



## 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 4gespaltene Petitzelle beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 31

Berlin, Sonnabend den 30. Juli 1910

V. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 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. 30, Seite 201

3. New York. Der Einfluß der geographischen Lage auf die Ausdehnung und das Verkehrswesen einer Weltstadt kann sich nicht schärfer ausprägen als beim Vergleich zwischen London und New York. Londons Ausdehnungsfähigkeit ist rings unbeschränkt; in New York ist sie nach allen Seiten durch Wasserstraßen unterbunden. Durch die geographische Gliederung sind so für die Stadtanlage bestimmte Grundbedingungen gegeben. Das Geschäftsleben hat sich im eigentlichen New York an der Spitze der Manhattaninsel historisch entwickelt. Hier ist die Bebauung, um die beengte Grundfläche aufs äußerste auszunutzen, in mächtigen Dimensionen in die Höhe getrieben und hat zum Bau der Turmhäuser (Sey-

scrapers) geführt. Diese aus zwingenden Gründen entstandene aufstrebende Bauweise hat sich in der Folge für bestimmte Zwecke, für Geschäfts- und Hotelgebäude, als so geeignet und praktisch erwiesen, daß sie auch auf weniger beschränktem Raum in vielen anderen Städten Amerikas durchgeführt worden ist.

Wie das geschäftliche Leben, so drängt sich auch der Verkehr in der down-town, dem südlichen Teile der Manhattaninsel, in intensivster Weise zusammen. Der Andrang zu den Abfahrtstellen nimmt hier nach Schluß der Geschäftsstunden, von 5 bis 6 Uhr nachmittags, die gewaltigsten Dimensionen an. Das große Schauspiel des Verkehrs, das sich in New

York an den verschiedenen Punkten bietet, ruft, zur richtigen Zeit gesehen, Eindrücke voll dramatischer Schönheit hervor, so namentlich am Fuße der Brooklynbrücke.

Das Andrängen der Menschenmassen, die, von ihren Arbeitstätten in Manhattan kommend, hier heimwärtsstreben, vollzieht sich mit der Regelmäßigkeit der Uhr. Auch im dichtesten Gedränge geht der Fahrgast sicher seinem Ziele zu, nimmt unterwegs von einem der herumschwirrenden Boys eine Zeitung, die er schon beim Warten einsieht und tritt entweder an die ebenerdige Abfahrtsstelle der Straßenbahn, die eine ganze Folge von nebeneinanderliegenden Schleifen aufweist oder er steigt die Treppe hinauf zu der über die Brücke führenden Schnellbahn. Wie ein großer Reigen fahren die Straßenbahnwagen und Schnellbahnzüge an und holen von dem an-

