



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 35

Berlin, Sonnabend den 2. September 1911

VI. Jahrgang

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

Alle Rechte vorbehalten

Die Döberitzer Heerstraße

Vortrag*) gehalten von dem Geheimen Baurat Frey im Architekten-Verein zu Berlin

Im Jahre 1899 regte der damalige Regierungsbauführer, jetzige Regierungsbaumeister Dr. Ing Hercher anlässlich einer von der Stadt Charlottenburg geplanten Verlängerung der Bismarckstraße in einer Druckschrift an, diese Veränderung in großzügiger Weise vorzunehmen und durch eine Prachtstraße eine geradlinige Fortsetzung der Charlottenburger Chaussee durch den Tiergarten und damit der Linden zu schaffen. In klarer Erkenntnis der Verkehrsbedürfnisse schrieb schon damals Herr Hercher: „Wenn dieser Plan zur Durchführung gekommen sein wird, dann wird sich ein Strom des Verkehrs durch die Bismarckstraße ergießen, wie ihn sich allerdings mancher Charlottenburger Kleinbürger, der jetzt schon zögert, seinen Vorgarten zur Verbreiterung herzugeben, augenblicklich nicht träumen läßt. Die kürzeste Verbindung des Zentrums mit dem Grunewald, des Herzens mit der Lunge, ist dann hergestellt, und der Pulsschlag der Großstadt wird auch in dieser neuen Hauptader zu schlagen beginnen“. Wenn Herr Hercher heute an einem schönen Sonntage die Tausende und Abertausende sieht, die auf der neuen Heerstraße in den

Grunewald wandern, so wird es ihn sicher mit Genugtuung erfüllen, daß seine Prophezeiung so voll eingetroffen ist.

Meine angenehme Pflicht ist es ferner, bei diesem geschichtlichen Rückblick auch der hochseligen Kaiserin Friedrich gedenken zu dürfen. Diese hohe Frau hatte, wie ich aus bester Quelle erfahren durfte, die Bedeutung dieses Projektes sofort erkannt und wiederholt ihr reges Interesse an seiner Verwirklichung betätigt.

Die Herchersche Anregung fiel auf fruchtbaren Boden. Die maßgebenden Behörden und Persönlichkeiten förderten das Projekt mit allen Kräften.

Die Deutsche Bank erwarb ein großes Gelände auf Westend zur baulichen Aufschließung und wußte diesem durch einen Vertrag mit der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft eine Schnellbahnverbindung mit Berlin zu sichern. Das Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten wurde zum ersten Male amtlich im Jahre 1901 mit dieser Angelegenheit befaßt, als der damalige Oberpräsident von Brandenburg — unser jetziger Reichskanzler — auf Allerhöchsten Befehl in einem Immediatbericht die Bedeutung dieses Hercherschen Projektes für eine günstige Entwicklung des Verkehrs von Berlin mit dem Grune-

*) Der Vortrag wurde im Mai 1910 im Architekten-Verein zu Berlin gehalten und ist in ähnlicher Form in der Zeitschrift für Bauwesen 1911 erschienen.

Umgestaltung der Bismarckstrasse in Charlottenburg.

Abbildg. 4. Lageplan.

