DER STÄDTEBAU

NACH DEN ERGEBNISSEN DER ALLGEMEINEN

STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG

IN BERLIN NEBST EINEM ANHANG: DIE INTERNATIONALE STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG IN DÜSSELDORF

600 WIEDERGABEN DES BILDER- UND PLAN-MATERIALS DER BEIDEN AUSSTELLUNGEN

MIT FÖRDERUNG DURCH DIE KÖNIGLICHEN PREUSSISCHEN MINISTERIEN DES INNEREN, DES HANDELS UND DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN, SOWIE DURCH DIE STÄDTE BERLIN, CHARLOTTENBURG, RIXDORF, SCHÖNEBERG, WILMERSDORF, POTSDAM, SPANDAU, LICHTENBERG UND DÜSSELDORF HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER ARBEITSAUSSCHÜSSE

VON DR. WERNER HEGEMANN
GENERALSEKRETÄR DER STÄDTEBAU-AUSSTELLUNGEN IN BERLIN UND DÜSSELDORF

ERSTER TEIL

BERLIN
VERLAG ERNST WASMUTH A.-G.
1911

Biblioteka Politechniki Krakowskiej
100000305602

DER STÄDTEBAU

NACH DEN ERGEBNISSEN DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG

IN BERLIN NEBST EINEM ANHANG: DIE INTERNATIONALE STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG IN DÜSSELDORF

600 WIEDERGABEN DES BILDER- UND PLAN-MATERIALS DER BEIDEN AUSSTELLUNGEN
(DARUNTER EINE GROSSE ANZAHL GANZSEITIGER UND DOPPELSEITIGER FARBIGER REPRODUKTIONEN)

MIT FÖRDERUNG DURCH DIE KÖNIGLICHEN PREUSSISCHEN MINISTERIEN DES INNERN, DES HANDELS UND DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN, SOWIE DURCH DIE STÄDTE BERLIN CHARLOTTENBURG, RIXDORF, SCHÖNEBERG, WILMERSDORF, POTSDAM, SPANDAU, LICHTENBERG UND DÜSSELDORF. HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER ARBEITSAUSSCHÜSSE

VON DR. WERNER HEGEMANN
GENERALSEKRETÄR DER STÄDTEBAU-AUSSTELLUNGEN IN BERLIN UND DÜSSELDORF

:: PREIS 18 MARK ::
(VOLLSTÄNDIG IN 3 TEILEN)

BERLIN VERLAG ERNST WASMUTH A.-G. 1911

Vorbemerkung des Herausgebers

In dem ersten Hefte des Werkes über die Städtebau-Ausstellung wird der größere Teil des auf Berlin bezüglichen Materials der Ausstellung behandelt (ausschließlich des von anderer Seite in einem besonderen Werke veröffentlichten Groß-Berliner Wettbewerbes). Einem durch das neuere Berliner Material illustrierten Rückblick auf den seit den 40 er Jahren des vorigen Jahrhunderts geführten passionierenden, wenn auch vorläufig noch erfolglosen Kampf um gesunde Stadtbaukunst, werden an der Hand der historischen Berliner Pläne die ansiedelungspolitischen und künstlerischen Leistungen der großen Epoche brandenburgisch-preußischen Städtebaues gegenübergestellt.

Der zweite und dritte Teil des Werkes wird Schilderungen des Materials einiger an der Ausstellung hervorragend beteiligter Gemeinden bringen (Wien, Paris, Budapest, Boston, Stockholm u. a.) sowie zusammenfassende Darstellungen geben von besonderen Gebieten des Städtebaues (wie Verkehrs- und Parkwesen, Gartenstädte usw.). Der Anhang wird dem durch die Düsseldorfer Ausstellung neu hinzugekommenen Material (namentlich rheinischer Städte und Chicagos) gewidmet sein.

Der dritte Teil wird ferner eine kurze Schilderung des technischen Verlaufs der Ausstellung geben, um so ein, wenn auch noch so bescheidenes Denkmal zu schaffen für das außerordentliche Entgegenkommen seitens der verschiedensten staatlichen und städtischen Behörden, sonstiger Körperschaften und privater Mitarbeiter, denen das Zustandekommen dieser ausschließlich ideale Ziele verfolgenden Ausstellung zu verdanken ist.

Ein ausführliches Schlagwortregister wird alle Teile des umfassenden Materials zugänglich machen, so daß das Werk ein bequemes Nachschlagebuch über den gegenwärtigen Stand der städtebaulichen Bewegung darstellen wird.

Der Text, dessen Abfassung der Herausgeber im Auftrage der beiden Arbeitsausschüsse übernommen hat (wobei ihm jedoch volle Freiheit gelassen wurde, so daß er als für den Inhalt allein verantwortlicher Verfasser zeichnet), ist geschrieben auf Grund genauen Quellenstudiums an Ort und Stelle: dem Grundsatze Camillo Sittes folgend, nur Selbstgesehenes zu besprechen, hat der Verfasser die Erfüllung seines Auftrages verbunden mit einer selbständig von ihm unternommenen siebenmonatlichen Studienreise durch die auf der Ausstellung vertretenen europäischen Städte, während er das amerikanische Material bereits vorher gelegentlich eines 13monatlichen Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit als Leiter der Städtebau-Ausstellung in Boston 1909 zu studieren Gelegenheit hatte. Der Herausgeber fühlt das Bedürfnis, auch an dieser Stelle den Arbeitsausschüssen für das Vertrauen zu danken, das in dem ihm auf Antrag Professor Dr. Eberstadts, Berlin, und Beigeordneten Baurat Geusens, Düsseldorf, erteilten Auftrage zum Ausdruck kam und das ihm bei den Behörden der besuchten Städte und bei vielen in der städtebaulichen Bewegung tätigen Privatleuten neue, dankbar empfangene Unterstützung seiner Bemühungen verschafft hat. Daß dieses ihm von so vielen Seiten zuteil gewordene Entgegenkommen, das in vielen Fällen mit erheblichen Opfern der ihn so gütig Unterstützenden verbunden war (außer an Zeit vor allem für Automobilfahrten und überlassenes gedrucktes Studienmaterial), eine ernste Verpflichtung nach sich zieht, ist der Verfasser sich wohl bewußt. Die Probleme, die er zu verstehen und darzustellen unternommen hat, sind von so ungeheurer Tragweite, daß ihn bei der Arbeit der Gedanke an ein Wort von Emerson nicht verlassen wollte, das hier Platz finden möge: „Ihr werdet hören, daß man in erster Linie nach Land und Geld, nach Stellung und Namen streben muß . . . . . sollte trotzdem einer von euch dazu ausersehen werden, Untersuchungen über Wahrheit und Schönheit anzustellen, dann sei er: kühn, fest, zuverlässig.“ Diese schwierige Aufgabe hätte der Verfasser, so weit es in seinen Kräften steht, gerne erfüllt.

In demselben Verlage erschienen von demselben Verfasser:

Amerikanische Parkanlagen, Ein Parkbuch

im Format 24×32, mit 38 Abbildungen. Preis geheftet Mk. 1,—.

Über „das Parkbuch" schrieb der Direktor der Kunsthalle zu Hamburg, Professor **Alfred Lichtwark**:

„Mit Behagen habe ich mich der nachwirkenden Anregung erinnert, die ich von der Führung durch die Berliner Ausstellung mitgenommen. Ich glaube, was ich damals als Einzelner gehabt, wird nun durch dieses schlagende Werk ganz Deutschland erleben. Ich finde es glänzend, wie es ohne weitere Reflexionen und Anzüglichkeiten die Sache gibt und dadurch unsern Angstmeiern und Wehmüllern die Augen öffnet. Das muß wirken."

Über dieselbe Schrift schrieb der Leiter der Kölner Stadterweiterung, Beigeordneter **Rehorst**, Landesbaurat a. D.:

„Ich glaube, daß diese Schrift für Deutschland in gewissem Maße epochemachend sein wird. Sie müßte in die Hände aller Stadtväter gebracht werden, die in Deutschland ein entscheidendes Wort in den Fragen der Entwicklung unserer Großstädte mitzusprechen haben. Sie müßten dann mit Scham bekennen, wie ungeheuer rückständig wir in Deutschland auf diesem für die Volksgesundheit und Volkskraft so überaus wichtigen Gebiete sind gegenüber den Amerikanern, denen wir nur gar zu leicht den größten Materialismus und rücksichtslose Erwerbssucht vorzuwerfen geneigt sind."

Der neue Bebauungsplan für Chicago

26 Seiten im Format 24×32 mit 20 Abbildungen im Text und 4 Tafeln im Doppelformat. Preis geheftet Mk. 2,—.

Über den Vortrag, dessen erweiterte Wiedergabe „Der neue Bebauungsplan für Chicago" und das „Parkbuch" darstellen, schrieb **Alfred Kerr**:

„Ich habe seit Jahren keinem Vortrag beigewohnt, der mir so Fesselndes und Wichtiges gelehrt hätte wie dieser. Hegemann hielt uns Bewohnern von Groß-Berlin die Bestrebungen des amerikanischen Städtebaus unter die Nase, und in diesen Vorführungen lag ein aufreizender Zug, etwas zur Tat Anstachelndes. Hier waren die Wunder der Zukunft; man hatte wirklich das Gefühl, daß da drüben, jenseits des Wassers, eine neue Renaissancezeit im Gange ist, welche Bauten und Anlagen schafft, von denen die frühere Welt nichts geahnt hat. Berlin, jung, aufstrebend, geldkräftig muß Wert darauf legen, sich diese Bestrebungen anzueignen. — Schönheit ist für diese Baumeister Gesundheit. Ihre Städte werden einst völlig mit Parks durchsetzt sein. Schon heute sind solche Parks in großen Städten dort so massenhaft angelegt, daß Kinder und junge Menschen nicht, wie bei uns, einen Weg zu machen haben, bis sie endlich auf Rasen unter Bäumen kommen, sondern das Prinzip ist: jedes Kind hat nur ein paar Schritte zu gehen, um in „seinen" Park einzutreten. Herrlich, was?"

DER STÄDTEBAU

NACH DEN ERGEBNISSEN DER ALLGEMEINEN

STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG

IN BERLIN NEBST EINEM ANHANG: DIE INTERNATIONALE STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG IN DÜSSELDORF

600 WIEDERGABEN DES BILDER- UND PLAN-MATERIALS DER BEIDEN AUSSTELLUNGEN

MIT FÖRDERUNG DURCH DIE KÖNIGLICHEN PREUSSISCHEN MINISTERIEN DES INNEREN, DES HANDELS UND DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN, SOWIE DURCH DIE STÄDTE BERLIN, CHARLOTTENBURG, RIXDORF, SCHÖNEBERG, WILMERSDORF, POTSDAM, SPANDAU, LICHTENBERG UND DÜSSELDORF HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER ARBEITSAUSSCHÜSSE

VON DR. WERNER HEGEMANN

GENERALSEKRETÄR DER STÄDTEBAU-AUSSTELLUNGEN IN BERLIN UND DÜSSELDORF

ERSTER TEIL

BERLIN
VERLAG ERNST WASMUTH A.-G.
1911

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA KRAKOWSKA
III. 27.869
BIBLIOTEKA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ
III- 307251

ALLE RECHTE VORBEHALTEN.

COPYRIGHT 1911 BY ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN.

PIERERSCHE HOFBUCHDRUCKEREI STEPHAN GEIBEL & CO. IN ALTENBURG.

Akc. Nr. K-22/50/57

BPK-B 266/2018

Allgemeine Städtebau-Ausſtellung in Berlin 1910.

Präſident: KIRSCHNER, Oberbürgermeiſter von Berlin.

Vorſitzender: O. MARCH, Geh. Baurat.

Stellvertr. Vorſitzende: FR. KRAUSE, Geh. Baurat. H. JANSEN, Architekt.

Ausſchuß: BEHRENDT, Präſ. der Kgl. Eiſenbahndirektion Berlin; Kabinettsrat Dr. v. BEHR-PINNOW, Kgl. Kammerherr; ERNST v. BORSIG, Kgl. Kommerzienrat; BRODERSEN, Kgl. Gartenbaudirektor; Dr. EBERSTADT, Prof. a. d. Kgl. Univerſität; EGER, Geh. Baurat, Mitglied der Miniſterialbau-Kommiſſion; Dr. EWALD, Geh. Med.-Rat, Prof., Vorſ. des Waldſchutzvereins; FRANCKE, Wirkl. Geh. Ob.-Reg.-Rat, vortr. Rat im Miniſterium der öffentl. Arbeiten; FELIX GENZMER, Geh. Hofbaurat, Prof. und Mitleiter des „Seminars für Städtebau" an der Techn. Hochſchule; GOECKE, Landesbaurat, Prof. an der Techn. Hochſchule, Herausgeber der Monatsſchrift „Der Städtebau"; GOLDBERGER, Geh. Kommerzienrat, Präſ. d. ſtändigen Ausſtellungskommiſſion f. d. D. I.; GOTTHEINER, Kgl. u. Mag.-Baurat; v. GWINNER, Direktor der Deutſchen Bank; HABERMANN, Oberbürgermeiſter von Wilmersdorf; HERZ, Geh. Kommerzienrat, Präſident der Handelskammer; HEIMANN, Reg.-Baumeiſter a. D.; HINCKELDEYN, Dr.-Ing., Oberbau- und Miniſterialdirektor Exz., Präſident der Kgl. Akademie des Bauweſens; HOFFMANN, Dr.-Ing., Geh. Baurat, Stadtbaurat von Berlin; HOFMANN, Architekt, Redakteur der Deutſchen Bauzeitung; JACOB, Geh. Kommerzienrat; v. JAGOW, Polizeipräſident von Berlin; H. JANSEN, Architekt, Herausgeber der Zeitſchrift „Der Baumeiſter"; v. IHNE, Geh. Ober-Hofbaurat, Hofarchitekt Sr. Maj. des Kaiſers und Königs; KAMPF, Prof., Präſident der Kgl. Akademie der Künſte; KAEMPF, Präſ. der Älteſten der Kaufmannſchaft; KAISER, Oberbürgermeiſter von Rixdorf; KAYSER, Geh. Baurat, Prof., Vorſitz. der Vereinigung Berliner Architekten; KEMMANN, Reg.-Rat a. D.; KÖRTE, Kgl. Baurat, Stadtverordneter; KRAUSE, Geh. Baurat, Stadtbaurat; Dr. KUCZYNSKI, Direktor des Statiſtiſchen Amtes in Schöneberg; KYLLMANN, Geh. Baurat, Stadtverordneter; LAUNER, Geh. Oberbaurat, vortr. Rat im Miniſterium der öffentl. Arbeiten; MÖHRING, Prof., Architekt, Mitherausgeber der Berliner Architekturwelt; MUTHESIUS, Dr.-Ing., Geh. Reg.-Rat, Mitglied des Landesgew.-Amts; NEUMANN, Geh. Ob.-Reg.-Rat, vortr. Rat im Miniſterium für Handel und Gewerbe; PETERSEN, Oberingenieur; SARAN, Geh. Baurat, vortr. Rat im Miniſterium der öffentl. Arbeiten, Vorſ. des A.-V. zu Berlin; SCHLIEPMANN, Kgl. Baurat beim Polizeipräſidium; Dr. SCHMIDTMANN, Prof., Geh. Ob.-Med.-Rat, vortr. Rat im Kultusminiſterium; Dr. v. SCHMOLLER, ord. Prof. a. d. Kgl. Univerſität zu Berlin; W. v. SIEMENS, Dr.-Ing., Geh. Reg.-Rat; Dr. SILBERGLEIT, Prof., Direktor des Statiſtiſchen Amtes der Stadt Berlin; STAPF, Kgl. Baurat, Stadtverordneter; F. SCHULTZE, Reg.- und Baurat, Redakteur des Zentralbl. der Bauverwaltung; SCHUSTEHRUS, Oberbürgermeiſter von Charlottenburg; STÜBBEN, Dr.-Ing., Kgl. Ober- und Geh. Baurat; TUAILLON, Prof., Bildhauer; A. v. WERNER, Wirkl. Geh. Ob.-Reg.-Rat, Direktor der Kgl. akad. Hochſchule f. d. bild. Künſte; WILDE, Oberbürgermeiſter von Schöneberg; WITTIG, Kgl. Baurat, Direktor der Geſellſchaft für elektriſche Hoch- und Untergrundbahnen; ZIETHEN, erſter Bürgermeiſter von Lichtenberg.

Arbeitsausſchuß: Geh. Baurat O. MARCH, Prof. Dr. EBERSTADT, Prof. Th. GOECKE, Kgl. Baurat GOTTHEINER, Architekt H. JANSEN, Geh. Baurat KRAUSE, Geh. Baurat Dr.-Ing. STÜBBEN.

Generalſekretär: Dr. WERNER HEGEMANN.

Erſter Teil: Berlin

1. Einleitung 2. Die Berliner Pläne

Dem Träger des Gedankens Groß-Berlin
Herrn Geh. Baurat Dr.-Ing. h. c.

OTTO MARCH

in Verehrung gewidmet

vom Verfaſſer

Damit eine Hauptſtadt in richtigen Verhältniſſen, ſowohl in Rückſicht auf Baulichkeiten als auf die Zahlenverhältniſſe der verſchiedenen Bevölkerungsarten zueinander fortbeſtehe oder in dieſelben gebracht werde, iſt es zunächſt durchaus nötig, daß innerhalb ihrer Munizipalität klar überſchauende Träger des eigentümlichen Weſens der betreffenden Hauptſtadt in ſeiner weſentlichen Bedeutung ſich vorfinden. Arminius 1874.

POLITECHNIKA
BIBLIOTEKA
WARSZAWSKA

Ausſteller: Geh. Baurat Dr. Otto March, Charlottenburg.

Abb. 1 u. 2. Berlin 1834, vom Turm der Werderſchen Kirche aus geſehen, Rundbild gemalt von Eduard Gärtner.

POLITECHNIKA
BIBLIOTEKA
GŁÓWNA

Einleitung. Rückblick.

Es scheint unabwendbar, daß hier einst eine Blut- und Eisenpolitik einzusetzen hat, wobei erstere durch schmerzliche, unfreiwillige Opfer dargestellt wird, letztere durch die Spitzhacke, die heilsame Durchbrüche für die vordringenden Verkehrswogen schaffen muß. Otto March 1909.

Zur Würdigung der Ereignisse und Probleme, die zur Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin geführt haben, ist es schwer, den Ton zu finden, der ernst genug ist, um der Sache gerecht zu werden. Es sei darum zu Beginn dieses Berichtes der 550000 Menschen gedacht, die in der Stadt Berlin allein (also nicht in Groß-Berlin) in überfüllten Wohnungen leben, in denen jedes heizbare Zimmer mit 4 bis 13 Menschen belegt ist (vgl. Abb. 5 u. 59). Es sei auch der 220000 Berliner Kinder gedacht, die sich zum großen Teil aus diesen überfüllten Wohnungen rekrutieren, und für deren verwelkende Kraft es keinen anderen Tummel- und Erholungsplatz gibt, als die staubige, gefährliche Straße[1]). Es seien dann ferner hier die Worte angeführt, die einer der ruhigsten und berufensten Beurteiler der städtebaulichen Lage Groß-Berlins vor nicht langer Zeit in der Kgl. Akademie des Bauwesens aussprach: „Es scheint unabwendbar, daß hier einst eine Blut- und Eisenpolitik einzusetzen hat . . . . .“, wobei neben den Wohnungsverhältnissen die Berliner Verkehrsverhältnisse ins Auge gefaßt sind. Diese ernsten Worte und die Tatsachen, daß über eine halbe Million, mehr als ein Viertel, der Bewohner Berlins in menschenunwürdigen Verhältnissen wohnt, daß fast eine Viertelmillion Berliner Kinder Unentbehrliches entbehren muß, ergänzen sich; wer ihre ganze Bedeutung ermißt und sich stets klar vor Augen hält, steht auf einer Warte, die während der folgenden Ausführung nicht verlassen werden darf.

Die Allgemeine Städtebau-Ausstellung kann nicht verstanden werden als eine von heute auf morgen zustande gekommene Veranstaltung, sondern sie ist aufzufassen als eine bedeutsame Erscheinung in einem Jahrzehnte weit zurückreichenden und immer weitere Kreise erfassenden Kampfe.

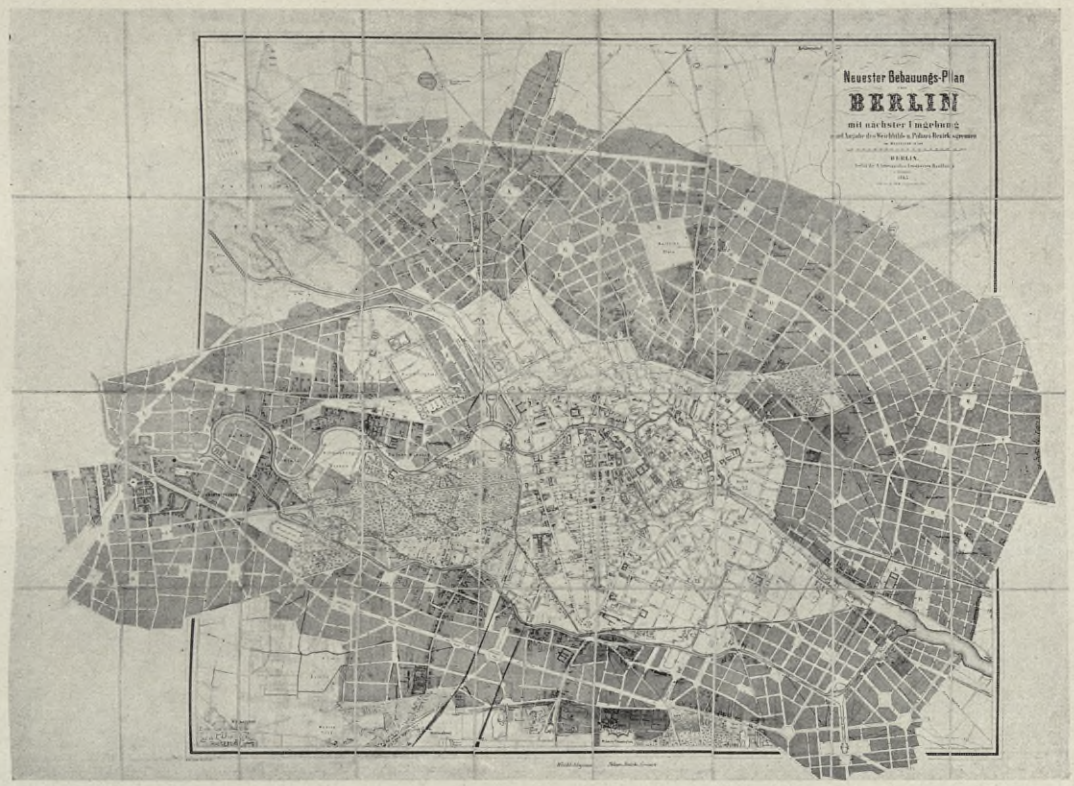
Wenn die Ausstellung in erster Linie zu verstehen ist als ein Meilenstein in der Entwicklung der Großstadt Berlin, der Stadt Groß-Berlin, so ergibt sich ihre Bedeutung für die Gesamtheit aus der Tatsache, daß die Berliner Entwicklung als typisch für internationale Vorgänge gelten kann. Berlin wird augenblicklich ein internationales Sturmzentrum in dem Kampfe um die segensreiche Gestaltung der durchaus neuen Welt, auf der wir seit dem Wirksamwerden der neuzeitlichen Technik in Industrie und Verkehr leben. In mancher Beziehung kommen die Probleme dieses Kampfes in Berlin sogar

klarer zum Ausdruck als anderswo: in Berlin kann der Anſturm der Völkerwanderung (Binnenwanderung), die mit der wirtſchaftlichen Umwälzung verbunden iſt, vielleicht ſtärker genannt werden als in anderen Städten Europas, und verglichen mit amerikaniſchen Städten hat Berlin wohl mehr große Tradition, mehr geprägte Form zu verteidigen als ſelbſt die aus der Barockzeit ſtammenden Emporien Oſt-Amerikas. Nicht nur in den künſtleriſchen Fragen des Städtebaus, ſondern gerade auch in den wirtſchaftlichen hat ſich das Vorhandenſein der großen Tradition und ihr plötzliches Erlöſchen in Berlin vielleicht mehr als irgendwo anders als beſonders bedeutungs- und verhängnisvoll erwieſen. War doch Berlin bis in die erſten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts nicht nur in ſeinem Äußeren, ſondern auch in ſeinen wirtſchaftlichen Grundlagen und Möglichkeiten das Produkt eines gewaltigen Willensaktes der Hohenzollern, deren vom Großen Kurfürsten eingeleitete und erſt im 19. Jahrhundert erlahmende Bau-, Boden- und Wohnungspolitik zu den größten, planvoll geleiteten Aktionen in der Geſchichte des Städtebaus zählt. (Hiervon handelt das folgende Kapitel.)

Der Kampf der Ordnung gegen das Chaos, der nach dem geradezu als „Kulturſturz“ zu bezeichnenden Bruch der großen Tradition und nach dem Hereinbrechen der neuen Wirtſchaftsepoche in den Städten entbrannte, war kein gewöhnlicher Kampf zwiſchen Geiſt und Materie, ſondern ein unendlich kompliziertes Ringen zwiſchen edler, aber ermattender, weil in den neuen Verhältniſſen entwurzelter Geſtaltungskraft auf der einen Seite gegen formenſprengende, aber formdurſtige wirtſchaftliche Neukraft, zwiſchen der in den Herzen erleſener Männer bis zum heiligen Gewiſſen geſteigerten Tradition, die aber dem Neuen gegenüber oft ratlos und unzulänglich zuſammenbricht, gegen furchtbare, aber von Kraft und ſtolzem Selbſterhaltungstrieb ſtrotzende Brutalität; zwiſchen dem reinen Streben, die Möglichkeiten und Notwendigkeiten der Zeit ſegensreich zu geſtalten, gegen die dumpfe Trägheit der Maſſe, dargeſtellt durch die den Tag beherrſchenden Gewalten der Intereſſenpolitik, des Bureaukratismus und des wohlfeilen privaten Augenblickgewinns, dargeſtellt auch durch die hygieniſch und kulturell ſo verhängnisvolle Anſpruchsloſigkeit (z. B. im Wohnweſen) einer halbkultivierten Maſſeneinwanderung und durch die noch ſchärfer zu verurteilende kulturelle Anſpruchsloſigkeit der ſogenannten gebildeten Klaſſen; ein Kampf, in dem die oft ratloſe Schwäche auf der einen Seite nicht weniger beklagenswert iſt, als der grimme Unverſtand auf der anderen, wo aber auch Achtung, ja Begeiſterung einflößende Tugenden auf beiden Seiten zu finden ſind. Der Kampf um die Weltanſchauung: Nach welcher Moral ſoll Raum geſchaffen werden für die Millionen von Menſchen, die die moderne Volkswirtſchaft in Städte zuſammendrängt und ernährt, während ſie ehedem in Hungersnöten, Seuchen und Kriegen dahinſanken oder als Auswanderer dem Vaterlande verloren gingen?

Die Allgemeine Städtebau-Ausſtellung bedeutet eine Etappe in dieſem Kampfe; zu ihrem Verſtändnis iſt eine rückblickende Orientierung über die ſich ſteigernden Phaſen des Kampfes unerläßlich. Die Geſchichte dieſes tragiſchen Kampfes iſt noch nicht geſchrieben und kann hier nicht aus dem Stegreif geſchrieben werden. Aber die folgende allgemeine Einleitung, die der eigentlichen Schilderung der Ausſtellung vorangeſchickt werden muß, ſoll wenigſtens einige der ſchmerzlichſten Epiſoden dieſes Kampfes kurz skizzieren. Dieſe Epiſoden werden zeigen, wie die verſchiedenen ſtädtebaulichen Notwendigkeiten, deren Zahl, Zuſammenhang und weittragende Bedeutung die Städtebau-

Abb. 3. Der Berliner Bebauungsplan, bearbeitet für das Kgl. Polizeipräsidium von James Hobrecht in der Zeit von 1858—1862, für das voraussichtliche Bedürfnis von etwa 100 Jahren für eine Bevölkerung, die damals auf etwa vier Millionen geschätzt wurde und im wesentlichen in großen Miethäusern untergebracht werden sollte.



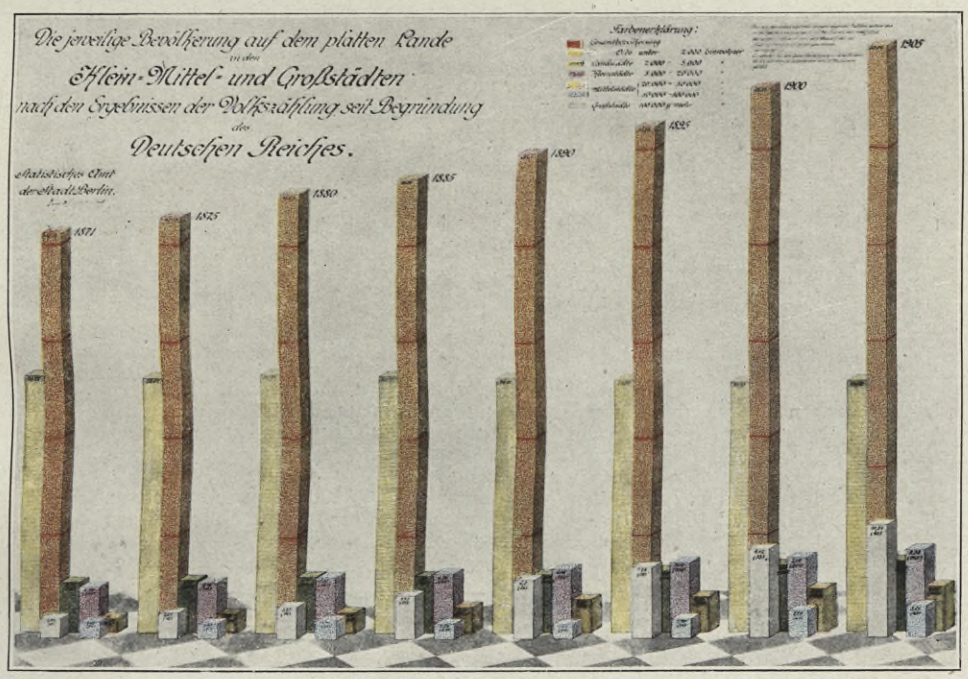
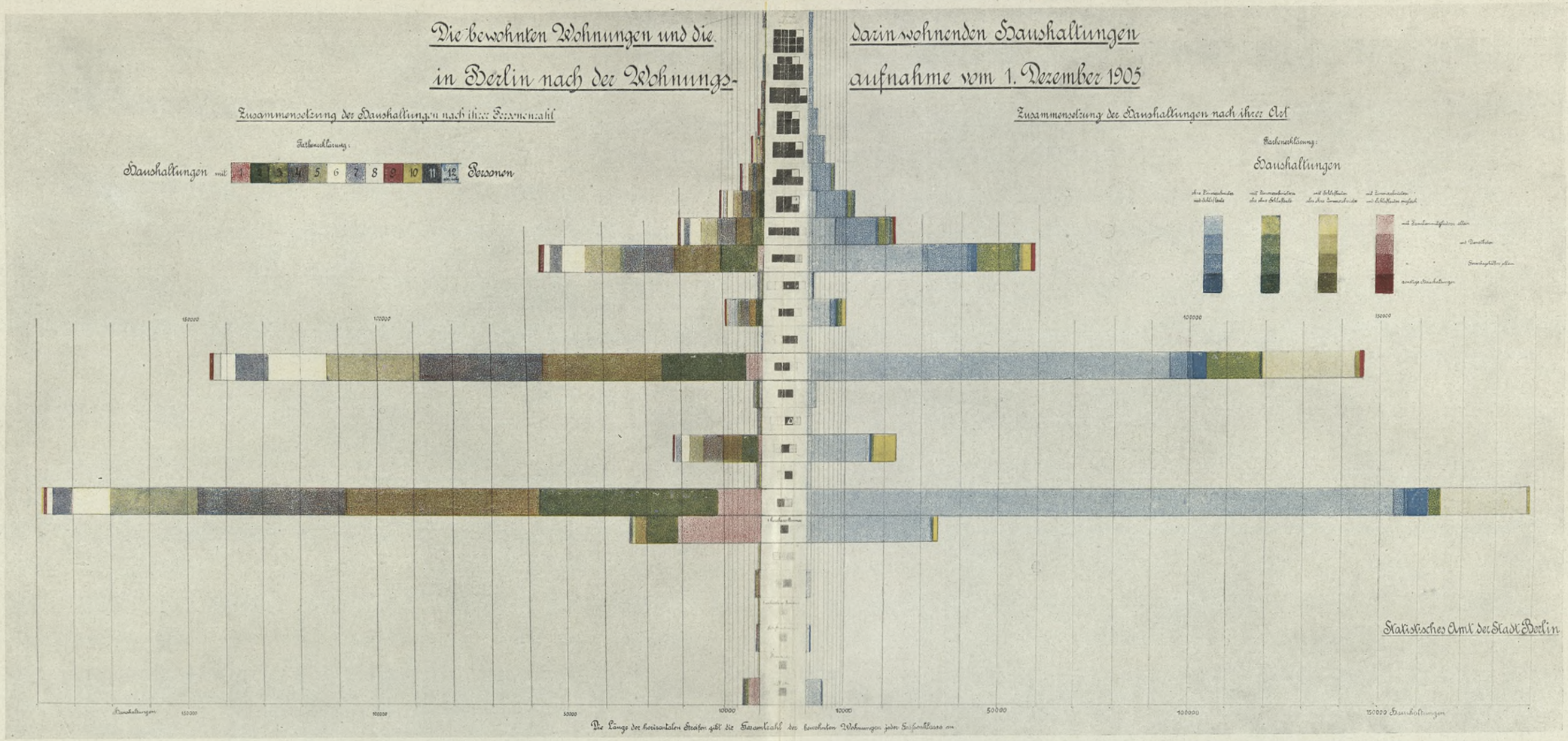


Abb. 4. Die Bevölkerungsbewegung im Deutschen Reich. 1871—1905. — Aussteller Statist. Amt der Stadt Berlin (Prof. Dr. Silbergleit).

1. (rotbraun) Gesamtbevölkerung steigt von 40,98 auf 60,64 Millionen.
2. (hellgelb) die Bevölkerung des platten Landes fällt von 26,22 auf 25,82 Millionen.
3. (grün) die Zahl der Landstädte (2000—5000 Einw.) steigt von 1716 auf 2386 und der Einwohner von 5,09 auf 7,16 Millionen.
4. (violett) die Zahl der Kleinstädte (5000—20000 Einw.) steigt von 527 auf 945 und der Einwohner von 4,59 auf 8,33 Millionen.
5. (dunkelgelb) die Zahl der Mittelstädte (20000—50000 Einw.) steigt von 51 auf 160 und der Einwohner von 1,43 auf 4,60 Millionen.
6. (hellblau) die Zahl der Mittelstädte (50000—100000 Einw.) steigt von 24 auf 48 und der Einwohner von 1,68 auf 3,21 Millionen.
7. (weiß) die Zahl der Großstädte (100000 und mehr Einw.) steigt von 8 auf 41 und der Einwohner von 1,97 auf 11,51 Millionen.

Abb. 5. Aussteller: Statistisches Amt der Stadt Berlin (Direktor Prof. Dr. Silbergleit).



Die farbigen Streifen **links** zeigen die Zahl der Haushaltungen, die in den Wohnungen der verschiedenen Größenklassen untergebracht sind, gruppiert nach der Zahl von Personen im Haushalt. Es gab danach 1905 677 **nur** aus Küche bestehende Wohnungen, von denen **jede** mit mindestens 3 und höchstens 12 Menschen belegt war. Es gab 249457 aus **einem** heizbaren Zimmer bestehende Wohnungen, von denen etwa 34000 **nur** ein heizbares Zimmer und etwa 188000 außer dem Zimmer noch eine Küche ohne weitere Nebenräume aufwiesen.

Von diesen Einzimmerwohnungen waren

58935	mit je	3	(zusammen	176805)	Menschen	belegt.
45715	„ „	4	(„	182860)	„	„
27120	„ „	5	(„	135600)	„	„
13772	„ „	6	(„	82632)	„	„
6117	„ „	7	(„	42819)	„	„
2552	„ „	8	(„	20416)	„	„
1345	„ „	9 bis je 13	(zus.	12644)	„	„

Die kleinen ↑ Vierecke in der Mitte geben die Art der bewohnten Wohnungen an. Dabei bedeutet ein graues Viereck (z. B. das unterste) eine Küche; ein weißes Viereck bedeutet ein unheizbares Zimmer; ein schwarzes Viereck bedeutet ein heizbares Zimmer.

Unter den Wohnungen mit 2 heizbaren Zimmern gab es

26623	mit je	5	(zus.	133115)	Menschen	
17117	„ „	6	(„	102702)	„	
9399	„ „	7	(„	65793)	„	
7909	„ von je	8-11	(zus.	67967)	„	
127	„ „ „	12-16	(zus.	1588)	„	

Unter den Wohnungen mit 3 heizbaren Zimmern gab es

3329	mit je	7	(zus.	23303)	Menschen	
1638	„ „	8	(„	13104)	„	
752	„ „	9	(„	6768)	„	
658	„ „	10-17	(zus.	7010)	„	

Die **rechte** Hälfte der Tafel ist besonders interessant wegen des Lichtes, das sie auf das Berliner Schlafgänger- und Zimmerabmieterwesen wirft. Von den 523564 Haushaltungen Berlins sind 60893 auf die Hereinnahme von Schlafleuten, 39206 auf Zimmerabmieter und 2532 auf Schlafleute und Zimmerabmieter angewiesen. 139 nur aus Küche bestehende Wohnungen, 1350 Wohnungen, die nur aus einem Zimmer ohne Küche und ohne Zubehör bestehen, 23368 aus Küche und nur einem Zimmer bestehende Wohnungen nehmen Schlafleute herein. Man muß die Zahl der Berliner, die in Wohnungen mit Schlafleuten oder Zimmerabmietern wohnen, auf 1/5 bis 1/4 der Gesamtbevölkerung schätzen. Die Zahl der Schlafgänger selbst ist 105384, die der Zimmerabmieter 63347. Dabei ist zu berücksichtigen, daß das Schlafburschentum eine **Durchgangsstufe** für den größten Teil der Minderbemittelten ist.

Unter den Wohnungen mit 4 heizbaren Zimmern waren 802 mit von je 9 bis je 19 (zusammen 7920) Menschen. Unter den Wohnungen mit von 5—7 heizbaren Zimmern sind 181, in denen jedes Zimmer mit von je 3—5 (zusammen 2608) Menschen belegt ist.

550629 Einwohner Berlins (nicht Groß-Berlins) wohnen in Wohnungen, in denen jedes heizbare Zimmer mit 4—13 Menschen belegt ist.
1088269 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ 3—13 „ „ „.

Berlin hat 2040148 Einwohner.

Abb. 6. Ausſteller: Miniſterium der öffentlichen Arbeiten (Kgl. Eiſenbahndirektion).

Die Zahl der Bevölkerung der Stadt Berlin:

1871	825937
1880	1122330
1890	1578794
1900	1888848
1905	2040148
1910	2071257

Charlottenburg

1871	19518
1880	30562
1890	76859
1900	189305
1905	239559
1910	305978

Rixdorf:

1871	8125
1880	18729
1890	35702
1900	90422
1905	153513
1910	237289

Schöneberg:

1871	4555
1880	11180
1890	28721
1900	95998
1905	141010
1910	172823

Wilmersdorf:

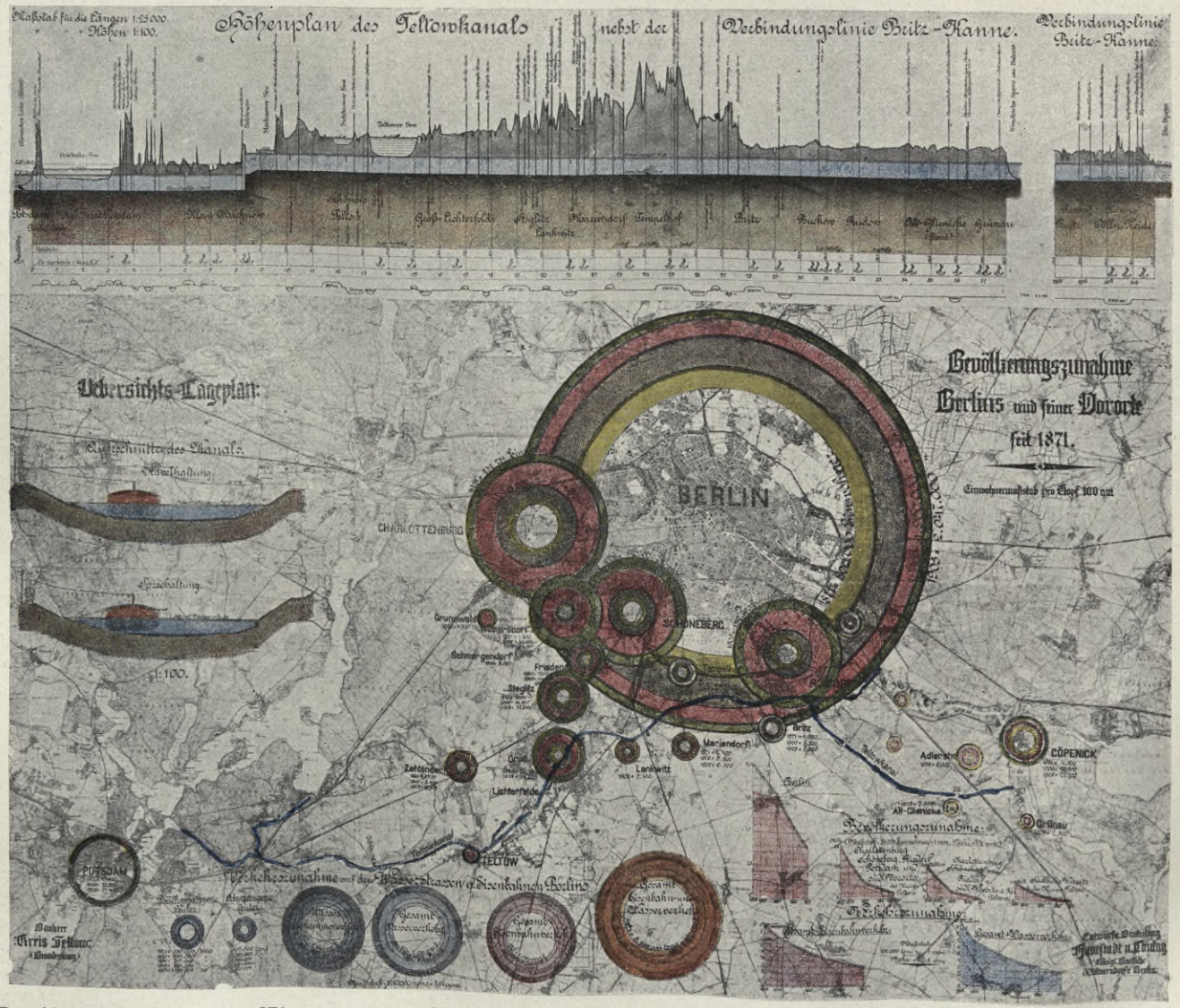
1871	1662
1880	2911
1890	5164
1900	30671
1905	63568
1910	109716

Friedenau:

1880	1302
1890	4211
1900	11050
1905	18011
1910	34862

Grunewald:

1890	36
1900	3230
1905	4574
1910	5563



Steglitz:

1871	1899
1880	6476
1890	12530
1900	21425
1905	32825
1910	62954

Gr. Lichterfelde:

1871	445
1880	4049
1890	8745
1900	23168
1905	34331
1910	42513

Treptow:

1871	305
1880	803
1890	1780
1900	5348
1905	11270
1910	24469

Zehlendorf, Schlachtensee:

1890	4319
1900	8837
1905	12647
1910	16864

Lichtenberg:

1871	3244
1880	12634
1890	22905
1900	43371
1905	55391
1910	81199

Spandau:

1871	20103
1880	29311
1890	45365
1900	65030
1905	71902
1910	84855

Potsdam

1871	43834
1880	48447
1890	54125
1900	59796
1905	61414
1910	62243

Groß-Berlin (Zweckverband): 1871 = 1061566, 1880 = 1447083, 1890 = 2111275, 1900 = 2890815, 1905 = 3296070, 1910 = 3947300.

Wir Deutſchen ſind das einzige Kulturvolk, das ohne eine große Stadt ſich die Stellung einer Großmacht erobert hat; die Vorzüge und die Schwächen ländlich-kleinſtädtiſcher Bildung liegen uns tief im Blute. Nun unternehmen die aufſtrebenden Kräfte einer neuen Zeit vor unſeren Augen, dies alte unnatürliche Gebrechen zu heilen, das allein aus den Wirren und dem Unglück einer höchſt verwickelten Geſchichte ſich erklärt. Unſere Hauptſtadt wird bald die größte Kommunalverwaltung der Welt beſitzen und als „Provinz Berlin" den beengenden Formen der Städteordnung entwachſen.

H. v. Treitſchke (in „Der Sozialismus und ſeine Gönner" 1874).

Ausſtellung vielleicht zum erſten Male in ganz helles Licht gerückt hat, nicht als Einfälle von geſtern oder vorgeſtern mißachtet werden dürfen, daß es ſich dabei vielmehr um Forderungen des geſunden Menſchenverſtandes handelt, die ſeit Jahrzehnten, ſeit einem halben Jahrhundert, ſeit dem Augenblicke, in dem ſie brennend wurden, von den beſten, gebildetſten und im höchſten Sinne des Wortes praktiſchſten Männern der Nation aufgeſtellt worden ſind, Forderungen, die, als ſie unbeachtet blieben, immer aufs neue wiederholt worden ſind, von denen bald die eine, bald die andere in den Vordergrund getreten iſt, von denen manche vorübergehend wieder ganz vergeſſen wurden, die aber erſt in ihrer glücklichen Zuſammenfaſſung und Erfüllung das Weſen des Städtebaus erſchöpfen und ſeine Probleme löſen.

Ganz beſondere Beachtung verdient die in die vierziger und fünfziger Jahre fallende Eröffnung dieſes Kampfes und ſein erſtes Stadium, weil in ganz verhängnisvoller Weiſe gleich damals entſcheidende Würfel gefallen ſind, weil das erſte Stadium des Kampfes mit der Aufſtellung des Berliner Bebauungsplanes geendet hat, der den unheilvollen Grund für die ſchreckenerregende Entwicklung der Folgezeit legte. Die Möglichkeit des Zuſtandekommens des Berliner Bebauungsplanes von 1858, dieſes vielleicht wichtigſten unter den von der Obrigkeit geſchaffenen Inſtrumenten zur Erzielung des Berliner Miethauſes (mit 77 Perſonen durchſchnittlicher Belegung jedes Grundſtücks), muß gewürdigt und begriffen werden aus der Geſinnung und Stimmung jener unſeligen ſtagnierenden fünfziger Jahre heraus, die für den Bebauungsplan verantwortlich ſind.

Der Kampf um die ſegensreiche Geſtaltung des ſtädtiſchen Anſiedelungsweſens, der gerade in Berlin einſt von den Hohenzollern in großartiger und erfolgreicher Weiſe gekämpft worden war, mußte neu aufflammen, als mit dem Wirkſamwerden der gewaltigen neuen Kräfte im Wirtſchaftsleben und dem daraus folgenden Zuſammenſtrömen der Menſchen zu gedrängter Wohnweiſe, zu gemeinſamen Wohnſitzen, ſich Verhältniſſe entwickelten, deren den ganzen Geſellſchaftskörper bedrohende Fäulnis jedem nachdenklichen Menſchen klar machte, daß die alten ſtädtebaulichen Traditionen der großen preußiſchen Herrſcher in irgendeiner Form wieder aufgenommen oder erſetzt werden müſſen. Auch ohne von den ſtädtebaulichen Großtaten, aus denen Berlin geboren war, eine klare Vorſtellung zu haben, ſuchten doch die Beſten gleichſam inſtinktiv nach einem geeigneten Erſatz für jene landesherrliche Wohnungspolitik. Allerdings haben die Städte, die ſich im neuen Zeitalter des Transports und der Maſchinen entwickelten, mit früher vorhandenen Siedelungen eigentlich nur noch den Namen gemeinſam, und ſie unterſcheiden ſich tatſächlich in ihren Lebensbedingungen und ihrer Organiſation durchaus von allem Dageweſenen. Dennoch ſind dieſe Städte in letzter Linie aufgebaut nicht auf Maſchinen, ſondern genau wie die Städte früherer Epochen auf lebenden Menſchen.

Die Menſchen aber, ohne die ſelbſt die Städte des Maſchinenzeitalters nicht denkbar ſind, können zwar während eines wichtigen Teiles ihres Lebens Maſchinen bedienen, ſie müſſen aber nach wohl unumſtößlichem Naturgeſetz während eines die Arbeitszeit überwiegenden Teiles ihrer Zeit ſich in kraft-erneuernder Form erholen, ſchlafen und, im weiteſten Sinne des Wortes, wohnen.

Der neuzeitliche Kampf um die Ausgeſtaltung der Städte zu ſegensreichen Wohnungen im weiten menſchenwürdigen Sinne begann in den deutſchen Städten und ſelbſt in dem der Bevölkerungszahl nach heute an ihrer Spitze ſtehenden Berlin naturgemäß ſpäter als in dem früher von der Induſtrialiſierung erfaßten Belgien, England und Frankreich (da namentlich im ſtark zentraliſierten Paris und in dem früh von der Induſtrie ergriffenen, damals noch franzöſiſchen Mülhauſen). Auf dem Gebiete ſtädtebaulicher Organiſation waren in England, Belgien und dann auch in Paris und Mülhauſen mit ihren „Arbeiterſtädten" ernſte Erfahrungen gemacht worden, bevor die Lage ſich in Berlin zuſpitzte. Es iſt beſchämend, daß die ſchweren Erfahrungen und in vieler Beziehung erfolgreichen ſtädtebaulichen Anſtrengungen des Auslandes nicht verhindern konnten, daß dieſelben ſchweren Übelſtände in Berlin, wo die Induſtrialiſierung ſeit 1840 mit unerhörter Kraft einſetzte, ſich wiederholten und ſogar feſt einniſteten. Aber geradezu tragiſch iſt es, daß in Berlin in den kritiſchen Augenblicken immer Männer geweſen ſind, die nicht nur die im Auslande gemachten Erfahrungen und Anſtrengungen ganz genau kannten, ſondern auch mit klarem Auge die deutſchen Verhältniſſe denſelben Klippen zuſteuern ſahen, und daß ihre eindringlichen Warnungen und ihre aufopferungsvollſte Arbeit unfruchtbar geblieben iſt, weil keine umfaſſende, einheitliche Aktion des Geſamtwillens durch ſie ausgelöſt wurde.

Der erſte und letzte Zweck des Städtebaus iſt die würdige Befriedigung des Wohnbedürfniſſes im weiteſten Sinne des Wortes. Die geradezu unüberwindlichen Schwierigkeiten, die ſich dieſer Befriedigung plötzlich in nie dagewesenem Maße entgegenſtellten, als die neue Induſtrie gleichſam über Nacht Hunderttauſende von Arbeitern in die Städte zwang, wurden in London in Wort, Schrift, Agitation und praktiſchen Unternehmungen ſeit dem Jahre 1844 unter den Auſpizien des Prinzen Albert, beſonders durch den Grafen Shaftesbury mit nachhaltigem Ernſte bekämpft. Die gebildeten Klaſſen gaben durch eine umfangreiche gemeinnützige Vereinstätigkeit, beſonders aber auch durch eigene hohe Wohnungsanſprüche ein Beiſpiel, das zwar machtlos geblieben wäre, wenn es keine Nachfolge gefunden hätte, dem ſich aber bald die Anwendung des kooperativen Prinzips auf die Befriedigung des Wohnbedürfniſſes in zahlloſen durch die Politik der engliſchen Liberalen beförderten Baugenoſſenſchaften anſchloß. Die bedeutungsvollen engliſchen Vorgänge fanden in Berlin verſtändnisvolle Beobachter, unter denen hier namentlich der Profeſſor an der Berliner Univerſität Victor Aimé Huber, der Baumeiſter C. W. Hoffmann und der damalige Prinz von Preußen, der ſpätere Kaiſer Wilhelm I., genannt werden ſollen. Huber[2]) erkannte klar, daß wie in England, auch in Deutſchland „die gegenwärtigen Zuſtände der Wohnungsverhältniſſe der Arbeiter, der kleinen Leute, des Volkes, ſchon jetzt eines der größten und dringendſten ſozialen Übel der Gegenwart ſind, und daß ſie es nach Maßgabe der Zunahme der Bevölkerung in zunehmender Progreſſion mehr und mehr werden, wenn nicht baldmöglichſt dem Übel mit kräftiger Abhilfe in großem Maßſtabe praktiſch entgegengewirkt

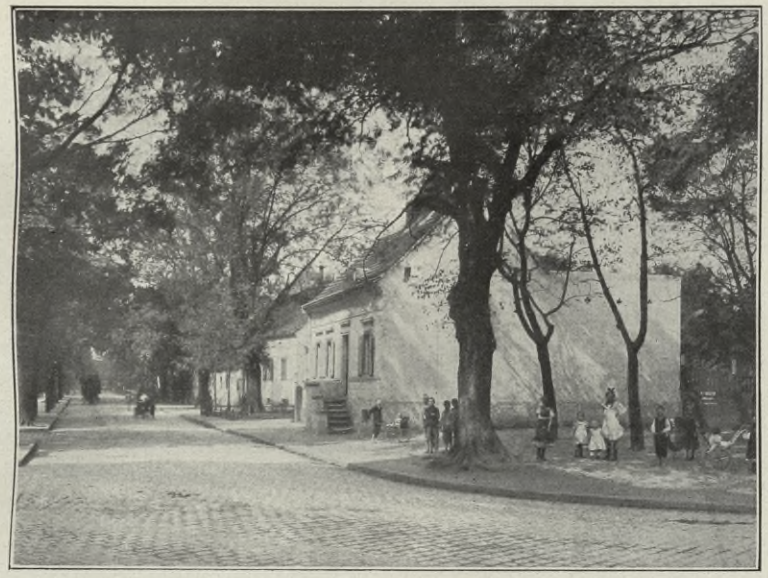
wird". Die unmittelbare Urſache dieſes dringendsten Übels erkannte Huber in einer durch die „Privatſpekulation" verurſachten „tiefen Depravation derjenigen Gewerbe, welche für die Befriedigung des Wohnungsbedürfniſſes zu ſorgen haben". Als die wirkſamſten Mittel zu der dringend benötigten gründlichen Reform forderte er die Organiſation einer „umfangreichen Konkurrenz", d. h. einer ſtarken, vorbildlichen, ſtandardſetzenden Bautätigkeit auf gemeinnütziger, vor allem baugenoſſenſchaftlicher Baſis bei energiſcher Unterſtützung durch private und öffentliche Arbeitgeber ſowie mit legislatoriſcher, adminiſtrativer und auch finanzieller Förderung durch Staat und Gemeinde[3]; zur Bekämpfung der verderblichen Wirkungen der ſtädtiſchen Bodenſpekulation auf das Kleinwohnungsweſen forderte Huber ferner „Anſiedelungen rings um die großen Städte innerhalb eines Rayons, deſſen Entfernung von den Mittelpunkten der ſtädtiſchen Induſtrie mittels Dampfwagen innerhalb einer Viertelſtunde zurückgelegt werden kann". Hier wurden alſo von berufener Seite in dem von der jungen Induſtrie erfaßten Berlin wieder ſtädtebauliche Maßnahmen ſeitens der geſetzgebenden und verwaltenden Stellen als notwendig erkannt, die nach einem halben Jahrhundert gefährlichſter Vernachläſſigung dieſer wichtigen Fragen wieder an das große Beiſpiel der hohenzollerſchen Städtebauer des 17. und 18. Jahrhunderts gemahnen. Unterſtützt von König Friedrich Wilhelm IV., wollte Huber eine konſervative Partei begründen im ſtolzeſten Sinne des „nobleſſe oblige" und des hohenzollerſchen „suum cuique". Auch die alte wohnungspolitiſche Tradition Preußens ſollte gleichſam in dieſer von Huber angeſtrebten konſervativen Partei wieder aufleben.

Die Neuſiedelungen in der Umgebung der Großſtadt dachte ſich Huber jedoch nicht, wie einſt die kühnen Stadterweiterungen der Hohenzollern, als Willensäußerung des Königs ſondern, den ſozialen Verhältniſſen der neuen Zeit entſprechend, ſollte ihnen Leben und werbende Kraft durch ſtarke, auf freier Selbſthilfe beruhende Genoſſenſchaften mit ausgedehntem Wirkungskreis (Konſumvereine uſw.) eingehaucht werden. Huber wurde bei dieſem Plane gleichermaßen durch genaue Kenntnis ausländiſcher Anſätze in dieſer Richtung wie durch eine ganz ungewöhnliche Fähigkeit, wirtſchaftlich-ſoziale Möglichkeiten vorauszuahnen, geleitet. In allem, was in Mülhauſen auf paternaliſtiſcher Grundlage mit bonapartiſchen Subſidien erreicht worden war, in der damals vom ganzen Kontinent bewunderten freundlichen Arbeitervorſtadt[4], mit ihrem Badehaus, Waſchhaus, Reſtauration und Schlafſtellen, Bazar, Leſeſaal, Herberge für Wanderarbeiter, Kleinkinderſchule, Arzt und Diakoniſſinnen, in allem entdeckte Huber das latente Kooperationsprinzip, deſſen ungeheuere Entwicklungsfähigkeit nach Loslöſung von paternaliſtiſchen und bonapartiſch-ſozialiſtiſchen Ideen auf der Baſis der freien Intereſſenvertretung durch Arbeiterverbände er eindringlich prophezeite, ganz im Sinne der „organiſch ſtändiſchen Neubegründung von unten auf", von der Hubers hohe Gönner träumten. Durch die Beobachtungen der engliſchen Entwicklung wurde Huber noch weiter in ſeiner Betonung der Forderung der Arbeitergenoſſenſchaften, der Arbeitergilden der Gegenwart, als wichtigſtem Mittel zur Löſung der Wohnungsfrage beſtärkt. In der Wohnungsreform und in den anſehnlichen Kapitalien, die zu ihrer Inangriffnahme flüſſig gemacht werden mußten, ſah Huber einen glücklichen Hebel, um die gewaltige Aktion freier Selbſthilfe, die von dem erſt im Entſtehen begriffenen vierten Stand erwartet wurde, in Bewegung zu bringen: er ſah hier die Möglichkeit einer „ſubſidariſchen Mitwirkung" durch die oberen Stände, die er für opportun

Bei uns ſind die Betätigungen der Macht von den Entſchließungen mannigfach zuſammengeſetzter Körperſchaften abhängig, der Reichtum befindet ſich in den Händen Weniger, deren Opferwilligkeit, öffentlichen Kulturaufgaben pflichtmäßige Opfer in großem Stil zu bringen, faſt völlig verſagt, und die Menge der ringenden Mehrer und Wahrer unſerer Bildung beſitzt weder Macht noch Mittel, ſich und ſeine Anſchauungen ſchöpferiſch öffentlich zur Geltung zu bringen. Aber gerade die in ihr treibende mächtige Unterſtrömung unſerer unvergleichlichen Volkskraft bürgt für die aufſtrebende Entwicklung unſerer Stadt und gleichzeitig für das künftige Erblühen einer harmoniſchen Kultur, die dann auch imſtande ſein wird, ihrer geiſtigen Verfaſſung den äußeren Rahmen zu ſchaffen. Otto March 1909.

hielt, und die „nach ſeiner Überzeugung ſo weit berechtigt ſein konnte, als die Unzulänglichkeit der Selbſthilfe zur Erreichung notwendiger und nützlicher Reſultate notoriſch vorliegt“ [5]). V. A. Huber fand in dem im preußiſchen Staatsdienſte ſtehenden Architekten C. W. Hoffmann [6]) einen kongenialen Mitarbeiter. Durch die vereinten Bemühungen beider Männer kam es im Jahre 1847 mitten in der politiſchen Erregung jener Zeit zur Gründung der „Berliner gemeinnützigen Baugeſellſchaft“, deren Aufgabe es ſein ſollte, mit dem durch die Spekulation depravierten Baugewerbe in „reformatoriſche Konkurrenz“ zu treten. Der engliſche Prinzgemahl, der erfolgreiche Förderer der engliſchen Wohnungsreform, übernahm die Ehrenmitgliedſchaft des Berliner Unternehmens, und der Prinz von Preußen, der ſpätere Kaiſer Wilhelm I., wurde ſein einflußreichſter und eifrigſter Förderer. Der Prinz von Preußen hatte gelegentlich ſeiner während des Revolutionsjahres erforderlich gewordenen Reiſe nach London ſich eingehend mit den engliſchen Beſtrebungen zur Wohnungsreform beſchäftigt und hatte mit durch die Berliner Ereigniſſe geſchärften Augen ihre Bedeutung erkannt. Nach ſeiner Rückkehr nach Berlin zeichnete er für 2000 Taler Aktien der Berliner gemeinnützigen Baugeſellſchaft, verpflichtete ſich zu einem jährlichen Beitrage von 200 Talern und übernahm ſchließlich das nicht nur nominelle, ſondern tätig wirkende Protektorat der Geſellſchaft. Nach ſeinen eigenen Worten aus dem Jahre 1850 bei einer der Generalverſammlungen der Baugeſellſchaft, deren Vorſitz er zu führen pflegte, und die mit einem dreimaligen Hoch auf den Prinzen eröffnet und beſchloſſen wurden, glaubte der Prinz, „daß gerade die Art der Löſung der Aufgabe, wie wir ſie hier verſuchen, die einzig glückliche iſt unter den vielen Verſuchen, die man ſeit der Kataſtrophe, die uns betroffen, gemacht hat“. Man ſieht, daß der große Staatsmann dem Problem nicht politiſch unbefangen gegenüber ſtand; da er ſich damals noch keineswegs der großen Beliebtheit erfreute, die ihm ſpäter überall zuteil wurde, iſt es nicht undenkbar, daß dieſe politiſche Auffaſſung der ſchon techniſch und ſozial mehr als ſchwierigen Frage an der geringen Keimkraft der Berliner Wohnungsreformbeſtrebungen Anteil gehabt hat. Die Hauptſchuld an dieſer Unfruchtbarkeit lag aber anderswo. Trotz des von Huber und Hoffmann mit den wärmſten Worten anerkannten „Beiſpieles der Treue und des Ernſtes für die Sache, welches von dem hohen Protektorat gegeben wurde“, „wobei der Prinz mit einer Entſchiedenheit auftrat, welche auch die kühnſten Hoffnungen befriedigt haben muß“ [7]), gelang es dem Prinzen nicht, die Teilnahmloſigkeit in den oberen Klaſſen, namentlich in ſeiner eigenen Umgebung, zu überwinden. Alle Beſtrebungen, das nötige Kapital flüſſig zu machen, ſcheiterten an jener überheblichen Verſtändnisloſigkeit des damals ausſchlaggebenden Adels und der Beamten, an jener Verſtändnisloſigkeit für die brennenden Tagesfragen, die viel gefährlicher iſt als der extremſte Radikalismus, und die das Merkmal jener

Abb. 7. Ausſteller: Stadt Rixdorf (Stadtbaurat Kiehl).



Aus der Zeit vor der Herrſchaft der Mietkaſerne am Richardplatz in Rixdorf.

Abb. 8. Ausſteller: Statiſtiſches Amt der Stadt Schöneberg (Direktor Dr. Kuczynski).

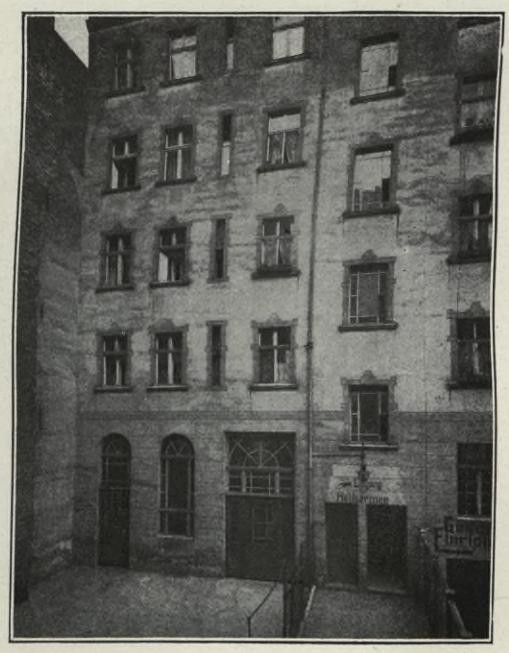
Drei Bauepochen. Schöneberg, Hauptſtraße 37—39. Nr. 37 erbaut 1814, Nr. 38 erbaut 1872, Nr. 39 erbaut 1910. Nr. 37 entſpricht mehr ländlichen Verhältniſſen, Nr. 38 iſt das Reihenhaus, wie es ſich die großen Städte Englands und Amerikas allgemein bewahrt haben, Nr. 39 iſt die Berliner Mietkaſerne.

Abb. 9—12. Ausſteller: Ortskrankenkaſſe für den Gewerbebetrieb der Kaufleute, Handelsleute und Apotheker Berlins. (Direktor Albert Kohn.)

Faſſade.

Erſter Hof.

Zweiter Hof.



Dritter Hof.

Beiſpiel der Bodenaufteilung, die der Berliner Bebauungsplan mit ſeinen an breiten Straßen liegenden, tiefen Blöcken und mit ſeinem Mangel an ſchmalen, für Kleinhäuſer geeigneten Wohnſtraßen hervorgerufen hat. — Eine Berliner Mietkaſerne mit ihren drei Hinterhöfen (Schönhauſer Allee 62 B).

Olmützer Zeit bildet. Von der für den Anfang geplanten 1 Million Taler Aktienkapital konnten nur 211 000 aufgebracht werden. Es wurden hierfür 209 Musterwohnungen für 1168 Seelen gebaut; zum Leidwesen Hubers konnte jedoch in den meisten Fällen der von ihm vertretene Gedanke des Einfamilienhauses wegen des Preises der Bauplätze bei schlechten Verkehrsmitteln schon nicht mehr durchgeführt werden. Ein mit zu geringen Mitteln unternommener „Versuch mit einigen ‚Cottages' in einiger Entfernung von der Stadt bei dem Dorf Schöneberg auf der sogenannten Bremer Höhe" blieb erfolglos; Hubers Schwiegervater, bezeichnenderweise kein Berliner sondern ein Bremer Senator (Bremen, die deutsche Hochburg des Einfamilienhauses), hatte 3300 Taler dazu vorgeschossen, aber keine Nachfolger gefunden. „Hauptsächlich aus Aktionärmangel" siechte die Baugenossenschaft dahin, und die großen Hoffnungen ihrer Gründer mußten zu Grabe getragen werden. Die ganze Episode ist nicht nur eine geschichtlich hochinteressante Illustration der nicht energisch genug unternommenen organischen Neubegründung der wirtschaftlich sozialen Verhältnisse, die die Besten jener Zeit angestrebt haben, sondern sie bedeutet für das neu erwachende städtebauliche Denken in Berlin und in Deutschland die erste Niederlage im Kampfe gegen die lethargische Gleichgültigkeit der oberen Klassen. Huber wurde zur Verzweiflung getrieben durch „dieses Geheimratsgeschlecht, wie er sich unwillig ausdrückte, das jetzt überall wieder[8]) das große Wort hat, . . . ein gräßliches Geschlecht lebendiger Leichen", und „durch diese Aristokratie, die noch nichts gelernt hat und mit Skorpionen gepeitscht und im Mörser zerstampft werden muß, ehe sie lernt, was Pflicht, Ehre, Vorteil, Existenz von ihr fordert"; er reichte 1851 sein Abschiedsgesuch ein und verließ Berlin, um anderweitig für seine Ziele zu arbeiten. C. W. Hoffmann, der andere treibende Geist der Baugesellschaft, ebenso wie Huber ein ganzer Mann von Herz und Bildung, „sollte kraft bureaukratischer Weisheit als Wegebauinspektor in die Regionen der Wasserpolacken und Masuren versetzt, die Leiden der Wohnungsnot auch aus eigener Erfahrung kennen lernen[9])". Mit Hoffmanns Versetzung fiel auch sein ausgezeichnetes Projekt eines „Preußischen Musterbauvereins, einer Aktiengesellschaft mit einem bedeutenden Kapital und dem Beruf, überall auf Bestellung gemeinnützige Bauten, namentlich Kleinwohnungen, Wasch- und Badehäuser usw. möglichst wohlfeil und zweckmäßig auszuführen und auch sonst zur Gründung von Baugesellschaften Anregung und Anleitung zu geben"[10]).

Da gerade die eben geschilderte unselige Zeit für den heutigen Berliner Bebauungsplan verantwortlich ist, hat die genaue Signatur der Epoche das größte Interesse. Es sei deswegen hier festgestellt, daß die erbitterten Schilderungen Professor Victor Aimé Hubers nur dem Bilde entsprechen, das einer der besten neueren Beurteiler jener Zeit, Professor Erich Marcks, von dem damals herrschenden „unlebendigen Widerstand, der hitzigen Feindschaft gegen alle Forderungen und Menschen der neuen Zeit, dem System des dumpfen Druckes und Zwanges, dem vergeblichen Ringen mit den vorwärtstreibenden, gesellschaftlichen und staatlichen Kräften des Tages" entwirft[11]), und daß er sich dabei im Einklang weiß mit hervorragenden Zeitgenossen Hubers, wie Leopold von Gerlach, C. J. v. Bunsen, ja, daß Hubers oben angeführten, drastischen Äußerungen über das „Geheimratsgeschlecht" sehr zahm sind, verglichen mit manchen grobkörnigeren Auslassungen Bismarcks über denselben Gegenstand.

Aus dieser unseligen Zeit wirtschaftlich-sozialer Verständnislosigkeit stammt der Bebauungsplan von Berlin, und wenn irgendwo, so gilt hier das Wort,

Ganz abgesehen von aller anderen Not sind aber die Wohnungsverhältnisse auch in den meisten anderen Volksschichten (d. h. außer den Arbeitern und außer den Armen) von der allererbärmlichsten Art, vergiftete Quellen des traurigsten Siechtums für Leib und Seele. Wir wollen den Stab nicht brechen über Diejenigen, welche vorzugsweise berufen sind, hier mit aller ihrer Kraft helfend aufzutreten und dies nicht nur unterlassen, sondern das Umsichgreifen des Verderbens in einer Weise befördern, welche der Vermutung Raum geben könnte, daß man die ganze Lebenshaltung einzelner Klassen und mit ihr Staat und Kirche, Gesetz und Sitte unterwühlen wolle, wenn nicht aus der Planlosigkeit des Treibens und seinem Zusammenhange mit anderen Erscheinungen der Zeit deutlich hervorginge, daß jene Arbeiten und Maßregeln nur immer den allernächsten, gewöhnlich untergeordneten, meist mehr oder weniger selbstsüchtigen, oft indifferenten Zweck verfolgen, die weiteren Wirkungen aber, wären sie auch noch so verderblich und gefährlich, ganz unbeachtet lassen, oft gar nicht ahnen, — so daß von einer bösen Absicht allerdings nicht die Rede sein kann.

C. W. Hoffmann (in „Die Wohnungen der Arbeiter" 1852).

daß zwar der Väter Segen den Kindern Häuser baut, daß aber der Väter Missetat heimgesucht wird an den Kindern, — möchte es nur bis ins dritte und vierte Glied sein! Der von führenden Köpfen — auch von streng konservativen, wie Victor Aimé Huber und seinem hohen Gönner — klar erkannten Notwendigkeit einer durchgreifenden Wohnungspolitik verschloß man sich durchaus. Man darf vielleicht annehmen, daß die Männer, die den Bebauungsplan beeinflußten, kaum eine Ahnung davon hatten, daß die von den Besten der Zeit angestrebte Wohnungsreform gerade im Bebauungsplan ihren hervorragenden Ausdruck hätte finden müssen [12]). Die Art, wie man durch den Bebauungsplan eine Wohnreform unmöglich machte, „könnte zwar der Vermutung Raum geben, daß man die Lebenshaltung einzelner Klassen und mit ihr Staat und Kirche, Gesetz und Sitte unterwühlen wollte", aber aus der „Planlosigkeit des Treibens" geht hervor, daß man nur allernächste, untergeordnete Zwecke verfolgte. In der Tat läßt sich wahrscheinlich der Verdacht begründen (diese Begründung ist in Anmerkung 13 versucht), daß die behördlichen Maßnahmen zur Feststellung des Berliner Bebauungsplanes nur von fiskalischen Rücksichten geleitet oder zum mindesten sehr stark beeinflußt worden sind, daß man im wesentlichen bezweckte, die nach der damaligen Rechtslage strittige Frage, wer für das Straßenland der in großen Mengen neu erforderlich werdenden Straßen zahlen müsse, auf irgendeine Weise zu lösen, die für den Fiskus keine finanzielle Belastung bedeute und die ihn bei der später tatsächlich hereinbrechenden Flut von Prozessen sicherstellte. Der Berliner Bebauungsplan wurde von 1858 an ausgearbeitet, die gesetzliche Grundlage für den Plan wurde jedoch bereits am 12. Mai 1855 durch Erlaß des Handelsministeriums geschaffen [14]). Eine für die künftige Entwicklung überaus wichtige Entscheidung traf dieser Erlaß durch die Anordnung der öffentlichen Bekanntmachung aller städtischen Bebauungspläne; den dagegen geltend gemachten Bedenken, welche entsprechend den Ausführungen des Ministeriums, „namentlich in der Veranlassung zu Spekulationen in Grund und Boden und der Hervorrufung unbegründeter Widersprüche beruhen", wurde die überwiegende Rücksicht auf das Eigentum der Beteiligten gegenübergestellt. Diese „überwiegende Rücksicht auf das Eigentum der Beteiligten" bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes war eine Auffassung, die in diametralem Gegensatz stand zu der von den großen hohenzollerschen Städtebauern geübten Handhabung, durch die Berlin groß geworden war. Nicht nur das Recht der Aufstellung eines Bebauungsplanes und der Anlage der Straßen, sondern auch die Bereitstellung des ganzen erforderlichen Baulandes, die Ausmessung

und Zuteilung der einzelnen Baustellen, die entweder sehr billig oder völlig unentgeltlich abgegeben wurden, galt dem Großen Kurfürsten und seinen Nachfolgern als begründet in ihrer landesherrlichen Oberhoheit und darum als Aufgabe der Baupolizei, über deren Erfüllung die Herrscher selbst unermüdlich wachten. An Stelle der „überwiegenden Rücksicht auf das Eigentum des Beteiligten" erfolgte damals zur Durchführung des Bebauungsplanes die Enteignung in einem sehr formlosen und abgekürzten Verfahren, auf der Basis des obrigkeitlich festgestellten Ackerwertes, sodaß das angewandte Verfahren nur als staatlicher Zwangskauf bezeichnet werden kann[15]). Im Jahre 1855 dagegen nahm zwar das Polizeipräsidium noch immer das Recht der Planaufstellung für sich in Anspruch, ohne aber die damit verbundene Pflicht der Plandurchführung und Bereitstellung des Baulandes noch länger zu erfüllen. Entsprechend der wirtschaftlichen und rechtlichen Anschauung der Zeit hatte man individualistische Ideen und einen weitgehenden Respekt vor dem Privateigentum angenommen, ohne jedoch die dazu gehörige Konsequenz, nämlich Freigabe der Entwicklung des Bebauungsplanes, zu ziehen. Die Ausübung des Rechts der Planaufstellung ohne die Erfüllung der dazu gehörigen Pflichten hatte aber die verhängnisvollsten Folgen. Die Bedeutung des Grundsatzes, der damals (1855) für Preußen festgelegt wurde, daß nämlich die städtebauliche Entwicklung sich nach im voraus „für das voraussichtliche Bedürfnis der näheren Zukunft" (bei dem Berliner Bebauungsplan waren es 100 Jahre) aufzustellenden und öffentlich bekannt zu machenden Bebauungsplänen vollziehen solle, wird durch die Vernachlässigung der korrespondierenden Pflichten ungeheuer. Um die Bedeutung des Schrittes zu ermessen, muß man sich erinnern, daß in England und den Vereinigten Staaten von Amerika, denen Preußen seiner industriellen und städtischen Entwicklung nach in städtebaulichen Fragen sonst am nächsten steht, eine Verpflichtung zur Einführung rechtskräftiger Bebauungspläne nicht besteht. In England wurde die Möglichkeit, nicht der Zwang, zur Schaffung ähnlicher Pläne erst im Jahre 1909 durch Gesetz (Housing, Town Planning &c Act 1909) geschaffen, in den Vereinigten Staaten besteht sie noch heute nicht. Dieser zu Beginn der städtebaulichen Expansion festgelegte Grundsatz der polizeilichen Festlegung und öffentlichen Bekanntmachung des städtischen Bebauungsplanes wird in gefährlicher Weise ergänzt durch die auch 1855 im Prinzip festgestellte Überweisung der Planbearbeitung an die Kommunen, deren Parlamente verfassungsmäßig zu mindestens 50 % aus Hausbesitzern bestehen, selbst wenn diese Hausbesitzer, wie es heute in Berlin der Fall ist, nur 1 % der Gesamtbevölkerung ausmachen. Dieser gerade damals erfolgenden Überweisung der Planbearbeitung an die Kommunen haftet ein sehr bitterer Beigeschmack aus der oben näher charakterisierten Olmützer Zeit deswegen an, weil seit dem Jahre 1850 die kommunalen Parlamente nicht mehr nach den Bestimmungen der Steinschen Städteordnung von 1808 gewählt wurden, die allen zur Teilnahme an der Wahl berechtigten Personen das allgemeine gleiche Wahlrecht gewährleistete, sondern nach dem Dreiklassensystem, das nach dem Muster des Wahlgesetzes vom 30. Mai 1849 für die Wahlen zur Zweiten Kammer gebildet war[16]).

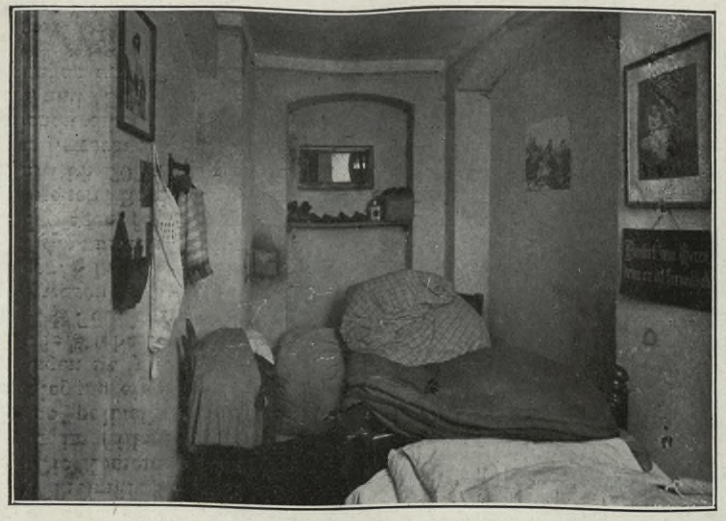
Die konservative Kreuzzeitung hat am 18. April 1866, also kurz nach der Aufstellung des Berliner Bebauungsplanes, über das 1849 geschaffene Dreiklassenwahlrecht gesagt: „Dies Wahlsystem ist nichts anderes als die Repräsentation des Geldkapitals mit dem lügnerischen Schein, daß es eine Vertretung des ganzen Volkes wäre. Es ist die Herstellung einer modernen Geldaristokratie,

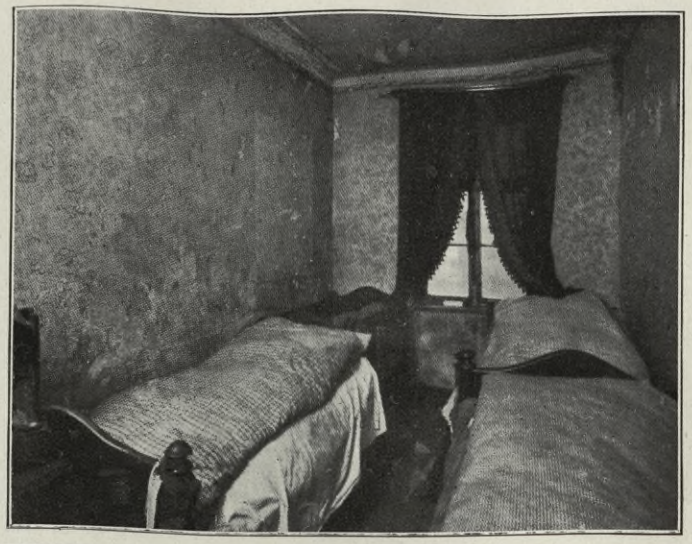
Es ist einfach Gedankenlosigkeit, Bequemlichkeit und Mangel an gutem Willen, welche uns moderne Stadtbewohner dazu verurteilen, lebenslänglich in formlosen Massenquartieren den geisttötenden Anblick ewig gleicher Mietshausblöcke, ewig gleicher Straßenfluchten zu ertragen.
Camillo Sitte.

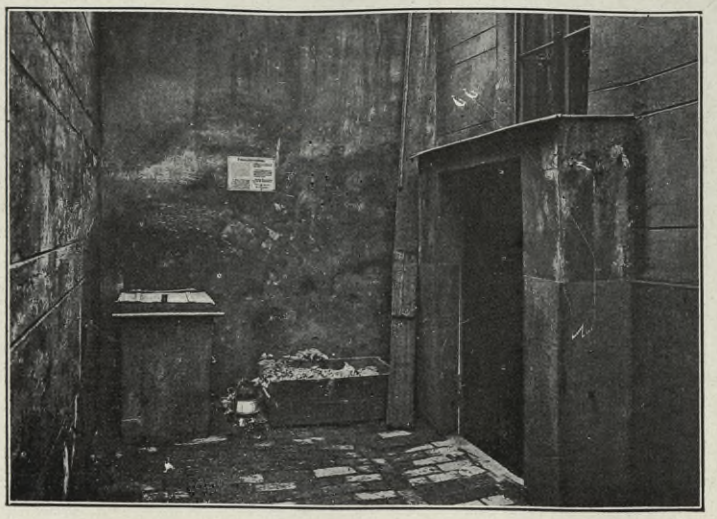
welche alles Höhere und Edlere nach oben wie nach unten, je länger, desto mehr, in den Staub des gemeinsten Materialismus herunterzieht." Diese bedauerlichen Wirkungen des Dreiklassenwahlsystems mußten bei seiner Übertragung auf die Gemeindewahlen noch viel schneller eintreten, weil dort durch das sogenannte „Hausbesitzerprivileg", das die Hälfte der Stadtverordnetensitze den Hausbesitzern reserviert, derjenigen Partei verfassungsmäßig die Majorität gesichert wird, die, gegen das öffentliche Interesse, an hohen Mieten (die wiederum hohe Bodenpreise bedeuten) und an langsamer Stadterweiterung interessiert ist. In Berlin ist etwa 1 % der Bevölkerung im Besitze aller Häuser; aus diesem einen Prozent der Bevölkerung muß die Hälfte aller Stadtverordneten gewählt werden, und zwar von Wählern, in deren erster Wählerklasse (1909) nur 0,33 % und in deren zweiter Klasse nur 8,34 % der Gemeindewähler zu Worte kommen. Es ist selbstverständlich, daß unter diesen Verhältnissen für die Majorität der Stadtverordneten die gewaltsame Niedrighaltung der Mieten, die unermüdliche Aufschließung neuer Stadterweiterungsgebiete und die billigste Vergebung von Baustellen an Baulustige nicht entfernt zum Gegenstand des leidenschaftlichen Eifers werden konnte, den doch die großen brandenburgisch-preußischen Fürsten des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts als notwendig erkannt hatten, um in einer Weise für die Unterkunft der Bevölkerung zu sorgen, die der landesherrlichen Auffassung von den Pflichten der städtebaulichen Aufsichtsbehörde entsprach. Dabei war das Anwachsen der Bevölkerung im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert doch noch langsamer als im neunzehnten. Daß eine an hohen Mieten persönlich interessierte Gemeindevertretung zur Lösung städtebaulicher Probleme wenig geeignet ist, haben die Ereignisse in London bewiesen, wo die umfangreiche wohnungsreformatorische Gesetzgebung des Staates erst von dem Augenblicke an wirklich wirksam wurde, in dem (1888) die aus den Hausbesitzern und Hausfarmern bestehenden verschiedenen Kirchspielbehörden unter die Kontrolle des aus direkten Wahlen hervorgehenden Londoner Grafschaftsrates kamen[17]).

Der Grundsatz der polizeilichen Feststellung und öffentlichen Bekanntmachung des Bebauungsplanes wurde aber außer durch die Überweisung der Durchführung an eine aus Interessenten gebildete Behörde noch weiter in gefährlicher Weise ergänzt durch die kommunale Steuergesetzgebung, die ganz im Gegensatz zu den Gemeindebesteuerungen Englands und Amerikas den wesentlichen Teil der finanziellen Aufwendungen, die die Durchführung des Bebauungsplanes und überhaupt der Aufschwung der Gemeinde erfordert, nicht von den Grundbesitzern nimmt (welche doch in erster Linie Vorteil davon haben, vgl. Motto und Text S. 23), sondern von der Gesamtbevölkerung; eine Besteuerung also, die nicht zu rationellem Städtebau (breite Straßen!) einläd, sondern im Gegenteil den das Parlament beherrschenden Grundbesitzern die Möglichkeit gibt, sich für die, ihrem Grundbesitz aus kommunalen Mitteln zufallenden Vorteile in Gestalt gesteigerter Mieten bezahlen zu lassen, obgleich sie selbst für diese Vorteile nicht bezahlt haben, sondern andere zahlen ließen. Öffentliche Bekanntmachung eines Bebauungsplanes, der den Planbearbeiter (das Polizeipräsidium) zu keiner

Abb. 13—16. Ausſteller: Ortskrankenkaſſe für den Gewerbebetrieb der Kaufleute, Handelsleute u. Apotheker, Berlin. (Dir. Albert Kohn.)



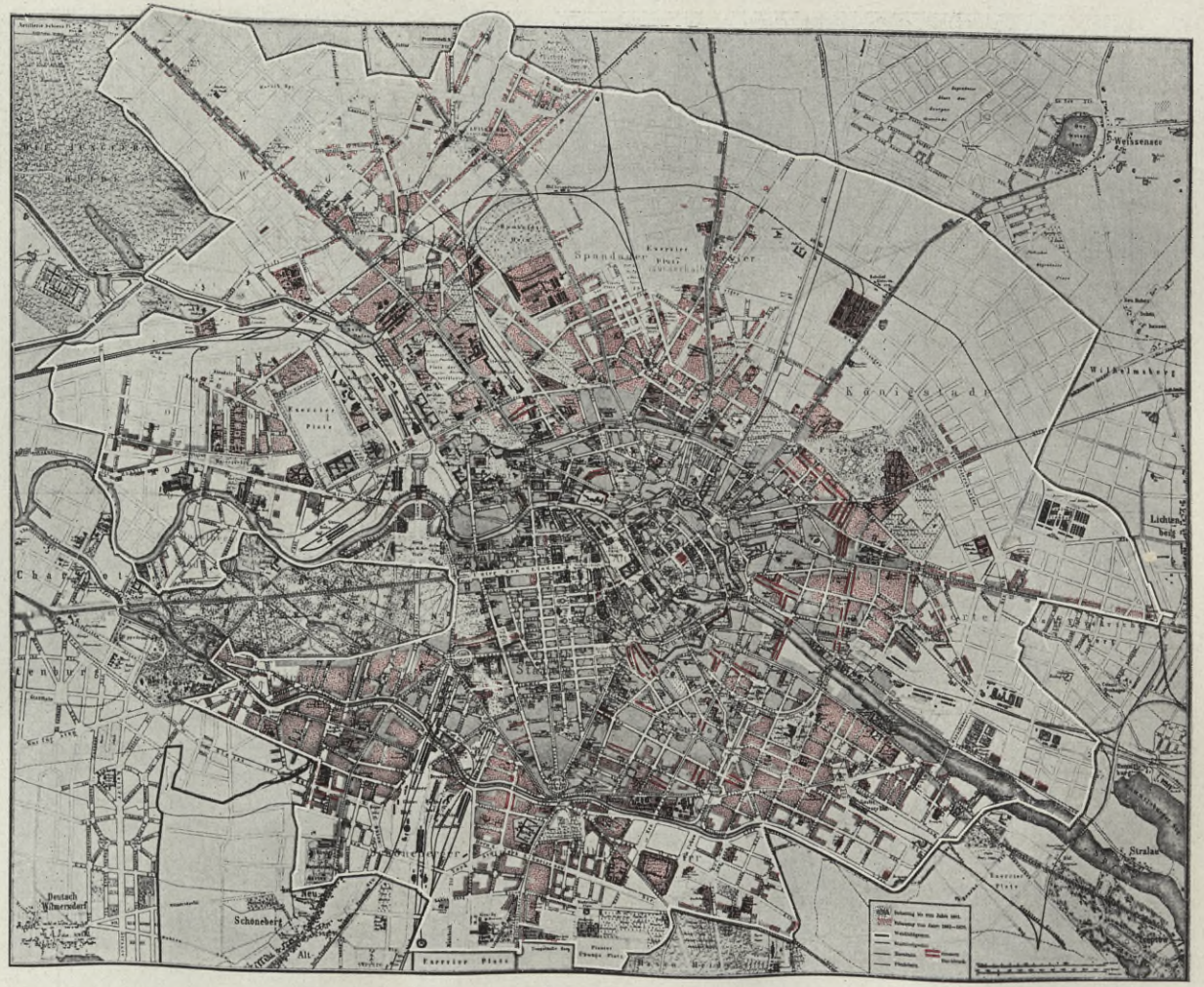




Eingang und Interieurs von Wohnungen von Mitgliedern der Ortskrankenkaſſe.

Abb. 17. Ausſteller: Stadt Schöneberg (Stadtbaurat Gerlach).

Die Zeit, die in Paris, London und Wien zu den Millionen-Regulierungen der Altſtädte genutzt wurde, verſtrich in Berlin ungenutzt. 1870 ſchrieb E. Bruch: „Nachdem im Jahre 1865 noch ca. 1/4 Million für Ausbildung des inneren Straßennetzes, Erleichterung des Verkehrs uſw. verausgabt worden iſt, wurden im Jahre 1868 noch nicht einmal 100000 Thaler und 1869 wenig mehr darauf verwendet. Die einzigen nennenswerten Straßenbauten in den letzten 10 Jahren (mit mehr als 100000 Thaler Koſten) ſind die Durchlegung der Franzöſiſchen Straße nach dem Werderſchen Markt und die Verbreiterung der Wallſtraße (öſtliches Ende) und allenfalls noch die Freilegung der Neuen Wilhelmſtraße nach den Linden. Die Kommune freut ſich jedes Jahr im ſtillen, wenn dasſelbe ohne polizeilichen Befehl zur Durchlegung einer Straße dahin gegangen iſt.“ Die Voß- und Beuthſtraße (ebenſo Wallner-Theater-, Schäferſtraße und Paſſage) waren private Unternehmungen. In den 6 Jahren 1871—76, die unmittelbar auf den „Milliardenſegen“ folgten, wurden in der neuen Reichshauptſtadt durchſchnittlich 200000 Taler im Jahre für Erwerbung von Terrain zu Straßendurchbrüchen, Straßenanlagen und Straßenverbreiterungen ausgegeben.



Die Bebauung der Stadt Berlin bis 1861 (grau) und von 1861 bis 1876 (roſa). Die roten Doppelſtreifen ſtellen Straßen dar, die in der Zeit von 1861 bis 1876 neugebaut wurden. (Aus dem Verwaltungsbericht des Berliner Magiſtrats von 1876.)

Leiſtung verpflichtet, aber der Spekulation das Tor weit auftut, Durchführung des Planes durch eine zweite, einſeitig intereſſierte Behörde (die kommunale Vertretung) auf Koſten eines dritten (der Maſſe der Steuerzahler), das ſind drei der weſentlichen Urſachen für die gänzlich verſchiedene Entwicklung, die der Städtebau in Berlin, verglichen mit engliſchen und amerikaniſchen Großſtädten, genommen hat.

Die Ausarbeitung des Bebauungsplanes für Berlin fiel nun obendrein noch bedeutend ungünſtiger aus, als man nach dem Erlaß von 1855 fürchten mußte. Der große Zug, der ſich ſeit 1861 mit der „neuen Ära" in der Politik Preußens bemerkbar machte, kam den ſtädtebaulichen Fragen nicht zugute; er entfremdete im Gegenteil die Aufmerkſamkeit der Männer der Tat, auf die es zuletzt ankommt, erſt recht den ſchwierigen ſtädtebaulichen Problemen, deren Löſung nicht nebenbei erfolgen konnte, ſondern die geſpannte Aufmerkſamkeit der erſten praktiſchen Intelligenzen erfordert hätte. Wie traurig es auch noch in der neuen Ära, in deren Beginn der Berliner Bebauungsplan teilweiſe noch ausgearbeitet wurde, mit dem Verſtändnis für anſiedlungspolitiſche Beſtrebungen in den leitenden Kreiſen ausſah, hat dem 68jährigen Viktor Aimé Huber bittere Klagen entlockt [18]). Aus einer Allgemeinſtimmung heraus, die der zur Löſung des ſtädtebaulichen Problems nötigen Vertiefung eher noch ungünſtiger war als der Anfang der fünfziger Jahre, — von Bismarck zirkulierte damals der Ausſpruch: „Die großen Städte müſſen vom Erdboden verſchwinden" —, kam es zur Aufſtellung des verhängnisvollen Berliner Bebauungsplanes. Nichts in den Beſtimmungen des Erlaſſes von 1855 oder in der ſpäteren Ausarbeitung des Berliner Bebauungsplanes war im entfernteſten danach angetan, dem großen öffentlichen Intereſſe des Wohnweſens die praktiſche Berückſichtigung zu ſichern, die auf Grund der bereits damals zur Genüge klargeſtellten Bedürfniſſe erforderlich war. Statt Ausſcheidung größerer Baugebiete für Kleinhausbau und Berückſichtigung der dazu erforderlichen Eiſenbahntraſſen, ſtatt der gewiſſenhaften Erfüllung der von ernſten Sachverſtändigen aufgeſtellten Forderungen [z. B. von den Gründern der „Gemeinnützigen Baugeſellſchaft", auf deren, das behördliche Gewiſſen beruhigende Exiſtenz man läſtige Sozialpolitiker zu verweiſen pflegte [19])], unternahm man ſorglos eine über 100 Jahre hinausgreifende Regelung der baulichen Zukunft, der ſozialen Verhältniſſe und der Milliarden bewegenden Bodenwertbildung Berlins. Dies Unternehmen, die Entwicklung, die damals ganz andere, ganz neue Formen annahm, auf 100 Jahre hinaus feſtzulegen, ohne auch nur die Tagesbedürfniſſe zu berückſichtigen, wie ſie von berufener Seite erkannt waren, hat als Beiſpiel unentwegten, ja verwegenen Bureaukratismus vielleicht kaum ſeinesgleichen. Statt der erforderlichen Befriedigung der in Hoffmanns und Hubers Beſtrebungen klar zu Worte gekommenen Wohnungsbedürfniſſe einer offenen, räumlich unbeſchränkten Großſtadt (alſo etwa nach Londoner Muſter) brachte der Berliner Bebauungsplan eine geiſtloſe Nachahmung deſſen, was unter Napoleon III. nach dem Hinausſchieben der Befeſtigungen (1841—1845 und die darauf folgende Stadterweiterung innerhalb der neuen Befeſtigung, entſprechend dem Geſetz vom 16. Juni 1859) aus Paris gemacht worden war. Hier wie dort die kompakte, vielgeſchoſſige Häuſermaſſe, in Paris durch den Feſtungscharakter erzwungen, in Berlin ſinnlos; hier wie dort ein äußerer und innerer Ring-Boulevard, in Paris, wie der Name Boulevard ſagt, eine Folge der alten und neuen Befeſtigung, in Berlin ſo unweſentlich, daß die Durchführung an vielen Stellen unterblieb; hier wie dort Rundplätze im Stile des Place de l'Étoile und des Place du Trône, in Paris die feierlichen Urbilder dieſer Platz-

form, großartige Überreste einer königlichen Bauepoche und lebendige Teile großer städtebaulicher Gedanken, in Berlin sinnlos umhergestreute Belanglosigkeiten; hier wie dort geometrische Plätze aller Formen, in Paris köstlich gegliederte Räume, abgewogene Massen, in die gleichzeitig entworfenen Bauten gefaßt von den ersten Künstlern der Nation (Place des Vosges, Victoires, Vendôme, de la Concorde), in Berlin massenhaft auftretend, bloße Löcher im Plan, deren Umbauung dem Zufall preisgegeben war; hier wie dort die breite, alle Himmelsrichtungen durchpflügende Straße des napoleonischen Paris, in Paris aus militärischen Rücksichten zur „Aufschlitzung" der winkligen Revolutionsherde in der mittelalterlichen Stadt, in Berlin unter scheuer Umgehung der Altstadt und der sich auftürmenden Verkehrshindernisse. In Berlin sowohl wie im Haußmannschen Paris die städtebauliche Leistung weniger von Künstlern oder Volkswirten als von Männern mit einer siegreichen Passion für die neusten Errungenschaften des englischen Kloakenwesens.

Die Schäden, die dieser Bebauungsplan für Berlin mit sich brachte, werden in dieser Einleitung, besonders gelegentlich der Erwähnung der darauf bezüglichen Arbeit Dr. Ernst Bruchs, noch hervorgehoben werden.

Nachdem hier das erste Stadium des neuzeitlichen Kampfes um die städtebauliche Gestaltung Berlins, das mit der Aufstellung des verhängnisvollen Berliner Bebauungsplanes abschließt, seiner entscheidenden Bedeutung halber etwas eingehender behandelt werden mußte, sollen im folgenden einige wenige Schriften besprochen werden, die aus dem weiteren Kampfe heraus geboren wurden. Alle bringen sie wesentliche Gedanken des modernen Städtebaus, wie sie gerade auf der Städtebau-Ausstellung betont wurden, in Berlin zum ersten Male zum Ausdruck und ihre Kenntnis ist zu einer richtigen Würdigung der Lehren der Ausstellung beinahe unerläßlich. Es ist hochinteressant zu verfolgen, wie die Gedanken, die heute zum eisernen Bestand der städtebaulichen Theorie gehören, und die auf der Städtebau-Ausstellung in zusammenfassender Weise illustriert wurden, sich allmählich aus der jahrzehntelangen Arbeit der verschiedenen Intelligenzen kristallisierten. Es sind gerade in Berlin eine Reihe von tiefem Verständnis und edelstem Feuer beseelter Schriften erschienen, die in überraschender Weise viele Ergebnisse der modernen städtebaulichen Wissenschaft vorweggenommen haben, und die darum dem städtebaulichen Denken und der städtebaulichen Literatur ebenso zur Ehre gereichen wie der Stadt zur Unehre, in der sie wenig beachtet und unbedankt zur Seite geschoben worden sind.

Als V. A. Huber bereits angesichts der scheinbar zwingenden Gewalt der stets weiter um sich greifenden Bodenspekulation den Gedanken des Einfamilienhauses wenigstens für den Arbeiter aufgeben zu müssen glaubte [20]), trat in Julius Faucher, dem Freunde Theodor Fontanes, ein neuer großer Kämpfer auf den Plan, dessen eindringendes wirtschaftlich-soziales Verständnis dem städtbaulichen Denken gänzlich neue Möglichkeiten erschloß [21]). Fauchers Ausführungen waren angeregt einmal durch eine genaue Kenntnis weltstädtischer, besonders Londoner, Berliner und Wiener Wohnungsverhältnisse, ferner durch die in den verschiedenen Großstädten des europäischen Festlandes (besonders in Paris, Wien, Berlin, Hamburg, Breslau, Magdeburg, Stettin) Ende der fünfziger und Anfang der sechziger Jahre ausbrechenden Mieterrevolten und schließlich durch die (seit 1861) erscheinenden Berliner Volkszählungsergebnisse, welche die Berliner Wohnungsverhältnisse in statistisch geradezu mustergültiger Weise beleuchteten. Die zuletzt genannte

Als Canghi, der Kaiser von China, Abbildungen europäischer Etagenhäuser sah, sagte er: „Europa muß ein sehr kleines, ein sehr armseliges Land sein, daß man nicht genug Terrain zur Erweiterung der Städte hat, sondern dort gezwungen ist, in der Luft zu wohnen."
Aus einem Briefe des Missionars Attiret, zitiert von Patte 1772.

wissenschaftlich-unparteiische Klarstellung, die die Berliner Wohnungsverhältnisse durch die Arbeiten des statistischen Amtes der Stadt Berlin erfuhren, muß als eines der wichtigsten Ereignisse in der Geschichte des Berliner Städtebaues gelten. Das Bild, das die amtlichen Zahlen enthüllten, war über alle Maßen grauenvoll, und der niederschmetternde Eindruck, den es auf die denkenden Zeitgenossen gemacht hat, läßt sich in der Literatur der Epoche genau verfolgen. Der weitsichtige V. A. Huber war nur ein Vorläufer gewesen, die eigentliche städtebauliche Literatur Berlins beginnt seit den Enthüllungen der ersten Berliner Volkszählung im Jahre 1861 (Verdienst des Stadtverordneten Sanitätsrat Dr. S. Neumann), um dann bald hochflutartig anzuschwellen. Um die erschütternde Wirkung der Volkszählungsergebnisse zu begreifen, vergegenwärtige man sich einige der Zahlen, die damals ans Licht kamen: 48326 Menschen, also fast ein Zehntel der damals (1861) 521933 Seelen zählenden Gesamtbevölkerung, wohnten in Kellerwohnungen. Von den 105811 Wohnungen Berlins hatten 51909, also nahezu die Hälfte, nicht mehr als ein heizbares Zimmer; von den 521933 Einwohnern Berlins wohnten 224406 in solchen Einzimmerwohnungen, die also im Durchschnitt mit 4,3 Menschen belegt waren. „Ist das die normale Lebensform oder nicht? Und wenn sie es nicht ist, was haben wir bei einer Ausnahme zu denken, welche die Hälfte beträgt? Und wenn sie es ist, soll sie so bleiben?[22])", rief damals Faucher aus, und er mußte hinzufügen: „Betrachtet man auch noch fünf Personen auf ein heizbares Zimmer als die normale Lebensform unseres Landes, so gibt es noch immer unter den 521933 Bewohnern der größten Stadt, die unser Land produziert hat, 115357, welche selbst diese normale Lebensform nicht erreichen." In der Tat, weit über ein Fünftel der Bewohner Berlins teilte ein einziges heizbares Zimmer mit mindestens fünf Personen. Es gab 27629 Menschen in Berlin, die zu je sieben ein Zimmer bewohnten, es gab 18376 Menschen, die zu je acht, es gab 10728 Menschen, die zu je neun, und immer noch 5640 Personen, die zu je zehn, 2904 Personen, die jeweils zu elf das eine heizbare Zimmer bewohnten, und daran schlossen sich dann in abnehmenden Ziffern immer noch größere und immer noch wahnsinnigere Überfüllungen. Aber nicht um diese zuletzt aufgeführten Ausnahmen handelte es sich in erster Linie, nicht um die paar Tausend unseligen Kreaturen, die zu je elf, je zwölf, zu je 13—20 in ein Zimmer zusammengedrängt waren, nicht um das anormale, monstruöse, weil außergewöhnliche, sondern um den großen Durchschnitt, um die normale Lebensform, auf der die Würde und segensreiche Zukunft der Stadt aufgebaut ist, und dann handelte es sich vor allem um die große Frage nach den Aussichten der Entwicklung und Verbesserung dieser normalen Lebensform. Neben dem in erster Linie interessanten Schicksal der breiten Masse (der 224406 in Einzimmer-, der 135327 in Zweizimmerwohnungen Untergebrachten) verdiente die wohlhabende Oberschicht Aufmerksamkeit, die Oberschicht, deren Lebensgewohnheiten und Ansprüche in anderen Epochen oder anderen Ländern, besonders in England, in einer im besten Sinne vorbildlichen Weise die Ansprüche und das soziale Emporstreben der vom Schicksale weniger

begünſtigten Schichten angefeuert hat. Aber auch da war in jener Epoche großen wirtſchaftlichen Aufſchwungs eine höchſt bedenkliche relative Abnahme der vielzimmerigen Wohnungen und ſogar eine abſolute Abnahme in der Zahl der in Berlin angeſtellten Dienſtboten zu verzeichnen, während gleichzeitig eine unverhältnismäßige Steigerung der zur Aftermiete wohnenden Haushaltungen erfolgte. Dieſe ſchwerwiegenden Symptome bei einer im übrigen ſtark ſteigenden Proſperität und ſteigenden Zahlungsfähigkeit der Bevölkerung waren nur zu erklären durch eine ſchleichende Erkrankung der Wohnungsverhältniſſe. In der Tat, die Zeit, wo V. A. Huber und C. W. Hoffmann die hereinbrechende Wohnungsnot angekündigt hatten, war vorüber. Die Wohnungsnot war da, und ſie hatte nicht nur die unteren Klaſſen, ſondern die geſamte Geſellſchaft ergriffen. Die böſen Wirkungen des Bodenmonopols waren, wie Engel es nannte, geſteigert

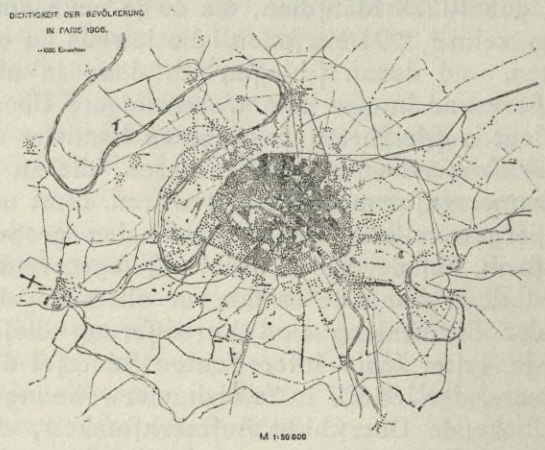
Abb. 18. London, eine offene Stadt.