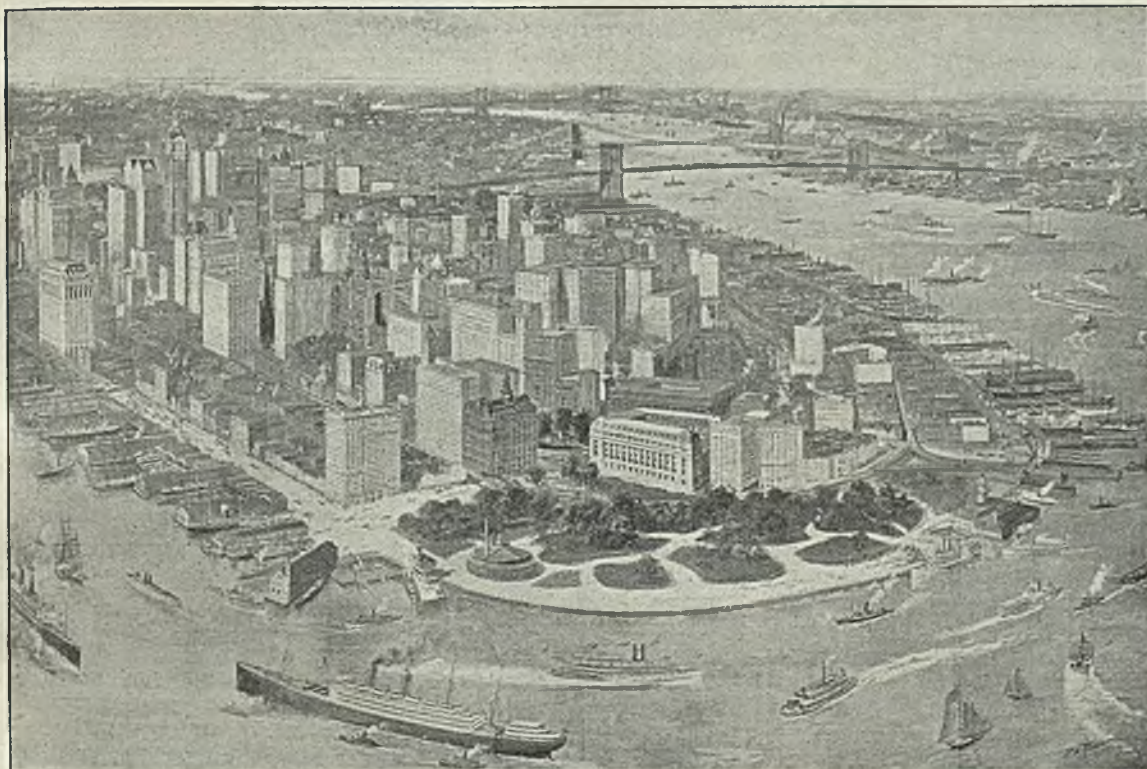


Abb. 211. New York: Südspitze von Manhattan



Abb. 212. New York: Zustrom zur Brooklynbrücke nach Geschäftsschluß

