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 Petitzeile beträgt 50 Pf, für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 32 Berlin, Sonnabend den 6. August 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. 31, Seite 206

4. Boston. Boston, nach New York die bedeutendste Ein- und Ausfuhrstadt der amerikanischen Union, ist ebenfalls Küstenstadt, aber nicht in so verkehrserschwerender Weise gegliedert, wie New York. Es besteht aus der auf einer Halbinsel gelegenen reich entwickelten eigentlichen Geschäftsstadt Alt-Boston, von der die Vororte Charlestown und East-Boston durch breite Wasserarme getrennt sind. Jenseits des Charles River befindet sich die Vorstadt Cambridge mit der bekannten Harvard-Universität. Die Vororte haben zum Teil vornehme Landhausbebauung; die Umgebung bietet herrliche, auch mit der Schnellbahn erreichbare Parkanlagen.

Der Bostoner Schnellverkehr ist durch ein 20 km Bahnlänge umfassendes Netz von Hoch- und Untergrundbahnen mit Brücken- und Tunnelverbindungen zu den durch Wasserläufe getrennten Vororten entwickelt. Ein beträchtlicher Teil des Außenverkehres ist den elektrischen Straßenbahnen zugewiesen, deren Verküpfung mit dem Netz der Schnellbahnen zu besonderen Formen der Uebergangsbahnhöfe an den Enden der Hochbahn geführt hat. Die Hochbahnhöfe Dudley Street und Sullivan Square sind interessante Beispiele hierfür. Bekannt ist der Versuch unterirdischer Heranführung der Straßenbahnen an die Schnellbahn in eigens hierfür ausgebildeten Gemeinschaftsbahnhöfen. Die unterirdische Vereinigung der beiden Bahnarten im Stadtinnern in der Tremont Street ist neuerdings aufgegeben worden; dafür werden ähnliche unterirdische Übersteigebahnhöfe in den Vororten voraussichtlich zur Ausführung kommen.

Der kürzlich eröffnete Washington-Street-Tunnel ist durch die belebte und enge Haupt- und Geschäftsstraße von Boston geführt. Diese Straße bietet wohl die erforderliche Breite für einen zweigleisigen Tunnel, besitzt aber auf große Länge keinerlei platzartige Erweiterungen für die Unterbringung der Bahnhöfe. Um die Bahnhofsbreite möglichst zu beschränken, sind die Gleise stellenweise untereinander geführt und die Bahnsteige, für jede Verkehrsrichtung getrennt, auf derselben Straßenseite hintereinander angeordnet. An anderen, etwas breiteren Stellen sind die Gleise zwar in der-

