



# WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhn. Umfange 30 Pf., stärkere entspr. teurer  
Der Anzeigenpreis für die 4 gespaltene Petitzelle beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 26

Berlin, Sonnabend den 25. Juni 1910

V. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W.8, Mauerstraße 43.44

Alle Rechte vorbehalten

## Die europäischen und amerikanischen Weltstädte unter dem Einfluß des elektrischen Schnellverkehrs

Vortrag, gehalten beim Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin am 13. März 1909  
vom Baurat P. Wittig

Fortsetzung aus Nr. 24, Seite 174

### II. Ausdehnung, Bevölkerung und Verkehr der Schnellbahnstädte

Erläuterung der Tafeln I und II und der zugehörigen Tabellen

Zu Tafel I

Die genannten 7 Großstädte sind sämtlich in starker Erweiterung begriffen, die zu immer innigerer Verschmelzung mit den umliegenden Gemeinwesen führt. So rücken die Bebauung und Besiedelung stetig wachsend hinaus, unbekümmert um die im Verwaltungsinteresse getroffenen Abgrenzungen. Der wirtschaftliche Großstadtbegriff, auf den es bei den folgenden vergleichenden Betrachtungen ankommt, deckt sich daher nur selten mit den jeweils bestehenden Verwaltungseinheiten, wie aus den folgenden Einzelbetrachtungen hervorgeht.

1. Groß-London. Der dichtbevölkerte innere Kern Londons setzt sich zusammen aus 12 Stadtbezirken (boroughs); von diesen enthalten die City von London und Westminster die eigentlichen Geschäftsviertel. Die City bildet einen Verwaltungsbezirk für sich. Der übrige Teil der inneren Kernfläche mit einer ihn umgebenden, bestimmt begrenzten, im wesentlichen geschlossen bebauten Zone, bildet die Grafschaft (County) und diese mit dem sie umschließenden Vorortgürtel (Outer-London) den großstädtischen Polizeibezirk, Groß-London. Groß-London hat 7,2 Millionen Einwohner; davon entfallen auf den inneren Kern 1,5 Millionen, auf den darüber hinaus sich erstreckenden Teil des Grafschaftsbezirks 3,3 Millionen und auf den schwachbevölkerten Außenring 2,4 Millionen Einwohner.

2. Groß-New York bildet seit 1898 ein einheitliches Verwaltungsgebiet, das aus den 5 Einzelbezirken (boroughs) von Manhattan, Brooklyn, Queens, Bronx und Richmond zusammengesetzt ist. Groß-New York hat eine Einwohnerzahl von 4,3 Millionen, wovon auf Manhattan 2,2 Millionen, Brooklyn 1,4 Millionen und auf Queens, Bronx und Richmond zusammen 0,7 Millionen entfallen.

3. Groß-Paris deckt sich mit dem Verwaltungsbegriff des Département de la Seine, der aus der vom Festungsgürtel umschlossenen eigentlichen Stadt und den beiden großen Vorortarrondissements St. Denis und Sceaux gebildet wird. Groß-Paris hat 3,9 Millionen Einwohner; davon sind zu rechnen auf Paris im Weichbild 2,8 Millionen und auf St. Denis und Sceaux zusammen 1,1 Millionen.

4. Groß-Berlin. Die wirtschaftliche Einheit seines Verkehrsgebietes entspricht heute ungefähr dem erweiterten Postbezirk; dieser umschließt außer der Stadt Berlin zwanzig be-

nachbarte und sechs entferntere (südliche) Vororte. In dieser Zusammenfassung hat Groß-Berlin 3,2 Millionen Einwohner; davon entfallen auf die Stadt Berlin 2,1 Millionen, den Vorortring 1,0 Million und die entfernteren südlichen Vororte 0,1 Million Einwohner.

5. Chicago und Philadelphia bilden zwei einheitlich fest begrenzte Stadtgebiete ohne so deutlich ausgesprochene Vorortzonen, wie sie andere Großstädte aufweisen. Chicago hat 2,1 Millionen, Philadelphia 1,5 Millionen Einwohner.

6. Groß-Boston mit einer Einwohnerzahl von 1,3 Millionen umfaßt neben Alt-Boston die Ortsgemeinden Roxbury und Süd-Boston, zu denen noch die Insel Ost-Boston und die Städte Charlestown und Chelsea hinzutreten.

