, 346, 444) war der alte Olmsted auch in seinen Parkplänen vor allem Romantiker, der formstarken Gedanken nur geringe Zugeständnisse machte. Der mit einem Aufwande von 15 Millionen Dollar seit dem Jahre 1858 gebaute New Yorker Centralpark (Abb. 521), der mit seinen 340 ha größer ist als die Gärten von Versailles, ist nach dem treffenden

Urteil Dr. Muirhead-Baedeker's vor allem „eine Vervielfältigung kleiner malerischer Szenen“. Olmsted — und ähnlich seine Schule bis auf den heutigen Tag — wollte vor allem für den Großstädter den Anblick eines „Stückes unberührter Natur“ schaffen, und er entwickelte viel Geist und Hingabe zur Erreichung dieses Zweckes. Aber täglich kommen Hunderttausende von wenig naturschwärmerischen und vielfach jugendlich-mutwilligen New Yorkern in Berührung mit dieser „unberührten Natur“ (wäre es auch nur bei flüchtiger Durchquerung des die Stadt in zwei Hälften schneidenden Parkes), was die Frische ihrer Unberührtheit beeinträchtigt. Der volkstümlichen Benutzbarkeit zuliebe ließen sich in Olmsteds Parkpläne Sportplätze manchmal sehr wirkungsvoll einordnen (Abb. 524 u. 25), aber formalen Ausdruck fand die menschliche Anwesenheit auch in seinen größeren Parkplänen nur in geringem Maße (z. B. Centralpark, Franklin-Park, Abb. 521 u. 525). Daß die Straßen, welche den Querverkehr durch den Park tragen, versenkt geführt und geschickt verborgen wurden, ist wahrscheinlich lobenswert. Aber auch die Haupteingänge zum Park sind Straßen, die sich wie zufällig aus den Ecken in den Park winden und in keiner städtischen Beziehung zum Straßennetz der Stadt stehen. Im inneren seiner Parkpläne hat Olmsted allerdings jeweils eine geradlinige Promenade, den „Mall“, zugestanden. Aber auch im großen Centralpark ist sie nur kurz und man stößt wie zufällig auf diesen etwas Rückgrat darstellenden Teil des Planes; diese Promenade endet mit einem Blick über einen romantischen See, und um diesen Blick zu ge-

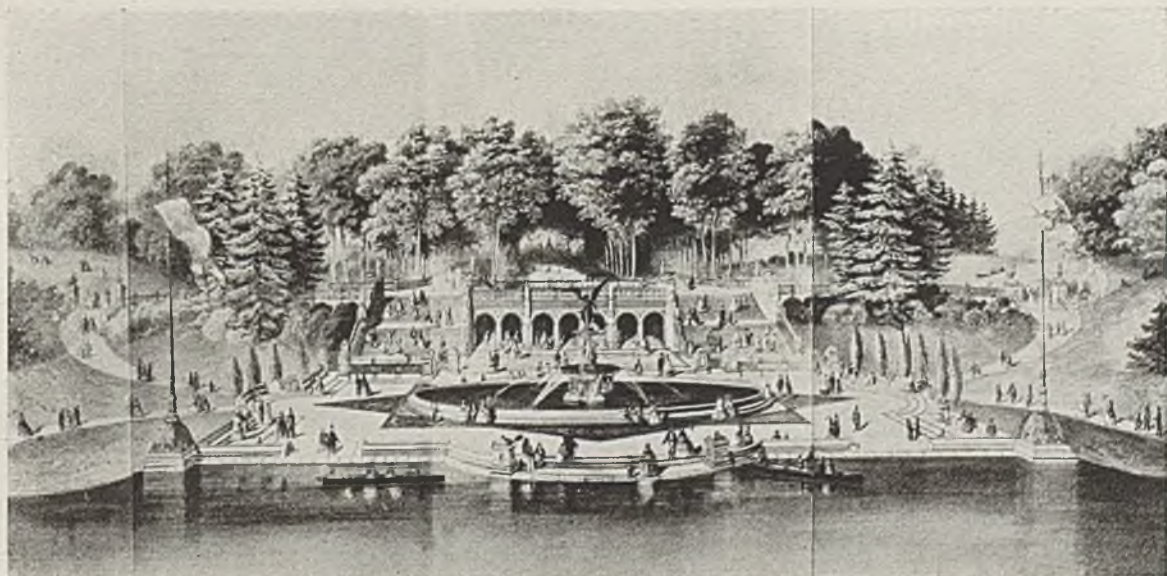


ABB. 520. — NEW YORK. CENTRAL PARK. „MALL“ MIT ABSCHLIESSENDER TERRASSE
Für die zweifelhafte architektonische Leistung zeichneten Olmsted's Mitarbeiter: C. Vaux, Architekt, und J. W. Mould, Assistent. Vgl. linke Hälfte des Planes Abb. 521.

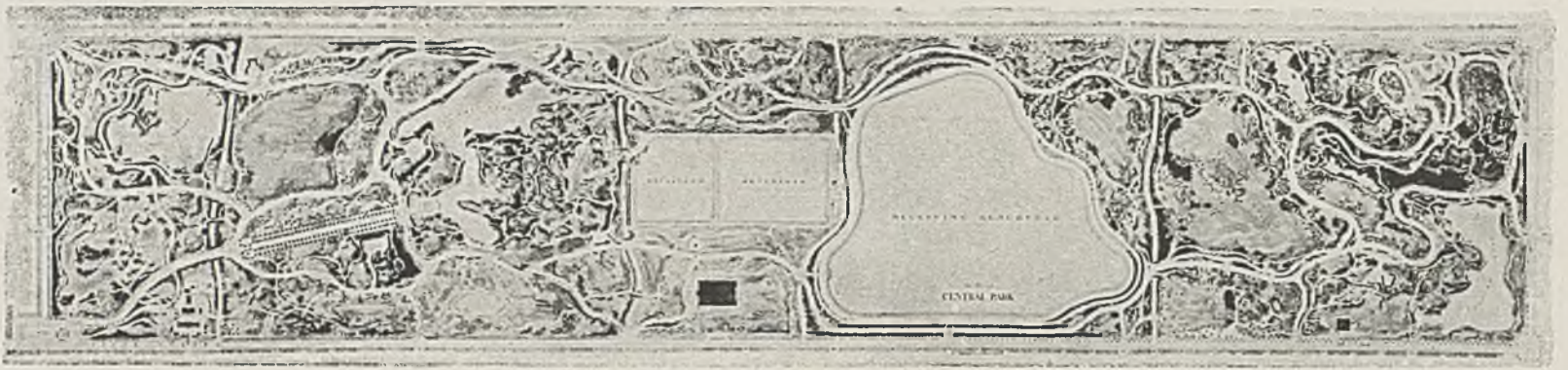


ABB. 521. — NEW YORK. CENTRAL PARK
Landschaftsarchitekt: der ältere F. L. Olmsted.

nießen, muß man entweder eine Hauptstraße des Wagenverkehrs kreuzen oder hinabsteigen und einen Tunnel durchqueren (Abb. 520). Die architektonische Entwicklung dieses monumentalen Abschlusses des „Mall“ hält sich in den kleinlichen Formen der sechziger Jahre.

Die Wandlung im gartenkünstlerischen Denken Amerikas hat in Chicago den wesentlichsten Teil der Ausstellung von 1893, trotz des vereinten Widerspruchs von Romantikern und Modernisten, aus dem malerischen Wirrsal der von Olmsted entworfenen Lagunen (Abb. 250) gerettet. Sie hat auch, im Anschluß an den Erfolg der Ausstellung, zur Wiederherstellung des stolzen „Mall“ von Washington geführt (Abb. 45 u. 46). Diese Wandlung des Geschmacks kam schließlich, wenn auch zaghaft, selbst dem Centralpark von New York zugute. Die beiden Haupteingänge (von Columbus Circle und vom „Plaza“) sind neuerdings architektonisch entwickelt worden und für das Gelände des südlichen Reservoirs, das durch die riesige neue Wasserleitung entbehrlich wurde, hat Thomas Hastings einen regelmäßigen Plan vorgeschlagen (Abb. 522). Daß dieser Plan in keinerlei Beziehung zu dem großartigen, dicht daneben liegenden Kunstmuseum steht, zeigt, wie ganz unarchitektonisch auch dieses sehr schöne Gebäude von Anfang an der „unberührten Natur“ des Parkes seinen Rücken drehen mußte, statt den Plan des Parkes zu beherrschen (wie etwa das Schloß die Gärten von Versailles beherrscht). Derselbe Architekt, der den Plan für diese verspätete regelmäßige Ausgestaltung des Reservoirgeländes im Centralpark entwarf, ist auch der Urheber des großen Planes von Neu-Versailles (Abb. 523), nach welchem am Sunde von Long Island, einem Vororte New Yorks, eine große Wohnkolonie gegründet werden soll, deren Siedler in stattlichen, einzeln käuflichen (!)

Wohnungen in den Geschossen eines riesigen palastartigen Wohn-Hotels untergebracht werden.

Nachdem die Parkromantiker des 18. und 19. Jahrhunderts in Europa viele schöne Barockgärten naturalisiert und verdorben haben, ist es umgekehrt bei der heute in Amerika herrschenden Neigung zu formstarker Gestaltung nicht unwahrscheinlich, daß eines Tages die im 19. Jahrhundert angelegten romantischen Parke Amerikas neugestaltet und zu formstarken Kunstwerken umgeschaffen werden. Vorläufig gibt es zwar schon viele alte und neue Privatgärten (Abb. 539—44, 629, 641, 644, 733—44) und kleinere öffentliche Parke (Abb. 529—38), aber noch keinen einzigen großen Park, der, etwa wie Schumachers Stadtpark in Hamburg, als große achsenstarke Schöpfung durchgestaltet worden wäre. Doch muten manche neuere amerikanischen Stadtpläne bereits wie ein unbeholfenes Zurücktasten an; so ist z. B. der vielbesprochene Plan für Chicago (Abb. 100) trotz aller seiner Mängel ein Versuch, die Parkgedanken des Stadtplanes von Washington in dem Plane einer Weltstadt zu größerem Leben zu erwecken. Allerdings muß gesagt werden, daß trotz fleißiger Arbeit und mancher greifbarer Erfolge der Anhänger dieses großen Planes doch von seinen formstarken Hauptgedanken noch sehr wenig zur Ausführung gekommen ist. Für Grantpark (vgl. Abb. 100 und die Mitte rechts von Abb. 529 C), der als einer der Hauptachsenschnittpunkte stattlich entwickelt werden sollte, sind große Aufwendungen gemacht worden, die vorläufig noch durch die stark schwefelhaltigen Dämpfe der angrenzenden Eisenbahnen zunichte gemacht werden. Doch kann das im ursprünglichen Plane gewollte Ergebnis auch nach der Elektrisierung nimmer erreicht werden, weil ein einflußreicher Verteidiger des Freiflüchgedankens den öffentlichen Parkbesitz Chicagos vor den Gerichtshöfen gegen jeden Eingriff, und wäre es selbst durch die Errichtung schöner öffentlicher Gebäude, verteidigte. Infolge davon konnte das große neue Field-Museum (eine steinerne Nachbildung des in Abb. 265 vor-

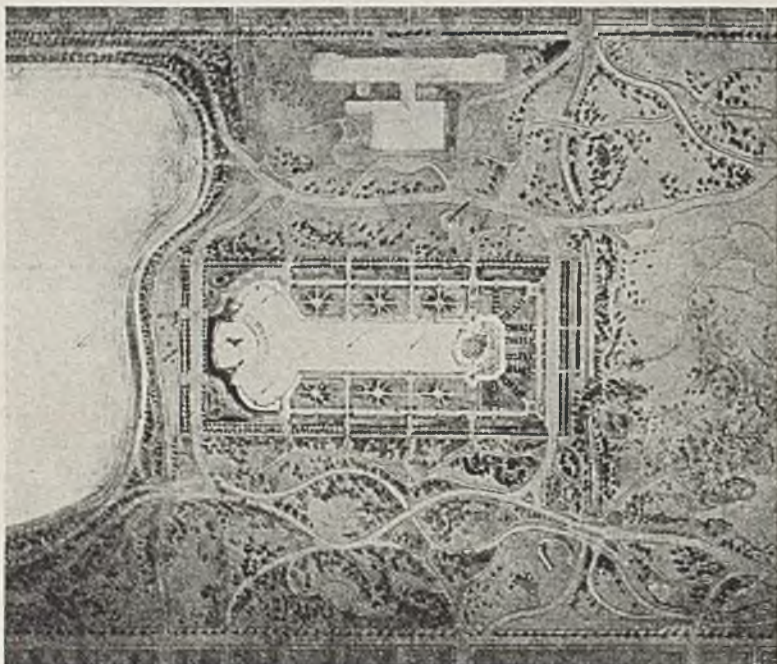


ABB. 522. — NEW YORK. PLAN FÜR DIE AUSGESTALTUNG DES
ALTEN RESERVOIRGELÄNDES IM CENTRAL PARK
Architekten: Carrere und Hastings.

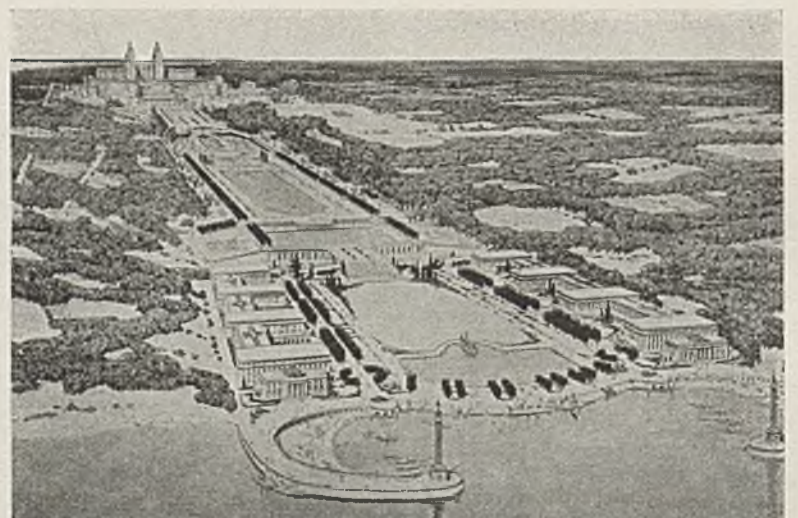


ABB. 523. — NEW YORK. NEU VERSAILLES
Architekten: Carrere und Hastings. Vorschlag für Hotel- und
Gartenkolonie.

geführten) nicht im Achsenschnittpunkte errichtet werden, sondern wurde kürzlich seit ab eröffnet (Abb. 529B). In der Nähe liegt das neue Stadion (Abb. 754). Auch im übrigen ist das erstaunlich hochentwickelte Park- und Spielplatz-„System“ Chicagos nicht als einheitliches Gartenkunstwerk, sondern den Zufällen der Gelände- Erwerbsmöglichkeiten folgend entwickelt worden, obgleich sich in den flachen Prärien, aus denen Chicago erwuchs, eine Schöpfung von großartigster Regelmäßigkeit ungezwungen schaffen ließe.



ABB. 524. — BOSTON. FRANKLIN PARK. TENNISPLATZE AUF DER WIESE
„THE PLAYSTEAD“
(vgl. Abb. 525 oben rechts)

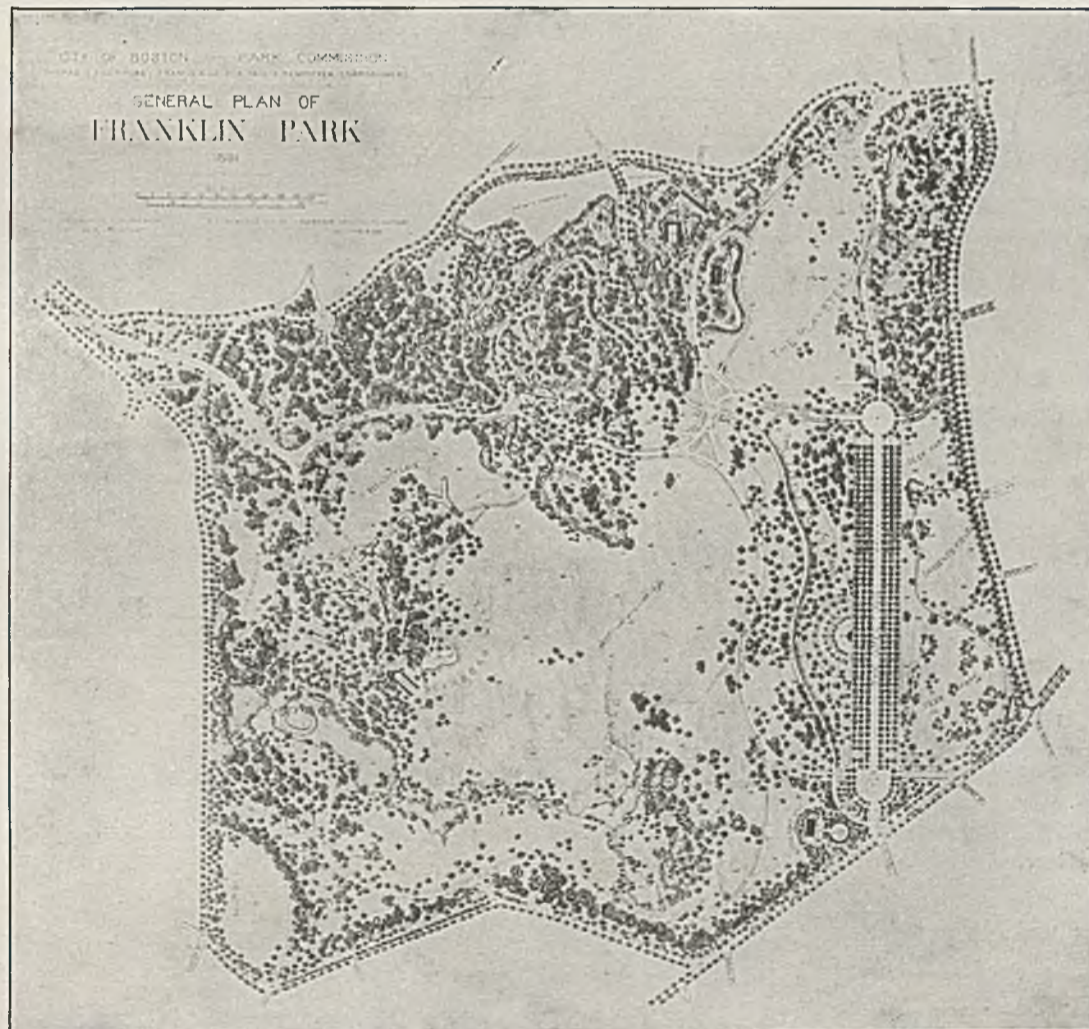


ABB. 525. — BOSTON. FRANKLIN PARK

Landschaftsarchitekt: der ältere F. L. Olmsted. Der Entwurf stammt aus dem Jahre 1891; das Gebiet umfaßt 208 ha. Vgl. Abb. 524 und den Lageplan Abb. 548, wo Franklin Park ziemlich in der Mitte zu suchen ist.

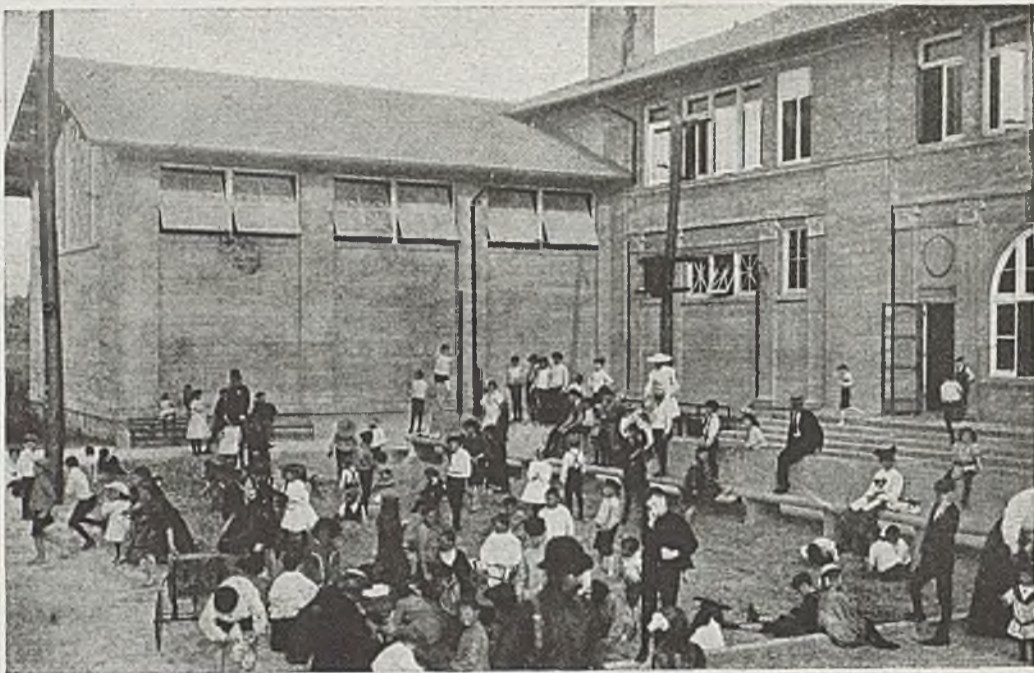
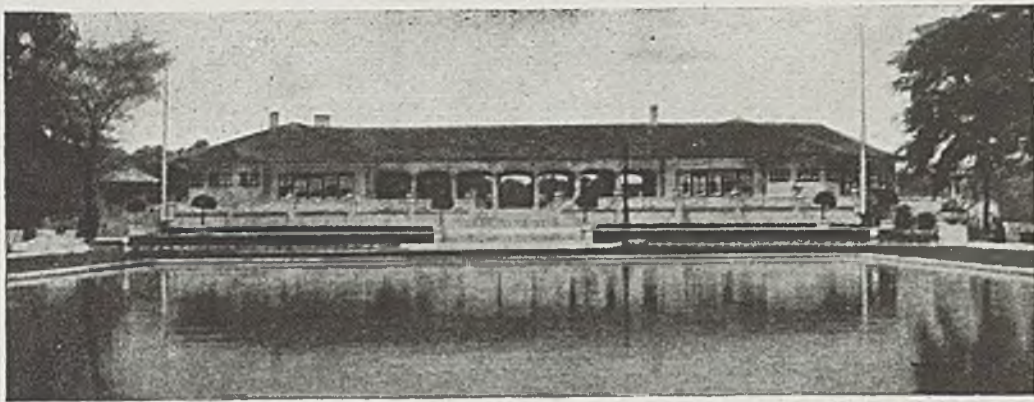
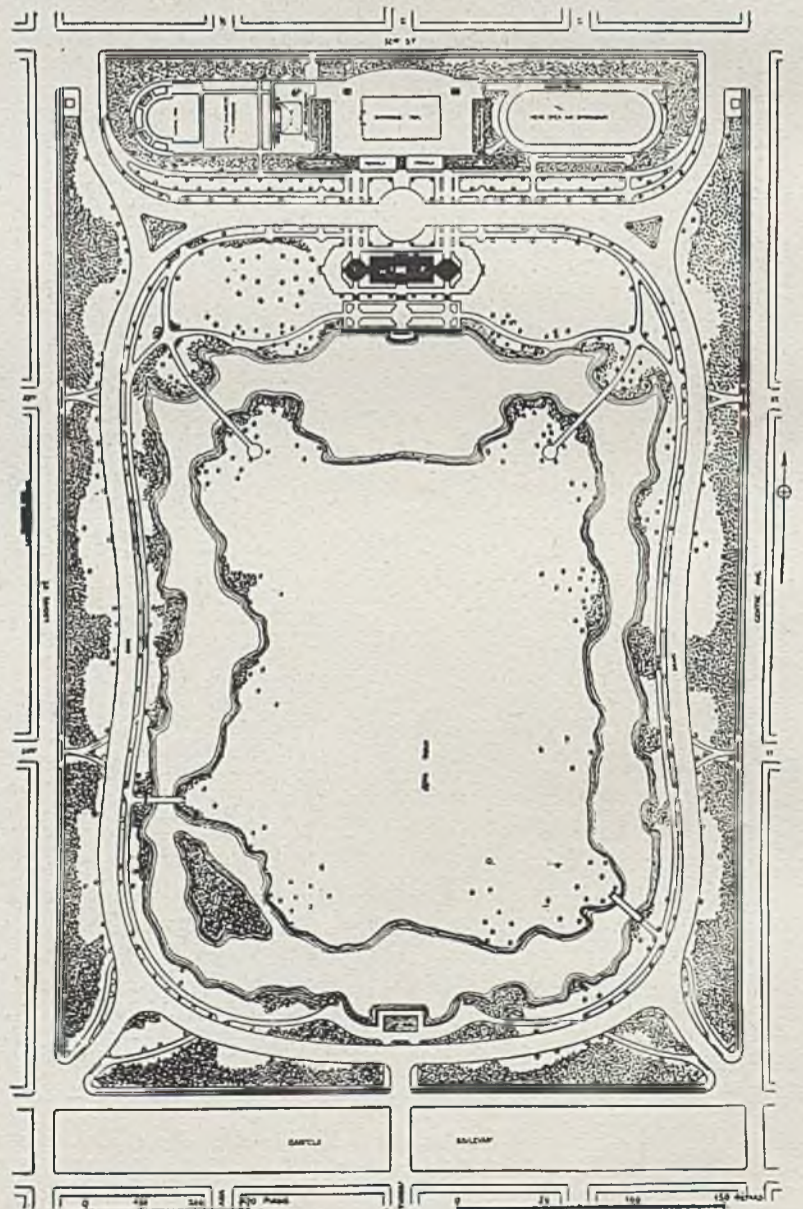


ABB. 526-527C. — CHICAGO. ÖFFENTLICHE PARKGEBÄUDE FÜR SPIEL- UND TURNZWECKE
Architekt: D. H. Burnham.



Der in Abb. 529 wiedergegebene Davis Square ist der schwarze Punkt rechts des Pfeiles.

Rechts: ABB. 528A. — CHICAGO. PLAN DES SHERMAN PARKES
Architekten: D. H. Burnham und E. H. Bennett.

ABB. 529
CHICAGO. DAVIS SQUARE
(Vgl. Abb. 528)

Der Plan des Spielplatzes ist von Gebrüder Olmsted; die Parkgebäude wurden von D. H. Burnham entworfen. Der Spielplatz mißt 4 ha und enthält außer den Gebäuden einen großen Platz für Bewegungsspiele, zwei Turnplätze mit Wettlaufbahn, Sandspielplatz, Planschwiese, Schwimmbad.

Näheres über den „Plan von Chicago“ und das Spielplatzsystem derselben Stadt findet sich in den beiden Broschüren von 1910 und 1911: W. Hegemann, „Der neue Bebauungsplan für Chicago“ und „Ein Parkbuch“; Verlag Ernst Wasmuth A.-G.

ABB. 529 A-C. — CHICAGO

Zwei Fliegeraufnahmen (Mitte) und ein Idealentwurf (unten links) der von Burnham und Benett geplanten Wasserparkanlagen. Auf der kleineren Fliegeraufnahme sieht man im Vordergrund rechts das neue Marshall Field Museum und das Stadion, von dem Abb. 758 u. 759 näheres zeigen.

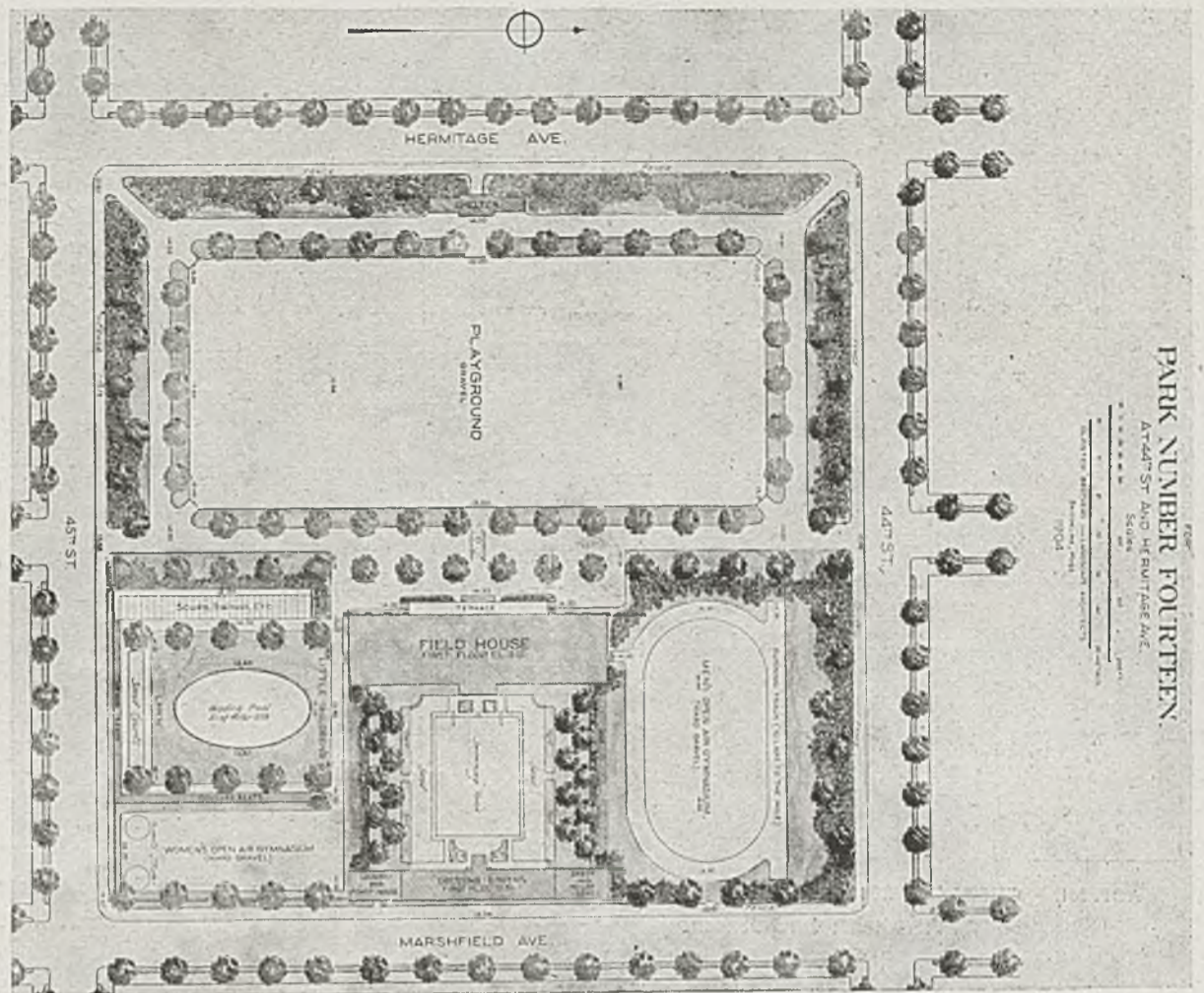
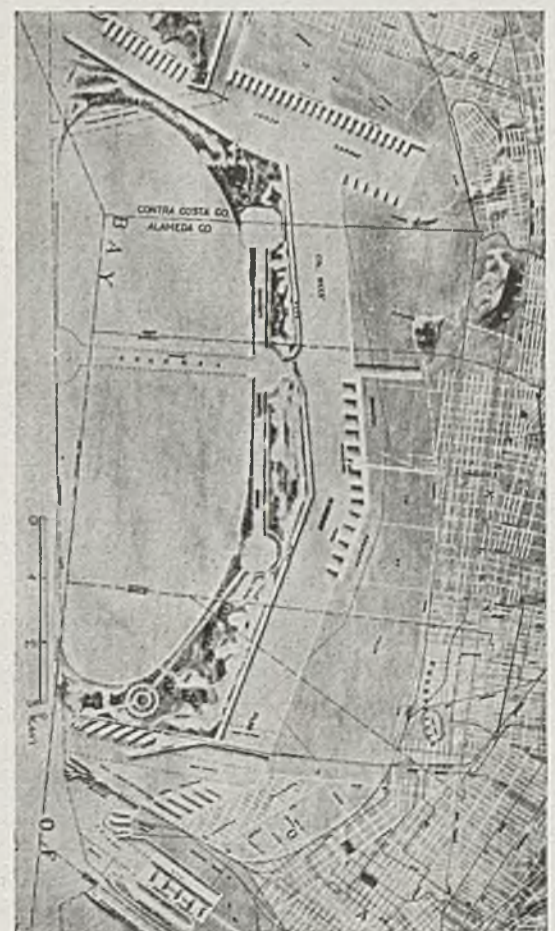


ABB. 529 B. — FLIEGERAUFNAHME
Vgl. das Idealbild Abb. 529 C (unten links)



Links: ABB. 529 C. — CHICAGO. Vgl. Unterschrift zu Abb. 529 A-C (oben).
Rechts: ABB. 530. — OAKLAND-BERKELEY. WASSERPARKENTWURF nach Photographie des Modells Arch.: W. Hegemann. Während die Chicagoer Entwürfe (Abb. 529 A-C) die industrielle Entwicklung der Küste vernachlässigten, wurde dieser Entwurf für die Bucht von San Francisco im Einverständnis mit den Küsteningenieurern der amerikanischen Regierung außerhalb des geplanten Industriefahens gelegt. Innerhalb der geplanten Lagunen ist eine 6 km lange Regattenrennbahn vorgesehen. Vgl. Report on a City Plan for the Municipalities of Oakland and Berkeley by Werner Hegemann, 1915, S. 40 u. 134.

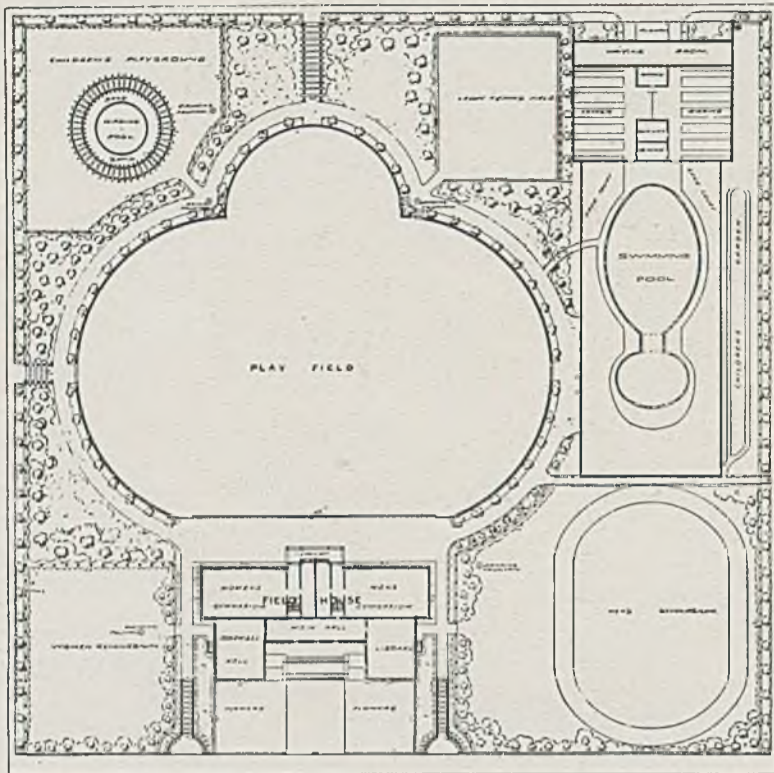


ABB. 531. — CHICAGO. SPIELPLATZ IM SUDPARK-DISTRICT
Architekt: Jens Jensen.

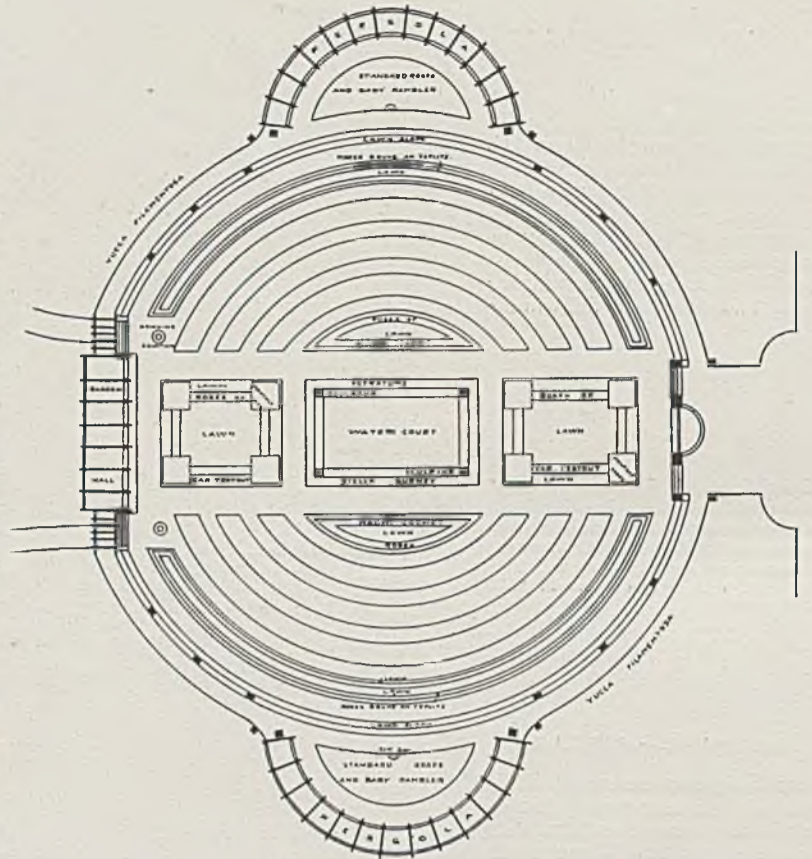


ABB. 532. — CHICAGO. ROSENGARTEN IM HUMBOLDT-PARK
Architekt: Jens Jensen.

Diese formstarken Arbeiten von Jens Jensen sind unter anderem auch deshalb beachtenswert, weil Jensen im allgemeinen Anhänger der Romantik im Gartenbau ist, der namentlich als Vorkämpfer des sogenannten „Präriestils“ bekannt wurde. Der „Präriestil“ ist die Erfindung des besonders in Deutschland und Holland bewunderten Baumeisters Frank Lloyd Wright, welcher seit seinen asiatischen Studienreisen den „Geist der amerikanischen Prärien“ durch starke Übertreibung der weitausladenden Gesimse der japanischen Holzarchitektur auszudrücken versuchte. Vgl. Abb. 651. (Die japanischen Holzhäuser stehen allerdings vielfach nicht in baumarmen Prärien, sondern im holzreichen Gebirge.) Diesen von F. L. Wright nachgeahmten flachausladenden Bauformen zu Ehren haben Jensen und andere einen Gartenstil zu schaffen unternommen, der hochwachsende Pflanzen vermeidet und alles horizontal und stratifiziert Wachsene kultiviert. Im Anhang findet sich Weiteres über F. L. Wright.

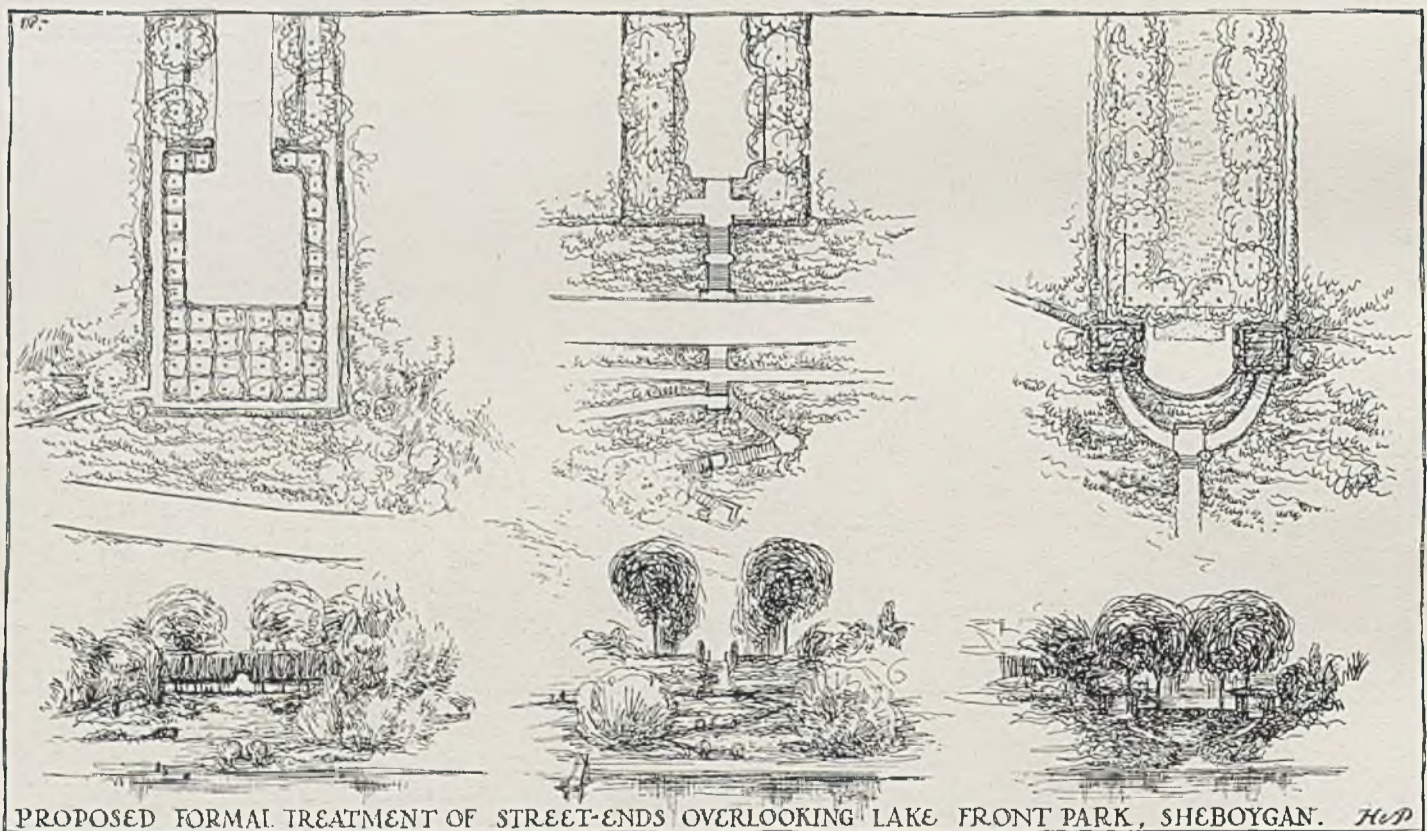


ABB. 533. — SHEBOYGAN (WISCONSIN). DREI STRASSENABSCHLÜSSE AM SEE-PARK

Architekten: Hegemann und Peets. Das Schachbrett des Straßenplanes läuft sich mit vielen blinden Straßenenden am Ufer des großen Michigan-Sees tot. Die steilen und zum Teil hohen Abhänge zwischen den Straßen und dem Wasser sind öffentlichen Parkzwecken gewidmet. Die drei Straßenendungen, für die hier Einzelpläne mitgeteilt sind (Teile eines Gesamtplanes für den Park), versuchen, gleichzeitig wirkungsvolle Blickpunkte und Aussichtspunkte zu gestalten.

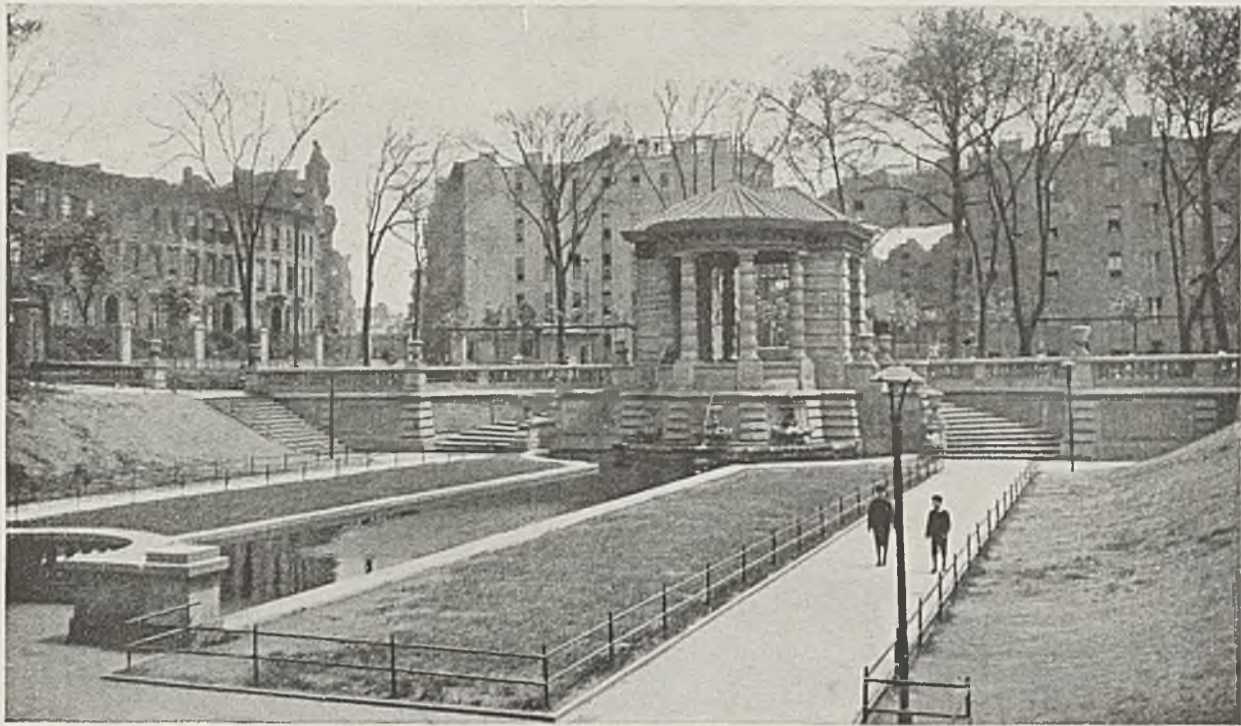


ABB. 534. — NEW YORK. HUDSON-PARK

Architekten: Carrère und Hastings. Hudson-Park ist eine kleine, aber wirkungsvoll angelegte Oase im Häusermeer eines der überbevölkertsten Stadtteile New Yorks. Vgl. Abb. 535.



ABB. 535. — NEW YORK. HUDSON-PARK

Ein Volksfest im Hudson-Park. Das Wasserbecken in der Mitte ist zugedeckt, um als Bühne für die Tanzvorführungen der Kinder zu dienen. Im Hintergrunde sieht man ein neues Gebäude, das trotz seiner geringen Höhe aufs wirksamste die häßlichen Bauten verdeckt, die auf der vorigen Abbildung noch zu sehen sind.

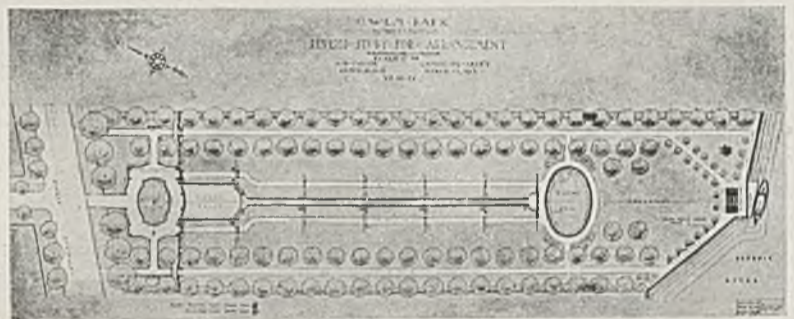


ABB. 536. — DETROIT. OWEN-PARK

Architekt: A. D. Taylor. In den großen amerikanischen Stadtparkanlagen, die meist von sogenannten Landschaftsarchitekten romantisch angelegt wurden, versucht man, namentlich in neuerer Zeit, wenigstens an einzelnen Stellen, architektonischer Formgesinnung Gelegenheit zur Betätigung zu geben.

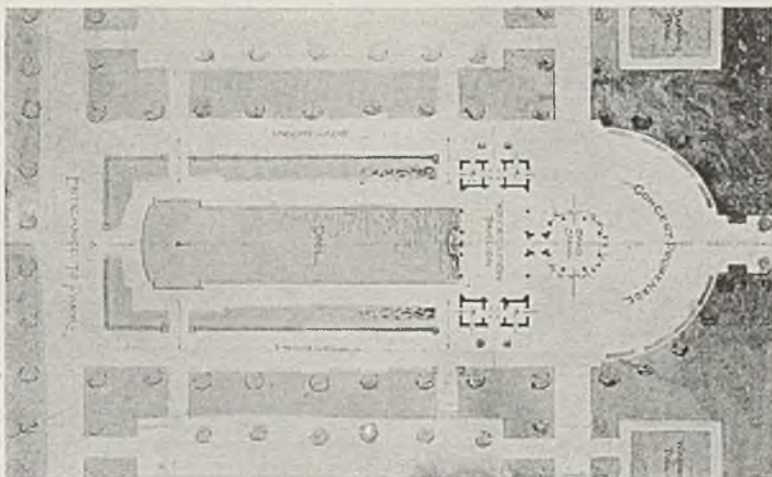


ABB. 537. — HOBOKEN. COUNTY-PARK
Architekt: Arthur Ware. Vgl. Abb. 536.



ABB. 538. — HOBOKEN. HALLE IM HUDSON COUNTY-PARK
Architekt: Arthur Ware. Vgl. Abb. 537.

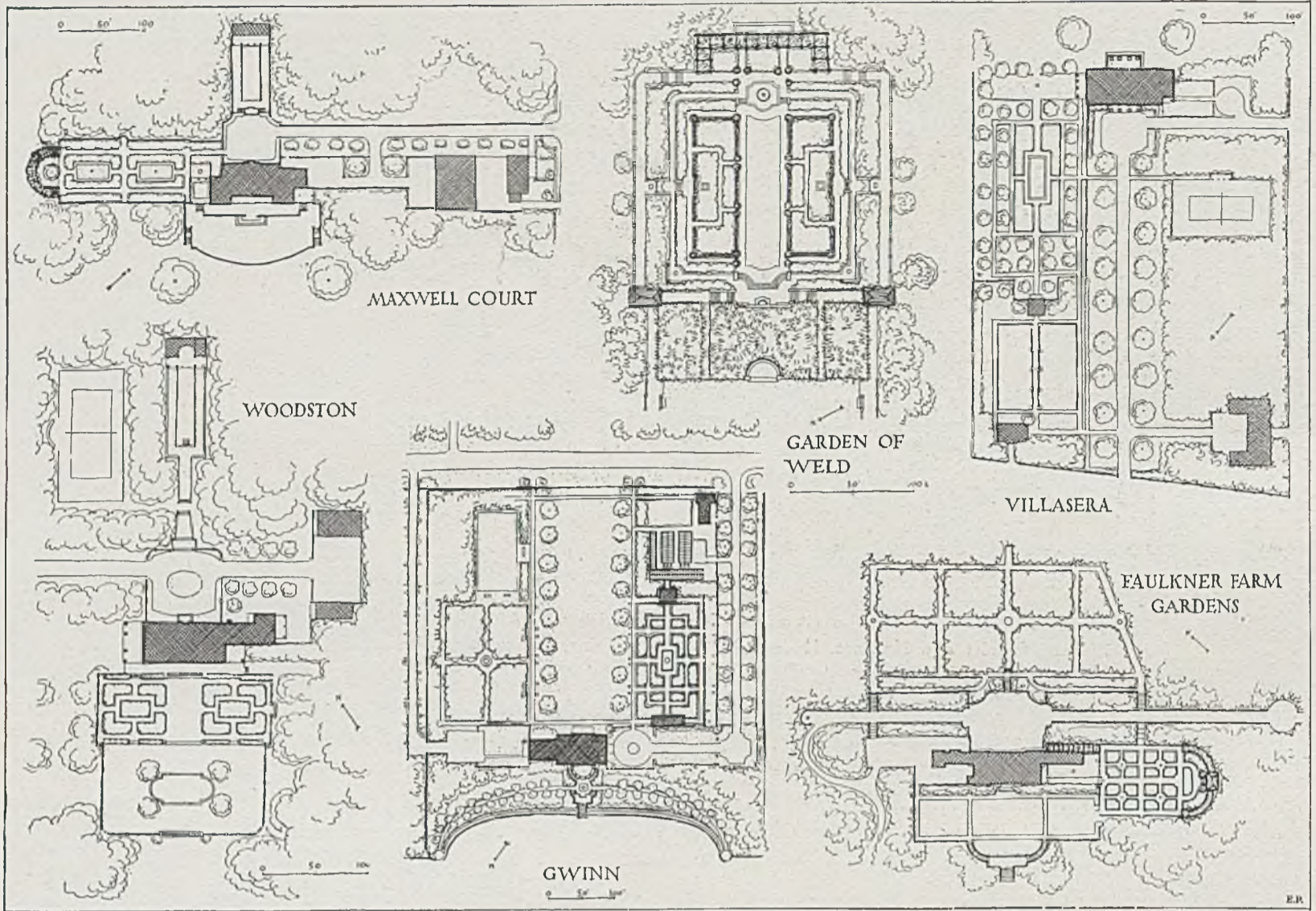


ABB. 539-544. — GARTEN VON CHARLES PLATT

Unter den amerikanischen Architekten privater Wohnhäuser anspruchsvollster Art genießt keiner größeren Ansehen als Charles Platt, der sich von der Malerei allmählich ganz der Baukunst (einschließlich des Gartenbaues) zugewandt und mit großem Geschmack und reichen Mitteln viele vornehme Wohnsitze gebaut und, ähnlich den McKim, Mead, White und anderen, die, auch in Amerika, noch lebende große Überlieferung der Renaissance gepflegt hat. Vgl. Abb. 445, 583-92, 626-46 u. 725.