London, Paris, Wien. Bevölkerungsverteilung in den europäiſchen Großſtädten, die als Vorbilder für die Berliner Entwicklung in Frage kamen.

Jedes Pünktchen = 1000 Einwohner.

In London gleichmäßige Verteilung über weite Gebiete (ermöglicht durch Schnellverkehr); in den Feſtungen Zuſammenpreſſen auf engen Raum.

Abb. 19. Paris — zwei Feſtungsſtädte — Wien. Abb. 20.

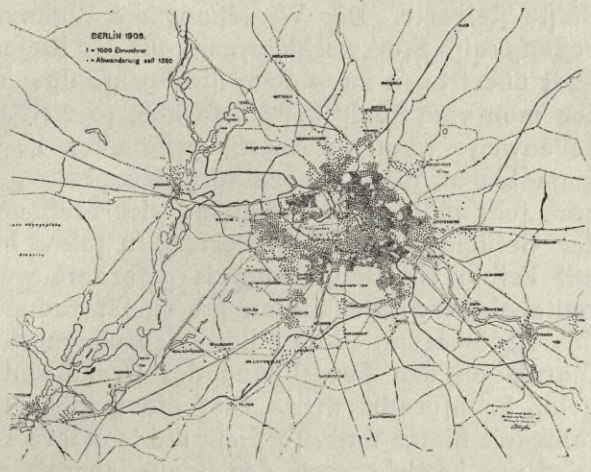


Jedes Pünktchen = 1000 Einwohner.

Abb. 18—20. Ausſteller: Continentale Geſellſchaft für elektriſche Unternehmungen, Berlin (Oberingenieur R. Peterſen).

durch einen drückenden Wohnungsfeudalismus der Hauswirte gegen die Mieter aller Klaſſen. Die ſchleichende Krankheit, an der die Wohnungsverhältniſſe Berlins litten, klar erkannt und erklärt zu haben, iſt das Verdienſt Fauchers. Es iſt ganz und gar irrig, zu glauben, führte Faucher aus, das Wachstum der Städte müſſe notwendigerweiſe zu ſchlechten Wohnungsverhältniſſen, zur Übereinanderhäufung von Stockwerken, zur Einführung der Mietkaſerne führen. Die in vielen Städten des europäiſchen Kontinents erfolgte Verdrängung der alten Einfamilienhäuſer durch Stockwerkshäufung und Mietkaſernen iſt in erſter Linie eine Folge des alten Feſtungscharakters dieſer Städte. Die einſt vorhandene Notwendigkeit, auf dem kleinen Gebiete innerhalb der Wälle wachſende Menſchenmengen unterzubringen, ſicherte dem Grund und Boden außerordentliche Ertragsfähigkeit (Monopolrente) und erzeugte die Sitte des gedrängten Wohnens. Dank dieſer, in der Enge der befeſtigten Altſtädte großgezüchteten Wohnſitte, ſtieg auch aller unbebauter Grund und Boden ungeheuer im Werte, ſoweit er durch ein erhofftes oder endlich erfolgtes Hinausſchieben der Wälle oder durch ihre Auflaſſung für die Bebauung in Frage kam[23]); er ſtieg im Werte, weil er eben infolge dieſer Sitte des gedrängten Wohnens ganz anders ausgenutzt werden konnte, als mit Einfamilienhäuſern möglich geweſen wäre. Daß das Eindringen der Mietkaſerne kein Zeichen zunehmenden großſtädtiſchen Weſens, ſondern die zweckloſe Beibehaltung eines alten Übelſtandes iſt, beweiſt die größte Stadt der Welt, London. In London gab es im Jahre 1861 bei einer Bevölkerung von dreieinhalb Millionen 450000 Häuſer, was einem Durchſchnitt von 7,7 Menſchen pro Haus entſprach, während in dem kleinen, aber „großſtädtiſchen“ Berlin ſchon im Jahre 1861 48 Perſonen auf jedes bebaute

Groß-Berlin. Jedes Pünktchen = 1000 Einwohner.



Ohne inneren Grund hat ſich die Berliner Entwicklung nicht an das Londoner, ſondern an das Paris-Wiener Vorbild angelehnt. Obgleich Berlin eine offene Stadt iſt, die nicht durch Wälle, ſondern durch die größte Armee der Welt geſchützt wird und obgleich Berlin auf ebenem Terrain (keine Felſen wie in Stockholm) liegt und faſt unbegrenzt ausdehnungsfähig iſt (keine Inſel wie Boſton, New-York, Stockholm), wurde die Bevölkerung wie in einer engen Feſtung zuſammengepreßt.

Berlin. Jedes Pünktchen = 1000 Einwohner.

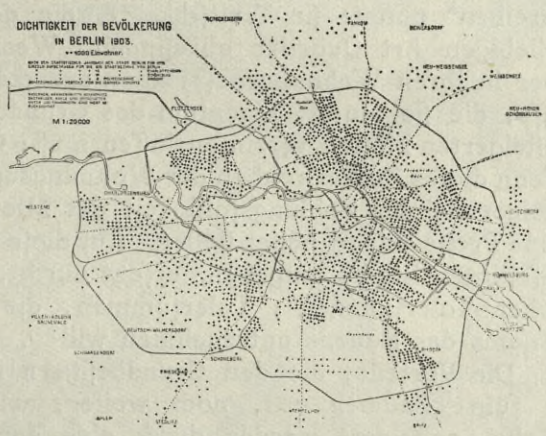


Abb. 21 und 22. Ausſteller: Continentale Geſellſchaft für elektriſche Unternehmungen, Berlin (Oberingenieur R. Peterſen).

Grundſtück kamen, eine Zahl, die ſich in der Folgezeit um mehr als die Hälfte ſteigerte. Der Widerſinn, die Wohnungsverhältniſſe einer geſchloſſenen Feſtung (alſo Stockwerkhäufung) auf das Rieſengebiet einer modernen Millionenſtadt übertragen zu wollen, iſt augenfällig: „um den unglücklichen Stadtbauplan, den man vom König beſtätigen ließ, ſo weit er jetzt (1865) reicht, und im Süden ſtellenweiſe ſchon in Angriff genommen iſt — denn die Fünfſtöcker ſind hier ſchon bis an dieſe Grenze vorgedrungen —, in dieſer Weiſe auszufüllen, ſind, nach ſehr mäßiger Berechnung, vier Millionen Menſchen erforderlich“[24]). „Bei der Gefügigkeit der Bevölkerung, in ſolche Mietkaſernen hineinzuziehen“, kann mit Erfolg ein Bauſtellenpreis gefordert werden, deſſen Bezahlung erſt dann rentabel wird, wenn man ſich zu fünffacher Überbauung entſchließt. „Es hilft der Bevölkerung nichts, ſich im Wohnungsbedürfnis einzuſchränken durch Erſparnis an der Ausdehnung des Grund und Bodens, der für das Wohnungsgelaß beanſprucht wird. Gibt die Bevölkerung bei gleichbleibender Zahlungsfähigkeit hierin nach, ſo fließt nichts in ihre Taſche; bei wachſender Bevölkerung wird nur bewirkt, daß der Bauſtellenpreis wächſt, und daß das neue Angebot von Wohnungsgelaß ſich gleich auf die größere Einſchränkung, d. h. auf höhere Mietpreise einrichtet. Dasſelbe geſchieht, wenn die Bevölkerung bei ſteigender Zahlungsfähigkeit ihre Anſprüche an Grund und Boden nicht ſteigert.“ Eine ausſchlaggebende Rolle alſo ſpielt die Gefügigkeit der Bevölkerung in ihren Wohnungsanſprüchen nachzugeben, oder die Feſtigkeit, mit der ſie ihre Anſprüche ſtellt und ſteigert, der standard of life, den ſie unbedingt fordert. Berlin hat nun (auch darauf weiſt Faucher hin) einen ausgeſprochen kolonialen Charakter. Seine Bevölkerung beſteht zum großen Teil aus eingewanderten — man muß beinahe ſagen — Desperados, „Naturen, die das vogue la galère! auf ihr Banner ſchreiben“ nannte ſie Treitſchke[25]), die gefaßt ſind, ſich vorläufig mit jeder beliebigen Art Quartier abzufinden. Wenn ſich die Bevölkerung einer Stadt aber in ihren Wohnungsanſprüchen zurückdrängen läßt, werden die Zugeſtändniſſe, die ſie macht, Eigentum des Grundbeſitzers, das er ſich als Kapitaliſt in geſteigerten Mieten verzinſen laſſen muß: Grund und Boden wird einfach teurer. Wenn dieſes Zurückweichen der Wohnungsanſprüche Hand in Hand geht mit einer Steigerung der Zahlungsfähigkeit der Mieter, kann der Grundbeſitzer natürlich ſeine Preiſe um ſo höher ſtellen. Auf dieſe Weiſe werden die Wälle, die einſt die befeſtigten Städte umgaben, erſetzt durch „einen neuen ſchnürenden Gürtel aus hohen Talerſummen“; Talerſummen, die derjenige hinlegen muß, der das Wagnis des Bauens unternehmen will[26]).

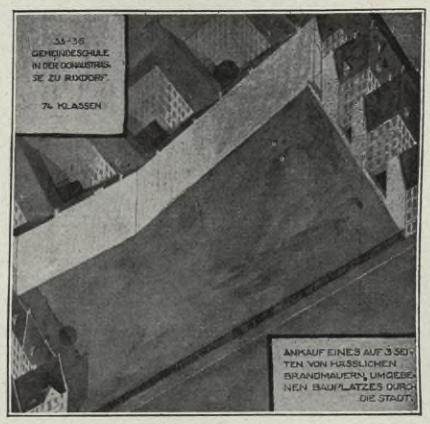
Die Vorteile, die den Grundbeſitzern in die Taſche fließen, können aber, ſo führt Faucher aus, noch weiter, und zwar in außerordentlich ſtarker Weiſe, geſteigert werden durch eine den Grundbeſitzern günſtige Form der Kommunalbeſteuerung. Die Beſteuerung kann nämlich ſo eingerichtet ſein, daß die ſtets ſteigenden Maximalſummen, die für Mietaufwand bei raſch wachſender Bevölkerung und zurückbleibendem Wohnungsangebot aus den Mietern herausgepreßt werden können, den Haus- und Grundbeſitzern ungeſchmälert zufließen. Dann müſſen die gewaltigen Aufwendungen, die die Gemeinde zu machen hat, und die ſtets den Grundbeſitzern zugute kommen (entweder direkt in verbeſſerten und neuen Straßen, Brücken, Parkanlagen oder indirekt, wie die Verbeſſerungen des ſtädtiſchen Bildungsweſens, das neue Mieter in die Stadt oder das Stadtviertel zieht), alle dieſe Aufwendungen müſſen dann durch die Maſſe der Bevölkerung, d. h. in einer Mietkaſernen-

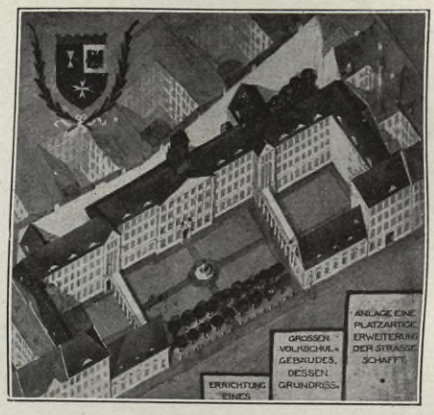
Abb. 23. Ausſteller: Philip Cabot, Boſton. — Die Bevölkerungsdichtigkeit in der Altſtadt von Boſton.
Jeder rote Punkt = 30 Einwohner.

Bevölkerungsverhältniſſe einer Stadt von faſt inſulärer Lage.
(City, Slums und Millionärsviertel im inneren Boſton.)

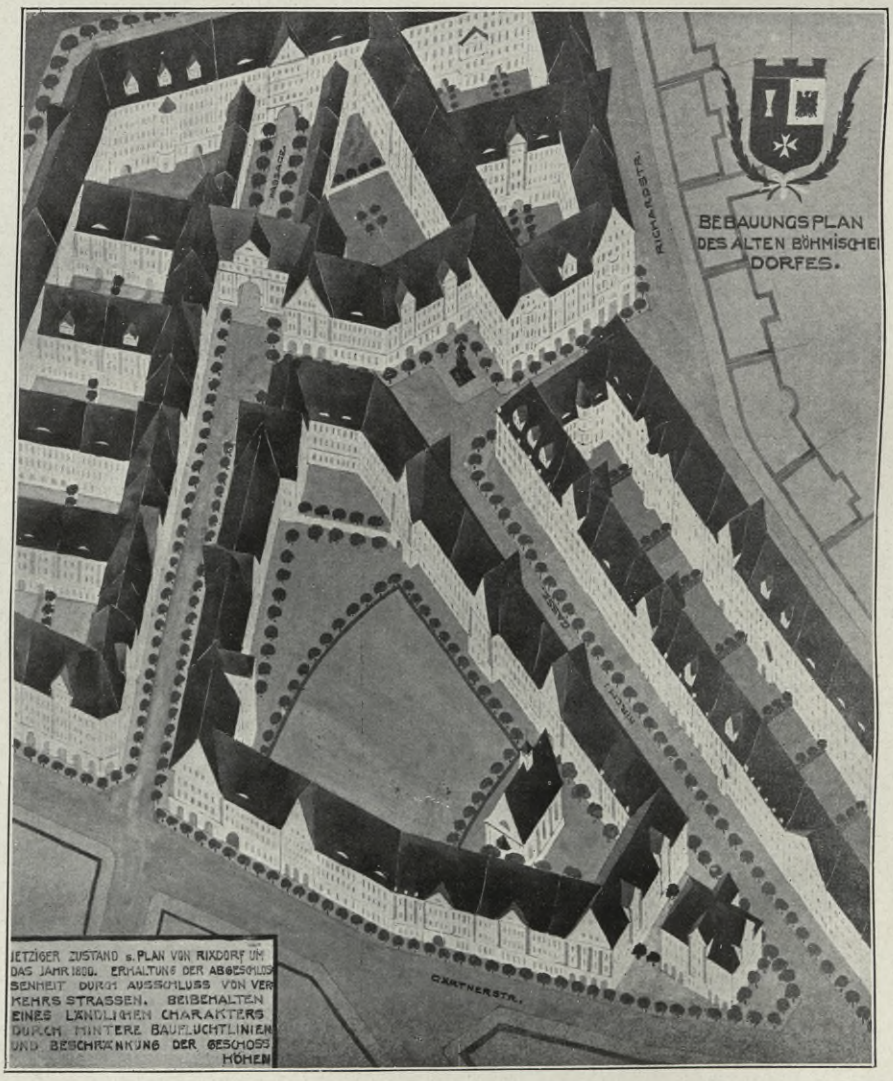
Von dem im Zentrum gelegenen öffentlichen Park (Boston Common and Public Garden) liegt gleich rechts die Geſchäftsſtadt (7) ohne alle Bewohner (keine roten Punkte). Nördlich (6) und weſtlich (8) der City, im unmittelbaren Bereich des Hafens die beiden verrufenen, dichtbevölkerten Slums mit den in Amerika ſo ungewöhnlichen Mietkaſernen (jedoch nur dreigeſchoſſig). Dieſe Slums ſind ebenſo wie die im Süden und Südoſten ſich anſchließenden armen Wohnquartiere (9 u. 12) faſt ausſchließlich von Einwanderern bewohnt. Südweſtlich dagegen (an den Public Gardens) anſtoßend, liegt auf dem Waſſer abgewonnenen Neuland das Back-Bay-Viertel (11), der Winteraufenthalt der Millionäre Boſtons. Dieſe Halbinſel der Altſtadt mit ihren ſehr hohen Bodenpreiſen iſt umgeben von einem unendlichen Kranz von Gartenſtädten auf ſehr billigem Boden und mit ganz dünner Beſiedelung.

Abb. 24—26. Ausſteller: Stadt Rixdorf (Stadtbaurat Kiehl).





Beiſpiel, wie die häßlichen Brandgiebel der Mietkaſernen geſchickt zu verdecken ſind.



Anſchluß von Verkehrsſtraßen, Beſchränkung der Geſchoßhöhen, hintere Baufluchtlinie zur Erzielung großer, einheitlich wirkender Innenplätze. Beiſpiele aus dem Kampfe gegen breite Straße und Berliner Mietkaſerne.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA BRAUNSCHWEIG

Ungerecht und unbillig ist diese Art der kommunalen Besteuerung (die den Steuerbedarf der Gemeinde zum größten Teil durch Einkommensteuer aufbringt), weil die Gemeinde einen vorzugsweise wirtschaftlichen Verband darstellt, dessen Aufwand in vielfachen und erheblichen Beziehungen an erster Stelle den Grund- und Hausbesitzern sowie den Gewerbetreibenden zugute kommen und deshalb vorzugsweise von diesen zu tragen sind.

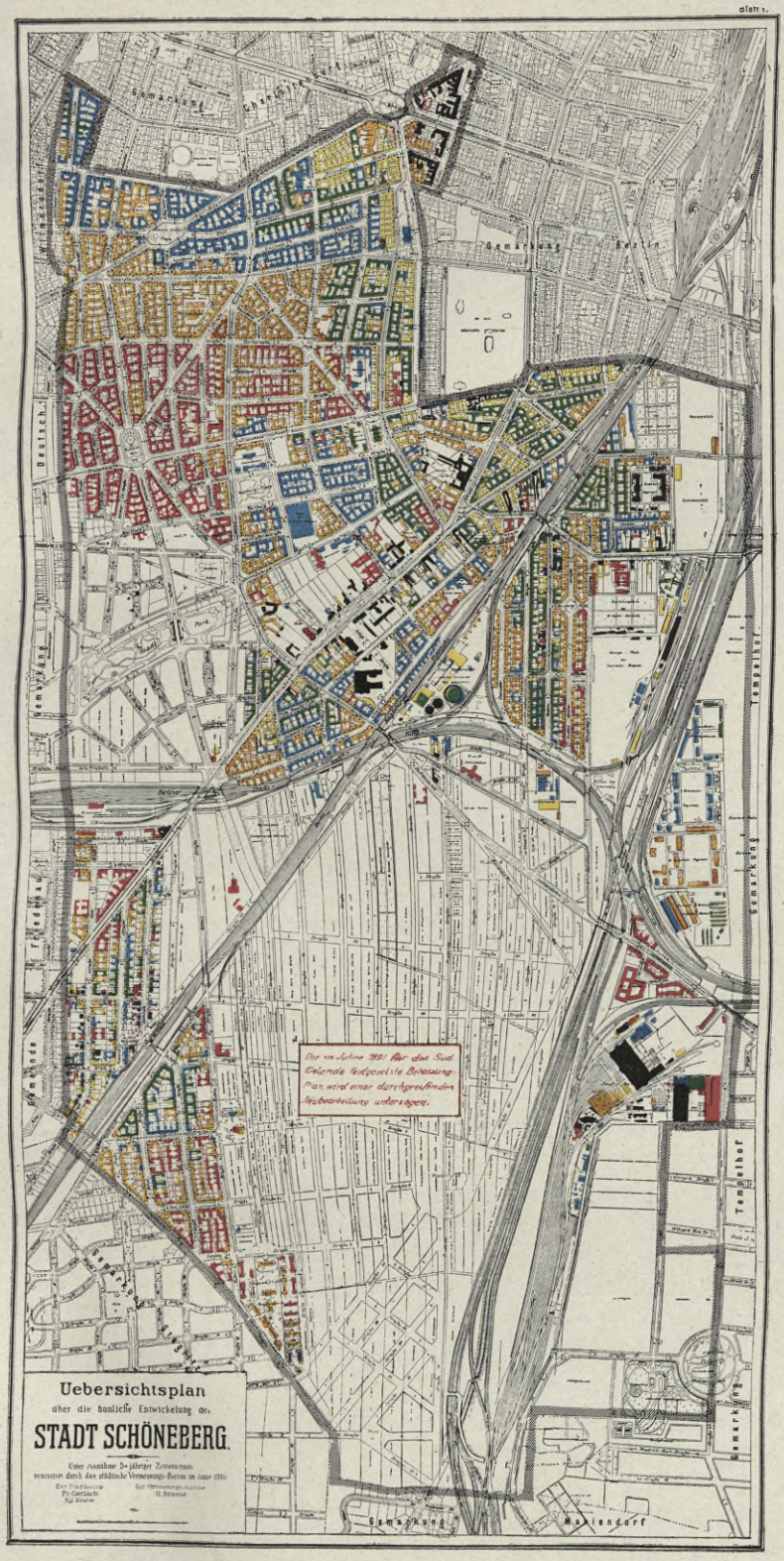
Aus der Begründung des Miquelschen Kommunal-Abgabengesetzes.

stadt von den Mietern, aufgebracht werden, z. B. durch Einkommensteuer und durch die Schlacht- und Mahlsteuer. Die Mieter zahlen dann für alle kommunalen Errungenschaften doppelt: einmal an die Gemeinde mit erhöhter Einkommensteuer und einmal an den Grundbesitzer mit der Miete, deren gesteigerte Sätze jeden der Wohnung zufließenden Vorteil (wie Verbesserungen des Pflasters oder der Beleuchtung der Straßen, kürzere Verbindungen usw.) zum Ausdruck bringen. Die Bodenwerte stellen dann zu einem Teile die Kapitalisierung derjenigen Steuern dar, die infolge des „ungerechten und unbilligen" (Miquel) Steuersystems den Hausbesitzern erlassen worden sind. Der Mieter, der die ungerechten Steuern zahlen mußte, muß außerdem noch in der Miete dem Hausbesitzer die kapitalisierten Steuern verzinsen, die der Hausbesitzer auf Kosten des Mieters hinterziehen durfte [27]). Dieser tragikomische Zustand herrschte bis zur Miquelschen Finanzreform in verhängnisvollstem Maße; vor der Reform wurden in Berlin 82 % des Gesamtsteuerbetrages aus der Einkommensteuer aufgebracht. Aber auch heute sind die Möglichkeiten, die die Miquelsche Reform erschlossen hat, noch längst nicht voll ausgenutzt; 1910 wurden noch immer 44,5 % der Berliner und sogar 52,3 % der Charlottenburger kommunalen Steuerleistung aus Zuschlägen zur Staatseinkommensteuer aufgebracht.

Die Kommunalbesteuerung kann aber im Gegenteil auch so eingerichtet sein, daß die Haus- und Grundbesitzer für alle die Vorteile, die ihrem Besitz aus den gewaltigen Aufwendungen der Gemeinde zufließen, tüchtig bezahlen müssen, ohne daß sie nach Fauchers Ansicht [28]) deswegen imstande wären, ihren Mietern höhere Summen abzunehmen; die den Mietern ungünstige Konjunktur wurde ja bereits dazu benutzt, den Mietern jeweilig das Maximum, das sie für Miete aufbringen können, abzunehmen. Diese Faucher als Ideal vorschwebende Kommunalbesteuerung, die auf dem Grundsatze von Leistung und Gegenleistung beruht, fand er in England und den Vereinigten Staaten von Amerika. In England ist die Steuer an die Höhe der Mietbeträge geknüpft, in Amerika an den Wert (den sog. gemeinen Wert, also nicht den Ertragswert) des Hauses und Bodens; in beiden Fällen steigt die Steuer mit jeder Steigerung im Werte des Immöbels [29]). Diese Verschiedenheit in der Besteuerung, deren Entwicklung auf dem europäischen Kontinent Faucher auf „falsche theoretische Anschauungen aus der geisteskranken Zeit des Absolutismus" zurückführt, erscheint als eine wichtige Ursache, die zusammen mit der Wohnsitte verantwortlich zu machen ist für die unter gleichen Verhältnissen auffallend viel höheren Bodenpreise in Berlin. In diesen durch schlechte Wohnsitte und falsche Besteuerung erzeugten hohen Bodenpreisen entdeckt Faucher die Wurzel der Wohnungsnot; „nicht zuerst die Miete, sondern zuerst der Baustellenpreis ist herunter zu bringen". Wenn man zu diesem Zwecke nicht energisch zur Expropriation greifen will, für die Faucher gute Gründe anzuführen weiß, muß wenigstens eine vernunftgemäßere Besteuerung eingeführt und eine gründliche Umwandlung der Wohnsitte angestrebt werden. Zur Expropriation und

Neugestaltung des Steuerwesens muß der Staat eingreifen; die Umwandlung der Wohnsitte muß ausgehen von den gebildeten Klassen, die mit gutem Beispiel vorangehen. In ganz großzügiger Weise — Faucher dachte an genial geleitete Aktienunternehmungen — müssen die neuen Wohnsiedlungen der wohlhabenderen Stände hinausgehen über den schmalen Ring, der bereits mit spekulativen Talersummen belegt ist und die Stadt einschnürt. Nicht die Treppen dürfen, sondern die Straßen müssen vermehrt werden und zwar weit draußen, wo die verfügbare Fläche zunimmt, zunimmt nicht etwa im selben Verhältnis wie die Entfernung, sondern im Quadrat der Entfernung. London, die größte Stadt der Welt, war umgeben von einem 10 km breiten Gürtel von Gartenvorstädten. Faucher hat das blühende und im innersten Mark gesunde Leben dieser Gartenvorstädte[30]) in allen seinen Bedingungen und Wirkungen genau studiert; er entrollt das anschaulichste und alle wirtschaftlichen und sozialen Einzelheiten genau beleuchtende Bild dieser Gartenvorstädte; er schildert die spielende Leichtigkeit, mit der sich der Neubau der kleinen billigen Häuser auf billigem Boden vollzieht; er stellt fest, daß das durch die energischen Proteste der englischen Philantropen so berühmt gewordene Wohnungselend des Londoner East End (das Faucher mit Theodor Fontane und in Begleitung eines englischen Polizeibeamten genau studiert hat), im schlimmsten Falle verglichen werden darf mit der Lage desjenigen Teiles der Berliner Bevölkerung, der zu je 10 und 11, zu 12, zu 13—20 in Einzimmerwohnungen zusammengedrängt ist, daß aber in London im Gegensatz zu Berlin die große Masse, der Durchschnitt der Bevölkerung menschenwürdig wohnt, und daß die große Masse ihre Wohnungsansprüche ständig mit Erfolg steigert. Sehr geschickt begegnet Faucher dem Einwand, daß bei Einfamilienhäusern die Ausdehnung der Städte zu groß und der Brief- und Warenverkehr für den Haushalt zu schwierig sei; er weist nicht nur auf das entwickelte Londoner Verkehrswesen hin, sondern berechnet außerdem noch, daß bei Botengängen, Waren- und Briefablieferungen in Berlin die Niveauüberwindung der Treppen täglich 9000 Meilen für die Bevölkerung beträgt, die bei Einfamilienhäusern erspart würden. Besonderes Gewicht legt Faucher auf die segensreiche Zusammenfassung der Wohnungen materiell Gleichstehender in Straßen und Stadtvierteln, die aus etwa gleichwertigen Haustypen zusammengesetzt sind. Die durch den Berliner Bebauungsplan angestrebte Vermengung der verschiedenen Klassen — arme Leute in Hof- und Dachwohnungen, „Herrschaften" in Vorderwohnungen — ist nicht nur vielfach gescheitert, sondern hat auch da, wo sie gelungen ist, die allerschädlichsten Folgen für das soziale Leben, die Dienstbotenfrage und die Kindererziehung, was Faucher im einzelnen nachweist. Fauchers Anschauungen decken sich hier übrigens mit den Überzeugungen anderer sozialer Seher jener Zeit, wie z. B. Victor Aimé Huber, Ernst Bruch und besonders auch mit Arminius (vgl. S. 64 f.) und stehen im scharfen Gegensatz zu den lächerlichen Anschauungen, die Baurat Hobrecht, einer der Hauptverfasser des Berliner Bebauungsplanes, dargelegt hat, wobei er glaubt, die Berliner Mietkasernen könnten die soziale Frage dadurch lösen, daß die sogenannte bessere Familie in der Vorderwohnung den kleinen Leuten in der Hofwohnung einen Teller Suppe oder eine alte Hose hinüberschickt[31]). In der Tat, obgleich Hobrechts Mietkasernen-Ideal[32]) einer „friedlichen Durchdringung" der sozialen Schichten Anfang der 60er Jahre bei einer durchschnittlichen Besetzung jedes Berliner Hauses mit 48 Personen schon einigermaßen erreicht war, erlebte Berlin, genau wie vorher Paris, an jedem Quartalswechsel spontane Ausbrüche des Massenzornes in Gestalt von Reibungen

Abb. 27. Ausſteller: Stadt Schöneberg (Stadtbaurat Gerlach). Die bauliche Entwicklung Schönebergs.



Farben-Erklärung

Stand der Bebauung Ende 1880.	Bebauung von 1881-1885.	Bebauung von 1886-1890.	Bebauung von 1891-1895.
Bebauung von 1896-1900.	1901-1905.	1906-1909.	Gebäude von untergeordneter Bedeutung.

Schwarz = Stand der Bebauung Ende 1880.
Grau = Bebauung von 1881-85.
Gelb = „ „ 1886-90.
Grün = „ „ 1891-95.
Blau = „ von 1896-1900.
Orange = „ von 1901-05.
Rot = „ „ 1906-09.

Es iſt zu unterſcheiden zwiſchen dem innerhalb der Ringbahn gelegenen, an Berlin anſchließenden Teile von Schöneberg und dem außerhalb der Ringbahn gelegenen Friedenauer Ortsteil. Der Friedenauer Ortsteil iſt aus einer Villenkolonie hervorgegangen. Die Villen werden allmählich durch hohe Miethäuſer verdrängt. Dadurch erklärt ſich, daß die heute vorhandenen Häuſer aus den verſchiedenſten Epochen ſtammen. Im Gegenſatz hierzu hat ſich der eigentliche (mehr als 100 Jahre alte) Stadtkern, aus sich selbſt heraus und an Berlin anſchließend, gleichmäßig fortſchreitend entwickelt. Dabei wurde der in anderen Vorortgemeinden vielfach übliche Lückenbau durch planmäßiges Vorgehen der hier beſonders kapitalkräftigen Spekulation (Kommerzienrat Haberland) vermieden. Die Phalanx der großen Miethäuſer wird geſchloſſen in das weite, vorher landwirtſchaftlich genutzte Gelände vorgeſchoben.

POLITECHNIKA
BIBLIOTEKA
WARSZAWA

Der Bauſtellenbeſitz iſt aber nicht bloß in der Lage, der ihm wehrlos gegenüberſtehenden ſtädtiſchen Bauunternehmung, ohne die Hand zu rühren, das ganze Fett abzuſchöpfen, ſondern, durch ſie, auch noch der geſamten Bevölkerung.

Julius Faucher 1869.

zwiſchen Wirten und Mietern, die manchmal revolutionären Anſtrich hatten. Faucher ſchildert dieſe Vorgänge eingehend. Dieſe dumpfen, meiſt ganz führer- und planloſen Volksbewegungen loderten zuerſt in Paris in den 50er Jahren auf, ohne daß vorher die Preſſe auch nur mit einem Worte erwähnt hätte, daß überhaupt ein Notſtand vorhanden ſei. Die ähnlichen Erſcheinungen, die die Wohnungsnot bald darauf in Wien zeitigte, führten dort zu einer öffentlichen Bewegung für die Bebauung der „Glacis", der ausgedehnten Umwallungsgelände der Altſtadt, von deren Bebauung man ſich Linderung der Wohnungsnot verſprach; eine Bewegung, die durch das berühmte kaiſerliche Handſchreiben vom 20. Dezember 1857 mit Erfolg gekrönt wurde. (Vgl. den beſonderen Abſchnitt über Wien[33]). In Berlin ſchlug beim Wohnungswechſel Ende des zweiten Quartals 1863 die Erbitterung beſonders hohe Wogen; es kam zu gewaltigen Volksaufläufen und ſogar Barrikadenkämpfen. Kein Wunder, daß in der Literatur der nächſten Jahre das Thema der „Wohnungsnot" eine große Rolle ſpielt.

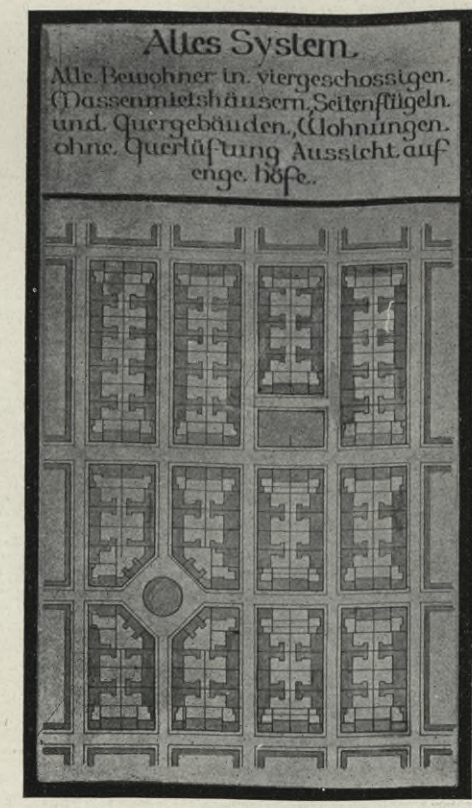
Faucher macht ferner auf die Gefahren aufmerkſam, die aus dem Hypothekenweſen, wie es ſich damals in Berlin ausbildete, für die bauliche Entwicklung drohen[34]). Der hypothekariſche Kredit wird nur gewährt, „um den Verkauf der Bauſtellen möglich zu machen, iſt aber in Wahrheit nicht als permanente Kreditgewährung gemeint". „Eine ſolche Kreditgewährung beeinflußt den Kaufpreis", d. h. ſie ſteigert ihn, denn „den Verkäufer der Bauſtelle blendet der höhere Preis, den er empfängt, bei der Abſchätzung der Sicherheit des Kredits, den er gewährt"; „der Käufer der Bauſtelle, der Bauunternehmer, tröſtet ſich über den Preis mit der Hoffnung, daß er bald einen permanenten Gläubiger gefunden haben wird". Statt dieſer Art des Realkredits, der nur gewährt wird, um den Verkauf möglich zu machen und der die Bodenpreiſe in die Höhe treibt, fordert Faucher den wirklich unkündbaren Realkredit mit der Verpflichtung langfriſtiger Tilgung. Faucher ſtellt die Grundſteuer einer ſolchen unkündbaren Hypothek gleich, deren Eigentümer die ſteuererhebende Behörde iſt. In der Tat, iſt nicht der Boden in den amerikaniſchen Städten zum Teil deswegen ſo billig, weil der Käufer ihn mit einer Hypothek übernimmt, deren Zinſen er in der Steuer nach dem gemeinen Wert an die Gemeinde zahlt? Und iſt nicht auch die beſonders in England ſo gebräuchliche Vergebung des Baulandes in Erbpacht ſchließlich gleichbedeutend mit einer Vergebung gegen eine für faſt ein Jahrhundert unkündbare Hypothek auf das zu erbauende Haus? Bei der Beſteuerung nach dem gemeinen Wert (in Amerika) ſteigt die Größe der zu verzinſenden gemeindlichen Hypothek in leicht erträglicher und jedenfalls gerechter Weiſe mit jedem Steigen des Bodenwertes; bei der Erbpacht (in England) wird die mit dem Erbpachtzins zu verzinſende hypothekariſche Belaſtung alle 99 Jahre neu feſtgelegt, d. h. geſteigert.

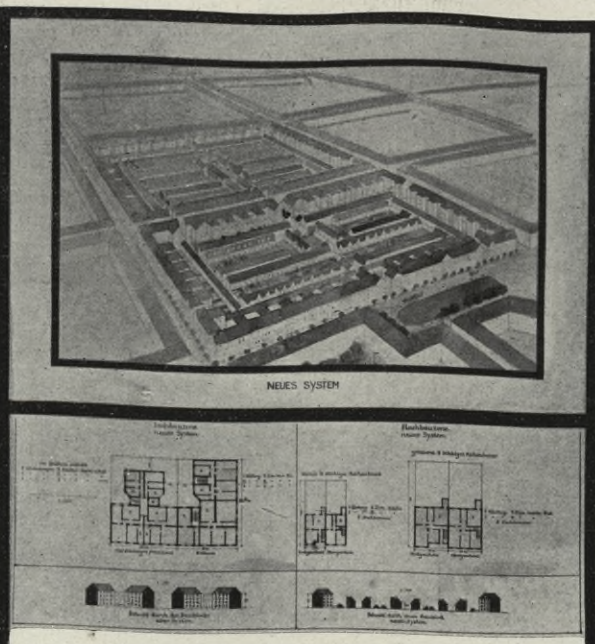
Zur Charakteriſtik Fauchers gehört ſchließlich ein Wort über die hervorragende Rolle, die er als Preisrichter auf der Pariſer Weltausſtellung in den hochintereſſanten internationalen Beratungen über die Ausſtellung für Wohnungsweſen geſpielt hat. Die Jury, der er angehörte, beſchloß nach eingehender Be-

gründung und nachdem allen ausgestellten Versuchen mit dem Cottage-System (Kleinhäuser) Preise erteilt waren, denen mit dem Mietkasernensystem eine Strafe zuzuerkennen[35]).

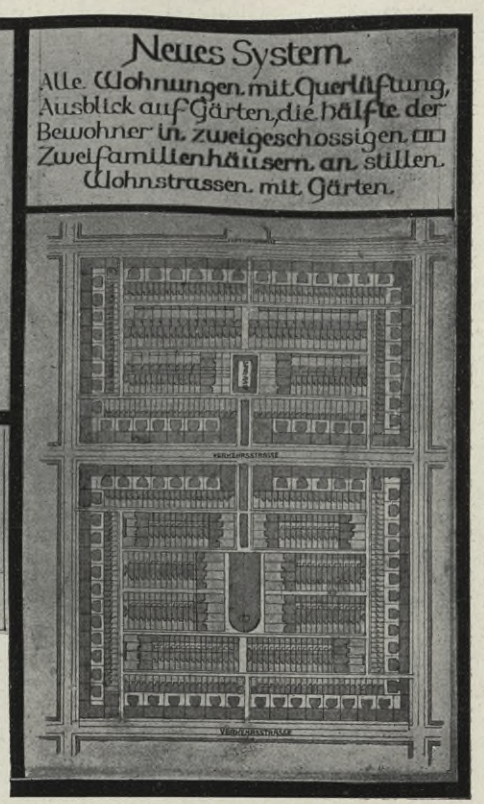
Die Anregungen Fauchers fielen auf fruchtbareren Boden als früher Hubers Schriften. Nicht nur bei den Theoretikern fanden seine Schlüsse volle Anerkennung, sondern auch in der Praxis wurde sein Ruf „Hinaus in den zweiten Ring der Stadt" gehört und sein Gedanke großzügiger geschäftlicher Unternehmen, die entschlossen die hochwertige Zone unbebauten Landes überspringen und draußen im Freien Einfamilienhäuser nach englischem Muster erbauen, verwirklicht. Hier lag die einzige Rettung für die gesunde Bauunternehmung. Schon Viktor Aimé Huber hatte ihre „Depravation" durch die Spekulation festgestellt. Seitdem war sie immer mehr, wie Faucher es ausdrückte, „vom Baustellenmonopol eingezwängt, mit Sorgen beladen und mit Verlust bedrückt worden; der gebildete Unternehmungsgeist hatte sich mehr und mehr von ihr zurückgezogen, kleinen Emporkömmlingen, denen alle Mittel und Wege gleich sind, das Feld überlassend". „Um der Höhe der Baustellenpreise zu begegnen, wußte sie keinen anderen Ausweg als Stockwerk auf Stockwerk zu türmen, die Hinterflügel zu verlängern und die Höfe zu verengen. Aber mit dem Nutzwert der Baustellen gingen die Baustellenpreise in die Höhe, griffen von der Front zurück in die Tiefe, und die Bauunternehmung hatte von neuem das Nachsehen." „So ist es zu den Häusern mit sechs bewohnten Stockwerken gekommen, welche rings um Berlin herum gruppenweise auf freiem Felde stehen . . . während es im innersten Herzen der Stadt noch Massen zwei- und selbst einstöckiger Häuser gibt." „Mit dem Kreuzberg stehen die Dächer der letzten Mietkasernen an seinem Fuße schon fast gleich." Dieses die Baustellenunternehmungen lähmende „Baustellenmonopol" ermöglichte den Vermietern der Mietkasernen die Ausübung eines drakonischen „Wohnungsfeudalismus"[36]), der namentlich in der unerbittlichen Durchführung von Wohnungskontrakten zum Ausdruck kam, deren kurze Zeit und sonstige Bedingungen im höchsten Maße aufreizend waren. Diese ganzen drückenden Übelstände beschränkten sich jedoch vorläufig im wesentlichen auf das allerdings riesengroße Gebiet des polizeilich festgestellten Berliner Bebauungsplanes, ein Gebiet mit einem Durchmesser von etwa 9 km in der einen und 11 km in der anderen Richtung. Der verteuernde Einfluß des Bebauungsplanes auf die Bodenpreise ist ganz klar wohl erst später von Ernst Bruch erkannt und gebrandmarkt worden[37]). Dieser verhängnisvolle Einfluß wurde nach dem Erscheinen der Bruchschen Schrift aber auch offiziell festgestellt vom Berliner Magistrat in seinem Schreiben an den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 23. Oktober 1871. Es heißt da: „Die Ausarbeitung des Bebauungsplanes für Berlin — richtiger des Straßenplanes von Berlin, — ohne daß diese Straßen wirklich angelegt wurden, hat eine große Zahl von Flächen zwar nicht der Bebauung erschlossen, denn die Straßen existierten nur auf dem Papier, wohl aber hat er den Inhabern dieser Flächen Veranlassung gegeben, Baustellenpreise dafür zu fordern, und er hat somit zur Preissteigerung der Baustellen wesentlich mitgewirkt. Jenseits des Rayons dieses Bebauungsplanes hört mit ihm selbst seine verteuernde Wirkung auf." Aus diesem verteuerten Rayon hinaus mußte die Bauunternehmung mit großzügiger, neuer Initiative gehen, wenn etwas zur Verbesserung der Wohnungsnot geschehen sollte. Der Boden dafür war aufs günstigste vorbereitet. Bei dem gewaltigen Aufschwung, den die Lebenshaltung in Deutsch-

Abb 28. Ausſteller: Dr. Kuczynski, Dir. des Statiſt. Amtes der Stadt Schöneberg u. Regierungsbaumeiſter a. D. Walter Lehweß, Berlin.





Das neue Syſtem im Kampf gegen die Mietkaſerne. Nachweis, daß bei ſtrenger Scheidung von breiten Verkehrsſtraßen und ſchmalen Wohnſtraßen ſo viel an Straßenland geſpart werden kann, daß es ſelbſt in den Bezirken, in denen geſchloſſene viergeſchoſſige Bebauung zuläſſig iſt, bei jedem Bodenpreis ohne pekuniäre Opfer möglich iſt, an den Verkehrsſtraßen den Bau von Hinterhäuſern zu vermeiden und in den Wohnſtraßen einem erheblichen Teil der minderbemittelten Bevölkerung ein Heim in kleinen Ein- oder Zweifamilienhäuſern zu ſchaffen.



Aufteilung.

Geſamtfläche 282 m × 544 m = 207 808 qm.

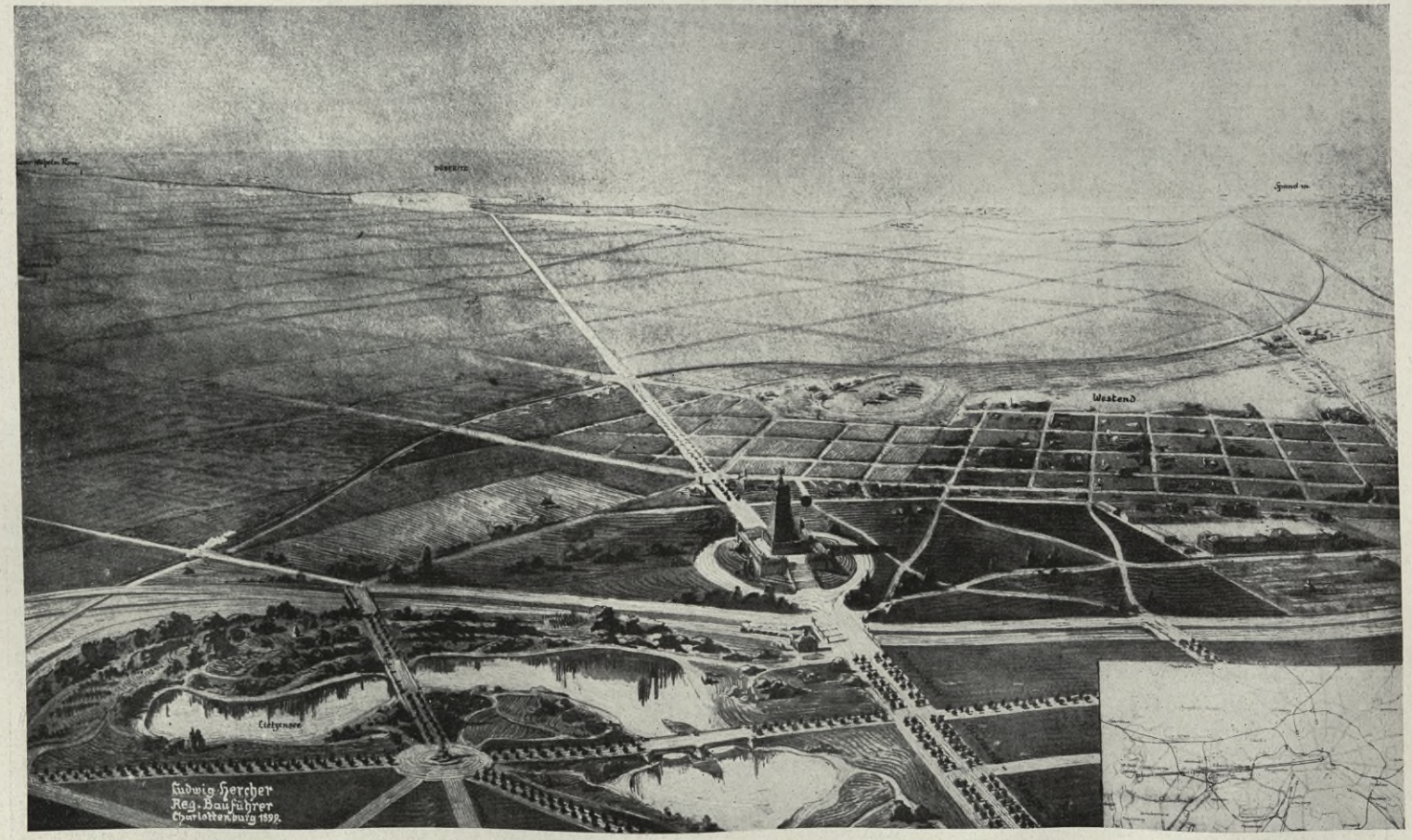
	Altes Syſtem Hochbau qm	Hochbau qm	Flachbau qm	Zuſammen qm
Plätze	5 692	520	5 172	5 692
Straßen	63 408	29 304	24 976	54 280
Bauplatzfläche	138 708	55 224	92 612	147 836
Bebaute Fläche	72 637	40 908	47 494	88 402
Geſchoßfläche	290 549	163 632	126 651	290 283

Rentabilität.

	Altes Syſtem Mark	Neues Syſtem Mark
Bodenpreis: qm 30 Mark	6 063 480	6 063 480
Straßenbaukoſten: qm 18 Mark	1 141 344	977 040
Kanaliſationskoſten: m Front 60 Mark	327 432	526 560
Hausbaukoſten: qm Geſchoßfläche 75 Mark	21 791 160	21 771 200
Koſten zuſammen	29 323 416	29 338 280
Mietsertrag: qm Geſchoßfläche 6 Mark, 50000 Mark Zuſchlag für Läden	1 793 293	1 791 696
Rentabilität	6,1 %	6,1 %

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA KRAKOWSKA

Abb. 29. Ausſteller: Dr.-Ing. Ludwig Hercher, Wiesbaden. — Entwurf zur heutigen Heerſtraße aus dem Jahre 1899.



Berlins weſtliche Ausfallſtraße. Große radiale Verkehrsſtraßen, die außerordentliche Breiten erfordern, fehlten im Berliner Bebauungsplan ebenſo wie die ſchmalen Wohnſtraßen. — Rechts (nördlich der Heerſtraße) die moderne Wohnhausanlage Weſtend, die durch private Initiative auf einem nicht vom Bebauungsplan von 1858 berührten Gebiete entſtehen konnte. Links (ſüdlich der Heerſtraße) der Lietzenſee mit dem Park Witzleben, der von Hercher als Weltausſtellungspark in Ausſicht genommen war, der aber, nicht rechtzeitig von der Bebauung ausgeſchloſſen, zum größten Teile der fünfgeſchoſſigen Miethausbebauung geopfert werden mußte (vgl. nächſte Abb.).

land von den sechziger Jahren an nahm, konnte ein weitsichtiger Bauunternehmer damit rechnen, daß in dem zur Reichshauptstadt heranwachsenden Berlin sich zum mindesten eine breite soziale Oberschicht entwickeln würde, die ein abgeschlossenes Haus mit Garten zu ihren unveräußerlichen Lebensansprüchen zählt, und die, der damals ganz unerhörten Scherereien mit den Hauswirten, der ganz kurzen Mietkontrakte und der steten Mietsteigerungen müde, in eigenem Hause wohnen wollte. Bezeichnenderweise waren damals zuerst in dem auf sein altes Patriziat stolzen Hamburg neue größere Unternehmungen zur Befriedigung solcher gesteigerten Bedürfnisse zu verzeichnen. „Das Verdienst, zuerst in Deutschland eine Villabauunternehmung im großen und ganzen, und zwar mit verdientem Erfolg für sich selbst durchgeführt zu haben, gebührt bekanntlich Herrn Carstenn, der die Villastadt in Wandsbeck bei Hamburg angelegt hat[38]).“ Der günstige Boden, den Berlin für ein ähnliches Unternehmen damals zu bieten versprach, lockte denselben Carstenn in die Hauptstadt. Ein bei der Anlage von Wandsbeck erworbenes Vermögen von etwa 2½ Millionen Mark setzte ihn instand, selbsthandelnd vorzugehen; er stand somit nicht mehr unter dem Fluch des Kapitalmangels, der die vorhergehenden Berliner Bauunternehmungen geschädigt hatte. Er ging 1854 nach London und studierte dort, wie er selbst mitgeteilt hat[39]), „an Ort und Stelle die Entwicklung dieser damals einzigen Weltstadt, welche in ihren neuen Teilen rationell angelegt war“ (d. h. nicht nach den Grundsätzen einer Festung, sondern einer offenen Stadt). „Die innere Stadt, das alte London, ist nämlich ringsum von Fideikommißgütern des hohen englischen Adels eingeschlossen, die gesetzlich nicht veräußert und auch nur zeitlich auf höchstens 99 Jahre verpachtet werden dürfen. Hierdurch ist die räumliche Entwicklung Londons zum Besten der Einwohner dieser Riesenstadt bedingt worden, denn dieses Pachtverhältnis, welches einerseits die Gefahr in sich birgt, nach Ablauf der Pachtzeit eventuell die Häuser abbrechen zu müssen, und andererseits den Vorteil bietet, den Bauplatz nicht ängstlich mit vielstöckigen Häusern ausnutzen zu müssen, ließ in den neuen Stadtteilen Londons vorwiegend villenartige Anlagen entstehen.“ (Vgl. hiermit, S. 35, Oberbürgermeister Hobrechts Ansicht, die auch dahin geht, daß die Erbpacht „das Bauen erleichtert“.) Mit den in London gesammelten Erfahrungen kam Carstenn nach Berlin und beantwortete die ihm vom König Wilhelm I. bei einer Besichtigung Lichterfeldes gestellte Frage nach der wahrscheinlichen Entwicklung Berlins folgendermaßen: „Majestät, nach den Errungenschaften des Jahres 1866 ist Berlin zur ersten Stadt des Kontinents berufen, und was seine räumliche Ausdehnung anbelangt, so muß Berlin und Potsdam eine Stadt werden, verbunden durch den Grunewald als Park.“ Dieser städtebauliche Weitblick ermöglichte Carstenn nicht nur für damalige, sondern auch für heutige Verhältnisse außerordentliche Leistungen. Da die Berliner Spekulation schon weit um sich gegriffen hatte, genügte es, um billigen Baugrund zu erlangen, nicht, in den sogenannten „zweiten Ring“ hinauszugehen, sondern Carstenn mußte, was man den „dritten Dorfring“ nannte, anschneiden. Er wandte sich nach Lichterfelde, und seine Wahl berechtigte zu den größten Hoffnungen. Schon 1869 konnte Faucher schreiben: „Carstenn hat es durch rege Tätigkeit in der Chaussierung, Erleuchtung mit selbst hergestelltem Gas, Anpflanzung von Bäumen und Anlagen, von Gärten, Herstellung von Verbindung mit der Stadt und den nächsten Eisenbahnstationen durch Omnibus, Einrichtung eines Restaurants usw., vor allem durch die Billigkeit der Baustellen“

(Carſtenn hat auch ſpäter nie über 75 Mark die Quadratrute gefordert und dabei landhausmäßige Bebauung durch grundbuchliche Eintragung zur Bedingung gemacht) „erzwungen, daß ſchon im zweiten Jahre (1869) genug Bauſtellen verkauft und zum Teil bebaut und bewohnt ſind, ſo daß der Preis des Bodens und ſämtlicher Arbeiten gedeckt iſt, und der größere Reſt, deſſen Bebauung jetzt erſt recht gewiß, Reingewinn für ihn bildet". 1872 wurde Carſtenns Reingewinn an Lichterfelde bereits auf mehrere Millionen Taler geſchätzt[40]). Aber Carſtenn, ein praktiſcher Städtebauer großen Stils, beſchränkte ſich nicht auf Lichterfelde. Er bereitete die Gemarkung Deutſch-Wilmersdorf für gleiche Villenanlagen vor, ſchuf in der großen Kaiſerallee eine vortreffliche Straßenverbindung mit dem Weſten von Berlin. Die ganze Straßenanlage im Anſchluß an die Kaiſerallee, in Wilmersdorf ſowohl wie in Friedenau, geht auf Carſtenn zurück, desgleichen ein großer Teil der Querſtraßen zum weſtlichen Kurfürſtendamm (von der Waitz- bis zur Georg-Wilhelm-Straße) bis nach Schmargendorf hinein und bis dicht an die Kolonie Grunewald[41]). Das zuletzt genannte Gelände, das alſo ſehr günſtig unmittelbar (die Kolonie Grunewald exiſtierte noch nicht) an dem „Park Grunewald" lag, der nach Carſtenn Potsdam und Berlin verbinden ſollte, gehörte dem von Carſtenn 1872 gegründeten Berlin-Charlottenburger Bauverein. Dieſe Carſtennſche Geſellſchaft war es auch, die zuerſt mit großem Eifer den Plan verfolgte, aus dem Feldwege Kurfürſtendamm eine ſtattliche Zugangsſtraße zu ihrem Gelände im Weſten und damit zum „Park Grunewald" zu machen und ſo eine der großen Radialen zu ſchaffen, die dem Berliner Bebauungsplan fehlten (vgl. Abb. 29). Es iſt intereſſant zu ſehen, wie derartige klare ſtädtebauliche Gedanken ihre Wirkung auch auf einen Mann wie Bismarck nicht verfehlten und noch intereſſanter iſt, wie fruchtbar auch die nur vorübergehende Beſchäftigung eines großen Kopfes mit einem ſtädtebaulichen Problem werden kann. Bismarck war nämlich nicht damit zufrieden, daß der Kurfürſtendamm nach dem Muſter der von Carſtenn angelegten Kaiſerallee mit 30 m bemeſſen werden ſollte, ſondern in ſeinem Gutachten, das er über dieſe Frage an das königliche Zivilkabinett richtete, ſchüttelte er die Theorie der Ausfallſtraße, genau wie ſie ſpäter von Hercher, Otto March und dann auch im Groß-Berliner Wettbewerb, beſonders vom erſten Preisträger Hermann Janſen vertreten worden iſt, aus dem Ärmel. Dieſes ſtädtebauliche Gutachten Bismarcks, vortrefflich und bezeichnend für den Urheber, wie es iſt, lautete[42]): „Denkt man ſich Berlin ſo wie bisher fortwachſend, ſo wird es die doppelte Volkszahl noch ſchneller erreichen als Paris, das von 800000 Einwohnern auf 2 Millionen geſtiegen iſt. Dann würde der Grunewald etwa für Berlin das Bois de Boulogne und die Hauptader des Vergnügungsverkehrs dorthin in einer Breite wie die Elyſeiſchen Felder durchaus nicht zu groß bemeſſen ſein. An der in Rede ſtehenden Stelle allein liegt die Möglichkeit einer großen Straßenverbindung mit dem Grunewald vor, weil eine fiskaliſche Straße, der Kurfürſtendamm, über die geſetzlichen Anforderungen hinaus exiſtiert. Mein Votum würde ſonach dahin gehen, daß von den Anbauern die Herſtellung der üblichen Straßenbreite in vollſter Ausdehnung gefordert würde, ohne Rückſicht auf das Vorhandenſein des Kurfürſtendammes, ſo daß letzterer eine exzeptionelle Zugabe zur Straßenbreite bildete. Nur auf dieſe Weiſe würde über den Tiergarten hinaus eine bequeme Zirkulation der Berliner Bevölkerung ins Freie nach dem Grunewald hergeſtellt werden können, und nur bei dieſem Prinzip wird ſich ein ähnlicher

Reitweg, wie ihn das sonst wenig kavalleristische Frankreich in Paris nach dem Bois de Boulogne besitzt, schaffen lassen." Infolge des Bismarckschen Votums wurde die Breite des Kurfürstendammes von den zuerst geplanten 30 m auf 53 m gesteigert, blieb somit also noch weit hinter den mehr als doppelt so breiten Champs Elysées zurück, was in Zukunft wohl noch der Gegenstand lebhaften Bedauerns werden wird. Nach der erst viel später zur Durchführung kommenden Anlage (1883—1886 durch die Deutsche Bank) des so von Carstenn und Bismarck angeregten Kurfürstendammes sind durch eine Steigerung des Bodenwertes (verglichen mit den sechziger Jahren) um das 600fache des reinen Ackerwertes private Vermögen im Gesamtbetrage von rund 60 Millionen Mark entstanden, so daß es ein Kinderspiel gewesen wäre, die Straße in der von Bismarck angeregten Breite der Elyseischen Felder zu bezahlen, da ihre gegenwärtige schmalere (53 m) Durchführung nur 3—4 Millionen Mark gekostet hat.

Das Beispiel des Kurfürstendammes, ebenso wie Carstenns Bestrebungen für Landhaussiedlungen, zeigen was aus Berlin hätte werden können, wenn ein Mann wie Bismarck Zeit und Gehör gefunden hätte, um dauernd auf den Bebauungsplan einzuwirken, oder wenn Männer wie Carstenn freie Bahn zur Durchführung ihrer Ideen erhalten hätten. Aber die beste theoretische Erkenntnis dessen, was die Geschicke der heranreifenden Millionenbevölkerung endgültig beeinflussen sollte, blieb tot, weil sie keine Verkörperung in einem machtvollen Staatsmanne fand, und die gesundesten, auf schnelle praktische Durchführung gerichteten Projekte erstickten unter der Ungunst der politischen und besonders der wirtschaftlichen Verhältnisse. Die Carstennschen Pläne, die sich so vorzüglich angelassen hatten, sollten, wenn auch nicht ganz scheitern, so doch in verhängnisvoller Weise auf ein Jahrzehnt hinaus niedergehalten und dann zum großen Teil vereitelt werden durch die furchtbare wirtschaftliche Katastrophe, die auf das Spekulationsfieber der Gründerjahre folgte. Carstenns weitblickende Tatkraft wurde obendrein in bedauerlicher Weise lahmgelegt, ja vernichtet durch seinen bekannten unseligen Prozeß mit dem Militärfiskus[43]).

Das Schicksal, von der Katastrophe der Gründerjahre schwer in Mitleidenschaft gezogen zu werden, traf in noch stärkerem Maße als Lichterfelde die Kolonie Westend, eine ganz ähnliche, geradenwegs auf Fauchers Anregungen zurückgehende Landhaussiedlung, die sogar noch etwas früher als Lichterfelde in Erscheinung getreten war und dabei die Phantasie Berlins aufs lebhafteste beschäftigt hat. Ihr Erfolg ist ein weiterer Beleg dafür, daß damals vor den unseligen Gründerjahren eine segensreiche Umwandlung des Berliner Wohnungswesens im Gange war. Leider wurde Westend von seinem Gründer, Heinrich Quistorp (der Mitbegründer Werkmeister ist früh gestorben), in den bald folgenden Gründerjahren zum Knotenpunkt eines Rattenkönigs von schwindelhaften Gründungen gemacht, so daß es geradezu ein Musterbeispiel zu nennen ist für die vergiftende Wirkung, die die Bodenspekulation unter den geschilderten verwaltungs- und steuerrechtlichen und sonstigen städtebaulichen Verhältnissen Berlins ausüben kann, wenn sprunghaft steigende Mieten und Bodenpreise der betörten Phantasie unbegrenzte Möglichkeiten vorzaubern. Dieses Musterbeispiel sei hier kurz betrachtet. Heinrich Quistorp, der sich später zu einem der „blutigsten" unter den „Gründern" auswuchs, kam als gescheiterte Existenz nach Berlin. Er erhielt die ersten Mittel für Westend von seinem Bruder, der als Kommerzienrat in Stettin, durch Schriften V. A. Hubers angeregt, gemeinnützige Wohnungskolonien verschiedentlich unterstützt hatte (so bei seiner Fabrik

Es ist eine traurige Tatsache, auf welche die deutsche Nation mit tiefer Beschämung hinzuschauen hat, daß innerhalb ihrer besitzenden Klassen ein großer Teil derselben seine Capitalien schnöden Speculationen dahingab, im strafbaren Mißbrauch der Freiheit, während oft die dringendsten gemeinnützigen Unternehmungen, welche die Zeit forderte, aus Mangel der nötigen Unterstützung unterbleiben mußten. Arminius 1874.

auf Wollin, in Stettin und Wolgast). Es gelang, in Dr. Eduard Wiß einen Generaldirektor für Westend zu gewinnen, der auch von den Ideen Hubers und Fauchers erfüllt war und bereits für die Wohnungsreform wertvolle literarische Arbeiten geliefert hatte[44]). Dr. Wiß wurde ebenso wie das Geld des Stettiner Bruders für das Westend-Unternehmen durch die Versicherung gewonnen, es solle sich dabei um eine gemeinnützige Sache im Sinne der Wohnungsreform handeln. Man gründete eine Genossenschaft „Deutscher Zentralbauverein", veröffentlichte Baupläne für Einfamilienhäuser von 3000 Mark und gewann auch die Beteiligung wohlhabender Leute mit größeren Villen. Als dann aber nach dem Krieg das Gründungsfieber zu grassieren anfing, erklärte Quistorp die Genossenschaft für das „Experiment eines humanen Prinzips" und verwandelte sie in eine Aktiengesellschaft, deren Aktien eines der Hauptspielpapiere der Gründerjahre wurden und deren zweideutige Finanzoperationen er in die Hand einer eigens dazu gegründeten Bank, der berüchtigten „Vereinsbank Heinrich Quistorp" legte. „An die Förderung der Genossenschaft und der Bauunternehmungen wurde gar nicht mehr gedacht, sondern vor allem an der Börse gespielt und immer neue Gesellschaften gegründet, deren Effekten zu neuen gesuchten Börsenpapieren wurden" (Wiß). Fabrikanlagen zur eigenen Herstellung der Baumaterialien und neue Terraingesellschaften in Reinickendorf, Köpenick, Teltow und Breslau, Magdeburg, Bad Elmen, Thale a. H., Frankfurt a. M. usw. wurden mit 90 Millionen Mark fiktiven Kapitals unternommen, ohne daß eine andere Unterlage gewesen wäre als das Betriebskapital der Vereinsbank von 9 Millionen. Als dann endlich der von Wien aus einsetzende Krach das ganze Kartenhaus zusammenblies, war der Kurswert der Aktien der meisten Gesellschaften geringer als die schwindelhaften Jahresdividenden, die früher darauf erklärt worden waren. Auf der Höhe von Westend blieben die halbfertigen Landhäuser unvollendet stehen als die sogenannten „Krachruinen". „Längere Zeit vor der Katastrophe, schreibt E. Wiß, war ich in H. Quistorp gedrungen, für die Genossenschaft des deutschen Zentralbauvereins mehr zu tun. Eine Menge von Anforderungen traten an mich heran für Villen von tausend, zwei-, vier- und mehr tausend Talern; H. Quistorp sagte, es würde zu wenig dabei verdient, er wolle nur noch Villen von mindestens dreißigtausend Talern bauen und als ich einwarf, da könne er lange warten, bis das große Bauterrain bebaut sei: ‚Ach was; die Leute müssen noch auf Knien den Spandauer Berg heraufrutschen, um eine Bauparzelle von Westend zu bekommen.'"[45])

Was sich in Westend begab, geschah damals in allen Himmelsrichtungen des Berliner Weichbildes. Die segensreichen Gedanken Hubers und Fauchers wurden durch die auf unbeschränktes Verfügungsrecht über das Bauland gestützte Spekulation in ihr genaues verhängnisvolles Gegenteil verkehrt. Der Gedanke, daß man mit der Bauunternehmung hinausgehen müsse aus dem schmalen Ring, der bereits von der Spekulation ergriffen war, führte einfach dazu, daß die Spekulation auch den zweiten und dritten Ring ergriff, daß sich der schmale Ring der Spekulation in einen breiten Ring verwandelte. Der Unfug des Berliner

Müſſen nicht die künftigen Bewohner der Häuſer (die auf den durch hohe Zwiſchengewinne verteuerten Bauſtellen gebaut werden) die Verzinſung der jetzt von Wenigen ſo leicht gewonnenen Millionen auf ihre Schultern nehmen, ohne je wieder davon entlaſtet zu werden? Jedes Hundert Thaler pro Quadratrute belaſtet dauernd eine Familienwohnung mit 17—20 Thalern jährlichen Mietzins. Engel (in „Die moderne Wohnungsnot" 1873.)

Bebauungsplanes mit ſeinen projektierten Mietkaſernen für vier Millionen Menſchen ſteckte an und teilte ſich der Nachbarſchaft der Viermillionenkaſernierung mit. Dr. Schwabe, der Direktor des Statiſtiſchen Amtes der Stadt Berlin, ſoll damals die in der Gründerzeit in Ausſicht geſtellten Neubauten berechnet und geſchätzt haben, daß ſie für eine Bevölkerung von neun Millionen Menſchen ausreichten, alſo für eine ſelbſt das heutige London übertreffende Zahl. Wenn das Polizeipräſidium, von dem man annehmen mochte, daß es konſervativ und vorſichtig ſei, mit ſeinem Bebauungsplane auf Mietkaſernen für vier Millionen Menſchen gerechnet hatte, war es den Phantaſten der Gründerjahre kaum zu verargen, wenn ſie auf neun Millionen ſpekulierten. Von Faucher war die Spekulation mit Klein-Häuſern empfohlen worden, eine höchſt geſunde und für das Geſamtwohl unbedingt notwendige Spekulation, von der man vom Standpunkte der Allgemeinheit aus beinahe wünſchen muß, daß ſie zu einer Überſpekulation und Überproduktion führen möge. Aber die dahin gehenden Projekte wurden erdroſſelt durch die unbeſchreiblich viel höheren Gewinne, die durch die Spekulation nicht mit Kleinhäuſern, ſondern durch die Spekulation mit Bauland gemacht werden konnten. „Auf zwei Meilen im Umkreiſe von Berlin", ſchreibt Engel im Jahre 1873, „iſt ſämtliches Land in die Hand von Bauſtellenſpekulanten übergegangen, ohne daß an eine Bebauung dieſes Landes auf Jahre hinaus zu denken wäre. Nach den beſtehenden Grundſteuergeſetzen bleibt ſolches Areal ſo lange ein niedrig beſteuertes Liegenſchaftsobjekt, als es nicht als Bauſtelle benutzt wird, obſchon es ſeine wahre Natur ganz und gar verändert hat, für viele bereits eine Quelle hohen Einkommens geworden iſt, bis auch der letzte Beſitzer, ſofern ſeine Spekulation nicht mißglückt, an die Reihe des Erntens kommt." Berlin wurde überſchwemmt mit ſogenannten Baugeſellſchaften, deren hauptſächlichſtes Geſchäft die Bodenſpekulation wurde. Am 1. Juni 1872 gab es 25 Baugeſellſchaften, mit einem Kapital von 104,1 Millionen Mark, von denen mehr als die Hälfte innerhalb des letzten Jahres gegründet waren. Im folgenden Jahre wuchs die Zahl auf 45[46]). Durch Erklärung fiktiver Dividenden wurden die Preistreibereien der Aktien und die Realiſierung plötzlicher großer Börſengewinne möglich. Die Berliner Intelligenz, die Beamtenſchaft und der Adel, über deren Zurückhaltung der Gemeinnützigen Baugeſellſchaft gegenüber einſt der ſpätere Kaiſer Wilhelm I., V. A. Huber und C. W. Hoffmann ſo bitter hatten klagen müſſen, wurden jetzt wie von einem Taumel ergriffen und beteiligten ſich in oft beſchämendſter Weiſe an zweifelhaften Abenteuern. Die Beſtrebungen für Wohnungsreform, die ohne die durch die Rechtslage geſchaffenen Klippen des Bauſtellenmonopols und bei gebührender Unterſtützung durch das Verkehrsweſen im innerſten wirtſchaftlich geſund und rentabel geweſen wäre, wurde bei dieſen Verhältniſſen zur mißachteten Nebenſache. In der Sammlung von Gutachten über die „Wohnungsnot", die auf Veranlaſſung des ſpäteren Finanzminiſters Miquel veranſtaltet wurde[47]), muß feſtgeſtellt werden, daß „ſeitens gemeinnütziger und wohltätiger Vereine zur Abhilfe der Wohnungsnot trotz mannigfacher Beſtrebungen und redlicher Bemühungen namhafte Erfolge nicht

Manche der in den fünfziger und sechziger Jahren begründeten Aktienbaugesellschaften für Arbeiterwohnungen haben keine besonderen Geschäfte gemacht; vor allem aber sind viele nach einem kurzen Anlauf ersprießlicher Tätigkeit für Jahre und Jahrzehnte in eine Art vegetierende Lethargie verfallen; das vorübergehende Steigen des Zinsfußes 1866/76 trug dazu bei, noch mehr aber wohl die Schläfrigkeit der an der Spitze stehenden Persönlichkeiten und die Thatsache, daß alle öffentlichen Interessen anderweit in Anspruch genommen waren.

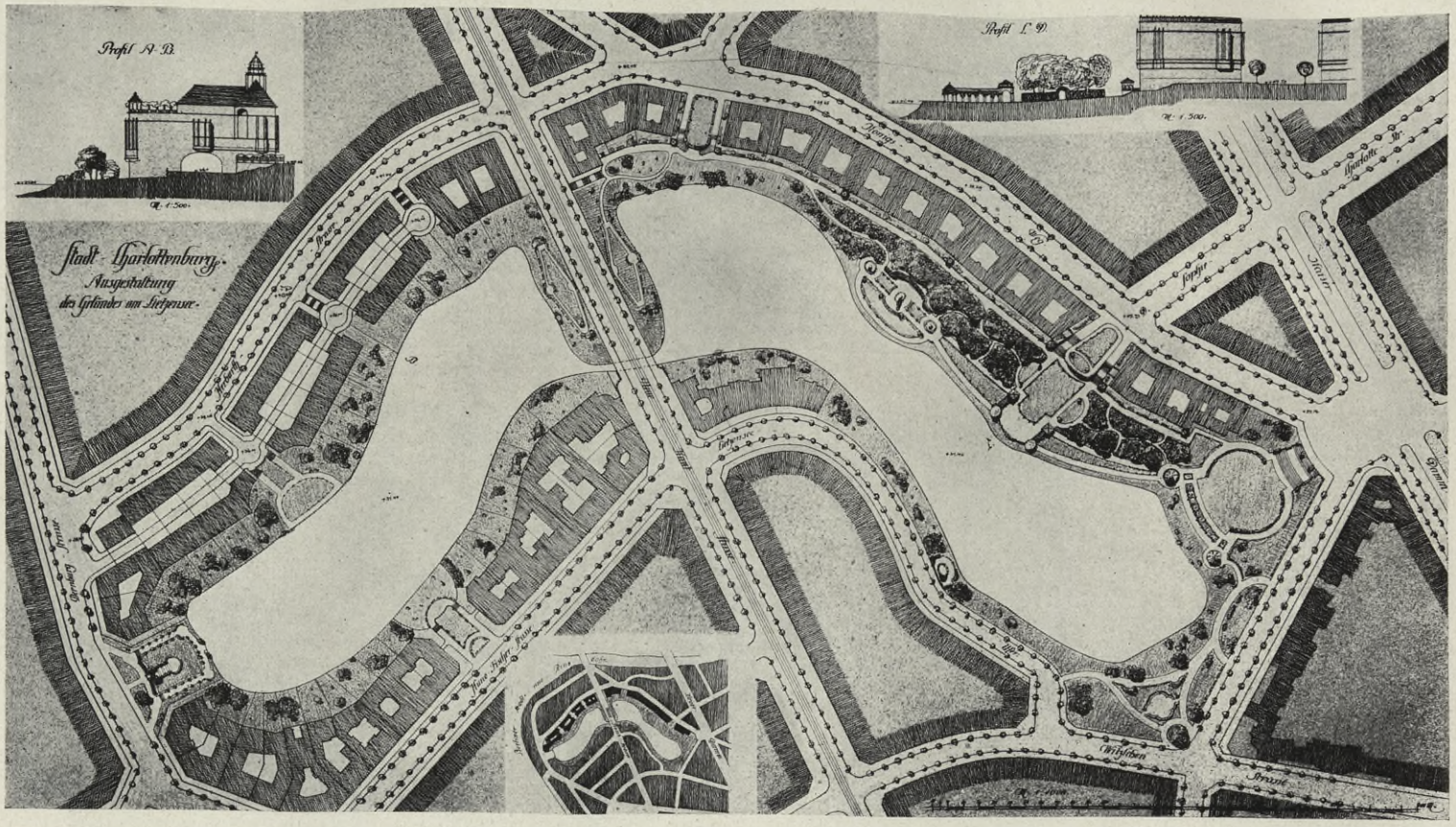
Gustav v. Schmoller (in „Ein Mahnruf in der Wohnungsfrage" 1887).

erzielt sind, sei es nun, daß zu wenige derartige gemeinnützige Vereine bestanden, sei es, daß sie ihre Aufgabe nicht richtig auffaßten und mit ungenügenden Mitteln ins Leben traten". Ein großer Teil der Gesellschaften aus der Gründerzeit war eingegangen und den ganz wenigen, die für gesunde Wohnungsbeschaffung überhaupt in Frage kamen, weist der Bericht des Vereines für Sozialpolitik 160 %ige Steigerungen ihrer Verkaufspreise von Grund und Boden nach.

Die Gründerjahre hinterließen übrigens ihre Spuren nicht nur in der Umgegend von Berlin, sondern auch im Inneren der Stadt wurde damals manches Städtebauliche durchgeführt oder wenigstens versucht und meistens von den Aktionären mit schweren Verlusten bezahlt. Es seien hier nur kurz die Namen einiger der am meisten bekannt gewordenen Unternehmungen erwähnt: die Beuthstraße mit dem „Industriegebäude" auf dem Gelände der alten Franz-Kaserne, erbaut von der „Berliner Central-Straßen Aktiengesellschaft", das „Berliner Palais Royal" und der von den „72000 Gasflammen" erleuchtete „Stadtpark", auf dem Gelände des heutigen Central-Hotels, die „Kaiser-Galerie", die heute als „Passage" bekannte Verbindung zwischen Linden- und Friedrichstraße, der „Lindenbauverein", aus dessen ursprünglich als „Prachtstraße" gedachter „Friedrich-Wilhelm-Straße" sich die heutige Lindengalerie entwickelt hat, die Voßstraße (von Wilhelmplatz bis Königgrätzer-Straße), die als einziges von den verschiedenen Straßenprojekten der „Deutschen Baugesellschaft" verwirklicht worden ist (vgl. Abb. 17 u. S. 53).

Während aber die an verschiedenen Stellen der Innenstadt entstandenen, zum Teil sehr schweren finanziellen Einbußen überwunden werden konnten, lastete das Unheil, das die Gründerjahre in der Umgebung Berlins angerichtet hatten, auf der weiteren Entwicklung des Groß-Berliner Wohnungswesens wie eine schwere, untilgbare Hypothek. „Durch die Gründerjahre wurde in vollständiger Verfälschung der ursprünglichen, an die englischen Baugenossenschaften anknüpfenden Ideen die Ära der kapitalistischen Terrainspekulanten für die Berliner Umgegend eingeleitet. Ein großer Teil des Grund und Bodens kam in die Hände gewerbsmäßiger Terrainspekulanten. Mit einem Schlage wurden die Grundbesitzer der Umgegend über die Möglichkeit, durch Verwandlung ihrer Sandschollen in Bauland fabelhafte Reichtümer zu erwerben, aufgeklärt. Die Wertbegriffe erfuhren eine vollständige Umgestaltung; die Bodenpreisbildung vollzog sich jetzt überall unter Rücksicht auf die Möglichkeit der zukünftigen Verwertung als Bauland. Wohl trat in der zweiten Hälfte der 70er Jahre ein starkes Sinken der Bodenpreise ein; an vereinzelten Stellen fand sogar zeitweise eine Rückbildung zum Ackerwert statt. Im allgemeinen aber hielten begreiflicherweise die Grundbesitzer überall dort, wo einmal eine intensivere Terrainspekulation eingesetzt hatte, an der Bewertung ihrer Ländereien als Bauland fest, wenn sie auch zu erheblich niedrigeren Preisen als in den Gründerjahren zu verkaufen bereit waren." [48]) Der geschaffene Zustand ist wohl zu vergleichen mit der Lage,

Abb. 30. Ausſteller: Stadt Charlottenburg, Hochbau-Deputation. — Ausgeſtaltung des Geländes am Lietzenſee.



Der verlorene Park Witzleben (Herchers Weltausſtellungsgelände, vgl. Abb. 29) ſoll durch Anlage eines Parkweges längs des Seeufers und mehrfache Unterbrechungen der umſchließenden Häuſerreihe ſoweit noch möglich erſetzt werden. (Hierzu Abb. 31.)

Abb. 31. Ausſteller: Stadt Charlottenburg, Hochbau-Deputation. — Ausgeſtaltung des Geländes am Lietzenſee.

Vogelperſpektive
zur Abb. 30.

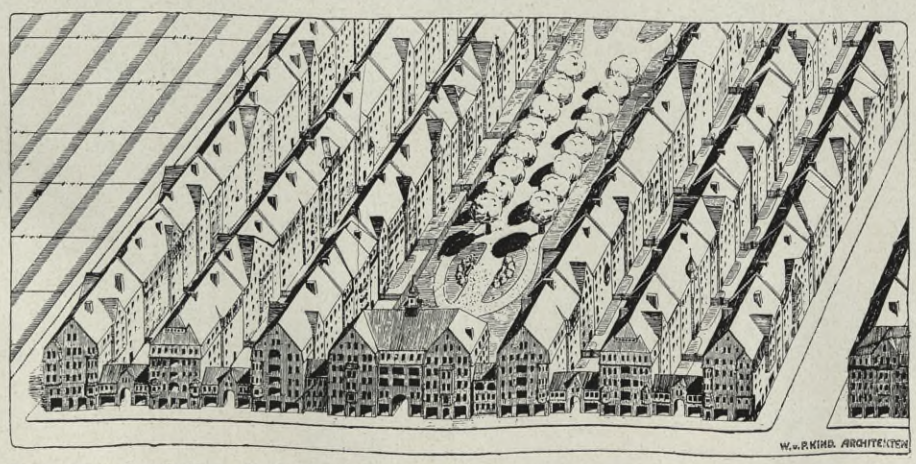


Abb. 32. Ausſteller: Kgl. Bauinſpektor Redlich-Rixdorf. — Entwurf für eine geſchloſſene Wohnanlage „Miethäuſer ohne Seitenflügel“ von den Architekten W. und P. Kind (vgl. Abb. 37).

die der Große Kurfürst bei seinem Regierungsantritt zu Ende des Dreißigjährigen Krieges in Berlin vorfand: nämlich in beiden Fällen eine derartige Überlastung des Grundbesitzes mit aus der Kriegszeit stammenden Verpflichtungen, daß ein großer Teil der Grundstücke „wüst" liegen gelassen wurde (vgl. S. 93). Der Unterschied ist nur, daß es sich nach dem Dreißigjährigen Kriege um Rückstände aus Steuern handelte (deren Verteilung nicht mehr dem durch den unglücklichen Krieg veränderten und stark gesunkenen Werte der Grundstücke entsprach), und die erlassen werden konnten und mußten. Nach dem Kriege von 1870 dagegen handelte es sich um Belastungen, die aus spekulativen Vorstellungen vom künftigen Wert des Grundbesitzes stammten, wobei die „sich von ihrem Grundbesitz einen übertriebenen Wert einbildenden Eigentümer" (Friedrichs des Großen Ausdruck über dieselbe Sache nach dem siegreichen siebenjährigen Kriege vgl. S. 101/2) großenteils so lange hartnäckig auf die Realisierung dieser Phantasiewerte drängten, bis diese Realisierung durch die verhängnisvolle Bauordnung von 1887 tatsächlich verordnet wurde; dem selbst von den „blutigsten Gründern" nur für Landhauszwecke in Aussicht genommenen Gelände wurde 1887 die Bauordnung der Berliner Innenstadt und „damit das System des Massenmiethauses von Obrigkeits wegen direkt aufoktroyiert. Selbst für die schönen Villenorte im Südwesten wurde die fünfstöckige Mietskaserne als angemessene Bauart erklärt"[49]. Daraufhin konnten die schwindelhaften Bodenwerte der Gründerjahre nicht nur realisiert, sondern noch weit, weit übertroffen werden. Die aus der schwindelnden Gründerphantasie erwachsenen Wertvorstellungen erhielten den Charakter „wohl erworbener Rechte" und wurden künftig durch die staatlichen Institutionen geschützt.

Die Gründerjahre haben so in eklatanter Weise dargetan, daß bei der städtebaulichen Lage Berlins, d. h. also bei dem in Berlin herrschenden Steuer- und Stadterweiterungssystem, von der privaten, spekulativen Unternehmung für die Reform des Wohnungswesens wenig zu erhoffen war. Berlin erlebte auch gerade damals ein ganz eigentümliches Beispiel dafür, wie angesichts der schrecklichen Wohnungsnot der ersten siebziger Jahre ein bedeutender Mann mit scharfem Blick und Gewissen für öffentliche Bedürfnisse an der fast unbeschränkt herrschenden Auffassung, daß die ungehemmte Privatinitiative alle Schäden heilen könne (vgl. S. 71 u. Anm. 20), irre wurde und seine leitende Stellung dazu benutzen wollte, zur Bekämpfung der Wohnungsnot Mittel anzuwenden, die schon ganz im Sinne der durchgreifenden sogenannten „kathedersozialistischen" Umgestaltung des volkswirtschaftlichen Denkens gewesen wären, jener Umgestaltung, deren Früchte dem Wohnwesen erst so sehr viel später zugute kommen sollten, die ihm genau genommen noch heute nicht recht zugute gekommen sind (vgl. S. 79). Dieser Mann war der Oberbürgermeister Hobrecht von Berlin, der spätere preußische Finanzminister (der frühere Oberbürgermeister von Breslau, der ältere Bruder des durch den Bebauungsplan so berühmt gewordenen Baurats). Oberbürgermeister Hobrecht hat am 26. Juni 1872, zu einer Zeit, wo sich die öffentliche Meinung über die Wohnungsnot stark erregt hatte, eine Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung zu Berlin unterzeichnet, in der er dringend zu energischer städtebaulicher Politik auffordert und rät, der Teuerung des Baulandes entgegenzutreten durch schleuniges Aufschließen städtischer Terrains und durch Vergebung derselben in Erbpacht unter der Bedingung sofortiger Bebauung. Er verwahrte sich dabei auf das lebhafteste dagegen, in irgendeiner Weise die private Bauunternehmung lähmen zu wollen; er versichert sogar, daß er die

Bodenſpekulation nicht tadeln, ſondern vielmehr in ihr nur den Ausdruck unabänderlicher wirtſchaftlicher Geſetze ſehen könne, aber er fährt fort:

„Was jedoch die raſche Ausdehnung der Bebauung in Berlin am meiſten erſchwert, iſt der übermäßig geſteigerte Preis des Baugrundes. Die Bauplätze des engeren Ringes, welcher ſich unmittelbar an die ſchon bebaute Fläche ſchließt, ſind ſo teuer, daß auch bei der billigſten Bauart und den auf das Notwendigſte beſchränkten Anforderungen an ihre Brauchbarkeit Wohnungen für den ärmeren Teil der Bevölkerung nicht mehr zu den Preiſen hergeſtellt werden können, welche den ſonſtigen wirtſchaftlichen Verhältniſſen derſelben entſprechen. Kann die Kommune dieſem in der Teuerung des Baugrundes liegenden Hinderniſſe der Gründung neuer Anſiedelungen entgegentreten und kann ſie, ohne die Grenzen der ihr im öffentlichen Rechte angewieſenen Tätigkeit zu überſchreiten, insbeſondere alſo, ohne lähmend in die Privatſpekulation einzugreifen oder ſich ſelbſt an einer Spekulation zu beteiligen, dahin wirken, daß weitere Flächen mit geringerem Kapitalaufwande für die Bebauung nutzbar werden, ſo wird ſie hiermit am erfolgreichſten zu einer Beſſerung der beſtehenden Zuſtände beitragen.“ „In dieſem Sinne haben wir zunächſt unſere Anträge geſtellt“; die Anträge gehen auf „geeignete Verwertung ſolchen ſtädtiſchen Grundbeſitzes, welcher voraussichtlich auch in Zukunft zu einer Verwendung für kommunale Zwecke keine Gelegenheit bietet.“ „Daß es vor allem erforderlich iſt, für die Herſtellung guter, bequemer und billiger Verbindungswege und Mittel für den Verkehr der neuen Anſiedelungen mit der Stadt zu ſorgen, ſowie die zum Aufſchluſſe von Bauplätzen notwendigen Querſtraßen innerhalb des Bauterrains ſelbſt anzulegen und für deſſen Entwäſſerung die erforderlichen Einrichtungen zu treffen, liegt auf der Hand.“[50]) „Wir haben bereits unſere Bemühungen auf erhebliche Erleichterung der baupolizeilichen Vorſchriften in Anſehung des Baues von Wohnungen gerichtet und ſind verſichert, daß das Königliche Polizeipräſidium auf unſere Vorſchläge wenigſtens teilweiſe eingehen werde.“ „Wir haben uns ſowohl mit der Direktion der Verbindungs- (Ringbahn) als auch der Görlitzer Bahn in Korreſpondenz geſetzt und dürfen von beiden auf ein Entgegenkommen rechnen, ſofern wir ihnen das zur Einrichtung einer Halteſtelle beziehungsweiſe einer Anſchlußkurve erforderliche Terrain hergeben. Was die ſofort zu pflaſternden, zu chauſſierenden oder ſonſt zu befeſtigenden Wege betrifft, ſo nehmen wir auf die Beilage Bezug,“ (die das zunächſt ins Auge gefaßte Terrain hinter Treptow planmäßig bearbeitet) „die wenigſtens einen ungefähren Anhalt gewährt, welcher für den Augenblick genügen dürfte. Wir würden aber fürchten, den Zweck der vorgeſchlagenen Aufwendungen zu verfehlen, wenn wir einen Verkauf des Grund und Bodens, gleichviel ob in größeren oder kleineren Parzellen, ob im Wege der Lizitation oder freihändig, nach einer Taxe in Ausſicht nähmen. Wir würden nicht zu hindern imſtande ſein, daß auch dieſe Bauflächen in den Kreis derſelben Spekulation hineingezogen würden, welche die hohen Preiſe des Baugrundes in unmittelbarer Nähe der Stadt normiert. Wir wiſſen, daß dieſe Spekulation nicht zu tadeln, daß ſie vielmehr nur der Ausdruck unabänderlicher wirtſchaftlicher Geſetze iſt. Aber wenn wir uns auch bei der Hingabe der ſtädtiſchen Grundſtücke nicht verleiten laſſen wollen, die Wege zu verlaſſen, welche uns nach allgemeinen wirtſchaftlichen Grundſätzen angewieſen ſind, ſo glauben wir doch unter den zuläſſigen Wegen gerade den wählen und empfehlen zu müſſen, welcher den Druck der augenblicklichen Spannung für die Obdachſuchenden am billigſten zu verteilen und die harten Konſequenzen der jetzigen Übergangszeit am meiſten zu mildern verſpricht. Wir glauben, daß dies der Weg der Verpachtung auf längere Zeit zum Zwecke und unter der Bedingung ſofortiger Bebauung iſt, für welchen auch der Umſtand ſpricht, daß er das Bauen erleichtert, inſofern die Kapitalanlage für den Grund und Boden erſpart wird. Die letztere ſcheint insbeſondere wichtig im Hinblick darauf, daß ſich Genoſſenſchaften zur Beſchaffung von Wohnhäuſern aus den gewerbetreibenden Kreiſen bereits mehrfach gebildet haben, während andere in der Vorbereitung begriffen ſind, und daß für dieſe die Durchführung ihrer Zwecke mit möglichſt geringen Kapitalanlagen ein weſentliches Moment gedeihlicher Entwicklung iſt.“ „Die Not des Augenblicks zwingt zu raſchem Handeln. Was wir vorgeſchlagen haben, iſt auf alle Fälle erforderlich und nimmt ſo viel Zeit in Anſpruch, daß inzwiſchen eine Erörterung und Feſtſetzung des Fehlenden erfolgen kann. Dagegen würde jede weitere Tätigkeit unſererſeits nutzlos ſein, wenn die Stadtverordnetenverſammlung, was wir indeſſen nicht glauben befürchten zu müſſen, im Prinzip ſich gegen unſere Vorſchläge erklären ſollte.“ „Wir bitten daher ſchließlich, dieſe Vorlage als eine dringliche zu behandeln, damit womöglich zum 1. Oktober cr. wenigſtens eine teilweiſe Verpachtung diſponibler Grundſtücke ſtattfinden könne. Magiſtrat hieſiger königl. Haupt- und Reſidenzſtadt. gez. Hobrecht.“

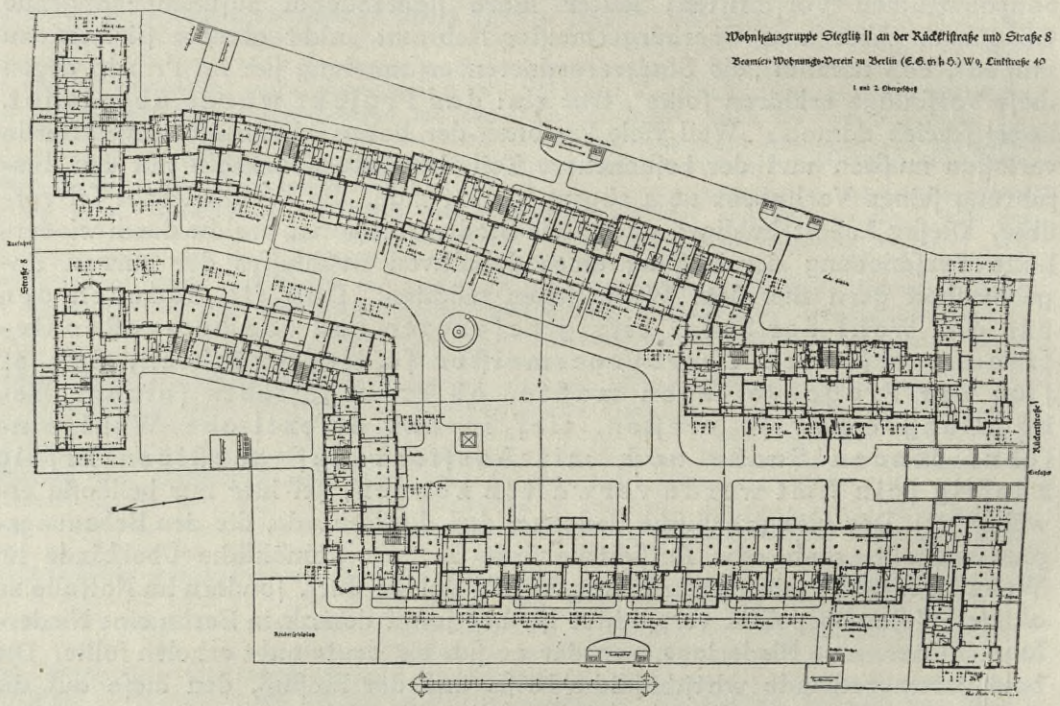
Dies waren wirkliche ſtädtebauliche Vorſchläge würdig der Hohenzollerſchen Städtebauer: Aufſchließung großer brach liegender Gebiete durch die Behörde, ſchleunigſte Pflaſterung und Chauſſierung der Verkehrsſtraßen, Anſchluß des

Es wird unstreitig großenteils von der Stufe des moralischen Wertes der leitenden Organe eines großstädtischen Gemeinwesens abhängen, ob die zeitgemäßen Ideen über die große Angelegenheit einer durchgreifenden Abhilfe der Wohnungsnot und einer allgemeinen Verbesserung der bestehenden hier einschlägigen Verhältnisse, den ihren Anforderungen entsprechenden Anklang und die nötige Unterstützung zur Durchführung im praktischen Felde finden werden oder nicht, und ob man anerkennt, daß es sich hierbei nicht nur um die Wohnungen im engeren Sinne, sondern zugleich um deren naturgemäßen Zubehör handle, nämlich um die Stätten der Erholung in freier Natur! Arminius 1874.

Geländes an die Eisenbahn unter Einrichtung einer neuen Haltestelle, Ausscheidung der Bodenspekulation und gleichzeitig durch Erbpacht Reservierung des Geländes für spätere städtische Bedürfnisse, erhebliche Erleichterungen der baupolizeilichen Vorschriften; lauter klare städtebaulich zusammenhängende Gedanken. Aber was Oberbürgermeister Hobrecht „nicht glaubte fürchten zu müssen", daß nämlich „die Stadtverordnetenversammlung sich im Prinzip gegen diese Vorschläge erklären sollte", trat ein: das Projekt wurde abgelehnt. Engel schrieb damals: „Weil viele Personen der hohen Mietpreise wegen Berlin verlassen mußten und der besonnenere Teil des Zuzugs deshalb mit der Ausführung seines Vorhabens noch zögert, glaubt man, die Wohnungsnot sei vorüber. Dieser Ansicht huldigen auch viele Stadtverordneten, welche durch wiederholte Verschiebung der Fassung eines definitiven Beschlusses der ganzen Angelegenheit gern aus dem Wege gehen möchten. Daß sie dadurch den für das Wohl der Stadt eifrig besorgten und von humanster Gesinnung erfüllten Oberbürgermeister so tief kränkten, daß er sich die Frage vorlegen mußte, ob er angesichts solcher Behandlung einer so ernsten, tief in das öffentliche Wohl einschneidenden Sache noch mit Aussicht auf günstigen Erfolg künftig sein Amt werde verwalten können, sei hier nur beiläufig erwähnt."[51]) Der alte preußische Gedanke, daß die Behörde, die den Bebauungsplan aufstellt, auch eine Aufsichtsbehörde ist, die schmähliche Übelstände im Wohnwesen nicht mit verschränkten Armen dulden darf, sondern im Notfalle zu aktiver Wohnungspolitik verpflichtet ist, hat somit damals in Berlin eine Niederlage erlitten, eine Niederlage, von der er sich bis heute nicht erholen sollte. Die bald hereinbrechende wirtschaftliche Krisis und der Einfluß, den diese auf die Bevölkerungsbewegung Berlins nahm, brachte die Wohnungsnot in den nächsten Jahren in einen etwas weniger akuten Zustand. Waren die Bewohner der sogenannten, behördlich anerkannt „übervölkerten"[52]) Wohnungen von 1867 bis 1871 von 111280 auf 162007 angewachsen, so betrug ihre Zahl im Jahre 1875 nur 162492. Wenn man den treffender definierten Begriff der Übervölkerung gelten läßt, wie er von Dr. G. Berthold 1886 für den Verein für Sozialpolitik aufgestellt wurde[53]), so war in der Folgezeit jedoch wieder eine Steigerung der in übervölkerten Wohnungen Lebenden von 557311 (59,3 % der Gesamtbevölkerung) im Jahre 1875 auf 640600 (58,5 %) Personen im Jahre 1880 zu verzeichnen.

Neben den erfolglosen praktischen Bestrebungen für die Reform des Berliner Wohnungswesens, die eben geschildert wurden, gingen in den ersten siebziger Jahren die theoretischen Arbeiten ernster Kämpfer auf städtebaulichem Gebiete, von denen einige hier gewürdigt werden müssen. Julius Faucher hatte die Hauptursachen für die Möglichkeit des Berliner Baustellenwuchers erstens in der mangelhaften Form der Kommunalbesteuerung gefunden, weil sie die wirtschaftliche Kraft des Mieters schwächt und die Vorteile der kommunalen Aufwendungen

dem Vermieter (oder dem Grundbesitzer als künftigen Vermieter) kostenlos in die Tasche steckt; Faucher hatte ferner als zweiten Grund die in dem kolonialen Charakter Berlins begründete Gefügigkeit der Mieter, ihre Wohnungsansprüche herabzumindern, hervorgehoben und dann drittens die starke Rückwirkung erkannt, welche die Lebenshaltung und die mehr oder weniger energisch verteidigten Wohnungsansprüche der großen Masse der Bevölkerung auf das Wohnwesen ausüben. Wie schon früher hervorgehoben, war es dann hauptsächlich das Verdienst Ernst Bruchs, darauf hingewiesen zu haben, daß der polizeilich aufgestellte Bebauungsplan und die rechtliche Stellung, die er nach Gesetz und administrativer Behandlung genoß, ein ausschlaggebender Faktor bei der Verteuerung des Berliner Grund und Bodens gewesen ist. Wie auch bereits

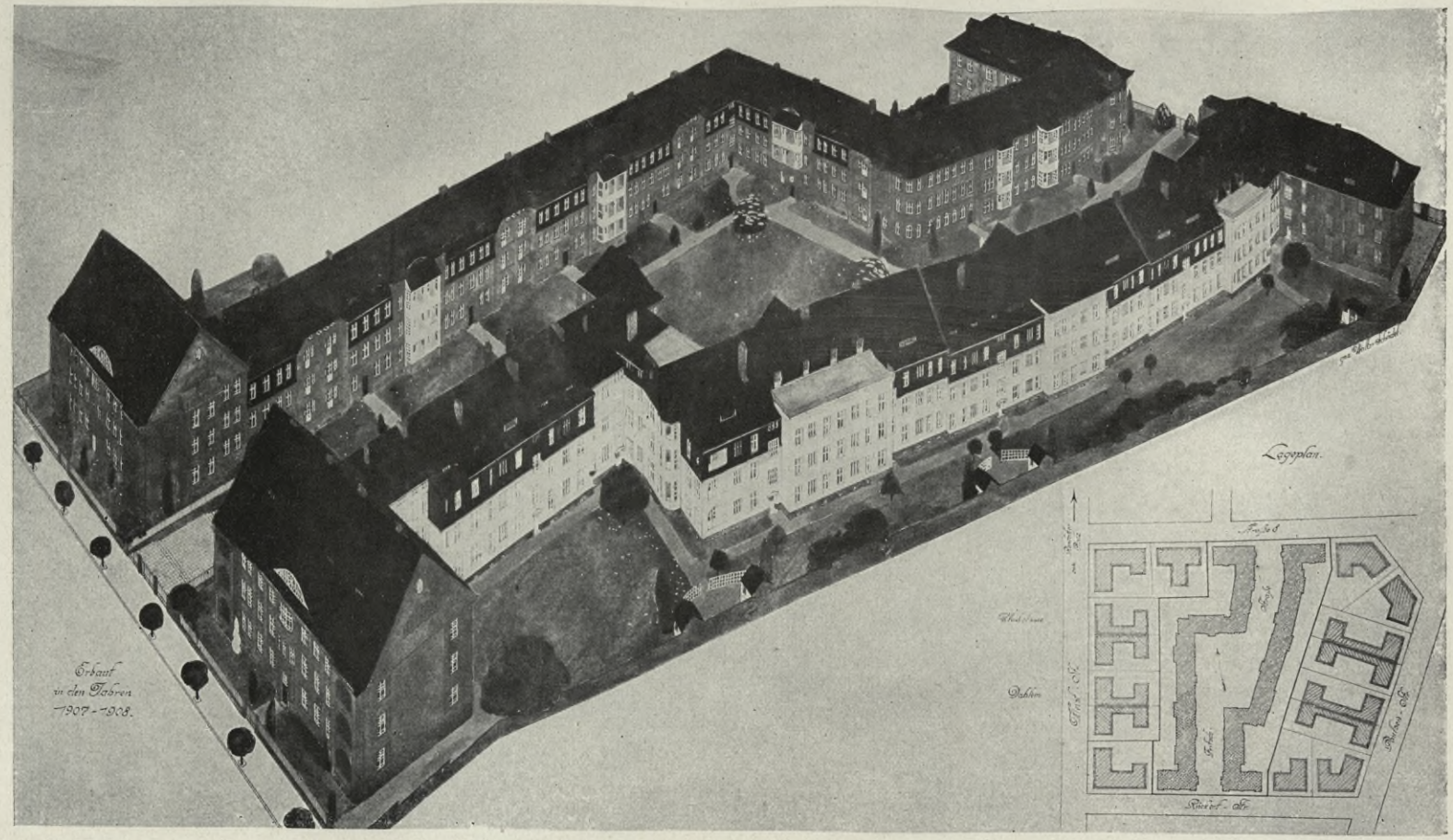


Grundriß zu Abb. 34.