Auf der Tafel sind die Großstädte nach ihrer Einwohnerzahl geordnet.

Die größte Bevölkerungsdichtigkeit findet sich in New York auf der Manhattaninsel mit 44 400 Bewohnern auf das Quadratkilometer; in den inneren Gebieten von London, Paris und Berlin schwankt die Zahl zwischen 30 und 35 000 Köpfen, während bei Groß-Boston die Bevölkerungsziffer auf 12 300, bei Chicago und Philadelphia auf nur 4 500 Bewohner für das Quadratkilometer sinkt. Aus diesen Zahlen erkennt man die weitläufige Bebauung der drei amerikanischen Städte, die wiederum mit dem Vorherrschen des Einfamilienhauses zusammenhängt. So kommt es, daß Groß-Berlin bei etwa gleicher Grundfläche die doppelte Bevölkerungsziffer von Philadelphia hat; ein ähnliches Ergebnis ergibt der Vergleich von Paris mit Chicago.

Zu Tafel II

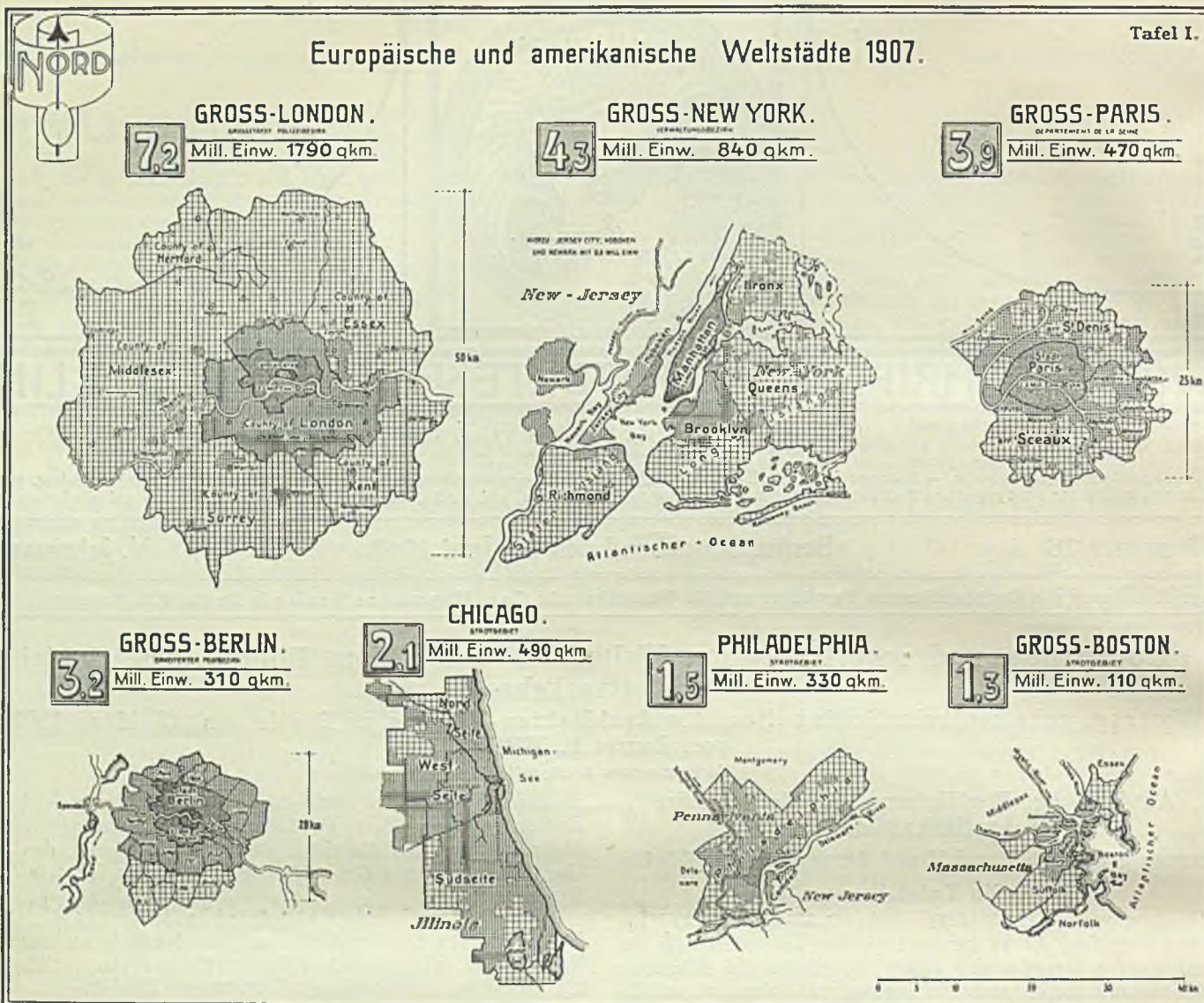
Tafel II veranschaulicht durch das Bild aufsteigender Entwicklungslinien das allmähliche Wachstum der Städte nach ihrer Bevölkerungsziffer. Die Darstellungen lassen erkennen, daß die Zunahme seit Mitte des vorigen Jahrhunderts besonders stark eingesetzt hat und weisen auf die Jugend der amerikanischen Städte hin.