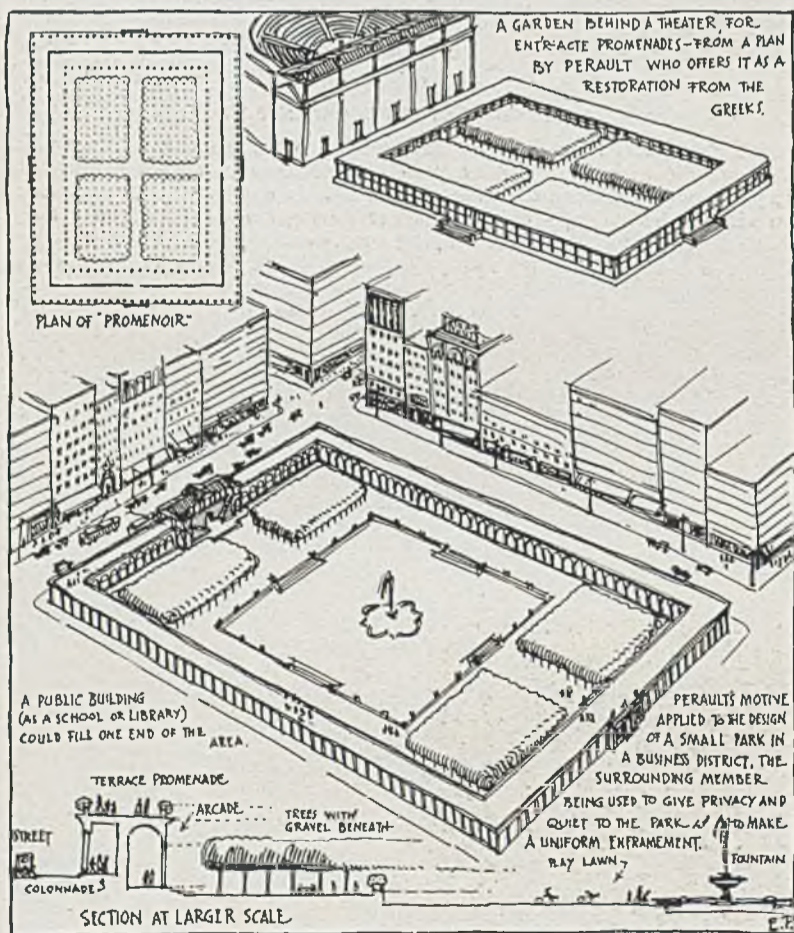


ABB. 545. — VORSCHLAG FÜR DIE GÄRTNERISCHE BEHANDLUNG EINES STÄDTISCHEN BAUBLOCKS

Architekt: Elbert Peets. Die Anregung zu diesem Entwurfe stammt von Dr. Perrault, dem Baumeister der berühmten Schauseite des Louvre, der etwas Ähnliches als Rekonstruktion eines Gartens mitteilt, wie ihn die Griechen hinter ihren Theatern angelegt haben sollen.

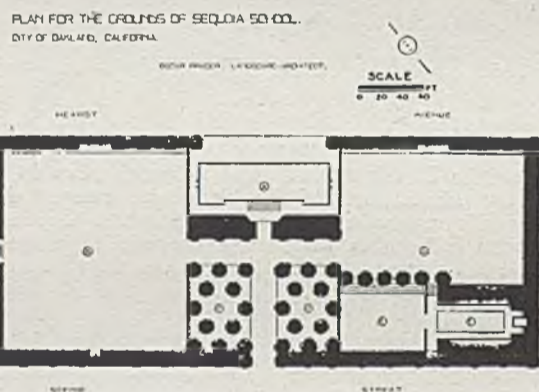


ABB. 546. — OAKLAND. GARTEN DER SEQUOIA-SCHULE

Architekt: Oscar Prager. A — Schule; B und D — Spielplatz für Knaben und Mädchen; C — Kleinkinderspielplatz; E — Basketball-Spielplatz; F — Garten.

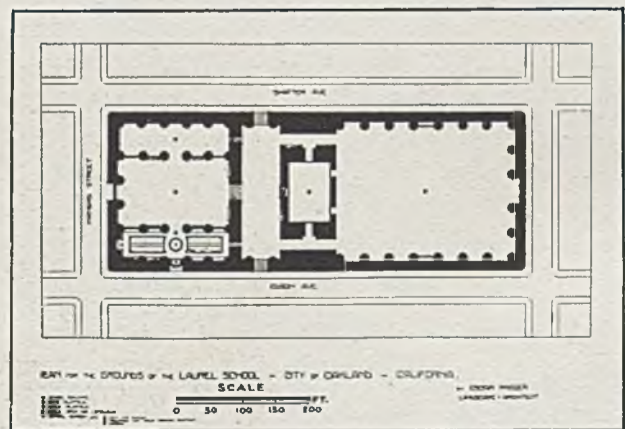


ABB. 547. — OAKLAND. GARTEN DER LAUREL-SCHULE

Architekt: Oscar Prager. Die sinngemäße Ausnutzung der öffentlichen Schulgelände hat auch in Amerika neuerdings große Fortschritte gemacht.

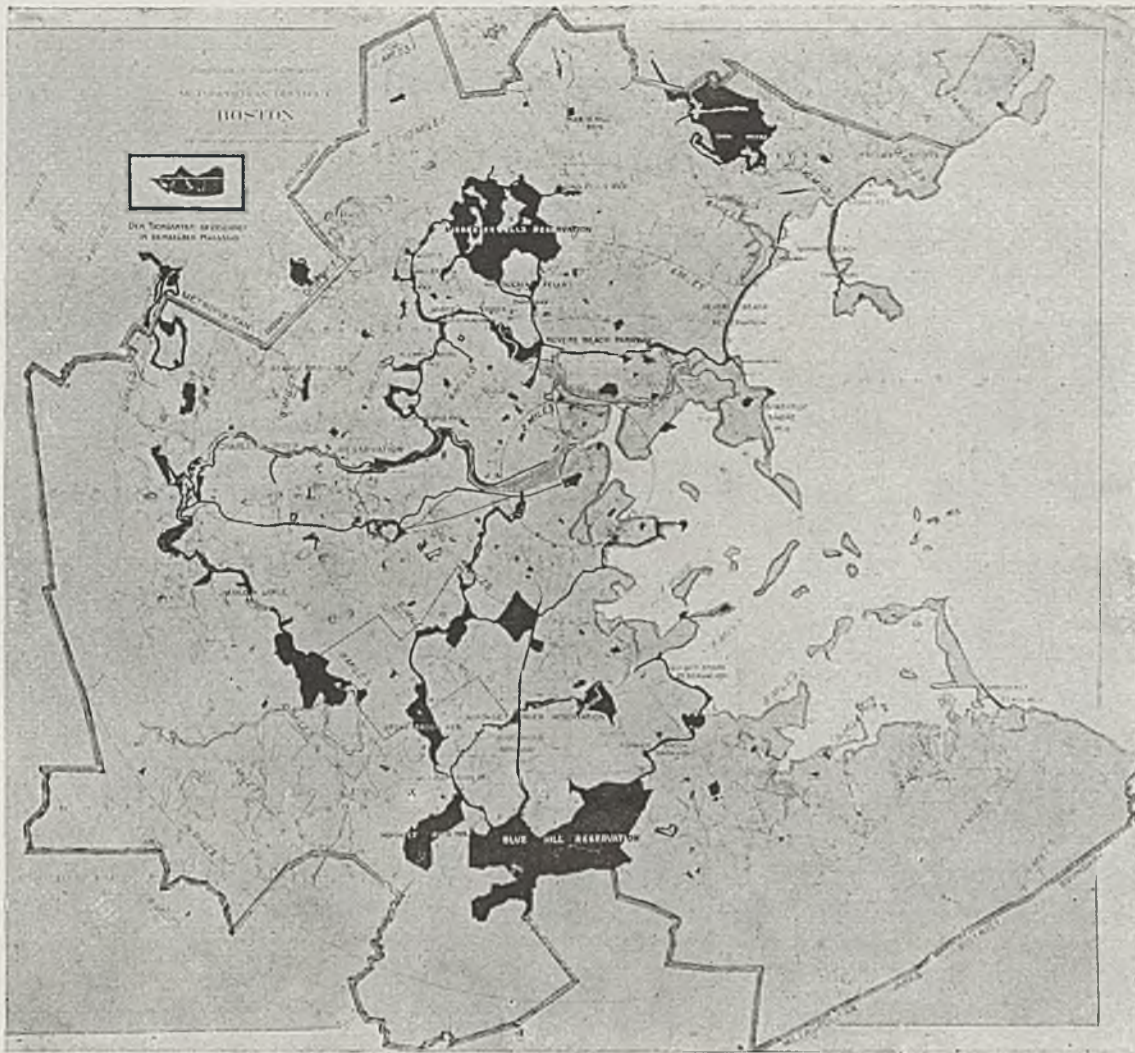


ABB. 548. — BOSTON. DAS „PARKSYSTEM“ VON GROSS-BOSTON

Landschaftsarchitekt: Charles Eliot. Die Parke, Wälder und Parkstraßen sind schwarz angelegt; oben links zum Vergleich der Berliner Tiergarten. Dieses Parksystem folgt den Zufällen eines zerklüfteten Geländes und seiner Wasserläufe. Bereits im Jahre 1893 geschaffen, ist es vorbildlich geworden, doch sind die künstlerischen Schlußfolgerungen noch in keiner großen Stadt des amerikanischen Flachlandes im Geiste großartiger Regelmäßigkeit gezogen worden. Vgl. Abb. 524—25.

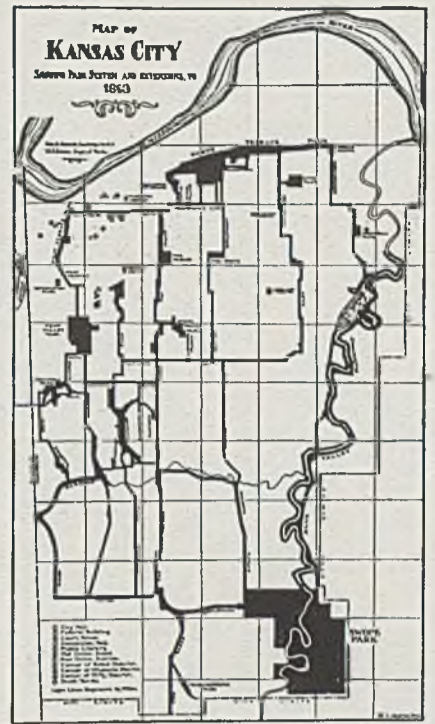


ABB. 548A — KANSAS CITY. PLAN DES PARKSYSTEMS 1913

Architekt: G. F. Kessler.
Die feinlinierten Quadrate stellen englische Quadratmeilen dar.

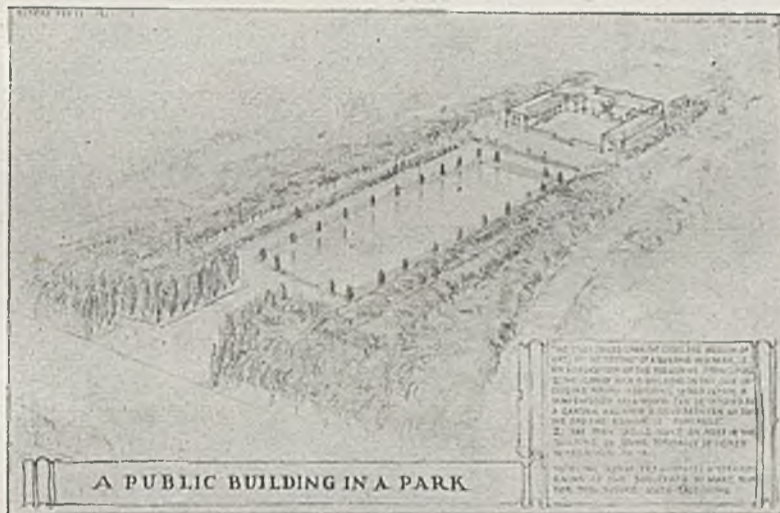


ABB. 549. — CLEVELAND. VORSCHLAG FÜR DIE GARTNERISCHE FASSUNG DES KUNSTMUSEUMS

Architekt: Elbert Peets. Der mittlere Teil des Museums ist vorhanden und ist gegenwärtig von der Hauptstraße durch einen formlosen Teich getrennt.



ABB. 550. — MILWAUKEE. VORSCHLAG FÜR WANDERERS REST FRIEDHOF

Architekten: Hegemann und Peets. Der zur Ausführung kommende Entwurf, von denselben Verfassern, ist auch in strengen Linien, aber einfacher gehalten.

ABB. 551. — BOSTON. DER ALTE GRANARY-FRIEDHOF



(Rechts) Die alten Puritaner-Friedhöfe Neu-Englands zeichnen sich, ähnlich den deutschen Herrenhuter Friedhöfen, durch edelste Einfachheit aus. Der Granary-Friedhof liegt im Herzen der Geschäftsstadt.



ABB. 552. — NEW YORK. BAHNHOF DER PENNSYLVANIA-EISENBAHN

Architekten: McKim, Mead und White. In dieser Vorhalle sind die Gedanken der steinernen Haupthalle (Abb. 556—57) mit den neuen Baustoffen Stahl und Glas neuartig gestaltet.



ABB. 553. — NEW YORK. BAHNHOF DER PENNSYLVANIA-EISENBAHN

Architekten: McKim, Mead und White. Vgl. Abb. 178, 179 A, 552—54. Diese Ansicht (aufgenommen von einem Hochhause Ecke 33. Straße und 7. Avenue) zeigt, besser als Straßenansichten es vermögen, das Äußere des großen Hallenbaues in der Mitte, dem die Diokletianthermen als Vorbild dienen. Vgl. Abb. 556—57. Auf der hier im Vordergrund links sichtbaren leeren Baustelle ist seit dem Datum der Aufnahme das einundzwanziggeschossige Pennsylvania-Hotel, das „größte Hotel der Welt“, erbaut worden.



ABB. 554. — NEW YORK. LAGEPLAN DES PENNSYLVANIA-BAHNHOFES

Vgl. Abb. 178, 179 A, 552—54. Die Bahngesellschaft, deren Gleise vor 1910 auf der Westseite des Hudsonflusses (North River) endigten und die also auf Fährverbindungen nach Manhattan angewiesen war, eroberte sich mit dem Aufwande von fast einer halben Milliarde Goldmark den unterirdischen Zugang zur Manhattan-Insel. Der Bahnhof der Pennsylvania-Bahn ist nicht wie jener der New Yorker Central Bahn (vgl. Abb. 188 und 237) ein Kopfbahnhof, sondern dank der Verlängerung des Tunnels unter dem Ostfluß ein Durchgangsbahnhof, dessen raumfressende Abstellbahnhöfe weit draußen untergebracht werden konnten (im Plane: A und A¹). In Manhattan selbst wurde nur das Notwendigste untergebracht: elf nebeneinander liegende Bahnsteige und 21 Bahngleise. Das darüber liegende Empfangsgebäude (im Plane: Z) von McKim, Mead und White bedeckt 3,3 Hektar. Vgl. die Bahnhöfe Abb. 595—600.

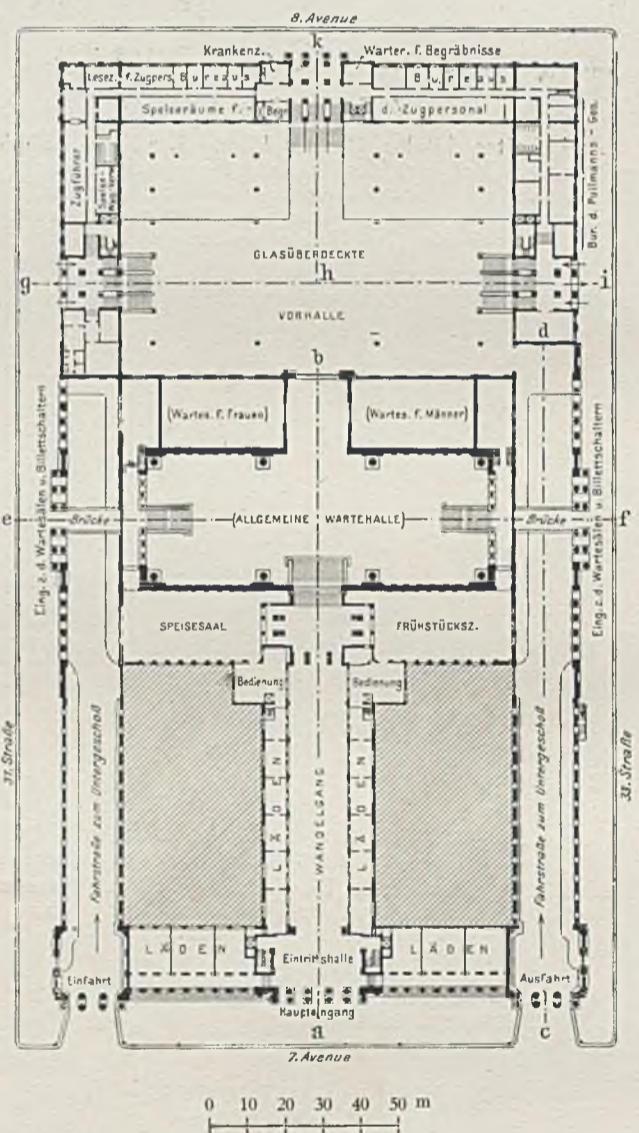


ABB. 555. — NEW YORK. PENNSYLVANIA-BAHNHOF
Grundriß auf Straßenhöhe. Das Gebäude ist 240 m lang und 137 m breit. Die Abb. 179 A, 552—57 stammen aus der Deutschen Bauzeitung, 1910, wo weitere Pläne und Abbildungen zu finden sind.

SCHLUSSBEMERKUNG

Wenn der Verfasser dieses Berichtes hier einige abschließende Worte zu sagen versucht, tut er es mit Zögern, weil er den Vorwurf fürchtet, er sei infolge seines zehnjährigen Aufenthalts in Amerika das Opfer eines Vorurteiles zu Gunsten des gastfreundlichen Landes geworden. Er hält in der Tat die amerikanischen Architekten — neben den Dänen — heute für die Führer auf dem Gebiete der europäischen Baukunst, und er denkt dabei nicht etwa an die paar Sezessionisten von Chicago, wie Sullivan und Wright, die in Deutschland und Holland bekannter sind als in ihrer Heimat, sondern an die große und in allen Teilen der Union mächtige Architekturschule, als deren Meister McKim, Mead und White verehrt werden und die auf dem sich überlegen gebärdenden europäischen Festland noch wenig gewürdigt wird. Der Verfasser bedauert, daß auch in Amerika noch viel Schlechtes gebaut wird, daß auch drüben oft Akademismus den Geist ersetzen muß, daß auch beim amerikanischen Publikum die Neigung zum Kitsch sehr stark ist und daß auch drüben gelegentlich in geistreichem Exotismus nach gotischen oder Frank Lloyd Wrightschen Rezepten gesündigt wird. Aber er ist auch überzeugt, daß nirgends besser erzogene Augen und besser geschulter baulicher Geschmack an der Arbeit sind als in Nordamerika.

Bis vor kurzem war es üblich, die amerikanische Baukunst mit dem allgemeinen Vorwurfe des Akademismus abzutun, als seien Männer wie McKim, White und Goodhue etwa mit unserem Hofarchitekten v. Ihne und seinen zahlreichen Geistesverwandten auf dieselbe Stufe zu stellen. Ich halte es für unmöglich, daß McKim ähnlich wie v. Ihne das Palais des Prinzen Heinrich (die heutige Universität) durch die aufwendige Staatsbibliothek oder das alte Schloß durch den überhohen Marstall erschlagen hätte. Die aufwendige und geschmackunsichere Protzigkeit unserer beiden wilhelminischen Zeitalter, die mit dem Reichstagsgebäude ins Kraut zu schießen begann, scheint dem Verfasser dieses Berichtes durchaus verschieden von dem geschmacksicheren amerikanischen Eklektizismus der führenden Amerikaner.

Da aber dem Verfasser eingewendet werden könnte, er habe durch zu lange Entfernung aus der Berliner Luft verlernt, ihre Vorzüge zu schätzen und durch zu lange Anwesenheit in Amerika ein Vorurteil für amerikanische Baukunst eingesogen, mögen hier als Abschluß zwei Urteile Platz finden, die in allerletzter Zeit von englischen Kritikern über die amerikanische Baukunst gefällt wurden. Auch in England war man bis vor kurzem geneigt, die amerikanischen Leistungen kurz als knabenhaften Größenwahnsinn kritikloser *Beaux-Arts*-Schüler abzutun; um so beachtenswerter ist es, C. und A. Williams-Ellis in ihrem Buche *The Pleasures of Architecture* (London, 1924) folgendes sagen zu hören:

„Ein architektonischer Stil, der sich in England mit Erfolg eingebürgert hat, ist der amerikanische. Allerdings ist er nicht in Amerika allein zu Hause. So viele amerikanische Architekten studieren in der Pariser *Ecole des Beaux-Arts*, daß in der amerikanischen Baukunst deutlich etwas Französisches zu verspüren ist. Dem gewaltigen Lehrkursus der *Beaux-Arts*-Schule ist es vielleicht nicht geglückt, Frankreich große Architekten zu geben, aber er scheint einen sehr glücklichen Einfluß auf Amerika gehabt zu haben. Die endlosen Perspektiven dieses Kursus, seine äußerst akademische Aufmachung, das lange Fernbleiben des Studenten von der Berührung mit dem praktischen Bauen, der Wert, der auf höchste Korrektheit, gediegenste Zeichnung und vornehmes architektonisches Gelehrten-tum gelegt wird — das alles ist für viele Europäer zu viel, aber auf die großartige Lebenskraft des Amerikaners scheint dieser Lehrgang die glücklichsten Rückwirkungen

gehabt zu haben. Amerika ist ein reiches und schnell wachsendes Land, und den amerikanischen Architekten bietet sich drum ein viel größeres Betätigungsfeld als den Baumeistern irgendeiner anderen Rasse. Aber es handelt sich nicht nur um die reicheren Betätigungsmöglichkeiten; der Blick für das Große und die Lebenskraft der amerikanischen Architekten versprechen etwas wie eine neue Baukunst, eine Baukunst, die sich in Größe und Majestät mit der italienischen Renaissance messen kann. Gewiß wird auch in Amerika noch viel Schlechtes und Albernes gebaut, aber es lebt drüben etwas wie ein allgemeines Verständnis für die ungeheuren Möglichkeiten, eine Fähigkeit, die gewaltigen mechanischen Hilfsmittel zur Geltung zu bringen und, wo es drauf ankommt, der Schwierigkeiten im Sturm Herr zu werden; alles das hat die englischen Baumeister zur Bewunderung hingerissen. Diese Bewunderung hat gewisse klar erkennbare technische Folgen in England, denn die amerikanische Baukunst hat ausgesprochene Eigenheiten. So haben z. B. das amerikanische Licht (so erklären manche Beurteiler) oder die amerikanischen Bauvorschriften (so behaupten andere) die amerikanischen Baumeister daran gewöhnt, flachere Profile, kleinere Gesimse und geringere Vorsprünge zu verwenden, als man in England gewohnt ist. Die Amerikaner neigen zu einer gewissen harten, scharf geschnittenen, logischen Einfachheit und nicht, wie so viele lebensfreudige Zeitalter, zu Überschwang und reichem Schmuck. Auch gibt es in Amerika jetzt eine ganz neue gotische Mode, in der übrigens die eben genannten Eigenheiten behalten werden. Diese Mode mag vorübergehend sein und keinen Einfluß auf England gewinnen. Wenn die Mode aber Dauer hat, wird man ihr auch in England folgen, denn der amerikanische Einfluß ist in England stark geworden und wird sicher noch stärker werden. So sind z. B. bereits für englische Architekturschüler eine Anzahl von amerikanischen Reisestipendien eingerichtet worden, und viele ausübende Architekten Englands schöpfen nicht nur aus der amerikanischen Baukunst, wie sie sich in England einbürgerte, sondern aus Studienreisen nach Amerika Anregung“.

Diese englischen Ausführungen über den amerikanischen Einfluß in England sind ebenso beachtenswert wie das über den französischen Einfluß in Amerika gesagte. Der vorzügliche und sehr starke Einfluß der Pariser *Beaux-Arts*-Schule in Amerika ist eine höchst eigentümliche Erscheinung, weil er viel mehr die Moral und die Methode der amerikanischen Baumeister als ihre Formgebung bestimmt hat. Es ist für einen Deutschen auch der Mühe wert, nachdrücklich zu fragen, warum die deutschen Architektenschulen keinerlei ähnlichen moralischen Einfluß ausüben konnten. Jedenfalls ist die Berechtigung der Auffassung zweifelhaft, welche deutsche Beurteiler der amerikanischen Baukunst manchmal den deutschen Einfluß überschätzen läßt. So schreibt z. B. K. T. Stöhr in seinem Buche „Amerikanische Turmbauten“ (München, 1921): „Der Einfluß der etwas süßlichen, französischen Architektur ist in Amerika allorts zu sehen, jedoch ist gerade in letzter Zeit der Einfluß der deutschen Architektur, die entgegen der französischen auf geschlossene, einfache Massenwirkung abzielt, stark bemerkbar. Zweifellos ist die Gotik für den Turmbau die geeignetste Stilart; die besten Stücke in gotischem Stil sind von deutschen Architekten oder solchen, die an deutschen Hochschulen studiert haben, entworfen worden“. Wie im Gegenteil die Mehrzahl der amerikanischen Baumeister heute über die deutschen Leistungen denkt, dürfte vielleicht besonders treffend aus der, hoffentlich nicht etwa etwas boshaften, „ehrvollen Erwähnung“ hervorgehen, die gelegentlich des Wettbewerbes für den Neubau der Chicago Tribune einem deutschen Entwerfer erteilt wurde (Abb. 161). Es wurde sehr höflich fast jeder Nation eine „Ehrevolle Erwähnung“ zuerkannt.



ABB. 556. — NEW YORK. PENNSYLVANIA-BAHNHOF. DER NÖRDLICHE TEIL DER HAUPTHALLE

Architekten: McKim, Mead und White. Die obere Abbildung gibt mangels des menschlichen Maßstabes eine erstaunlich ungenügende Vorstellung von der Größe der Halle, die 45 m hoch, 33 m breit und 87 m lang ist. Die ganz im Hintergrund sichtbare Treppe und Säulenhalle ist in der folgenden Abbildung wiedergegeben. Weder diese, noch die daneben liegende Eisenhalle (Abb. 552) ist übrigens die Empfangshalle der Züge. Die Züge laufen vielmehr drei Geschosse tiefer ein; vgl. Abb. 179.

Der Verfasser des vorliegenden Berichtes hatte verschiedentlich Gelegenheit, sich darüber zu wundern, wie unfähig ihm auch scharf beobachtende amerikanische Architekten erschienen, wenn es darauf ankam, unter deutschen Leistungen die plumpen Geschmacksverirrungen der „Renaissance“ der 80 er Jahre von den ernsteren Bemühungen v. Ihnes, Otto Marchs oder selbst Hoffmanns und von den modernistischen Versuchen z. B. Tauts zu unterscheiden. Allgemein wurde eine Ausnahme fast nur mit Messel (und seinen Nachfolgern) gemacht, dessen Warenhausformen vielen als „sehr interessant“ gelten, von dem aber z. B. gewisse Miethäuser oder selbst der erste Entwurf für die Museumsinsel scharf abgelehnt werden.

Das zweite der englischen Urteile, die den Abschluß dieses Berichtes bilden sollen, ist von C. H. Reilly, der kürzlich ein Buch über die vielgenannte, wenn auch in Deutschland noch wenig gekannte Architektengruppe McKim, Mead und White veröffentlichte (London, 1924). Reilly schreibt:

„Mit dem Aufsteigen der Firma McKim, Mead und White haben wir eine neue Erscheinung in der Geschichte der Baukunst, eine Erscheinung mit der die Welt, solange unsere gegenwärtige Zivilisation dauert, mehr und mehr vertraut werden wird. Mit McKim und seinen Mitarbeitern und seinen Hunderten von glänzenden Schülern und Zeichnern gibt es heute zum ersten Male eine bewußt eklektische Baukunst. Unsere großen Meister der Vergangenheit haben jeder seinen eigenen Stil entwickelt; Wren, Robert, Adams, Cockerell, Barry, wir kennen sie und erkennen leicht ihre verschiedenen Manieren. Wir können gewiß bei einer Wanderung durch New York auch ein Gebäude von McKim,

Mead und White erkennen, aber wir erkennen es nur an der Art, wie seine Haltung, sein Maßstab und seine Behandlung die der Nachbargebäude durch Vornehmheit und Zurückhaltung übertrifft. Es zeichnet sich nicht, wie die Gebäude alter Meister, von den Nachbarn durch Verschiedenheit in Art und Stil aus. In diesem Sinne ist es nicht so eigenartig, nicht so individuell. Ist es deswegen — wie die Dinge in unserer größeren modernen Welt einmal liegen — schlechter? Ich wäre bereit, das Gegenteil zu vertreten. Ich glaube, daß ein derartiges Werk mit weniger persönlicher Eigenart besser ist, namentlich in der Stadt. Diese vornehm zurückhaltenden Gebäude von McKim, Mead und White drücken eine allgemeine Geistesverfassung aus, wie sie unsere heutige Zivilisation ausdrücken sollte, auch wenn sie es manchmal versäumt. Solche Gebäude würden in London ebenso zu Hause sein wie in New York. Kürzlich wurde uns mit dem Bush-Gebäude im Strand ein Werk eines Schülers aus der Werkstatt McKims geschenkt — in Amerika sind alle großen Architekten Lehrer, gleichzeitig unmittelbar durch Erziehungsanstalten (wie die amerikanische Gesellschaft ehemaliger *Beaux-Arts-Schüler*), als auch mittelbar durch ihre ausgeführten Arbeiten — und es war gleich wie bei uns zu Hause. Es wirkt nicht exotisch, sondern nur besser als unsere eigenen Arbeiten. Ähnliches könnte man von McKims eigenen Arbeiten sagen. Seine Bücherei für Pierpont Morgan würde bei uns durchaus willkommen sein; obgleich sie von italienischem Geiste umweht ist, gehört sie doch eher in unser Zeitalter als in irgendein besonderes Land. Sie verwirklicht, was wir alle gerne verwirklichen möchten, nur so viel besser, zuverlässiger, gewandter und vollkommener. Wenn in England

Architekten mit dem Entwurf großer Eisenbahnhöfe be-
traut würden, dann stünde etwas in der Art des Pennsyl-
vania-Bahnhofes an Stelle der Waterloo-Station, aber es
würde viele Jahre dauern, bevor wir etwas schaffen könnten,
das sich mit dem Pennsylvania-Bahnhof messen dürfte.
Wir haben keine große Bücherei, die, ähnlich wie die schöne
Bibliothek der Columbia Universität in New York, eine
unserer Universitäten beherrscht, aber wir fühlen alle, daß
wir sehr stolz sein würden, wenn es einem englischen Bau-
meister gegeben wäre, etwas Ähnliches zu schaffen. Die
architektonische Welt ist zu weit und sie weiß zu viel von
der Vergangenheit, als daß sie sich heute mit exzentrischen
oder rein persönlichen Lösungen großer Bauaufgaben zu-
frieden geben könnte. Das hat McKim stark empfunden“.

In dem hiermit zum Abschluß kommenden Bericht über
amerikanische Architektur und Stadtbaukunst ist ein

(kleiner) Teil der Arbeiten McKims und Whites abge-
bildet, die zu den wichtigsten Ausgangspunkten der neueren
amerikanischen Baukunst gehören. Als besonders reife
Arbeiten dieser Baumeister seien genannt Blais-Haus
(Abb. 560—62), Gorham Gebäude (Abb. 241), Pennsyl-
vania-Bahnhof (Abb. 178, 179 A, 552—57) und Columbia
Bibliothek (347). Auch McKim und White mußten — so
wenig man das ihren späteren Werken auch ansehen kann —
in ihrer Jugend die Folgen der Beredsamkeit John Ruskins
überwinden, dessen romantische Lehren das neunzehnte
Jahrhundert und auch die Lehrzeit McKims und Whites
und anderer amerikanischer Klassizisten vergiftet haben.

Die vorangehenden Ausführungen, die hier unver-
ändert aus der ersten Auflage übernommen sind, haben so
viel Widerspruch gefunden, daß im Anhang zu dieser Neu-
auflage erneut darauf eingegangen werden soll.

(Unten)

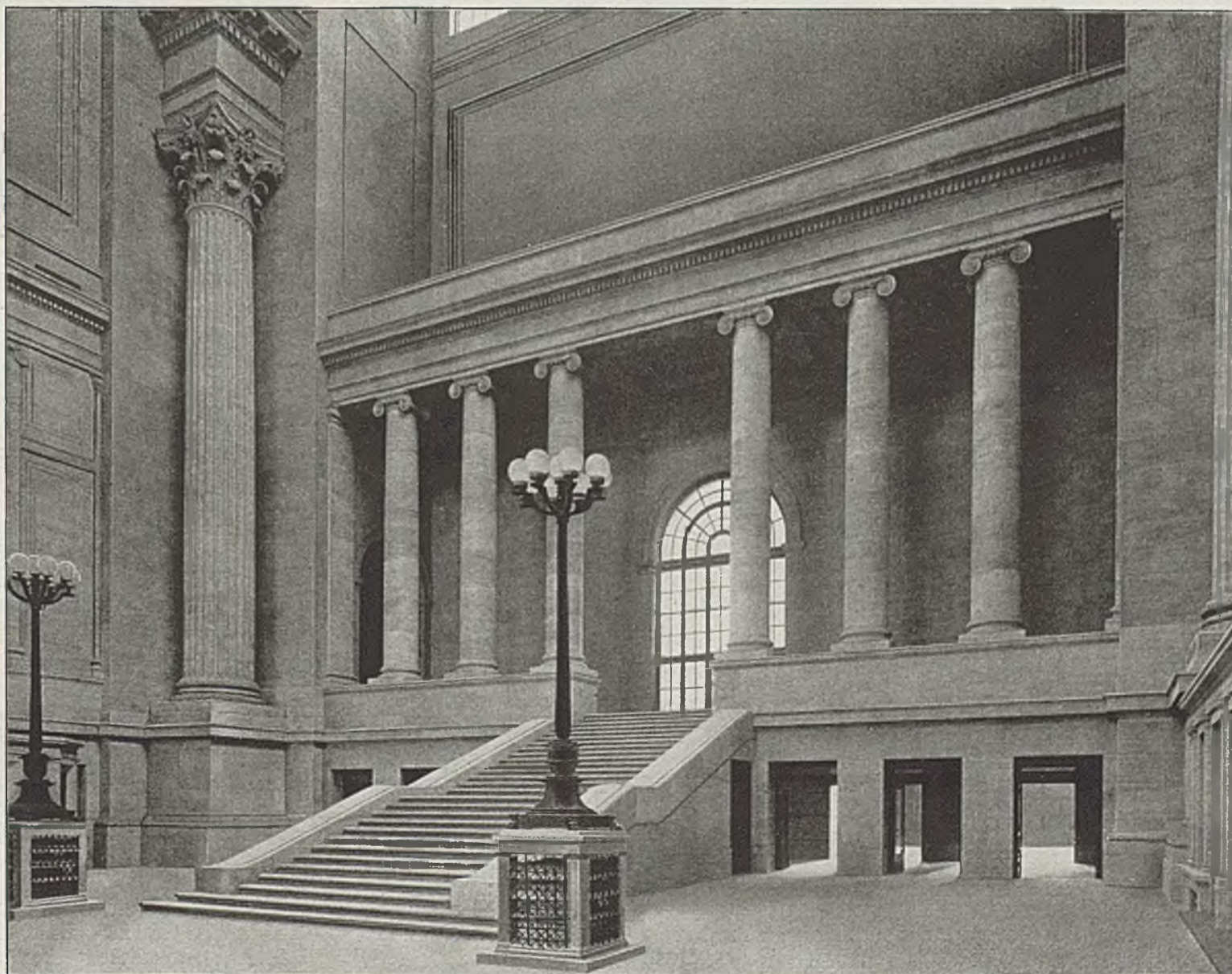
ABB. 557. — NEW YORK. PENNSYLVANIA-BAHNHOF. AUSGANG AUS DER HAUPTHALLE

Architekten: McKim, Mead und White. Vgl. Abb. 556. Dieser Ausgang führt über die in Abb. 178 und 555 gezeigte Brücke zur 33. Straße.
Die unten sichtbaren Ausgänge führen zu der Fahrstraße unter der Brücke. Vgl. auch Abb. 179, 179A und 552—54.

Die Durchdringung alter Formen mit neuem Geiste und die fast überall völlig über-
zeugende Lösung ganz neuer Aufgaben im Rahmen großartiger Überlieferung sind in
diesem Bahnhofe von McKim, Mead und White so erstaunlich, daß man sich das auch
praktisch höchst befriedigende Ergebnis nur aus dem verständnisvollsten Zusammen-
arbeiten zwischen den Architekten und den erfahrenen Verkehrsingenieuren dieser
mächtigen Bahngesellschaft erklären kann. Obgleich so alles Verkehrstechnische in den
berufensten Händen lag, hat übrigens auch der Pennsylvania-Bahnhof Kritiker gefunden,
die manche Einzelheiten, namentlich in der Bewältigung des Fußgängerverkehrs inner-
halb des Bahnhofes, für verbesserungsfähig erklären. Der Zufall wollte es, daß der
Verfasser der vorliegenden Arbeit kürzlich Gelegenheit fand, mit einem dieser Kritiker
in Süddeutschland zu reisen, was zu einigen scherzhaften Erlebnissen führte, die hier
trotz ihres etwas anekdotenhaften Wesens kurz erwähnt sein sollen, weil sie die eigen-
tümliche Ungerechtigkeit verschiedener Maßstäbe dartun, mit denen architektonische
Leistungen gemessen werden. Der deutsch-amerikanische Kritiker war nicht nur einer
der im Auslande so seltenen Bewunderer moderner deutscher Baukunst, sondern auch
einer jener, selbst nach dem Kriege, gar nicht seltenen Verehrer der berühmten „deut-
schen Tüchtigkeit“ (German efficiency), wie sie ihm besonders in der staatlichen Eisen-
bahnverwaltung Bismarckschen Ursprungs offenbart schien; er hielt nur wenig von den
Leistungen der amerikanischen Eisenbahngesellschaften, die nach seiner Ansicht nur
schöner Gewinn suchte, ohne gemeinnütziges Pflichtbewußtsein, folgen. Dieser Kritiker,
der die Entfernungen getadelt hatte, welche man im Pennsylvania-Bahnhof der Neun-
millionenstadt New York zu Fuß zurücklegen muß, wurde beinahe ungehalten, als er
nach Ankunft auf dem Bahnhof von Nürnberg mit Gastfreunden in der Nachbarschaft
telefonieren wollte und als ihm erklärt wurde, für Ferngespräche müsse er den
Bahnhof verlassen und sich auf das Postamt begeben. Das Postamt war zwar das
Nachbargebäude, hatte aber in der Richtung nach dem Bahnhof keine Türen; wir mußten
uns also rings um die Post herumbewegen, und da es in Strömen regnete, nahm mein

Freund einen Kraftwagen. Ich vertröstete ihn auf Stuttgart, wo er an dem nagel-
neuen Bahnhof (Abb. 179 C) einmal sehen werde, was „German efficiency“ und
deutscher praktischer Sinn wirklich vermögen. Nach der Ankunft in Stuttgart wollte
sich mein Freund eine Schlafwagenkarte für die Abfahrt am folgenden Abende lösen;
aber an der Fahrkartenausgabe des Bahnhofes wurde ihm erklärt, dazu müßte er in die
Stadt fahren. „Was?“ rief mein Freund, „um eine Bahnfahrkarte zu lösen, schicken
Sie mich vom Bahnhof in die Stadt?“ Der Beamte antwortete: „Die Schlafwagen ge-
hören einer privaten Gesellschaft; die geht uns nix an.“ Als wir auf dem neuen
Bahnhof in Karlsruhe wieder Schlafwagenkarten lösen wollten, fragten wir vorsichtig
gleich nach der „Auskunft“. Zur Auskunftsstelle muß der eilige Reisende der Haupt-
stadt des „Musterländles“ ein Obergeschoß erklimmen, um dort in einem kanzlei-
artigen Räume zu erfahren, daß Schlafwagenkarten in der Stadt von einem Verkehrs-
verein verabfolgt werden. Da aber die gemeinnützige, staatliche Eisenbahnbehörde in
Karlsruhe gerade zwecks umfangreicher fiskalischer Geländespekulation den Bahnhof
weit aus der Stadt hinaus verlegt hat, ist die Reise vom Bahnhof in die Stadt zur
Sicherung eines Bettes im Eisenbahnzuge eine Expedition, die man nicht zu Fuß unter-
nimmt. Mein Freund kam zu dem Schlusse, daß die Verhältnisse in Amerika schließlich
auch nicht schlimmer seien, als im gelobten Deutschland; ja, daß im Gegenteil die
Art zu loben ist, wie die Pennsylvania-Bahn mit ungeheuren Opfern sich den Zugang
ins Innere von New York erkämpfte, statt (wie so oft und bequem — für die Behörde —
in Deutschland geschieht) die Fahrgäste sich ihren Weg zum Bahnhof erkämpfen
zu lassen.

Kommt es bei der Beurteilung neuzeitlicher Bahnhofsanlagen zu reinen Schönheits-
fragen, dann klappt selbstverständlich ein Abgrund zwischen der eigenartigen Pfeiler-
vorhalle, dem Festungsturm und den in Betonhallen eingehängten hölzernen Saaldecken
des neuen Stuttgarter Bahnhofes und den Säulen und den lichten, gewölbten Hallen
der klassizistischen Amerikaner (vgl. S. 54).



BILDERATLAS

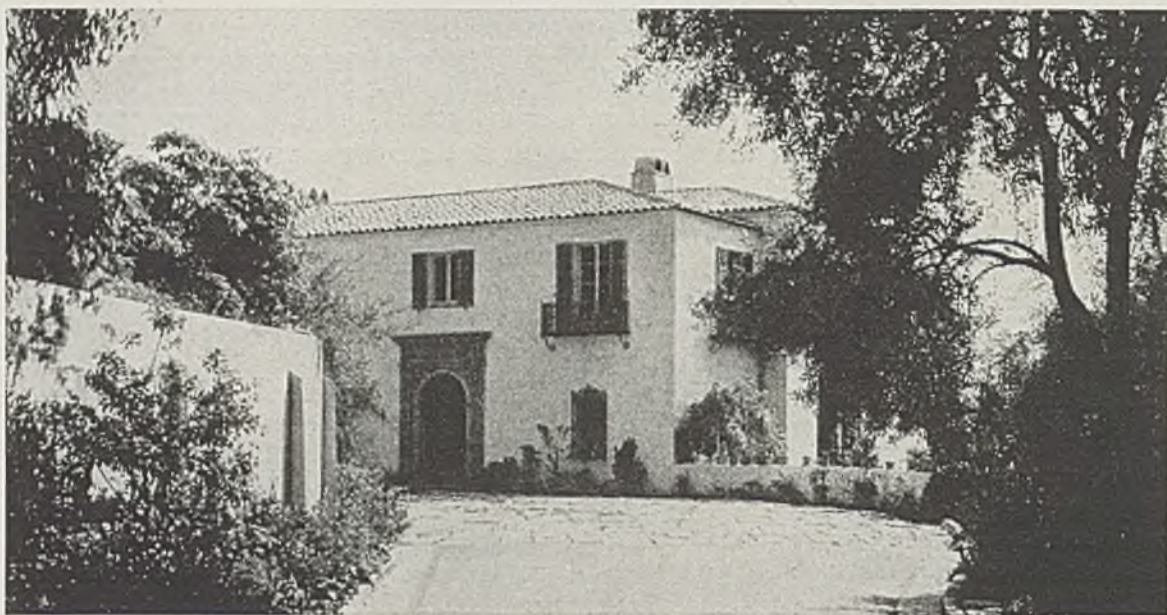


ABB. 558. — BEVERLY HILLS, CALIFORNIEN. WOHNHAUS B. R. MEYER
Erbaut 1924. Architekten: Johnson, Kaufman und Coate.



ABB. 559. — LOS ANGELES. BÜRO DER ARCHITEKTEN: MARSTON, VAN PELT UND MARBURG
Erbaut 1924.

FRANK LLOYD WRIGHT
UND MCKIM,
MEAD UND WHITE

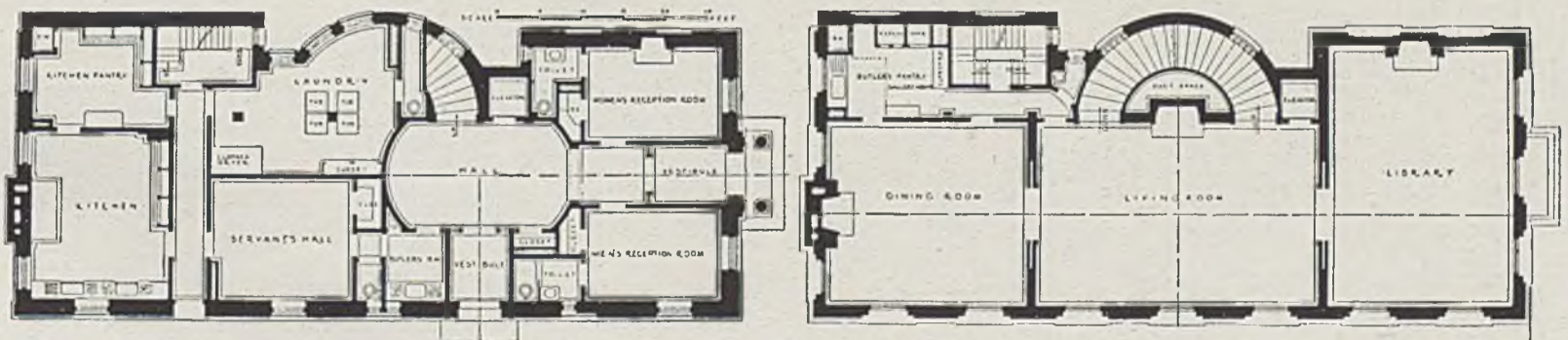
ANTWORT AN EINIGE
KRITIKER DER ERSTEN
AUFLAGE

„Man sollte von der künftigen Stadtbaukunst Amerikas nicht so sehr als von einer Entwicklung des ‚Kolonialstils‘ sprechen, sondern vielmehr von einer neuen Synthese, in welcher der ‚Kolonialstil‘ eine so wichtige Rolle spielt, daß nichts neues aufgenommen werden darf, was sich nicht mit ihm zu einem Wohlklang zusammenschließen vermag“ (vgl. oben S. 81). Die Erfüllbarkeit meiner Forderung einer „neuen Synthese“ scheint mir durch Beispiele wie die auf Seite 81—86 gegebenen bewiesen. Trotzdem ist dieser mir wichtigste Gedankengang von einigen Kritikern dieses Buches nicht verstanden worden. Ich habe deshalb im nachfolgenden Bilderatlas die neuen Beispiele Abb. 558—82, 617—46, 716—17, 725, 729—31 hinzugefügt. Die Oberflächlichen unter meinen Kritikern — es gibt auch andere, aber die machen weniger Lärm — behaupten, statt einer „neuen Synthese“ fordere ich geistlose Nachahmung des Alten. Das ist falsch, wenn ich auch gerne zugebe, daß mir selbst geistlose (und erst recht geistvolle!) Nachahmungen guter alter Leistungen lieber sind als geistlose „Neuschöpfungen“. Besonders haben sich einige Kritiker an zweierlei gestoßen, einmal, daß ich die Leistungen der amerikanischen Architekten McKim, Mead und White gerühmt, und zum andern, daß ich von den Arbeiten Wrights wenig Aufhebens gemacht habe.

Die deutsche Voreingenommenheit für Frank Lloyd Wright wurde bis zum Erscheinen meines Buches höchstens übertroffen durch die beinahe völlige Unkenntnis der Arbeiten von McKim, Mead und White, die in Amerika etwa so bekannt sind wie bei uns Messel, während Wright drüben etwa den Ruhm erwarb, dessen sich bei uns der beachtenswerte Berliner Architekt Korn erfreut. Dennoch ist es mir bei uns einmal begegnet, daß ein besonders angesehener Architekt, dem ich McKim, Mead und White nannte, mich höflich verbessern zu müssen glaubte mit den Worten: „Der Name wird Frank Lloyd Wright ausgesprochen.“

Hier sei darum zuerst von Wright die Rede. Über ihn scheint mir das Urteil berechtigt,

(Fortsetzung Seite 158)

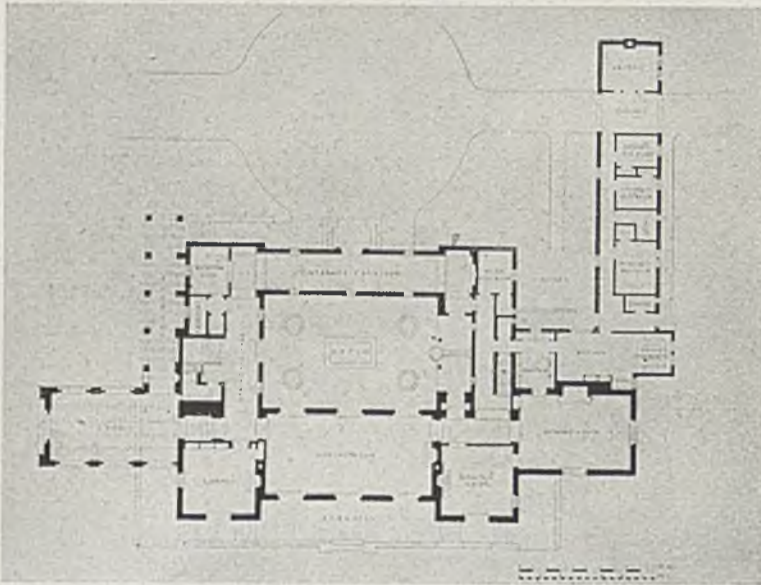


Erdgeschoß

Zweites Geschoß

ABB. 560-562. — CHICAGO. WOHNHAUS F. T. BLAIS
 Erbaut 1912. Architekten: McKim, Mead und White

Obergeschoß.



Erdgeschoß.