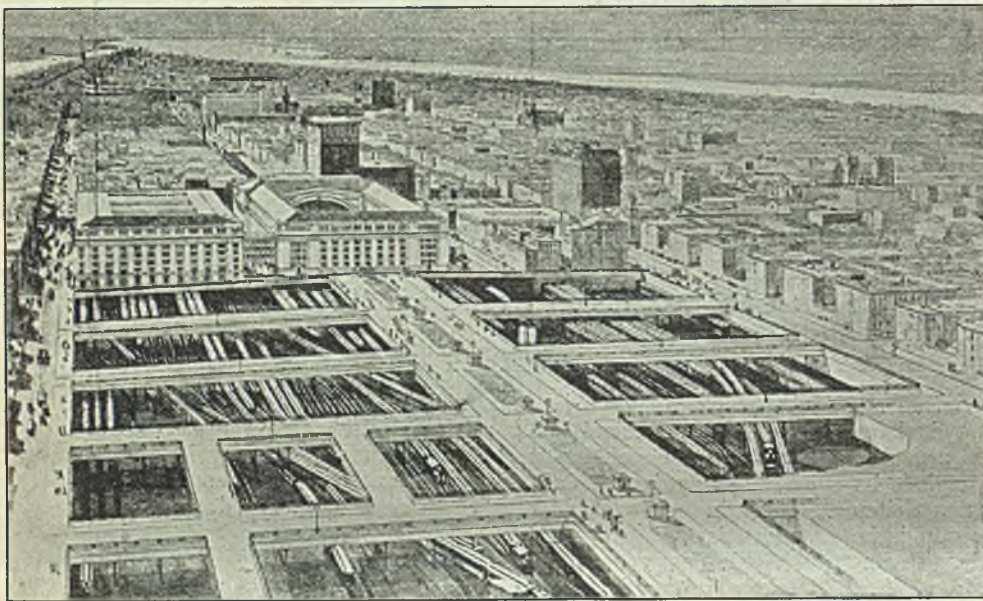


Abb. 213. New York: Endbahnhof der New York Centralbahn

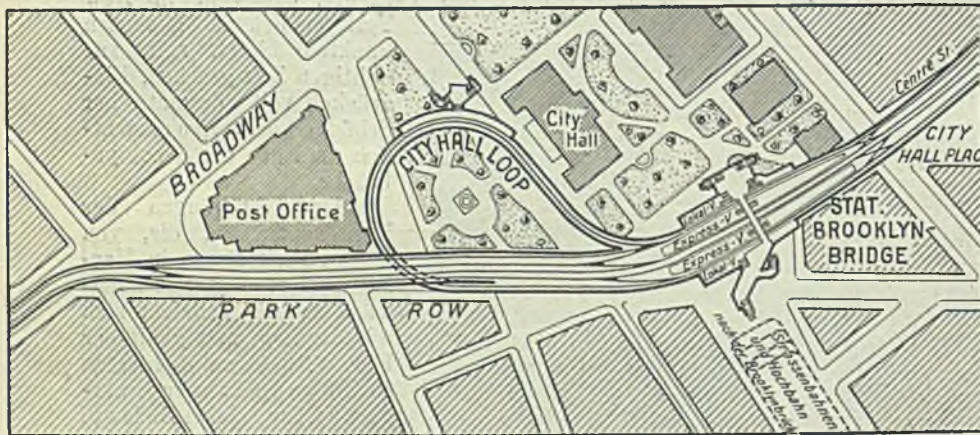
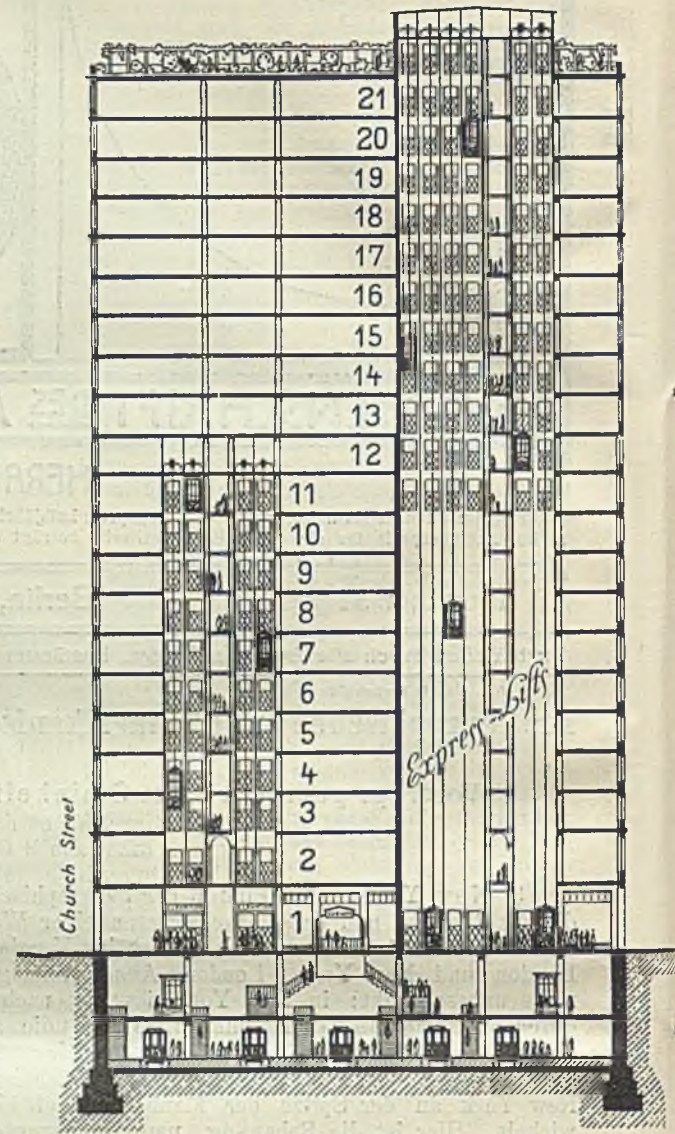