Im Jahre 1800 war London die einzige Stadt mit mehr als einer Million Einwohner. Es hat sich durch Bevölkerungszunahme und Einbeziehung der Vorortbezirke, ebenso wie Paris, seit 1850 nahezu verdreifacht, während in demselben Zeitraum die Einwohnerzahl von New York und Berlin auf das siebenfache, von Philadelphia auf das fünffache stieg. Die Zweimillionenstadt Chicago war 1850 erst eine ganz junge Ansiedlung mit 30 000 Seelen.



Tafel I.

Europäische und amerikanische Weltstädte 1907.



Bevölkerungszunahme europäischer und amerikanischer Weltstädte von 1800 bis 1907 (in Millionen Personen)

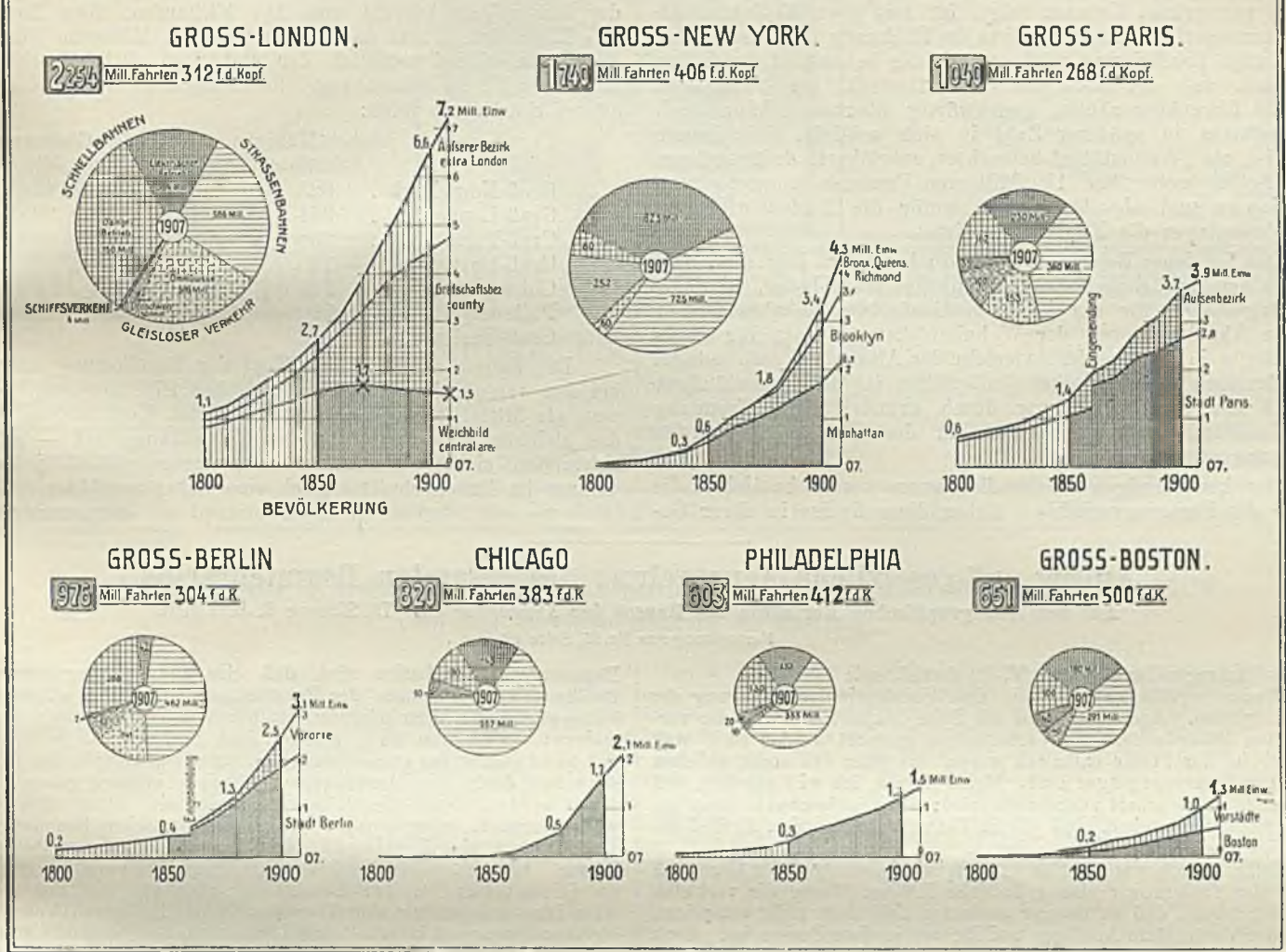
Jahr	Groß-London				Groß-New York			Groß-Paris			Groß-Berlin	Chicago	Philadelphia	Groß-Boston
	Grafschaft		Außenlondon	zusammen	Manhattan	Außenzone	zusammen	Stadt Paris	Arrondissements St. Denis und Sceaux	zusammen				
	Innenstadt	Außenzone												
1800	0,783	0,176	0,156	1,115	0,060	0,003	0,063	0,548	0,084	0,632	0,172	—	0,069	0,025
1810	0,892	0,247	0,185	1,324	0,096	0,004	0,100	0,648	0,085	0,733	0,163	—	0,092	0,033
1820	1,054	0,326	0,216	1,596	0,124	0,007	0,131	0,724	0,103	0,827	0,200	—	0,113	0,043