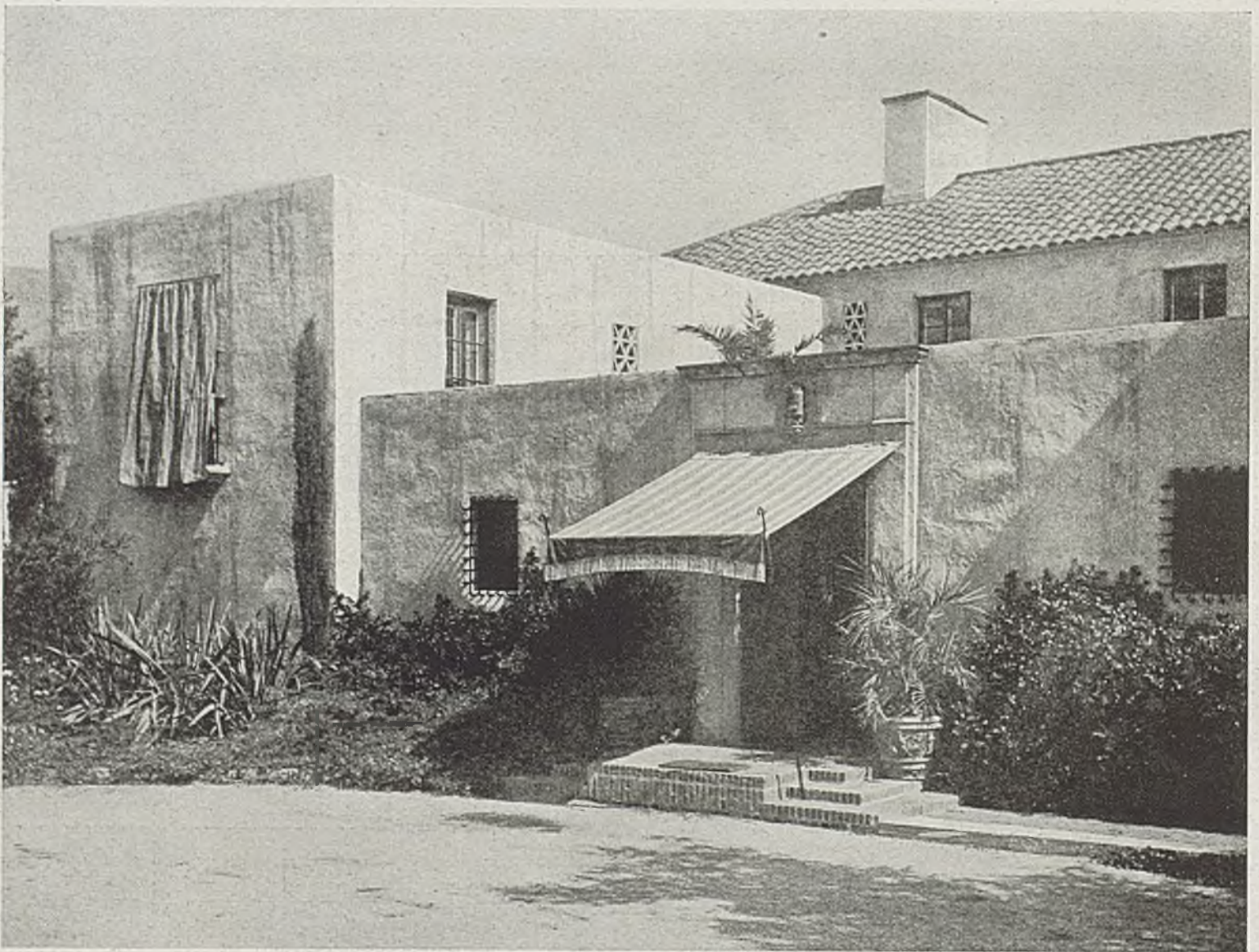


ABB. 563-567. — MONTECITO, CALIFORNIEN. WOHNHAUS HENRY DATER
Architekt: Bertram Grosvenor Goodhue († 1924).



ABB. 568. — LOS ANGELES
HAUS DES ARCHITEKTEN T. BEVERLEY KEIM
Erbaut etwa 1924.

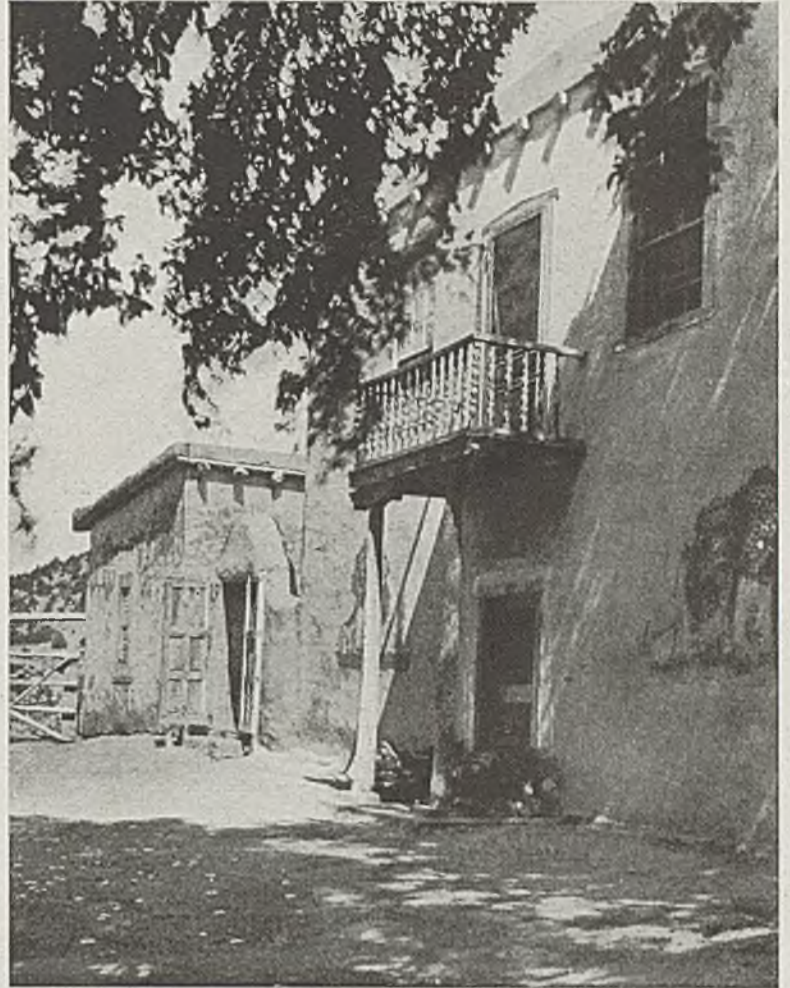


ABB. 569. — SANTA FE, NEU-MEXICO
UMBAU (1923) EINES ALTEN HAUSES
Architekt: Randall Davey



ABB. 570. — CLEVELAND, OHIO. WOHNHAUS H. P. BINGHAM
Architekten: Walker und Gillette



ABB. 571-572 (oben und rechts). — SANTA MONICA, CALIFORNIEN
ENTWURF FÜR EIN HOTEL
Architekt: B. G. Goodhue



ABB. 573. — HAMILTON (BERMUDA). HOTEL BERMUDIANA
Architekten: Warren und Wetmore (New York)

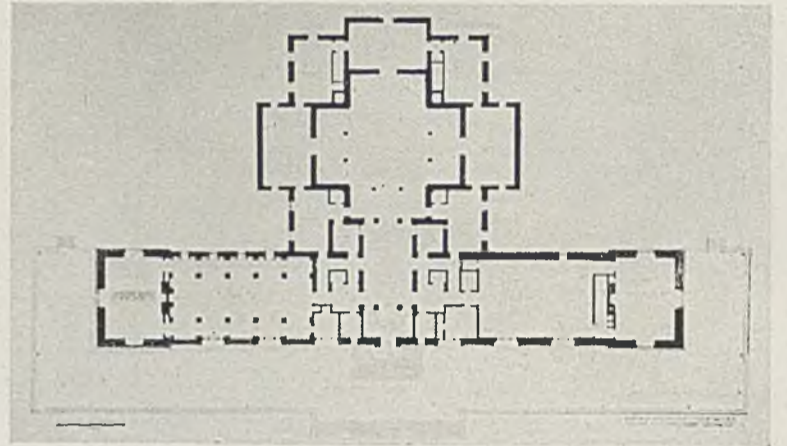


ABB. 574. — WASHINGTON
Erdgeschoß-Grundriß zu Abb. 576



ABB. 575. — SANTA BARBARA, CALIFORNIEN. HAUS DER ZEITUNG DAILY NEWS
Architekt: G. W. Smith

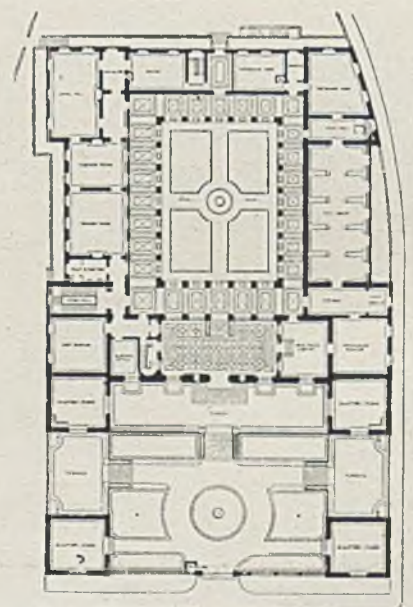
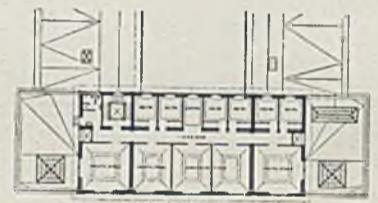


ABB. 577 A und B. — GRUNDRISSSE
ZU ABB. 577 AUF S. 153

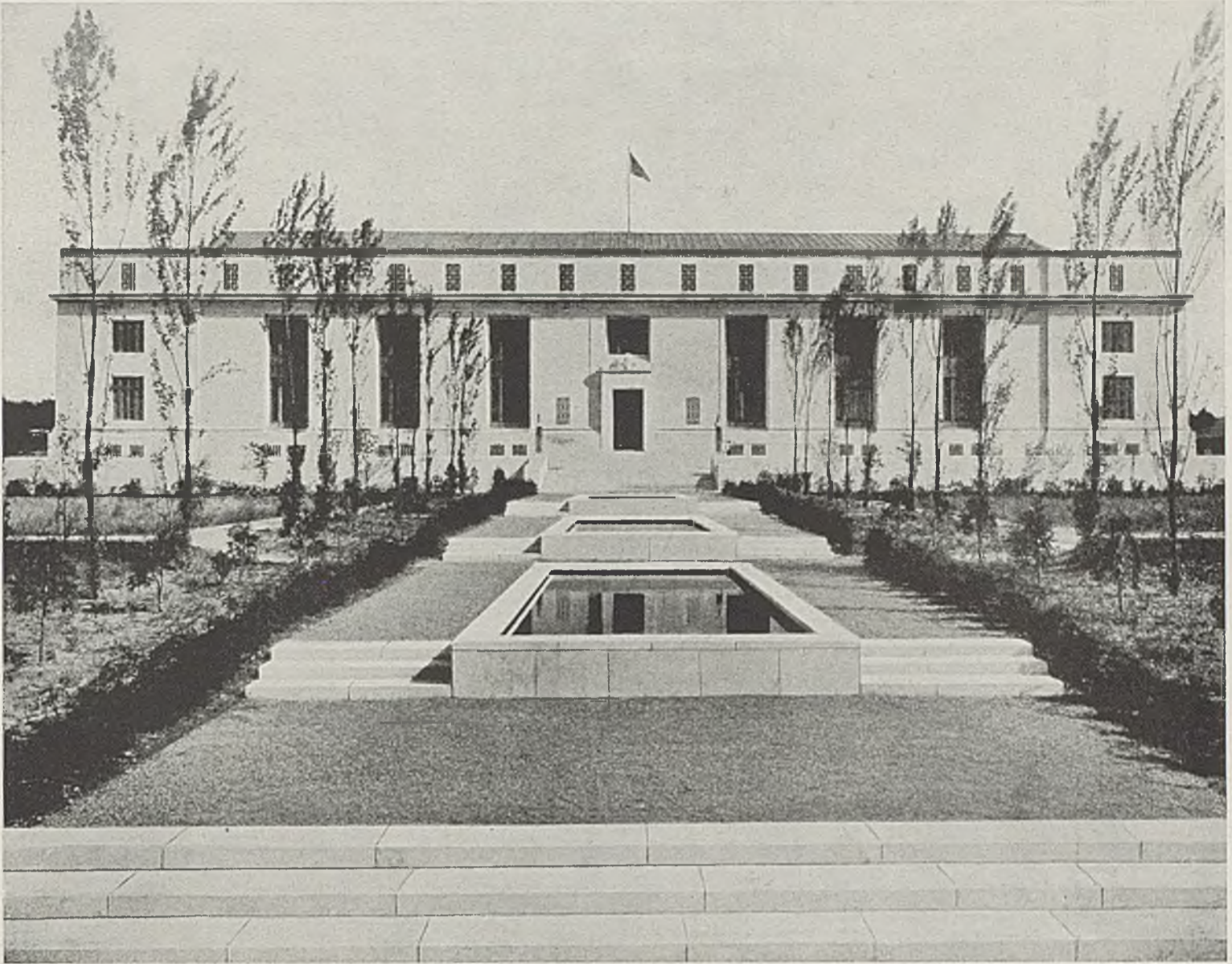


ABB. 576. — WASHINGTON. NATIONALE AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN
Architekt: Bertram Grosvenor Goodhue. Vgl. den Grundriß Abb. 574, Seite 152.



ABB. 577. — ROM. AMERIKANISCHE AKADEMIE
Erbaut 1913. Vgl. die Außenansicht Abb. 232, S. 65 und die Grundrisse Abb. 577A u. B auf S. 152.
Architekten: McKim, Mead und White



ABB. 578—580. — NEW YORK, MIETHAUS, PARK AVENUE 277
 Oben: ANSICHT VON PARK AVENUE. Links: AUSFAHRT VOM HOF. Rechts: HAUPTINFABRT. Vgl. S. 155
 Erbaut 1924. Architekten: McKim, Mead und White

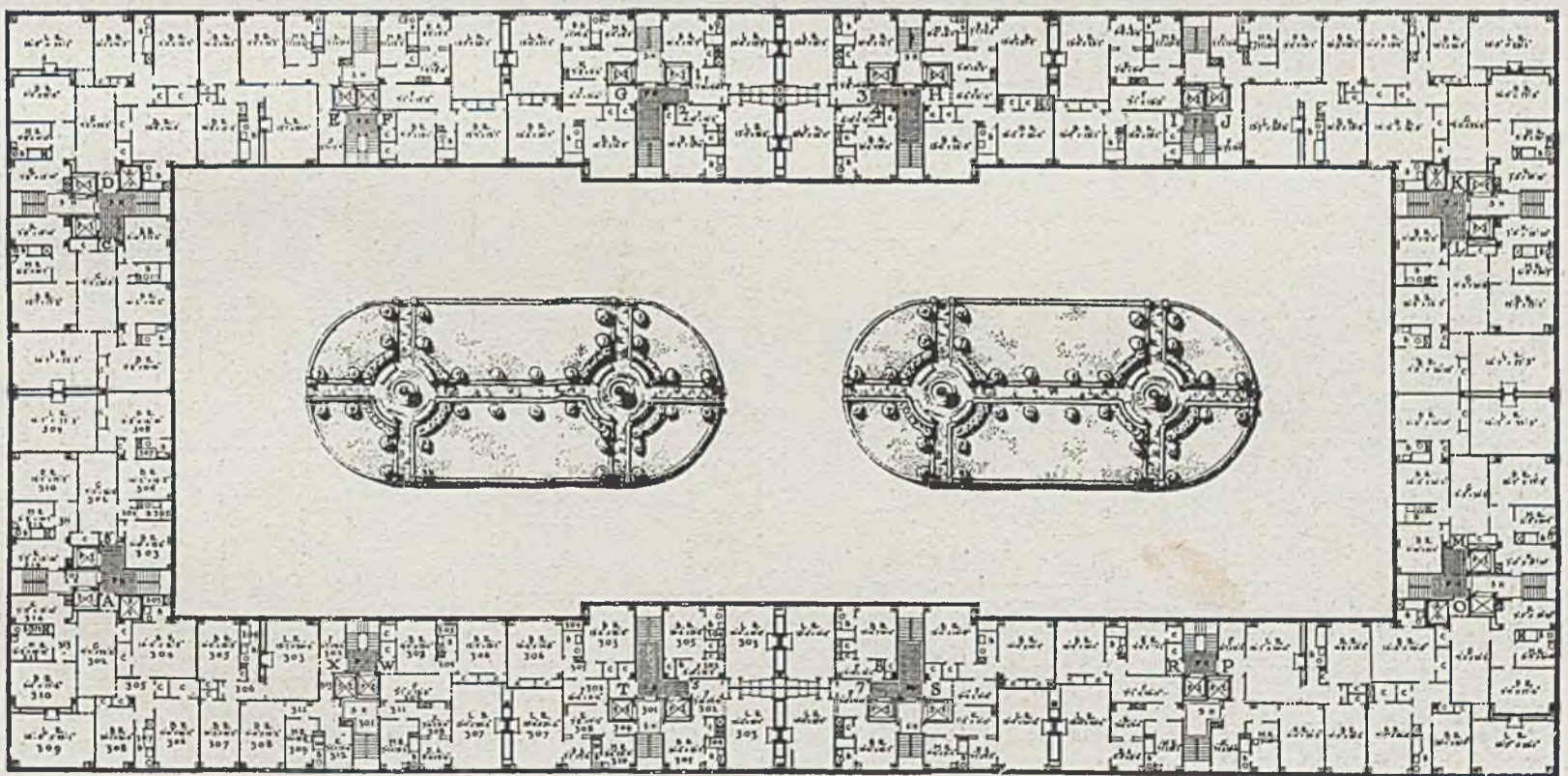


ABB. 581—582. — NEW YORK. MIETHAUS, PARK AVENUE 277
 Oben: HOFANSICHT. Unten: GRUNDRISS. Vgl. S. 154
 Erbaut 1924. Architekten: McKim, Mead und White

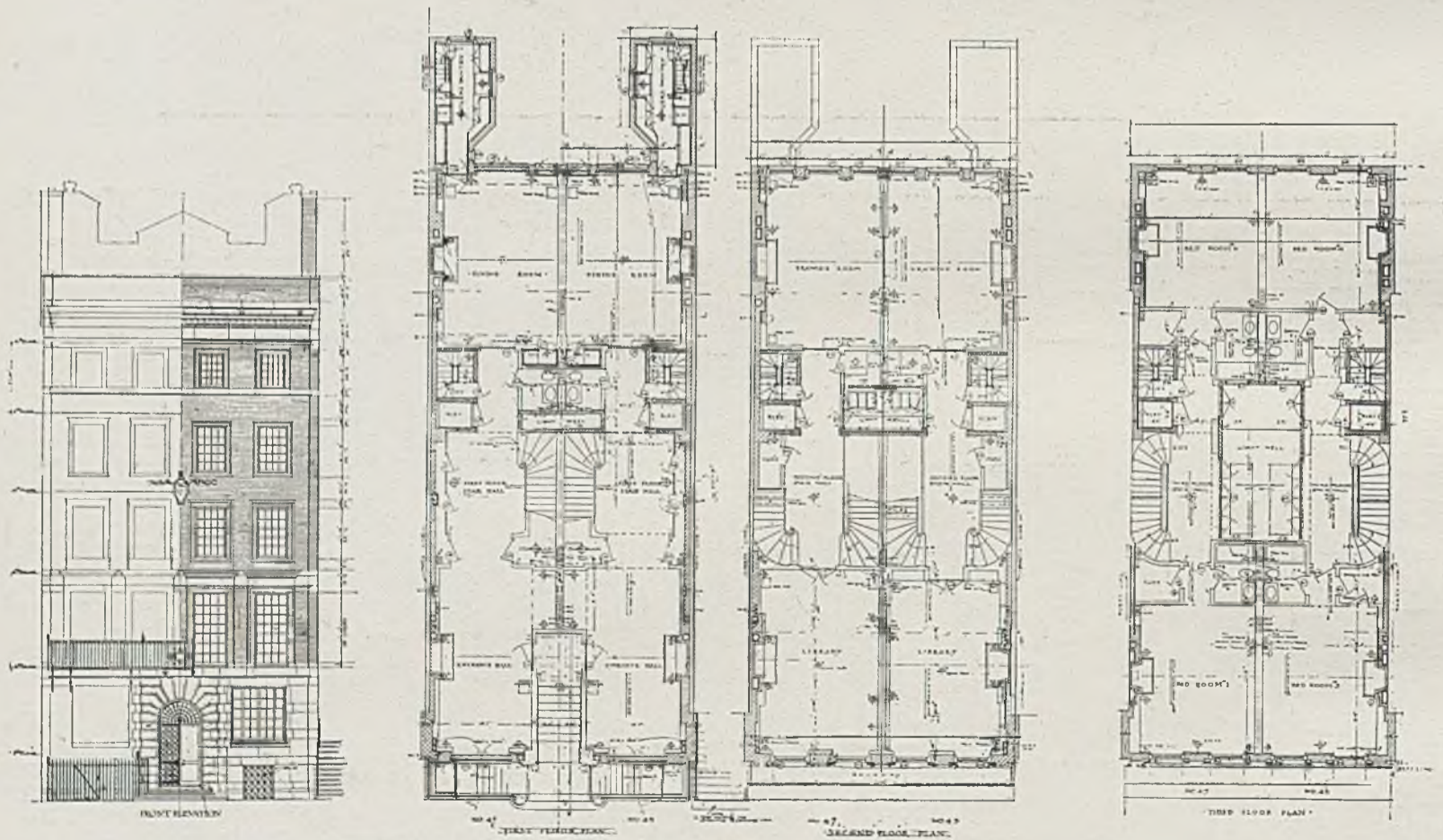
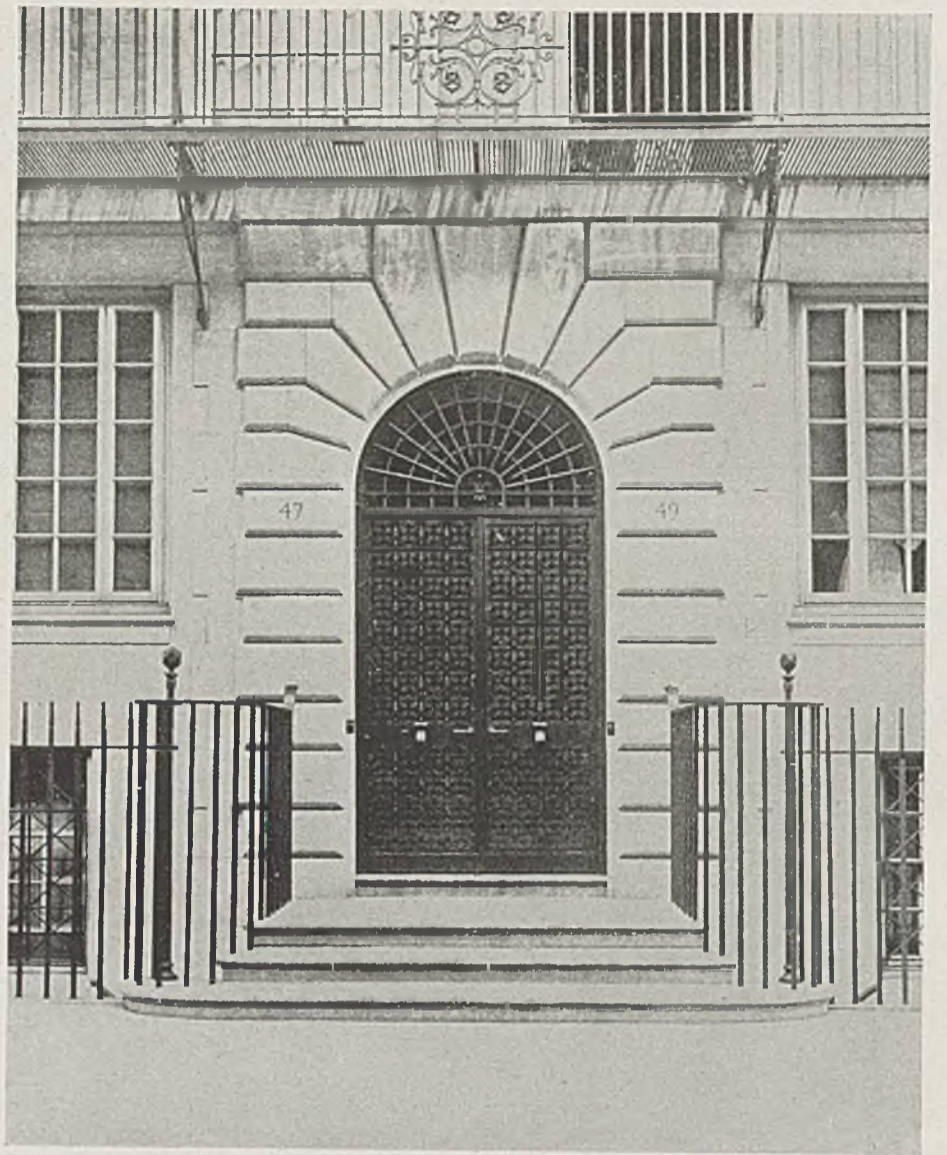
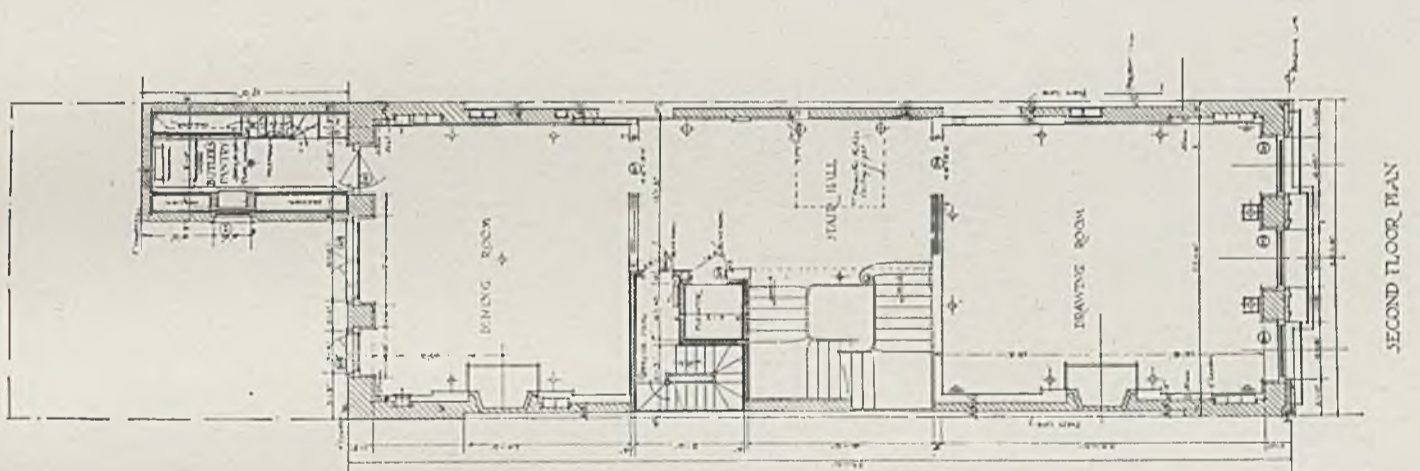
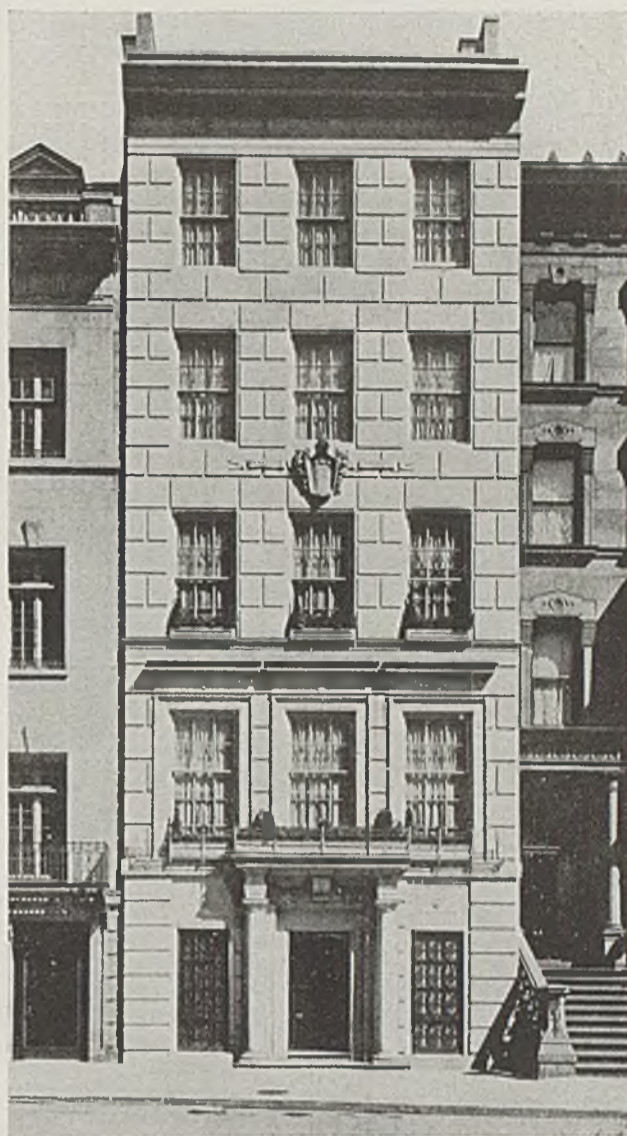
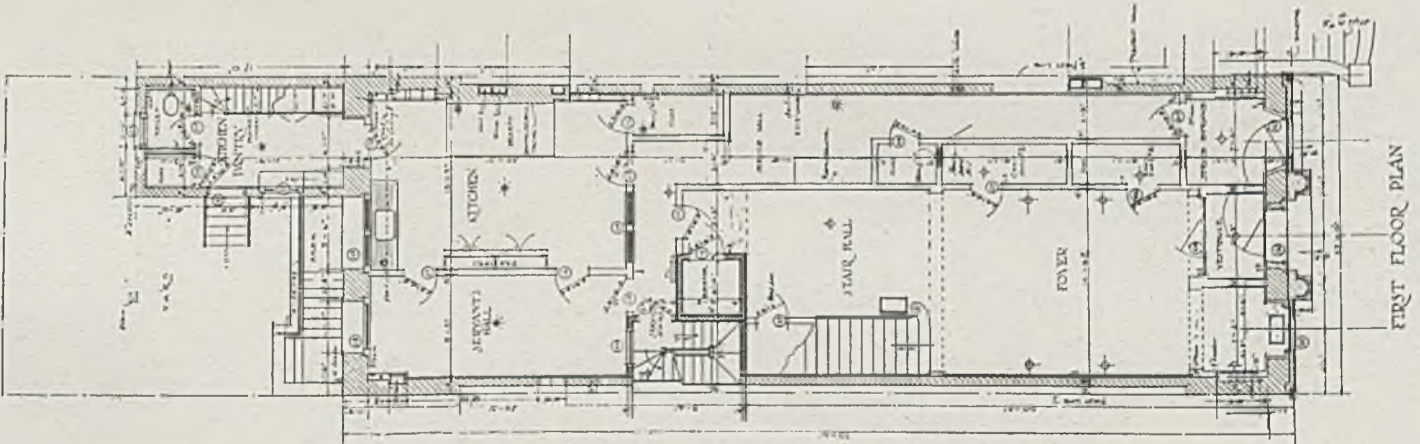


ABB. 583—588. — NEW YORK. ZWEI WOHNHAUSER. 65. STRASSE, NR. 47 und 49
 Architekt: Charles A. Platt

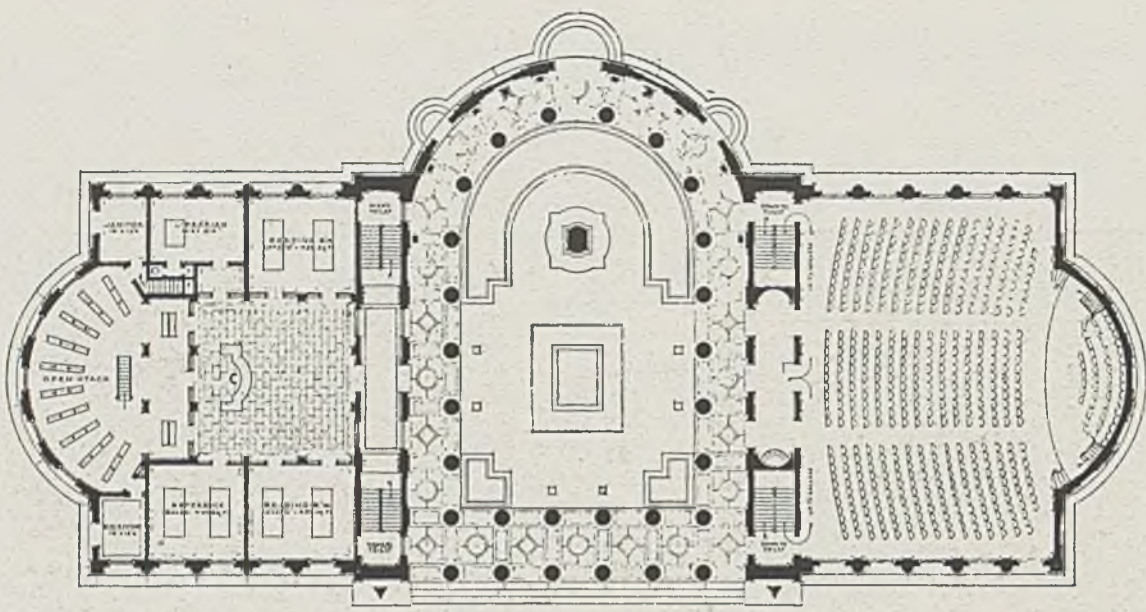


SECOND FLOOR PLAN



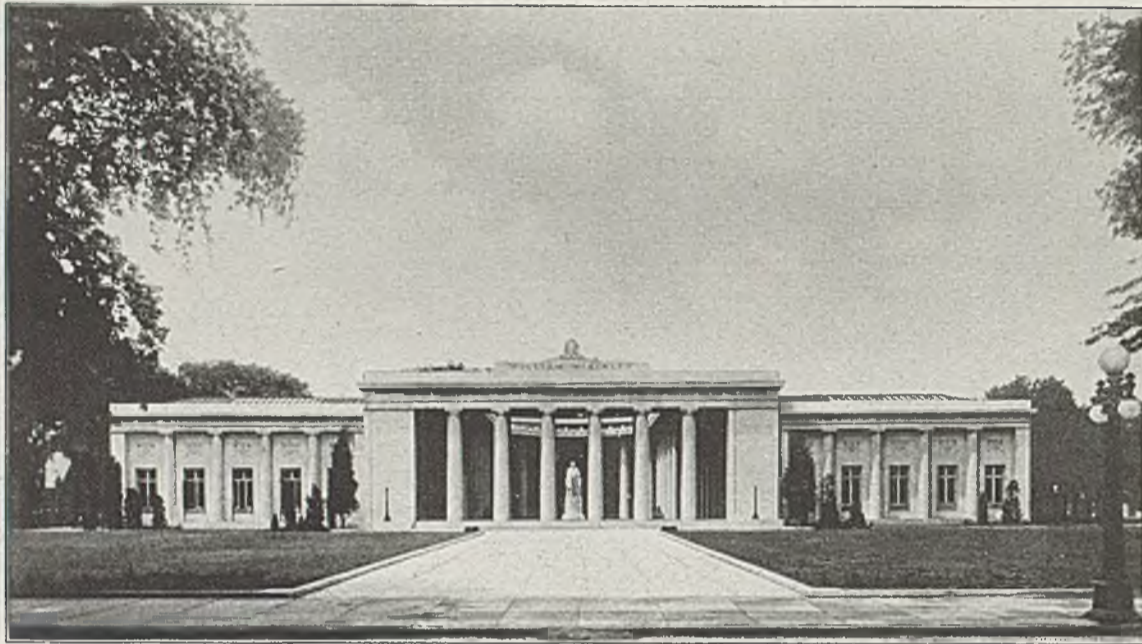
FIRST FLOOR PLAN

ABB. 589-592. — NEW YORK, HAUS IN DER 65. STRASSE, NR. 7
Architekt: Charles A. Platt



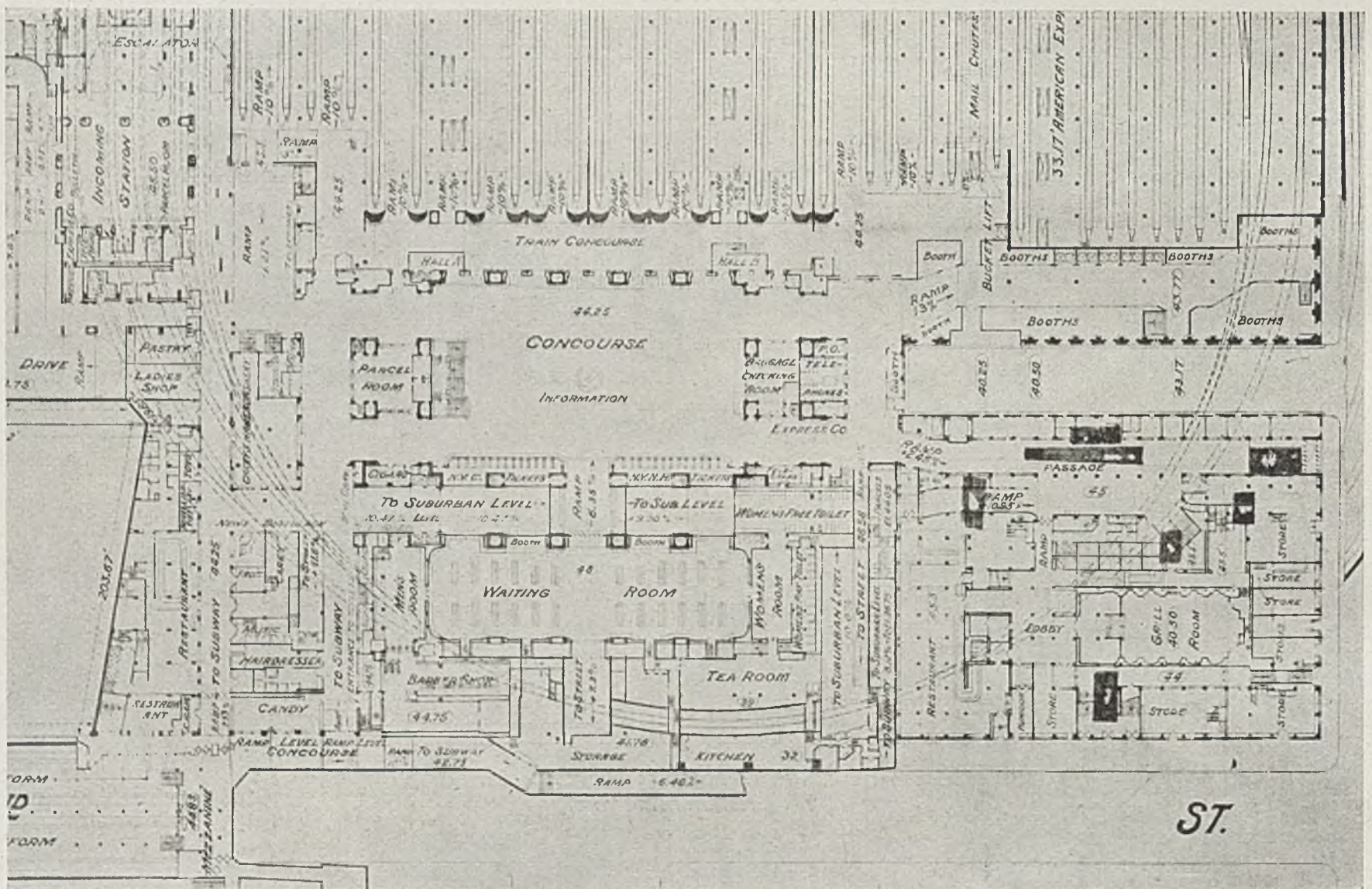
Oben und Mitte:
 ABB. 593-594. — NILES (OHIO)
 DAS NATIONALDENKMAL ZU EHREN
 DES PRÄSIDENTEN MCKINLEY
 Erbaut (1915) aus Granit, weißem
 Marmor und farbigen Terrakotten.
 Gesamtlänge 71 m.

das vom Herausgeber der „Bau-
 gilde“ (Jahrg. VI, Heft 15) gefällt
 wurde. Er sagte (obgleich er mei-
 nes Wissens Amerika persönlich
 nicht kennt): „Wright's Schaffen,
 das Wesentliche seines Werkes ist
 so unamerikanisch wie möglich.“
 Da ich wahrscheinlich unter den
 deutschen Städtebauern derjenige
 bin, der am längsten in Amerika
 gearbeitet hat, hielt ich es nicht
 für unbescheiden, beinahe ebenso
 entschlossen zu urteilen und dann
 folgerichtig die Arbeiten eines
 Künstlers, dessen „Schaffen so un-
 amerikanisch wie möglich ist“,
 von einem Buche auszuschließen,
 das ausdrücklich den Titel trägt:
 „Amerikanische Architektur und
 Stadtbaukunst“. Ich gebe zu, daß



Unten:
 ABB. 595. — NEW YORK
 GRAND CENTRAL BAHNHOF
 GRUNDRISS
 Vgl. S. 159.

Die Zahlen im Grundriß geben die
 Höhen in engl. Fuß (je 30,5 cm) und
 die Steigungen der Rampen in Prozent.



ich infolge zehnjährigen Aufenthaltes in fast allen Teilen der Vereinigten Staaten weniger genau weiß, was eigentlich „unamerikanisch“ ist, und ob nicht vielleicht auch sehr viel modischer Snobismus gelegentlich höchst amerikanisch genannt werden muß. Ich habe in Amerika sogar indischbuddhistische Häuser gesehen, und es blüht drüben augenblicklich eine sehr starke gotisierende Mode, von der ich aber, wie von Wrights Schaffen, sehr wenige Beispiele bringe, weil ich sie auch für vorübergehend halte oder halten möchte.

Ich habe zahlreiche ausgeführte Häuser von Wright gesehen, mehrere davon auch im Innern. Ich bewunderte an ihnen oft das Werk des feinen Artisten. Als ich aber später auch seine japanischen und chinesischen Vorbilder aus eigener Anschauung kennenlernte, glaubte ich mir das Urteil bilden zu dürfen, daß seine Nachbildungen in vielen Fällen Vergrößerungen sind, wie mir z. B. die Abbildungen 647a, 649 bis 652a zu beweisen scheinen. Häuser, wie das in Abbildung 654a gezeigte, kann ich bewundern, aber Arbeiten, wie die in Abbildung 651 gezeigten, fangen für mich an, fratzenhaft zu wirken; sehr begeisterte Bewunderer Wrights haben mir zugestanden, daß manche seiner neuesten Arbeiten noch fratzenhafter sind. Ich bin oft am Larkin-Gebäude vorübergefahren, das sich, besonders von der Eisenbahn aus gesehen, ausgezeichnet darbietet. Wenn ich aber die in Abbildung 647a gezeigten Strebepfeiler mit den chinesischen Vorbildern vergleiche (vgl. z. B. Abb. 649, 649a und 653), dann glaube ich, schlechtes modernes Kunstgewerbe zu sehen. Ähnlich wirken die in Abbildung 652 und 652a gezeigten Häuser auf mich wie etwas Verkasteltes, das man nicht vergleichen darf mit der Ruhe der chinesischen Vorbilder, wie sie etwa aus Abbildung 653 spricht.

Die breit hingelagerten Dächer Wrights gehen deutlich auf Vorbilder zurück, die in den holzreichen Bergen Japans zu Hause sind. Um so drolliger fand ich in Chicago die Erklärung, die dort

ZU ABB. 596—597 (rechts)

Der Grand Central Bahnhof im Herzen New Yorks (zwischen 42. und 45. Straße, Vanderbilt- und Lexington-Avenue) ist der Hauptbahnhof der New York Central-Eisenbahn-Gesellschaft und gilt (ebenso wie der Pennsylvania Bahnhof Abb. 552—557) als der „größte und kostspieligste Bahnhof der Welt“. Er hat 500 km unterirdische Gleise mit einer Leistungsfähigkeit von 200 Zügen und 70000 Fahrgästen in der Stunde. Er hat 42 Gleise für Fernschnellzüge und 8 m tiefer 25 Gleise für Vorortverkehr. Erbaut seit 1900.



ABB. 596—597. — NEW YORK. GRAND CENTRAL BAHNHOF
 OBEN: ANSICHT VON DER PARK AVENUE MIT ZUFAHRT IM ZWEITEN GESCHOSS
 UNTEN: BLICK IN DIE HAUPTHALLE („CONCOURSE“ IM PLAN ABB. 595)

Architekten: Warren und Wetmore.



Die Decke über dem beleuchteten Hauptgesims ist himmelblau gehalten und trägt die Sternbilder des Tierkreises.

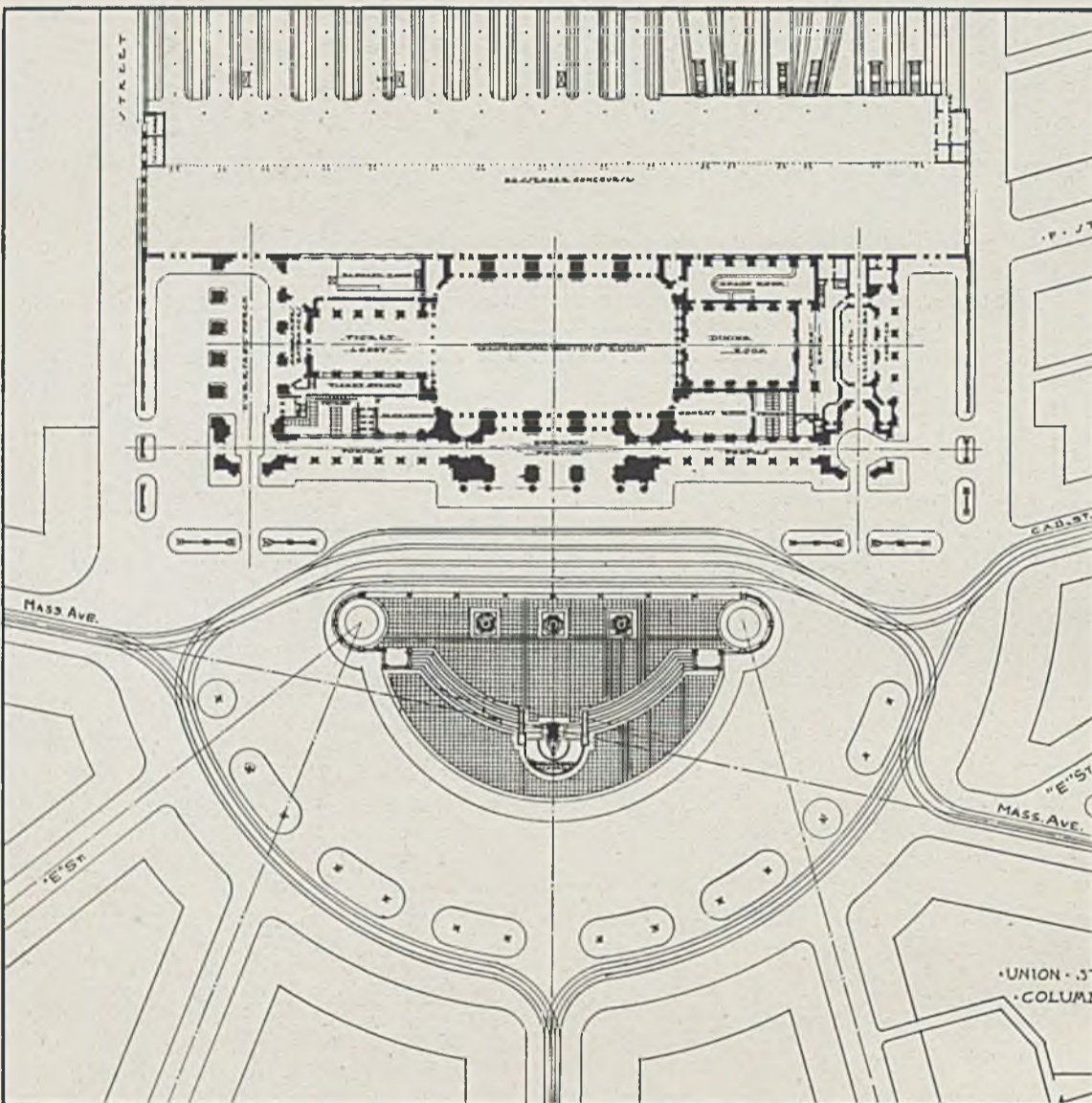


ABB. 598. — WASHINGTON.
FLIEGER-AUFNAHME

In der Mitte das Kapitol, im Hintergrund der Hauptbahnhof (vgl. Abb. 599 und 600), ganz rechts die Kongreß-Bücherei.

vom Architekten und seinen Bewunderern für die eigentümlich weit und flach ausladenden Gesimse gegeben wurde: sie sollen den Geist der weiten, flachen Prärien spiegeln, aus denen Chicago erwachsen ist. Es wurde bereits auf Seite 140 darauf hingewiesen, daß in den Gärten der Häuser mit solchen flach ausladenden Gesimsen keine senkrecht wachsenden Pflanzen, sondern nur „stratifizierte“ verwendet werden. Es entwickelte sich in Chicago die Mode des „Präriestils“ in Bauten und Gartenkunst, über die gestritten, gelacht und von der Mehrzahl der besten Architekten in Amerika zur Tagesordnung übergegangen wurde, bevor noch aller Putz von den wagerechten unteren Flächen der weit ausladenden Gesimse an den manchmal technisch recht nachlässig gebauten Häusern Wrights abgefallen war.

Einer der Kritiker des vorliegenden Buches („Baugilde“, Jahrg. VII, Heft 1 und 4) hat behauptet, Wright und seine Nachahmer „suchen die Einheit mit unserer Zeit“. Nicht selten wird sogar Gedankenkitsch ernsthaft vorgetragen, wie: die großen Horizontalen der Wright'schen Bauten entsprechen dem modernen Geiste des horizontal dahinsausenden Kraftwagens. Im Gegensatz dazu hat ein Verehrer Wrights erklärt („Baugilde“, Jahrg. VI, Heft 15): „Wright's Schaffen hat seine Wurzel im fernen Osten, in der alten Bau- und Landschaftskultur Chinas, die mit Geomantik und Astrologie unmittelbar aus religiösen und der philosophisch durchtränkten Weltanschauung Ostasiens gewachsen ist.“ Chinesische Philosophie, die für Wrights Baukunst so bedeutungsvoll geworden sein soll, kenne ich nur aus Übersetzungen



Mitte und unten:
ABB. 599-600. — WASHINGTON
HAUPTBAHNHOF

Erbaut 1908. Architekt: D. H. Burnham. Dieser Bahnhof gilt als „eines der erfolgreichsten Gebäude des Landes“ (Baedeker). Er liegt etwa 530 m nördlich des Kapitols. Das Empfangs-Gebäude in weißem Granit ist 191 m lang und 39,7 m breit. Der große Wartesaal unten ist 67 m lang und 36,5 m hoch.

Architekt: Henry Bacon. Das Denkmal wurde nach dem Kriege fertig. Es bildet den Abschluß der Hauptachse, an deren anderem Ende das Kapitol (Abb. 602) steht.

gen, und ich habe zu oft am eigenen Leibe erfahren, daß Übersetzungen viel Wertvolles, aber sehr oft Mißverständnisse vermitteln. Selbst bei einem so gerühmten Künstler wie Wright liegt es nahe zu vermuten, daß seine Kunst ebensowenig chinesisch wie amerikanisch ist, daß sie vielmehr vor allem ein höchst beachtenswertes Mißverständnis chinesischer Anregungen darstellt. Daraus mag sich erklären, daß sie auf Unbefangene oft sehr geistreich, manchmal nur witzig und oft gar kitschig wirkt.

Für Europa ist wohl auch Wright weder als Chinese noch als Amerikaner zu werten, sondern vor allem als Anreger einer Baumode, welche die Horizontalen betont, ja übertreibt, und die deshalb auf den neuen „Zickzack-Stil“ (vgl. Wasmuths Monatsh. IX, 147) in Holland und Deutschland von segensreich beruhigender Wirkung gewesen ist. In diesem Zusammenhang ist Wright etwas wie ein Erlöser geworden, dem Dank gebührt. Aber es scheint mir würdiger für ein Land, wenn es seine Erlösungen nicht geistreichen Mißverständnissen chinesischer Klassiker, sondern der Heilkraft seiner eigenen Klassiker verdankt, wie peinlich es auch den sich heute „modern“ und exotisch Gebärdenden sein mag, an der eigenen Entwicklung arbeiten zu sollen, statt mit Tagesmoden und Weltanschauungssphrasen zuzuspielen. Diese heute verpönte ernste Arbeit in der eigenen Klassik, ohne die kein siegreicher Flug in das verheißene Neuland möglich ist, wurde in der Gegenwart am geistvollsten von den Dänen und Amerikanern geleistet, und ihre überlegenen Leistungen sind ihnen nicht zuletzt deshalb gelungen.