Abb. 214. New York: Untergrundbahnstrecke an der City Hall

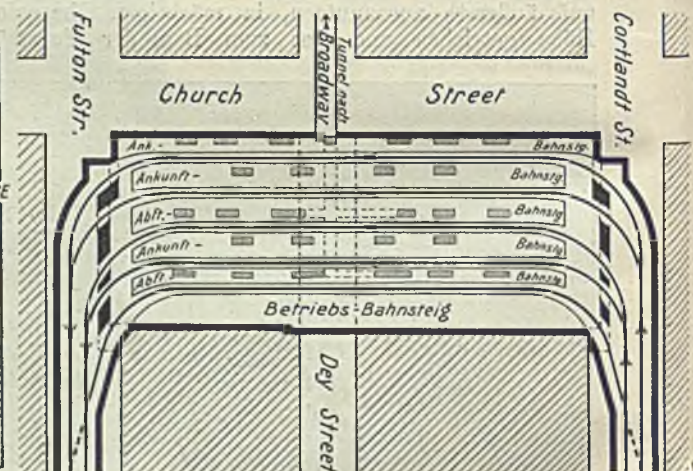


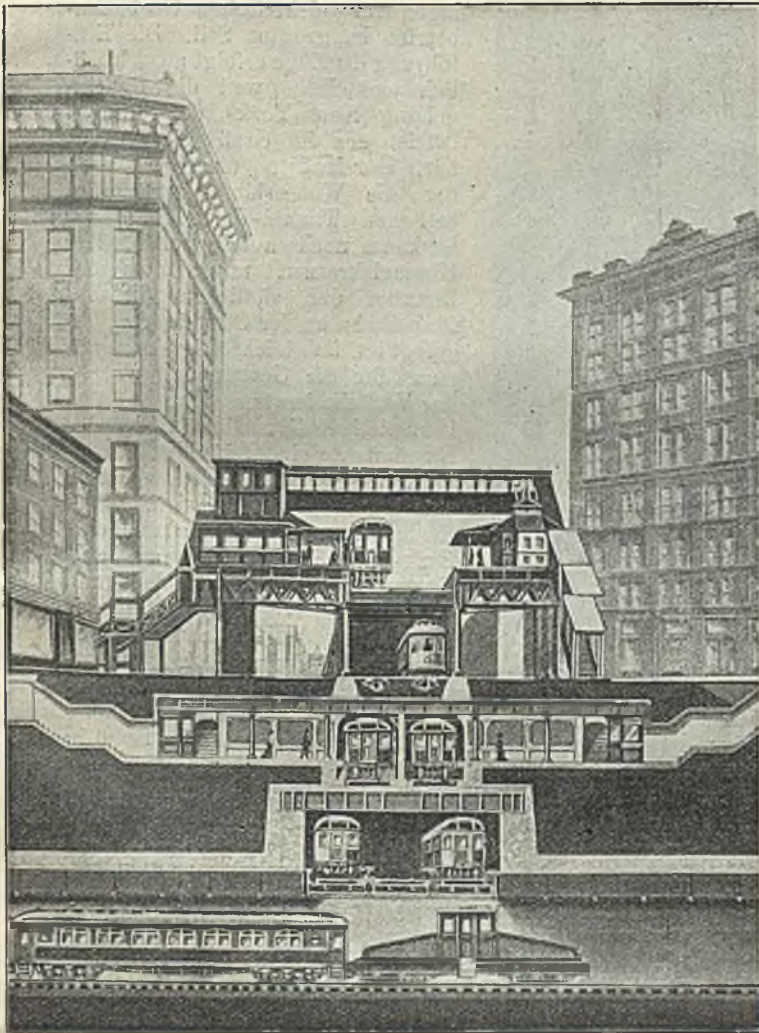
Abb. 215 u. 216. New York: Längenschnitt und Grundriß des Church-Street-Bahnhofes

drängenden Menschenmeer Welle auf Welle ab. Ähnliche Eindrücke von der eigenartigen Poesie des Weltstadtverkehrs gewährt namentlich am Abend das Leben auf dem 1 1/2 km breiten Meeresarme des Hudson. Mit dem lebhaften Dampferverkehr und den von Ufer zu Ufer fahrenden, hell erleuchteten Fähren, dem ununterbrochenen Getöse der Signale und der Nebelhörner, unzähligen kleinen Fahrzeugen und den strahlend erleuchteten, wie ein Gebirge emporsteigenden imposanten Häusermassen im Hintergrunde, gewährt dieses Treiben in den Abendstunden ein unvergleichliches Bild, das an Eindrücke aus Venedig erinnert, nur in einen riesenhaften Maßstab übertragen.