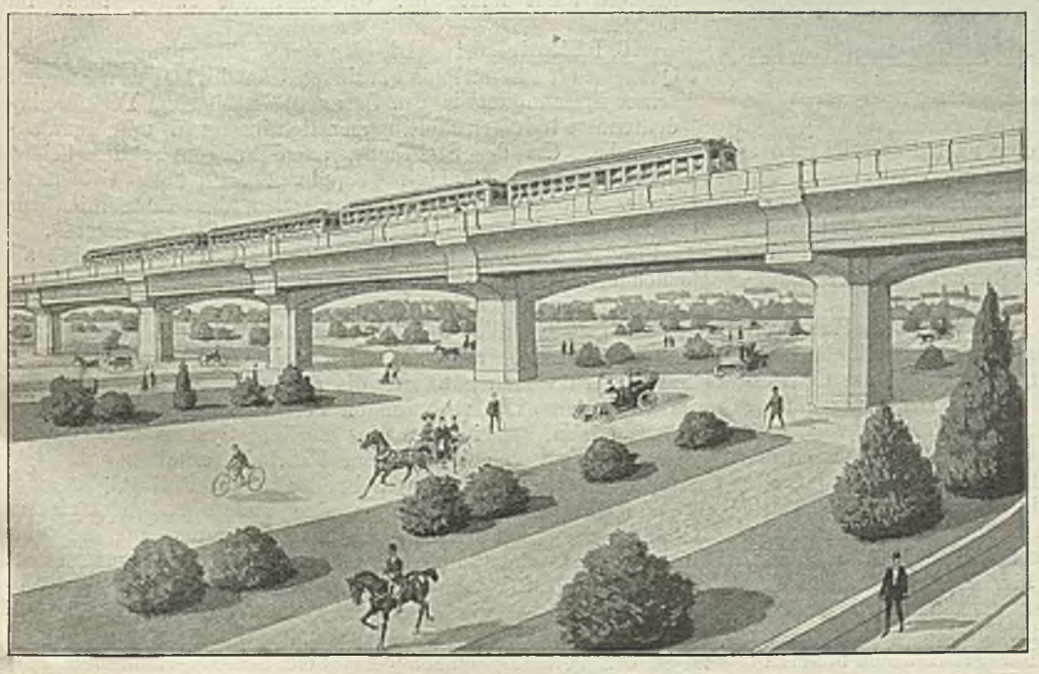


Abb. 222. Boston: Hochbahn über den Arborway

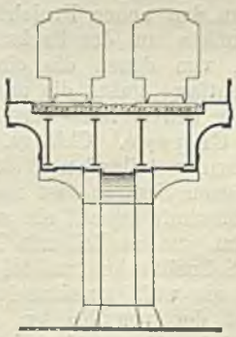


Abb. 223. Hochbahn über den Arborway (Eisen und Beton)

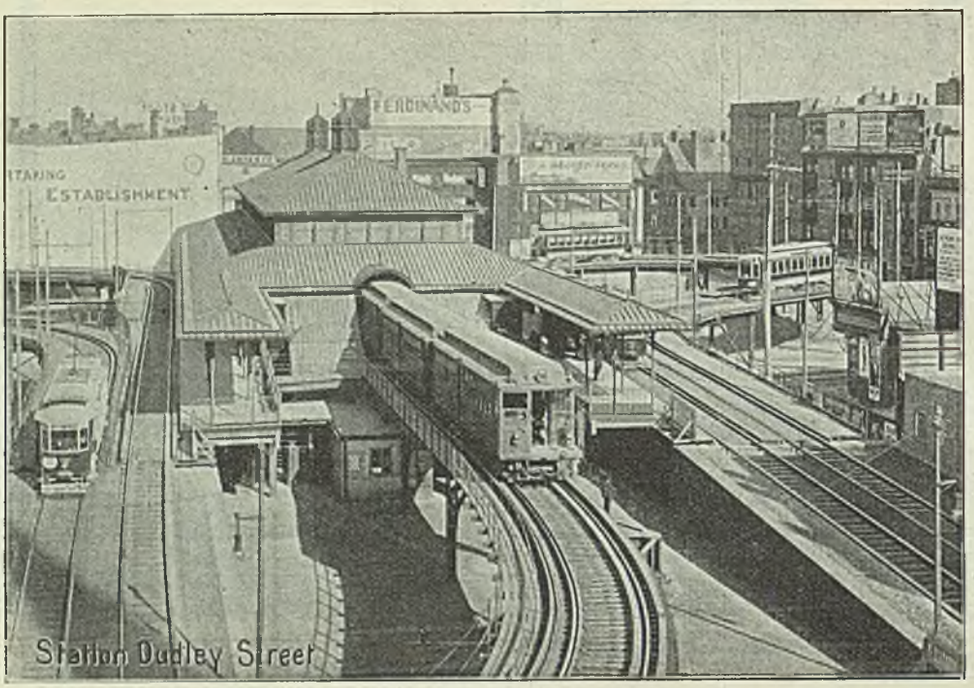


Abb. 224. Boston: Gemeinschaftsbahnhof der Hoch- und Straßenbahnen an der Dudley-Street