Meine Kritiker stimmen mir zu, wenn ich den amerikanischen Architekten „ein sehr hohes Niveau innerhalb einer eklektischen Einstellung“ zuerkenne; und ich fürchte, daß diese Kritiker beinahe Recht haben, wenn sie sagen: „man würde wirklich diesen Amerikanern großes Unrecht tun, wenn man sie mit ähnlichen (Eklektikern in Deutschland) auch nur vergleichen würde“. Um an einem Beispiel zu zeigen, worin diese amerikanische Überlegenheit etwa

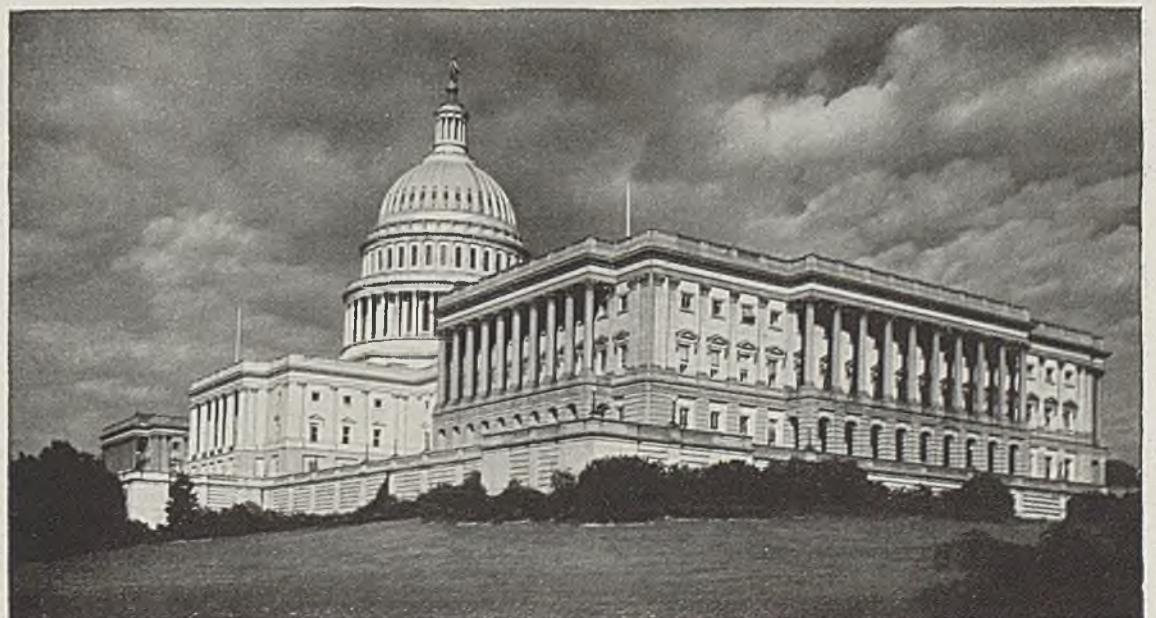
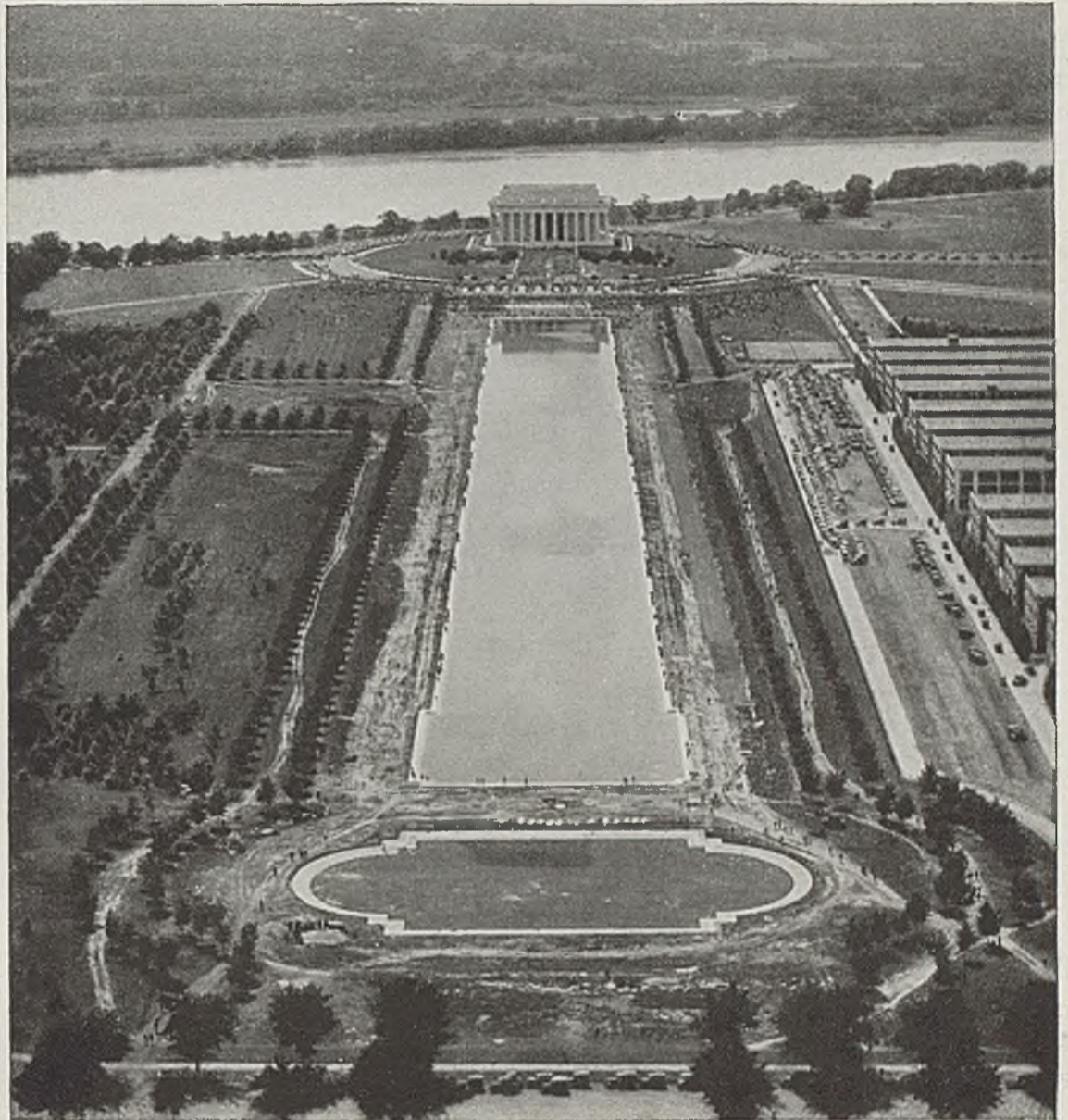
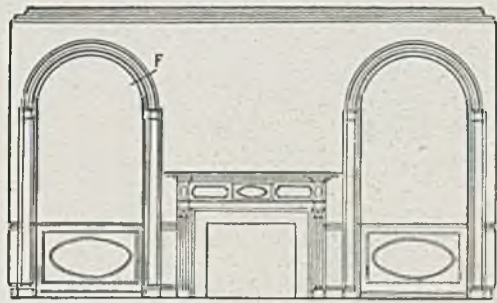
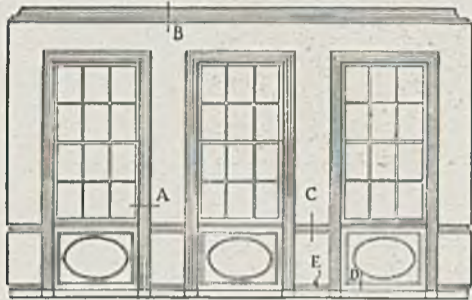


ABB. 602. — WASHINGTON
DAS KAPITOL

Vgl. Ansichten und Pläne Abb. 46, 53,
54, 58, 59 und 598.



WALL A



WALL B

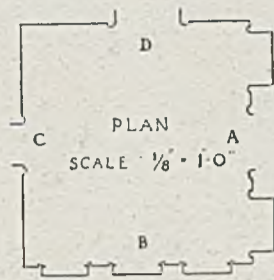
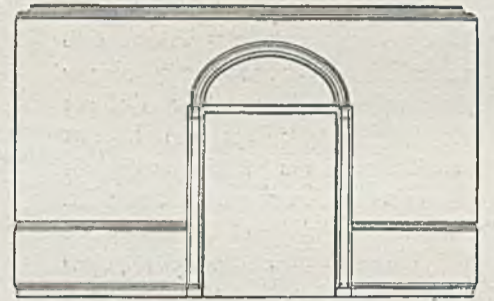


ABB. 603-07. — BALTIMORE. DIE HÖLZERNE WANDBEKLEIDUNGEN EINES HAUSES IN DER OST-PRATT-STRASSE.
Etwa aus dem Jahre 1810

In der Mitte: Grundriß des Zimmers / Die vier Wände sind aufgetragen im Maßstab von 1.6 mm = 2.54 cm



WALL C



WALL D

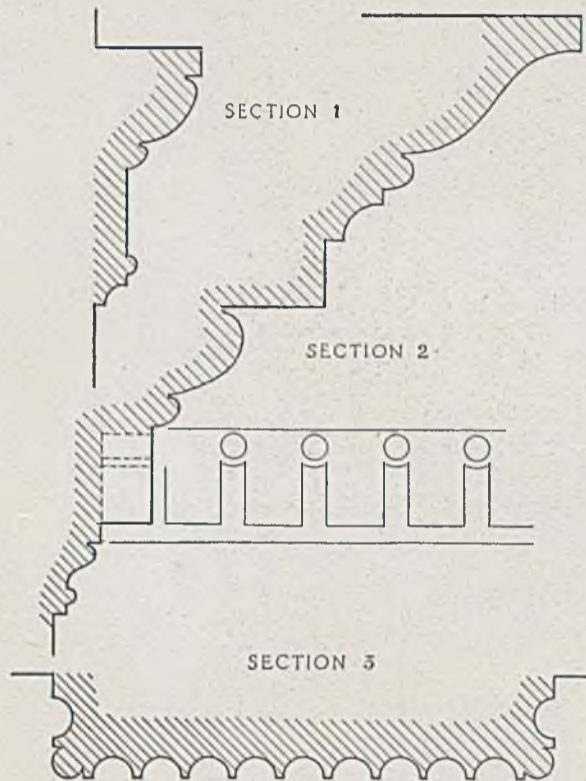
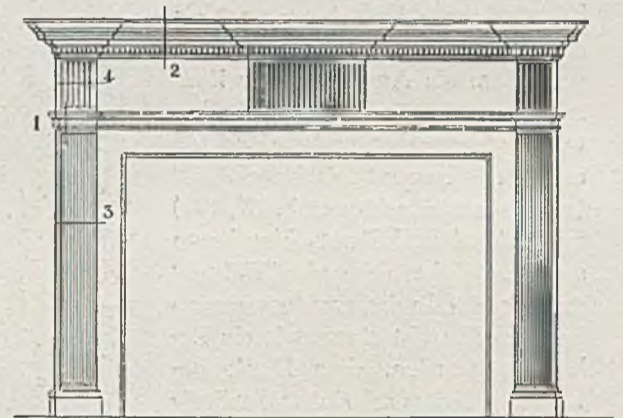


ABB. 608-12. — ORIOLE (MARYLAND). HÖLZERNE KAMINUMRAHMUNG
Spätes 18. Jahrhundert. Die Schnitte sind halbe natürliche Größe. Die Abbildungen sind entnommen der großen Veröffentlichung des New Yorker Metropolitan Museum of Art: Measured drawings of Woodwork displayed in the American Wing, 1925



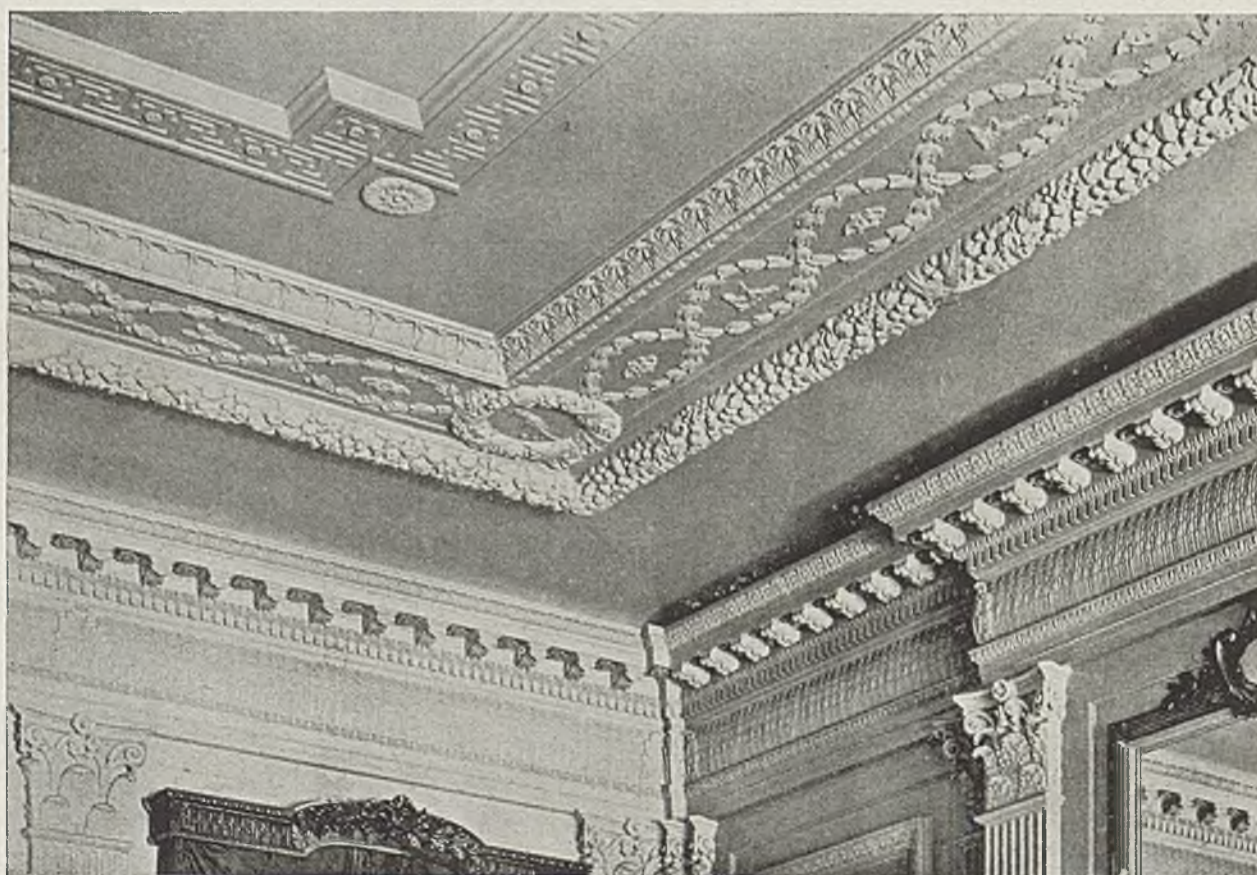
DETAIL OF MANTEL

SCALE 3/4" = 1'-0"

(PROBABLY LATER THAN PANELING)



SECTION 4



beruht, sei der folgende Vergleich von Kuppelräumen in New York und Berlin gestattet. McKims Raum (Abb. 710) ist kleiner und mit seinen hochgeführten Bücherregalen mehr Nutzraum als der größere Prunkraum von Inhes (Abb. 707—708). Trotzdem wirkt McKims Kuppelraum mächtiger auf mich. Seine Kuppel erscheint mir einheitlicher und ruhiger als von Inhes Kuppel, die unten ausgezackt ist wie ein Regenschirm und die dadurch etwas würdelos Unruhiges bekommt. Die Art, wie die Zwischen-
(Fortsetzung Seite 164)

ABB. 613. — WASHINGTON. DECKENENTWICKLUNG IM ANBAU ZUM WEISSEN HAUSE.

Vgl. Abbildung 61—64
Architekten: McKim, Mead und White

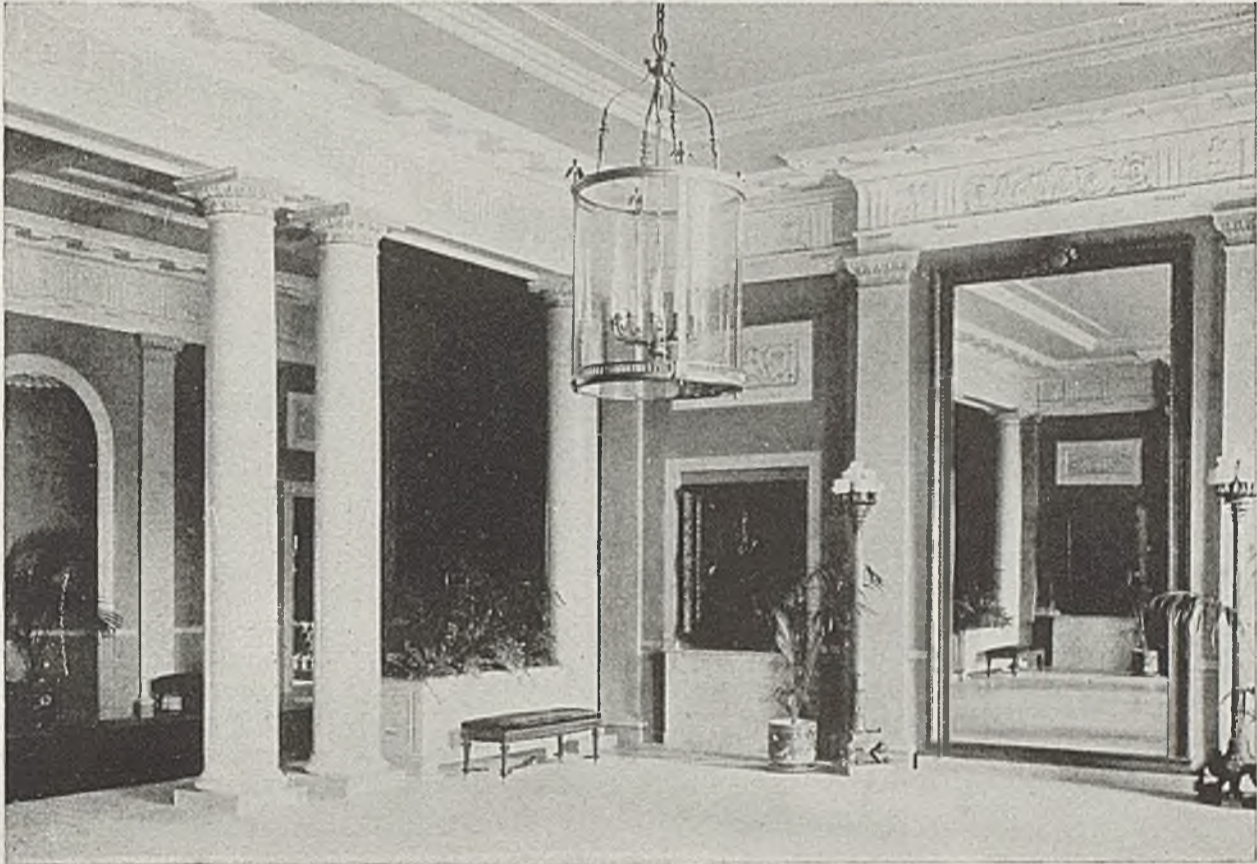
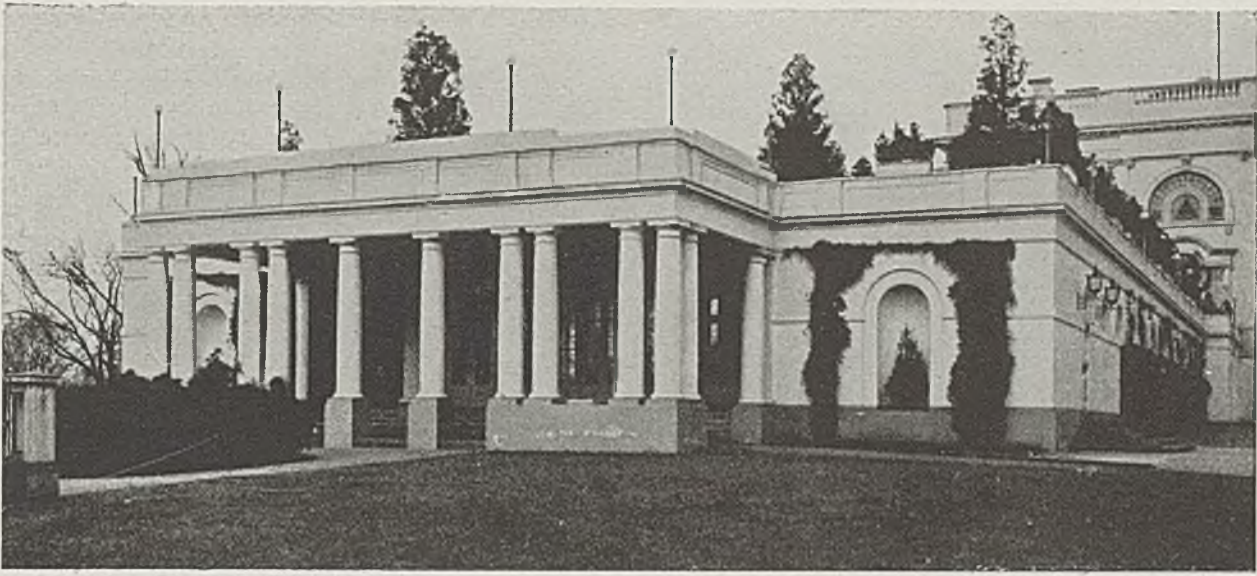


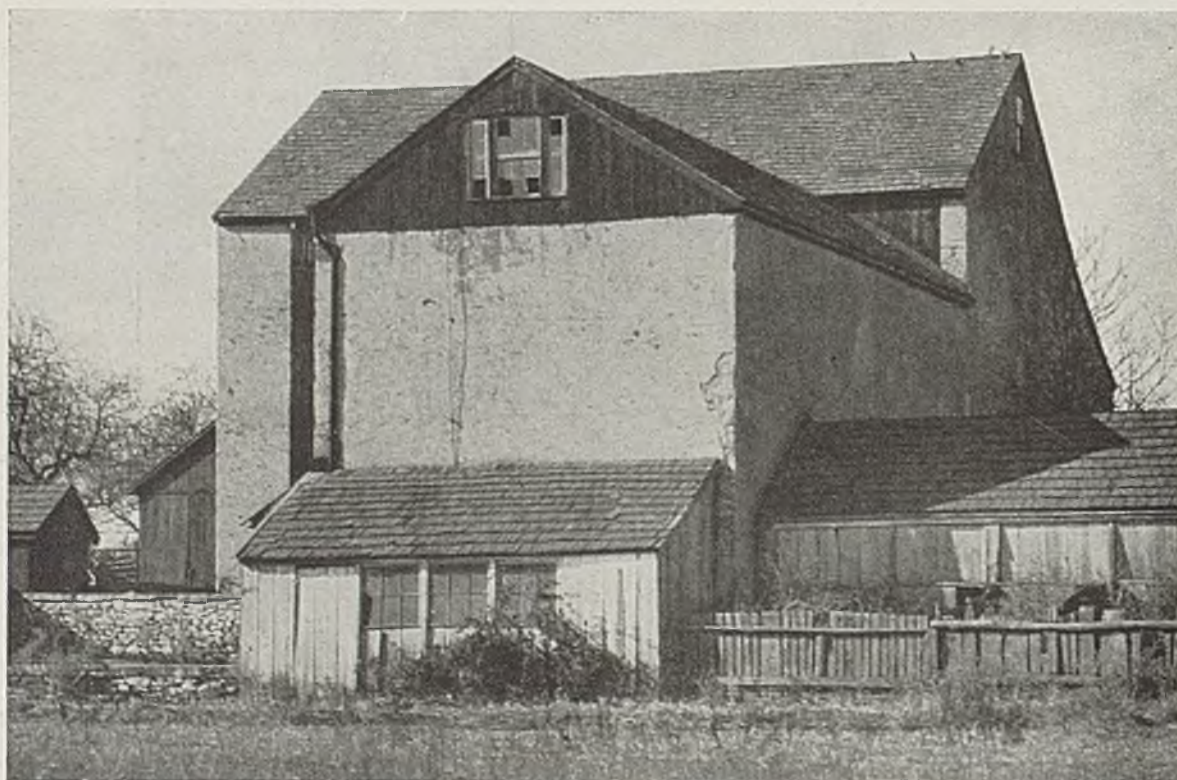
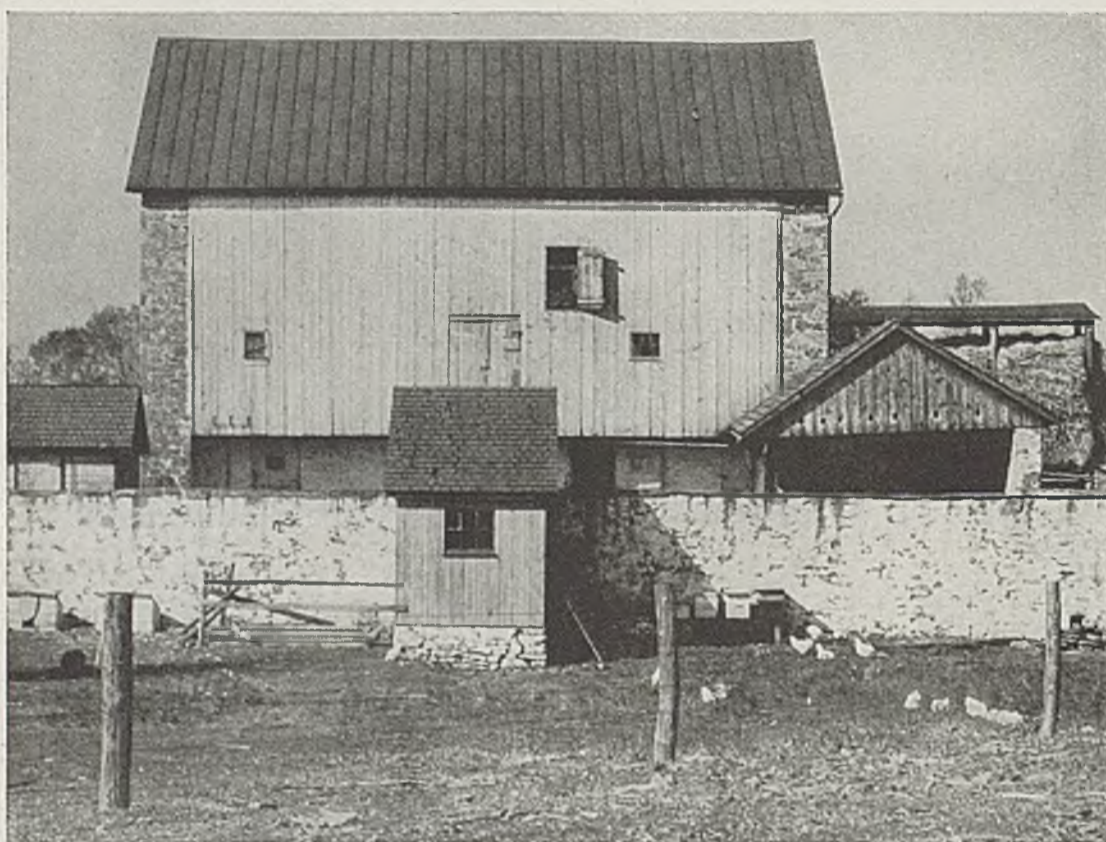
ABB. 614—615. — WASHINGTON. DIE NEUEN ANBAUTEN AM WEISSEN HAUSE
 OBEN: PORTICO MIT DACHGARTEN. UNTEN: WARTEHALLE
 (Vgl. Abb. 51, 61—64 und 613.) Architekten: McKim, Mead und White. Die Anbauten stammen von 1902—03.



ABB. 616. — KANSAS CITY. WOHNHAUS DR. ELMER TWYMAN
 Architekt: Clarence E. Shepard



rippen des von Ihneschen Regenschirms auf den in die Kuppel schneidenden Rundbögen aufsitzen, verletzt mein bauliches Gefühl; dagegen befriedigt mich die Art, wie die diagonale Kassettierung der Kuppel McKims unten gegen den mit Buchstaben geschmückten Fries absetzt. Statt der vielfachen mächtigen Kreise im Gebälk, in der oberen Balustrade, in der paneelierten Mauer der Trommel und im oberen Fries (Buchstabenfries), mit denen McKim seine Kuppel stützt, trägt und ihre feierliche Rundung immer noch einmal siegreich betont, hat von Ihnes nichts, es sei denn eine Hängeplatte, die vielfach zerschnitten und brettartig dünn wirkt. (Sie wirkt auch weichlich gebogen; ihr Vorbild im römischen St. Peter ist kraftvoll gebrochen.) Die „Rosen“ in den Rundbögen zwischen den Pfeilern von Ihnes wirken auf mich nicht gotisch würdevoll, sondern wagenradartig und kommen zu keiner Verständigung mit den darunter befindlichen und im Maßstab erschlagenen kleinen Fenstern. McKim hat seine Kuppel pantheonartig von oben beleuchtet; daß er einen Kuppelraum auch durch seitliche Fenster zu beleuchten versteht, beweist seine Columbia-Bibliothek (Abb. 709). Die Galerie, mit der McKim zwischen den und auf halber Höhe der Säulen die oberen Bücherregale erschließt, ist kein Triumph der Formgestaltung; aber indem sie sich der großen Rundung bescheiden einordnet, ist sie doch wohl besser als die in den Raum quellenden und darum der Rundung widersprechenden großen Balkone v. Ihnes (Abb. 708). Ich vermag keinen Rhythmus zwischen den konvexen Biegungen dieser Balkone und den konkaven Biegungen der zerschnittenen Hängeplatte v. Ihnes zu erkennen. Bei den sehr weit gestellten Säulen unter v. Ihnes großen Balkonen fallen mir Streichhölzer ein. Die Columbia-Bibliothek (Abb. 709) zeigt auch, wie ein Pfeiler aussehen



Oben: ABB. 617. — BUCKS COUNTY, PENNSYLVANIEN. STÜCK EINES KLEINEN FARMERHAUSES AUS DER ZEIT UM 1800

Unter dem Vordach über der Tür sind die üblichen Pfeiler oder Säulen herausgefallen.

Mitte und unten: ABB. 618—619 BUCKS COUNTY, PENNSYLVANIEN. LANDWIRTSCHAFTLICHE BAUTEN AUS DER ZEIT UM 1800

Nach Neuaufnahmen von Charles Sheeler.

ABB. 620—621.
BUCKS COUNTY, PENNSYLVANIEN.
LANDWIRTSCHAFTLICHE
BAUTEN AUS DER ZEIT UM 1800
Nach neuen Aufnahmen von
Charles Sheeler.

muß, der eine Kuppel tragen soll. Dagegen hat v. Ihne seine Pfeiler ausgehöhlt, die Balkönchen, die er zwischen seine Pilaster klemmt, sind ohnmächtig, verglichen mit ihren falsch verstandenen Vorbildern im römischen St. Peter, wo auch die Pilaster rechts und links der Pfeilerbalkone als Doppelpilaster wuchtiger und wuchtig genug sind, um als Hauptträger der Kuppel wirken zu können. McKims Statuen nahe dem unteren Kuppelrande stehen frei und freudig; v. Ihnes Statuen sind an die Kuppel geklebt und wirken wie das Kommando: „Rumpfbeuge vorwärts!“

Als gutes Beispiel geistvollen Wucherns mit väterlichem Erbe scheint mir die Bostoner Volksbücherei von McKim, Mead und White (Abb. 722). Der amerikanische Bau erscheint mir klarer und sicherer, im besten Sinne des Wortes größer als das Pariser Vorbild (Abb. 718—19). Bei der Beurteilung der beiden Bauten darf übrigens nicht vergessen werden, daß der Pariser Bau sich als dienendes Glied der Herrschaft des dicht benachbarten Pantheons von Soufflot unterordnen mußte, während der Bostoner Bau die Hauptwand seines Vorplatzes bildet.

An dem Herald Gebäude (Abb. 703) scheinen mir McKim und White die Fehler vermieden zu haben, die Jakob Burckhardt an dem Veroneser Vorbild (Abb. 701) gerügt hat. Die

(Fortsetzung Seite 176.)

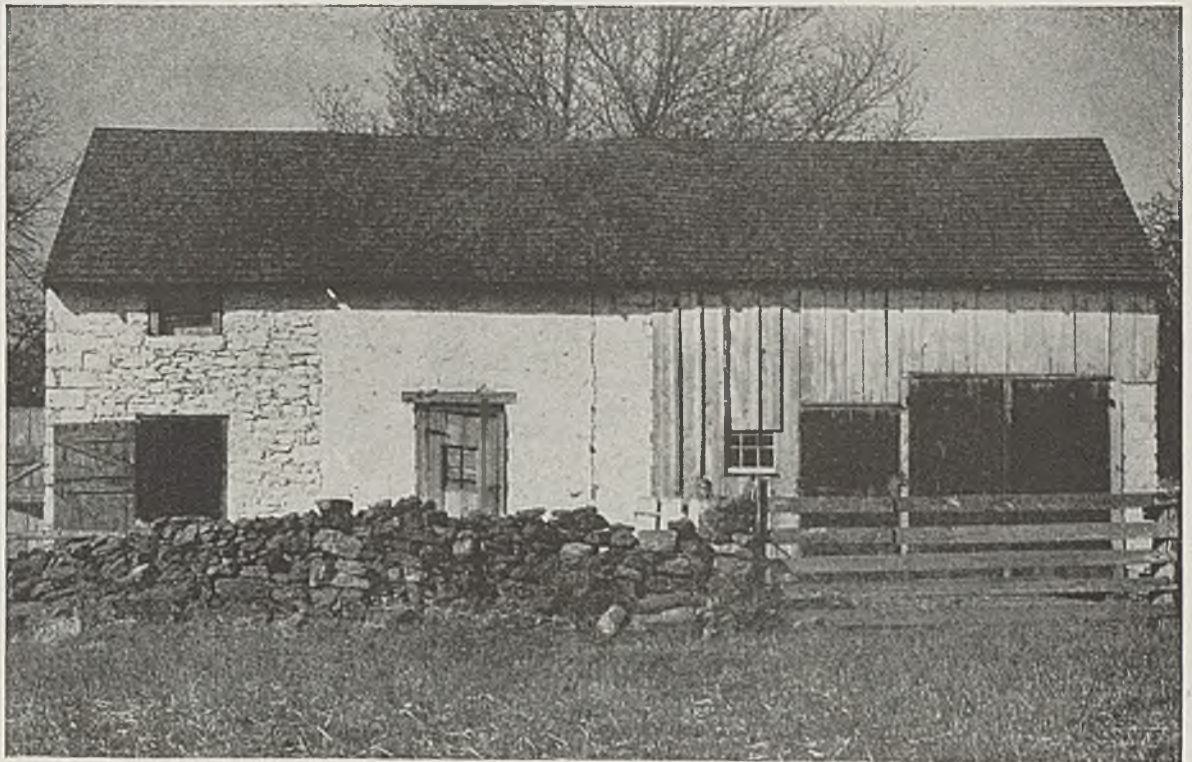
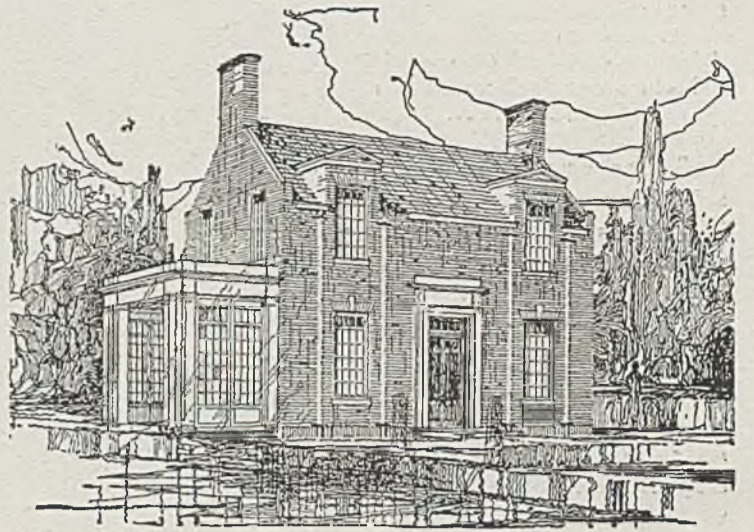
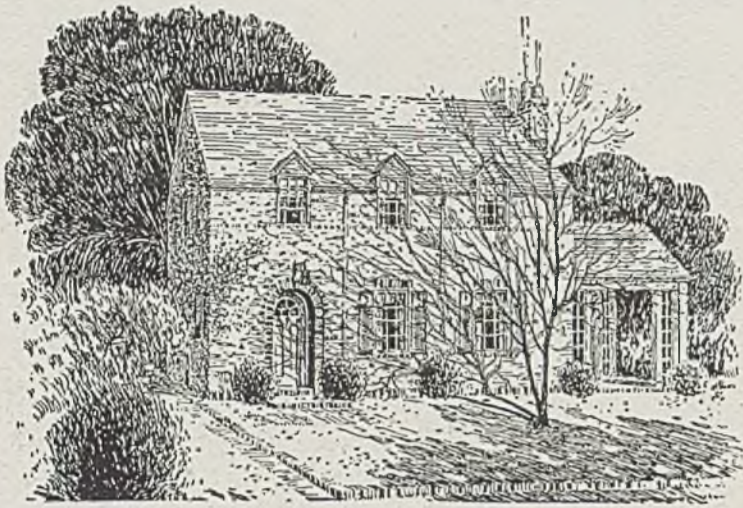


ABB. 622
KINGSTON, NEW
YORK. WOHN-
HAUS W. ANDER-
SON CARL
Aus der Zeit
um 1800.



Oben:

ABB. 623-624. - MODERNE
AMERIKANISCHE
WOHNHAUSER

Nach Skizzen von Peter
Behrens (aus Velhagen
und Klasings Monats-
heften).

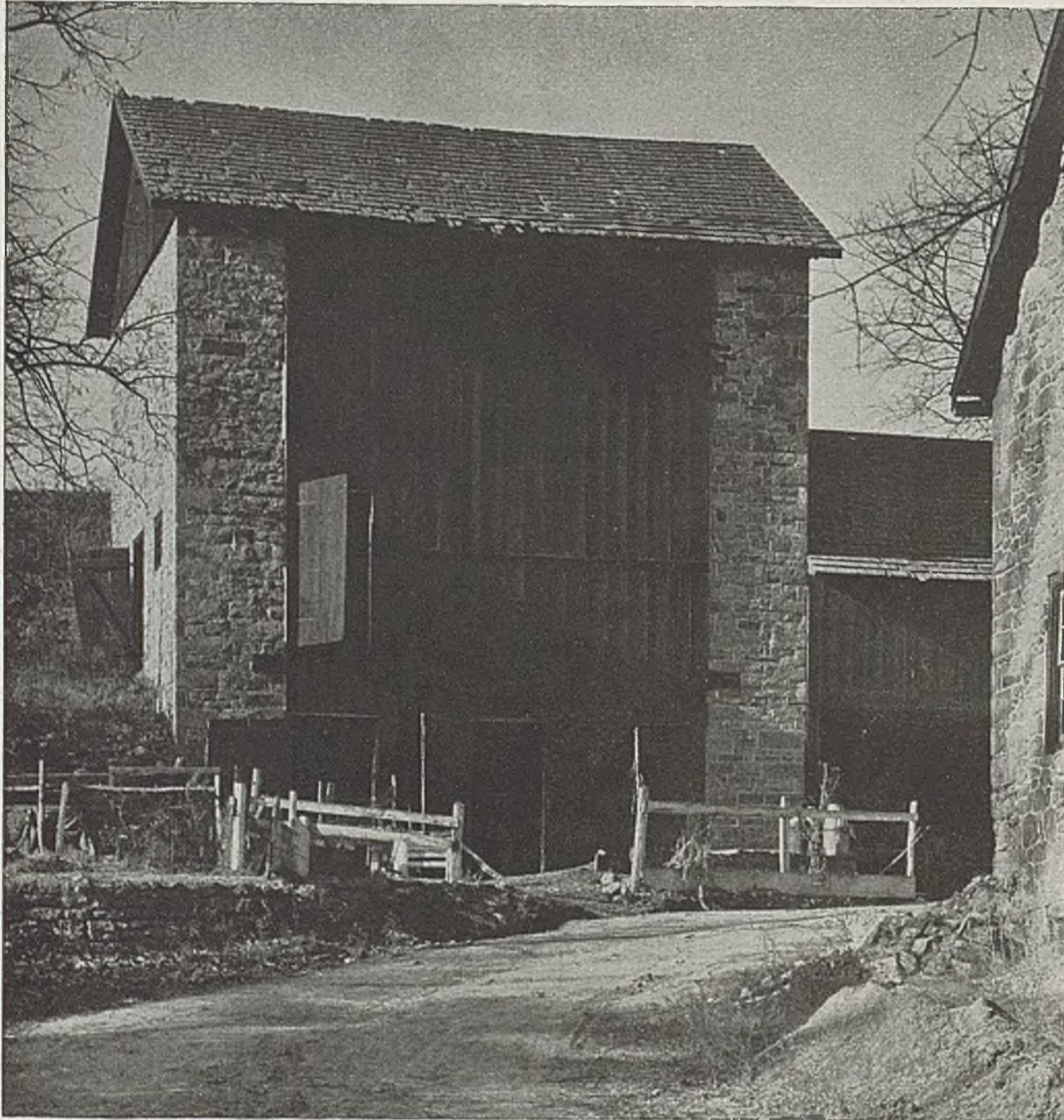


ABB. 625
BUCKS COUNTY
(PENNSYLVANIEN).
SCHEUNE.
ERBAUT UM 1800

Nach einer Aufnahme
von Charles Sheeler.
(Vgl. Abb. 617-621.)



ABB. 625A
GRAVASALVAS (SCHWEIZ).
BAUERNHAUSER
UNTER DEM PIZLAGREY

Die Verwandtschaft zwischen diesen
Engadiner Bauernhäusern und den
landwirtschaftlichen Bauten Pennsyl-
vaniens (Abb. 625) ist bemerkenswert.

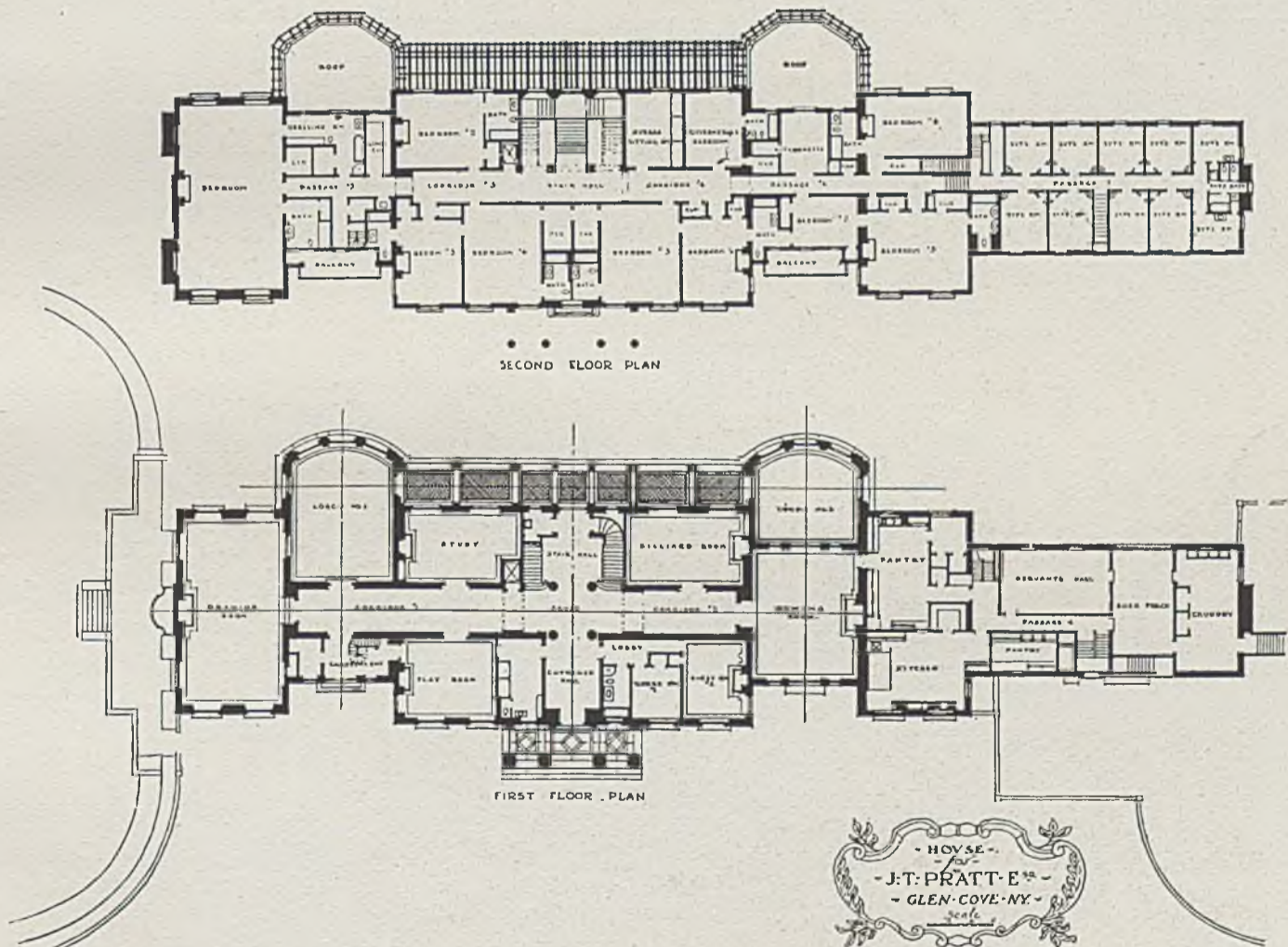


ABB. 626-628. — GLEN COVE, N. Y. WOHNHAUS JOHN T. PRATT
SUDANSICHT UND GRUNDRISS
Architekt: Charles A. Platt

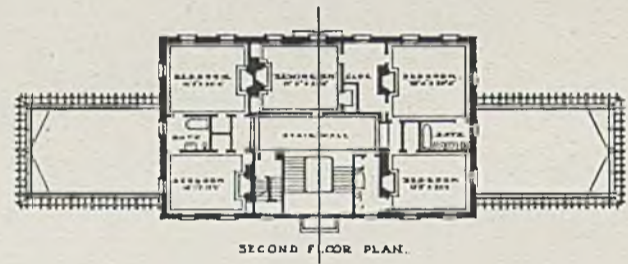
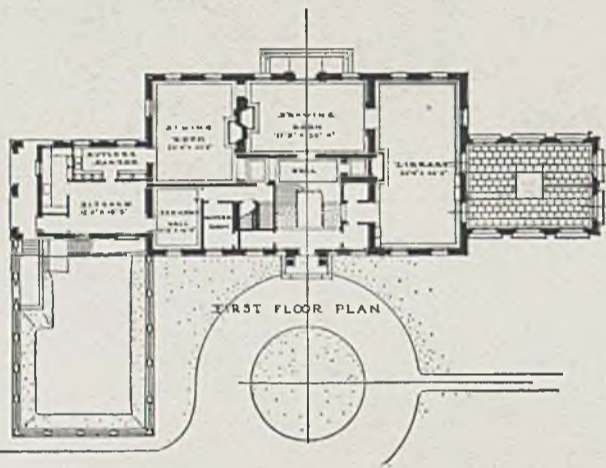
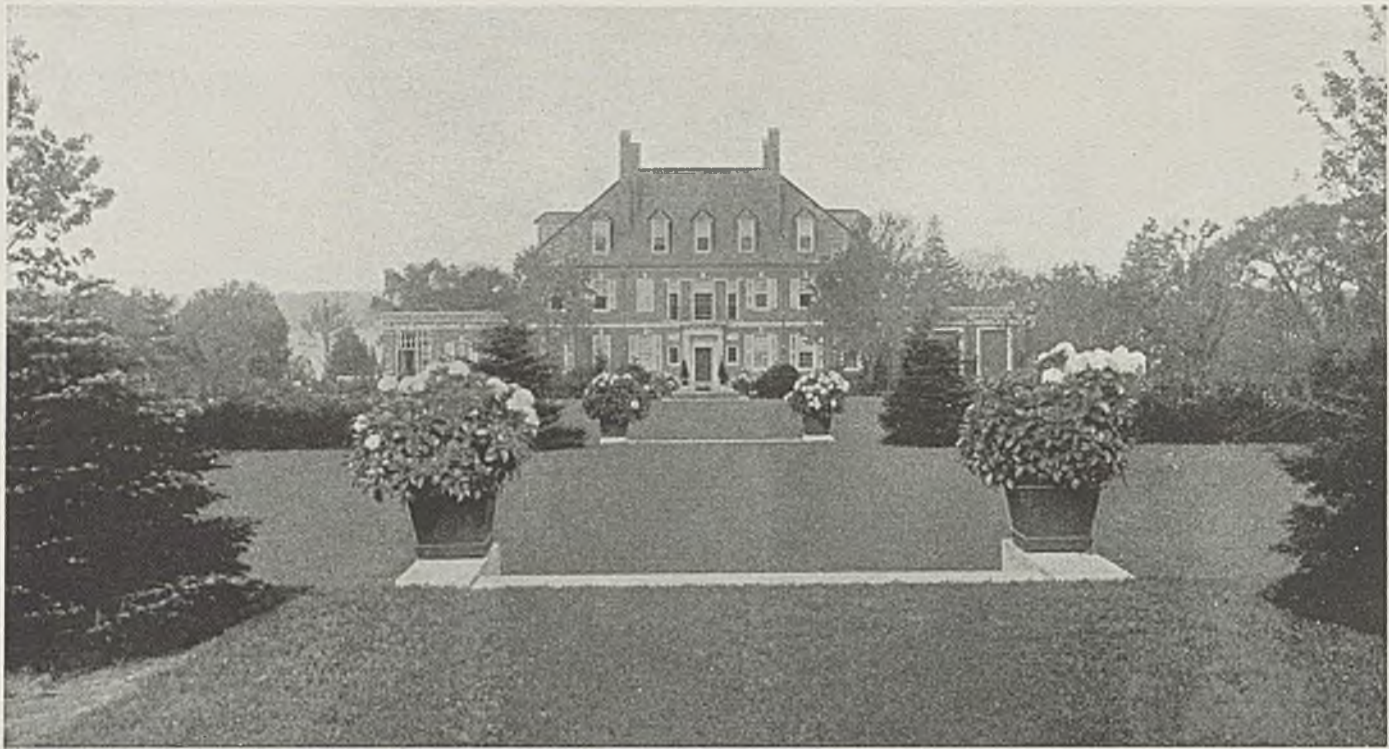
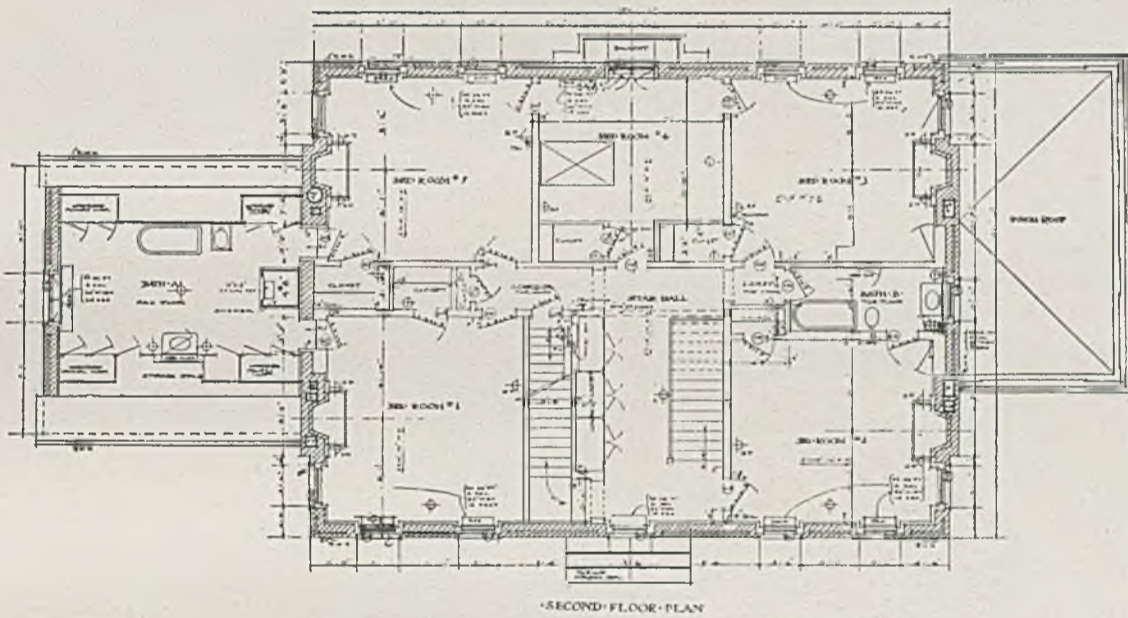
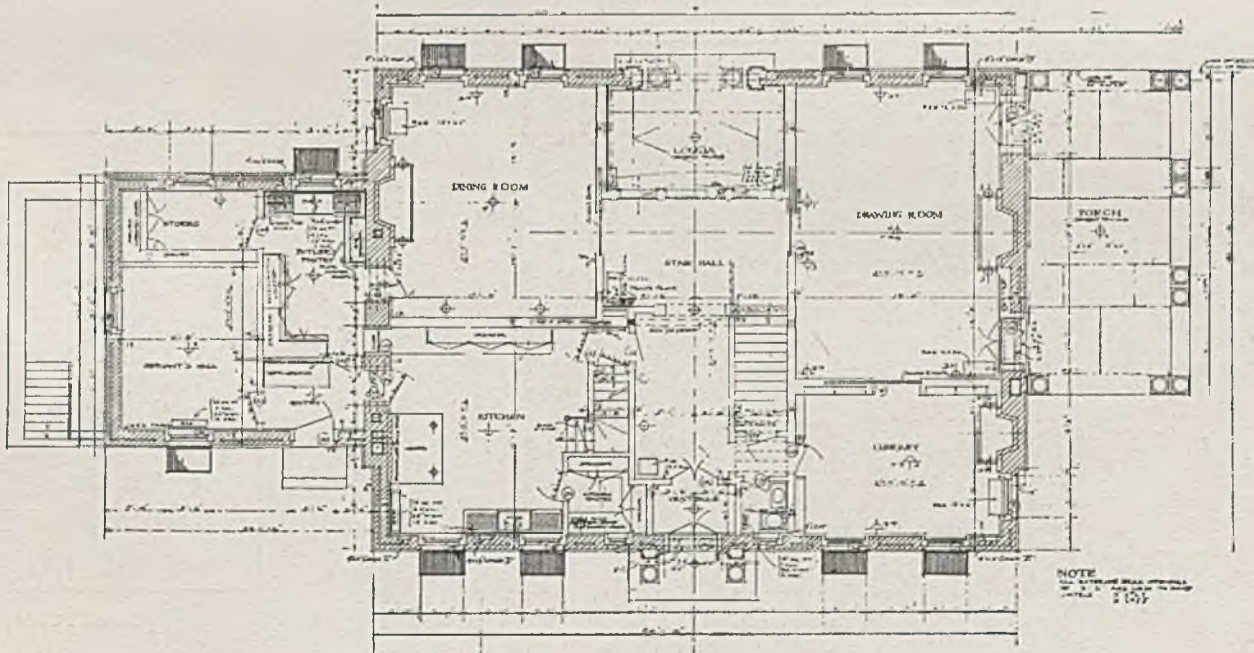