1830	1,219	0,437	0,248	1,904	0,203	0,015	0,218	0,786	0,164	0,950	0,248	—	0,161	0,061
1840	1,383	0,566	0,286	2,235	0,313	0,036	0,349	0,935	0,260	1,195	0,323	0,005	0,220	0,093
1850	1,560	0,803	0,318	2,681	0,516	0,097	0,613	1,053	0,369	1,422	0,419	0,030	0,340	0,137
1860	1,662	1,146	0,415	3,223	0,806	0,267	1,073	1,696	0,258	1,954	0,529	0,109	0,563	0,178
1870	1,667	1,594	0,625	3,886	0,942	0,396	1,338	1,852	0,368	2,220	0,774	0,299	0,674	0,251
1880	1,649	2,181	0,937	4,767	1,206	0,567	1,773	2,269	0,530	2,799	1,124	0,503	0,847	0,363
1890	1,579	2,649	1,406	5,634	1,515	0,992	2,507	2,448	0,694	3,142	1,578	1,100	1,047	0,448
1900	1,529	2,808	2,244	6,581	—	—	3,437	2,714	0,956	3,670	1,888	1,697	1,294	1,050
1905	1,509	3,176	2,325	7,010	—	—	4,000	—	—	—	2,861	1,991	1,417	1,215
1906	1,504	3,217	2,393	7,114	—	—	4,194	2,763	1,086	3,849	2,996	2,070	1,443	1,265
1907	1,500	3,260	2,460	7,220	—	—	4,340	2,775	1,110	3,885	3,210	2,140	1,470	1,320

Anmerkung: Die Zahlen für Groß-Berlin geben bis 1900, die für Groß-Boston bis 1890 die Bevölkerung ausschließlich der Vororte.



Tafel II.

Europäische und amerikanische Weltstädte 1907.