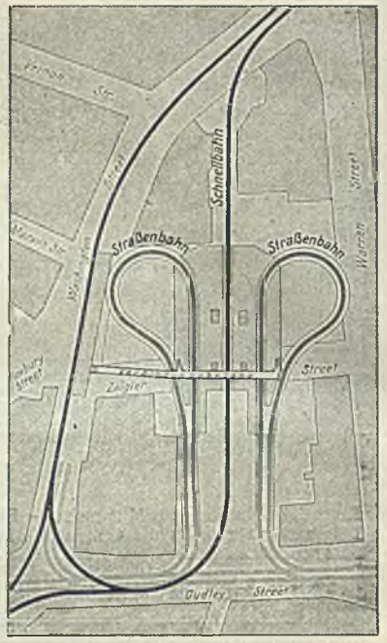


Abb. 225.
Endbahnhof an der Dudley Street

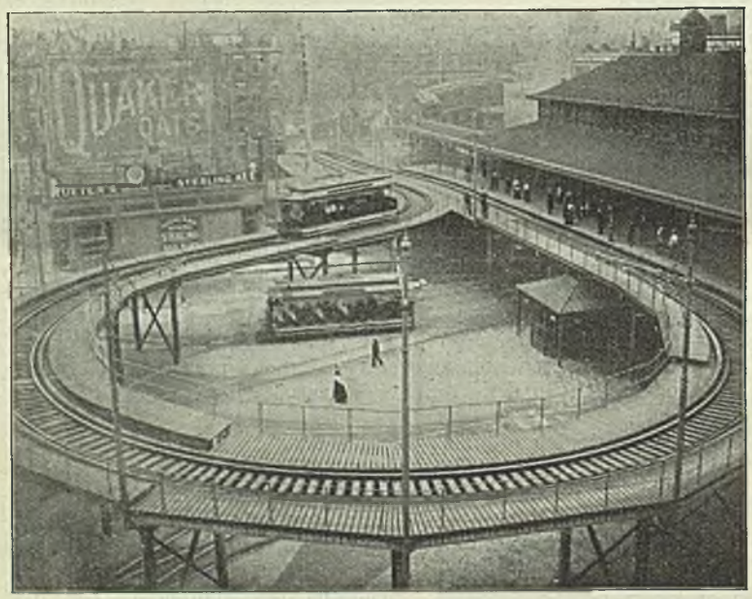


Abb. 226. Boston: Straßenbahnschleife am Bahnhof Dudley Street

selben Höhe verlegt, aber die Bahnsteige nach Fahrtrichtungen getrennt, ebenfalls in der Längenausdehnung verschoben. Um den Zu- und Abgangsverkehr der Schnellbahn von dem überlasteten Straßenzuge fernzuhalten, sind die Bahnhofseingänge unter Vornahme umfangreicher Hausunterfahrungen in stillere Nebenstraßen verlegt und durch Seitentunnel mit den Bahnsteigen verbunden worden.

Von den neuen Projekten sind zwei von dem Hauptverkehrspunkte an der Parkstraße ausgehende Schnellbahnen zu nennen, von denen die eine als Untergrundbahn am Charles-River entlang geht, die andere über den Charles-River hinweg nach der Universitäts-Vorstadt Cambridge geführt werden soll.

5. Chicago. Chicago, die jüngste der in den Rahmen der Betrachtung fallenden Weltstädte, die zweitgrößte Stadt der Vereinigten Staaten, ist noch ganz im Werden begriffen. Die Geschäftsstadt ist auf ein sehr enges Gebiet zusammengedrängt und zum großen Teil mit Turmhäusern bebaut. Alle elektrischen Schnellverkehrsmittel münden hier in einer Bahnschleife, die als ein weit auseinandergezogener gemeinschaftlicher Endbahnhof der von Norden, Süden und Westen herangeführten Schnellbahnen anzusehen ist. Die weiten Stadtflächen außerhalb des Geschäftsviertels trennen sich in Wohnbezirke und ausgedehnte Industriegelände. In das ganze Gebiet sind nach einheitlichem Plan weite Parkanlagen eingefügt, die durch Grünstreifen miteinander verbunden sind, so daß man stundenlang in solchen grünen Gürtelstraßen fahren kann, wobei das Bild hoch entwickelter Stadtteile mit Gebieten abwechselt, die sich fast noch im Rohzustand darstellen und bei denen Fabrik- und Lagerhöfe vorherrschen. Chicago ist der größte Eisenbahnknotenpunkt der Union; nicht weniger als 37 verschiedene Eisenbahnlinien laufen hier zusammen.

Die Schnellbahnen Chicagos, die 72 km Streckenlänge ausmachen, sind durchweg Hochbahnen und, ebenso wie in New York, als reine Nutzbauten in einfachster Formgebung ausgebildet.

Eine eigenartige Verkehrsanlage stellen die unterirdischen elektrischen Frachtenbahnen in der Chicagoer Geschäftsstadt dar. Die Frachtentunnel bilden ein Versorgungsnetz von über 100 km Längenausdehnung mit Seitenanschlüssen in die Kellergeschosse der Bahnhöfe, Geschäftshäuser, Fabrikanlagen. Sie dienen bei Neubauten zur Bodenabfuhr und zur Heranschaffung von Baumaterialien. Mit ihrer vielseitigen Verwendungsmöglichkeit steht leider der wirtschaftliche Erfolg nicht im Einklang.