ABB. 629-632. — NEW LONDON, CONNECTICUT. HAUS EAST OVER. WESTANSICHTEN UND GRUNDRISSE
Architekt: Charles A. Platt





SECOND FLOOR PLAN



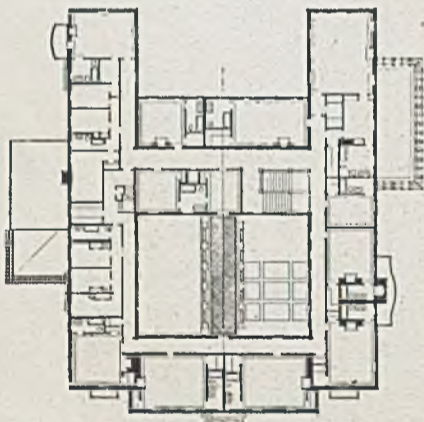
FIRST FLOOR PLAN

NOTE
 ALL DIMENSIONS ARE APPROXIMATE
 SCALE 1/8" = 1'-0"

ABB. 633-635. — HARTFORD, CONNECTICUT. HAUS ROBERT H. SCHULZ. NORDANSICHT UND GRUNDRISSSE
 Architekt: Charles A. Platt



EINGANGSSEITE



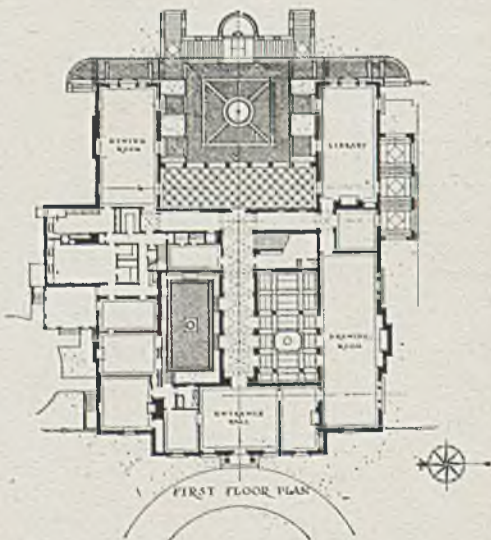
SECOND FLOOR PLAN



GARTENSEITE

ABB. 636-641
LAKE-Forest, ILLINOIS. HAUS
H.F. MC CORMICK

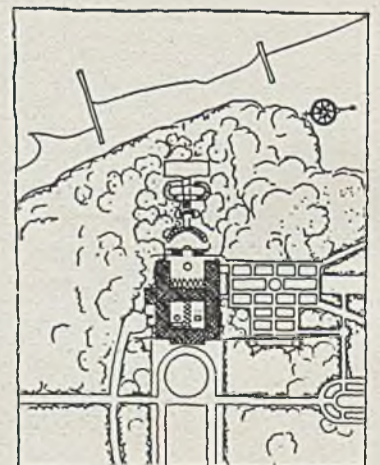
Architekt: Charles A. Platt



FIRST FLOOR PLAN



HOF TERRASSE

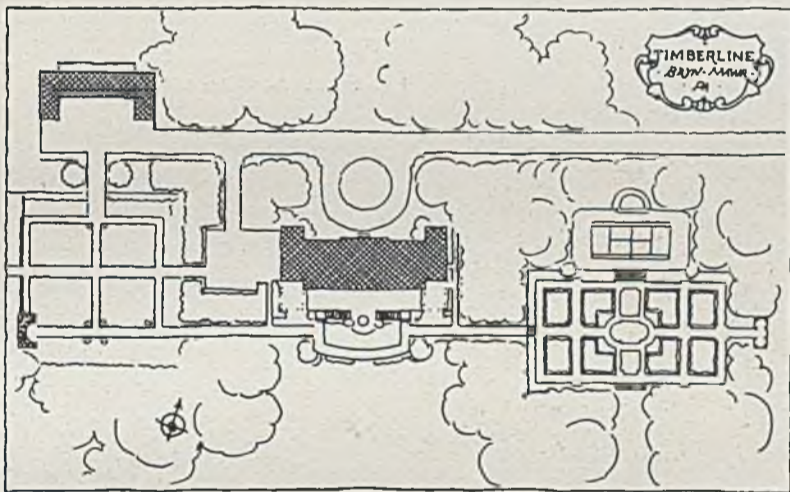


LAGEPLAN

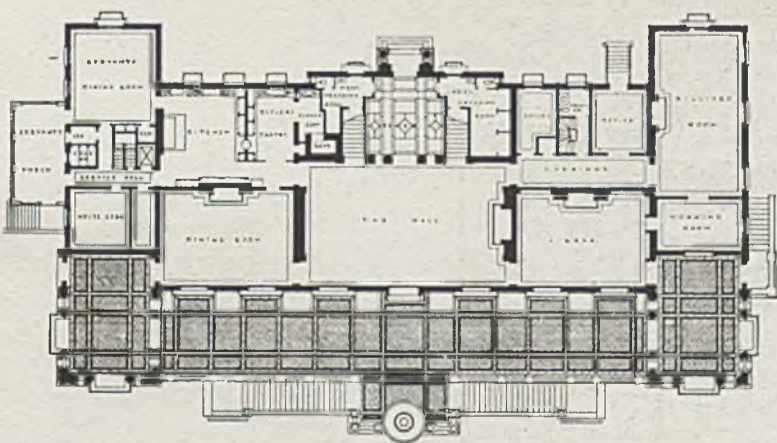


Oben: SUDSEITE

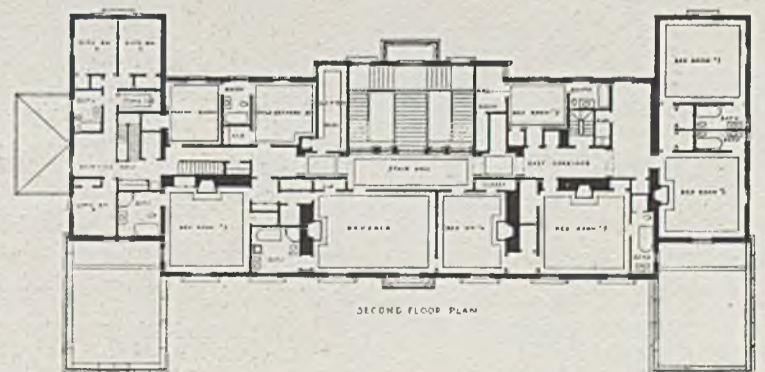
Unten: NORDSEITE



LAGEPLAN



FIRST FLOOR PLAN



SECOND FLOOR PLAN

ABB. 642-646. — BRYN MAWR, PENNSYLVANIEN. HAUS TIMBERLINE
Architekt: Charles A. Platt

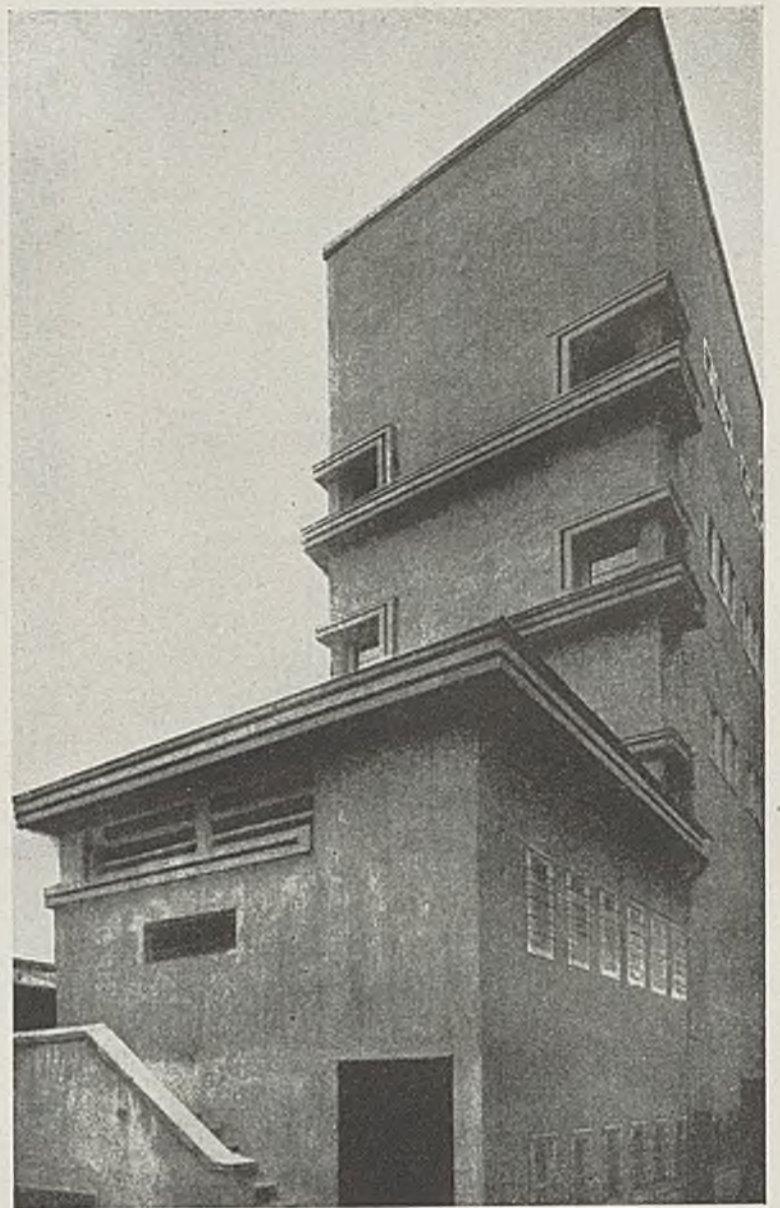
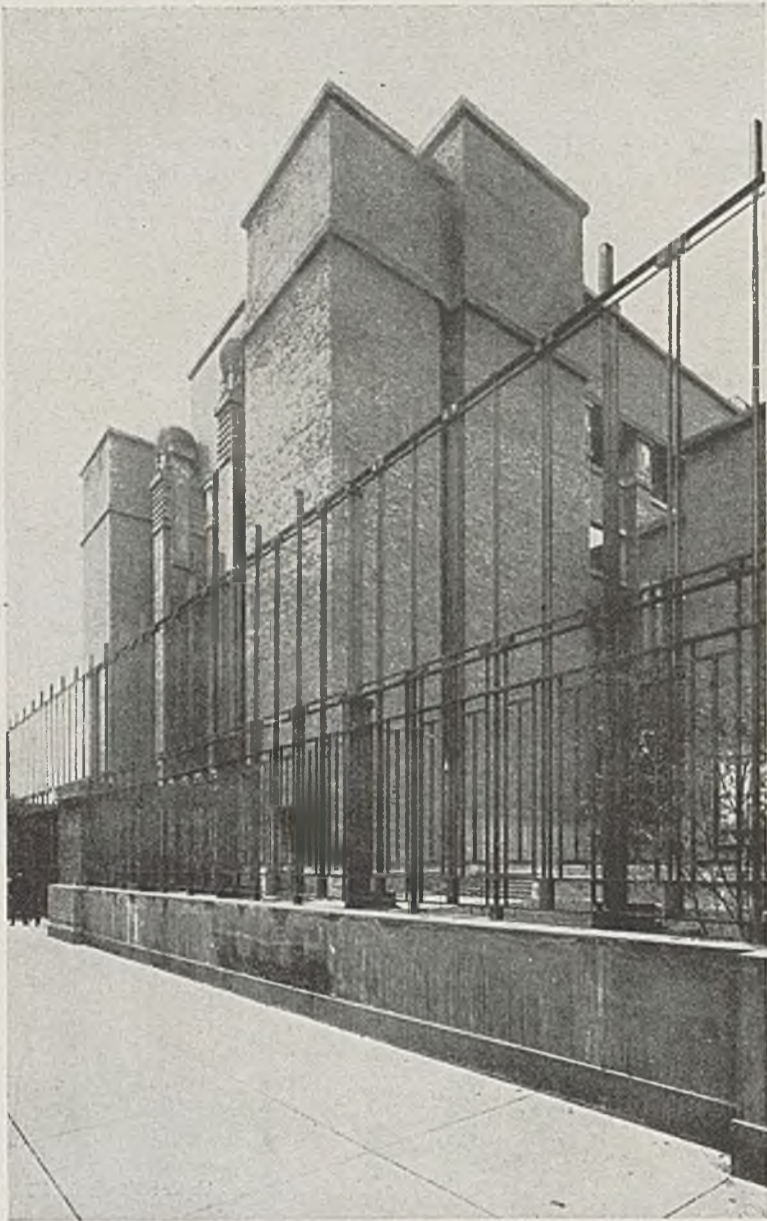


ABB. 647 (oben), ABB. 647a (rechts, Mitte) und
ABB. 650 (Grundriß, unten)
BUFFALO. VERWALTUNGSGEBAUDE
DER LARKIN-FABRIKEN
Architekt: F. L. Wright

ABB. 648. — GLEIWITZ (Oberschlesien).
SEIDENHAUS WEICHMANN
Erbaut 1922. Architekt: Erich Mendelsohn



ABB. 649
EINGANG EINES HAUSES IN DER
PROVINZ SHENSI, CHINA

ABB. 649A
EINGANG EINES HAUSES IN DER
PROVINZ SHENSI, CHINA

Zu Abb. 647—654 gehört der Text auf den
Seiten 158—161.

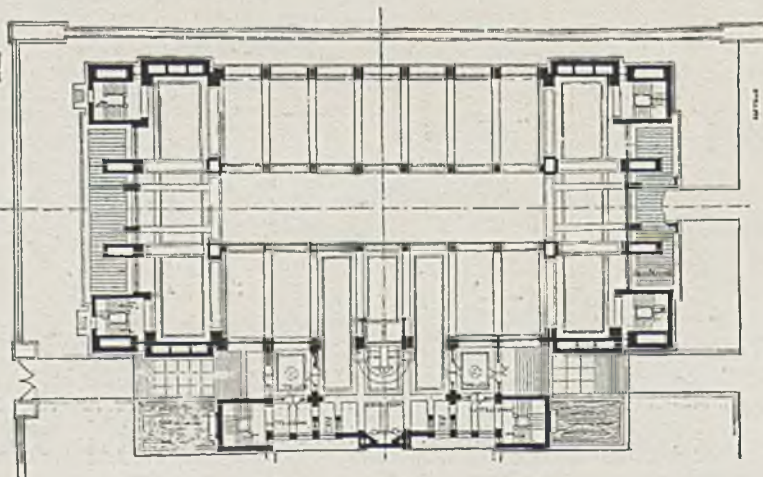


Abb. 649, 649A und 653
sind Wiedergaben nach: Ernst Boerschmann,
Chinesische Architektur.

ABB. 650. — BUFFALO
GRUNDRISSE DES LARKIN-HAUSES
(Vgl. Abb. 647.)

Die Abbildungen 647 A, 652 und 652 A zeigen, wie F. L. Wright asiatische (Abb. 649, 649 A und 653) „Motive“ übernommen und vergrößert hat. (Vgl. Text Seite 158—161.)

Abbildung 648 zeigt den Anschluß, den moderne deutsche Architekten an das von F. L. Wright gegebene Vorbild versuchen.

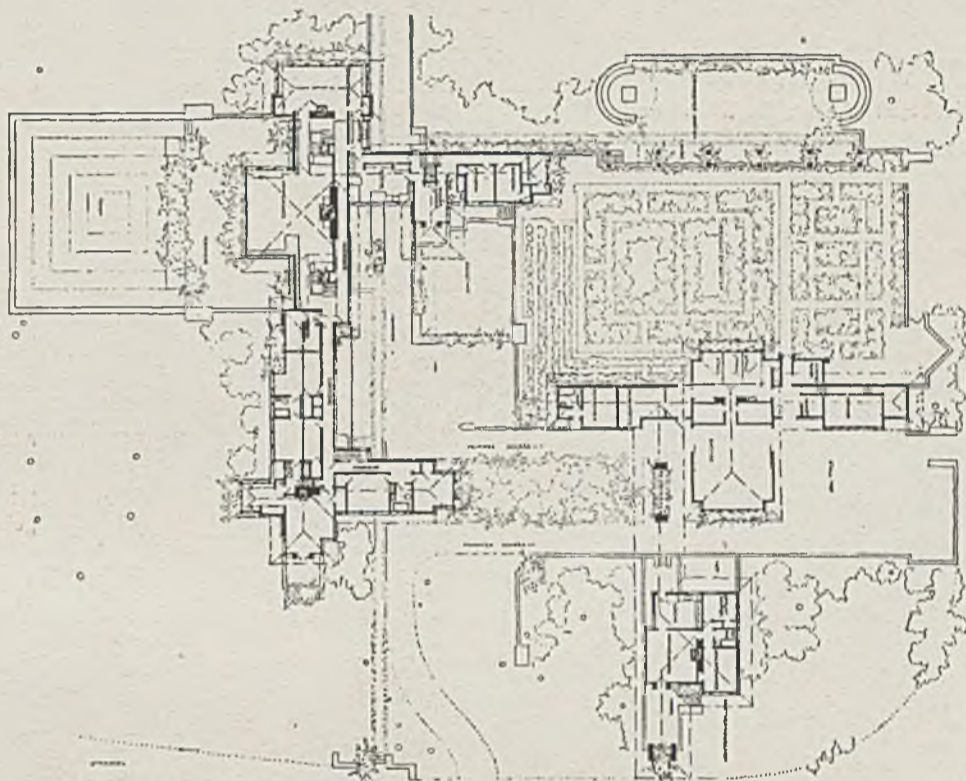


ABB. 651. — TALIENSIN. F.L. WRIGHT'S EIGENES HAUS

ZU ABB. 647—654 GEHÖRT DER TEXT AUF DEN SEITEN 158—161



ABB. 652.
BUFFALO. WOHNHAUS MARTIN
Architekt: F. L. Wright



Mitte und unten: ABB. 654 und 654 A. — CHICAGO RIVERSIDE, COONLEY-HAUS
Grundriß und Ansicht, Architekt: F. L. Wright



ABB. 653. — EINGANG EINES HAUSES
IN DER PROVINZ SHENSI, CHINA



ABB. 652 a.
BUFFALO. WOHNHAUS HEATH
Architekt: F. L. Wright

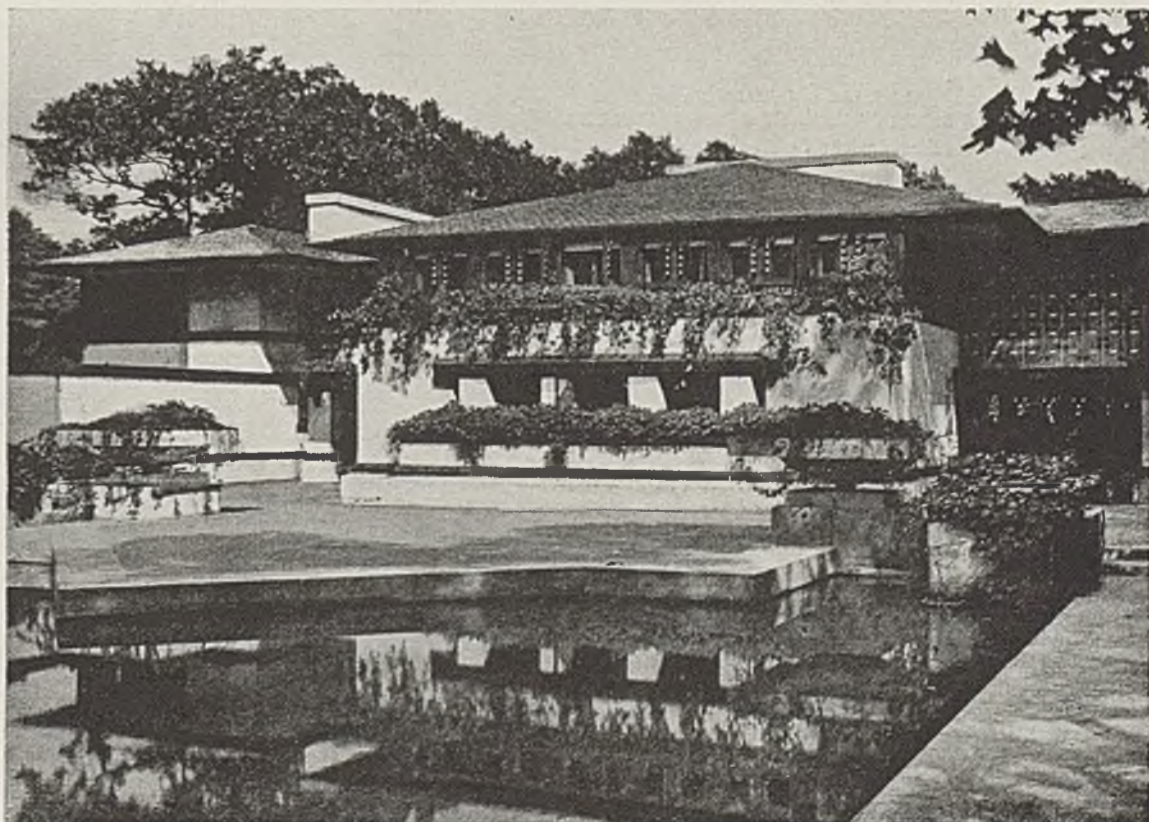




ABB. 655. — ST. LOUIS. TRUST AND SAVINGS GEBÄUDE
Architekten: Adler, Sullivan und Ramsay



ABB. 656. — CHICAGO. BORSE
Architekt: Louis Sullivan

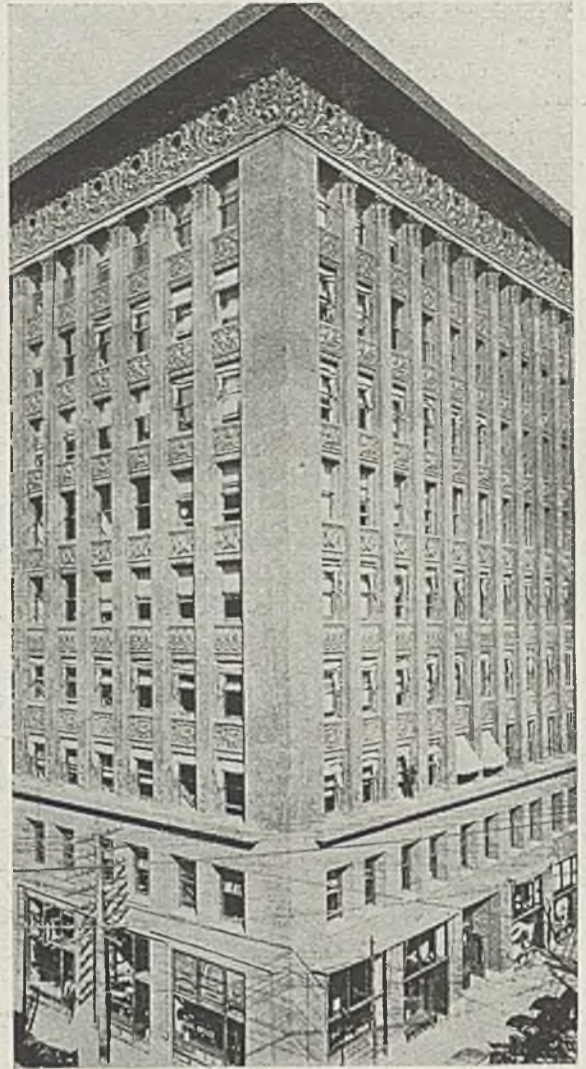


ABB. 657. — ST. LOUIS. WAINWRIGHT-GEBÄUDE, 1890
Architekten: Adler und Sullivan
Dieses Geschäftshaus war die erste große Kundgebung des jungen Konstruktivismus. Vgl. Text S. 186.



ABB. 658. — CHICAGO.
LOUIS SULLIVANS EIGENES WOHNHAUS
Architekt: Louis Sullivan

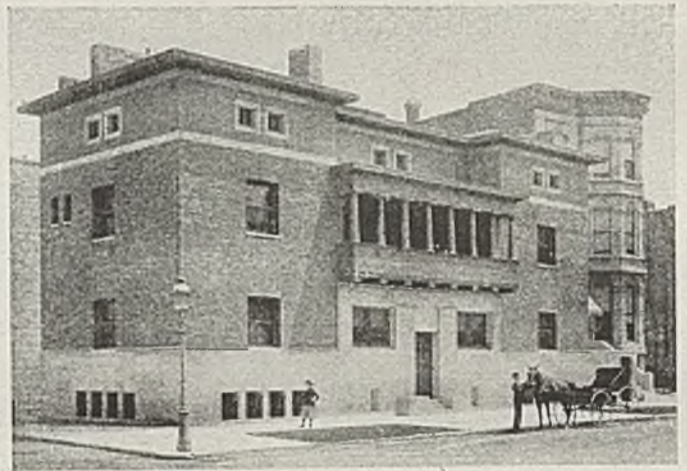


ABB. 659. — CHICAGO. CHARNLEY HAUS
Architekt: Louis Sullivan

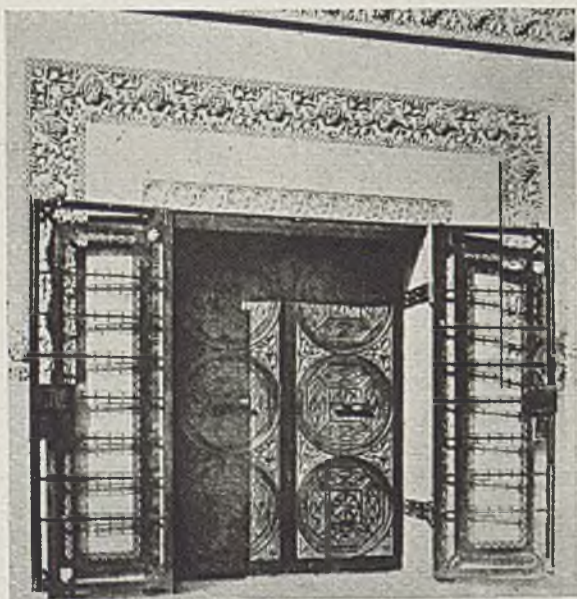


ABB. 660. — ST. LOUIS. WAINWRIGHT MAUSOLEUM
Architekt: Louis Sullivan

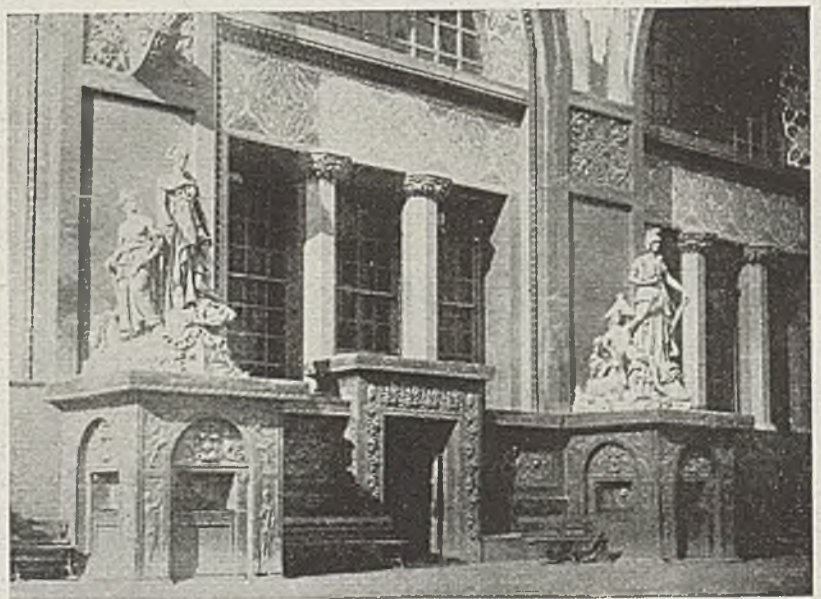


ABB. 661. — CHICAGO. 1893. TEILSTÜCK VOM PALAST DES VERKEHRS
(Vgl. Abb. 266.)
Architekt: Louis Sullivan



ABB. 662. — MIETHAUS AM CENTRALPARK, FÜNFTHE AVENUE UND 81. STRASSE, NEW YORK, 1911

Architekt: Charles Follen McKim.

Dieses Wohnhaus (Abb. 662) zeigt die entscheidende Wendung gegen die Vorherrschaft des konstruktiven Gedankens im Sinne Sullivans. (Vgl. Seite 186.) Es wäre falsch, die Verwandtschaft zwischen den beiden hier abgebildeten Gebäuden (Abb. 662 und Abb. 664) durch Beeinflussung des jüngeren durch das ältere erklären zu wollen. In beiden Fällen sind verwandte praktische Aufgaben, die wagerechte Gliederung der Geschoßhäufung, im Rahmen der klassischen Überlieferung geschmackvoll gelöst worden.



ABB. 663. — GRUNDRISS ZU ABB. 665



ABB. 664. — ZÜRICH. DAS EHEMALIGE HOTEL DU LAC, erbaut 1840 von Architekt Daniel Pfister. Im Zwischengeschoss waren früher die großen Fenster des Speisesaals. An den Pfeilern ist trotz der entstehenden Ladeneinbauten nichts geändert.

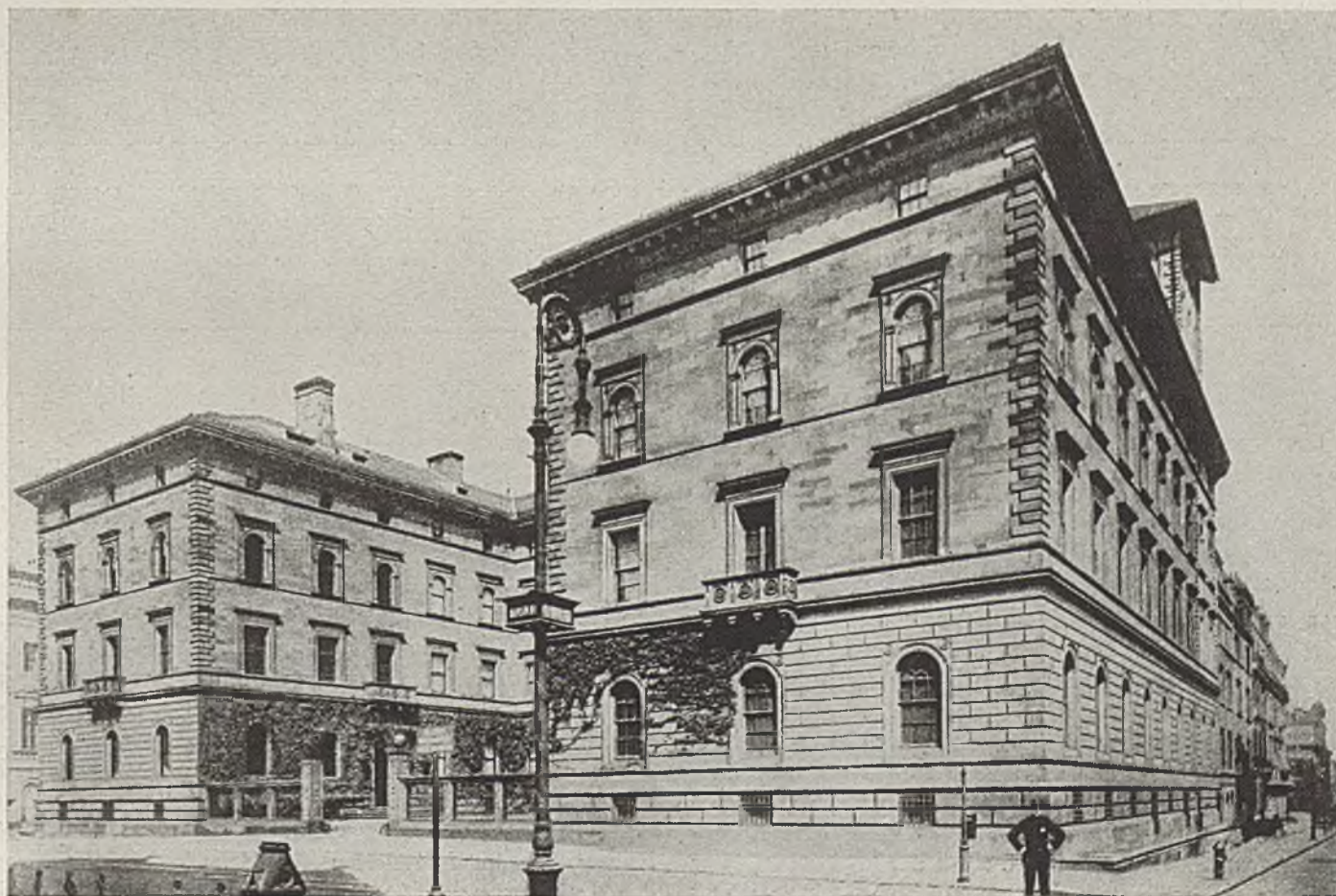


ABB. 665. — DIE GRUPPE DER VIER VILLARD HAUSER, NEW YORK, 1885. (Hierzu Grundriß Abb. 663.)

Architekten: McKim, Mead und White

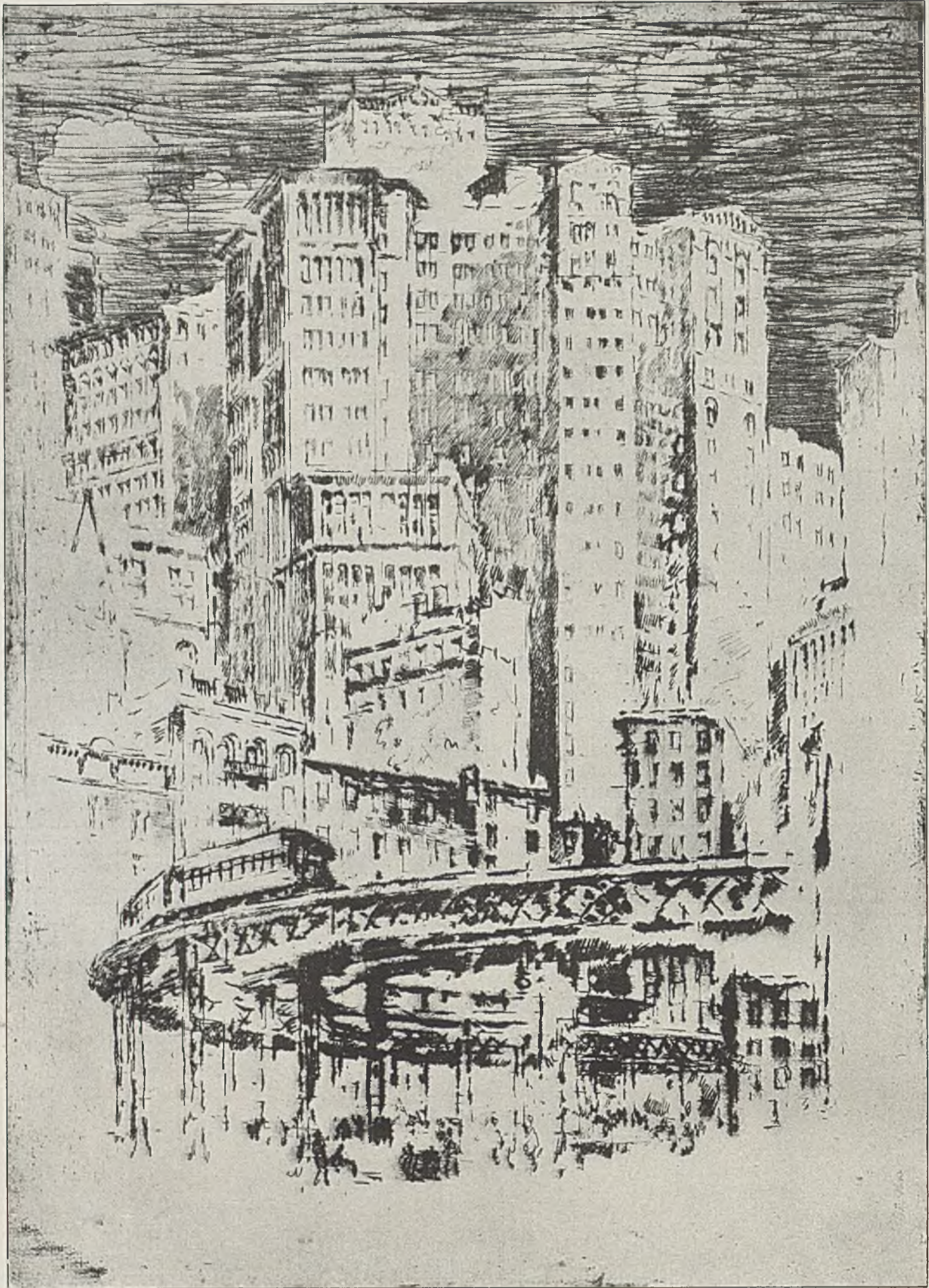


ABB. 666. — NEW YORK. „DIE KLIPPEN“
Nach einer Radierung von Joseph Penell

Amerikaner scheinen mir an Stelle des eigentümlich frührenaissancistischen, etwas befangenen, beinahe beklommenen Reizes etwas Freieres, Stärkeres und auch Schöneres gesetzt zu haben. Man erhebe nicht den Einwand, es sei unstatthaft, ein kleines Gebäude beliebig zu vergrößern, da ja der Veroneser Bau, wie er sich heute darstellt, nur die rechte Hälfte des ursprünglichen Planes ist. Der Torbogen an der linken Seite sollte ursprünglich den Haupteingang bilden. Ist es nicht eine Ehrenpflicht, daß ein köstlicher Baugedanke eines der größten Meister der Renaissance zu Ende gedacht und zu Ende gebaut wird? Dürfte man es wagen, in einer alten Stadt wie Verona, wo Kunstwerk neben Kunstwerk steht, durch Niederreißen Platz für die

Durchführung eines solchen Gedankens zu schaffen? Ist es nicht einer aufstrebenden kulturellen Gemeinde wie New York im humanistischsten Sinne des Wortes würdig, eine ihrer Straßen mit der Durchführung eines solchen großen Baugedankens zu adeln? Ihrer um so mehr würdig, als die Bauformen, die hier zur Geltung kommen, dem ererbten Schatz amerikanischer Baukunst verwandt sind? Ist diese geistvolle Anleihe der Amerikaner nicht ebenso hoch einzuschätzen wie etwa die Leistung der Kölner, die im Mittelalter die Grundrißbildung ihres Domes der Kathedrale von Amiens entnahmen? Ist die amerikanische Anleihe, die vielleicht eine Steigerung des Originals darstellt, nicht höher einzuschätzen als Friedrichs des Großen manchmal

(Fortsetzung Seite 178)



ABB. 667. — NEW YORK. FLIEGERAUFNAHME MANHATTANS NACH WESTEN SCHAUEND. IM VORDERGRUND DAS NEUE STADTHAUS (Vgl. Abb. 1, 122 und 123.)

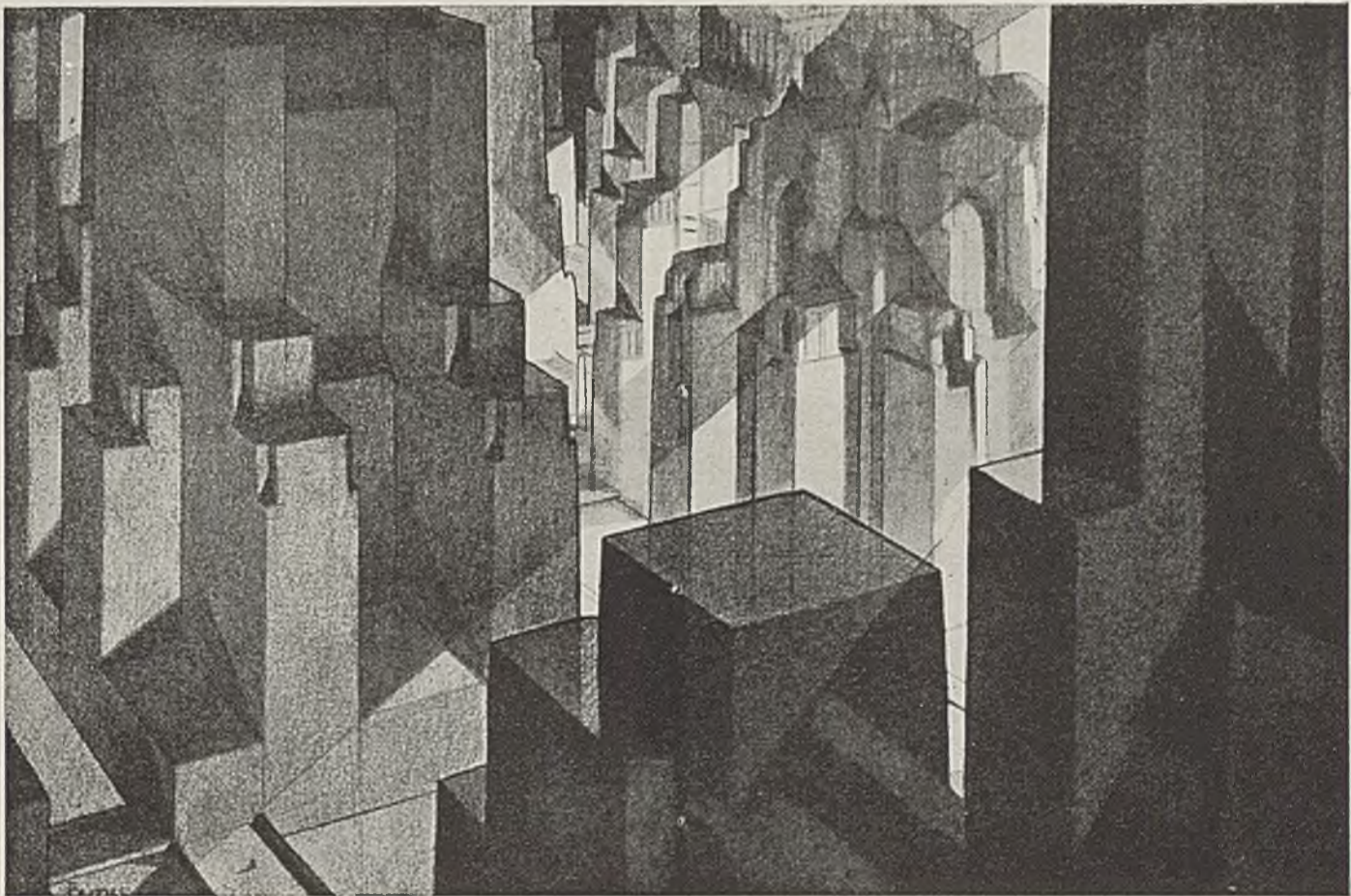
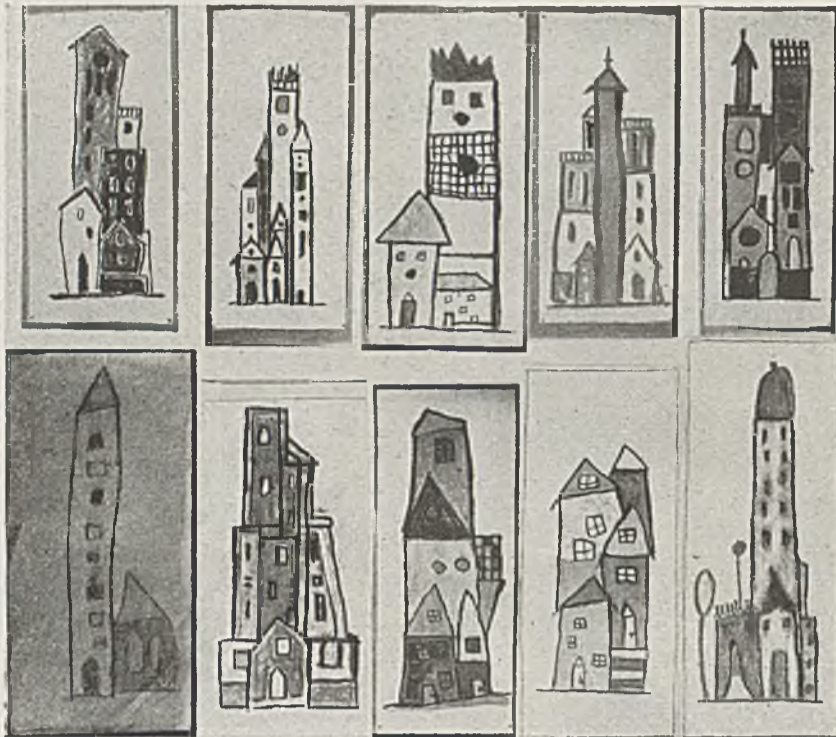
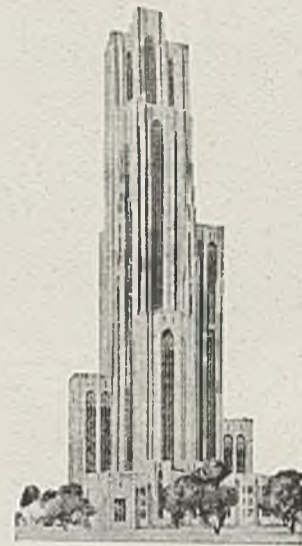


ABB. 668. — NEW YORK. SYNTHETISCHE STUDIE DER GEBÄUDEMASSEN, DIE SICH UNTER DER NEW YORKER BAUORDNUNG VON 1916 ENTWICKELN
Zeichnung von Hugh Ferriss. (Vgl. Abb. 130, 164—173 und 671, ebenfalls von Hugh Ferriss.)



Links:
 ABB. 669. — HOCHHAUSENTWÜRFE ACHTJÄHRIGER SCHOLER
 DES STUTTGARTER WERKHAUSES. (LEITER: A. L. MERZ)

Unten:
 ABB. 670. — PITTSBURGH. KATHEDRALE DER GELEHRSAMKEIT
 (Vgl. Abb. 727 und besonders auch die geistesverwandten Gotiker in Abb. 669 links.)



kleinliche Nachahmungen italienischer, englischer oder Wiener Vorbilder oder die Wiederholung der Loggia dei Lanzi als „Feldherrnhalle“ in München?

Als Goethe in Tiene sah, wie ein „neu Gebäude nach einem alten Risse aufgeführt“ wurde, schrieb er (23. 9. 1786): „So ehrt man hier alles aus der guten Zeit und hat Sinn genug, nach einem geerbten Plan ein frisches Gebäude aufzuführen.“ Burckhardt versichert in seinem „Cicerone“, daß „auch in der Blütezeit der Renaissance das Beste und Großartigste unausgeführter Entwurf blieb“ und daß wir von vielen der großartigsten Bauabsichten nur „durch Nachrichten, auch wohl durch Zeichnungen, welche die größte Sehnsucht rege machen, erfahren“. Nicht nur sind viele der großartigen Baugedanken des 16., 17. und 18. Jahrhunderts unausgeführt geblieben, sondern das 19. Jahrhundert hat — ohne wesentliche geistige Werte zu schaffen — durch Steigerung von Technik und Maßstäben den Hoffnungen auf die verwegenen Verwirk-

lichungen Berechtigung verschafft. Soll die „größte Sehnsucht“ nach diesen Verwirklichungen unerfüllt bleiben? Sollen wir uns statt an der Vollendung gewaltiger Gesetzmäßigkeiten an den massenhaften Maßstablosigkeiten einer verantwortungslosen und oft geistlosen Jugend erfreuen? Gut zu bauen ist heute genau so schwer, wie z. B. gut deutsch zu sprechen. Wer glaubt, gutes und uns gemäÙes Deutsch könne anders als aus dem Geiste der Klassiker der deutschen Sprache entwickelt werden, würdigt nicht die Aufgaben und

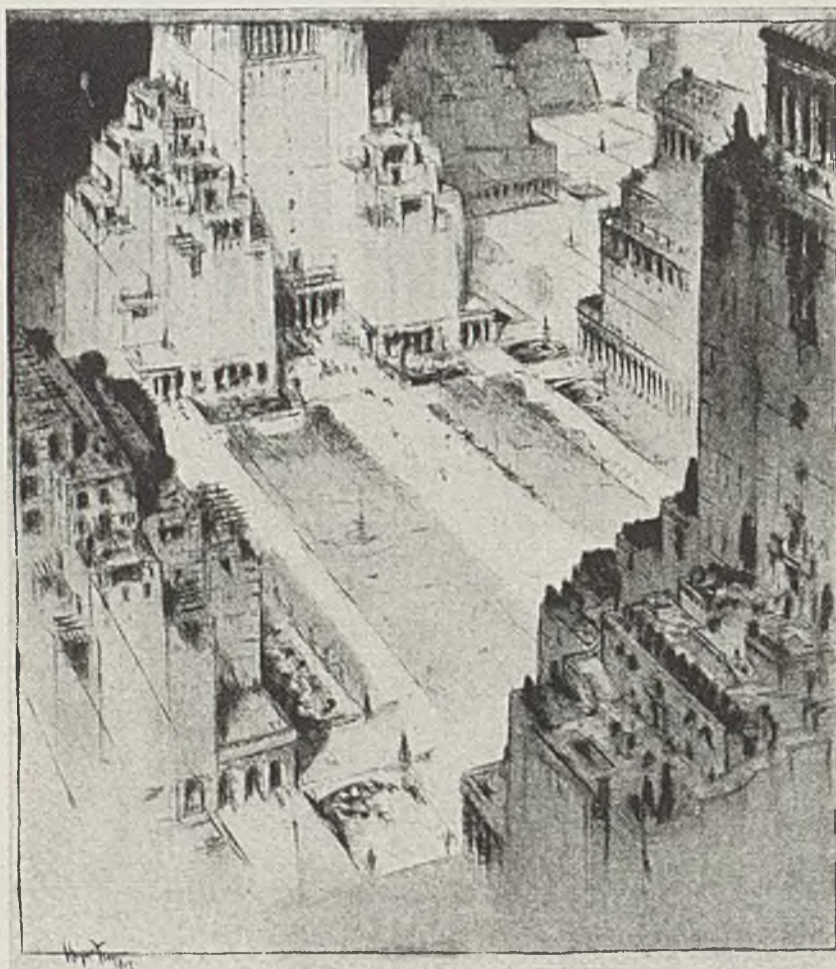


ABB. 671. — DIE HANGENDEN GÄRTEN VON NEW YORK
 Phantasieskizze eines Platzes, gezeichnet von Hugh Ferriss und veröffentlicht in der New York Times. Ein Zukunftsbild, wie es sich auf Grund der neuen New Yorker Bauordnung ergeben wird. (Vgl. Abb. 130, 164—173 und 668.)