Den Verkehrsmitteln ist durch den schachbrettartigen Straßenplan Manhattans, der in eine Anzahl Längsstraßen

(Avenues) und bis zu 250 durchlaufend nummerierte Querstraßen (Streets) aufgeteilt ist, die Richtung gewiesen. Die Halbinsel besitzt ein Netz von Hochbahnen und eine in neuerer Zeit ausgeführte Untergrundbahn, den „Subway“, die die Insel der ganzen Länge nach durchziehen und sich in der Oberstadt (uptown) gabeln. Die Hochbahnen bestehen aus Eisenkonstruktionen einfachster Art, auf denen die Schwellen ohne jede Zwischenfüllung frei aufliegen, so daß man von unten her durch die Konstruktion hindurchsehen kann und jederzeit der Belästigung durch abtropfende Feuchtigkeit ausgesetzt ist.

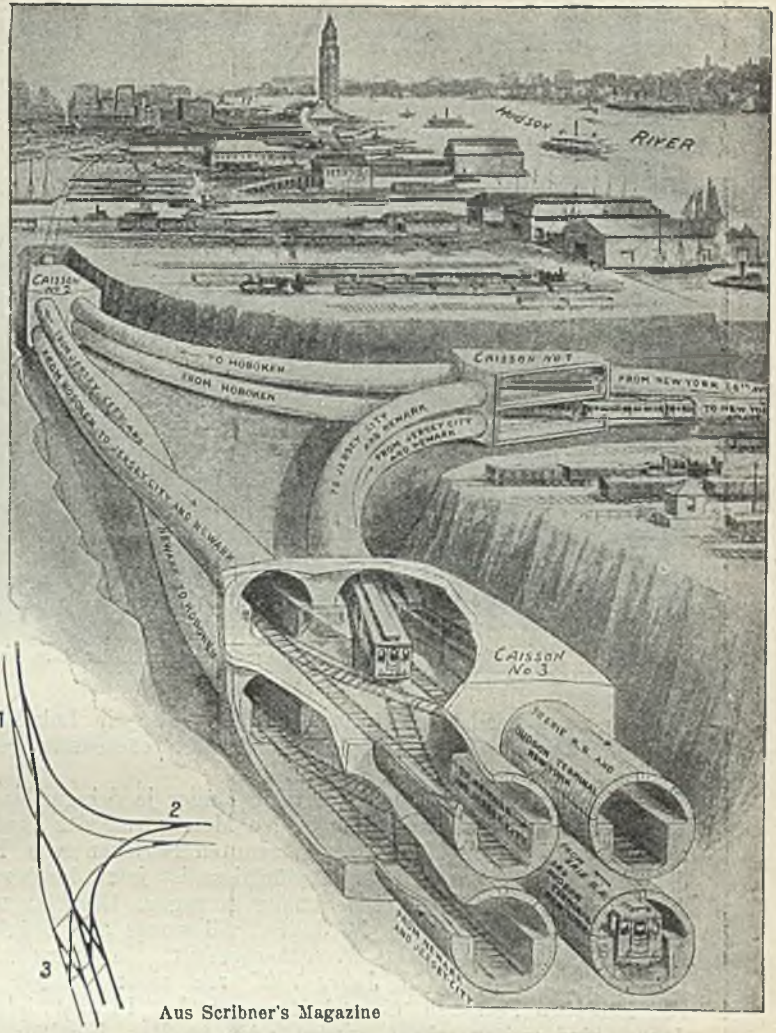
Die Untergrundbahn auf der Manhattaninsel ist von der City Hall ab nordwärts viergleisig; die Mittelgleise dienen dem Expressverkehr, der einen Teil der Stationen überspringt und



New York:  
Abb. 217.  
(links)  
Fünf übereinanderliegende Verkehrswege in der 6 Avenue

Abb. 218.  
(rechts)  
Gleisdreieck der Hudson- und Manhattanbahn in New Jersey

- Hochbahn
- Straßenbahn
- Lokal-Gleise der Hudson- und Manhattanbahnen
- Express
- Pennsylvanische Bahn