6. Philadelphia. Die alte von William Penn gegründete Quäkerstadt Philadelphia am linken Ufer des Delaware, unweit seiner Einmündung in den Ozean, ist nach New York die bedeutendste Industriestadt, namentlich im Textil- und Manufakturgewerbe. Um das Stadthaus, am Schnittpunkt der beiden Hauptstraßen Philadelphias, gruppieren sich hohe Geschäftsgebäude, während in den Wohnvierteln das Einfamilienhaus vorherrscht; daher auch die Bezeichnung: „City of homes“.

Philadelphia besitzt 12 km Schnellbahnen; 8 km sind als Hochbahn, 4 km als Untergrundbahn ausgeführt. In der Ausführung dieser Bahnlinie prägt sich dieselbe große Gediegenheit aus, der man bei allen Einrichtungen der Stadt begegnet. Sowohl bei der Hochbahn als auch bei den Untergrundbahnen sind Konstruktionen gewählt, die an Sorgfalt alles übertreffen, was bei anderen Unternehmungen Verwirklichung gefunden hat. Der Hochbahn hat insofern das Berliner System zum Vorbild gedient, als sie eine geschlossene Fahrbahn erhalten hat.

Die Betrachtung der Schnellbahn in Philadelphia gibt zu einigen Bemerkungen über eine andere Art elektrischer Bahnunternehmungen Anlaß, die dazu bestimmt sind, den Verkehr nicht nur einer einzigen Stadt zu vermitteln, sondern zwei oder mehrere Städte durch häufige Fahrgelegenheit miteinander zu verknüpfen — die sogenannten Städtebahnen, die teils auf Straßen, teils neben ihnen verlaufen. Diese Bahnen bilden neben den Volldampfbahnen bereits ein neues Verkehrsnetz über große Landgebiete hin. Sie werden im allgemeinen selbständig

in die Städte eingeführt. Wo aber großstädtische Schnellbahnen vorhanden sind, liegt es nahe, sie diesen mit Hilfe von Umsteigebahnhöfen anzugliedern. Beide Fälle sind beispielsweise in Philadelphia vertreten. So dient der westliche Endpunkt der Hochbahn zur Anknüpfung mehrerer Städtebahnen. Eine andere elektrische Städtebahn verbindet Camden, die am östlichen Ufer des Delaware gelegene Vorstadt Philadelphias mit dem 160 km weit entfernten Seebad Atlantic City, wie denn überhaupt derartige Bahnen im Ausflugsverkehr der amerikanischen Großstädte nach den Vergnügungs- und Erholungsorten eine besondere Rolle spielen. Die Fahrt beginnt in Camden am Landungsplatz der Fähre, die in der Verlängerung der Hauptstraße Philadelphias über den Delaware führt, teils auf der Straße, teils auf Holzrampen über Querstraßen hinweg; die Hauptstrecke geht über freies Land und führt in zwei Stunden an die Meeresküste, an der sich das imposanteste Badeleben nicht nur der Vereinigten Staaten, sondern der ganzen Welt abspielt. Der Seesteg, von dem aus das Leben und Treiben am Strande verfolgt werden kann, zieht sich in 9 km Länge am Ufer entlang. Riesenhotels, teilweise auch als Turmhäuser gebaut, beherbergen die Badegäste, deren Zahl bei einer ortsansässigen Bevölkerung von nur 30 000 Personen auf 300 000 bis 500 000 Personen im Jahre anwächst.

Welche gewaltige Ausdehnung das Städtebahnwesen in den Vereinigten Staaten bereits genommen hat, ergibt sich aus der nebenstehend abgedruckten Gegenüberstellung der mit Dampf und Elektrizität betriebenen Bahnanlagen in dem Gebiet südlich von Chicago, wo auf einer Fläche, deren Ausdehnung über die Deutschlands hinausgeht, die elektrischen Bahnen fast in gleichem Umfange vertreten sind, wie die Dampfbahnen. Die Städtebahnen haben sich hier zu einem vollständigen System von Überlandbahnen ausgewachsen.