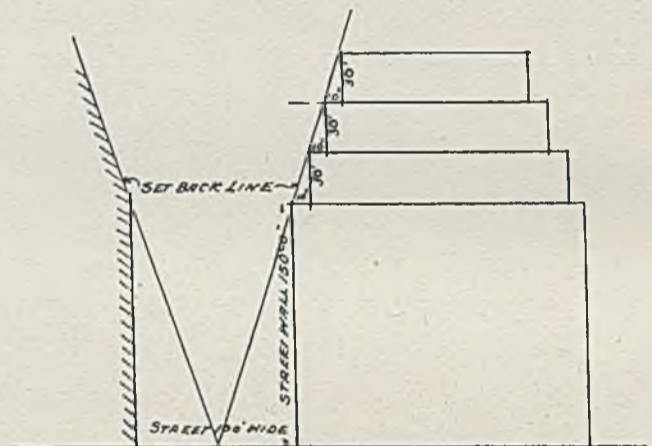


ABB. 672. — NEW YORK. SCHEMATISCHE DARSTELLUNG DER WIRKUNG DER NEW YORKER BAUORDNUNG, WIE SIE URSPRÜNGLICH AUSGELEGT WURDE.

Die Maße sind in engl. Fuß gegeben. Die Zurückstaffelungen der Gebäude liegen innerhalb eines Winkels von 70° von der Mitte der Straße gerechnet. (Vgl. Abb. 673.)

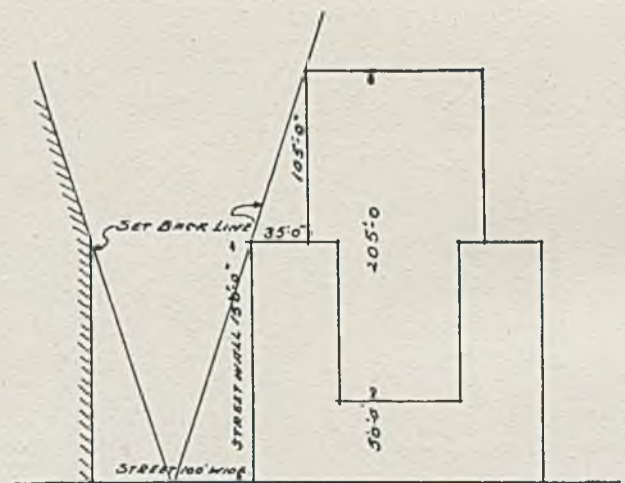


ABB. 673. — NEW YORK. SCHEMATISCHE DARSTELLUNG DER NEW YORKER ZONENBAUORDNUNG, WIE SIE NEUERDINGS AUSGELEGT WIRD.

Die Diagramme (Abb. 672 und 673) gelten für eine Bauzone, in der die Bauhöhe $1\frac{1}{2}$ mal größer als die Straßenbreite sein darf.

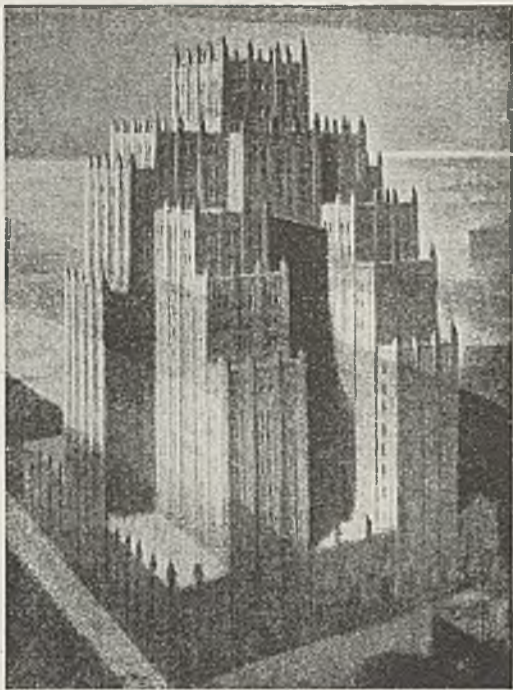


ABB. 674. — NEW YORK.
CHURCH AND APARTMENT GEBÄUDE
KIRCHE UND MIETHAUS
Architekt: Don Barber



ABB. 675. — NEW YORK.
AMERICAN RADIATOR GEBÄUDE
Architekt: Raymond Hood

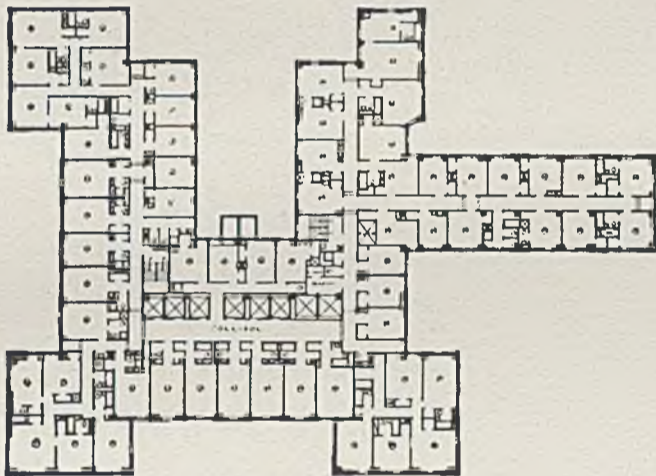


ABB. 676. — ST. LOUIS. SOUTH-WESTERN
BELL TELEPHONE GEBÄUDE
Architekten:
Mauran, Russel und Crowell

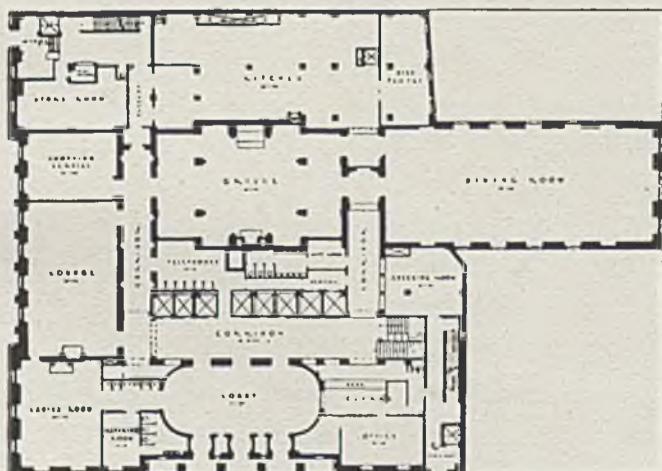
Leistungen großer neuzeitlicher Sprachschöpfer wie z. B. Nietzsche und Stefan George. Von solchen Neuschöpfern kann man behaupten, daß sie Deutsch in mancher wesentlichen Hinsicht besser oder jedenfalls uns zeitgemäßer sprechen als Goethe, der dennoch, wenn er auferstünde,

mindestens neun Zehntel dieses neuen, umfassenderen Deutsch als sein eigenes (von ihm geschaffenes oder von ihm verheißenes) Deutsch verstehen könnte. Und man sage nicht, daß unser Denken sich seit Goethes Zeit weniger gewandelt habe als unsere Bautechnik.

(Fortsetzung Seite 184)



Grundriß des 3. bis 15. Geschosses.



Grundriß des Erdgeschosses.



ABB. 677-79. — NEW YORK. SHELTON HOTEL
(Vgl. Abb. 687.)



ABB. 680. — AMERICAN RADIATOR GEBÄUDE
NEW YORK, 1923
Architekt: Raymond M. Hood



ABB. 681. — BUSH GEBÄUDE, NEW YORK, 1916—1918
(Vgl. Abb. 684.)
Architekten: Helmle und Corbett



ABB. 682. — NATIONAL FRATERNITY CLUBS GEBÄUDE
NEW YORK, 1922—1923
Architekten: Murgatroyd und Ogden



ABB. 683. — FISK GEBÄUDE, NEW YORK, 1920
Architekten: Carrère und Hastings



ABB. 684. — NEW YORK, BUSH GEBÄUDE, 1916—1918
(Vgl. Abb. 681.)

Architekten: Helmle und Corbett



ABB. 685. — NEW YORK, WOOLWORTH GEBÄUDE
1913

Architekt: Cass Gilbert



ABB. 686. — NEW YORK, NEUES RATHAUS
1908—1913. (Vgl. Abb. 1, 122—123.)

Architekten: McKim, Mead und White



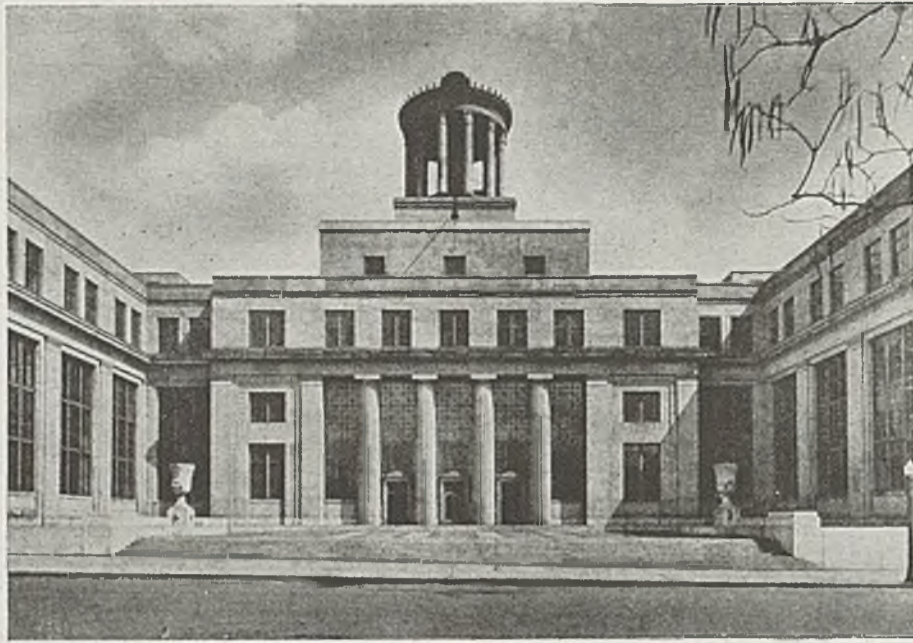
ABB. 687. — NEW YORK, HOTEL SHELTON
1922—1923. (Vgl. Abb. 677—679.)

Architekt: Arthur Loomis Harmon und White

ABB. 688—691

FORT WAYNE.
 VERWALTUNGSGEBAUDE
 DER LINCOLN NATIONAL
 VERSICHERUNGS-GESELL-
 SCHAFT

im Staate Indiana, erbaut von den Architekten Benjamin W. Morris, Th. H. Ellett und J. F. Bacon, verdient unter anderem auch deshalb Beachtung, weil es einen Wolkenkratzer im Anfangstadium darstellt. Die hier angewandte Bauweise dürfte gerade in Deutschland Anklang finden, wo man so viel von Wolkenkratzerbauten, d. h. vom Wollen, aber aus finanziellen Gründen Nicht-



können, hört. Ähnlich wie bei dem Plankinton-Arcade Gebäude in Milwaukee wurden hier die Fundamente eines niedrigen Gebäudes so stark gemacht, daß das spätere Aufsetzen zahlreicher Geschosse ohne Schwierigkeiten möglich ist. Auch die Formgebung verdient Beachtung, indem sie enge Anlehnung an klassische Vorbilder mit beinahe rücksichtsloser Erfüllung neuer zeitlicher Forderungen zu verbinden strebt.

ABB. 688 (Links.)
 HAUPTINGANGSSEITE
 (Heutiger Zustand.)

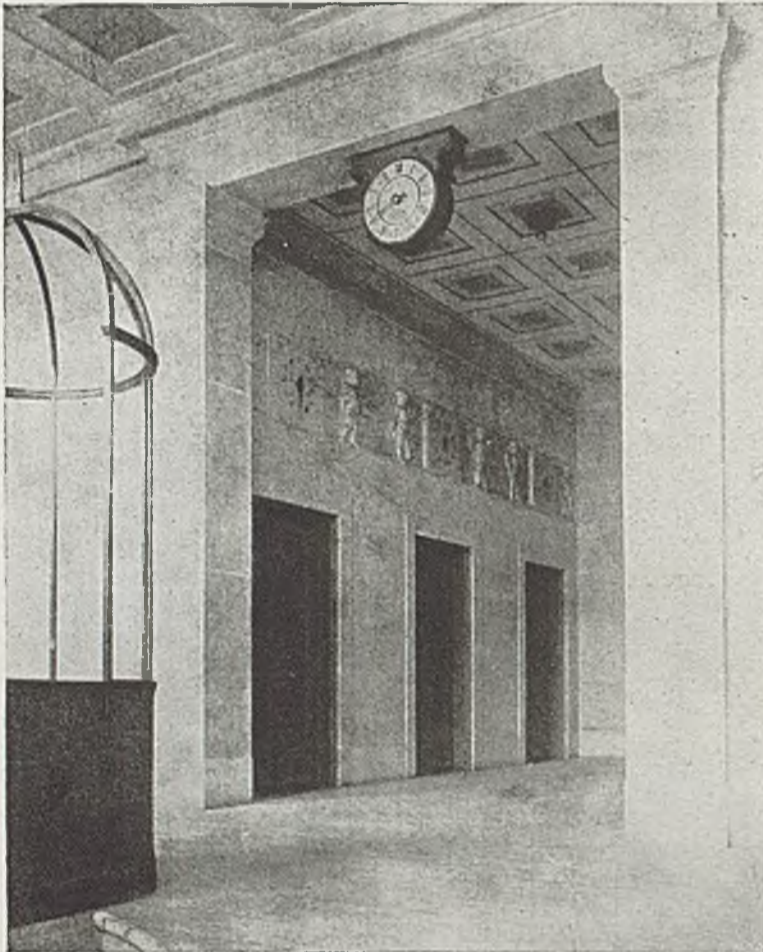


ABB. 689 (Links.)
 ZUGANG ZU DEN AUF-
 ZUGEN
 (ERDGESCHOSS)

ABB. 690 (Rechts oben.)
 ERDGESCHOSS-
 GRUNDRISS

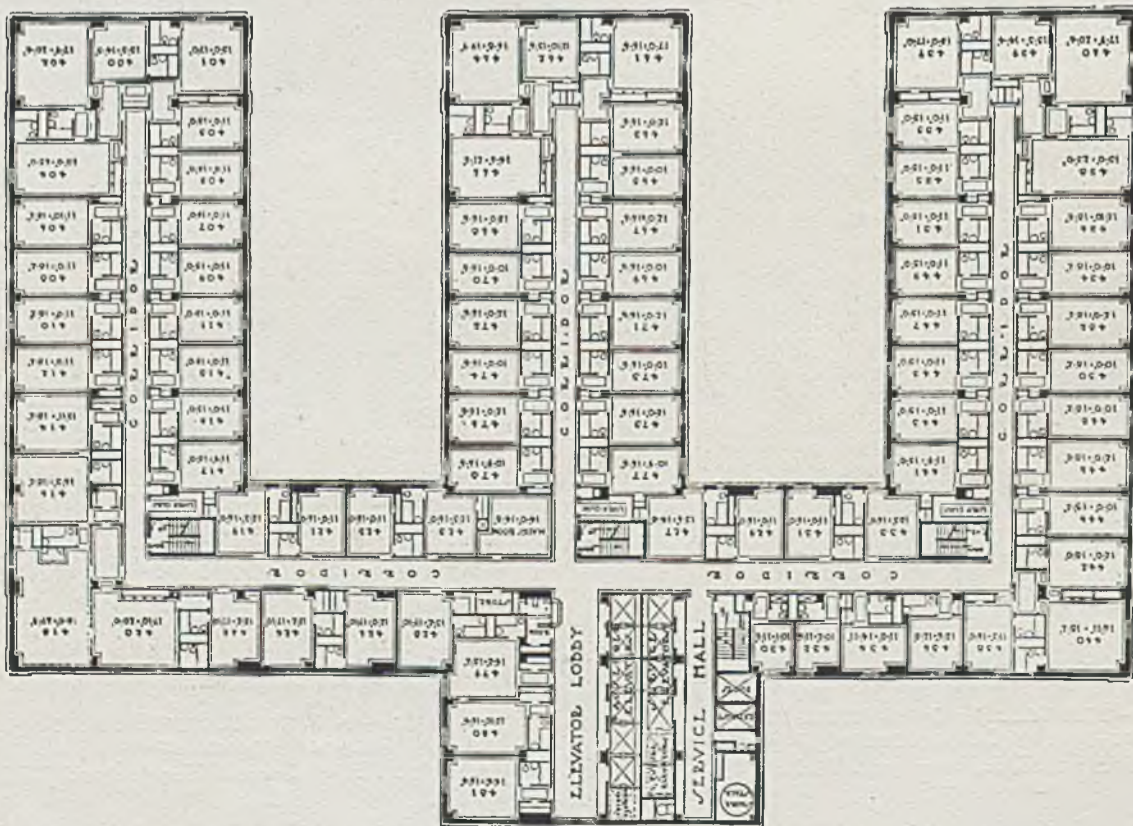


Maßstab: 50 Fuß (15,25 m) = 1 1/2 mm.

ABB. 691. — (Rechts unten.)
 GEPLANTER AUSBAU



ABB. 692 (Unten.)
 TYPISCHER GESCHOSS-
 GRUNDRISS ZU DEN
 ABBILDUNGEN AUF
 SEITE 183



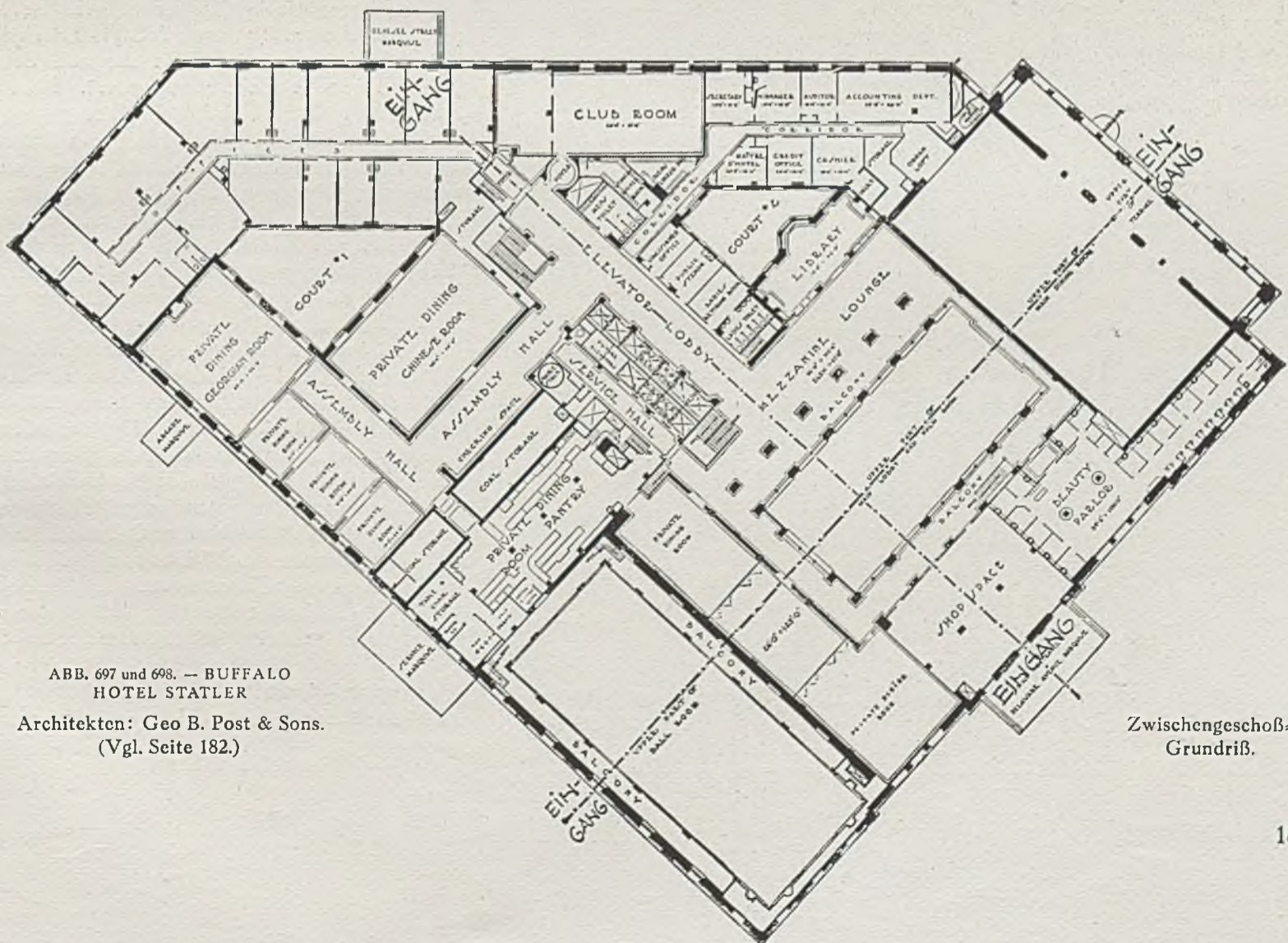


ABB. 697 und 698. — BUFFALO
HOTEL STATLER

Architekten: Geo. B. Post & Sons.
(Vgl. Seite 182.)

Zwischengeschoß-
Grundriß.



ABB. 699. — TOPEKA (KANSAS). KUNSTMUSEUM DER WASHBURN-UNIVERSITÄT
Architekten: Th. W. Williamson & Co.

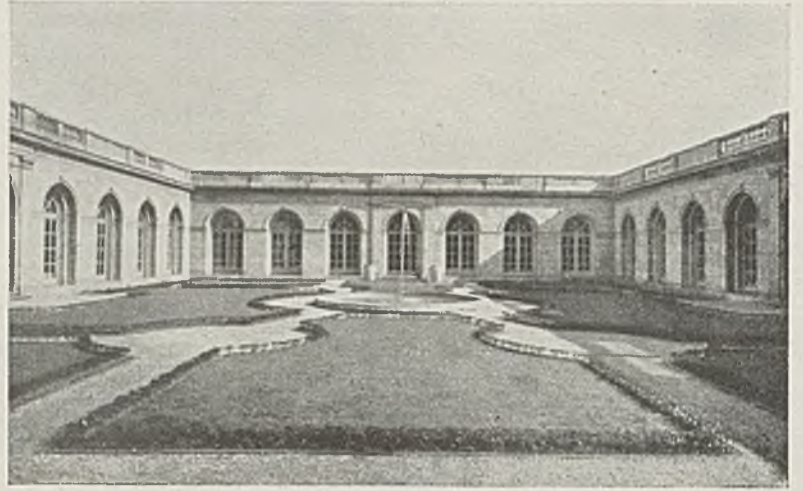


ABB. 700. — CHICAGO. MCKINLOCK-GEDACHTNISBOUW IM KUNSTMUSEUM
Architekten: Coolidge und Hodgdon



ABB. 701. — VERONA. PALAZZO DEL CONSIGLIO
Architekt: Fra Giocondo. Erbaut 1476.
(Vgl. die Nachbildung in Abb. 703.)



ABB. 702. — PALAZZO GRIMANI, VENEDIG
Architekt: Sanmicheli. Das oberste Geschöß wurde nach seinem Tode (1559) gebaut. (Vgl. die Nachbildung Abb. 704.)

Die späteren venetianischen Baumeister wollten nicht mehr wie ihre Vorgänger auf jeder Baustelle, die an den großen Raum des Canal Grande grenzt, ein eigenes Spiel spielen. Ihre Paläste sollten nichts sein als gleichsam Stücke großer Säulenhallen, die den Canal Grande auf beiden Seiten umfassen. Diese Paläste sind die sichere Weiterentwicklung des Baugedankens, der später in dem großartigen Rahmen des Sankt Markus-Platzes zum Siege geführt wurde.

Es erscheint mir sehr bezeichnend, daß die Amerikaner McKim und White, als sie an der 5. Avenue, dem Canal Grande des New Yorker Verkehrs, ein Geschäftshaus (Abb. 704) errichten sollten, auf das von Sanmicheli in Venedig geschaffene Vorbild (Abb. 702) zurückzugreifen versuchten und daß sie bei ihrer Bearbeitung des Vorbildes die Mitte noch weniger betonten.

Aber es bleibt doch die Tatsache, daß die nichtkannelierten Säulen des amerikanischen Neubaus eigentümlich fettig wirken und daß er schwerer zu photographieren ist als das venezianische Vorbild. Der Grund dafür scheint mir darin zu liegen, daß selbst die 5. Avenue New Yorks kein Canal Grande ist und wegen ihrer geringen Breite auch nie werden kann. Deshalb wird sie auch nie Gebäude von der gewaltigen Eigenart des Palazzo Grimani voll zur Geltung bringen können. Sie wird andere Reize haben und andere Formen zur Geltung bringen. Vor allem wird sie, anders als der ruinenhaft liegende Canal Grande, nicht nur ausgebaut werden, sondern sogar ihren Baumeistern Gelegenheit geben, gemachte Fehler schnellstens zu verbessern. Goethe meinte, Palladio habe „das größte Bild, das er in der Seele trug, auch dahin gebracht, wo es nicht ganz paßte“. Ähnlich scheint es McKim, Mead und White gegangen zu sein, als sie ihre Nachbildung des Palazzo Grimani in die 5. Avenue stellten. „Wenn man nun“ (wie Goethe es bei seiner Betrachtung Palladios tat) „so bei sich überlegte, inwiefern man recht oder unrecht hätte gegen so außerordentliche Baumeister wie McKim und White, dann ist es, als ob sie dabei stünden und sagten“: „Unsere Nachbildung des Palazzo Grimani hat uns nicht gefallen; als wir darum später dicht daneben ein neues Haus zu bauen hatten, haben wir flachere Profile gewählt, die besser für die 5. Avenue als für den Canal Grande passen. In den baulichen Umwälzungen, die sich beständig in New York vollziehen, sind schon so viele unserer besten Arbeiten abgerissen worden, daß auch unser Palazzo Grimani bald verschwinden wird.“ Das von McKim und White gebaute neue Haus ist auf Abb. 704 sichtbar. Es war in der Werkstatt der Architekten ein Gegenstand großer Meinungsverschiedenheit.



ABB. 703. — NEW YORK. HERALD GEBÄUDE

Architekten: McKim, Mead und White

Dieses Zeitungsgebäude lehnt sich eng an die Formen des Veroneser Palazzo del Consiglio. (Vgl. Abb. 701 u. Text S. 165 u. 176.)

Weniger glücklich als ihre amerikanischen Nachfolger waren die italienischen Baumeister dran; als sie noch aufgestreicht am Ausbau des Canal Grande arbeiteten, wurde Amerika entdeckt, und Venedig blieb liegen, weniger als halb vollendet, die großartige Ruine eines der verwegenen Bauunternehmen der Welt.

Wenn man den amerikanischen Zeitungen glauben darf, hat Cornelius Gurlitt gelegentlich seines neulichen Besuches Amerikas zu dieser Frage Stellung genommen. Die New Yorker Times (22. 4. 1925) berichten, Geheimrat Gurlitt habe einem „Interviewer“ gesagt: „Der New Yorker Grand Central Bahnhof (Abb. 596—97) ist eine Kopie der römischen Kaiserthermen. Er ist sehr schön, aber ich würde lieber nach Rom gehen und das Original sehen. Ich habe Kopien nicht gern; aber ich glaube, die große Bahnhofshalle, an der man schmückendes Beiwerk vermied, ist von so herrlicher Einfachheit, daß sie wahrer Größe nahekommt. Wir machen in Deutschland nicht gerne alte Stile nach. Wir bauen im zwanzigsten Jahrhundert, entsprechend den Bedürfnissen der Industrie oder der Anstalt, mit der wir zu tun haben. Auf diese Weise erzeugen wir neue Stile, statt uns mit dem Kopieren von alten zu befassen.“

Man kann wohl annehmen, daß Cornelius Gurlitt nicht von neuen Stilen gesprochen hat, jedenfalls nicht im Plural, und man darf hoffen, daß der amerikanische Berichterstatter nur mißverstanden und nicht etwa spöttisch andeuten wollte, was man in Amerika zu Recht oder Unrecht von Deutschlands geschichtlichen Leistungen (während des letzten Jahrtausends) beim Schaffen „neuer Baustile“ denkt. Geistvolle Rekonstruktionen können eine wertvolle Grundlage für neue Kunst werden. Wäre es uns heute lieber, wenn man seinerzeit in München an Stelle der Nachahmung der Loggia dei Lanzi unentwegt damalige „neue“ Kunst gesetzt hätte? Können wir heute mehr?

Fiske Kimball schrieb einmal*):

„Daß die amerikanischen Nachbildungen Neubearbeitungen der alten Originale darstellen, scheint

mir nicht wichtig. Wichtig scheint mir vielmehr die wiederkehrende Erkenntnis, daß das Wesentliche in der Baukunst nicht der Ausdruck des Konstruktiven, sondern die abstrakte Komposition der Form ist. Diese Erkenntnis kommt darin zum Ausdruck, daß man Vorbilder nachzuahmen versucht. Ich bewundere das Wort des Holländers Oud, daß die Bedeutung neuerzeitlicher Leistungen ‚nicht soviel in ihrer Wahrheit als in ihrer Klarheit‘ liegt.“

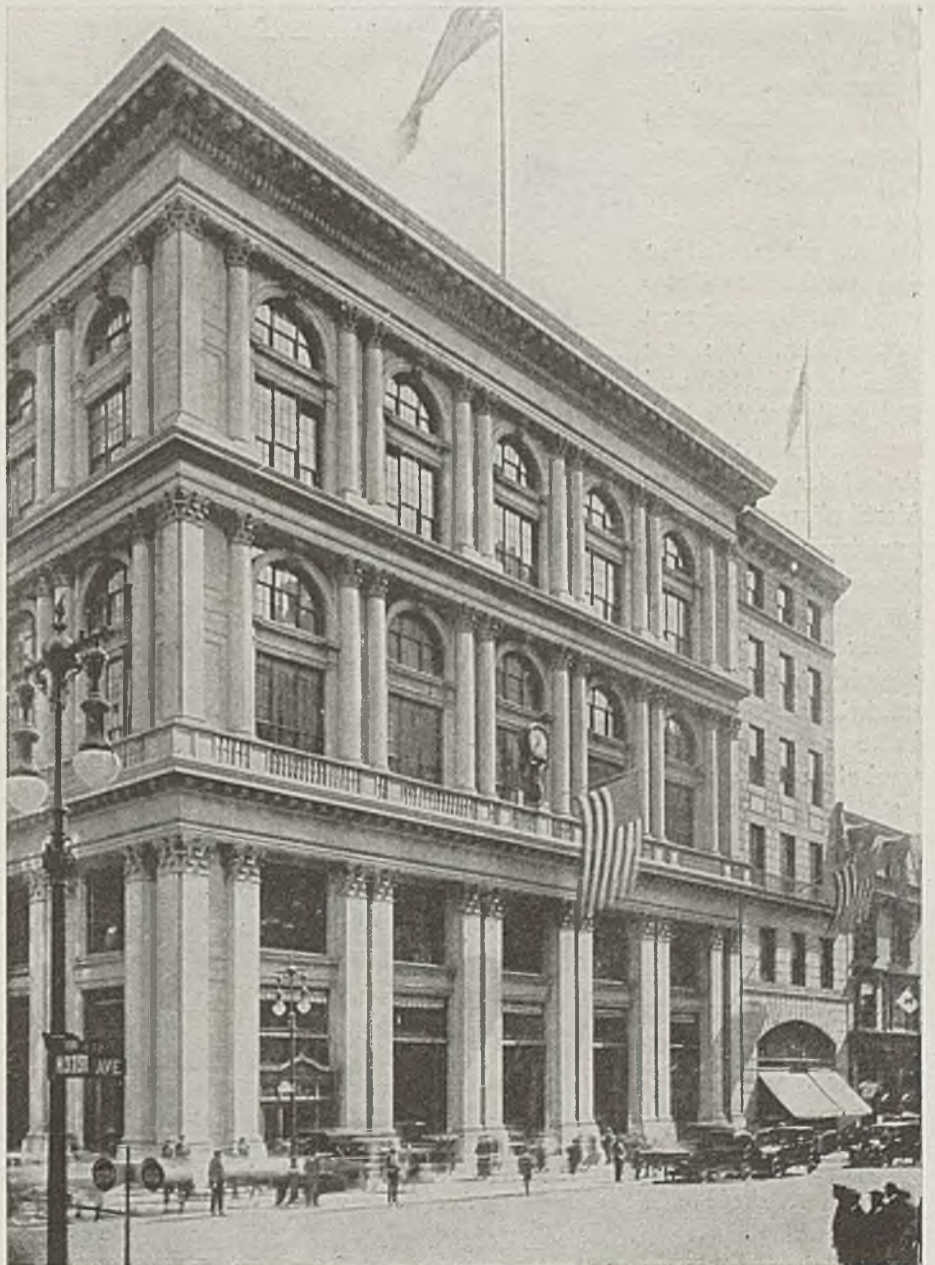


ABB. 704. — TIFFANY-GEBÄUDE, NEW YORK.

Architekten: McKim, Mead und White

Die beste Kritik dieser Verwendung der Formen Sanmichelis (Abb. 702), die für den breiten Canal Grande bestimmt waren, mag in dem rechtsstehenden (schmalen) Geschäftshause gefunden werden, das von denselben Baumeistern später gebaut wurde. (Vgl. Text S. 184.)

*) In Wasmuths Monatsheften 1926, Heft 6, woselbst auch ich die hier berührten Fragen ausführlicher behandelte.



ABB. 705. — NEW YORK. BÜCHEREI DES METROPOLITAN MUSEUM OF ART, 1910
Architekten: McKim, Meat und White.



ABB. 706. — BOSTON. LESESAAL DER ÖFFENTLICHEN BÜCHEREI, 1898
Architekten: McKim, Meat und White. (Vgl. Abb. 236, 720—723.)

Der Ausdruck des Konstruktiven, wie ihn in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts besonders der Amerikaner Louis Sullivan wollte, sollte sich in der angeblichen Betonung der Stahlrahmen ausdrücken, wie sie etwa in Abb. 657 und 724 gezeigt ist. Wer aufmerksam ist, weiß, daß dieser gezwungene Vertikalismus sich von gewissen gotischen Spielereien nur dadurch unterscheidet, daß er zwischen die tatsächlich tragenden Konstruktionsteile zweifelhafte neue Kunstgewerbeformen einklebt statt gotisierenden Backwerks. Abb. 127 zeigt peinlich, was in beiden Fällen hinter dem modischen Putz steckt. Wenn ich erklären müßte, warum mir das Leader News Gebäude (Abb. 725) von Platt besser gefällt als Sullivans Guaranty Gebäude (Abb. 724), oder McKims Häuser

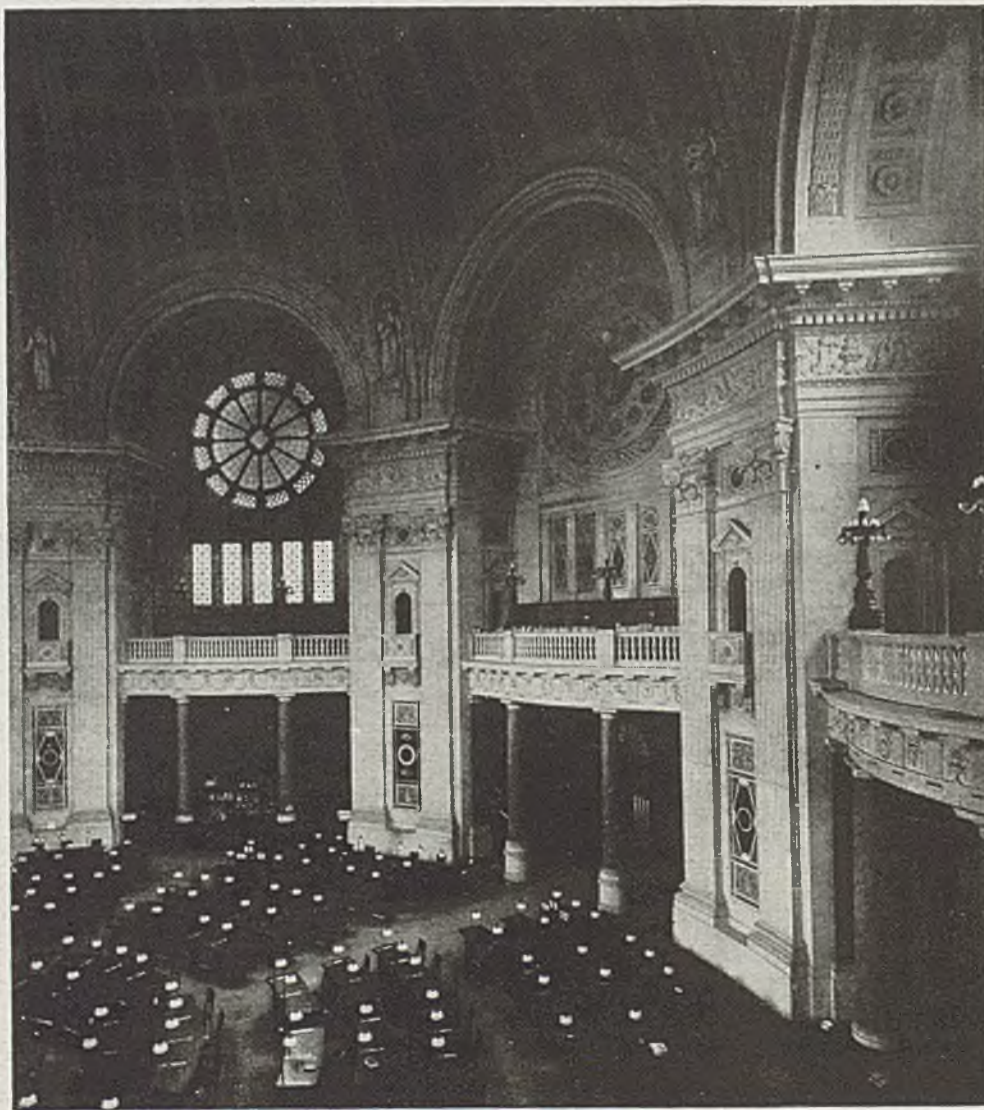


ABB. 707. — BERLIN. LESESAAL DER STAATSBIBLIOTHEK
Architekt: v. Ihne. (Vgl. Abb. 708—710 und Text S. 162 u. 164 f.)

(Abb. 662 und 665) besser als Sullivans (Abb. 657 und 659), so würde ich antworten, daß es mir weniger auf die Festhaltung der jeweiligen Tagesmoden als auf Massenkomposition und auf die Gediegenheit der Teilformen ankommt, die über den Wechsel der Mode erhaben ist. Die künftige Entwicklung erhoffe ich in einer Richtung, wie sie für Hochhäuser etwa durch die Abbildungen 668, 671, 677—79, 729—32 angedeutet ist. Soweit normale Wohnhäuser in Frage kommen, glaube ich, daß die auf Seite 148 angeführten Beispiele der von mir erhofften „neuen Synthese“ näherliegen als die Gewaltsamkeiten, die heute bei uns als „modern“ gepriesen werden. Selbst Fords Motor Company scheint mir in den Bauten Kahns (Abb. 716—17) sehr erträglich untergebracht.

ZU ABB. 707—10 GEHÖRT DER TEXT AUF DEN SEITEN 162, 164, 165.

ZU ABB. 707—710
GEHÖRT DER TEXT AUF DEN
SEITEN 162, 164, 165.



ABB. 708. — BERLIN. LESESAAL DER STAATSBIBLIOTHEK
Architekt: v. Ihne (Vgl. Abb. 707—710).

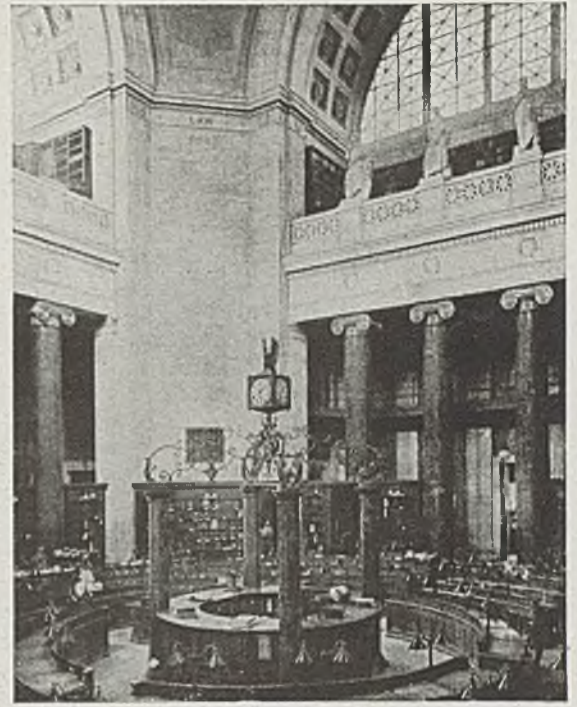


ABB. 709. — NEW YORK
BUCHEREI DER COLUMBIA UNIVERSITÄT
Architekten: McKim, Mead und White
(Vgl. Außenansicht Abb. 347).

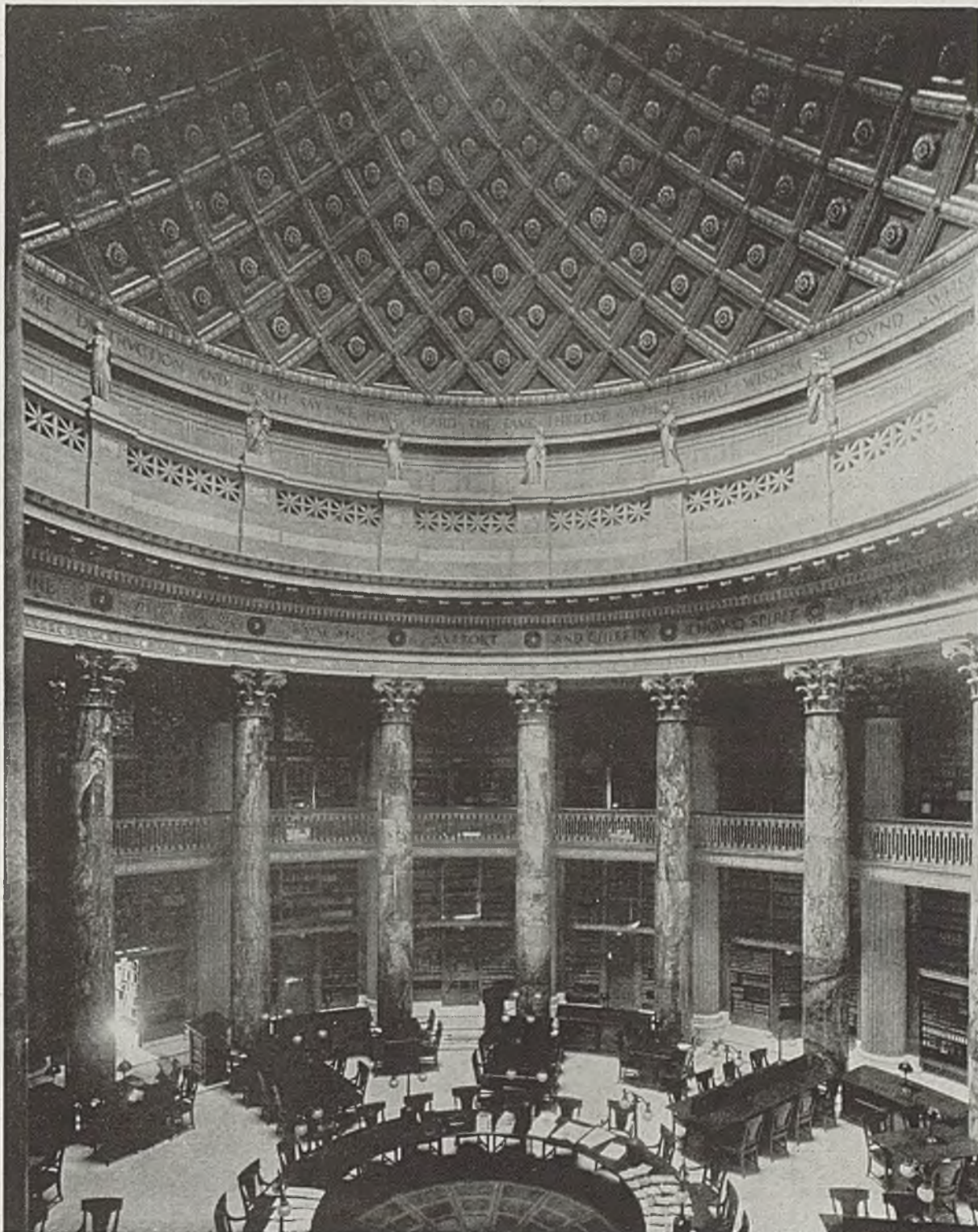


ABB. 710. — BUCHEREI DER „NEW YORK UNIVERSITY“. NEW YORK 1896
Architekten: McKim, Mead und White

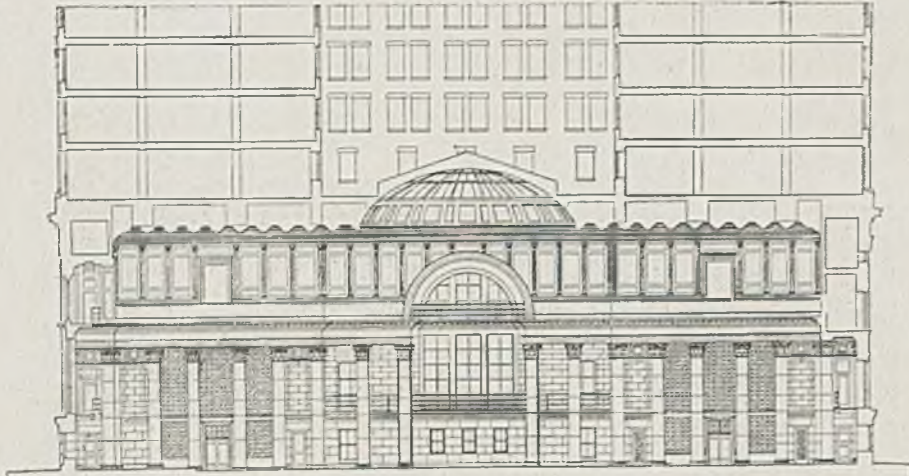


ABB. 711. — SCHNITT ZU ABB. 712—714

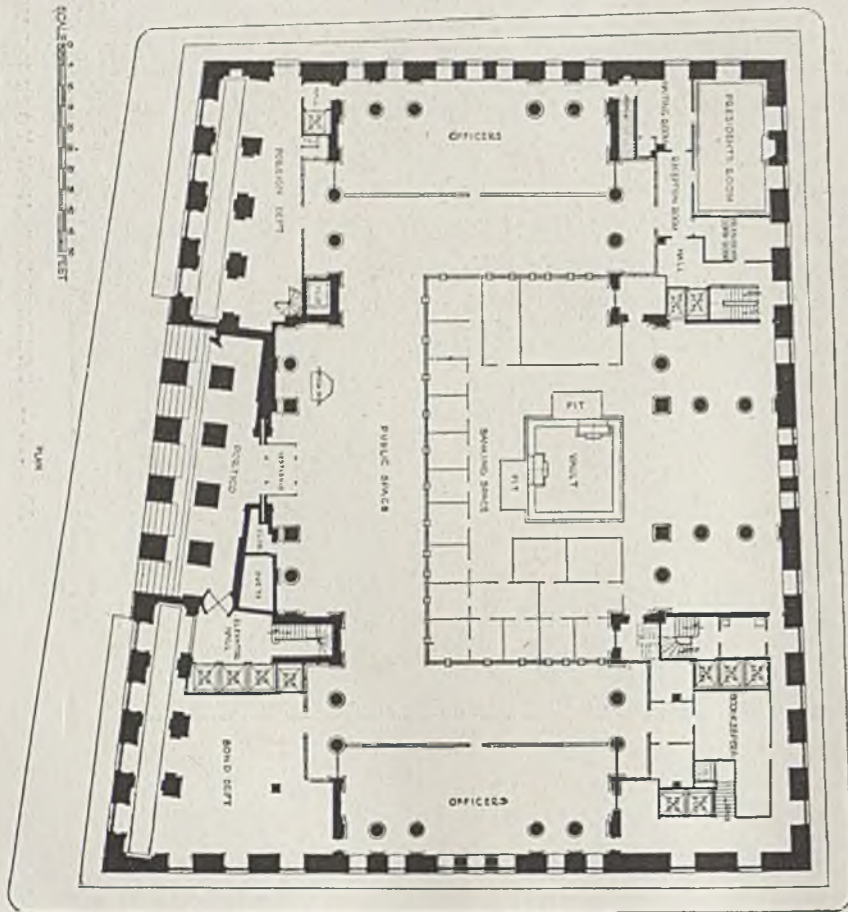


ABB. 712. — GRUNDRISS ZU ABB. 711—714
Der Maßstab links mißt 50 Fuß.

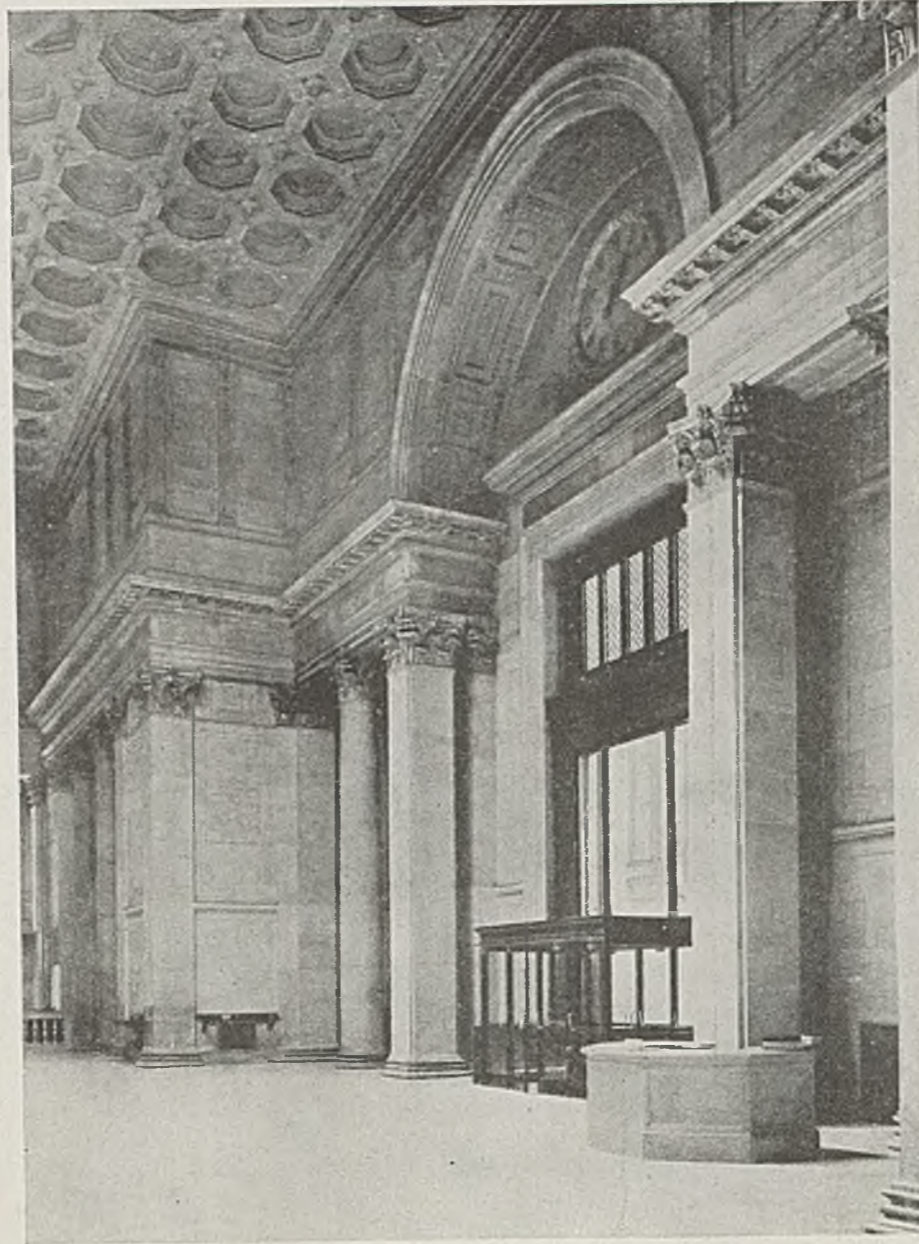


ABB. 713. — INNENANSICHT ZU ABB. 711—714



ABB. 714. — INNENANSICHT ZU ABB. 711—713

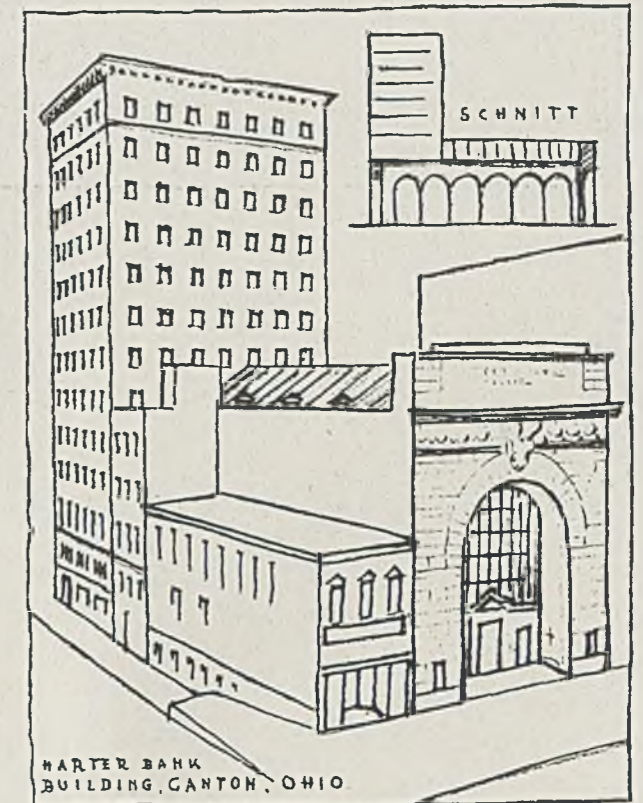


ABB. 715. — CANTON, OHIO. CARTER BANK.
VEREINIGUNG ZWEIER VERSCHIEDENARTIGER
BAUTEN ZU EINHEITLICHEN BANKRÄUMEN

ABB. 711—714. — NEW YORK. NATIONAL CITY BANK, 1909
Architekten: McKim, Mead und White. Bei der National City Bank haben
die Architekten ein altes niedriges Gebäude mit einem Hochhaus überbaut.

