

495

2

人

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000300585

III B. 8. 833.

STÄDTEBAULICHE VORTRÄGE

AUS DEM

SEMINAR FÜR STÄDTEBAU
AN DER KÖNIGLICHEN TECHNISCHEN HOCHSCHULE ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN

VON

DEN LEITERN DES SEMINARS FÜR STÄDTEBAU

JOSEPH BRIX

UND

FELIX GENZMER

STADTBAURAT A. D.
ETATSM. PROFESSOR AN DER KGL. TECHN. HOCHSCHULE
ZU BERLIN

KGL. GEHEIMER HOFBAURAT
ETATSM. PROFESSOR AN DER KGL. TECHN. HOCHSCHULE
ZU BERLIN

4. VORTRAGSZYKLUS

STADTGRUNDRISS, EIN RÜCKBLICK AUF IHRE GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG

VON FELIX GENZMER, KGL. GEHEIMER HOFBAURAT, ETATSM. PROFESSOR AN DER KGL.
TECHN. HOCHSCHULE ZU BERLIN

MIT 62 IN DEN TEXT EINGEDRUCKTEN ABBILDUNGEN



BERLIN 1911

VERLAG VON WILHELM ERNST & SOHN.

II H
II 497



III 17409

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen,
vorbehalten.

STADTGRUNDRISSE,
EIN RÜCKBLICK AUF IHRE GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG

VON **FELIX GENZMER**

Verzeichnis der Abbildungen.

Abb.	Seite	Abb.	Seite
1. Kahun	8	33. Villingen	42
2. Chorsabad	10	34. Aigues-Mortes	43
3. Sendschirli	11	35. Kassel	43
4. Troja	12	36. Breslau	44
5. Athen	13	37. Rostock	45
6. Piräus	14	38. Zittau	46
7. Selinunt	15	39. Bremen	47
8. Alexandria	16	40. Moskau	48
9. Priene	17	41. Konstantinopel	49
10. Rom	19	42. Peking	50
11. Römisches Lager	21	43. Idealer Stadtplan des Vasari il Giovane	50
12. Pompeji	23	44. „ „ „ Skamozzi	50
13. Aosta	24	45. Palmanuova	51
14. Turin	25	46. Livorno	51
15. Florenz	26	47. Madrid	52
16. Köln a. Rhein — Römische Lagerstadt	27	48. Idealer Stadtplan des Jacques Perret de Chambéry	53
17. „ „ — In der Gegenwart	28	49. Neubreisach	54
18. Straßburg i. Els.	29	50. Karlsruhe i. B.	54
19. Lennep	31	51. Mannheim	55
20. Hattingen	32	52. Freudenstadt i. Württ.	56
21. Recklinghausen	32	53. Nancy	56
22. Nürnberg	33	54. Wiesbaden	57
23. Halberstadt	34	55. Berlin	58
24. Münster i. Westf.	35	56. New York	59
25. Miltenberg a. Main	36	57. Washington	60
26. Hagen i. Westf.	36	58. Paris	61
27. Goslar	37	59. „ um 1800	62
28. Rothenburg o. T.	38	60. Park zu Versailles	63
29. Demmin	39	61. Tiergarten zu Berlin	64
30. Hirschberg i. Schles.	39	62. Grundrißteil eines Vorortes von Berlin	65
31. Königsberg i. Pr.	40		
32. Krakau	41		

Stadtgrundrisse, ein Rückblick auf ihre geschichtliche Entwicklung.

Von
Felix Genzmer.

Der Städtebau der Gegenwart hat unter den Errungenschaften auf den verschiedensten Gebieten namentlich in technisch-künstlerischer Hinsicht die Erkenntnis gebracht, daß wir die Stadt als ein einheitliches Bauwerk anzusehen haben, bei dem alle Teile ihrer Bestimmung gemäß mit äußerster Zweckmäßigkeit und Schönheit anzulegen sind.

Neben den Einrichtungen für gesundheitliche und Verkehrszwecke, Wirtschaftlichkeit in der Anlage, den Zwecken der Arbeit und des Wohnens im weitesten Sinne des Wortes, haben wir uns namentlich daran gewöhnt die Straßen und Plätze als Räume wie im Innern des Hauses zu betrachten und sie künstlerisch auszubilden. *)

Von unsern Gebäuden wissen wir, daß ihre gute künstlerische Erscheinung ganz wesentlich auf der guten und zweckmäßigen Gestalt ihres Grundrisses beruht. Das gleiche gilt auch durchaus für die künstlerische und zweckmäßige Gestalt der Stadt.

Mit der Erkenntnis für eine künstlerische Ausbildung der Stadtanlage d. h. mit dem Begriff „Städtebaukunst“ ist auch das Wort „Stadtgrundriß“ aufgetaucht; während man vorher bei der grundplanmäßigen Darstellung in der Regel nur von „Plan“ oder „Karte“ sprach.

Der Grundriß einer Stadt kann uns — fast auf einen Blick — im allgemeinen über Wesen, Entstehung und Entwicklung Aufschluß geben. In den Stadtgrundrißlinien ist die Stadt ferner am geringsten der Veränderung unterworfen. Mögen die Zeiten gewechselt haben, mögen die heidnischen Völker des Altertums durch die Christen des Mittelalters, diese von modernen Menschen abgelöst worden sein, mögen Cardo und Dekumanus durch Markt und Korso ersetzt, mag an Stelle des Fahnenheiligtums römischer Standlager die christliche Kirche, ein gotischer Dom errichtet, mögen die schmalfrontigen Holzgiebel, die vielleicht ein Brand straßenweise vernichtete, durch steinerne Renaissancebauten und diese durch moderne Etagenhäuser ersetzt worden sein, mögen Wälle und

*) Vergl. meinen Vortrag: „Die Gestaltung des Straßen- und Platzraumes.“ Brix u. Genzmer, Städtebauliche Vorträge, Bd. II. Heft I. Berlin 1909.

Mauern im Zeitalter weittragender Feuergeschütze beseitigt und freundliche Promenaden an ihre Stelle getreten sein; unverwischbar, wenn vielleicht in Einzelheiten auch abweichend, treten uns fast immer die Hauptlinien der ersten Anlage entgegen.

So verlohnt es denn wohl an der Hand von Grundrissen den Werdegang der Stadtbildung zu verfolgen, zuzuschauen, wie die Menschen in den verschiedenen Zeiten ihre Städte anlegten, um sich gegen die Gefahren der Natur oder Feinde zu schützen oder in wirtschaftlicher Gemeinschaft ihr Dasein zu verbessern.

Bei dieser Betrachtung hat sich mehr als ich anfänglich beabsichtigte die Notwendigkeit ergeben, auf die allgemeinen geschichtlichen Ereignisse Bezug zu nehmen, die die Grundrißgestaltung der Städte beeinflusste.

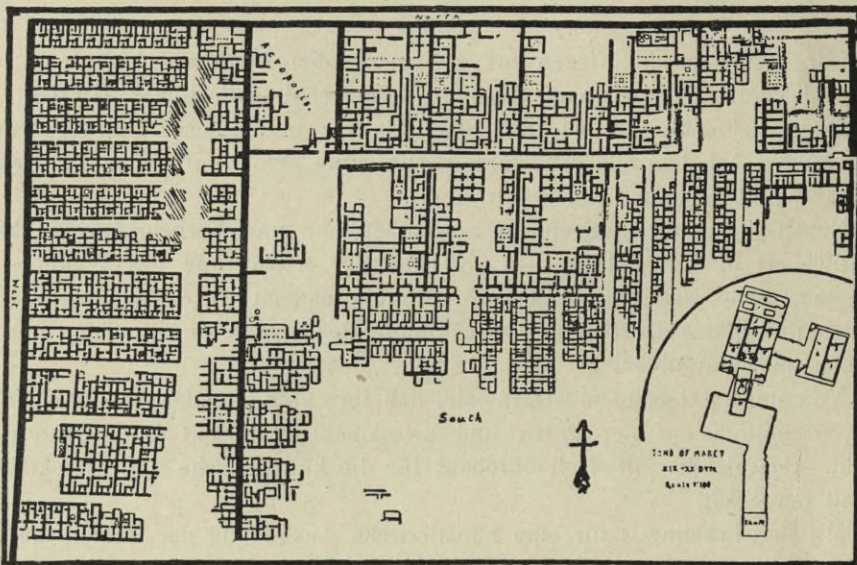


Abb. 1. Kahun.*)

In den ältesten Kulturepochen in Babylonien und Ägypten sind die ältesten uns bekannten Stadtbildungen im wesentlichen wirtschaftliche Gemeinschaften. In Babylonien entstanden sie aus der Notwendigkeit das Land zur Nutzbarmachung des Bodens zu be- und entwässern. Die Senkung des armenischen Hochlandes zu beiden Seiten des Euphrat und Tigris bis zum persischen Golf, von Gebirgen umgeben, wäre bei der Hitze des Sommers und dem Mangel an Regen eine trostlose Wüste, wenn nicht die durch Schneeschmelze verursachten Überschwemmungen fruchtbare Erde über das Land breiteten. Hier bedurfte es der Menschen gemeinschaftlicher Arbeit, Sümpfe zu entwässern und öde Stellen zu berieseln. Auch der Einzelne konnte nicht nach seinem Gutdünken wirtschaften, sondern nach einheitlichem Plane und unter strenger Aufsicht mußte die Arbeit geschehen.

*) Nach Unwin, Grundlagen des Städtebaues. Berlin 1910.

So entstanden dort wirtschaftliche Gemeinschaften. Den Mittelpunkt dieser bildete stets das Heiligtum. Hier siedelte sich der Herrscher an; Priester und Gefolgschaft des Hofes bildeten die nähere Umgebung und das Volk baute seine Hütten dort, wo es auch im Nofalle Schutz für Person und Habe fand.

Ägypten hat uns den Grundriß einer Stadt Kahun (Abb. 1) hinterlassen, die die Arbeiterschaft für den Bau der Illahun-Pyramide beherbergte.

Der Grundriß zeigt regelmäßige gerade Straßen, die sich rechtwinkelig kreuzen. Die Anlage läßt die planmäßige Entstehung erkennen. Diese Arbeiterstadt wird etwa auf das Jahr 3000 vor Chr. datiert. Sie ist die älteste Stadt, deren Grundriß uns bekannt ist.

Von den ägyptischen Großstädten Abydos, Memphis, Heliopolis und Theben, die auch dem dritten Jahrtausend vor Chr. angehören, sind nur einzelne Teile ihrer Grundrisse erforscht, so daß wir uns kein vollständiges Bild davon zu machen vermögen.

Einer jüngeren Epoche des assyrischen Reiches gehört eine Stadtruine an, die aufgedeckt und untersucht uns ein Bild städtischer Anlagen jener fernen Zeit gibt.

Chorsabad (Abb. 2), das alte Hisir-Sargon, im 8. Jahrh. v. Chr. entstanden, bildete mit seiner Stadtmauer ein Rechteck von 1760 zu 1685 m Seitenlänge. Der Grundriß zeigt sieben Tore. Auf der Nordwestseite ist die gewaltige Palastanlage, bei der sich um 31 Höfe etwa 210 nachgewiesene Räume gruppieren, in die Mauer eingefügt. Sie ist mit ihrer stärkeren Befestigung gewissermaßen ein Teil des Mauerringes der Stadt. Obwohl alles streng genau rechtwinklig angelegt ist, finden sich weder in Stadt noch Palastanlage ausgesprochene axiale Beziehungen. Das stellenweise an den Toren aufgedeckte Straßenpflaster läßt wie die Regelmäßigkeit der ganzen Anlage auf breite gerade rechthöckrig sich kreuzende Straßen schließen.

Ein anderes Bild assyrischer Stadtanlagen ist uns durch die deutschen Ausgrabungen in Sindschirli (Abb. 3) in Syrien bekannt geworden. Die seit 1888 im Auftrage des Deutschen Orient-Komitees allmählich aufgedeckte und erforschte Stadt zeigt in ihrem Mauerring einen fast mathematisch genauen Kreis von 720 m Durchmesser, der die stark befestigte Burg auf einem Hügel konzentrisch umgibt. Drei Tore in fast gleichen Abständen voneinander durchbrechen die Mauer. Von den Straßenanlagen dieses merkwürdigen Stadtgebildes ist nichts erforscht.

Alte Schriftsteller berichten uns im weiteren von einer solchen Größe und Pracht damaliger Städte, wie Babylon, Assur, Niniveh, daß wir sie als eine hohe Entwicklungsstufe städtebaulicher Anlagen einer untergegangenen Kulturwelt betrachten müssen, der zweifelsohne primitivere Formen vorausgegangen sind. Die Anlage dieser älteren Städte jener Epoche entzieht sich jedoch unserer Kenntnis.

Die in Rekonstruktionsversuchen von Babylon einigermaßen festgestellte große Prozessionsstraße Marduks Aiburschabu zwischen den Königspalästen und dem Tempel Esagila beweist, daß diese Stadt, deren Größe übrigens häufig

— auch bei Herodot — etwas übertrieben wird, nicht ganz die Regelmäßigkeit wie Chorsabad hatte, wenn auch die Stadtmauern, die in schnurgeraden Längen von 3 bis 4 km verlaufen, zum Teil rechtwinklig aufeinander treffen.

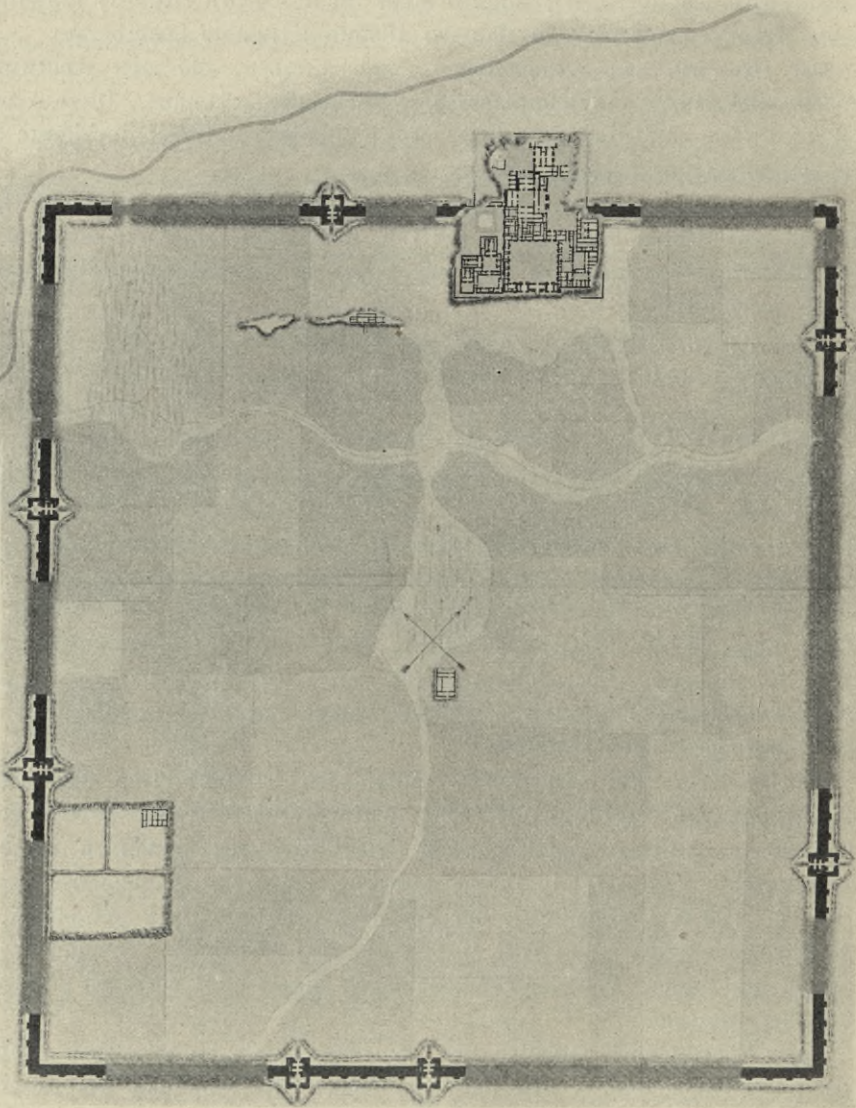


Abb. 2. Hisir-Sargon (Chorsabad).*)

Diese Städte sind der beredte Ausdruck der Kultur ihrer Zeit. Im Königtum, das neben unumschränkter Gewalt asiatischer Despoten, gestützt auf eine

*) Nach Place, Ninive et l'Assyrie. Paris 1867 e 1870.

bedeutende Militärmacht auch die Priesterwürde fest in Händen hielt, ging alles auf Tempel und Königspalast, wohl auch die Stätte der Wissenschaft, sind eins. Es gab keine freie Entfaltung menschlicher Würde, nur Herrscher und Sklaven.

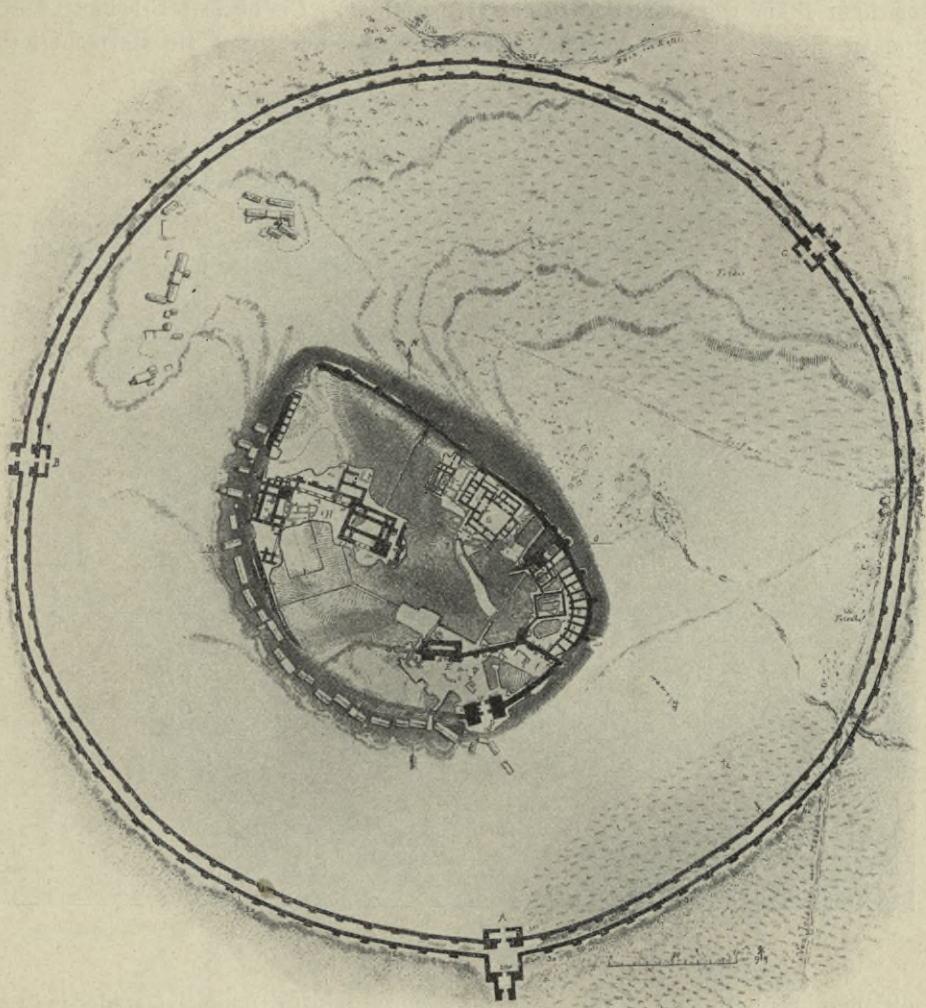


Abb. 3. Sindschirli *)

Diesem Prinzip ordnet sich alles unter. Es findet seinen Ausdruck auch in jenen planmäßig gegründeten Städten von so scharf begrenzter geometrischer Form; sie sind das Bild des auf seine Macht gestützten absoluten Herrscherwillens.

*) Nach „Ausgrabungen in Sindschirli“, ausgef. u. herausgeg. im Auftrage des Orientkomitees. Berlin 1893.