Bevölkerung, Ausdehnung und Personenverkehr europäischer und amerikanischer Weltstädte im Jahre 1907

Stadtbezirke	Einwohner Millionen	Gebiet qkm	Zahl der Einwohner auf das qkm	Millionen Fahrgäste					Jahrl. Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung
				Gesamt-Verkehr	Vorort- und Stadt- Eisenbahnen	Elektr. Hoch- und Untergrundbahnen	Straßenbahnen	Omnibusse, Droschken, Dampf- schiffe	
<b>Groß-London (Polizeibeizirk)</b>				} (2254)	750	364	586	554	(474)
Grafschaft {	1,500	50	30 700						
Innenstadt . . . . .	3,260	255	12 700						
Außenzone . . . . .	2,460	1485	1 700						
Zus.	<b>7,220</b>	<b>1790</b>	<b>4 000</b>						
<b>Groß-New York (Verwaltungsbezirk)</b>				}	80	623	725	312	406
Manhattan . . . . .	2 220	50	44 400						
Brooklyn . . . . .	1,400	125	13 200						
Queens, Bronx, Richmond . . . . .	0,720	665	1 100						
Zus.	<b>4,340</b>	<b>840</b>	<b>5 100</b>						
<b>Groß-Paris (Seine-Département)</b>				(1040)	162	230	360	288	(376)
Stadt Paris . . . . .	2,775	80	35 600						
Arrondissements St. Denis und Sceaux . . . . .	1,110	390	2 800						
Zus.	<b>3,885</b>	<b>470</b>	<b>8 200</b>						
<b>Groß-Berlin (Erweiterter Postbezirk)</b>				}	268	42	462	204	304
Stadt Berlin (13 Standesamtsbezirke) . . . . .	2,130	65	33 300						
20 benachbarte Vororte . . . . .	0,970	190	5 200						
6 entferntere südliche Vororte . . . . .	0,110	55	2 000						
Zus.	<b>3,210</b>	<b>310</b>	<b>10 300</b>						
<b>Chicago</b> . . . . .	2,140	490	4 400	820	90	143	557	30	383
<b>Philadelphia</b> . . . . .	1,470	330	4 500	603	130	110	333	30	412
<b>Groß-Boston (Alt-Boston, Süd-Boston, Roxbury, Charlestown, Chelsea) . . . . .</b>	1,320	110	12 300	651	100	180	291	80	500



Die Entwicklungslinien für Groß-London gewähren wichtige Aufschlüsse über die Abwanderung nach den Außengebieten und die Ausgestaltung der City zur reinen Geschäftsstadt. Wie der Linienverlauf des Londoner Diagramms zwischen den beiden darauf vermerkten Kreuzen zeigt, ist seit etwa 40 Jahren die Bevölkerungsziffer Innen-Londons im Rückgang begriffen. Diese rückläufige Erscheinung wird erst richtig beleuchtet durch den Umstand, daß der Kern der Geschäftsstadt, der 1850 noch 300 000 Einwohner zählte, gegenwärtig überhaupt kaum noch Wohnstätten in größerer Zahl in sich schließt. Die innere Stadt ist, als „Wohnstätte“ betrachtet, entvölkert; dafür strömen werktätlich weit über 1¼ Millionen Personen morgens zum Stadttinnern und abends zurück, wofür die hochentwickelten Verkehrsanlagen die Möglichkeit bieten.

Das Londoner Beispiel ist deshalb besonders lehrreich, weil sich, einem natürlichen Entwicklungsgesetze folgend, ähnliche Vorgänge auch für die jüngeren Großstädte anbahnen. Der gleiche Abnahmeprozess der Wohnbevölkerung tritt für Paris und Berlin in den Geschäftsvierteln der Altstadt beredt zutage. Bei einzelnen amerikanischen Großstädten ist dem gegenläufigen Prozess der Wohnbesiedelung durch grundsätzliche Trennung der Geschäfts- und Wohngebiete in der Stadtanlage bereits Rechnung getragen.

Die kreisförmigen Flächendiagramme veranschaulichen die Größe des Personenverkehrs. Geben diese Kreise in ihrer Ge-

samtfläche ein vergleichsfähiges Bild der Summe des Personenverkehrs an sich, so stellen die nach oben gerichteten Ausschnitte den Anteil des elektrischen Stadtschnellbetriebes dar.