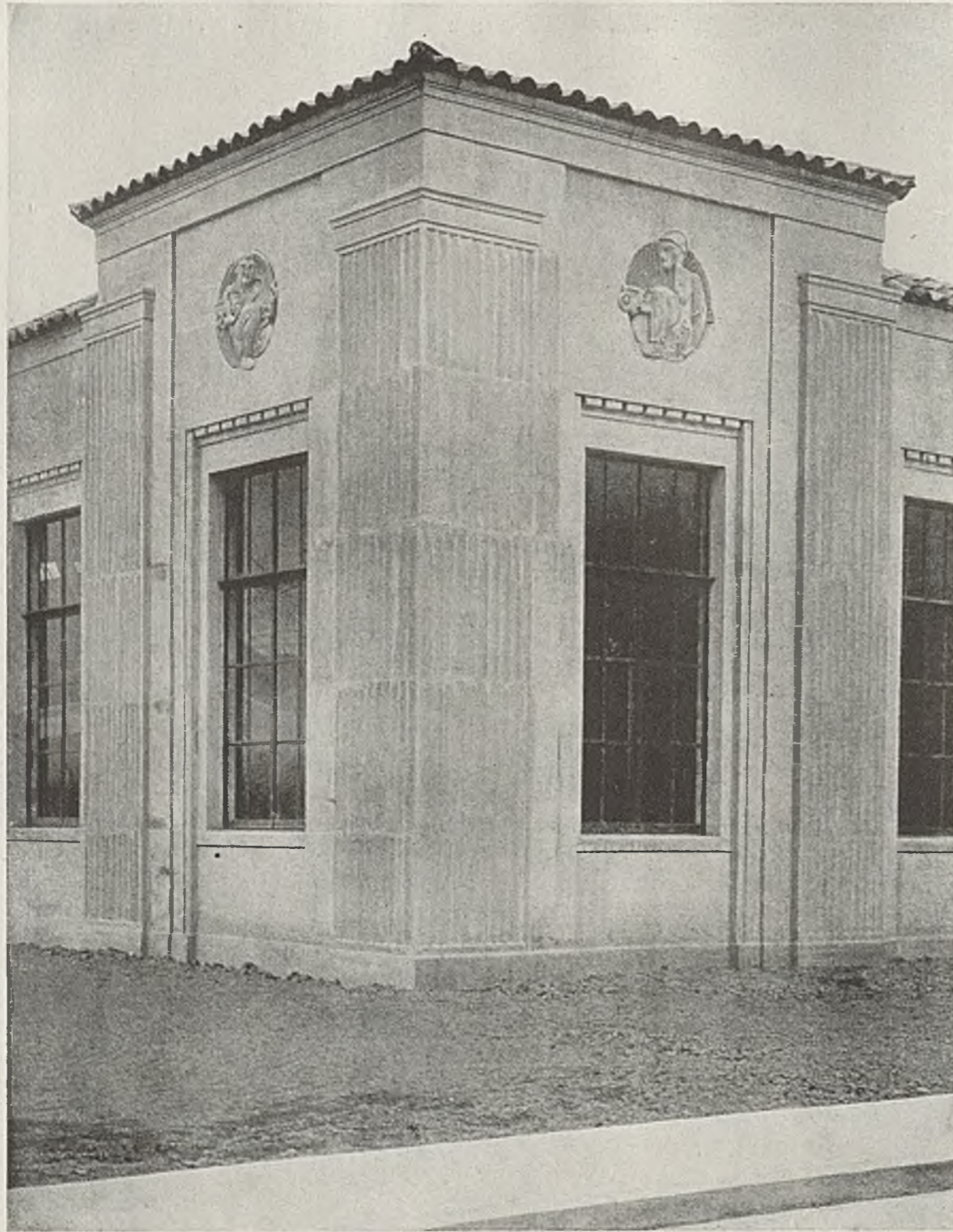


ABB. 716 und 717. — DEARBORN, MICHIGAN. LABORATORIUM FÜR DIE INGENIEURE DER FORD MOTOR COMPANY. ARCHITEKT: ALBERT KAHN

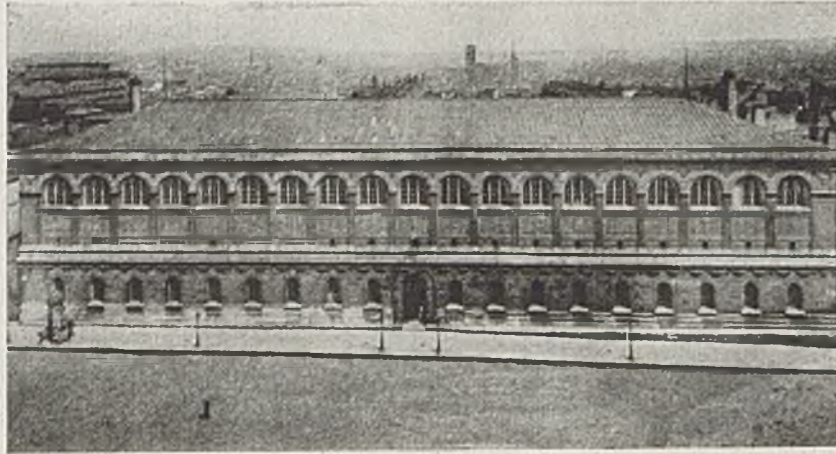
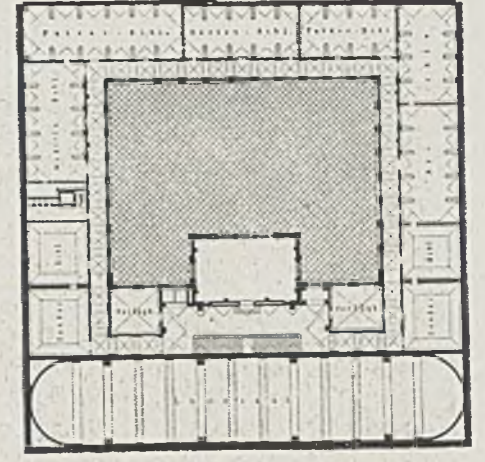
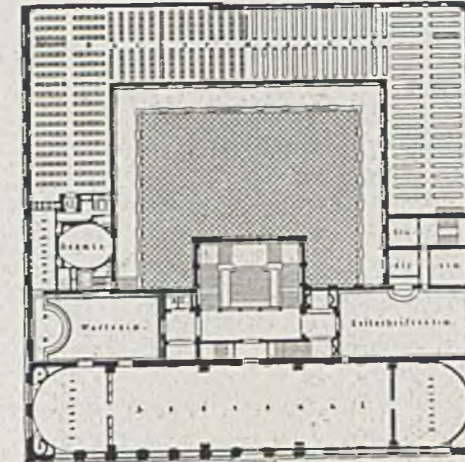


ABB. 718 und 719. — PARIS. BÜCHEREI ST. GENEVIEVE. ERBAUT 1843—50.
Architekt: La Brouste. (Vgl. Text Seite 165).

Diese Pariser Bücherei war das Vorbild, das McKim, Mead und White mit ihrer Bostoner Bücherei (Abb. 722) übertroffen haben.



1. Obergeschoss
0 10 20

ABB. 720—721. — BOSTON. BÜCHEREI.
(Vgl. Abb. 722—723, auch Abb. 236.)



ABB. 722. — HAUPTSCHAUSEITE DER ÖFFENTLICHEN BÜCHEREI. BOSTON 1890
Architekten: McKim, Mead und White. (Vgl. Abb. 720—723 und 236.)



ABB. 723. — TREPPENHAUS DER ÖFFENTLICHEN BÜCHEREI MIT DEN GEMALDEN VON PUVIS DE CHAVANNES. BOSTON 1890
Architekten: McKim, Mead und White



ABB. 724. — BUFFALO. GUARANTY (PRUDENTIAL) GEBÄUDE. ERBAUT 1896
Architekt: Louis Sullivan



ABB. 725. — CLEVELAND. GEBÄUDE DER LEADER-NEWS-ZEITUNG. ERBAUT 1912
Architekt: Charles Platt

Zu Abb. 724—725 (Vgl. Text Seite 186).

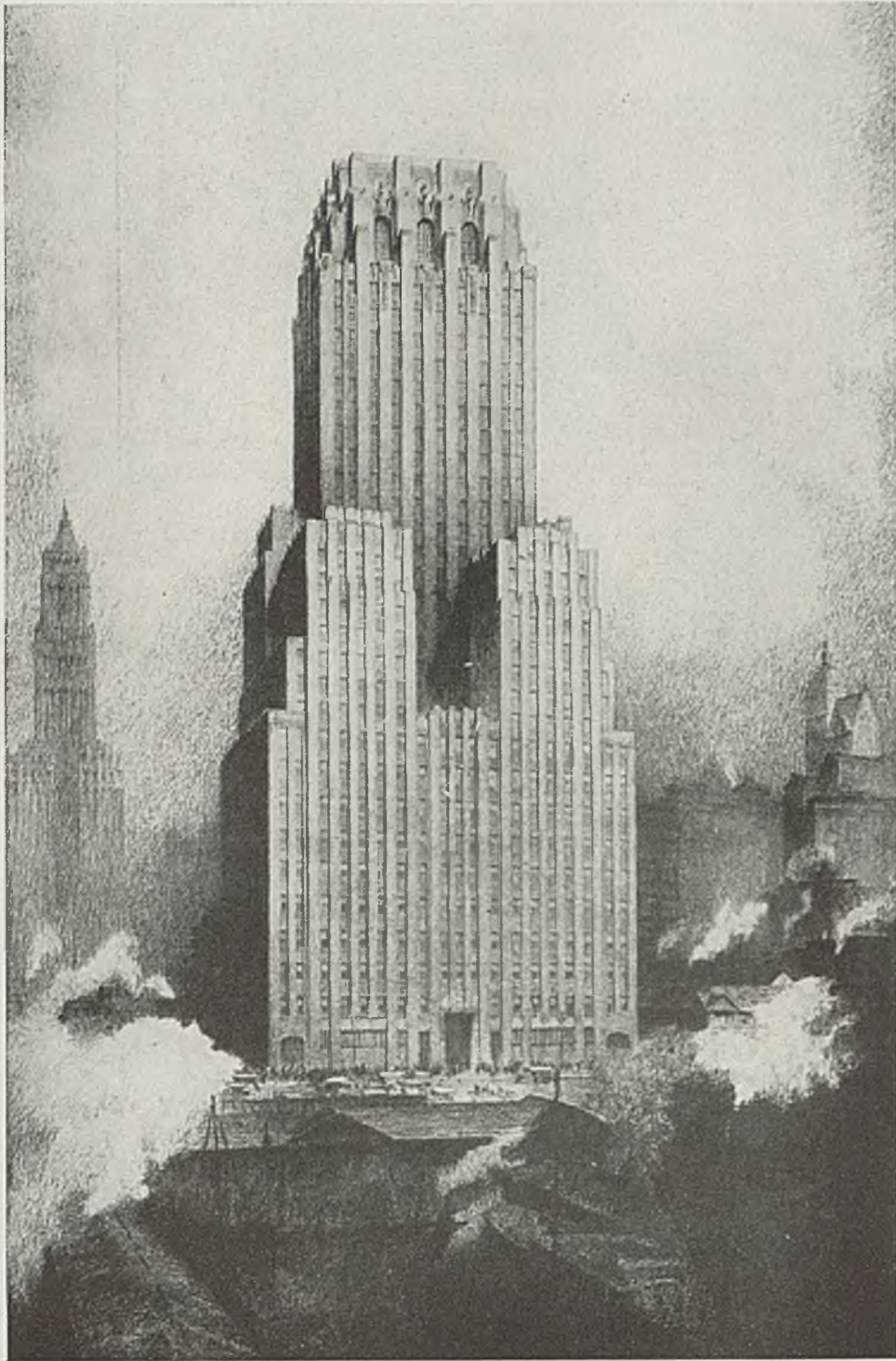


ABB. 726. — NEW YORK. BARKELEY-VESEY-TELEPHONEGEBAUDE
Architekten: McKenzie, Voorhees und Gmelin

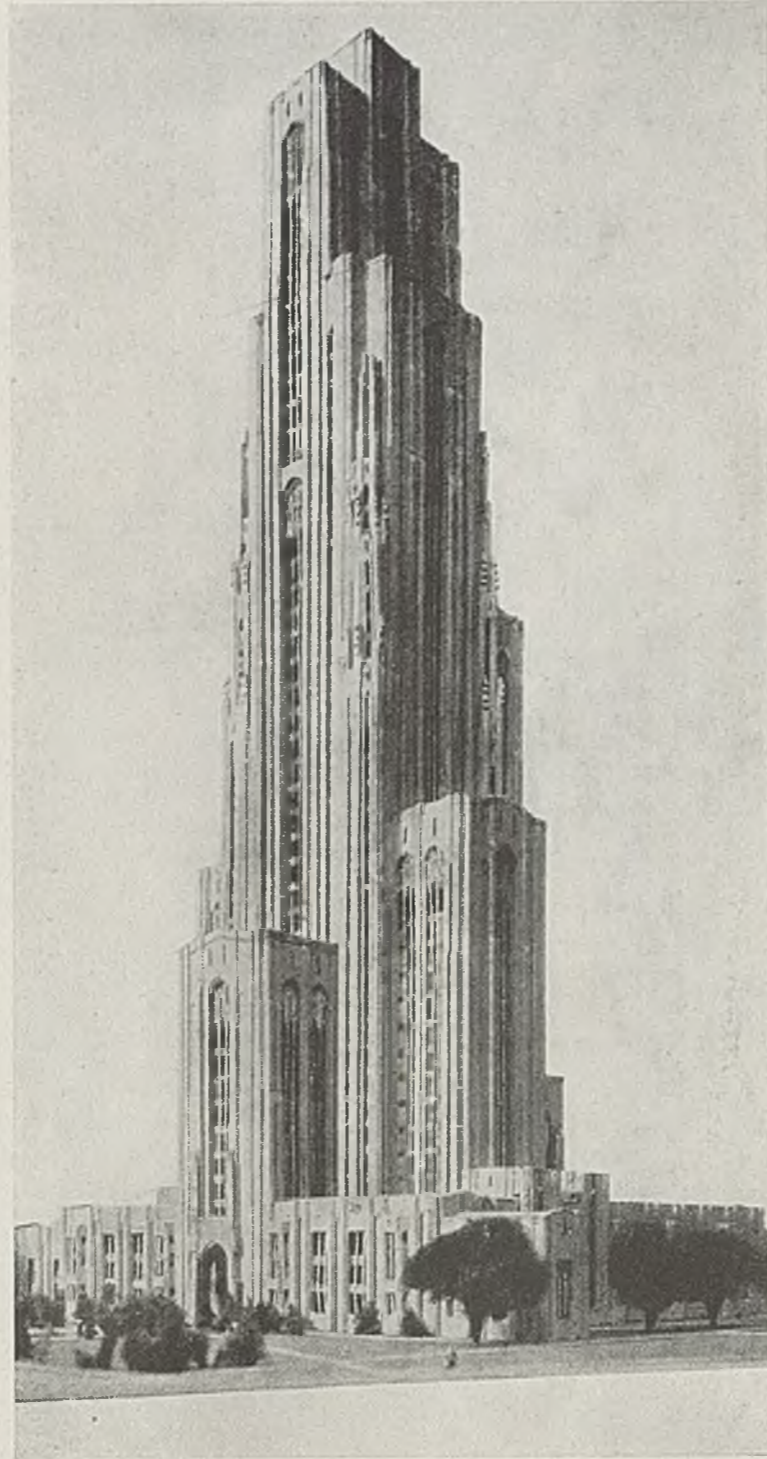


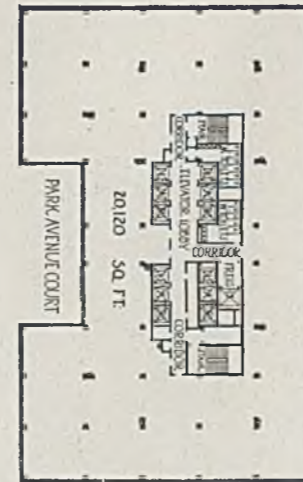
ABB. 727. — PITTSBURG. ENTWURF DER „KATHEDRALE DER
GELEHRSAMKEIT“
Architekten: Day und Klauder. Vgl. Abb. 669—670.



ABB. 728. — SAN FRANCISCO
PACIFIC TELEPHON- UND TELEGRAPHEN-GEBAUDE
Architekten: J. R. Miller, T. L. Pflueger und A. A. Cantin



ABB. 729—731. — NEW YORK. POSTUM GEBÄUDE, VANDERBILT AVENUE UND 47. STRASSE
Architekten: Cross & Cross. Straßenansicht und zwei Grundrisse.

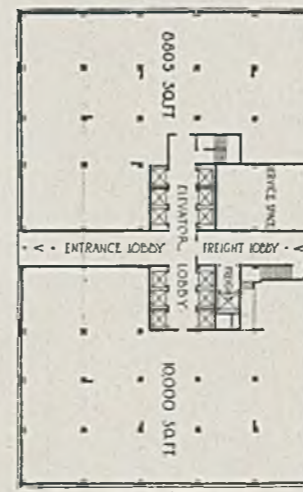


TYPICAL STORY PLAN.

Oben:
ABB. 730. — TYPISCHER GE-
SCHOSSGRUNDRISS ZU
ABBILDUNG 729

Statt des Maßstabes sind in den
beiden Grundrissen die Anzahl der
verfügbaren Quadratfuß eingetragen.
(10 Quadratfuß sind etwa 1 qm.)

Unten:
ABB. 731. — ERDGESCHOSS-
GRUNDRISS
ZU ABBILDUNG 729



GROUND STORY PLAN.



ABB. 732. — BALTIMORE. CITIZENS BANK
Architekten: Graham, Anderson, Probst und White

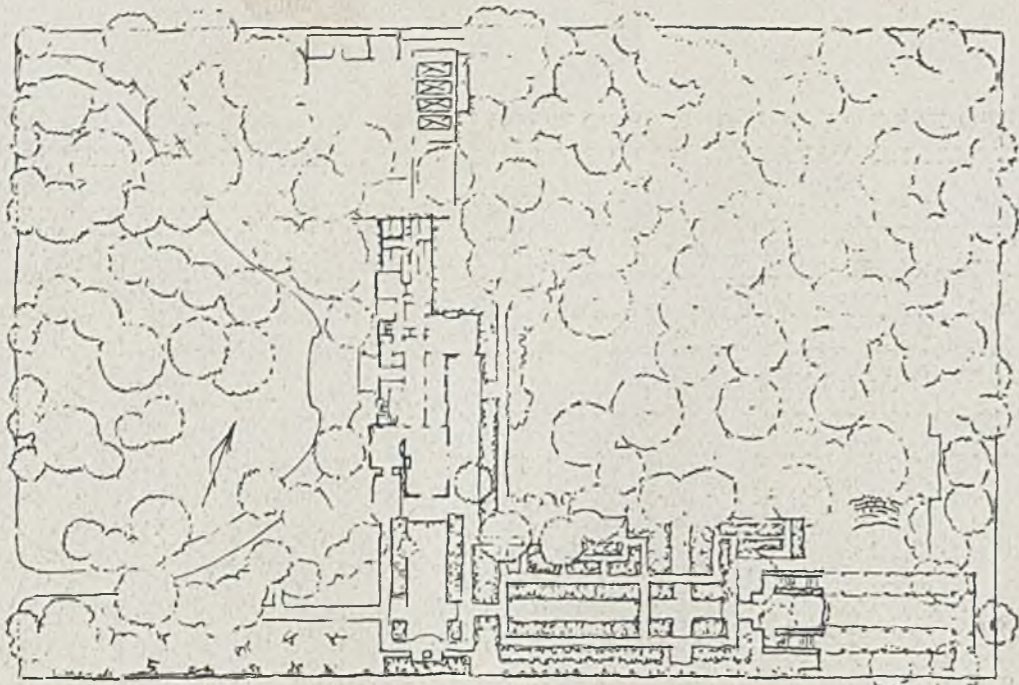


ABB. 736. — PLANSKIZZE ZU DEN ABBILDUNGEN 737—740 AUF DER FOLGENDEN SEITE



ABB. 733. — ALTADENA, CALIFORNIEN. PRIVATGARTEN. GARTENARCHITEKTIN: FLORENCE YOCH

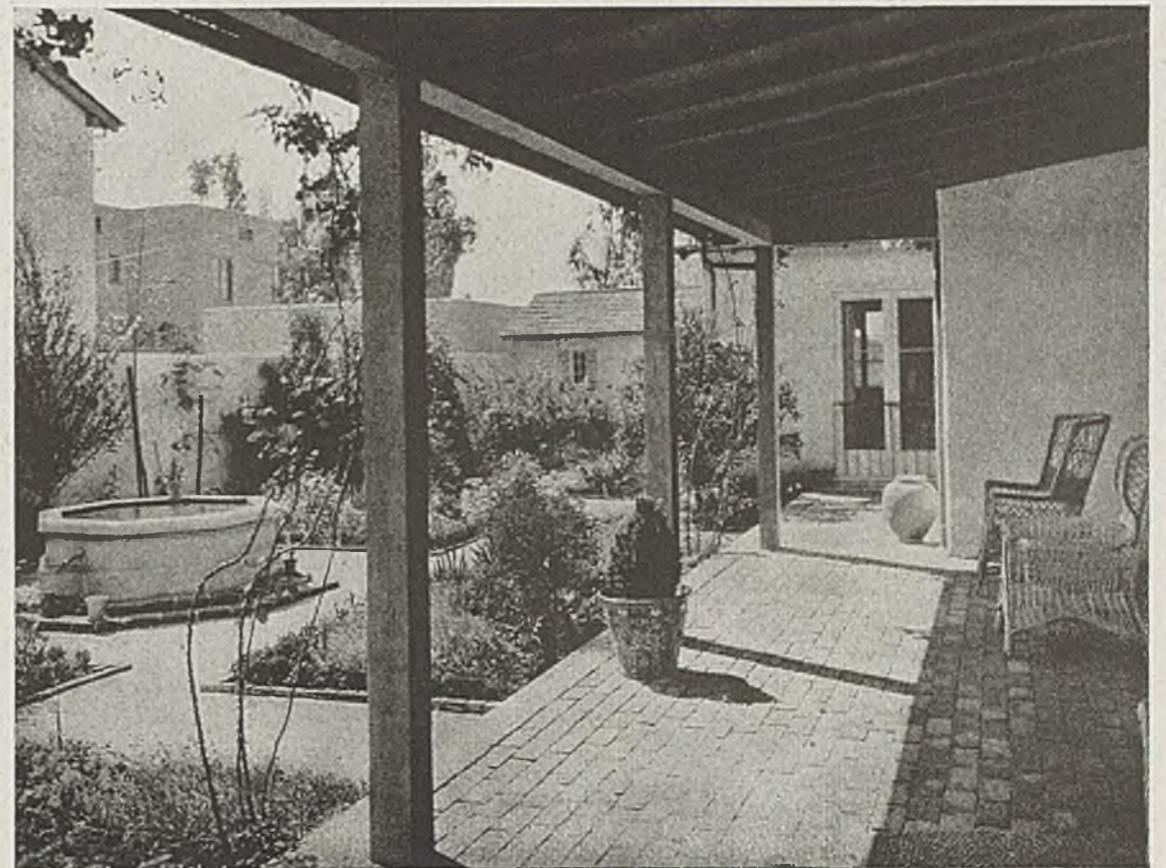
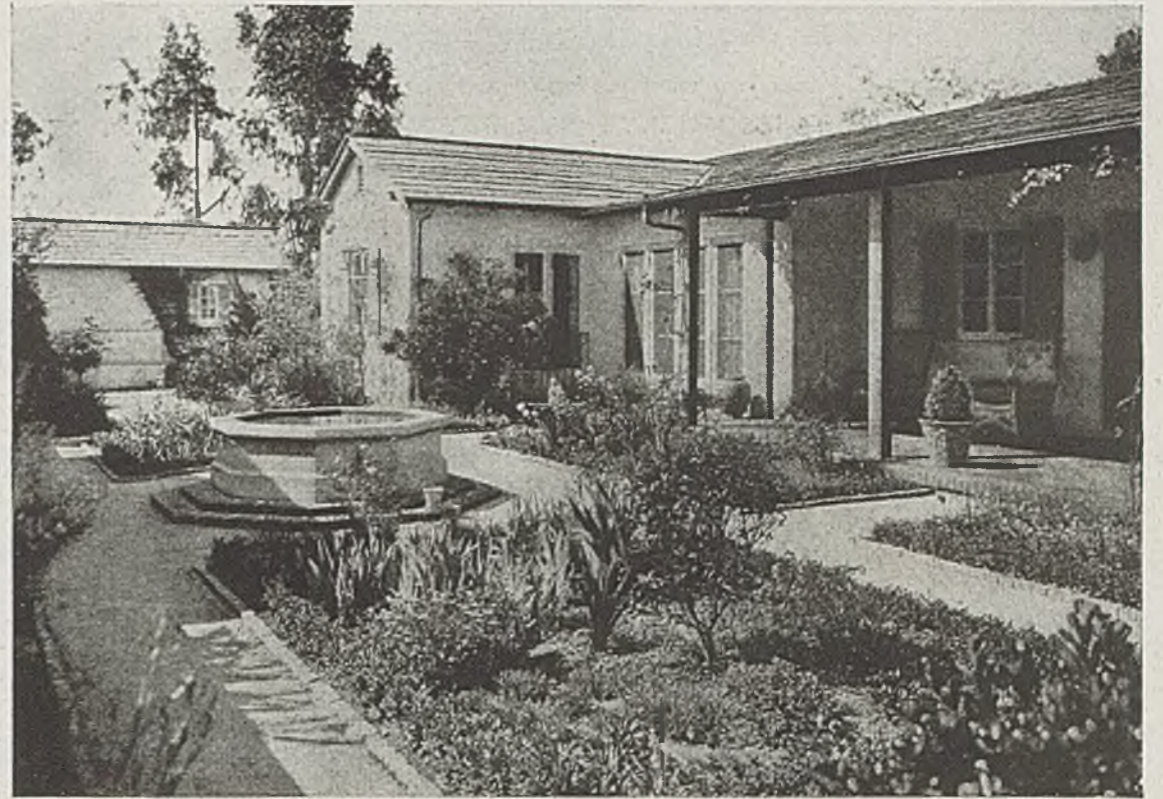


ABB. 734 und 735. — PASADENA, CALIFORNIEN. HAUSGARTEN. GARTENARCHITEKTIN: FLORENCE YOCH

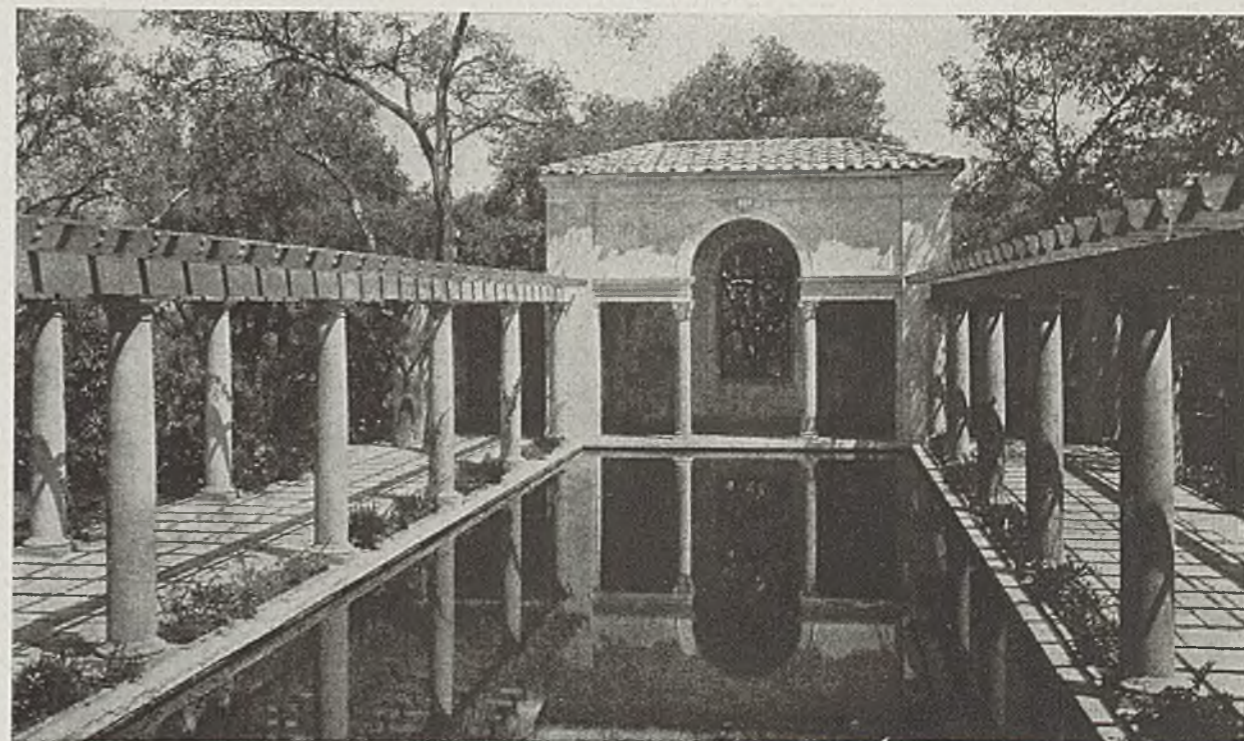
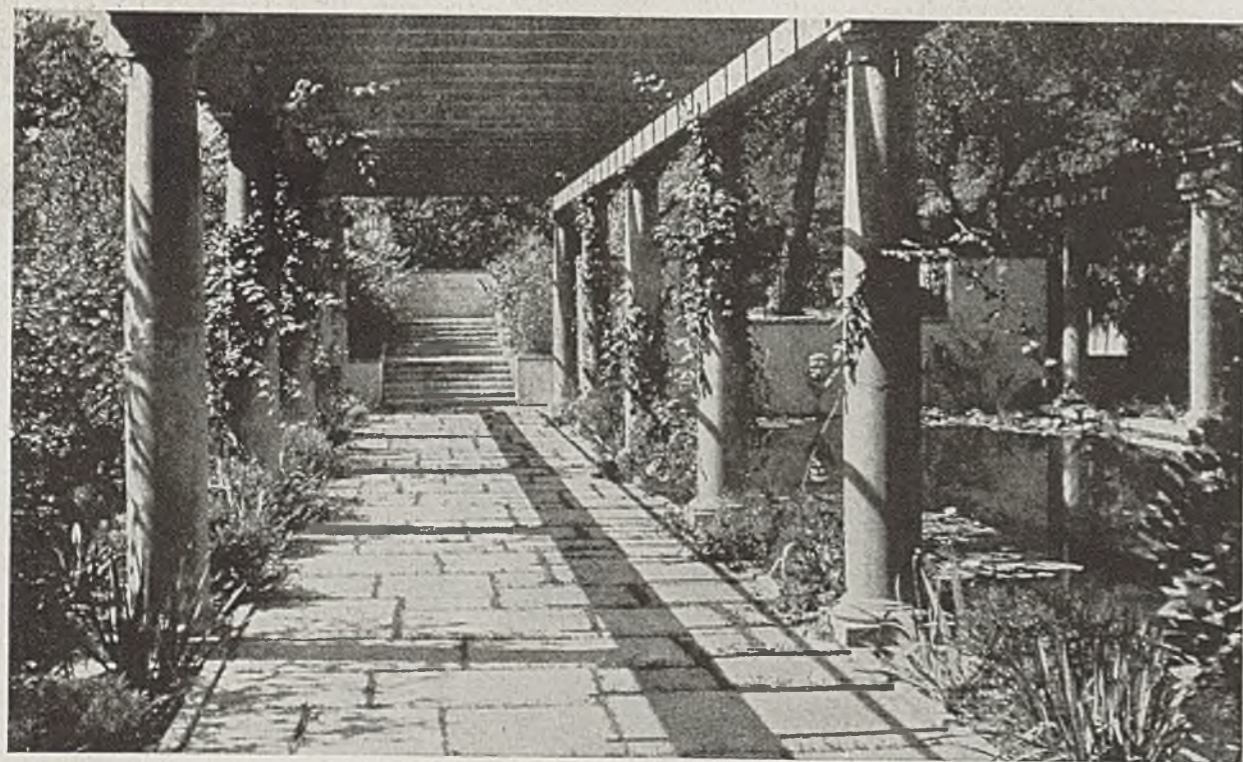


ABB. 737—740. — PASADENA, CALIFORNIEN. VIER ANSICHTEN AUS DEM GARTEN DES HAUSES WESTWOOD. GARTENARCHITEKT: PAUL THIENE

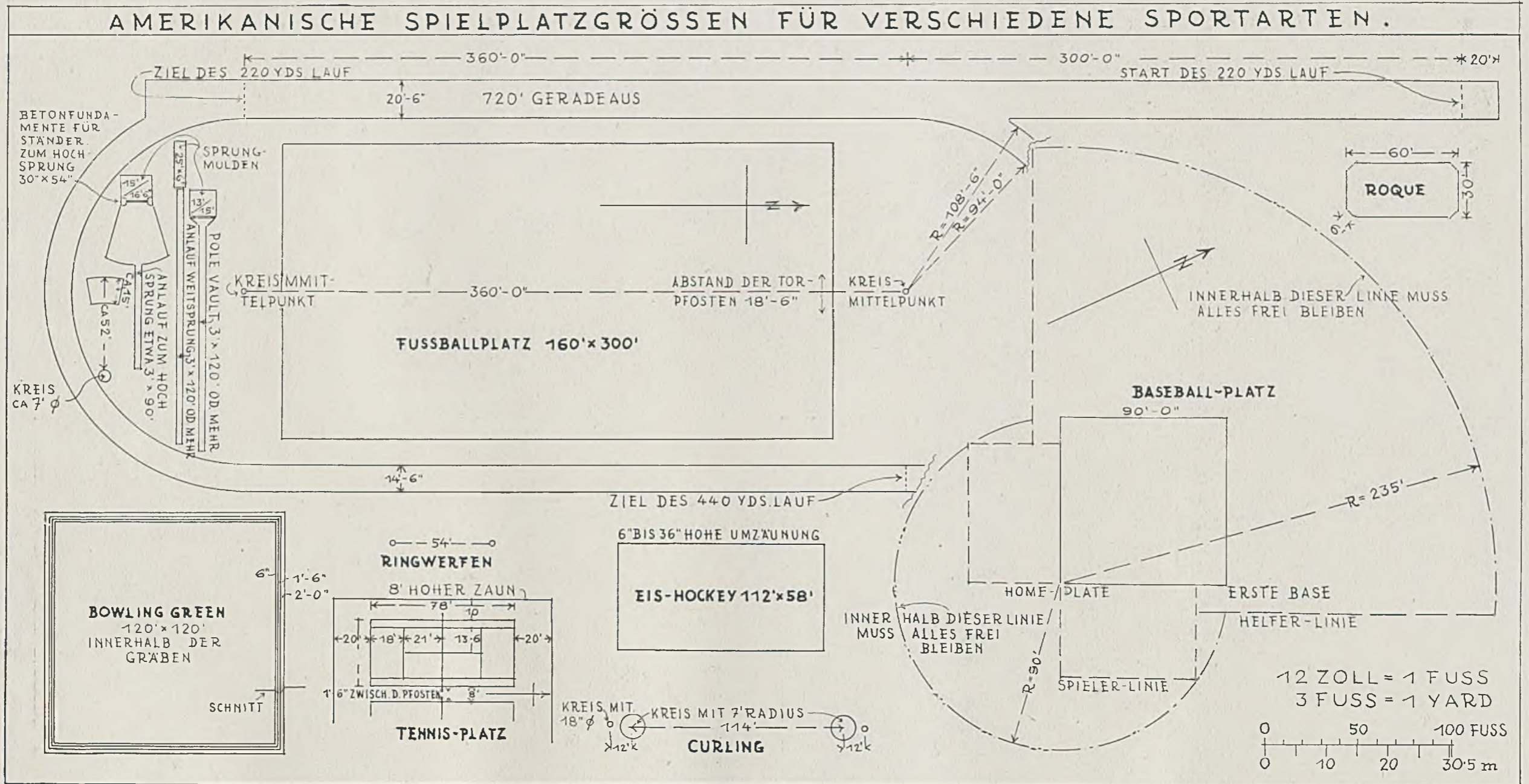
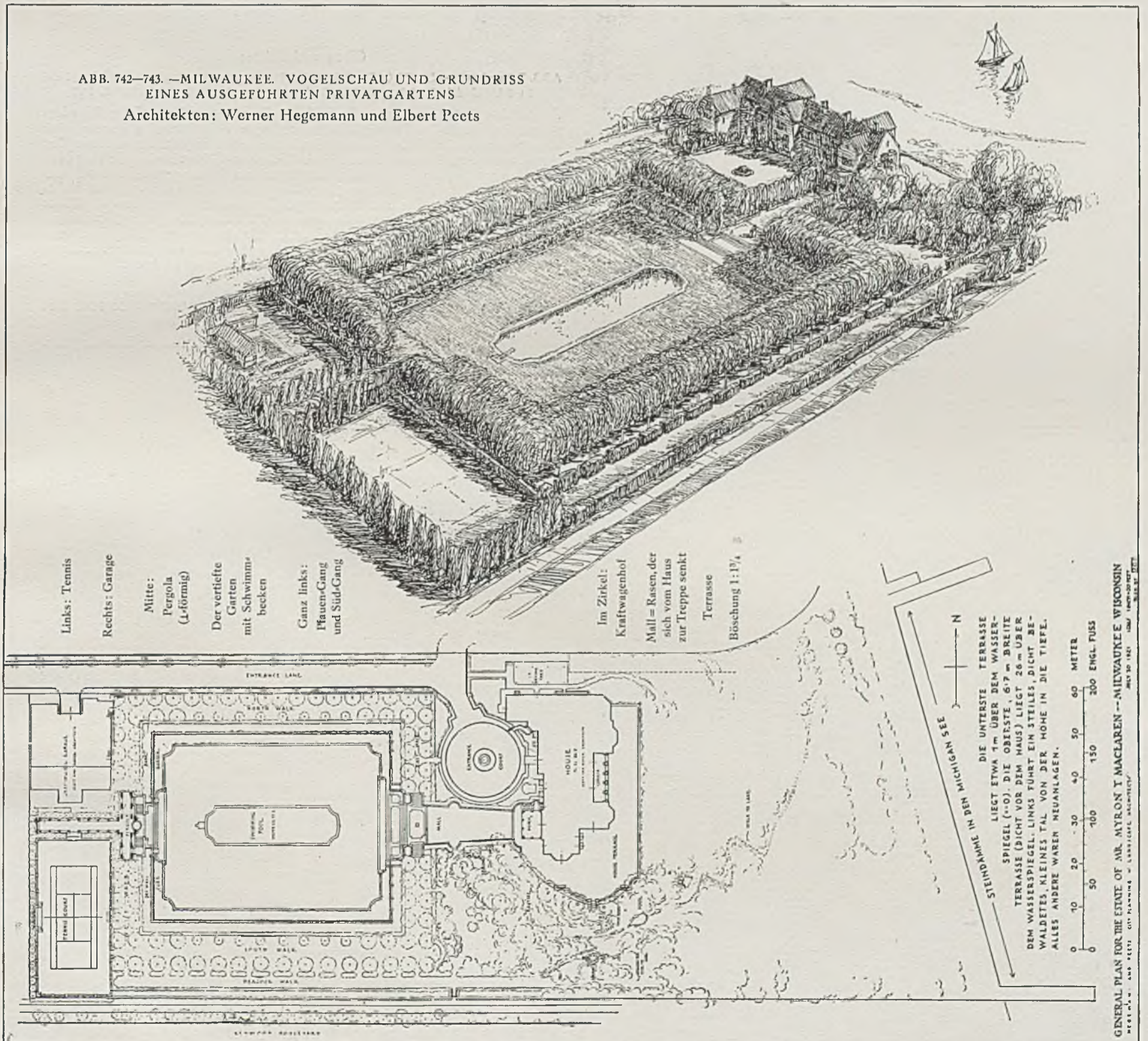


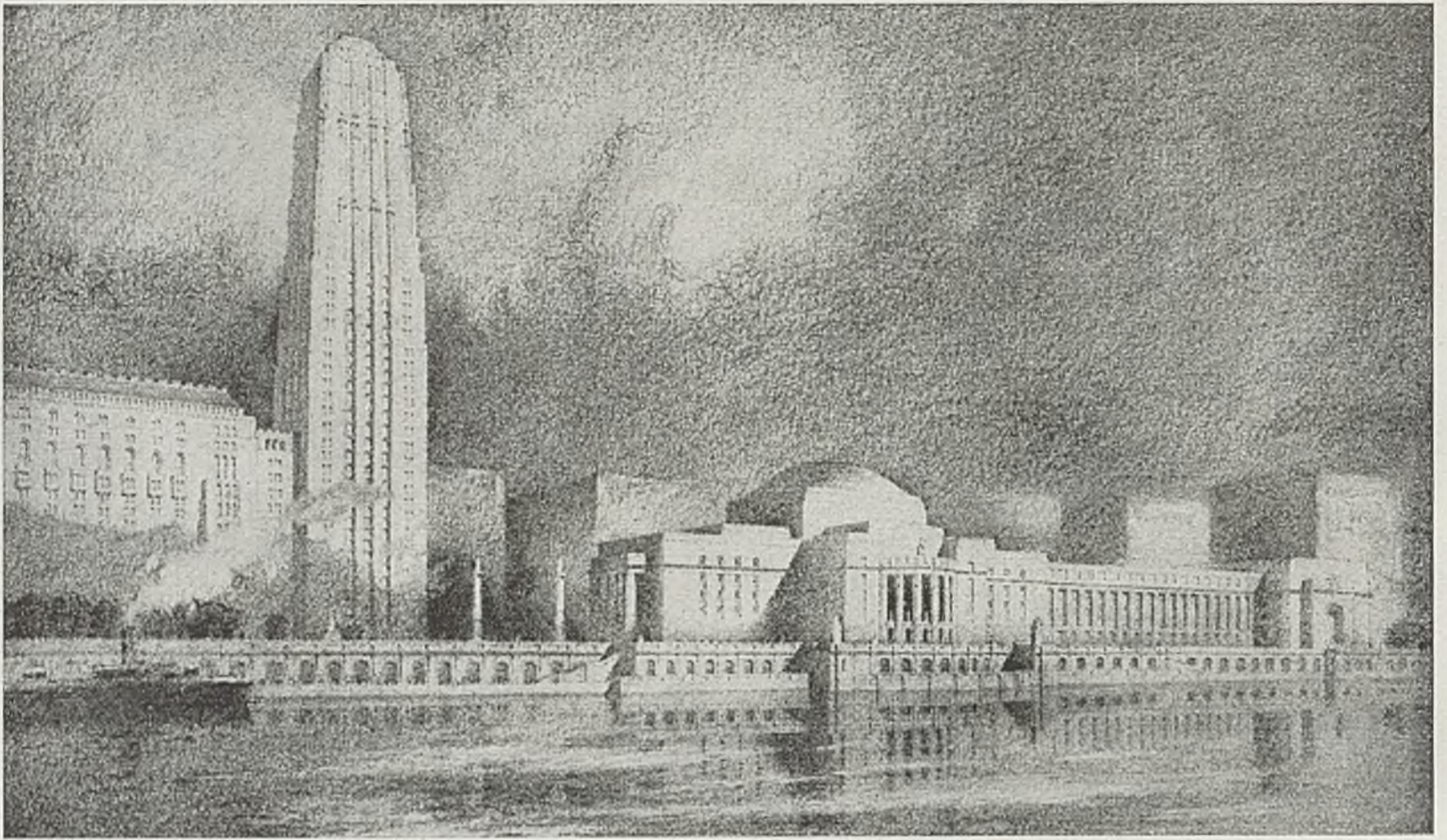
ABB. 741. — AMERIKANISCHE SPIELPLATZGRÖSSEN IN ENGLISCHEN FUSS
 Nach Angaben veröffentlicht von H. V. Hubbard in „Landscape Architecture“.



ABB. 744. — CAMBRIDGE, MASSACHUSETTS; SPRINGBRUNNEN ZUM GEDACHTNIS DES DICHTERS LOWELL
Architekt: Charles Platt

ABB. 742—743. —MILWAUKEE. VOGELSCHAU UND GRUNDRISS
EINES AUSGEFÜHRTEN PRIVATGARTENS
Architekten: Werner Hegemann und Elbert Peets

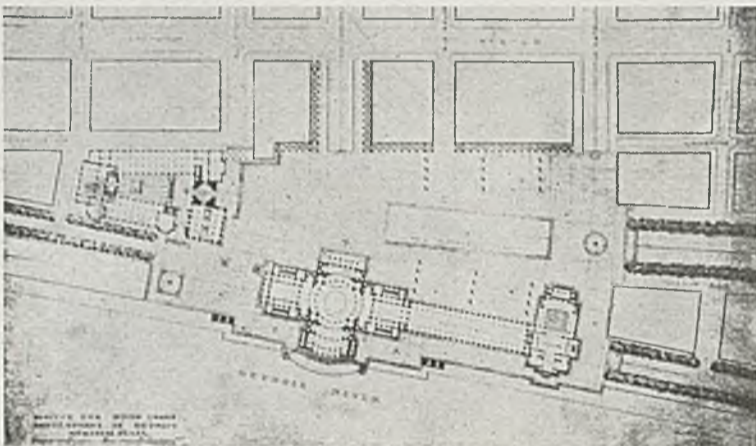




Oben und Mitte:

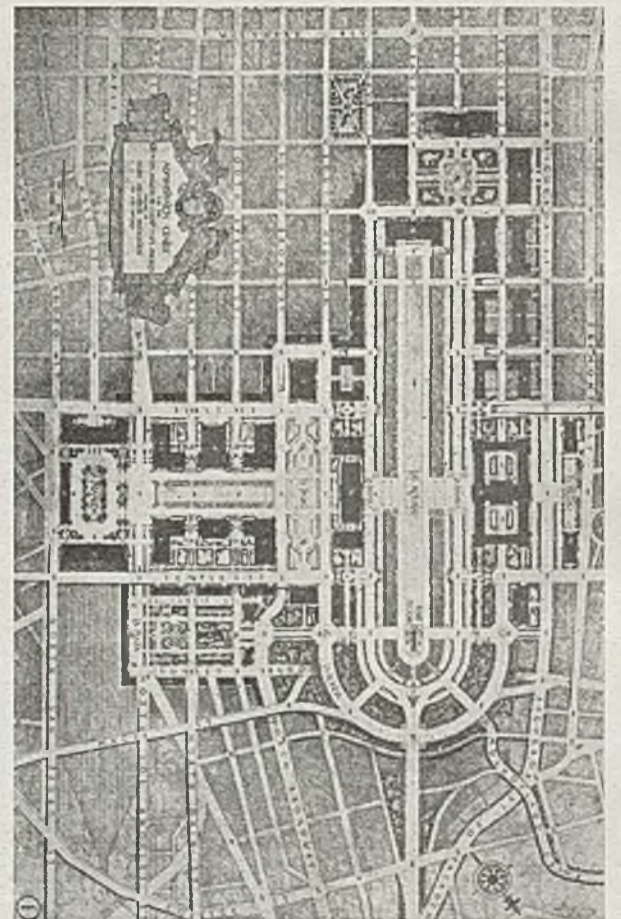
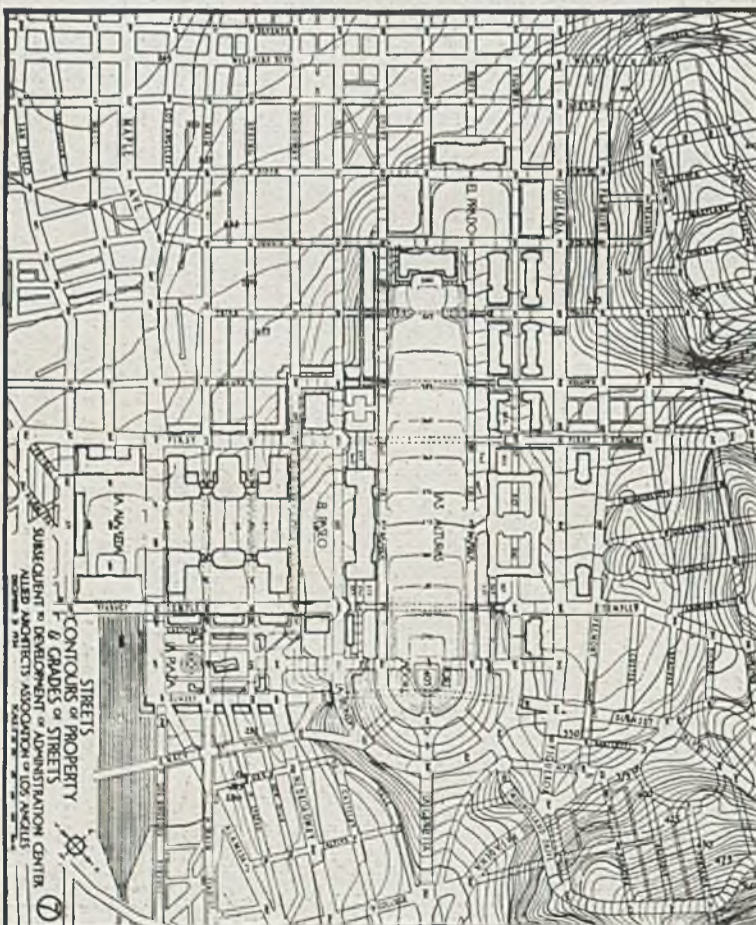
ABB. 745 und 746. — DETROIT. ENTWURF FÜR DIE ENTWICKLUNG EINES FORUMS AM DETROITFLUSS, VON SUDEN HER GESEHEN, 1925

Architekt: Eliel Saarinen. Das Gebäude mit der Kuppel im Vordergrund ist eine Gedächtnishalle, der lange Flügel rechts davon eine Ausstellungshalle. Das Turmgebäude soll als Verwaltungsgebäude der Stadt oder des Kreises dienen. Nördlich der Gedächtnishalle liegt ein „Siegesplatz“, eine Esplanade, darunter ein Untergrundbahnhof und ein Abstellplatz für Kraftwagen. Die in Aussicht genommene Fahrstraße längs des Flusses würde die Esplanade unterfahren. (Diese Angaben sind dem „American Architect“, 20. April 1926, entnommen.) Es ist beachtenswert, wie der einst in Helsingfors noch ziemlich unverantwortlichen „Modernismus“ machende Saarinen seit Berühren amerikanischen Bodens ernsthafte Formen anstrebt.