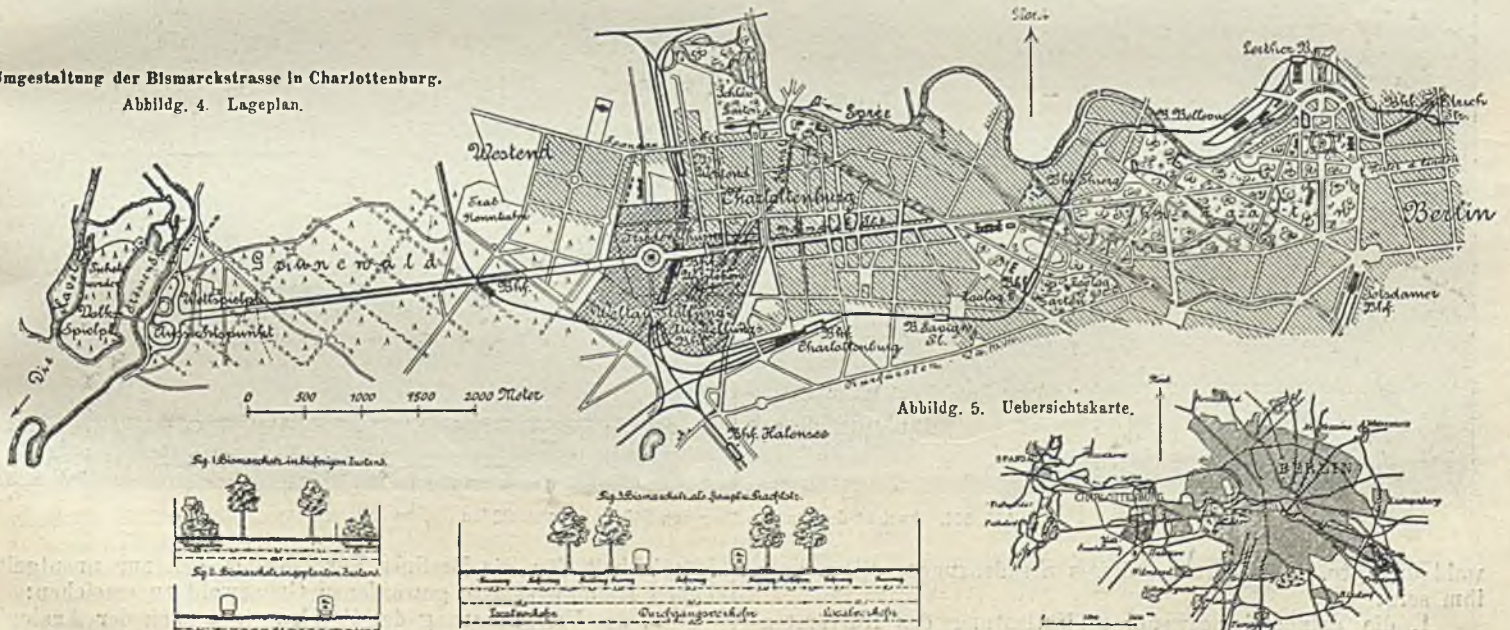


Abb. 202. Verkleinerte Wiedergabe der Tafel „Umgestaltung der Bismarckstraße in Charlottenburg“ aus der Broschüre: Die Entwicklung Groß-Berlins im Westen von Ludwig Hercher, Charlottenburg, Krabbenische Buchdruckerel in Coblenz, Rheinstr. 11. 1899