Abb. 33. Aussteller: Beamten-Wohnungsverein zu Berlin. (Architekt Paul Mebes, Regierungsbaumeister.)

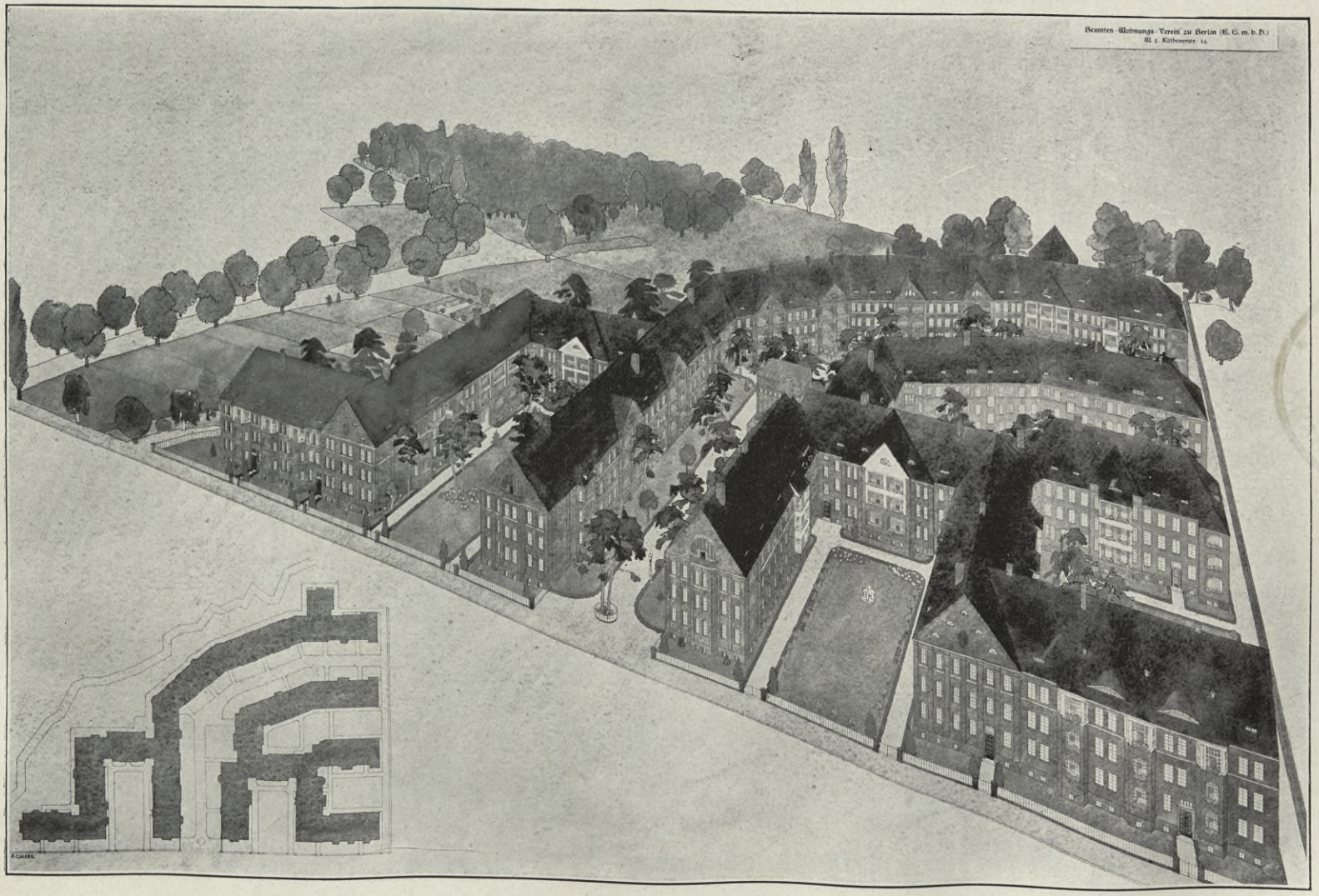
früher erwähnt, hatte sich der Berliner Magistrat dieser Auffassung durchaus angeschlossen (vgl. S. 26 u. 45). Ernst Bruch hat sich aber bei seiner Kritik nicht auf die allgemeine Feststellung der verhängnisvollen Wirkungen des Berliner Bebauungsplanes beschränkt, sondern er hat in seiner vortrefflichen Schrift, „Berlins bauliche Zukunft und der Bebauungsplan", 1870 (schon vorher teilweise in der Deutschen Bauzeitung erschienen), die schweren Übelstände des Bebauungsplanes sowie der ihn ergänzenden Bauordnung im einzelnen namhaft gemacht. Er war wie so viele seiner denkenden Zeitgenossen von der damals neue Höhen erreichenden Wohnungsnot zum Nachdenken angeregt worden und setzte seine Hoffnung auf eine weiträumige Bebauung der Vororte im Sinne der damals sich so hoffnungsvoll entwickelnden Lichterfelde, Westend, Wilhelmshöhe. Hauptzweck seiner Schrift ist „eine zeitgemäße Reform des Berliner Bebauungsplanes und des zu seiner Durchführung bisher innegehaltenen Verfahrens". „Wir

Abb. 34. Ausſteller: Beamten-Wohnungs-Verein zu Berlin (Architekt Paul Mebes, Regierungsbaumeiſter). — Wohnhausgruppe Steglitz (an der Rückertſtraße).



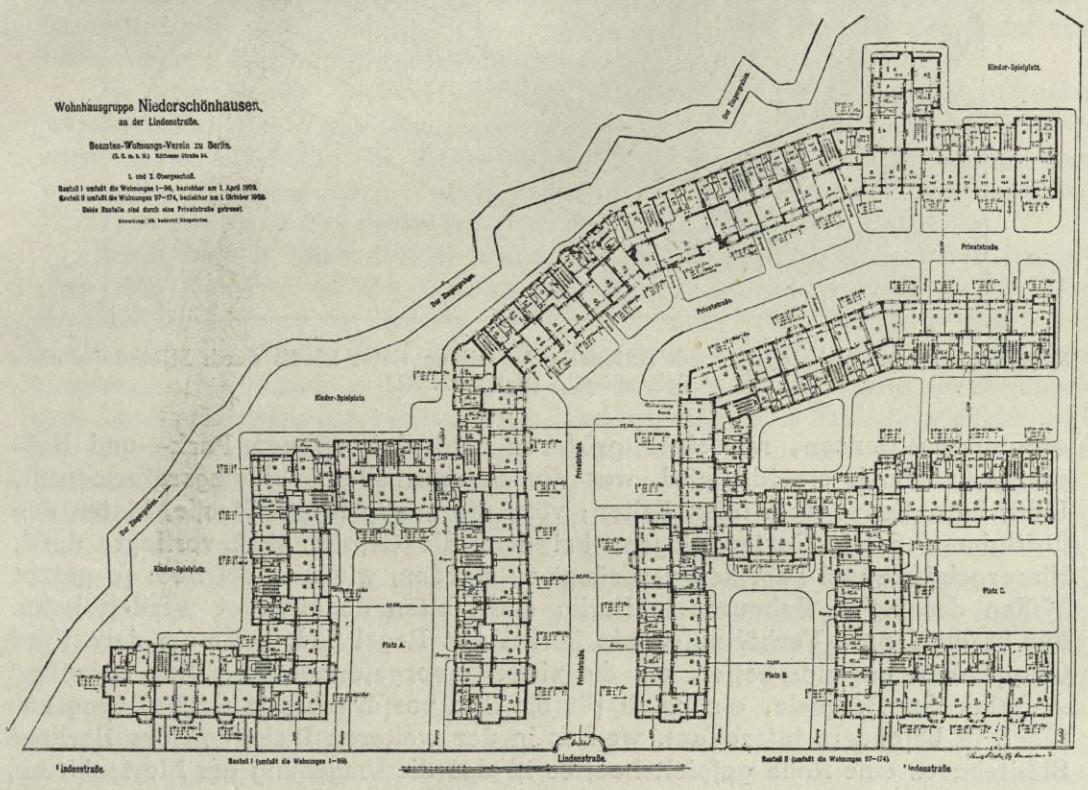
Erſatz der im Bebauungsplan fehlenden Wohnſtraße durch Schaffung einer Privatſtraße mit Kinderſpielplätzen.
(Der Beamten-Wohnungs-Verein zu Berlin, Eingetr. Genoſſenschaft m. b. H., hatte am 1. Jan. 1911 9046 Mitglieder, einen Grundbeſitz a) im Eigentum von 350 579 qm, mit Anlagekoſten von Mk. 10,5 Mill. für Grund und Boden, 26,4 Mill. für den Bau, ferner b) 390 574 qm in Erbpacht mit Anlagekoſten von 10,5 Mill. für Grund und Boden und 28,6 Mill. für Bau. Bis zum 1. Okt. 1911 waren fertiggeſtellt 3050 Wohnungen.)

Abb. 35. Ausſteller: Beamten-Wohnungs-Verein zu Berlin (Architekt Paul Mebes, Regierungsbaumeiſter). — Wohnhausgruppe Niederſchönhauſen an der Lindenſtraße (174 Wohnungen).



Erſatz der im Bebauungsplan fehlenden Wohnſtraßen durch private Platz- und Straßenanlagen.

wollen, so schreibt er in der Einleitung, unsere Überzeugung nicht verhehlen, daß wir die zehnjährige Herrschaft der jetzigen Prinzipien auf diesem Gebiete nicht für eine glückliche halten. Mit dem absoluten Stillstand der bisherigen Bauweise und den Anfängen einer ganz neuen Art der Entwicklung, welche sich gerade jetzt in der bedeutungsvollsten Weise gegenüberstehen, sind wir unseres Erachtens in eine neue Epoche Berlinischer Baugeschichte eingetreten". Diese Hoffnung auf eine neue Epoche, die mit Lichterfelde und Westend angehoben hatte, wurde ja durch die geschilderten Ereignisse der Gründerzeit gründlich vereitelt. Die im Berliner Bebauungsplan zum Ausdruck kommenden Prinzipien

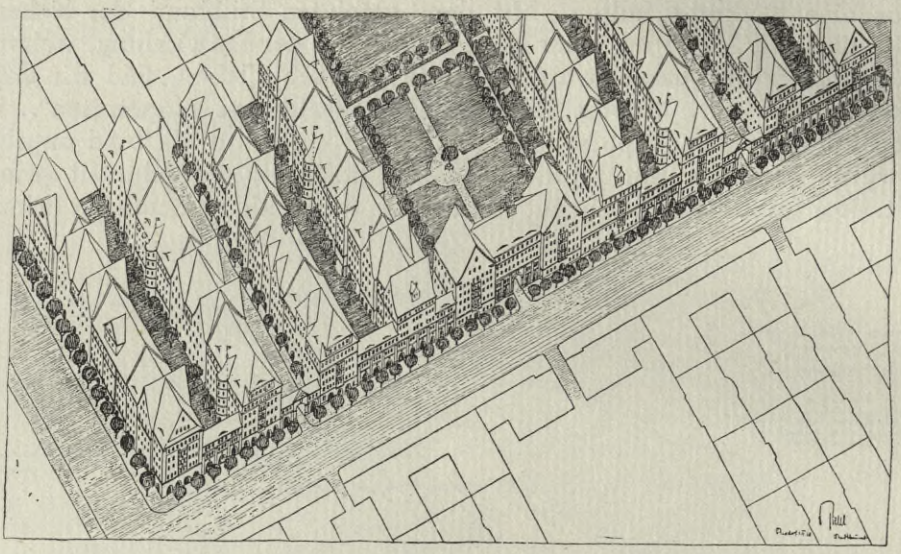


Grundriß zu Abb. 35.

Abb. 36. Aussteller: Beamten-Wohnungsverein zu Berlin. (Architekt Paul Mebes, Regierungsbaumeister.)

übten unentwegt ihre verhängnisvollen Wirkungen weiter aus; Dr. Bruchs Einwände dagegen, stichhaltig wie sie waren, bleiben also bis auf den heutigen Tag aktuell. Bruchs Schrift ist in der Folgezeit so gut wie ganz in Vergessenheit geraten. Wenn seine Forderungen heute in jedem modernen Programm für die Entwicklung Groß-Berlins stehen, so ist es das Verdienst heute lebender Städtebauer sie unabhängig von Bruch in ihrer Notwendigkeit erkannt und zur Geltung gebracht zu haben. Bruchs Einwände richteten sich hauptsächlich gegen „die überflüssige Breite der Straßen", die ihr „entsprechende riesige Ausdehnung der Quartiere" (Baublöcke) mit ihren der Bauordnung entsprechenden „acht- und siebzehnfüßigen Höfen und Quergebäuden" (vgl. Abb. 9—12); er empfiehlt den bescheidenen Gruppenbau (Reihenhäuser) mit innerer Baufluchtlinie als wünschenswerte und durchführbare Reform. „Gruppenbau, d. h. die Vereinigung der einem Straßenviertel angehörigen Häuser zu einem

Abb. 37. Ausſteller: Kgl. Bauinſpektor Redlich, Rixdorf. Entwurf von Stadtbaurat Kiehl.



Schaffung ruhiger Wohnlagen durch rationelle Aufteilung tiefer Blocks durch Miethäuſer ohne Seitenflügel. (Vgl. Abb. 32.)

organiſchen Ganzen, mit einer größeren zentralen offenen Park- und Hofanlage, wodurch erreicht wird, was das Streben aller Wohnungsreformen iſt, Licht, Luft, Sonne nach allen Seiten; vorn die mäßig breite Straße, hinten der ſtattliche Hof mit Gartenanlagen, bei dem die Gefahr nicht vorliegt, durch Hintergebäude und Fabriken verdrängt zu werden, wie dies bei noch ſo gutem Willen des erſten Bebauers in Berlin doch ſelten abgewendet werden kann. Für beſcheidenere Verhältniſſe, wie ſie bei uns Regel ſind, paßt ein derartiger Gruppenbau ungleich beſſer, als die vielfach vorgeſchlagenen Villen-Anlagen."

Eins der Beiſpiele, die Bruch für die ihm vorſchwebende Gruppierung anführt, iſt beſonders intereſſant, weil es in der weiteren Diskuſſion des Berliner Städtebaues eine Rolle geſpielt hat; es iſt das die Umgebung der Marienkirche, wie ſie damals noch beſtand. Entſprechend der in den regelmäßigen Stadtanlagen öſtlich der Elbe befolgten Regel hatten die gotiſchen Stadtbaukünſtler, die 1280 die Umgebung der Marienkirche anlegten, zum Teil wohl aus praktiſchen Rückſichten auf die Schaffung des Kirchhofs, aber ſicher auch mit dem verſtändnisvollen Wunſche, die Weihe des Gottesdienſtes zu erhöhen, die Marienkirche nicht an den neuen Markt gelegt, ſondern abgerückt und dicht daneben in ein ſtilles Häuſerquadrat abſeits vom Geſchrei des Marktes gefaßt (vgl. Memhardts Plan, Abb. 62 oben links). Auch die Raumform des Marktes hatte dadurch nur gewonnen (vgl. Abb. 71)[54]. Um die Kirche und den alten Friedhof war dann ein vom Verkehr getrenntes Wohnidyll entſtanden, von dem Bruch ſagt, daß es (zuſammen mit einer verwandten Anlage bei der Nikolaikirche) „in ganz Berlin einzig war und nicht dringend genug zur Nachahmung empfohlen werden kann". Statt aber nachgeahmt zu werden, wurde es zerſtört, ein Opfer des bald darauf umſichgreifenden Freilegungs- und Denkmalwahns. Was durch dieſe Zerſtörung entſtand, hat ſpäter die Kgl. Akademie des Bauweſens (in ihrem weiter unten noch zu beſprechenden Gutachten von 1898, vgl. S. 76 u.

S. 57) folgendermaßen beurteilt: „Gegen die Gestaltung des Platzes bei der Marienkirche und die Aufstellung des Lutherdenkmals sind folgende Bedenken zu erheben: Es fehlt dem Platz an Geschlossenheit und Ruhe, weil zwischen der Kirche und dem Lutherdenkmal eine durch den Verkehr nicht bedingte Fahrstraße angelegt ist". (Gerade ihr Fehlen hatte Bruch so bewundert.) „Das Denkmal selbst hat keinen angemessenen Hintergrund und steht so nahe an der Kaiser-Wilhelm-Straße, daß die ruhige Betrachtung gestört wird. Zwischen dem Kirchengebäude und den umgebenden Privathäusern wird eine architektonische Vermittlung vermißt." Die Akademie rät dann eine wenigstens teilweise Wiederherstellung der alten Umbauung und bringt damit nicht nur den Gothikern von 1280, sondern doch wohl auch Ernst Bruch eine Ehrung dar.

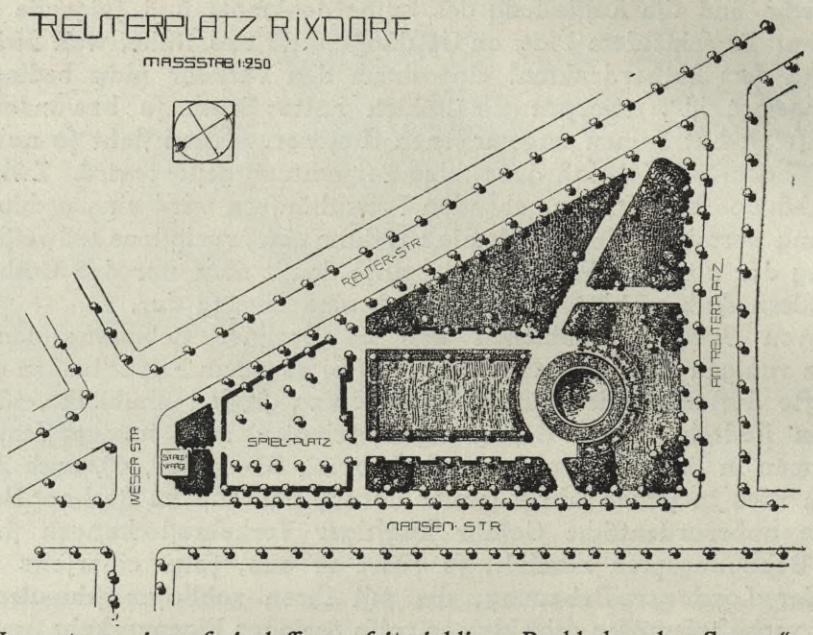
Die von Bruch empfohlenen und im Berliner Bebauungsplan gänzlich fehlenden ruhigen Wohnlagen zu schaffen, sei es durch Privatstraßen oder durch vorteilhafte Aufteilung des Hinterlandes der zu großen Baublöcke, ist eine der wichtigsten städtebaulichen Bestrebungen privater und baugenossenschaftlicher Unternehmen in Berlin geworden (vgl. Abb. 32, 33—37, 39, 40, auch 26).

Bruch wies in seiner Schrift ferner darauf hin, daß im Berliner Bebauungsplan eine außerordentliche Gefahr künftiger Verkehrsstockungen steckt. Der Berliner Bebauungsplan nämlich, so führt er aus, folgt einerseits nicht dem Muster der Londoner Bebauung, die mit ihren zahllosen schmalen Straßen zwischen verhältnismäßig sehr kleinen, also geringen Eigenverkehr (im Gegensatz zum Durchgangsverkehr) erzeugenden Häuserblöcken den Verkehr vielfach teilt und gliedert; andererseits aber wird trotz dieser Versäumnis auch das andere Heilmittel gegen Verkehrsstockungen nicht gewählt, das in der Verkehrs-Drainierung der Altstadt mit durchgreifenden großen Straßendurchbrüchen liegt und das bekanntlich in Paris und auch, wie weniger bekannt, in London (z. B. Holborn Viaduct, 42 Millionen Mark Kosten, neuerdings Kings-Highway und Aldwich, vgl. späteren Abschnitt) in so großartiger Weise angewendet worden ist. Wie richtig Bruchs Betrachtungen auch in diesem Punkte sind, wird Berlin wohl, in noch höherem Maße als bisher schon, nach dem Ausbau der Untergrundbahnen erfahren, die ja wahrscheinlich wie in Paris eine ungeheure Steigerung auch des überirdischen Verkehrs mit sich bringen werden.

Bruch forderte ferner statt der vom Bebauungsplane in Aussicht genommenen kompakten Verschmelzung Berlins und seiner Vororte ihre planmäßige Trennung durch Parkanlagen und Promenaden und verwirft die schematisch wiederkehrenden übergroßen Plätze[55]) und die mit kümmerlichen Bäumen dekorierten überbreiten Straßen als schlechten Ersatz für die im Bebauungsplan gänzlich fehlenden Parkanlagen; er stellt auch der baumbesetzten Straße und der städtischen „Schmuckanlage mit Teppichbeet" die stillen Oasen der Londoner Squares gegenüber.

Er brandmarkt die naive Rücksichtslosigkeit, mit der der Bebauungsplan das Verkehrswesen behandelte, als existiere es gar nicht, während dann im entscheidenden Moment und an den entscheidenden Stellen der Bebauungsplan, als habe er nie existiert, ja selbst vorhandene Straßen, den Eisenbahnen zu liebe einfach ausgewischt wurden. Ein geradezu klassisches und mit halb schildbürgerlichem, halb teuflischem Humor gewürztes Beispiel für diese Vorgänge, das auch von Bruch erwähnt wird, ist die Berliner „Ringstraße". Der Kampf zwischen Verkehrstechniker und Stadtplanverfertiger (Städtebauer im alten Sinne des Wortes), der gerade in den Erörterungen des Groß-Berliner Wett-

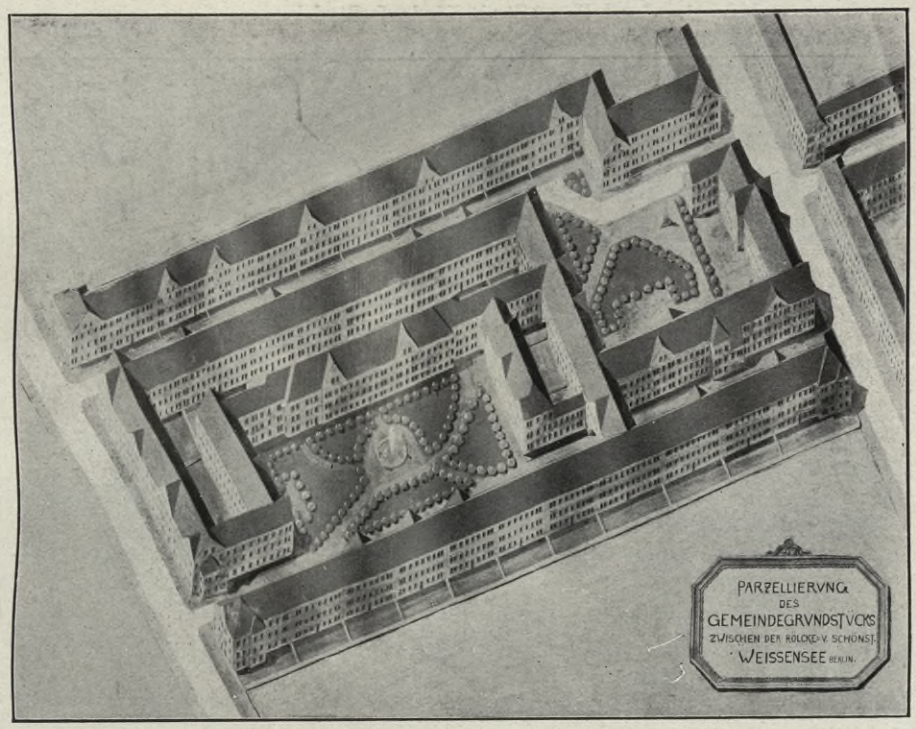
Abb. 38. Ausſteller: Magiſtrat Rixdorf. (Garteninſpektor Halbritter.)



Glückliche Verwertung eines freigelaſſenen ſpitzwinkligen Baublocks als „Square". Scheidung zwiſchen der „Schmuckanlage" und dem von Hecken umgebenen Kinderſpielplatz.

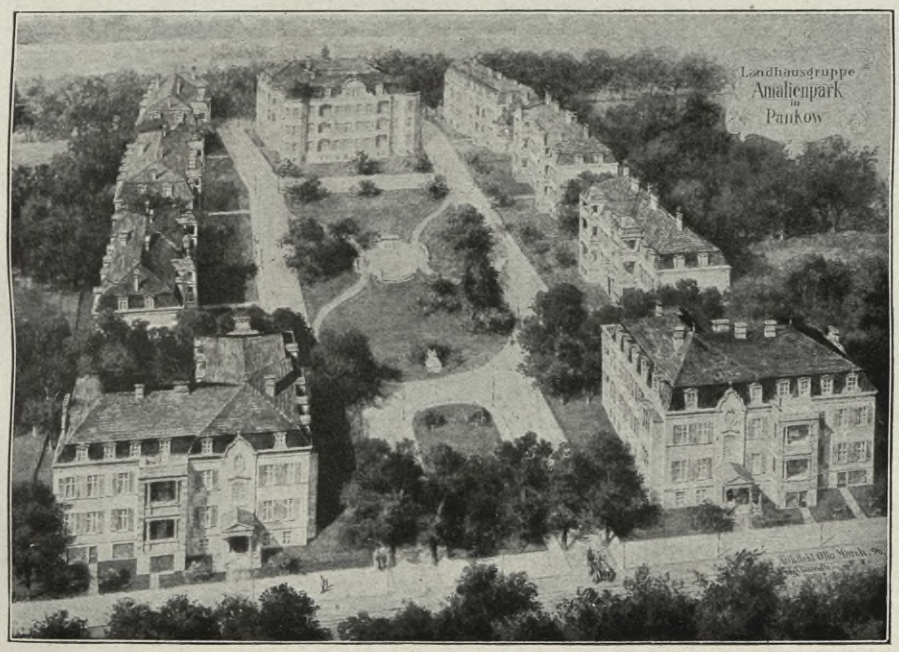
bewerbes, der Allgemeinen Städtebau-Ausſtellung und der ſich daran anſchließenden Vorträge beſonders lebhaft geworden iſt, wird durch dieſe Alt-Berliner Epiſode ſo treffend illuſtriert, daß ſie verdient, in den eiſernen Beſtand ſtädtebaulichen Diskuſſionsmaterials aufgenommen zu werden. Auf beſonderen Wunſch von höchſter Stelle war nach dem Muſter der Feſtungsboulevards von Paris bei der Aufſtellung des Berliner Bebauungsplanes auch eine Ring- oder Gürtelſtraße vorgeſehen worden (vgl. Abb. 3). Für ihre Lage wurde jedoch dem Planbearbeiter die Weichbildgrenze maßgebend, die mit der damaligen oder irgendeiner zukünftigen Baugrenze nicht den mindeſten Zuſammenhang hatte und die zu einer völlig exzentriſchen Anordnung dieſes „Rings" (deſſen ſpäter noch weiter verkümmerte Schöpfung wohl kaum je für einen Berliner lebendig geworden iſt) führte: im Norden entfernte man ſich faſt bis Weißenſee, im Süden blieb man auf wenige Ruten bei der alten Stadtmauer. Im Süden in der Nachbarſchaft der eleganteſten Quartiere der Tiergarten-Vorſtadt und des „Geheimratsviertels" ſollte dann dieſer Grenzboulevard beſonders großartig ausgeſtaltet werden; man projektierte auf ganz unbebautem, damals von der Spekulation noch nicht ergriffenem Gelände und verteilte freigiebig Straßenbreiten, die zwiſchen 55 und 75 Metern variierten und alle 450 bis 750 Meter wurde ein mächtiger Platz aufgereiht, durch den nicht nur der Boulevard mitten hindurchführte, ſondern der auch noch von möglichſt vielen anderen Straßen in allen Himmelsrichtungen aufgeſchlitzt wurde. Die Plätze erhielten zum 50jährigen Jubiläum der Freiheitskriege Heldennamen wie: Wittenberg-, Nollendorf-, Dennewitz- und Wartenberg-Platz; die ſchönſten und größten dieſer Perlenſchnur aber wurden dem Marſchall Vorwärts zu Ehren Walſtattplatz und Blücherplatz getauft, weil ſie als die abſchließenden Prunkſtücke des Geſchmeides gedacht waren; ſie bildeten auf dem Papier zuſammen eine Platz-

Abb. 39. Ausſteller: Gemeinde Weißenſee (Baurat Bühring).



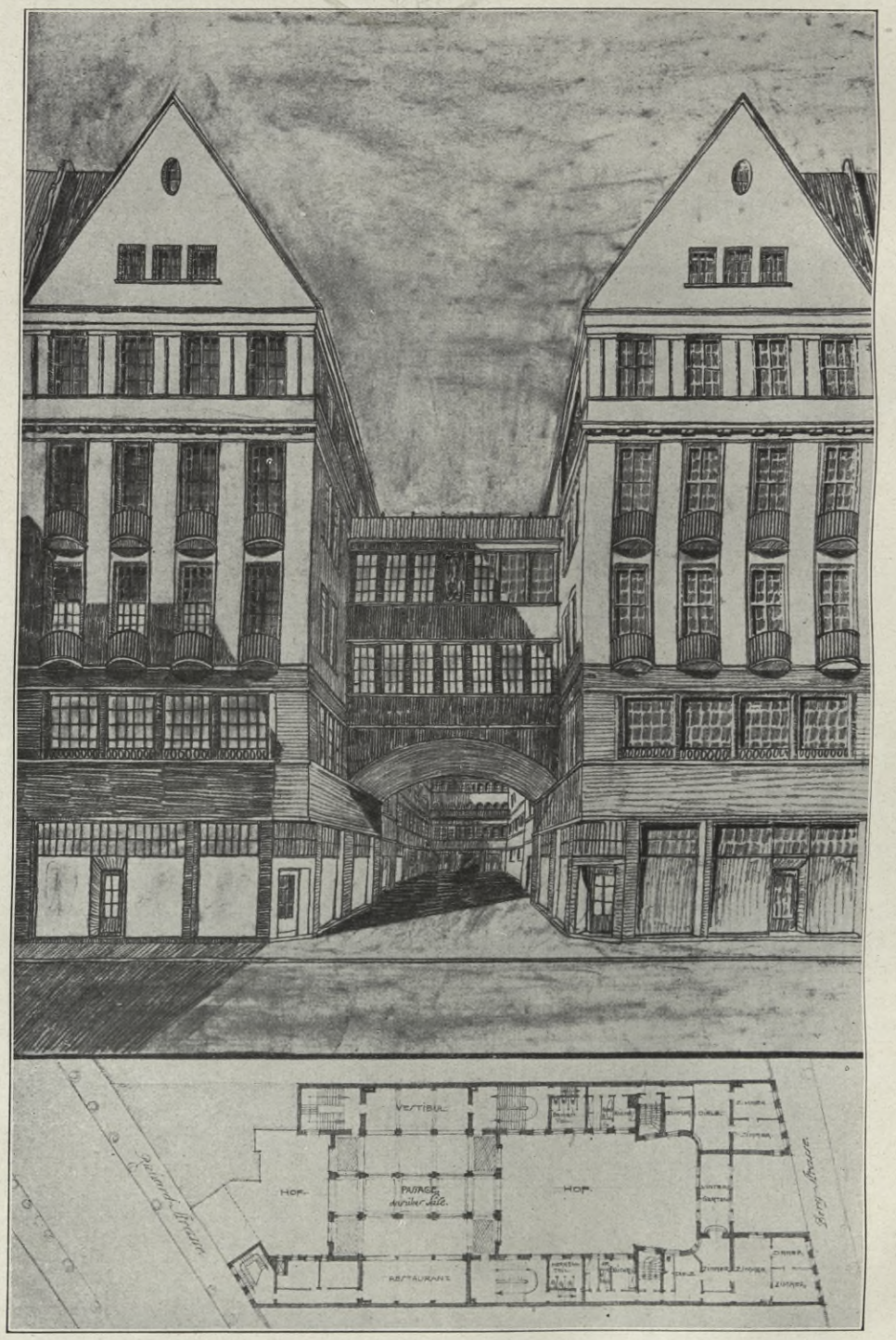
Projekt für die Aufteilung eines Gemeindegrundſtückes mit Vermeidung kleiner Hinterhöfe durch Feſtlegung einer inneren einheitlichen Baufluchtlinie und Schaffung großer, vom Durchgangsverkehr getrennter Innenplätze.

Abb. 40. Ausſteller: Geh. Baurat Otto March, Charlottenburg.



Baublock Amalienpark in Pankow. Hier gelang es der privaten Unternehmung, eine abgeſchloſſene Wohnanlage zu ſchaffen, wozu jedoch die ſehr umſtändliche Aufhebung der im Bebauungsplane feſtgeſetzten Baufluchtlinien erforderlich war. Nach dem Bebauungsplan wurde der Park in der Mitte durch eine Straße zerſchnitten; im Gegenſatz dazu wurde durch Zuſammenlegen der für jedes Haus erforderlichen Freifläche in der Mitte ein Square mit altem Baumbeſtand (die Bäume ſind im Bild nicht gezeichnet) erhalten, der mit den begrenzenden Straßen der Gemeinde gegen die Verpflichtung der Unterhaltung überlaſſen wurde. Beiſpiel für die Notwendigkeit der Forderung, die von den Generalverſammlungen der Architekten- und Ingenieurvereine 1874 und 1908 aufgeſtellt worden iſt, daß die untergeordnete Teilung des Bebauungsplanes der Privattätigkeit überlaſſen werden ſoll.

Abb. 41. Ausſteller: Stadt Rixdorf (Stadtbaurat Kiehl).



Ersatz einer im Bebauungsplan fehlenden, aber im öffentlichen Intereſſe notwendigen Verbindung zweier Straßen durch eine private Paſſage. Übernahme der Pflaſter- und Beleuchtungskoſten durch die Stadt; architektoniſche Ausgeſtaltung durch das Hochbauamt.

gruppe (ähnlich den von Camillo Sitte und A. E. Brinckmann später so beredt empfohlenen, aber in viel, sehr viel „großartigerem“ Maßstabe), sie waren zusammen mit ziemlich genau einem halben Kilometer Ausdehnung projektiert und lagen sehr monumental gerade zwischen den beiden bereits seit 1838 und 1841 gebauten Potsdamer und Anhalter Bahnlinien[56]). Da das in Frage kommende Gelände aber für die Erweiterungen der Kopfbahnhöfe ausersehen und deshalb fast ganz von den beiden Bahngesellschaften erworben war, hatte die selbstherrliche Künstlerphantasie im Polizeipräsidium mit den stolzen Walstatt- und Blücherplätzen dem Tode geweihte Zwillinge geboren; den Bahnen gegenüber, obgleich damals beide noch in privaten Händen waren und somit nicht den Einfluß der späteren Staatsbahnen besaßen, konnte die staatliche Behörde ihre Platzprojekte nicht am Leben erhalten. Ja nicht nur die großartige Platzgruppe und der Traum der Ringstraße wurde geopfert — statt der fortlaufenden Ringstraße entstand der nach Süden ausschweifende Winkelzug der Yorkstraße —, nein sogar die bereits vorhandene (also nicht nur projektierte) Teltower Straße (Verbindung zwischen der heutigen Teltower und Kurfürstenstraße) wurde klanglos kassiert[57]); auf einer Distanz von über 1100 Metern wurden alle durchgehenden Straßen gesperrt und damit eins der verhängnisvollsten Verkehrshindernisse des heutigen Berlin geschaffen als böse Entschädigung für die geplante stolze boulevarddurchquerte Platzgruppe[58]). Ganz ähnliche Vorgänge spielten sich beim Bau des Ostbahnhofs, des Lehrter Bahnhofs, der Ringbahn, des Viehmarkts und Schlachthauses, der Wasserleitung (durch die englische Gesellschaft), bei der Verlegung der Abdeckerei und bei anderen Gelegenheiten ab. Bei gänzlichem Mangel an einheitlicher kraftvoller Leitung gelang es den zahlreichen mitsprechenden Instanzen, sich gegenseitig an gemeinschädlichen Untugenden zu überbieten. Diese vielfachen, später vorgenommenen Veränderungen des Bebauungsplanes von 1858 zeigen, daß eine „Revision des Bebauungsplanes im Hinblick auf den Kleinhausbau“, wie sie z. B. Stübben empfiehlt[59]) durchaus möglich gewesen wäre, wenn es in dem Chaos von sich befehdenden Instanzen nicht an Einsicht und gutem Willen gefehlt hätte. Dieses Chaos beleuchtet Dr. Bruchs Schrift in anschaulichster Weise und mit großer Sachkenntnis und nimmt dabei dem Städtebauer von heute einen großen Teil seiner besten Schlagworte vorweg. Er stellt schließlich einen Generalregulierungsplan auf, der viele treffliche Gedanken enthält, die im einzelnen hier nicht näher behandelt werden können. Die den Bebauungsplan in verhängnisvoller Weise ergänzende Baupolizeiordnung kennzeichnet Bruch als eine von wahrer „Pyromanie“ diktierte „Feuerpolizeiordnung“ und zeigt, wie ihre nur scheinbar auf Hygiene, in Wirklichkeit nur auf Feuersicherheit zielenden Bestimmungen auf das Erstehen der Berliner Mietskaserne geradenwegs hingearbeitet haben[60]).

Die Bruchsche Arbeit muß als vorzügliche, für den damaligen Stand städtebaulicher Erkenntnis geradezu erstaunliche Leistung bezeichnet werden, dennoch ist sie wirkungslos geblieben; auf der vier Jahre später in Berlin tagenden Generalversammlung der Architekten- und Ingenieurvereine, wo in erster Linie Stadterweiterungsfragen behandelt wurden, wird die Bruchsche Schrift, also sogar in Interessentenkreisen, nicht einmal erwähnt[61]). Bruch, der zur Zeit der Abfassung seiner Schrift Assistent am statistischen Bureau der Stadt Berlin war, ist bald darauf als Sechsunddreißigjähriger in Breslau gestorben.

Neben den von Faucher betonten Gefahren, die das kommunale Steuersystem, die Lebenshaltung der Bewohner und die Mietkasernen Berlins für

Unſere Hauptſtadt gleicht augenblicklich einem jungen Menſchen in jenem anmutigen Alter, da die Arme und Beine aus den Kleidern herauswachſen und eine tropiſche Vegetation die Geſichtshaut bedeckt. Eine zuſammengewürfelte Menſchenmaſſe, die noch nicht heimiſch geworden, lebt eingeengt in unerſchwinglich teueren Wohnungen: noch fehlen faſt alle die Hilfsmittel entwickelten Verkehrs, welche allein dies bedrängte Leben wieder zur Natur zurückführen können. H. v. Treitſchke (in „Der Sozialismus und ſeine Gönner" 1874).

die Bodenpreisbildung brachten und neben den von Ernſt Bruch klargeſtellten Schäden des Berliner Bebauungsplanes und der Bauordnung wurde die Entwicklung der Bodenpreiſe und des Wohnweſens in Berlin durch das Verkehrsweſen ausſchlaggebend beeinflußt. Die Bedeutung des Verkehrsweſens war bereits von Huber, Faucher und anderen erkannt worden. Huber hatte Anſiedelungen rings um die großen Städte gefordert, die der „Dampfwagen" in einer Viertelſtunde erreichen kann. Faucher hatte den Einfluß der Eiſenbahnentwicklung auf die Londoner Wohnungsverhältniſſe hervorgehoben und dabei „die Inſtitution der Eiſenbahn die wichtigſte unſerer Zeit" genannt, „die nirgends und in keiner Richtung die ſozialen Dinge laſſen wird, wie ſie bisher waren"[62]. Aber es iſt das Verdienſt des Architekten und Ingenieurs Geh. Baurat Auguſt Orth, zum erſtenmal erkannt zu haben, daß nicht nur allgemein eine Wechſelwirkung zwiſchen Verkehrs- und Wohnweſen beſteht, ſondern daß dem Verkehrsweſen eine durchaus grundlegende Bedeutung auf jede weitere Geſtaltung großſtädtiſcher Bebauungspläne eingeräumt werden muß. „Es iſt die Sache ſo neu und der Betrachtungsweiſe der Bevölkerung ſo fremd, daß eine Eiſenbahn eine Hauptverkehrsſtraße einer Stadt ſei," ſagte Auguſt Orth auf der erſten Generalverſammlung der deutſchen Architekten- und Ingenieurvereine[63], daß er es für nötig hielt, die damals für die Abſtimmung vorgeſchlagenen Leitſätze zu ergänzen durch folgenden Zuſatz: „Bei großen Städten über eine halbe Million Einwohner müſſen mit Lokomotiven betriebene lokale Eiſenbahnen die Hauptverkehrsſtraßen bilden, deren Durchführung als Hauptſtraßennetz der weiteren Entwicklung von Straßenanlagen zweckmäßig vorangeht. In Verbindung damit muß ſtets eine Umbildung der inneren Stadt ſowie eine Feſtlegung ausreichend großer Außenbahnhöfe ſtehen."

Zum erſtenmal hat Auguſt Orth ſein tiefes Verſtändnis für dieſen von ihm vertretenen ſtädtebaulichen Grundſatz erſter Ordnung dargetan im Jahre 1871 in ſeiner heute wieder ganz überraſchend wirkenden Schrift: „Berliner Zentralbahn, Eiſenbahnprojekt zur Verbindung der Berliner Bahnhöfe nach der inneren Stadt". Die Wohnungsnot der Großſtädte, ſo führt er aus, ſei nur zu heben durch Schaffung eines Vorortverkehrsſyſtems im Sinne des großen Londoner Vorbildes; die äußere Ringbahn, die für Berlin ſeit 1867 in Angriff genommen war, ſei von der Feſtung Paris übernommen, Berlin dagegen ſei wie London eine offene, ohne Grenzen ausdehnungsfähige Stadt und müſſe deshalb ein radial ins Herz der Stadt dringendes Schnellverkehrsſyſtem nach Londoner Muſter erhalten; er forderte deswegen den Anſchluß ſämtlicher Bahnen (alſo auch der in die Potsdamer, Anhalter, Stettiner, Görlitzer und Lehrter Bahnhöfe mündenden Linien) an eine zentrale Stadtbahnanlage [die ſpätere „Stadtbahn"][64], ohne welche die damals gebaute Ringbahn wirkungslos und ihre Rentabilität zweifelhaft (!) bleiben müſſe; Orth wies ferner hin auf die Vorteile dieſer Zentralbahn als aufgelöſter raumſparender Zentralſtation gegenüber den verkehrſtauenden Kopfbahnhöfen und ſtellte mit genialem Verſtändnis

Es ſind die Eiſenbahnen die großen Hauptzufuhrwege, die Hauptverkehrsadern geworden und haben die großen, auf die Tore einmündenden Chauſſeen und Hauptſtraßen dieſe Bedeutung ganz verloren. Die Verknüpfung der neuen Hauptverkehrsadern mit dem lokalen Verkehr wird eine der Hauptaufgaben der modernen Städtebildung ſein.
August Orth 1871.

für die Komplexität ſtädtebaulicher Löſungen die Forderung auf, daß der Bau dieſer Zentralbahn Hand in Hand gehen müſſe mit einer einheitlichen Sanierung der Altſtadt im Sinne der großen Wiener und Pariſer Vorbilder, aber verbunden mit einer großzügigen Stadterweiterung im Sinne der Londoner Gartenvorſtädte, und daß die Unkoſten dafür aus einer zielbewußten, mit dem Bahnbau verbundenen Bodenpolitik zu beſtreiten ſeien; alſo die hohen Bodenwertſteigerungen, die der Bahnbau ſicher bringen mußte, ſollten, wenigſtens teilweiſe, der privaten Spekulation entzogen und für die Koſtenbeſtreitung des Bahnbaues herangezogen werden.

Aus dieſen klaren Gedanken ſpricht der Geiſt eines großen Städtebauers. Orth gibt Einblicke in das Weſen des modernen Städtbaues, deren Wert durch die Erfahrungen der folgenden vierzig Jahre nur beſtätigt und geſteigert worden iſt. Der werbenden Kraft dieſer klaren Gedanken iſt es wohl zuzuſchreiben, daß damals, wenige Monate nach ihrer Veröffentlichung, der Berliner Magiſtrat ein Schreiben an den Miniſter für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten richten konnte, das um Neuregelung des Verkehrsweſens bittet, und das ſich in mancher Richtung ganz in Orth'ſchen Gedankengängen bewegt. Dieſes Schreiben ſoll hier im Zuſammenhang mit Orths Vorſchlägen beſprochen werden, weil es zeigt, daß die Zeit damals für eine durchgreifende Löſung im Orth'ſchen Sinne wohl reif geweſen wäre. In ſeiner Geſamtheit verdient dieſes Schreiben als eines der intereſſanteſten Dokumente behördlicher ſtädtebaulicher Erkenntnis angeſprochen zu werden, das der Behörde, von der es ausging, alle Ehre macht. Leider verpflichtete dieſes Schreiben die Stadt Berlin zu nichts, ſondern es enthält nur Ratſchläge für andere. Wie ſich die Berliner Stadtverordnetenverſammlung gegenüber Vorſchlägen, die an ihre eigene Adreſſe gerichtet waren, verhielt, hat der früher geſchilderte Mißerfolg Oberbürgermeiſter Hobrechts gezeigt. Das Schreiben des Magiſtrats an das Miniſterium enthält einen verblüffend klaren Einblick in die Schäden des Berliner „Bauſtellenmonopols", „der ausgefeilten wirtſchaftlichen Regeln der kohärenten Berliner Steinmaſſen" und des Berliner Bebauungsplanes, ein Verſtändnis ferner für die Notwendigkeit, umgehend mit dem bisher befolgten Syſtem „der peripheriſchen Vergrößerung durch vielſtöckige Wohnhäuſer" zu brechen, die Erkenntnis ſchließlich, daß ein außerordentlicher Schritt zur Beſſerung der Verhältniſſe durch ſchleunigen Bau von „radialen Bahnen, welche möglichſt weit in die innere Stadt hineindringen," getan werden müſſe, alſo ganz im Sinne der neuen Forderungen Orths; das Schreiben verlangt nebenbei nicht mehr und nicht weniger als die Schöpfung einer Art Groß-Berliner Zweckverbandes für Verkehrsweſen; es iſt mit einem Worte ein Schreiben, das nicht in Vergeſſenheit zu geraten verdient. Im folgenden ſei es auszugsweiſe mitgeteilt[65]):

„Die hauptſächlichſte Urſache der hohen Wohnungspreiſe in Berlin liegt in dem hohen Grund- und Bodenwerth. Wenn eine Quadratruthe Land 300—500 Thlr. koſtet, ſo muß dieſelbe für ſich allein und ohne jede Hinzurechnung des Gebäudewerths jährlich 20—40 Thlr. Miethe aufbringen; erwägt man aber, welche Flächen für den Hof, die Einfahrt, die Treppenanlagen, das Privé und für nothwendige Wirtſchaftsräume, event. für Straße und

Vorgarten freibleiben oder nicht zur eigentlichen Wohnung hinzugezogen werden können, so steigert sich die aufzubringende Rente von der eigentlichen Wohnungsfläche auf das Doppelte, nämlich 40–80 Thlr.; nimmt man nun ferner an, daß ein Haus in 3–4 Etagen übereinander Wohnungen gewährt, daß andererseits aber auch etwa 3–4 Quadratruthen zu einer nur kleinen Wohnung gehören, so stellt sich für eine solche die notwendige Miethe, soweit sie nur eine Verzinsung des Grund- und Bodenwerthes herbeiführen will, wiederum auf 60—80 Thlr. per Jahr, und dies ist, verglichen mit anderen Orten, ein bedauerlich hoher Satz. Die Ursache dieses Verhältnisses ist darin zu finden, daß das Wachsthum Berlins in stärkerem Tempo fortschreitet, als geeignete Vorkehrungsmaßregeln zur Verhütung der aus diesem Wachsthum entstehenden Nachtheile. Das Wachsthum Berlins ist gewissermaßen sich selbst überlassen und besteht einfach darin, daß dem dringendsten Bedürfnisse entsprechend rund um die Stadt, unmittelbar an der Peripherie derselben, sich neue Häuser und Häusergruppen ansetzen, so daß also, während der Charakter der gesamten städtischen Anlage derselbe bleibt, sie doch sich fortgesetzt an der Peripherie vergrößert und die Entfernungen von hier nach dem Mittelpunkt der Stadt — jahraus, jahrein — wachsen. Daraus resultiren verschiedene Übelstände; zunächst wird die Communication, für welche innerhalb einer schon bebauten Stadt doch nur sehr nothdürftige, jedenfalls nur enorm kostspielige Erleichterungen geschaffen werden können, immer schwieriger, weil die Straßen länger und belebter werden; der Gang aber, welchen der an der Peripherie der Stadt Wohnende nach seinem Geschäft innerhalb der Stadt täglich mehrmals zu machen hat, erreicht die Grenze der physischen Möglichkeit.

Dann erlangt das unbebaute Land, von Jahr zu Jahr fortschreitend, an der Peripherie die volle Qualification und damit den vollen Baustellen-Preis, welcher sich mit der unvermeidlichen Nachfrage — und gewissermaßen monopolisirt — entwickelt. Der unmittelbare Anschluß solcher Baustellen an vorhandene öffentliche Anlagen, wie Straßenpflaster, Beleuchtung usw., bietet ausschließliche Vortheile dar, welche in dem Preise dieser Baustellen sofort ihren Ausdruck finden.

Endlich aber wird jede Verschiedenartigkeit baulicher Behandlung dadurch so gut wie ausgeschlossen, denn alles, was sich unmittelbar um die Peripherie der großen Stadt gruppirt, muß sich den ausgefeilten wirthschaftlichen Regeln derselben unterordnen und seinen Charakter annehmen. Zwar haben sich in der Victoriastraße, Thiergartenstraße, Albrechtshof, in der Umgebung der Kurfürstenstraße und bei Charlottenburg einzelne Villenanlagen gebildet, aber man kann dieses Factum doch nicht als einen Beweis gegen das Vorgesagte anführen, denn diese wenigen Anlagen beruhen nicht auf wirthschaftlichen Motiven, die für das Ganze maßgebend sein können, sondern auf der Liebhaberei einzelner reicher Leute, welche eine Rente in der Befriedigung dieser Liebhaberei zu finden in der Lage sind.

Der Berliner Entwickelungsgang besteht sonach in der peripherischen Vergrößerung durch vielstöckige Wohnhäuser, welche ununterbrochen von Statten geht.

Die cohärente Berliner Steinmasse hat bereits einen Durchmesser erlangt, dessen Maß, wie gesagt, an die Grenze einer noch möglichen Fußcommunication streift.

Es ist deshalb die höchste Zeit, daß seitens der zuständigen Behörden diejenigen Heilmittel angewandt werden, welche innerhalb der ihnen zugewiesenen Thätigkeitssphäre liegen, und für welche andere große Städte, namentlich London, lehrreiche Beispiele liefern. Die Frage hat keineswegs nur ein communales Interesse, vielmehr ist es unverkennbar auch für den Staat von außerordentlicher Bedeutung, welchen Gang die Gestaltung der Wohnungsverhältnisse und der bezüglichen Lebensgewohnheiten im Centrum des Landes nimmt. Die Competenz der Communalbehörden reicht nicht weit genug, um ihnen ein selbständiges Vorgehen mit durchgreifenden Maßregeln zu ermöglichen, zumal es sich wesentlich um die geeignete Benutzung von Verkehrsanstalten des Staates und zum großen Theil auch um die Herstellung von billigen Communicationen nach und auf Gebieten handeln wird, welche nicht zum Weichbilde unserer Stadt gehören, und deren Einverleibung wir auch nicht einmal für rathsam erachten könnten." „Und doch wird dem Verlangen nach solcher Centralisation auf die Dauer mit Erfolg nur dann zu begegnen sein, wenn — ohne eine vorausgegangene communale Verschmelzung — ein größerer Umkreis von Berlin (zunächst etwa der sogenannte weitere Berliner Polizeibezirk) in Bezug auf alle dem Verkehr dienenden Anstalten und Einrichtungen: Post, Telegraphen, Chausseen usw., als zu Berlin gehörig behandelt wird." „Es erscheint uns als nothwendig, daß Maaßregeln getroffen werden, welche auch den im Centrum der Stadt beschäftigten Personen die Möglichkeit geben und es ihnen sogar bequem und angenehm machen, in einer weiteren Entfernung vom Mittelpunkte der Stadt ihre Wohnung zu nehmen[66]). Für die Entwickelung der Berliner Wohnungsverhältnisse würde dadurch eine neue Bahn eröffnet und derselben eine gesunde Richtung gegeben werden. Lediglich unter diesem Gesichtspunkte haben wir uns neuerdings für die Herstellung eines Netzes von Pferdeeisenbahnen interessiert." „Es werden jedoch diese Pferdebahnen, selbst wenn alle Schwierigkeiten, welche der vollständigen Ausführung des vorliegenden Projectes sich noch entgegenstellen, beseitigt wären, für sich allein nicht im Stande sein, in durchgreifender Weise auf eine Umgestaltung unserer Verhältnisse einzuwirken, weil die Pferdebahnen für größere Ent-

fernungen wegen Langsamkeit der Beförderung zu zeitraubend sind, und weil sie bei der Beschränktheit ihrer Leistungsfähigkeit in den für den regelmäßigen Verkehr nach und aus dem Centrum der Stadt entscheidenden wenigen Morgen- und Abendstunden nur einen verhältnismäßig geringen Theil des Verkehrs würden aufnehmen resp. nicht die genügende Anzahl von Personen auf einmal würden befördern können — wie sich dies gegenwärtig bereits täglich an der Charlottenburger Pferdebahn beobachten läßt. Auch werden Pferdebahnen immer — selbst nach der hoffentlich bald erfolgten Beseitigung der Belastung durch Chausseegeld — ein verhältnismäßig kostspieliges Beförderungsmittel bleiben und deshalb von den nicht bemittelten Bevölkerungsklassen nur in beschränktem Maße benutzt werden können. Nur Locomotiv-Eisenbahnen sind unseres Erachtens im Stande, allen Ansprüchen eines regelmäßigen massenhaften Personenverkehrs zu genügen und vermöge ihrer Leistungsfähigkeit eine allen Klassen der Bevölkerung zugängliche billige Communication aus dem gesamten weiteren Umkreise der Stadt nach dem Centrum derselben und aus letzterem nach allen Theilen der Peripherie herzustellen.

Denn es ist erforderlich, durch Darbietung ausreichender Communicationsmittel eine so große Fläche um Berlin herum (Ringbahngebiet) für die Bebauung aufzuschließen und durch radiale Bahnen, welche möglichst weit in die innere Stadt hineindringen, diese aufgeschlossene Bebauungsfläche so mit dem Innern der Stadt zu verbinden, daß das Land bei Weißensee oder Steglitz, Wilmersdorf oder Stralau, Reinickendorf und Tempelhof in Concurrenz treten kann mit den hochpreisigen Baustellen an der Peripherie Berlins.

Wenn wir den Durchmesser der bewohnten Stadt Berlin zu 1280 Ruthen annehmen, so hat eine Ringfläche — deren innerer Durchmesser gleich 1600 Ruthen ist, welcher im Süden an der Bergmannstraße, im Westen am kleinen Stern, im Norden an der Mitte des Exercierplatzes zur einsamen Pappel, im Osten an der Trennung des Boxhagener Weges von der Frankfurter Chaussee beginnt —, deren äußerer Durchmesser gleich 3548 Ruthen ist, und welcher im Süden kurz hinter Tempelhof, im Westen mitten in Charlottenburg, im Norden zwischen Pankow und Nieder-Schönhausen, im Osten zwischen Lichtenberg und Friedrichsfelde aufhört, — bereits den 6fachen Flächeninhalt von ganz Berlin. Wenn es gelingt, diese Grundfläche für die Bebauung heranzuziehen, wird bei der außerordentlichen Concurrenz, welche die Größe dieses Gebietes sich selbst macht, der Grund- und Bodenpreis nur noch einen kleinen Bruchtheil der jetzigen Forderungen betragen können, und ein den Bewohnern angemessener und billiger Charakter der Bebauung würde zum finanziellen und physischen Wohl aller Einwohner und namentlich der ärmeren Leute beitragen können.

Die Ausarbeitung des Bebauungsplanes für Berlin — richtiger des Straßenplanes von Berlin —, ohne daß diese Straßen wirklich angelegt wurden, hat eine große Zahl von Flächen zwar nicht der Bebauung erschlossen, denn die Straßen existierten nur auf dem Papier, wohl aber hat er den Inhabern dieser Flächen Veranlassung gegeben, Baustellenpreise dafür zu fordern, und er hat somit zur Preissteigerung der Baustellen wesentlich mitgewirkt. Jenseits des Rayons dieses Bebauungsplanes hört mit ihm selbst seine vertheuernde Wirkung auf[67]).

Mancherlei für das Innere Berlins nöthige baupolizeiliche Vorschriften mußten ebenfalls ihre Wirkung dahin äußern, daß der Preis der Miethen ein hoher wurde, — in jener äußeren oben bezeichneten Ringfläche aber hat die Berliner Baupolizei-Ordnung keine Gültigkeit, und in freierer, allem Vermuthen nach billigerer Weise wird dort noch auf lange Zeit hinaus gebaut werden können.

Wenn so erhofft werden darf, daß durch Herstellung von Communicationen billiges Bauterrain erschlossen wird, welches der Geldnoth der ärmeren Klasse gegenüber den hohen Miethspreisen Erleichterung verschafft, so knüpft sich daran die Forderung, daß das, was geschehen kann, baldigst geschehe.

Die neue Verbindungsbahn um Berlin hat eine vortreffliche Lage, um den Verkehr herzustellen, aber sie befördert bis jetzt keine Personen. Wir dürfen wohl annehmen, daß sie es tun würde, wenn das Bedürfnis dazu offen vorläge. Soll aber das Bedürfnis sich etwa erst so herausstellen, daß eine für einen Personenzug genügende Anzahl Personen nicht vorübergehend, sondern dauernd auf dem Bahnhofe die Mitnahme nachsucht, dann wird noch lange kein Nachweis des Bedürfnisses geführt werden können; und doch ist das Bedürfnis ein so dringendes, wie wir allein daraus entnehmen können, daß ohne solche Communication, bloß in Hoffnung des zukünftigen Zustandekommens einer solchen, Bebauungskomplexe außerhalb der Stadt entstehen. Wenn nur gute Communicationen geschaffen werden, so werden wir bald genug sehen, mit welcher Begierde Berlin sich von dem Drucke seiner hochbebauten Straßen entlastet, wie neue Bebauungscentren im Kreise um Berlin entstehen, und wie intensiv und in jetzt noch kaum geahnter Weise — sei's zum Geschäft, sei's zum Genuß — der Berliner Einwohner diese Ringlinien benutzen wird. Für die Benutzung der Verbindungsbahn durch Personen würde es vorzugsweise wichtig sein, daß die Züge auf derselben in die (nöthigenfalls für die Aufnahme des neuen Verkehrs noch zu erweiternden) vorhandenen Bahnhöfe der die Gürtelbahn schneidenden

Eisenbahnen eingeführt und von dort aus auch abgelassen würden. Erfolgte überdies an allen Kreuzungspunkten der Verbindungsbahn mit den Hauptverkehrsstraßen die Anlage von Stationen für den Personenverkehr, so würden diese Stationen bald die Zielpunkte der Omnibus- und Pferdebahn-Routen aus dem Centrum der Stadt werden. Wofern aber die Privatbahnen, welche die Verbindung zwischen der Stadt und der Ringbahn allein in ausreichender Weise herstellen können, sich weigern sollten, den Personenverkehr von der Verbindungsbahn aufzunehmen, so wird es Eurer Excellenz gewiß nicht an Mitteln fehlen, diesen Widerspruch bald zu beseitigen."

Abb. 50 und 51. Aussteller: Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, Berlin. (Oberingenieur R. Petersen.)

Lokal- und Vorortsverkehr auf den Berliner Eisenbahnstationen 1904.
Schwarzes Feld = Stadt- und Ringbahnverkehr, weißes Feld = Vorortsverkehr.

Eisenbahn-, Lokal- und Vorortsverkehr von Berlin 1905. Die Anzahl der täglich nach beiden Richtungen verkehrenden Züge ist durch die Dicke der Striche dargestellt.

Beide Darstellungen zeigen die überwiegende Bedeutung der Stadtbahn, verglichen mit den anderen Linien.

Ein wahrhaft denkwürdiges Schreiben einer Behörde, das heute beinahe noch Wort für Wort seine Gültigkeit behalten hat. Wenn noch ein Rest von Überschätzung der Ringbahn vorhanden ist, so steht doch im Vordergrunde die Forderung „radialer Bahnen, welche möglichst weit in die innere Stadt hineindringen". Wäre damals eine kräftige Politik eingeschlagen worden, die diesen gesunden städtebaulichen Anschauungen des Magistrats entsprach, läge heute vieles anders im Berliner Wohnwesen. Die von Orth verkündete Erkenntnis, daß die „lokalen Eisenbahnen die Hauptverkehrsstraßen" der neuzeitlichen Großstädte bilden, deren Entwicklung eine der „Hauptaufgaben der modernen Städtebildung" ist, zog sofort nach ihrem Anerkanntwerden die weittragendsten Verpflichtungen der Behörden nach sich. Das Schreiben des Magistrats von 1871 zeigt, daß der Orthsche Grundsatz behördlicherseits anerkannt worden ist. Diese neuen Hauptverkehrsstraßen brauchten natürlich ihre Fluchtlinien genau so gut wie die alten. Es war also Sache der Gemeinden, denen die Regelung des Fluchtlinienwesens übertragen war, für die Bahnen, diese neuen Hauptverkehrsstraßen, zu sorgen und Sache der Aufsichtsbehörde, diese Fürsorge zu überwachen. Genau so gut wie das Polizeipräsidium den Befehl zum Durchlegen von Straßen und zur Beseitigung von „Bullenwinkeln" gab, mußte irgend eine verantwortungsvolle Behörde die als notwendig erkannten „Hauptverkehrsstraßen" erzwingen, und das um so mehr, als die Kompetenz der Gemeinden, wie der Berliner Magistrat treffend ausführte, wegen der Beschränktheit ihres Gebietes nicht ausreichte. Die Mittel, von denen der Magistrat spricht, den etwa auftretenden Widerspruch der Privatbahnen gegen die gesunde Neugestaltung des Verkehrswesens und des im argen liegenden Wohnwesens zu brechen, besaß das Ministerium zur Zeit Bismarcks allerdings. Freilich hatte man gesehen, z. B. bei der Kassierung der Teltower Straße, daß die Privat-Bahngesellschaften ihren Willen auch gegen

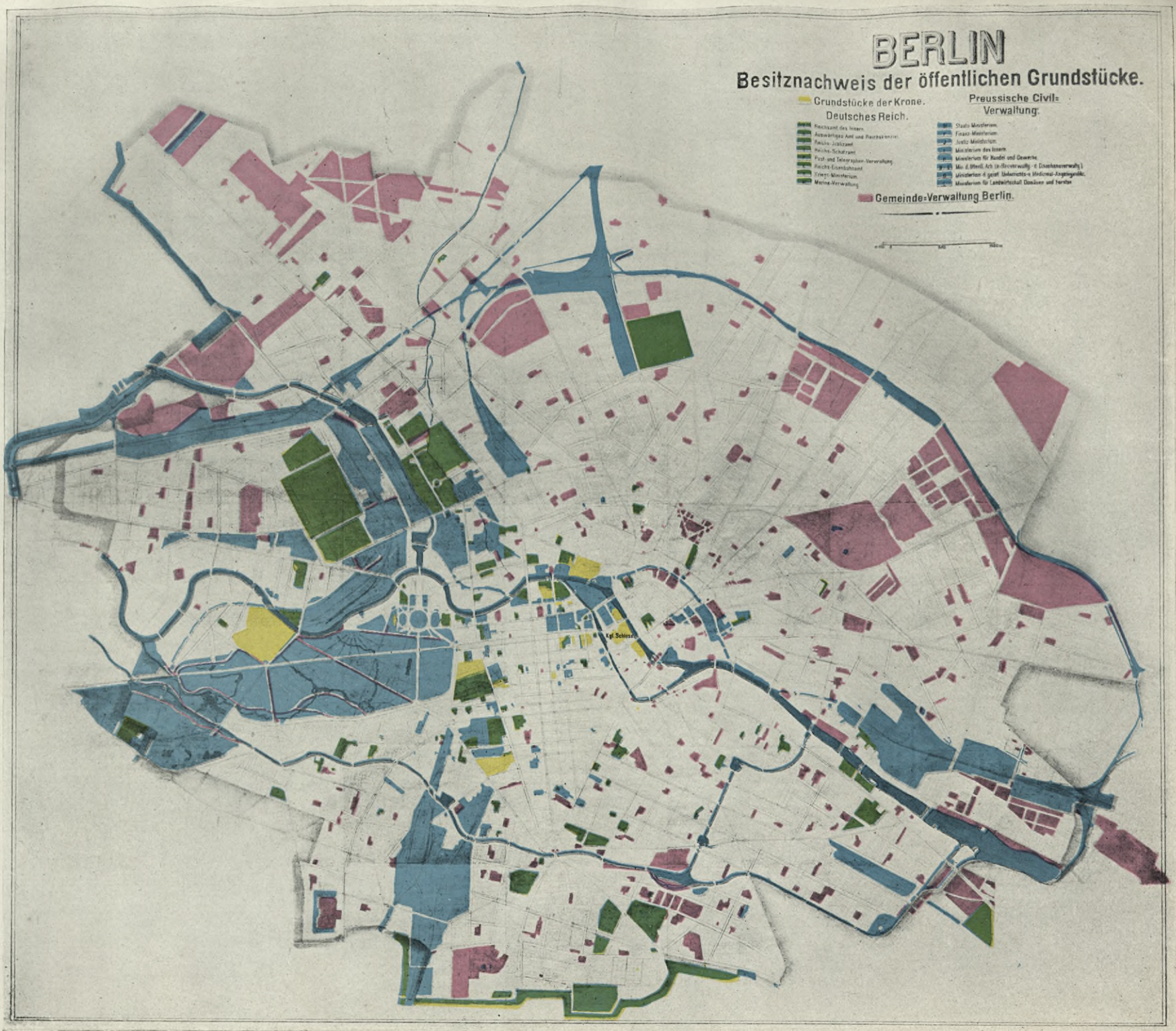
Die Berliner Stadtbahn würde ihren Zweck offenbar erst dann vollständig erfüllen, wenn sämtliche Außenbahnen in möglichst direkte Schienenverbindung mit der nächstbelegenen Stadtbahnstation treten. Mit einem derartigen System würden die Aufgaben eines Stadtbahnnetzes erfüllt sein. R. Baumeister (in „Stadterweiterungen", Berlin 1876).

das öffentliche Interesse durchzusetzen verstanden. Aber es gab glücklicherweise auch Beispiele dafür, daß die preußische Regierung es vermochte, Bahnanlagen, deren Notwendigkeit sie erkannt hatte, kurzerhand durchzuführen, selbst ohne Bismarck. Eigentümlicherweise hatte gerade die preußische Regierung 20 Jahre früher eine Bahn, die in vieler Beziehung dem Orthschen Projekt nahe verwandt war, ja teilweise in der Linienführung (Gitschiner- und Skalitzer Straße, heutige Hochbahnlinie!) ihm genau entsprach, mit allergrößter Schnelligkeit ausgeführt. Es war das die alte Verbindungsbahn zwischen den verschiedenen Kopfbahnhöfen Berlins (vgl. Abb. 49). Seit 1844 war der Plan dieser Verbindungsbahn von einflußreichen privaten Unternehmern betrieben worden, jedoch, obgleich man allseits Großes von ihr für Güter- und Personenverkehr erwartete, blieben alle Bemühungen fruchtlos. Da erfolgte im Herbst 1850 die Mobilmachung des preußischen Heeres; dabei erkannte die Regierung die Notwendigkeit dieser Bahn für militärische Zwecke; sofort wurde ihre Ausführung auf Staatskosten beschlossen, und zehn Monate später war die ganze Linie vom Stettiner über den Hamburger, Potsdamer, Anhalter zum Frankfurter Bahnhof in Betrieb[68]. Einmal anerkannte Staatsbedürfnisse wurden schleunigst befriedigt. Der Personenverkehr, von dem sich auch die Regierung ursprünglich viel versprochen hatte, wurde jedoch in der Folgezeit gar nicht versucht. Der Güterverkehr wuchs dagegen derartig, daß eine Neugestaltung der bisher auf Straßenniveau laufenden Linie erforderlich wurde. Sie wurde darum aufgehoben und ersetzt durch die Berlin in weitem Umkreis umschließende Ringbahn. Für den Neubau dieser Ringbahn waren wieder militärische Gründe maßgebend, somit wurde er in verhältnismäßig kurzer Zeit (1867—1871) durchgeführt. Für die Wahl der sehr weit draußen liegenden Linienführung war, neben der vom Kriegsminister geforderten Rücksicht auf das Tempelhofer Feld, die Billigkeit des von der Stadt entfernten Geländes und das unselige Pariser Vorbild (Chemin de fer de ceinture[69])) entscheidend: selbst die kommunalen Behörden Berlins, die von der Ringbahn nicht eher Kenntnis erhielten, als bis das ganze Projekt fix und fertig vorlag[70]), versprachen sich trotz der weiten Entfernung des Ringes vom Herzen der Stadt eine günstige Wirkung der Bahn auf das Arbeiterwohnwesen, wobei der Magistrat damals (in den 60er Jahren) die später (1871) von ihm geforderten „radialen Bahnen, welche möglichst weit in die innere Stadt dringen", noch nicht in ihrer überragenden Bedeutung gewürdigt hat. Was Berlin in der neuen Ringbahn erhielt, war ein wirkungsvolles Instrument für militärische Zwecke (was bei der Beurteilung der Rentabilität der Ringbahn nie vergessen werden darf): den Zusammenschluß des in Berlin auseinanderfallenden Systems der Bahnlinien des Reiches; man hatte ferner eine Art Güterumgehungsbahn, auch war man berechtigt, von ihr die Förderung der Industrie durch Erleichterung von Privatanschlüssen zu erhoffen (eine Hoffnung, die sich übrigens in auffallend geringem Maße erfüllt hat); für die Entwicklung des großstädtischen Personenverkehrs dagegen war die Ringbahn als solche bedeutungslos und gewann einigen Wert erst durch ihre Verbindung mit radialen Bahnen, die sie kreuzten und mit ihr kommunizierten, wobei Voraussetzung war, daß diese radialen Bahnen ins

Herz der Stadt eindrangen, was jedoch vor der Erbauung der Stadtbahn, die eine teilweise Durchführung der Orthschen Entwürfe bedeutete, bei keiner der Berliner Bahnen der Fall war. Im Gegenteil, die acht getrennten Endbahnhöfe, die Berlin anfangs der 70er Jahre besaß, lagen weit von dem Stadtmittelpunkte entfernt, ja zum Teil selbst außerhalb der bebauten Stadtviertel. Es war jedoch bei den Bahngesellschaften die natürliche Tendenz vorhanden, aus eigenem Interesse möglichst weit ins Herz der Stadt einzudringen. Zu welchen gegenseitigen Überbietungen in dieser Richtung die Spekulation sowie die Eifersucht der konkurrierenden Eisenbahnverwaltungen führen konnten, hatte damals schon die großartige Entwicklung des Londoner Eisenbahnnetzes gezeigt. Mit welchen Schwierigkeiten aber die ähnliches anstrebenden Berliner Bahnen kämpfen mußten, hat sich in krasser Weise beim Bau der alten Verbindungsbahn ergeben, wo die staatlichen Behörden aus steuerpolitischen (Schlacht- und Mahlsteuer) und militärischen Rücksichten der Durchbrechung der vorhandenen Stadtmauern die unglaublichsten Schwierigkeiten in den Weg gestellt haben, „da diese Maßregel der Aufgabe, welche die Garnison bei entstehenden inneren Unruhen lösen sollte, in nicht zu rechtfertigender Weise entgegentreten würde“[71]). Ganz ähnliche Schwierigkeiten setzte man noch nach 1870 dem Eindringen der Pferdebahnen in die innere Stadt entgegen. Berlin blieb in der Entwicklung der Pferdebahnen hinter Konstantinopel und Bukarest zurück[72]). Es ist, als ob der ganze Fluch eine Festung aus mittelalterlicher und absolutistischer Zeit zu sein, damals noch, 200 Jahre nach Auflassung der Festung, auf Berlin, seinem Eisenbahnwesen und somit auf der Entwicklung seines Wohnwesens gelastet habe. Sobald man derartige veraltete Rücksichten über Bord warf, und sobald man Berlin nicht mehr mit der Absicht, es mit Truppen- oder Gütermassen zu umgehen, betrachtete, wenn man also Berlin vom Standpunkte des Berliners etwa mit der Devise: „Berlin für die Berliner“ anschaute, waren August Orths Vorschläge die sich notwendig ergebende Konsequenz. Die Vorteile der Orthschen Vorschläge waren so einleuchtend, daß es, sobald einmal die Regierung nicht mehr länger dem Durchbrechen der Stadtmauer Schwierigkeiten in den Weg legte, gar keiner ministeriellen Maßnahmen, um „den Widerspruch der Privatbahnen zu beseitigen“, bedurfte. Was trotzdem die Ausführung der Orthschen Vorschläge teilweise ganz vereitelt, teilweise viele Jahre verzögert hat, waren einesteils die unseligen Gründerjahre, in erster Linie aber nicht etwa die Privatbahnen, deren Tage dank Bismarck gezählt waren, sondern der Staat und die Staatsbahnen. Die Gesellschaft (Deutsche Eisenbahn-Bau-Gesellschaft, später Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft), die sich schnell zur Durchführung der Orthschen, später von Hartwich neu gestalteten Projekte gebildet hatte, gewann ohne Schwierigkeit die Beteiligung der ihr Interesse an Verbindung nach der Innenstadt klar erkennenden (und bei der herrschenden Konkurrenz auch wahrnehmenden) Bahnen, die in Berlin mit Kopfbahnhöfen einmündeten. Die Krisis der Gründerjahre schlug dann der Baugesellschaft, die sich in umfangreiche Geländekäufe zu Hochkonjunkturpreisen eingelassen hatte, tödliche Wunden. Die Ausführung des Projektes, das viel zu gesund war, um ganz unter den Tisch fallen zu können, fiel zusammen mit 2,4 Millionen Mark verfallener (weil nicht rechtzeitig vervollständigter) Aktieneinzahlungen der Aktionäre (der Deutschen Eisenbahn-Bau-Gesellschaft) dem preußischen Staate zu, der damals schon Besitzer der im Osten einmündenden Bahnen war und den staatlichen Besitz auszudehnen beabsichtigte. Der Bau der für die Regelung der Berliner Verkehrs-

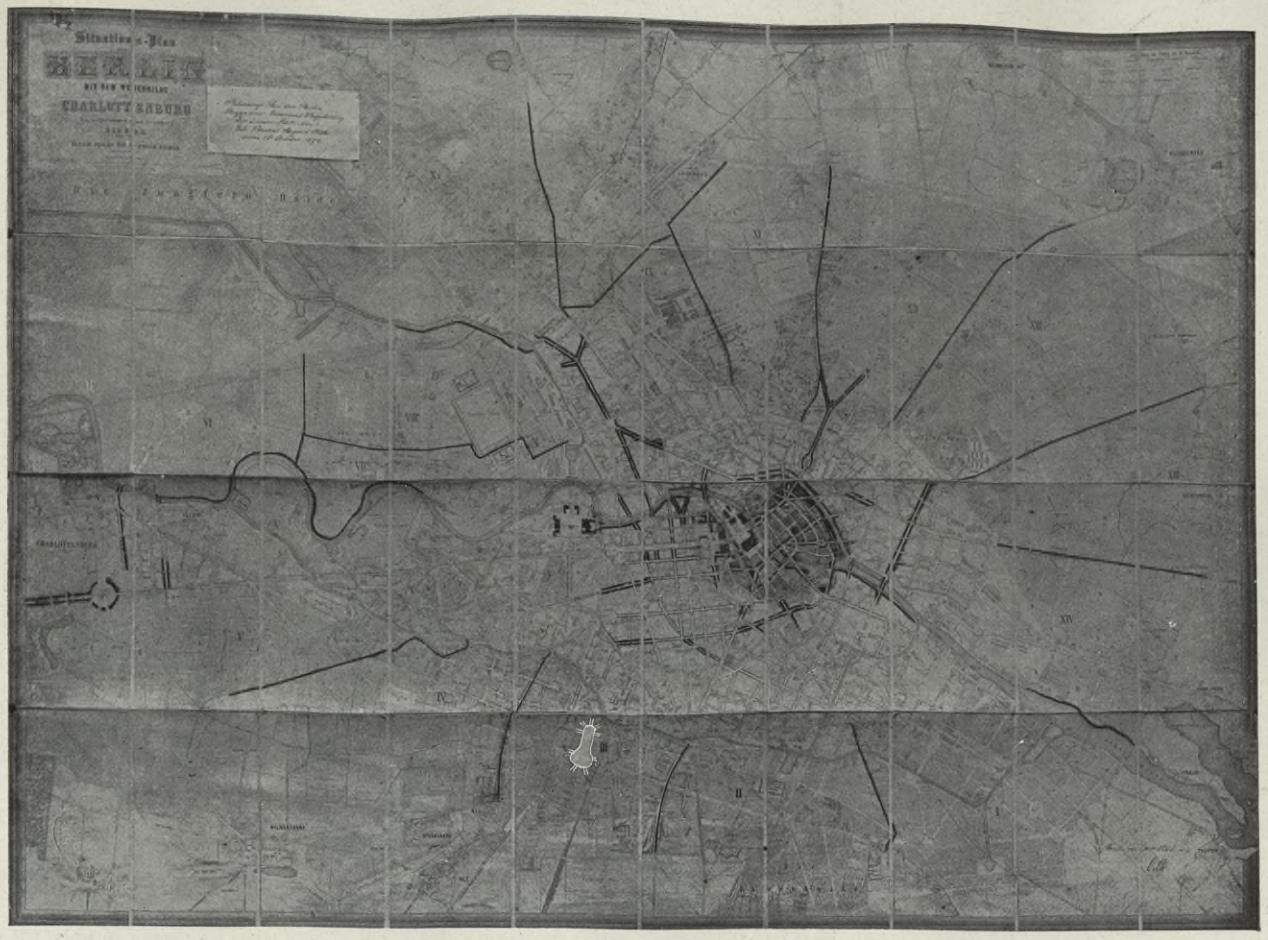
Abb. 42. Aussteller: Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Dieser Plan wurde im Jahre 1898 im Auftrage des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gezeichnet, zur Zeit als die Kgl. Akademie des Bauwesens ihr Gutachten über »die bauliche Entwicklung der Stadt Berlin nach künstlerischen und technischen Gesichtspunkten« abgab und als vorübergehend Hoffnung bestand, daß es gelingen werde, eine aus Vertretern der Reichsverwaltung, der preußischen Staatsregierung und der städtischen Behörden zusammengesetzten Ausschuß zu schaffen, dem die alleinige Verfügung über Bauplätze für öffentliche Gebäude zu übertragen gewesen wäre. Diese Verfügung hätte dann nach künstlerischen Gesichtspunkten getroffen werden sollen, statt von den Zufälligkeiten jeweiligen Besitzes, augenblicklichen Bedürfnisses und dessen billigster Befriedigung abzuhängen. Vergl. S. 77.



POLITECHNIKA
BIBLIOTEKA
GŁÓWNA

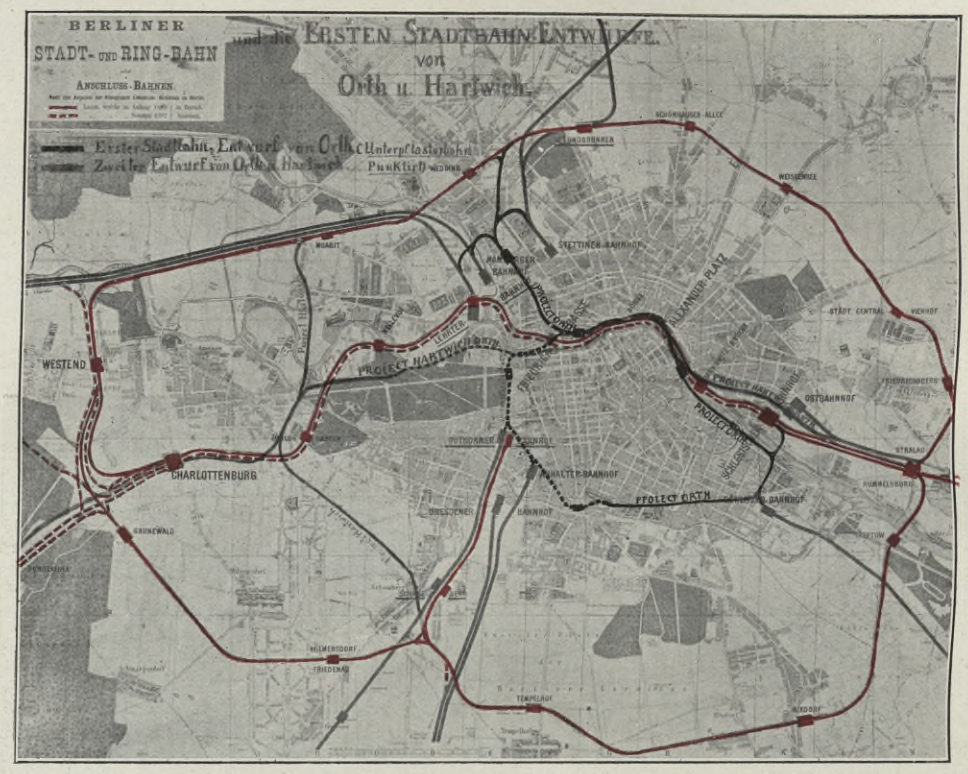
Abb. 43. Ausſteller: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Albert Orth. — Bebauungsplan von Berlin. Skizze einer Gesamtregulierung der inneren Stadt von Geh. Baurat August Orth vom 10. Oktober 1873.



Unter den Orthschen Vorſchlägen ſind hervorzuheben: Entwicklung der Uferſtraßen der Spree, Durchlegung der Franzöſiſchen Straße nach Weſten, der Zimmerſtraße nach Weſten und Oſten, der Gr. Frankfurter Straße bis zur Landsberger Straße, die Verlängerung der Charlottenſtraße von Dorotheenſtraße bis Spree, die Neuſchaffung der Kaiſer Wilhelm-Straße, die Ausgeſtaltung des alten Königsgrabens zu einer inneren Ringſtraße nach Wiener Muſter, die Verkleinerung des Königsplatzes durch Umbauung mit öffentlichen Gebäuden an drei Seiten, die Entwicklung der Ausfallſtraßen, darunter der Heerſtraße (der im Zuge der Heerſtraße vorgeſchlagene Sternplatz, vgl. auch Abb. 29, entſpricht sehr wohl dem Charakter der großen auf parkartige Anfänge zurückgehenden Anmarſchſtraße zum Schloß; Großer und Kleiner Stern, Place de l'Etoile). Der grau ſchraffierte Platz im Süden (zwiſchen Anhalter u. Potsdamer Bahn) hat mit den Orthſchen Projekten nichts zu tun, es iſt die zum Bebauungsplan von 1859 gehörige Platzgruppe Blücher- und Walſtattplatz, vgl. S. 40.

Abb. 44. Ausſteller: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Albert Orth.

Der erſte Entwurf für die Berliner Stadtbahn von Auguſt Orth (tiefſchwarz) und der zweite Entwurf von Auguſt Orth und Hartwich (grau). Die punktierten Strecken waren als Unterpflaſterbahn gedacht. Die Stadtbahn (Zentralbahn) ſollte eine zentrale Verbindung zwiſchen allen Berliner Bahnhöfen werden.



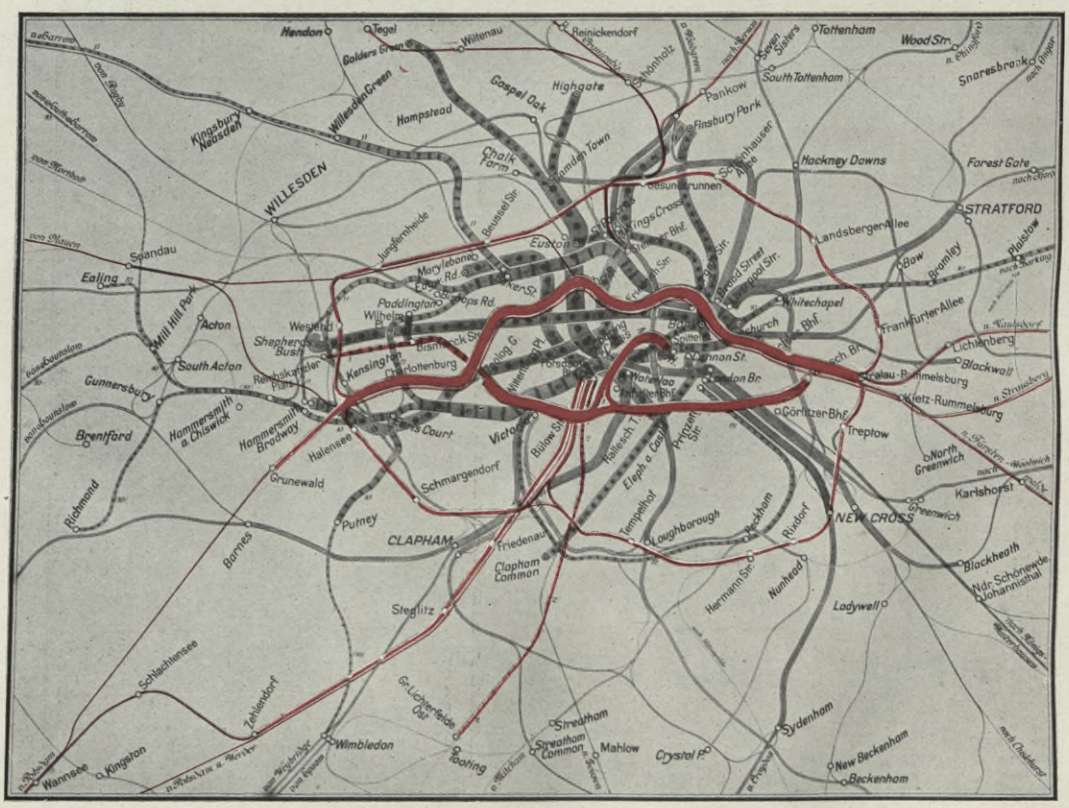


Abb. 45. Ausſteller: Regierungsrat a. D. Kemmann, Berlin.

Der tägliche Zugumlauf auf den Stadt- und Vorort-Schnellbahnen von Berlin und London übereinander gezeichnet. Die Breite der Linien entſpricht der Zahl der Züge. Die unverhältnismäßig viel ſtärkere Entwicklung des Schnellverkehrs in London ermöglicht dort eine ſehr weiträumige Beſiedelung mit nur 8 Perſonen pro Gebäude gegen 50 Perſonen in Berlin (77 pro Grundſtück). (Eine vergleichende Verkehrsſtatiſtik wird im Kapitel üb. Verkehrsweſen gegeben.)

und Wohnverhältniſſe ſo überaus wichtigen Stadtbahn wurde aber nicht mit der Dringlichkeit behandelt, die z. B. der alten Verbindungsbahn und der Ringbahn, wie geſchildert, aus militäriſchen Gründen zuteil geworden war. Im Gegenteil wurde bewieſen, daß König Friedrich Wilhelm IV. ſich getäuſcht hatte, als er beim Anblick der erſten Eiſenbahn ſeheriſch ausrief, „daß dieſen Karren, der durch die Welt rollt, niemand mehr aufzuhalten vermöge". Der in den 70er Jahren im ſtaatlichen Eiſenbahnweſen herrſchende Bureaukratismus iſt von den berufenſten Fachleuten in vorſichtiger, aber unzweideutiger Weiſe gebrandmarkt worden. Es erwies ſich als richtig, was der Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrat Hartwich, Mitglied der Kgl. Techniſchen Baudeputation, eine der erſten Kapazitäten jener Zeit für Eiſenbahnfragen, ausgeſprochen hatte: „Mit den auf dem Kontinente beſtehenden Vorſchriften und Reglements würde man durch die Straßen der großen Städte Amerikas keine Schienenſtraßen erzielt haben[73])." Die Gefahren ferner, die der Mangel einer vollſtändigen Trennung der Funktionen der Staatseiſenbahnverwaltung von denen der Staatsaufſichtsbehörde mit ſich brachte, auf die Hartwich ſo dringend aufmerkſam gemacht hatte, wurde geſteigert durch die bald erfolgte Verſtaatlichung ſämtlicher in Berlin einmündenden Bahnen. Das gewaltige, vom Wettbewerb angeſtachelte, geſchäftliche Intereſſe, das die großen Eiſenbahngeſellſchaften in London und Neuyork dafür an den Tag gelegt haben, mit ihren Linien bis ins Herz der Stadt vorzudringen — man denke nur an die Tunnels, mit denen ſich die Pennſylvania-Eiſenbahn neuerdings mit einem Aufwande von alles in allem einer Milliarde Mark das Herz von Neuyork erobert hat[74]) — verſagte in Berlin mit der Verſtaatlichung der Bahnen. Seit der Verſtaatlichung der Bahnen beſtand immer die Gefahr, daß Berlin von der Eiſenbahnverwaltung nicht mehr als die Quelle des wirtſchaftlichen Lebens (vgl. S. 98f.), als das Herz des geſamten Eiſenbahnſyſtems angeſehen wurde, für deſſen pflegliche Behandlung keine Opfer zu groß waren; bei der vorzüglichen Vertretung, die die preußiſche Eiſenbahnverwaltung den lokalen Intereſſen aller Teile des Landes ermöglicht (eine geradezu parlamentariſche Vertretung, wie ſie bei den nur geſchäftliche Intereſſen verfolgenden Privatbahnen, z. B. Amerikas, in ähnlicher Weiſe nicht exiſtiert), kam es beinahe dazu, daß man den Boden Berlins und die Berliner Bahnen wie ein beliebiges landwirtſchaftlich genutztes Fleckchen des Reiches mit darauf liegenden Schienenſträngen behandelte, von dem beanſprucht wurde, daß es für ſich genommen Reinerträge liefere. Von ernſt zu nehmender Seite ſind Berechnungen aufgeſtellt worden[75]), nach deren Ergebniſſen ſich die bei der Berliner Stadt- und Ringbahn gemachten Aufwendungen nicht angemeſſen verzinſen. Eine ſolche Feſtſtellung würde der Tatſache nicht genug Bedeutung einräumen, daß es ſich bei der Ringbahn (und zum Teil ſogar bei der Stadtbahn) in erſter Linie um ein mit gänzlicher Umgehung (in jedem Sinne des Wortes) der Stadt Berlin und ſeiner Behörden gebautes militäriſches Unternehmen handelt; daß ferner die vielen Millionen, die in die Bahnhofsanlagen der großen Städte geſteckt werden müſſen, nicht für ſich allein betrachtet werden dürfen, daß keine unmittelbare Verzinſung von ihnen erwartet werden darf, ſondern daß ihre Früchte an anderer Stelle des Bahnnetzes geerntet werden. Eine ſolche Feſtſtellung würde nicht genügend berückſichtigen, daß zum Funktionieren des geſamten Eiſenbahnnetzes in erſter Linie gewaltige Bahnanlagen in den großen, den Verkehr erzeugenden oder konzentrierenden Städten erforderlich ſind, Bahnanlagen, die nach Anſicht der meiſten Autoritäten von allgemein

ſtädtebaulichem Standpunkte betrachtet noch weit großartiger und rationeller eingerichtet ſein können, als die Berliner Anlagen es heute ſind, daß von dieſen Anlagen unmittelbar Reinerträge zu erwarten ebenſowenig angängig wäre, wie zu verlangen, daß ein koſtſpieliger Tunnel, Viadukt oder eine teuere Brücke, an deren Vorhandenſein die wirtſchaftspolitiſche Bedeutung einer ganzen Linie hängt, ſich aus den geringen Frachtanteilen, die auf dieſe teuere, aber verhältnismäßig kurze Anlage ſelbſt entfallen, verzinſen ſoll. Eine ſolche Feſtſtellung würde ferner außer acht laſſen, daß, wenn dieſe koſtſpieligen großſtädtiſchen Bahnanlagen unweigerlich, ſchon im Intereſſe des Güter- und Perſonen-Fernverkehrs, einmal gemacht werden müſſen, es nur ein ſelbſtverſtändliches Gebot geſunder Wirtſchaftlichkeit iſt, die darin ſteckenden Aufwendungen dem Lokalverkehr ſo weit als möglich zugute kommen zu laſſen. Dieſes Nebeneinanderlegen von Fernverkehr einerſeits und Stadtſchnellverkehr und Vorortsverkehr andererſeits iſt aber nicht nur ein Gebot der Wirtſchaftlichkeit ſondern außerdem ſogar eine faſt unumgängliche Notwendigkeit. Eine Großſtadt mit modernen Bahnanlagen zu durchbrechen — etwa im Sinne der Pennſylvania-Tunnels in Neuyork oder der ebenfalls auf der Städtebauausſtellung vorgeführten Projekte der Metropolitan-Improvements-Commiſſion für Boſton oder ſchließlich im Sinne der beinah einmütig von allen Preisträgern im Groß-Berliner Wettbewerb aufgeſtellten Berliner Vorſchläge — bedeutet einen ſo gewaltigen Eingriff in das großſtädtiſche Labyrinth tauſendfach ſich kreuzender Intereſſen und ungeheuerer realer oder ſpekulativer Bodenwerte, daß es nicht nur eine große Kraftvergeudung genannt werden muß, wenn dieſer Eingriff nicht gleichzeitig auch für die Entwicklung des Lokalverkehrs nutzbar gemacht wird, ſondern daß es unter normalen Verhältniſſen (die Verhältniſſe des inſelartigen Neuyorks mit ſeinen Turmhäuſern ſind nicht normal) ſo gut wie unmöglich iſt, dieſen Eingriff zweimal an verſchiedenen Stellen zu verſuchen und zu bezahlen. Die Regelung des Stadt- und Vorortverkehrs im Anſchluß an die Regelung des Fernverkehrs kommt alſo nicht nur um ſehr viele Millionen billiger zu ſtehen, ſondern ſie wird in den meiſten Fällen auch, ganz abgeſehen von den finanziellen Möglichkeiten, die einzig durchführbare Regelung ſein[76]). Eine ſolche Regelung des Stadt- und Vorortverkehrs im Anſchluß an den Fernverkehr mußte leicht fallen und geradezu geboten erſcheinen in einer Reichshauptſtadt, für die der Staat nicht nur der Träger der verantwortungsvollen Pflichten der oberſten ſtädtebaulichen Aufſichtsbehörde, ſondern gleichzeitig der Beſitzer der Eiſenbahnen iſt. Für eine Regierung, die dem ſtädtebaulichen Geſichtspunkte die hervorragende Bedeutung beigemeſſen hätte, die ihm heute mehr und mehr zuerkannt wird, wäre es da ein leichtes geweſen, einerſeits die Gemeinden zum Bau der nötigen, die „Hauptverkehrsſtraßen“ der Stadt darſtellenden Bahnen zu zwingen und andererſeits dieſen Bau zu fördern und überhaupt möglich zu machen durch planmäßig parallelgehende Maßnahmen bei der Regelung der großſtädtiſchen Fernverkehrsanlagen unter gebührender Unterordnung des fiskaliſchen Geſichtspunktes unter das höhere ſtädtebauliche Intereſſe. Infolge des Fehlens einer machtvollen ſtädtebaulichen Zentralbehörde wurde jedoch das ſtädtebauliche Intereſſe als das in dieſem Falle höhere bei der Regierung nicht vertreten und anerkannt, und obgleich Preußen in der Staatseiſenbahnverwaltung eine Behörde beſitzt, die es verſteht, verkehrspolitiſche Schwierigkeiten zur Bewunderung unparteiiſcher Sachverſtändiger zu löſen, blieben die verkehrspolitiſchen Schwierigkeiten Berlins ungelöſt. Der Mangel an den

nötigen „Hauptverkehrsstraßen", d. h. an dem nötigen Stadtschnell- und Vorortverkehr hat wesentlich dazu beigetragen, daß sich das Ansiedlungswesen Berlins mehr und mehr in einen stagnierenden Sumpf ohne Vorfluter verwandelt hat. Die eherne Konsequenz, zu der eine richtige Würdigung der städtebaulichen Notwendigkeiten geführt und die zu einer „Blut- und Eisenpolitik" gezwungen hätte, wurde nicht gezogen, und soweit man überhaupt Konsequenzen gelten ließ, war man weit entfernt davon, die Eile für notwendig zu erachten, die bei den aus militärischen Gründen als notwendig erkannten Bahnbauten in Preußen selbstverständlich gewesen war. Nur bei einem ähnlich eiligen Durchgreifen wäre es aber möglich gewesen, die „vollständige und tief einschneidende, segensreiche, aber auch notwendige Revolution in unserem wirtschaftlichen und Verkehrsleben der Stadt hervorzurufen und zugleich deren Umbildung gerade in ihrem inneren Kern zu erzwingen"[77]), die Orth in seiner denkwürdigen Schinkel-Festrede 1875 im Zusammenhang mit der Durchführung der Stadtbahnprojekte forderte. Allerdings wurde der Stadtbahngedanke nicht ganz fallen gelassen. Der Staat war nämlich insofern in hohem Maße daran interessiert, als „das westliche Ende der Stadtbahn an die damals zur Ausführung vorbereitete Staatsbahn Berlin—Wetzlar anschließen sollte, so daß auf diese Weise für die neue Bahn die Kosten des Berliner Endbahnhofes gespart werden konnten, indem die Berlin—Wetzlarer Bahn die Zwischenstationen der Stadtbahn und den östlichen Endbahnhof für die eigenen Betriebszwecke benutzen konnte. Die hierdurch zu erzielende Ersparnis war wegen der hohen Berliner Grundstückspreise nicht unbeträchtlich"[78]). Die Vollendung der Stadtbahn zwecks Ersparnis eines Endbahnhofes für die Berlin—Wetzlarer Bahn verlor jedoch alle Dringlichkeit vom Jahre 1877 an, weil damals der Staat die Berlin—Dresdener Bahn in Verwaltung nahm und künftighin die Berlin—Wetzlarer Züge auf dem Personenbahnhof der Dresdener Bahn abfertigen konnte, was vor der Verstaatlichung wegen der hohen Forderungen der Privatgesellschaft unmöglich gewesen war. 1880 wurde auch die Potsdamer Bahn vom Staate angekauft und für die Einmündung der Berlin—Wetzlarer Bahn benutzt. Der Bau der Stadtbahn konnte somit in aller Gemächlichkeit vor sich gehen. Bei der Wahl der Linienführung entdeckte man denn auch schnell zahlreiche „Hindernisse, die sich im wesentlichen auf die hohen Grunderwerbskosten und auf die großstädtischen Verkehrsverhältnisse bezogen", Hindernisse, die durch durchgreifende außergewöhnliche Anstrengungen zu überwinden vom fiskalischen Standpunkte aus kein zwingender Grund vorlag, und die man deshalb auf dem Wege langwieriger Verhandlungen zu besiegen vorzog. „Eine annähernd geradlinige Verbindung der beiden in Aussicht genommenen Endbahnhöfe wäre über die Michaelbrücke hinweg am Spittelmarkte vorbei parallel zur Leipziger Straße und durch die zwischen Tiergarten und Landwehrkanal gelegene Vorstadt hindurch am Südrande des Zoologischen Gartens entlang möglich gewesen. Diese Führung hätte nicht nur die Bahnlänge gegenüber der ausgeführten Linie um 20 % abgekürzt, sondern auch in höherem Maße die Hauptverkehrsadern der Stadt dem Bahnverkehr erschlossen. Aber die hohen Grunderwerbskosten machten diese Linie unausführbar. Es mußte vielmehr ein Weg ausfindig gemacht werden, der die dichtbebauten Häuserviertel tunlichst vermied"[79]), d. h. also, der den Zweck der Stadtbahn als Mittel des Stadt-Schnellverkehrs unvollkommen erfüllte. Von dem von Orth vorgeschlagenen Mittel, die Verschiebung der Bodenwerte, die vom Bau der Stadtbahn sicher zu erwarten war, für die Finanzierung des Unternehmens dienstbar zu machen, wurde nur

in geringem Umfange angewendet[80]). Die kürzere und verkehrstechnisch richtige Linie wurde geopfert und das Streben, mühelos und billig zu bauen, führte zu einem Schritt, dessen verhängnisvolle Bedeutung für das architektonische Äußere der Reichshauptstadt ebenso außerordentlich ist wie die Gleichgültigkeit, mit der er von den Bewohnern Berlins bis auf den heutigen Tag hingenommen ist: der Bau der Stadtbahn wurde zum Anlaß der Okkupierung des Königsgrabens in einer Form, die Aug. Orths Projekt schwer schädigte. Der Königsgraben war ein Stück altes Berlin, ein durchschnittlich 40 Meter breiter Streifen Wassers (mit den angrenzenden Gärten, Höfen und Lagerplätzen zwei- bis fünfmal so breit), ein fast 2 km langes Stück alter Befestigung aus der Zeit des Großen Kurfürsten, eine Möglichkeit repräsentativen Städtebaues ersten Ranges. Wenige Jahre vorher hatte in Wien Kaiser Franz der staunenden Welt ein Beispiel gegeben, wie derartige alte Festungsanlagen für eine moderne Großstadt würdige Verwendung finden können. Die Wiener Ringstraße war zum Stolz der alten Kaiserstadt geworden, und bei der Geldfülle, die nach dem deutsch-französischen Kriege in Preußen in den staatlichen Kassen herrschte, war um so weniger Grund vorhanden, daß die junge Kaiserstadt Berlin bei der Verwertung alten Festungsgeländes hinter Wien zurückstehen sollte, als das in Berlin noch in Frage kommende Gelände verhältnismäßig klein war. August Orth hatte darum auch im Zusammenhang mit seiner anderen Lieblingsidee, der Durchlegung der Kaiser-Wilhelm-Straße, ganz besondere Hoffnungen auf die Regulierung des Königsgrabens gesetzt. „Diese Regulierung," schrieb Orth 1873, „wird zweckmäßig in der Weise erfolgen, daß er zu einer breiten mit Bäumen bepflanzten und mit Statuen, Brunnenanlagen usw. besetzten Schmuckstraße umgestaltet würde. Dieselbe würde in der Mitte auf einem Bogengange die Stadtbahn aufnehmen können, wenn man nicht vorzieht, dieselbe von der Straße entfernt anzulegen. Jedenfalls würde beim Zuwerfen des Königsgrabens und dessen Regulierung zu einer breiten Straße für die Nachbargrundstücke eine sehr bedeutende Wertsteigerung entstehen, welche mit Zuschütten und Regulierung auf 6—9 Millionen Mark anzunehmen ist. Dieselbe sollte billigerweise weder den Adjazenten noch der Stadtbahn geschenkt, sondern für weitere Stadtregulierungszwecke bestimmt werden." „Jedenfalls würde es vollständig unzulässig sein, durch eine Lage, welche der Stadtbahn eine teilweise unentgeltliche Benutzung des Königsgrabens zu gestatten scheint, jeder ferneren Regulierung in den Weg zu treten, so wie auch der Anschlag des Unternehmens auf solche unentgeltliche Benutzung nicht basiert ist. Es ist zunächst ein hervorragendes städtisches Interesse, an dieser Stelle, wo es durch die Verhältnisse so sehr erleichtert ist, vorzugehen, aber es scheint zurzeit das Verständnis für diese Fragen sowie der nötige Wille zu fehlen."[81]) Statt daß man nun den Graben regulierte und obendrein noch die 6—9 Millionen dabei herauswirtschaftete, wurde die Sache verschleppt in einem Hin und Her zwischen dem Handelsministerium und dem Berliner Magistrat, das von Mai 1875 bis März 1879 dauerte und wobei sich die beiden Instanzen gegenseitig Rechnungen schickten — die neue Kanalisation wurde hineingemischt und schließlich ein allseitiges Defizit errechnet. Aus der von Orth erträumten Schmuckstraße wurde die 19 m breite Dircksenstraße, mit ihren zum Teil heute noch unbebauten Lagerplätzen[82]). Zur Beurteilung des Verlustes, den Berlin im Königsgraben erlitten hat, vergegenwärtige man sich einen Augenblick, was ein vornehmer Straßenzug im Charakter der Linden und im Anschluß an die Linden und die Museumsinsel, im Zuge der heutigen Stadtbahn bis zum

Die sachgemäße Befriedigung aller Erfordernisse durch den Stadtplan gehört zu den schwierigsten und verwickeltsten Aufgaben, die dem Techniker gestellt sind. Erwünscht wäre es, daß die Aufgabe von einer Stelle bearbeitet und gelöst würde, oder daß wenigstens die beteiligten Behörden und Gesellschaften ihre Bedürfnisse und Wünsche offen mit einander austauschten. Aber die einseitige Vertretung der entgegenstehenden Interessen und eine mitunter beobachtete, allzu große Fiskalität führen oft einen Zustand herbei, in welchem die Interessen sich auf das lebhafteste bekämpfen, bis schließlich ein Ausgleich erzielt wird, der ohne den Zeitverlust von vornherein vollkommener und befriedigender möglich gewesen wäre. Es ist dies ein mit vielfachen Mißständen verknüpfter, wunder Punkt des Städtebaues, an dessen Beseitigung einzelne Personen vergeblich sich abmühen, dessen Heilung eine dankbare und weittragende Aufgabe der höchsten Gewalten im Staatsleben sein würde.