Als befestigte Bergstädte (Burgen) erscheinen die alten Herrschersitze der hellenischen Vorzeit am Ägäischen Meere, Tiryns, Mykene, Troja. Das unter ihnen am besten erforschte Troja (Abb. 4) teilt sich in die Burg und die Stadt. Diese dehnte sich über einen Hügel aus. Ihre Mauern sind in einer Länge von über 3 km rings um den Hügel zu verfolgen. Die höchste Erhebung dieses Hügels, die auch das Hügelplateau erheblich überragt, trägt die Herrscherburg

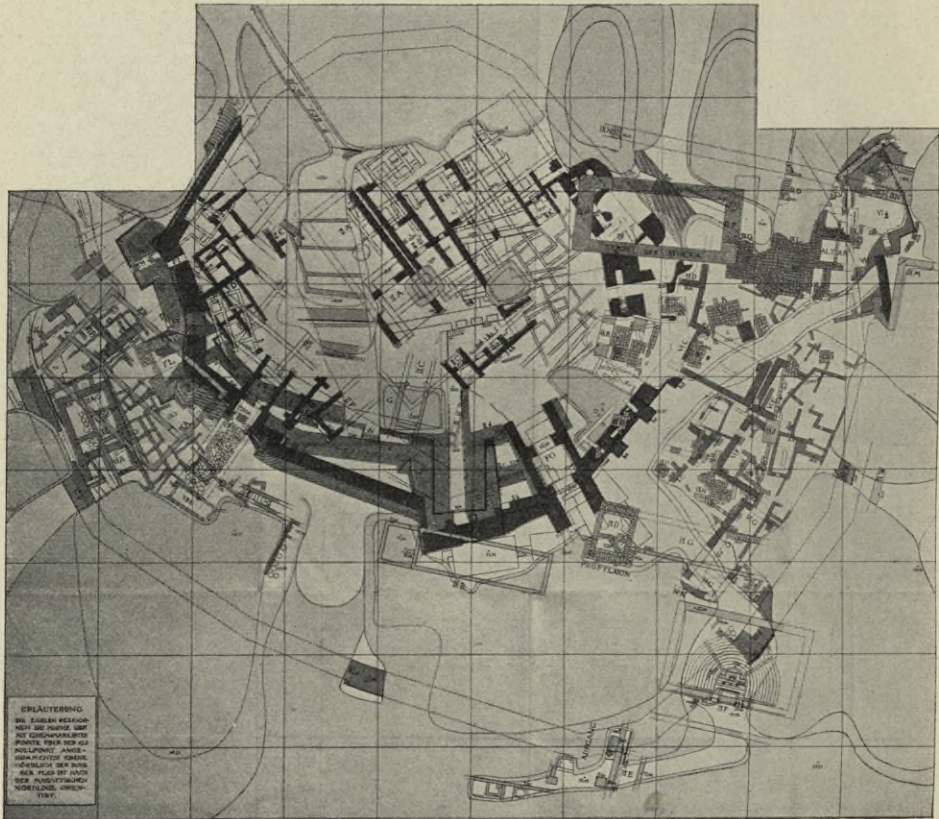


Abb. 4. Troja.*)

mit den Heiligtümern. Die Gebäude, deren Reste neun verschiedene Ansiedlungsschichten erkennen lassen, sind nach Bedarf und Zweckmäßigkeit aufgestellt. Von einem Straßenplan kann aber nicht die Rede sein.

In Griechenland haben wir uns das alte Athen (Abb. 5) in seinen ersten Anfängen als ein den Anlagen von Tiryns, Mykene und anderen ähnliches Bergnest zu denken. Es beschränkte sich anfänglich auf die Fläche des felsigen Burghügels. Am südlichen Fuß dieses Herrschersitzes und an den Abhängen der westlich angrenzenden Hügel lagen die Wohnungen der dem Burgherrn untertänigen Bauern und Hirten.

*) Nach Dörpfeld, Bericht über die im Jahre 1893 veranstalteten Ausgrabungen. Leipzig 1894.

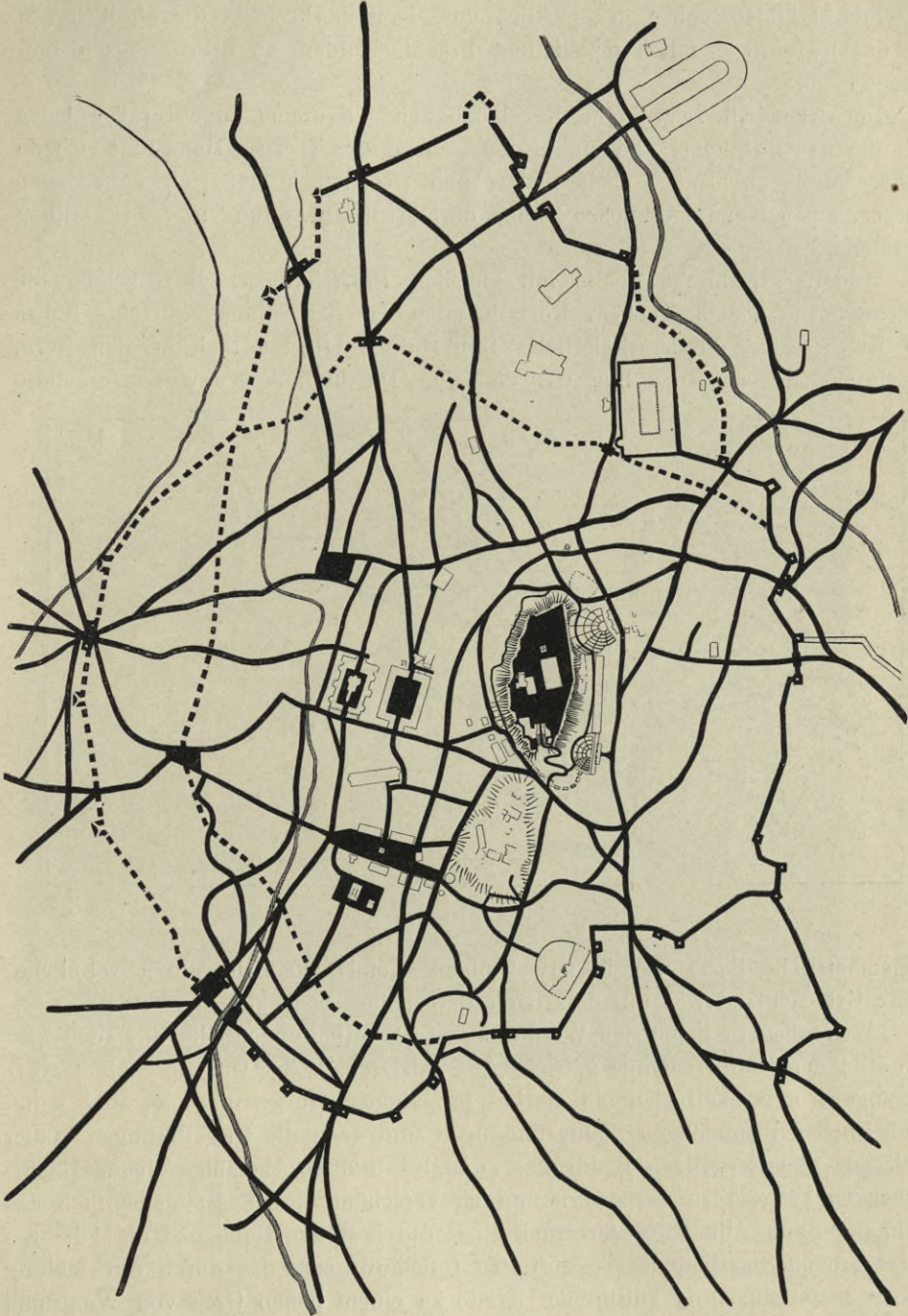


Abb. 5. Athen.

Bedeutenden Aufschwung erfuhr Athen im 6. Jahrh. v. Chr. durch Pysistratus, der es auch mit einer Mauer umgab, und zu Anfang des 5. Jahrhunderts durch Themistokles, der es wesentlich erweiterte und die Mauer hinaus-schob. Den

Mittelpunkt bildete neben der herrlich ausgebauten Akropolis die nördlich von ihr angelegte neue mit Tempeln und Prachtgebäuden zu Staatszwecken umgebene Agora.

Der Grundriß zeigt keine Regelmäßigkeit. Krumme enge Straßen legen sich um den Burghügel und erstreckten sich zu den Toren. Haus fügt sich an Haus, Straße an Straße, nach Bedarf und Geschmack der sich anbauenden Bürger, einen kaum merklichen Zwang obrigkeitlicher Leitung in der Gestaltung verratend.

Andere griechische Städte mit gleichen Entstehungsursachen zeigen die gleiche Form, Plataä, Theben, Korinth, auch das neuerdings erforschte Kritsa auf Kreta waren durchaus ähnlich. Ihre Burgen bildeten meistens den Kern, an sie siedelte sich auch hier das Volk an. Die hieraus erwachsene regellose

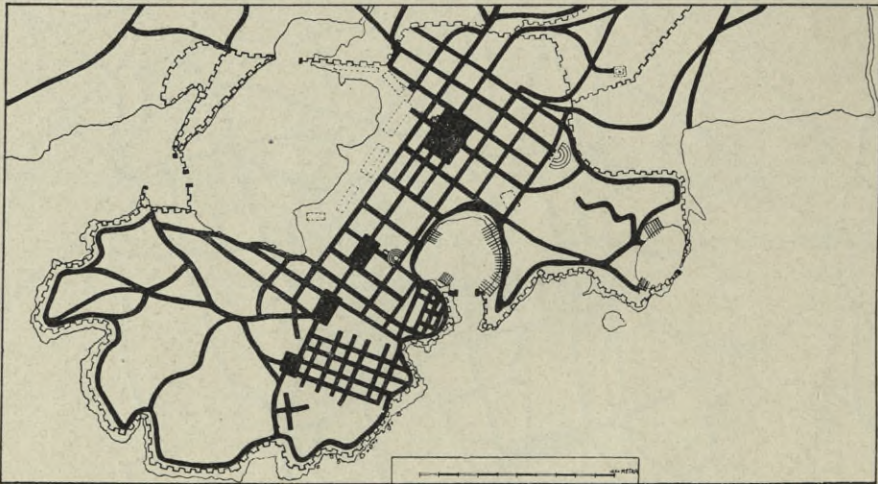


Abb. 6. Piräus.

ungeometrische Form war in Griechenland damals jedenfalls die gewöhnliche. Ganz Griechenland war mit derartigen Bergstädten bedeckt.

Wir sehen in ihnen den Werdegang von Stadtbildungen, die uns auch hier ein Bild der Kulturzustände geben. Aus patriarchalischer Gemeinschaft hervorgegangen, entwickelt sich ein starkes festgefügtes Bürgertum. Es sind keine einheitlichen planmäßigen Stadtgründungen und auch die Erweiterungen bilden sich aus dem jeweiligen Bedürfnis, zwanglos und zweckmäßig. Jeder Machthaber ist bestrebt zu verbessern und zu verschönern. So ist namentlich das Bild der Stadt Athen der Ausdruck eines durch innere Ruhe und die Fürsorge ihrer großen Staatsmänner begünstigten Gemeinwesens, das durch Entwicklung seiner materiellen und kulturellen Kräfte zu einem hohen Grad von Wohlstand und Blüte gelangt.

Bei fortgeschrittener Kultur sind viele dieser griechischen Städte, wenn die Ungunst der Lage die Ausdehnung hinderte, verlassen und in der Ebene neu aufgebaut worden. Bei diesem Vorgang, wie in Fällen, in denen es sich um



Abb. 7. Selinunt.*)

völlige Neugründungen späterer Zeit handelt, finden wir auch in Griechenland Städte mit rechtwinkligem schematischem Straßennetz. Hier geht nun, wie wir es bei den regelmäßigen ägyptischen und babylonisch-assyrischen Städten auch vermuten müssen, der Errichtung der einzelnen Bauwerke die planmäßige Aufteilung des Grund und Bodens voran.

Eine solche Anlage zeigt die Hafenstadt Piräus bei Athen (Abb. 6), deren Plan dem Architekten Hippodamos von Milet zugeschrieben wird.

*) Nach Unwin, a. a. O.

Wir sehen auf dem ebenen Alluvialboden zwischen den felsigen Erhebungen das Netz gerader, rechtwinklig sich kreuzender Straßen, in die rechteckige Plätze eingeschaltet sind. Auf ihnen standen die Tempel auffallenderweise in diagonaler Richtung.*) Die Deutung, daß dies aus Gründen künstlerischer oder malerischer Wirkung geschehen sei, erscheint mir zweifelhaft. Ihre Lage nach der Himmelsrichtung — Ost-West — spricht vielmehr dafür, daß diese Aufstellung aus sakralen Gründen geschehen ist. Wo die Stadt bei ihrer weiteren Ausdehnung an die Berge oder die Küste gelangte, wichen die Straßenzüge von der Geraden

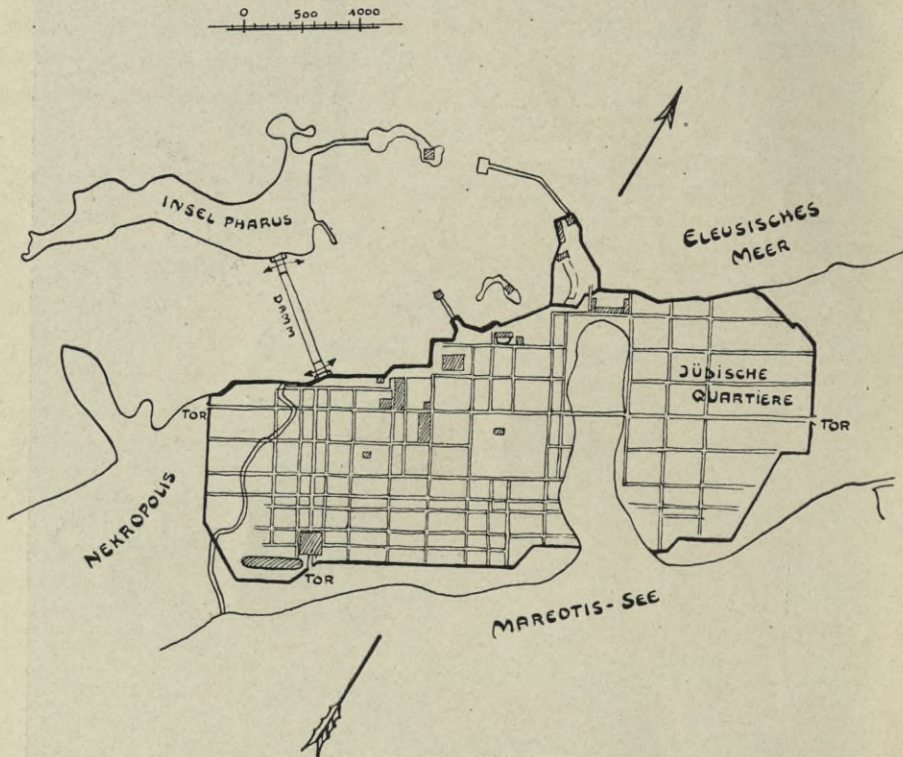


Abb. 8. Alexandria.**)

ab und schmiegt sich den Geländebeziehungen an. Auch die Stadtgebiet wie Halbinsel und Häfen umziehende Ringmauer ist völlig der Geländeform angepaßt.

Der Träger der westwärts wandernden griechischen Kultur war vor allem die koloniale Ausbreitung der Macht des hellenischen Volkes. Die namentlich in Sizilien hinterlassenen Spuren zeigen sich uns in gewaltigen Resten großer Städte, unter anderen in den Ruinen von Syrakus, Agrigent und Selinunt.

Das im Jahre 628 v. Chr. gegründete Selinunt (Abb. 7) wurde schon im ersten punischen Kriege, 250 v. Chr., ganz zerstört und verlassen. Die älteste Ansiedlung liegt auf dem westlichen steil gegen das Meer abfallenden Felsen, der von einer Mauer auf der Höhe umzogen war. Der frühzeitige Unter-

*) In Abb. 6 nicht sichtbar.

***) Nach Stübgen, Städtebau. Handbuch d. Arch. IV. Teil Bd. 9, II. Aufl. Stuttgart 1907.

gang und der Umstand, daß ein anderes Gemeinwesen in den alten Mauern sich nicht ansiedelte, sind Veranlassung, daß wir ein ziemlich vollständiges Bild von diesem wichtigsten Teile der alten Stadtanlage haben, die auch hier in geradlinigen, rechtwinklig sich kreuzenden, mit den Himmelsrichtungen verlaufenden Straßen besteht. Dieser Richtung entspricht auch die Stellung der Tempel, deren gewaltige Trümmerhaufen alles übertreffen, was nicht nur das an Trümmern reiche Sizilien, sondern die Welt besitzt. Die Ringmauer schmiegt sich dagegen auch hier in freier Linie der Felskante des Hügels an.

Auch die späteren griechischen Stadtgründungen zeigen stets diesen Typus der Regelmäßigkeit.

Das 332 v. Chr. gegründete Alexandria (Abb. 8) hat ein völlig rostförmiges, geradliniges und rechteckigs Straßennetz, aber eine unregelmäßige Gestalt seiner

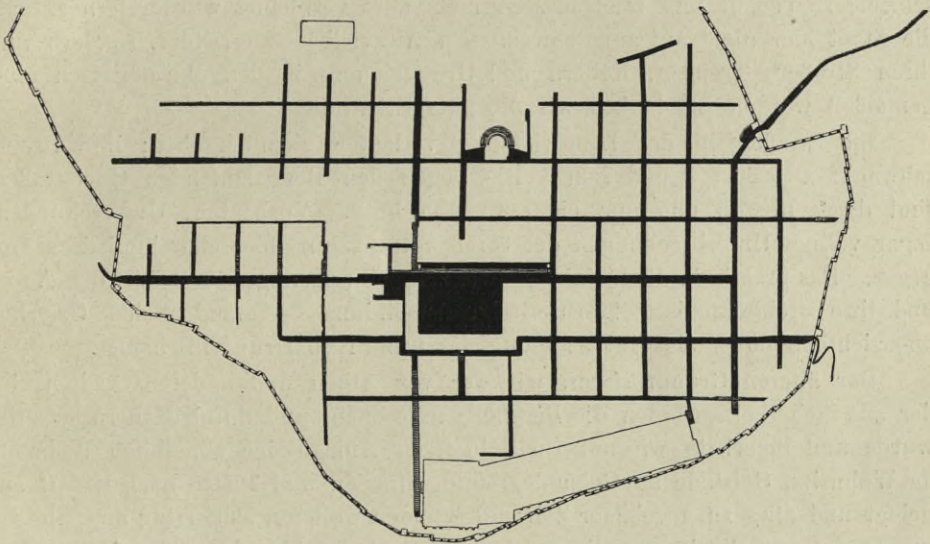


Abb. 9. Priene.

Stadtmauer, die sich wohl den natürlichen Geländeverhältnissen in den reich verzweigten Wasserläufen des Nildeltas einpassen mußte. Im Zusammenhang mit dem durch seinen Leuchtturm auf der Insel Pharos berühmten Hafen betrachtet, der mit ungeheurem Aufwande durch den Bau von Molen und des langen Verbindungsdammes, das Hepta-Stadion, zwischen der Insel und dem Festlande in einen östlichen und einen westlichen zerlegt wurde, muß die Form dieses schematischen Stadtgrundrisses mehr dem herrschenden Gebrauch als einer weisen Überlegung zugute geschrieben werden. Der Plan stammt von dem Architekten Dinokrates.

Die Ruinen von Priene (Abb. 9), jener griechischen Kolonialstadt in Kleinasien am Südrand des Mykale-Gebirges am Meander, zeigen, wie das für die Ebene erdachte Planschema dem steilen Berghang aufgezwängt ist, wobei sich ein terrassenförmiger Aufbau der Stadt von etwa 30 bis 130 m über dem Fluß

notwendigerweise ergab. Über der obersten Terrasse steigt fast senkrecht der gewaltige Marmorfelsen bis zu einer Höhe von 371 m auf, der die Akropolis von Priene trug.

Priene hat, ähnlich wie Pompeji, jedoch lediglich unter seinem eigenen Schutt begraben, bei seiner Aufdeckung durch Humann ein Fülle von Einzel-funden an kleinen und größeren Kunstwerken sowie Hausgeräten aller Art ergeben. Vor allem haben wir in ihm aber die wohlerhaltene stellenweise mehrere Meter hohe Ruine einer ganzen Stadt. Stadtmauer, Tore, Tempel, Theater, Marktplätze, Hallen, Gymnasien und eine große Zahl von Privathäusern geben uns ein fast vollständiges Bild einer griechischen Provinzialstadt jener Zeit, vor allem auch ein völlig klares Grundrißbild.

Dem glücklichen Umstand, daß die Stelle nicht wieder von späteren Geschlechtern bebaut und infolgedessen nicht alles vernichtet wurde, ferner, daß die Stadt hier nicht auf angeschwemmtem Alluvialboden errichtet, sondern mit ihren Straßen, Treppen, Kellern und Grundmauern in den Marmorfelsen eingemeißelt worden ist, danken wir die gute Erhaltung.

Die Straßen in der Längsrichtung verlaufen ziemlich eben; ihre Breite schwankt zwischen 3 und 7 m. Die gegen den Berg laufenden Querstraßen sind dagegen steil und nur bis etwa 3 m breit. Vorbauten, Umbrechungen, sogar völlige Unterbrechungen der Straßen treten uns hier charakteristisch entgegen. Das praktische Bedürfnis — wie z. B. eine genügende Größe der Agora und ihre architektonisch künstlerische Ausbildung — standen den Griechen offensichtlich höher als die Befolgung des primitiven Grundrißschemas.

Der älteren Grundrißform, wie der von Athen und anderen Städten, bei der aus Sicherheitsgründen die Berghöhe aufgesucht und durch Mauern befestigt wurde und innerhalb wie außerhalb in freier Anlage sich allmählich Wohnsitz an Wohnsitz, Gebäude an Gebäude reihte, Strassen und Plätze nach Bedarf angelegt und alles zu gegebener Zeit durch einen weiteren Mauerring umschlossen wurde, ist nun die jüngere Form, der durch einen Akt planmäßig festgestellte, geradlinige und rechteckige Grundriß, gegenüber zu stellen.

In diesen beiden Formen haben wir die beiden wesentlichen Typen aller Stadtgrundrißbildungen aller Zeiten zu erblicken, also einmal den der geschichtlich gewordenen — der „historischen Stadt“ und den der planmäßig angelegten — der „Kolonisierungsstadt“.