In der Tafel erscheint der Gesamtverkehr in London mit der hohen Verkehrszahl von 2¼ Milliarden, New York mit 1¾ Milliarden, Paris und Berlin mit je 1 Milliarde jährlicher Fahrgäste. Wird lediglich der elektrische Schnellverkehr ins Auge gefaßt, so ordnet sich die Reihenfolge der Städte nach dessen Stärke wie folgt:

	jährlich Millionen Fahrgäste	= %	des Gesamtverkehrs von Millionen
Groß-New York . . .	623	36	1740
Groß-London . . .	364	16	2254
Groß-Paris . . .	230	22	1040
Groß-Boston . . .	180	28	651
Chicago . . .	143	17½	820
Philadelphia . . .	110	18	603
Groß-Berlin . . .	42	4½	976

Die Fahrtenzahl auf den Kopf der Bevölkerung schwankt bei den verschiedenen Städten zwischen 270 und 500. Nähme man als Mittel 365 Jahresfahrten auf den Kopf an, so würde das gleichbedeutend sein mit der Vorstellung, daß — alle bezeichneten sieben Weltstädte zusammengefaßt — jeder Bewohner im Durchschnitt täglich eine Fahrt ausführt.

(Fortsetzung folgt)

## Antrag auf gesetzliche Neuregelung des gesamten Beamtenrechts

Aus den stenographischen Berichten des Hauses der Abgeordneten. 79. Sitzung 6. Juni 1910

Fortsetzung aus Nr. 25, Seite 180

Dellus, Antragsteller (fortschr. V.-P.) fortfahrend:

Ebenso verhält es sich mit dem Verhältnis der Regierung zur Beamtenpresse. Auch hier sind mir Fälle bekannt, wo von der vorgesetzten Behörde Beamten Vorhaltungen gemacht worden sind, weil Artikel in der Presse enthalten waren, die über den sonst üblichen Ton etwas hinausgegangen sind. Meine Herren, ich will zugeben, daß manchmal etwas scharf ausgehauen wird; aber andererseits kann ich doch nicht zugestehen, daß die in Betracht kommenden Artikel die zulässige Grenze überschritten haben.

Meine Herren, wie steht es mit dem Disziplinarrecht der Beamten? Auch hier fordern wir eine gründliche Reform. Denn wir vertreten den Standpunkt, daß es unserer modernen Zeit nicht mehr entspricht, wenn der Vorgesetzte Ankläger und Richter in einer Person ist. Ganz besonderen Wert aber müssen wir darauf legen, daß das Disziplinarrecht von 1852 endlich den modernen Verhältnissen angepaßt wird. Es wird dem Hohen Hause bekannt sein, daß die süddeutschen Staaten ein modernes Beamtenrecht geschaffen haben; ich erinnere an Baden, Bayern, Hessen und auch an Sachsen. Wenn wir diese Gesetze als Grundlage nehmen würden, würden wir jedenfalls das Beamtenrecht auch in Preußen ganz bedeutend verbessern.

Betrachten wir nun das Disziplinarrecht, so will ich nur einige wenige Punkte herausgreifen, die uns besonders der Abänderung bedürftig erscheinen, einmal, daß es in Preußen noch rechtens ist, Arreststrafen gegen Unterbeamten zu verhängen. Unsere Unterbeamten stehen in ihrer Leistungsfähigkeit, Pflichttreue und Gesinnung durchaus nicht hinter der mittleren und höheren Beamtenstellung zurück, sondern erfüllen ihre Pflichten voll und ganz, und deshalb halten wir es für angebracht, wenn dieses Brandmal, das dem unteren Beamtenstand durch das Festhalten an der Arreststrafe aufgeprägt ist, endlich beseitigt wird. (Sehr richtig! links.)

Dann, meine Herren, ist als Berufungsinstanz, als oberste Instanz im Disziplinarrecht für die nichtrichterlichen Beamten das Staatsministerium vorgesehen. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß man ebenso wie bei den richterlichen Beamten als Berufungsinstanz den Disziplinarhof einführen müßte. (Sehr richtig! bei der fortschrittlichen Volkspartei). Die Beamten können verlangen, daß ihre Angelegenheiten von unabhängigen Richtern beurteilt werden; sie bringen dann der Rechtsprechung ein größeres Vertrauen entgegen.

Ein ganz besonderer Mangel unserer Disziplinarrechtgebung ist aber, daß keine Möglichkeit eines Wiederaufnahmeverfahrens gegeben ist. Wenn ein Beamter in der letzten Instanz endgültig zur Dienstentlassung verurteilt ist, und es gelingt ihm wirklich, sonnenklar nachzuweisen, daß er ungerecht verurteilt ist, so ist ihm keine Möglichkeit gegeben, einen Fehlspruch der Rechtsprechung wieder gutzumachen; im Gegenteil: er ist auf die Gnade angewiesen. Allerdings muß zugestanden werden, daß die Staatsregierung in diesen Fällen meist das Richtige getroffen hat; das kann uns aber nicht abhalten, die Beseitigung einer klaffenden Lücke in der Disziplinarrechtgebung zu fordern.