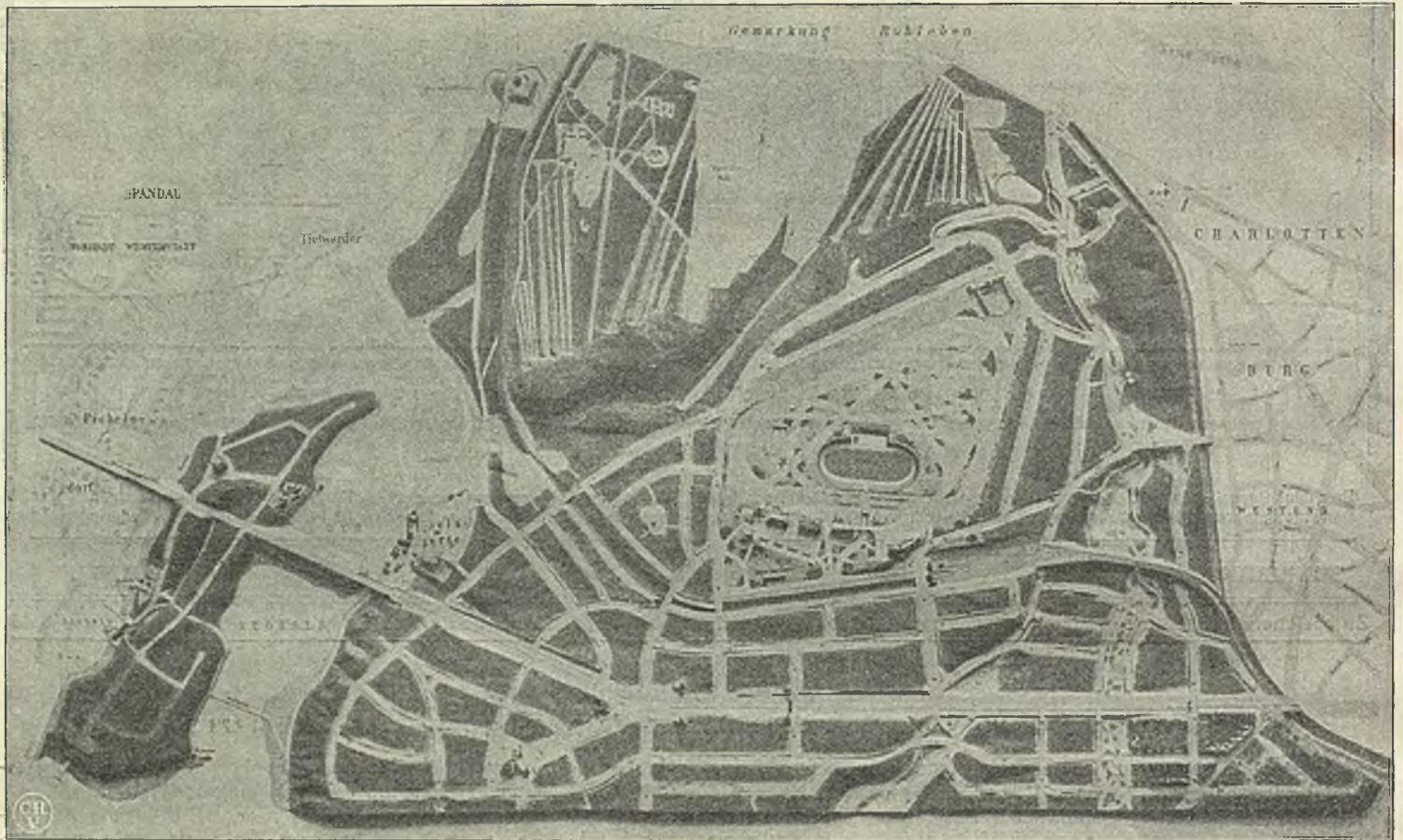


Abb. 203. Bebauungsgelände an der Heerstraße aus der Vogelschau

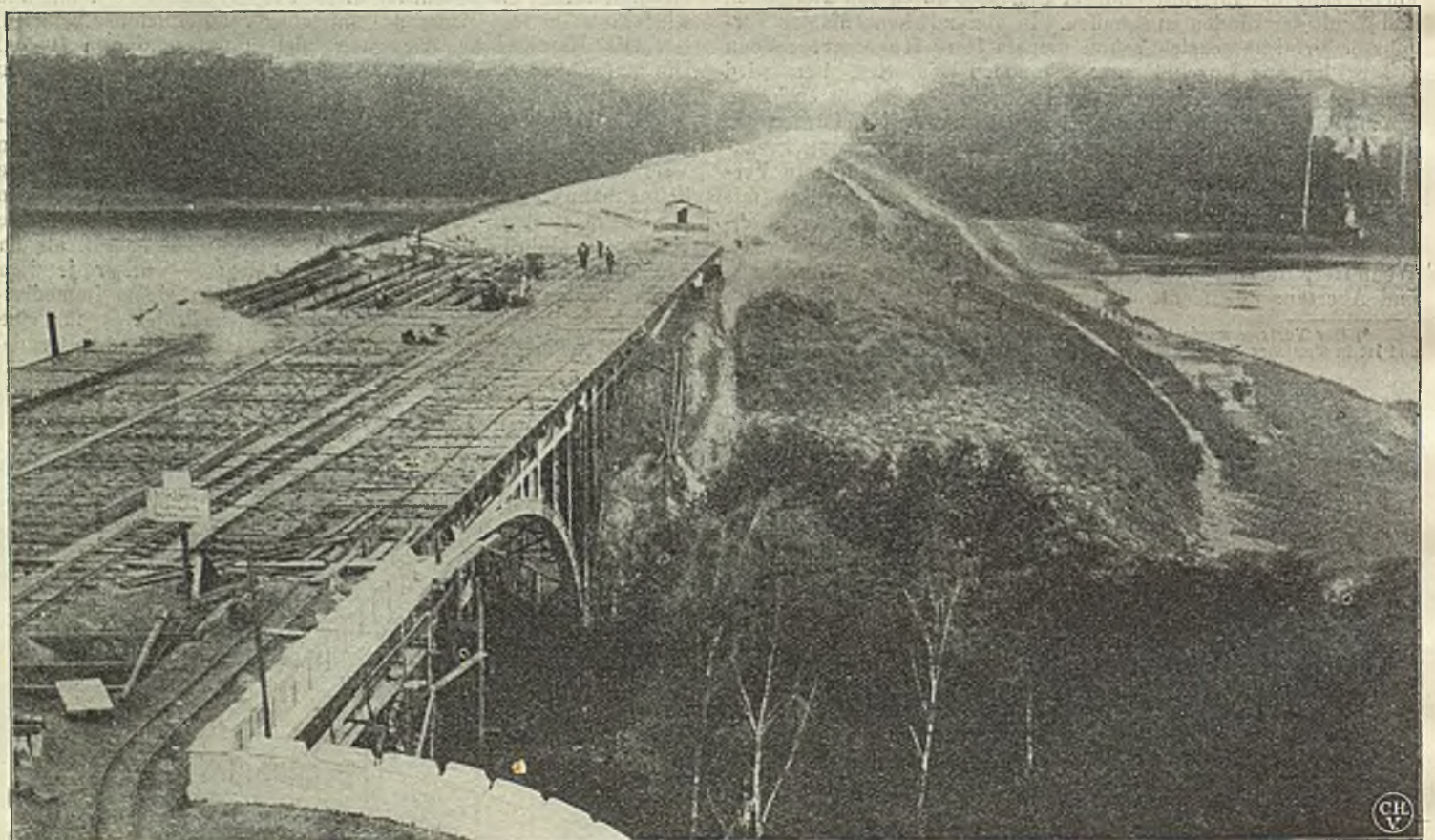


Abb. 204. Ansicht der Brücke über den Stößensee von Süden

wald darlegte. Die Vorzüge dieses Straßenzuges sollten nach ihm sein:

1. die dringend notwendige „Entlastung des Kurfürstendamms, der einzigen gegenwärtigen Verbindungsstraße von Berlin nach dem Grunewald“ und Schaffung einer weiteren

Möglichkeit für die Berliner Bevölkerung, den zur unentgeltlichen Erholungsstätte gewordenen Grunewald zu erreichen;