Der gegebene Boden für die historische Stadt ist das bergige Gelände, wo sie wenigstens ursprünglich entstand und heranwuchs, und der für die Kolonisierungsstadt ist vorzugsweise die Ebene.

Bei allen Völkern ist die unregelmäßige gewordene Form stets die ältere, die regelmäßige planmäßige Form die jüngere.

Die Städte der Latiner und Etrusker sind uns im wesentlichen nur dem Namen nach bekannt. Aber nach dem, was aus alten Schriftstellern zu entnehmen ist, müssen wir uns ihre Anlage wie die der Städte hellenischer Vorzeit vorstellen.

nicht die erste Entstehung zu suchen ist. Aus der Handelsstellung wird das frühzeitige Übergewicht über die anderen latinischen Städte erklärt.

Ob Rom durch einen Beschluß des latinischen Städtebundes, ob der geniale Blick eines verschollenen Stadtgründers oder die natürliche Entwicklung der Verkehrsverhältnisse die Stadt ins Leben gerufen hat, ist unbekannt. Wo uns die Geschichte zu dämmern beginnt, tritt Rom als einheitlich geschlossene Stadt im Reigen der Städte Latiums auf.

Die ursprünglichste Anlage umfaßte nur den Palatin, in etwas späterer Zeit das viereckige Rom — *Roma quadrata*. Die allmähliche Ausbreitung über die sieben Hügel entstand durch Vorstädte, die sich an den Palatin anschlossen und ebenfalls durch Umwallung geschützt wurden. Die servianische Mauer umschloß auch den Kapitolin, den Quirinal, den Viminal, den Esquilin, den Cälius und den Aventin.

Mit der wachsenden Machtstellung Roms wuchs die Stadt, es folgte der innere Ausbau und die Bebauung des gegenüberliegenden Tiberufers, womit auch das ursprüngliche Vorwerk auf dem Janikulum einbezogen wurde. Damit wurde Rom schon damals zur Großstadt. Die Entstehung dieses Groß-Roms, in der sich vielfach griechischer Einfluß offenbart, stand im engsten Zusammenhange mit der Hegemonie über Latium und zwar aus ein und demselben Gedanken hervorgegangen, die aber weder eines Mannes noch eines Menschenalters Werk ist. Auf der Stätte der ersten Ansiedlung und darum ein in langen Zeiträumen allmählich aus Bedürfnis und freiem Willen Stück um Stück angelegtes und ausgebautes Stadtgebilde; wieder niedergerissen, umgestaltet, erweitert, verbessert und verschönert und wieder vernichtet, um abermals größer zu erstehen. Aus solchem Werdegang erklärt sich der Grundriß des alten Rom, der uns viel mehr an Athen als an Alexandria gemahnt, in seiner Gesamtgestalt nicht wesentlich anders, als der des jetzigen.

Für die geschichtliche Entwicklung der Stadtgrundrisse ist die städtebildende Einwirkung Roms von Bedeutung.

Die Geschichte der Stadt Rom hat sich zu der des Landes Italien, diese zu der der Welt des Mittelmeeres erweitert. Durch Kolonisation und Straßenbau sichern sich die Römer das Errungene. Römische Ansiedlungen und römische Straßen finden wir in immer weiterem Umkreise. Sie bilden das wahre Herrschaftsattribut. Hierzu kommt ihr Festungsbau, anfänglich befestigte Feldlager.

Diese befestigten Feldlager sind als Ausgangspunkte einer großen Zahl von Städten zu betrachten.

Die Form des Lagers (Abb. 11) entspringt aus der Truppeneinteilung. Ihr liegt das „Templum“ zugrunde, eine Orientierung, die durch ein Linienkreuz bestimmt ist, wobei die Hauptteilungslinie, der *Decumanus*, normal von Ost nach West — Sonnenaufgang und Sonnenuntergang — und die Querteilungslinie, der *Cardo*, parallel zum Meridian, von Süd nach Nord verläuft.

Diesem Linienkreuz entsprechen die Hauptstraßen des Lagers. Im Schnittpunkt liegt das Prätorium mit dem Fahnenheiligtum (*ara*). Dem *Cardo maximus*

folgt die Hauptstraße, die *Via principalis*. Westlich lagert der Feldherr mit der Elitetruppe, östlich das Gros des Heeres. Von West nach Ost in der Hauptteilungsline, dem *Decumanus maximus*, liegt die *Via decumana*, sie teilt das Lager der Legionen in zwei gleiche Teile, die in der Regel je von einer Legion und einer *Ala* Bundesgenossen eingenommen wird. Die Aufteilung des Lagers in Rechtecke durch vier weitere *Decumani* und einen weiteren *Cardo*, die *Via*

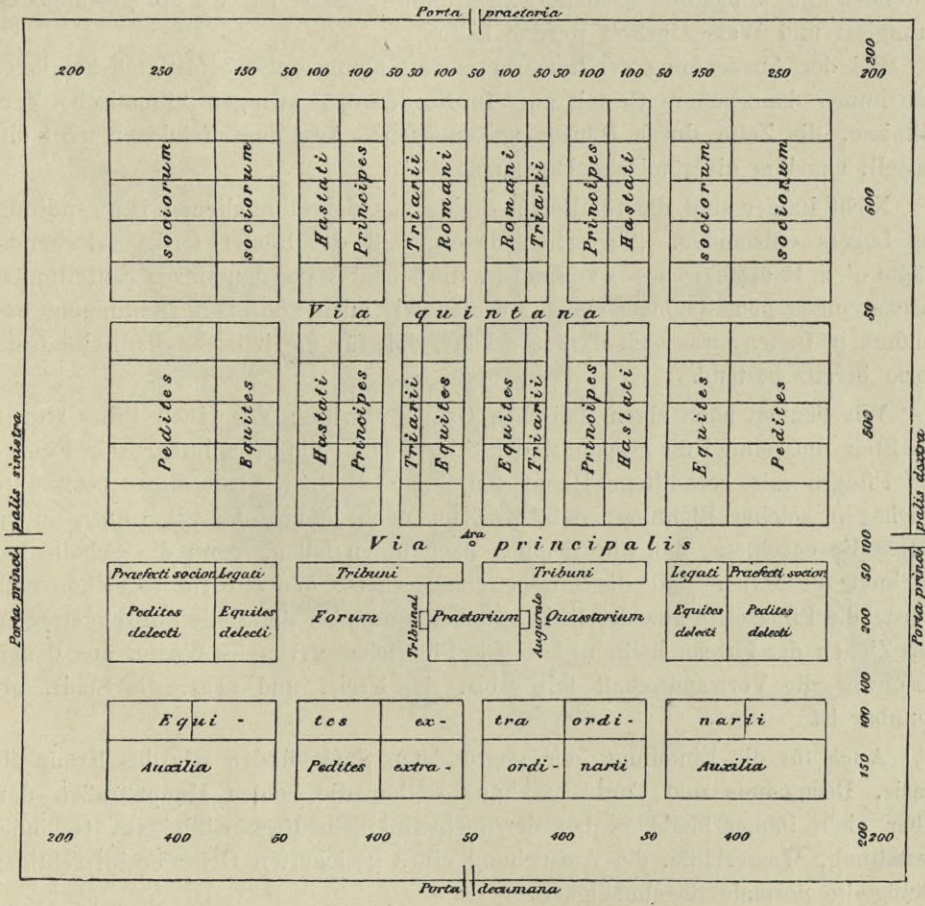


Abb. 11. Römisches Lager.*)
(Die Maße sind röm. Fuß.)

quintana, in 12 Rechtecke, und die weitere Unterteilung durch kleinere Gassen *Viae vicinariae* (Vicinalgassen) entsprechend der Stärke der Bürgertruppen und Bundesgenossen, Reiter, Triarier, Principes, Hastati, in Turmen, Manipeln und Kohorten ist anzunehmen. Ähnlich ist die kleinere Hinterhälfte, westlich von der *Via principalis*, geteilt. Um dies Lagerrechteck zieht sich ein freier breiter Raum, das

*) Nach Meyer, a. a. O., Bd. 12.

Intervallum; dann folgt der Schutzwall. Er enthält vier Tore in der Richtung der Via decumana und der Via principalis, im Osten die Porta praetoria, im Westen die Porta decumana, im Norden die Porta sinistra und im Süden die Porta dextra. Es sei bemerkt, daß in Rücksicht auf örtliche Verhältnisse eine Verdrehung dieses Linienkreuzes gegen die Himmelsrichtungen häufig vorkommt, so zwar, daß die Frontseite, also die, wo das Gros des Heeres lagert, dem Feinde zugewendet und womöglich nach derjenigen Seite gekehrt ist, wo am geeignetsten fouragiert und Wasser geholt werden kann.

Bei der Ausdehnung der Römerherrschaft nehmen die befestigten Feldlager eine immer dauerhaftere Gestalt an. In Nordeuropa zwingen klimatische Verhältnisse, die Zelte durch Häuser zu ersetzen. Aus dem Feldlager wird ein Kastell, aus ihm die römische Lagerstadt.

Nicht immer sind die römischen Städte aus der allmählichen Umwandlung des Lagers entstanden. Abgesehen davon, daß die Römer fertig dastehende Städte — z. B. etruskische — vorfanden, die sie aber meistens ihren Einteilungsanschauungen gemäß umgestalteten, wissen wir auch von Stadtgründungen, besonders in Italien, was sich daraus erklärt, daß für die italische Stadt eine feste Form bereits bestand.

Wir kennen auch einen italischen Gründungsritus: Vor einen Pflug wurde ein Stier und eine Kuh gespannt, der Stier rechts, die Kuh links. Der Führer des Pfluges mit verhülltem Haupt umpflügte die zur Stadtanlage bestimmte Fläche in solcher Richtung, daß die Kuh nach innen, der Stier nach außen ging. Er beachtete, daß die Schollen nach innen fallen, denn die Scholle bezeichnet die Mauer und die Furche den Graben. Wo ein Tor entstehen soll, wurde die Pflugschar aus der Erde gehoben und über die Stelle hinweggetragen. Das Ziehen der Furche heißt *urvarē*, die Pflugschar *urvus* — Worte, aus denen unschwer die Verwandtschaft mit *orbis*, der Kreis, und *urbs*, die Stadt, erkennbar ist.

Auch für die Einteilung der gegründeten Stadt finden wir das Kreuz als Basis, *Decumanus* und *Cardo maximus* stellen die beiden Hauptstraßen dar. Aber nicht immer bleibt es bei der rechtwinkligen Regelmäßigkeit. Geländegestaltung, Wasserläufe, die Aufsuchung eines gesicherten Ortes beeinträchtigen häufig die normale Regelmäßigkeit.

Als Beispiel der Unregelmäßigkeit möge der Grundriß von Pompeji (Abb. 12) hier vorgeführt sein.

Obwohl das Prinzip der römischen Limitation erkennbar ist, zeigt die Ausbildung eine z. T. durch die Örtlichkeit bedingte, wahrscheinlich aber auch auf andere, übrigens schwerlich aufzuklärende Ursachen zurückzuführende Abweichung vom Schema.

Wenn ich hiermit zunächst ein Beispiel für eine Ausnahme von der Regel vorführe, so geschieht dies, weil wir in Pompeji eine durchaus unveränderte, wenn auch in Trümmern liegende römische Stadtanlage besitzen, deren Grundriß, soweit die Ausgrabung aus der Vesuviasche bisher erfolgte, genau fest-

gestellt ist. Kein anderes Beispiel vermag uns das Bild eines römischen Stadtgrundrisses so unverändert zu zeigen. In der nordsüdlich verlaufenden Stabianer Straße wird die Via principalis erblickt, in der nördlich gelegenen ostwestlich verlaufenden Stolaner Straße die Via decumana. Dann ist das Stolaner Tor die Porta praetoria. Der südliche Straßenzug, d. i. die übrigens nur in ihrer westlichen Hälfte bisher aufgedeckte Abundanzstraße, wäre ein zweiter Haupt-Decumanus, wie er aus der Heeresenteilung durch Hinzuziehung von Bundestruppen sich ergab.*) Das Vesuvtor im Norden gilt als Porta sinistra und das Stabianer Tor im Süden als Porta dextra.

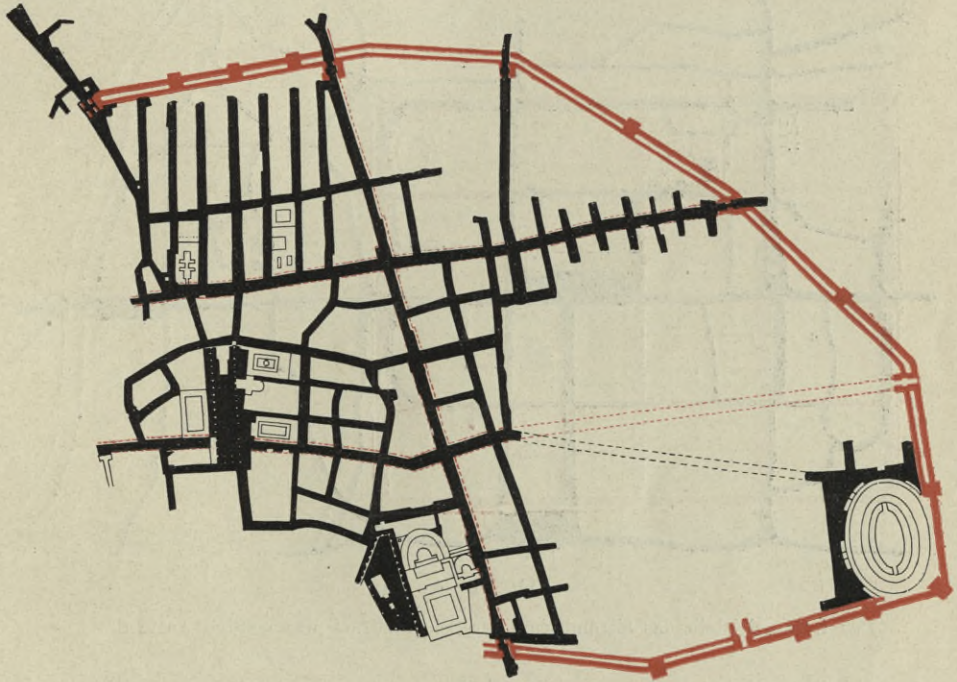


Abb. 12. Pompeji.

Der Rotdruck bezeichnet die Hauptteilungslinien des Lagerschemas und die Umwallung, der Schwarzdruck die ausgegrabenen Straßen.

Einen Stadtgrundriß, der auf das normale römische Standlager zurückzuführen ist, besitzt das italienische Alpenstädtchen Aosta (Abb. 13).

Unter Augustus als „Augusta (Aosta!) Praetoria Salassorum“ im Jahre 25 v. Chr. gegründet, bildet es den Schlüssel zu den beiden wichtigen Alpenpässen des großen und kleinen St. Bernhard. Trotz ihrer wechselreichen Schicksale hat sich die Stadt ihre ursprüngliche Form in einer Weise bewahrt, die sie in hohem Maße für die Betrachtung des Entwicklungsganges der Stadtgrundriß-Gestaltung geeignet erscheinen läßt. Sie bildet ein Rechteck von

*) Vergl. auch Köln a. Rhein, Abb. 16 S. 27.

725 zu 570 m. In der Mitte der Schmalseiten liegen die beiden Tore, Porta praetoria und Porta decumana, die noch heute wie die Mauern mit ihren Türmen in beträchtlicher Höhe vorhanden sind. Neuerdings sind nun auch die Fundamente der überbaut gewesenen seitlichen Tore, der Porta sinistra und dextra aufgedeckt worden, die ganz entsprechend der normalen Einteilung des römischen Lagers der Rückseite des Lagerrechtecks sich nähern. Die heutigen Straßen zeigen im wesentlichen die Richtungen der altrömischen, insbesondere die der Via decumana und der Via principalis entsprechenden, die die gegen-

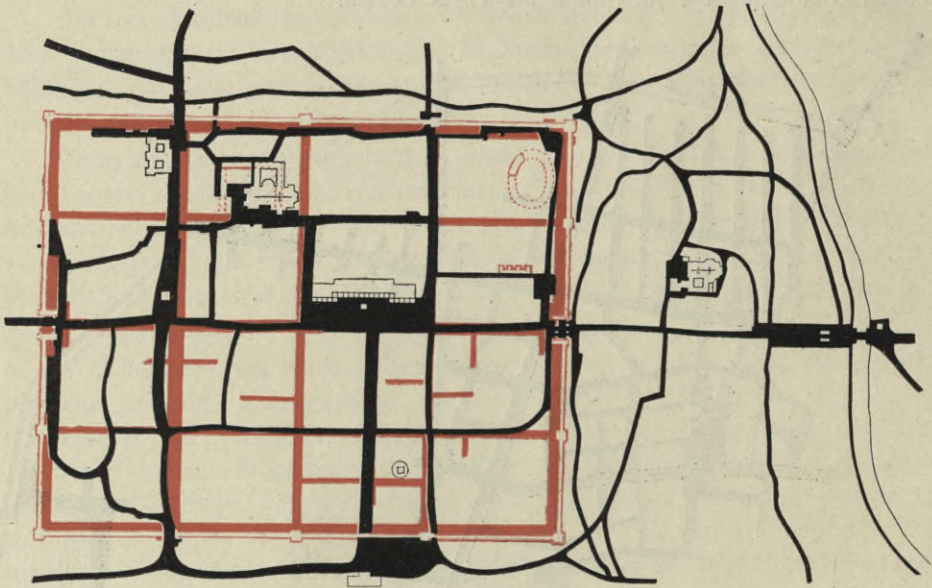


Abb. 13. Aosta.

Der Rotdruck stellt das altrömische, der Schwarzdruck das heutige Aosta dar.

überliegenden Tore miteinander verbinden, andere Straßen entsprechen der Via quintana, den verschiedenen Decumani oder einzelnen Vicinalgassen.

Auch in anderen italienischen Städten wie Rimini, Faenza, Modena, Bologna ist die römische Lagerstadteinteilung noch erkennbar.

In Turin (Abb. 14) steckt ebenfalls noch das Rechteck des altrömischen Standlagers, dessen exakte Regelmäßigkeit dauernd vorbildlich bei der weiteren Entwicklung und Vergrößerung der Stadt gewirkt hat. Hierbei ist allerdings zu beachten, daß das heutige größere Turin und sein regelmäßiger rostförmiger Stadtplan wesentlich auch auf Rechnung des 18. Jahrhunderts zu setzen ist, das, wie wir später sehen werden, auch in dieser Hinsicht dem Klassizismus huldigte.

Auch der Kern von Florenz (Abb. 15) baut sich auf den Einteilungslinien der alten römischen Lagerstadt auf, die — wohl durch die zahlreichen Palastbauten der Renaissance veranlaßt — auch in dem neuesten Umgestaltungs-

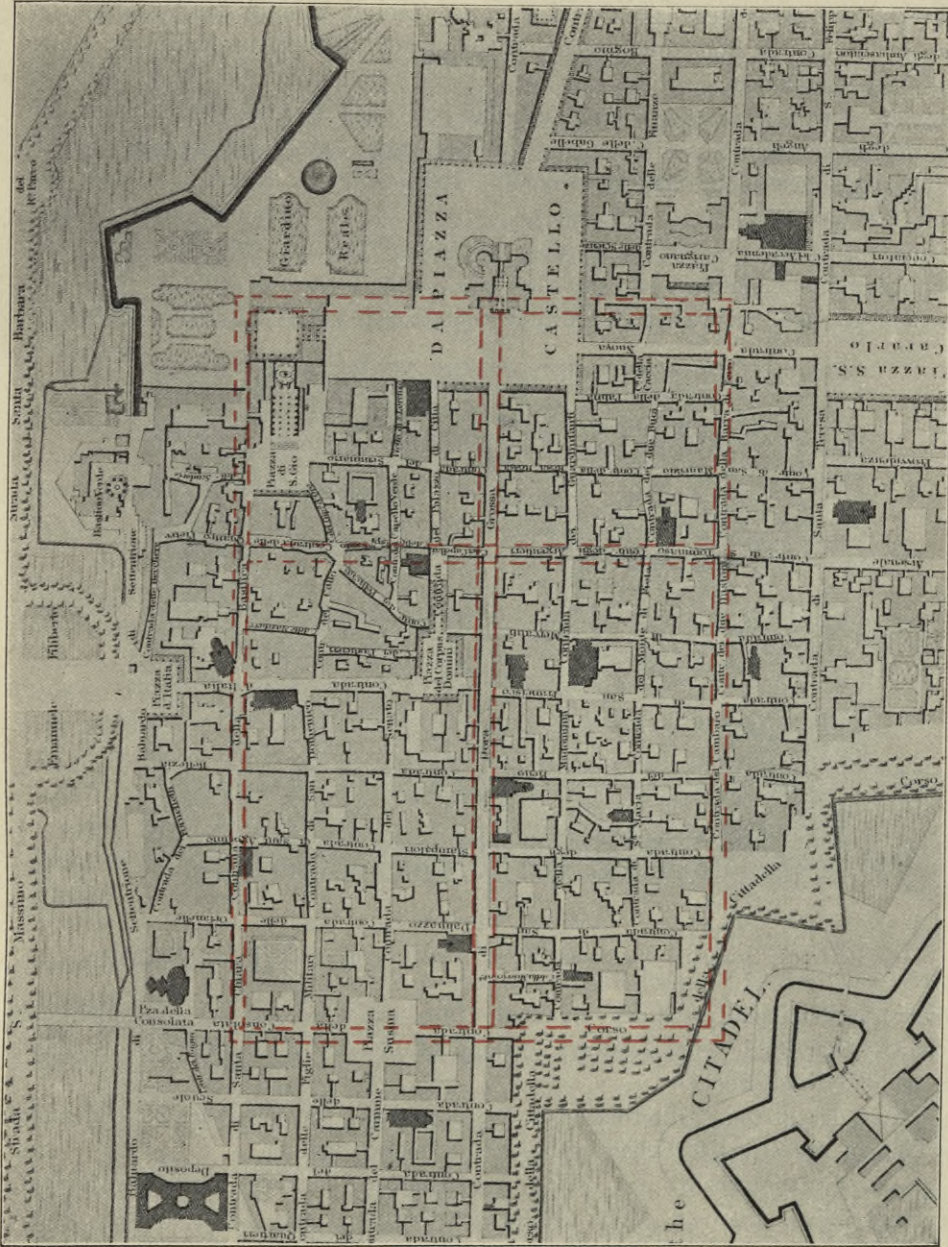


Abb. 14. Turin.
Der Rotdruck bezeichnet die Hauptteilungs- und Umwallungslinien der Lagerform.

plane erhalten geblieben sind. Die heutige Via calzajoli ist die Via principia und den Decumanus maximus finden wir in Via Strozzi und Via del corso. Außerhalb des Lagerrechteckes weichen fast sämtliche Straßen von den Richtungen des Lagerrechteckes völlig ab. Sie entstammen dem Mittelalter. Soweit auch immer die Römer ihre Macht verbreiteten, treten uns ihre Spuren deutlich entgegen. Überall, von der Ostküste des Schwarzen Meeres bis

Lissabon, vom ägyptischen Theben bis an das Vallum Antonini in Nord-England finden wir die in Rom und Italien entstandenen Formen ihrer Kultur. Ihre Bauweise übertrugen sie nicht minder, wie ihre heimische Art in die fernsten Kolonien. So erscheint es verständlich, daß wir auch in vielen Orten außerhalb der italienischen Halbinsel ähnliche Grundrißformen der Städte wiederfinden.