J. Stübben (in „Der Städtebau" 1890).

Märkischen Museum (und an die dort jetzt im Bau befindlichen Uferstraßen der Spree anschließend) für das östliche Berlin und überhaupt für die ganze Altstadt bedeutet hätte, und man vergleiche damit die heutige Dircksenstraße. Eine Metropole braucht eine Reihe von erlesensten Geschäftslagen, ohne die ihre Luxusindustrien ihre Erzeugnisse nicht vorteilhaft präsentieren können. Die Erkenntnis der Möglichkeiten, wo solche Geschäftslagen von internationaler Konkurrenzfähigkeit geschaffen, gepflegt, konzentriert werden können, gehört zu den ganz schwierigen Aufgaben des Städtebaues. Möglichkeiten für solche ererlesenen Geschäftsstraßen, die, wenn sie gefunden werden, mit Gold nicht aufzuwiegen sind, gibt es auch in den Weltstädten nur ganz wenige und die private Unternehmung braucht zu ihrer Ausnutzung der verständnisvollen Mitarbeit der städtebaulichen Behörden. Da in Berlin vonseiten der Behörden keine Schritte getan wurden, die Ausmünzung der großen städtebaulichen Möglichkeiten der aufblühenden Geschäftsstadt zu unterstützen, haben die Versuche der privaten Unternehmung dem wachsenden Bedürfnis nach guten Geschäftslagen mit Anlagen wie die Beuthstraße, die beiden Passagen oder das Berliner Palais Royal entgegenzukommen (vgl. S. 32), zum Teil große Enttäuschungen gebracht. Man vergegenwärtige sich, welche verkehrsaufsaugende Fähigkeit eine wirklich große Straße im Zuge des Königgrabens als ganz kurze, das Zentrum entlastende Ringstraße, als geradezu idealer „périmètre de rayonnement" im Sinne des französischen Verkehrstheoretikers Hénard gehabt hätte. Man vergegenwärtige sich ferner, welche schweren Schäden der heilige Bezirk der Museumsinsel und der benachbarte Monbijoupark durch die Stadtbahn erlitten hat[83]). Man denke auch daran, daß das in Frage kommende Gelände des Königsgrabens ursprünglich Berliner Gemeindeland war, das vom Großen Kurfürsten nur zum Teil durch Kauf, zum großen Teil aber durch Okkupation erworben wurde[84]) und das somit nach Aufhebung der Befestigung nicht wie gewöhnlicher Boden der Bebauung hätte erschlossen werden dürfen. Das Interesse für städtebauliche Fragen war aber in Berlin bis vor kurzem so gering, daß es auch heute noch selbst unter den Gebildeten Berlins viele gibt, denen die Tatsache gänzlich unbekannt ist, daß die Linienführung der Stadtbahn durch die Dircksenstraße ein Denkmal des vergessenen Königsgrabens ist.

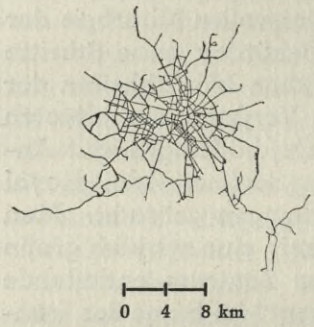
Auch abgesehen vom Königsgraben wurden die großen von Orth erkannten Möglichkeiten, die Berliner Innenstadt im Zusammenhange mit dem Bau der Stadtbahn durchgreifend zu regulieren, nicht ausgenutzt.

Aus den verschiedenen geschilderten Gründen dauerte es elf Jahre, bis die Eröffnung der heutigen Stadtbahn eine teilweise Ausführung des Orthschen Zentralbahngedankens brachte. Die Nord-Südverbindung zwischen Stettiner,

Lehrter, Potsdamer, Anhalter, Görlitzer Bahnhof, die Orth sowohl, wie zu einem gewissen Grade wenigstens, auch Hartwich (vgl. Abb. 44), der von Orth hochgeschätzte erste Leiter der Deutschen Eisenbahn-Bau-Gesellschaft, ins Auge gefaßt hatten, ist unterblieben bis heute, wo sie von allen Preisträgern im Groß-Berliner Wettbewerb aufs neue gefordert wird.

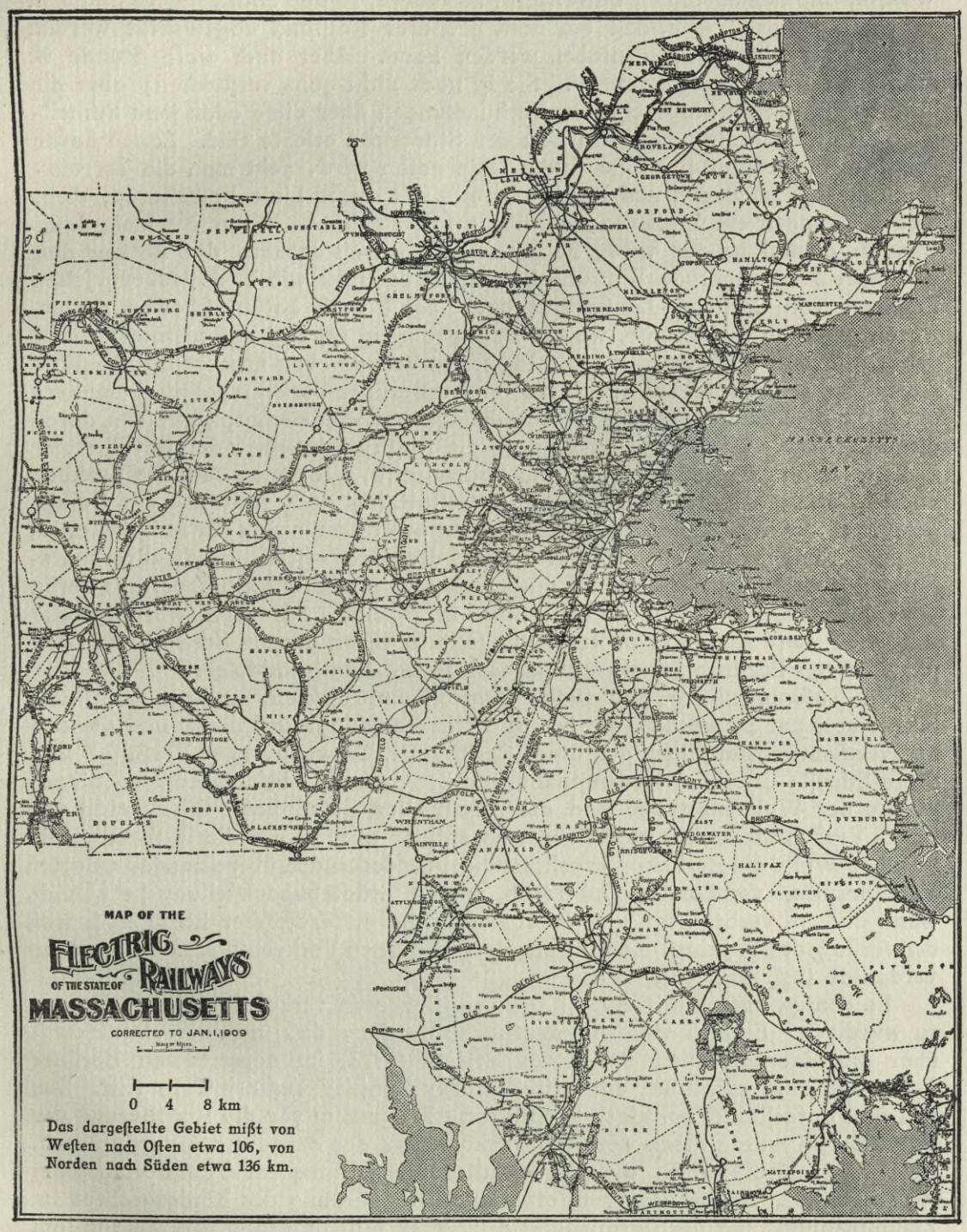
Um zu ermessen, welch brennendem Bedürfnis auch der, nur eine teilweise Ausführung der Orthschen Gedanken darstellende, Bau der heutigen Stadtbahn abgeholfen hat, muß man lesen, in welchen oft geradezu rührenden Ausdrücken der Begeisterung sich die Zeitgenossen nach der Eröffnung über diese „großstädtische Einrichtung" gefreut haben. Diese Ausdrücke der Anerkennung, ebenso wie der Stolz, mit der auch die Stadtbahn heute noch behandelt wird, dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, daß die verzögerte und teilweise ganz versäumte Ausführung der Orthschen Ideen eine der folgenschwersten Versäumnisse in der Geschichte des Berliner Städtebaues darstellt. Glücklicherweise treten diese über das künftige Schicksal einer Stadt entscheidenden Augenblicke nicht nur einmal unwiederbringlich auf. Berlin erlebte einen ähnlichen Augenblick 1 — 1½ Jahrzehnt später, etwa im Jahre 1895, als mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Pferdebahnen die Schaffung langer Durchgangslinien nach und zwischen den Außenbezirken und Vororten ermöglicht wurde. Auch damals bot sich die Möglichkeit zu einem großartigen wohnungsreformatorischen Eingreifen, wenn der Ausbau des Straßenbahnsystems zum Instrument einer großstädtischen Bodenpolitik nach höheren städtebaulichen Grundsätzen erfolgt wäre, wie man Verwandtes bei den großen Trambahnbauten des Londoner Grafschaftsrates gesehen hat. Aber dieser wichtige Augenblick wurde ebenfalls versäumt; die Zahl der ausgeführten Durchgangslinien blieb gering — man vergleiche ihre Zahl mit den in der Umgebung amerikanischer Städte (vgl. Abb. 52 u. 53) vorhandenen Linien — und auch die wenigen wurden nicht zu Instrumenten kommunaler Bodenpolitik. Zum drittenmal trat eine ähnlich entscheidungsvolle Stunde an Groß-Berlin heran in dem Augenblick, wo die Stauung im Schnellverkehrswesen, unter der Berlin leidet, so stark geworden war, daß es sogar für private, auf finanziellen Reingewinn angewiesene Gesellschaften, die ihre Linien ganz selbständig, d. h. ohne die verbilligende Unterstützung gemeinsam vorgehender Fernbahnlinien, durch das großstädtische Labyrinth durchbringen müssen, rentabel wurde, solche Linien zu bauen. Diese Stunde kam in Berlin sehr viel später, als sie z. B. einst in London gekommen war. Die großstädtischen Schnellverkehrsunternehmungen nämlich, die einst — in der ersten Schnellverkehrsbegeisterung — in anderen Städten gebaut worden waren (namentlich in London; aber auch die Berliner Stadtbahn ist ja ursprünglich nicht als gemeinnütziges, sondern als rentables Unternehmen gebaut worden), haben bittere finanzielle Enttäuschungen gebracht, und in Berlin wußte man mit den gemachten Erfahrungen zu rechnen. Das Eintreten dieses Augenblicks, in dem selbständige Stadtschnellbahnen in Berlin rentabel werden, ist noch weiter ver-

Abb. 52. Berlin und seine elektrischen Trambahnen **im selben Maßstabe** wie nebenstehender Plan von Boston (Abb. 53). Reduziert nach Abb. 55. Die Bahnen kleben an dem für Hochbau bestimmten Gebiet.



Die Trambahn im Dienste der Mietkaserne.

Abb. 53. Von der Internationalen Städtebau-Ausstellung Düsseldorf.
Aussteller: Werner Hegemann, Berlin.



Boston und seine elektrischen Trambahnen (dargestellt durch die schwarzen Linien), die die Umgebung Bostons dem Personen- und Güterverkehr in Konkurrenz mit den Dampf-Eisenbahnen erschließen. Die Trambahnen fahren außerhalb der Ortschaften mit der Schnelligkeit von Schnellbahnen.

Die Trambahn im Dienste des Kleinhauses.

zögert worden durch den plötzlich Groß-Berlin wie ein Rausch befallenden Wunsch, alle Schnellbahnen unterirdisch zu führen, so daß noch größere Summen zu verzinsen sind, d. h. daß ein noch größerer Notstand abgewartet werden muß, bevor eine Bahn rentabel werden kann. Aber auch diese Stunde ist für Berlin schließlich gekommen. Sie ist noch nicht ganz verstrichen; aber die über ein Jahrzehnt hingezögerten Verhandlungen über diese oder jene Schnellbahnlinie wiederholen das beim Bau der Stadtbahn erlebte Bild. Lange bevor der erste Spatenstich für eine solche Linie getan wird, sieht man die Terraingesellschaften im Süden und Norden bereits mit dieser Linie kalkulieren, d. h. ihre Wirkungen eskomptieren, als sei sie schon gebaut. Wenn die Linie dann wirklich einmal gebaut wird, ist garnicht daran zu denken, daß sie eine den Bodenpreis verringernde Wirkung hat. Was Männer wie V. A. Huber, Julius Faucher, von Carstenn-Lichterfelde und August Orth hatten schaffen wollen, waren englische Verhältnisse, wo der Boden so billig ist, daß gar niemand daran denkt, so hoch zu bauen, als die Polizei es gerade eben noch gestattet. Was dagegen erreicht wird bei der stagnierenden Berliner Verkehrspolitik (kumuliert durch die Übelstände des Steuer-, Bauordnungs- und -Bebauungsplanwesens, durch die Bodenkreditverhältnisse und durch die Anspruchslosigkeit der Bevölkerung in ihren Wohnungsbedürfnissen), sind Bodenpreise, bei denen auch die denkbar höchste Ausnutzung des von der Polizei Gestatteten doch noch mit der Gefahr der Unrentabilität rechnen muß. An der richtigen Ausmünzung der Möglichkeiten, die der schnelle und zielbewußte Ausbau des Groß-Berliner Schnellverkehrssystems bietet, hängt die letzte Hoffnung auf viele Jahrzehnte hinaus, aus Berlin eine weiträumig gebaute, gesunde Stadt zu machen. Die verantwortungsvolle Aufgabe, diese Hoffnung zu erfüllen, fällt in ihrer ganzen Schwere auf den jungen Groß-Berliner Zweckverband oder seinen Rechtsnachfolger.

Im Zusammenhang mit Orths Zentralbahnprojekten verdient hier eine Schrift genannt zu werden, die sich an Orths Vorschläge anschließt, und die den hochverdienten Statistiker der Stadt Berlin, Dr. Schwabe, zum Verfasser hat. Diese Schrift: „Berliner Südwestbahn und Zentralbahn, beleuchtet vom Standpunkte der Wohnungsfrage und der industriellen Gesellschaft“ [85]), ist nicht von einem Verkehrstechniker geschrieben, sie enthält aber bereits die in so unwiderleglicher Weise die Berliner Verkehrsmängel aufdeckenden übereinander gelegten Verkehrspläne von London und Berlin, wie die Städtebauausstellung sie ähnlich, wenn auch in verbesserter und darum drastischerer (drastischer heute noch trotz der verflossenen 39 Jahre!) Ausführung dem modernen Verkehrspolitiker Kemmann verdankte (vgl. Abb. 45).

Es genügt aber nicht, August Orth als Seher in verkehrspolitischen Fragen zu würdigen. Es muß vielmehr anerkannt werden, daß in seiner „Denkschrift über die Reorganisation der Stadt Berlin“ (1873) im neuzeitlichen Berliner Städtebau zum erstenmal ein weitblickender Künstler auf den Plan tritt. Das von ihm aufgestellte, geradezu prophetische Programm für die Regulierung der Stadt Berlin wurde (dank des Entgegenkommens des Bruders des Verstorbenen, Geh. Rats Albert Orth) auf der Städtebauausstellung im Plane vorgeführt (vgl. Abb. 43). Außer der schon erwähnten Regulierung des Königsgrabens im Zusammenhang mit der Durchlegung der Kaiser Wilhelmstraße sind die von ihm geforderte Verlängerung der Charlottenstraße (von Dorotheenstraße bis Spree), die Fassung des Königsplatzes in öffentliche Gebäude, die Regulierung des linken Spreeufers vom Packhofe bis zum Königsplatz, die Bismarckstraße in

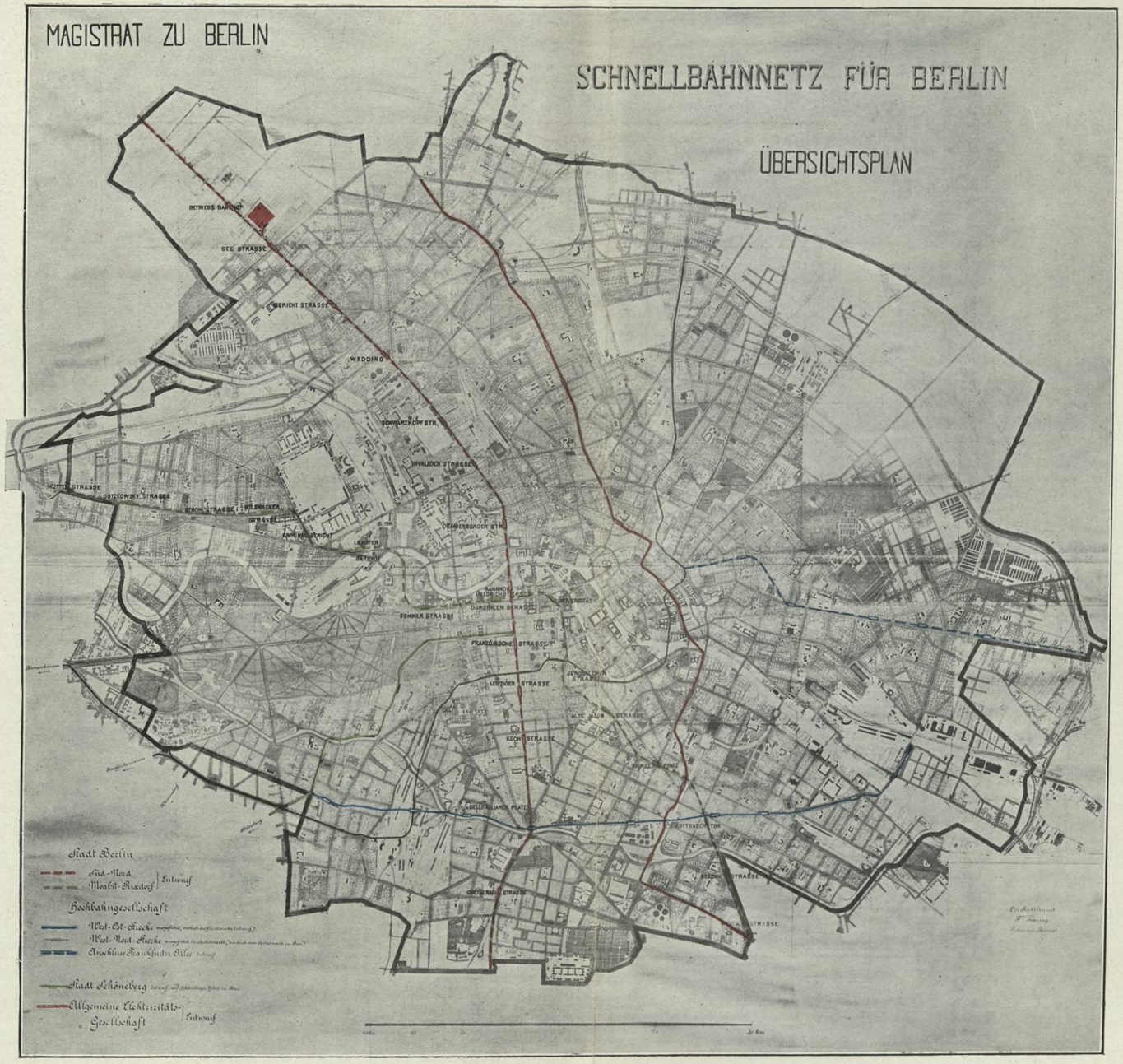
Abb. 46 u. 47. Aussteller: Regierungsrat a. D. Kemmann, Berlin.

Berlin.
Tägliche Fahrtenzahl 850000.

London.
Tägliche Fahrtenzahl 3050000.

Die tägliche Personenbewegung auf den Stadt- und Vorort-Schnellbahnen Die Breite der Streifen entspricht der Zahl der auf den verschiedenen Bahnstrecken in beiden Richtungen beförderten Personen. Diese Nebeneinanderstellung zeigt fast noch deutlicher als Abb. 45, daß auch unter Berücksichtigung der größeren Einwohnerzahl in London der Schnellverkehr in ungleich größerem Maße entwickelt ist als in Berlin. In London springt in die Augen 1. die Massenhaftigkeit des Schnellverkehrs in die innere Stadt und 2. die durchgreifende Aufschließung eines äußeren Wohngebietes mit einem Halbmesser von über 15 km durch radiale Schnellbahnen.

Abb. 48. Tiefbau-Deputation und Verkehrs-Deputation der Stadt Berlin (Geh. und Stadt-Baurat Krauſe).

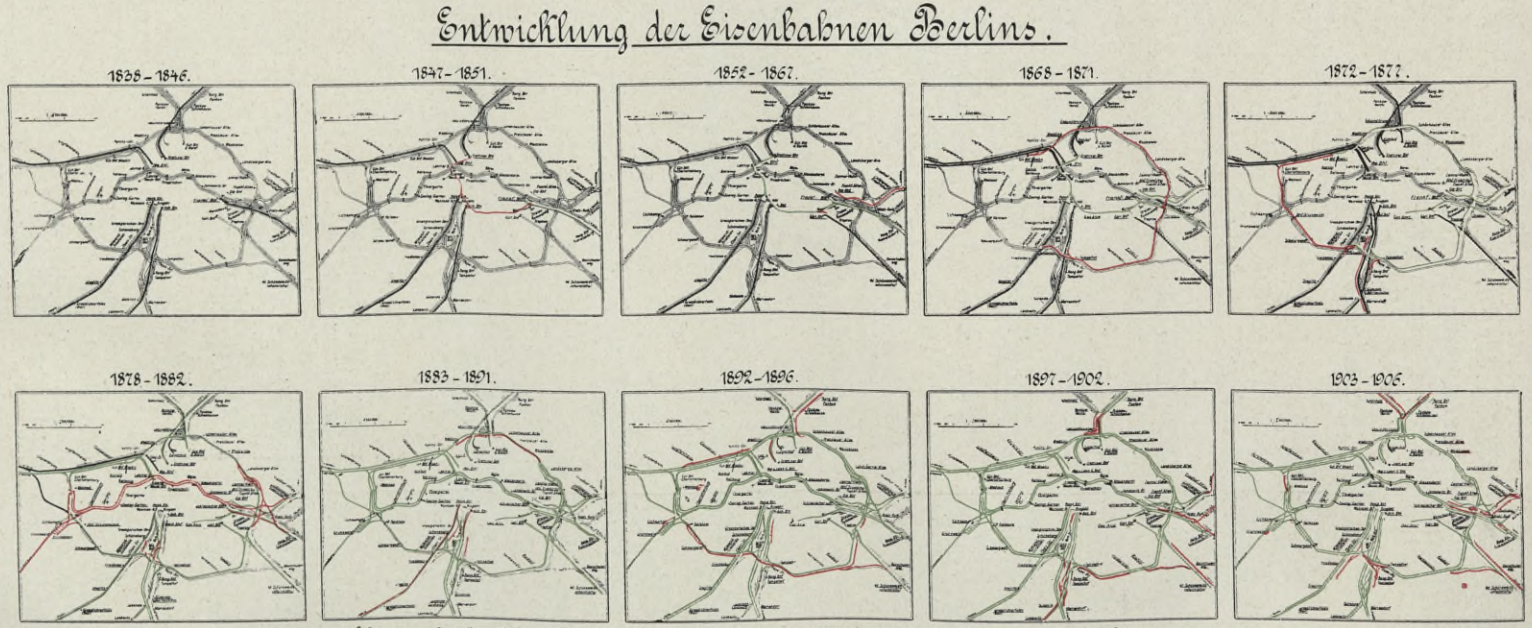


Der innerhalb des Weichbildes d. Stadt Berlin gelegene Teil des für Berlin projektierten Schnellbahnnetzes.

Die großen techniſchen u. finanziellen Schwierigkeiten des Baues der verſchiedenen Linien liegen innerhalb des Weichbildes. Die wohnungspolitiſche Bedeutung der Linien dagegen beginnt außerhalb der Grenze des Weichbildes und beruht auf der ſchnellen Verbindung zwiſchen dem Herzen der Stadt (Geſchäftsſtadt, City) mit zahlreichen Außengebieten, die einer weiträumigen Beſiedelung fähig ſind.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA KRAKOWSKA

Abb. 49. Aussteller: Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Staatseisenbahnverwaltung).



es kennzeichnet daher nur die farbige Darstellung die in jedem Zeitabschnitt vorhanden gewesenen Eisenbahnlinien und Stationen.

1838 Vollendung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. 1841 Vollendung der Anhalter Eisenbahn. 1842 Vollendung der Berlin-Stettiner Bahn. 1846 Vollendung der Berlin-Hamburger Eisenbahn. 1850 Übergang der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Staatsverwaltung. 1851 Eröffnung der staatlichen Verbindungsbahn zwischen Stettiner, Hamburger, Potsdamer, Anhalter und Frankfurter Bahnhof. 1852 Verstaatlichung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. 1866 Vollendung der Berlin-Görlitzer Bahn. 1867 Vollendung der Ostbahnstrecke Berlin-Cüstrin. 1871 Vollendung der Berlin-Lehrter Eisenbahn. Eröffnung des nördlichen, östlichen und südlichen Teils der staatlichen Ringbahn Moabit-Schöneberg. 1875 Vollendung der Berlin-Dresdener Eisenbahn. Vollendung der Militärbahn Berlin-Zossen. Gesetz betreffend Ankauf und Vollendung der Berliner Nordbahn. 1877 Vollendung der westlichen Reststrecke der Ringbahn. Übergang der Berlin-Dresdener Eisenbahn in preußische Staatsverwaltung. 1879 Verstaatlichung der Lehrter und Stettiner Bahn. 1880 Verstaatlichung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn. 1882 Verstaatlichung der Berlin-Görlitzer und der Berlin-Anhalter Eisenbahn. Eröffnung des Betriebs auf der Berliner Stadteisenbahn. 1883 Schließung des Dresdener Bahnhofs. 1884 Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Schluß des Hamburger Bahnhofs für den Personenverkehr. 1891 3. und 4. Gleis Berlin-Zehlendorf (neue Wannseebahn). 1883—1906 weiterer Ausbau der Ringbahn und der Vorortbahnen.

Charlottenburg, die Anlage von (nötigenfalls unterwölbten) Uferſtraßen an der Spree, die Entwicklung der Radialſtraßen und vieles andere Forderungen, die ſpäter erfüllt worden ſind oder heute von den berufenſten Beurteilern wiederholt werden. Das feine Verſtändnis Orths für große Achſen kommt zum Ausdruck in folgender Forderung: „Die Kreuzung der Achſen für die Große Friedrichſtraße und die Prinzenſtraße auf der Höhe über der Haſenheide würde zweckmäßig der Mittelpunkt eines Kirchturms oder eines anderen hervorragenden Baukörpers ſein, auch wenn man die Große Friedrichſtraße nicht bis dahin durchführt, eventuell die Richtung derſelben nur noch am Bergabhange wiederkehrt."

Ganz beſondere Ehre verdient ſchließlich Orths organiſatoriſcher Scharfblick in Städtebaufragen. Er hat im Jahre 1873 die ſpäter von ihm immer aufs neue wiederholte Forderung nach einer ſtädtebaulichen Zentralbehörde und nach einem ſie beratenden Sachverſtändigenbeirat aufgeſtellt — und wer ihn perſönlich kannte, kann berichten, daß dieſe Forderung („Immediatkommiſſion mit dem Kronprinzen an der Spitze") für Orth ein wahres Ceterum censeo geworden iſt. Folgendermaßen drückte ſich Orth 1873 betreffs des ſtädtebaulichen Sachverſtändigenbeirats aus: „Es würde jedoch für dieſe die ganze Zukunft Berlins auf lange Zeit beſtimmende wichtige Frage nur dann etwas Weſentliches erreicht werden, wenn eine freie Kommiſſion weſentlich aus höheren Beamten der Miniſterien und anderen Kapazitäten zuſammengeſetzt würde, um die einſchlagenden Fragen für eine Entſcheidung der Miniſterien, teils durch Sammlung des nötigen Materials, teils durch detaillierte Beſprechungen vorzubereiten. Eine ſolche freie Kommiſſion, in der die Reichs- und Staatsbehörden, welche mit der Frage in Berührung ſtehen, ſowie die Kommunalbehörden vertreten ſein würden, wo unabhängige, mit dieſen Fragen vertraute Perſonen nach vielen Richtungen das den Behörden zur Verfügung ſtehende reiche Material ergänzten (Sachverſtändigenbeirat!), könnte für die ganze Stadtentwicklung und das Wohl vieler Bevölkerungsklaſſen von unberechenbaren günſtigen Folgen werden, auch im Prinzip eine raſche Entſcheidung möglich machen. Bei den vielen einſchlägigen Reſſorts würde eine Erledigung in dem reſſortmäßigen Wege zu viel Zeit koſten und viele Hinderniſſe finden, welche bei einer vorhergehenden Enquete voraussichtlich wegfielen."

Dieſe „freie Kommiſſion" ſollte einer „beſonderen Verwaltung für Verſchönerung und Umgeſtaltung der Stadt" zur Seite ſtehen, zu deren hauptſächlichen Aufgaben Orth auch die einheitliche Verwaltung alles ſtädtiſchen und ſtaatlichen Grundbeſitzes einſchließlich des Tiergartens, Grunewalds, der Jungfernheide und der Forſten in der Richtung auf Köpenik nach ſtädtebaulichen, ſtatt nach fiskaliſchen Grundſätzen rechnete. Auch dieſe für den Städtebau hochbedeutſame Forderung iſt bis auf den heutigen Tag unerfüllt geblieben. Ein Teil ihrer Durchführung, die Verwaltung der Wälder in großſtädtiſchem Intereſſe, wird dem Groß-Berliner Zweckverband zufallen. Der für die Gruppierung der öffentlichen Gebäude wichtige Teil iſt neuerdings von Otto March und dem Zwölferausſchuß für die bauliche Entwicklung Groß-Berlins aufs neue aufgenommen und in Eingaben an die einſchlägigen Behörden vertreten worden, nachdem bereits im Jahre 1898 die Königliche Akademie des Bauweſens dieſelbe Forderung, wieder vergeblich, wiederholt hat (vgl. S. 76). Ebenſo wie Ort betonte die Akademie, daß die für die Geſamterſcheinung der Stadt ausſchlaggebende Gruppierung der öffentlichen Gebäude nicht dem ein-

seitigen Entschluß der verschiedenen Behörden überlassen werden darf, sondern daß eine vorherige Verständigung zwischen den verschiedenen Interessenten dringend not tut. Es ist damals dieser Anregung folgend auf dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten der „Besitznachweis der öffentlichen Grundstücke" (Abb. 42) gezeichnet worden. Zu einer dauernden Verständigung ist es jedoch nicht gekommen. Das Gutachten der Akademie[86]) ist gerade im Zusammenhang mit Orth auch deshalb interessant, weil es einem Punkte im Berliner Stadtbild besondere Bedeutung beimißt, der gerade auch für Orth ein Kardinalpunkt war: es ist das der Mühlendamm. Über die städtischen Verwaltungsgebäude am Mühlendamm, über die die Akademie in ihrem Gutachten sagt, daß „sie in beklagenswerter Weise den Blick in beide Richtungen des Spreelaufs versperren", zirkuliert die sehr nette, wenn auch unverbürgte Anekdote, daß unser jetziger Kaiser bei ihrem Bau sehr treffend ausgerufen haben soll: „Jetzt haben wir mal glücklich in Berlin einen freien Durchblick, da bauen sie mir gleich eine Brauerei hin!" August Orth hätte Sr. Majestät sicher beigepflichtet; er hätte vielleicht noch folgende Worte hinzufügen dürfen, die er 1873 in seiner „Denkschrift" niedergelegt hat: „Als ganz besonders nachteilig für die Entwicklung Berlins ist der großenteils planlos erfolgende Verkauf fiskalischer Grundstücke hervorzuheben, wodurch eine einheitliche Regulierung und Reorganisation der Stadt fortwährend mehr erschwert und fortwährend die Kosten derselben gesteigert werden. So sind neuerdings wieder die Königlichen Mühlen am Mühlendamm in Privatbesitz übergegangen, und doch würden beide auf eine Regulierung der Stadt von großem Einfluß sein können. Dieselben hätten hier nie in Privatbesitz übergehen dürfen, sind außerdem für eine Straßenregulierung an dieser Stelle unentbehrlich. Es läßt sich die Notwendigkeit der Wiedererwerbung im Interesse der Spreeregulierung voraussehen." „Der Staat hat durch seine Gesetzgebung so lange die Entwicklung großer Städte zurückgehalten, daß er dieselbe auf diese Weise für Berlin nicht hätte schädigen sollen." In der Tat, die vielbeanstandeten städtischen Verwaltungsgebäude stehen auf uraltem königlichen Boden. Die Stadt hat ihn teuer von der privaten Spekulation zurückerwerben müssen, der er vom Fiskus in den Gründerjahren in recht zynischer Weise überantwortet wurde, nachdem die Stadt, im Vertrauen auf die Unveräußerlichkeit dieses über einem öffentlichen Wasserlaufe gelegenen Grundstücks, den Ankauf abgelehnt hatte. Ein besserer Beleg für die Notwendigkeit einer einheitlichen Verwaltung alles städtischen und staatlichen Grundbesitzes kann wohl kaum gefunden werden.

Die Zwölfergruppe für die bauliche Entwicklung Groß-Berlins hat gelegentlich der Verhandlungen im Landtag über das Groß-Berliner Zweckverbandgesetz ihren Einfluß vergeblich geltend machen müssen für den von Orth herbeigewünschten städtebaulichen Sachverständigenbeirat, von dessen über den Parteien stehendem uneigennützigen Wirken dem Groß-Berliner Städtebau unschätzbarer Segen erwachsen wäre[87]).

Der Gedanke der städtebaulichen Zentralbehörde wurde nach Orth bereits im Jahre 1876 aufs neue betont in der ebenfalls in Berlin erscheinenden Schrift Professor R. Baumeisters: „Stadterweiterungen" — die nicht nur in Deutschland, sondern wohl überhaupt — als das erste zusammenfassende Werk über den modernen Städtebau gilt. Unter Hinweis auf Wien und London führte schon damals der Altmeister unter den Städtebauern folgendes aus:

„In großen Städten, wo das Stadterweiterungs-Geschäft niemals aufhört, und wo zahlreiche Behörden und Korporationen mitzusprechen haben, sollte für eine zweckmäßige Organisation gesorgt werden, um alle vorkommenden Konflikte rasch und glatt zu erledigen. Dies bezieht sich sowohl auf die erste Feststellung des allgemeinen Planes, als auf Privat-Unternehmungen, welche gewisse Bestandteile davon weiter ausbilden, eventuell abändern wollen. So wurde in den letzten Jahren zu Berlin oft darüber geklagt, welchen Zeitverlusten Baugesellschaften ausgesetzt wären, die ein eigenes und an sich nicht unzweckmäßiges Projekt in den Bebauungsplan einzufügen gedachten. Der Geschäftsgang von 6—10 zuständigen Verwaltungsbehörden, die Verhandlung über die von denselben zu stellenden Vorbedingungen, und die Beteiligung verschiedener Faktoren an den Kosten hat derartige Unternehmungen jahrelang verschleppt, also den Urhebern einer dem öffentlichen Wohl an ihrem Teil nützlichen Anlage endlose Schwierigkeiten, ja unter Umständen unberechenbaren Schaden verursacht*). Bei dem besten Willen der betreffenden Persönlichkeiten muß die Erledigung umfassender Projekte unter so vielen konkurrierenden Behörden auf dem gewöhnlichen amtlichen Wege viel Zeit und Mühe kosten, und wo gar amtliche Rivalität stattfindet, die umfassende Behandlung von Fragen, welche nicht einseitig zu erledigen sind, unmöglich sein. In vielen Sachen wird namentlich der Einfluß der Gemeinde in Fragen, welche ihr eigenstes Interesse berühren, fast verschwindend. Den unbegreiflichsten Beleg dafür liefert die Tatsache, daß die Staatsverwaltung weder bei den Vorverhandlungen noch jemals später den Versuch gemacht hat, die Gemeinde Berlin zu einer Beteiligung bei der Stadteisenbahn heranzuziehen, einem Unternehmen, welches doch für die Entwicklung der Stadt von der einschneidendsten und mannigfaltigsten Bedeutung ist.

Das Aufsichtsrecht, welches die Behörden in Fragen der Stadterweiterung mit Recht in Anspruch nehmen, würde offenbar keineswegs geschmälert, wenn für diese wichtige Angelegenheit in Großstädten eine eigene Zentralbehörde bestände, welche alle einschlagenden Gegenstände in die Hand nimmt, und nach Anhörung der beteiligten Behörden und Privaten endgültig erledigt. Hierbei wäre selbstverständlich die gebührende Mitwirkung der Gemeinde zu sichern. Bei der Gemeindeverwaltung könnte dann auch eine Menge von Kommissionen für einzelne Fragen der Stadterweiterung in Wegfall kommen, welche gewöhnlich viel Zeit zum Beraten und Beschließen verwenden und wegen unvollständiger Fühlung untereinander und mit den Staatsbehörden wenig erreichen. Auch die Korporationen der Technik, der Industrie und des Handels wären in einer solchen Zentralbehörde zu vertreten. Die Gegenstände der Stadterweiterung greifen so sehr ineinander, daß kaum ein Schritt zum Entwurf gemacht werden kann, ohne alle gleichzeitig zu berücksichtigen. Schon die Aufstellung der leitenden Grundsätze für sämtliche Verkehrsmittel, für öffentliche Gebäude und Anlagen, für die Kanalisierung, noch mehr die Anwendung derselben auf den gegebenen Ort und die Vergleichung entgegenstehender Projekte könnte, ja kann allein in einer Zentralbehörde richtig, leidenschaftslos und rasch erledigt werden. Vorbilder für eine solche Organisation finden sich in Wien und in London[88]).

Diese von den besten Sachverständigen der Zeit rechtzeitig und nachdrücklich aufgestellten klaren Forderungen wurden jedoch in Berlin nicht durchgeführt. Ebensowenig wirkten die Erfahrungen und Lehren anderer Weltstädte. In London war 1856 im Metropolitan Board of Works und seit 1888 in seinem vollkommeneren Rechtsnachfolger, dem Londoner Grafschaftsrat, eine städtebauliche Zentralbehörde geschaffen worden, in Wien hatte 1857 das großartige Vorgehen des Kaisers und die von ihm einberufene Immediatkommission für den monumentalen Städtebau ein wahrhaft augustinisches Zeitalter eingeleitet, und in Paris hatte Haußmann seit 1860 den ewigen Zwistigkeiten zwischen dem Polizeipräfekten und dem Seinepräfekten in städtebaulichen Fragen ein Ende gemacht, indem er das gesamte Bebauungsplanwesen in seiner, des Seinepräfekten Hand vereinigte. In Berlin, wo die Zersplitterung der Gemeinden zu Verhältnissen führte, „denen gegenüber, nach Oberbürgermeister Kirschners späterem Ausspruch, die Verhältnisse des seligen Römischen Reiches Deutscher Nation einfach und geregelt waren“, blieb es bei einigen kraftlosen Anläufen zur Durchführung moderner Organisation. Derselbe Oberbürgermeister Hobrecht, dessen außerordentliches Verständnis für großstädtische Wohnungspolitik zu der weiter oben geschilderten Magistratsvorlage von 1872 geführt hat, hat es verstanden, Bismarck für den

*) Zwei derartige Beispiele in der Deutschen Bauzeitung 1873, Nr. 96 und 1875, Nr. 21.

Gedanken einer „Provinz Berlin“ zu erwärmen. Aber der dem Abgeordnetenhause von 1877/78 vorgelegte Gesetzentwurf scheiterte namentlich an der Opposition der Konservativen, die damals gerade durch Bismarcks Übergang zur Schutzzollpolitik die Regierungspartei wurden. Die Regierungsvorlage wurde zurückgezogen. Bei einem Festmahl des gerade tagenden Teltower Kreistages soll ein von einem Landrat verfaßtes Spottlied gesungen worden sein, das mit den Worten begann: „Wer reitet so spät durch Nacht und Wind? Es ist Herr Hobrecht mit seinem Kind“, und mit dem Refrain schloß: „Die Provinz Berlin war mausetot“; damit war der Gedanke begraben.

Es scheint als ob die städtebauliche Leistungsfähigkeit der Gesetzgeber und Praktiker jener Zeit im wesentlichen sich erschöpft habe in dem Baufluchtliniengesetz von 1875 und in dem Kampfe um die Kanalisation. Das Baufluchtliniengesetz brachte sachlich für Berlin wenig Neues, sondern stellte im wesentlichen nur die bisher geübte Praxis bei der Anlage neuer Straßen auf eine gesetzliche Grundlage und erleichterte somit dem Magistrat seine Stellung in der Flut von Prozessen, die die zweifelhafte Rechtslage bei der Enteignung von Straßenland und der Abwälzung der Wegebaulast auf die Anlieger heraufbeschworen hatte. Das Baufluchtliniengesetz sanktionierte ferner das unselige Auseinanderreißen städtebaulich notwendig zueinander gehörender Funktionen in den abstrakten Bebauungsplan einerseits und die vollständig unabhängig davon aufgestellten Baupolizei-Verordnungen andererseits. Das Gesetz von 1875 war also Stückwerk, das der Ergänzung bedurfte, um eine segensreiche städtebauliche Politik zu ermöglichen. Diese dringend notwendige Ergänzung versuchte man endlich 28 Jahre später durch den Wohnungsgesetzentwurf vom Jahre 1903 zu schaffen, ein Entwurf, der mit seinen das Wohnbedürfnis berücksichtigenden Bestimmungen an dem Widerspruch der Mehrzahl der städtischen Verwaltungen scheiterte. Erst die Verfügung des Ministers für öffentliche Arbeiten vom 20. Dezember 1906 hat einige Lücken im Fluchtliniengesetz von 1875 ausgefüllt[89]) und hat auf die Ausnutzung der im Gesetze steckenden städtebaulichen Möglichkeiten gedrungen. Auch diese Möglichkeiten des Gesetzes waren bis dahin vernachlässigt worden. Die städtebauliche Politik wurde ja nach 1875 genau so wie vorher von den unter dem Einfluß des Grundbesitzes stehenden Parlamenten gemacht, und es ist daher kein Wunder, daß es im wesentlichen beim alten blieb. Die Bestimmungen des Gesetzes waren teils nicht scharf genug, teils konnten sie umgangen werden. Das trifft sogar zu auf den einen Punkt, in dem das Gesetz eine wirkliche Neuregelung brachte, nämlich in der Frage der Abwälzung der Anliegerbeiträge. Die umgehende Erhebung der Anliegerbeiträge sofort nach Bau der Straße hat sich in den Händen amerikanischer Kommunen zu einem gewaltigen Mittel, den schleunigen Anbau zu befördern, ausgebildet, da wenige von den Anliegern geneigt sind, die von ihnen erhobenen Anliegerbeiträge zusammen mit den schweren jährlichen Steuern nach dem gemeinen Wert zu tragen, ohne sich schnellstens durch Bau und Verwertung von Häusern bezahlt zu machen[90]). Nach dem preußischen Baufluchtliniengesetz von 1875 dagegen müssen die Anlieger ihre Beiträge erst dann zahlen, „sobald sie Gebäude an der neuen Straße errichten“. Außerdem ist die Festsetzung der Anliegerbeiträge eine derartige, daß die „Begründung des kommunalen Abgabengesetzes“ 1892 feststellen konnte: „Was insbesondere die Aufbringung der Kosten für Kanalisationsanlagen in den Gemeinden betrifft, so haben die dieserhalb neuerdings stattgehabten Ermittlungen ergeben, daß in der weit überwiegenden Mehrzahl der Fälle Kanalgebühren von den die An-

Der bäuerliche Germane hat an die tausend Jahre in Städten gelebt, ohne für Reinlichkeit und Gesundheit ernstlich zu sorgen. Heute werden wir dieser vielhundertjährigen Schäden plötzlich inne. Überall fehlt es an dem Unentbehrlichsten: an Luft und Licht, an Wasser, an Sauberkeit; und natürlich werden solche Mängel in den Großstädten am schwersten empfunden. H. v. Treitschke (in „Der Sozialismus und seine Gönner" 1874).

lagen benutzenden Hausbesitzern entweder überhaupt nicht oder doch nur in völlig unzureichendem Maße bisher erhoben worden sind."

Gerade die Frage der Kanalisation aber wurde in den folgenden Jahrzehnten das Gebiet, auf dem sich das städtebauliche Interesse konzentriert hat. Neben der Wasserleitung gehörte besonders die Kanalisation zu den Dingen, an die der Berliner dachte, wenn er in den siebziger und achtziger Jahren mit stolzem Herzen immer aufs neue sein „Berlin wird Weltstadt" wiederholte. Seitdem in England die wohnungsreformatorischen Bestrebungen der vierziger Jahre zu einschneidenden gesetzgeberischen Regelungen der städtischen Hygiene und unter anderem auch zu einem bis dahin unbekannten Aufschwung der mit Hochdruckwasserleitung kombinierten städtischen Kanalisation geführt hatten, fing man auch auf dem Kontinent an, das englische Beispiel nachzuahmen. In Paris hat dann Napoleon III. in den fünfziger und sechziger Jahren nach den Haußmannschen Zusammenstellungen rund 177 Millionen Franken für Kanalisation und Wasserleitung ausgegeben, ohne damit endgültig zufriedenstellende Ergebnisse zu erzielen. In Berlin erwuchs in demselben Baurat Hobrecht, der für den Bebauungsplan verantwortlich ist, ein feuriger Apostel der modernen englischen Kanalisation. Seiner seit 1860 einsetzenden unermüdlichen Arbeit gelang es endlich 1873, wesentlich auch durch Unterstützung Virchows, die Berliner Stadtverordneten zur Inangriffnahme des großen Werkes zu bringen. Die erste Generalversammlung der deutschen Architekten- und Ingenieurvereine im Jahre 1874, bei der Stadterweiterungsfragen den Gegenstand der Verhandlungen bildeten, wurde, nach einem lebhaften Zusammenprallen der Geister über die viel erörterte Frage: „Kanalisation oder Abfuhr", zum Schauplatz eines Hobrechtschen Triumphes. In Berlin, dessen Straßen durch übelriechende breite Rinnsteine verseucht waren, wurde der Kampf um die Kanalisation unter der Beteiligung weitester Kreise wahrhaft erbittert geführt, wobei Hobrecht nicht nur wissenschaftliche Argumente, sondern auch ein gutes Teil pfahlbürgerlichen Stumpfsinns zu überwinden hatte. Leider sind die großen Anstrengungen, die Berlin auf dem Gebiete der Kanalisation und Wasserleitung gemacht hat, nicht ergänzt worden durch umfangreiche wohnungspolitische Leistungen wie in London, wo die hygienische und die wohnungspolitische Gesetzgebung Hand in Hand gingen. Die außerordentlich kostspieligen Wasserleitungs- und Kanalisationsanlagen, verbunden mit den überbreiten Straßen des Berliner Bebauungsplanes, mit ihren zum Bau von Hintergebäuden auffordernden tiefen Baustellen, wurden die Pioniere der Mietkaserne, sie wurden auch in die bescheidensten Arbeiterviertel und die entlegensten Vororte hinausgetragen, schufen dort die notwendige Vorbedingung für hohe Bodenpreise und abscheuliche Massenquartiere und verdrängten dort die Möglichkeit anspruchsloser ländlicher Siedlungen durch den wirtschaftlichen Zwang zur Stockwerkshäufung. Es entstand ein „Kultus der Straße" und namentlich dessen, was unter ihr liegt, der auf die wahren Bedürfnisse der Generationen, die die Straßen bewohnen sollen, viel weniger Rücksicht nimmt als auf den Geldbeutel des momentanen Bodenbesitzers an der Straße. Dieser Kultus ist

die Schöpfung des ſelbſtherrlichen Technikers, der von den durch die Technik mühelos gemeiſterten Städten der Zukunft träumt; ein in ſeinem Innerſten menſchenfreundlicher Kultus, der jedoch, abgeſehen davon, daß er vielfach noch an naivem Mangel künſtleriſcher Durchbildung leidet, namentlich dann ernſte Gefahren mit ſich bringt, wenn er ſeinen Nimbus der Bodenſpekulation leiht und wenn die Befriedigung der Bedürfniſſe der Mehrzahl der Menſchen, die vorläufig die neuen Errungenſchaften der Technik nicht ohne weiteres bezahlen kann, durch ein ſtarkes öffentliches Kulturgewiſſen nicht genügend ſichergeſtellt iſt.

Im Gegenſatz zu dieſem Standpunkte des Technikers, der, wenn es nicht an Kapital fehlte, alle Menſchen mit Asphalt, Kanaliſation, Gas und Dampf, Untergrundbahn und Rohrpoſt beglücken würde, ſteht im Städtebau das einſichtige Verſtändnis für die unabweislichen Bedürfniſſe des Augenblicks und der entſchloſſene Wille, kein Opfer zu ihrer Befriedigung zu ſcheuen. Dieſe Auffaſſung des Städtebaues, die wohl als eine wahrhaft ſittliche bezeichnet werden kann, iſt gerade für Berlin in vornehmer und zur Begeiſterung hinreißender Weiſe vertreten worden durch eine Schrift, die im ſelben Jahre (1874) erſchienen iſt, in dem die deutſchen Architekten und Ingenieure auf ihrer erſten Generalverſammlung in Berlin ſtädtebauliche Fragen behandelt haben. Dieſe Schrift iſt unter dem Titel: „Die Großſtädte in ihrer Wohnungsnot und die Grundlagen einer durchgreifenden Abhilfe“ von einem Unbekannten mit dem Pſeudonym „Arminius“ geſchrieben und von Profeſſor (an der Univerſität Königsberg) Freiherrn von der Goltz herausgegeben worden. Sie verdient wohl noch vor Baumeiſters „Stadterweiterungen“ (1876) als erſtes ſtädtebauliches Handbuch oder nach dem ſelbſtgewählten Ausdruck als erſte „Theorie über die Architektur der Großſtädte“ genannt zu werden. Die Schrift, deren Verfaſſer ſich in ein Inkognito gehüllt hat, das ſich heute als undurchdringlich erweiſt (was ein Licht wirft auf das Intereſſe, das man in Berlin ſtädtebaulichen Schriften entgegenbrachte), verbindet ein ſolch ungewöhnliches Maß von naiver Logik und ſtolzer, auf wahrer Allgemeinbildung beruhender Unbefangenheit mit überraſchender Detailkenntnis in Fragen der ſozialen Praxis, daß man überraſcht nach dem Urheber fragen muß. Man denkt unwillkürlich an die prophetiſchen Worte, mit denen Julius Faucher ſeinen Aufſatz über „Die Bewegung der Wohnungsreform“ beſchloß: „Uns dünkt, wir ſehen das Banner einer Zeit der politiſchen Ruhe, in der ſich das lebende oder das nachfolgende Geſchlecht ohne Scheu auch an die ſchwierigſten Kulturaufgaben machen wird, ſich ſchon langſam heben; wenn es einſt, vielleicht in weiblicher Hand, wohl über dieſen Landen rauſchen wird, wird man kaum verſtehen, wie es möglich war, daß man erſt gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts über die Wohnung nachzudenken begonnen hat.“ Die Geſinnung, aus der heraus das Buch von Arminius geſchrieben iſt, erinnert in ſo vieler Beziehung an den Geiſt, aus dem heraus es der großen Jane Addams und anderen amerikaniſchen Frauen[91]) in Chikago und man kann wohl ſagen in den ganzen Vereinigten Staaten möglich geworden iſt, den Städtebau, namentlich das Wohn- und Parkweſen, nachhaltig und durchgreifend zu beeinfluſſen, daß man zur Annahme gedrängt wird, hinter dem Pſeudonym Arminius verberge ſich eine Frau, wahrſcheinlich eine international gebildete Ariſtokratin aus dem Freundeskreiſe V. A. Hubers[91a]). In der Tat, man glaubt einen Ariſtokraten aus der „guten alten Zeit“ zu hören, der für die Schätze der Kultur und der Religion, die ihm heilig ſind, und deren Konſervierung zuliebe er eben konſervativ iſt, weitſichtige Opfer von ſeinen Standes-

Einmal im Gange, breitet ſich die Wohnungsreform in geometriſcher Progreſſion aus, und es liegt ein Zeitpunkt in der Perſpektive, wo ſie unwiderſtehlich wird, nämlich, wenn die ſtärkſte Gewalt auf dieſer Erde, welche ſelten ſpricht, weil ſie nur ſpricht, wenn die Überzeugung fertig iſt und die Handlung allein übrig bleibt, wenn die Phalanx der Hausfrauen und Mütter, in deren Augen vieles, das ihre Männer lärmend betreiben, mit Recht nur als Tand oder Vorwitz erſcheint, die Vorteile aus eigener Anſchauung begriffen hat.
Julius Faucher (in „Die Bewegung für Wohnungsreform" 1865).

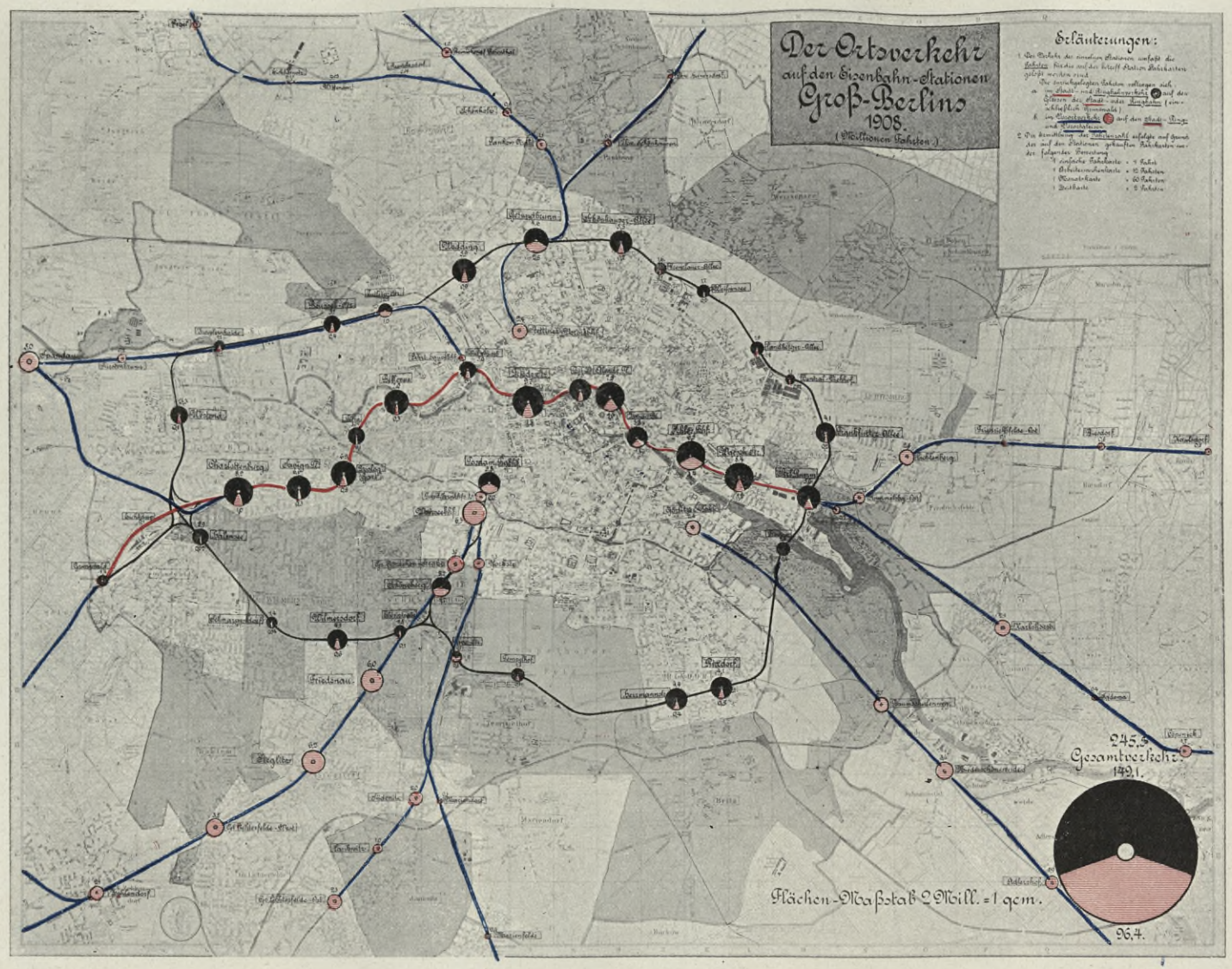
genoſſen fordert und ſelbſt zu bringen bereit iſt. Möchte dieſer im edelſten Sinne konſervative Geiſt, für den man ſich keinen würdigeren Träger denken kann als wahrhaft gebildete Frauen, auch dem deutſchen Städtebau nachhaltig zugute kommen, wie er in den Vereinigten Staaten ſo unendlich viel Segen geſtiftet hat.

Die Anregungen zu ſtädtebaulichem Denken hat Arminius von dem großen Wiener Wettbewerb aus dem Jahre 1857 für die Erweiterung der Wiener Altſtadt gewonnen, den er mit erlebt und ſtudiert hat, und deſſen einſeitige Berückſichtigung des Gedankens eleganter Repräſentation (Kaiſer Franz Joſeph ſoll ſein Streben mit den Worten gekennzeichnet haben: „Ich will eine elegante Hauptſtadt haben!") und deſſen Vernachläſſigung des Wohnungsbedürfniſſes der großen Maſſen ihm den Anſtoß zur Aufſtellung einer geſunderen „Theorie über die Architektur der Großſtädte" gegeben hat. Die Grundſtimmung des 17 Jahre ſpäter geſchriebenen Buches kommt zum Ausdruck in einer kleinen Geſchichte von einem Gutsbeſitzer aus der Zeit der Freiheitskriege, die einfach und ergreifend erzählt wird (vielleicht ein Stück Familienchronik). Die franzöſiſche Invaſion, ſo beginnt die kleine Anekdote, hat den preußiſchen Staat zu hohen Beſteuerungen nicht nur an Geld, ſondern auch an anderem Gute, wie die Silberſteuer, gezwungen. „Bei Gelegenheit dieſer Silberſteuer hatte der Gutsbeſitzer als Steuer ſilberner Gerätſchaften 2000 Taler bereits bar gezahlt, und da dieſe Summe noch nicht zureichte, wurde ein Tafelaufſatz zugegeben, wobei, als der in der Mittelgruppe desſelben befindliche Neptun mit ſeinem Dreizack noch aus einer Tonne der Steuereinnehmer hervorragte, das Kunſtwerk alsbald unter Hammerſchlägen in derſelben verſchwand. — Mochte auch der erſte Eindruck dem Eigentümer ein unerfreulicher geweſen ſein, ſo wurde doch der guten patriotiſchen Sache ſicherlich gern das Opfer gebracht. Handelte es ſich doch nicht um eine Beraubung an Geld und Gut, ſondern um eine pflichtgemäße, rettend heilſame Entziehung rechtmäßig erworbenen Eigentums." Ganz ähnlich, meint Arminius, werden die Beſchränkungen zu verſtehen ſein, die der Staat, gezwungen durch die Schrecken der großſtädtiſchen Wohnungsnot, dem unbeſchränkten Eigentumsrecht an Grund und Boden wird auferlegen müſſen. Wenn dem Staate zwar nicht die franzöſiſche Invaſion, aber „innere Feinde drohen, die wahrlich nicht minder gefährlich ſind, ſittliche Zerrüttungen, wie in unſeren Tagen, die dann auch ſoziale nach ſich ziehen, ſollen da nicht gleiche Opfer verlangt werden, und haftet nicht ſchwere Verantwortung an der Unterlaſſung?" „So mancher Neptun, der das beſcheidene, ſtandesgemäße Bedürfnis ſeines Beſitzers überragt, wird ſich unter dem Hammer der Steuer beugen müſſen."

Folgendes iſt kurz die „geſunde Theorie über die Architektur der Großſtadt", wie ſie ſich aus dem Arminiusſchen Werke herausſchälen läßt. Wie die Architektur eines einzelnen Bauwerkes, ſo muß die Architektur einer Stadt in allen

Teilen ihrem Zwecke harmonisch entsprechen. „Die Stadtgemeinde in ihren verschiedenen Schichten soll menschlich wohnen — das ist das erste und vornehmlichste Bedürfnis, das beim Aufbauen sowie bei Erweiterung der Städte versorgt werden muß! — Das Bedürfnis des menschlichen Wohnens erstreckt sich im weiteren Sinne nicht nur auf die Behausung, sondern auch auf die Erholungsstätten im Freien und Grünen im Weichbilde der Stadt.“ Neben diesem Wohnungsbedürfnisse im weiten Sinne des Wortes sind dann die Bedürfnisse des Kultus, der Verwaltung des Unterrichtes, die repräsentativen Gebäude der Großstadt und ihre Gruppierung zu berücksichtigen. „Das Wohnen des Volkes ist naturgemäß als das Fundamentale bei der baulichen Konstruktion einer Großstadt und somit auch bei Erweiterungsplänen zu betrachten.“ „Soll eine Großstadt erweitert werden, so ist dabei keine andere Aufgabe wichtiger als die, fürzusorgen, daß die kleinen Wohnungen sowohl ihrer Anzahl nach in das richtige Verhältnis zu den übrigen Baulichkeiten gebracht werden, als daß die Anlage ihrer Räumlichkeiten dem Bedürfnisse entspreche, und daß ihre Lage und Gruppierung zweckmäßig sei.“ „Gerade in Beziehung auf die Lage und Gruppierung der Arbeiterwohnungen wurde jedoch in keiner unserer Großstädte nach einem einheitlichen Plane und nach festen Prinzipien vorgegangen, und nirgends ist das wahre Bedürfnis gegenüber der Laune und Willkür in seine ihm zukömmlichen Rechte getreten.“ Alle bisherigen Stadterweiterungspläne haben diesen wichtigsten, weil größten Teil des Stadtkörpers vernachlässigt. „Durch solche schwere Vernachlässigungen sind die Großstädte überwachsen, sie kamen aus ihren richtigen Gleisen und aus organischer Fassung!“ — „Es erwuchsen Sodomsfrüchte voller Grauen.“ Bei der Betrachtung der großstädtischen Verhältnisse gerät Arminius in einen gerechten heiligen Zorn, der an manches Wort von John Ruskin oder Viktor Aimé Huber erinnert. In Berlin, berichtet er, hat man Ende der fünfziger Jahre bei dem leidenschaftlich betriebenen plötzlichen Anbau der weiten Fläche des Köpenicker Feldes nicht an eine durchgreifende Verbesserung der Wohnungsverhältnisse im neuen Stadtteil gedacht, wohl aber „ging in gut unterrichteten Kreisen die Rede, daß in nächster Nähe der projektierten Neubauten die Erbauung einer Zitadelle in Aussicht genommen sei, um ein Proletariat im Zügel zu halten, dessen reichliches Zusammenströmen in dem zu errichtenden Stadtteile wegen der Nähe vieler Fabriken damals vorausgesetzt wurde“. Aus demselben Geiste wie dieses Zitadellenprojekt ist ein noch immer unbezwungenes Vorurteil geboren, „welches einer richtigen Gruppierung der Wohnungen für großstädtische Arbeiter arg hindernd in den Weg tritt“. Dieses Vorurteil (das, wie früher ausgeführt, von Baurat Hobrecht aufs entschiedenste geteilt und von Faucher aufs energischste bekämpft worden ist) ist der Glaube, man könne die in dem Vorhandensein eines großen Proletariats steckende Gefahr durch „atomistische Zerstreuung“, durch „zersplittertes Wohnen der Arbeiter“ bekämpfen. „Die Furcht, daß Verbindungen zu einzelnen Gemeinschaften die Massen noch gefährlicher machen und das Bewußtsein ihrer Stärke erhöhen könnten, verleitete zu der falschen Maxime, ihre Kraft durch Zersplitterung brechen zu wollen. In dem verworrenen Knäuel der Massen glaubte man eine größere Sicherheit zu finden, und nur mit vereinzelten, wohnungsreformatorischen Bestrebungen flickte man fort und fort an der unübersehbaren, unfaßbar großen Not in diesem Knäuel und bewältigte sie doch nicht.“ „Beharrlicher Leichtsinn und Eigensinn in Erhaltung jenes Vorurteiles und vornehmlich Mangel an Verständnis über die Beschaffenheit und den Charakter zweckmäßiger Wohnungsgruppen für Arbeiter trägt meistens

Abb. 54. Ausſteller: Miniſterium der öffentlichen Arbeiten (Staatseiſenbahn-Verwaltung).



Man beachte die überragende Bedeutung der zentralen Stadtbahn auch für den Vorortverkehr; ihr kann nur die Bedeutung der Linien verglichen werden, die in den Potsdamer Bahnhof münden, deſſen Lage durch Verſchiebung des Schwerpunktes der Stadt nach Weſten mehr und mehr eine zentrale wird.

Erläuterungen:

1. Der Verkehr der einzelnen Stationen umfaßt die Fahrten, für die auf der betreffenden Station Fahrkarten gelöſt worden ſind.

Die zurückgelegten Fahrten vollzogen ſich:

a) im Stadt- (rot) und Ringbahnverkehr (ſchwarz) auf den Gleiſen der Stadt- (rot) oder Ringbahn (ſchwarz) (einſchließl. Grunewald).

b) im Vorortverkehr (Vorortgleiſe blau, Vorortverkehr rot ſchraffiertes Feld) auf den Stadt-, Ring- und Vorortgleiſen.

2. Die Ermittlung der Fahrtenzahl erfolgte auf Grund der auf den Stationen gekauften Fahrkarten unter folgender Bewertung:

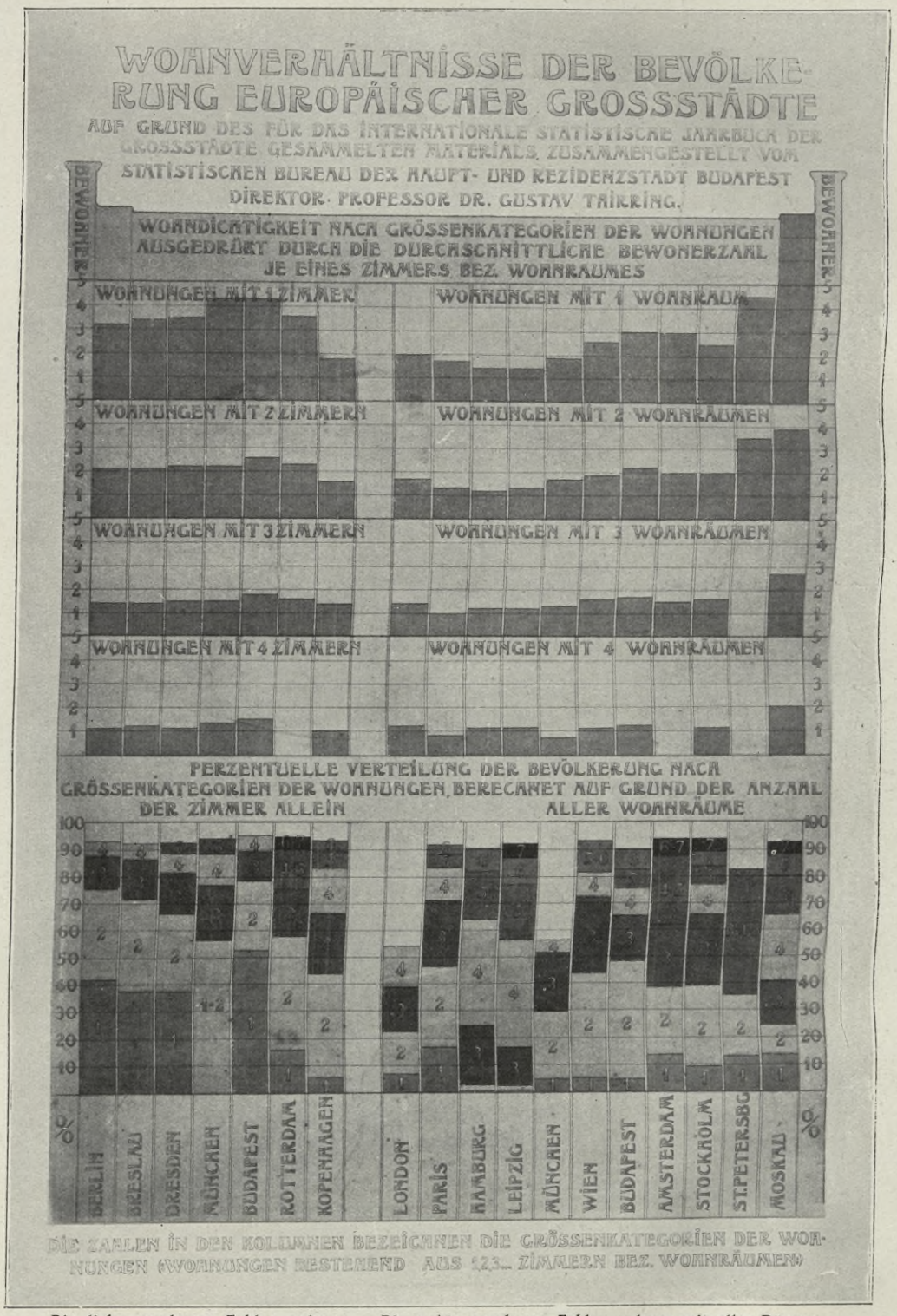
1 einfache Fahrkarte = 1 Fahrt;
1 Arbeiterwochenkarte = 12 Fahrten;
1 Monatskarte = 60 Fahrten;
1 Zeitkarte = 2 Fahrten.

Abb. 55. Ausſteller: Die Verkehrsbehörden und Verkehrsgeſellſchaften Berlins. Der Plan wurde für die Ausſtellung gezeichnet von Beauftragten der verſchiedenen Linien auf den Bureaus der Großen Berliner Straßenbahn.

Rot = Straßenbahn mit elektriſchem Betrieb; Grün = Omnibusverkehr; Blau punktiert = Hoch- und Untergrundbahn; Grau (innerhalb der Stadt: weiß) = Fernverkehr der Staatsbahnen; Blau = Vorortsverkehr; Gelb = Güter- und Anſchluß-Gleiſe.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA SŁOWIAŃSKA

Abb. 56. Ausſteller: Statiſtiſches Bureau der Stadt Budapeſt. Direktor Prof. Dr. Thirring.



Die links gegebenen Zahlen rechnen nur mit heizbaren Zimmern.

Die rechts gegebenen Zahlen rechnen mit allen Räumen, auch mit Küchen und unheizbaren Zimmern.

Ein Vergleich zwiſchen den Zahlen links und rechts iſt darum immer ungenau; er iſt zu einem gewiſſen Grade richtig, wenn man annimmt, daß links in den meiſten Fällen ein Raum (Küche oder unheizbarer Nebenraum) zu addieren iſt. Ein Vergleich zwiſchen Berlin und London würde dann ergeben, daß in Berlin etwa 42% der Bevölkerung in Einzimmerwohnungen (Zimmer ohne oder mit Küche) wohnen, während in London in ähnlichen Wohnungen (von einem Zimmer mit einer Küche oder einem zweiten Zimmer) nur etwa 23% der Bevölkerung wohnen. In Berlin wohnen nur etwa 12% der Bevölkerung in Wohnungen mit mehr als 3 Zimmern und Küche, während in London etwa 46% der Bevölkerung in Wohnungen mit mindeſtens 4 Räumen leben. Die Tatſache, daß die Londoner Zimmer kleiner ſind als die Berliner, wird teils aufgewogen durch die beſſere Lüftung (durch den engliſchen Kamin), teils kann ſie — vom Standpunkte der Trennung der Geſchlechter — außer acht gelaſſen werden.

Über die Frage, was zur Milderung bestehender Härten in einer bestimmten Zeit und in einem bestimmten Volke geschehen könne, entscheidet einmal eine kritische Untersuchung aller mitwirkenden Faktoren, das andere Mal der reformatorische Muth, der selbst vor dem scheinbar Unmöglichen nicht sofort zurückschreckt, wie Ranke so schön die Initiative des Genius bezeichnet, der an eine Zukunft und an einen Fortschritt glaubt, der mit Energie und Nachdruck, sei es durch weise reformatorische Gesetze, sei es durch humane Einrichtungen, durch Arbeiterverbände, durch ein zähes Festhalten an dem Standard of life gegen die Degeneration, gegen die zunehmende körperliche und geistige Ungleichheit der Menschen ankämpft.
Gustav von Schmoller (in dem „Offenen Sendschreiben an Heinrich v. Treitschke" 1875).

hier die Schuld und hat für diejenigen städtischen und staatlichen Autoritäten, welche hier tätig einzugreifen berufen sind, eine schwere Verantwortlichkeit." „Aber wahrlich, die Zerstreuung der Arbeiter in vereinzelten Wohnungen ist nimmermehr ein genügender Schutz gegen die Zusammenrottung verkommender Arbeitermassen, die Klubs der Schankstätten sind unvermeidlich, und die Parole des Elends ist schnell ausgegeben, ihr Verständnis ist leicht, und sie verbreitet sich mit fliegender Eile durch die weitesten Kreise!" — „Das zerspitterte Wohnen der Arbeiter in Großstädten, ihre atomistische Zerstreuung ist kein Schutzmittel gegen ihre Verbrüderung zum Bösen. Man überwindet das Böse nur mit positivem Guten an seiner Stelle." Das positiv Gute aber sind gesunde Wohnungsverhältnisse, die wiederum nur dann möglich sind, wenn sie städtebaulich richtig in den Stadtorganismus eingeordnet sind, und wenn ihre Schaffung wirtschaftlich und ideell ermöglicht wird durch die geeinten wirtschaftlichen Kräfte und den freudigen Willen der großen Arbeiterverbände. „Diese Assoziationsbewegungen der Arbeiter, sagt Arminius mit einem Blick auf die sozialpolitischen Kämpfe seiner Zeit, lenkten sich zunächst auf die Verbrüderung zur Arbeit und Lebensnotdurft, und diese sind es, die man energisch wohlwollend und Zutrauen erweckend zu unterstützen versäumt hat, so große Verdienste sich auch einzelne erwarben." — „Es war nicht nur Befangenheit und Kurzsichtigkeit, die lange Zeit in vielen sogenannt konservativen Kreisen herrschte, sondern auch Sünde, großstädtische Arbeiter-Assoziationen in ihrer Entwicklung aufhalten zu wollen, anstatt sich leitend ihrer anzunehmen." — „Wohl der Großstadt, in welcher sich noch genug echt konservative und aristokratische Elemente — mit oder ohne Diplom — unter den Ständen, die außerhalb der handarbeitenden stehen, zusammenfinden, um das Assoziationswesen der Arbeiter im rechten Geiste zu unterstützen." Was die städtebaulich richtige Einordnung der Kleinwohnungen in den Organismus der Großstadt betrifft, so ist nach Arminius zu scheiden zwischen den Kleinwohnungen, deren Bewohner im Inneren der Stadt wohnen müssen (er nennt Händler, Schenkwirte, Lohnkutscher und gewisse Klassen der Subalternbeamten), und den Wohnungen der großen Masse der Arbeiter, die „jetzt innerhalb der Stadt und der Vororte noch schlecht wohnt und für deren bessere und angemessenere Wohnungsverhältnisse weiter draußen noch viel geschehen kann, eben deshalb, weil der billigere Grund und Boden sowie die modernen Verkehrswege die Möglichkeit dieser Versetzung erschließen". — „Neben den tiefen Schatten, welche die Versäumnisse werfen, deren der höhere und bemittelte Teil der Gesellschaft sowie betreffende staatliche und städtische Autoritäten sich schuldig machten, indem man, statt rechtzeitig vorzubeugen, es zuließ, daß der kostbare Boden rings um Berlin der Spekulation in die Hände fiel und damit wichtige Interessen der Einwohnerschaft preisgegeben wurden — neben diesen Schatten hebt sich das Bild der", von Arminius geschilderten, „noch

vorhandenen Möglichkeiten zu künftiger Neugestaltung hell und kräftig ab." Das von Arminius entworfene Bild wird besonders anziehend und interessant dadurch, daß er (nicht angeregt aber bestärkt durch Gedanken, die Schwabe in seiner Schrift „Berliner Südwestbahn und Zentralbahn", vgl. S. 56, kurz vorher geäußert hat) die Theorie des grünen Ringes der Großstädte, des Wald- und Wiesengürtels, in einer plastischen Ausführlichkeit entwickelt, die den zwei Jahrzehnte später in Wien geführten Streit, wer dort in den neunziger Jahren als erster den „grünen Gürtel"gedanken entwickelt habe, gegenstandslos macht. Da die Frage des „grünen Gürtels" und ihre Illustrierung sozusagen einen der Grundpfeiler der Städtebauausstellung gebildet hat, verdient diese Ausführung hier besondere Beachtung.

Nach Arminius ist „die Erweiterung der Stadt durch neue Bauten in denjenigen Schranken zu halten, welche bedingen, daß das Anrecht jedes Einwohners, innerhalb einer halben Stunde von seiner Wohnung aus die freie Flur erreichen zu können, nicht verletzt werde. Da bei dem hier anzulegenden Maßstabe auch Alte, Schwache und Kinder zu berücksichtigen sind, welche im allgemeinen in einer halben Stunde nicht mehr als eine Viertelmeile zurücklegen können, so wird diese Entfernung als Maximum angenommen.

Es ist im Weichbilde der Stadt eine Fläche abzugrenzen, welche den Raum einnimmt zwischen einer Linie, welche die Stadt nach dem Umfange ihrer kompakten Häusermasse umschließt, und einer weiteren Linie, welche nach außen hin von der ersteren an allen Punkten eine halbe Meile entfernt ist. Diese Fläche, als der kostbare grüne Ring, welcher der Stadt zu erhalten ist, darf nur in einem Fünfteile mit Gebäuden besetzt werden; der übrige Raum bleibt den Eigentümern und Pächtern zur Benutzung als Gärten, Feld, Wiese und Wald und dient zugleich der gesamten Bevölkerung in allen ihren Schichten zu mannigfaltigen, ihren verschiedenen naturgemäßen Bedürfnissen angemessenen Erholungsstätten in freier Natur, einschließlich der Nutzgärtnereien." (Dieser Gedanke erinnert auch an die heute von den Gartenstädten angestrebte landwirtschaftliche Zone.)

„Bezüglich der Errichtung von Bauten auf dem fünften Teile vom Areal des grünen Ringes haben öffentliche Gebäude, welche dem Gemeindewohl dienen, insofern sie ihrer Bestimmung nach hier an richtiger Stelle sind, als etwa Kirchen, Schulen, Seminarien, weibliche Erziehungspensionate, Diakonissenhäuser, Altersversorgungsanstalten, Herbergsasyle für junge Fabrik- und Nadelarbeiterinnen, Waisenhäuser, Unterhaltungslokale und andere, die Priorität vor Bauten zu Privatzwecken, als Zinshäuser, Villen u. dgl. Die Begründung neuer Fabriketablissements im grünen Ringe ist nirgends zulässig; dagegen, insoweit das Bedürfnis vorliegt, gehören hierher auch Gruppen von Wohnungen für subalterne Beamte und für Arbeiter, jedoch in mäßiger Ausdehnung, so daß die richtigen Proportionen — welche durch die Ansprüche anderer zu errichtenden gemeinnützigen Bauten bedingt sind — nicht überschritten werden." „Unter dem Begriffe: der grüne Ring der Großstädte — ein Begriff, welcher, im nachstehenden Sinne genommen, in unseren Tagen eine so hervorragende Bedeutung erringen soll (sic) — wird nun eben hier die freie Flur, welche die kompakten Steinmassen dieser Städte und deren Ausläufer rings umgibt, verstanden, und von der Ausdehnung derselben ist zu verlangen, daß sie genüge, um die zureichenden Erholungsstätten für alle Schichten der Bevölkerung, an den geeignetsten Punkten gelegen, zu umfassen. Es ist mithin hier von keiner dem Wortlaut entsprechenden ringförmigen Fläche die Rede, sondern nur, um das ‚rings Umschließende' zu bezeichnen, ist jener Ausdruck gewählt."

Im Anschluß an diese allgemeinen Ausführungen gibt Arminius eigentümlicherweise genauere Berechnungen über die Ausdehnung und Lage des grünen Gürtels gerade derjenigen Stadt, in der die Durchführung des Wald- und Wiesengürtel-Gedankens zwei Jahrzehnte später zuerst in Angriff genommen werden sollte, nämlich Wien. Alle Stadterweiterungen, besonders also die Kleinwohnungsquartiere, die im innerhalb des grünen Rings liegenden Stadtgebiete, sei es wegen zu hoher Bodenpreise, sei es wegen Raummangels, keinen Platz finden, werden in das Gebiet jenseits des grünen Rings mit Verbindung durch Dampf- und Pferdebahnen verwiesen. Bei der Gruppierung der Kleinwohnungsquartiere ist nach Arminius besondere Rücksicht zu nehmen auf denjenigen Teil der Arbeiter, der noch nicht teilnehmen kann an den Segnungen, die von der Selbsthilfe der großen Arbeiterverbände oder auch von dem pater-

nalistischen Wohlwollen der Arbeitgeber erwartet werden müssen. Diese „Kategorie der materiell und sittlich Bedürftigsten, solcher, denen neben der Selbsthilfe noch Nachhilfe unentbehrlich ist, ist (nach Arminius) noch für lange Zeit die bei weitem zahlreichste". — „Dieser zahlreichste Teil bedarf einer organischen Nachhilfe, um später zur Selbsthilfe zu gelangen." Ihnen müssen „verschiedenartige materielle Vorteile dargeboten werden, als billigere Mieten, bessere Wohnung, ein Gartenstück, Aushilfe bei der Erziehung der Kinder, ermäßigte Preise für Arbeiterzüge usw.". Besonderen Wert legt Arminius auch (im Einklang mit den von modernen Wirtschaftspolitikern, so von Lujo Brentano, heute dringend wiederholten Forderungen) auf die Bekämpfung des Schlafgängerwesens durch Errichtung von Herbergsasylen, also Ledigenheime, namentlich für alleinstehende ledige Arbeiterinnen.

Arminius gibt sodann eine detaillierte Schilderung von der Art, wie er sich die Nutzbarmachung des grünen Gürtels für die mannigfaltigsten Zwecke denkt, eine Schilderung, die von eindringendstem Verständnis für soziale Notwendigkeiten und Möglichkeiten und wohl auch von langjähriger Erfahrung zeugt. (Die außerordentliche Größe und Bedeutung des hier vorliegenden Problems hat die verdienstvolle Schrift über das Berliner Laubenkoloniewesen von Dr. F. Coenen, herausgegeben vom Groß-Berliner Ansiedelungsverein, in diesen Tagen neu aufgedeckt.) Arminius trennt zwischen „Erholungsstätten in freier Natur am Feierabende und Sonntage, insbesondere für die handarbeitenden Klassen", und solchen „für die Intelligenten, die höheren Stände". Er trennt scharf zwischen den verschiedenen Bedürfnissen nach „Gärten im Interesse des Familienlebens", „Warte- und Spielplätze für kleine Kinder", „Kindergärten für Knaben und Mädchen im Schulalter", „Feierabendstätten für die Jugend der handarbeitenden Klassen", „für Gesellen und Lehrlinge", „für die in Fabriken arbeitende männliche Jugend", „für Nadelarbeiterinnen", „für die in Fabriken arbeitende weibliche Jugend", „für Dienstmädchen", und behandelt diese verschiedenen Notwendigkeiten in verschiedenen Abschnitten. Bei den Erholungsstätten der höheren Stände trennt er „die Gärten im Interesse des Familienlebens" in „Villen mit Gärten und städtische Hausgärten", „Privatgärten für Familien in Gruppen angelegt", „Lauben in Nutzgärtnereien". Ein besonderer Abschnitt ist den „Gärten für besondere Genossenschaften und Institute" gewidmet; da wird wieder getrennt zwischen „Gärten für Genossenschaften, welche sich wohltätigen Werken widmen", „Universitätsgärten", „Gärten an kommunalen und an weiblichen Erziehungspensionaten"; weitere Abschnitte handeln von den „öffentlichen Restaurationsgärten", „den öffentlichen Promenaden und Parkanlagen zwischen der inneren Stadt und den Vorstädten" und „jenseits der Vorstädte". Besondere Beachtung schenkt Arminius auch der Freihaltung von Innenparks in solchen Städten, deren bebautes Gebiet bereits so umfangreich ist, daß den Bewohnern der inneren Teile das schnelle Erreichen des grünen Gürtels nicht mehr möglich ist. Vieles in diesen Ausführungen, die aus herzlicher, plastischer Anschauung wirklich vorhandener Bedürfnisse geschrieben sind, könnten heute wörtlich einem gerade erschienenen Bericht einer amerikanischen Parkkommission entnommen sein. „Es wird wahrlich höchste Zeit, daran zu denken, daß in unseren Großstädten, deren Bevölkerung sich christlich nennt, die Gasse und der Rinnstein wie der enge Hof keine passenden Orte für die Erholung der Kinder sind, und daß man Sorge tragen muß, gedeihlichere Stätten ihnen aufzuschließen und die nötigen Kommunikationen herzustellen, anstatt müßig zuzusehen, wie an Abenden der schönen

Wo es sich um Weg und Steg handelt, um Chaussee, Kanal, Eisenbahn, da schützt die deutsche Gesetzgebung die Unternehmungen gegen das Monopol durch die Expropriation; wo das Monopol sich weigert, die Schätze im Schoße der Erde für Menschenwohlfahrt auszunutzen, da hat sie seit uralter Zeit in der Bergbaufreiheit die Abhilfe bereitzuhalten gewußt. Die Unternehmung, welche Dach und Fach für die Menge des Volks zu schaffen hat, erfreut sich keiner solchen gesetzgeberischen Fürsorge, obgleich es sich doch bei ihr um weit brennendere Notwendigkeiten des menschlichen Daseins handelt. Julius Faucher 1869.

Jahreszeit die Kinder der untersten Schichten aus den Hinterhäusern, aus hohen Stockwerken und Keller hervorquellend, in zahlreichen Schwärmen die Höfe und die Straßen überfüllen, im wirren, unbeaufsichtigten Treiben". Die Pferdeeisenbahnen nennt Arminius die „goldenen Brücken ins Freie, die Verbindung mit der blühenden Welt in Gärten, Feldern und Wäldern schaffen", und von der Durchführung seiner Vorschläge erhofft er die Abhilfe des „gigantischen Mißstandes, daß durch rücksichtlose, willkürliche, immer weitere Ausdehnung der Häusermassen in Großstädten ein zahlreicher Teil der Bewohner eingesperrt und verrammt wurde".

Die praktischen Mittel für die dringend erforderliche Neugestaltung des Städtebaues, namentlich in den Großstädten, findet Arminius in einer neuen gerechteren Auffassung des Eigentumsrechtes am Grund und Boden der Großstädte. Der Begriff des Eigentums darf nicht länger schematisch aufgefaßt und ausgebeutet werden, sondern muß den wohlverstandenen Interessen der Allgemeinheit angepaßt werden. „Kein Neubau darf störend in ein vorliegendes Bedürfnis irgendeiner einzelnen Kategorie der Einwohnerschaft eingreifen." Wie die Obrigkeit bisher das Baurecht mit Rücksicht auf Feuersgefahr, auf die Verteidigung beim Anlegen von Festungen oder auf Eisenbahnbauten beschränkt hat, so muß in Zukunft eine Beschränkung eintreten, die eine organische Ausgestaltung des Stadtkörpers im Sinne wirtschaftlicher Befriedigung aller berechtigten Interessen der Gesamtheit ermöglicht. Den Beschränkungen im Interesse der Sicherheit reiht sich eine Beschränkung „zur Wahrung der Moralität" notwendig an; „noch ungemessen sind die großen Schäden für Moralität und rückwirkend für Gesundheit und Sicherheit, welche aus dem willkürlichen Verbauen der freien Plätze und Feldgrundstücke entstehen, deren jede Hauptstadt in wesentlich bedingten Dimensionen und in geeigneter lokaler Verteilung unveräußerlich bedarf"! Die wohlerworbenen Rechte der Grundbesitzer müssen nach Arminius teils abgelöst, teils beschränkt werden (vgl. auch Motto S. 7). Die Ablösungen sind, führt Arminius aus, in Preußen durchaus nichts Neues:

„Gleichwie vor beiläufig 50 Jahren im Königreiche Preußen die Regierung Kommissionen einsetzte, welche, wie vorerwähnt, durch den ganzen Staat den Wert der bäuerlichen Dienste zu taxieren hatten und die Dienstablösungen handhabten, unter den verschiedenartigsten und schwierigsten Modalitäten, die in den Verhältnissen zwischen den Gutsherren und Bauern stattfanden, so wird es auch heute geschehen können, Kommissionen einzusetzen, welche nach bestimmten allgemeinen Normen, aber dabei ebenfalls die verschiedenen Modalitäten der Verhältnisse berücksichtigend, den annähernd richtigen, d. i. billigen Ansprüchen genügenden Modus für die Besteuerung der Hausherren und der Eigentümer von noch unbebauten Grundstücken in großstädtischen Weichbilden herausfinden. Man wird bei den Berechnungen von einem bestimmten Jahre (etwa von 1840) auszugehen haben, wobei man die damals herrschenden Preise beim Ankaufe von Grundstücken und die Preise der Wohnungsmieten als normale annimmt."

Im Anschluß hieran entwickelt dann Arminius sehr ausführlich eine Steuertheorie, die allerdings Treitschke in seiner Auseinandersetzung mit Arminius als Expropriation ablehnt, die sich aber genau betrachtet sehr wenig von dem

unterſcheidet, was ſchon 1869 Julius Faucher und was 1872 in Eiſenach Adolf Wagner unter Berufung auf ſeinen Vorgänger der „Freihandelsſchule“ gefordert hat. Eine Steuertheorie, die praktiſch auf eine Beſteuerung nach dem gemeinen Wert mit hohen Sätzen hinausläuft, Sätze, die noch nicht einmal an die heranreichen, die in den Staaten der amerikaniſchen Union gang und gäbe ſind.

„Was den Einwand betrifft,“ ſagt Arminius, „den man ſicherlich erheben wird, daß bei einer ſo durchgreifenden Maßregel, wie die der angeregten Beſteuerung, eine nicht unbedeutende Anzahl von Hausbeſitzern gründlich beſchädigt ſein, viele unter ihnen vielleicht finanziell zugrunde gehen würden, ſo kann das freilich nicht verneint werden; allein es geſchieht damit nichts anderes als das, was in allen ähnlichen Fällen unvermeidlich iſt und ebenfalls bei Regulierung der anormal gewordenen Verhältniſſe zwiſchen Gutsherren und Bauern mit ‚innerer Berechtigung‘ ſtattfand. Die Beſchädigung zahlreicher Gutsherren war nicht geringer, als die der Hausherren bei Ausführung der in Vorſchlag gebrachten Regulierung es ſein würde. — Es kommt hier nicht die Verſchiedenheit der ſozialen Verhältniſſe in Betracht, in denen die Verkürzten von damals und jetzt zu den Bereicherten ſtanden, ſondern in beiden Fällen gilt es nur die Aufrechterhaltung eines für alle Zeiten vom Staate zu befolgenden Prinzips, wonach abnorm gewordene Verhältniſſe verſchiedener Berufsklaſſen zueinander in geregelte Gleiſe zurückzuführen ſind.“ „Die heutige Stellung zwiſchen dieſen Hausbeſitzern und ihren Mietern iſt, ungeachtet weſentlicher Verſchiedenheit, doch nicht ohne frappante Ähnlichkeit mit der Stellung, welche vor beiläufig einem halben Jahrhundert die Gutsbeſitzer den Bauern gegenüber einnahmen, nämlich daß ein Stand ſich auf Koſten des anderen bereichert hatte, zum weſentlichen Schaden der Beeinträchtigten, und ferner iſt ähnlich, daß dieſe Bereicherung, im allgemeinen wenigſtens, in bürgerlicher Weiſe vor ſich gegangen war. — Hinſichtlich des Verhältniſſes zwiſchen Gutsherren und Bauern ſahen ſich die Staaten, um drohenden Folgen vorzubeugen, bekanntlich zum energiſchen Eingreifen, zur Regulierung dieſer abnorm gewordenen Verhältniſſe genötigt. Dieſes Abnorme in ſeiner ſittlichen Unzuläſſigkeit wurde immer mehr erkannt, je mehr das den alten feudalen Einrichtungen entgegentretende Humanitätsprinzip, im wahren Fortſchritte der Zeit, an Geltung gewann und Staatsbürger wie Regierungen in Erwägung zogen, daß die Kraft und das Gedeihen eines Volkes mit der ſteigenden Wohlverſorgung aller Klaſſen gleichen Schritt hält. — In Preußen wurde dem heraufziehenden Unwetter durch die in allen Provinzen in geregelter Weiſe vor ſich gehende Ablöſung der bäuerlichen Dienſte vorgebeugt, wobei man vorſchriftsmäßig in einem Sinne vorging, der eine ſtarke Beeinträchtigung der Gutsherren durch geringe Veranſchlagung der Dienſte keineswegs ausſchloß. Und doch lag in dieſer „Eigentumsbeſchränkung“ ſicherlich kein Übergriff von ſeiten des Staates; denn wenn auch faktiſche Rechte der Gutsherren durch neue Verordnungen und Geſetze aufgehoben wurden, ſo lag dieſes Vorgehen doch eben in der naturgemäßen Befugnis des Staates, die Geſetzgebung nach den jedesmaligen Anforderungen des Gemeinwohls zu modifizieren.

Wenn in unſeren Tagen die ſtaatlichen Autoritäten in ähnlicher Weiſe bezüglich einer Regulierung der Verhältniſſe zwiſchen Hausherren und Mietern in Großſtädten vorgehen würden, ſo dürfte hierin wahrlich keine Ungerechtigkeit liegen, keine übergreifende Anmaßung, und die Autoritäten würden ebenfalls nicht nur in ihrem natürlichen Rechte ſein, ſondern zugleich auch eine dringende Pflicht erfüllen und vielleicht großem Unheile vorbeugen! Daß die Beiſpiele vom faktiſchen energiſchen Eingreifen des Staates durch außerordentliche Beſteuerung zur Abwehr von drohenden Gefahren, namentlich in Kriegszeiten, nicht vereinzelt ſtehen und keinem willkürlichen Eingreifen in rechtmäßiges Eigentum gleichgeachtet waren, iſt doch wohl als bekannt vorauszuſetzen. Es möge nur an die im preußiſchen Staate vorgenommenen Maßregeln dieſer Art gegenüber der franzöſiſchen Invaſion während der Befreiungskriege erinnert werden, an die hohen Beſteuerungen nicht nur an Geld, ſondern auch an anderem Gut, wie die Silberſteuer und ähnliche.“

Der Durchführung dieſer umfangreichen Maßnahmen hat nach Arminius „die Errichtung eines beſonderen Departements im Miniſterium des Innern, welches die Wohnungsintereſſen des Volkes namentlich in Großſtädten im Auge hat und überwacht“, vorauszugehen. In den einzelnen Großkommunen „dürfte die Einſetzung einer Kommiſſion zu erfolgen haben, welche die Wohnungsbedürfniſſe der Bevölkerung, namentlich der unteren Schichten, nach ihrem faktiſchen Beſtand gewiſſenhaft unterſucht und vollſtändig nachweiſt“. — „Sollte es denn zu viel erwartet ſein, wenn man annimmt, daß in jeder unſerer Großſtädte etwa drei bis fünf Männer ſich finden laſſen, die befähigt ſind, ein ſolches Komitee zu bilden? Und ſollte es übergreifend ſein, vorauszuſetzen, daß es

Der preußische Staat wurde nur durch solche durch und durch kathedersozialistische Maßregeln groß; der größte preußische König, Friedrich II., wollte nie etwas anderes sein als ein roi de gueux; derselbe Fürst tat den Ausspruch, die Steuern hätten neben den anderen Zwecken namentlich auch den, „eine Art Gleichgewicht zwischen den Reichen und den Armen herzustellen". Gustav von Schmoller
(in dem „Offenen Sendschreiben an Herrn Prof. Dr. Heinrich v. Treitschke").

einem jeden solchen Komitee möglich sein würde, sich mit einer Anzahl von Agenten und Korrespondenten zu versorgen, die ihre Tätigkeit unterstützen würden, und daß sie auch neben diesen in den gebildeten Kreisen ihrer Stadt noch viele erwecken könnten, das Werk zu verstehen und zu fördern? Sobald die Lebendigkeit und Energie, die heute im Auffassen und Betreiben materieller Interessen sich kundgibt, auch nur zum hundertsten Teile der Beseitigung sittlicher Notstände sich zuwenden wollte, alsdann freilich würde die Aussicht auf ihre Bewältigung eine ganz andere sein als leider noch bis zur Stunde."

Es ist in diesem eigentümlichen Werke ein ausführlicher Plan des Zusammenwirkens aller Instanzen entworfen; Staat, Kommune, Arbeiterverbände, Arbeitgeber sowie private gemeinnützige Vereinigungen müssen zusammenwirken; die gleichzeitige Anwendung aller Mittel, Steuerreform, Boden-, Wohnungs- und Städtebaupolitik erscheint Arminius erforderlich; „nicht dringend genug kann wiederholt werden, daß halbe Maßnahmen heutiger Zeit in Großstädten nicht retten, sondern daß man nach der Summe der Hilfen, die Gottes Hand darbietet, sich umschauen muß, und daß innere und äußere Hilfsmittel zusammenwirken sollen". Der Leitgedanke aber, der durch alle Ausführungen des Buches geht, ist die Erkenntnis, daß „die Lösung der Wohnungsfrage, die heute in allen zivilisierten Staaten in die Reihe der brennendsten getreten ist, auf den höheren sittlichen Prinzipien beruhe. Der Erfolg ist eben daran gebunden, daß man sie anerkenne und walten lasse!"

Man mag zugeben, daß derartige Leitgedanken leicht als „weibliche Argumente" abzutun sind; aber es sei hier wiederholt, daß es gerade solche Argumente waren, mit denen die öffentliche Meinung und die großen privaten und öffentlichen Geldquellen Amerikas für Park- und Wohnungsreform gewonnen worden sind. Und wahrlich, das müßte ein aussichtsloses Land von Hungerleidern sein, das sich solchen Argumenten auf die Dauer zu widersetzen vermöchte!

Von der Aufstellung dieses von Arminius entwickelten weitblickenden Programms bis zu seiner Durchführung ist ein weiter Schritt. Die Verhältnisse zur Zeit seiner Aufstellung waren seiner Durchführung in gewissem Sinne nicht ungünstig. Fiel doch die Aufstellung gerade in jene Zeit, die Treitschke „eine Zeit der Gärung aller sittlichen Begriffe" genannt hat. Entbrannte doch gerade damals jener in der Geschichte der wirtschaftlichen und sozialen Kultur denkwürdige Kampf, in dem es einer Reihe deutscher Gelehrter, den sogenannten Kathedersozialisten, gelang, nachhaltigen Einfluß auf die Gesetzgebung zu gewinnen und für das mit eherner Rücksichtslosigkeit anhebende Wirtschaftsleben der Neuzeit das in der mühsamen Arbeit der Jahrtausende langsam erworbene Gut zu retten, das eine Gemeinschaft von Menschen in einer edlen, brüderlichen Weltanschauung besitzt. Wie schon erwähnt, stand auf der Tagesordnung der ersten entscheidenden Sitzung, die zur Gründung des Vereins für Sozialpolitik führte, auch das Engelsche Referat über „die Wohnungsnot"; aber einesteils waren, wie Adolf Wagner, einer der führenden Kathedersozialisten, später ausführte (vgl. Anm. 20), selbst

die Geister der Kathedersozialisten damals noch so sehr von dem Wunsche befangen, nicht dem Privateigentumsprinzip zu nahe zu treten, teils wurde die Wohnungsfrage auf den Tagungen des Vereins und in der Tagespolitik so sehr durch das Interesse für Arbeitseinstellungen, Gewerkvereine und Fabrikgesetzgebung in Anspruch genommen, daß die im Prinzip durchaus anerkannte Bedeutung der Wohnungsfrage erst sehr viel später praktisch bearbeitet werden konnte.