(Fortsetzung folgt)

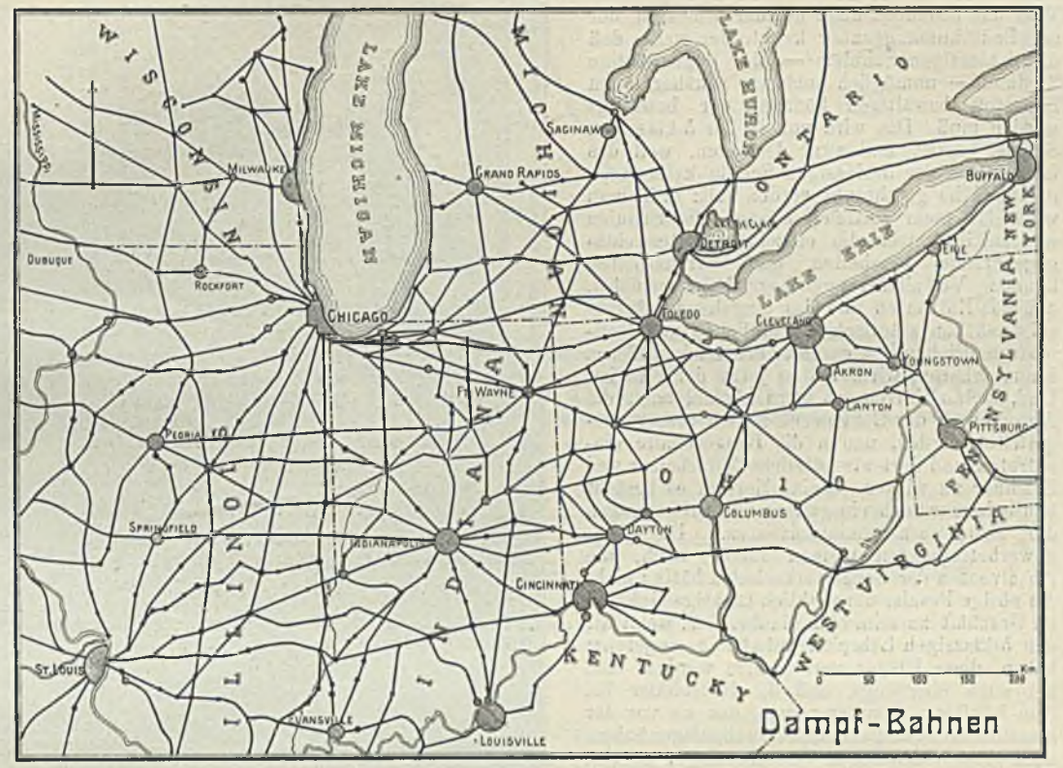


Abb. 227. Dampfbahnen südlich des nordamerikanischen Seengebiets

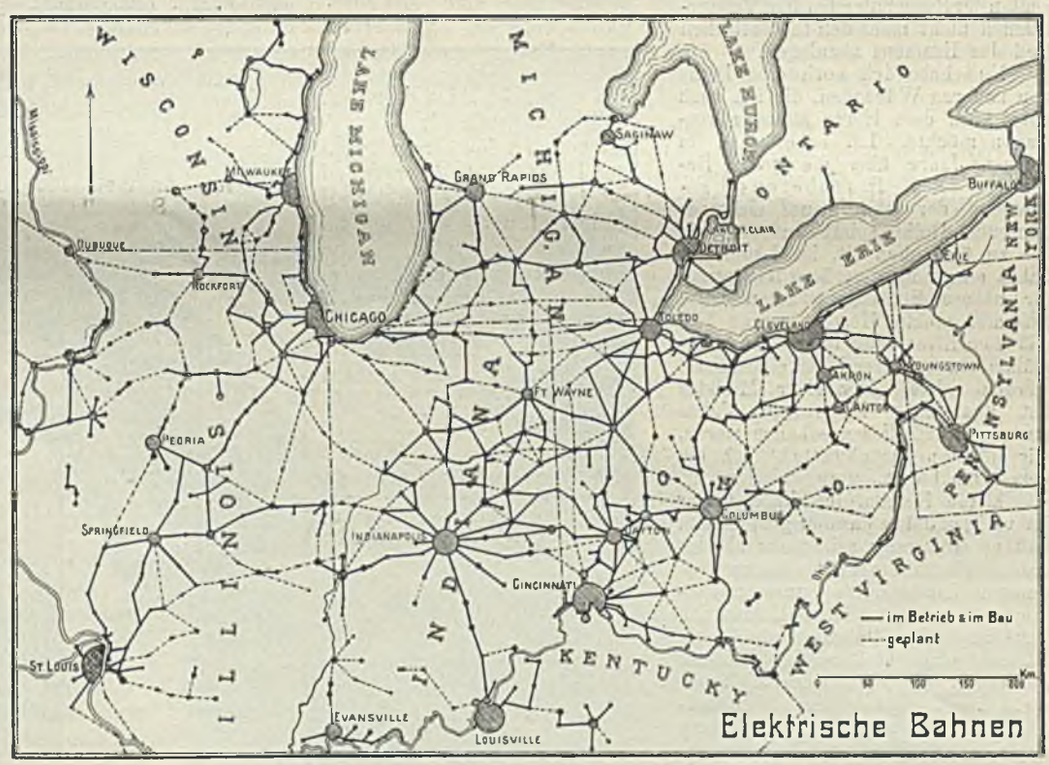


Abb. 228. Elektrische Ueberlandbahnen in demselben Gebiet

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 31, Seite 206

Fellisch, Abgeordneter (kons.) fortfahrend: Nun, meine Herren, existiert ja eine große Zahl von Privatbaugewerkschulen. Ich habe an dieser Stelle schon häufig meine Ansicht über die Privatbaugewerkschulen ausgesprochen; viele von ihnen sind recht tüchtig; sie geben sich Mühe, das vorhandene Defizit an Schulen auszugleichen, sie sind auch durchaus nützlich, weil wir nicht genug städtische oder Staatsbaugewerkschulen in Preußen haben. Aber niemals kann eine Privatbaugewerkschule das leisten, was eine staatliche Schule leisten kann. Denn keine Schule kann reine Erwerbsanstalt sein, und die Privatschulen müssen Erwerbsanstalten werden; sonst können sie nicht bestehen.

Meine Herren, rechnet man nun, daß die 25 preußischen Baugewerkschulen von etwa 6000 Schülern besucht werden können — ich glaube, das wird wohl das Höchstmaß sein —, erwägt man ferner, daß in Preußen 52 000 Personen selbständig das Baugewerbe betreiben, so ist der Schluß nicht allzuschwer, daß es uns in Preußen sehr an Fachschulen für das Baugewerbe fehlt.

Ich komme nun zu einem anderen Punkt. Zu meiner Freude habe ich aus dem Etat ersehen, daß die Reorganisation unserer Baugewerkschulen im Oktober dieses Jahres ganz durchgeführt sein soll, d. h. es werden dann überall 5-klassige Bauschulen geschaffen sein.