In den alten Kulturländern Ägypten, Mesopotamien, Kleinasien trafen die Römer auf vieles, was ihrer Kulturanschauung entsprach. Manches davon nahmen sie auf, im übrigen ergänzten sie dort und gestalteten um, was sich ihren Gewohnheiten nicht einfügte. In den bis dahin unkultivierten Ländern, deren Erscheinen auf dem Schauplatz der Weltgeschichte mit der Kolonisation durch die

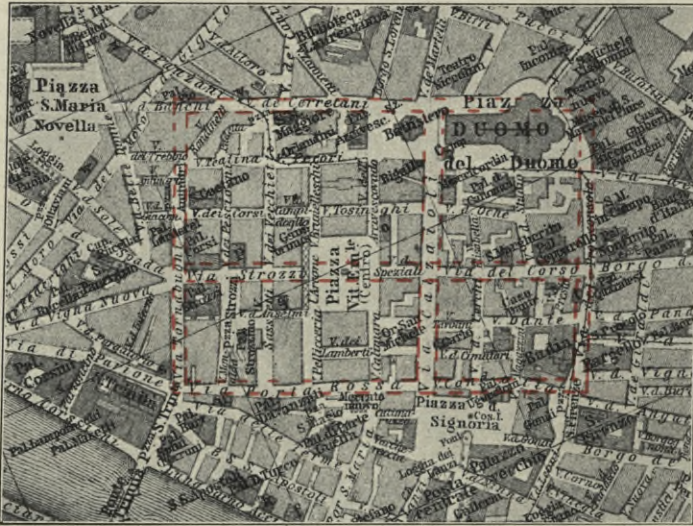


Abb. 15. Florenz.*)

Der Rotdruck bezeichnet die Hauptteilungs- und Umwallungslinien der Lagerform.

Römer zusammenfällt, schufen sie neu. Dies trifft die Länder südöstlich der Donau, ferner Gallien und Spanien, Britannien und das südwestliche Deutschland bis an den Niederrhein.

Aus der großen Zahl römischer Ansiedlungen, die noch heute wenigstens im Namen des Ortes fortleben, will ich nur einige nennen.

Auf deutschem Boden: Wien, Regensburg, Augsburg, Straßburg, Speyer, Worms, Mainz, Koblenz, Bonn, Köln; in Frankreich: Lyon, Nimes, Arles, Paris, Boulogne; in Spanien: Zaragossa (Caesar Augusta), Pampelona, Cartagena, Cordova, Toledo; in England: London, Exeter, Colchester, Gloucester, Wroxeter (das alte Viroconium).

Obwohl also auch Frankreich, England und Spanien Beispiele für die Stadtgrundrißentwicklung auf den Linien des römischen Lagers aufweisen, will ich mich hier auf einige deutsche Städte beschränken.

*) Nach Baedeker, Italien, I. Teil. Leipzig 1902.

Von den Römerstädten auf deutschem Boden ist in erster Linie Köln a. Rhein (Abb. 16), die alte Colonia Claudia Ara Agrippinensium, zu erwähnen.

Der Kern von Köln läßt das Lagerrechteck, wie es der späteren Gestalt, die der Heeresenteilung unter den Kaisern entspricht, noch deutlich erkennen. Infolge der Bundesgenossen (den Ubiern), die neben den römischen Bürgern hier angesiedelt wurden, haben wir es mit der Verdoppelung des ursprünglichen Lagers zu tun, woraus die mehr quadratische Form des Grundrisses sich ergibt. Wenn die beiden Portae praetoriae hier ausnahmsweise nicht der Wasserseite zugewendet sind, so erklärt sich dies daraus, daß der Rheinstrom selbst von den Römern beherrscht wurde, und die Westseite die Angriffsseite darstellt. Auf der germanischen Seite war die Kolonie zudem durch ein kleines Vorkastell, das Castellum divitensae, das heutige Deuz gesichert. Das Gros des Heeres lag also auf der Westseite. Die Via principalis, die heutige Hohe Straße, nähert sich dementsprechend der Rückseite, also dem Rhein. Der Decumanus, der die beiden Lagerhälften trennt, ist nur noch in kurzen Straßenstücken, während die Haupt-Decumani jeder Lagerhälfte in der Schildergasse und der Breitestraße noch wohl erkennbar sind. Die heute vorhandenen Reste römischer Umwallung gehören dem Mauergürtel der späteren

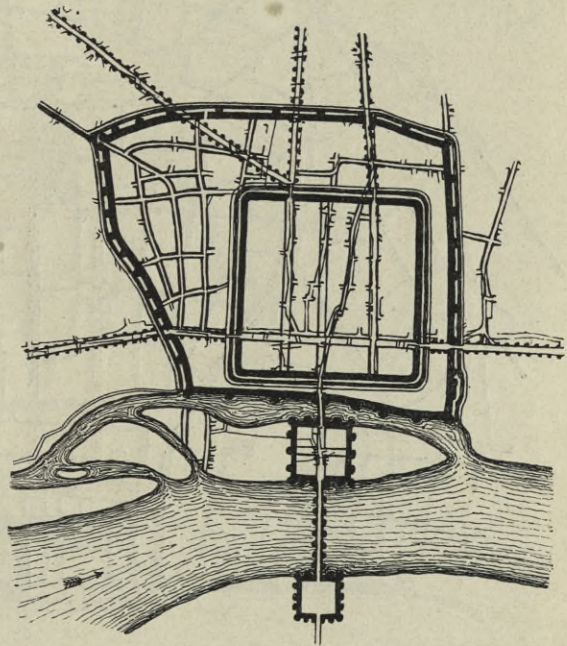


Abb. 16. Köln a. Rhein — Römische Lagerstadt.

vergrößerten Stadt an, die als Römer- und Frankenstadt bezeichnet wird und ein Viereck von weniger regelmäßiger Form bildet.

Nach Untergang der Römerherrschaft am Rhein erfolgte auch ein Niedergang der Stadt. Um 450 üben die bis an den Rhein vorgedrungenen Hunnen ihr Zerstörungswerk. Bis unter Chlodwig, dem Begründer einer neuen fränkischen Monarchie, auf und zwischen den römischen Trümmern eine fränkische Stadt entsteht. Die Zerrüttung des Reiches Karls des Großen nach dessen Tode wirkte auch auf Köln. Im Jahre 885, nachdem die Normannen ihre Raubzüge auch hierhin richteten, lag die Stadt zum zweiten Male in Ruinen. Sie erhob sich jedoch bald wieder unter Kaiser Otto I. Als das abendländische Christentum hier festen Boden gefaßt hatte, wurde es zu einem blühenden Gemeinwesen, das sich durch das Mittelalter und die Zeit der Renaissance bis in unsere Tage erhalten hat und wie wenig andere Städte entwickelte (Abb. 17). Es ist begreif-

lich, daß bei solchem Schicksal, das die Stadt zweimal völlig vernichtete und sie doch immer wieder erstehen und sich entwickeln ließ, sich im Laufe der Zeiten vieles von dem ursprünglichen Bestande veränderte, aber dennoch ist die erste Grundrißform nicht völlig verwischt.

Von den ferner genannten Städten, in denen wir den römischen Kern noch zu erkennen vermögen, sei auch der Grundriß von Straßburg i. Els. (Abb. 18) hier vorgeführt.



Abb. 17. Köln a. Rhein. — In der Gegenwart.

Der Rotdruck stellt die Hauptstraßen und Umwallungen der römischen und der römisch-fränkischen Lagerstadt, der Schwarzdruck die innere Stadt des heutigen Köln dar.

Die Niederlassung wird auf Kelten zurückgeführt. Im Jahre 9 n. Chr. legten die Römer dort ein Kastel an, von dem man sichtbare bauliche Reste noch gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts nachgewiesen hat. Das Lagerrechteck mit dem rechteckigen Straßennetz umfaßt den Stadtteil um das Münster herum. Wenn auch hier, wie in Köln, die Straßen sich seitlich zu ihrer ursprünglichen Lage



Abb. 18. Straßburg i. Els.
Der Rotdruck bezeichnet die Hauptteilungs- und Umwallungslinien der Lagerform.

verschoben haben, oder in schräger Richtung abgelenkt sind, so ist die Einteilung des römischen Standlagers doch an einer ganzen Reihe von Straßenzügen und kürzeren Straßenstrecken noch zu erkennen. Die Rosenbad- und Münstergasse sind als *Via principalis* zu deuten. In der Richtung der Krämer- und Bruderhofgasse, in deren Kreuzung mit der Münstergasse der Vierungsraum des Münsters liegt, was auf die Ara und den Kreuzungspunkt des Templums schließen läßt, ist demnach der *Decumanus maximus* zu suchen.

Die Ähnlichkeit mit dem Grundriß des Kernes italienischer Städte, insbesondere Florenz, ist unverkennbar.

Die Römerstädte auf deutschem Boden waren etwa im 4. Jahrhundert unter den zerstörenden Wirkungen der Völkerwanderung in Trümmer gesunken. Der geringe Rest ihrer fremdländischen Bewohner, der sich in ruhigeren Zeiten dort etwa wieder zusammenfand, untermischte sich mit Germanen, die sich daneben ansiedelten und ging schließlich darin auf.

Das deutsche Volk war im übrigen bis dahin fast ausschließlich Ackerbau und Viehzucht treibend auf dem Lande ansässig. Von nun an ist aber ein Umschwung zu verzeichnen, der im Verlaufe der Zeit zur Stadtbildung führte.

Seit Karl d. Gr. wird von Städtegründungen gesprochen. Zunächst handelt es sich um Gründung fester Orte als Stützpunkte, die zur Wiedergewinnung des Landes gegen den von Osten gekommenen Strom der Völkerwanderung errichtet wurden. Sodann ist für die Stadtbildung des Mittelalters namentlich die Entwicklung aus den privilegierten Märkten geltend zu machen, die häufig an den alten Bischofssitzen, aber auch an den Kreuzungsstellen der Karawanenstraßen, an Flußübergängen und den natürlichen Wasserstraßen der großen Ströme entstanden. Könige und Territorialherren verliehen das Recht des Marktverkehrs, auch an die geistlichen Herren; daher dann auch der Zusammenhang zwischen kirchlichen Festen und Märkten. Die Marktgründung steht im Zusammenhang mit der Ansiedlung der Marktleute. Die wandernden Kaufleute wurden sesshaft gemacht. Die Klöster gaben dazu aus ihrem Besitz Land, später werden diese Ansiedlungen zum Schutze mit Ringmauer und Graben umgeben, doch ist das nicht immer der Fall. Auch bei den königlichen Pfalzen entstanden solche Märkte.

Im Osten Deutschlands begann die Kolonisation. Unter den Ordensrittern wurden im 13. Jahrhundert die festen Burgen errichtet und neben der Burg meist eine Stadt begründet. Aber auch an anderen Stellen entstanden unter der Einwirkung gemeinsamer Lebensinteressen Städte lediglich durch Zusammenschluß der Menschen, die die Notwendigkeit fühlten aus ihren zerstreuten und offenen Wohnsitzen sich in befestigten Orten zu vereinigen, um sich vor allem gegen die Gefahren der Feinde besser zu schützen.

Schon von der Mitte des 12. Jahrhunderts an tritt an Stelle der Marktgründung die eigentliche Stadtgründung. Stauffer, Zähringer, Welfen, Askanier legten planmäßig Städte an. In der verhältnismäßig kurzen Zeit von etwa 400 Jahren, also vom 11. bis 14. Jahrhundert, sind in Deutschland etwa 2500 Städte ins Leben getreten, die am dichtesten in den Ländern der älteren Kultur im Südwesten und spärlicher im Nordosten verteilt sind.

Betreffs des Standortes deutscher Städte ist zu beobachten, daß sie die Lage in der Ebene mindestens bevorzugen. Hierin zeigt sich ein entschiedener Gegensatz zu den Städten romanischer Länder, die wenigstens in früherer Zeit wegen des natürlichen Schutzes auf der Höhe einen Berg aufzusuchen pflegten.

Für die Anlage der königlichen Pfalzen, namentlich für die festen Burgen der Territorialherren ist auch bei uns in der Regel eine ähnliche Lage gewählt. Die Grundrisse der hieraus hervorgegangenen Städte zeigen denn auch ein anderes Bild wie diejenigen jener Orte mit den großen kirchlichen Mittelpunkten. Diese bilden auch körperlich Gegensätze, um sie scharen sich allseitig das

bürgerliche Leben und ihm angepaßt die Straßenzüge in mehr oder minder konzentrischer Form. Aber jene aus den Burgen weltlicher Herren hervorgegangenen Städte liegen meist einseitig am Fuße des Burghügels, woraus sich ein wesentlich anderes Grundrißbild entwickelt.

Ein weiteres Moment, das für die Stadtgrundrißbildung von Einfluß ist, liegt in den örtlichen physikalischen Verhältnissen der Baustelle, Berg und Tal, Wasserläufe und Meeresküste.

Aus der Art der Entstehung sind auch in Deutschland wie in Griechenland und Italien die beiden scharf voneinander abweichenden Typen der Grundriß-



Abb. 19. Lennep.

bildung zu unterscheiden. Die ältere unregelmäßige Form gehört auch hier der geschichtlichen — d. h. allmählich gewordenen — Stadt an, die jüngere regelmäßige Form ist der planmäßig und durch einen Akt gegründeten Stadt eigen.

Der geschichtlichen Entwicklung entsprechend verteilen sich geographisch diese beiden Typen im allgemeinen auf die Lande zu beiden Seiten des Flußlaufes von Saale und Elbe. Links von dieser Linie bis zur Westgrenze des Reiches findet sich vorzugsweise die ältere, rechts davon bis zur Ostgrenze vorzugsweise die jüngere Form.

Obwohl nun die Stadt nicht nur rechtlich, sondern auch nach ihren wirtschaftlichen Bedingungen durchaus vom Dorfe zu unterscheiden ist, läßt sich im



Abb. 20. Hattingen.

Grundriß der älteren Stadt und dem Dorfgrundriß kein grundsätzlicher Unterschied erkennen. Ein Dorfplan mit den geschlossenen Reihen hoher städtischer Gebäude bestellt, würde das getreue Bild eines kleinen west- oder mitteldeutschen Städtchens ergeben. Diese Übereinstimmung ist aber an sich noch kein Beweis dafür, daß die eine aus dem anderen, die Stadt aus dem Dorf hervorgegangen

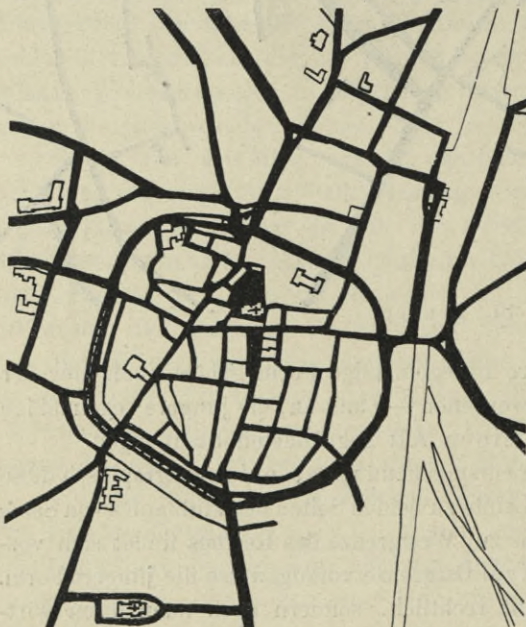


Abb. 21. Recklinghausen.

ist, was allerdings häufig geschehen sein mag. Wo aber von vornherein ein städtisches Gemeinwesen gegründet wurde, ist die Dorfanlage als das der Bevölkerung einzige bekannte Vorbild für Anlage und Aufbau der Stadt maßgebend gewesen.

Dorfkerne sind in vielen Städten deutlich zu erkennen. Die Dorfform hat ferner bei der weiteren Entwicklung vorbildlich gewirkt, so daß viele, selbst größere Städte diesen dörflichen Charakter in ihrem Grundriß völlig bewahrt haben.

Die Stadt Lennep (Abb. 19) gibt in ihrem Grundriß ein anschauliches Bild dieser Gestaltung. Auch Hattingen (Abb. 20) und Recklinghausen (Abb. 21) lassen das gleiche erkennen. Charakte-

ristisch tritt hier namentlich der vielen Dorfanlagen eigentümliche rundliche Kirchplatz, der ihre Mitte bildet, auf. Der Rundling slavischen Ursprungs und das Gewanddorf bilden den Ausgangspunkt für diese Kirchplätze.

Nürnberg (Abb. 22) gibt uns ein Bild der Stadtgrundrißbildung im Schutze einer Burg und unter dem Einfluß der Wehrbauten. Wie in den meisten Fällen legt sich auch hier die Stadt einseitig an den Burgberg. Deutlich zeichnen sich die drei mittelalterlichen Entwicklungsperioden durch die verschiedenen Be-



Abb. 22. Nürnberg.

festigungsanlagen im Grundriß ab. Der älteste Mauerring reicht von der Burg nur bis zur Pegnitz; die zweite Mauer umschließt zugleich einen kleineren Stadtteil am linken Pegnitzufer; die dritte Umwallung umzieht in größerem Kreise auf beiden Ufern die wesentlich erweiterte Stadt, aber immer bildet die Burg einen Teil des Mauerringes. Wir sehen darin eine merkwürdige Übereinstimmung mit der Befestigung der geschichtlich ältesten Städte, z. B. Chorsabad. (Vergl. Abb. 2, S. 10.)

) Nach Stübgen, a. a. O.

Die aus dem befestigten Bischofssitz hervorgegangene Stadt Halberstadt (Abb. 23) enthält im Kern die Bischofsburg mit den großen Kirchen. Die z. T. auf der Talseite noch vorhandene Burgmauer gibt den Straßen dort ihre Führung. Im Laufe der Zeiten gliederten sich die einzelnen Stadteile an; kleinere Ortschaften und Klöster, die sich im Schutze der bischöflichen Residenz in der Nähe angesiedelt hatten, gingen bei weiterer Vergrößerung des Stadtgebietes hierin auf. In kriegerischen Zeiten wurde das gesamte bebaute Gebiet mit einer Stadtmauer und Gräben umzogen und durch Tortürme und Verteidigungswerke gesichert. Wie bei den Städten, die sich im Schutze der Burgen weltlicher Herren ansiedelten, legt sich auch hier die Stadt zunächst fast ein-

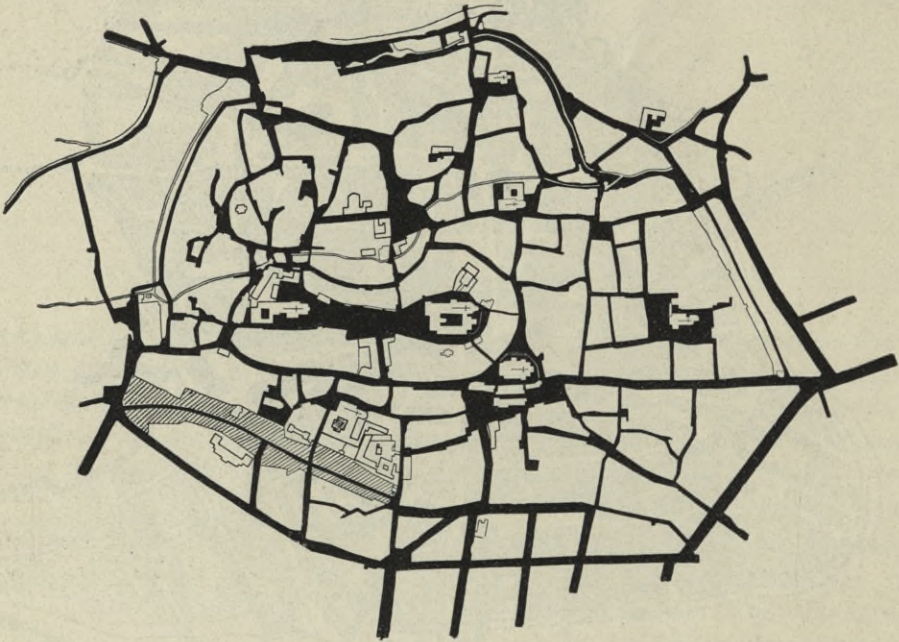


Abb. 23. Halberstadt.

seitig nach Nordosten an den Fuß des Burgberges, den sie allerdings im weiteren Verlauf ganz umschlossen hat.