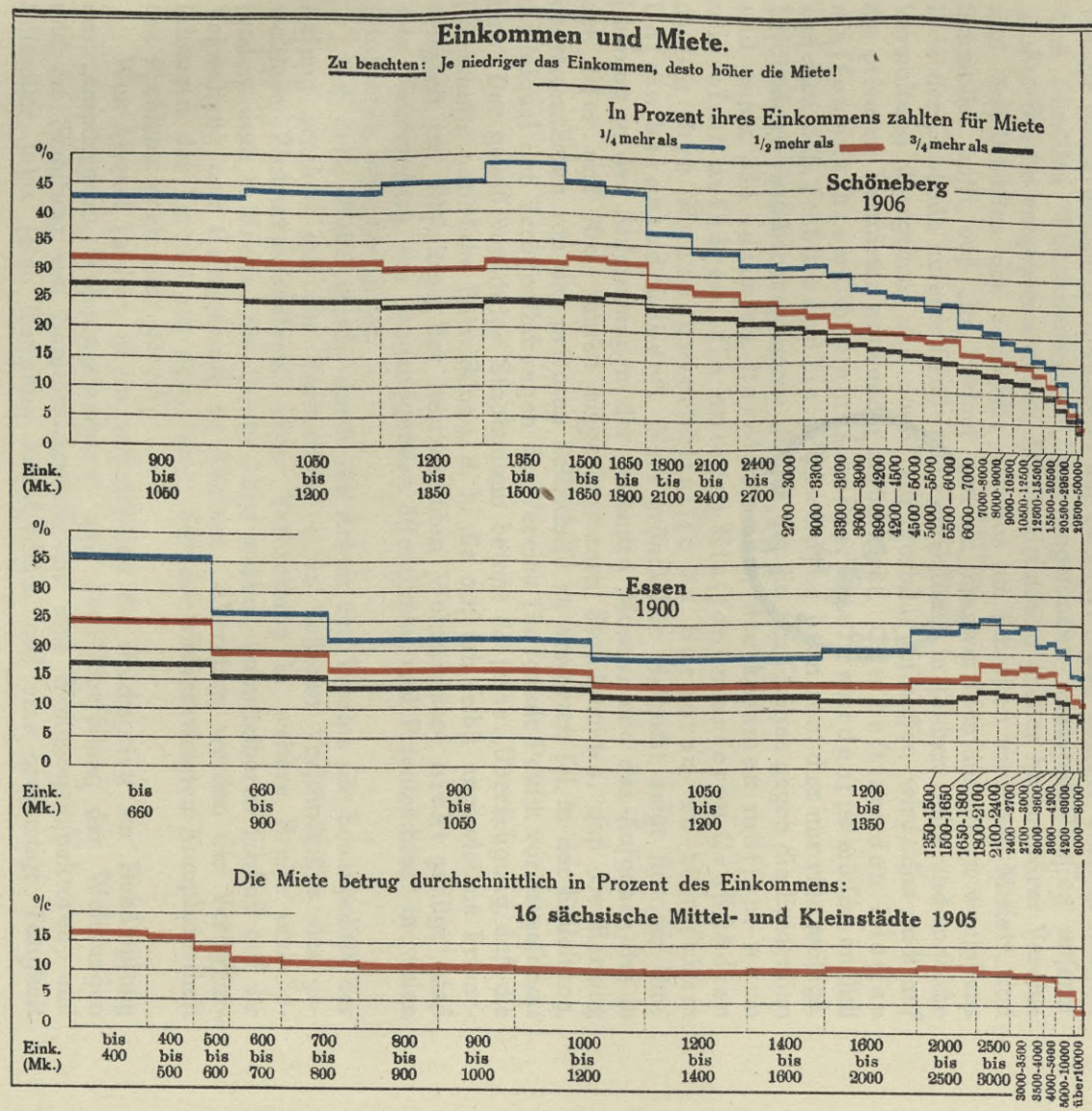
Bei den denkwürdigen Auseinandersetzungen zwischen Gustav Schmoller und Heinrich von Treitschke, die den Kampf für Sozialpolitik sozusagen einleiteten, kam es übrigens zu einem bezeichnenden Zwischenfall, der die dringende Reformbedürftigkeit in grelles Licht setzte, unter der die öffentliche Meinung über die Wohnfrage damals genau so litt wie heute. Treitschke hat sich nämlich in seiner Schrift: „Der Sozialismus und seine Gönner“ [92]), die von Schmoller so glänzend widerlegt worden ist, auch mit der Wohnungsnot der Großstädte und gerade auch mit dem Werke von Arminius auseinanderzusetzen versucht. Beide glaubte er durchaus leichthin behandeln zu dürfen, und die Arminiusschen Vorschläge erschienen ihm ebenso wie die kathedersozialistischen Bestrebungen überspannt und gefährlich. In dieser Schrift ist nun Treitschke das bedenkliche Wort entschlüpft: „Jeder Mensch ist zuerst selbst verantwortlich für sein Tun; so elend ist keiner, daß er im engen Kämmerlein die Stimme seines Gottes nicht vernehmen könnte.“ Schmoller ist hierauf die Antwort nicht schuldig geblieben. Er antwortet nämlich: „Sittlich und geistig verwahrlosten Proletariermassen von den Gütern des inneren Lebens vorzureden, ist ebenso müßig, als einem Blinden die erhabene Schönheit des Sternenhimmels zu demonstrieren“ usw. Der Ausspruch Treitschkes verdient aber auch vom wohnungspolitischen Standpunkte aus näher beleuchtet zu werden. Er nimmt augenscheinlich Bezug auf die Worte Christi im Evangelium Matthäi, Kapitel 6, Vers 6: „Wenn du aber betest, so gehe in dein Kämmerlein und schließe die Tür zu und bete zu deinem Vater im Verborgenen; und dein Vater, der in das Verborgene siehet, wird dir's vergelten öffentlich.“ Diese Worte zeigen, daß Christus es für selbstverständlich hielt, daß jeder Mensch ein Kämmerlein für sich hat, in dem er sich abschließen kann. Die Berliner Wohnungsstatistik aus dem Jahre 1871 aber, die Treitschke vorlag, und die er so leichthin abtun zu dürfen glaubte, wies 162000 Menschen nach, die in sogenannten „übervölkerten“ Kleinwohnungen lebten, Wohnungen, meistens aus einem Zimmer mit Küche bestehend, von denen jede im Durchschnitt mit 7,2 Menschen besetzt war. Diese Statistik ergab insgesamt eine Bevölkerung von 585000 Menschen in sogenannten kleinen Wohnungen (d. h. Wohnungen ohne heizbares Zimmer oder mit einem oder zwei heizbaren Zimmern), die durchschnittlich mit 4,2 Menschen belegt waren. Dies entsprach nicht der von Treitschke herangezogenen Äußerung Christi zur Wohnungsfrage. Konnten unter solchen Verhältnissen die Klassen, die Treitschke die niederen nennt, noch ihre Pflicht tun und den historischen Beruf erfüllen, den Treitschke ihnen zuerkennt, wenn er sagt: „Diese heiligen Empfindungen dem Menschengeschlechte zu bewahren, war allezeit der historische Beruf der niederen Klassen; durch solchen Dienst nehmen sie unmittelbar Anteil an der idealen Kulturarbeit der Geschichte.“? In der Tat, — da Treitschke der Wohnungsnot von der religiösen Seite beikommen zu wollen scheint, — was kann der Stadtmissionar von der Andacht im stillen Kämmerlein erhoffen, wenn er, wie Stadtmissionar Bokelmann [93]), in seinem Bezirke Häuser findet, die von 250 Familien bewohnt sind, und wo 36 Wohnungen auf einen Korridor münden? Darf Treitschke

Vielmehr bewahrt gerade in der bescheidenen Enge des kleinen Lebens das Gemüt eine frische, kernhafte, unmittelbare Kraft, welche den Gebildeten oft beschämt. Darum sind die niederen Klassen der Jungbrunnen der Gesellschaft. Aus den unberührten Tiefen ihrer derben Sinnlichkeit, ihres wahrhaftigen Gefühls steigen immer neue Kräfte empor in die Reihen der rascher dahinwelkenden höheren Stände. Die Helden der Religion, welche das Gemütsleben der Völker in seinen Grundvesten umgestalteten, waren zumeist Söhne der Armut; wer kann sich Jesus oder Luther anders vorstellen, denn als kleiner Leute Kinder? Dies hatte Fichte im Auge, wenn er mit seiner schroffen Härte sagte, die Schlechtigkeit sei immer am größten in den höheren Ständen. Dies meinte Goethe, wenn er mit seiner liebevollen Milde so oft wiederholte: „Die wir die niederste Klasse nennen, sind für Gott gewiß die höchste Menschenklasse." H. v. Treitschke (in „Der Socialismus und seine Gönner" 1874).

sagen: „Diese Ordnung ist gerecht; denn das wahre Glück des Lebens, den Frieden der Seele und die Freuden der Liebe, verschließt sie keinem", wenn Stadtmissionar Bockelmann weiter mitteilt, daß im selben Hause 17 Frauen in wilder Ehe, 22 Dirnen, 17 ungetraute Paare und vier von ihren Männern geschiedene Frauen zu finden waren? Und was wird aus den Kindern? Die großstädtischen Wohnungsverhältnisse sind in der Tat derart, daß nicht selten gebildete Menschen, die nie ein Bedürfnis nach Religion empfanden, beim Anblick des unsagbar Schrecklichen plötzlich alle innere Fassung verlieren, und sich unwillkürlich an den von Religion gebotenen Halt klammern. Solche Religiosität kann nur tauglicher machen zum Kampfe, doch was folgerichtig aus ihr erwächst, muß der heilige Zorn der Tat sein, wie ihn Arminius viel schöner verkörpert als Treitschke.

War es möglich gewesen, daß die Wohnungsfrage durch andere nicht etwa wichtigere, aber leichter zu bewältigende Probleme vorübergehend in den Hintergrund gedrängt wurde, so mußte sie doch schließlich zu ihrem Rechte kommen. Es dauerte zehn Jahre, bis der Verein für Sozialpolitik endlich Zeit fand, sich der brennenden Frage mit ganzer Kraft zu widmen. Im Jahre 1886 veröffentlichte er auf Antrag seines Mitgliedes, Dr. Miquel (damals Oberbürgermeister von Frankfurt a. M. und später Finanzminister von Preußen), seine schwerwiegenden Gutachten und Berichte über „die Wohnungsnot der ärmeren Klassen in deutschen Großstädten und Vorschläge zu deren Abhilfe". Dieses Gutachten war begleitet von neuen Zusammenstellungen der erschreckenden Wohnungsstatistiken deutscher Großstädte. Miquel faßte die Ergebnisse seines Studiums dieses Materials in die Worte zusammen: „Es hat sich herausgestellt, daß auch in Zeiten wirtschaftlicher Ruhe fast überall in den größeren Städten eine Art Wohnungsnot besteht." Gustav Schmoller präzisierte in seinem gleichzeitigen „Mahnruf in der Wohnungsfrage" diese Wohnungsnot folgendermaßen: „Es ist das Eigentümliche der Lage, daß es weder an Häusern noch an reger Baulust fehlt, sondern nur an Wohnungen für die kleinen Leute und noch mehr an Wohnungen, welche ihnen in einem Zustand und unter Bedingungen angeboten werden, welche ihr körperliches und sittliches Wohl zu fördern geeignet sind." „Die Zustände," sagt Gustav Schmoller, „sind so entsetzlich, daß man sich nur wundern muß, daß die Folgen nicht noch schlimmere geworden sind. Nur weil ein großer Teil dieser Armen bis jetzt einen Schatz guter Sitte, kirchlicher Überlieferung, anständiger Empfindungen aus früherer Zeit mit in diese Höhlen gebracht hat, ist das Äußerste noch nicht geschehen. Das Geschlecht von Kindern und jungen Leuten aber, das jetzt in diesen Löchern aufwächst, das muß mit Notwendigkeit alle Tugenden der Wirtschaftlichkeit, der Häuslichkeit, des Familienlebens, alle Achtung vor Recht und Eigentum, Anstand und Sitte verlieren. Wer keine

Abb. 57. Aussteller: Statistisches Amt der Stadt Schöneberg. (Direktor Dr. Kuczynski).



Einkommen Mark	Mittlere Miete in % d Einkommens Schöneberg	Essen	Durchschnittliche Miete in % des Einkomm. Sachsen
600	—	25,6	14,8
900	—	20,3	11,9
1200	32,4	15,1	11,4
1800	32,9	18,9	11,8
3000	24,9	17,6	11,4
5000	20 1	14,5	10,3
8000	17,7	12,1	8,7
über 50000	3,0	—	—

Je niedriger das Einkommen, desto höher die Miete! Die Übereinstimmung in den Ergebnissen aller Erhebungen beweist, daß bei den Einkommens- und Wohnverhältnissen, wie sie sich im 19. Jahrhundert in den deutschen Städten entwickelt haben, der Anteil des Einkommens der zur Befriedigung des Wohnbedürfnisses aufgewendet wird, regelmäßig bei den niedrigsten Einkommen am höchsten ist und mit wachsendem Einkommen sinkt.

Ein Vergleich zwischen Schöneberg, Essen und besonders auch den sächsischen Mittelstädten zeigt, wie außerordentlich viel günstiger die Verhältnisse in Groß-Berlin sind. Der große Prozentsatz, der bei den geringen Einkommensstufen für Miete aufgewendet werden muß, wiegt um so schwerer, weil auch die Ausgaben für Nahrungsmittel bei den kleinen Einkommen prozentual viel größer sind als bei den großen.

POLITECHNIKA
BIBLIOTEKA
GŁÓWNA
KRAKOWSKA

ordentliche Wohnung hat, wer nur in der Schlafstelle schläft, der muß der Kneipe, dem Schnaps verfallen, er kann schon seine animalische Wärme nicht anders herstellen." „Die heutige Gesellschaft nötigt die unteren Schichten des großstädtischen Fabrikproletariats durch die Wohnverhältnisse mit absoluter Notwendigkeit zum Zurücksinken auf ein Niveau der Barbarei und Bestialität, der Roheit und des Rowdytums, das unsere Vorfahren schon Jahrhunderte hinter sich hatten. Ich möchte behaupten, die größte Gefahr für unsere Kultur droht von hier aus." „Wir müssen große Aktiengesellschaften ins Leben rufen, die in den Vorstädten Einzelhäuser für die Elite der Arbeiter, der kleinen Beamten, der Werkmeister bauen, aber nicht in erster Linie den Verkauf ins Auge fassen, die aber noch mehr beginnen, die eigentlichen Arbeiter- und Armenquartiere im Zentrum der Städte aufzukaufen, sie, soweit es nötig ist, umzubauen nach den englischen Vorbildern, soweit es aber geht, sie nur zu renovieren und in musterhafter Weise zu vermieten." „Es gibt wenige gleich dringliche Aufgaben; um der Verrohung unserer unteren Klassen, dem schnöden Wohnungswucher, den ungesunden Mietsverhältnissen unserer großen Städte entgegenzuwirken, ist die Gründung großer humanitärer Vereine und Gesellschaften das einfachste und das am sichersten wirkende Mittel", und Schmoller hofft, daß „im Verlauf von ein bis zwei Menschenaltern wenigstens 10 % der Gebäude unserer Groß- und Fabrikstädte in solchen Besitz und in solche Verwaltung übergehen, und damit ein Vorbild geschaffen wird, das auch auf die privaten Vermieter notwendig zurückwirkt. Die besitzenden Klassen müssen aus ihrem Schlummer aufgerüttelt werden; sie müssen endlich einsehen, daß, selbst wenn sie große Opfer bringen, dies nur eine mäßige, bescheidene Versicherungssumme ist, mit der sie sich schützen gegen die Epidemien und gegen die sozialen Revolutionen, die kommen müssen, wenn wir nicht aufhören, die unteren Klassen in unseren Großstädten durch ihre Wohnungsverhältnisse zu Barbaren, zu tierischem Dasein herabzudrücken". Noch gründlicher vielleicht zeigt sich der Umschwung in den Anschauungen der leitenden Männer und das Aufgeben des in den 60er und 70er Jahren eingenommenen Standpunktes, daß die Rettung im wesentlichen von der privaten Selbsthilfe zu erwarten sei, in der Einleitung, die Miquel den Veröffentlichungen des Vereins für soziale Politik vorausgeschickt hat. Der gewiß vorsichtige Staatsmann betont da seine „Überzeugung, daß die sogenannte natürliche Entwicklung, d. h. die auf sich selbst angewiesene Privattätigkeit zur Abstellung der herrschenden Wohnungsnot nicht genügt", daß eine Neuregelung des „ungenügenden öffentlichen und Privatrechtes" in vielen Richtungen erforderlich ist.

Auf diese Weise wurde durch die Arbeit des Vereins für Sozialpolitik der Anfang gemacht mit der Verbreitung eines besseren Verständnisses des gewaltigen Wohnungsproblems, einer Verbreitung in weitere Kreise und besonders auch in Kreise, die in der Lage waren, unmittelbaren Einfluß auf die Verwaltung und Gesetzgebung zu nehmen. Allerdings werden die Veröffentlichungen des Vereins aus dem Jahre 1886 der vielverzweigten Kompliziertheit des Problems noch nicht gerecht.

Was Miquel fordert, ist im wesentlichen ein Reichsgesetz zur Bekämpfung des „empörenden Wohnungswuchers" und der Überfüllung der Wohnungen und die Schaffung von Sanitätskommissionen und Wohnungsinspektoren, und Schmoller setzte seine Hoffnung hauptsächlich auf eine großartige Tätigkeit

gemeinnützigen Gesellschaften. Es bedurfte einer Entwicklung und Arbeit von weiteren 15 Jahren, bis derselbe Verein für Sozialpolitik mit seinen Veröffentlichungen aus dem Jahre 1901 unter der Leitung der Professoren Albrecht, Fuchs und Sombart das Problem ungleich weiter fassen und damit einen neuen Schritt tun konnte zur Förderung der Erkenntnis des modernen Städtebauproblems in seiner unabsehbaren Tragweite. Neben den Befürwortern der gemeinnützigen Wohnungsfürsorge, der behördlichen Wohnungsaufsicht und der Neuregelung des Mietrechtes kamen praktische Städtebauer, wie Geh. Baurat J. Stübben, zum Worte und legten die Abhängigkeit der Wohnungsreform vom Stadterweiterungsplan und seiner Durchführung sowie von der Bauordnung dar; ganz besondere Aufmerksamkeit wurde auch der Untersuchung großstädtischer Bodenbesitzverhältnisse und der Entwicklung der städtischen Grundrenten gewidmet, für Berlin namentlich in Anlehnung an die vortrefflichen Schriften des unseligerweise so jung dahingerafften Berliner Privatdozenten Paul Voigt, dessen Arbeiten so außerordentliches für die Aufklärung des Problems hoffen ließen, und dem in erster Linie die Klarstellung der hervorragenden städtebaulichen Verdienste der Hohenzollern vom Großen Kurfürsten bis in die Zeit nach dem Tode Friedrichs des Großen zu verdanken ist. Auch fand auf der Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik, leider nur in der Diskussion, bereits Professor Eberstadt, einer der später im Wettbewerb Groß-Berlin Preisgekrönten, Gelegenheit zur Entwicklung seines bedeutenden städtebaulichen Systems. Unter den für die Versammlung angestellten Untersuchungen fehlten dagegen noch besondere Bearbeitungen des Einflusses des Baukredits, namentlich auch der Verkehrs- und Steuerpolitik mit ihren tiefeinschneidenden Wirkungen auf den Städtebau, sowie eine Behandlung der das Wohnwesen notwendig ergänzenden großstädtischen Parkpolitik. Zum richtigen Verständnis für die Bedeutung auch dieser Faktoren im Städtebau und zur Abrundung dessen, was heute unter Städtebau verstanden wird, bedurfte es noch weiter der Arbeit von Männern wie Goecke, Eberstadt, von großstädtischen Verkehrspolitikern wie Kemmann, Petersen, Blum; es bedurfte ferner der praktischen Leistungen städtischer Sozialpolitiker, wie Oberbürgermeister Adickes-Frankfurt a. M. und v. Wagner-Ulm, der Beigeordneten Schmidt-Essen und Rehorst-Köln, es bedurfte weiter der theoretischen Arbeiten eines v. Mangold, des Einflusses der Bodenreformer, der englischen und deutschen Gartenstadt-Gesellschaften, des Groß-Berliner Ansiedlungsvereines, des Waldschutzvereines, der aus Wien und besonders aus Amerika neu belebten Parkbewegung; es bedurfte ferner ganz besonders des gewaltigen Impulses, den die Kunst, neubelebt durch Camillo Sitte, dem Städtebau gegeben hat, ein Impuls, der gerade in Berlin mächtigen Ausdruck in dem ausschlaggebenden Vorgehen der Königlichen Akademie des Bauwesens und der Berliner Architektenvereine gefunden hat, und von dessen Wirkungen noch ausführlicher zu sprechen ist. Es mußten schließlich Männer kommen, die das Vielfache und beinahe Unübersehbare in einer Person zu verkörpern vermochten wie Otto March, Männer, aus deren Zusammenwirken große kristallisierende Ereignisse wie der Groß-Berliner Wettbewerb und die Berliner Städtebau-Ausstellung herauswachsen konnten, Ereignisse, die dann wieder unmittelbaren Einfluß auf die Arbeit von Männern wie Freund, der Schöpfer des Groß-Berliner Zweckverbandgesetzes, auf die gesetzgebenden Körperschaften und auf die große öffentliche Meinung nahmen, ohne die der Gesetzgeber nicht arbeiten kann.

Der langsame aber gewaltige Umschwung der öffentlichen Meinung, das erwachende und stärker werdende Verständnis für die Bedeutung städtebaulicher Fragen in ihrer vielfachen Verzweigtheit ist seit den 80er Jahren in verschiedenen Ereignissen, gerade auch in Berlin, in Erscheinung getreten. Konnte noch im Jahre 1887, also ein Jahr nach den ausführlichen Veröffentlichungen des Vereins für Sozialpolitik zur Wohnungsfrage, für Berlin und seine Vororte eine Bauordnung erlassen werden, in der die Regierung, man muß wohl sagen, ohne zu ahnen, was sie tat, den Berliner Vororten „das Massenhaus von obrigkeitswegen direkt aufoktroyierte", so hat die Regierung durch die Bauordnung von 1892 in beachtenswerter Weise versucht, die 1887 begangenen Fehler wieder gut zu machen, ohne allerdings in der Folgezeit (1894, 1897, 1903) imstande zu sein, ihre moderneren Anschauungen gegen den Ansturm des organisierten Grundbesitzes ganz durchzusetzen. Ein solcher einseitiger Reformversuch auf dem Gebiete der Bauordnung ohne gleichzeitiges Vorgehen in der Wohnungsgesetzgebung sowie auf dem Gebiete der Verkehrs- und Steuerpolitik usw. mußte notwendigerweise erfolglos bleiben. Aber gerade auf dem Gebiet des Steuerwesens sind von Miquel, der seinerzeit die erste Untersuchung des Vereins für Sozialpolitik veranlaßt hat, durch seine Reform der Kommunalabgaben Möglichkeiten auch für wohnungspolitisch bedeutsame Maßnahmen geschaffen worden. Der von der „Begründung" des Kommunalabgabengesetzes sowie von der „Denkschrift zu dem dem Landtage vorgelegten Entwurf der Steuerreform-Gesetze" vertretene Standpunkt entspricht in vielen Beziehungen den von Faucher in den 60er und von Adolf Wagner seit den 70er Jahren aufgestellten Forderungen. In der „Begründung" heißt es: „Die Bauplätze in Gemeinden mit rascher baulicher Entwicklung werden zu Spekulationsobjekten, welche von einzelnen Privatpersonen oder von Bau-, Terrain- usw. Gesellschaften aufgekauft, vorteilhaft weiter veräußert oder in Erwartung höherer Wertsteigerung zurückbehalten werden. Infolgedessen findet häufig eine sich überstürzende, ungesunde Preissteigerung von Baugrundstücken statt, welcher durch eine angemessene höhere Besteuerung wenigstens einigermaßen vorgebeugt werden kann. Eine besondere Besteuerung der Baugrundstücke wird der spekulativen Verteuerung derselben entgegenwirken, da in diesem Falle die Besitzer nicht bloß mit den Zinsen des Ankaufskapitals, sondern auch mit der Steuer zu rechnen haben, daher sich früher zum Wiederverkauf entschließen werden". Die Miquelsche Steuerreform hat durch die Aufhebung der staatlichen Realsteuern und ihre Überweisung an die Gemeinden den Weg geöffnet zu einer für den Städtebau dringend notwendigen Kommunalsteuerpolitik, welche nicht länger duldet, daß (nach den Worten der Denkschrift) „die großen Wertsteigerungen namentlich des städtischen Grundbesitzes, welche lediglich durch die fortschreitende Entwicklung der Gemeinden hervorgerufen sind, in der Besteuerung fast unberücksichtigt bleiben". Sie hat „damit den Gemeinden eine bedeutende, gerade mit dem Wachsen der Aufgaben naturgemäß steigende Steuerquelle" eröffnet, die wiederum unabsehbare städtebauliche Leistungen wohnungs- und parkpolitischer und hoffentlich wohl auch einmal künstlerischer Natur ermöglicht. Die stark unter dem Einfluß der Grundbesitzinteressen stehenden kommunalen Parlamente haben bis jetzt von dem ihnen zustehenden Rechte nur sehr zaghaft Gebrauch gemacht. Noch betragen die Sätze der zur Erhebung kommenden Steuern vom gemeinen Wert nur wenige Promille mehr, als in amerikanischen Städten Prozente erhoben werden. Aber jedenfalls ist die Möglichkeit geschaffen, ähnliche Quellen zu erschließen, wie sie den amerikanischen

Die notwendige Folge der deutschen Kommunalbesteuerung ist die Wohnungsnot.
Prof. Ely von der Universität des Staates Wisconsin
(auf der Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik, Nürnberg 1911).

Städten zufließen, und diese Quellen werden auch bei uns eines Tages fließen müssen.

Unter den Ereignissen der neuesten Zeit schließlich, die geradenwegs als vorbereitend für den Groß-Berliner Wettbewerb und die daraus erwachsende Städtebau-Ausstellung zu gelten haben, muß das schon kurz erwähnte Vorgehen der Architekten Berlins an dieser Stelle noch einmal rühmend hervorgehoben und eingehender besprochen werden. Schon seit Anfang der 90er Jahre hat der Berliner Architektenverein zuerst aus eigener Initiative, dann nach Aufforderung der Ministerien des Inneren, der öffentlichen Arbeiten und der geistigen Angelegenheiten Vorschläge für die Neugestaltung der Berliner Bauordnung gemacht. Im Jahre 1892 wurde dann vom Berliner Architektenverein ein Wettbewerb für den Lageplan einer Weltausstellung ausgeschrieben. Gelegentlich dieses Preisausschreibens, bei dem bezeichnenderweise die Entwürfe „Verlorene Liebesmüh'", „Fromme Wünsche", „Behüt' Dich Gott, es wär so schön gewesen" und „Traum" preisgekrönt wurden, gelangte der Verein zur Ansicht, „daß es sich dringend empfehle, tunlichst bald unter den Architekten und Ingenieuren Deutschlands eine allgemeine Preisbewerbung um Entwürfe für die Ausgestaltung des Bebauungsplanes von Berlin in seinen Hauptgrundzügen auszuschreiben. Die Gelegenheit schien damals günstig, da gerade wieder einmal die politische Verwirklichung des Gedankens „Groß-Berlin" durch Eingemeindung der Vororte in greifbare Nähe gerückt schien. Der Archiktenverein beschloß in einer Sitzung unter dem Vorsitz des damaligen Regierungs- und Baurates Hinckeldeyn, mit einem entsprechenden Gesuch bei den zuständigen Behörden vorstellig zu werden[94]). Die Durchführung dieser Absicht scheiterte jedoch an dem sich dagegen geltend machenden Einfluß von Stadtbaurat Hobrecht, des Schöpfers des alten Berliner Bebauungsplanes von 1858—62, der in einer weiteren Sitzung des Vereins „die Sache für gänzlich überflüssig" erklärte.

Im Jahre 1897 kam eine neue städtebauliche Anregung verwandter Art aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, wo Hinckeldeyn, als Oberbaudirektor, den logischen und dringend Verwirklichung erfordernden Gedanken einer gemeinsamen Aktion der verschiedenen Instanzen aufzunehmen empfahl. Der Minister v. Thielen übergab den Antrag der Kgl. Akademie des Bauwesens zur Erstattung eines Gutachtens, und diese Körperschaft wählte zur Erfüllung der ihr gestellten Aufgabe einen Ausschuß, in dem außer Hinckeldeyn die Architekten Kayser, Eggert, Raschdorf, Emmerich, Schmieden und die Ingenieure Wiebe, Siegert und Lange tätig waren. Dem von diesem Ausschuß nach eingehenden Beratungen ausgearbeiteten Gutachten (vgl. S. 57) trat die Akademie in ihrer Gesamtheit bei. In diesem Gutachten wird festgestellt, daß in Groß-Berlin „in den letzten Jahrzehnten in bezug auf die Gestaltung des Bebauungsplanes, auf die Anlage von Straßen und Plätzen sowie auf die Anlage von öffentlichen Bauten und Denkmälern allgemeine künstlerische und technische Gesichtspunkte nicht überall die gebührende Berücksichtigung gefunden haben. Die Tatsache, daß mannigfache Mißgriffe gemacht worden sind, muß zugegeben werden". Die Akademie bekannte sich dann damals schon in wesentlichen Punkten, in der Befriedigung der

Verkehrsbedürfniſſe und der geſundheitlichen Bedingungen, in der Wechſelbeziehung zwiſchen Bebauungsplan und Bauordnung zu denselben Anſchauungen, die 10 Jahre ſpäter ihren beſtimmten Ausdruck in dem Programm gefunden haben, welches dem von den nächſtbeteiligten Stadtgemeinden und Kreiſen ausgeſchriebenen Groß-Berliner Wettbewerb zugrunde gelegt worden iſt Dem Gutachten der Akademie war eine kurze Zuſammenfaſſung „Allgemeiner Grundſätze für Städtebau“ beigegeben. Durch einen Erlaß (13. Juni 1898) wies das Miniſterium der öffentlichen Arbeiten ſämtliche Regierungspräſidenten Preußens auf die Ausführungen des Gutachtens hin mit dem Erſuchen, die größeren Städte auf die Anregungen aufmerkſam zu machen und die ausgeſprochenen Grundſätze tunlichſt zur Anwendung zu bringen. Weiter legte der Miniſter das Gutachten im Oktober 1899 ſämtlichen Staatsminiſtern und dem Miniſter des Kgl. Hauſes zur Kenntnisnahme vor, namentlich wegen des Vorſchlages der Akademie: Vertreter der beteiligten Intereſſenten zu gemeinſchaftlichen Beratungen zu berufen. Es waren danach kommiſſariſche Beratungen zwiſchen den einzelnen Reſſorts in Ausſicht genommen. Dieſe ſind aber nicht zuſtande gekommen, weil befürchtet wurde, daß die entgegenſtehenden Schwierigkeiten unüberwindlich ſein würden. (Vgl. auch Abb. 42.) Es dauerte weitere 10 Jahre, bis durch die Ausführung der ſogenannten Althoffſchen Pläne wenigſtens ein teilweiſer Erſatz für das Scheitern des 1899 ins Auge gefaßten Ausſchuſſes für öffentliche Monumentalgebäude geſchaffen worden iſt. Auf Anregung Althoffs wird auf dem Gebiete der Kgl. Domäne Dahlem im Südweſten Berlins eine Stadt der Wiſſenſchaft entſtehen, die ſich wohl mit ähnlichen Schöpfungen in Amerika (Univerſitätsſtädte) wird vergleichen können. Durch eine weitſichtiges Einverſtändnis zwiſchen dem Miniſterium für Landwirtſchaft, Domänen und Forſten und dem Finanz-, Kultus- und Kriegsminiſterium, dem Miniſterum der öffentlichen Arbeiten und dem Reichsamte des Innern werden auf dem 500 ha großen Gebiete, von dem bereits 1909 57 ha von preußiſchen Staatsinſtituten und 15 ha von Reichsinſtituten beſetzt waren (wobei allein 21 ha von Univerſitätsinſtituten eingenommen wurden) weitere 50 ha für neue Univerſitätsanſtalten, für das Muſeum für Völkerkunde, das orientaliſche Seminar, Bibliothek, Dubletten-Bibliothek, Zeitungsmuſeum, Schulmuſeum, Reichs-Kolonialmuſeum uſw., reſerviert werden. Da das Intereſſe der glücklichen Gruppierung dieſer zahlreichen öffentlichen Bauten nach künſtleriſchen Grundſätzen rechtzeitig berückſichtigt und in den Vordergrund geſchoben worden iſt, und da einem bedeutenden Städtebauer, einem erſten Preisträger im Groß-Berliner Wettbewerb, Hermann Janſen, wenn auch nicht freie Hand, ſo doch beratender Einfluß auf die Plangeſtaltung gewährt wurde (Abb. 91), iſt zu erwarten, daß in Dahlem eine ganz einzigartige, der deutſchen Wiſſenſchaft würdige Anlage entſtehen wird.

Auch in der Frage des Groß-Berliner Bebauungsplanes bedurfte es nach dem Gutachten der Akademie von 1898 noch der Arbeit weiterer 10 Jahre, bis die Entwicklung der öffentlichen Meinung endlich eine Neugeſtaltung der Groß-Berliner Verhältniſſe erzwang. Das Verdienſt, die Anregung gegeben zu haben für die Ereigniſſe, die ſeit 1906 geradenwegs zum Ausſchreiben eines Wettbewerbes um einen Grundplan für die ſtädtebauliche Entwicklung Groß-Berlins geführt haben, gebührt dem ſeitdem verſtorbenen Regierungsbaumeiſter Emanuel Heimann, deſſen in der Vereinigung der Berliner Architekten gehaltener Vortrag: „Berlins Wachstum und bauliche Zukunft“ den Anſtoß zur Wahl neuer Ausſchüſſe für die Bearbeitung der Frage in beiden Architektenvereinen gegeben hat. Im

Zusammenhang mit Heimanns Vortrag müssen der gleichzeitig gehaltene Vortrag Theodor Goeckes „Wald- und Parkgürtel, eine Anregung für Groß-Berlin“ und Albert Hofmanns „Groß-Berlin als wirtschaftspolitischer, verkehrstechnischer und baukünstlerischer Organismus“ hervorgehoben werden.

Wenn man einen Rückblick auf die Entwicklung des Kampfes um die städtebauliche Gestaltung Groß-Berlins wirft, wie er seit den vierziger Jahren unermüdlich gekämpft wurde und von dem hier einige Phasen geschildert worden sind, dann entrollt sich eine unabsehbare Reihe von Niederlagen der Gedanken, für die jeweils die Vorkämpfer gesunden Städtebaues eingetreten sind, der Gedanken, deren Nichtbeachtung diese Vorkämpfer eine schwere Gefahr nannten, und die heute zu den anerkannten, geradezu selbstverständlichen Forderungen des Städtbaues gehören. Was sind die Folgen einer solchen Vernachlässigung dessen, was heute als Forderung des gesunden Menschenverstandes anerkannt wird? Was sind die Folgen dieser jahrzehntelangen Verschleppung dringend notwendiger Maßregeln? Was bedeutet es für Berlin, daß es sich 50 Jahre lang unter der Herrschaft eines Bebauungsplanes entwickelte, den einst ein unreifer, die Probleme nicht ahnender junger Techniker auf sein Reißbrett liniierte und der zu scheußlicher Wirklichkeit erweckt wurde durch den bürokratisch-verrufensten, mit manchesterlicher Gleichgültigkeit und mit Resten absolutistischer Machtvollkommenheit ausgestatteten Verwaltungsapparat jener Zeit? Was ist die Folge davon, daß im großen und ganzen genommen — abgesehen von der hoffnungsvollen Entwicklung der allerletzten Zeit — die städtebauliche Politik, die grundlegende Frage des städtischen Ansiedlungswesens, noch mitten in der Routine und den Folgen der traurigsten Reaktionsperiode der preußischen Geschichte stecken, in jener unseligen mit dem Worte Olmütz gebrandmarkten Depression, aus der die Entwicklung des deutschen Reichsgedankens und die äußere Politik durch Bismarck befreit wurde? Was ist die Folge davon, daß die sozialpolitischen Pflichten des Staates und der Gemeinde dank der Pionierarbeit der deutschen Wissenschaft seit den 70er Jahren auf den mannigfaltigsten Gebieten erfüllt werden, während sie im Städtebau, diesem sozialpolitischen Wirkungsfelde par exellence, erst in den letzten Jahren anfangen erkannt zu werden, so daß bis heute das verhängnisvollste laissez-faire geherrscht hat? Was sind die Folgen von alledem?

Es wurde geschildert, wie die Wohnungsnot in den 60er und 70er Jahren eine Höhe erreicht hat, die die Volksleidenschaft und die Gewissen der edelsten Männer tief erschütterte. Wie vergleichen sich die Verhältnisse von heute mit jener Zeit? Ist es gelungen, die furchtbare Kalamität zu beseitigen, die damals herrschte, und die unter den Folgen des großen Krachs der 70er Jahre vorübergehend gedämpft oder wenigstens in den Hintergrund des öffentlichen Bewußtseins gerückt wurde, oder ist diese Kalamität infolge ihrer langen Dauer nachgerade zu einer als selbstverständlich geltenden Institution geworden? „Nötigt die heutige Gesellschaft“, wie einer der zuverlässigsten und anerkanntesten Beurteiler unserer Volkswirtschaft es ausdrückte (vgl. S. 73), noch immer „die unteren Schichten des großstädtischen Fabrikproletariats durch die Wohnungsverhältnisse mit absoluter Notwendigkeit zum Zurücksinken auf ein Niveau der Barbarei und Bestialität, der Roheit und des Rowdytums, das unsere Vorfahren schon Jahrhunderte hinter sich hatten?“ „Ist die größte Gefahr, die unserer Kultur von hier aus droht“, beseitigt? Kann ein gewissenhafter Mann die gegenwärtigen Verhältnisse irgendwie wieder beruhigter betrachten? Ein Vergleich

Sehr wenige Ehepaare können in einer Einzimmerwohnung leben, ohne ziemlich häufig Prügel auszutauschen. Bernhard Shaw.

zwischen 1875 und heute soll auf diese Frage die Antwort geben. Ein solcher Vergleich, der wegen der dabei notwendig werdenden Schätzungen nicht einfach ist, liegt uns aus der zuverlässigen Hand des Direktors des Statistischen Amtes der Stadt Schöneberg, Dr. Kuczynski, vor[95]); dieser Vergleich ergibt unter anderem folgendes: Aus dem Berlin von 1875 mit seinen 967000 Einwohnern und 200000 Wohnungen ist ein Groß-Berlin mit nahezu 4 Millionen Einwohnern und fast einer Million Wohnungen geworden. Mit diesem ungeheuren Wachstum der Stadt ist ein ungeheures Wachsen der 1875 vorhandenen Übelstände verbunden gewesen, und es ist ein schlechter Trost, daß die Übelstände nicht immer auch relativ, sondern vielfach nur absolut gewachsen sind. Aus den 20164 Wohnungen im vierten bis fünften Stockwerk, über die man sich im Jahre 1875 entsetzte, sind heute etwa 200000 solcher Wohnungen geworden, im Jahre 1875 waren 37 vom Hundert aller Wohnungen Hinterwohnungen; heute sind es rund 45 vom Hundert. „Was die Kleinheit der Wohnungen angeht, so gab es 1875 in Berlin 112354 Wohnungen, die nicht mehr als ein heizbares Zimmer hatten, 53689, die zwei heizbare Zimmer hatten und 46511 Wohnungen mit mehr als zwei Zimmern. Heute gibt es in Groß-Berlin reichlich 400000 Wohnungen mit nicht mehr als einem heizbaren Zimmer, etwa 300000 Wohnungen mit zwei heizbaren Zimmern und annähernd 250000 mit mehr als zwei Zimmern. Der Anteil der Wohnungen mit nicht mehr als einem Zimmer ist von 53 v. H. auf etwa 44 v. H. gefallen, der Anteil der Zweizimmerwohnungen ist von 25 v. H. auf etwa 31 v. H., der der größeren Wohnungen von 22 v. H. auf etwa 25 v. H. gestiegen. Eine nennenswerte Verschiebung hat also die Verteilung der Wohnungen nach der Zahl der Zimmer nicht erfahren, und die Besserung, die sich darin äußert, daß die Zweizimmerwohnungen stärker zugenommen haben als die Einzimmerwohnungen, wird vermutlich dadurch aufgewogen, daß die Zimmer im Laufe der Zeit kleiner geworden sind, und daß die Nebenräume, die früher in der Berliner Arbeiterwohnung eine große Rolle spielten, auf dem Aussterbeetat stehen. In dieser Beziehung sei nur erwähnt, daß im Jahre 1875 noch mehr als ein Drittel der Einzimmerwohnungen einen nichtheizbaren Wohnraum, eine Kammer, hatten, während heute in Groß-Berlin nicht mehr ein Zehntel der Einzimmerwohnungen ein solches Nebengelaß haben. Und gerade in dieser Frage, der Enge der Wohnungen, kommt auch der absoluten Zahl der Bewohner eine besondere Bedeutung zu. Im Jahre 1875 wohnten in Berlin 435479 Menschen in Wohnungen mit höchstens einem heizbaren Zimmer, heute sind es in Groß-Berlin kaum weniger als 1½ Millionen. Rechnet man jede Wohnung als überfüllt, in der mehr als 4 Personen auf ein heizbares Zimmer treffen, so gab es im Jahre 1875 in Berlin 28238 überfüllte Wohnungen mit 184230 Bewohnern, hingegen **heute in Groſs-Berlin rund 100000 derartig überfüllte Wohnungen mit rund 600000 Menschen**". „Für die Mietpreise ist ein exakter Vergleich mangels der erforderlichen statistischen Unterlagen nicht möglich. Immerhin deutet das vorhandene Material darauf hin, daß die Arbeiterfamilie bei einem Einkommen, das vielleicht doppelt so hoch ist wie vor einem Menschenalter, trotzdem heute einen mindestens ebenso großen Anteil davon für Miete aufwenden muß wie damals" (vgl. Abb. 57). Die Besserungen, die in dem

Unſere Beſtrebung iſt ja klar. Dieſe Maſſenquartiere wollen wir in neuen Stadtteilen überhaupt nicht mehr haben. J. Stübben.

Rückgang der Dachwohnungen und dem relativen Rückgang der Kellerwohnungen (1875 gab es 21 639, heute in Groß-Berlin mehr als 30 000 Kellerwohnungen) ſowie in der Verbeſſerung der Waſſerkloſetts gefunden werden können, werden mehr als aufgewogen durch die ungeheuren Vergrößerungen der Steinwüſte, in deren Mitte die Wohnungen ſich befinden, und die eine täglich unüberwindlicher werdende Kluft zwiſchen dem Großſtädter und der freien Natur befeſtigt.

Angeſichts ſolcher Zahlen, die alſo für den heutigen Tag noch eine Steigerung der Not von 1875 dartun, genügt es nicht, ſich zu entſetzen und bedauernd den Kopf zu ſchütteln. Man muß verſuchen, ſich die Bedeutung dieſer Zahlen klar zu machen. Man kann ſich wohl vorſtellen, daß ein geſunder Menſch für kurze Zeit, für einige Wochen, das Zusammenwohnen mit 4—12 Perſonen in einem Raum ohne dauernde Schädigung überwindet. Ein Menſch jedoch, der dauernd ſo lebt oder ſich gar an dieſen Zuſtand gewöhnt, und ſich in ihm wohl befindet, ſchlägt den ſelbſtverſtändlichen Forderungen der Hygiene ins Geſicht, er iſt krank oder muß es werden; da er dadurch ſeine ſchon ohnedies geringen Erwerbskräfte noch weiter herabdrückt, iſt keine Möglichkeit vorhanden, daß er für die Koſten ſeiner Krankheit ſelber aufkommt. Er iſt oder wird alſo, ſchon rein materiell, eine Bürde, ein Schädling für ſeine Mitmenſchen. Kinder, die in ſolchen Verhältniſſen geboren und groß werden, ſind von vornherein der öffentlichen Fürſorge in irgendeiner Form geweiht. Aber in einem noch ganz anderen Sinne ſind die Opfer ſchlechter Wohnungsverhältniſſe im höchſten Grade gemeingefährlich. Da ihnen nichts genommen werden kann, ſondern da im Gegenteil ſelbſt das Zuchthaus kein unkomfortableres, im Gegenteil ein geſundheitlich weit vorzuziehendes Unterkommen verglichen mit ihrer jetzigen Wohnlage bedeuten muß[96]), bilden ſie eine Armee von Desperados, einen ſozialen Sprengſtoff, deſſen Gefahren mit ſeiner Anhäufung wachſen. Die körperlich und geiſtig demoraliſierenden Folgen der heilloſen Wohnungsverhältniſſe wachſen aber nicht im ſelben Verhältnis wie etwa die Zahl der überfüllten Wohnungen, ſondern, man möchte ſagen, in quadratiſcher Steigerung, genau wie etwa die Sprenggewalt einer Dynamitbombe ſchneller wächſt als ihre Größe. Es iſt in — angeſichts der eben gegebenen Zahlen — geradezu bigotter Weiſe, unter Hinweis auf die zeitweiſe höhere Prozentſätze erreichenden leerſtehenden Wohnungen behauptet worden, es gäbe keine Wohnungsnot in Berlin (vgl. hierzu Schmollers Ausſpruch, S. 72). Darauf iſt zu antworten, daß bei 600 000 Menſchen in überfüllten Wohnungen, in Wohnungen mit 5—13 Perſonen auf ein heizbares Zimmer (nur ein Zehntel der Groß-Berliner Einzimmerwohnungen hat ein unheizbares Nebengelaß) das Wort Wohnungsnot zu gelinde iſt. 600 000 aufeinandergepferchte Menſchen bedeutet Peſt, bedeutet eine ſkandalöſe Menſchenanhäufung, wie ſie in gleichem Umfange und auf gleichem Raum die Weltgeſchichte nicht geſehen hat. Sie bedeutet einen Schandfleck auf der Ehre der Nation. Die Rechtfertigung, daß es auch in anderen Großſtädten ſchlechte Wohnungsverhältniſſe, slums, gebe, iſt zu billig, um nicht nichtig zu ſein; obendrein liegen höchſtwahrſcheinlich die Verhältniſſe ſo, daß in allen den Großſtädten, die nach Größe und nach dem Kulturſtande der betreffenden Nation mit Berlin verglichen werden dürfen, der slum eine wenige Prozente der Be-

Plan von Rixdorf

mit der Bebauung im Jahre 1875 und im Jahre 1908.

Bebauung 1875.

Bebauung 1908.

Urban-Hafen.

Die Hasenheide.

Das Tempelhofer Feld.

Treptower Park.

Die Spree.

Königl. Forst Grünau.

Berliner Ringbahn

Germania-Straße.

Teltow-Kanal

Gemessen im November 1908.
Grosse
städt. Landmesser.

Abb. 58. Aussteller: Stadt Rixdorf (Stadtbaurat Kiehl).

Die bauliche Entwicklung Rixdorfs von 1875–1908.

Rixdorf hatte im Jahre 1875 13 375, im Jahre 1910 237 289 Einwohner.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA KRAKOWSKA

Es weckt eigentümliche Empfindungen, wenn wir hören, daß in den bayrischen Zuchthäusern auf den Zellengefangenen 22 cbm Luftraum kommen, dagegen auf den freien Münchener im Ostend in 12,1% der Wohnungen nicht 10, in 34,3% nicht 15 cbm.
Lujo Brentano (in „Die Arbeiterwohnungsfrage in den Städten mit besonderer Berücksichtigung Münchens" 1909).

völkerung ergreifende Ausnahme bildet, während man in Berlin mit Schaudern feststellen muß, daß der slum die Regel darstellt, daß die ganze Stadt verschlammt ist, nach dem Grundsatz Hobrechts, daß die Hefe der Großstadt mittels der Mietkaserne gleichmäßig über die ganze Stadt verteilt wird.

Von den Städten, die sich mit Berlin vergleichen lassen, könnte höchstens Paris ähnlich schlechte Wohnungsverhältnisse aufweisen (vgl. Abb. 56). Bei der Beurteilung der Pariser Verhältnisse ist jedoch die Tatsache wichtig, daß Paris in viel höherem Maße als Berlin die Zentrale eines landwirtschafttreibenden Landes ist und bleiben wird, während in Deutschland die Entwicklung zum Industriestaat unaufhaltsam fortschreitet (vgl. Abb. 4). Da Paris seinen Bevölkerungszuwachs also nach wie vor aus landwirtschaftlichen Bezirken beziehen wird, trifft dort zu, was Gustav von Schmoller zur Erklärung des Umstandes gibt, daß die Folgen der großstädtischen Wohnungsverhältnisse bis jetzt nicht noch schlimmere geworden sind: „Nur weil ein großer Teil dieser Armen bis jetzt einen Schatz guter Sitte, kirchlicher Überlieferung, anständiger Empfindungen mit in diese Höhlen aus früherer Zeit gebracht hat, ist das Äußerste noch nicht geschehen. Das Geschlecht von Kindern und jungen Leuten aber, das jetzt in diesen Löchern aufwächst, das muß mit Notwendigkeit alle Tugenden der Wirtschaftlichkeit, der Häuslichkeit, des Familienlebens, alle Achtung vor Recht und Eigentum, Anstand und Sitte verlieren." In Deutschland dagegen ist von 1871 bis 1905 die Bevölkerung des platten Landes von 26,2 auf 25,8 Millionen gesunken [97]), aber die Bevölkerung der Großstädte mit mehr als 100000 Einwohnern von 1,9 auf 11,5 Millionen gestiegen. Es wohnt heute etwa ein Fünftel der Gesamtbevölkerung des Reiches in städtischen Agglomerationen mit über 100000 Einwohnern. Während nun die ungeheure Kaufkraft dieser Städte, da ihr die ausländischen Quellen durch die Agrarzölle verstopft sind, die Produkte der deutschen Landwirtschaft in so umfangreicher Weise an sich zieht, daß die Ernährung der landwirtschaftlichen Bevölkerung und ihr Wert als Jungbrunnen der Volkskraft nachweislich schwer darunter gelitten hat [98]), entwickeln sich die schrecklichen Berliner Wohnungsverhältnisse ganz ähnlich in anderen deutschen Großstädten. Die Zusammenstellung Professor Thirrings (Abb. 56) gibt Aufschlüsse darüber, wie namentlich in München, Dresden und Breslau die Verhältnisse relativ beinahe noch ungünstiger liegen. Wenn ihre Gefahren mit den in Berlin drohenden nicht zu vergleichen sind, so ist es, weil man bei der, absolut betrachtet, geringeren Anhäufung des gefährlichen Sprengstoffes seine baldige Explosion weniger fürchten muß. Auf jeden Fall aber muß baldigst ein Ersatz für „den Schatz guter Sitte, kirchlicher Überlieferung und anständiger Empfindungen aus früherer Zeit" geschaffen werden, der vorläufig nach Schmoller das Äußerste in den großen Städten bisher noch verhütet hat und der ersetzt werden muß durch die jetzt fehlende Möglichkeit, gute Sitten auch in allen Schichten der gewaltig wachsenden Großstadtbevölkerungen zu entwickeln und zu bewahren. Als auf der Berliner Städtebauausstellung vor der großen statistischen Tabelle von Professor Silbergleit (Abb. 5) die Berliner Wohnungsverhältnisse von einer amerikanischen Kom-

Wenn vier, sechs, acht Menschen, und zwar erwachsene Menschen verschiedenen Geschlechts, in demselben Raume zusammen wohnen, so ist das eine Brutstätte von Lastern und Gemeinheiten schlimmster Art. Die Übelstände, die da entstehen, liegen nicht an den Personen, sondern an den Lebensbedingungen, in die wir sie hineingesetzt haben, und solche Lebensbedingungen müssen aus dem bestehenden Monopolverhältnisse hervorgehen.

Adolf Wagner (in „Wohnungsnot und städtische Bodenfrage").

mission besprochen wurden, warf einer der Mitglieder die Frage auf, wie es wohl zu erklären sei, daß derartige Übelstände in solch massenhafter Anhäufung auf die Dauer von der Bevölkerung ertragen würden; es gäbe ja auch in amerikanischen Städten slums, unter denen aber doch nur die europäischen Einwanderer zu leiden hätten, und auch diese meist nur für eine kurze Übergangsperiode, bevor sie sich dem neuen amerikanischen Niveau angepaßt hätten; es sei dagegen undenkbar, daß, wie in Berlin, die große Masse der amerikanischen Stadtbevölkerung sich dauernd solch ungünstigen Wohnungsverhältnissen unterwerfe. Ein anderes Mitglied der amerikanischen Kommission schlug folgende Antwort auf die Frage seines Kollegen vor: „Die Ursache, daß die große Masse der amerikanischen Arbeiter ähnlich schlechte Wohnungsverhältnisse nicht dulden würde, liegt darin, daß es in Amerika keine Kgl. preußische Sozialdemokratie gibt, die den einflußreichsten Teil der Arbeiterschaft von unten her poliziert und mit Hoffnungen auf einen Zukunftsstaat abspeist." Wenn diese Auffassung, die die Sozialdemokratie als letztes staatserhaltendes Mittel hinstellt — die man im Auslande übrigens öfter findet —, einem Deutschen auch paradox erscheint, so mag vielleicht doch etwas wahres daran sein. Sicherer wäre es jedenfalls, noch andere Mittel zur Sicherung des Staates, nämlich eine Reform der Übelstände, zu finden; man erwäge nur, wie gering zuletzt auch der mäßigende Einfluß selbst bewährter Volksführer Werden muß, wenn die Masse derer, die in so jämmerlichen Verhältnissen leben, daß sie nichts zu verlieren haben, so groß ist wie in Berlin mit seinen 600 000 Menschen, von denen jeder mit 4 bis 12 Personen in einen Raum gepreßt ist. Man vergegenwärtige sich die Machtlosigkeit selbst großer militärischer Aufgebote derartigen Massen gegenüber. Man denke auch, welchen verhängnisvollen Gärungsstoff eine derartig ausgedehnte physisch verkommende Unterschicht etwa gelegentlich einer größeren wirtschaftlichen Depression, die für längere Zeit Hunderttausende brotlos macht, selbst dem solidesten Teil der Arbeiterschaft mitteilen muß. Gelegentlich der Mieterrevolten von 1863 konnte ein verhältnismäßig geringes Aufgebot bewaffneter Macht der Lage Herr werden; in den folgenden Jahren ist dann die Phantasie der Massen durch die großen kriegerischen Ereignisse von ihrer Not abgelenkt worden. Sollte es heute zur Wiederholung solcher Revolten kommen, wo die bewaffnete Macht einer nach Hunderttausenden zählenden „auf ein Niveau der Barbarei und Bestialität, der Roheit und des Rowdytums zurückgesunkenen" Masse gegenübersteht, dann würden sich unter den Opfern ganz unvermeidlich auch zahlreiche ganz Unschuldige befinden, was ungeheure Erregung auslösen müßte. Wäre dann noch irgendwelche berechtigte Hoffnung, daß nicht auch die Elite der Arbeiterschaft mit in den Strudel gezogen würde? Gesetzt, es fielen auch einige angesehene bürgerliche Persönlichkeiten — wie es ja bei umfangreichen Räumungen gar nicht zu vermeiden wäre — etwa unter tragischen Nebenumständen der Erhaltung der öffentlichen Ruhe zum Opfer, würde nicht die Gefahr einer ernsten Krisis in der öffentlichen Meinung

„Der Argumentation, daß der Verein (die Berliner Gemeinnützige Baugesellschaft) erst durch eine ausgedehntere Beteiligung des Publikums in den ihm zufließenden Beiträgen seiner Mitglieder die Mittel erlange, um sich eine nachhaltige Wirkung auf die Zweigvereine zu sichern, kann ich durchaus nicht beistimmen, da nach Meiner Ansicht erst durch eine Mitwirkung seitens der Regierung eine ausgedehntere Beteiligung des Publikums angeregt wird und deshalb die Regierung darauf bedacht sein muß, durch ihre Hilfe die Teilnahme des Publikums für den Verein zu erwecken.

Der Prinz von Preußen (späterer Kaiser Wilhelm I.)

(An den Vorstand der Berliner Gemeinnützigen Baugesellschaft, 29. März 1851.)

heraufbeschworen sein, der vielleicht dann Opfer gebracht werden müßten, die viel weiter gehen, als bei ruhiger Überlegung wünschenswert erscheint? Würden bei der allgemeinen Erregung, der sich dann auch die bürgerliche Presse kaum verschließen könnte, nicht vielleicht auch angesehene, sonst konservativ denkende Leiter der öffentlichen Meinung zu folgenschweren Äußerungen hingerissen werden? Heute wird in Deutschland von der äußersten Rechten bis zur äußersten Linken ziemlich einmütig die Auffassung geteilt, daß öffentliche Unruhen unter allen Umständen schädlich und zu vermeiden sind. Diese Auffassung stützt sich auf die schweren revolutionären Erfahrungen der romanischen Länder. Würde nicht bei einer allgemeinen Krisis im Empfinden der verschiedenen Volksschichten die Erregung selbst einsichtige Männer für die mehr anglo-germanische Auffassung von der Revolution Stellung nehmen lassen, nach der Holland und Amerika, und besonders England mit seiner glorreichen Revolution, keine schlechten Erfahrungen mit gewaltsamen Änderungen im Staatsleben gemacht haben? Tatsache ist ja, daß für jedes lebendig wachsende Volk durchgreifende Umgestaltungen des wirtschaftlichen und politischen Zustandes von Zeit zu Zeit unausbleiblich sind; Deutschlands Größe hat bis heute darin bestanden, daß die notwendigen Revolutionen durch einsichtige Regierungen von oben her mit den geringsten wirtschaftlichen und moralischen Einbußen gemacht worden sind. Was eine gewaltsame Revolution gegen die Regierung in Deutschland bedeuten würde, ist in größerem Maßstabe wenigstens noch nicht erprobt worden[99]). Die Explosionskraft, die in den verwahrlosten Großstadtbevölkerungen der Jetztzeit stecken kann, ist noch durch kein Experiment der Weltgeschichte dargestellt. Nirgends aber ist die Gefahr größer als in dem durch die Berliner Wohnungsverhältnisse geschaffenen Milieu. Möchte auch hier die rechtzeitige Erkenntnis und Durchführung des Notwendigen, d. h. also eine durchgreifende Wohnungsreform, uns vor weiteren Einbußen an sittlichen und materiellen Werten beschirmen.

Wie konnte es entstehen, dieses gräßliche, höchst gefährliche Berliner Mietkasernenmilieu (der Poet seiner in Ulk gepanzerten Verkommenheit ist Hermann Zille; möchte dieser Künstler ein Publikum finden, das in seinen Zeichnungen nicht nur den Ulk sieht, sondern das seine „Kinder der Straße“ Seite für Seite neben Otto Rühles Monographie über „das proletarische Kind“ liest!)? Nach dem Rückblick, der in dieser Einleitung versucht wurde, darf die Antwort auf diese Frage nicht schwer fallen: ein halbes Jahrhundert lang haben, wie es in der Sprache der Kgl. Akademie lautet, „allgemein künstlerische und technische Gesichtspunkte nicht überall die gebührende Berücksichtigung gefunden“; ein halbes Jahrhundert lang sind „mannigfaltige Mißgriffe gemacht worden“; das heißt, in eine lebendigere Sprache übersetzt, daß man es an den leitenden Stellen während eines halben Jahrhunderts verstanden hat, sich gegen die von berufensten

Das wahre Glück des Lebens darf nur gesucht werden in dem, was allen Menschen erreichbar und gemeinsam ist. H. v. Treitschke (in „Der Sozialismus und seine Gönner").

Seiten klar dargelegten Forderungen des gesunden Menschenverstandes die Ohren zu verstopfen, daß man immer aufs neue die Hindernisse, die sich der Erfüllung dieser Forderungen entgegensetzten, als „unüberwindlich" gelten zu lassen bereit war. Wer aber sind diese geheimnisvollen „leitenden Stellen"? Wir leben nicht in einem despotisch regierten Lande; die verschiedenen öffentlichen Behörden sind im großen und ganzen — das gilt in diesem Zusammenhang ganz besonders — willige Organe der öffentlichen Meinung, man muß hier geradezu sagen: der Moral der sogenannt gebildeten Klassen. Auf den Stand der allgemeinen Bildung, der öffentlichen Moral fällt hier vielleicht mehr als irgendwo anders der ganze Vorwurf. Von den tierisch zusammengepferchten Opfern der Wohnungsverhältnisse darf gerade in der Wohnungsfrage nur in allerletzter Linie ein Umschwung, eine Wohnungsreform erwartet werden. Das berühmte Wort nämlich, daß man einen Menschen mit einer schlechten Wohnung genau so gut töten kann wie mit einer Axt, ist grundfalsch. Eine Axt ist eine zum Widerstande aufreizende oder eine plötzlich erlösende Waffe; eine schlechte Wohnung dagegen ist ein schleichendes, verruchtes Gift, das, bevor es tötet, seine Opfer langsam betäubt, aus Menschen zu Tieren und aus Tieren zu bleich vegetierenden, schädlichen Schattenpflanzen herabdrückt. Der Schrei der Empörung, der Warnungsschrei gegen dieses den unseligen Brüdern gereichte schleichende Gift muß von den Lippen der Menschen kommen, die noch nicht infiziert sind. Daraus erwächst den wohlhabenden Klassen die heilige Mission, selber schätzen zu können, was gute, bekömmliche Wohnungsverhältnisse bedeuten, und dann nicht zu dulden, daß anderen Gift verabreicht wird. Aber gerade hier trifft die wohlhabenden Schichten der meisten deutschen Großstädte und ganz besonders Berlins der schwere Vorwurf verwerflichster Rückständigkeit. Zur Erfüllung ihrer Pflichten als bahnbrechende Elite wäre eine genügende Durchkultivierung der Bedürfnisse, eine ästhetische und ganz selbstverständlich auch hygienische Entwicklung der persönlichen Ansprüche erforderlich, eine Güte und Gediegenheit der Lebenshaltung, deren der Deutsche im höchsten Maße fähig ist, die sich aber die besitzenden Klassen der deutschen Großstädte nach dem großen „Kultursturz" der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erst in allerletzter Zeit und nur ganz allmählich zurückgewinnen. Es ist tief beschämend, aber es muß gesagt werden, daß wir uns erst ganz langsam, dank der unermüdlichen Arbeit einer kleinen, aber wachsenden Zahl von Pionieren, die unentbehrlichen Ausrüstungsstücke der oberen Klassen, ohne die eine Aristokratie im Kampfe gegen das großstädtische Elend wertlos ist, aus dem Ausland, namentlich aus England holen. Man höre die Worte eines Hermann Muthesius, der zusammen mit Otto March zu den vornehmsten Bahnbrechern englischer Hauskultur in Deutschland gehört. Noch im Jahre 1907 muß er folgendes ausführen[100]: „Wenn wir heute auch eine gewisse äußere Kultur in unserer Kleidung erlangt haben, so steht unsere heutige Stadtwohnung in desto größerem Widerspruch dazu. Ihr Inhalt birgt eine Summe von Unkultur, wie sie in den Wohnungsverhältnissen der Menschheit noch nicht dagewesen ist. Überall ist der billigste Surrogatschwindel mit Behagen entfaltet, und es herrscht allein das Bestreben, dem Urteilslosen durch Prunk der Ausstattung zu imponieren. Die Etagen-

„Ich selbst bin immer für das Eigenhaus (Kleinhaus) eingetreten und werde dafür eintreten als das Ideal der Wohnung.

Justizrat Dr. Baumert, Spandau, Vorsitzender des Zentralverbandes deutscher Hausbesitzervereine (in den „Preußischen Jahrbüchern" 1911).

wohnung wird von den ungebildetsten Elementen des Volkes geliefert und von den gebildetsten hingenommen. Wäre nicht der deutsche Geschmack auf einen kaum zu unterbietenden Tiefstand gesunken, wäre nicht das Gefühl für die einfachsten Forderungen der Gediegenheit, für ruhigen Anstand und vornehme Zurückhaltung gänzlich untergraben, so müßte es für den Gebildeten ebenso unmöglich sein, in diesen Etagen zu wohnen, als er es abweisen würde, schlechtsitzende Kleider aus schäbigen Stoffen zu tragen, die äußerlich prätentiös aufgemacht sind. Die Forderung der Gediegenheit und geschmackvollen Zurückhaltung auch an die Wohnung und den Hausrat zu stellen, versagt der heutige Deutsche noch vollständig." Selbst der Teil der Bevölkerung, dessen inneres Bedürfnis und äußere finanzielle Lage bereits, trotz der in Deutschland so unerhörten Hindernisse in dieser Richtung, ein eigenes Heim anstrebt, erhebt sich im allgemeinen nicht über die in der Mietkaserne wohnende Masse; auch bei ihm „ist es richtig, daß die künstlerischen Anforderungen des Publikums heute die ungeklärtesten, ja unkultiviertesten und rohesten sind". Die ganze Misere der Mietkaserne ist in die ‚deutsche Villa', diese „Ausgeburt der Lächerlichkeit", übernommen worden. „Die vielfachen Unzuträglichkeiten der städtischen Etage sind gewohnheitsmäßig mit in das Landhaus geschleppt worden. Die viel zu kleine Küche, die wir im deutschen Landhaus vorfinden, die verkrüppelten Vorrats- und Wirtschaftsräume, die stumpfsinnig reckteckig zugeschnittenen Zimmer, die dunklen Korridore, die Oberlichter, sie alle leiten ihren Ursprung aus der Etage her, die im Sinne der Wohnungsherstellung ein Fabrikerzeugnis und außerdem darauf angelegt ist, durch Äußerlichkeiten zu imponieren. Zu diesen Äußerlichkeiten gehört vor allem die oft übertriebene Größe und Höhe der Wohnräume, das heißt derjenigen Räume, in denen der Mieter persönlich lebt, und vor allem die, in denen er Besuche empfängt und die heute üblichen Monstregastmähler gibt. Diese Weiträumigkeit der Vorderzimmer ist aber durch einen Raub an den Wirtschafts-, Neben- und Schlafräumen erreicht." „Daß im Landhause die Gesichtspunkte des Miethausbesitzers fallen können, ist im deutschen Villenbau noch keineswegs klar zum Ausdruck gekommen. Man hat noch nicht eingesehen, daß das Landhaus ein freies ungebundenes Wesen ist, das man anlegen und gestalten kann, wie man will, daß hier den Einzelwünschen des Bewohners in der weitgehendsten Weise Rechnung getragen werden kann." „Die Stellung des Hauses auf dem Grundstück ist von vornherein dadurch gegeben, daß das Haus an der Straße liegt, so weit von dieser abgerückt als die amtlich vorgeschriebene Vorgartenbreite beträgt; und selbstverständlich werden die Wohnräume an die Straßenfront gelegt. Liegt diese Straßenfront nach Norden, so wohnt man eben nach Norden, liegt sie westlich, so wohnt man westlich. An die Himmelsrichtung wird bei der ganzen Anlage überhaupt nicht gedacht." Diese dummdreiste Bedürfnislosigkeit findet in der Bauordnung nur ihren schematischen Ausdruck, denn die Bauordnung wurde ja von Männern gemacht, die entweder selbst in einer Mietkaserne wohnen oder, in seltenen Fällen, sich auch nur zur „Ausgeburt der Lächerlichkeit einer deutschen Villa" aufgeschwungen haben.

Man darf ruhig ſagen, daß alle unſere Polizeiverordnungen in bezug auf die Merkmale baufertiger Straßen, alle unſere Ortsſtatute über die Bebauung und faſt alle unſere bisherigen Gepflogenheiten im ſtädtiſchen Straßenbau eine dem Kleinwohnungsbau entgegengeſetzte Richtung verfolgen. J. Stübben.

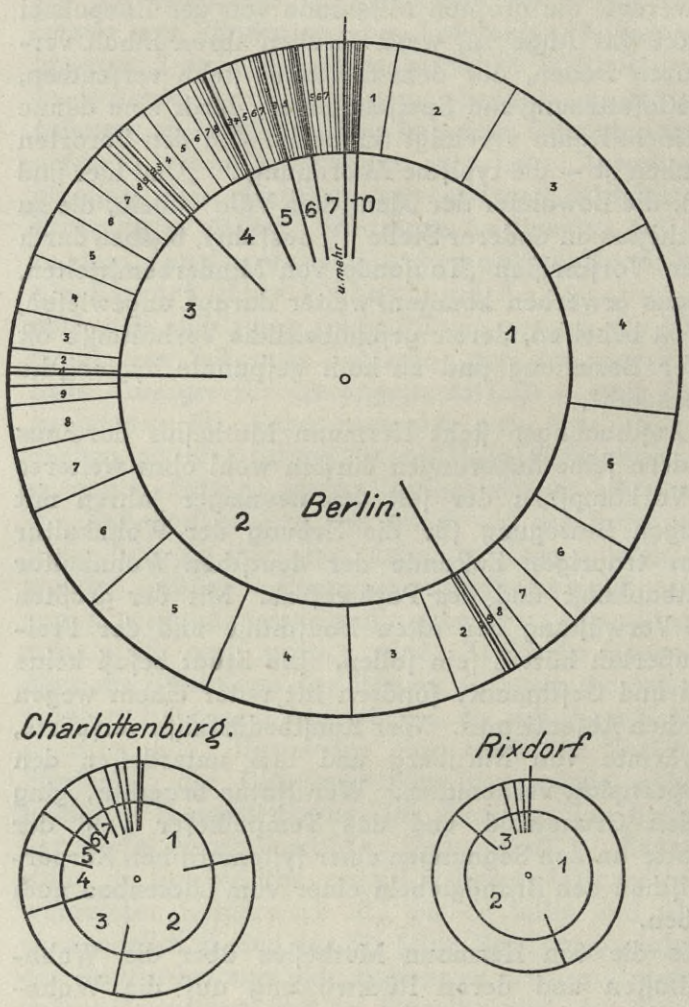
Hermann Muthesius äußert ſich darüber folgendermaßen: „Die Vorſchriften, die die Baupolizei zur Sicherung von Leben und Geſundheit gibt, haben nicht immer zur Förderung der Architektur beigetragen und vielfach ſelbſt ihren engeren Zweck, die geſundheitlichen Anforderungen zu erhöhen, nicht erreicht. In letzterer Beziehung ſei nur beiläufig an die vielfach vorhandene Bedingung erinnert, in landhausmäßig bebauten Diſtrikten das zum Teil bewohnbare Kellergeſchoß ‚mindeſtens' 50 cm unter der Terrainoberfläche zu halten, eine Bedingung, die, allerdings aus anderen Rückſichten gegeben, direkt ungeſunde Wohnungen züchtet. Man kann nachweiſen, daß infolge dieſer Beſtimmung z. B. in den landhausmäßig bebauten Bezirken um Berlin mindeſtens ein Viertel aller Wohnräume Kellerräume ſind[101]). Denn Kellerräume muß man auch ſchon ſolche Räume nennen, die 50 cm in die Erde verſenkt ſind; es iſt eine bekannte Tatſache, daß der eigentümliche muffige Geruch — der beſte Anzeiger für die ungeſunde Luft — auch ſchon aus ſolchen Räumen nicht zu bannen iſt. Kann man ſich nun aber auch eine unſinnigere Beſtimmung denken als eine ſolche, die auf Ungeſundmachung der menſchlichen Wohnräume ausgeht? Gibt es etwas Verſchrobeneres, als durch eine behördliche Maßregel die Kellerwohnungen der Stadt auf das Land zu übertragen, wo man vollauf Raum hat, ſich über, ſtatt unter der Erde anſäſſig zu machen? Man könnte einwenden, daß ſolche Räume ja nur geſtattet, nicht zu bauen befohlen würden. Demgegenüber muß aber darauf aufmerkſam gemacht werden, daß das, was polizeilich erlaubt iſt, auch gebaut wird. Trifft die Baupolizei überhaupt Beſtimmungen über die Höhenlage der Räume, ſo hätte die erſte die zu ſein, daß in landhausmäßiger Bebauung Wohnräume, die mit ihrer Sohle unter der Erde liegen, nicht geſtattet ſind. Das wäre eine natürliche Vorſchrift, die zur geſundheitlichen Förderung der Bewohner beitragen würde, nicht, wie die jetzige, zur geſundheitlichen Benachteiligung. Die Züchtung von Kellerwohnungen im Landhaus iſt der Gipfel bureaukratiſcher Unſinnigkeit." „Zugeſchnitten auf die Bautätigkeit eines in Großſtädten aufgeſchoſſenen Unternehmertums, dem das Bauen gewiſſenloſer Gelderwerb iſt, das ſo billig und ſchlecht konſtruiert, als es nur eben möglich iſt, und das für ſeine Handlungen infolge der eigentümlichen Praxis des Bauſtrohmanns nicht haftbar zu machen iſt, bevormunden und kommandieren unſere Baugeſetze auch im Einzelhausbau den Bauherrn in einer Weiſe, als wäre er ein rückfälliger Bauſchwindler." „Die für die Villenvororte von Berlin erlaſſene Vorſchrift, daß die Bauten an den Fronten (alſo hauptſächlich Giebel) nicht mehr als ein Drittel der Frontlänge des Hauſes einnehmen dürfen, züchtet jene erbärmlichen kleinen Giebelchen auf den viereckigen Mauerkäſten, die zu den alltäglichſten, aber traurigſten Eigentümlichkeiten des deutſchen Vororthauſes geworden ſind. Für das Bild unſerer Villenvororte wirkt auch höchſt verhängnisvoll die Vorſchrift der Bauwiche. Unter gewiſſen Verhältniſſen, das heißt, für größere Häuſer wird man gewiß nichts dagegen einzuwenden haben, daß jedes Haus einen eigenen Baublock bilden ſoll. Wenn es ſich aber um kleinbürgerliche Häuschen handelt, die auf winzigen Bauplätzen von 18—20 m Straßenſeite

ſtehen, ſo wird die Vorſchrift des Bauwiches zu einer Lächerlichkeit.“ „In konſtruktiver Beziehung iſt die 38 cm ſtarke balkentragende Wand eine anerkannte Materialverſchwendung, die niemand Nutzen bringt.“ „Mit der Entlaſtung von Mauerbögen durch eiſerne Träger wird ein wahrer Unfug getrieben.“ „Während aber auf dieſen Gebieten eine ganz unbegreifliche Ängſtlichkeit vorwaltet, ſind die Anforderungen auf dem Gebiete, auf dem ſie wirklich ſtreng ſein ſollten, die laxeſten, nämlich auf dem hygieniſchen. In Entwäſſerungsfragen, Kloſettypen, Grubenanlagen uſw. werden die größten Mißſtände von der Baupolizei friedlich geduldet. Man drückt ein Auge zu, wenn Gruben ihren Inhalt verſickern und dadurch den ganzen Boden, auf dem das Haus ſteht, verſeuchen, und erlaubt ruhig, daß man Kloſettraum und Speiſekammer, durch eine dünne Drahtputzwand getrennt, zu einem Raum vereinigt (in Berlin und den Vororten — ſo ſchauderhaft es auszudenken iſt — die typiſche Anordnung).“ „Und hier ſind es nicht die beſitzenden Klaſſen, die Bewohner der „deutſchen Villa“ allein, die zu leiden haben, ſondern, wie Muthesius an anderer Stelle [102]) ausführt, bleiben durch die übertriebenen hygieniſchen Vorſchriften „Tauſende von Minderbemittelten, die ſonſt ein geſundes Eigenhaus erwerben könnten, weiter darauf angewieſen, ſich mit gemieteten Zimmern zu behelfen, deren geſundheitliche Verhältniſſe oft die traurigſten ſind. In dieſer Beziehung ſind zu hoch geſpannte hygieniſche Anforderungen direkt volksfeindlich“.

Mit den ſo geäußerten Anſchauungen ſteht Hermann Muthesius durchaus nicht etwa vereinzelt da, ſondern ſeine Äußerungen dürften wohl ohne weiteres von allen den angeſehenen Vorkämpfern der ſeit den neunziger Jahren mit neuer Kraft einſetzenden jungen Bewegung für die Hebung der Wohnkultur unterſchrieben werden. Dem traurigen Zuſtande der deutſchen Wohnkultur entſpricht die Lage der Stadtbaukunſt und des Parkweſens. Mit der größten Gleichgültigkeit hat man die Verwüſtung der alten Bauſchätze und der Freiflächen geduldet, die unveräußerlich hätten ſein ſollen. Die Stadt beſaß keine wirklichen Bürger mit Einfluß und Geſchmack, ſondern litt unter einem wegen ſeiner Folgen geradezu ſträflichen Abſentismus. Wer Kunſtbedürfniſſe verſpürte, ging nach Italien oder ſchwärmte von Nürnberg und ließ unterdeſſen den Gendarmenmarkt und den Opernplatz verkommen. Wer Natur brauchte, ging nach Tirol und überließ den Grunewald und das Tempelhofer Feld der Bebauung. Wer ſchon teil hatte an den Segnungen einer ſyſtematiſchen Körperkultur, war bereit, Sport zwiſchen den Brandgiebeln einer vom Lückenbau noch verſchonten Bauſtelle zu treiben.

Solche Ausführungen wie die von Hermann Muthesius über die Wohnkultur der wohlhabenden Klaſſen und deren Rückwirkung auf die Wohnverhältniſſe der minderbemittelten Schichten muß man ſich vergegenwärtigen, wenn man die Vorwürfe würdigen will, mit denen die Schuld an den furchtbaren Wohnungsverhältniſſen Groß-Berlins oft auf die minderbemittelten Klaſſen, auf die Opfer dieſer Wohnungsverhältniſſe, abgewälzt werden ſoll. Der Vorwurf, die Maſſen, die in Berlin ſo ſchlecht wohnen, ſeien ſelber an dieſen Verhältniſſen ſchuld, weil ſie die Enge und den damit verbundenen phyſiſchen und moraliſchen Schmutz wünſchten, ſtammt nicht aus einem von der Erfahrung gezeitigten Peſſimismus, ſondern iſt eine Behauptung, die an den edlen Inſtinkten unſeres Volkes ohne nachweisliche Berechtigung zweifelt [103]). Um dieſer Behauptung zu begegnen, ſei auf das hocherfreuliche Intereſſe hingewieſen, das die Städtebau-Ausſtellung und die dazu gehörigen Veranſtaltungen,

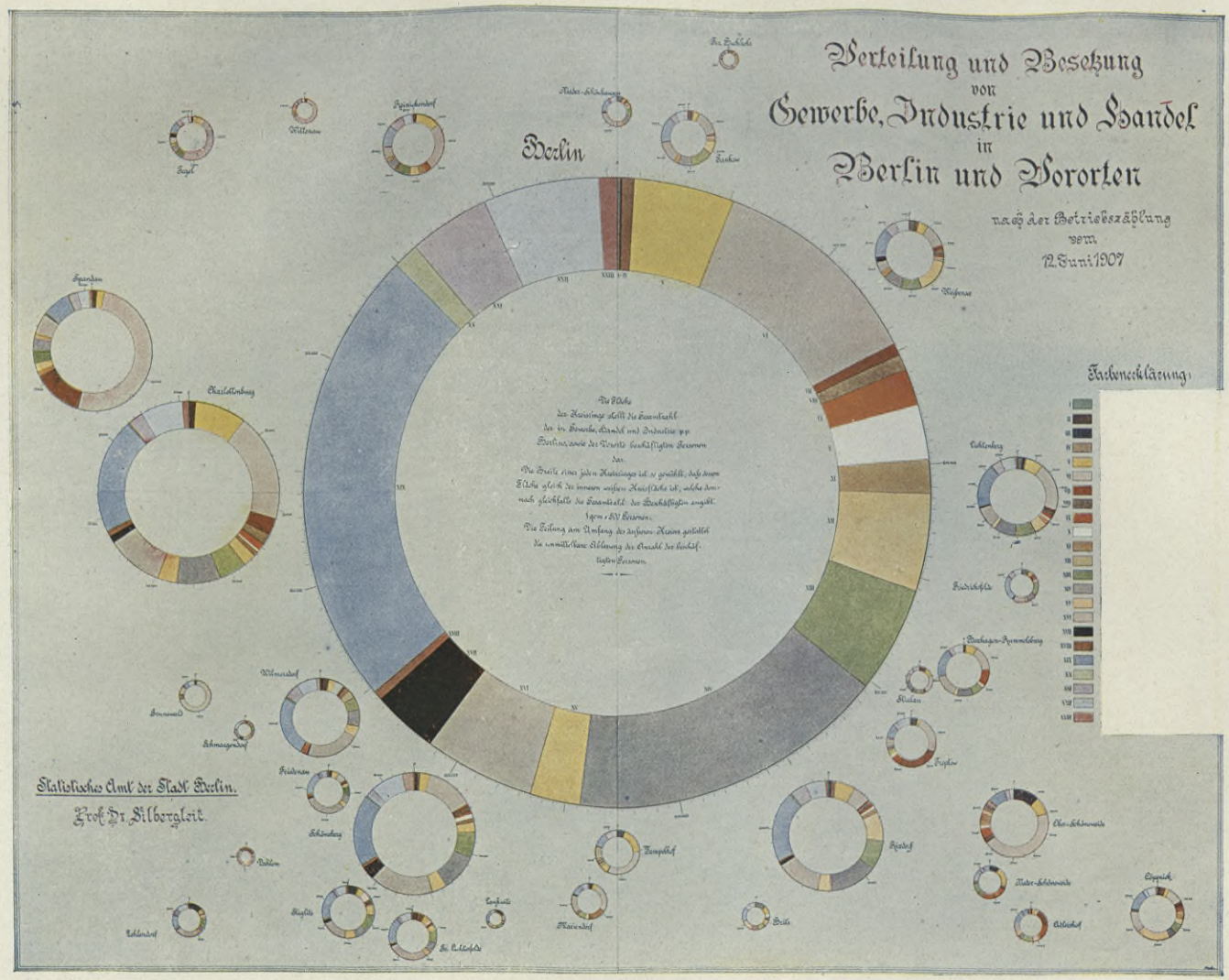
Abb. 59. Verteilung der Bewohner von Berlin, Charlottenburg und Rixdorf auf die nach Zahl der heizbaren Zimmer unterſchiedenen Wohnungen gemäß der Volkszählung vom 1. Dezember 1905. Diese Abbildung bedeutet für Berlin eine Neugruppierung des in Abb. 5 gegebenen Materials, zusammengeſtellt mit demselben Material für Charlottenburg und Rixdorf. Diese Darſtellung wurde unter der Leitung von Oberingenieur R. Peterſen gefertigt und iſt seiner Schrift „Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Groß-Berlin“ [104]) entnommen.



Vgl. den Unterſchied in der Wohnungsgruppierung von Berlin und Rixdorf auf der einen Seite, wo beinahe die Hälfte der Bevölkerung in Einzimmerwohnungen wohnt, gegenüber Charlottenburg, wo weniger als 1/4 der Bevölkerung in Einzimmerwohnungen und beinahe 1/4 der Bevölkerung in Wohnungen mit mehr als 4 Zimmern wohnt. Die Kreisringe ſtellen die Gesamtzahl der Bewohner dar und sind durch die starken Linien nach den Wohnungen mit 0—7 oder mehr heizbaren Zimmern (mit oder ohne Küche) untergeteilt. Die Zimmerzahl ist im inneren Kreise eingetragen, während die Ringsektoren mit den kleinen Ziffern angeben, wieviel von den Bewohnern in den einzelnen Wohnungen zu 1—13 Perſonen zuſammenwohnen.

wie Führungen und Vorträge, gerade in Arbeiterkreiſen gefunden haben. Von den 65000 Besuchern der Städtebau-Ausſtellung gehörten 13500 den freien Gewerkſchaften an. Die Veranſtaltung von Führungen der verſchiedenen Gewerkſchaften haben zu den beinahe täglich wiederkehrenden Aufgaben der Ausſtellungsleitung gehört. Der Beſuch der Ausſtellung durch 2000 Mitglieder der Zentralkommiſſion der Krankenkaſſen Berlins und der Vororte brachte einen der frequentierteſten Tage. Für noch bedeutungsvoller jedoch muß der Erfolg bezeichnet werden, den die Städtebau-Ausſtellung bei der Leitung der zu 3/4 aus Arbeitern aller Berufe gebildeten Baugenoſſenſchaft „Ideal“ in Rixdorf gehabt hat. Dieſe iſt die erſte geweſen, die das von Kuczynski-Lehweß ausgeſtellte Projekt „Einfamilienhäuſer für Großſtädte“ (Abb. 28), das zu den bedeutungsvollſten Anregungen der Ausſtellung gehörte, ernſthaft gewürdigt und ſeine Ausführung in Angriff genommen hat. Die im Frühjahr von der Baugenoſſenſchaft „Ideal“ veranſtaltete Ausſtellung zur Propaganda für ihr Einfamilienhausprojekt hatte 28000 Beſucher aufzuweiſen, und die Stimmung, die in der Ausſtellung und während der Vorträge herrſchte, muß ſehr verheißungsvoll genannt wer-

Abb. 60. Aussteller: Statistisches Amt der Stadt Berlin (Direktor Prof. Dr. Silbergleit).



I. Kunst- und Handelsgärtnerei.
II. Tierzucht und Fischerei.
III. Bergbau-, Hütten- und Salinenwesen.
IV. Industrie der Steine und Erden.
V. Metallverarbeitung.
VI. Industrie der Maschinen und Apparate.
VII. Chemische Industrie.
VIII. Industrie der forstwirtschaftlichen Nebenprodukte.
IX. Textilindustrie.
X. Papierindustrie.
XI. Lederindustrie.
XII. Industrie der Holz- und Schnitzstoffe.
XIII. Industrie der Nahrungs- und Genußmittel.
XIV. Bekleidungsgewerbe.
XV. Reinigungsgewerbe.
XVI. Baugewerbe.
XVII. Polygraphisches Gewerbe.
XVIII. Künstlerische Gewerbe.
XIX. Handelsgewerbe.
XX. Versicherungsgewerbe.
XXI. Verkehrsgewerbe.
XXII. Gast- und Schankwirtschaft.
XXIII. Musik-, Theater- und Schaustellungsgewerbe.

Die Fläche der Kreisringe stellt die Gesamtzahl der in Gewerbe, Handel und Industrie usw. Berlins, sowie der Vororte beschäftigten Personen dar. Die Breite eines jeden Kreisringes ist so gewählt, daß dessen Fläche gleich der inneren hellblauen Kreisfläche ist, welche demnach gleichfalls die Gesamtzahl der Beschäftigten angibt. Die Teilung am Umfang des äußeren Kreises (von 1 bis 855000) gestattet die unmittelbare Ablesung der Anzahl der beschäftigten Personen.

POLITECHNIKA
BIBLIOTEKA
GŁÓWNA
KRAKÓW

den. Bei der furchtbaren Lethargie der oberen Klaſſen, die ſich ſeit den Bemühungen unſeres erſten Kaiſers in den 40er Jahren für lange Zeit als ſolch großes Hindernis für die Wohnungsreform bewieſen hat, muß die heute feſtzuſtellende lebhafte Teilnahme in der Elite der Arbeiterſchaft und überhaupt im Mittelſtande für die Verbeſſerungen der furchtbaren Wohnungsverhältniſſe als das Hoffnungsvollſte für die ſtädtebauliche Zukunft Berlins bezeichnet werden. Es möge deswegen an den Schluß dieſes hiſtoriſchen Rückblickes das Ergebnis zweier baugenoſſenſchaftlicher Enqueten geſtellt werden, die neues Licht auf die viel umſtrittene Frage werfen, ob die Berliner Bevölkerung freiwillig oder gezwungen die Mietkaſerne dem Einfamilienhauſe vorzieht. Vor der endgültigen Feſtſtellung des großen Einfamilienhausprojektes der Baugenoſſenſchaft „Ideal" in Britz verſandte der Vorſtand Fragebogen, um ſich von den Mitgliedern über die Art der von ihnen in der neuen Siedlung gewünſchten Wohnungen aufklären zu laſſen. Die Antworten lauteten wie folgt: ein Einfamilienhaus mit Garten wünſchen 452, ohne Garten 6 Mitglieder; eine Wohnung im Etagenhaus mit Garten wünſchen 135, ohne Garten 27 Mitglieder. Die Beantwortung der Frage, welchen Betrag die Mitglieder für die künftige Genoſſenſchaftswohnung auszugeben gewillt ſind, zeigte das intereſſante Ergebnis, daß ein größerer Teil der Mitglieder bis zu 10 Mark im Monat mehr ausgeben will für die Wohnung im Kleinhaus als für die jetzige Wohnung in der Mietkaſerne. Die „Mitteilungen der Baugenoſſenſchaft ‚Ideal'" führen dazu ſehr draſtiſch aus: „Das dokumentiert wiederum die große Sehnſucht der Maſſen nach einem ſchönen geſunden Heim in gartenſtadtartiger Bebauung und zeigt, daß die Maſſen der Großſtadtbevölkerung nur gezwungen in der Mietkaſerne hauſen und eine wirklich geſunde und ideale Wohnung mit einem wenn auch nur kleinen Gärtchen auch finanziell höher einſchätzen als die ‚feinſte' Etagenwohnung in der ‚modernſten' Mietkaſerne." [105])

Ähnlich hat der „Beamten-Wohnungsverein zu Berlin", deſſen muſtergültige Wohnanlagen auf der Städtebauausſtellung vorgeführt wurden (Abb. 33—36), ein größeres Einfamilienhausprojekt in Reihenhausform ins Auge gefaßt und damit lebhafte Zuſtimmung innerhalb und außerhalb des Kreiſes ſeiner Mitglieder gefunden: eine Umfrage unter den Mitgliedern zeitigte das Ergebnis, daß etwa 1200 Mitglieder die Mietung ſolcher Kleinhäuſer mit drei bis ſechs Zimmern ſofort oder in kürzeſter Zeit wünſchten.

So ſcheint der bedeutſamen baugenoſſenſchaftlichen Reformarbeit, der ſchon vor 60 Jahren Viktor Aimé Huber eine ausſchlaggebende Rolle prophezeit hat, auch das Gebiet des Einfamilienhauſes erſchloſſen zu werden, auf dem ſie in England und Amerika ihre größten Triumphe feierte, und das ihr bisher in Berlin verſchloſſen war.

Wenn nach den Worten Exzellenz v. Schmollers, deſſen Ruf als Beurteiler volkswirtſchaftlicher Zuſammenhänge auf der Welt einzig daſteht, aus dem durch die großſtädtiſchen Wohnungsverhältniſſe geſchaffenen „Niveau der Barbarei und Beſtialität unſerer Kultur die Gefahr droht", die er als „die größte" bezeichnet, dann iſt die größte, die vornehmſte Aufgabe der geſamten inneren Politik der nächſten Jahrzehnte, die größte Gefahr zu bekämpfen, d. h. Parlamente zu erzielen, deren Mehrheit fähig und gewillt iſt, dieſe größte Gefahr für unſere Kultur zu würdigen und mit durchgreifenden, unerbittlichen Maßregeln zu beſeitigen. Zu dieſem Zwecke bedarf es der ernſten Mitarbeit aus allen Kreiſen, aus allen Parteien; zur Erreichung dieſes Zieles bedarf es einer unermüdlichen Aufklärungsarbeit über die Größe der Gefahr und über

Die Wohnungsfrage ist für die arbeitenden Klassen von noch größerer Bedeutung, als die Frage der Handelspolitik. Denn die Wohnungsfrage besteht bei guter wie bei schlechter Konjunktur. Ist doch gerade in der letzten Periode des Aufschwunges die Wohnungsfrage so brennend geworden, die Wohnungsnot überall hervorgetreten. In der Zeit des Niederganges, der sinkenden Konjunktur, mögen vielleicht auch die Mieten etwas zurückgehen, aber sicher nicht in dem Maße, um den Arbeitern die Lohnherabsetzungen und Entlassungen weniger fühlbar zu machen. Was also eine denkbar günstigste Handelspolitik an industriellem Aufschwunge bringen kann, wem kommt es in erster Linie zugute? Nicht dem Arbeiter und nicht dem Unternehmer, auch nicht immer dem Hausbesitzer, sondern vor allem dem im städtischen Grund und Boden investierten Kapital, den Aktionären der betreffenden Terraingesellschaften und Hypothekenbanken. Prof. Dr. C. J. Fuchs
(in seinem Referat über die Wohnungsfrage bei den Verhandlungen des Vereins für Sozialpolitik, 1901).

die Mittel, sie zu bekämpfen. Dazu bedarf es einer energischen Agitation in Wort und Schrift, in Presse und Flugblatt, in wissenschaftlichen und populären Vorträgen und Versammlungen, in Vortragszyklen an den Volkshochschulen mit Besichtigungen und Wanderungen in Groß-Berlin, lokalen und internationalen Ausstellungen und Kongressen, kleinen und großen Wettbewerben.

An dieser Aufklärungsarbeit mitzuwirken, war die Aufgabe der Städtebau-Ausstellung; sie ist hervorgegangen aus dem Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes für die Bebauung von Groß-Berlin, dessen Ergebnisse ein großartiges Programm für die Neugestaltung der von Grund auf reformbedürftigen städtebaulichen Verhältnisse Groß-Berlins bedeuten. Die vier preisgekrönten Meisterentwürfe des Wettbewerbes sind soeben (November 1911) veröffentlicht worden [106]). Die Fülle von klaren, weitsichtigen und wirklich großartigen Vorschlägen, die diese Entwürfe enthalten, zeigen deutlich, daß es an Mitteln, der städtebaulichen Not Berlins abzuhelfen, nicht fehlt. Woran es fehlt, ist eine von dem feierlichen, unabänderlichen Willen, abzuhelfen, beseelte und mit der nötigen Machtvollkommenheit ausgerüstete Organisation, ein durch das Vertrauen der Mitbürger und der Staatsregierung allmächtiger erstklassiger Stab von Politikern, Künstlern und Ingenieuren, der fähig ist, die weittragenden Maßnahmen nicht nur zu planen, sondern auch siegreich durchzuführen.

Der überaus schwierige Anfang wird den nächstliegenden Zielen zu gelten haben; was der Architekt Hermann Jansen, der im Wettbewerb an erster Stelle Preisgekrönte, den als Architekt niemand des mangelnden Verständnisses für die großen, mehr monumentalen Aufgaben des Städtebaues zeihen wird, der Denkschrift zu seinem Entwurf vorangestellt hat, das muß auch als die wichtigste Lehre der Städtebau-Ausstellung gelten und verdient die Devise für die in Berlin und ganz ähnlich in den anderen Großstädten zu leistende Arbeit der nächsten Jahrzehnte zu werden: „Die Hauptsache bleibt eine ideale Ansiedlung der Bewohner Groß-Berlins und geeignete Schnellbahnverbindungen.“ Wenn es dem Städtebau gelingt, dieses Hauptziel der „idealen Ansiedlung“ zu erreichen, wird auch die Kunst im Städtebau wieder zu ihrem Rechte kommen.

Eine durch ideale Ansiedlungsverhältnisse gesunde Millionenstadt mit ihren tausendfach verzweigten Möglichkeiten zum Guten wird für die Nation ein Instrument zur geistigen und wirtschaftlichen Weltmacht darstellen, dessen Wirkungen unabsehbar sind.

Abb. 61. Ausſteller: Märkiſches Muſeum der Stadt Berlin.

Wachstum der Stadt Berlin von etwa 1230 bis etwa 1890 (nach den ortsgeſchichtlichen Quellen gez. von R. Borrmann).

POLITECHNIKA
BIBLIOTEKA
GŁÓWNA
WARSZAWSKA

Erſtes Kapitel[107]. Berliner Pläne.

Die großen brandenburgiſch-preußiſchen Städtebauer.

Alſo keine dummen ſentimentalen Klagen über die Natur des Geldes, über die großen Städte, die Maſchinen, den Fabrikbetrieb im großen; aber ſchroffe Verteidigung des Satzes, daß die Übelſtände, die wir heute im Gefolge dieſer Tatſachen erblicken, Folge einer unvollkommenen wirtſchaftlichen Lebensordnung, nicht etwas an ſich Notwendiges, durch die Natur Gegebenes ſind.
Guſtav von Schmoller
(in dem „Offenen Sendſchreiben an Herrn Prof. Dr. Heinrich v. Treitſchke").

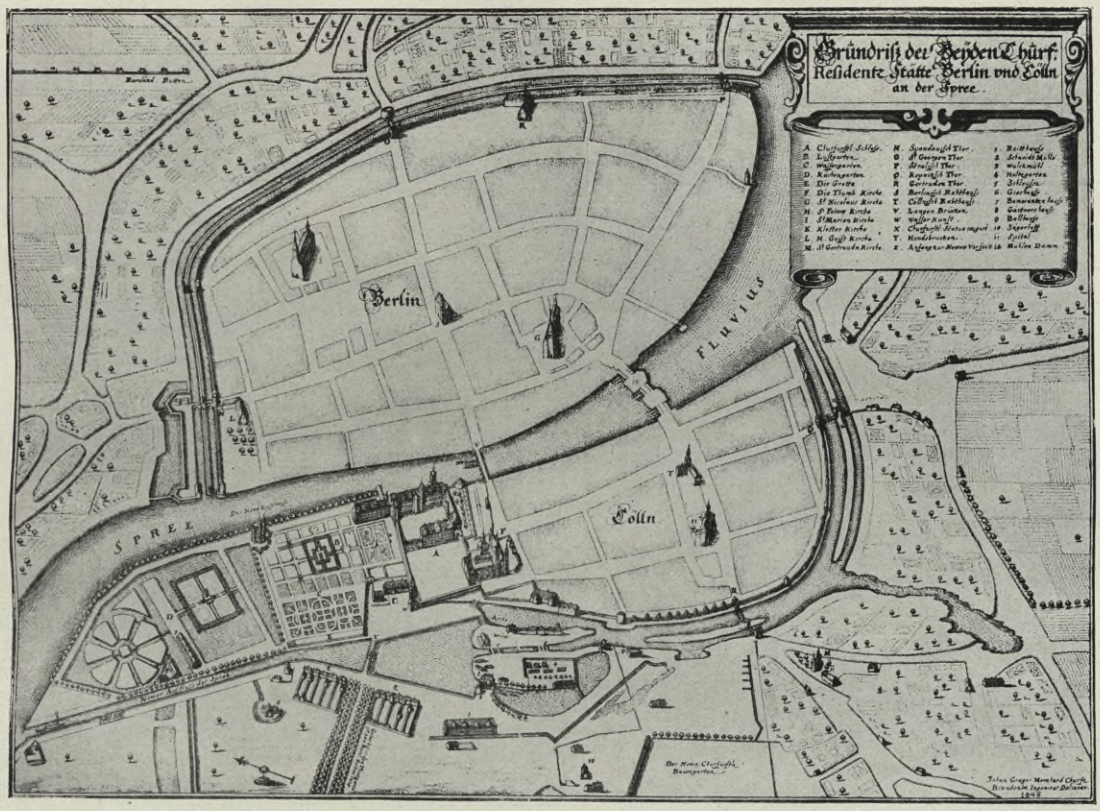
Die geſchilderten ſchweren Mißſtände, die in Berlins ſtädtebaulicher Verfaſſung herrſchen und die im Berliner Wohnweſen ihren kraſſeſten Ausdruck finden, ſind durchaus nichts Notwendiges, durch die Natur Gegebenes, ſondern — das muß aufs ſchroffſte betont werden — nur höchſt überflüſſige Folgen einer mangelhaften Organiſation des Städtebaues, vor allem einer Zerſplitterung, ja geradezu Verflüchtigung der ſtädtebaulichen Verantwortlichkeit. Die Städtebau-Ausſtellung hat eine vorzügliche Sammlung alter Berliner Pläne vorgeführt, und einige Bemerkungen zu dieſem Material werden zeigen, daß es eine ganz andere ſtädtebauliche Verfaſſung geweſen iſt, unter der ſich die kleine märkiſche Landſtadt mit 8—10000 Köpfen, die der Große Kurfürſt vorfand, zur preußiſchen Reſidenz entwickelte. Dieſe Betrachtung der Berliner Pläne wird zeigen, daß trotz des zeitweilig überaus ſchnellen Anwachſens der Bevölkerung, unter einer beſſeren ſtädtebaulichen Verfaſſung mit zentraliſierter Verantwortlichkeit Wohnungsnot oder ungeſunde Steigerung der Mieten ſelbſt unter wirtſchaftlich viel beſchränkteren Verhältniſſen als heute vermieden werden konnten. Erſt dem 19. Jahrhundert blieb es vorbehalten, die ſtädtebaulichen Machtvollkommenheiten, deren Bedeutung mit dem Wachstum Berlins zur Viermillionenſtadt ins ungeheure gewachſen iſt, zu zerſplittern zwiſchen die ſtaatliche Baupolizei, die Magiſtrate, Stadtverordnetenverſammlungen und Tiefbauämter zahlreicher Gemeinden, und über ihnen wieder die Königl. Regierung, zwiſchen das Miniſterium für Landwirtſchaft, die Staatseiſenbahnverwaltung, den Verkehrsdezernenten des Polizeipräſidiums, den preußiſchen Landtag (Steuern; Zweckverband), das Kriegsminiſterium, den deutſchen Reichstag (Tempelhofer Feld) und manch andere Inſtanz, die ſich alle wechſelſeitig vorwurfsvolle Blicke zuwerfen, deren berechtigter Vorwurf aber nichts daran ändern kann, daß die Schaffung der Exiſtenzgrundlage der ganzen Bevölkerung der privaten, durch die Gemeindeverfaſſung geſtärkten Spekulation überantwortet iſt, über die in letzter Linie keine Inſtanz mit wirklicher ſtädtebaulicher

Verantwortung und Pflichtgefühl wacht. Für den gesunden und schönen Ausbau der Hauptstadt schlägt kein heißes Herz und den selbstsüchtigen Feinden der hauptstädtischen Entwicklung droht kein Krückstock mehr.

Die beiden Städte Berlin und Köln, aus denen die Hauptstadt des Deutschen Reiches erwachsen ist, sind Anfang des 13. Jahrhunderts gegründet worden. Sie waren angelegt nach dem Normaltypus der ostdeutschen Kolonisationsstadt, deren regelmäßige runde oder ovale Form mit den sich rechtwinklig schneidenden Straßen und dem von allen Seiten bequem zugänglichen Marktplatz — im Gegensatz zum Straßengewirr der allmählich gewachsenen westdeutschen Städte — die mit der Meßkette arbeitende planmäßige Gründung deutlich dokumentiert. Dank seiner günstigen Lage und dank der günstigen Bedingungen, die die Stadt den Ansiedlern gewährte, blühte die neue Doppelstadt schnell empor. Der Kaufmann, der von Magdeburg, Wittenberg, Leipzig oder Dresden nach Frankfurt a. O., nach Stettin oder darüber hinaus wollte, mußte seinen Weg zwischen den Havelseen und den Sümpfen des Spreewaldes über Berlin-Köln nehmen. Der Ansiedler fand dort freies Ackerland und freie Baustelle, und der „reiche Wald" lieferte den Kolonisten das Bauholz für ihre Holzhäuser umsonst. Auch die später zu entrichtenden grundherrlichen und landesherrlichen Abgaben waren nicht drückend, so daß das erstaunlich schnelle Aufblühen des ganzen Landes, das an die moderne amerikanische Entwicklung erinnert, begreiflich wird. Bereits zu Ende des 14. Jahrhunderts hatte die Stadt 10000 Einwohner und gehörte zu den bedeutenderen Städten des mittelalterlichen Deutschlands. Mit glücklicher Hand und in fast unbeschränkter Machtvollkommenheit regierte der „immerwährende Rat" die Stadt. Die Stadtgemeinde war Obereigentümer des gesamten städtischen Grund und Bodens und handhabte als solcher auch die Baupolizei; jeder Neubau war an die Genehmigung des Rates gebunden. Außer dem Bauholz der Stadtheide hatte die Stadtgemeinde einen Anteil an den Rüdersdorfer Kalkbergen, von wo die Steine auf einem städtischen Pram nach Berlin geschafft wurden. Da auch der Ziegelofen und die Kalkbrennerei der Stadt gehörten, so hatte sie faktisch ein vollständiges Monopol für die Lieferung aller Baumaterialien. Außerhalb der Stadtmauern besaß die Stadt ein großes Gemeindeland, dessen Grenzen sich mit erstaunlicher Zähigkeit bis in die Gegenwart erhalten haben. Das heutige Weichbild von Berlin fällt, nachdem es durch die Städteordnung von 1808 stark beschnitten wurde, in der Hauptsache wieder mit der Feldmark des 13. Jahrhunderts zusammen. Auch außerhalb erwarb die Stadt Berlin im 14. Jahrhundert eine führende Stellung. Die Kreise Barnim und Teltow waren ihr großenteils wirtschaftlich und politisch unterworfen und ihre Stellung erinnert an die der großen süddeutschen Reichsstädte und der das umliegende platte Land beherrschenden italienischen Kommunen.