Was das bedeutet, kann nur der ermessen, der die Bauschulen genauer kennt, der weiß, daß die 4-klassigen Schulen — der gegenwärtige Zustand — unmöglich auch nur annähernd den Lehrstoff bewältigen können, der bewältigt werden muß. Das wird nun in der 5-klassigen Schule besser, und zwar deswegen, weil das Lehrziel in der 5-klassigen Schule keineswegs in die Höhe geschraubt werden soll; d. h. man wird sich mehr vertiefen können, die Schulen werden intensiver die einzelnen Unterrichtsgegenstände bearbeiten und durcharbeiten können. Vor allen Dingen begrüße ich es dabei, daß das Entwerfen und das eingehende Durchzeichnen von städtischen, ländlichen und landwirtschaftlichen Bauten einen erheblich größeren Raum erhalten wird, als es jetzt der Fall ist. Und, meine Herren, es werden dann auch die Absolventen der Baugewerkschulen besser ausgerüstet werden, um in die Baugeschäfte einzutreten und dort als nützliche Mitarbeiter und Zeichner zu wirken. Meine Herren, es besteht heute immer noch ein gewisses Vorurteil gegen die Baugewerksschulabsolventen. Die Baugewerbetreibenden meinen immer noch, die Absolventen der Baugewerkschulen hätten nicht die nötige Praxis, um wirklich tüchtige Gehilfen im Geschäft zu sein. Ich glaube, daß, wenn wir den 5-klassigen Lehrplan vollständig eingeführt haben, diese Klagen verstummen werden. Ich bin auch überzeugt, daß die Bauschüler bei dem künftigen Meisterexamen, das sie vor der staatlichen Prüfungskommission abzulegen haben, auch einen wesentlichen Vorteil erringen werden. Meine Herren, schon heute brauchen die Absolventen der Bauschulen bei dem Meisterexamen nicht mehr den theoretischen Teil des Examens abzulegen.