Wie sich das Grundrißbild bei den Städten mit großem kirchlichen Kern gestaltet, zeigt uns Münster i. Westf. (Abb. 24). Der Ausgangspunkt seiner Entstehung, die kirchliche Niederlassung, bildet die Mitte. Hier ist noch heute im großen Domplatz der kirchliche Kern scharf von der übrigen Stadt geschieden. Nur vier Radialstraßen führen von dem nächsten konzentrischen Straßenzug in diesen Kern, während von dort zu der aus der späteren Umwallung hervorgegangenen Promenade und teilweise darüber hinaus eine weit größere Zahl von Radialstraßen sich erstreckt.

Wir haben uns nun noch die unter dem Einfluß der physikalischen Beschaffenheit der Baustelle für die Stadt entstehende Grundrißbildung zu ver-



Abb. 24. Münster i. Westf.

gegenwärtigen. Hierfür möge zunächst die Stadt Miltenberg a. M. (Abb. 25) als Beispiel vorgeführt sein. Sie schmiegt sich völlig der Geländegestaltung zwischen den steilen Sandsteinfelsen und der stark gekrümmten Uferlinie des Maines an.

Bei Hagen i. Westf. (Abb. 26) sehen wir im Grundriß ein Dreieck, das aus der Wegbildung in dem durch Anschwemmung ausgefüllten Zusammenfluß

zweier Täler entstanden ist. Hier tritt also zur physikalischen Beschaffenheit des Baugrundes die Verkehrslinie.

Unter dem Einfluß der physikalischen Lage und des Verkehrs steht auch der Grundriß der alten Kaiserstadt Goslar (Abb. 27). Holz und Erze wurden

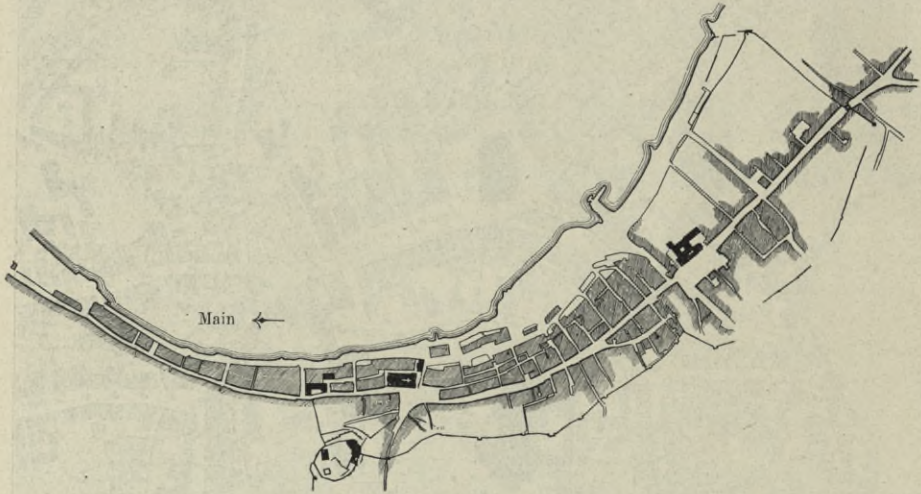


Abb. 25. Miltenberg a. M.

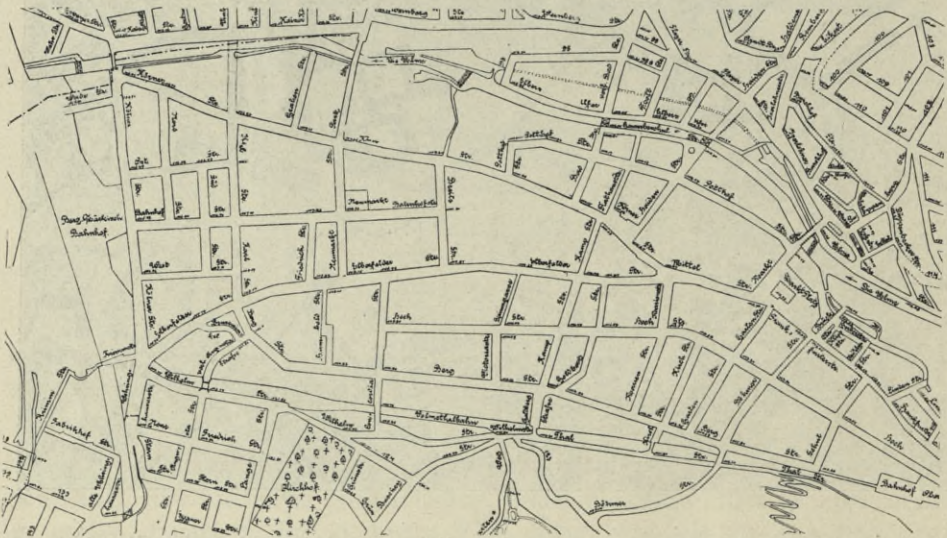


Abb. 26. Hagen i. Westf.

aus dem Gebirge zur Ebene gebracht. Daraus entstanden eine Anzahl durchlaufender Straßenlinien in dieser Richtung, d. i. vom Frankenberg zum „Breite Tor“, während keine durchgehende Straße in der verkehrslosen Querrichtung vorhanden ist.

Zu einer eigenartigen Grundrißbildung hat die physikalische Beschaffenheit der Baustelle von Rothenburg o. T. (Abb. 28) geführt. Es handelt sich auch hier um eine Anlage im Schutze einer Burg. Die tief in das Gelände eingeschnittene Tauber umzieht in großer Kurve den gegen den Fluß steil abfallenden Burghügel. Hier bot sich am Fuß kein geeigneter Raum für eine Stadt. Sie siedelte sich deshalb auf der hinter der Burg anschließenden Hochebene an, wo auch die Feldmark sich erstreckt, und schützte sich hier durch Mauerring und Graben, die beim weiteren Aufblühen der Stadt weiter hinausgeschoben wurden. Die ringförmigen Straßen danken ihre Gestalt der älteren Umwallung, deren Torbauten noch wohl erhalten sind.

Bei der jüngeren ostdeutschen Form des Stadtgrundrisses ist zunächst festzustellen, daß hier ein völliger und grundsätzlicher Unterschied zwischen dem ländlichen Gemeinwesen und der Stadt besteht. Die Dorfanlage im Osten Deutschlands weicht in nichts von der westdeutschen ab, während sämtliche ostdeutsche Städte das rostförmige Stadtgrundriß-Schema zeigen. Wir zählen im Osten mehrere hundert Städte mit diesem regelmäßigen Grundriß.

Als Beispiel für den ostdeutschen Stadtgrundriß sei der des kleinen Städtchens Demmin (Abb. 29) vorgeführt. Die durch den Ort führende Landstraße

bildet die Achse des eiförmig gestalteten und von einer Mauer umzogenen Stadtgebietes, das teils parallel zur Achse, teils senkrecht dazu verlaufende Straßen hat.

Ein wenig abweichend hiervon ist der Grundriß von Hirschberg i. Schles. (Abb. 30), wo zwar das Rechteck-Schema beibehalten, aber die Straßen in der Richtung der geringeren Ausdehnung der Stadt gegeneinander versetzt sind.

Diese rechtwinklige Regelmäßigkeit findet sich fast unverändert in einer größeren Zahl von Städten, die eine nennenswerte Weiterentwicklung nicht aufzuweisen haben. Sie ist aber mehr oder minder verändert auch in einer ganzen Zahl später weiter entwickelter Städte noch festzustellen, so z. B. in Königsberg i. Pr. (Abb. 31), ferner in Thorn, Köslin, Templin, Neubrandenburg, Lübeck, Brieg, Liegnitz, Görlitz, Reichenbach i. Schl., Frankfurt a. O. und anderen.



Abb. 27. Goslar.*)

*) Nach Bädcker, Nordwestdeutschland. Leipzig 1905.



Abb. 28. Rothenburg o. T.*)

Auch über die heutigen Ostgrenzen Deutschlands hinaus hat dieser Typus seine Herrschaft ausgedehnt, wie die Grundrisse von Krakau (Abb. 32), ferner Lemberg, Belgrad, Temesvar, Agram, Klausenburg, Kronstadt und andere Orte beweisen. Wir müssen uns aber erinnern, daß diese Städte meist deutschen Ursprungs sind.

*) Nach Unwin, a. a. O.

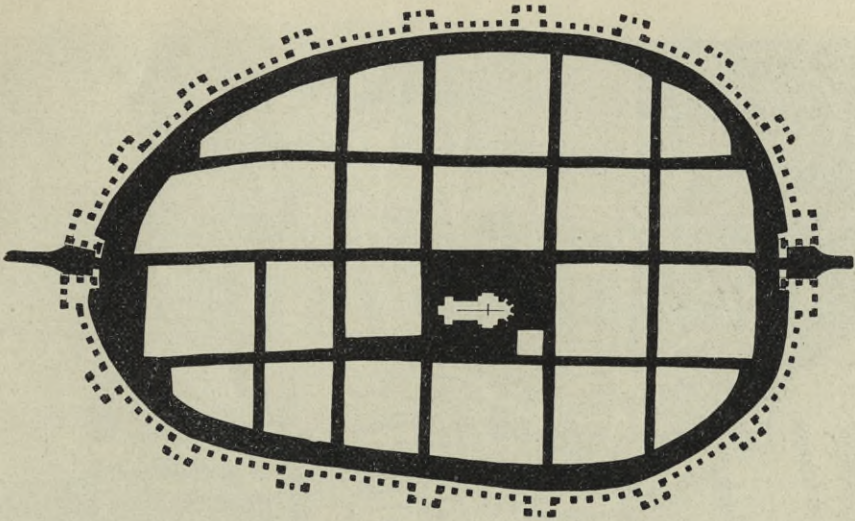


Abb. 29. Demmin.

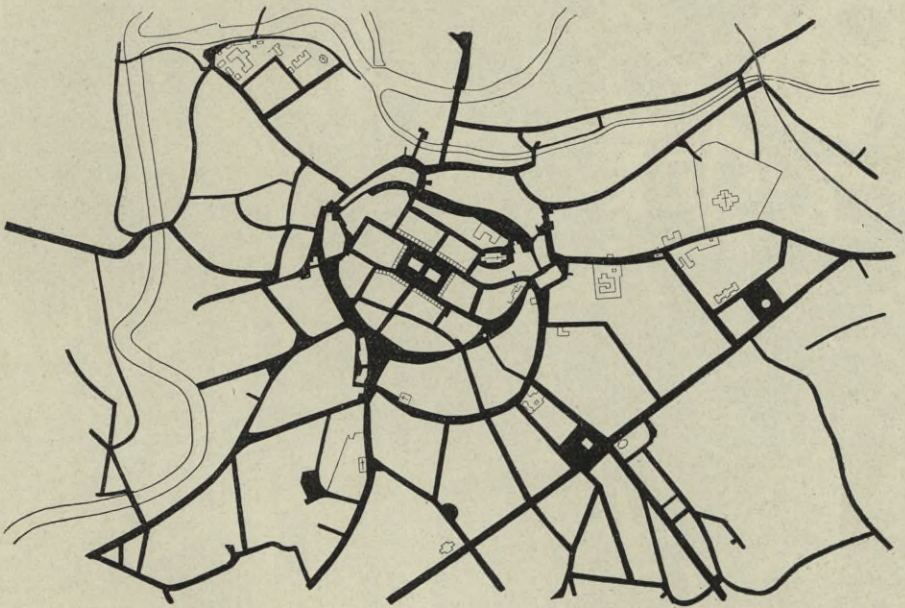


Abb. 30. Hirschberg i. Schl.

Ähnliche regelmäßige Gestaltung findet sich in den Grundrissen der Städtegründungen durch die Zähringer in Baden, die auf die deutschen Kolonisierungsbestrebungen zurückzuführen sind. Aus der großen Zahl sei Villingen (Abb. 33) hier vorgeführt; ferner seien Neuenburg, Waldshut, Lahr, Oberkirch, Oppenau und Steinbach genannt.



Abb. 31. Königsberg i. Pr.

In der Schweiz sind u. a. Bern, im Rheinland Hülchrath und Zons zu nennen, die durch gleiche regelmäßige Form ihre Entstehungsweise als planmäßig gegründete Stadt erkennen lassen.

Die regelmäßige rechteckige Netzform der Grundrißbildung beschränkt sich auch keineswegs nur auf Deutschland und deutsche Gründungen; sondern über

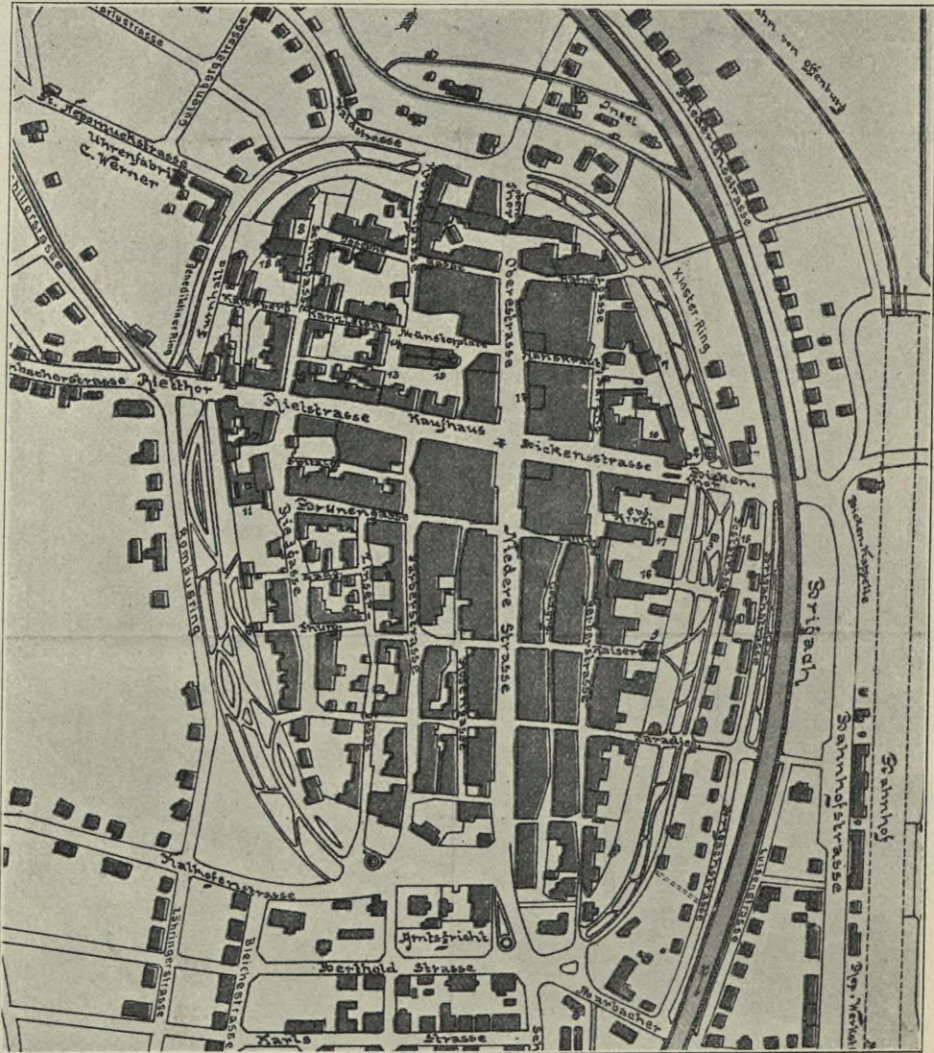


Abb. 33. Villingen.*)

die Grenzen hinaus treffen wir ähnliche Gebilde an. So bei dem i. J. 1246 von Ludwig dem Heiligen gegründeten und seinem Sohne Philipp dem Kühnen befestigten Aigues-Mortes (Abb. 34) in Süd-Frankreich.

*) Nach einer Lithographie von A. Schnurr in Villingen.

In einer Zahl von Städten West-Deutschlands, die vor der Entstehung dieser Kolonisierungsform bereits vorhanden waren, finden sich Stadtteile von größerem oder kleinerem Umfang, die das regelmäßige Schema zeigen. Es sind das Stadterweiterungen, die eben in die Zeit fallen, als diese Grundrißform in Mode stand.

Hierfür bietet der Grundriß von Kassel (Abb. 35) ein gutes Beispiel. Wir sehen an der Fulda mit der typischen Form westdeutscher Städte den ältesten Stadtteil. An ihn legt sich die bedeutende Stadterweiterung des späteren Mittelalters in der Gestalt des ostdeutschen Kolonisierungsgrundrisses und dieser wiederum schließt sich die Oberneustadt an aus der Zeit des Landgrafen Karl (1690 bis 1710), die das strenge Linienschema des Klassizismus hat.

Immerhin bilden aber die regelmäßigen Grundrisse im westlichen Deutschland die Ausnahme. Typisch für den Westen ist der frühmittelalterliche un-



Abb. 34.
Aigues-Mortes.*)

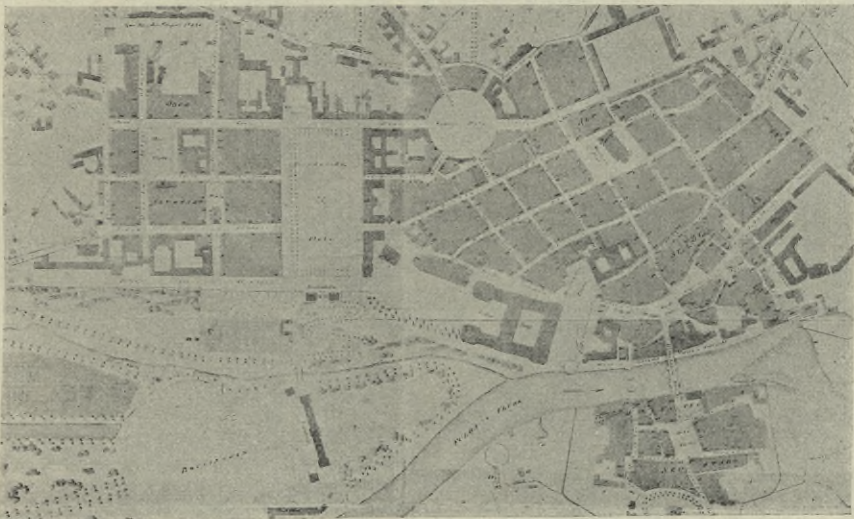


Abb. 35. Kassel.

regelmäßige Stadtgrundriß. Der regelmäßige rostförmige Plan findet sich, wie schon erwähnt, vorherrschend im Osten.

Der Gebrauch dieses Planschemas war übrigens nur kurz. Wenn wir heute den regelmäßigen Kern einer ostdeutschen Kolonisierungsstadt, die sich weiter entwickelt hat, verlassen und den im späteren Mittelalter angegliederten

*) Nach Stübgen, a. a. O.

Stadtteil betreten, so glauben wir nach Überschreitung der einstigen Umwallungslinie uns alsbald in eine westdeutsche Stadt versetzt.