Nach welcher Richtung verlangen wir nun von unserm Standpunkte aus die Reform des Beamtenrechts? Wir verlangen, daß ein

Beamtenrecht geschaffen wird, daß eine genaue Umgrenzung der Rechte und der Pflichten der Beamten enthält. Dabei wünschen wir keineswegs eine Verminderung der Pflichten der Beamten; aber wir meinen: wo Pflichten sind, müssen auch Rechte sein. Wir fordern, daß nicht immer das Damoklesschwert über dem Haupte des Beamten schweben darf. Die Anstellungsverhältnisse müssen gesetzlich geregelt werden, ebenso die diätarische Dienstzeit. Dann wäre es sehr wünschenswert, wenn ebenso, wie es im Badischen Beamtenrecht geschehen ist, eine Festlegung des Urlaubes herbeigeführt werden könnte. Wünschenswert erscheint ferner, das Höchstleistungsmaß an Dienststunden der Beamten im Gesetz festzulegen. Vor allen Dingen legen wir aber Wert darauf, das Petitions-, Vereins- und Versammlungsrecht innerhalb des Beamtenrechts besonders zu regeln. Mißstände dieser Art können nicht bestritten werden. Hierher gehört auch die Forderung auf Offenhaltung der Personalakten. Meine Herren, ich habe vorhin schon erwähnt, daß die süddeutschen Staaten ein ziemlich freiheitliches Beamtenrecht eingeführt haben. Wenn wir es uns zum Muster nehmen würden, würden wir jedenfalls auch hier in Preußen erträgliche Zustände schaffen. Jedenfalls hoffen wir aber, daß durch die Vorlage eines Gesetzes der Wirrwarr von Bestimmungen und Verordnungen beseitigt wird, und daß die Beamten endlich wissen, woran sie eigentlich sind.

Wir sind der Meinung, daß durch ein möglichst liberales Beamtenrecht keineswegs die Staatsautorität leiden wird, sondern daß im Gegenteil den Beamten erst einmal die Möglichkeit gegeben wird, sich wirklich als Mensch unter Menschen zu fühlen. Wenn wir auf dem Standpunkt stehen, daß die Privilegien der Beamten nicht bestehen bleiben sollen, so muß dann aber auch verlangt werden, daß der Beamte nicht als Staatsbürger zweiter Klasse betrachtet werden darf. (Sehr richtig! links). Besonderen Wert legen wir darauf, daß der Beamte auch in politischer Hinsicht frei entscheiden soll, welcher Partei er seine Stimme geben will. (Sehr richtig! links). Es kommt natürlich für uns in Frage, daß der Beamte nach seinem Diensteide sich ja von vornherein nur auf den nationalen Standpunkt stellen wird. Wenn wir ein freiheitliches Beamtenrecht hier in Preußen schaffen, dann ist also keineswegs zu befürchten, daß staatsfeindliche Elemente innerhalb der Beamtenstellung groß gezogen werden, sondern im Gegenteil, ein freiheitliches Beamtenrecht wird das Vertrauen und die Liebe zum Staate stärken. Es schafft aber auch ein sicheres Fundament, daß die Beamtenstellung immer den Staat gegen alle Fährnisse schützen wird. (Bravo! links).

Wolkowski, Abgeordneter (kons.): Meine Herren, meine politischen Freunde sind der Ansicht, daß der vorliegende Antrag bei seiner unbestimmten Begrenzung und mit Rücksicht auf die weitgehenden, schwer übersehbaren Folgen hier im Plenum nicht genügend geklärt werden kann, sondern einer eingehenden speziellen Beratung bedarf. Wir beantragen demnach, den Antrag einer Kommission zu überweisen, und zwar einer Fachkommission, der Gemeindeforschung, da wir die Ueberweisung an eine besondere Kommission bei der augenblicklichen Geschäftslage des Hauses für unzulässig halten. (Bravo! rechts).

(Fortsetzung folgt)