2. die Verschönerung der Residenzstadt nach der Analogie von London und Paris, wo sich von den Königsschlössern prächtige Straßen nach dem Westen ziehen, die durch ihre

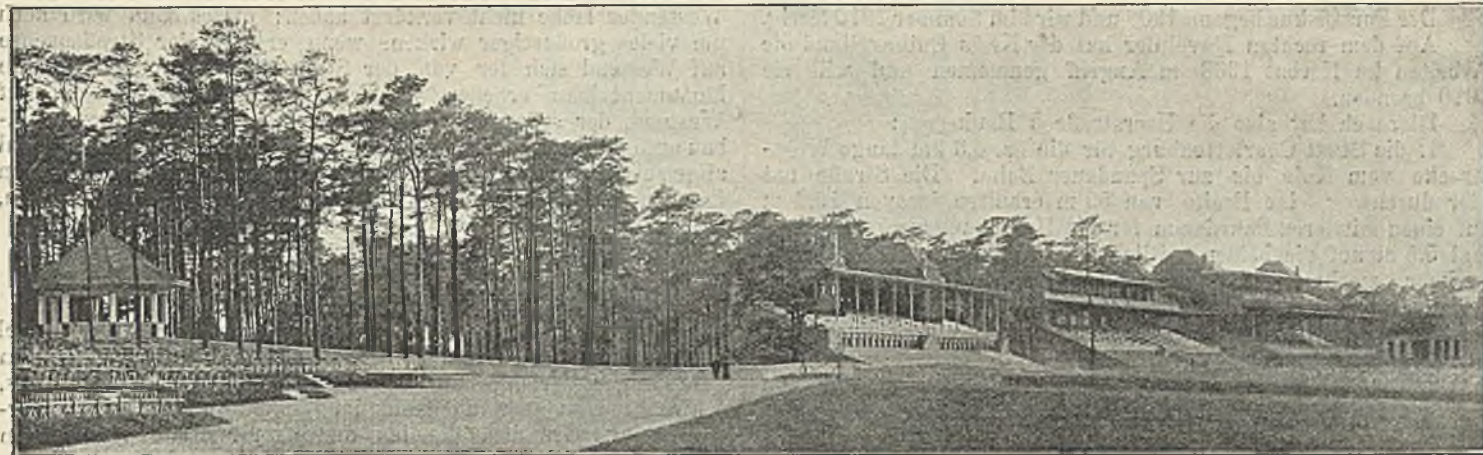


Abb. 205 (oben)
Musikpavillon,
Zuschauer-
tribünen und
Kaiserpavillon

Abb. 206
(In der Mitte)
Straßenfront des
Restaurations-
gebäudes



Abb. 207
(unten links)
Rückansicht der
Zuschauertribüne

Abb. 208
(unten rechts)
Kaiserpavillon



Abb. 205 bis 208. Die Gebäude der Rennbahn nördlich von der Heerstraße. Architekt: Geheimer Baurat Dr.-Ing. Otto March