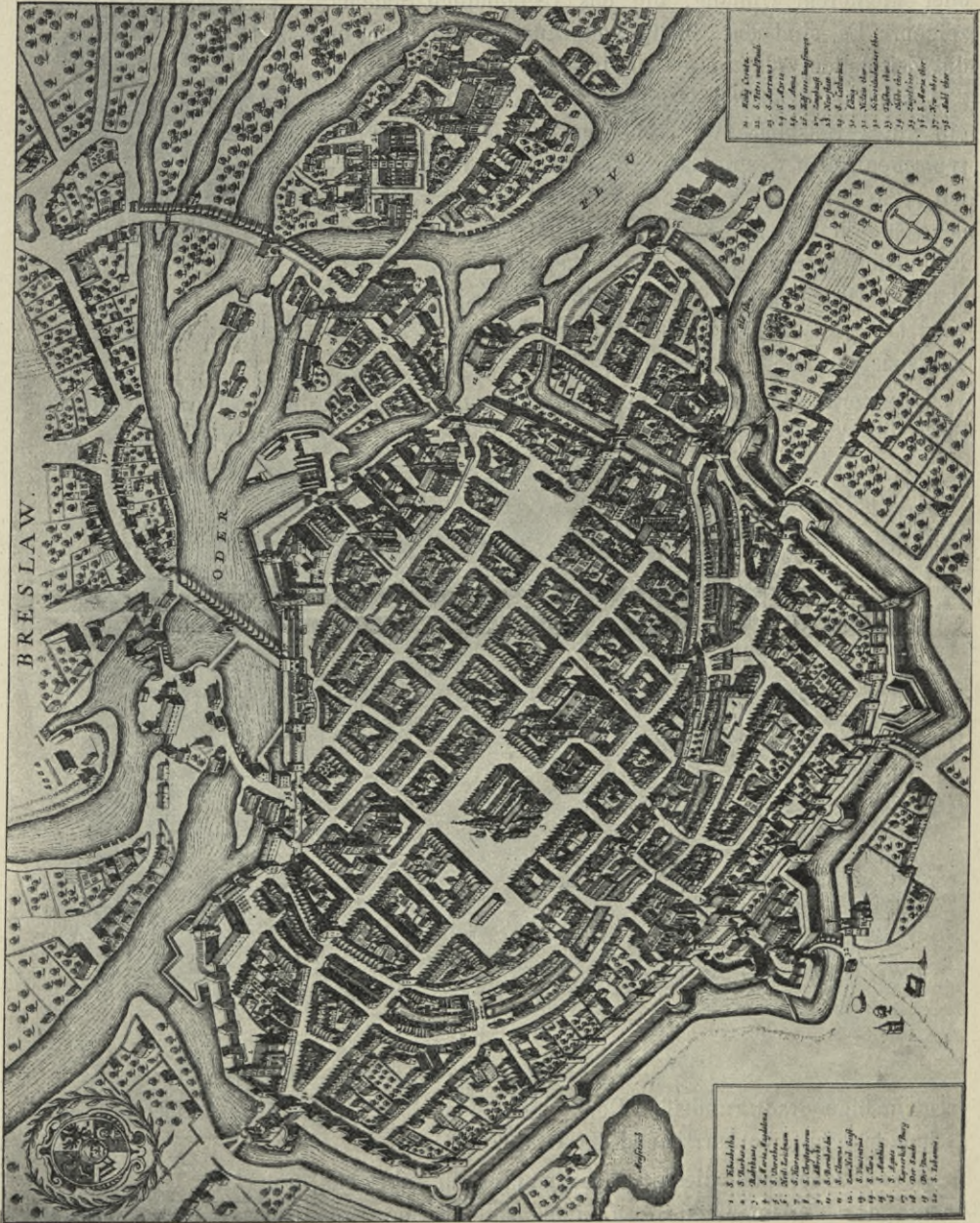


Abb. 36. Breslau.

Die nach einem alten Stich wiedergegebene Darstellung von Breslau (Abb. 36) zeigt uns die spätere mittelalterliche Erweiterung, bei der außerhalb

der den alten Befestigungswerken folgenden Straßen das Rechteckschema verlassen worden ist. Wir finden hier das gleiche Bild, wie wir es schon bei der mittelalterlichen Erweiterung italienischer Städte römischen Ursprungs, insbesondere in Florenz gesehen haben. Es sei ferner darauf hingewiesen, daß auch Straßburg i. Els. außerhalb der auf den Resten des römischen Lagers aufgebauten deutschen Stadt durchaus den unregelmäßigen mittelalterlichen Typus im Grundriß zeigt.



Abb. 37. Rostock.

Ebenso wie beim westdeutschen Typus oft mehrere Dorfkerne in einer Stadt deutlich erkennbar sind, beobachten wir auch beim ostdeutschen Typus die Vereinigung mehrerer ursprünglicher Anlagen zu einem Ganzen. Trotz der äußeren Vereinigung und rechtlichen Gleichstellung zeichnet sich die durch Anlage und Bauten unverwischbare Form des ursprünglich selbständigen Gemeinwesens doch klar ab.

Im Grundriß von Rostock (Abb. 37) kommt das einfache Plansystem dreimal vor. Auch dem Namen nach unterscheidet man dort: Altstadt, Altstadt und Neustadt, die in der kurzen Zeit von 1190 bis 1252 nacheinander entstanden sind und bereits 1262 vereinigt wurden.

Den Einfluß der Wehrbauten auf die Grundrißgestaltung der Städte*) habe ich mehrfach erwähnt und wir werden ihm auch später noch wiederholt begegnen. Häufig finden wir die Linien alter Befestigungsmauern in Straßenzügen wieder, auch wenn die Mauern längst verschwunden sind.

Nach der Entfestigung vieler mittelalterlichen Städte in der Neuzeit sind an Stelle der Mauern, Gräben, Wälle und zuweilen auch eines Teiles des Glacis



Abb. 38. Zittau.

gärtnerische Anlagen, Alleen und Promenadenwege getreten, wodurch auch hier die Grundlinien der Verteidigungswerke erhalten sind.

Der Grundriß von Zittau (Abb. 38) enthält an Stelle der mittelalterlichen Wehrbauten einen die Stadt ganz umziehenden grünen Ring.

In Bremen (Abb. 39) ist man nach Schleifung der Festung mit grünen Anlagen den Linien der nach Vauban'schen Muster gestalteten Eskarpen gefolgt.

*) Vergl. auch Ehardt, Der Einfluß des mittelalterlichen Wehrbaues auf den Städtebau. Brix u. Genzmer, Städtebauliche Vorträge. Bd. III Heft VIII. Berlin 1910.



Abb. 39. Bremen.

Wenn wir noch einen kurzen Ausblick nach dem weiteren Osten tun, so möge hier Moskau (Abb. 40) gezeigt werden, das die schon bei unseren Kolonisierungsstädten beobachtete ringförmige Umwallungslinie in mehreren, konzentrische Ringe bildenden Straßenzügen sich erhalten hat, die im Verein mit den stark betonten Radiallinien eine klare Teilung des Grundrisses bewirken.

Im Orient finden wir dagegen ein völlig planloses Gewirr von Gassen, die selten gerade, vielmehr in unerklärlichen Winkelzügen kreuz und quer, flach oder steil, meist schmal und eng die Stadt durchziehen. Der Grundriß von Konstantinopel (Abb. 41) zeigt uns diese Erscheinung. Die Anlage steht der historisch gewordenen Stadt nahe.



Abb. 40. Moskau.

Städte im Osten von Asien, z. B. Peking (Abb. 42), zeigen in ihrem Grundriß ein eigentümliches Gemisch von rechtwinklig Planmäßigem, ähnlich der asiatischen Herrscherstadt des Altertums, und zufällig Gewordenem.

In der geschichtlichen Entwicklung des Stadtgrundrisses reiht sich an die Typen des Mittelalters die Sonderform der Renaissance. Während wir die gerade Linie und ihre rechtwinklige Durchkreuzung bisher nur als Ordnung schaffendes Moment beobachten, wird sie nun zum bewußt gebrauchten Kunstmittel. Dies tritt besonders deutlich in den idealen Stadtplänen des Vasari



Abb. 41. Konstantinopel.

il Giovane (Abb. 43) und des Scamozzi (Abb. 44) hervor, die etwa um 1600 entstanden. Die Kreuzungsstellen werden zu quadratischen rechteckigen oder kreisrunden Plätzen erweitert. Zu den rechtwinkligen Linien tritt die Diagonale. Das Ganze wird der Zentralform der Renaissance entsprechend, die sich in ihrem Kuppelbau am vollendetsten darstellt, in eine regelmäßige Acht- oder Vieleckform gebracht und von einer sternförmigen Befestigungsanlage umgeben.

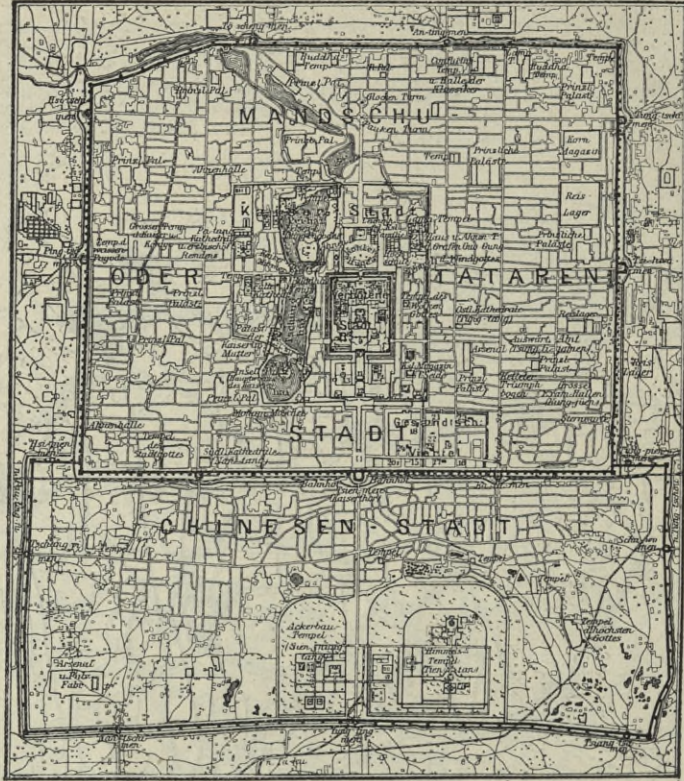


Abb. 42. Peking.*)

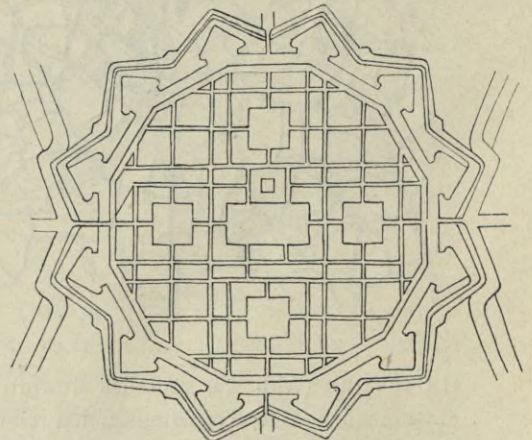
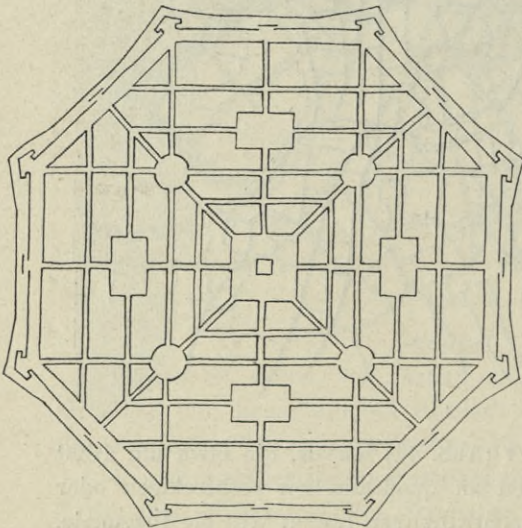


Abb. 43. Idealer Stadtplan des Vasari il Giovane.**)

Abb. 44. Idealer Stadtplan des Scamozzi.***)

*) Vergl. Ehardt, Der Einfluß des mittelalterlichen Wehrbaues auf den Städtebau. Brix und Genzmer, Städtebauliche Vorträge, Bd. III, Heft 8.

***) Vergl. Genzmer, a. a. O. Bd. III, Heft 2.

**) Vergl. Genzmer, a. a. O.



Abb. 45. Palmanuova.*)

Die Renaissance fand eine große Zahl von Städten vor. Es blieb ihr deshalb nur selten Gelegenheit völlig neu zu schaffen, aber in einigen Beispielen sehen wir diesen Grundrißgedanken doch verwirklicht. So namentlich in dem 1593 bis 1595 durch Venedig erbauten Palmanuova bei Aquileja (Abb. 45) und dem ebenfalls im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts begründeten Livorno (Abb. 46). Der von Alessandro Pieroni herührende Grundplan von Livorno ist aber nicht völlig zum Ausbau gelangt, sondern nur ein Teil des Kernes der Stadt gibt von des Pieroni Plan Zeugnis.

Im übrigen griff die Renaissance oft hart mit Einzelanlagen in die alten Stadtkörper, wie z. B. in Madrid (Abb. 47), wo die Plaza major bis auf den heutigen Tag als Fremdkörper im Organismus des mittelalterlichen Grundrisses steckt.



Abb. 46. Livorno.

Wir kennen ferner auch französische Stadtgrundrisse nach diesem Renaissancesystem, die aber auch wie ein Teil der vorgenannten italienischen nur auf dem Papiere geblieben sind. Jacques Perret de Chambéry veröffentlicht fünf ideale Stadtgrundrisse um 1601 in Paris, von denen einer (Abb. 48) hier wiedergegeben sei.

Schließlich möge im Anschluß hieran die um 1703 durch Vauban erbaute Festungsstadt Neubreisach (Abb. 49) im südlichen Elsaß erwähnt sein, die —

*) Vergl. Ebhardt, a. a. O.

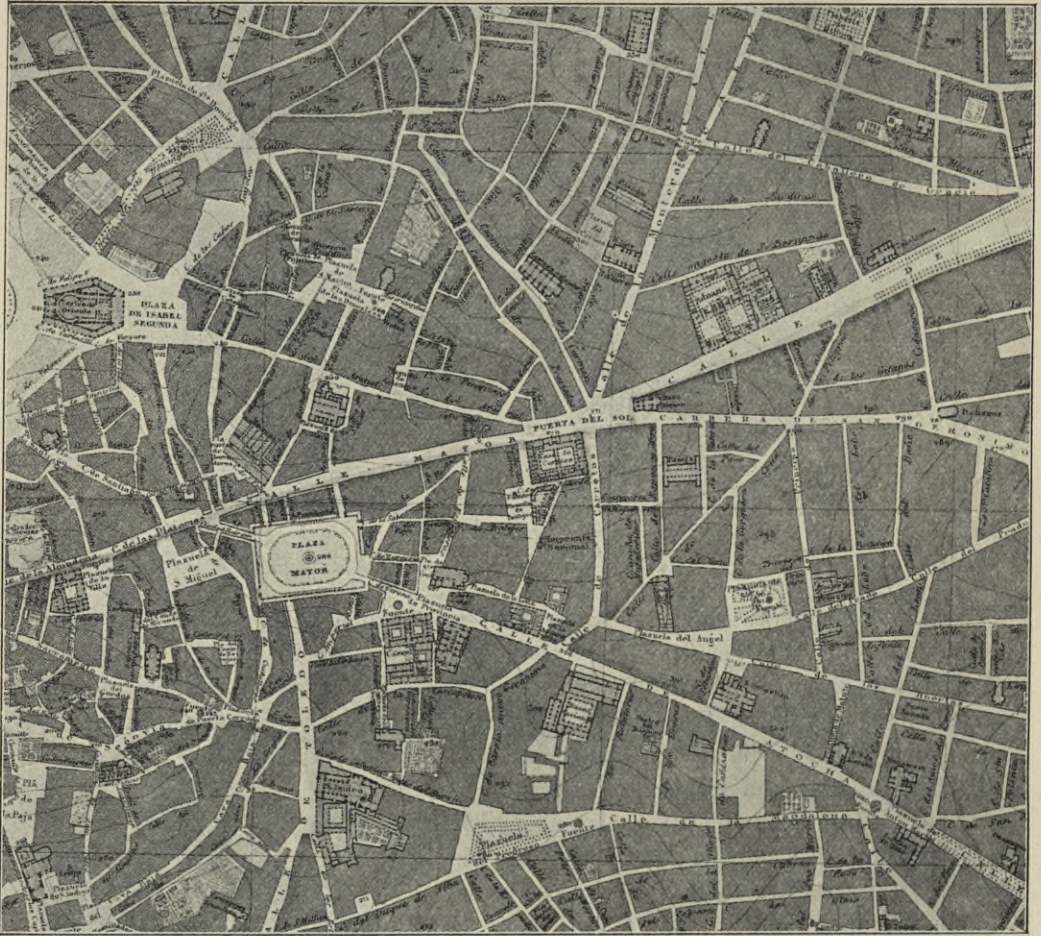


Abb. 47. Madrid.

obwohl ein Jahrhundert jünger — sich den vorgenannten Stadtgrundrissen, wenn auch in recht verflachter Gestalt anreihet. Die regelmäßige geometrische Form in mehr oder minder künstlerischer Ausbildung lag damals zur Zeit des beginnenden Klassizismus in der Luft, sie führte auch bei der Gründung der badischen Hauptstadt Karlsruhe (Abb. 50) durch Markgraf Karl Wilhelm um 1750 zu einem geometrisch gestalteten Grundplan, der im wesentlichen durch einen Kreis und eine Anzahl von Radialen sowie einige regelmäßige Platzfiguren in deren Kreuzungsstellen gebildet wird. Im Mittelpunkt des Kreises steht der Schloßturn. Nur die Hälfte der Kreisfläche ist zur Stadt ausgebaut, während die andere Hälfte im Walde liegt.

Der schachbrettförmige Grundriß von Mannheim (Abb. 51) und der einem Mühlespiel ähnliche Grundriß von Freudenstadt (Abb. 52) seien als

weitere Beispiele regelmäßiger Formen planmäßig gegründeter Städte dieser späteren Zeit ebenfalls hier dargestellt.

Bei den genannten Residenzstädten wie einer Anzahl anderer ist eine Beobachtung zu machen, die uns in dieser geschichtlichen Betrachtung der Stadtgrundrisse nun schon zweimal begegnete — die Stellung des Herrscherhauses in der Peripherie des Stadtgebietes. Bei Städten des Altertums und des Mittelalters fanden wir den befestigten Palast oder die Burg in den Mauerring eingeschaltet. Durchaus ähnlich ist die Stellung der Residenzschlösser in den offenen

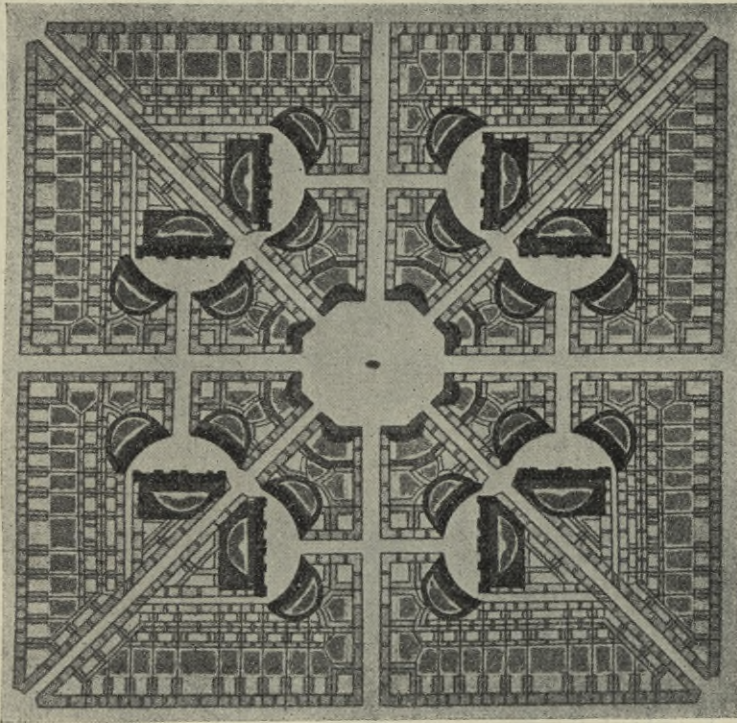


Abb. 48. Idealer Stadtplan des Jacques Perret de Chambéry.*)

Städten der neueren Zeit; sie stehen auch hier — man möchte sagen — mit einem Fuß in der Stadt, mit dem anderen draußen.

Der Grundriß von Nancy (Abb. 53), der ehemaligen lothringischen Hauptstadt, zeigt den mittelalterlichen Kern auf drei Seiten von einem geradlinigen Straßennetz, in das sich besonders schöne Platzbildungen einfügen, umgeben. Dieser regelmäßige Teil bildet die Vergrößerung und Verschönerung Nancys durch seine beiden letzten Herzöge Leopold, der 1729, und Stanislaus Leszysynski, der ehemalige Polenkönig, der 1766 starb.

*) Nach Brinckmann, Französische Idealstädte. Städtebau 1910.

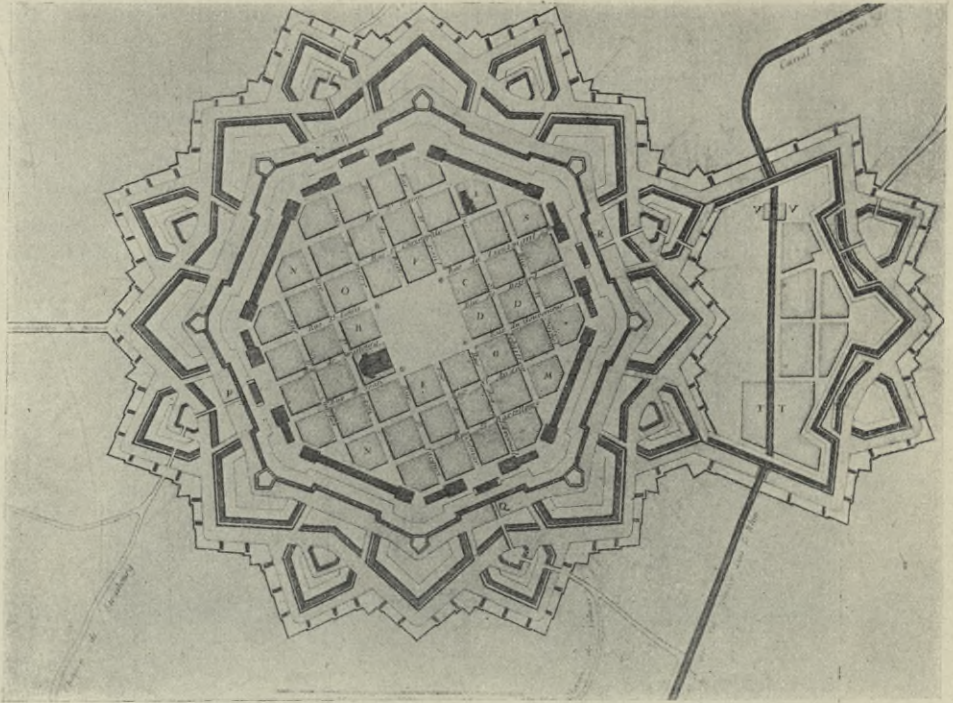


Abb. 49. Neubreisach.