Diesem Aufschwung machten die Hohenzollern im 15. Jahrhundert ein Ende. In dem Kampfe zwischen der neuen Dynastie und den Städten wurde den meisten Berliner Bürgern ihr reicher Landbesitz abgenommen. Berlin mußte aufhören, selbständige Politik zu treiben. 1469 beschickte die Stadt zum letztenmal einen Hansatag in Lübeck, 1518 wird sie unter die „abgedankten Städte" gerechnet. Der Verlust der Unabhängigkeit wurde für die nächsten zwei Jahrhunderte auch von einem wirtschaftlichen Niedergang begleitet. Die Kämpfe zwischen den brandenburgischen Kurfürsten und den pommerschen Herzögen ruinierten den Berliner Handel. Selbst der Vorzug, den Berlin vor den anderen brandenburgischen

Abb. 62. Ausſteller: Märkiſches Muſeum der Stadt Berlin.



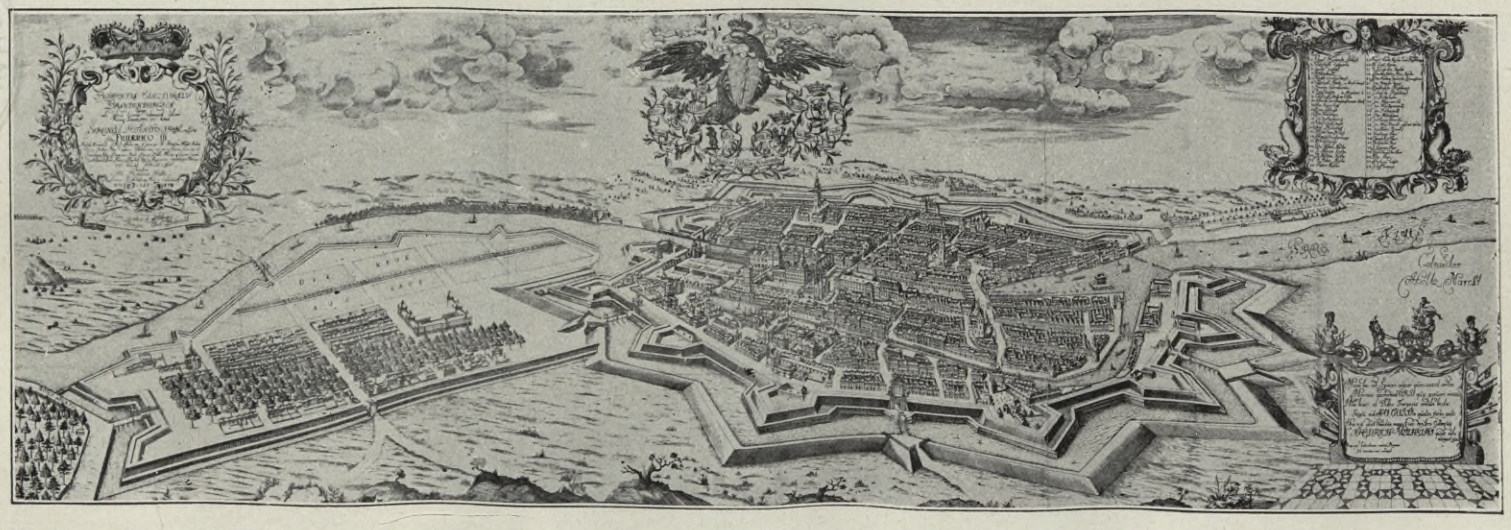
„Grundriß der Beyden Churf. Reſidentz Stätte Berlin vnd Cölln an der Spree“, gezeichnet im Jahre 1648 von „Johann Gregor Memhard, Churfl. Brandenbr. Ingenieur“ (und ſpäterem Bürgermeiſter von Berlin-Werder) für die Topographia des Kurfürſtentums Brandenburg, die Martin Zeiller in Frankfurt a. M. im Jahre 1652 mit „churfürſtlicher Hülff und Vorſchub“ herausgegeben hat.

A. Churfurſtl. Schloß.
B. Luſtgarten.
C. Waſſergarten.
D. Küchengarten.
E. Die Grotta.
F. Die Thumb Kirche.
G. St. Nicolaus Kirche.
H. St. Peters Kirche.
I. St. Marienkirche.
K. Kloſter Kirche.
L. H. Geiſt Kirche.
M. St. Gertraudn Kirche.
N. Spandauiſch Thor.
O. St. Georgen Thor.
P. Straliſch Thor.
Q. Kepnikſch Thor.
R. Gertruden Thor.
S. Berliniſch Rahthauß.
T. Cöllniſch Rahthauß.
V. Langen Brücken.
W. Waſſer Kunſt.
X. Churfürſtl. Statua im gart.
Y. Hundsbrucken.
Z. Anfang zur Newen Vorſtatt.
1. Reitthauß.
2. Schneidt Mühle.
3. Waldkmühl.
4. Holtzgarten.
5. Schleuſe.
6. Gieshauß.
7. Bomerankn Hauß.
8. Gärtnerhauß.
9. Ballhauß.
10. Jägerhoff.
11. Spital.
12. Mühlen Damm.

Bemerkung zu den Linden: Gehet bis in den Thiergarten iſt 250 Reinl. Ruthen lang.

Rechts der Linden: Der Newe Churfürſtl. Baumgarten.

Abb. 63 u. 64. Aussteller: Märkisches Museum der Stadt Berlin.
Ansicht Berlins aus Merians Topographie, aufgenommen in den 1640er Jahren. Blick von der Gegend des heutigen Kastanienwäldchens auf das Schloß (A), rechts davon die große Dominikaner-Kirche (Dom), im Vordergrund die Linden.



Stark verkleinerte Wiedergabe der großen perspektivischen Ansicht von Berlin, die der kurfürstliche Architekt und Stempelschneider Johann Bernhard Schultz im Jahre 1688 zum Regierungsantritt Friedrichs III. gezeichnet hat. Die Perspektive gibt ein genaues Bild der vom Großen Kurfürsten angelegten Festungswerke und der gleichzeitig entstandenen Stadterweiterungen. Links die „Dorotheen-Stadt“ mit den Linden, nördlich davon (im Bild darüber) „die neue Auslage“, in der Mitte vorn der „Friedrichswerder“, rechts daran anschließend „Neu-Kölln“, ganz im Hintergrunde die Anfänge der nördlichen Vorstädte.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GDAŃSKA

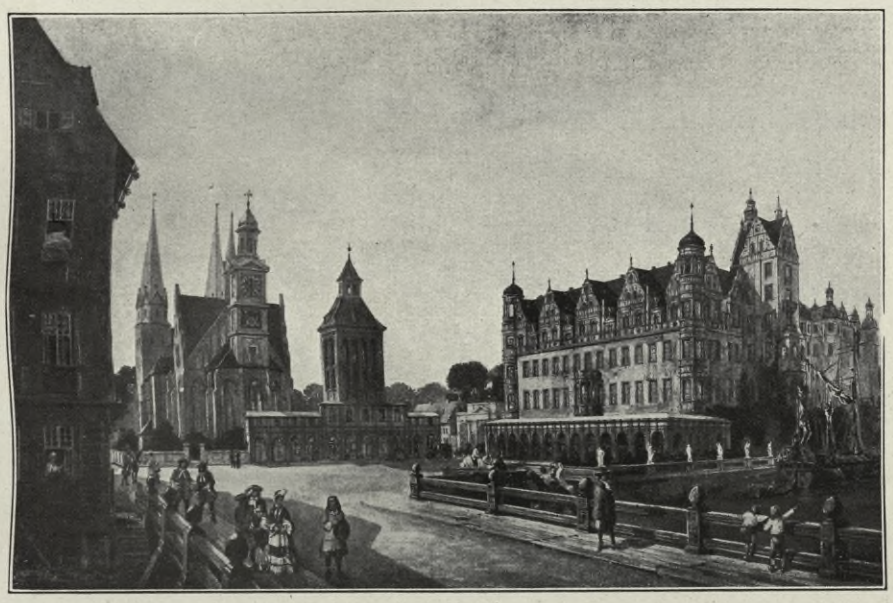
Städten dadurch genoß, daß es der Sitz der namentlich unter Joachim II. üppigen Hofhaltung der Kurfürsten wurde, konnte nicht verhindern, daß die Stadt zum Range einer kümmerlichen Ackerbürgerstadt mit wenig entwickeltem Handwerk und Gewerbe zurücksank. Während bereits 1280, wenige Jahrzehnte nach der Gründung, eine ansehnliche Stadterweiterung (das Gebiet nördlich der Königsstraße, vgl. Abb. 61, um den „neuen" Markt und die Marienkirche, vgl. Abb. 71) erforderlich geworden war, entstanden unter den Hohenzollern bis zum Dreißigjährigen Kriege nur unwesentliche Vorstädte ohne Erweiterung der Stadtmauer. Was an aufstrebendem Leben in dieser Zeit der Stagnation noch vorhanden war, vernichtete der steigende und ungerecht verteilte Druck der Steuern, die die Regelung der kolossalen Schulden Joachims II. dem Lande auferlegte. Die Steuern waren im wesentlichen Grundsteuern und entsprachen etwa den Abgaben, die heute der Pächter eines in Erbpacht übernommenen Grundstückes an den Besitzer zahlt. Diese bei richtiger Einschätzung leicht zu tragenden Steuern wurden jedoch in ungerechtester Weise durch kopfsteuerartige Zuschläge ergänzt, durch die die Grundsteuer nach unten progressiv wurde und den Reichen mit $1^1/_2$ % (ein Satz also, dessen Höhe den heute in amerikanischen Kommunen erhobenen Steuern nach dem gemeinen Wert entspricht), die ärmeren dagegen mit 3 bis 5 % ihres taxierten Immobiliarvermögens jährlich traf. Diese Ungerechtigkeit der Besteuerung des Immobiliarvermögens wurde noch verstärkt durch den Mangel regelmäßiger Einschätzungen; eine dieser seltenen Einschätzungen ist 1557 und 1572 handschriftlich festgelegt worden; sie entsprach bei dem Niedergang der Stadt, namentlich später im Elend des Dreißigjährigen Krieges, durchaus nicht mehr den tatsächlichen Verhältnissen. Im Dreißigjährigen Kriege wurden die Steuersätze durch die hohen landesherrlichen Kriegssteuern, die sogenannte Kontribution, die ebenfalls in derselben ungerechten Weise auf das Immobiliarvermögen umgelegt wurde, noch wesentlich verstärkt. Es war selbstverständlich, daß unter solchen Verhältnissen die Steuern nicht bezahlt werden konnten; die Steuerrückstände nahmen ständig zu und veranlaßten neue Steuern auf Mehl, Wein und Wolle und führten schließlich nicht zu einer gerechten Reform, sondern zum gänzlichen Aufgeben der Grundsteuer und zu dem in vieler Beziehung so verhängnisvollen Übergang zur Verbrauchssteuer (vgl. S. 23) in Form der Akzise und ihrer Nachfolgerinnen.

Das eigentliche moderne Berlin ist erst nach dem Dreißigjährigen Kriege gegründet worden. Es ist politisch und städtebaulich die Schöpfung der brandenburgisch-preußischen Fürsten, die es verstanden, aus den Ruinen des durch den Dreißigjährigen Krieg erschütterten römischen Reiches in Berlin die politischen und wirtschaftlichen Kräfte der deutschen Nation neu zu konzentrieren, und die durch ihre systematische Bau- und Stadterweiterungspolitik aus einer daniederliegenden Ackerbürgerstadt eine der Zentralen des Kontinentes schufen.

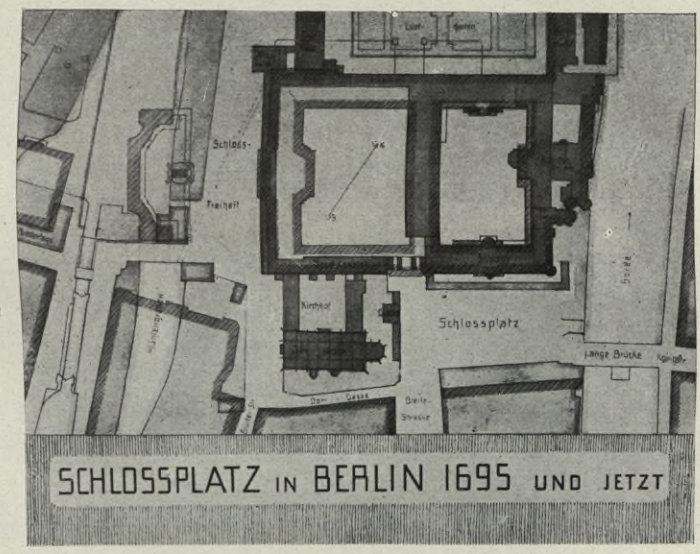
Obwohl der Dreißigjährige Krieg nur in der Zeit von 1627—43 in der Mark gewütet hat, und obgleich es dabei niemals zu einer eigentlichen Besetzung oder Zerstörung Berlins gekommen ist, waren doch seine Folgen auch für Berlin furchtbar. Die Vorstädte, die der Verteidigung der Festung im Wege standen, wurden von den eigenen kurfürstlichen Truppen niedergebrannt. In der Stadt, deren Bevölkerung auf 6—8000 Köpfe gesunken war, lag ein Viertel der mit Steuerrückständen überlasteten Häuser unbewohnt, halb verfallen, „wüst", wie die Sprache der Zeit es nannte. Ein wohl etwas retouchiertes Bild Berlins gegen Ende des Dreißigjährigen Krieges gibt eine Ansicht aus Merians Topo-

graphie (Abb. 63) und der älteste Berliner Plan, gezeichnet vom kurfürstlichen Ingenieur Memhardt (Abb. 62). Memhardts Plan zeigt die mittelalterliche Befestigung, deren Ersatz durch eine neue, moderne Festungsanlage der Große Kurfürst nach den Erfahrungen des Dreißigjährigen Krieges als eine der dringendsten Notwendigkeiten erkannte. Der Anlage der neuen Festung mußte die Umwandlung Berlins in eine Garnisonstadt vorangehen, was in jener Zeit, die keine Kasernen kannte, eine ungeheure Einquartierungslast für die Bürgerschaft bedeutete; die Unterbringung der zuerst etwa 2000 Mann (nebst 600 Weibern und Kindern) starken Garnison, die also mehr als ein Viertel der damaligen Bevölkerung ausmachte, und deren baldige Verstärkung vorauszusehen war, lenkte die Aufmerksamkeit des Kurfürsten geradenwegs auf die städtische Wohnungsfrage und Baupolitik. Außer den militärischen Rücksichten machte auch die Erkenntnis, daß eine kraftvolle äußere Politik nur auf der Basis einer umsichtigen Wirtschafts- und Sozialpolitik im Inneren möglich ist, und daß eine blühende Hauptstadt eines der wirksamsten Instrumente der inneren und äußeren Politik darstellt, den Großen Kurfürsten zu dem großen Initiator des Berliner Städtebaues. Das 25 Jahre in Anspruch nehmende Riesenwerk der neuen Befestigung (1658—83) wurde verbunden mit einer großartigen Stadterweiterung, die an das alte Köln im Süden Neu-Köln und im Westen Werder (Friedrichs-Werder) angliederte. Die neue Befestigung ist vorzüglich dargestellt auf dem großen, perspektivischen Plane von J. B. Schultz aus dem Jahre 1688 (Abb. 64) und auf dem Seutterschen Plane (Abb. 68). Aus Werder wurde (1662) die neue Stadt Friedrichswerder mit eigener Verwaltung und auf geradezu bodenreformerischer Grundlage gemacht. Straßen wurden abgesteckt, Baustellen vermessen und an Baulustige gegen den niedrigen jährlichen Grundzins von 3 Silbergroschen für die Quadratrute in Erbpacht vergeben. Dieser Grundzins war die einzige direkte Abgabe der neuen Ansiedler, die mit allen Mitteln herbeigezogen und zum Bauen angehalten wurden. 1675 befahl der Kurfürst die Subhastation aller unbenutzten Baustellen und 1680 war die neue Stadt bereits vollständig bebaut. Ähnlich wurden in Neu-Köln die Baustellen „um ein billiges" an die Baulustigen ausgeteilt, die einen mäßigen Grundzins an die Kölner Stadtkasse zu zahlen hatten. Wer mit dem Bauen zögerte, ging seiner Baustelle innerhalb von 4 Wochen wieder verlustig. Die Anlegung der neuen Festungsgräben hatten den Wasserstand und die Breite der Spree verringert, das stets sumpfige Terrain entwässert und so brauchbareren Baugrund geschaffen. Ein großer Teil des vor und hinter den Wällen liegenden Terrains kam teils durch Kauf, teils durch Okkupation in kurfürstlichen Besitz und konnte so ohne weiteres zur Beförderung des Ausbaues der Stadt benutzt werden. Über das Gelände, das dem Landesherrn nicht gehörte, übte er unbedingtes Enteignungsrecht zu Bauzwecken aus. Die Enteignung fand in einem sehr formlosen und abgekürzten Verfahren auf der Basis obrigkeitlich festgestellten Ackerwertes statt. Es ist wohl am richtigsten, sie einfach als staatlichen Zwangskauf zu bezeichnen. Nicht nur die Aufstellung eines Bebauungsplanes und die Anlage der Straßen, auch die Bereitstellung des ganzen erforderlichen Baulandes, die Ausmessung und Zuteilung der einzelnen Baustellen, die entweder sehr billig oder vollständig unentgeltlich abgegeben wurden, galt als Aufgabe der städtischen Baupolizei, über deren Erfüllung ein kurfürstlicher Kommissarius unermüdlich wachte. Hier ist die Quelle, aus der schließlich 200 Jahre später das Recht zur Aufstellung des Berliner Bebauungsplanes von 1858 floß, das, losgelöst von der Aufgabe, die

Abb. 65 u. 66. Ausſteller: Intendantur- und Baurat Adolph Doebber, Berlin.



Schloßplatz in Berlin um 1695, vor dem Schlüterſchen Umbau des Schloſſes. Blick von der Königſtraße aus. Schloßbau von Kaspar Theiß (1538); Portal von Memhard (1659); Bogenhallen von Nering (1680); die „Glocke", der Dom (alte Dominikanerkirche).



Die ſchraffierten Grundriſſe ſind die der heute ſtehenden Gebäude.

Abb. 67. Ausſteller: Märkiſches Museum der Stadt Berlin.

Schlüters Entwurf zur Umgeſtaltung der Umgebung des Schloſſes. Blick von der Kurfürſten-Brücke auf den geplanten Dom, rechts das Schloß, links, zurückgeſchoben, der Marſtall, im Hintergrunde rechts der geplante Münzturm und das Zeughaus. Nach dem Kupferſtich des niederländiſchen Profeſſors an der Berliner Akademie, Jean Baptiſte Broebes, etwa aus dem Jahre 1705. (Aus dem Sammelwerke des Augsburger Verlegers Merz: „Vues des Palais et Maisons de Plaisans de S. M. le Roy de Prusse“, Berlin 1735.)

POLITECHNICZNA BIBLIOTEKA GŁÓWNA KRAKOWSKA

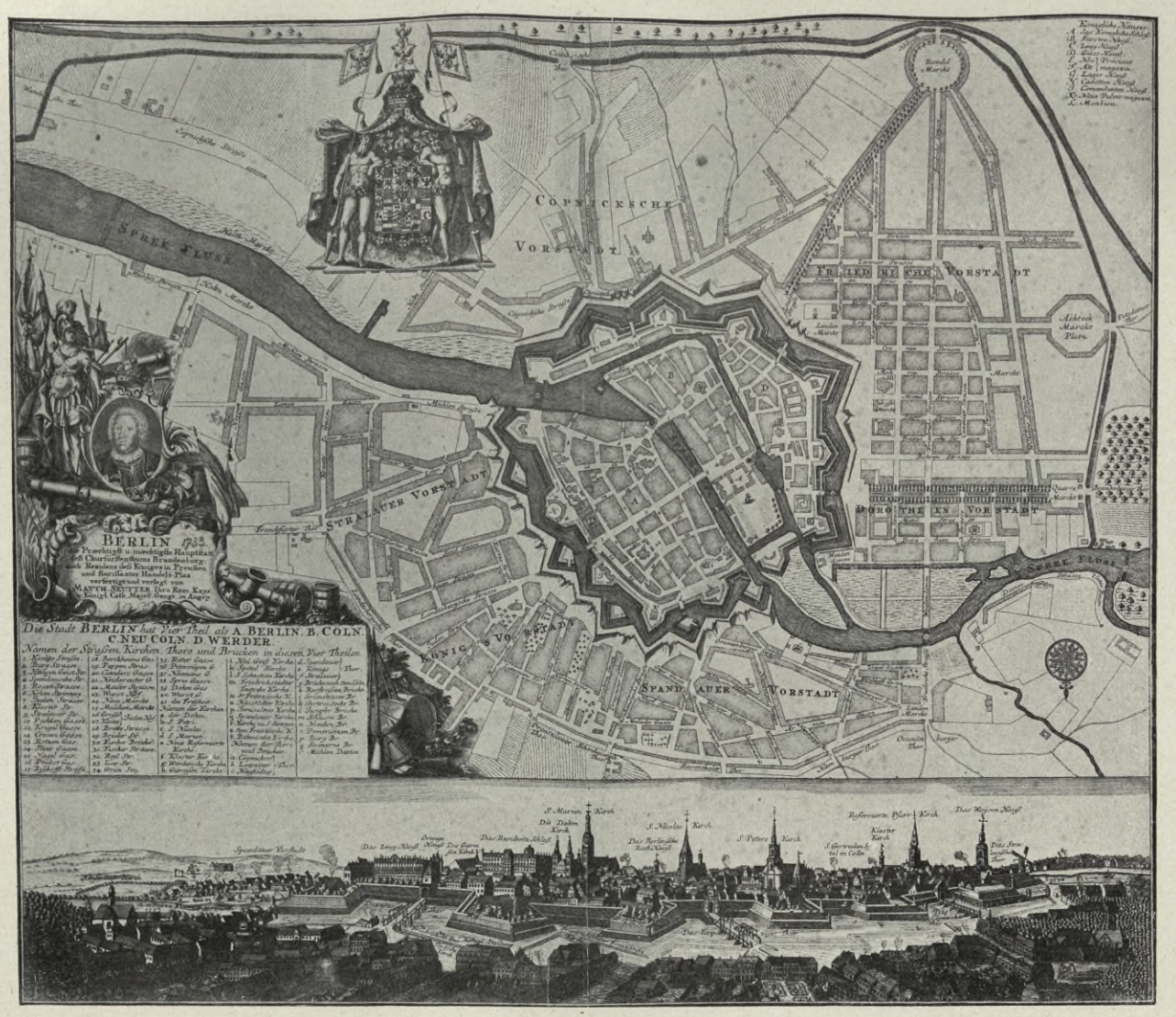
projektierten, weil als notwendig erkannten Straßen auch anzulegen, und die Baustellen daran bereitzustellen und billig und schnellstens zu vergeben, so verhängnisvoll für Berlin gewirkt hat (vgl. S. 14/15). Die Mittel der Baupolitik zur Beförderung schnellen und billigen Hausbaues beschränkten sich jedoch nicht auf die billige Bereitstellung von Bauland, sondern wurden ergänzt durch Gewährung von Bauholz, durch langjährige Freiheit von allen Lasten (Kontribution, Schoß, Einquartierung usw.), durch all das, was in der Sprache des Großen Kurfürsten „empfindliche Ergötzlichkeit" hieß. Ebenso wie in den neuen Stadterweiterungsgebieten wurde im Inneren der Stadt mit dem verlassenen Grundbesitz vorgegangen; „die wüsten Stellen" wurden „frei, umsonst und ohne einiges Entgelt" an die Baulustigen vergeben. Ebenso wurde in der Altstadt in den 80er und 90er Jahren das Terrain an der alten Stadtmauer in Berlin und Köln vom Kurfürsten als Bauland an Baulustige verschenkt, wobei die Stadtmauer teils niedergerissen, teils als Rückwand für die neuen Häuser benutzt wurde. Der Erfolg dieser kurfürstlichen Maßregeln war so außerordentlich, daß schon während seiner Regierung die bei der Anlage der neuen Befestigung vorgesehenen Stadterweiterungen Neu-Köln und Friedrichswerder nicht genügten, und daß zu einer neuen Stadterweiterung außerhalb der Festung geschritten werden mußte. Diese neue, Dorotheenstadt genannte Vorstadt wurde längs der vom Kurfürsten angelegten Allee Unter den Linden angelegt, die schon der Memhardsche Plan (Abb. 62) zeigt und von der er meldet: „geht bis in den Tiergarten, ist 250 Reinl. Ruthen lang". Für die Dorotheenstadt (Abb. 64) ließ die Kurfürstin Dorothea, der der Grund und Boden vom Kurfürsten geschenkt war, einen Bebauungsplan aufstellen, die Grundstücke abmessen und an Baulustige gegen einen Grundzins von 1 1/2 Silbergroschen für die Quadratrute, also um die Hälfte billiger als auf dem Friedrichswerder, austeilen. Dazu gab es eine besondere, über die übliche zehnjährige Baufreiheit hinaus dauernde Befreiung von Einquartierung, Service, Wachdienst usw. und unentgeltliche Überweisung von Bauholz. Die neue Vorstadt wurde mit einem neuen Walle und Graben im Zuge der Behren- und Schadowstraße umgeben; im Norden war sie durch die Spree geschützt. Die Einwanderer strömten herbei. Zuerst waren es hauptsächlich Holländer; 1671 fand eine Reihe österreichischer Judenfamilien Aufnahme. In demselben Jahre beginnt die französische Einwanderung. 1677 hatte die französische Gemeinde schon fast 600, zwanzig Jahre später 4292 Angehörige. Dazu kamen die zahlreichen Franzosen in der Armee, so daß fast ein Sechstel der Gesamtbevölkerung Berlins damals Franzosen waren. Die vornehmeren Franzosen wandten sich mit Vorliebe der neuen Dorotheenstadt zu, die schon damals anfing den vornehmen Charakter zu erhalten, den die Linden heute noch bewahrt haben, und die mit dem Namen „le quartier des nobles" bezeichnet wurde. Der Kurfürst drang darauf, daß die Misthaufen vor den Häusern auf beiden Seiten der Linden fortgeschafft und die Schweine nicht länger geduldet wurden, die den Mittelgang der Allee aufwühlten. Weder Neu-Köln noch die Dorotheenstadt waren beim Tode des Großen Kurfürsten vollständig ausgebaut; trotzdem entschloß sich sein Nachfolger, Friedrich III., sofort beim Regierungsantritt zu einer neuen Stadterweiterung, die nach ihrem Gründer Friedrichstadt genannt wurde. Zur Aufstellung des Bebauungsplanes berief er im August 1688 eine Kommission, in der der spätere Erbauer des Zeughauses, Architekt und Ingenieur Nehring, Hofbaumeister Schmidt und die Geheimräte von Danckelmann und Grumbkow, also die tüchtigsten Sachverständigen und die höchsten Beamten, saßen. Während die

südliche Hälfte des Gemeindelandes der Stadt Köln (die Luisenstadt) bis in die 40er und 50er Jahre des 19. Jahrhunderts unter Agrarverfassung stand und sich somit der städtischen Expansion Berlins verschloß (vgl. S. 108), wurde die westliche Hälfte für die Anlage der Friedrichstadt damals vom Kurfürsten mit durchgreifender Schnelligkeit separiert und aus ihrer früheren landwirtschaftlichen Bestimmung und Verfassung ihren vom Standpunkte der Gesamtheit höheren städtischen Zwecken zugeführt. Um die Baulust noch weiter zu ermutigen, wurde der Grundzins, der für die Baustellen in den bisherigen Stadterweiterungen jährlich zu zahlen war, nicht nur für zehn Jahre, sondern für immer erlassen; die Baustelle wurde gänzlich umsonst und zu freiem Eigentum an Baulustige abgegeben; außerdem wurde den Ansiedlern Holz, Kalk und Steine geschenkt und ihnen überdies 15 % der aufgewandten Baukosten von der Akzisekasse bar ausgezahlt. Obgleich sich die Häuser streng an die vom Baumeister Nehring gefertigten oder gebilligten Zeichnungen (Bauberatungsstelle!) halten mußten, waren schon 1695 etwa 300 Häuser vorhanden; 1701 war der Anbau von der Dorotheenstadt (Behrenstraße) bis zur Leipziger Straße vorgedrungen. Die Behrenstraße trat an Stelle des früheren Grabens, nach Westen wurde eine Mauer im Zuge der Mauerstraße gebaut.

Gleichzeitig trat in der Altstadt eine Art Citybildung ein. Mit zunehmender Strenge wurden alle Scheunen aus den Ringmauern, die Schweinekofen von der Straße verbannt und in der Stadt überhaupt das Halten von Schweinen verboten. Dies veranlaßte viele in der Landwirtschaft Tätige zum Verkauf ihrer Häuser in der Stadt und zur Übersiedlung in die vom 30jährigen Krieg her noch wüst liegenden Vorstädte, die dadurch und durch den Zuzug französischer Gärtner wieder ausgebaut wurden, soweit es die agrarische Verfassung des Gemeindelandes gestattete, d. h. an den Hauptverbindungsstraßen mit den Nachbarorten wurden Baustellen vergeben (vgl. Abb. 68, namentlich die Köpenicksche und Strahlauer Vorstadt), der Rest des Landes blieb bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts unter dem Pflug. Die Entwicklung der Berlinischen Vorstädte (namentlich Spandauer- und Königsvorstadt) gingen dabei schneller vorwärts als die der Kölnischen und Köpenickschen Vorstadt, weil das Berliner Gemeindeland im Gegensatz zum Kölnischen, schon im 16. Jahrhundert auf nicht recht aufgeklärte Weise größtenteils in den Besitz des Kurfürsten übergegangen war, so daß es ohne weiteres als Bauland verschenkt werden konnte. Diese verschiedenen Vorstädte treten mit ihrem planlosen, d. h. natürlich gewachsenen Gewirr der Straßen in Gegensatz zu den planmäßigen Stadterweiterungen Friedrichswerder, Dorotheenstadt und Friedrichstadt. Die Regulierung der gewachsenen Vorstädte hat Ende des 19. Jahrhunderts große Kosten verursacht.

Durch dieses umsichtige städtebauliche Vorgehen in den verschiedenen Richtungen gelang es, nicht nur die Lücken, die der große Krieg in Berlin gerissen hatte, wieder zu füllen, sondern auch die Hauptstadt wesentlich zu vergrößern. Während Berlin und Köln vor dem großen Kriege etwa 13—1400, nach dem Kriege etwa 1000 bewohnte Häuser gehabt hatte, war die Gesamtzahl der Wohnhäuser in der Residenz bis zum Jahre 1711 auf 4100 gestiegen, von denen etwa 2500 aus der Zeit nach 1685 stammten. Die Bevölkerung war von 1654 bis 1685 von 9—10000 auf 17—18000 Personen gestiegen; von 1685 bis 1709 erhöhte sie sich auf 55000 Köpfe, von denen 50000 auf die Zivilbevölkerung, 5000 auf die Garnison entfielen; besonders groß scheint die Zunahme der Bevölkerung im Dezennium von 1695 bis 1705 gewesen zu sein. In den 24 Jahren

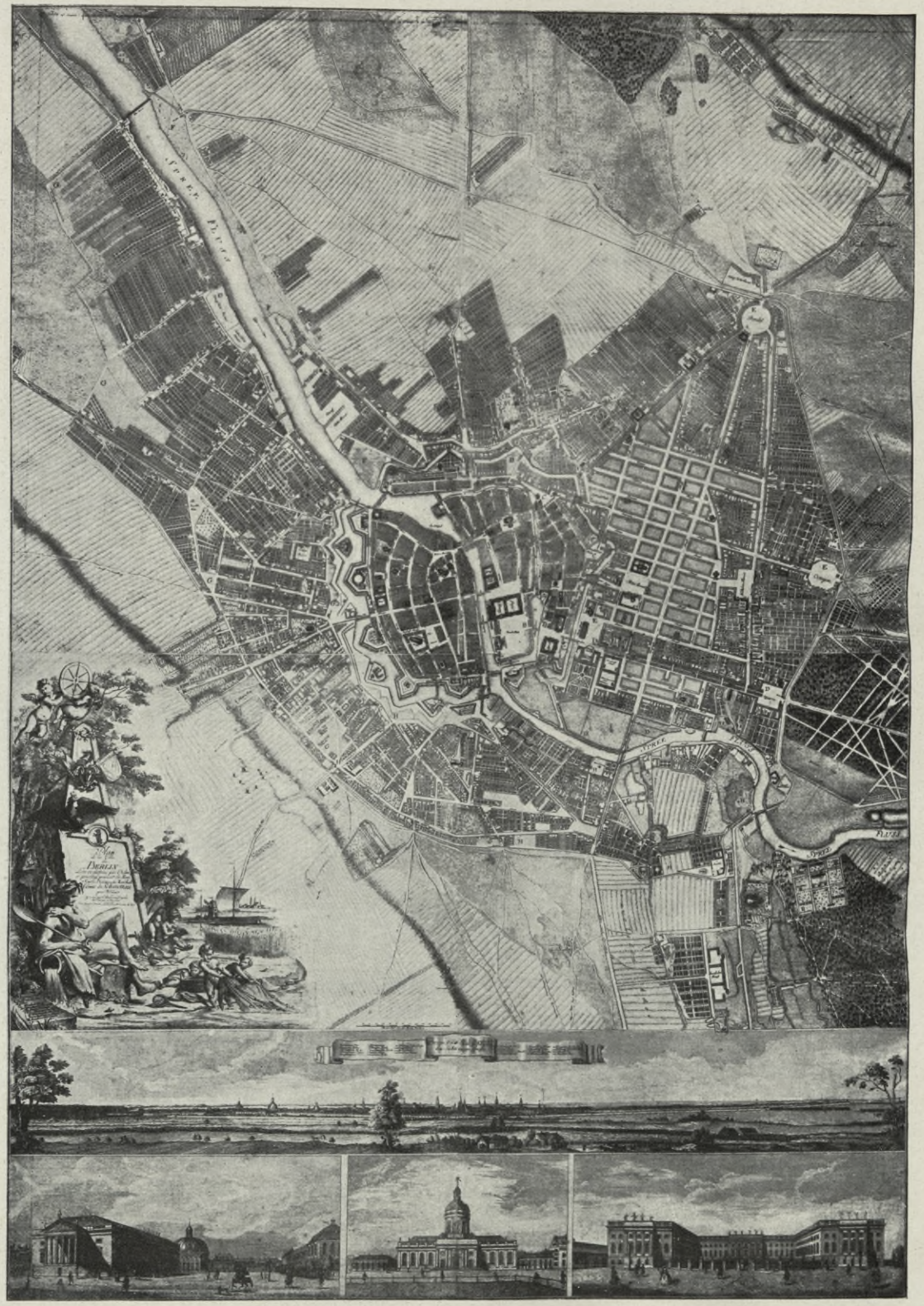
Abb. 68. Ausſteller: Märkiſches Muſeum der Stadt Berlin.



Berlin unter dem Soldatenkönig: Der Plan zeigt die große Stadterweiterung des Jahres 1688, die „Friedriche Vorſtadt“ (rechts oben), die im Jahre 1733 (Datum des Plans) bereits bis zur Mauer-, Behren-, Linden- und Kochſtraße ausgebaut war, und der ſich ſeit 1721 die neue Erweiterung Friedrich Wilhelms I. bis Rondel Mardkt (Belle Alliance Platz), Achteck Mardkt (Leipziger Platz), und Quarré Mardkt (Pariſer Platz) anſchloß. Auch die nördlichen (Stralauer, Königs- und Spandauer) Vorſtädte (auf dem Plane unten) waren bis an die Linien (Linienſtraße) mit den Oranienburger, Hamburger, Roſenthaler, Schönhauſer, Prenzlauer, Landsberger u. Frankfurter Toren entwickelt. Der Anbau in der Cöpenicker Vorſtadt war gerade erſt begonnen.

„Berlin die Prächtigſt und mächtigſte Hauptſtatt deß Churfürſtenthums Brandenburg auch Reſidenz deß Königes in Preußen und floriſſanter Handels-Plaz, verfertigt und verlegt von Matth. Seutter, Ihro Röm. Kayſ. u. Königl. Cath. Majeſt. Geogr. in Augsp.“

Abb. 69. Ausſteller: Märkiſches Muſeum der Stadt Berlin.



Berlin im Jahre 1748, gezeichnet unter der Leitung des Feldmarſchalls Grafen v. Schmettau, von Hildner und geſtochen von G. F. Schmidt. Unten Anſicht Berlins vom Kreuzberg; darunter links: „Proſpekt des großen Platzes vom Opernhauſe"; in der Mitte: die neue Schloß- und Domkirche, rechts: das neue Prinz Heinrich Palais. Die ſüdlichen Feſtungswerke (oben) ſind aufgegeben u. bebaut.

POLITECHNICZNA BIBLIOTEKA GŁÓWNA KRAKOWSKA

von 1685 bis 1709 hatte ſich alſo die Bevölkerung mehr als verdreifacht, die Zahl der Wohnhäuſer um mehr als 150 % erhöht; in jedem Jahre mußten durchſchnittlich mindeſtens 1600 Perſonen untergebracht, mehr als 100 Wohnhäuſer neu errichtet werden; etwa ein Zehntel der Einwohner-, ein Fünftel der Häuſerzahl von 1685 kamen in jedem Jahre neu hinzu. Sicherlich hat es in dieſer Zeit Jahre gegeben, in denen für 2—3000 Einwanderer oder für noch mehr Raum geſchafft, 2—300 Häuſer errichtet werden mußten. Mißt man dieſe Entwicklung an der damaligen Größe der Stadt, dem geringen Kapitalreichtum und der beſcheidenen Entfaltung des Baugewerbes, ſo ſieht man, daß die Zunahme der Bevölkerung und die Steigerung der Bautätigkeit in Berlin verhältnismäßig in keiner Weiſe hinter den Jahren des glänzendſten Aufſchwungs im 19. Jahrhundert zurückſteht; und dann lernt man erſt die Leiſtungen der damaligen Verwaltung vollauf würdigen, die durch eine planmäßige und umſichtige Baupolitik einen ſo bedeutenden Bevölkerungszuwachs zum großen Teil in eigenen Häuſern unterbrachte und jeder Wohnungsnot und jedem Mietwucher vorzubeugen verſtand. Im Jahre 1709 kamen innerhalb der Feſtung (befeſtigt war damals Berlin-Köln, Friedrichswerder, Dorotheenſtadt, Friedrichſtadt) auf jedes Haus 16,2 Perſonen, in den Vorſtädten dagegen, wo faſt ein Fünftel der Bevölkerung wohnte, kamen nur 7,8 Perſonen auf jedes Haus. In dieſen Durchſchnittszahlen iſt die militäriſche Einquartierung mitgerechnet: in jedem Haus lagen durchſchnittlich gegen 1,3 Soldaten.

Im Jahre 1709 wurde dann aus den vier Städten Berlin, Köln, Neu-Köln und Friedrichswerder durch die „Combinierung derer Rathäuslichen Collegien“ eine einheitliche Gemeinde geſchaffen, ein Ereignis, deſſen Bedeutung mit der 200 Jahre ſpäter erfolgenden Schaffung des Groß-Berliner Zweckverbandes wohl zu vergleichen iſt. An die Stelle der bisherigen 17 Bürgermeiſter und 48 Ratsherren traten 4 Bürgermeiſter, 2 Syndicii, 3 Kämmerer und 10 Ratsherren, die die Verwaltung der Geſamtſtadt wie bisher unter Aufſicht eines Gouverneurs und des Steuerkommiſſars führten.

Die einzige wirklich fühlbare direkte Beſteuerung der Berliner Bevölkerung war der ungefähr nach der Rentabilität der Häuſer abgeſtufte Servis, d. h. die von der Bevölkerung zu zahlenden Einquartierungsgelder, für die Unterbringung der Truppen. Die Serviseinnahmen ſtiegen von 32000 Talern im Jahre 1724 auf etwa das Doppelte gegen Ende des Jahrhunderts. Die Grundſteuern waren mehr und mehr durch die Akziſe erſetzt worden. Die Akziſe wurde die große Einnahmequelle des Staates. Die Berliner Akziſeerträge beliefen ſich im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts auf etwa 60000 Taler. Zu Anfang des 18. Jahrhunderts (1694—1707) ſtiegen ſie im ſchnellen Tempo auf 185000 Taler. Der Soldatenkönig wurde gleich bei ſeinem Regierungsantritt 1713 in einem ausführlichen Schreiben des „wurkl. geheimb. Kriegs- und Etatsminiſtris“ Herrn von Grumbkow über die Bedeutung der Berliner Akziſeeinnahmen und die pflegliche Behandlung, die die Städte, namentlich Berlin, dieſer Einnahme zuliebe verdienten, eingehend aufgeklärt. Grumbkow ſchreibt: „Die hieſigen Reſidenztien (d. i. Berlin) haben an die Zweymal Hundert Tauſend Rthlr. der Acciſe-Gefällen bisher beygetragen, welches faſt das dritte theil iſt, ſo die gantze Chur-Mark kan aufbringen, und eben ſo viel, wie das gantze Königreich Preußen“ (das iſt Oſtpreußen).

Grumbkow ſchildert dann die wirtſchaftliche Abhängigkeit der Landwirtſchaft von den Städten in einer Weiſe, die noch heute Wort für Wort zutrifft, nur

> Die Conſervation der Städte verdient umb ſo viel mehr Attention, weile der Städte Nahrung, Wohlſtand, Handel und Wandel diejenigen Quellen ſeynd, woraus die Acciſe und folglich die Conſervation Ew. Königl. Mayſt. Militair-Etats herfließt.
>
> v. Grumbkow an den König 1713.

daß ſie heute bei den hohen Agrarzöllen noch in viel höherem und in überraſchend neuem Sinne Gültigkeit hat. „Die zunehmende Conſumtion in den Städten gereicht auch zum Gedeyen und Aufnehmen des umliegenden Landes, indem der Landmann ſein Getreyde und Victualien mit guten Nutzen zu Gelde machen können.“ „Je mehr Handwerker, je mehr Verkehrung; je größere Verkehrung, je mehr Consumtion; je größere Conſumtion, je mehr Acciſe genießet davon die Herrſchaft und je mehr Nutzen davon der Bauersmann, welcher, wann Er keine Abnahme in den Städten hat, auch ſeine Contribution nicht abtragen kann.“ Heute würde man ſagen können, daß der Großgrundbeſitzer ohne „Abnahme“ in den deutſchen Städten überhaupt nicht mehr exiſtieren kann, denn außerhalb der deutſchen Städte gibt es keine hinreichenden Abnehmer auf der Welt, die gütig genug wären, für die Produkte der deutſchen Landwirtſchaft die Preiſe zu zahlen, auf deren Höhe die deutſche Landwirtſchaft ſich zurzeit eingerichtet hat. Wie Grumbkow ausführt, hat namentlich „die Conſumtion und Nahrung dieſer Reſidenzien (alſo Berlin) mit dem Wohl- und Übelſtande unſerer Städte, auch des platten Landes eine ſehr genaue Connexion“, und man hat „daher wahrgenommen, daß der Provinz die Sperrung des Getreidehandels mehr als die Peſt ſchadet.“ „Es klagen noch itzo die Pommern und Preußen über den wohlfeilen Preiß ihrer Waren und wünſchen, das ſolche durch die Menge der Einwohner und Conſumenten ſteigen möge“. „Wenn es in Berlin wohlfeil wäre, würde ſolches ein gewiſſes Merkmal ſeyn, daß die Anzahl der Familien und Konſumenten zu Ew. Königl. Mayſt., der Stadt und des Landes größeſten Schaden merklich abgenommen, welches der Höchſte abwenden wolle.“ Aus ſolchen Erwägungen kam Friedrich Wilhelm I. zu dem Grundſatze, den er in einem Briefe (17. Auguſt 1723) an ſeinen Freund Leopold von Deſſau, äußert: „Menſchen halte vor den größten Reichtum“; eine Lebensweisheit, die ſpäter Voltaire im Geiſte der Wirtſchaftslehre ſeiner Zeit in die Worte faßte: „Der Reichtum eines Staates beruht auf der Zahl ſeiner Einwohner und ihrer Arbeit ..... der Zweck jeder vernünftigen Regierung iſt: Bevölkerung und Tätigkeit,“ eine Weisheit die nach einem Schreiben Friedrichs des Großen an Voltaire „eine Heldentat darin ſah, eine Einöde bewohnbar und glücklich zu machen“, und die aus dem als „Soldatenkönig“ berühmten Friedrich Wilhelm I. den „größten inneren König“ Preußens und einen der größten Städtebauer gemacht hat.

Der Verkehr und die Konſumtion ſeiner Reſidenzien zu heben, war das große Beſtreben Friedrich Wilhelms, I. und alle Maßnahmen, die nicht nur vorübergehenden trügeriſchen Erfolg verſprachen, wie etwa die üppige, die verfügbaren Mittel überschreitende Hofhaltung ſeines Vaters, ſondern die einen nachhaltigen Aufſchwung der Stadt ſicherſtellten, wurden getroffen. Hauptſächlich um die Konſumtion und Steuerkraft Berlins zu ſtärken, wurde die Garniſon bis zum Jahr 1721 auf 7600, bis 1735 auf 18200 (Soldaten, Weiber und Kinder) geſteigert. Aus demſelben Grunde wurden die Akademie der Wiſſenſchaften und die Akademie der Künſte nicht abgeſchafft und die Ritterakademie nicht als eine „verwerfliche Sache“ behandelt. Aus demſelben Grunde wurde des Vaters

Bei einem Gesamtvermögen von 85½ Milliarden entfallen auf das Kapitalvermögen 38, auf das Grundvermögen einschließlich des Betriebskapitals 35 Milliarden, davon aber 21¾ auf die Städte und nur 13¼ aufs flache Land. Der Wert des Anlage- und Betriebskapitals in Handel, Gewerbe und Bergbau wird auf 12 Milliarden geschätzt. Das mobile Kapital beträgt also im ganzen 50 Milliarden.

Nach der Veranlagung zur preußischen Ergänzungssteuer, zitiert von Staatssekretär von Sydow in der Sitzung des Reichstages vom 16. Juni 1909.

„Inklination zum Bauen" kontinuiert und „der Mut und die Hoffnung der Handwerker, ihr Stückchen Brot weiter zu verdienen, rassuriert". Gleichzeitig wurde aber energisch an einer Umwandlung des Berliner Gewerbes gearbeitet und die für den Hof arbeitenden Luxusgewerbe mußten in den Hintergrund treten vor den staatlich geförderten Gewerben des Massenkonsums, namentlich der Wollweberei und Tuchfabrikation. Sogar bei der Anwerbung für das Heer wurde Berlin geschont, um nicht die Manufacturiers und Handwerksgesellen zu vertreiben. Die systematische Stadterweiterungspolitik, die für einige Jahre geruht hatte, wurde mit neuer Kraft aufgenommen. Am 29. April 1721 ernannte der König eine Kommission, die aus dem Obersten von Derschau und zwei geheimen Räten bestand, die in Gemeinschaft mit dem Magistrat ein genaues Verzeichnis der noch vorhandenen Bauplätze aufstellen und Bericht über die zur Förderung des Ausbaues der Friedrichstadt nötigen Maßregeln erstatten sollte. Der Bericht wurde schon acht Tage später erstattet, und bereits am 23. Mai erging ein öffentliches Edikt, das die Besitzer in der Friedrichstadt aufforderte, sich vom 5. bis 7. Juni im Rathause zu melden, und sich zum Bau bereit zu erklären, widrigenfalls sie ihrer Stellen verlustig gehen würden; wer jedoch bauen wolle, solle alles notwendige Bauholz, Steine und Kalk, „an den gelegensten Orten ohnentgeltlich" angewiesen erhalten; außerdem sollten 10000 Taler unter die Baulustigen bar verteilt werden, und endlich genüge es dem Könige auch schon, wenn einstöckige Häuser errichtet würden. Aus dieser letzten Bestimmung läßt sich der hochinteressante Schluß ziehen, daß vorher, wohl des repräsentativen Aussehens halber, in der Friedrichstadt nur mehrstöckige Häuser erlaubt waren, und daß diese Bestimmung sich als ein Hemmnis erwiesen hatte, was ja nur selbstverständlich ist, da es zum Bau von mehrstöckigen Häusern viel größerer Kapitalauslagen bedarf, während die mit dem Kleinhaus arbeitende Stadterweiterung auf billigem Bauland schnell und leicht vonstatten geht. 1722 wurde dem Berliner Magistrat die möglichste Beförderung der Bautätigkeit in den übrigen Stadtteilen anbefohlen; jeder Baulustige sollte anstatt der Baumaterialien 10 % des Hauswertes bar erstattet bekommen; 200 Häuser sollten jährlich in Berlin neu errichtet und über den Fortgang der Bautätigkeit dem König regelmäßig Bericht erstattet werden. 1725 wurden alle Baumaterialien — mochten sie zu Neubauten oder Reparaturen verwendet werden — für zoll- und schleusenfrei erklärt.

In der Friedrichstadt, wo dem Obersten von Derschau die Oberleitung des Anbaues übertragen wurde, ging der König über diese Benefizien noch weit hinaus. Im Februar 1725 setzte er wiederum 10000 Taler bare Unterstützung aus; jeder Baulustige erhielt auf je 3 Ruten Frontlänge 42 Taler bar sowie „ein Schock Mittelbauholz, 4 Stück Sägeblöcke, 4 Landprahmen Kalksteine und 30 Wispel Kalk"; der Bau mußte bis Ostern beginnen, widrigenfalls „ihnen die Stellen genommen und à 2 Taler die Quadratrute denen, so solche zu bebauen

resolvieren, ohne Contradiction angewiesen werden sollten". Im Juli desselben Jahres ließ der König öffentlich bekannt machen, daß die Baumaterialien und Prozentgelder keineswegs, wie böswillige Leute ausgesprengt hätten, nur als Vorschuß gereicht seien, wofür er sich die Hypothek reserviere, sondern daß sie ein „wahres Geschenk zum Anbau" darstellten, das die freie Verfügung der Besitzer über ihre Häuser in keiner Weise beeinträchtige; sie könnten sie selbst bewohnen, vermieten, verkaufen und hypothekarisch belasten, wie sie wollten. Und diese Bekanntmachung wurde 1729 ausdrücklich wiederholt, da man augenscheinlich an eine derartige Generosität sich nicht recht zu glauben getraute.

Unter dem Ansporn dieses Prämiensystems schritt die Bautätigkeit so rasch vorwärts, daß schon 1732—34 eine bedeutende Erweiterung der Friedrich- und Dorotheenstadt erforderlich wurde. Die Friedrichstadt wurde in südlicher Richtung bis zum Halleschen Tor, in westlicher Richtung ebenso wie die Dorotheenstadt bis zur heutigen Königgrätzer Straße vorgeschoben (Abb. 68, vgl. auch S. 120). Das erforderliche Gelände für diese beträchtliche Erweiterung der Friedrichstadt wurde großenteils durch Abholzung des Tiergartens gewonnen. Die Baustellen wurden in ungemeiner Größe ausgemessen, so daß viele Häuser große Gärten mit dem schönen Baumbestande des bisherigen Tiergartens erhielten und, wie üblich, durchweg verschenkt[108]). Durch das Edikt von 1732 wurden dann die Bauprämien und die naturalen Lieferungen von Baumaterial verdoppelt. Seit 1736 wurde statt der Naturallieferung alles in bar, d. h. statt 48 1/3 Taler 197 Taler 20 Silbergroschen auf je anderthalb Ruten Frontlänge bezahlt.

Dieser mit durchgreifenden Mitteln arbeitenden unermüdlichen Fürsorge gelang es, von 1721—40 eine Steigerung der Zivilbevölkerung um beinahe 20000, der Militärbevölkerung um fast 11000 Köpfe, also eine Steigerung der Gesamtbevölkerung um 50 % in würdiger Weise unterzubringen und eine Wohnungsnot zu vermeiden, obgleich ein großer Teil der salzburgischen, böhmischen, Berchtesgadener Einwanderer so mittellos waren, daß sie sich trotz aller Bauprämien nicht selbst anbauen konnten. Dieser letzte Umstand mußte allerdings zu einer Steigerung der Behausungsziffer beitragen; obgleich allein in der Friedrichstadt von 1721—37 beinahe 1000 neue Häuser errichtet wurden, vermehrten sich die Häuser im ganzen Berlin von 1711—40 nur von 4100 auf 5400, eine Vermehrung, die also mit der Bevölkerungszunahme doch noch nicht gleichen Schritt hielt. Immerhin stieg die durchschnittliche Behausungsziffer während derselben Zeit nur von 14 auf 17 Köpfe.

Aus der Regierungszeit des Soldatenkönigs stammt auch die Stadtmauer, mit der er seine Erweiterung der Friedrichstadt im Zuge der Königgrätzer Straße umschließen ließ und die vom Halleschen über das Kottbuser und Schlesische Tor bis zur Spree reichte (vgl. Abb. 61 u. 68), auf der rechten Seite der Spree schloß sich ein Pallisadenzaun (die Linie) an, im Zuge der heutigen Linien-, Gollnow- und Weberstraße. Diese Stadtmauer Berlins aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts war es, die in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts die Eisenbahnen nicht durchbrechen durften (vgl. S. 48); außerhalb dieser Grenze liegen noch heute die meisten Bahnhöfe mit Ausnahme derer der Stadtbahn. Teilweise infolge der verhältnismäßig stiefmütterlichen Behandlung, die der Berliner Altstadt in städtebaulicher Hinsicht zuteil wurde (vgl. Wien), ist das Zentrum so nach Westen verschoben worden, daß der außerhalb der Umfassungsmauer Friedrich Wilhelms I. liegende Potsdamer Bahnhof fast ins Zentrum der Stadt gerückt ist.

Abb. 70 u. 71. Ausſteller: Max Harrwitz, Antiquariat, Nicolasſee.

1780

Vue de la Place d'Armes
prise du côté de la Ville Neuve, en passant par le Pont des Chiens
avec l'Eglise du Dome, la vieille Bibliotheque et une partie du Chateau, et l'Eglise Ste. Marie dans l'éloignement.

1785

Vue du Marché neuf, et de l'Eglise Ste. Marie, dans le quartier de Berlin.

Farbige Kupferſtiche von Johann Georg Roſenberg: Luſtgarten, Neuer Markt.

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

Der Regierungsantritt Friedrichs des Großen brachte wegen der unmittelbar folgenden, sich überstürzenden Kriegsereignisse naturgemäß ein Erlahmen des städtebaulichen Feuereifers Friedrich Wilhelms I. mit sich. Selbst damals aber ging die Baupolitik der drei Vorgänger insofern weiter, als Baustellen gewöhnlich unentgeltlich abgegeben und Bauprämien teils in natura, teils in baren Geldern gewährt wurden. Schon seit Friedrich I. war man entschlossen an die Niederlegung der damals gerade nach 25jähriger Arbeit fertiggestellten riesigen Festungswerke des Großen Kurfürsten gegangen, weil sie der Vorstellung von der künftigen Größe Berlins nicht mehr entfernt entsprachen, und weil man in der preußischen Armee einen besseren Schutz gewann, als die Befestigung der Hauptstadt gewähren konnte. Unter Friedrich II. wurde mit der Niederlegung energisch fortgefahren und dadurch einiges neue Bauland gewonnen. Außerhalb der Stadt wurde in Rixdorf die von Friedrich Wilhelm I. begonnene Ansiedelung böhmischer Kolonisten fortgesetzt, und in Neu-Schöneberg wurden für vierzig böhmisch-protestantische Familien 20 Doppelhäuser auf Staatskosten errichtet. 1752—55 wurde außerhalb der nördlichen Stadtmauer der Bau der Gartenstadt „Voigtland" (vgl. Abb. 72) mit dem Bau von 60 Häusern für je zwei Familien begonnen. Zu einer umfangreichen systematischen Stadterweiterung jedoch fand Friedrich der Große während der schlesischen Kriege keine Zeit. Auf diese Weise übten zum ersten Male seit dem Dreißigjährigen Kriege wieder kriegerische Ereignisse unmittelbar ihren schädlichen Einfluß auf die bauliche Entwicklung Berlins aus; und in der Tat lassen die vorhandenen Quellen darauf schließen, daß schon nach dem zweiten Schlesischen Kriege jene Steigerung der Mieten eingetreten ist, die mit den auf dem Fuße folgenden Steigerungen der Häuserwerte bald zu der wilden Häuserspekulation führte, welche, wie die zeitgenössische Literatur zeigt, einen so ungeheuren Eindruck auf das damalige Berlin gemacht hat.

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, daß der Einfluß der kriegerischen Ereignisse auf das Berliner Wohnwesen sich nicht auf die Zeit ihres unmittebaren Geschehens beschränkt, sondern von lange dauernder, beinahe unauslöschlicher Nachwirkung bleibt. Die Tatsache, daß im Dreißigjährigen Krieg die alten berlinischen und kölnischen Vorstädte, die der Verteidigung der Festung Berlin im Wege standen, von den kurfürstlichen Truppen niedergebrannt worden waren, mußte ebenso wie die Umwandlung Berlins in eine moderne Festung mit starker Garnison einen nachhaltigen Einfluß auf die Berliner Wohnungsverhältnisse im Sinne einer engeren Zusammendrängung der Bevölkerung ausüben. Durch die Garnison wurde das Einquartierungswesen — Kasernen wurden erst nach dem Siebenjährigen Krieg erbaut — d. h. also die Vermietung eines Teiles jeden oder beinahe jeden Hauses an Militärs, zur obrigkeitlich erzwungenen Institution. Wenn auf der einen Seite die landesherrliche Politik mit aller Energie die schädlichen Folgen bekämpfte, mit der die Garnison das Wohnwesen bedrohte, so konnte auf der anderen Seite bei dem gewaltigen Wachstum der Bevölkerung, auf das die kurfürstliche Politik bewußt und erfolgreich abzielte, trotz der ganz außerordentlichen wohnungspolitischen Leistungen des Landesherrn ein verhältnismäßiges Zurückbleiben im Wachstum der Häuser nicht ausbleiben. In der Tat hat sich in den 24 Jahren von 1685 bis 1709 die Bevölkerung mehr als verdreifacht, die Zahl der Wohnhäuser jedoch nur um 150 % erhöht. Ähnlich blieb in der Zeit von 1709 bis 1740 die Vermehrung der Häuser hinter dem Wachstum der Bevölkerung zurück (vgl. S. 97 und 100). Wohl wesentlich infolge der Beeinträchtigung der Stadterweiterungspolitik durch die Schlesischen Kriege und

die auswärtige Politik war die durchschnittliche Behausungsziffer, die in den dreißig Jahren von 1709 bis 1740 nur von 14 auf 17, also um 3, gestiegen war, in den folgenden 16 Jahren auf 21, also um 4 gestiegen. Während des Siebenjährigen Krieges war dann die Bautätigkeit begreiflicherweise erst recht erlahmt, was namentlich gegen Ende des siegreichen Krieges eine weitere Steigerung der Mieten ermöglichte und den Boden für die damals einsetzende wilde Spekulation schuf. Die damaligen Vorgänge erinnern stark an die Ereignisse auf dem Berliner Häusermarkt während und nach dem Kriege von 1870/71: schnelle Steigerung der Mietpreise, rascher spekulativer Besitzwechsel der Grundstücke und Hereinbrechen einer schweren Wohnungsnot. Während aber der gemeinschädlichen Häuserspekulation nach dem Kriege von 1870/71 durch die wirtschaftliche und rechtliche Verfassung und die Anschauungen der Zeit völlige Freiheit gewährleistet war, fanden die Spekulanten nach dem Siebenjährigen Kriege in Friedrich dem Großen ihren Meister. Der König hatte sich damals der wohnungspolitischen Machtbefugnisse seiner Vorgänger noch keineswegs begeben; im Gegenteil, er nahm den Kampf „für gute Polizei" und gegen „lokale Lotter- und Gevatterwirtschaft" mit der Vehemenz auf, die ihm eigen war, und die seine kriegerischen Erfolge gesichert hatte. Wie ein Edikt von 1765 proklamierte, das von allen Kanzeln verlesen wurde — ein für das damalige Berlin ganz ungewöhnlicher Vorgang — war der König „nicht gemeinet eine längere, den sich von ihren Häusern einen übertriebenen Wert einbildenden Eigentümern am Ende selbst nachteilige Nachsicht zu gestatten". Durch eine Verordnung an das Kammergericht schützte er die rechtliche Stellung der Mieter gegen die Vermieter. Er bekämpfte ferner die Steigerung der Mieten durch eine ganz neue Maßregel, er baute nämlich Kasernen (von 1763—67 allein 8 Kasernen), wodurch ein großer Teil der Garnison aus den Privathäusern zurückgezogen werden konnte, wo er bisher eingemietet war, sodaß plötzlich viele Wohnungen frei wurden. Von dieser Abhilfe der Wohnungsnot durch Kasernierung machte der König dann in gewissem Sinne auch für die Unterbringung der Zivilbevölkerung Gebrauch; statt nämlich, wie seine Vorgänger, für eine Stadterweiterung Sorge zu tragen, baute er auf eigene Kosten in den alten Stadtteilen ungefähr 300 drei- bis vierstöckige Häuser, die sog. „Immediatbauten". Diese Erweiterung der Stadt nach oben, in die Luft, statt in die Ebene, durch Massenquartiere statt durch Erschließung neuen Baulandes, war wohl nicht nur durch die Analogie mit den gleichzeitigen militärischen Kasernenbauten, sondern vielleicht auch durch den regen Pariser Einfluß am Hofe des Königs und wohl nicht zum wenigsten durch gefährliche Steigerung der Bodenpreise über den landwirtschaftlichen Wert angeregt, die die lange Verzögerung der Stadterweiterung erzeugt hatte. Bei derartig gestiegenen Bodenpreisen mußte der obrigkeitliche Zwangskauf zu Stadterweiterungszwecken — namentlich bei der starken Entwicklung, die der Begriff des unbeschränkten Eigentumsrechtes im absolutistischen Preußen damals schon genommen hatte — schwieriger sein wie früher, und der König unternahm es, diese Schwierigkeit auf eine ganz eigene, recht kaustische Art zu umgehen. Er verschaffte sich nämlich den für seine drei- und vierstöckigen Miethäuser erforderlichen Grund und Boden zwangsweise und kostenlos, indem er vorhandene ein- und zweistöckige Privathäuser, mit oder ohne Einstimmung ihrer Besitzer, niederreißen und umbauen ließ; der Widerspruch der Besitzer besänftigte sich dann meist durch das Geschenk des neuen Hauses. Je mehr Geschosse der König auf derartig kostenlosem Boden errichtete, um so billiger mußten die Wohnungen

Abb. 72. Aussteller: Märkisches Museum der Stadt Berlin.

Berlin 1772, gezeichnet vom Geographen der Akademie J. C. Rhoden. Fortgeschrittener Ausbau des Gebietes innerhalb der Linien und verstärkte Anfänge des Anbaus außerhalb der Linien, so namentlich das Voigtland im Norden. Von den alten Festungswerken nur noch Reste am Königsgraben.

Abb. 73. Ausſteller: Archiv der Stadt Berlin (Stadtarchivar Dr. Clauswitz).

Berlin nebſt denen umliegenden Gegenden 1798 herausg. von J. F. Schneider, Kgl. Preuß. Artil. Lieutenant. — Dieſer Plan war für 30 Jahre (bis 1829) der offizielle Plan von Groß-Berlin, namentlich bei den Verhandlungen über die Weichbildgrenzen Berlins.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA KRAKÓW

werden, da von einem Ausgleich der Ersparnis an Grundfläche durch gesteigerten Bodenpreis eben wegen der Kostenlosigkeit des Bodens nicht die Rede sein konnte. Da der König obendrein die auf seine Kosten erbauten Häuser bedingungslos verschenkte, und somit Wohnungen plötzlich, massenhaft und gratis auf den Wohnungsmarkt warf, bedeutete sein Vorgehen in der Tat eine momentan wirksame Bekämpfung der Wohnungsnot. Diese Übertragung des Kasernierungsgedankens von der Garnison auf die Zivilbevölkerung konnte erst dann anfangen ungünstig auf die Wohnungsverhältnisse einzuwirken, wenn nach Aufhören der obrigkeitlich forcierten Bautätigkeit das plötzliche Wohnungsangebot absorbiert war, ohne daß gleichzeitig der anwachsenden Bevölkerung durch eine neue Stadterweiterung neuer, billiger Boden erschlossen wurde. Wenn dann von privater Seite, wie es garnicht anders zu erwarten war, Bauland nur zu Preisen auf den Markt kam, welche die durch die Immediatbauten gebräuchlich gewordene Geschoßhäufung wirtschaftlich erzwangen, dann war der leichte, schnelle und dem Aufstreben der Minderbemittelten so günstige Gang der kleinhausmäßigen Stadterweiterung unterbunden, deren hygienische Vorzüge anerkannt sind und deren wirtschaftliche Tüchtigkeit sich gerade bei den verschiedenen Berliner Stadterweiterungen bewährt hatte (vgl. S. 99). Wenn dann auch kein Friedrich II. mehr da war, der die großen Kapitalien, die zum Bau vielgeschossiger Häuser nötig sind, aus eigener Schatulle flüssig machte, dann mußte die anwachsende Bevölkerung warten, bis die private Spekulation auf anderen Betätigungsgebieten, z. B. in der Terrainspekulation, keine vorteilhafteren Kapitalsanlagen mehr fand und sich auch einmal dem Häuserbau zuzuwenden beschloß; dazu müssen allerdings die Mieten sehr viel höher steigen, als es Friedrich der Große geduldet hätte. Doch das alles lag noch in weiter Ferne. Vorläufig gelang es der fredericianischen Baupolitik, den allerdings verhältnismäßig geringen Bevölkerungszuwachs in der Zeit nach dem Siebenjährigen Krieg (von 1763 bis 1786 stieg die Zivilbevölkerung nur von 100000 auf 114000, während die Militärbevölkerung von 19500 auf 33600 wuchs) in würdiger Weise unterzubringen, sogar ohne dabei die Behausungsziffer wesentlich zu steigern (1784 war sie 21,8 mit, 16,8 ohne Militär), woraus ersichtlich ist, welche große Wirkung die Zurückziehung der Garnison aus den Kasernen gehabt hat. Trotz des Verdrusses, den Friedrich II. durch den Unwillen der nichtbeschenkten, aber durch das Sinken der Mieten geschädigten Hausbesitzer erleben mußte, wurde nach seinem Tode die königliche Bautätigkeit von Friedrich Wilhelm II. anfangs sogar noch gesteigert. Hatte Friedrich II. in der Zeit von 1769 bis 1786 rund 300 große Wohnhäuser auf Staatskosten erbaut, so ließ sein Nachfolger in den zwei Jahren 1787 und 1788 allein 100 errichten und verschenken. Diese Bautätigkeit kam ebenso wie die Friedrichs des Großen hauptsächlich den Linden und der Friedrichstadt zugute. Allein in der Leipziger Straße, am Dönhoffplatz und am Spittelmarkt sind mindestens 75 königliche Bauten entstanden, sodaß die Leipziger Straße und die Linden die schönsten Straßen der Residenz wurden. Die politischen Unruhen der 90er Jahre, die Organisation der neuerworbenen polnischen Provinzen sowie die zur Herrschaft gelangenden neuen volkswirtschaftlichen Ideen ließen dann die königliche Bautätigkeit schwächer werden und allmählich für immer einschlafen.

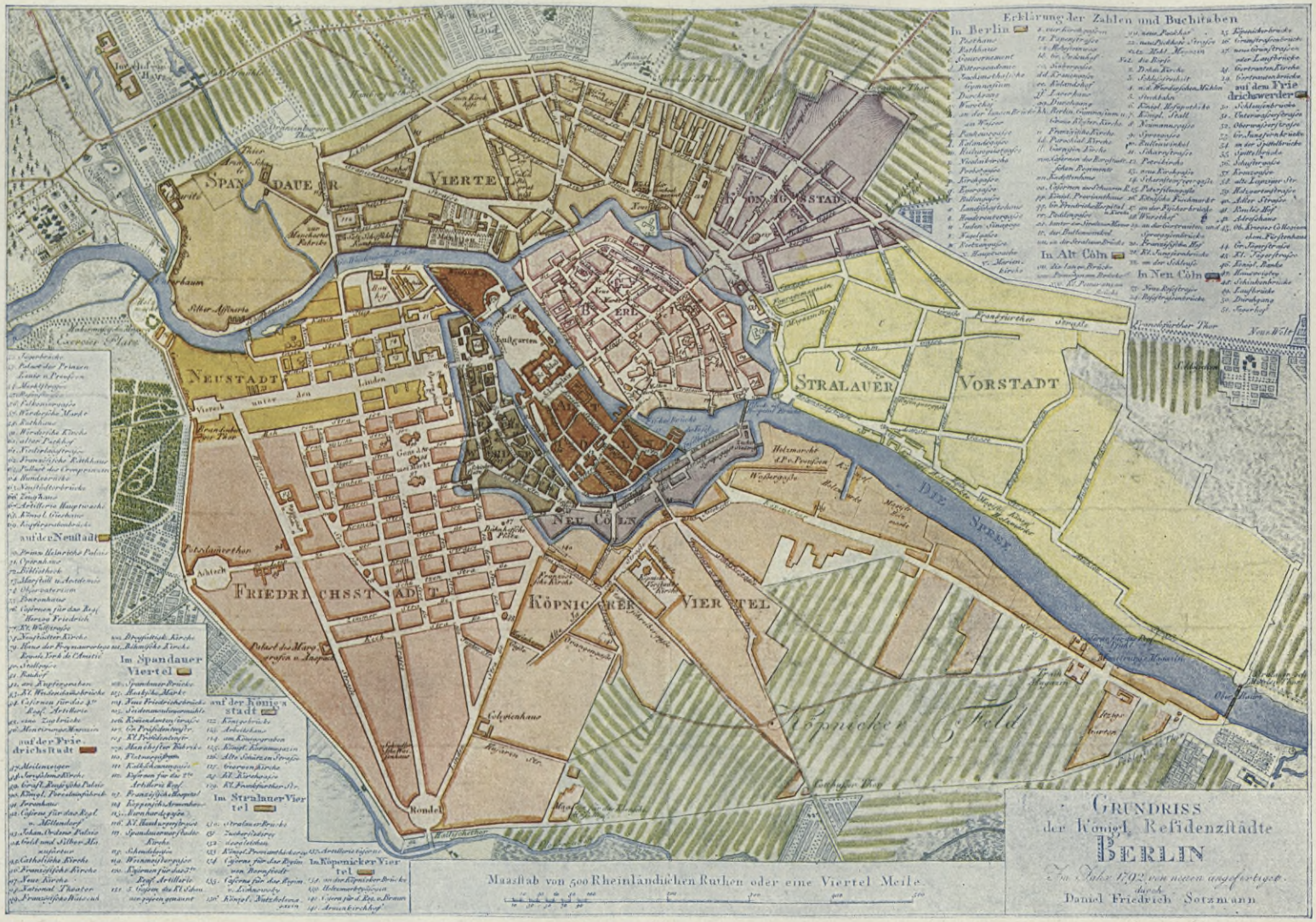
Auch der königlichen Bautätigkeit in Potsdam muß hier kurz gedacht werden. Hier hatte schon Friedrich Wilhelm I. in großem Umfange auf Staatskosten für die riesenhaften „blauen Kinder“ seines Leibregiments, auch aber

für viele bürgerliche Anſiedler eigene Wohnhäuſer erbauen, ja ſie ſogar teilweiſe möblieren laſſen, um ſie dann bedingungslos zu verſchenken und alle Baurechnungen zu verbrennen. Friedrich der Große nahm mit der Vergrößerung der Garniſon und dem Anwachſen der Zivilbevölkerung dieſe Politik 1748, nach Vollendung von Sansſouci, wieder auf. Schon bis zum Siebenjährigen Kriege ließ er 90 Bürgerhäuſer auf Staatskoſten errichten, denen dann nach dem Kriege bis 1786 nicht weniger als 530 Neubauten folgten, ſo daß im ganzen während ſeiner Regierungszeit 620 Bürgerhäuſer mit einem Geſamtaufwand von 3151271 Talern errichtet und verſchenkt wurden; es waren — wovon man ſich ja noch heute in Potsdam überzeugen kann — durchweg ſehr ſtattliche, vielfach vom König ſelbſt entworfene Gebäude, von denen jedes im Durchſchnitt ca. 5100 Taler koſtete. Außerdem wurden bei Potsdam — 39 vor dem Teltower Tor und 61 in Nowawes — noch 100 Koloniſtenhäuſer gebaut, die zuſammen 31637 Taler erforderten. 216000 Taler wurden für Fabriken, 444652 Taler für 119 Militärgebäude und 1123532 Taler für öffentliche Gebäude (Kirchen, Waiſenhäuſer, Stadtmauern, Tore uſw.) ausgegeben. Der Geſamtaufwand für die Bauten in Potsdam ſtellte ſich von 1740—86 auf 10537039 Taler, von denen auf die königlichen Privatbauten, Schlöſſer, Gartenanlagen uſw. nur die Hälfte (5322912 Taler) entfällt. Sansſouci koſtete nur 307000 Taler.

Beim Tode Friedrichs des Großen war Berlin mit 147400 Einwohnern innerhalb der Ringmauer und 2—3000 Perſonen außerhalb der Ringmauer (Voigtland, Geſundbrunnen uſw.) eine der erſten europäiſchen Städte. Es war ungefähr ebenſo groß wie Madrid und Rom, es wurde überhaupt nur von Wien und Amſterdam (ca. 200000 Einwohner) etwas, von Paris (600000 Einwohner) und London (800000 Einwohner) allerdings ſehr erheblich an Größe übertroffen.

Es darf wohl als ein Ergebnis der geſchilderten unermüdlichen Baupolitik der preußiſchen Kurfürſten und Könige angeſehen werden, daß in der Mitte des 18. Jahrhunderts ſtatiſtiſch nachgewieſen werden konnte (durch Süßmilch), daß Berlin geſünder war als alle anderen Großſtädte, da ſich die Sterblichkeit in Berlin nur auf 36, in den übrigen Großſtädten aber auf 40—50 pro Mille ſtellte. In allen Großſtädten überſtieg im 18. Jahrhundert regelmäßig die Sterblichkeit die Zahl der Geburten; nur in Berlin finden wir — wie Nikolai hervorhebt — einzelne Jahre (1777, 1780, 1781, 1782), in denen die Geburtenzahl die Zahl der Sterbefälle übertraf. In ſtarkem Gegenſatz zu Berlin mit ſeinen vielfachen Stadterweiterungen ſtand das in ſeine Feſtungswälle gepreßte Wien, wo die Sterblichkeit Ende des 18. Jahrhunderts 53 pro Mille betrug, obgleich Wien nicht erheblich größer war als Berlin. Trotz des allmählichen Steigens der Berliner Bebauungsziffer iſt es glaubhaft, daß die Wohnungsverhältniſſe bis ins letzte Drittel des 18. Jahrhunderts in Berlin durch die unermüdlichen Stadterweiterungen und die rückſichtslos durchgeführte Wohnungspolitik ungleich beſſer waren als in anderen Großſtädten des europäiſchen Feſtlandes jener Zeit. Noch im Jahre 1796 hält ſich ein Berliner Schriftſteller, König, darüber auf, daß es in Berlin „allmählich ein Bedürfnis wird, faſt zu jeder Verrichtung im menſchlichen Leben beſondere Örter im Hauſe zu haben ..... Dieſe Sucht erſtreckt ſich auch auf die unteren Volksklaſſen bis zu den Handwerkern, die bisher genügſam geweſen waren, und die Gewerbe in eingeſchränkten Wohnungen ruhig betrieben hatten“. Zum Vergleiche jener Zeit mit den heute herrſchenden Verhältniſſen iſt es wichtig, auch einen Blick auf die Ernährung

Abb. 74. Aussteller: Märkisches Museum der Stadt Berlin.



Berlin 1792, gezeichnet von D. F. Sotzmann, dem angesehensten deutschen Kartenzeichner seiner Zeit. — Die alten Festungswerke (von 1658—83) sind ganz verschwunden, das Gelände zu Straßen verwendet und bebaut; der Festungsgraben zum „Königs-“ und „Grünen“ Graben reguliert.

POLITECHNIKA WROCŁAWSKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA

zu werfen, die heute in so verhängnisvoller Weise durch die hohen, für Miete aufzuwendenden Anteile des Einkommens beeinträchtigt wird. Dabei ergibt sich die überraschende Tatsache, daß im Jahre 1799 auf etwa 8 Bewohner Groß-Berlins ein geschlachtetes Rind, auf 4 ein Kalb, auf 1½ ein Schaf und auf 4½ ein Schwein (die umfangreichen Hausschlachtungen von Schweinen sind dabei nicht gerechnet) kam, während 1904 erst auf 18 Bewohner ein Rind, auf 14 ein Kalb, auf 6 ein Schaf und auf 2 ein Schwein (Hausschlachtungen spielen heute keine Rolle mehr) geschlachtet worden ist.

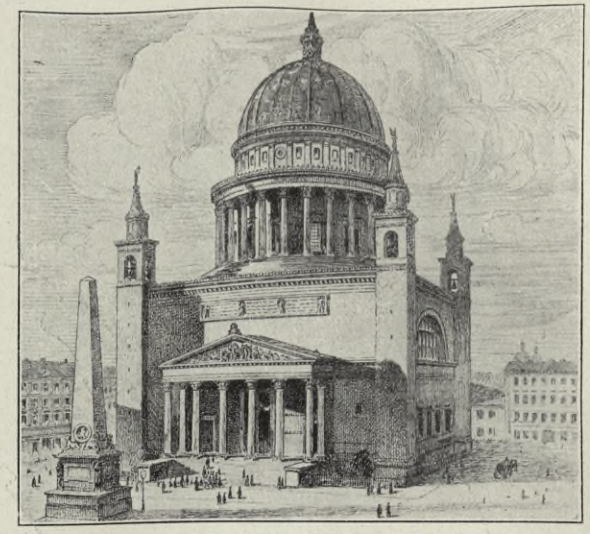
Mit dem Hereinbrechen der schweren Zeiten, die auf die Napoleonischen Kriege folgten, wurde dann vieles anders. Schon für den Berliner Schriftsteller König war die „Sucht", entwickelte Wohnbedürfnisse zu befriedigen, ein Gegenstand der Klage, denn schon hat damals die königliche Baupolitik aufgehört, und schon beginnt ein ungünstiger Umschwung in dem ganz der privaten Unternehmung ausgelieferten und von keiner Stadterweiterung mehr geförderten Wohnwesen. In demselben Jahre beginnen schon Klagen (Formey) darüber laut zu werden, daß es für den Armen schwer falle, ein Obdach zu finden. Doch sollte es noch lange dauern, bis die Not in ihrer ganzen Schwere hereinbrach. Vorläufig hemmten die napoleonischen Kriege und ihre schweren Nachwirkungen auch ein rasches Wachsen der Berliner Bevölkerung. In den 19 Jahren, vom Tode Friedrichs des Großen (1786) bis 1805, wuchs die Bevölkerung nur um 20000 Köpfe, und selbst in den 43 Jahren von 1786 bis 1829 betrug das Wachstum nur 95000 Köpfe, während allein in den 10 Jahren von 1840 bis 1850 beinahe 100000 Personen neu untergebracht werden mußten. Diesem nach 1840 einsetzenden, gewaltigen Wachsen der Bevölkerung stand dann das Berliner Stadterweiterungswesen gänzlich ungerüstet gegenüber, weil in der Zwischenzeit die großen städtebaulichen Traditionen der beiden vorhergehenden Jahrhunderte bis auf den letzten Rest verloren gegangen waren. In der Zwischenzeit hatte die Expansion der preußischen Städte die feste Grundlage der königlichen Fürsorge, auf der sie bisher so glänzend gediehen war, verloren. Von diesem Verluste wurde ganz besonders Groß-Berlin betroffen, das bis dahin im jeweiligen preußischen Könige einen allmächtigen und leidenschaftlich mitarbeitenden Oberbürgermeister besessen hatte. Allerdings war schon mit dem Vorgehen Friedrichs des Großen nach dem Siebenjährigen Kriege und durch den zwangsmäßigen Bau von königlichen Miethäusern, durch seine Forcierung und dann gänzliche Einstellung seitens Friedrich Wilhelms II., ein Element in die städtebauliche Entwicklung Berlins gekommen, das auf die Dauer unhaltbar und schädlich werden mußte. Hatte sich so auf beschränktem Gebiete gezeigt, wie gefährlich es ist, das Heil nur auf zwei Augen zu stellen, so brach mit den Ereignissen, die auf die große französische Revolution folgten, das gesamte System des aufgeklärten Despotismus zusammen; es war nicht möglich, die gesamte Aktivität und Wirkungsmacht der Staatspersönlichkeit ausschließlich im Könige und in den beamteten Staatsdienern, die er als sekundäre Werkzeuge verwenden mochte, zu verkörpern. Die Regierung der Städte durch Friedrich Wilhelm I., Friedrich den Großen und ihre Kommissare hatte zwar eine tüchtige integre Verwaltung und damit die notwendige Vorbedingung für kommunale Freiheit und gesundes self-government geschaffen, aber, wie Frey, der Schöpfer des Entwurfs der Städteordnung von 1808 klagte, hatte sie Bürgersinn und Gemeingeist ertötet und eine verhängnisvolle Geringschätzung des Bürgers erzeugt. Bürgersinn und Gemeingeist und einen stolzen Bürgerstand zu schaffen, mußte

die Aufgabe der nächsten Jahrhunderte werden, eine Aufgabe, deren Schwierigkeit in nichts zurücksteht hinter den Schwierigkeiten materieller und politischer Art, die in den Jahrhunderten nach dem Dreißigjährigen Kriege zu überwinden waren. In der Zeit ernster Einkehr nach dem Zusammenbruch des alten Regimes ist mit der Steinschen Städteordnung von 1808 ein genialer Versuch gemacht worden, eine Basis zu schaffen, von der man hoffte, daß es auf ihr den Städten allmählich möglich sein würde, die Mängel des alten Systems zu überwinden, ohne der Vorzüge dieses alten Regimes allzusehr verlustig zu gehen. Wenn es der Steinschen Städteordnung (mit ihrer das erste moderne Parlament auf deutschem Boden darstellenden Stadtverordnetenversammlung, die aus allgemeinen und direkten Wahlen hervorgehen sollte), in vieler Beziehung gelungen ist, für die Entwicklung der großen lebenspendenden Gedanken der Selbstverwaltung und kommunalen Freiheit in Preußen eine brauchbare Grundlage zu schaffen, so hat sie doch in mancher praktischen Hinsicht und vielleicht nirgends mehr als auf dem Gebiete des Städtebaues ganz heillose Verhältnisse möglich gemacht. Der Vorwurf dafür trifft durchaus nicht nur die Städteordnung selber, denn sie stellt nur einen genialen Griff in das Dunkel der politischen Möglichkeiten dar; der Vorwurf trifft vielmehr die verschiedenen Nachfolgerinnen der Städteordnung von 1808, die es nicht verstanden, die offensichtlich zutage tretenden Lücken in der städtischen Organisation auszufüllen und sich im Gegenteil nicht scheuten, sie zu vergrößern. Nach der Städteordnung von 1808 stellte die Stadt ein Gemeinwesen mit politischen Pflichten dar, und es wäre eine große und würdige Aufgabe der nächsten Jahrzehnte, ja Jahrhunderte gewesen, die Städte — wie Professor Otto von Gierke es ausdrückte — „mit dem Geiste eines sittlichen Organismus zu erfüllen, dessen Lebensberuf jenseits des Tagesnutzens in der überindividuellen Daseinsordnung des Ganzen liegt." „Mit dem riesigen Wachstum der Städte sind ihre Aufgaben umfangreicher, in der zunehmenden Kompliziertheit der Lebensverhältnisse verwickelter, mit der Steigerung der Interessengegensätze und des Klassengeistes dornenreicher geworden"[109]). Statt die Städte für die Erfüllung ihrer ungeheuer wachsenden Pflichten tüchtig zu machen, haben die späteren Neuordnungen des Städtewesens die Vorstellung befördert, als sei die Gemeinde ein wesentlich wirtschaftlicher Verband, der seine großen sozialpolitischen Pflichten ungestraft vernachlässigen kann. An Stelle des Königs, der im alten Regime mit nimmermüden Augen jede aufkeimende Gefährdung der wirtschaftlichen und sozialen Gesundheit der Stadt zu erspähen und schleunigst zu beseitigen bestrebt war, trat kein geeignetes Organ, und dieser Mangel hätte wohl kaum schrecklichere Folgen haben können als im Städtebau, der von einem seiner berühmtesten Vorkämpfer als „eine umfassende, fürsorgende Tätigkeit für das körperliche und geistige Wohlbefinden der Bürgerschaft, als grundlegende, praktische, öffentliche Gesundheitspflege" definiert worden ist.

Als Napoleon nach Jena in Preußen schaltete, verlieh er der Stadt Berlin eine besondere, von der für die anderen Städte geltenden verschiedene Verfassung, er kannte aus Frankreich her die durchaus eigenen Lebensbedingungen einer Großstadt; dem preußischen Gesetzgeber, dem „die Vorzüge und die Schwächen ländlich-kleinstädtischer Bildung tief im Blute liegen" (vgl. Motto S. 9), fehlte dieses Verständnis. Im Gegenteil wurde die Berliner Entwicklung von vornherein schwer geschädigt durch den viel zu eng gefaßten Begriff, den die Städteordnung von 1808 von der Stadt hatte. Ihr § 4 setzte nämlich fest, daß zum städtischen Polizei- und Gemeindebezirke alle Einwohner und

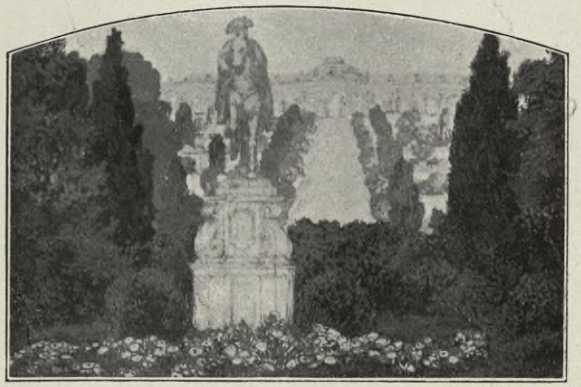
Abb. 75 bis 78. Ausſteller: Stadt Potsdam. Anſichten aus Potsdam.

Das Rathaus von 1753.



Die Nikolaikirche (Schinkel) 1830—37.

Holländiſche Gracht aus der Zeit des Soldatenkönigs.



Denkmal Friedrichs des Großen vor Sanssouci.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

Abb. 79. Ausſteller: Archiv der Stadt Berlin (Stadtarchivar Dr. Clauswitz).

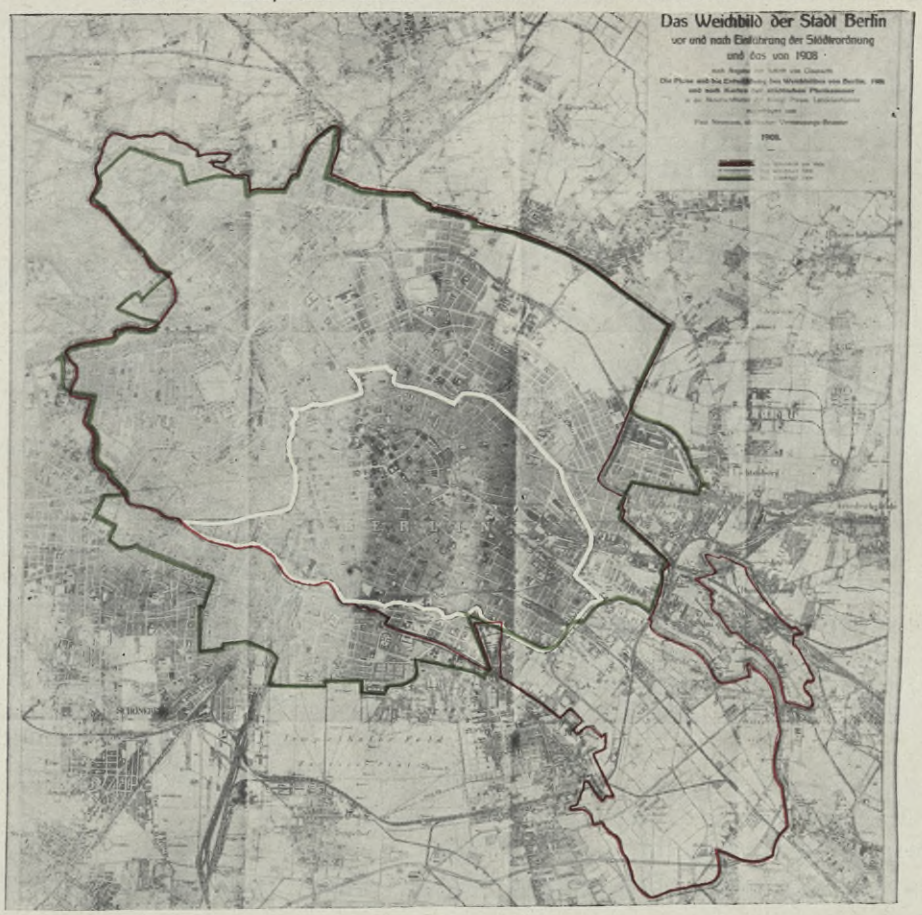


Abb. 65.
Rot = Weichbild vor,
Weiß = Weichbild nach Einführung der Städteordnung von 1808,
Grün = Weichbild 1908.

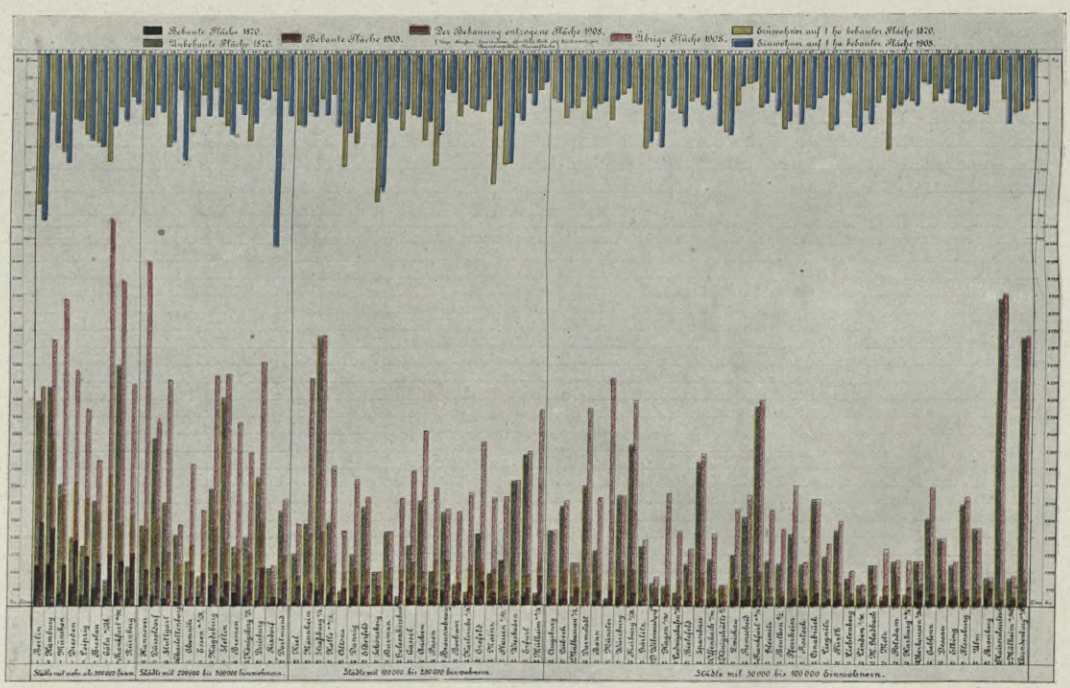


Abb. 80. Ausſteller: Statiſtiſches Amt der Stadt Breslau (Direktor Prof. Dr. Neefe).

Stadtgebiet und Bevölkerung von 86 deutſchen Städten mit mehr als 50 000 Einwohnern 1870 und 1908. Berlin iſt der Größe ſeines Gebietes nach die 21. Stadt des Reichs. Die größten Städte ſind (außer Hagenau i. E. und Waren i. M.) Frankfurt heute 13 478 ha, Cöln 11 733 ha, Düſſeldorf heute 11 117 ha. Weitaus die dichteſte Bevölkerung pro Hektar haben Rixdorf (840), Berlin (720), Schöneberg (600).

Der Groß-Berliner Zweckverband umfaßt ein Gebiet von 351,903 ha.

Der Städtebau ſchafft nicht bloß den Boden und den Rahmen für die Entwicklung der baulichen Einzeltätigkeit, ſondern er iſt zugleich eine umfaſſende, fürſorgende Tätigkeit für das körperliche und geiſtige Wohlbefinden der Bürgerſchaft; er iſt die grundlegende praktiſche öffentliche Geſundheitspflege; er iſt die Wiege, das Kleid, der Schmuck der Stadt, die Zuſammenfaſſung der geſamten privaten und öffentlichen Tätigkeit zu einer höheren Einheit. Der Städtebau iſt eine wichtige, ſelbſtändige Kunſt. Durch ihn wird einem ſehr großen Teile der Bevölkerung ein beträchtlicher Teil der äußeren Annehmlichkeiten des Lebens zugeführt; ſeine Schöpfungen ſind für den Armen ebenſo wie für den Reichen. Wir erblicken im Städtebau eine künſtleriſche Betätigung der ausgleichenden Gerechtigkeit, eine Mitwirkung an der Beſeitigung ſozialer Mißſtände und ſomit eine einflußreiche Mitarbeit an der ſozialen Wohlfahrt. J. Stübben 1890.

ſämtliche Grundſtücke der Stadt und der Vororte gehören ſollten. Es entſtanden natürlich alsbald Zweifel, was man zu den Vorſtädten zu rechnen, wie weit man dieſen Begriff auszudehnen hätte. Die Regierung erklärte daher 1810 dem Magiſtrat, daß unter dem Gemeindebezirk nur die eigentliche Stadt innerhalb der Mauer mit kleinen, dichtbebauten Gebieten vor der Stadt zu verſtehen ſei und dieſe noch zur Stadtgemeinde gehören ſollten. Die ganze Feldmark, die bisher mit der Stadt das Weichbild gebildet hatte, wurde dadurch von ihr abgetrennt und dem platten Lande zugewieſen. Die Grenze des neuen Weichbildes ging demnach nur an wenigen Stellen und auch dort nicht weit über die Stadtmauer hinaus (vgl. Abb. 79). Wer ſich außerhalb dieſer Grenze anbaute, war nicht mehr Stadtbewohner und erwarb nicht die Rechte eines ſolchen. Der Polizeipräſident hatte neben der Erklärung der Regierung ſogar angeordnet, daß das Bürgerrecht nur an Einwohner erteilt werden dürfte, die innerhalb der Mauer wohnten, die übrigen ſeien als Schutzverwandte zu betrachten. Die Häuſer außerhalb der Mauer wurden auch nicht in die ſtädtiſche Feuerſozietät aufgenommen und die dortigen Straßen von der öffentlichen Beleuchtung ausgeſchloſſen. Es iſt ſelbſtverſtändlich, daß durch derartige Maßnahmen der Monopolcharakter und der Wert des Bodens innerhalb der Stadtmauer verſchärft, ſeine geſteigerte Ausnutzung erzwungen und die von jedem Standpunkte aus wünſchenswerte Stadterweiterung aufs bedauerlichſte gehemmt wurde. Da gleichzeitig, wie der Magiſtrat 1829 feſtſtellte, die Zahl der unbemittelten Familien unverhältnismäßig ſtieg, war auch von dieſer Seite die Möglichkeit zur Herabdrückung der Wohnungsanſprüche und zur Steigerung der Ausnutzbarkeit des Bodens durch Ausbau der Häuſer für eine immer größere Zahl von Wohnungen gegeben. 1815 laſſen ſich durchſchnittlich ſechs Wohnungen auf ein Haus berechnen, 1830 ſieben, 1840 beinah acht, 1850 etwas über neun und 1860 faſt zehn. 1815 kamen noch nicht dreißig Bewohner auf ein Haus, 1828 fünfunddreißig, 1848 dreiundvierzig, 1850 achtundvierzig, 1860 neunundvierzig. Der Magiſtratsbericht von 1829 hebt ein bedeutendes Steigen des Mietwertes hervor, und die Voſſiſche Zeitung klagt 1830, daß es für ärmere Leute an kleinen Wohnungen mangele, die Mieten zu teuer wären und die Wirte lieber die Wohnungen leer ſtehen ließen, als den Preis herabſetzen, damit ſich der Wert der Häuſer nicht verringere. Von 1830 an läßt ſich das Steigen des Mietwertes von Jahr zu Jahr nachweiſen. Er erhöhte ſich für ſämtliche Wohnhäuſer von rund 4400000 Talern im Jahre 1830 auf 12300000 Taler 1860. Dieſes Steigen des Mietbetrages iſt nicht etwa durch das Steigen der Zahl der Wohnungen, ſondern durch das Steigen der Mieten zu erklären. Der durchſchnittliche Mietwert einer Wohnung betrug 1850 achtundneunzig, 1860 hundert-

unddreißig Taler. Der geringe Überschuß an leerstehenden Wohnungen beweist, daß der Anbau von Häusern mit dem Anwachsen der Bevölkerung gerade nur eben Schritt hielt. In welcher Weise waren nun die Stadt- oder die Staatsbehörden tätig, um dem Anbau die Wege zu ebnen? Innerhalb der Ringmauer gab es noch lange nach der Einführung der Städteordnung große Ackerflächen und somit billiges Bauland nach allen Richtungen hin, sobald nur die erforderlichen Straßen angelegt waren. Das Polizeipräsidium hatte ohne Mitwirkung der städtischen Behörden 1825 für mehrere Stadtteile Bebauungspläne festgesetzt, für die Gegend innerhalb des Landsberger Tores bis zum Stralauer Tor hin, nördlich der Spree für das Gartenland in der Friedrich-Wilhelm-Stadt und für das sogenannte Köpenicker Feld im Südosten. Doch nur in der Friedrich-Wilhelm-Stadt wurden nach 1830 wirklich Straßen nach diesen Plänen angelegt. Bei den Flächen zwischen Landsberger und Stralauer Tor blieb der Anbau zunächst noch aus, die Einteilung wurde später wieder geändert und zum Teil erst nach 1859 endgültig festgesetzt. Das Köpenicker Feld innerhalb der Mauer lag damals für die Bebauung am günstigsten, weil die Köpenicker Vorstadt sich ausdehnen wollte. Aber auf den dortigen Ländereien ruhten noch Hütungslasten; bevor sie nicht abgelöst waren, konnte man nicht bauen, nicht einmal die Grundstücke einzäunen. Der Einteilungsplan des Polizeipräsidiums von 1825 ließ sich also erst nach der im Jahre 1840 vollendeten Ablösung anwenden; inzwischen hatte er sich aber als unzweckmäßig herausgestellt und wurde einige Jahre später durch einen anderen ersetzt, der dann maßgebend blieb. Die Schwierigkeiten, die sich der Bebauung außerhalb der Ringmauer entgegensetzten, und die in der Städteordnung begründet waren, wurden bereits oben erwähnt. Außer dieser Einschränkung des Weichbildes durch die Städteordnung hinderten noch andere Umstände, ähnliche wie auf dem Köpenicker Felde, den Anbau vor den Toren. Der Benutzung der Grundstücke zu Wohnplätzen standen, wie dort die Hütungsberechtigungen, die Dreifelderwirtschaft und die unzweckmäßige Gestaltung der Parzellen entgegen. Ehe der Anbau möglich wurde, mußte die Ablösung der Hütung und die Separation vorhergehen. Beides nahm man zuerst bei den sogenannten Berliner Hufen in Angriff, den großen Ackerflächen vor dem Hamburger, Rosenthaler, Schönhauser und Prenzlauer Tore, die damals wirklich noch in der alten Weise der Dreifelder bewirtschaftet wurden. Das Separationsverfahren dauerte von 1819—1826; unter dem ersten preußischen Könige war es schneller gegangen (vgl. S. 96). Der Anstoß zu dieser vorteilhaften Umwandlung ging nicht von den städtischen Behörden oder von den Ackerbesitzern, sondern von der Regierung aus. Sie stieß allerdings auf lebhaften Widerstand bei der beteiligten Bürgerschaft, selbst bei den Verwaltungen der Kirchen, die dort ansehnlichen Grundbesitz hatten, und es machte viele Mühe, für die Durchführung der Maßregel die größere Hälfte der Beteiligten zu gewinnen, wie es das Gesetz verlangte. An die Wahrscheinlichkeit, den Grund und Boden zu Baustellen verwerten zu können, dachte von den Eigentümern niemand, denn die einzelnen waren bestrebt, ihre Anteile in möglichst weiter Entfernung von der Stadt zu erhalten, um die Flurschäden zu vermeiden, die ihnen die Städter zufügen könnten. Später stiegen natürlich diejenigen Grundstücke am meisten im Preise, die der Stadt am nächsten lagen. Man wehrte sich auch gegen die Einfügung neuer Wege, um kein Ackerland zu verlieren, während doch das Vorhandensein von Wegen für die Benutzung als Bauland die hauptsächlichste Vorbedingung ist.

Auf der kölnischen Seite kam man erst viel später zur Befreiung der Grundstücke in der Feldmark von allen die Bebauung hindernden Lasten. Für das Köpenicker Feld außerhalb der Stadtmauer zwischen dem Kottbuser und dem Halleschen Tore wurde diese Aufgabe 1856 beendet, beim Urban und den Gebieten vor dem Halleschen Tore, die zum Tempelhofer Unterland gehörten, erst 1859 und bei den Ländereien, die von Alt-Schöneberg zu Berlin gekommen waren, 1858!!

Die enge Begrenzung des Weichbildes, wie sie die Regierung nach ihrer Auffassung des § 4 der Städteordnung festgestellt hatte, konnte nicht lange aufrecht erhalten bleiben. Zu den oben bezeichneten Übelständen der Ausschließung ehemaliger Stadtteile kamen noch andere wegen der Besteuerung und der Zuständigkeit der Polizei. Die Erweiterung der Grenzen, womöglich die Wiederherstellung des alten Weichbildes erschien wünschenswert, zunächst wenigstens vor den Toren im Norden. Die Städteordnung enthielt aber keine Vorschriften darüber, wer über die Änderung der Grenzen eines Stadtbezirks zu verfügen hätte. Infolge dieses Mangels an gesetzlichen Bestimmungen waren langwierige Verhandlungen zwischen dem Magistrat, den beteiligten Nachbargemeinden und, da es sich um eine Erweiterung im Norden handelte, der Verwaltung des Kreises Niederbarnim notwendig; schließlich mußte auch das Einverständnis der Regierung nachgesucht werden. Erst 1829 kamen die Verhandlungen dahin zum Abschluß, daß das nunmehr durch die Separation nutzbar gemachte Berliner Hufenland wieder in das Weichbild einbezogen wurde und dieses im Norden und Osten nun wie früher bis an die Gemarkungen von Pankow, Weißensee und Lichtenberg reichte. Die Erweiterung erhielt die Genehmigung des Ministers des Innern.

Erst die Städteordnung vom 17. März 1831 enthielt dann im § 6 die Bestimmung, daß die Regierung selbständig Eingemeindungen „nach Anhörung der Beteiligten" anordnen könnte. Nach dieser Vorschrift erweiterte die Regierung obwohl die Städeordnung von 1831 in Berlin nicht in Kraft trat, die Stadtgrenzen 1831 und 1832 im Westen bis an den Schönhauser Graben, im Osten bis an den Markgrafendamm. Somit hatte im Jahre 1832 das Weichbild auf dem rechten Spreeufer den alten Umfang ziemlich erreicht, nur im westlichen Teile fehlten noch Moabit, Wedding und die ehemaligen Heideländereien.