Nun habe ich noch eine Reihe von anderen Wünschen, die ich auch noch kurz dem Herrn Minister vortragen möchte. Ich habe schon im vorigen Jahre über die große Bedeutung des Eisenbetons gesprochen, der schon heute eine bedeutende Rolle spielt und, soweit das zu übersehen ist, im Laufe der Jahre eine immer größere Bedeutung für unsere Bauten gewinnen wird. Deshalb, meine Herren, meine ich, daß dem Eisenbeton in unseren Lehrplänen ein größerer Platz eingeräumt werden sollte. Der Herr Minister hat uns schon im vorigen Jahre zugesagt, daß dies geschehen werde, wir möchten nur abwarten. Ich bin gern dazu bereit.

Meine Herren, ich habe ferner im vorigen Jahre darüber gesprochen, daß es notwendig sei, mehr als bis dahin die heimische Bauweise unserer Landschaften, unserer Provinzen zu pflegen. Meine Herren, ich habe im vorigen Jahre gerade diesem Punkte eine breitere Besprechung gewidmet, und ich will deshalb heute nicht noch einmal darauf zurückkommen, weil auch in dieser Beziehung der Herr Minister uns Zusagen gemacht hat, auf die wir vertrauen dürfen. Aber auf etwas anderes muß ich doch zurückkommen. Ich möchte anregen, daß der Holzbau eine gewisse Wiederbelebung auf den Baugewerkschulen erfahren möchte. Meine Herren, ich wünsche, daß der Verwendung des Holzes im Baugewerbe wieder größere Aufmerksamkeit zugewendet wird. Das Holz als Baumaterial war lange Zeit in Mißkredit gekommen, es gab eine Zeit, wo man von dem Holz, wo es irgend möglich war, absah und hauptsächlich nur noch das Eisen anwenden wollte.

(Fortsetzung folgt)

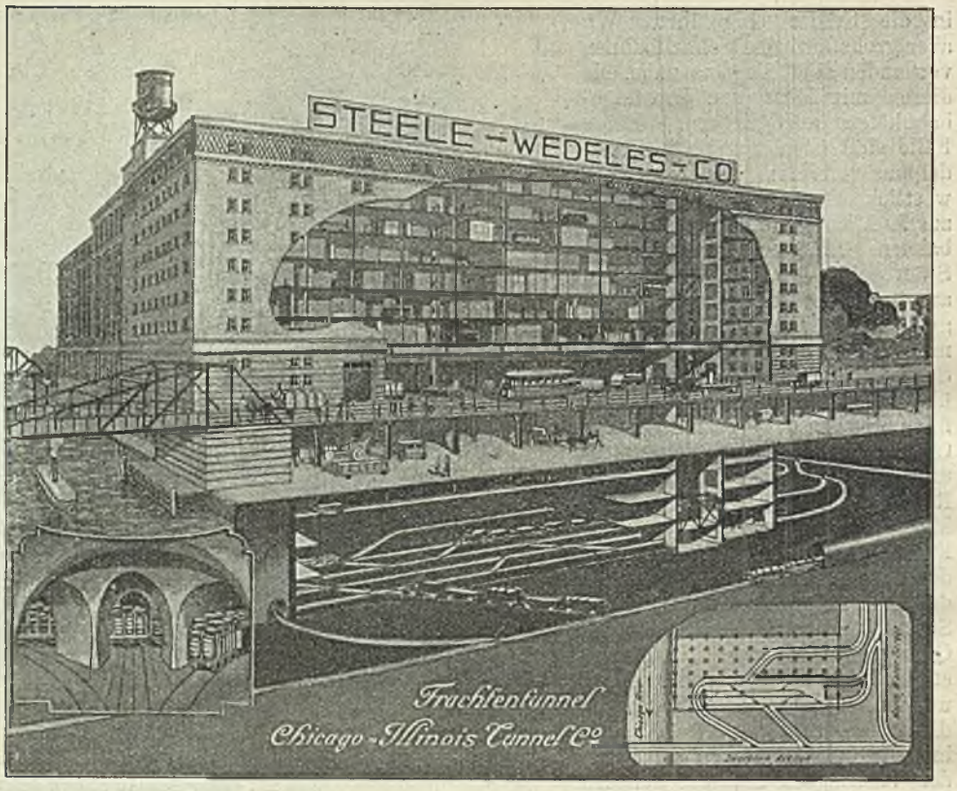
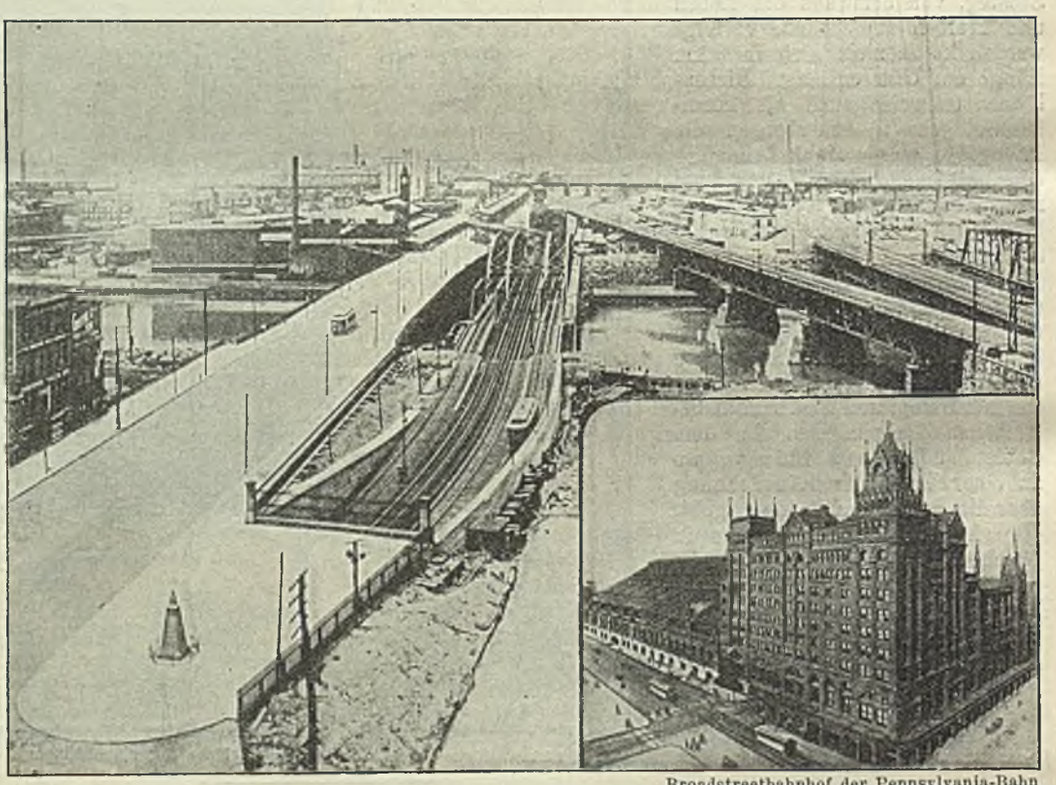