Ausgestaltung und durch die Eleganz ihres Verkehrs diesen Städten erst das Gepräge einer Weltstadt verleihen;

3. bei der Fortführung über die Havel für die Militärverwaltung — auch für den Kreis Osthavelland — Fortfall des Umweges über Spandau und der Verkehrsstörung innerhalb dieser Stadt durch die Truppenbewegungen zwischen Berlin und Döberitz.

Der Chef der Forstverwaltung erkannte sofort die Wichtigkeit dieses Gedankens für sein Ressort und setzte ihn mit seiner bekannten Energie in die Tat um.

Auch Charlottenburg ging kräftig mit der Durchführung des Projektes vor. Nur Berlin, welches an dem Gesamtprojekte ein gewaltiges, wenn auch ideales Interesse hat, verhielt sich ablehnend. Ein Versuch, von Berlin einen, wenn auch nur kleinen Beitrag zum Bau der Havelbrücke zu erhalten, scheiterte.

Die Staatsbehörden setzten zur Beratung aller auf dieses Projekt bezüglichen Fragen, im besonderen der fiskalischen Beteiligung daran, eine Kommission ein von Vertretern des Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, des Finanzministeriums und des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, welche zu ihren Beratungen auch noch Vertreter des Kriegs-

ministeriums und des Ministeriums des Innern, sowie den Oberpräsidenten und den Regierungspräsidenten zuzog. Grundsätzlich wurde daran festgehalten, daß jeder Interessent für den Ausbau des innerhalb seines Bezirkes liegenden Straßenteils Sorge tragen sollte, also Charlottenburg vom Knie bis zur Spandauer Vorortbahn, der Forstfiskus von dort bis zur Havel, der Kreis Osthavelland, die Stadt Spandau und die Provinz Brandenburg von der Havel bis Döberitz. Für die Ueberbrückung der Havel war zunächst ein Bauherr nicht zu finden, da die Havel, als öffentlicher Fluß, vom Wasserbauamt verwaltet wird, dieser aber von seinem Standpunkte aus den Brückenbau nicht einmal wünschen, viel weniger noch übernehmen durfte. Nachdem aber der Kreis Teltow auf Befürwortung durch seinen damaligen Landrat, den leider viel zu früh verstorbenen v. Stubenrauch, einen Beitrag zum Brückenbau in Höhe von 750000 M. mit Rücksicht darauf bewilligt hatte, daß der Kreis durch die an der Heerstraße zu gründende Villenkolonie eine Reihe kräftiger Steuerzahler erhalten wird, übernahm der Forstfiskus auch diesen Brückenbau. Charlottenburg hat seinen Straßenteil in den Jahren 1904—1908 ausgebaut.

Der Forstfiskus begann 1906 und wird im Sommer 1910 fertig. Auf dem rechten Havelufer hat der Kreis Osthavelland die Arbeiten im Herbst 1908 in Angriff genommen und will sie 1910 beenden.

Hiernach hat also die Heerstraße 5 Bauherren:

1. die Stadt Charlottenburg für die ca. 4,3 km lange Wegestrecke vom Knie bis zur Spandauer Bahn. Die Straße hat hier durchweg eine Breite von 50 m erhalten, wovon 10,9 m auf einen mittleren Fahrdamm für den Durchgangsverkehr, zweimal 5,5 m auf die beiden seitlichen Fahrdämme für den Lokalverkehr, zweimal 6,3 m auf die beiderseitigen Bürgersteige, 5,1 m auf einen Reitweg und 8,9 m auf einen grünen Rasenstreifen entfallen, der auf einer größeren Länge auch mit Straßenbahngleisen belegt ist,

2. der Forstfiskus auf 3,8 km Länge für die Strecke von der Spandauer Bahn bis Pichelsdorf, die von mir ausführlich behandelt werden soll,

3. der Kreis Osthavelland durch Pichelsdorf und weiter von der westlichen Spandauer Grenze bis Staaken auf 2,8 km Länge,

4. die Stadt Spandau innerhalb ihrer Gemarkung auf 2,1 km Länge,

5. die Provinz Brandenburg, die auf 5,7 km Länge die Chaussee von Staaken bis Döberitz erweitern will.