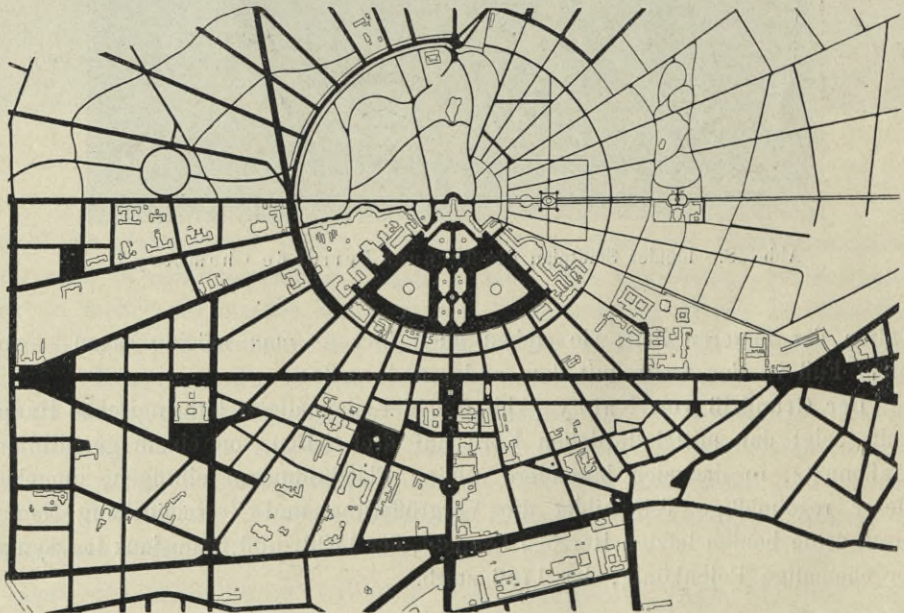


Abb. 50. Karlsruhe i. B.

Eine ähnliche Form ist auch in Wiesbaden (Abb. 54) zu beobachten, wo der mittelalterliche Kern mit seinen gewundenen Straßen durch ein geradliniges Fünfeck umzogen ist, dem weitere gerade und rechtwinklig sich kreuzende Straßen sowie regelmäßige Platzformen angefügt sind. Diese Erweiterung entstammt jedoch einer noch späteren Zeit; denn erst Herzog Wilhelm von Nassau schuf sie zu Anfang des 19. Jahrhunderts.

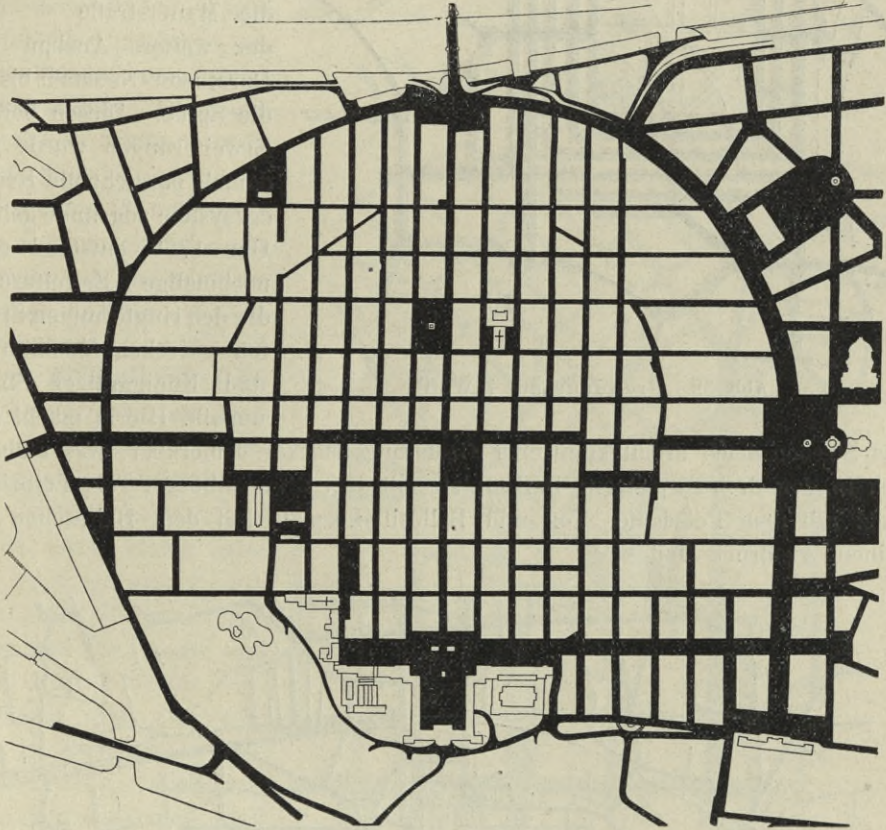


Abb. 51. Mannheim.

Ein interessantes Bild der Entwicklung eines Stadtgrundrisses sehen wir in Berlin (Abb. 55), und zwar im Zusammenhang mit dem soeben Ausgeführten insbesondere in dem westlich und südwestlich vom mittelalterlichen Kern belegenen Stadtteil. Hier sind im wesentlichen vier Bauperioden zu unterscheiden.

Die etwa halbkreisförmig begrenzte mittelalterliche Stadt erhielt eine erstmalige Erweiterung außerhalb der Festungswerke um 1685 in der Dorotheenvorstadt nördlich von der das Schloß mit dem Tiergarten verbindenden Allee, die heutige Straße „Unter den Linden“. Diese Neustadt hat sich auch im Namen

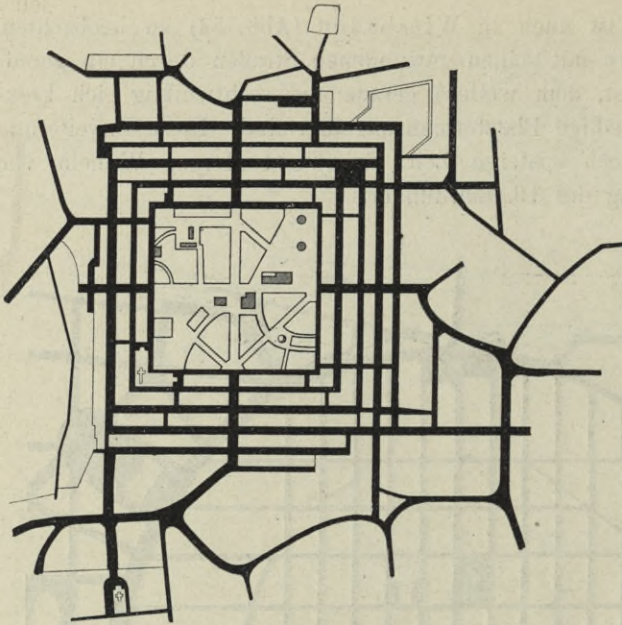


Abb. 52. Freudenstadt i. Württ.

bis zum heutigen Tage in der Neustädtischen Kirche und der gleichnamigen Straße erhalten. Ihr folgte als Erweiterung um 1723 die Friedrichstadt — von dem Festungsgürtel bis an die Mauerstraße — und der weitere Ausbau der Dorotheen-Neustadt bis an die Spree. Diesen beiden Erweiterungen wurde das damals herrschende Rechtssystem zugrunde gelegt. Um 1789 entstand eine nochmalige Erweiterung, die den ringförmigen Streifen zwischen Mauerstraße und Königgrätzer Straße umfaßt. Hierin macht sich

das Streben nach architektonischer Gestaltung stärker bemerkbar, was namentlich in den drei Torplätzen: Pariserplatz mit dem Brandenburger Tor, Leipzigerplatz mit dem Potsdamer Tor und Belleallianceplatz mit dem Halleschen Tor seinen Ausdruck findet.

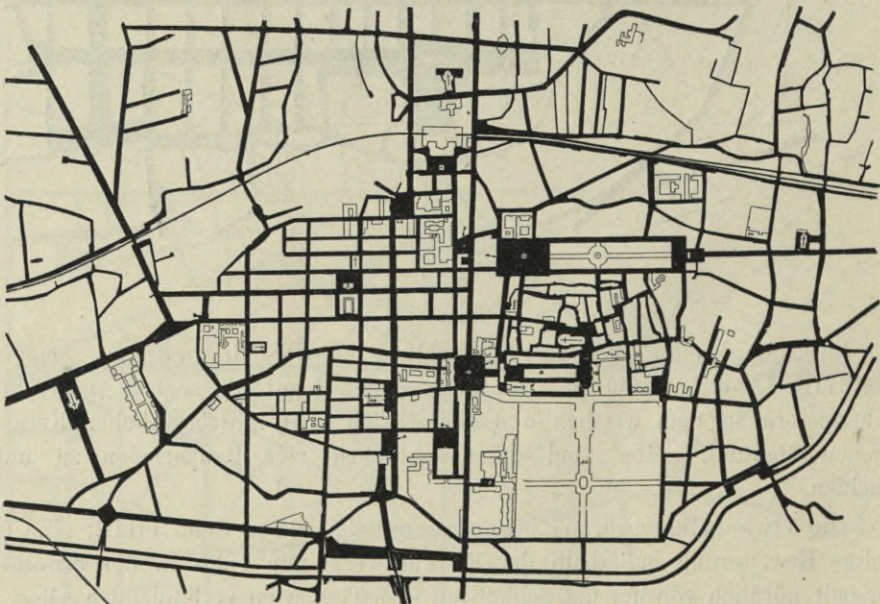


Abb. 53. Nancy.

Dieses Beispiel zeigt uns so recht, welche eigentümlichen in der geschichtlichen Entwicklung eines Stadtgrundrisses liegenden Ursachen den Plan gezeichnet haben. Da ist es wohl nicht zu verwundern, wenn solche Grundrißform nicht gerade das Ideal von Zweckmäßigkeit für unsere modernen Verkehrsverhältnisse darstellt.

Anders und in mancher Hinsicht noch unzuweckmäßiger gestaltet sich der ältere Stadtgrundriß in den Ländern außerhalb Europas mit europäischer Kultur. Hier handelte es sich ja auch nicht um Erweiterung im Anschluß an alte historische Stadtkerne, sondern meist um völlige Neugründung. Die Städtegrundrisse haben dabei eine Form angenommen, die an die Einteilung des zur Urbarmachung an die Farmer auf- und verteilten Landes erinnert, wie sie beispielsweise noch heute in den Tabakplantagen der Sundainseln und dem Landbau in afrikanischen Kolonien sich vollzieht.

In das zu erschließende Land hinein wird ein schnurgerader Hauptweg ohne Rücksicht auf Berg und Tal gelegt, und nach Bedarf weiter vortrieben. Von ihm zweigen in bestimmten Abständen beiderseitig Seitenwege rechtwinklig ab und zuweilen von diesen wiederum solche, die also zum

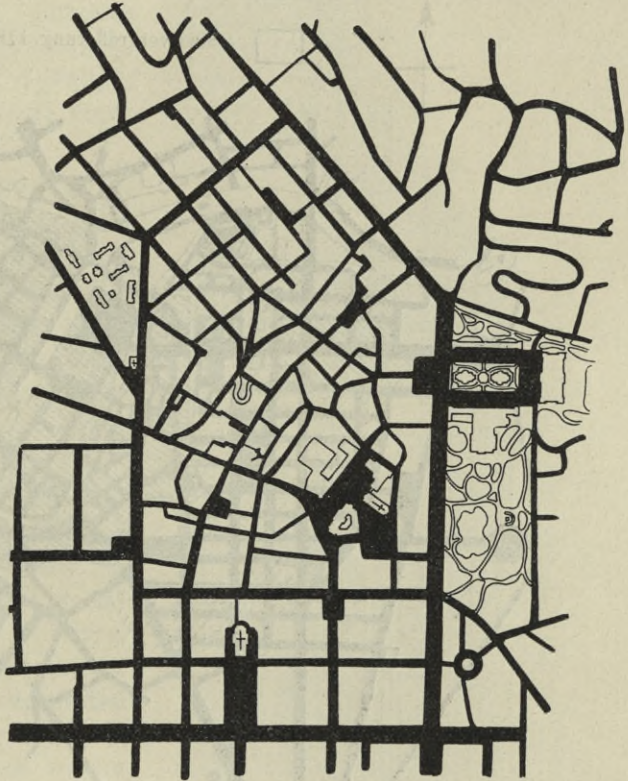


Abb. 54. Wiesbaden.

Hauptweg parallel liegen. Hieran reihen sich die langen schmalen Feldstreifen.

Auch Amerika ist in der Grundrißbildung ungemein schematisch vorgegangen. Ein Bild solcher Gestaltung gibt uns der Grundriß von New York (Abb. 56). An der Südspitze der Halbinsel Manhattan wechselt die Richtungslage der Hauptstraßen entsprechend den verschiedenen nicht allzugroß bemessenen Erweiterungsgebieten, während die weitaus größte Fläche, in dessen Mitte der Zentralpark liegt, völlig einheitliche Richtungslage der Haupt- und Nebenstraßen aufweist. Zur Beurteilung des Maßstabes sei erwähnt, daß die 10. oder Amsterdam-Avenue eine schnurgerade Länge von ca. 15 km besitzt.

Über die Entstehung des Planes für diese Erweiterung erzählt man sich in Amerika, wie mir kürzlich ein dortiger Kollege, der Städtebauer Professor Olmsted von der Harvard-Universität, mitteilte, folgendes scherzhafte Geschichtchen: Als die Südspitze der Halbinsel ausgebaut war und man ernstlich er-

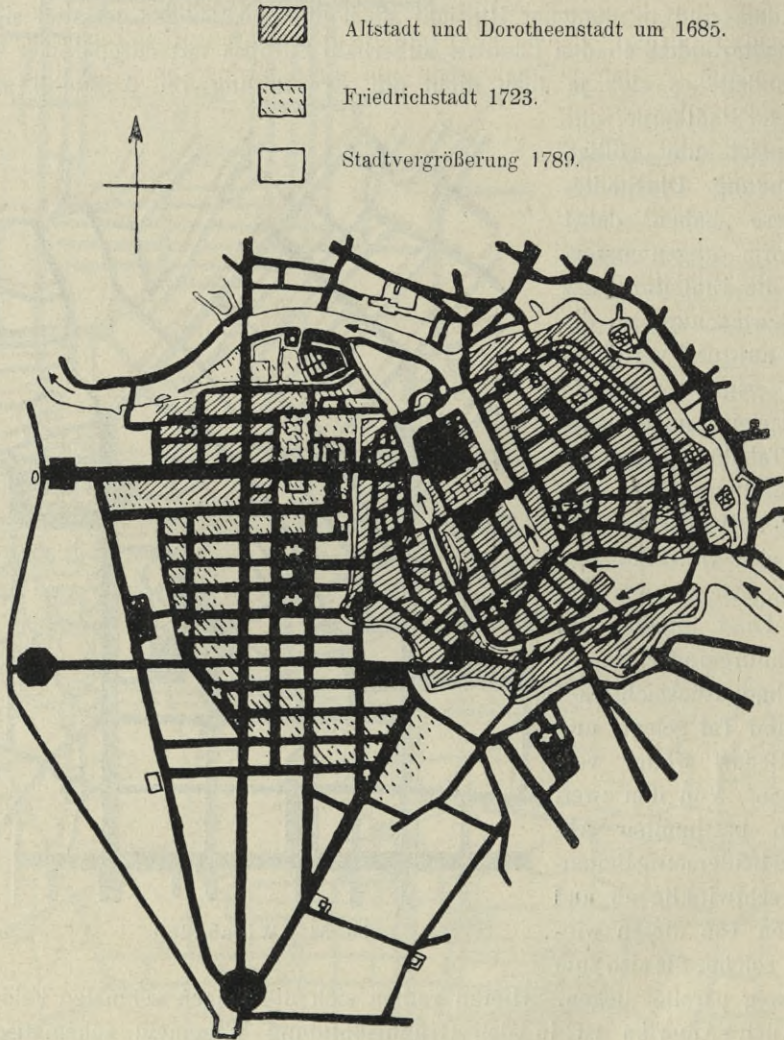


Abb. 55. Berlin.

wägen mußte, wie weiteres Bauland zu beschaffen sei, begab sich eine Kommission zur Ortsbesichtigung nach der die Stadt damals nördlich begrenzenden Greenwich-Avenue, wo man ziemlich ratlos wegen des neuen Planes war. Da gewährte ein findiges Mitglied dieser Kommission einen Bauarbeiter, der Sand durch ein Sieb warf. Das Sieb bestand aus zahlreichen quer über einen

Holzrahmen gespannten Drähten, die durch eine kleinere Anzahl von Vertikalstäben gehalten wurden. Er schlug nun vor, man möge dies Gitter in vielfach vergrößertem Maßstabe flach auf das Land niederklappen und der Plan sei fertig.

Andere amerikanische Städte, wie Washington (Abb. 57), enthalten neben ähnlichen Rechtecknetzlinien auch Diagonalen, womit allerdings dem Verkehrsbedürfnis besser Rechnung getragen ist.

Ebensolche Grundrißformen finden wir in Australien, Indien, Südafrika und Südamerika. Auch in europäischen Städten, die besonders in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stärkere Entwicklung erfahren haben, wie etwa Barcelona und andere, sehen wir ähnliche gedankenlose Grundrißbildungen.

Ein nicht unwesentlich anderes Bild bietet dagegen der Grundriß des heutigen Paris (Abb. 58). Hier ist nicht wie bei Washington ein Rechtecknetz von Diagonalen durchzogen, sondern hier ist ein Netz diagonalen Linien geschaffen, die die Hauptstraßen bilden. Die dazwischen liegenden häufig dreieckigen Felder sind sodann zur Herbeiführung angemessener Baublockgrößen durch weitere sich anpassende Straßenlinien aufgeteilt, womit gleichzeitig unter fast völliger Beseitigung des mittelalterlichen Paris eine großartige Assanierung eingeleitet wurde.

Die Kreuzungsstellen der Hauptstraßen sind als regelmäßige Kreise, Achtecke oder dergl. ausgebildet, von deren Mittelpunkt in der Regel eine größere Zahl gerader Straßen aus-

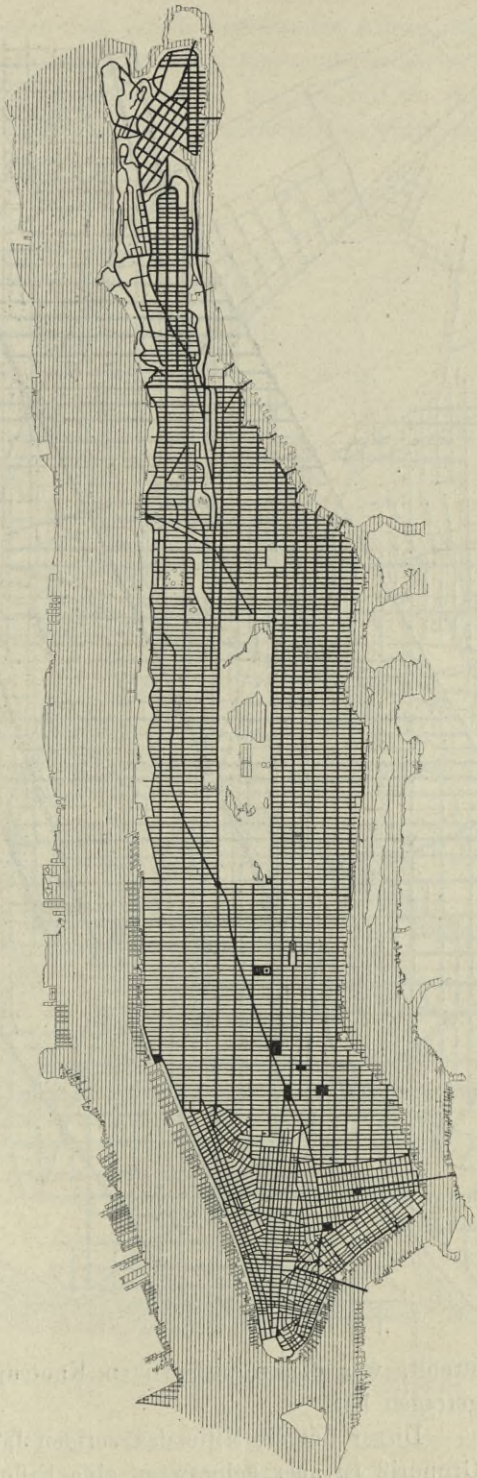


Abb. 56. New York.