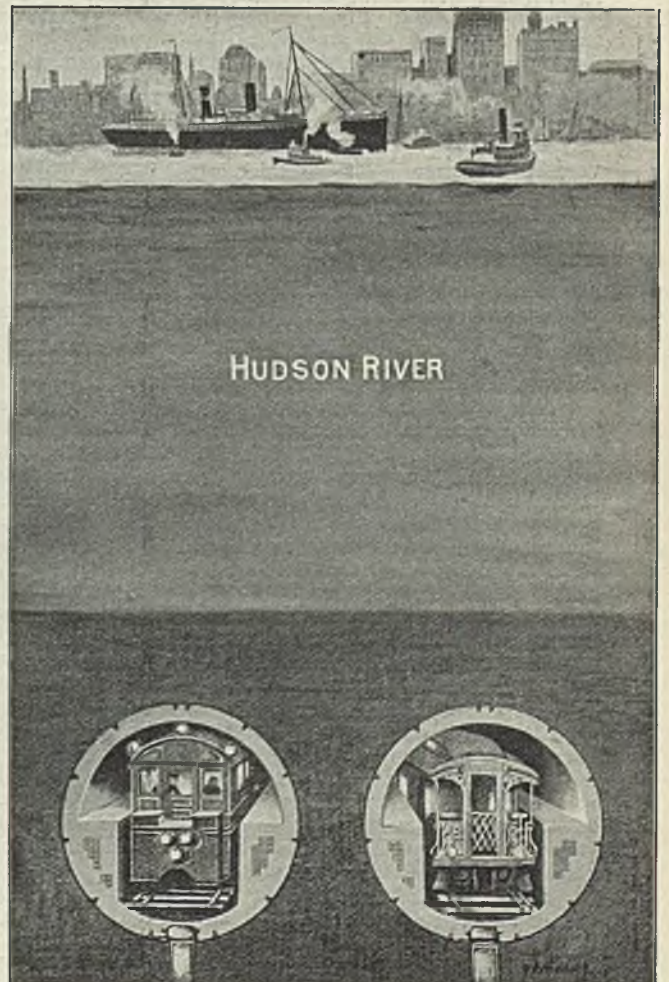
Aus Scribner's Magazine

Aus „La Nature“



New York:  
Abb. 219  
(links)  
Endbahnhof der Hudson- und Manhattanbahn an der Church Street

Abb. 220  
(rechts)  
Röhrentunnel unter dem Hudson



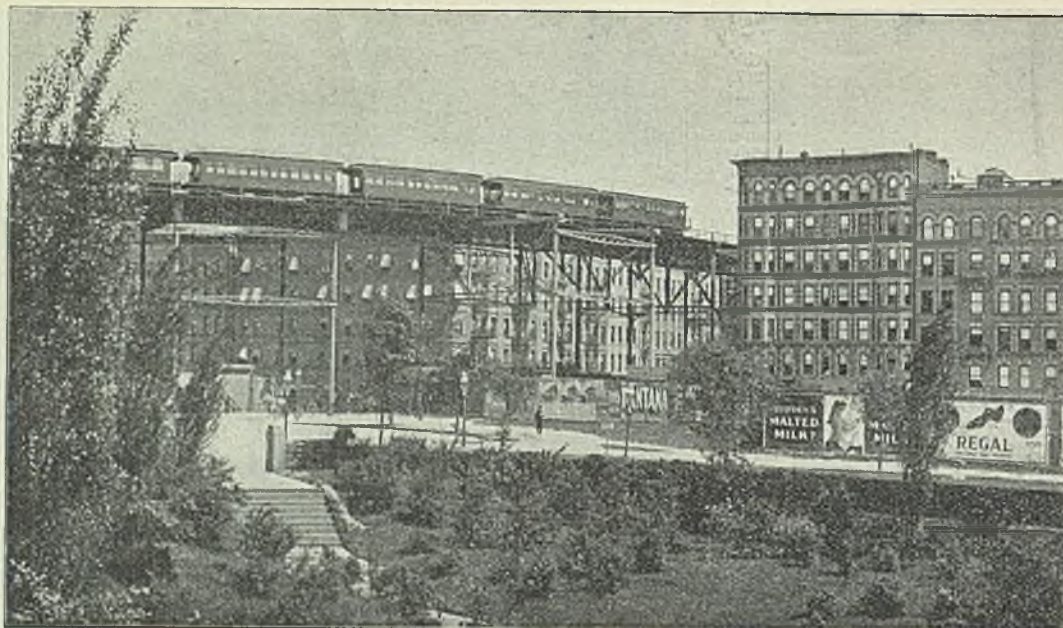


Abb. 221. New York: Hochbahn in der Nähe des Centralparks.