Unten: ABB. 747 und 748. — LOS ANGELES. ENTWURF FÜR EIN VERWALTUNGSFORUM

Arch.: Allied Architects' Association of Los Angeles.





Oben:
 ABB. 749. — BUFFALO. ENTWURF FÜR DIE ENT-
 WICKLUNG DER STADTMITTE MIT UMGEBENDEM
 VERKEHRSZIRKEL, 1922. (Vgl. Seite 58)
 Architekten: Bennett, Parsons und Frost

Links und rechts:
 ABB. 749A und B. — OAKLAND, CALIFORNIEN. ENT-
 WURF FÜR EINEN VERKEHRSZIRKEL UM DIE
 STADTMITTE, 1915
 Architekt: Werner Hegemann. Die Kohlezeichnung (rechts) zeigt
 den Eingang in das gekrümmte Stück des Verkehrszirkels und
 stammt von L. C. Mullgardt. (Vgl. Abb. 245 und 277.) Abb. 749 A
 und B sind Verkleinerungen aus dem „Report on a City Plan for
 the Municipalities of Oakland and Berkeley“, 1915.



Unten:
 ABB. 750. — NEW YORK. VORSCHLAG FÜR EIN
 MUSIK- UND KUNST-ZENTRUM
 Architekt: Arnold W. Brunner



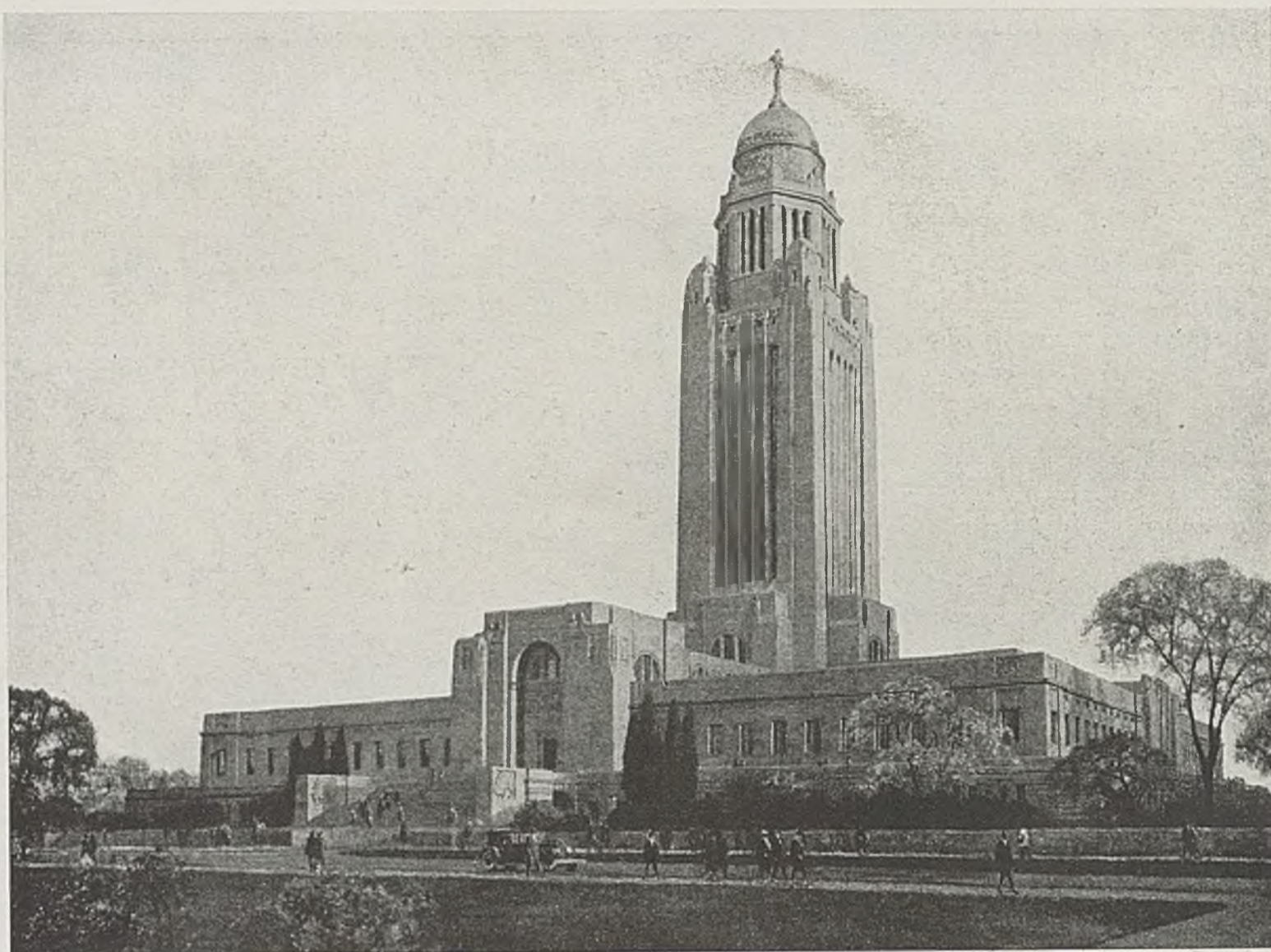


ABB. 751. — LINCOLN, NEBRASKA. KAPITOL DES STAATES NEBRASKA. ARCHITEKT: B. G. GOODHUE. (Vgl. Seite 38.)

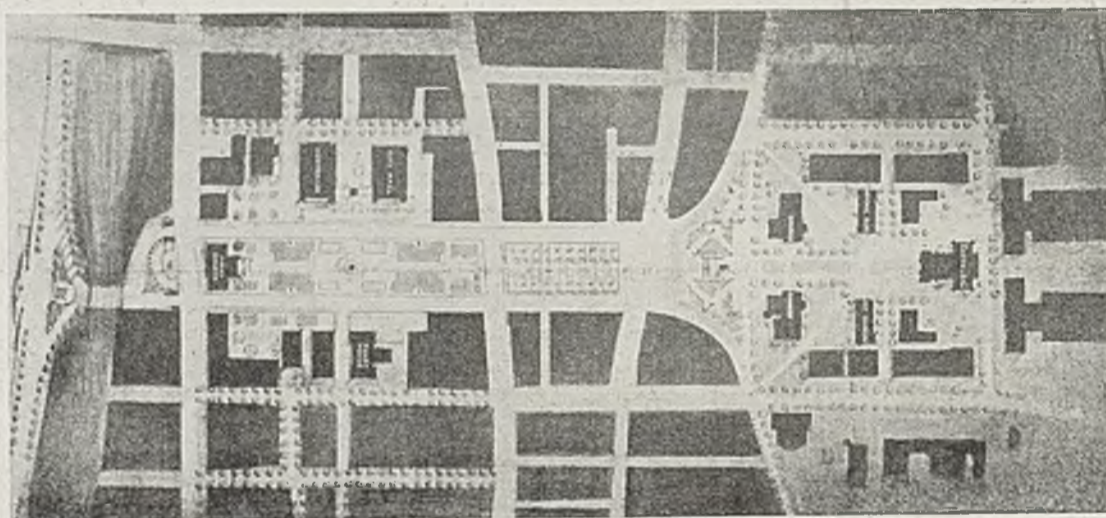


ABB. 752 und 753. — SPRINGFIELD, MASSACHUSETTS. ENTWURF FÜR DIE ENTWICKLUNG DES GERICHTSPLATZES

Architekten: F. L. Olmsted, H. B. Corbett und Technical Advisory Corporation. (Vgl. Abb. 91.)



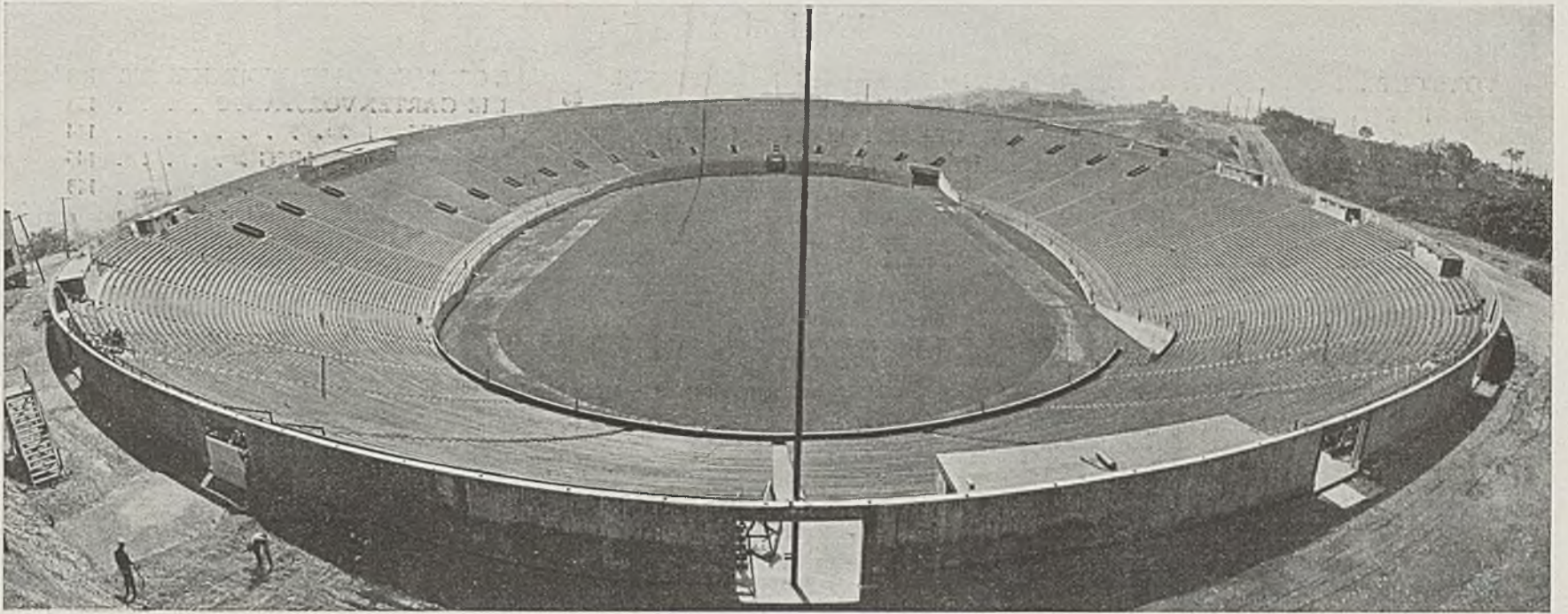


ABB. 756. PITTSBURGH. — STADION FÜR 70000 ZUSCHAUER

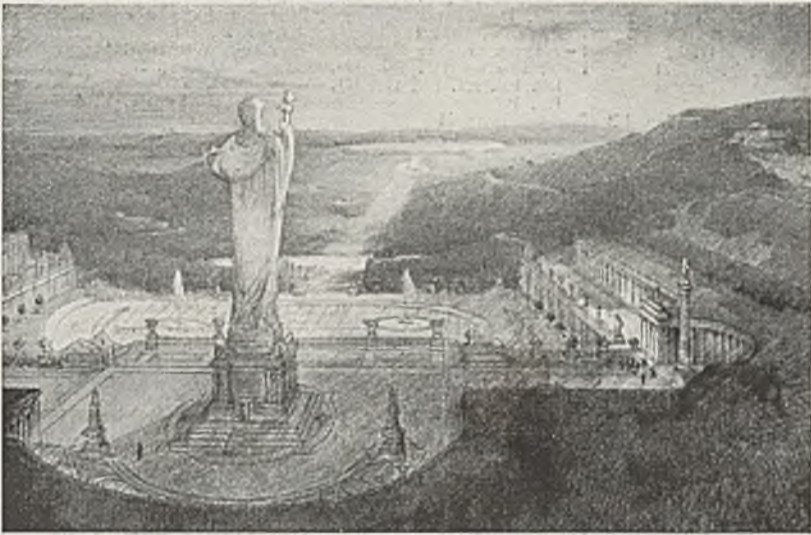
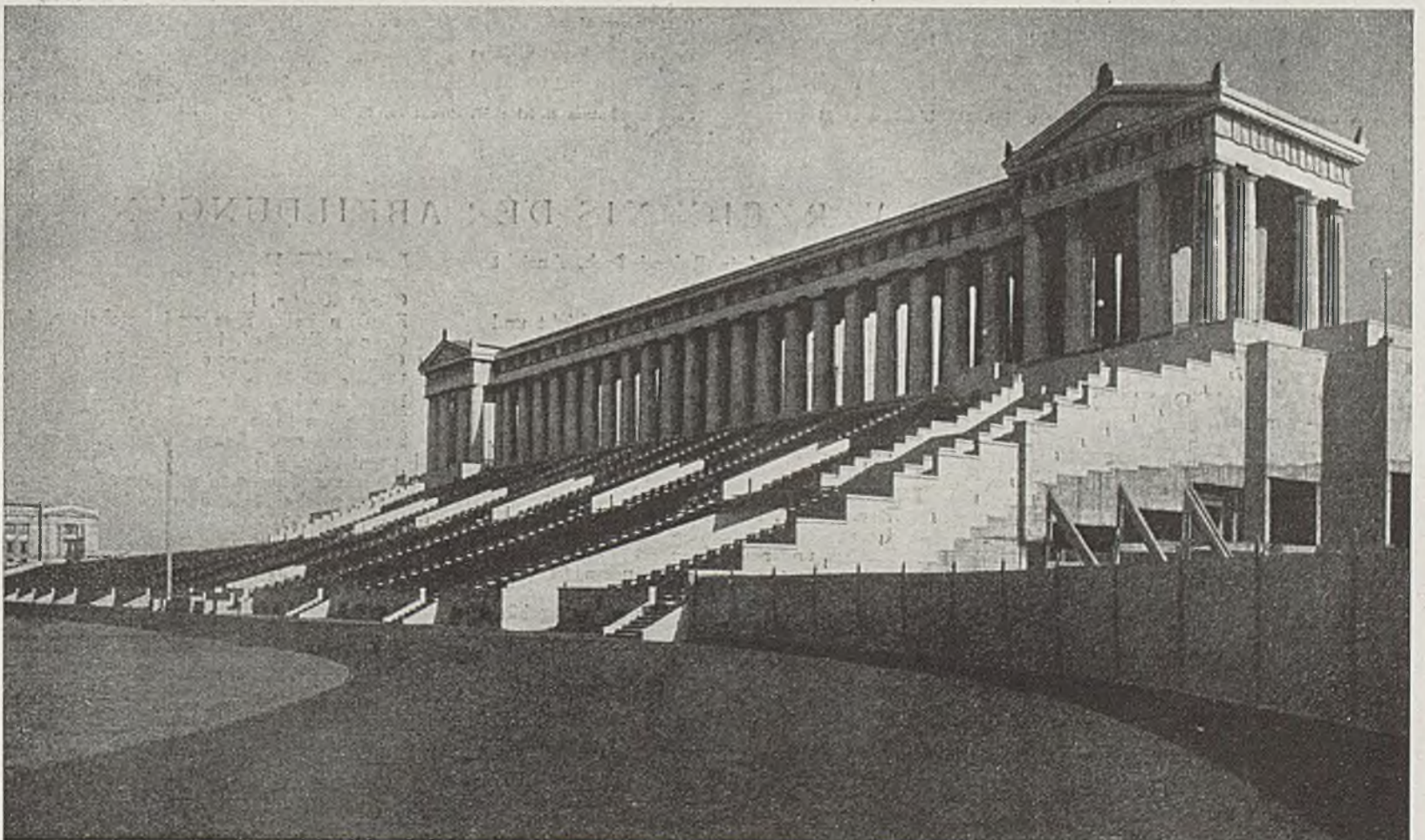


ABB. 757. — SAN FRANCISCO. STADION AUS DEM STADTPLAN VON 1905
Entwurf von D. H. Burnham und E. H. Bennett.



Oben und unten:
ABB. 758 und 759. — CHICAGO. GRANT PARK STADION
Architekten: Holabird und Roche.
(Vgl. Abb. 529A—C, auch Abb. 100).



INHALT

VORWORT	9	Nachahmung und Neugeburt (Vgl. hierzu Seiten 145—47)	66	VORNEHME ALTE WOHNHÄUSER	108
AMERIKANISCHE STADTBAUKUNST		WELTAUSSTELLUNGEN UND UNIVERSITÄTEN	71	DIE GARTENVORSTÄDTE	116
Schachbrettpläne	11	Die Weltausstellungen	73	GÄRTEN	134
Strahlstraßen(Radial-)Pläne	21	Universitäten und Öffentliche Anstalten, Die Entwicklung des „Campus“	87	SCHLUSSBEMERKUNG	145
Die „Stadtmitte“ (Civic Center)	31			BILDER-ATLAS	148
Das Hochhaus als Quelle von Verkehrsschwierigkeiten	44			Antwort an einige Kritiker der ersten Auflage (Frank Lloyd Wright und McKim, Mead und White)	148
Zonenbauordnungen	55				
„Verkehrszirkel“ und „Stadtmitten“	58				

VERZEICHNIS DER MIT ABBILDUNGEN VERTRETENEN ARCHITEKTEN

(Die Zahlen des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses beziehen sich überall auf die Seiten)

Die umfangreiche bildliche Erläuterung der vorliegenden Arbeit wäre wirtschaftlich unmöglich gewesen ohne weitgehende Verwertung bereits vorhandener Druckstücke. Wie sehr auch die Erscheinung der einzelnen Seitenbilder oft durch diese unvermeidlichen Anleihen gelitten hat, so sehr ist doch der Verfasser den Verlegern und Verfassern der benutzten Werke zum Danke verpflichtet. Unter den Veröffentlichungen, aus denen Druckstücke entliehen wurden, seien besonders genannt: Wasmuths Monatshefte für Baukunst, „Der Städtebau“ (Monatshefte für Stadtbaukunst und Siedlungswesen), „Deutsche Bauzeitung“, F. R. Vogel, Das Amerikanische Haus, sowie verschiedene frühere Arbeiten des Verfassers des vorliegenden Berichtes, von denen namentlich der im Verlag der Architectural Book Publishing Co., New York, erschienene „Amerikanische Vitruvius“ (Civic Art) weitgehend benutzt wurde. Der Architectural Book Publishing Co., New York (Paul Wenzel und Maurice Krakow) ist der Verfasser zu besonderem Danke verpflichtet für die Erlaubnis, aus ihren zahlreichen vorzüglichen Verlagswerken, namentlich denen über McKim, Mead und White, Charles Platt und B.G. Goodhue Anleihen zu machen.

Adam, Robert 110	Crowell; Mauran, Russel & C. 179	— & Peets 19, 29, 36, 59, 60, 62, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 140, 143, 197, 199	Leonardo da Vinci 48	Parsons 37, 199	Sturgis, R. C. 124
Adler und Sullivan 76, 174 — und Ramsey 174	Davey, Randall 151	Heins; Ross A. R., H. u. Ware 107	Levirloys, Roland 27	Patterson; Doyle, P. und Beack 101	— Skinner & Walker 123, 124
Alden und Harlow 65	Davis, Walter; Pierpont & D. 84	Helmle und Corbett 180, 181	Litchfield, Electus D. 122	Peabody & Stearns 39	Stuttgarter Werkhaus 178
Allied Architects' Association of Los Angeles 198	Davis; Withey & D. 106	Henard 58	Lossow & Kühne 46	Pearson, G. T. 113	Sullivan, Louis 76, 174, 191
Anderson; s. Graham, A., Probst & White	Day, Frank Miles 99, 105	Herdling, Franz und W. W. Boyd 46, 124	Lowell, Guy 28, 100, 105	Peets, Elbert 22, 142, 143	Taut, Bruno 47
Anderson, Pierce 25	Day und Klauer 102, 192	Hewitt & Brown 46, 64	Maine, M. F. 84, 85	— s. Hegemann u. P.	Taut, Max 47
Arnold 33	Dennison & Hiron 40	Hoban, James 26	Marburg; Marston, van Pelt & M. 148	Pell & Corbett 33	Taylor, A. D. 141
Atterbury, G. 53, 99	Donald; John & D. 84	Hodgdon; Coolidge & H. 184	Marston, van Pelt & Marburg 148	Pelt, van; Marston, v. P. & Marburg 148	Technical Advisory Corporation 200
Attwood, C. B. 76	Donovan, J. J. 107	Hoffmann, Otto 47	Mauran, Russel & Crowell 179	Penn, William 12	Thiene, Paul 195
Bacon, J. F. 78, 79, 161, 182	Doyle, Patterson u. Beack 101	Holabird u. Roche 47, 201	Maybeck, B. R. 79, 91	Peters und Rice 63	Thomas; s. Parker, Th. & Rice
Barber, Don 179	Drummond; Guenzel u. D. 121	Hood, Raymond M. 45, 46, 179, 180	Mavnick und Franke 115	Pfister, Daniel 175	Thornton, Latrobe und Bullfinch 25, 161
Batteux, J. 47	Duhring, Okie u. Ziegler 114	Hopkins, Alfred 113	McComb, John 17, 42	Pflueger, T. L. 192	Thornton, William 111
Beach; Doyle, Patterson u. B. 101	Duiker, J. 47	Hoppin und Koen 18	McGoodwin, R. R. 121	Pierpont u. Walter Davis 84	Unwin, Raymond 27
Bebb, C. H. 101	Eklund, Jarl 47	Hornbostel, Henry 81	McKenzie, Voorhees & Gmelin 192	Platt, Charles 117, 142, 156, 157, 167, 168, 169, 170, 171, 191, 197	Vaux, C. 135
Bennett, E. H. 36, 37, 74, 138, 139, 199, 201	Eliot, Charles 143	Hornbostel; s. Palmer, H. & Jones	McKim, Charles Follen 175	Polzig, Hans 24	Voorhees; McKenzie, V. & Gmelin 192
Bijvoet, B. 47	Ellett, Th. H. 182	Howard, John Galen 31, 74, 90, 92, 107, 115	— Mend & White 26, 38, 40, 41, 53, 54, 57, 61, 65, 67, 68, 70, 77, 87, 94, 95, 96, 97, 99, 104, 105, 144, 146, 147, 149, 153, 154, 155, 162, 163, 175, 181, 185, 186, 187, 188, 190	Post, G. B. 29	Walker & Gillette 151
Bliss u. Faville 56	Faville 74	Howells, John Mead 45, 46	Mead; s. McKim, M. & White	— und Söhne 182, 183	Walker und Kimball 74
Bosworth, Welles 93	Ferguson; s. Cram, Goodhue u. F.	Hubbard, H. V. 123	Mendelsohn, Erich 172	Prager, Oscar 142	Walker; s. Sturgis, Skinner & W.
Bramante 28	Fischer, Walter 46	Hubbard; Pray, H. u. White 119	Mertens, H. F. 46	Pray, Hubbard u. White 119	Wallace Dwight G. 45
Brown; s. Hewitt & B.	Franke; Maynicke u. F. 115	Hunt, Myron 81, 107	Metcalfe, M. D.; s. Ware u. M.	Probst; s. Graham, Anderson P. & White	Walter und Pierpont 84
Brunner, Arnold W. 33, 34, 35, 199	Gilbert, Cass 24, 28, 37, 40, 42, 66, 73, 77, 101, 181	Jefferson, Thomas 87, 110	Meyer, Frederic H. 31	Ralston 28	Walter, T. U. 25, 161
Bullfinch; s. Thornton, Latrobe & B.	Gilchrist, Edmund B. 120, 121	Jensen, Jens 140	Miller, J. R. 192	Rebori, Andrew N. 46, 62	Ware, Arthur 141
Bulot, F. H. 123	Gillette; Walker & G. 151	Jhne v. 186, 187	Milwaukee Bldg. Co. 84	Reid, John jr. 31	Ware, F. B. u. A. u. M. D. Metcalfe 64, 65
Buren Magonigle, H. van 38	Fra Giocondo 184	Joannes, P. Y. 123	Morris, Benjamin W. 182	Rice; s. Parker, Thomas & R.	Ware; Ross, A. R., Heins u. W. 107
Burnham, Daniel H. 25, 34, 36, 138, 139, 160, 201	Githens, A. M. 46	John und Donald 84	Mould, J. W. 135	Rice; Peters & R. 63	Warren & Wetmore 56, 68, 69, 70, 152, 158, 159
— Carrère und Brunner 34	Gmelin; McKenzie, Voorhees & G. 192	Johnson, Kaufmann & Coate 148	Mullgardt, Louis Christian 71, 74, 79, 115	Roche; s. Holabird u. R.	Washington 108, 109
Butler & Corse 46	Goodhue, Bertram Grossvenor 38, 46, 73, 80, 82, 83, 86, 89, 101, 150, 152, 153, 200	Johnson, Reginald 84	Murchison & Greenley 39	Ross, A. R., Heins und Warren 107	Werkstatt für Massenform, Wien 46
Butler & Corse 46	Gould, C. F. 101	Jones; s. Palmer, Hornbostel & J.	Murgatroyd und Ogdan 180	Roussel 36	Wetmore; s. Warren & W. White; s. Graham, Anderson Probst & W.
Cantin, A. A. 192	Graham, Anderson, Probst und White 64, 193	Kahn, Albert 189	Mussbeck, Carl 46	Russel; Mauran, R. & Crowell 179	White; s. Harmon, Arthur Loomis, & W.
Carlson; Coolidge & C. 63	Gréber 13	Kaufmann; Johnson, K. & Coate 148	Nolen, John 30	Rutan; s. Shepley, R. & Coolidge	White; Pray, Hubbard u. W. 119
Carrère 34	Green und Wicks 75	Kearsley, John 20	O'Connor, James 113	Rutschi, R. S. 46	White; Wilder & W. 35
— & Hastings 26, 39, 42, 78, 136, 141, 180	Greenley; Murchison & G. 39	Keim, T. Beverley 151	Ogden; Murgatroyd u. O. 180	Saerinen, Eliel 45, 198	Whitton, R. H. 53
Cerecau, Du 32	Grenman, Bertell 45	Kelham 74, 78	Okie; Duhring, O. u. Ziegler 114	Sackermann, Fritz 46	Wicks, Green u. W. 75
Clements, Stiles 84	Grey, Elmer 107	Kenyon, W. M. 84, 85	Olmsted, F. L. (älterer u. jüngerer) 33, 35, 53, 90, 94, 99, 115, 116, 136, 137, 139, 200	Sannicelli 184	Wilder & White 35
Coate; Johnson, Kaufmann & C. 148	Griffin, Walter B. 47	Kimball und Walker 74	Orr, Carrey 47	Schulz, Karl 47	Williamson, Th. W., & Co. 184
Coolidge & Carlson 63	Güntner, W. 47	Klauder; s. Day u. K.	Ogdan; Murgatroyd u. O. 180	Shaw, Howard 120	Withey und Davis 106
Coolidge & Hodgdon 184	Gutterson, H. H. 115	Koen; Hoppin u. K. 18	Ogden; Murgatroyd u. O. 180	Shepard, E. 163	Wittig, P. 39
Coolidge; s. Shepley, Rutan & C.	Hansen, v. 14	Kühne; Lossow & K. 46	Olmsted, F. L. (älterer u. jüngerer) 33, 35, 53, 90, 94, 99, 115, 116, 136, 137, 139, 200	Shepley, Rutan und Coolidge 86, 106, 107	Woodward, B. A. 27
Corbett; Pell & C. 33	Harlow; Alden & H. 65	La Brouste 190	Orr, Carrey 47	Shurtleff, A. A. 86	Wren, Christopher 21
Corbett, Harvey W. 44, 49, 50, 51, 52, 180, 181, 200	Harmon, Arthur Loomis, und White 179, 181	Latrobe; s. Thornton, L. u. Bullfinch	Palladio 110	Sill, Howard 118	Wright, Frank Lloyd 172, 173
Corse; Butler & C. 46	Hastings; s. Carrère u. H. Haussmann 36	L'Enfant 22, 23	Palmer, E. L. jr. 118	Simon & Simon 46	Yoch, Florence 194
Coxhead 74	Hegemann, Werner 139, 199		Parker, Thomas & Rice 57, 98, 99	Sjostrom, E. 47	Ziegler; Duhring, Okie u. Z. 114
Cralinge 12				Skinner; s. Sturgis, S. & Walker	
Cram, Goodhue u. Ferguson 80, 89, 101				Smith, G. W. 152	
Cross & Cross 193				Stearns; Peabody & St. 39	
				Stokes; Howells & St. 35	
				Stuhmke, F. 47	

ALPHABETISCHES VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

AJO (ARIZONA). Hauptplatz, Plan, 84 Plan und Ansichten, 85	Merryman Hof in Roland Park, Ansicht und Plan, 118, 119 Mt. Vernon-Platz, Plan, 26 Roland Park, Häusergruppe, Ansicht und Plan, 119 Straße in Roland Park, 117 Washington-Säule mit Lafayette-Denkmal auf dem Mt. Vernon-Platz, 26	Beacon Hill, 18 Brookline Hill, 116 Christ Kirche, 18 Franklin Park, Plan und Spielwiese, 137 Granary-Friedhof, 143 Gruppierte Bauten, 6 Pläne, 86 Häuser für Moss Hill, 119 Hochbahn bei Arborway, 53 Kirche am Fuße von Beacon Hill, 18 Kunstmuseum, Evans Gallery, Ansicht und Plan, 105 Louisburg Square, Ansicht und Plan, 63 Medizinische Schule der Harvard-Universität, 86 2 Miethäuser an Baystreet, 63 Öffentliche Bücherei, Hof-Ansicht, 68, Lesesaal, 186, Hauptschausseite, Treppenhause und Grundrisse, 190 Parkstreet Church, 18 „Parksystem“ von Groß-Boston, 143 Staatshaus, 18 Straße im Bankier-Viertel, 57 Symphony Hall, 97 West Hill Platz, Ansicht und Plan, 63 Zollhaus, 39
ALBANY. New York State Normal School (Lehrerseminar), 107	BELVOIR (VIRGINIEN). Neue Ingenieur- und Militärschule, Modell, 93	BOULDER. Universität von Colorado, Plan und 2 Ansichten, 102
ALTADENA (CALIFORNIEN). Privatgarten, 194	BERKELEY. Ronada-Hof, Plan und Ansicht, 124 Universität von Californien, Alter und neuer Plan, 90 4 Ansichten von Holzhäusern, 91 Alter Campus, 91 6 Ansichten von Universitätsgebäuden, 92	
ANNAPOLIS. Stadtplan und Staatshaus, 27 Bryce Haus, Ansicht und Plan, 112	BERLIN. Bürogebäude als Abschluß des Belle-Alliance-Platzes, Entwurf, 39 Staatsbibliothek, Lesesaal, 186, 187	
ANN ARBOR. Häuser in Scottwood, Ansichten, 114 Plan, 119	BEVERLY HILLS (CALIFORNIEN). Wohnhaus B. R. Meyer, 148	
ATHEN. Akademie, 14	BOSTON. Alte Radialstraßen, 21	
BALTIMORE. Architektonisches Zusammenfassen benachbarter Häuser, 61 Citizens Bank, 193 Guilford, Norwood-Platz, Ansicht und Plan, 118, 119 Hölzerne Zimmertafelungen, 162 Homewood, 99 Johns Hopkins Universität, Eingang, Gesamtansicht und Gilman Hall, 98		

- BRIDGEPORT.**
Black Rock-Gruppe, Ansichten und Plan, 123, 124
Connecticut Avenue-Gruppe, 124
Grassmere-Gruppe, Ansicht und Plan, 123
- BRYN MAWR (PENNSYLVANIEN).**
Haus Timberline, Ansichten, Grundrisse und Plan, 171
- BROOKLYN (NEW YORK).**
Speicher der Heeresverwaltung, 66
- BUCKS COUNTY (PENNSYLVANIEN).**
Farmerhaus um 1800, 164
Landwirtschaftliche Bauten um 1800, 164, 165, 166
- BUFFALO.**
Guaranty (Prudential) Gebäude, 191
Hotel Statler, Ansicht und Grundrisse, 182, 183
Larkin-Fabriken, Verwaltungsgebäude, Ansicht und Grundriß, 172
Stadtmitte mit umgebendem Verkehrszirkel, Entwurf, 199
Weltausstellung von 1901, Plan und Maschinenhalle, 74
Wohnhaus Heath, 173
Wohnhaus Martin, 173
- CALIFORNISCHE LANDHAUSER UND BUNGALOWS, 84**
- CAMBRIDGE.**
Harvard-Universität
Eingang zum Campus, 87
Wohnungen der „Füchse“, Bockplan, 4
Ansichten, 106 und 107
Massachusetts Institute of Technology, Plan und Ansichten, 93
Springbrunnen zum Gedächtnis Lowells, 197
- CANTON (OHIO).**
Carter Bank, 188
- CHARLESTON.**
St. Michaelskirche, 2 Ansichten und Plan, 14, 15, 16
St. Philippskirche, Ansicht und Lageplan, 15
- CHARLOTTESVILLE.**
Universität von Virginien, Plan und Ansichten, 87, 88
- CHICAGO.**
Börse, 174
Central-Bahnhof, 64
Charnley Haus, 174
Chicago Tribune
früheres Geschäftshaus, 45
30 Wettbewerbsentwürfe 1922, 45, 46, 47
Grant Park Stadion, 201
Kunstmuseum, Mc Kinlock Gedächtnishof, 184
Michigan Ave., Gestaltungsvorschlag, 62
Öffentliche Parkgebäude, 138
Rosengarten im Humboldt-Park, 140
Sherman-Park, Plan, 138
Spielplätze, Pläne, 138, 139, 140
Sullivans eigenes Wohnhaus, 174
Wasserpark, 139
Weltausstellung 1893
Plan, 72
Altes Field Museum, 75
Ehrenhof, 75
Kunstpalaß, 76
Palast des Verkehrs, 76, 174
Stadtmitte mit Entwürfen für Forum der Verwaltung, Forum der Kunst und Wissenschaft und Yachthafen, 36
Yachthafen und Lagunenpark, 139
Wettbewerbsentwurf für eine „typische Quarter Section“, 121
Wohnhaus F. T. Blais, Ansicht und Grundrisse, 149
- CHICAGO-LAKE FOREST.**
Haus H. F. McCormick, Ansichten, Plan und Grundrisse, 170
Marktplatz, Plan und Ansicht, 120
- CHICAGO-RIVERSIDE.**
Coonley-Haus, Ansicht und Plan, 173
- CHINO (CALIFORNIEN).**
Volksschule, 106
- CLARKDALE (ARIZONA).**
Häusergruppe und Wohnplatz, 124
- CLEVELAND.**
Gärtnerische Fassung des Kunstmuseums, Vorschlag, 143
Leader-News-Zeitungs-Gebäude, 191
Überbrückung einer Straßenkreuzung, Vorschlag, 52
Verwaltungsforum, Plan von 1902 und Vogelschau, 34
- Vorschlag zur Verbreiterung von Euclid Avenue, 53 (Im Text irrtümlich Euclid Avenue)
Wohnhaus H. P. Bingham, 151
- COLORADO, Universität, 102**
- DEARBON (MICHIGAN).**
Ford Motor-Company, Laboratorium für die Ingenieure, 189
- DENVER.**
„Stadtmitte“, Ansicht und Plan, 35
- DETROIT.**
Forum am Detroitfluß, Entwurf, Schaubild und Lageplan, 198
Grand Circus, 26, 27
Owen-Park, Plan, 141
Stadtplan von Woodward 1807, 27
- DUBLIN.**
Bank von Irland, 29
- EAST NORWICH.**
Plan und 2 Ansichten, 113
- FORT WAYNE.**
Lincoln National Versicherungs-Gesellschaft, Verwaltungsgebäude, Ansichten und Grundriß, 182
- GLEIWITZ (OBERSCHLESISIEN).**
Seidenhaus Weichmann, 172
- GLEN COVE (NEW YORK).**
Wohnhaus John T. Pratt, Ansicht und Grundriß, 167
- GRAVASALVAS (SCHWEIZ).**
Bauernhäuser, 166
- GREENFIELD (MASSACHUSETTS).**
Altes Landhaus, 111
- HAMILTON (BERMUDA).**
Hotel Bermudiana, 152
- HARTFORD (CONNECTICUT).**
Haus R. H. Schulz, Ansicht und Grundrisse, 169
- HILTON (VIRGINIEN).**
Siedlung, Plan, 123
- HOBOKEN.**
County Park, Plan und Halle, 141
- HONOLULU.**
Straßenentwürfe, 71
- HOPETOWN HAUS (ENGLAND), 110**
- HOUSTON (TEXAS).**
Rice Institute, Plan und 3 Ansichten, 101
Texas Co.-Gebäude, Arkaden, 70
- INDIANAPOLIS.**
Höhenzone, 55
Plan von 1821, 28
- KANSAS CITY.**
Parksystem, 143
Wohnhaus Dr. Elmer Twyman, 163
- KARLSRUHE I. SCHLES.**
Plan von 1747, 27
- KINGSTON (NEW YORK).**
Wohnhaus W. Anderson Carl, 165
- LELAND STANFORD-UNIVERSITÄT.**
Plan, 94
- LINCOLN.**
Kapitol von Nebraska, Wettbewerbsentwürfe, zwei Schaubilder und zwei Pläne, 38, 200
- LOCUST VALLEY.**
Farmhof, 113
- LONDON.**
Crangle's Plan für den Wiederaufbau 1666, 12 (Elbert Peets, einer der besten Kenner des Planes von Washington, schreibt, daß dieser Plan nicht von Crangle, sondern von dem englischen Mathematiker Hooke stammt)
Wren's Plan für den Wiederaufbau 1666, 21
- LOS ANGELES.**
Bürogebäude der Architekten: Marston, van Pelt und Marburg, 148
Haus des Architekten T. Beverley Keim, 151
Occidental College, 107
Verwaltungsforum, Entwurf, Grundriß und Höhenlinienplan, 198
- MADISON (WISCONSIN).**
Ausgestaltung des Kapitolplatzes, Studien, 29
Kapitol des Staates Wisconsin, 29
Stadtplan, ältestes Stück, 29
Verbindung zwischen Kapitol und Seesüfer, Schaubild und Pläne, Vorschlag, 30
- MADISON-LAKE FOREST.**
Ansichten, 126
Spielplatz, 3 Aufteilungsstudien, Hauptstraße, 127
- MANILA.**
Plan von 1905, 25
- MANNHEIM.**
Marktplatz mit Kirche und Rathaus, 14
Plan von 1699, 12
- MARIEMONT (OHIO).**
Plan, 30
- MELEDO.**
Palladios Villa, Plan und Ansicht, 110
- MILWAUKEE.**
„Bankblock“, heutiger Zustand und Vorschlag für den Umbau, 62
Grand Circle, 125
Privatgarten, Vogelschau und Grundriß, 197
Wanderers Rest Friedhof, Vorschlag, 143
Washington Highlands, 125
- MINNEAPOLIS.**
„Eingangspforte“, Plan und Ansicht, 64
Universität von Minnesota, Plan, 101
Vorschläge für Verwaltungsforum und Bahnhofplatz, Vorschläge, 36, 37
- MONTECITO (CALIFORNIEN).**
Wohnhaus Henry Dater, Ansichten und Grundrisse, 150
- MONTICELLO.**
Landsitz Thomas Jeffersons, Plan und Ansicht, 110
- MONTPAZIER.**
Plan 1284, 12
- MOUNT VERNON.**
Pläne und Ansichten, 108, 109
- NEAPEL.**
Piazza del Plebiscito, 65
- NEW LONDON (CONNECTICUT).**
Haus East Over, Ansichten und Grundrisse, 168
- NEU-ORLEANS.**
Place d'Armes, 19
Plan von 1815, 19
- NEW YORK.**
Altes Bauernhaus, 113
Altes Rathaus, Ansicht und Plan, 42
Altes Vordach, 113
American Radiator Gebäude, Ansichten, 179, 180
Barkeley-Vesey-Telephongebäude, 192
Bush-Gebäude, Ansichten, 180, 181
Central Park, „Mall“, 135
Plan, 136
Church and Apartment Gebäude, 179
Columbia Universität, Plan, 94
5 Ansichten, 95
Bücherei, Innenansicht, 187
Hoboken, County-Park, Plan und Halle, 141
„Eingangspforte der Nationen“, Vorschlag, 64
Plan, 65
Fisk Gebäude, 180
Forest Hill Gardens, Hochbahnhaltestelle, 53
Fünf übereinanderliegende Verkehrswege, 53
Gebäudemassen, Synthetische Studie, 177
Gerichtsgebäude, Wettbewerbsentwürfe, 1913, 28, 39
Gorham-Gebäude, Ansicht und Plan, 70
Grand Central Bahnhof, Ansichten, 159
Plan, 158
Hängende Gärten, Phantasieskizze, 178
Harvard Club nebst Anbau, Ansichten und Grundrisse, 61
Herald-Gebäude, 185
Hudson-Park, 141
Kirche, Pfarrhaus und Schule, 18
„Klippen“, Radierung von Penell, 176
Madison Square Garden, 67
Manhattan, Blick nach Norden, 43
Blick nach Westen, Fliegeraufnahme, 177
Blick nach Süden, 48
Blick nach Osten, Fliegeraufnahme, 9
Metropolitan Museum of Art, Innenansicht der Bücherei, 186
Miethaus am Centralpark, Fünfte Avenue, Ansichten und Grundrisse, 57, 175
Miethaus an Park Ave.: Architekten Warren und Wetmore, Pläne und Ansichten, 68, 69
Miethaus Park Avenue, Architekten: Mc Kim, Mead und White, Ansichten, 154, 155
Grundriß, 155
Musik- und Kunstzentrum, Vorschlag, 199
National City Bank, Innenansichten, Grundriß und Schnitt, 188
National Fraternity Clubs Gebäude, 180
Neues Rathaus, Ansicht, Titelbild und Aufriß, 181, Westseite, 41
Ansicht der Säulenhalle und Grundrisse, 40
Neu-Versailles, 136

- New York=Universität, Grundriß, Ansichten der Bücherei, 96, 97, 187
 Öffentliche Bücherei, 42
 Park=Madison Gebäude, 56
 Pennsylvania Eisenbahnhof, Ansichten und Pläne, 53, 54, 144, 146, 147
 Plan für die Ausgestaltung des alten Reservoirgeländes, 136
 Postum Gebäude, Straßenansicht und zwei Grundrisse, 193
 Schematische Darstellung der Bauordnung, 178
 Shelton Hotel, Ansichten und Grundrisse, 179, 181
 St. Johns Kapelle in der Varick Straße, 17
 Theoretisches Diagramm der Hauptverkehrsstraßen, 54
 Tiffany=Gebäude, 185
 Villard Häuser, Ansicht und Grundriß, 175
 Vorschläge zur Lösung der Verkehrsschwierigkeiten, 44, 49—52
 Washington Mews Studios, 115
 Wolkenkratzer, 43, 48
 Wohnhäuser, 65. Straße, Ansichten und Grundrisse, 156, 157
 Woolworth Gebäude während des Baues, 42
 Woolworth Gebäude von Norden gesehen, 43, 181
- NILES (OHIO).**
 Nationaldenkmal für McKinley, Lageplan und Ansicht, 158
- OAKLAND (CALIFORNIEN).**
 Emerson=Schule, 107
 Hotel Oakland, Ansichten und Plan, 56
 Laurel=Schule, Garten, 142
 Rathaus, 39
 Sequoia=Schule, Garten, 142
 Verkehrszirkel um die Stadtmitte, Entwurf, 199
 Wasserparkentwurf, 139
- OLYMPIA.**
 Kapitol des Staates Washington, preisgekürzte Wettbewerbsentwürfe, 1911, 35
- OMAHA.**
 Transmississippi Weltausstellung, Plan, 74
- ORIOLE (MARYLAND).**
 Hölzerne Kaminumrahmung, 162
- OXFORD.**
 Christ Church, 71
- PARIS.**
 Bücherei St. Geneviève, Ansichten und Grundrisse, 190
 Hauptachse, Plan, 22
 Opernplatz, 36
 Platz Ludwig XV., Vorschlag Roussets, 36
 Platz von Frankreich, 27
 Weltausstellung 1878 und 1889, Pläne, 72
 Weltausstellung 1900, 2 Ansichten, 77
 Zeichnung von du Cerceau, Vorschlag für einen Platz, 32
- PASADENA (CALIFORNIEN).**
 Gärten, sechs Ansichten und Plan, 194, 195
 Kaufläden, 126
 Polytechnische Elementarschule, 107
- PHILADELPHIA.**
 Altes Haus in Germantown, 114
 Alte Reihenhäuser, 114
 Christ Kirche, 20
 Fairmount=Parkway, Pläne und Ansichten, 13
 Pennsylvania Spital, alter und neuer Bau, 103
 Plan von 1682 (William Penn), 12; Plan von 1919, 12
 Platz an einer Strahlstraße im Schachbrett, Studie, 19
 Unabhängigkeitshalle, 10, 11
 Verkehrszirkel in der Mitte der Stadt, Vorschlag, 58
 Weltausstellung 1876, Plan, 72
- PITTSBURGH.**
 „Kathedrale der Gelehrsamkeit“, Entwurf, 178, 192
 Mechanics National Bank, Ansicht und Plan, 65
 Stadion, 201
 Westliche Universität von Pennsylvania, 2 Wettbewerbsentwürfe, Pläne und Ansichten, 100
- PORTLAND (OREGON).**
 Reed College, Plan und Vogelschau, 101
- PRIENE.**
 Plan, 12
- PROVIDENCE.**
 2 Wohnhäuser, 61
- READING.**
 Stadtplan, 19
 S. unter Wyomissing
- ROCHESTER.**
 Alte Markthalle, 113
 Verwaltungszentrum, Plan und Ansicht, 33
- ROM.**
 Amerikanische Akademie, 65, 153
 Grundrisse, 152
 Kaiserforen, 81
 St. Petersplatz, Bramantes Plan, 28
 Tempietto von Bramante, Plan und Ansicht, 28
- ROSEWELL.**
 Plan, 112
- SAN DIEGO.**
 Weltausstellung 1915, Ansichten, 80, 81
 ursprünglicher Plan, 73
 endgültiger Plan, 75
 U. S. A. Flottenstation, Ansichten, 86
- SAN FRANCISCO.**
 Market Street, 57
 Pacific Telephone= und Telegraphen=Gebäude, 192
 San Francis Hotel, 56
 St. Francis Wood, Hausgruppe mit Plan, Hauptstraße, Eingangshalle, 115
 Stadion, 201
 „Stadtmitte“, 31
 Weltausstellung 1915
 Ansicht, Plan, 73, 74
 Gebäude des Staates Pennsylvanien, 81
 „Hof der Jahreszeiten“, 79
 „Hof der Palmen“ und „Hof der Jahreszeiten“, 78
 „Hof des Überflusses“, 79
 „Hof des Weltalls“, Plan 77, Seitenausgang 78
 Palast der schönen Künste, 79
 Palmen=Avenue, 79
 „Turm der Juwelen“, 78
- SAN JUAN CAPISTRANO (CALIFORNIEN).**
 Mission, 82
- SAN LUIS (CALIFORNIEN).**
 Kloster der Spanischen Mönche, 83
- SAN MIGUEL (CALIFORNIEN).**
 Mission, 82
- St. LOUIS.**
 South=Western Bell Telephone Gebäude, 179
 Trust and Savings=Gebäude, 174
 Wainwright=Gebäude, 174
 Wainwright=Mausoleum, 174
 Weltausstellung 1904
 ausgeführter Plan, ursprünglicher Plan, 72, 73
 Blick von und nach der Festhalle, 77
 Zentralgebäude, Entwurfsskizze u. Photographie, 28, 77
- ST. MARTINS (PENNSYLVANIEN).**
 Cotswold=Gruppe, 121
 Halbmondgruppe, Plan und Ansicht, 114
 Lindenhof, Ansichten und Plan, 120, 121
 Philadelphia Cricket Club, Plan und Ansicht, 113
- ST. PAUL.**
 Kriegerdenkmal in der Straße zum Kapitol, Vorschlag, 37
 Pläne für Radialstraßen, 37
- SANTA BARBARA (CALIFORNIEN).**
 Haus der Zeitung Daily News, 152
 Kloster der Spanischen Brüder, 82
- SANTA FE (NEU MEXICO).**
 Umbau eines alten Hauses, 151
- SANTA MONICA (CALIFORNIEN).**
 Hotel, Entwurf, Ansichten, 152
- SAVANNAH.**
 Kirche der unabhängigen Presbyterianer, 20
 Stadtpläne, 1908, 20
- SEATTLE.**
 Universität des Staates Washington, Plan, 101
 „Stadtmitte“, Vorschlag, 36
 Weltausstellung 1910, Plan, 72
- SHENSI (CHINA).**
 Drei Hauseingänge, 172, 173
- SHEBOYGAN (WISCONSIN).**
 3 Straßenabschlüsse am See=Park, 140
- SHIRLEY MANSION (VIRGINIA).**
 Plan, 111
- SIENA.**
 Ansicht der Türme, 56
- SPRINGFIELD.**
 „Stadtmitte“, Schaubild und Lageplan, 33, 200
- STUTTGART.**
 Der neue Bahnhof, 54
 Hochhausentwürfe, 178
- SWEET BRIAR.**
 Sweet Briar College, 89
- SYRACUSE.**
 Jährliche Ausstellung des Staates New York, Plan des Ausstellungsgeländes, 75
- TALIENSIN.**
 Wrights eigenes Haus, 173
- THEORETISCHE PLANE.**
 Chaos der amerikanischen Geschäftstadt, Spottbild, 55
 du Cerceau, Kreisrunder Platz, 32
 Gärtnerische Behandlung eines städt. Baublocks, Vorschläge, 142
 Gruppierung öffentlicher Bauten, Plan und Innenansicht, 6 Pläne und Vogelschaubilder, 58, 59, 60
 Leonardo da Vinci, Straßen in verschiedenen Höhen, 48.
 Levirloys, Idealplan, 27
 Spielplätze, 196
 Straßenbild der Renaissance, 66
 Verkehrszirkel, 58
 Verwaltungsforum, umgeben von „Verkehrszirkel“, 59
- TOPEKA (KANSAS).**
 Kunstmuseum der Washburn=Universität, 184
- TYRONE (NEU-MEXIKO).**
 Plan und Ansichten, 82, 83
- VENEDIG.**
 Palazzo Grimani, 184
- VERONA.**
 Palazzo del Consiglio, 184
- VERSAILLES.**
 Blick nach Osten, 134
 Blick nach Westen, 135
 Westachse, Plan, 22
- VIENNA.**
 Weltausstellung 1873, Plan, 72
- VIRGINIEN.**
 Universität (Charlottesville)
 Ansichten, 88
 Plan, 87
- WASHINGTON.**
 Fliegeraufnahme mit Kapitol, Hauptbahnhof und Kongreß=Bücherei, 160
 Hauptachsen, Plan, 22
 Hauptbahnhof, Innenansicht und Plan, 160
 Kapitol, Ansicht von Osten und Plan, 25, 161
 Lafayette Square, geplante Bebauung, 24
 L'Enfants Plan, 23
 Lincoln Memorial, 161
 Militär= und Ingenieur=Schule, Plan, 99
 Nationale Akademie der Wissenschaften, Ansicht, 153
 Grundriß, 152
 Ostende des „Mall“, 24
 Pennsylvania Ave., Blick vom Bundesschatzgebäude auf das Kapitol, 24
 Pflegerinnenheim des Districts Columbian, Grund= und Aufriß, 105
 Plan der Umgebung des Weißen Hauses mit Lafayette Square, 22
 Platz ums Kapitol, Pläne, 22
 (Leider ist im Texte versäumt worden, anzugeben, daß diese vergleichenden Studien von Elbert Peets stammen.)
 Poelzigs Entwurf für die Deutsche Gesandtschaft, 24
 Siegestor von 1919, 24
 Weißes Haus, Ansichten und Grundriß, 26
 Deckenentwicklung im Anbau, 162
 Neue Anbauten und Wartehalle, 163
- WHITE PLAINS.**
 Erholungsheim der Burke=Stiftung; Ansichten und Plan, 104, 105
- WILMINGTON.**
 Tryon Haus, 112
- WOODLAWN (VIRGINIA).**
 Ansicht und Pläne, 111
- WYOMISSING PARK (PENNSYLVANIEN).**
 4 Ansichten, Häusergruppe, Holland Square (Vogelschau), 131
 Gesamtplan und vergrößerte Einzelheiten aus dem Gesamtplan, 128
 Häusergruppen, Gartenhaus, 129
 Pläne für Einzelhaus mit Garten, 132, 133
 Spielplatz=Entwurf, Business Center, Straßenquerschnitte, 130
- YORKSHIP SIEDLUNG.**
 Plan, 3 Ansichten, Aufriß eines 9=Familienhauses, Pläne von Eckhäusern, 122
- ZÜRICH.**
 Ehemaliges Hotel du Lac, 175.

1929 29

BG Politechniki Śląskiej
nr inw.: 102 - 128491



Dyr.1 128491