Auf dem linken Spreeufer hatte die Beschränkung des Stadtbezirkes auf das Gebiet innerhalb der Stadtmauer in gleicher Weise zu Unzuträglichkeiten geführt, wie auf dem rechten, und die städtischen Behörden erweiterten ihn im Einverständnis mit der Regierung bald bis an den damaligen Lauf des Landwehrgrabens. Als dann die Regierung 1830 eine Ausdehnung über den Graben hinaus in das Tempelhofer Unterland wünschte, weil dort schon Ansiedelungen vorhanden seien, an die sich weitere anschließen könnten, lehnten die Stadtverordneten diesen Zuwachs mit Entschiedenheit ab. Die Regierung gab nach, und eine Grenzfestsetzung vom 14. November 1840 zwischen der Stadt und den anstoßenden Gemeinden behielt infolgedessen den Landwehrgraben als Grenze. Der Tiergarten blieb außerhalb des Weichbildes.

Die Stadtverordneten sträubten sich aus Gründen der Sparsamkeit gegen eine Vergrößerung des Stadtgebietes. Nach der Entscheidung des Obertribunals vom 16. Februar 1826 und nach dem Ausgleich mit dem Fiskus von 1838 wäre der Stadt die Unterhaltung des Straßenpflasters in den neu hinzukommenden

Des Menschengeistes Meisterstück:
Betätigen mit klugem Sinn
Der Völker breiten Wohngewinn. Faust II.

Stadteilen zugefallen; auch hätten vielleicht neue Straßen angelegt werden müssen. Die dort Wohnenden hätten eine ausreichende städtische Straßenbeleuchtung verlangen können, und ebenso würden sich die Kosten der Armenpflege erhöht haben. Es kam aber ungeachtet des Widerstandes der Stadtverordneten später zu einer umfangreichen neuen Eingemeindung. Die wachsende Bevölkerung südlich des Landwehrkanals strebte nach Aufnahme in das Stadtgebiet, der Magistrat wünschte aus Rücksichten der Verwaltung die Einbeziehung des Weddinglandes, das der Stadt gehörte und wo der Bau von Wohnhäusern schnelle Fortschritte machte, die Regierung die der fiskalischen Moabiter Ländereien. Die Stadtverordneten zeigten sich wohl einer Vergrößerung des Weichbildes durch Tempelhofer und Schöneberger Gebiet geneigt, wollten aber von allen Einverleibungen im Norden nichts wissen. Die Regierung stellte sich dagegen im Laufe der Angelegenheit immer mehr auf den Standpunkt, daß nicht eine einseitige Erweiterung im Süden, sondern eine umfassende vorzunehmen sei, die aus polizeilichen Gründen die Ansiedelungen im Nordwesten mit einbeziehe. Der Magistrat schloß sich, als er zu der Überzeugung kam, die Regierung würde ihre Ansicht keineswegs ändern, ihren Vorschlägen an, die Stadtverordneten beharrten jedoch bei ihrer Weigerung bezüglich der nordwestlichen Gebiete. Da die Verhandlungen mit der Vertretung des Kreises Teltow wegen der Abtretung von Teltower und Schöneberger Gebiet ebenfalls scheiterten, so hätte die Eingemeindung unterbleiben müssen, wenn die Regierung nicht von dem § 2 der Städteordnung von 1853 Gebrauch gemacht hätte, wonach bei mangelnder Einwilligung der Gemeinden und Vertretungen die Veränderung des Weichbildes mit Genehmigung des Königs geschehen könnte, sobald ein Bedürfnis im öffentlichen Interesse vorliege. Ein solches Bedürfnis nahm die Regierung als vorliegend an, und so kam die Eingemeindung vom 1. Januar 1861 zustande, wodurch die heutige Weichbildgrenze geschaffen wurde. Nur der Tiergarten, das Gelände der Schlachthäuser im Osten und einige kleine Streifen im Norden traten erst nachher hinzu. So hatte 1861 endlich, wieder nach einem endlosen widerlichen Hin und Her zwischen den verschiedenen Instanzen, die Stadt Berlin sich auf das Gebiet erweitert, das ihre Feldmark im 13. Jahrhundert gewesen war. Alle diese eben geschilderten Hindernisse, die von den Behörden erst beseitigt werden mußten, erschwerten die Anlage neuer Straßen in vielen Gegenden der Stadt. Der Häuserbau suchte daher zunächst die Lücken in den alten Straßen auszufüllen und fand vor allem in dem damaligen Westen und Südwesten Gebiete, wo die Bedingungen für ihn günstig waren. Das Anhalter Tor wurde durchgebrochen, und vor ihm entstand ein neues Stadtviertel (vgl. Abb. 84).

Die schildbürgerliche Misere, unter der sich die Stadterweiterung Berlins bis 1861 vollschloß, ist dann womöglich noch überboten worden durch das endlose Hin und Her über Eingemeindung und Nichteingemeindung der Vororte bis auf den heutigen Tag, durch die „Misere von Groß-Berlin“, der gegenüber nach dem Ausspruch Oberbürgermeister Kirschners „die Verhältnisse des seligen Deutschen Reiches einfach und geregelt waren“.

Wir sind durch unsere Verfassung genötigt, auch bei der geringfügigsten Angelegenheit eine Beratung in der vorbereitenden Deputation, im Magistrat, vielleicht noch in einer Magistratskommission (Zwischenruf: Das ist das schlimmste!), dann in der Stadtverordnetenversammlung, in einem Ausschuß und wieder im Magistrat herbeizuführen. Der Direktor einer Aktiengesellschaft hat es nicht nötig, so umständliche Wege einzuschlagen.

Aus einer Rede Oberbürgermeister Kirschners vom 1. Dezember 1910.

Solche furchtbar beengenden Verhältnisse, wie sie hier für Berlin geschildert wurden, und unter deren beinahe unauslöschlichen Folgen wir bis auf den heutigen Tag leiden, waren es, die Goethe vorschwebten, als er „Wilhelm Meisters Wanderjahre" schrieb, und die den Genius der Nation dazu trieben, offen zum Aufgeben des Vaterlandes und zur Auswanderung zu raten, dazu zu raten, „die ungeduldige Lust nicht zu unterdrücken, die uns antreibt, Platz und Ort zu verändern". „Hier (d. h. im Vaterland) ist überall ein teilweiser Besitz schon ergriffen, mehr oder weniger durch undenkliche Zeit das Recht dazu geheiligt; und wenn dort (d. h. in der neuen Welt) das Grenzenlose als unüberwindliches Hindernis erscheint, so setzt hier das Einfachbegrenzte beinahe noch schwerer zu überwindende Hindernisse entgegen. Gewohnheit, jugendliche Eindrücke, Achtung für Vorfahren, Abneigung gegen den Nachbar und hunderterlei Dinge sind es, die den Besitzer starr und gegen jede Veränderung widerwillig machen. Je älter dergleichen Zustände sind, je verflochtener, je geteilter, desto schwieriger wird es, das Allgemeine durchzuführen, das, indem es dem einzelnen etwas nähme, dem Ganzen und durch Rück- und Mitwirkung auch jenem wieder unerwartet zugute käme." „Dort (d. h. in der Neuen Welt) hat die Natur große, weite Strecken ausgebreitet, wo sie unberührt und eingewildert liegt, daß man sich kaum getraut, auf sie loszugehen und ihr einen Kampf anzubieten. Und doch ist es leicht für den Entschlossenen, ihr nach und nach die Wüsteneien abzugewinnen und sich eines teilweisen Besitzes zu versichern. Das Jahrhundert muß uns zu Hilfe kommen, die Zeit an die Stelle der Vernunft treten und in einem erweiterten Herzen der höhere Vorteil den niederen verdrängen." „Genaue Vermessungen sind geschehen, die Straßen bezeichnet, die Punkte bestimmt, wo man die Gasthöfe und in der Folge vielleicht die Dörfer heranrückt. Zu aller Art von Baulichkeiten ist Gelegenheit, ja Notwendigkeit vorhanden. Treffliche Baumeister und Techniker bereiten alles vor; Risse und Anschläge sind gefertigt; die Absicht ist, größere und kleinere Akkorde abzuschließen und so mit genauer Kontrolle die bereitliegenden Geldsummen, zur Verwunderung des Mutterlandes, zu verwenden. Da wir denn der schönsten Hoffnungen leben, es werde sich eine vereinte Tätigkeit nach allen Seiten von nun an entwickeln."

„Wechselseitiges Vertrauen
Wird ein reinlich Häuschen bauen,
Schließen Hof- und Gartenzaun,
Auch der Nachbarschaft vertraun."

„Eilet, eilet, einzuwandern
In das feste Vaterland!
Heil dir, Führer! Heil dir, Band!"

O du endloser Raum! O Erzeuger der Macht!
O ihr gebärenden Städte, so unbezwinglich, aufbrausend und stolz!
O Rasse der Zukunft!
Walt Whitman
(in „Demokratische und national-amerikanische Lieder").

„Wo wir uns der Sonne freuen,
Sind wir jede Sorge los:
Daß wir uns in ihr zerstreuen,
Darum ist die Welt so groß."

Ganz neue Möglichkeiten, die überströmende kostbare Kraft der Nation trotzdem im Lande festzuhalten, statt sie als wenig geachteten „Kulturdünger" anderen Völkern abzugeben[110]), sind dann durch die Industrialisierung mit ihrer unbegrenzten Produktivität geschaffen worden, eine Möglichkeit, die auch von Goethe in den „Wanderjahren" schon angedeutet wurde; nach 1840 ist sie in ungeahntem Umfange eingetreten. Hatte Goethe den Satz aufgestellt: „Wo ich nütze, ist mein Vaterland", so ist jetzt durch die Industrie in Deutschland wieder Millionen ein Vaterland geschaffen worden. Aber auch jedem von diesen Millionen mußte „wechselseitiges Vertrauen ein reinlich Häuschen mit Hof und Gartenzaun" schaffen, wenn er wie die Goetheschen Auswanderer seinen Führern zujubeln sollte. Wie stand es nun um diese Führer zur Zeit der um sich greifenden Industrialisierung? Die verhängnisvolle Reaktion, die das Kennzeichen der Regierung in jener entscheidungsvollen Zeit war, wurde bereits geschildert (vgl. S. 13). Mit den Vertretern der Bürgerschaft stand es nicht viel besser: aus den Berliner Stadtverordneten, die im 18. Jahrhundert ihr nur schattenhaftes Dasein geführt hatten, und deren einzige Anträge auf Erhöhung ihres Gehaltes gerichtet waren, aus den im Verwaltungsdienst gänzlich unerfahrenen Maurermeistern und Materialwarenhändlern, die Napoleon an die Spitze der Berliner Verwaltung berief, aus den Stadtverordneten, die den König bei seiner Heimkehr aus den siegreich zu Ende geführten Befreiungskriegen mit einer Deputation empfingen, die für künftig um Befreiung der Berliner Bürgersöhne von der allgemeinen Wehrpflicht nachsuchte, aus der Berliner Bürgerschaft, die ihren Wunsch, von der allgemeinen Wehrpflicht befreit zu werden, im folgenden Jahre (1816) dem stets abschlägigen Bescheid gegenüber durch ihre Vertreter dreimal hartnäckig wiederholen ließ, aus den Stadtverordneten und Hausbesitzern, die sich seit den Verhandlungen über die Aufbringung der Kontributionen in den Befreiungskriegen auch in Zukunft trotz der gewaltig steigenden Mieten stets energisch gegen direkte Besteuerung (Grundsteuern) zu wehren verstanden hatten, deren Mangel an Opferwilligkeit so weit ging, daß es die größte Mühe machte, die unbesoldeten Ehrenämter zu besetzen, und daß der Stadtverordnetenvorsteher durch unablässige wiederholte Mahnungen die Mitglieder zu den Sitzungen zusammentreiben mußte, aus der Bürgerschaft, deren Mitglied zu werden, lange Zeit niemand als Ehre betrachtete, sondern nur aus den zwingenden Gründen erstrebte, aus den Berliner Grundbesitzern, die sich bei der Flurteilung in den 20er Jahren ihr Ackerland in möglichst weiter Entfernung von der Stadt wünschten, um weniger unter den Flurschäden zu leiden, und die sich gegen die Einführung neuer Wege sträubten, um kein Ackerland zu verlieren, aus den Stadtverordneten, die sich in den 20er und 30er Jahren über die Armenlasten erregten, und die sich in der Folgezeit

für und gegen Eingemeindung ereiferten, die dann schließlich 1872 Oberbürgermeister Hobrecht im Stiche ließen, als er mit seinem einsichtigen städtebaulichen Projekt der überwältigenden Wohnungsnot abhelfen wollte: aus all diesen Männern haben auch die Städteordnung von 1808 und ihre Nachfolgerinnen nicht das stolze, machtvolle Bürgertum schaffen können, das die täglich schwerer werdenden sozialpolitischen Pflichten der größten Stadt deutscher Zunge in einer von den Einzelinteressen der zahlreichen Kirchtürme der Metropole unabhängigen Weise unter vertrauensvoll gewählter großartiger Leitung erfüllen könnte. Große Dinge aber wachsen nicht in hundert Jahren. Große Aufgaben aber werden ihre Männer finden. Die „Misere", über die in Groß-Berlin Oberbürgermeister Kirschner klagen mußte, hat auch anderswo geherrscht und ist niedergekämpft worden.

Möge ein Blick auf eine Phase der Entwicklung der größten Stadt der Welt den Schluß dieser Ausführungen bilden: In London wurde 1856 der Metropolitan Board of Works (Verwaltung der öffentlichen Arbeiten für Groß-London) geschaffen, nachdem sich vorher in neun Jahren sechs von der Regierung eingesetzte Kommissionen abgelöst hatten, ohne der städtebaulichen Schwierigkeiten Herr zu werden. Es dauerte 22 Jahre, bis sich diese Verwaltung trotz großer Leistungen (Themseregulierung und Kanalisation) unmöglich machte, da infolge der indirekten Wahl die Mitglieder lauter Vertreter lokaler Interessen waren (vgl. auch S. 16). 1888 wurde der Londoner Grafschaftsrat geschaffen, dessen volle Macht zwar durch die Eifersucht im Parlament in einigen Richtungen (besonders Schnellverkehr) noch beschränkt ist, der aber trotzdem die machtvollste städtische Organisation der Welt darstellt, deren Leistungen auf dem Gebiete des Wohnwesens (Bau gesunder Wohnungen und Sanierung ungesunder Wohnbezirke) und der Trambahnfrage mustergültig sind[111]). Die Erweiterungen der städtebaulichen Vollmachten des Grafschaftsrates auf der Grundlage des neuen englischen Städtebaugesetzes von 1909 steht direkt bevor. Aber auch mit seiner jetzigen Verfassung ist der Grafschaftsrat eine Körperschaft von solchem Ansehen, daß bei den allgemeinen Wahlen, aus denen er hervorgeht, sich die ersten Männer der englischen Politik um die Mitgliedschaft bewerben. Es gibt zahlreiche Fälle, wo Mitglieder des Unterhauses gleichzeitig im Londoner Grafschaftsrat sitzen. Der erste Vorsitzende, den sich der Rat wählte, war Lord Rosebery, einer der angesehensten englischen Politiker[112]). Ganz ähnlich müssen die Verhältnisse in jeder großen Stadt werden, um die Schwierigkeiten, die die würdige Unterbringung einer Millionenbevölkerung schafft, nicht nur kläglich zu bekämpfen, sondern siegreich zu überwinden. Um aus einer Millionenstadt den stolzen Ausdruck der ungeheuren wirtschaftlichen und idealen Kräfte ihrer Bewohner zu machen, bedarf es der allerersten Männer, die die Nation in Politik, Kunst und Technik hervorbringt.

Die Monumentalstadt.

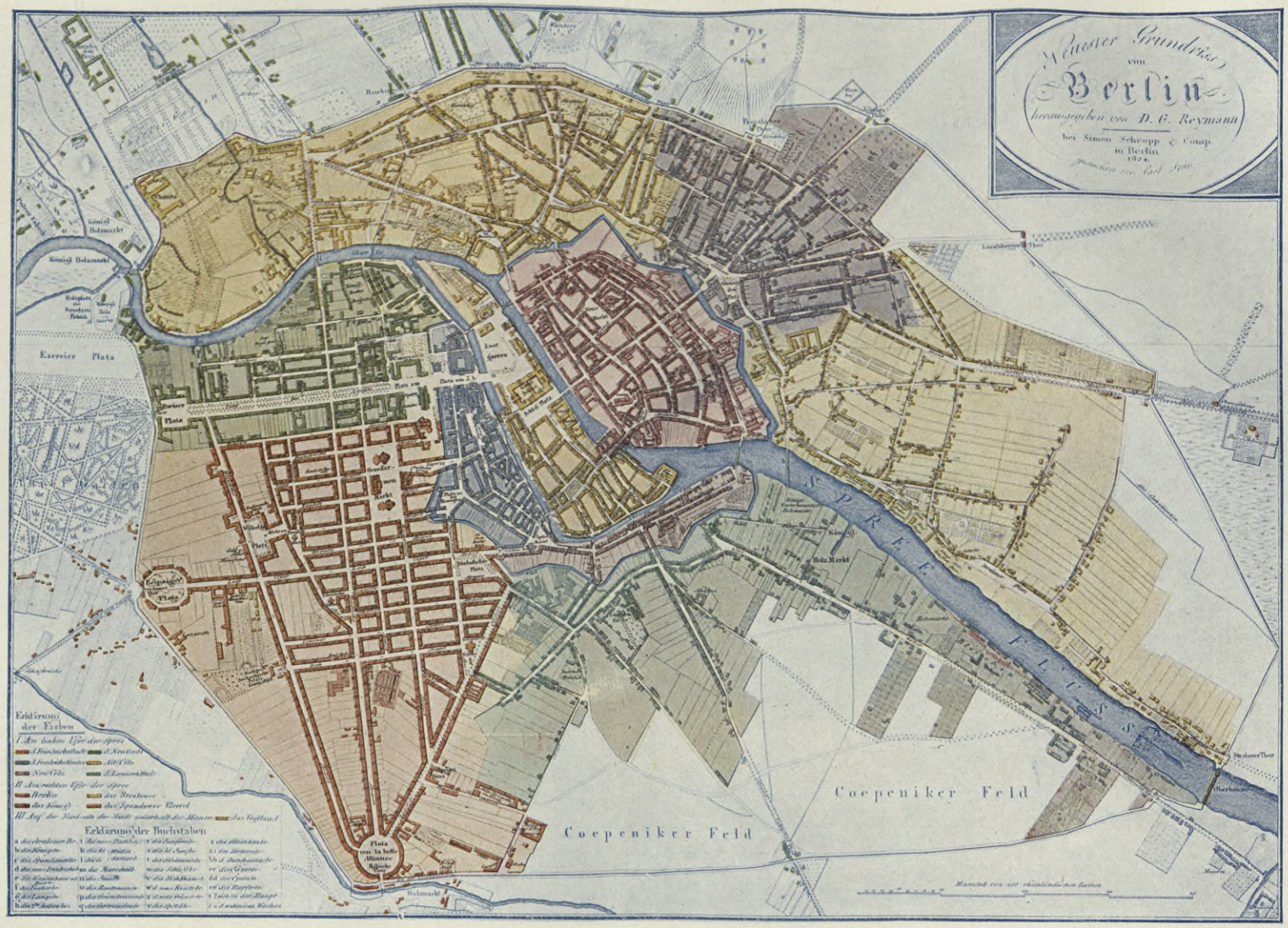
Eine Stadt ist nicht gesünder, als die höchste Sterblichkeitsziffer in irgendeinem Stadtviertel oder Häuserblock anzeigt; und eine Stadt ist nicht schöner als ihre häßlichste Mietkaserne. Die Hinterhöfe einer Stadt und nicht die Schmuckplätze sind der wahre Maßstab ihres Wertes und ihrer Kraft. Benjamin Marsh (in „City Planning" 1909).

Die segensreiche oder verwahrloste Verfassung des Städtebaues findet nicht nur ihren jedermann verständlichen Ausdruck in dem Zustande des Wohnwesens, sondern auch die monumentale Schönheit der Stadt, wenn sie auch weniger wichtig ist als die gesunde Verfassung des Wohnwesens, bietet einen für den Eingeweihten untrüglichen Maßstab des städtebaulichen Wertes oder Unwertes. Wenn die ungeheure Ausdehnung der neuzeitlichen Millionenstädte den straffen Organismus der alten Stadtgemeinden meist in amorphe Massen lose verbundener Zellen aufgelöst hat, so braucht die Großstadt heute mehr als je ein monumentales Zentrum, dessen ausgeprägter Charakter für das Bild maßgebend ist, das die Bürger und die Fremden von dem Wesen der Stadt im Herzen tragen sollen. Charakter haben die größeren Städte meist nur im Zentrum, und wenn ihr Name genannt wird, so tritt das Bild dieses alten Stadtkernes vor die Seele. Die weitläufigen Vorstädte sind wie ein loses Gewand um diese lebendigen Glieder gelegt.

Das monumentale Berlin war beinahe noch ausschließlicher wie die Wohnstadt Berlin und auch noch viel länger als diese durchaus eine Schöpfung nicht alteingesessenen Bürgerstolzes, sondern der glücklichen Hand der Hohenzollern und der künstlerischen Kräfte, die von den Landesherren aus dem Auslande und anderen Teilen Deutschlands gewonnen wurden. Vom 16. bis 18. Jahrhundert sind zahlreiche Niederländer, Franzosen, Italiener und deutsche Nichtberliner in Berlin tätig gewesen. Dieser Zug, ausländische Kräfte und Ideen heranzuziehen und dienstbar zu machen, war allen außeritalienischen Fürsten von Spanien bis Rußland gemeinsam; auch die französischen Könige machten keine Ausnahme. Berlin hat sich diesen neuen Anregungen gegenüber als wahre Hauptstadt bewährt, indem es verstand, allem, was in Berlin geschaffen wurde, ein eigenes neues Gepräge zu verleihen; die von allen Seiten herangezogenen Kräfte haben nur mitgewirkt an der Schaffung eines spezifischen berlinischen Stils, dessen letzter Vollendung wir noch zustreben, dessen beste Äußerungen aber, soweit sie schon vorliegen, an Gediegenheit und höchstem Schwung kaum zu übertreffen sind.

Für die Gestaltung des Bildes von Berlin sind auch heute noch im wesentlichen die alten Königlichen monumentalen Schöpfungen ausschlaggebend: das Schloß,

Abb. 81. Aussteller: Märkisches Museum der Stadt Berlin.

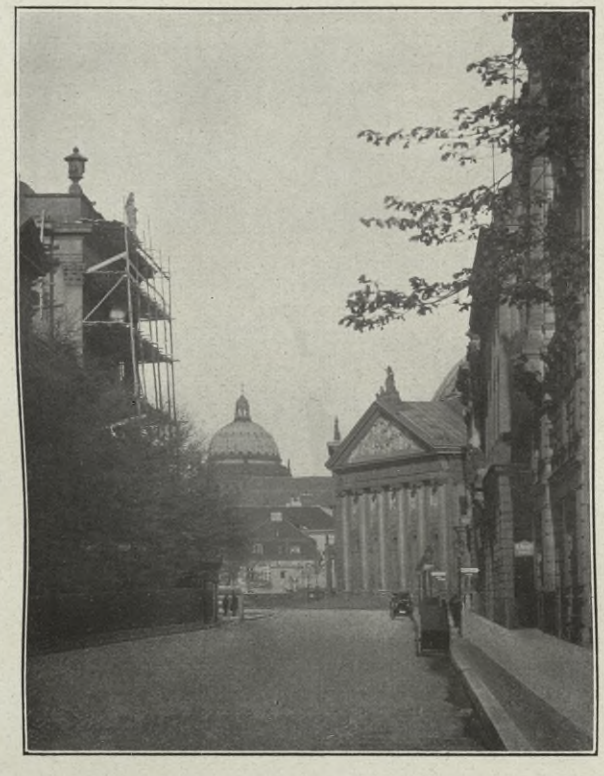


Berlin 1824. Herausgegeben von D. G. Reymann; gestochen von Carl Stein.

Die Stadt Schinkels.

POLITECHNICZNA BIBLIOTEKA WSKA

Abb. 82 u. 83. Aussteller: Privatdozent Dr. A. E. Brinckmann, Aachen, nach Aufnahmen von F. Albert Schwartz, Hofphotograph, Berlin NW. 87.



Eingang zum Opernplatz von der Behrenstraße.

Schillerplatz, einer der Plätze aus der Platzgruppe des Gendarmenmarktes.

Abb. 84. Ausſteller: Märkiſches Muſeum der Stadt Berlin.

Berlin 1856 (kurz vor der Aufſtellung des neuen Bebauungsplanes 1858–62) von Hauptmann Sineck, Direktor des Kgl. Lith. Inſtituts. Im Nord-Weſten iſt die Friedrich-Wilhelmſtadt bis zum „Neuen Thor“ ausgebaut, ebenſo im Südweſten die Tiergartenſtraße und das Anhaltiſche Viertel. Die Anhalter Bahn (1841) iſt nur bis an die Stadtmauer, die Potsdamer (1838), Hamburger (1846) und Stettiner Bahn (1842) noch nicht einmal bis an die Stadtmauer geführt; nur die Frankfurter Bahn (1842) und die nach der Mobiliſierung von 1851 gebaute Verbindungsbahn durchbrechen die Stadtmauer. Der Landwehrkanal (1848 an Stelle des alten Schaf- und Floßgrabens) und der Louiſenſtädtiſche Kanal.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA

Abb. 85 u. 86. Aussteller: Privatdozent Dr. A. E. Brinckmann, Aachen, nach Aufnahmen von F. Albert Schwartz, Hofphotograph, Berlin NW. 87.

Der Pariser Platz, der Ehrenhof des Charlottenburger Schlosses.

die Linden, der Luſtgarten, der Opernplatz, der Pariſer und Leipziger Platz, die Wilhelm- und Leipziger Straße, der Gendarmenmarkt und der Tiergarten. Der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts blieb es vorbehalten, in die köſtlichen alten Bauſchätze furchtbare Lücken zu reißen und ſchwere Entſtellungen vorzunehmen. In allerneueſter Zeit dann iſt ein Umſchwung eingetreten, und namentlich die Stadtgemeinde Berlin und große private Unternehmungen haben Bauten erſtehen laſſen, die ſich den alten Schätzen würdig an die Seite ſtellen, und denen es gelungen iſt, auch ſolche Teile der Stadt, die außerhalb der alten ſpezifiſch königlichen Straßenzüge liegen, für das monumentale Berlin zu gewinnen. So iſt namentlich in unſeren Tagen ein aus dem vorköniglichen Mittelalter ſtammender Teil Berlins durch die großartige Silhouette des neuen Stadthauſes dem monumentalen Berlin einverleibt worden, und andere bürgerliche Schöpfungen, wie das Märkiſche Muſeum, die an der Spree entſtehenden Uferſtraßen, die neuen ſtädtiſchen Brücken (vgl. Abb. 102 bis 105), die Kommunalbauten verſchiedener Vorortgemeinden (vgl. Abb. 89, 98, 99, 101), ſind weitere hoffnungsvolle Wahrzeichen neuer Möglichkeiten.

Unter dem prunkliebenden Kurfürſten Joachim II. (1535—71) kam es in Berlin zu einer reichen Entfaltung der Renaiſſancekunſt. Damals wurde, wohl nach ſächſiſchen Vorbildern, von Kaſpar Theiß die mittelalterliche Burg in ein ſtattliches Renaiſſanceſchloß, einen Fürſtenſitz im damaligen Sinne, umgeſchaffen. (Abb. 65 u. 66.) Vor dem Schloß entſtand allmählich der Schloßplatz, wie ihn Andreas Schlüter vorfand, und den er zum Zentrum ſeiner gewaltigen Entwürfe für das neue königliche Berlin machte.

Von dieſem Schloßplatz der Frührenaiſſance iſt kein Stück mehr erhalten. Die Gründung des monumentalen Berlin, wie wir es heute kennen, geht auf den Großen Kurfürſten zurück. Die Kräfte dieſes genialen Fürſten wurden nicht aufgebraucht durch ſeine Fürſorge für die wirtſchaftliche Wiederaufrichtung des vom Kriege verwüſteten Landes. Er ſchuf auf dem unbebauten Sumpfgelände der Spreeinſel den Luſtgarten, und durch die Anlage der Lindenpromenade hat er dem königlichen Berlin die große Hauptachſe gegeben. Es iſt nicht bekannt, ob dieſe nicht nur für die damalige Zeit, ſondern in ihren wahrhaft königlichen Abmeſſungen auch heute noch außerordentliche Anlage geradenwegs auf italieniſche Vorbilder zurückgeht, oder ob ſchon, wie es wohl wahrſcheinlicher iſt, die Pariſer Promenade der Medicäiſchen Königin Marie (Cours de la reine, Tuilerien) die Anregung gab. Obgleich an ſeinem Hofe auch Italiener arbeiteten, ſo hatte doch der Kurfürſt mehr eine Vorliebe für die maßvolle, ſtrenge Form der italieniſchen Renaiſſance, die damals durch das Medium der Holländer vermittelt wurde; aus Holland, wo er ſeine Jugendeindrücke gewonnen hatte, brachte der Kurfürſt holländiſche Ingenieure und Künſtler nach Berlin und mit ihnen jenen niederdeutſchen Einſchlag in das Berliner Stadtbild, der ſpäter vom Soldatenkönig weiter gepflegt worden iſt, und der, wie in vielem anderen, auch in den Grachten und den brauſenden Schleuſen im Herzen der Stadt einen lebendigen Ausdruck findet.

In verſtärktem Maße kamen unter dem erſten Könige die ausländiſchen Anregungen zur Geltung. Ohne ausgeſprochene Vorliebe bezog er künſtleriſche Ideen und Kräfte aus Italien, Frankreich, Holland und Deutſchland. Er hatte das unſchätzbare Glück, in Andreas Schlüter, dieſem „letzten echten Nachfolger Michelangelos“ einen ganz großen Künſtler zu finden; er hatte das Verdienſt, dieſen außerordentlichen Mann wenigſtens für einige Zeit an den Sumpf- und

Sandboden der Mark zu feſſeln. Als Friedrich I. dann für die zerſtreut liegenden, durch die Regierungskunſt des Großen Kurfürſten dennoch zu einem Ganzen vereinigten früheſten Elemente Preußens den Titel eines Königreiches erworben hatte, faßte Schlüter den Plan, Berlin zu einer Hauptſtadt für die aufkommende Macht zu geſtalten. Was wir heute von Schlüters Arbeiten ſehen, ſind nur kleine Teile ſeines umfangreichen Projektes. Für ihn lag das Schloß damals nicht inmitten Berlins, ſondern gehörte nach Weſten hin zu den Anfängen einer neuen Stadt auf der anderen Seite des Fluſſes. Das alte ſtädtiſche Berlin ließ Schlüter unberührt; das neue königliche Berlin wollte er aufrichten. Der Schloßplatz, in deſſen Mitte hinein die breite Schloßbrücke führen ſollte, bildete das Zentrum, um das alles ſich gruppierte. An die Stelle der alten Dominikanerkirche ſollte ſich der beherrſchende Dom einer michelangelesken Kuppelkirche erheben; der Marſtall, gegenüber dem Schloß, ſollte nach Süden und Weſten zurückgeſchoben werden (mit einer Uferſtraße an der Spree) und auf dieſe Weiſe ein großartiger Platz entſtehen, ein Königsforum, wie es die Welt nicht ſchöner gekannt hätte. Der Kupferſtich von Broebes (Abb. 67), der dieſen Gedanken darſtellt[118]), iſt ſehr intereſſant auch deshalb, weil auf ihm augenſcheinlich eine Achſenverſchiebung des Schloſſes vorgenommen iſt: das nach dem Entwurfe Blondels, des Leiters der Pariſer Akademie, damals von Nehring ſchon erbaute Zeughaus (Hintergrund rechts), das Berlin einen Abglanz der großen Louvrefaſſade vermittelte, ſteht auf dem Kupferſtich rechtwinklig zum Schloß und zu dem geplanten Königsforum. Links von der Kurfürſtenbrücke (vgl. den linken Rand der Abb.) iſt der Verlauf des Waſſers ſo gezeichnet, daß man glauben muß, der Urheber dieſes Projektes habe den unglaublich kühnen Gedanken gehabt, das Schloß bei ſeinem damaligen Neubau ſo zu verſchieben, daß es ſenkrecht zu den Linden zu ſtehen kam. Das heißt alſo, der öſtliche Arm der Spree hätte vor dem Schloßplatz zu einem großen Baſſin erweitert werden ſollen, und das für den Dom und die anſchließenden Anlagen nötige Gelände wäre durch die Verſchmälerung des damals noch ſehr breiten weſtlichen Armes (der ſpäter den Schinkelplatz gebildet hat) gewonnen worden. Es ſei hier des auf der Städtebau-Ausſtellung vorgeführten vorzüglichen Projektes Hermann Zillers gedacht, das im Jahre 1892 für die Aufſtellung des Kaiſer Wilhelm-Denkmals eine verwandte, wenn auch in viel geringerem Maßſtabe gehaltene Vergrößerung der Schloßfreiheit nach Weſten vorgeſehen hat, und deſſen Ausführung damals an dem übelberatenen Widerſtande des Landtages ſcheiterte. Auf dem Broebesſchen Kupferſtich münden die Linden alſo auf den durch das Neuſtädtiſche Tor von 1658 (auf dem Kupferſtich gleich links des Münzturms) abgeſchloſſenen Platz vor dem Zeughauſe (dieſes Tor fehlt bereits auf Abb. 92), der dann rechtwinklig mit dem Luſtgarten und den anſchließenden Foren weſtlich und ſüdlich des Schloſſes kommunizierte. Auf dieſe Weiſe war dem abgeholfen, was dem Künſtler jener Zeit als ein Mangel erſcheinen mußte, daß nämlich die Linden, wohl mit Rückſicht auf die Ungunſt des Geländes, nicht ſenkrecht, ſondern im Winkel auf das königliche Schloß münden. Dieſer durch Sparſamkeit begründete Bruch der großen Achſe iſt ſo preußiſch im beſten Sinne des Wortes, daß wir ihn heute kaum mehr miſſen möchten. Dieſer Achſenbruch wiederholt ſich dann ja am Knie, ſodaß das Charlottenburger Schloß (Abb. 86) nicht den vom Berliner Schloß aus weithin ſichtbaren Abſchluß der großen Achſe bildet, wie es wohl dem zugrunde liegenden großen Barockgedanken entſprochen hätte. Ganz anders lagen die Verhältniſſe in dem viel reicheren

..... Der Pappeln ſtolze Geſchlechter
Ziehn in geordnetem Pomp vornehm und prächtig daher.
Regel wird alles, und alles wird Wahl und alles Bedeutung;
Dieſes Dienergefolg meldet den Herrſcher mir an.
Prangend verkündigen ihn von fern die beleuchteten Kuppeln,
Aus dem felſigten Kern hebt ſich die türmende Stadt.

Schiller.

und auf viel günſtigerem Terrain gebauten Paris. Wenn ſich dort Ludwig XIV. ſeiner Hauptſtadt nicht ganz entfremdet hätte, „wenn er", nach Voltaires Worten, „für Paris ein Fünftel von dem ausgegeben hätte, was die Anlage der Waſſerkünſte im waſſerarmen Verſailles gekoſtet hat", dann wäre es ein leichtes geweſen, in Paris den Gedanken der großen Achſe bis in ſeine letzten Konſequenzen zu verfolgen und auf der Höhe, wo jetzt der Triumphbogen ſteht, die phantaſtiſche Architektur eines Waſſerſchloſſes erſtehen zu laſſen, das ſeine Kaskaden die Avenue der Elyseischen Gefilde herunterſendet. Die Hohenzollern verſtanden es, ſich nach der Decke zu ſtrecken (und ſie kamen weiter damit als die franzöſiſchen Könige); davon mögen die beiden Brüche in der großen Achſe Berlins ein Denkmal ſein. Weniger gut zu rechtfertigen iſt der dritte Bruch im monumentalen Zug des Grundplanes, den die Verſchiebung des Königsplatzes aus der Achſe heraus nach Norden bedeutet, und der nur aus romantiſcher Scheu vor der Wildnis des Tiergartens zu erklären iſt. Daß der Königsplatz aus dem Zuſammenhange der großen Perſpektive geriſſen iſt, entzieht ihm dauernd den Pulsſchlag des hauptſtädtiſchen Lebens. Heute, wo Berlin ſo ſchwer an dem Mangel an Parken leidet, iſt die Anlage eines Forums im Tiergarten nicht mehr möglich. Ein Erſatz für dieſe Betonung der Hauptachſe kann geſchaffen werden durch die richtige Ausgeſtaltung des Reichskanzlerplatzes, wie es bezeichnenderweiſe ſchon Auguſt Orth, Ludwig Hercher (und mancher der Konkurrenten um das Denkmal Kaiſer Wilhelms I. mit dem Wilhelmsforum) bei ihren Entwürfen für die Verlängerung der Lindenachſe im Zuge der Heerſtraße als notwendig empfanden (Abb. 29 und 43).

Das Weſen der Monumentalſtadt Berlin findet ſeinen bedeutenden Ausdruck in dieſem Syſtem großartiger, im Geiſte der ſtrengen Barocke lebendiger Achſen, deren künftige Weiterentwicklung noch mehr zu ihrer richtigen Betonung und ihrem feierlichen An- und Ausklingen beitragen wird. Vom Luſtgarten über die Foren um die Oper und über die mächtige und lebenſpendende Kreuzung mit der Friedrichſtraße, der Hauptader der Bürgerstadt, fließt der Zug der Linden zum Pariſer Platz mit der triumphalen Kadenz des Brandenburger Tores, dann ebbt „der geordnete Pomp" ins Baummeer des Tiergartens, ohne jedoch ſeine Kraft zu verlieren; vom kleinen Stern ſchwillt er wieder zum großen Stern und ſendet dann vom Knie mit der zehnteiligen Berliner Straße ſeinen königlichen Strahl zur Kuppel des Charlottenburger Schloſſes; aus dem Ehrenhof des Schloſſes flutet er, neu geſammelt in der Charlottenburger Schloßſtraße, zur Hauptader zurück. Mit neuer ungeheurer Kraft bricht ſich dieſe Haupt- und Königsader Bahn hinauf zum letzten Sammelbecken des Reichskanzlerplatzes, um von dieſem letzten Ruhepunkt hinauszuſtoßen ins Unendliche der märkiſchen Landſchaft, wie ſich ein Hochwaſſerſtrahl nach ungeheurem Aufſchwung träumeriſch im leichten Blau verliert. Wenn die Durchbildung dieſer königlichen, aber vom Turme des Berliner Rathauſes beherrſchten

Hauptachse bis zu ihrer künstlerischen Vollendung (Ersatz für das Brandgiebel- und Stilgewirr der Linden, für die heutige Bedeutungslosigkeit der bedeutenden Kreuzungen am Knie, an der Siegesallee, den beiden Sternen, Friedrichstraße usw.) ein großes Ziel der monumentalen Entwicklung darstellt, so bedeutet die künstlerische Durchbildung der Friedrichstadt als Geschäftsstadt par excellence kein weniger großes und schwieriges Ziel. Der regelmäßige, aus der Barockzeit stammende Plan der Friedrichstadt ist wie geschaffen zur Anlage eines Stadtviertels großartiger Bazare. Nichts schmeichelt mehr dem instinktiven Bedürfnis nach gediegener Pracht und geschäftlicher Solidität, mit dem die kapitalkräftigsten Kreise des internationalen Käuferpublikums der Tagesmode vorangehen, als gerade der ernste, aber tausend heitere Abschweifungen gestattende Barockstil. Welche Kapitalien dabei gerade aus formalen städtebaulichen Anlagen geschlagen werden können, beweisen die ungeheueren Mieten der Rue de Rivoli und mehr noch des baumfreien, automobilbesetzten Platzes Vendôme. Dieses letzte Cachet gediegenen Geschmacks, das den Käufer wie mit einem Ruck in eine andächtig-zahlfreudige Stimmung versetzt, könnte bei richtiger Behandlung sehr wohl dem Achteck des Leipziger Platzes verliehen werden. Die Leipziger Straße dazu, ausgebaut im Geiste Messels und mit den richtigen Blickpunkten im Westen und Osten, würde an stolzer Allüre die Rue de Rivoli erreichen oder übertreffen. Für die Ausgestaltung der Leipziger Straße mit den das Auge fesselnden Blickpunkten hat schon Schinkel großartige Vorschläge gemacht (vgl. S. 126 und Abb. 106). Verwandtes findet sich im Groß-Berliner Wettbewerb namentlich in dem Entwurfe von Bruno Schmitz. Dieser Gedanke des Blickpunktes paßt so vorzüglich in den Geist des barocken Planes der Friedrichstadt, daß er bei richtiger Abstufung in allen Straßen wiederholt werden könnte. Ein derartiger formaler Stadtplan ist ein steinerner Garten, wo kein Straßenabschluß ohne interessante Beziehung und ohne bedeutende Überraschung sein sollte. Die verschiedenen Kolonnaden, mit denen Friedrich der Große den Übergang der Altstadt in die Neustadt künstlerisch überwand, entstanden aus einem verwandten Gedanken. Die Entwicklung der in den Blickachsen liegenden Gebäude am Abschluß der Querstraßen, die Beziehung auf die Plätze am Ende der Hauptachsen, die Verlängerung der Achsen über die Plätze hinaus oder die Andeutungen dieser Verlängerungen (vgl. August Orths Vorschlag, S. 57) sind Aufgaben im Geiste des zugrunde liegenden Planes und versprechen materiellen und künstlerischen Gewinn.

Der viel besprochene Kupferstich von Broebes (Abb. 67), der die großartige Ausgestaltung des Zentrums der großen Berliner Achsen im Sinne Schlüters darstellen soll, ist auf der Städtebau-Ausstellung dadurch in den Vordergrund des Interesses gerückt worden, daß ihn der bekannte Kunstschriftsteller Fritz Stahl zum Ausgangspunkt seines im Zusammenhang mit der Ausstellung veranstalteten Vortrages „Die Stadt als Kunstwerk“ machte. Fritz Stahl führte aus, daß mit diesem großartigen Platzprojekt Schlüters die monumentale Zukunft Berlins gescheitert sei (der Kupferstich zeigt zwischen Schloß und Zeughaus den unseligen Münzturm Schlüters, dessen Einsturz den Aufenthalt Schlüters in Berlin zur Tragödie für Schlüter und für Berlin gemacht hat); wenn dieser herrliche Platz zur Ausführung gekommen wäre, hätte Berlin eine große künstlerische Dominante erhalten, die die ganze weitere Entwicklung beherrscht und ihr den Maßstab gegeben hätte; mit diesem Platz vor Augen hätten die Berliner sich nicht in dem architektonischen Chaos verlieren können, das in der

zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hereingebrochen ist. Dieses Vertrauen auf die siegreiche Kraft der Schönheit macht Fritz Stahl Ehre; wird es aber der Gewalt der zerstörenden Kräfte unserer Zeit gerecht? Hat nicht Berlin in den Platzgruppen bei der Oper, diesem Forum Fredericianum und im Gendarmenmarkt, den genialen Schöpfungen aus der Jugend und dem Alter Friedrichs des Großen, Plätze besessen, die jedem Ansturm getrotzt hätten, wenn dieser Ansturm nicht unaufhaltsam gewesen wäre? Hat die strenge Regelmäßigkeit des Opernplatzes mit seiner in graziöser Bewegung vorgelegten Hedwigskirche verhindern können, daß man einen Hügel aufgefahren und ein Denkmal darauf errichtet hat, daß vor dem Denkmal eine fast ebenso große Vase und in Achse auf Denkmal und Vase eine elektrische Laterne errichtet worden ist, daß man die Hedwigskirche und die Bibliothek mit Büschen verdeckte, die sogar im Winter ihr den Platz zerreißendes Laub nicht verlieren, daß man den zur Platzgruppe gehörenden Ehrenhof der Universität mit einer romantischen Baumwildnis verstopfte? Nicht einmal der Gendarmenmarkt, dessen rhythmisch gebändigter Raum seine überschäumende Kraft in seinen Zwillingskuppeln zum Himmel jauchzen läßt, konnte vor einer selbst das Schinkelsche Schauspielhaus erdrückenden fünfgeschossigen Umbauung und vor einer Verstellung mit Litfaßsäulen und Aborthäuschen geschützt werden! Aber in einem anderen, höheren Sinne hat Fritz Stahl doch recht: Wenn auch Schlüters Schaffen jählings unterbrochen wurde, und wenn von seinen weittragenden Entwürfen nur ganz wenige zur Ausführung kamen, so hat doch sein Wirken, wenn auch nichts anderes von ihm zeugen würde als die unvergleichliche Reiterstatue auf der Kurfürstenbrücke, für Berlin den stolzen Maßstab geschaffen, an dem alles Nachfolgende gemessen werden muß und gemessen werden wird; gleich an den Anfang der monumentalen Entwicklung Berlins ist so gleichsam die Apothese der herrlichsten Vollendung gesetzt worden, deren Erreichen für die künstlerischen Schaffenskräfte der Hauptstadt ein ewiges Ziel sein muß. Gerade Schlüter hat in der monumentalen Kunst den echt deutschen Kampf zwischen nicht zu bändigender Formenfreude und klassischer Strenge gekämpft, diesen Kampf zwischen überschäumender Lust am tausendfach „gekrausten gotischen Bildwerke“ des deutschen Barockkünstlers und dem bis ins letzte Glied durchdachten Ernste Palladios, diesen Kampf, der auch im Leben Goethes eine so große Rolle gespielt hat. Wie Goethe, etwa im „Tasso“, so hat Schlüter es verstanden in die Form des kalten und scharfgeschliffenen Kristalls den feurigsten Wein zu gießen, den Eindruck zu vermitteln, der beim Bild aus Erz nie vergessen läßt, daß das Metall vor kurzem noch flüssig gewesen ist, und der beim kalten steinernen Monument den Beschauer zum Glauben zwingt, er stehe vor plötzlich erstarrter, aber noch glühend heißer Lava.

Da daran festgehalten werden muß, daß nur das Allergediegenste der Maßstab sein darf, der bei der Beurteilung und Ausgestaltung des monumentalen Zentrums der deutschen Reichshauptstadt anzuwenden ist, wird man vieles des jetzt Bestehenden nicht als endgültig gelten lassen können. Zur Bekräftigung der Überzeugung, daß ja in der Tat auch noch nicht alles endgültig ist, sei folgende wahre Begebenheit mitgeteilt. Als sich gelegentlich einer intimen Führung auf der Städtebau-Ausstellung ein kunstliebender Ausländer bedenklich über einige Phasen der modernen monumentalen Entwicklung Berlins äußerte, hat ihm einer der anerkanntesten deutschen Beurteiler künstlerischer Fragen, den Stellung und viele Orden vor jedem Verdacht schützen, etwa nur ein nörgelnder Außenseiter zu sein, mit nachdenklich ernster Miene versichert: „Ein großer Teil der modernen

offiziellen Architektur ist nur als mehr oder weniger genialer Versuch, nicht als etwas Endgültiges aufzufassen; sehr viel davon wird in absehbarer Zeit wieder abgetragen werden." Jeder, der die Lösung großer monumentaler Probleme zu den Aufgaben des Städtebaues rechnet, wird von dieser Versicherung gerne Kenntnis nehmen. Eine derartige Neuordnung mancher monumentalen Fragen der Innenstadt würde durchaus nichts revolutionäres oder für irgend jemanden verletzendes haben dürfen. Diejenigen Monumente, deren Wirkung und Proportion in ihrer gegenwärtigen Umgebung nachträglich und auf die Dauer den gehegten Erwartungen nicht entsprechen, würden in einer anderen Umgebung vielleicht sehr glücklich wirken. Ein Anfang in dieser Richtung ist in der Tat ja schon gemacht worden mit der Versetzung der Königskolonnaden (sie sind dabei leider aus ihrer radialen Achse um 45 Grad gedreht worden); indem man für den Anfang dieser Neuplacierung öffentlicher Gebäude ein altes Monument von unzweifelhaftem künstlerischem Range gewählt hat, ist den nachfolgenden Versetzungen auch neuerer Gebäude, jeder Schatten einer Strafversetzung genommen. Wenn somit bereits mit diesen doch verhältnismäßig kostspieligen Neuplazierungen der Anfang gemacht worden ist, kann es nur eine Frage der Zeit sein, daß die Stadt Berlin, deren neues Stadthaus gerade den Gedanken des Kuppelturmes vom Gendarmenmarkt in so glücklicher Weise weitergebildet hat, den Gendarmenmarkt, die anderen Berliner Plätze und ihre Umbauung allmählich wieder in würdige Verfassung bringt und große einheitliche Gedanken zur Norm macht bei der Beurteilung aller Neubauten an historischen Straßen, besonders der Linden; durch das sogenannnte Verunstaltungsgesetz von 1907 ist ja heute eine glückliche Handhabe zur Durchführung großer stadtbaukünstlerischer Gedanken vorhanden, und bei dem erfreulichen Wachsen des allgemeinen Verständnisses für diese Fragen wird die öffentliche Meinung sicher auf der richtigen Seite stehen [114]).

Unter dem Nachfolger des ersten Königs wurde die väterliche „Inclination zum Bauen", soweit es sich um hauptsächlich repräsentative Anlagen handelte, nur sehr maßvoll „continuirt", und doch ist es gerade der sparsame Soldatenkönig gewesen, der die Gestaltung des künstlerischen Gesichtes Berlins besonders nachhaltig beeinflußt hat. Unter ihm nämlich, gelegentlich seiner Erweiterung der Friedrichstadt (vgl. S. 100), wurden die formalen Plätze an den Stadttoren angelegt, deren festlich geschlossene Wirkung noch heute zum Schönsten gehört, was Berlin besitzt, der „Rondell-Markt" (Belle-Alliance-Platz), der „Achteck-Markt" (Leipziger-Platz), der „Quarree-Markt" (Pariser-Platz) und der Wilhelmplatz mit der sie alle verbindenden Wilhelmstraße. Auf den vornehmen Ausbau aller dieser Plätze und der Wilhelmstraße mit den Palästen vornehmer Hofleute, Minister und Generale, legte der König den größten Wert; einige Minister und Generale erhielten Baumaterialien im Werte von je 40000 Talern, und es gab kaum ein besseres Mittel, die königliche Gunst zu gewinnen, als ein stattliches Gebäude zu errichten. Sogar in den Adelstand wurde jemand erhoben, weil er „ein schön magnifique Haus gebaut" hatte. Auf diese Weise erinnert die Anlage der der Repräsentation dienenden Wilhemstraße und der sie abschließenden Plätze ein wenig an den Ausbau der Plätze des Victoires und Vendôme in Paris, bei deren Bau der Wunsch, die Gunst des französischen Königs zu erwerben, eine ausschlaggebende Rolle gespielt hat. Während aber Ludwig XIV., der sein Volk mit dem Ausbau von Versailles ruinierte, jenen Bemühungen zur Verschönerung von Paris fremd, fast feindlich gegenüberstand, war der Soldaten-

Abb. 88 bis 90. Aussteller: Stadt Rixdorf (Stadtbaurat Kiehl).

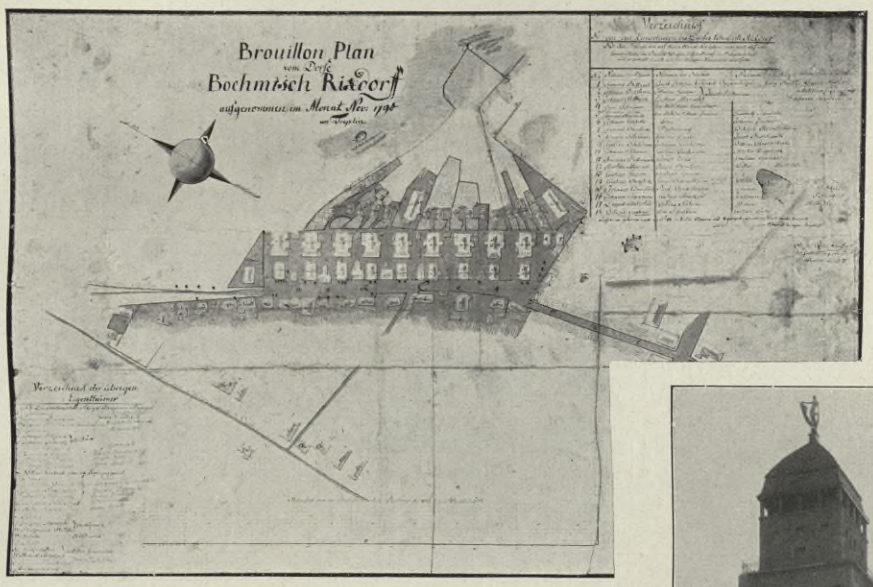


Abb. 88 Plan des Boehmischen Dorfes in Rixdorf aus dem Jahre 1798 (vgl. Abb. 7).

Abb. 89. Von der Bauberatungsstelle der Stadt Rixdorf begutachtete Fassade.

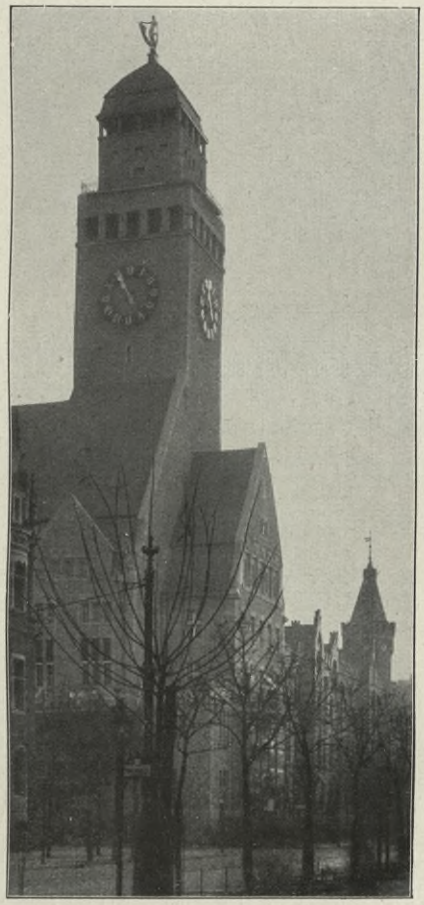
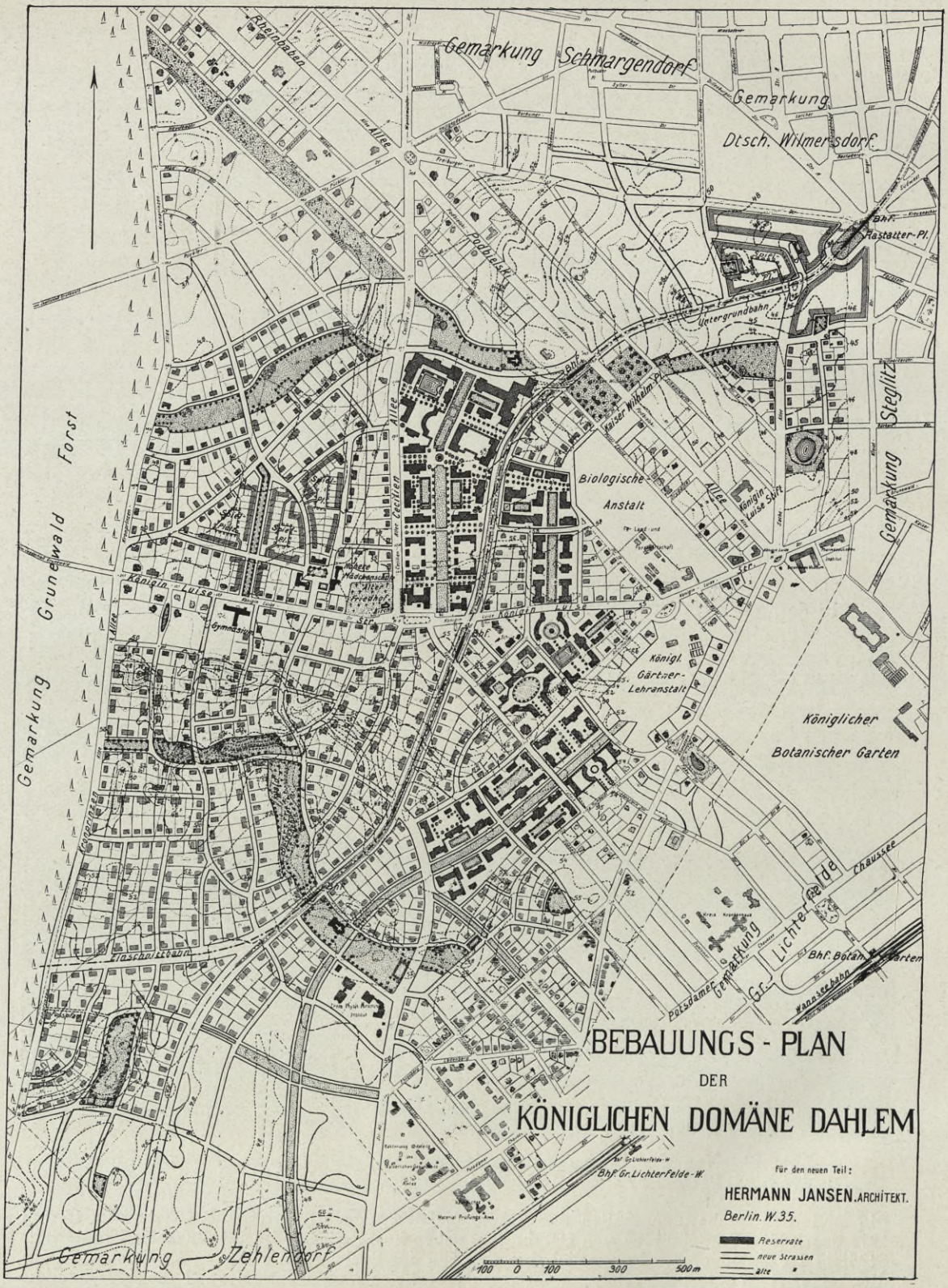


Abb. 90. Rathaus Rixdorf (Architekt Stadtbaurat Kiehl).

Die modernen Bauberatungsstellen der Städte (gestützt namentlich auf das Gesetz vom 15. Juli 1907 gegen die Verunstaltung von Ortschaften) geben heute wieder die Möglichkeit, künstlerische Städtebilder zu schaffen. Namentlich bei den von der Spekulation erbauten Massenmiethäusern, die keinerlei künstlerischen Selbstzweck verfolgen, ist es wünschenswert, daß die städtebauliche Zentralstelle durch die Bauberatung die Macht besitzt, die in den öffentlichen Gebäuden und ihren Gruppierungen zum Ausdruck kommenden Baugedanken vor Schädigung durch geschmacklose oder vordringliche Privatbauten zu schützen.

Abb. 91. Ausſteller: Architekt Hermann Janſen, Berlin.



Umarbeitung eines älteren, z. T. bereits durchgeführten Planes in modernerem Sinne. Das Gebiet von 500 ha (der jetzt zur Bebauung kommende Teil des Tempelhofer Feldes hat nur 150 ha) der Kgl. Domäne Dahlem wird nach der Anregung Exz. Althoffs in eine moderne Stadt der Wiſſenſchaft (Lehranſtalten und Muſeen) ausgeſtaltet; es ſind 50 ha für großartige Gruppierungen von Staatsbauten reſerviert. Die Umgebung der Staatsbauten iſt vielfach kleinen Reihenhäuſern vorbehalten, ſo daß ein glücklicher Gegenſatz der Größenverhältniſſe geſichert iſt. Dieſe Reihenhäuſer werden in Groß-Berlin einen erſten Verſuch mit dieſer nicht nur von äſthetiſchem, ſondern auch hygieniſchem Standpunkte beſonders empfehlenswerten Hausform darſtellen.

Habe ich nicht Grund, der Stolzeſte zu ſein auf Erden?
Ich bin der Sohn ja der ungeheuren, hochgetürmten Stadt!
Walt Whitman (in „Demokratiſche und national-amerikaniſche Lieder").

könig mit ganzem Herzen bei ſeinem ſegensreichen Werke. Unermüdlich war er ſelbſt tätig, oft perſönlich die Bauſtellen austeilend, die Fortſchritte der Neubauten beaufſichtigend, mit Geldunterſtützungen helfend eingreifend, immer wieder und wieder die Läſſigen antreibend. Aus jener Zeit ſtammen das Prinz-Albrecht-Palais und das Reichskanzler-Palais, dieſe reizenden Berliner Geſtaltungen des franzöſiſchen Adelshotels mit ſeinem Ehrenhof. Auch durch ſeine Kirchenbauten hat der Soldatenkönig das Stadtbild für immer beeinflußt. Von ihm ſtammen die für den proteſtantiſchen Kult auch heute noch muſtergültigen Zentralanlagen der Böhmiſchen- und Dreifaltigkeitskirche an der Mauerſtraße, von ihm der Turm der Sophienkirche. Aber noch viel weiter ging der Ehrgeiz des Königs; in eigentümlicher Verwandtſchaft mit ſo manchem kühnen Städtebauer hatte er den Wunſch, für Berlin einen Turm zu ſchaffen: the biggeſt in the world. In einer Kabinettsorder vom 10. November 1730 heißt es: „Ich gebe Euch auf Euer Schreiben zur Antwort, daß der Petri-Thurm ſo hoch und womöglich noch höher als der Münſter-Thurm zu Straßburg gebauet werden ſoll, und ich will die dadurch ſich vergrößernden Koſten auch bezahlen." Das war der Geiſt, der den als ſo überaus ſparſam geltenden Soldatenkönig beſeelte, wenn es darauf ankam eine entſcheidende Pointe in die Stadtſilhouette zu bringen und einen Bau zu errichten, der hoch genug war, um die über die Welt flatternde Fama für ſeine Hauptſtadt zu fangen. Aber wie über Schlüters unſeligem Münzturm, waltete über dem Turm der Petrikirche ein böſer Stern. Auch er iſt vor der endgültigen Vollendung eingeſtürzt. Sollte nicht auch hier vielleicht, wie möglicherweiſe einſt im Falle Schlüters, die Schuld weniger den Baumeiſter Grael als den märkiſchen Sandboden treffen?

Zu den erſten Taten, für die Friedrich der Große trotz der Schleſiſchen Kriege Zeit fand, gehörte die Schaffung des Opernplatzes und der dazu gehörigen Gebäude, die Oper, die Hedwigskirche und das Prinz-Heinrich-Palais (die heutige Univerſität), auf dem früheren Feſtungsgelände, gleichſam ein großartiger Anfang zur inneren monumentalen Ringſtraße an Stelle der Wälle des Großen Kurfürſten. Auf dem ganz großen, prächtigen Plan von Berlin, der im Jahre 1748 unter der Leitung des Grafen Schmettau gezeichnet wurde (Abb. 69), finden ſich Darſtellungen der den König damals hauptſächlich beſchäftigenden Bauprojekte. Links iſt der „Proſpect des großen Platzes von Opernhauße, der Kathol. Kirche St. Hedewig und einer Seite des Marggraff Heinriche Pallais", in der Mitte „Proſpect der Neuen Schloß und Dohmkirche" und rechts „Proſpect des Neuen Königl. Printz Heinriche Pallais den Opernhauße gegen über". Dieſer Plan aus dem Jahre 1748, der auf der Berliner Ausſtellung vom Märkiſchen Muſeum ausgeſtellt wurde, iſt jedoch die Wiedergabe eines zweiten Zuſtandes der Schmidtſchen Kupferplatten; die erſte Auflage, die bis vor kurzem nur in einer Amſterdamer Umarbeitung bekannt war, wurde auf der Düſſeldorfer Städtebau-Ausſtellung in einem der ſehr ſeltenen Originale gezeigt. Der ältere Plattenzuſtand unterſcheidet ſich von dem ſpäteren durch ein kleines, aber überaus intereſſantes Detail, nämlich in der Lage des Prinz-Heinrich-Palais (in Abb. 87 iſt der abweichende Teil des Originals wiedergegeben); auf dem älteren Blatt

nämlich ist das Palais weit von den Linden zurück an die Stelle des Kastanienwäldchens geschoben, und an der Stelle des heutigen Palais findet sich ein großer Platz. Bei der Herstellung der ersten Abzüge war also die Stellung des erst im Projekt bestehenden Palais noch nicht endgültig festgelegt, während die späteren Abzüge bereits die heutige Lage richtig angeben. Diese Verschiedenheit der beiden Pläne deutet augenscheinlich darauf hin, daß die heutige Lage der Universität nach reiflicher Erwägung und in genauer Beziehung auf den damals entstehenden Opernplatz gewählt wurde, und daß die immer wieder betonte Auffassung (so von Lichtwark und Brinckmann) richtig ist, nach der der Ehrenhof der Universität als ein Teil des Opernplatzes zu gelten hat, also nicht durch Baumwuchs versteckt werden darf, ohne die Raumschöpfung Friedrichs des Großen und Knobelsdorffs zu zerstören.

Abb. 87. Von der Internationalen Städtebau-Ausstellung Düsseldorf. Aussteller: Werner Hegemann, Berlin.

Detail des großen v. Schmettauschen Planes im ersten Plattenzustand (Abb. 69 gibt den zweiten Zustand wieder). Dieser ältere Plattenzustand zeigt das erste Projekt für den Opernplatz, mit dem zurückgeschobenen Prinz-Heinrich-Palais.

War der Opernplatz das glänzende Jugendwerk Friedrichs des Großen, so ist der Gendarmenmarkt die Schöpfung seines Alters. Dieses neue Forum entstand zwar nicht auf altem Umwallungsgelände, aber doch so dicht daneben, daß es fast als eine Fortsetzung eines mit dem Opernplatz begonnenen monumentalen Ringes um die Stadt gelten kann. Durch Niederreißen umfangreicher Stallungen im Norden und Süden wurde der alte Friedrichstädtische Markt auf seinen dreifachen Umfang erweitert (vgl. Abb. 72 mit 74). An Stelle der ersten Projekte für ein Prachtforum im Stile des Markusplatzes in Venedig, wie sie ursprünglich (1774) von dem französischen Architekten Bourdet vermutlich doch im Auftrage des Königs entworfen waren, trat 1777 die Fassung des neuen großen Platzes in dreistöckige Häuser mit zum Teil palastartigen Fronten, die dem Platze, ehe sie in den 80er und 90er Jahren des 19. Jahrhunderts durch viel zu hohe Geschäftshäuser verdrängt wurden, seinen vornehmen Charakter sicherten. Von denselben Architekten, Unger und v. Gontard, die diesen Rahmen geschaffen hatten, wurde dann die Gliederung des Platzraumes durch vorbildliche Gruppierung vorzüglicher Zentralarchitekturen, das Komödienhaus und besonders die herrlichen Turmbauten des Mannheimer Architekten Gontard, in Angriff genommen und später (1819) durch den Umbau des kleinen Ungerschen Schauspiel-

Abb. 92 u. 93. Ausſteller: Max Harrwitz, Antiquariat, Nicolasſee.

1780

Passage du Chateau à la Ville neuve
avec l'Arsénal, le Palais du Prince Royal, celui du Prince Henry, la Maison d'Opéra et la promenade de la Ville neuve.
Dédié au Magistrat de la Ville de Berlin.

1782

Vue de la Place de l'Opéra
et de la Nouvelle Bibliothèque ainsi que de l'Eglise Catolique.

Farbige Kupferſtiche von Johann Georg Roſenberg: Die Linden, der Opernplatz.

POLITECHNIKA
BIBLIOTEKA
GDAŃSKA

hauſes durch Schinkel (ſowie ſpätere geſchickte Renovierungen der Kirchen) in neuem Sinne auf das glücklichſte zu Ende geführt. Die ſo entſtandene Platzgruppe gehört trotz der ſtörenden neuen Umbauung noch heute zum Köſtlichſten, was die Stadtbaukunſt geſchaffen hat. Von dem Schöpfer der Turmbauten des Gendarmenmarkts ſtammen auch die Königskolonnaden, wohl die ſchönſten unter dieſen künſtleriſchen Bindungen zwiſchen Altſtadt und Vorſtadt. Durch ſeine „Immediatbauten“ (vgl. S. 102) hatte der König wie bei der Faſſung des Gendarmenmarktes auch in anderen Teilen der Stadt die Möglichkeit, einen ſegensreichen Einfluß auf das Straßenbild auszuüben; ein Einfluß, wie ihn heute übrigens die ſtädtiſchen Bauberatungsſtellen aufs neue auszuüben anfangen. Noch ausſchlaggebender hat der große König das Bild von Potsdam beeinflußt (vgl. S. 104), wo ſeine Bauten die umfangreichen Schöpfungen ſeines Vaters noch in Schatten ſtellten. Gegenüber dem Vorurteil, nach dem Friedrich II. in ſeinen künſtleriſchen Schöpfungen zu ſehr unter dem Einfluß franzöſiſcher Gedanken geſtanden hat, muß betont werden, daß die Bauten des 18. Jahrhunderts in München und Stuttgart weit franzöſiſcher ſind als die Friedrichs des Großen. Unter den wirklich ausſchlaggebenden Architekten, die Friedrichs Gedanken und Wünſche ausführten, iſt kein Franzoſe, unter den Kunſthandwerkern und Dekorationsmalern bilden Franzoſen die ſeltenſten Ausnahmen.

Hatte ſchon die Oper den erſten klaſſiſchen Tempelgiebel nach Berlin gebracht, ſo kam unter Friedrich Wilhelm II. der klaſſiſche Stil völlig zum Durchbruch. Aus jener Zeit ſtammt das Brandenburger Tor, das Wahrzeichen von Berlin, das ſymboliſch die ſteinerne Stadt gegen die davorliegende grüne Wildnis, und das den Pariſer Platz, trotzdem ihn die Hauptſtraße der Stadt durchflutet, ſo glücklich zum einheitlichen Platze abſchließt (Abb. 85). Von demſelben Carl Gotthard Langhans, der das Brandenburger Tor baute, ſtammt nicht nur die Mohrenkolonnade, ſondern auch das ſchöne Auditorium der Tierarzneiſchule, das in der Mitte jenes prächtigen alten Parkes ſteht, für deſſen Erſchließung ſchon Auguſt Orth energiſch eintrat, der aber durch eine ganz wilde Bebauung immer mehr verloren geht. Friedrich Wilhelm II. hat ebenfalls wie ſein Vorgänger durch ſeine (im ganzen 133) Immediatbauten einen ſtarken, veredelnden Einfluß auf das Berliner Straßenbild ausgeübt, und er hat dabei den hochbedeutſamen Grundſatz ausgeſprochen, dem ganz die Worte von Benjamin Marsh entſprechen, die an die Spitze dieſer Ausführungen über die monumentale Stadt geſtellt wurden; ein Reſkript an Geh. Finanzrat Boumann vom 13. Juli 1795 enthielt nämlich den Befehl, „nicht mehr Hinter- und Nebengebäude, noch weniger Interieurbauten in Anſchlag zu bringen, weil dies gänzlich gegen den Endzweck läuft, die Stadt zu embelliren“.

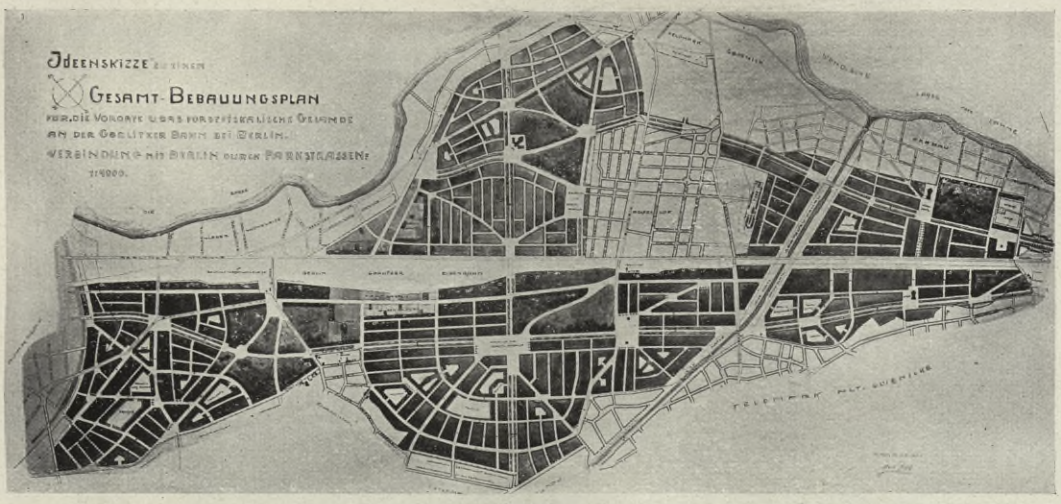
Dieſer „Endzweck, die Stadt zu embelliren,“ wurde im großartigſten Maßſtab weiter verfolgt unter der Regierung Friedrich Wilhelms III., der, ohne ein beſonderes perſönliches Verhältnis zur Kunſt zu haben, von der höchſten Vorſtellung von den monumentalen Pflichten der Hauptſtadt erfüllt war. Preußen hatte nach den Freiheitskriegen die Berechtigung empfangen, nicht bloß, wie bisher, ausnahmsweiſe und auf Grund beſonderer Leiſtungen, ſondern als reguläres Mitglied des Kollegiums der europäiſchen Großmächte zu figurieren. Kaum war nach dem Kriege die erſte Erſchöpfung öffentlicher Mittel überwunden, als Friedrich Wilhelm III. daran dachte, großartige Bauten auszuführen. In den zwanziger Jahren hauptſächlich hat ſich dieſe architektoniſche Umarbeitung der Stadt vollzogen. Die volkswirtſchaftlichen Anſchauungen ſeiner Zeit geſtatteten

Nur einen Herrn kennt die Kunst: das Bedürfnis. Gottfried Semper.

Friedrich Wilhelm III. nicht, sich auf wohnungspolitischem Gebiete zu betätigen; so wurde in ihm die traditionelle „Inclination, zu bauen" der Hohenzollern ganz einseitig in die viel mehr französische als preußische monumentale Richtung gedrängt. Hatte La Bruyère gelegentlich seiner Charakteristik des Souverains die „Fähigkeit, Projekte überraschender Bauten zu gestalten und auszuführen" zu den notwendigen Herrschertugenden gerechnet, so hatte Ludwig XIV. auf seinem Sterbebette den Dauphin vor der „Inklination zu bauen" gewarnt, als vor dem „Ruin der Völker". In dem zur Großmacht heranwachsenden Preußen mußte denn auch die Stadtbaukunst in echt preußischem Sinne in den segensreichen Dienst des Staatsgedankens treten. Hier kam es nicht darauf an, der Mit- und Nachwelt großartige Werke vor Augen zu stellen als Denkmale der Prachtliebe eines mächtigen Königs — so hatte Schlüter noch die Sache aufgefaßt —, sondern es handelte sich darum, bei äußerster Sparsamkeit möglichst Großes auszuführen, überall, wo nur das Schöne gewollt schien, dennoch fast ausschließlich von der Idee des Nützlichen auszugehen, zu benutzen, was an vorhandenen Resten alter Bauten irgend verwendbar war, umzubauen, aufzuarbeiten, zu maskieren. Dem Architekten erwuchs nicht die Aufgabe, als genialer Künstler gewaltige Pläne zu ersinnen, sondern als geübter Beamter billige, umfangreiche Nützlichkeitsbauten so zu errichten, daß sie die Gestalt monumentaler Schöpfungen von tadelloser Schönheit annähmen. Und hierfür fand der König Schinkel, den „großen Architekten der Stadt Berlin", den großen Organisator, der Berlin zu einer Hauptstadt im höchsten Sinne erheben wollte.

Schinkel, geschult im preußischen Dienste, begriff gleich den andern Beamten Friedrich Wilhelms III., daß es Preußens Aufgabe damals war, seine geringen Mittel würdig zu verwalten. Das ist das Große jener Generation, daß sie ihre Mission mit heroischer Selbstverleugnung erfüllte. Jeder war stolz darauf, mit dafür einzustehen, daß die Armut zur Verwendung komme, als wenn sie Reichtum sei. Und deshalb, so peinlich es ist, Schinkel als geplagten rechnenden Chef des preußischen Bauwesens über Plänen sich abmühen zu sehen, welche selten überhaupt, niemals aber in ihrer ersten vollen Gestalt zur Ausführung kamen: historisch betrachtet bildet diese verzehrende Arbeit einen Teil seines Ruhmes. Und nun ist es ein bewundernswürdiger Anblick, was Schinkel unter diesen Verhältnissen geleistet hat. Schinkel faßte sein Berlin, wie Michelangelo sein Rom gefaßt hatte, im ganzen, um es zu organisieren. Wie Michelangelo für das neue Rom, das sich im Trientiner Konzil noch einmal als Herrin Europas konstituiert hatte, eine neue Architektur erfand und mit seinen Malereien und Skulpturen auf die, welche dieses Rom bewohnten, einen Einfluß ausübte, wie nur Phidias vor ihm, so sollten durch Schinkel in Berlin nicht bloß Gebäude aufsteigen, sondern auch was die Bewohner dieser Häuser dächten, sollte zuletzt ein Resultat der scheinbar nur architektonischen Arbeit des Künstlers sein. Auch Schinkel ließ, wie Schlüter getan, was östlich vom Flusse lag, außer Rechnung. Es kam darauf an, der westlichen Monumentalstadt, die sich von der ausgeprägt landwirtschaftlichen Charakter tragenden östlichen Ackerbürgerstadt klar unterschied, das volle Gepräge einer Hauptstadt zu geben. Die Ausgestaltung der großen Hauptachsen der Stadt, besonders der Linden und der Leipziger Straße, der Plätze und Tore, die künstlerische Einbeziehung der Um-

Abb. 94 u. 95. Ausſteller: Prof. Theodor Goecke, Landesbaurat, Berlin, und Architekt Franz Steinbrucker, Berlin-Friedenau.



Beiſpiel für die Schäden, die aus dem Mangel einer ſtädtebaulichen Zentralbehörde erwachſen.

Abb. 94: Ideenſkizze zu einem Geſamtbebauungsplan für das Forſtgelände und die angrenzenden Gemeinden an der Görlitzer Eiſenbahn. Als Leitmotiv auf jeder Seite der Eiſenbahn eine 50—80 m breite, einerſeits die Verbindung mit Groß-Berlin herſtellende, andererſeits die zukünftige Entwicklung nach außen hin weittragende Radialſtraße, die als Parkſtraße ausgeſtaltet, zugleich die bei jeder Gemeinde als öffentliche Grünanlage zu erhaltenden Reſtſtücke des Waldes miteinander verbindet.

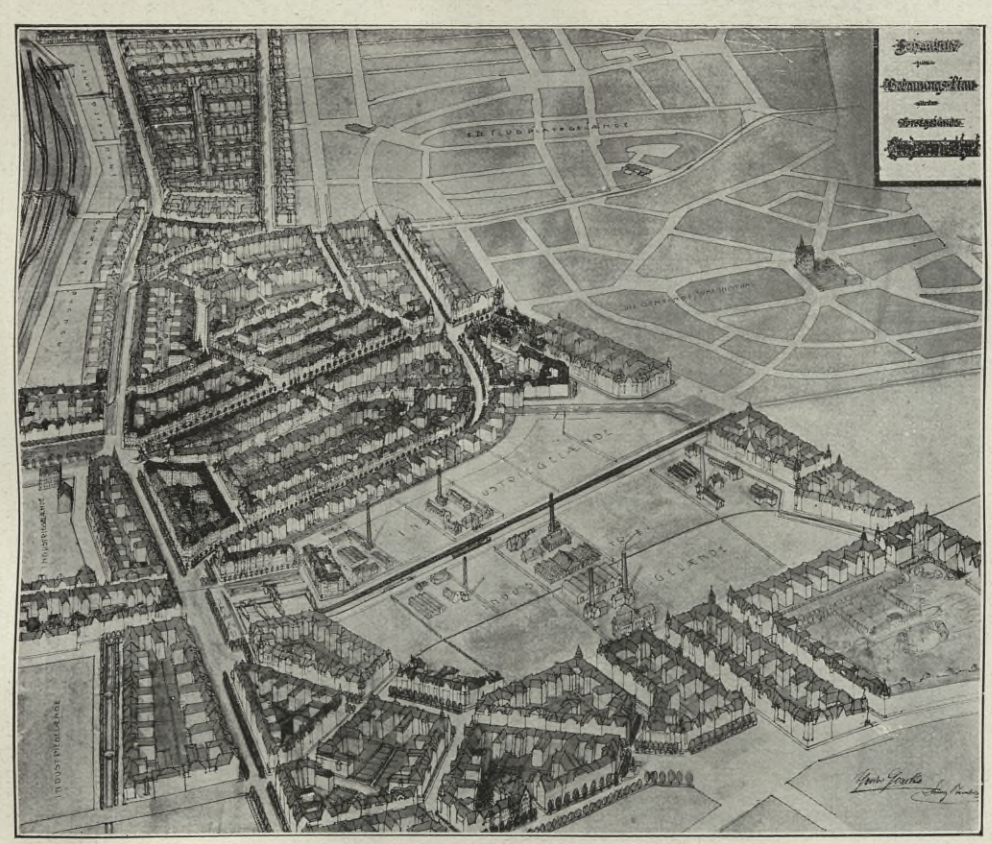
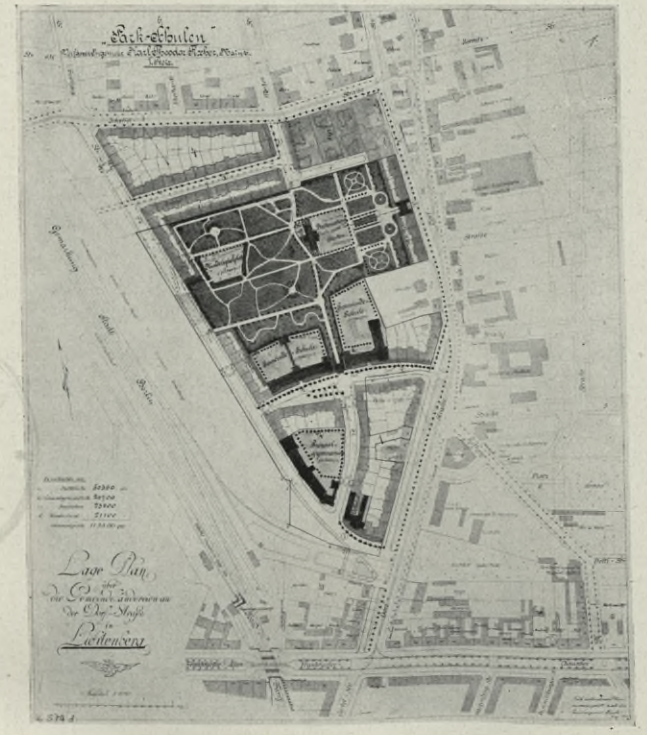


Abb. 95: Der erſtrebte Geſamtbebauungsplan iſt nicht zuſtande gekommen. Für eine der beteiligten Gemeinden, Johannistal, wurde ein ſelbſtändiger Bebauungsplan aufgeſtellt, der, ohne Rückſicht auf die Nachbargemeinden zu nehmen, ganz anders als ſeinerzeit im Geſamtbilde angenommen war, ausgefallen iſt. Scheidung zwiſchen Induſtrie- und Wohnvierteln; ein großer Teil iſt vorläufig noch von einem Flugplatze belegt. Hauptmotiv die vom Bahnhofe herkommende Verkehrsſtraße, in deren Mitte die gegenwärtige Chauſſee als Promenade erhalten bleiben ſoll. Durch dieſe wird der jetzt noch hinter dem Walde liegende Ort der Eiſenbahn ſcheinbar näher gebracht.

Abb. 96 u. 97. Ausſteller: Stadt Lichtenberg.



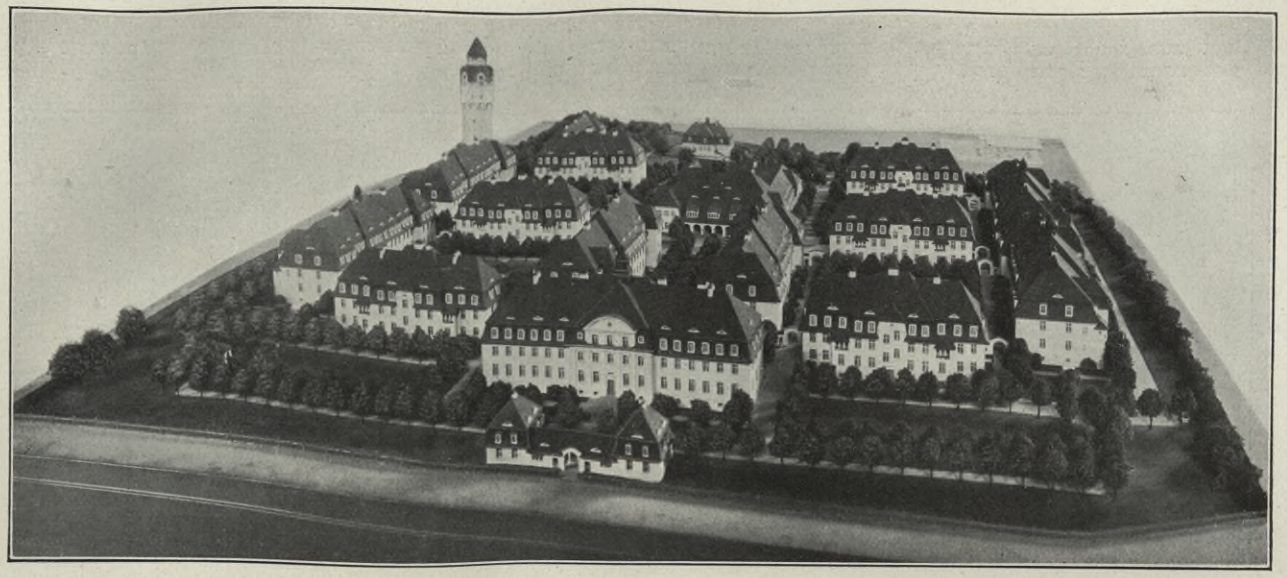
Der mit dem II. Preiſe gekrönte Entwurf des Architekten Hans Bernoulli-Berlin.

Der Ausführungs-Entwurf von Stadtbaurat Uhlig.

Neugeſtaltung eines Stückes des Bebauungsplanes (von 1858—62 an), d. h. innerhalb der großen „Gürtelſtraße", aber außerhalb der Ringbahn gelegen: das hier zur Aufteilung kommende Gebiet von 12,7 ha war nur ein Teil eines der rieſigen Blocks des alten Bebauungsplanes. Es wurde von der Stadt Lichtenberg für die Schaffung eines Stadtparkes, den Bau von Schulen und teilweiſe Verwertung zu Wohnhauszwecken gekauft. Auf Grund eines Wettbewerbs führt das Stadtbauamt nach eigenem Plane die Aufteilung durch. Wieder ein Beiſpiel für die Richtigkeit der ſtädtebaulichen Forderung von 1874 und 1906, daß die Aufgaben des ſtädtebaulichen Grundplanes zu trennen ſind von der untergeordneten Teilung, die wiederum beſondere hingebungsvolle Kleinarbeit erfordert.

Abb. 98. Ausſteller: Dr.-Ing. Geh. Baurat Ludwig Hoffmann, Stadtbaurat, Berlin.

Das Alt-Leute-Heim der Stadtgemeinde Berlin in Buch nimmt in ſechs großen und vier kleinen Pavillons ſowie in einem Ehepaarhauſe 1500 Altersſchwache und Sieche beiderlei Geſchlechts auf. Es wurde im Jahre 1909 eröffnet.



Städtiſches Krankenhaus Rixdorf. Durch das Pförtnerhaus zur Verwaltung. Aufnahme der Kranken an der äußeren Seite der Pavillons ohne Berührung des großen Gartens. Liegehallen nach Süden. Infektionspavillons abſeits im oberen Garten. Von beſonderer Straße erreichbares Wirtſchaftsgebäude, um einen Hof gruppiert. Dadurch Fernhaltung des Lärmes, Kohlenſtaubes uſw. vom Krankenbetrieb. Beerdigungskapelle ebenfalls von beſonderer Straße erreichbar, am Sezierhaus gelegen.

Das Krankenhaus iſt auch bodenpolitiſch ein intereſſantes Unternehmen. Es iſt auf einem außerhalb der Gemeindegrenzen liegenden Grundſtück erbaut, das 150000 M. koſtete, während dasſelbe Grundſtück innerhalb Rixdorfs etwa zehnmal ſo viel gekoſtet hätte.

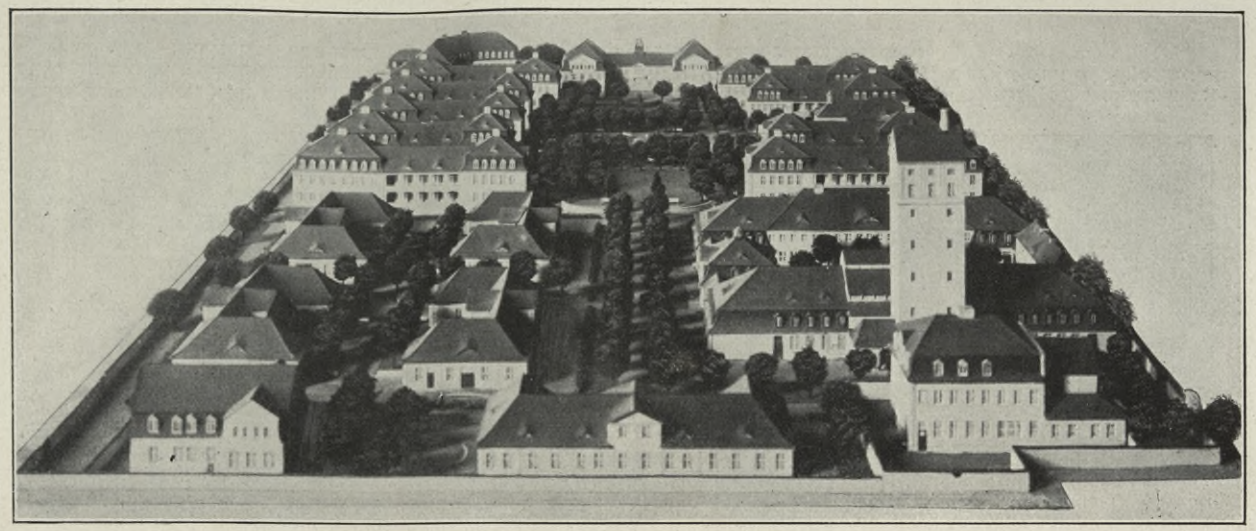
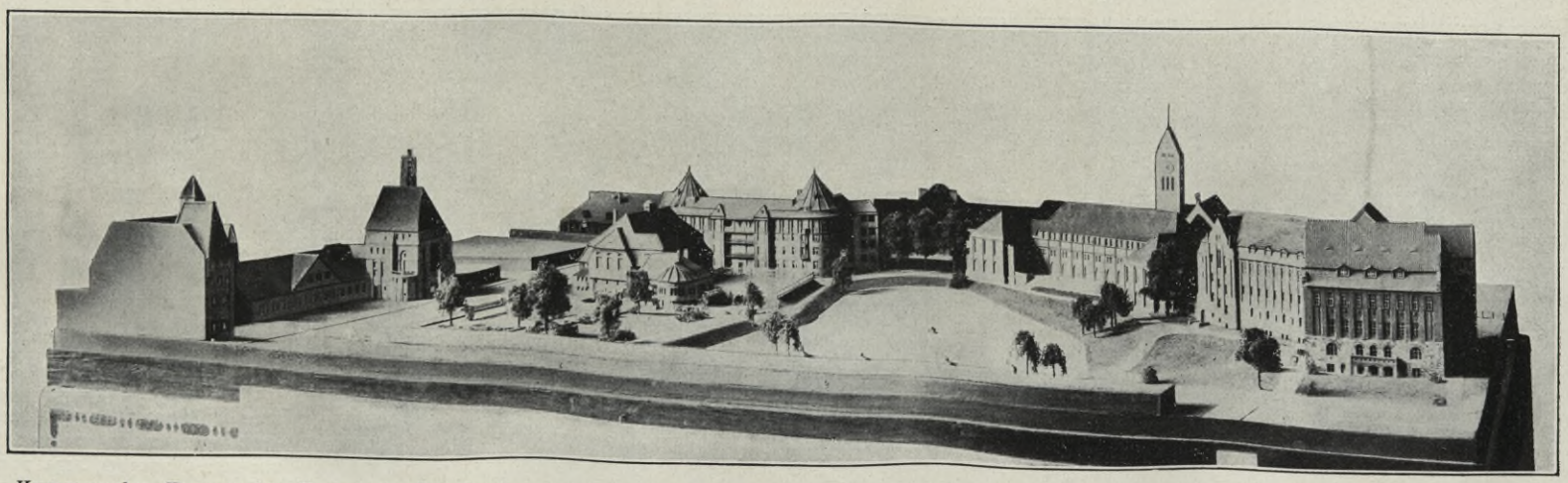


Abb. 99. Ausſteller: Stadt Rixdorf (Stadtbaurat Kiehl).

Abb. 100. Ausſteller: Profeſſor Paul Schultze-Naumburg.

Ausgeſtaltung eines bereits angelegten halbkreisförmigen Platzes in Zehlendorf-Weſt. Beweis, daß die verrufene Sternplatzform einer künſtleriſchen Behandlung ſehr wohl fähig iſt. Namentlich in gartenſtadtartiger Umgebung können mit dem Sternplatz, der ja aus dem formalen Garten in den Städtebau übernommen wurde, glückliche Wirkungen erzielt werden.

Abb. 101. Ausſteller: Gemeinde Weißenſee (Baurat Bühring).



Kommunales Forum der Gemeinde Weißenſee; um ein kleines Gewäſſer ſind gruppiert: Gemeinde-Turn- und Feſthalle nebſt Reſtaurationsgebäude, Beamtenwohnhaus, Volksbad, Reform-Realgymnaſium, Hochbauten der Kanaliſation, Gebäude der Freiwilligen Feuerwehr nebſt Wohnungen der Feuerwehrleute.

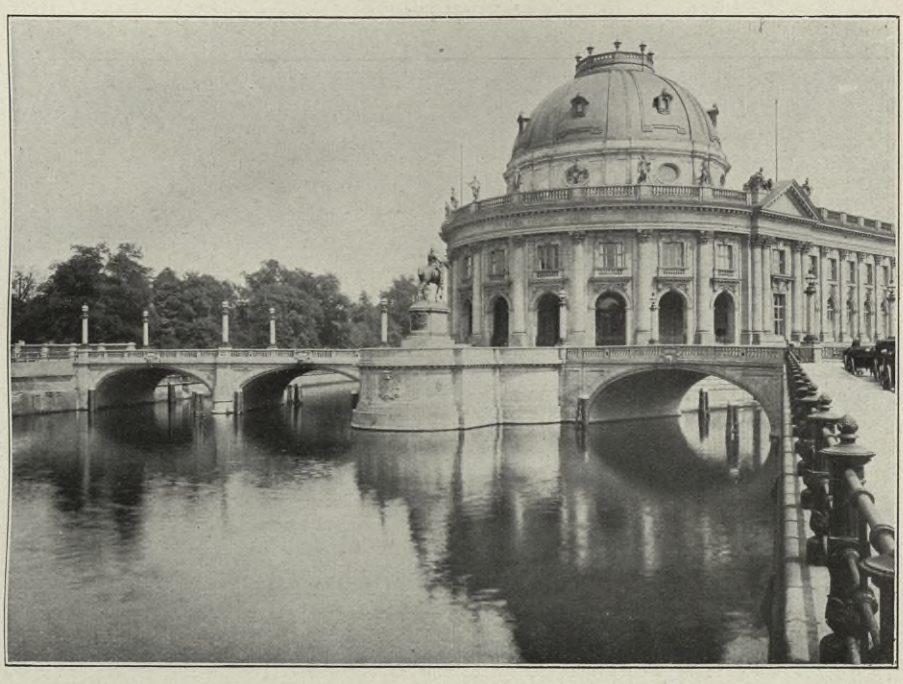
gegend finden Schinkel unermüdlich an der Arbeit. Ist auch nur ein kleiner Teil von dem wirklich entstanden, was er zu bauen vorschlug, so ist dies doch mit so intensiver Kunst ausgeführt worden, daß es in Verbindung mit dem, was Schinkels Schüler bauten und was sein Freund und Genosse Rauch an Denkmalen aufstellte, maßgebend für die moderne Physionomie der Stadt geworden ist. (Vgl. auch Abb. 1 und 2.)

Der Lustgarten schloß damals, lange vor dem Bau der Kaiser Wilhelm-Straße, die Linden, die Hauptachse Berlins ab; der Lustgarten war das Lieblingsfeld der Schinkelschen Schaffenslust. Wer ihn heute von der alten Hundebrücke, der heutigen Schloßbrücke, aus betritt, ahnt nicht, wie unendlich viele Projekte von Schinkel für diesen Platz gemacht worden sind. Allein seine Skizzen für das Denkmal Friedrichs des Großen, das er dort aufstellen wollte, offenbaren einen Reichtum, der gleichsam eine ganze Denkmalkunde enthält. Alle Kombinationen erscheinen erschöpft, vom einfachen Reiterstandbilde, wo der König, wie der kapitolinische Marc Aurel zu Pferde, über einen Grund zerbrochener Waffen hinreitet, bis zu den kompliziertesten Erfindungen, wo Hallen, Tempel, Obelisken, Stelen, Triumphbogen verwandt worden sind, als hätte Schinkel durch die alle Möglichkeiten erschöpfende Mannigfaltigkeit seinen königlichen Bauherrn nötigen wollen, sich für einen dieser Vorschläge zu entscheiden. Auch mußte der an jeder Seite ganz sichtbare Platz ihn aufs höchste reizen. Dicht am Wege befindlich, hinderte er doch niemand, ließ zugleich aber, man mochte kommen, woher man wollte, niemandes Blicke los. Einer der großartigsten unter diesen Entwürfen „ist, nach Schinkels eigenen Worten, berechnet, das alte Gebäude der Schloßapotheke zu decken und hier den Hintergrund der großen Prachtstraße vom Brandenburger Tore bis zum königlichen Schlosse zu bilden, welcher sehr vermißt wird". Zwischen Schloß und Dom, weit jedoch über den Platz vorspringend, welchen die Schloßapotheke einnimmt, wollte Schinkel den Erinnerungsbau auftürmen. Hier wollte er in völliger Unbefangenheit griechisch-römische Architektur dicht neben das in italienischer Renaissance gehaltene Schloß setzen, wie es ihm sein Grundsatz, „jede Konstruktion sei rein, vollständig und in sich abgeschlossen" erlaubte. Auf einem stufenreichen Unterbau sollte, nach zwei Seiten vortretend, eine offene Säulenhalle sich erheben, drei Etagen übereinander, drei Rückwände mit Gemälden, welche Friedrichs Taten schildern. Diese offene Halle nahm das Denkmal in ihre Arme: einen Siegeswagen mit vier Rossen, auf dem der Held einherzieht. Hoch über der Mitte der Halle, hinter ihr stehend, mit der Grundfläche bereits auf dem Gelände der Schloßapotheke, ragt ein korinthischer Tempel auf, während rechts und links die Dächer der Hallenvorsprünge mit massiven Bosketts lebendigen Grüns besetzt sind. Es kann kaum etwas Festlicheres, Sieg und Ruhm mehr verkündendes gedacht werden. Auch für den Neubau des benachbarten Domes liegen Schinkels Entwürfe einer Kuppelkirche vor, großartig aber fein in den Gliederungen, etwa als wenn man das Projekt der Peterskirche, das Michelangelo ausführen wollte, in die schlankere Form Bramantes zurückübersetzt. Aber wie die großen Denkmalsentwürfe blieb auch dies Domprojekt unausgeführt; die verwandte Schöpfung in Potsdam (Abb. 76) mit den später angefügten Ecktürmen gibt Schinkels Gedanken der Kuppelkirche nicht mehr rein wieder. Da der König sich für keinen der Denkmalsentwürfe für den Lustgarten entschied, mußte Schinkel mit seinem Projekte wandern. Er faßte deswegen das Forum zwischen Universität und Oper ins Auge und plante eine Neugestaltung mit dorischen

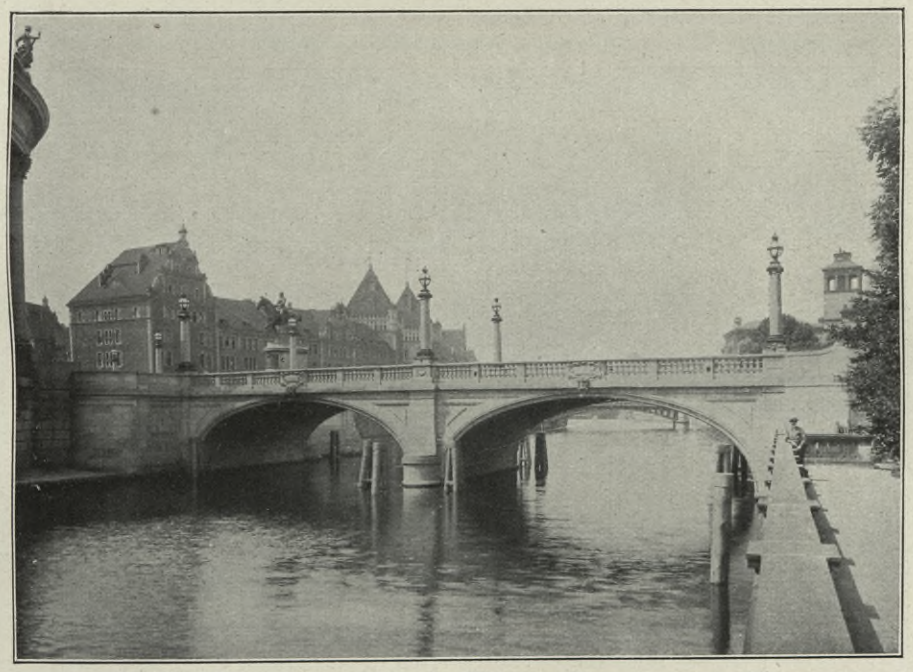
Säulenhallen, dem Reiterſtandbild davor und einer Art Trajansſäule in der Mitte. Auch dem anſchließenden Platz zwiſchen Oper und Bibliothek wurde vorübergehend eine neue Geſtaltung zugedacht in einem Projekte für die Erbauung des ſpäteren Palais Kaiſer Wilhelms I. Hier zum erſte Male ſieht man Schinkel etwas vernichten wollen: zu gunſten des umfangreichſten unter den Entwürfen für den neuen Palaſt ſollte die Bibliothek fallen; die Bibliothek (auf Abb. 93 rechts), mit der Friedrich der Große in ſeinen letzten Regierungsjahren unter Wiederholung eines Entwurfes des großen Wiener Barockmeiſters Fiſcher von Erlach den Opernplatz neu geſtaltet hatte; Schinkel verglich ſie mit dem, was er an ihre Stelle ſetzen wollte und dann ſchien ſie ihm dem Opernplatz „ein düſteres Anſehen" zu geben. Sein Projekt ging ſozuſagen auf Erweiterung des Platzraumes durch Anfügen eines neuen Raumvolumens: ſtatt der Bibliothek ſollte ein ſtreng formaler, in vier Terraſſen anſteigender Garten den Platzraum erweitern und ausklingen laſſen in eine bis dahin unerforſchte, gleichſam vierte Dimenſion. Auf der Höhe ſollte eine in regelmäßigen Abſtänden mit den Kugeln kleiner Bäume beſetzte „leichte Arkadenhalle das Ganze krönen und alles von der dahinterliegenden Stadt bedecken und nichts von unangenehmen Hinterhäuſern und Giebeln ſichtbar werden laſſen". Die Türme des Gendarmenmarktes dagegen ragten bei der neuen Anordnung prächtig aus dem Hintergrunde. Der Platz ſelber (zwiſchen Oper und Bibliothek), auf dem heute der Hügel mit großen Büſchen angeſchüttet iſt, blieb in allen Entwürfen von Bäumen gänzlich frei und in ſeiner Raumwirkung unangetaſtet. Auch für die Ausgeſtaltung des Pariſer Platzes liegen Entwürfe vor. Auch vor dem Brandenburger Tor ſollte ein Platz entſtehen, abgeſchloſſen durch niedrige, breite Baluſtraden, die ſich nach den drei Hauptrichtungen in weiten Öffnungen auftun. Für den Tiergarten gab er neue Wege und points de vue an.