daher eine schnellere Beförderung bietet als die Lokalzüge. Über die Zweckmäßigkeit dieser Art des Expreßdienstes gehen die Meinungen zurzeit auseinander.

Das Verkehrsbedürfnis forderte je länger je dringender die Verbindung mit den durch die beiden Meeresarme des Hudson und East River von Manhattan getrennten Bezirken von New Jersey und Brooklyn. Diesem Bedürfnisse ist jetzt durch zahlreiche Brücken und Tunnel Rechnung getragen. Der Plan zeigt diese Verbindungen. Schon im Jahre 1883 wurde eine Brückenverbindung über den East River hergestellt, die denkwürdige Brooklyn-Brücke, die im Jahre 1905 von nicht weniger als 130 Millionen Personen überschritten wurde. In den letzten Jahren sind weiter erbaut worden oder im Bau begriffen die Manhattanbrücke, die Williamsburger Brücke, die Blackwells Insel-Brücke und die Hellgate-Brücke. 14 Tunnelverbindungen unter den beiden Meeresarmen hindurch stehen im Betrieb oder unmittelbar vor der Eröffnung. Teils dienen sie dem Fernverkehr, teils dem Betriebe von Stadtschnellbahnen.

Die Bahnhöfe der New York-Centralbahn und der Pennsylvanischen Bahn, beide im Bau weit vorgeschritten, sind An-

lagen für elektrischen Großbahnbetrieb im größten Stil. Die Einführung der Züge erfolgt ausschließlich elektrisch, weil die Gesetzgebung New Yorks den Dampfbetrieb aus der Großstadtverbannt hat. Der Maßstab dieser wie auch der die Wasserläufe kreuzenden örtlichen Tunnel-Verkehrsanlagen ist kaum noch zu übertreffen. Der Himmelskratzer, unter dem der Bahnhof der südlichen Hudson-tunnelbahn an der Churchstreet angelegt ist, ist gleichzeitig ein Monument für die Gewalt und Wucht der Verkehrsbauten. Man hat den kostspieligen Grund und Boden des Bahnhofs für ein 22 stöckiges Turmhaus ausgenutzt. Dieses Haus, eine ganze Welt für sich, bietet Restaurations- und Klubräume, eine Einkaufsstelle für die mannigfaltigsten Gegenstände, eine Post- und Telephonzentrale u. dgl. Für die Beurteilung der Größe des Hauses mag die Angabe als Anhalt dienen, daß es nicht weniger als 5000 Fenster besitzt. Die Räume unter der Erde dienen den Bahnhofs-zwecken. Der unterirdisch eingeführte Schnellverkehr setzt in aufrechter Richtung mittels Aufzügen seinen Weg fort, sei es mit Expreßaufzügen, die die ersten 10 Stockwerke ohne anzuhalten durchfahren oder mit Lokalaufzügen, die die Bedienung der unteren 10 Stockwerke übernehmen.

Seit Herstellung der unterirdischen Schnellbahnverbindungen mit New Jersey beginnt sich auch auf diesem Gebiete, das nun kürzeste und bequemste Verbindung mit der New Yorker Geschäftsstadt gewonnen hat, die Besiedelung kräftig zu beleben.

Der derzeitige Umfang des Schnellverkehrs wird durch die folgenden Zahlen beleuchtet: Im Jahre 1907 ist der Schnellverkehr New Yorks auf Hoch- und Untergrundbahnen auf etwa 620 Millionen angewachsen. Bei diesen gesteigerten Leistungen ist die Rolle der Straßenbahnen, die 725 Millionen Reisende beförderten, doch nicht zurückgegangen.