Abb. 229. Chicago: Anschluß einer Hochbahn an die Schleife



Broadstreetbahnhof der Pennsylvania-Bahn

Abb. 230. Philadelphia: Uebergang von der Untergrundbahn zur Hochbahn über den Schuylkill-Fluß

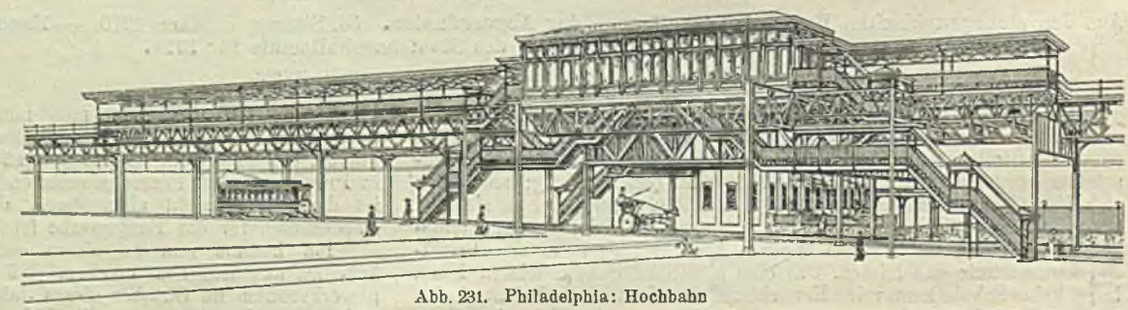


Abb. 231. Philadelphia: Hochbahn

Für die Schriftleitung verantwortlich: Baurat M. Guth in Berlin W. 57, Bülowstr. 35
Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 43/44 — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. 8, Mauerstr. 43/44