Hiernach beträgt die Länge der Heerstraße vom Knie bis zur Havel 8,1 km von der Havel bis Döberitz 10,6 km rechnet man hierzu noch die Entfernung vom Königlichen Schloß in Berlin bis zum Knie mit 5,7 km

so hat der Straßenzug vom Königlichen Schloß bis Döberitz eine Gesamtlänge von 24,4 km

Hiervon sind 12 km vom Königlichen Schloß in Berlin bis zum Knick im Grunewald geradlinig durchgeführt. Die früher vielfach geäußerten Bedenken, daß eine so lange Straße, wie sie in der Welt kaum ein Gogenstück hat, einen ermüdenden Eindruck machen würde, haben sich nicht bewahrheitet. Die Straße zerfällt eben in so viele Abschnitte und der Charakter ihrer Bebauung wechselt so oft, daß ständig neue Eindrücke auf das Auge wirken, die das Gefühl der Eintönigkeit nicht aufkommen lassen. Im Gegenteil, so reizvoll auch sonst bei Wohnstraßen geschwungene und gebrochene Linien wirken, so sind diese bei Prachtstraßen, besonders wenn sie, wie im vorliegenden Falle, nicht unbeträchtliche Höhenunterschiede überwinden müssen, nicht angebracht. Ich möchte den Blick von der Bismarckstraße die schnurgerade Straße hinauf auf die

Westender Höhe nicht verkürzt haben; dieses Bild wird noch um vieles großartiger wirken, wenn erst in der Straßenachse auf Westend sich der von der Stadt Charlottenburg geplante Monumentalbau erheben wird. Der Reichskanzlerplatz auf Westend, der später einmal den oben erwähnten Monumentalbau aufnehmen soll, und dessen gärtnerische Ausschmückung wohl allgemeinen Beifall findet, darf also nicht nach seiner heutigen Einteilung beurteilt und ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß er die Einheitlichkeit des Straßenzuges gefährde.

Ich komme zum forstfiskalischen Straßenteil.

Trassierung.

Dieser Teil reicht von der Spandauer Bahn bis zur Havel und hat eine Länge von 3,8 km. Er liegt auf 2 km Länge in geradliniger Verlängerung des Charlottenburger Straßenzuges, schwenkt dann aber am Knick im Grunewald etwas nach Norden ab, aus Gründen, die ich an späterer Stelle vorzutragen mir erlauben werde.

Längenprofil.

Die Brückenfahrbahn über die Berlin - Spandauer Verbindungsbahn liegt auf Ord. 61,30, d. i. ca. 1 m höher als der Reichskanzlerplatz, bildet also, da die Straße auch nach Westen zu abfällt, einen Scheitelpunkt des Straßenzuges.

Eine architektonische Betonung dieses Punktes wird durch das dortige Bahnhofsgebäude erreicht. Im übrigen ist absichtlich davon Abstand genommen worden, hier eine großzügige Platzanlage zu schaffen, die doch durch den tiefen Einschnitt der Spandauer Bahn zerrissen und durch den aufsteigenden Dampf und Rauch der dort verkehrenden zahlreichen Eisenbahnzüge beeinträchtigt worden wäre. Von der Brücke senkt sich die Straße in ein 12 m tiefer gelegenes Tal mit einem Höchstgefälle von 1:40, um dann wieder 15,5 m mit einer Steigung von 1:50 bis zum höchsten Punkt, dem Knick im Grunewald auf Ord. 64,92 anzusteigen. Hierbei wäre noch zu bemerken, daß zur Erzielung einer besseren Uebersicht und wirksameren Perspektive sämtliche Gefälle in konkave Linien eingefast sind. Die Straße durchschneidet hier also eine für unsere Flachlandverhältnisse nicht unbedeutende Talmulde von 1,2 km Länge und ca. 15 m Tiefe. Bei der Entwurfsbearbeitung dieses Straßenteils, der sich zu Füßen des Beschauers in voller Länge und daher in perspektivischer Verschmälerung ausbreitet, ist zur Abhilfe letzteren Uebelstandes die Straßenbreite um 10 m vergrößert und dadurch der reizvolle Anblick dieser Mulde noch zu seinem Vorteil beeinflusst worden.