Die Gesamtlänge des New Yorker Hoch- und Untergrundbahnnetzes beträgt etwa 170 km; es umfaßt 420 km einfache Gleise.

(Fortsetzung folgt)

## Baugewerkschulen

Aus den stenographischen Berichten des Hauses der Abgeordneten. 34. Sitzung 5. März 1910. — Handels- und Gewerbeverwaltung. II. Beratung des Staatshaushaltsetats für 1910.

Fortsetzung aus Nr. 30, Seite 202

Fellisch, Abgeordneter (kons.) fortfahrend:

Nun möchte ich davon sprechen, daß in den Vororten Berlins — ich bin Abgeordneter der meisten Vororte — das Bedürfnis nach einer tüchtigen Baugewerkschule außerordentlich dringend ist, ja, es ist tatsächlich nicht mehr abzuweisen, da nämlich die Baugewerkschule in Berlin nicht annähernd die Anmeldungen berücksichtigen kann, welche aus Berlin an sie herantreten, und weil außerdem an der Berliner Baugewerkschule die Praxis besteht, alle Schüler abzuweisen, die nicht aus Berlin sind. Ich halte das zwar nicht für richtig, insofern als tatsächlich Berlin nicht die Kosten allein aufbringt für die Baugewerkschule, sondern zur Hälfte der Staat, aber es ist begreiflich; Berlin weiß nicht, wie es das Bedürfnis befriedigen soll, der Andrang der Schüler ist eben zu groß, und da muß abgewiesen werden. Meine Herren, ich wohne in der nächsten Nähe von Berlin in einem Vorort, und von mir weiß man, daß ich diese Fachschulen genauer kenne; ich kann mitteilen: es sind fast täglich Eltern bei mir, welche fragen: können Sie uns denn nicht sagen, ob wir unsere Kinder auf der Berliner Baugewerkschule oder bei welcher Schule, die nicht allzufern von Berlin liegt, unterbringen können? Ich kann natürlich nur antworten: wo kein Platz ist, da hat eben auch der Kaiser sein Recht verloren; ich kann Ihnen auch keinen Rat mehr geben, anbringen können Sie Ihre Kinder eben nicht.

Der Herr Minister Delbrück erklärte uns im vergangenen Jahre, daß er mit verschiedenen Städten in der Umgebung Berlins in Ver-

bindung getreten sei, z. B. mit Cöpenick und mit Spandau, um Baugewerkschulen ins Leben zu rufen, aber die Verhandlungen hätten absolut noch zu keinem Ergebnis geführt. Ich muß sagen: das ist außerordentlich bedauerlich, und ich verstehe es eigentlich auch nicht vom Standpunkte der Städte aus. Es ist richtig, wenn eine Baugewerkschule in einer kleinen Stadt eingerichtet wird, dann kostet es verhältnismäßig viel, und das Budget wird in außerordentlicher Weise belastet; denn so ein Bauschulgebäude kostet etwa  $\frac{1}{4}$  Million Mark, und damit ist die Sache nicht abgetan, die Stadt muß dann noch 10 bis 20 000 M. jährlich zuschießen, damit eine königliche Baugewerkschule eingerichtet werden kann. Aber, meine Herren, ich bin auch der Ansicht, die Städte könnten es trotzdem tun; denn sie bekommen doch viele steuerzahlende Bürger; wo eine große Schule sich etabliert hat, wird auch das ganze Gemeinwesen nicht Schaden leiden, sondern gehoben werden.

Meine Herren, auch von der Baugewerkschule in Halle habe ich seit dem vorigen Jahre nichts mehr gehört. Der Herr Minister sagte im vorigen Jahre, daß die Verhandlungen mit Halle wohl zu einem günstigen Resultat führen würden. Aber es ist bis jetzt noch nicht geschehen. Tatsache bleibt jedenfalls, daß wir heute nur 24 Baugewerkschulen in Preußen haben; dazu kommt die städtische Baugewerkschule in Berlin, das macht zusammen 25.

(Fortsetzung folgt)