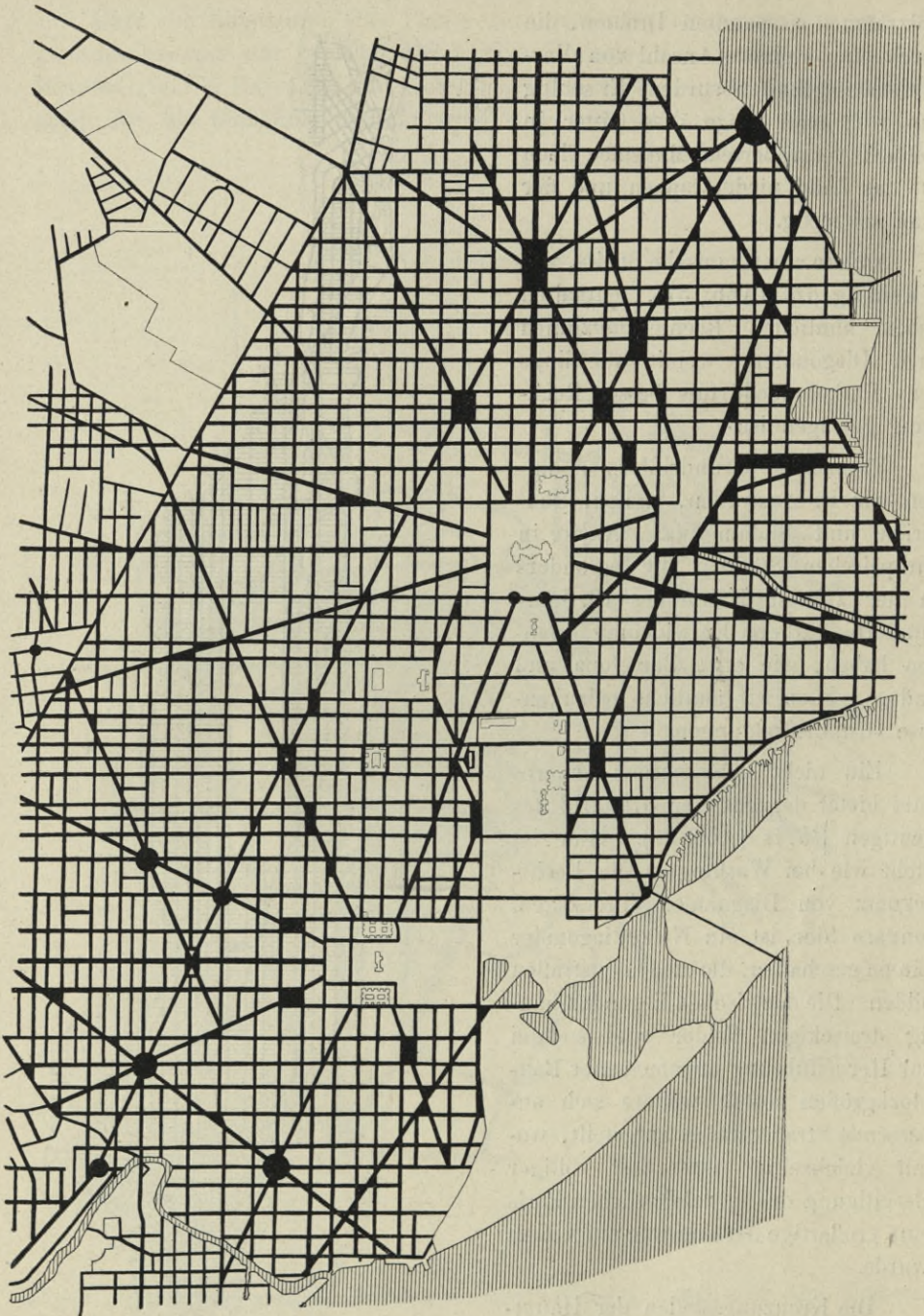


Abb. 57. Washington.

strahlt, was diesen platzartigen Knotenpunkten den Namen „Sternplätze“ eingetragen hat.

Dieser um die Mitte des vorigen Jahrhunderts unter Haußmann entstandene Grundriß ist aber keineswegs eine Erfindung damaliger Zeit. Man folgte viel-

mehr mit den Hauptlinien im wesentlichen den bereits bestehenden Alleen der Boulevards (Abb. 59), die aus der Gartenkunst des 18. Jahrhunderts hervorgegangen oder in Anlehnung daran nachgebildet waren und hiermit an die Formen der Stadtgrundrisse der Renaissance anklingen. Dabei ist ferner zu



Abb. 58. Paris.

beachten, daß die Renaissance ja auch ihren Gärten ähnliche Formen zu geben pflegte.

Hierdurch wurde der Gartenstil, insbesondere der des 18. Jahrhunderts, auf den Stadtgrundriß übertragen.

Ob und inwieweit Absichten der inneren Verteidigung für diese Form bestimmend waren, mag dahingestellt sein. Mir will scheinen, daß die aus

dem Gartenstil hervorgegangene Form damals auch willkommen war, weil sie sich für die Beherrschung der zu Unruhen neigenden Stadt durch Militär eignete.

Die großen geraden Alleen, Sterne und Plätze der fürstlichen Park- und Gartenanlagen jener Zeit, wie sie u. a. auch der Park zu Versailles (Abb. 60) zeigt, mit geschlossenen Häuserfronten bebaut, würden das gleiche Bild ergeben.

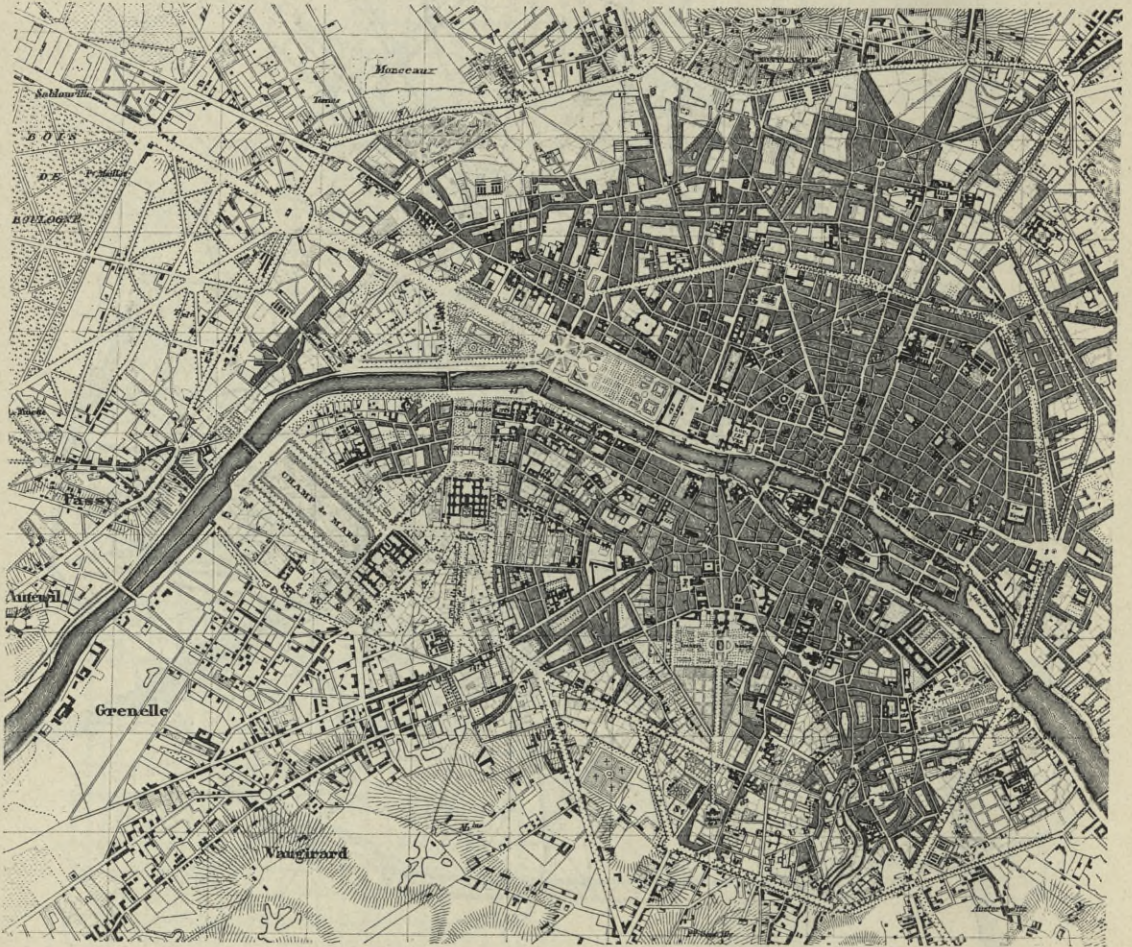


Abb. 59. Paris (vor 1850).*)

Oder denkt man sich die Alleen des Tiergartens (Abb. 61) zu Berlin mit dem großen und kleinen Stern, sowie die von hier ausgehenden Nebenalleen mit Straßengebäuden besetzt, so würde man auch hier das getreue Ebenbild jener Pariser Stadtgrundrißbildung vor sich sehen.

*) Nach Meyers Allg. Städteatlas. Hildburghausen u. New York 1833.

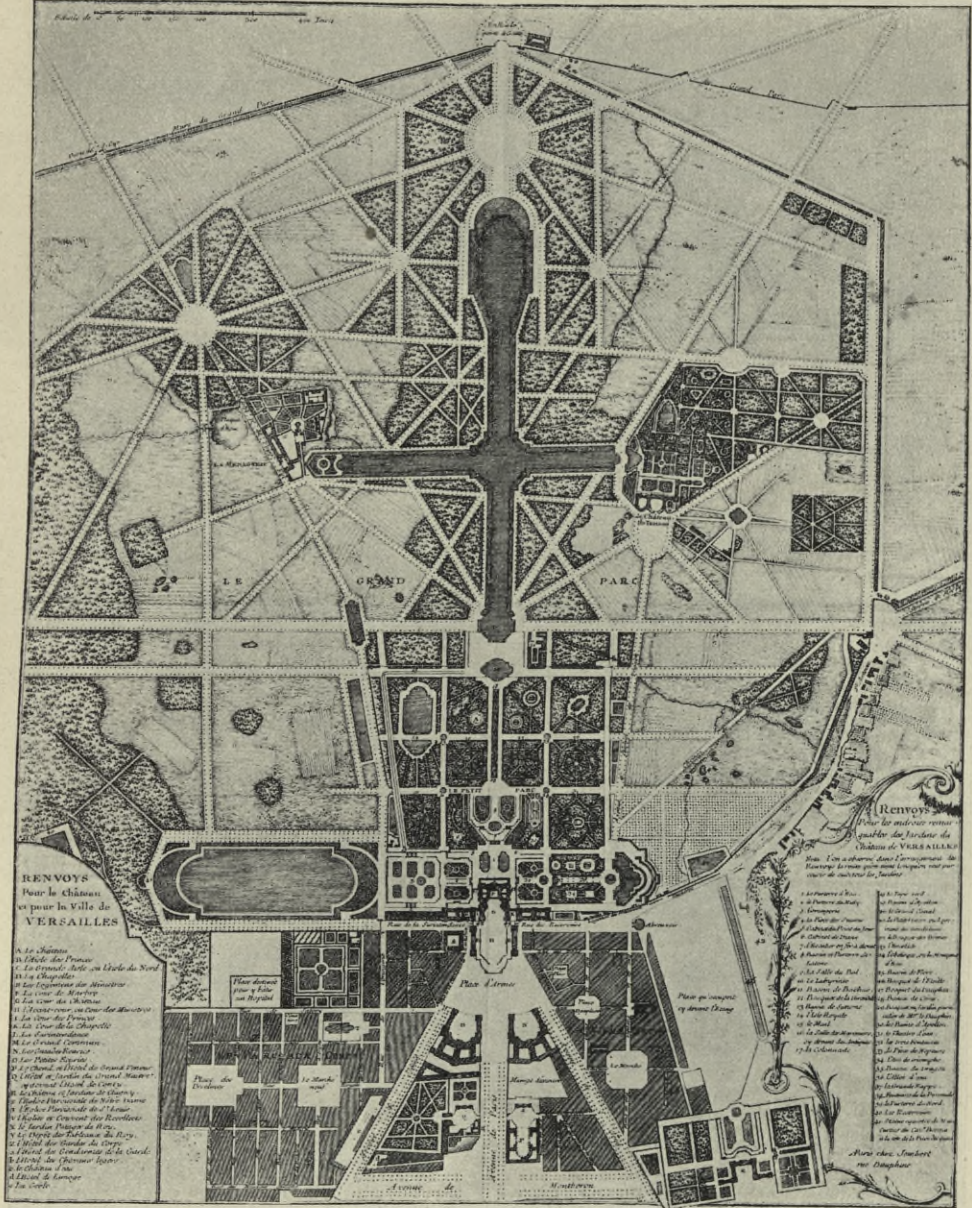


Abb. 60. Park zu Versailles.

Paris ist sodann fast bis zum Ausgang des vorigen Jahrhunderts oft in recht mißverständener Weise vorbildlich für viele andere Stadterweiterungen geworden. Dabei wirkten auch Reminiszenzen an die Stadtgrundrisse des Klassizismus zu Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts mit.

Die völlig ungeschulten Hände, in denen zu Anfang der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts das Straßenprojektieren lag, ergab so einen kunstlosen

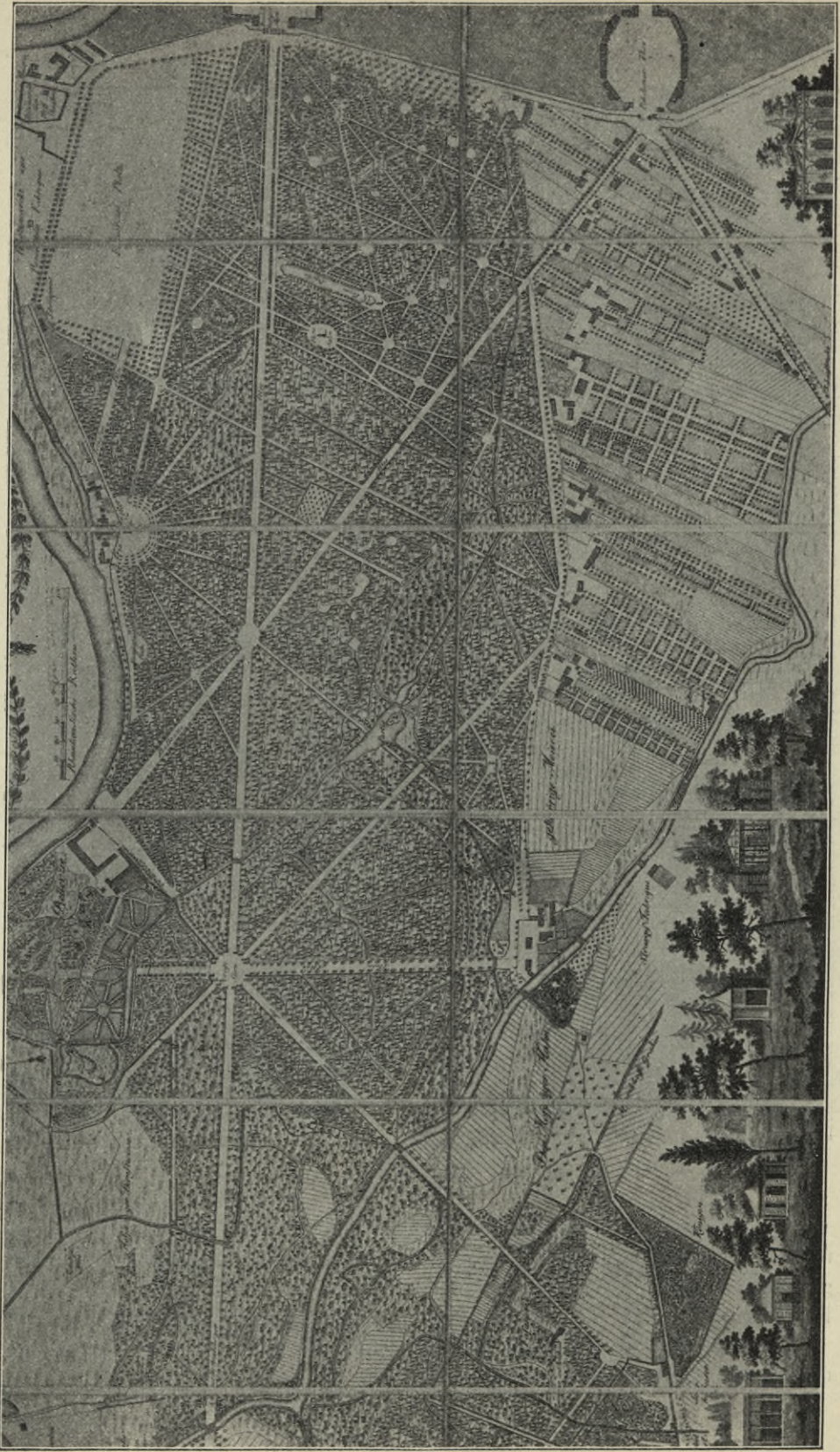


Abb. 61. Tiergarten zu Berlin.

starrten Schematismus (Abb. 62), der sich oft in einem weder mit der Geländegestaltung noch den sonstigen Erfordernissen einer Stadt zu vereinbarenden geometrischen Linienspiel erging. Nach der Zirkellinie gezogene gleichbreite Ringstraßen, im Kreis oder Achteck geführte Straßenzüge, Kreuze, Sterne und andere willkürliche starre Figuren wurden dem Straßenplan sinnlos unterlegt, wie es zum Beispiel auf diesem Ausschnitt aus dem Grundriß eines Berliner Vorortes ersichtlich ist.

In unseren Tagen, wo infolge ungeahnten Zuzugs zu den größeren Städten die Stadterweiterungen an der Tagesordnung sind und bei der Zunahme des

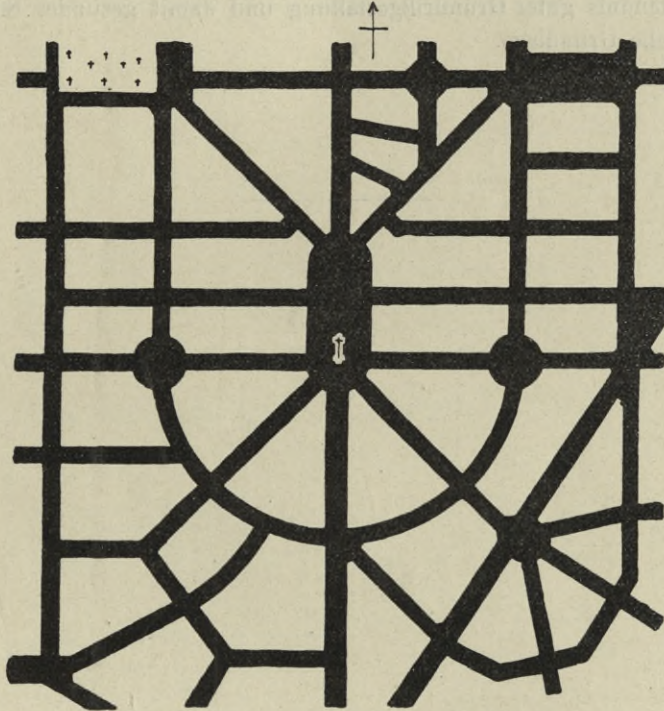


Abb. 62. Grundrißteil eines Vorortes von Berlin.

Lärms im Innern der Städte der Wunsch nach Wohnungen in ruhigeren Außenbezirken lebhaft hervortritt, sind vielfach neue Beziehungen für die Grundrißbildungen geschaffen. Nachdem mit den technischen Errungenschaften die Wiederbelebung der künstlerischen Seite des Städtebaues einsetzte, sind von berufenen Kräften Stadtanlagen geplant worden, deren Grundrisse einen bereicherten Ausdruck heutiger Kultur darstellen.

Die Vorzeit hat ihre Städte meist von einseitigem Standpunkt aus angelegt, sei es in bezug auf Sicherheit gegen Feinde oder gemeinsame wirtschaftliche Interessen, sei es in Anpassung an die physikalische Beschaffenheit des Bauortes, sei es nach vorbestimmtem Schema um Ordnung zu schaffen, sei es in willkürlicher Freiheit oder strenger stilkünstlerischer Gestalt.

Unsere Zeit hat, wie in vielen anderen Dingen, sich ein universelleres Programm für die Lösung der Städtebaufrage gestellt, das die natürlichen und rechtlichen Verhältnisse, Verkehr, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit in künstlerischer Weise gleichmäßig berücksichtigt.

Mit diesen Darlegungen ist versucht, eine kurze Übersicht über die geschichtliche Entwicklung der Grundrißgestalt der Städte unter einigen Andeutungen des Zusammenhanges mit den allgemeinen geschichtlichen Ereignissen bis zur Gegenwart vorzuführen. Die Kenntnis des Zusammenhanges der Dinge, die ja überhaupt das Endziel aller wissenschaftlichen Forschung ist, erscheint auch für das Verständnis guter Grundrißgestaltung und damit gesunder Städtebildung als unerläßliche Grundlage.



100000300585

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw. 17409

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



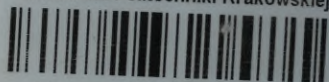
II-353179

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318399

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353180

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318400

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



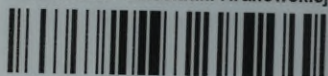
II-353181

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318401

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



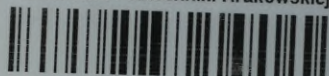
II-353182

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318402

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



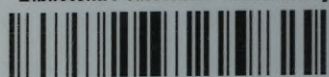
II-353183

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318403

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



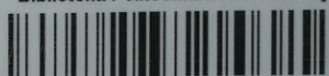
II-353184

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318404

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353185

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318405