(Fortsetzung folgt)

Kurt Mattersdorff

Wenn wir einen der Alten zur Ruhe geleiten, dessen Leben reich an Liebe, reich an Erfolgen war, und der von der Last der Jahre gebeugt, schaffensmüde geworden, dann empfinden wir den Tod als etwas Natürliches, Selbstverständliches. Aber wenn ein Jüngling, tatenlustig und froh, in der Blüte der Jahre in dem Augenblicke dahingerafft wird, wo die letzten Schranken gefallen sind und die Welt ihm offen steht, und wo nach schweren Schicksalsschlägen zum erstenmal wieder die Sonne des Glückes leuchtet, dann richten wir wohl die Frage an das Schicksal: Warum mußte es so sein? — So ist Kurt Mattersdorffs Lebensgang voll bitterer Tragik.

Kurt Mattersdorff wurde am 26. Dezember 1882 als Sohn des Bankiers Max Mattersdorff in Breslau geboren, besuchte dort zunächst das Gymnasium zu St. Maria Magdalena und absolvierte dann nach seines Vaters Tode und Uebersiedlung seiner Mutter nach Dresden das dortige Gymnasium zum heiligen Kreuz. Nach dem Tode des Vaters schloß er sich besonders an seinen älteren Bruder Wilhelm an, mit dem ihn gleiche Berufswahl verband. Er besuchte die Technische Hochschule zu Berlin vom Jahre 1902 bis 1906 und kam zur Ausbildung als Regierungsbauführer in den Bezirk der Eisenbahndirektion Cöln. Mitglied des Architekten-Vereins war er seit April 1908. Durch seinen Bruder wurde Mattersdorff auf das interessante Gebiet des städtischen Verkehrswesens geführt und hauptsächlich seinen Anregungen verdankt die Schrift: Die Berliner Straßenbahn-Verkehrsnot, Berlin 1908, ihre Entstehung.

Als ich den Posten eines Bauaufsichtsbeamten für die Montage der Eisenkonstruktion der südlichen Rheinbrücke bei Cöln zu besetzen hatte, schien mir Mattersdorff für diese Stellung besonders geeignet. Ich hatte mich nicht getäuscht; unermüdlich und pflichtgetreu leitete er die — von Anfang an von Mißgeschick verfolgte — Montage bis zum 9. Juli 1908, an dem der Einsturz des Gerüstes der Mittelloffnung den Aufstellungsarbeiten verläufig ein Ende bereitete. Die gericht-

liche Untersuchung machte Mattersdorff den Vorwurf, durch Duldung bestimmter, nicht einwandfreier Arbeitsmethoden den Bauunfall mitverschuldet zu haben. Schwer hat er unter diesem Vorwurfe gelitten. Rastlos war er selbst bemüht, den Ursachen des Einsturzes nachzuspüren, die wir an anderer Stelle suchten. Erst nachdem der Verlauf der Untersuchung, insbesondere die Gutachten der Sachverständigen ergeben hatten, daß eine bestimmte Ursache für den Einsturz nicht nachzuweisen war und die Untersuchung am 16. September 1909 eingestellt wurde, konnte Mattersdorff wieder frei aufatmen.

Mit verdoppeltem Eifer stürzte er sich in das Examen und legte am 28. Februar 1911 die Baumeisterprüfung ab. Er wurde sofort seitens der Bahnabteilung der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft zum Bauleiter für die Ausführung der Leitungsanlagen der Hamburger elektrischen Hochbahn berufen und ließ sich zu diesem Zweck aus dem Staatsdienste beurlauben. Vielleicht hat er sich bei dieser unmittlbar nach der Prüfung einsetzenden Tätigkeit zu wenig geschont. Im April dieses Jahres erkrankte er an einer Lungen- und Rippenfellentzündung und an den Folgen eines Rückfalls verstarb er am 5. August d. J.

Mit Mattersdorff ist eine außergewöhnlich begabte Persönlichkeit von hoher Berufsfreudigkeit dahingegangen, die zu großen Hoffnungen berechnigte. Sein offenes, heiteres und lebenswürdiges Wesen wird bei denen, die ihm nähertraten stets in gutem Angedenken bleiben.

G. Schimpff