Ebenſoviel Arbeit wie der Lindenachſe ſchenkte Schinkel der anderen Hauptachſe der Stadt, der Leipziger Straße. Der Bau des Potsdamer Tores nach Schinkels Entwürfen (Abb. 106) entſprach den höheren Gedanken nicht, die er für dieſe Stelle hegte. Schinkel konnte durch ſein neues Tor dem Leipziger Platz zwar ſeine „ganz regelmäßige Form" wiedergeben und gewann für den Raum vor dem Tor durch Schaffung eines formalen kleinen Sternplatzes (fünf einmündende Straßen) „mit einem Baumkranz" „ein heiteres Anſehen" an Stelle der vorher herrſchenden „höchſt unangenehmen Beengung des Platzes außerhalb des Tores"; der Leipziger Platz wurde „mit ſchönem Raſen bedeckt, auf welchem Baumgruppen ſtehen. Die beiden Abteilungen des Platzes ſind mit eiſernen Gittern eingefaßt und mit acht Figurengruppen beſtellt worden, die ehemals eine alte eingegangene Brücke am Opernhauſe zierten". Aber an Stelle des kleinen Sternplatzes hätte Schinkel gern unter ſtarker Hinausſchiebung der Stadtmauer einen langgeſtreckten, von Baumreihen eingefaßten Platz entſtehen laſſen, der ſo groß war, daß er eine Gliederung zur Platzgruppe durch einen zentral geſtellten Dom in gotiſcher oder, wie Schinkel zu ſagen vorzieht: vaterländiſcher Bauweiſe als Erinnerungsbau an die Freiheitskriege vertrug. Vor und hinter ihm ſollten springbrunnen- geſchmückte Plätze gruppiert werden. Durch das Tor aber und über die Stadtmauer hinüber, die in ein Gitter aufgelöſt werden ſollte, würde das Grün der Gärten draußen unmittelbar an das des Platzes ſich anſchließen und ſo den Übergang der Stadt in die Landſchaft vermitteln.

Abb. 102 u. 103. Ausſteller: Tiefbau-Deputation und Verkehrs-Deputation.



Monbijou-Brücke mit Kaiſer Friedrich-Muſeum (Architekt Geh. u. Hof-Baurat v. Ihne) ſpreeaufwärts geſehen.

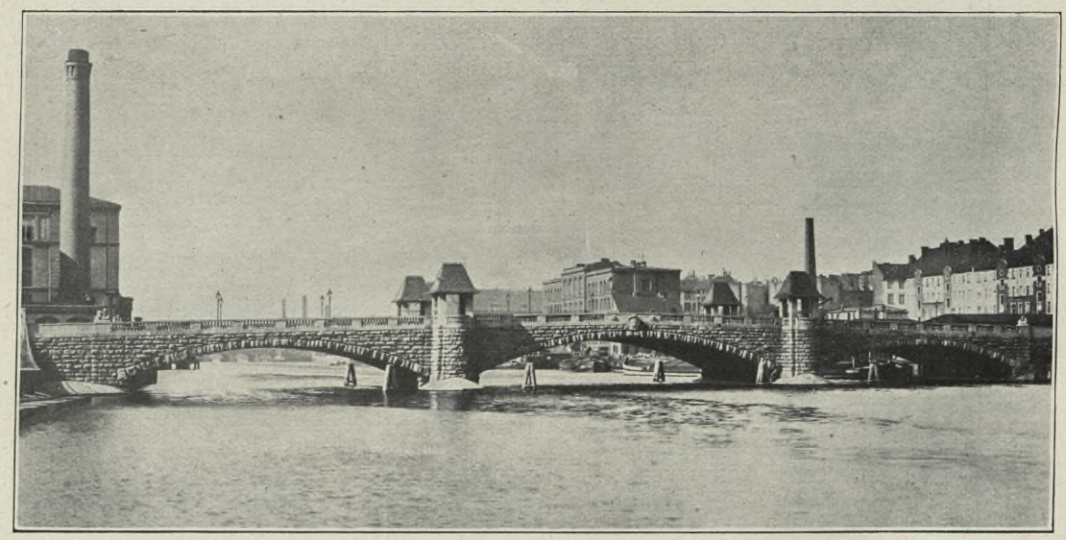


Dieſelbe Brücke (ganz links das Muſeum) ſtromabwärts geſehen.

Beiſpiele neuer Berliner Brücken.

Abb. 104 u. 105. Ausſteller: Tiefbau-Deputation und Verkehrs-Deputation. (Geh. und Stadt-Baurat Krauſe).

Grünſtraßenbrücke. Arch. Prof. A Meſſel † und Geh. Baurat Friedrich Krauſe.



Brommybrücke. Arch. Prof. A. Meſſel † und Geh. Baurat Friedrich Krauſe.

Beiſpiele neuer Berliner Brücken.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA KRAKOWSKA

Bildete dieſer Dom den Augenpunkt für die die Leipzigerſtraße Herabkommenden, ſo ſollte nach der anderen Richtung ein Turm den gleichen Dienſt leiſten, der zwiſchen Dönhoffplatz und Spittelmarkt, in die Mitte der Straße vorſpringend, ſeine Stelle fände. Für dieſen Turm beſitzen wir wohl die zahlreichſten Projekte, welche von Schinkel je für denſelben Bau entworfen worden ſind. Es ſcheint, als habe er den „Turm an ſich“ entdecken wollen. Griechiſche, gotiſche, römiſche, romaniſche, italieniſche Elemente benutzt er. Den Vorrang haben die Zeichnungen, welche unter dem Einfluſſe von Giottos Glockenturm entſtanden ſind. Denn, ſo führt Schinkel aus: „Ein Turm, wie er für den vorliegenden Zweck, als bedeutend wirkendes Bauwerk, am Ende einer ſehr langen Straße verlangt wurde, konnte bei der durch die Örtlichkeit vorgeſchriebenen geringen Grundfläche nur durch die Höhe bedeutend werden; ein ſolches Verhältnis in der Architektur eignet ſich mehr für den Stil des Mittelalters als für den des griechiſchen und römiſchen Altertums, und hieraus ging dann der Stil hervor, in welchem die ganze Anlage gehalten wurde.“ (Vgl. Abb. 106.) Das weitere Beſtreben Schinkels ging dahin, „aus dem Stil des Mittelalters nur dasjenige in Anwendung zu bringen, was ſich als reiner Vorteil für die Konſtruktion bewährt hatte“. „Dies Beſtreben ging alſo dahin, alles Überflüſſige aus dieſem Stil zu vermeiden“, mit anderen Worten: einen neuen Stil zu ſchaffen. Die Würdigung dieſes Ringens um neue Ausdrucksformen iſt weſentlich bei der Beurteilung des ſtädtebaulichen Wirkens Schinkels.

Ganz frei betätigen durfte ſich Schinkel bei ſeinem Muſeum. Am Luſtgarten erſtand dieſer köſtliche Bau, den Hermann Grimm ein in glücklicher Ehe des deutſchen und griechiſchen Geiſtes gezeugtes Kind, Schinkels Iphigenie, nennt. Dieſer Vergleich Grimms iſt in mancher Richtung fruchtbar. Die neue deutſche Geiſteswelt, die Goethe in gewollter Anlehnung an die ihm bekannten Reſte römiſcher und auch griechiſcher Kultur geſchaffen hat, fand eine beſonders ſchöne Verkörperung in Goethes Iphigenie und übte die nachhaltigſte Wirkung auf alle ſchöpferiſchen Kräfte der verſchiedenen Gebiete deutſcher Kunſt aus. Was Goethe als Dichter geleiſtet hat, mußten die Künſtler, die das Bild der künftigen Stadt beherrſchen wollten, als Architekten leiſten. Sie mußten einen Stil finden, der — wie Schinkel es ausdrückte — alles „dasjenige in Anwendung bringt, was ſich in der Entwicklung als reiner Vorteil für die Konſtruktion und als ein vorher nicht bekannter, für jede Zeit nützlich anzuwendender Zuwachs, dem die äſthetiſche Wirkung zugleich nicht fehlte, bewährt hat“. Bei der Abwertung deſſen, was für die Zukunft übernommen werden ſollte, ſpielten allgemeine Bildungs- und Gefühlswerte eine große Rolle. In dieſem Zuſammenhang verdienen vielleicht gerade die Eingangsworte von Goethes Iphigenie beſondere Beachtung, wenn man verſucht, die eigentümliche Stellung zu erklären, die der bildende Künſtler jener Zeit, in deſſen Herzen gotiſche Romantikerträume mit den Idealen des neuen Goetheſchen Klaſſizismus kämpften, in der für den Städtebau ſo wichtigen Frage der Einordnung des Baum- und Strauchwerks in das Straßenbild einnahm. Iphigenie tritt aus einem klaſſiſchen Tempel „heraus in eure Schatten, rege Wipfel des alten, heil'gen, dichtbelaubten Haines“. Ein Verſuch, dieſe Verbindung zwiſchen Wald und klaſſiſcher Architektur im Städtebau zu wiederholen, wäre ein Fehler geweſen, den Schinkel vermied. Aber bei allen Bauten Schinkels findet ſich eine wahre Romantikerfreude an reichem Baumwerk, wie ſie die Renaiſſance nicht gekannt hat. Keine Schinkelſchen Projekte beinahe, in denen nicht geſchickt angeordneter

Baumwuchs eine zwar dienende, aber immer wichtige Rolle spielt. Ginge es nach Schinkel, so wäre Berlin ein idealisierter Wald, aus dem die Kirchen, Schlösser und Bildsäulen sich erheben. Der überwuchernde „dichtbelaubte Hain" jedoch findet sich bei Schinkel nur in Entwürfen für gänzlich einsam stehende, in gralburgenhafter Wildnis verlorene Kathedralen. Im Bannkreise der Stadt werden die Bäume, Gärten und Gärtchen architektonische, oft streng formal verwendete Ingredenzien. Diese ausgiebige, aber streng in architektonische Grenzen gehaltene Baumfreude kommt klar zum Ausdruck bei dem größten der Schinkelschen Projekte, bei dem Projekte für die grandiose, letzte künstlerische Ausbildung eines Siegestempels für die Freiheitskriege, der auf dem Kreuzberge stehen sollte. Das dort vorhandene Denkmal ließe sich einem Bäumchen vergleichen, das einsam sich erhebt, während ein ganzer Wald von hundertjährigen Stämmen gleichsam projektiert war. Den Berg ringsum und weit in die Landschaft hinein sollte in der Tat Baumwuchs bedecken, ein breiter, gerader Weg vom Hallischen Tore bis zur Höhe frei bleiben. Das Hallische Tor war zu zwei nebeneinanderliegenden Toren neu projektiert, zwischen denen auf einem Obelisken ein Engel Michael stand. Die Spitze des Kreuzbergs sollte, frei von Bäumen, in drei großen Absätzen schräg abgestuft werden. Auf dem Plateau erhob sich ein vierstöckiger Unterbau. Der Rand des Ganzen oben ringsum mit Bäumen eingefaßt. Auf dieser Basis ein glatter zylinderförmiger Bau, aus dem nach den vier Himmelsrichtungen antike Tempelfassaden hervorspringen, zu denen reiche Treppen emporführen. Hoch über ihren Giebeln schließt auch dieser Randbau glatt ab, wiederum rings mit einer Baumreihe besetzt. Nun erst war der Grund für die eigentliche Siegeskirche gewonnen, die aus den letzten Baumgipfeln als gotischer Zentralbau in unzähligen Spitzen, die mittelste die höchste, emporstieg. Dieses Projekt hat etwas Überwältigendes. Die Abwechselung der mächtigen Konstruktionen mit Baumwuchs läßt den Bau als eine natürliche Fortsetzung der Anhöhe erscheinen. Ausgeführt würde dieses Werk meilenweit in die Runde sichtbar und ein Wahrzeichen für Berlin geworden sein, wie es die Peterskuppel für Rom ward.

Das ist das Berlin, das Schinkel gebaut haben würde, wenn er gedurft hätte [115]). Seine Lebenskraft brach ab in den Jahren, wo seine Schöpfungen dieser Kraft am meisten bedurften. Auch Michelangelo sah nichts vollendet als er starb, doch seine Träume, wenn auch hier und da nicht ganz so, wie er wollte, sind nach ihm zur Wirklichkeit geworden. Kurze Zeit nach Schinkels Fortgang dagegen waren alle Bedingungen von Grund aus verändert, unter denen er für sein Berlin seine Pläne schuf. Er ahnte nichts von den Bauten, um die es sich heute handelt: Eisenbahnhöfe und Hochbahnen, Fabriken, Paläste großer Industrie- und Geldgesellschaften, Bureau- und Warenhäuser, Kais und Kanäle. Ihm war das echte Material versagt, in dem heute gearbeitet wird. Sein Berlin war arm und menschenleer. Er wollte es zu seinem Ideale einer deutschen Hauptstadt erheben, wo Handel und Fabriktätigkeit kaum vertreten sind, während Universität und Akademie neben der im Verborgenen fast geräuschlos arbeitenden Staatsmaschine die entscheidenden Momente bilden. Heute ist Berlin die Mitte des durch Eisenbahnen und Telegraphen fest zusammengehaltenen Landes, der Punkt, zu dem die energischsten Kräfte von allen Seiten unablässig zu Tausenden zuströmen, einer der größten Märkte der Welt, einer der Zentralen der Weltwirtschaft. Der Potsdamer Platz (Abb. 106), den sich Schinkel als eine stille Lichtung vor dem Urwalde des Tiergartens gedacht hatte, auf dem er seine Knaben Ball

Stadtgebiet, Bevölkerung und Verkehr der Schnellbahnstädte im Jahre 1908.

Aus der Schrift:
Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr
von P. Wittig, Königl. Baurat,
Direktor der Hochbahngesellschaft.
Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.
Berlin 1909.

Im ganzen sind es heute erst sieben Weltstädte, in denen elektrische Schnellbahnen, zumeist Hoch- und Untergrundbahnen, in größerem Umfange in Betrieb sind. Es sind dies: London, Paris, Berlin, New York, Boston, Chicago, Philadelphia. In diese Reihe der Schnellbahnstädte werden in der nächsten Zukunft durch die Eröffnung im Bau befindlicher Bahnen Hamburg und Buenos Aires eintreten.

Die umstehende Tafel (Abb. 107) gibt eine vergleichende Zusammenstellung über die Größe der Stadtgebiete, das allmähliche Anwachsen der Einwohnerzahl und den Personenverkehr der erstgenannten sieben Städte. Die Diagramme über das Wachstum der Bevölkerung zeigen, daß die Zunahme seit Mitte des vorigen Jahrhunderts besonders stark eingesetzt hat und geben ein Bild von der schnellen Entwicklung der amerikanischen Städte. Die kreisförmigen Flächendiagramme veranschaulichen die Größe des Personenverkehrs. Geben diese Kreise in ihrer Gesamtfläche ein vergleichsfähiges Bild der Summe des Personenverkehrs an sich, so stellen die nach oben gerichteten Ausschnitte den Anteil des elektrischen Stadtschnellbetriebes dar.

Die beigefügte Zahlentabelle faßt die Hauptergebnisse zusammen. Sie läßt u. a. die weitläufige Bebauung amerikanischer Städte mit 4—12000 Einwohnern auf das qkm erkennen, im Gegensatz zu den europäischen Städten mit 30—35000 Einwohnern auf das qkm.

Wird lediglich der elektrische Schnellverkehr ins Auge gefaßt, so ordnet sich die Reihenfolge der Städte nach dessen Größe wie folgt:

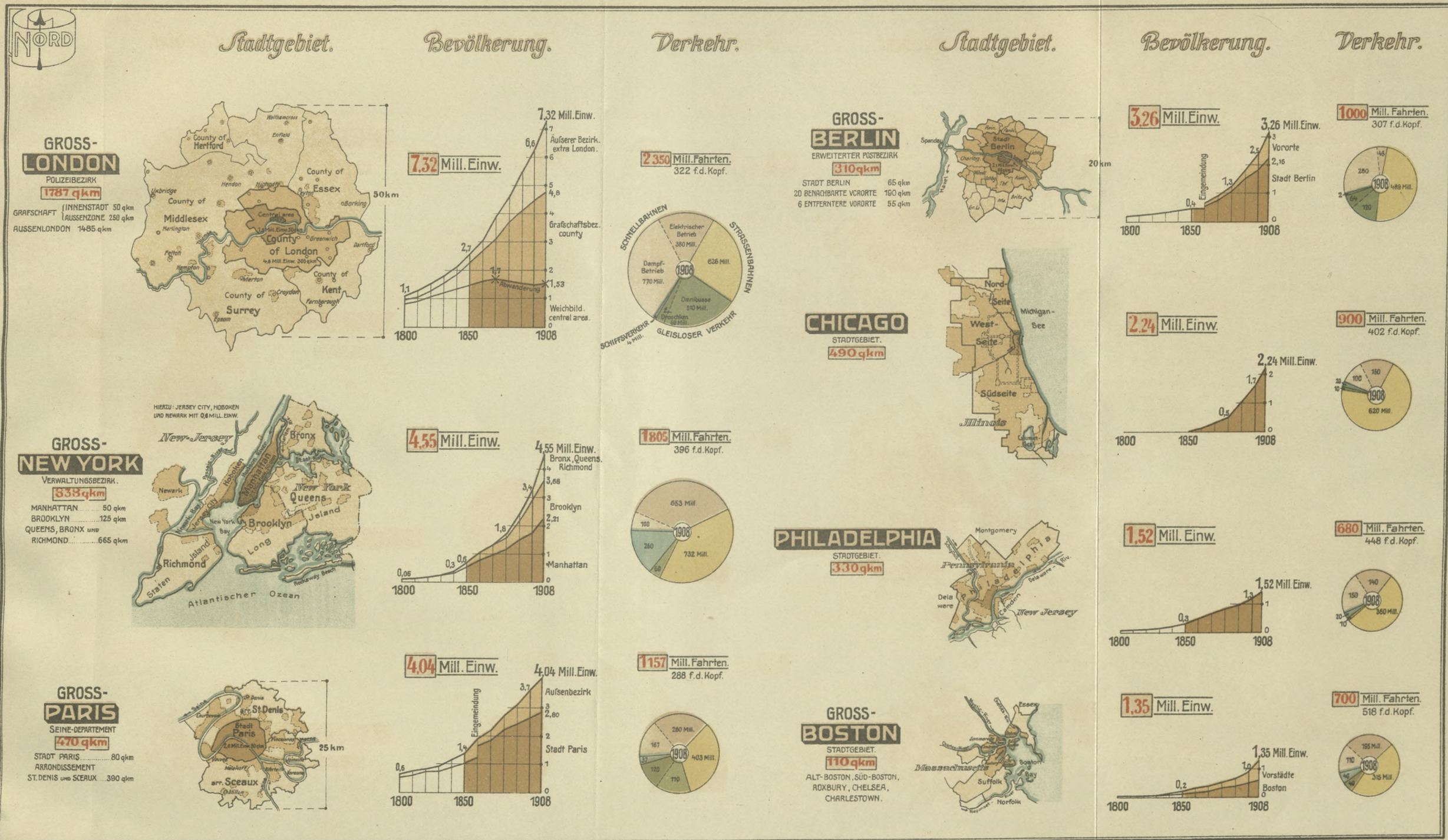
	jährlich Millionen Fahrgäste	= %	des Gesamtverkehrs von Millionen
Groß-New York	653	36	1805
Groß-London	380	16	2350
Groß-Paris	260	23	1157
Groß-Boston	180	26	700
Chicago	150	17	900
Philadelphia	140	21	680
Groß-Berlin	45	4 1/2	1000

Die Fahrtenzahl auf den Kopf der Bevölkerung schwankt bei den verschiedenen Städten zwischen 288 und 518 und beträgt im Durchschnitt 354 für das Jahr oder täglich 1 Fahrt.

Stadtbezirke	Einwohner Millionen	Gebiet qkm	Zahl der Einwohner auf das qkm	Millionen Fahrgäste: Gesamt-Verkehr	Vorort- und Stadt-Eisenbahnen	Elektr. Hoch- und Untergrundbahnen	Straßenbahnen	Omnibusse, Droschken. Dampfschiffe.	Jährl. Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung
Groß-London (Polizeibezirk)									
Grafschaft { Innenstadt	1,530	50	30 600						
Grafschaft { Außenzone	3,270	252	13 000						
Außenlondon	2,520	1485	1 700						
Zus.	**7,320**	**1787**	**4 100**	**2350**	**770**	**380**	**626**	**574**	**322**
Groß-New York (Verwaltungsbezirk)									
Manhattan	2,210	50	44 200						
Brooklyn	1,470	125	11 800						
Queens, Bronx, Richmond	0,870	665	1 300						
Zus.	**4,550**	**840**	**5 400**	**1805**	**100**	**653**	**732**	**320**	**396**
Groß-Paris (Seine-Département)									
Stadt Paris	2,800	80	35 000						
Arrondissements St. Denis und Sceaux	1,240	390	3 200						
Zus.	**4,040**	**470**	**8 600**	**1157**	**167**	**260**	**403**	**327**	**288**
Groß-Berlin*) (Erweiterter Postbezirk)									
Stadt Berlin (13 Standesamtsbezirke) . .	2,160	65	33 200						
20 benachbarte Vororte	0,985	190	5 200						
6 entferntere südliche Vororte	0,115	55	2 100						
Zus.	**3,260**	**310**	**10 500**	**1000**	**280**	**45**	**489**	**186**	**307**
Chicago	**2,240**	**490**	**4 600**	**900**	**100**	**150**	**620**	**30**	**402**
Philadelphia	**1,520**	**330**	**4 600**	**680**	**150**	**140**	**360**	**30**	**448**
Groß-Boston**) (Alt-Boston, Süd-Boston, Roxbury, Charlestown, Chelsea) . . .	**1,350**	**110**	**12 300**	**700**	**110**	**195**	**315**	**80**	**518**

*) Das unter dem „Zweckverband Groß-Berlin" vereinigte Gebiet wird rd. 352 qkm betragen.

**) Außer dem hier abgegrenzten Begriff „Groß-Boston" gibt es einen weiteren Rahmen, dargestellt durch den sogenannten „Metropolitan District", dessen 39 Gemeinden durch Zweckverbände (Park-, Wasser- und Kanalisationswesen) zusammengefaßt sind. Bezogen auf dieses Gebiet, dessen Fläche einen Radius von rd. 16 km hat und dessen Bevölkerung im Jahre 1910 1,42 Millionen Einwohner betrug, ist die Einwohnerzahl auf das qkm bedeutend geringer.



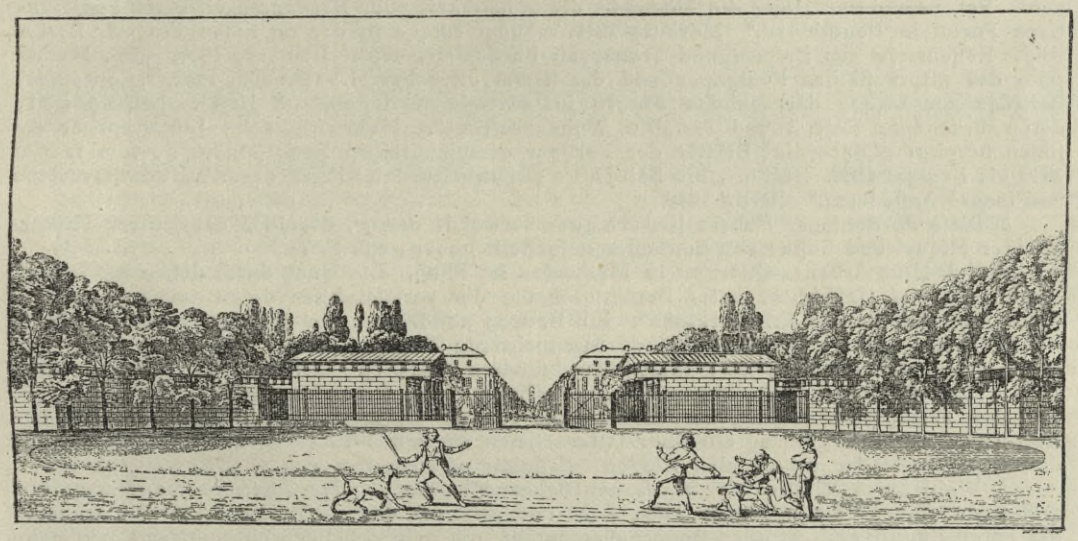
Druck von Kretschmar & Oellerich, Berlin S.W. 29. Belle Alliancestr. 63.

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

ſchlagen ließ, entwickelt ſich zu einem jener Hexenkeſſel des Verkehrs, wie ſie Paris vor der Großen Oper, London vor der Börſe beſitzt und in denen zu gewiſſen Tagesſtunden ein ungeheures Tohuwabohu von Roſſen, Wagen, dampfenden Automobilſchlünden und bewaffneten Schutzleuten aufbrandet, wie es Schinkel kaum aus der Schlachtenmalerei renaiſſanciſtiſcher Meiſter gekannt haben kann.

Heute iſt Berlin eine Viermillionenſtadt mit den ſchwierigſten wirtſchaftlichen und ſozialen Problemen, mit ſeiner Wohnungsnot, deren Anblick die heilige Schaffensluſt des Künſtlers zu vergiften droht und deren Bekämpfung die Bedeutung der künſtleriſchen Fragen in Schatten zu ſtellen ſcheint. Dieſe Probleme wirtſchaftlich und techniſch zu löſen und künſtleriſch zu überwinden, wird die Aufgabe des Städtebaues der nächſten Jahrhunderte ſein. Dabei darf jedoch die techniſche und wirtſchaftliche Überwindung von der künſtleriſchen zeitlich nicht getrennt werden, um beide muß gleichzeitig gerungen werden; denn auch heute noch, wie zu Michelangelos und Schinkels Zeiten, iſt wahre, frei ſich entwickelnde Kunſt eines der gewaltigen Inſtrumente zur freudigen Organiſation der Geiſter. Das eigentlich Gemeinſame großer Männer, mögen ſie ſich betätigt haben, auf welchem Gebiete ſie wollen, iſt, daß ſie Organiſatoren geweſen ſind. Wenn Berlin auf ſtädtebaulichem Gebiete die Organiſatoren findet, die der neuen Zeit und dem deutſchen Wert gerecht werden, dann wird, wie einſt Rom, Venedig, Paris, für die neue Zeit auch Berlin eines der großen Ziele der Sehnſucht der Welt werden.

Abb. 106. Ausſteller: Profeſſor Bruno Schulz, Hannover*).



PERSPECTIVISCHE ANSICHT DES LEIPZIGER THORES VON DER ABGEKEHRTEN SEITE

Schinkels Entwurf für das Potsdamer Tor (ausgeführt 1823). Am anderen Ende der Leipziger Straße iſt der Turm ſichtbar, den Schinkel dort (am Spittelmarkt) als Blickpunkt erbauen wollte. („Die Form dieſes Turmes, welche oberhalb faſt dieſelbe Breite und Tiefe beibehält, die an der Grundfläche ſtattfindet, wirkt für die Ferne bedeutender durch die in der Luft ſtehende Maſſe, als eine in feiner Spitze ausgehende Form, welches bei der durch die Örtlichkeit beſchränkten geringen Grundfläche hier um ſo weniger anzuwenden war.“ Schinkel.)

*) Eine Abbildung des von Profeſſor Bruno Schulz, Hannover, mit der Zeichnung von Schinkel ausgeſtellten Entwurfes zur Umgeſtaltung des Leipziger und Potsdamer Platzes wird in dem Kapitel über Verkehrsweſen gebracht werden. Ebenſo werden der zweite und dritte Teil noch verſchiedentlich Berliner Material bringen, das aus techniſchen Rückſichten in die verſchiedenen Kapitel über Verkehrsweſen, Parkweſen uſw. eingeordnet wurde. Dort wird auch Gelegenheit genommen werden, einen Teil der Abbildungen des erſten Teiles im Texte noch beſſer zu würdigen.

Anmerkungen.

1) Siehe die im ſpäter folgenden Abſchnitt über öffentliche Freiflächen mitgeteilte Tabelle, die der „Hauptausſchuß für Leibesübungen in Groß-Berlin“ (Vorſitzender Profeſſor Albrecht) auf der Ausſtellung vorführte. Nach dieſer Tabelle ſind in der Stadt Berlin bei den beſcheidenen Anſprüchen, die der Hauptausſchuß ſtellt, 230 ha Spielfläche nötig, während nur 10 ha dauernd dem Spielzwecke gewidmete Flächen vorhanden ſind. Es fehlen alſo für 220000 Schulkinder Berlins, das ſind 96 % der Geſamtzahl, die nötigen Spielplätze. Ähnlich liegen die Verhältniſſe in den 22 Vororten von Berlin, wo ſtatt 140 ha nur 7 ha Spielplätze vorgeſehen ſind, ſodaß für 133000 Schulkinder, d. h. für 95 % der Geſamtzahl, die Spielplätze fehlen. Nach dieſer Aufſtellung fehlen alſo in Groß-Berlin die Spielplätze für 353000 Schulkinder.

2) Vgl. V. A. Hubers ausgewählte Schriften über Sozialreform und Genoſſenſchaftsweſen, herausgegeben von Dr. K. Munding, Berlin, Verlag der Aktiengeſellſchaft Pionier. Ohne Jahreszahl. Vgl. beſonders: „Über die Elemente, die Möglichkeit oder Notwendigkeit einer konſervativen Partei in Deutſchland.“ Marburg 1841. „Suum cuique in der deutſchen Frage.“ Berlin 1849. Reiſebriefe aus Belgien und Frankreich im Sommer 1854. Hamburg 1855. „Die Machtfülle des altpreußiſchen Königtums und die konſervative Partei.“ Bremen 1862. „Concordia, Beiträge zur Löſung der ſozialen Fragen in zwangloſen Heften.“ 8 Hefte. Leipzig 1861; darin besonders Heft 2 und 3: „Die Wohnungsfrage“. Mehr als zehn Jahre vorher erſchien bereits: „Concordia, Blätter der Berliner gemeinnützigen Baugeſellſchaft“, vom 1. Mai 1849 bis Neujahr 1850. Berlin. „Die Selbſthilfe der arbeitenden Klaſſen durch Wirtſchaftsvereine und innere Anſiedlung.“ Berlin 1848.

3) Dieſe Forderungen Hubers ſind vielfach verwandt denen, die 1886 der ſpätere Finanzminiſter Miquel und Guſtav von Schmoller aufgeſtellt haben; vgl. S. 73.

4) Vgl. „Das Arbeiter-Quartier in Mülhauſen im Elſaß. Ein Gang durch deſſen Entſtehung, Einrichtung und Geſchichte, unter Berückſichtigung der vorzüglichſten damit verbundenen Anſtalten zum Wohle der Arbeiterklaſſe“. Ein Beitrag zur Löſung der ſozialen Frage von Mart. Schall, Diviſionspfarrer der 31. Diviſion. Mit mehreren Plänen. Berlin 1876. Dieſe unter dem Motto: „Laß dich nicht das Böſe überwinden, ſondern überwinde das Böſe mit Gutem“, Römer 12, 21 ſtehende Schrift iſt im März 1877 im Auftrage eines „Freundes der arbeitenden Klaſſen“ von der Verlagsbuchhandlung an einflußreiche Männer Berlins verſandt worden mit einem Aufruf für die Unterſtützung ähnlicher Unternehmen durch das Reich zu wirken. Man hat bei dieſem „Freunde der arbeitenden Klaſſen“ vielleicht an Arminius (vgl. S. 62 ff.) zu denken.

5) Wohl jedes Mitglied der modernen Baugenoſſenſchafts- oder Gartenſtadtbewegung wird verſichern können, daß die gute Sache ſteht und fällt mit der oft ſo ſchwierigen Aufbringung der erſten Kapitalien. „In allen Baugenoſſenſchaften, die nicht einen gewinnbringenden, vielmehr einen ſozialen Zweck verfolgen, iſt die Geldbeſchaffung bekanntlich fortwährend der ſpringende Punkt, die ſtetig ſich wiederholende Sorge des Vorſtandes“. Dies iſt eine Feſtſtellung, wie ſie z. B. in der von Profeſſor Albrecht und Dr. Altenrath herausgegebenen „Zeitſchrift für Wohnungsweſen“, dem Organ zahlreicher bedeutender Vereine zur Förderung der gemeinnützigen Bautätigkeit, vielfach zu finden iſt. Ganz ähnlich dachte Schulze-Delitzſch, der bekannte Anwalt der deutſchen Erwerb- und Wirtſchaftsvereine. In einer Volksverſammlung führte er 1872 aus: „Nur großartige Unternehmungen können hier in Berlin die Abhilfe der Wohnungsnot bringen, ſolche aber müſſen im Beginn mit großartigen Mitteln in Angriff genommen werden. Mit Kapitalanſammlung in zehn oder zwölf Jahren kann hier die Wohnungsnot nicht beſeitigt werden; wir müſſen ſofort große Kapitalien zur Verfügung haben, wenn wir zu einem gewünſchten Reſultat gelangen wollen.“ Er wollte darum für das Wohnweſen die Vereinigung von Kapitalgenoſſenſchaften als Unternehmern mit Perſonalgenoſſenſchaften als Kunden ſowie die Heranziehung von ſtillen Geſellſchaftern. Siehe Engel, Die moderne Wohnungsnot, S. 32 f., Leipzig 1873.

6) Sohn des Statiſtikers Staatsrat J. G. Hoffmann.

7) C. W. Hoffmann in „Die Wohnungen der Arbeiter und Armen", erſtes Heft: Die Berliner gemeinnützige Baugeſellſchaft, Berlin 1852, S. 26. Auf Seite 32 dieſer (in Druck, Papier und Abbildungen ſehr anziehend ausgeſtatteten) Denkſchrift finden ſich auch die oben zitierten Worte, mit denen ſich Wilhelm I. ſo entſchieden für den Baugenoſſenſchaftsgedanken ausgeſprochen hat. Er verlegte allerdings ſehr bald ſeine Reſidenz nach Koblenz, aber auch von dort aus nahm er noch regen Anteil an der Berliner Baugenoſſenſchaft. Von Koblenz aus ſchrieb er an den Vorſtand der Baugenoſſenſchaft die bedeutſamen Worte, die am Kopfe von Seite 81 wiedergegeben ſind.

8) Huber denkt an die vorübergehende Zurückdrängung dieſes Einfluſſes durch die Ereigniſſe des Jahres 1848.

9) Viktor Aimé Huber, Die Wohnungsfrage, S. 41. Seite 1062 f. der oben, Anm. 2, zitierten Ausgabe von Dr. K. Munding.

10) Die Bedeutung dieſes vorzüglichen Planes ſpringt um ſo mehr in die Augen, wenn man hört, daß im Jahre 1841 ein in dem Berliner Architekten-Verein gemachter Vorſchlag, unter die dort monatlich zu ſtellenden Preisaufgaben auch Entwürfe zu beſſerer Einrichtung von Arbeiterwohnungen aufzunehmen, abgelehnt wurde, weil eine ſolche Aufgabe zu wenig architektoniſches Intereſſe biete.

11) Siehe Erich Marcks, Biographie Wilhelm I. in Band 42, S. 562 der Allgemeinen deutſchen Biographie, Leipzig 1897.

12) Es iſt von berufener Seite die Anſchauung vertreten worden, daß die allgemeine Einführung der Mietkaſerne von vornherein auf bewußter Abſicht beruht habe. Vielleicht müſſen aber Äußerungen, wie z. B. Baurat Hobrechts Verteidigung der Mietkaſerne aus dem Jahre 1868 (ſiehe ſeine Schrift: Über öffentliche Geſundheitspflege, Stettin 1868, S. 13 f.), doch mehr als nachträgliche Entſchuldigungen aufgefaßt werden, und es iſt wahrſcheinlicher, wenn man den Berliner Bebauungsplan mit völliger Ahnungsloſigkeit der Planverfertiger erklärt. Der Berliner Bebauungsplan iſt ſo unfaßbar ungeheuerlich, daß über ſein Zuſtandekommen die Zeugniſſe der Zeitgenoſſen geſammelt werden müſſen, wie die Ausſagen über ein großes unbegreifliches Naturereignis. Die folgenden Äußerungen des hochverdienten Begründers und langjährigen Leiters der „Deutſchen Bauzeitung" (gegründet 1867), Profeſſor K. E. O. Fritſch, der einen zuverläſſigen Überblick über die Perſönlichkeiten und Strömungen jener Zeit beſitzt, ſind deshalb von dem größten Intereſſe; ſie werden mit der gütigen Erlaubnis ihres Urhebers hier veröffentlicht. „Die Vorgänge bei Aufſtellung des Bebauungsplanes denke ich mir etwa wie folgt: Als ſich in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts die Bautätigkeit in den Außenbezirken Berlins wieder etwas zu regen begann, kam man zu der Einſicht, daß man ſich mit der Feſtſetzung partieller Bebauungspläne nicht länger genügen laſſen könne, ſondern daß es zweckmäßiger ſei, nunmehr einen einheitlichen Bebauungsplan für des geſamte Weichbild der Stadt aufzuſtellen. Wie es ſcheint, iſt dieſer Gedanke im Schoße der Staatsbehörden entſtanden, die es als ihre Obliegenheit betrachteten, ihn zu verwirklichen. Der Weg, den man zu dieſem Zwecke einſchlug, iſt allerdings für die damaligen Verhältniſſe Preußens ſehr charakteriſtiſch. In Öſterreich, wo etwa gleichzeitig die durch Auflaſſung der alten Feſtungswerke ermöglichte Stadterweiterung Wiens in Frage kam, war man darauf bedacht, zunächſt Ideen für die Aufſtellung des betreffenden Planes zu ſammeln, indem man zu dieſem Zwecke einen öffentlichen Wettbewerb ausſchrieb. Ein Weg, der ſeither ſchon öfter gewählt worden iſt und noch heute als der beſte gilt. In dem damaligen Preußen würde die Staatsbehörde geglaubt haben, durch ein derartiges Vorgehen ein Armutszeugnis ſich auszuſtellen. Von ſeiten der höchſten Inſtanz wurde der zuſtändigen Behörde, dem Berliner Polizeipräſidium, daher einfach der Auftrag zur Aufſtellung eines Bebauungsplanes erteilt und hier wurde dieſer Auftrag, wie jeder andere, als „Nummer" erledigt. Nur daß das nicht im gewöhnlichen Geſchäftsgange geſchah, ſondern daß man für dieſen beſonderen Zweck einen befähigten jüngeren Baubeamten, den Baumeiſter James Hobrecht, engagierte. Ein Verfahren, dem es etwa entſprochen hätte, wenn man z. B. die Ausarbeitung des Deutſchen Bürgerlichen Geſetzbuches einem Assessor gegen zwei Thaler Diäten übertragen hätte. — Inwieweit der Bebauungsplan des Jahres 1861 das alleinige geiſtige Eigentum Hobrechts war oder ob noch andere Perſönlichkeiten daran Anteil haben, weiß ich ebenſowenig, wie ich angeben hann, welche Vorſtudien für die Aufſtellung des Planes gemacht worden ſind und welche Vorbilder für ihn benutzt wurden. Nur in bezug auf die beiden für die Art der ſpäteren Bebauung wichtigſten Punkte, die Bemeſſung der Straßenbreiten und die Größe der Baublöcke, kann es keinem Zweifel unterliegen, daß man ſich dabei einfach an das in den älteren, auf Grund eines Bebauungsplanes entſtandenen Stadtteilen Berlins (der Friedrichſtadt, der Friedrich-Wilhelmſtadt und dem Köpenicker Viertel) gegebene Vorbild angelehnt hat. Daß durch dieſen Plan das Syſtem der Mietskaſerne auch auf die neuen Stadtteile übertragen werden mußte, hat man ſich ſchwerlich klargemacht. Daß bei Aufſtellung des Bebauungsplanes von 1861 Rückſichten auf die durch ihn bedingten Art des Häuſerbaues, geſchweige denn fiskaliſche Intereſſen mitgeſpielt haben ſollten, halte ich für völlig ausgeſchloſſen." Über die Frage des fiskaliſchen Intereſſes wird Herr Prof. Fritſch vielleicht nach Kenntnisnahme der in Anm. 13 zuſammengeſtellten Tatſachen anders urteilen. Der innige Zuſammenhang, der zwiſchen Bebauungsplan, Wohnweſen

und Mietskaſerne beſteht, wird zum erſten Male angedeutet von Faucher in der Schrift: „Die Bewegung für Wohnungsreform“ aus der Vierteljahrsſchrift für Volkswirtſchaft und Kulturgeſchichte, III. Jahrg. 1865, Berlin 1866, angedeutet (z. B. auf Seite 196). (Dieſe Schrift mit ihrer ſcharfen Brandmarkung der Schäden der Mietskaſerne war wohl Hobrecht ſchon bekannt, als er ſeine Rechtfertigung der Mietskaſerne ſchrieb.) Den Zuſammenhang zwiſchen Bebauungsplan und Mietskaſerne zum erſtenmal in klarer Weiſe erkannt und dargelegt zu haben, iſt wohl ein Verdienſt, das Dr. Ernst Bruch auf Seite 77 ſeiner Schrift: „Berlins bauliche Zukunft und der Bebauungsplan, Berlin 1870“, mit Recht für ſich in Anſpruch nimmt. Es verdient jedoch hier die bereits im Jahre 1869 erſchienene Schrift von Dr. Emil Sachs genannt zu werden, „Der Neubau Wiens im Zuſammenhang mit der Donau-Regulierung; ein Vorſchlag zur gründlichen Behebung der Wohnungsnot, Wien 1869“, die auch im Anſchluß an Fauchers Schriften ein großartiges Stadterweiterungsprojekt im modernſten Sinne für Wien vorſchlägt.

13) **Begründung der Vermutung, daſs die Aufstellung des Berliner Bebauungsplanes im wesentlichen eine fiskalische Maſsregel darstellt.** Als Quellen wurden benutzt: Ludwig von Rönne, Die Baupolizei des Preußiſchen Staates usw., Breslau 1854; F. C. A. Grein, Baurecht, Berlin 1863; Bruch, Berlins bauliche Zukunft, 1870, und Doehl, Repertorium des Baurechts und der Baupolizei, 1857 (letzterer jedoch nur zitiert nach Bruch). Es muß zuerſt ein Blick auf die ſtädtebauliche Rechtslage in Preußen vor jener Zeit geworfen werden. Der Zuſtand verhältnismäßiger Ruhe im Städtebau, der vor dem Hereinbrechen der Induſtrialiſierung in Berlin herrſchte, ergibt ſich aus der Tatſache, daß die ſtädtebaulichen und namentlich die baupolizeilichen Verhältniſſe bis zum Jahre 1853 großenteils durch eine Bauordnung geregelt wurden, die aus dem Jahre 1641 stammte, und die ergänzt wurde durch eine Verordnung aus dem Jahre 1763, ſowie die ſich anschließenden „Spezial-Bau-Observanzen für Berlin“. Diese drei Rechtsquellen blieben sogar nach dem Jahre 1853 noch in Kraft für alle Fragen des Nachbarrechts (wie z. B. Traufrecht, Fenſterrecht usw.), die ja auch den Städtebau in mancher Richtung beeinfluſſen. Die mannigfaltigen und verwickelten Fragen der Baupolizei wurden bei dem Anwachsen der Bautätigkeit im Jahre 1853 endlich durch die „Baupolizei-Ordnung für Berlin und deſſen Baupolizei-Bezirk“ neu geregelt. Durch diese Baupolizei-Ordnung blieben aber weſentliche ſtädtebauliche Rechtsfragen, namentlich die Rechtslage bei der Beſchränkung des Eigentumsrechtes (namentlich die Beſchränkung des Baurechtes) im Intereſſe der Durchführung des Bebauungsplanes ungeklärt. Nach § 32 des alten Landrechts konnte eine Beſchränkung des Eigentums (also des Baurechts) nur durch Geſetz begründet werden, und nach § 31 mußte der Staat für die vollſtändige Schadloshaltung des einzuſchränkenden Eigentümers ſorgen. Ein ſolches Geſetz, das nötig geweſen wäre, um Bauland zur Durchführung des ſtädtiſchen Straßennetzes für unbebaubar zu erklären, iſt aber erſt 1875 geſchaffen worden. Wie aus einer Entſcheidung des Miniſteriums des Innern aus dem Jahre 1840 hervorgeht (Miniſterialblatt der inneren Verwaltung 1840, Seite 345, Nr. 615, zitiert nach Rönne), war man in Berlin beim Bau neuer Straßen auf die unentgeltliche Ablaſſung des Straßenterrains durch die an der Aufſchließung ihres Terrains intereſſierten Grundbeſitzer angewieſen. Waren die Grundbeſitzer dazu nicht geneigt, ſo beſtand, wie das Miniſterium in der angezogenen Entſcheidung feſtſtellt, für die Stadtgemeinde keine Verpflichtung, das Straßenterrain käuflich zu erwerben, noch konnte der Stadtgemeinde eine ſolche Verpflichtung durch die Polizeibehörde auferlegt werden. Im Gegenteil war nach Anſicht hervorragender Rechtslehrer jener Zeit (ſiehe F. C. A. Grein, Baurecht, Seite 45 ff.) derjenige zur Entſchädigung verpflichtet, von dem die Verſagung der Bauerlaubnis ausging. Die nach dem allgemeinen Landrecht (§ 67) erforderliche Bauerlaubnis ſowie ihre Verweigerung gingen durch die Polizeibehörde vom Staat aus, es war alſo der Staat der in erſter Linie Entſchädigungspflichtige, der dann ſeinerſeits versuchen konnte, ſeine Verpflichtung auf die Kommunen abzuwälzen, wozu ihm aber nach Stand der Geſetzgebung ſowie der ſonſtigen Organiſation keine recht geeigneten Mittel zur Verfügung ſtanden. Durch die neue Preußiſche Verfaſſusgsurkunde vom Januar 1850 wurde das Recht der freien Verfügung über das Grundeigentum noch einmal eingeſchärft. Als nun das Anwachſen der Berliner Bevölkerung und der Bautätigkeit anfing, höhere Bodenpreiſe zu bringen, ſtellten ſich bald Schwierigkeiten bei der Gewinnung des nötigen Straßenlandes ein. Das Polizeipräſidium ſah ſich daher vor die Alternative geſtellt, den Fiskus zur Zahlung für die Straßen zu bewegen oder ein Mittel zu finden, die Entſchädigungspflicht auf die Kommune abzuwälzen. Als ein Verſuch hierzu in der letzteren Richtung iſt wohl der Erlaß des Handelsminiſteriums vom 12. Mai 1855 über die Aufſtellung ſtädtiſcher Bebauungspläne anzuſehen. Die Initiative bei der Aufſtellung dieſer Bebauungspläne wurde „in Anbetracht des anerkannten vorwiegenden Intereſſes der Kommunalbehörden und der größeren Wirkſamkeit der Einwirkung derſelben auf die Beteiligten“ den Kommunen überlaſſen. In Zukunft ſollten es alſo die Kommunen ſein, die die Bebauung des Straßenlandes verhinderten, und die alſo auch dafür zahlen mochten. Dieſem Verſuch, die Initiative des Bebauungsplanes nebſt ihren Laſten den Kommunen abzutreten, ſtand in Berlin aber eine Kabinettsorder vom Jahre 1843 entgegen, die ausdrücklich für Berlin und Potsdam die Anlegung neuer oder die Veränderung vorhandener Straßen jederzeit von der unmittelbaren Genehmigung des Königs abhängig machte, wozu wohl der kategoriſche § 10 der neuen Berliner Bauordnung von 1853 („die Fluchtlinie für

Gebäude und bauliche Anlagen an Straßen und Plätzen wird von dem Polizeipräsidium bestimmt") als Ausführungsbestimmung anzusehen ist. Trotz des Erlasses von 1855, der die Initiative zur Beschaffung des Fluchtlinienplanes den Kommunen gewährte, hielt das Berliner Polizeipräsidium an der Auffassung fest, daß ihm das Recht zustehe, Straßen und Plätze nach eigenem Ermessen zu projektieren, da dies ja gleichbedeutend sei mit der Festsetzung von Baufluchtlinien. Als die zunehmende Bautätigkeit zu einer Erweiterung der aus den dreißiger Jahren vorliegenden Pläne zwang (vgl. S. 108), lehnte der Fiskus sogar das Ansuchen des Polizeipräsidiums, wenigstens die Kosten der Aufstellung — nicht der Durchführung — des von der Polizei zu bestimmenden Fluchtlinienplanes zu tragen, ab, ließ die Sache einige Jahre ruhen und beauftragte dann, trotz des Erlasses von 1855, das Polizeipräsidium im Jahre 1858 einen allgemeinen Bebauungsplan aufzustellen und forderte gleichzeitig den Berliner Magistrat auf, die entstehenden Kosten zu tragen. Das Polizeipräsidium fand also Mittel, sich die Planaufstellung zu sichern, die Kosten aber für die Planaufstellung sowohl wie für die gesetzlich notwendigen Entschädigungen für das Straßenland der Stadt Berlin zuzuschieben. Der so geschaffene Zustand entbehrte jedoch der erforderlich gesetzlichen Fundamente, es war also zu seiner Aufrechterhaltung auch in Zukunft einige Umsicht oder, besser gesagt, eine weiche Hand des Polizeipräsidiums nötig. Das Gefährliche der Sachlage war das Vorhandensein dieses gesetzlichen und in keiner Weise beschränkten Anspruchs auf Entschädigung der Grundbesitzer für von ihnen geopfertes Straßenland. Die Aufgabe der Verwaltung wäre es gewesen, diesen Anspruch gesetzlich aufzuheben oder die in ihm liegenden Gefahren zu umgehen. In letzter Linie waren es ja weder Staat noch Gemeinde, die das Straßenland für die neuen Straßen hätten bezahlen sollen, sondern bei der herrschenden großen Bautätigkeit bedeutete die Hergabe des Straßenlandes für den Grundbesitzer ein geringes Opfer, das er gerne zu bringen bereit gewesen wäre, wenn ihn nicht die antiquierten Gesetzesparagraphen eines anderen belehrt hätten. Auch hätte mit Hilfe des naheliegenden Auswegs, vor der definitiven Feststellung des Planes Verhandlungen mit den interessierten Grundeigentümern einzuleiten, nötigenfalls auch die Konkurrenz beim Kauf der Grundstücke wirken zu lassen, noch vom Polizeipräsidium trotz der unglücklichen Rechtslage noch vieles in der Richtung einer Durchführung des Bebauungsplanes in öffentlichem Interesse getan werden können. Das aber hätte Verständnis und wirkliche Teilnahme für die Zukunft Berlins bei einer Behörde vorausgesetzt, die augenscheinlich nur fiskalische Interessen vertrat. Um nicht für die Kosten des neu aufzustellenden Bebauungsplanes aufkommen zu müssen, Kosten, die, nebenbei gesagt, damals auf 12000 Taler veranschlagt wurden, hatte man die brennende Frage mehrere Jahre ruhen lassen; um die Kosten der Entschädigung für Straßenland zu vermindern und aus allgemeiner Gedankenlosigkeit scheute man vor der Kumulierung der größten Übel nicht zurück: Der im Auftrage des Handelsministeriums vom Polizeipräsidium ausgearbeitete Bebauungsplan ging nämlich an Schädlichkeit noch weit über das hinaus, was bei einer genauen Befolgung des Erlasses von 1855 zu fürchten gewesen wäre. Nachdem das Polizeipräsidium es verstanden hatte, die Entschädigungspflicht auf die Gemeinde abzuwälzen, hatte es bei der Planausarbeitung kein Interesse daran, sich an diejenige Bestimmung des Erlasses von 1855 zu halten, die den Bebauungsplan nur für die ‚Befriedigung des voraussichtlichen Bedürfnisses der näheren Zukunft' aufgestellt wissen wollte, und die einen für beträchtliche Ausdehnung entworfenen Plan ausdrücklich ablehnte. Statt dessen wurde ein Plan aufgestellt, der nach den Worten eines Reskriptes des Handelsministeriums vom 2. August 1862 auf ein Jahrhundert hinaus berechnet war. Aber auch diese „Großzügigkeit hätte segensreiche Folgen haben können, wenn sie vernünftig gehandhabt worden wäre, nämlich in dem Sinne, wie es die erste Generalversammlung der Deutschen Architekten- und Ingenieurvereine im Jahre 1874 in ihrem zweiten Leitsatze, entsprechend dem Referat von Professor Baumeister-Karlsruhe, gefordert hat: daß nämlich nur die Haupt-Verkehrslinien festgelegt und dadurch die künstliche Bodenwertsteigerung in den Gebieten zwischen den Hauptverkehrsstraßen vermieden würde. In der Tat, wenn der Bebauungsplan sich auf die Hauptverkehrsstraßen beschränkt und diese Straßen obendrein noch über ein sehr großes Gebiet (je größer, desto besser; das war auch eine von Baumeister 1874 stark betonte Tatsache) zerstreut sind, entbehrt die Spekulation viele der Anhaltspunkte, die zu ihrem verhängnisvollen Vorgehen in bestimmten Richtungen nötig sind. Im Gegenteil kumulierte das Polizeipräsidium die beiden Übel und schaltete den jedem Übel entsprechenden Vorteil aus: es beschränkte sich nicht auf die Feststellung der Hauptverkehrslinien, sondern entwarf ein detailliertes Straßennetz, es beschränkte dann obendrein dieses Detailstraßennetz nicht auf die „Befriedigung der näheren Zukunft", sondern gab der Spekulation die ihr nötigen „Tips" auf die nächsten hundert Jahre hinaus. Es wurde also hier amtlich der für das Wirksamwerden der Bodenspekulation erforderliche „schmale Ring" geschaffen, dessen Schäden Jul. Faucher seit den 60er Jahren immer aufs neue gegeißelt hat, und dessen Gefahren neuerdings K. v. Mangoldt mit seiner „Theorie des schmalen Randes" klargestellt hat, und es wurden dann ebenfalls amtlich alle Schäden dieses „schmalen" Rings auf ein für hundert Jahre vorhaltendes Gebiet übertragen. Zur Erreichung des vom Polizeipräsidium, wie es scheint, einzig angestrebten Ziels, nämlich der, auch für die später Betroffenen schmerzlosen Abwälzung der nach dem Allgemeinen Landrecht und der Ministerialentscheidung von 1840 zu Recht bestehenden Entschädigungsansprüche für geopfertes Straßenland, eine Ab-

wälzung, die nach der Rechtslage auch den schließlich Betroffenen mundgerecht gemacht werden mußte, war der eingeschlagene Weg gar nicht so schlecht. Nach der schon oben erwähnten Erläuterung des Bebauungsplanes durch das Reskript des Handelsministeriums vom 2. August 1862 erwartete man nämlich von der Gemeinde nicht, daß sie wirklich wesentliche Ansprüche für geopfertes Straßenland werde zu befriedigen haben, sondern man hoffte, daß es der „fortdauernden Fürsorge" der Residenzstädte Berlin und Charlottenburg gelingen werde, anderweitig eine „den Privatinteressen der Einwohner wie den öffentlichen Interessen in gleicher Weise Rechnung tragende Durchführung des Bebauungsplanes" zu finden. Die Bodeninteressenten, die ja auch in den Stadtparlamenten stark vertreten waren, hatten nach der Behandlung, die ihnen vom Polizeipräsidium zuteil geworden war, wirklich allen Grund, sich freundschaftlich abfinden zu lassen: an Hand der neuen Bauordnungen von 1853 und des Bebauungsplanes, der ja vorschriftsmäßig öffentlich bekannt gemacht werden mußte, konnte sich jeder Bodenbesitzer in einem weit über die Grenzen des Weichbildes von Berlin hinaus reichenden Gebiete im einzelnen die Gewinne ausrechnen, die er und seine Rechtsnachfolger zu machen von Gott bestimmt waren, und die ihm das Berliner Polizeipräsidium garantierte. Der Berliner Magistrat hat selber diese Lage folgendermaßen geschildert (in seinem Schreiben vom 23. Oktober 1871, an den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten): „Die Ausarbeitung des Bebauungsplanes für Berlin — richtiger des Straßenplanes von Berlin —, ohne daß diese Straßen wirklich angelegt wurden, hat eine große Zahl von Flächen zwar nicht der Bebauung erschlossen, denn die Straßen existierten nur auf dem Papier, wohl aber hat er den Inhabern dieser Flächen Veranlassung gegeben, Baustellenpreise dafür zu fordern, und er hat somit zur Preissteigerung der Baustellen wesentlich mitgewirkt." Auf diese Weise waren alle Teile befriedigt: der Staat und die Gemeinden hatten keine Entschädigungen für Straßenland zu zahlen und die Grundbesitzer fuhren gut dabei; nur das öffentliche Interesse, vertreten durch die 3 Millionen Menschen, die sich auf dem vom Polizeipräsidium bearbeiteten Gebiet in Bälde ansiedelten, blieb unberücksichtigt.

14) Dieser Erlaß ist in der Schrift Ernst Bruchs auszugsweise wiedergegeben nach Doehl, „Repertorium des Baurechtes und der Baupolizei" S. 75 ff.

15) Ausführliches hierüber siehe in Dr. Paul Voigt's „Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten", Jena 1901, besonders S. 37 f.

16) Siehe Dr. Clauswitz: „Die Städteordnung von 1808 und die Stadt Berlin. Festschrift zur hundertjährigen Gedenkfeier der Einführung der Städteordnung." Berlin 1908. S. 241.

17) Vgl. das Referat von Dr. C. J. Fuchs im Verein für Sozialpolitik, Septbr. 1901, S. 26.

18) In dem verhältnismäßig kleinen Kreis von Leuten, „dessen Interessen überhaupt über den gemeinsten, frivolsten Egoismus hinausgehen", findet Huber „ein ausschließliches Erfülltsein mit den eigenen Ideen, Plänen und Bestreben, wobei ein wirklicher guter Wille und Eifer doch mit einem sehr hohen Grad von Hochmut, Eitelkeit und Selbstüberschätzung Hand in Hand geht". „Dies", setzt er hinzu, „war schon früher die Berliner Signatur, die aber seit 1866 aufs höchste gesteigert ist. Die Leute können sich nicht denken, daß sie von irgend jemand noch etwas Neues lernen können, sondern setzen voraus, daß jeder nur kommt, um sie zu hören und zu bewundern." Soweit eine gewisse Konnexität zwischen unserer und ihrer Sache stattfindet, wird es heißen: „Das alles wissen wir besser!" Darüber hinaus aber wird es heißen: „Das gehört nicht hierher. Ich kenne das alles aus eigener Erfahrung und würde Sie nur mit großer Sorge dort auftreten sehen, wo auch Ihre Gemüts- und Gefühlswärme, Ihre ganze Art, die Sache zu behandeln, durch den Gegensatz der scharfen, kühlen Berliner Weise nicht ohne schmerzliche Eindrücke für Sie bleiben dürften, und zwar ohne Frucht für die Sache." Vgl. Ausg. Werke S. XCV. Wer hätte nicht auch heute noch von Berliner Kämpfern, die in aufopferungsvoller Arbeit für im öffentlichen Interesse liegende Aufgaben grau geworden sind, ganz ähnliche Klagen gehört?

19) So wurden damals z. B. die Bemühungen des Fabrikanten Engels für seinen „Bauverein für die Armen" mit der Ausrede vereitelt, daß eine Unterstützung des „Bauvereins" die Entwickelung der „gemeinnützigen Baugesellschaft" beeinträchtigen würde. Vgl. Arminius, Die Großstädte usw., S. 124.

20) Diese Kapitulation Hubers kam auf dem siebenten Kongreß deutscher Volkswirte, in Hannover 1864 zum Ausdruck, dem ersten Kongreß, auf dem die Wohnungsfrage auf der Tagesordnung stand, wobei Huber das Referat erstattete. Bei dem Einfluß, den diese volkswirtschaftlichen Wanderversammlungen in anderen Fragen auf die Gesetzgebung des Norddeutschen Bundes ausgeübt haben, ist die praktische Ergebnislosigkeit dieser an sich so bedeutsamen Verhandlungen über die Wohnungsfrage ein Zeichen für das Mißgeschick, das die Entwickelung dieses Problems verfolgte. Auch der achte (1865) und neunte (1867) Kongreß verhandelten über dieselbe Frage. Auf der ersten Versammlung des Vereins für Sozialpolitik (also der Kathedersozialisten) 1872 in Eisenach sagte Engel: „Von geschichtlichem Interesse für die heutige Versammlung dürfte es sein, daß auf dem Kongresse zu Nürnberg (1865) von verschiedenen Rednern Ansichten dargelegt wurden, die heute ausgesprochen, ihnen unfehlbar den Ruf von ‚Kathedersozialisten' verschaffen würden." Auf der Tagesordnung der hochbedeutsamen Eisenacher Ver-

ſammlung ſtand dann wieder neben Schmollers Referat über Arbeitseinſtellungen und Gewerkvereine und neben Brentanos Referat über die deutſche Fabrikgeſetzgebung die Wohnungsfrage mit Geh. Oberregierungsrat Dr. Engel, Direktor des Königl. Preuß. Statiſtiſchen Bureaus, als Referent. Bezeichnenderweiſe konnte, genau wie es in der Folgezeit auch in der praktiſchen Entwickelung geſchehen iſt, die Wohnungsfrage aus Mangel an Zeit nur noch ganz zuletzt und ziemlich flüchtig behandelt werden. Engels vorzügliche Schrift „Die moderne Wohnungsnot" iſt die erweiterte Form ſeines damals gehaltenen Vortrages. Adolf Wagner hat die damalige Stellungnahme der Eiſenacher Verſammlung, alſo auch Engels, zur Wohnungsfrage ſehr gut folgendermaßen charakteriſiert: „Damals liefen die Anſichten in der Theorie und in der Praxis vorwiegend darauf hinaus, nur nicht irgendwie dem Privateigentumsprinzip zu nahe zu treten! Und daraus leitete man die Notwendigkeit und Rechtfertigung ab, mit dem Grundeigentum wie mit einem gewöhnlichen Gegenſtand ſpekulieren zu können." (Adolf Wagners „Wohnungsnot und ſtädtiſche Bodenfrage." Referat, erſtattet auf der elften Hauptverſammlung des „Bundes der Deutſchen Bodenreformer", Seite 10 und 11.) Alſo immer noch der Standpunkt der „überwiegenden Rückſicht auf das Eigentum der Beteiligten", den der Erlaß von 1855 eingenommen hatte. Im Gegenſatz zu dieſer noch beinahe mancheſterlichen Stellungnahme muß betont werden, daß der radikale Freihändler Faucher ſchon 1865 im Intereſſe der ſchnellen und ſicheren Befriedigung des Wohnungsbedürfniſſes, ſehr kathederſozialiſtiſch die Enteignung alles erforderlichen Grund und Bodens vorgeſchlagen hat. Ohne daß Faucher alſo die Handhabung dieſer Angelegenheit unter den Hohenzollerſchen Städtebauern gekannt zu haben ſcheint, forderte er, ganz im Widerſpruch zu den bei einem Freihändler vermuteten Dogmen, eine Behandlung des Grund und Bodens, die ganz der Auffaſſung der Hohenzollern des 17. und 18. Jahrhunderts und dem Monopolcharakter des Bodens entſprach. Vgl. Motto S. 68, auch S. 70 f.

21) Julius Faucher verdient einen Ehrenplatz im Herzen jedes guten Berliners. Er war einer der „Sieben Hippelſchen", denen Theodor Fontane in „Von Zwanzig bis Dreißig" ein Denkmal ſetzt, und die aus der Berliner Erinnerung nicht verſchwinden dürfen; „denn", wie Fontane ſagt, „Berlin hat kaum jemals — natürlich den einen Großen abgerechnet, der um jene Zeit noch die Elbedeiche revidierte — intereſſantere Leute geſehen, als dieſe ‚Sieben'." Ähnlich wird Faucher perſönlich von Fontane gelobt: „Mit Ausnahme von Bismarck — von dieſem dann freilich in einem guten Abſtand — wüßte ich keinen Menſchen zu nennen, der die Gabe geiſtreichen und unerſchöpflichen Plauderns über jeden Gegenſtand in einem ſo eminenten Grade gehabt hätte, wie Faucher. Er ſchwatzte nie bloß drauflos, jeder Hieb ſaß," Fontane ſchildert ſehr anſchaulich die monatelang fortgeſetzten täglichen und nächtlichen Studienreiſen, die Faucher mit ihm zur Erforſchung Londons unternommen hat, und von denen man wiſſen muß, um Fauchers genaue Kenntnis Londoner Wohnungsverhältniſſe zu würdigen, die aus ſeinen Schriften ſpricht. Im Zuſammenhang mit den ſpäter noch zu beleuchtenden Verheerungen, die die Spekulationswut der Gründerzeit im Berliner Wohnungsweſen angerichtet hat, verdient auch die letzte Unterredung Fontanes mit Faucher aus dem Sommer 1872, alſo vor dem Krach, erwähnt zu werden, von der Fontane folgendes berichtet: „Auf die fünf Milliarden (die franzöſiſche Kriegsentſchädigung) war er ſchlecht zu ſprechen. ‚Ja,' ſagte er, ‚wenn ich ſie hätte, das ginge, das könnte mich damit verſöhnen. Aber Deutſchland hat nichts davon. Für Deutſchland ſind ſie nichts Gutes, ſie ruinieren uns.'" Faucher iſt 1878 geſtorben.

22) Julius Faucher in „Die Bewegung für Wohnungsreform". I, S. 177.

23) Das klaſſiſche Beiſpiel für den von Faucher geſchilderten Vorgang dürfte wohl Wien ſein, das in einem ſpäteren Abſchnitt noch ausführlich gewürdigt werden wird. Der Faucherſche Gedanke, daß die Mietkaſernen die Folge eines mit einer militäriſchen Notwendigkeit zuſammenhängenden Übelſtandes ſind, trifft aber auch für Berlin durchaus zu, vgl. S. 101—103.

24) Julius Faucher in: „Die Bewegung für Wohnungsreform I." Vierteljahrsſchrift III. Jahrg., S. 196.

25) Preußiſche Jahrbücher 1874, S. 295.

26) Vgl. hiermit Engels Ausführungen von 1872: Auf zwei Meilen im Umkreiſe von Berlin iſt ſämtliches Land in die Hände der Bauſpekulation übergegangen. S. 31.

27) Eine ähnliche Steuerhinterziehung, die natürlich durchaus auf legitime Weiſe erfolgt, die aber nichtsdeſtoweniger im Bodenwerte kapitaliſiert zum Ausdruck kommen muß, iſt in der Tatſache zu erblicken, daß reiche Berliner Vororte bedeutend niedrigere Steuern erheben als ſelbſt Berlin. Einer der Referenten auf der Generalverſammlung des Vereins für Sozialpolitik 1911 ſtellte die Tatſache feſt, daß der Beſitzer eines eine gewiſſe Höhe erreichenden Vermögens bei einem Umzug z. B. von Berlin nach Grunewald eine Villa im Werte von mehreren 100 000 Mark infolge der geringeren Steuern, die er in Zukunft zu zahlen hat, ſozuſagen gratis erwerben kann. Kein Wunder, daß die Nachfrage nach Grundbeſitz im Grunewald kaufkräftig iſt und daß der Preis der Quadratrute von rund 150 Mark im Jahre 1890 auf beinahe 1000 Mark im Jahre 1910 ſteigen konnte. Andreas Voigt muß deswegen feſtſtellen: „in der Kolonie Grunewald ſpekuliert jetzt beinahe alles; es gibt hier kaum eine populärere Erwerbstätigkeit. Wenn auch gelegentlich in den Salons in den Grunewaldvillen die theoretiſche Frage nach der ethiſchen Berechtigung der Terrainſpekulation aufgeworfen wird, ſo ſteht doch ihre praktiſche Bejahung längſt außer jedem

Zweifel. Der Terrainbesitz gilt als die solideste und einträglichste Sparkasse, der man seine Kapitalien zuführen kann. Angehörige aller Berufe haben eine größere oder kleinere Anzahl Baustellen zum Zwecke gewinnreicher Wiederveräußerung erworben. Neben den erwerbs- und gewohnheitsmäßigen Spekulanten haben wir hier Amateurspekulanten in selten großer Zahl, die der Terrainspekulation im Grunewald ihr eigentümliches Gepräge verleihen" (vgl. Anm. 89).

28) Die Frage, ob die Besteuerung nach dem gemeinen Wert vom Grundbesitzer auf den Mieter abgewälzt werden kann oder nicht, ist auf der Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik am 9. Oktober 1911 in Nürnberg behandelt worden. Der Referent über Fragen der Gemeindebesteuerung, Professor Dr. Lotz, stellte fest, daß die Frage mit wissenschaftlicher Genauigkeit noch nicht beantwortet werden kann, weil noch nicht genügende Untersuchungen gemacht worden sind. Es liegt jedoch die zwar noch nicht einwandfrei bewiesene, aber auch in keiner Weise widerlegte Annahme nahe, der auch die meisten Redner auf der Generalversammlung zuzuneigen schienen, daß die Steuer tatsächlich, wie Faucher annimmt, nicht in Gestalt von gesteigerten Mieten auf den Mieter abgewälzt werden kann. Weil die Höhe der Miete durch andere Faktoren bestimmt wird und vom Vermieter unter allen Umständen, d. h. mit oder ohne Steuer nach dem gemeinen Wert, so hoch wie unter den Verhältnissen möglich, angesetzt wird. Von einem der Redner wurden auch zwei rheinische Städte verglichen, bei denen die durchschnittlichen Mietsätze in der Stadt, die eine starke Steuer nach dem gemeinen Wert erhebt, geringer sind als in der anderen, wo eine solche Steuer nicht besteht (vgl. Anm. 90).

29) In Amerika auch des unbebauten Grund und Bodens, was bei der gewaltigen Höhe der Steuersätze eine heilsame Beeinträchtigung der Bodenspekulation bedeutet. In England kann der Wert auch der unbebauten Grundstücke nicht höher steigen, als seinem späteren, durch die Mietssteuer geschmälerten Ertrage entspricht.

30) Der Ausdruck „Gartenvorstädte" wird verschiedentlich von Faucher angewendet.

31) Siehe Hobrechts Schrift über „Öffentliche Gesundheitsfrage", Stettin 1868, Seite 13 f., zitiert nach Eberstadt.

32) Hobrecht selber vermeidet das Wort „Mietskaserne" keineswegs.

33) Diese sogenannte erste Wiener Stadterweiterung wurde in dem größten und schönsten Modell der Städtebau-Ausstellung veranschaulicht.

34) Faucher, „Die Hypothekennot in Norddeutschland", V. f. Volksw. Bd. XX. 1868, S. 116.

35) Vgl. Jul. Faucher, „Die zehnte Gruppe auf der internationalen Ausstellung in Paris". Vierteljahrsschr. f. V., Bd XVIII und XIX, und Dr. E. Reichardt, „Die Grundzüge der Arbeiterwohnungsfrage", Berlin 1885, S. 14.

36) Die Ausdrücke „Baustellenmonopol" und „Wohnungsfeudalismus" sind hier niemals agitatorisch, sondern stets nur historisch zu verstehen; es handelt sich dabei wie bei dem Worte „Wohnungsnot" und „Mietskaserne" um in die Literatur jener Zeit fest übernommenen Spezialausdrücke, die auch von den ruhigsten Beobachtern gebraucht wurden. Als Beispiel sei hier genannt der bekannte Statistiker Geh. OberReg.-Rat, Direktor des Kgl. Preuß. Stat. Büros, Dr. Engel, siehe seine Schrift: „Die moderne Wohnungsnot, Signatur, Ursachen und Abhülfe". In der Einleitung dazu heißt es: „Der trockene Inhalt eines Berliner Mietkontraktes kennzeichnet besser den in den Großstädten herrschenden Wohnungsfeudalismus, als es die farbenreichste Beschreibung zu tun vermöchte."

37) In Dr. Ernst Bruchs Schrift: „Berlins bauliche Zukunft und Bebauungsplan". Besonderer Abdruck aus der Deutschen Bauzeitung, Berlin 1870.

38) Faucher über „Häuserbau-Unternehmung im Geiste der Zeit". S. 61. Hierzu auch Anmerkung 50 (aus Bruch über Hamburg-Uhlenhorst).

39) Siehe von Carstenn-Lichterfelde: „Die zukünftige Entwicklung Berlins". Berlin 1892. S. 1 f. Aus derselben Quelle stammen die oben folgenden Zitate.

40) Engel, Wohnungsnot. S. 17.

41) Siehe den „Plan vom zukünftigen Berlin nach den Entwürfen von Carstenn-Lichterfelde", den er seiner Schrift: „Die zukünftige Entwicklung Berlins", beigegeben hat. Dieser Plan hebt die von Carstenn angelegten Straßen hervor und zeigt den außerordentlich großen Einfluß, den Carstenn auf den Groß-Berliner Bebauungsplan gewonnen hat.

42) Abgedruckt bei Voigt: „Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten." Jena 1901. S. 219. Aus derselben zuverlässigen Quelle stammen die weiter unten folgenden Angaben über die Gewinne und Anlagekosten des Kurfürstendammes.

43) Die Behandlung, die Carstenn bei diesem Prozesse seitens des Fiskus erfuhr, hat Graf Roon, der damals (1878) nicht mehr Kriegsminister war, wohl sehr milde als „bureaukratische Kaltherzigkeit der Behörde" gegen „den großartigen und splendiden Unternehmer" gekennzeichnet; siehe Roons Immediateingabe an den König vom 14. Dezember 1878, abgedruckt in der „Cronik von Groß-Lichterfelde", von Paul Lüders. Groß-Lichterfelde 1901. Carstenn, der dafür vom Könige den Namen „von Carstenn-Lichterfelde" erhielt, hat 1871 dem Militärfiskus die 18852 Quadratruten geschenkt, auf denen die Groß-Lichterfelder Kadettenanstalt steht, und hatte sich außerdem zu einer ganz außerordentlichen Menge von weiteren Leistungen, wie Kanalisation, Wasser-, Gas- und Telegraphenleitung, Pflasterung, ja Schenkung eines Kapitals von 135000 Mark

für verschiedene Zwecke und zu anderem mehr verpflichtet. Diese Verpflichtungen wurden dann später vom Fiskus in der rigorosesten Weise ausgelegt, und während die Entwicklung Lichterfeldes infolge der furchtbaren Krisis der Gründerjahre schwer darniederlag, wurde Carstenns Grundbesitz vom Fiskus auf dem Wege der Subhastation zum verschwindend kleinen Teil seines Wertes erworben. Die ganze Angelegenheit Carstenns, der das Vertrauen Roons und auch des alten Kaisers wohl verdient zu haben scheint, macht den Eindruck einer Tragödie. Sicher verdient von Carstenn einen Ehrenplatz unter den Berlinern Städtebauern. Er liegt begraben im Schatten der reizenden alten Dorfkirche von Lichterfelde.

44) Dr. Eduard Wiß: „Über die Wohnungsfrage in Deutschland." Berlin 1872. Verlag Mayer & Müller, und die „Vorschläge und Versuche der Privatwirtschaft, dem Mangel an kleinen und gesunden Wohnungen in den großen Städten abzuhelfen", in Volkswirtschaftl. Vierteljahrsschrift Jahrg. XXIV. II. Für alles Westend Betreffende ist hier in erster Linie Wiß Gewährsmann, für die übrigen Angaben über die Gründerperiode Voigt, „Grundrente" usw., und Engel, „Wohnungsnot" usw. In zweiter Linie auch Otto Glagau „Der Börsen- und Gründungsschwindel in Berlin." Gesammelte und stark vermehrte Artikel der „Gartenlaube". Leipzig, Verlag von Paul Frohberg, 1876.

45) Wiß fährt fort „Da ich bloß mit der Verwaltung und nichts mit der Finanzierung zu tun hatte und ich H. Quistorp nicht zwingen konnte, das Nötige zu tun, willigte ich endlich in die Liquidation der Genossenschaft ‚Deuscher Zentralbauverein' ein. Das Resultat war außer voller Erledigung aller Verpflichtungen, einschließlich der Kapitaleinlagen der Genossen, eine Dividende für diese von 15%. Daraufhin errichtete Quistorp die Aktiengesellschaft desselben Namens, die zuletzt das Schicksal der übrigen von ihm gegründeten Gesellschaften erfuhr."

46) Engel, „Wohnungsnot", S. 20. „Nach der Zeit ihrer Gründung entfallen sechs auf die Zeit von 1848 bis Juni 1870, sechs von da bis Ende Mai 1871, die übrigen auf die spätere Zeit. Ihr Aktienkapital beläuft sich insgesamt auf 34 700 000 Taler." „Die am 19. Februar 1872 gegründete Berliner Bauvereinsbank hat bis zum 22. Juni 1872 von ihrem Areal von 8,015 Quadratruten à 140 Taler Einkaufspreis pro Quadratrute 1,379 Quadratruten für 471,260 Taler, also 342 Taler pro Quadratrute verkauft. Der „Tiergartenbauverein" kaufte die Quadratrute mit 90 Taler und verkaufte sie mit 252 Taler. Der Bauverein ‚Königsstatt' erwarb die Quadratrute mit 83⅓ Taler und verkaufte sie mit 264 Taler. Der Aktienbauverein ‚Tiergarten' machte sogar unter dem 15. Februar 1872 bekannt, daß er von seinem Besitze, dem 6400 Quadratruten umfassenden Park Birkenwäldchen, ca. 3300 Quadratruten verkauft und daran bis dato (die Gesellschaft wurde am 12. Januar 1872 gegründet), also in ca. vier Wochen, einen Gewinn von 330 000 Taler realisiert habe. Die Land- und Baugesellschaft auf Aktien in Lichterfelde erfreute die Aktionäre mit der Mitteilung, daß sie von ihrem 1250 Morgen großen zu 1 775 000 Taler oder zu 1420 Taler pro Morgen gekauften Areal 309⅓ Morgen mit einer Brutto-Avance von 498733 Taler verkauft habe. — So sind Hunderttausende von Quadratruten Bauterrain in der Umgegend von Berlin gekauft und wieder verkauft worden, an welchen für die ersten glücklichen Verkäufer viele Millionen von Talern hängen blieben." Angesichts dieser Zahlen versteht man die Antwort, die Mephistopheles dem plötzlich reich gewordenen Narren gibt; der Narr rief aus: „Heut abend wieg' ich mich im Grundbesitz", und der Teufel antwortete: „Wer zweifelt noch an unseres Narren Witz?" „Welche solchen Gewinnen äquivalente Arbeit ist hierfür geleistet worden?", fährt Engel fort. „Welche Nachteile entspringen nicht aus so hohem Zwischengewinn den künftigen Bewohnern der Häuser, die auf solchen verteuerten Baustellen gebaut werden? Müssen sie nicht die Verzinsung der jetzt von wenigen so leicht gewonnenen Millionen auf ihre Schultern nehmen, ohne je wieder davon entlastet zu werden? Jedes Hundert Taler pro Quadratrute belastet dauernd eine Familienwohnung von ca. zehn Quadratruten in einstöckigen Häusern mindestens mit 50—60, in zweistöckigen mit 25—30, in dreistöckigen mit 17—20 Taler jährlichen Mietzins," d. h. unter anderem: die Geschoßhäufung wird erzwungen.

Von den Gründungen der Fieberjahre 1871 und 1872 entfällt ein sehr großer Teil auf „Baubanken", die im Jahre 1872 der Zahl nach die erste, dem Kapital nach die zweite Stelle einnehmen. Es wurden in Berlin gegründet:

	1871		1872	
	Zahl	Kapital: Mill. Mark	Zahl	Kapital: Mill. Mark
Insgesamt Unternehmungen	89	583,6	167	633
Davon Banken und Kreditanstalten	21	201,1	14	119
Baubanken	5	70	35	124,3
Eisenbahngesellschaften	3	181,5	6	164

Nach „Berlin und seine Eisenbahnen 1846—1896" herausgegeben im Auftrage des Preußischen Ministers der öff. Arb. Berlin 1896. Bd. I, S. 11.

47) „Die Wohnungsnot der ärmeren Klaſſen in deutſchen Großſtädten und Vorſchläge zu deren Abhilfe. Gutachten und Berichte, herausgegeben im Auftrage des Vereins für Sozialpolitik.“ Leipzig, Verlag Duncker & Humblot, 1886. 2. Bd. Dr. G. Berthold, Berlin: „Die Wohnungsverhältniſſe in Berlin, insbeſondere die der ärmeren Klaſſen.“ S. 230 und 232.

48) Voigt, „Grundrente“ uſw. S. 119/120.

49) Voigt, „Grundrente.“ S. 127.

50) In Oberbürgermeiſter Hobrechts Vorlage befindet ſich auch folgende Feſtſtellung: „Manche ungünſtige Verhältniſſe haben dazu beigetragen, daß die Regulierung und Pflaſterung der Straßen, beſonders in den äußeren Vorſtädten, hinter dem Bedürfniſſe zurückgeblieben und daß dadurch die Bauluſt in dieſem beeinträchtigt wurde.“ Dieſe Beeinträchtigung ſteigerte nicht nur die Wohnungsnot der minder Bemittelten, ſondern laſtete auch in drückendſter Weiſe auf den Beſtrebungen zur Verbeſſerung der Wohnungsverhältniſſe der oberen Schichten. In Bruchs „Berlins bauliche Zukunft“ (S. 77) findet ſich folgendes Schlaglicht auf dieſe Übelſtände. „Man hat ja an dem Kielganſchen Projekt der Bebauung des innerhalb des Weichbildes zwiſchen der Potsdamerſtraße und dem Zoologiſchen Garten belegenen Terrains Beweis genug dafür, wie man derartigen gemeinnützigen Unternehmungen nutzlos erſchwerte Exiſtenzbedingungen ſtellt. Auf dem geſamten, dem Unternehmer gehörigen, ſehr bedeutenden Areal durfte ein Fundament zu einer Villa nicht eher gelegt werden, als bis die im Bebauungsplan vorgeſehenen, bekanntlich gerade hier beſonders breiten Straßen und rieſenhaften Plätze mit großem Kapitalaufwande vollſtändig freigelegt, entwäſſert und auch zum größten Teile gepflaſtert waren. Demgegenüber verſetze man ſich z. B. nach der berühmten Uhlenhorſt bei Hamburg, wo man ſich mit ſehr ſchmalen, dem geringen, rein familiären, nicht geſchäftlichen Verkehr entſprechenden ungepflaſterten Wegen behilft. Dort wird man dafür, oder vielmehr gerade deshalb die ausgedehnteſten, reizendſten Villenanlagen finden, die ſich jährlich in ganz ungezwungener Weiſe vermehren, während hier der fonds perdu der „großartigen“ Straßenanlagen in der außerordentlich langſamen Entwicklung der Bebauung ſich in bedauernswerteſter Weiſe bemerklich macht.“ Vgl. auch Baumeiſters Ausführungen S. 59.

51) Dieſe Darſtellung Engels (Wohnungsnot S. 56) macht um ſo mehr Anſpruch auf Zuverläſſigkeit, als Engel in dieſer Angelegenheit nicht Partei iſt, ſondern eine vermittelnde Stellung zwiſchen Magiſtrat und Stadtverordneten-Verſammlung einnimmt.

52) Übervölkert hieß im damaligen ſtatiſtiſchen Sinne eine Wohnung, die ohne oder mit einem heizbaren Zimmer ſechs und mehr Bewohner hatte, oder eine Wohnung mit zwei heizbaren Zimmern, die zehn und mehr Bewohner aufwies. Vgl. die folgende Anmerkung.

53) Vgl. „Die Wohnungsnot der ärmeren Klaſſen uſw.“, herausgegeben im Auftrage des Vereins für Sozialpolitik 1886. II. Bd., Seite 226. Berthold nennt eine Wohnung übervölkert, wenn mehr als zwei Perſonen in einem heizbaren Zimmer (die nicht heizbaren halb gerechnet), mehr als vier Perſonen in zwei heizbaren Zimmern wohnen.

54) Vgl. hierzu die intereſſanten Ausführungen von A. E. Brinckmann in „Deutſche Stadtbaukunſt in der Vergangenheit“, Frankfurt a. M. 1911, S. 14 ff., über verwandte Anlagen beſonders in Croſſen, das nach dem Feuer von 1708 vom König Friedrich I. wieder aufgebaut worden iſt, unter prächtiger, künſtleriſcher Verwertung der alten ſtädtebaulichen Gedanken.

55) Der ganze Plan war überſät mit über 100 Platzmonſtren bis mehr als ein Viertel Kilometer im Quadrat, von denen viele den Dönhoffplatz viermal in ſich aufnehmen konnten, in allen denkbaren regelmäßigen und unregelmäßigen Konfigurationen. Viele wurden ſpäter ausgemerzt, viele ſind ausgeführt worden oder ſollen es noch werden; als Platz zu groß, als Park zu klein, als geſchloſſener Square nicht reſpektiert (z. B. Savigny-Platz), als Spielplatz nicht organiſiert und auch nicht genügend abgelegen vom Verkehr. Vgl. Abb. 3.

56) Um dieſe Platzgruppe in ihren ſtolzen Abmeſſungen zu würdigen, konſultiere man: „Neueſter Bebauungsplan von Berlin mit nächſter Umgebung und Angabe der Weichbild- und Polizeibezirksgrenzen im Maßſtabe von 1 : 12500. Berlin, Verlag der S. Schroppſchen Landkarten-Handlung (L. Beringuier), 1865. Lith. von C. Birk, akadem. Künſtler“, deſſen Reproduktion die Abb. 3 darſtellt.

57) Der leitende Techniker der Potsdamer Bahn war ein Bruder des ausſchlaggebenden Miniſterialdirektors für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, ſo daß das im Städtebau ſo unumgängliche Zuſammenarbeiten der verſchiedenen Inſtanzen, nachdem es urſprünglich verſäumt war, nachträglich erleichtert wurde (!).

58) Um die ſchädlichen Nebenwirkungen dieſer mit Plätzen überladenen Ringſtraße zu ermeſſen, vergleiche man die Bruchſchen Ausführungen in der zweiten Hälfte von Anm. 50.

59) Vgl. Leitſätze des Geh. und Oberbaurat Dr.-Ing. J. Stübben (Berlin-Grunewald) zu Punkt 6 der Tagesordnung: „Erleichterung des Baues von Kleinhäuſern durch Bebauungsplan und Bauordnung“; aus dem Bericht über die XII. Generalverſammlung des Rheiniſchen Vereins für Kleinwohnungsweſen am 27. November 1909 zu Düſſeldorf.

60) Es iſt intereſſant, einen Vergleich anzuſtellen zwiſchen den Wirkungen, den dieſe „Pyromanie“ in Deutſchland einerſeits und in Amerika andererſeits hatte. Während die ſtrengen feuerpolizeilichen Anforderungen in den deutſchen Städten zur Mietkaſerne führten, führten die

Bauordnungen der amerikanischen Städte, wo die strengen feuerpolizeilichen Anforderungen nur an Gebäude gestellt werden, die höher als drei Geschosse sind und wo der Boden dank der Besteuerung des unbebauten Bodens nach dem gemeinen Werte billiger ist, zum Siege des Kleinhauses. Mit Ausnahme der Insel New-York kennen die amerikanischen Städte Wohnhäuser mit mehr als drei Geschossen nur in der Form des „apartment-house", das mit seiner hocheleganten Ausstattung ausschließlich für die wohlhabenden Schichten bestimmt ist, während selbst die schlimmsten Einwandererviertel von Boston und Chicago höchstens dreigeschossige Häuser aufweisen.

61) Wenn man nach dem Grunde dieses unbegreiflichen Vergessens forscht, erhält man von den Zeitgenossen jener Epoche den Bescheid, Bruch habe sich unmöglich dadurch gemacht, das er in seiner Schrift die Einführung des sechseckigen Blocks (zur Vermeidung der Straßenkreuzungen) ernsthaft in Erwägung gezogen hat. Man ahnte wohl damals nicht, daß die später vorübergehend zur Herrschaft gelangende romantische Städtebauschule sogar zwiebelförmig gestaltete Häuserblocks, nicht nur diskutierte, sondern gang und gäbe machen sollte.

62) Die Bewegung für Wohnungsreform I, S. 183.

63) Stenographischer Bericht über die Verhandlungen in den Haupt-Abteilungs-Sitzungen der ersten Generalversammlung der Deutschen Architekten- und Ingenieurvereine vom 23. bis 26. September 1874 zu Berlin. Berlin 1875. S. 16. Über diese Versammlung, auf der in erster Linie über „Grundzüge für Stadterweiterungspläne nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen" verhandelt wurde, bei welcher Gelegenheit Baumeister Orth das Coreferat zum Referat von Professor Baumeister-Karlsruhe übernommen hatte, vgl. S. auch S. 61 und Anm. 13.

64) Es ist interessant, festzustellen, daß der Stadtbahngedanke wohl nicht nur auf Londoner Anregungen zurückgeht. Es war nämlich für die von Orth besuchte Pariser Weltausstellung das Projekt einer Pariser Stadtbahn vom Bois de Boulogne über Trocadéro nach dem Platz der Bastille im Zuge der großen Boulevards aufgestellt worden, mit Anschlußgleisen an die Linie der Westbahn auf dem linken Seineufer, an den Bahnhof St. Lazare im Norden und an die Bahnhöfe von Vincennes und Lyon im Osten. Sie war zum großen Teil als Unterpflasterbahn gedacht. Der von der Societé financière damals veröffentlichte Plan (Chemin de fer de la Bastille au Trocadéro et au Bois de Boulogne par les grands Boulevards pour desservir l'Exposition. Concession demandée par la Societé Financière de Paris) gibt ein Bild, das mit dem von Orth einige Jahre später für Berlin gemachten Entwurfe mancherlei Ähnlichkeit hat.

65) Das Schreiben findet sich abgedruckt in Engel „Die Wohnungsnot", S. 40 bis 45, und auszugsweise in Gutachten und Berichten, herausgegeben im Auftrage des Vereins für Sozial-Band II. S. 228 f.

66) Man vergleiche hiermit das heute für die Beamten der Stadt obligatorische Wohnen innerhalb der Stadtgrenze.

67) Dies ist vor der Hausse der Gründerjahre geschrieben.

68) Siehe Berlin und seine Eisenbahnen. I. S. 236 ff.

69) Die Pariser Ringbahn nahm in dem damals viel volkreicheren Paris mit dichtbebauten Außengebieten schon beinahe die Stellung einer Durchmesserbahn an, die die Berliner Ringbahn jetzt auch zu gewinnen anfängt.

70) Ernst Bruch schreibt darüber a. a. O. S. 71: „Es ist wieder ein eklatanter Beweis von der Zerfahrenheit der amtlichen Kompetenzen bei der Verwaltung der Stadt Berlin, daß von dieser hochwichtigen, die eigentlichsten städtischen Interessen am tiefsten berührenden Angelegenheit die städtischen Behörden nicht eher Kenntnis erhalten haben, als bis das ganze Projekt schon fix und fertig vorlag. Der Stadtverordnetenversammlung ist unseres Wissens überhaupt noch gar keine prinzipielle Mitteilung über diese Bahn zuteil geworden, wenigstens ist in dem offiziellen Organ der Kommunalverwaltung davon nichts ersehen." Beim späteren Bau der Stadtbahn ging es, wie Baumeister mitteilt, ebenso. Vgl. S. 59.

71) Vgl. „Berlin und seine Eisenbahnen." Bd. II. S. 242.

72) Vgl. Karl Braun-Wiesbaden: „Von Berlin nach Leipzig." Leipzig 1880. S. 36 f. Braun stellt einen Vergleich zwischen Konstantinopel, Bukarest und Berlin an in bezug auf die Entwicklung der Trambahn, nachdem er die drei Städte hintereinander bereist hat.

73) Bemerkungen über Transportmittel und Wege sowie über Gestaltung und Verwaltung des Eisenbahnwesens nach Maßgabe der Verhältnisse und Bedürfnisse von Hartwich, Wirkl. Geh. Ober-Reg.-Rat a. D., Mitglied der Kgl. Techn. Baudeputation. Berlin, Verlag von Ernst & Sohn, 1875. S. 13.

74) Diese Tunnels waren in einem der größten Modelle der Städtebau-Ausstellung vorgeführt. Näheres und Abbildung siehe Kapitel über Verkehrswesen.

75) Vgl. „Berlin und seine Eisenbahnen." Bd. I. S. 131 f.

76) Da die Stadtbahn für sich allein genommen eine der frequentiertesten großstädtischen Hochbahnen der Welt ist, liegt kein Grund vor, daß sie nicht allen billigen Forderungen nach Rentabilität gerecht werden sollte; wenn sie trotzdem nicht rentabel ist, wäre die Ursache zu suchen teils in ihrer Verbindung mit weniger rentablen oder unrentablen Linien (Vorortverkehr und Ringbahn), teils in der von der Verwaltung eingeschlagenen Tarifpolitik. Die Politik niedriger

Tarife aus ſozialen Gründen wäre ſicher im Intereſſe der Geſamtheit zu begrüßen geweſen, wenn die Stelle, von der ſie eingeſchlagen wird, zu dieſen niedrigen Tarifen das geſamte umfangsreiche Schnellverkehrsbedürfnis der Großſtadt zu befriedigen entſchloſſen geweſen wäre. Das war jedoch nicht der Fall. Nachdem man einen Berechnungsmodus aufgeſtellt hatte, nach dem ſich wider Erwarten Stadt- und Ringbahn bei der eingeſchlagenen Bewirtſchaftungsweiſe als „unrentabel" erwieſen, überließ man den dringend erforderlichen Weiterausbau dieſes als unrentabel gebrandmarkten Geſchäftszweiges anderen Inſtanzen, d. h. den Gemeinden oder Privatgeſellſchaften. Dieſer Weg mußte ſich jedoch auf Jahrzehnte hinaus als ungangbar erweiſen, erſtens weil aus den ſchon erwähnten Gründen großſtädtiſche Schnellbahnen am billigſten im Zuſammenhang mit den großſtädtiſchen Fernbahnanlagen gebaut werden können, zweitens weil (wie auch das auf Seite 43 ff. mitgeteilte Schreiben des Magiſtrats von 1871 feſtſtellte) die Stadt Berlin keine Macht und die Berliner Stadtverordneten (Hausbeſitz) kein Intereſſe hatte, Bahnen außerhalb ihres Gebietes zu bauen, und weil drittens Privatgeſellſchaften wegen der „gemeinnützigen" Tarifpolitik der konkurrierenden Staatsbahnen nur ſchwer „rentabel" (bei lokalen Privatgeſellſchaften iſt das Wort wirklich am Platze) arbeiten konnten. Die als ſozial und gemeinnützig gedachte Tarifpolitik auf der Stadt- und Ringbahn wirkte, weil ſie einerſeits nicht allen Schnellverkehrsbedürftigen zugute kam und andererſeits den ſchnellen Ausbau des Schnellbahnnetzes durch andere (private Geſellſchaften und Kommunen) erſchwerte, geradezu gemeingefährlich; ſtatt des Sinkens der Bodenpreiſe, das von allen Seiten (z. B. Berliner Magiſtrat, Auguſt Orth) von der ſchleunigen Entwicklung zahlreicher bis ins Herz der Stadt vordringender radialer Linien erhofft wurde, ſchaffte der nur in beſchränktem Maße entwickelte Schnellverkehr mit gemeinnütziger Tarifpolitik für die davon profitierenden Grundbeſitzer ein Monopol, das zu verdauen, d. h. ſich in geſteigerten Bodenpreiſen aufwiegen zu laſſen, keine plötzliche Ausdehnung des Schnellverkehrsſyſtems in andere Himmelsrichtungen hinderte. Hatte Orth mit Recht von der ſchnellen Durchführung ſeines Stadtbahngedankens hoffen können, daß nachher „nicht mehr überall dieſe entſetzliche Sparſamkeit im Grund und Boden eintreten müſſe, welche gerade in Berlin das gute und angenehme Wohnen ſo erſchwert", ſo hatte dieſe nur teilweiſe Ausführung des Orthſchen Gedankens zur Folge, daß „dieſe entſetzliche Sparſamkeit" auch in den von der Stadt- und Ringbahn berührten Vororten einriß. Statt daß Berlin durch eine in Orthſchem Sinne ausgebaute Stadtbahn mit einem Kranz von Gartenſtädten umgeben wurde, hat die verzögerte Entwicklung des Berliner Schnellverkehrsſyſtems beigetragen zur Einkeilung Berlins in fünfgeſchoſſige Steinmaſſen, deren Übelſtände ſich von den in Berlin bekämpften wenig unterſcheiden, ſowie zur Entwicklung der Berliner Spezies von Gartenſtadt, in der nachweislich ein Viertel aller Wohnräume im Keller liegt. Vgl. Mutheſius' Ausführungen S. 85 und Anm. 101.

77) Auguſt Orth: „Berlin und ſeine Zukunft." Feſtrede, gehalten am Schinkelfeſt 1875. S. 55.

78) „Berlin und ſeine Eiſenbahnen." Bd. I. S. 315.

79) „Berlin und ſeine Eiſenbahnen." Bd. I. S. 319/320. Wer ſich heute an dem Gedanken der direkten Linie der Stadtbahntraſſierung ſtoßen ſollte, weil ſie durch das zwiſchen Tiergarten und Landwehrkanal gelegene Viertel führt, muß ſich erinnern, daß durch die heutige Führung und durch den Packhof derſelbe Schaden im Norden angerichtet worden iſt, der im Süden vermieden wurde. Gerade das ans Schloß Bellevue angrenzende Gebiet des rechten Spreeufers war vom Königlichen Hofmarſchallamte, welchem das meiſte Terrain in jener Gegend gehörte, für eine elegante Villenkolonie auserſehen worden, die ſich dort in unmittelbarer Nähe der damals beliebteſten Promenade am Spreeufer, die bereits anf dem Stich von Chodowiecki als „la première promenade de Berlin" bezeichnet wird, wunderbar hätte entwickeln können, ein Gedanke, der nach Anlage des Packhofes und der Stadtbahn begraben werden mußte. Vgl. hierzu auch Bruchs Ausführungen S. 69 ſeiner Schrift. Man darf weiter nicht vergeſſen, daß ſelbſt Orth, ebenſo wie Hartwich, die ſich in ihrem für die Leiſtungsfähigkeit einer Privatgeſellſchaft zugeſchnittenen Projekten bereits für eine Linienführung entſchloſſen hatten, die ungefähr der heutigen entſpricht, die Bahn an der kritiſchen Stelle als Unterpflaſterbahn führen wollten.

80) So ſind, um ein Beiſpiel zu nennen, die ungezählten Millionen von ſpekulativen Bodengewinnen, die die Stadtbahn in der Villenkolonie Grunewald ermöglicht hat, und auf die Orth unter anderem gerechnet hat (er dachte ferner an eine Koloniſation in der Jungfernheide für beſcheidenere Wohnungsanſprüche) zur Finanzierung der Bahn nicht herangezogen worden. Erſt 37 Jahre nachdem Orth die Anregung gegeben hat, brachte die Eröffnung der Untergrundbahn nach Weſtend eine Verwirklichung des geſunden Orthſchen Vorſchlages, die aus dem Bahnbau zu erwartenden Bodengewinne dem Bahnbau dienſtbar zu machen, indem die Neuweſtend-Geſellſchaft (Deutſche Bank) und der Forſtfiskus Zuſchüſſe zur Finanzierung der Bahn leiſteten.

81) „Denkſchrift über eine Reorganiſation der Stadt Berlin", S. 37. Im Anſchluß hieran beleuchtet Orth die ſchildbürgerliche ſtädtebauliche Organiſation Berlins durch folgenden Paſſus: „Sollte bei den ſtädtiſchen Behörden und Vertretungen aber hierfür noch der nötige Entſchluß und die nötige Energie ſich finden, ſo läßt ſich hoffen, daß bei denjenigen Behörden, welche ſoeben die neue Königsbrücke zu einer Zeit beendigt haben, wo die Zuſchüttung des Grabens, worüber ſie führt, beginnen ſoll (!), ſich Großherzigkeit

genug findet, um nicht ein im Interesse der Stadt notwendiges Unternehmen aus einer gewissen Empfindlichkeit zu hintertreiben, weil man dann eine Ersparung dieser Kosten wohl für geeigneter hätte halten können."

82) Vgl. Bericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Berlin II. 1861—76, S. 38 ff., und 1877—81, S. 59 ff.

83) Für die künstlerische Ausgestaltung des Übergangs über die Museumsinsel hat Orth sehr beachtenswerte Vorschläge gemacht in seinem 1884 im „Zentralblatt der Bauverwaltung" erschienen Aufsatze: „Die Bebauung der Museumsinsel."

84) Siehe Clauswitz in „Die Bau- und Kunstdenkmäler in Berlin", S. 64, und P. Voigt a. a. O., S. 31.

85) Berlin, Verlag von J. Guttentag, 1873.

86) Abgedruckt im „Zentralbl. d. Bauverwaltung" 14. Mai 1898.

87) Bezeichnend für das Interesse, das die als ganz hervorragend zu bezeichnenden Schriften Orths in Berlin gefunden haben, ist die Tatsache, daß die beiden Denkschriften von 1871 und 1873, die zusammen mit der Schinkelrede von 1875 im selben Jahre in Buchform unter dem Titel: „Zur baulichen Reorganisation der Stadt Berlin" veröffentlicht wurden, bis heute noch nicht vergriffen sind. Obgleich der Gedanke des Orthschen Zentralbahnprojektes auch in seiner verstümmelten Ausführung der Stadt Berlin noch unendlichen Segen gebracht hat, wurde der „Urheber beiseite geschoben, ohne die geringste Anerkennung und selbst ohne Vergütung für seine der Sache gewidmeten umfangreichen eigenen Arbeiten und die von ihm bestrittenen bedeutenden Bureauauslagen zu finden". Siehe: „August Orth, ein Lebensbild von Gustav Ebe", Architekt. Berlin 1904. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.

88) Geh. und Oberbaurat Prof. Dr. Rudolf Baumeister hat auf der Allgemeinen Städtebauausstellung einen Entwurf zur einheitlichen Bebauung der Elbgegend zwischen Altona und Wedel ausgestellt. (Eine Abbildung wird einem späteren Teile beigegeben.) Der Entwurf faßt acht bisher getrennt gehaltene Landgemeinden zusammen und bringt somit zu einem gewissen Grade die im oben gegebenen Zitate vorgeschlagenen Grundsätze zur Anwendung.

89) Aber selbst in diesem Punkte versagte das Gesetz. So führt der Verwaltungsbericht der Stadt Berlin (von 1861—76, II, S. 48) folgendes aus: „Abgesehen von der Vorschrift, daß die Adjazenten bei einer Straße von mehr als 26 m Breite nicht für mehr als 13 m herangezogen werden können — hat die Bestimmung, nach welcher die Zahlung der von den Adjazenten zu leistenden Beiträge erst gefordert werden kann, sobald Gebäude an derselben errichtet werden, der Gemeindeverwaltung eine ungünstigere Position gegeben. Denn während nach den früheren Bestimmungen die Wiedereinziehung der Kosten alsbald nach Vollendung der Pflasterung von allen Adjazenten erfolgen konnte, gelangt die Verwaltung jetzt erst sehr allmählich, je nachdem die Bebauung an der neuen Straße stattfindet, zum Ersatz der ausgelegten Kosten. Dies ist vorläufig um so empfindlicher, als die Verwaltung dadurch vielfach dadurch zu neuen Straßenanlagen gedrängt wird, weil an den verschiedensten Stellen der Peripherie Gebäude da errichtet worden sind, wo eine regulierte Straße noch garnicht vorhanden war. Für die Zukunft ist dem durch ein anderweitiges, auf Grund § 12 des gedachten Gesetzes erlassenes Ortsstatut vom 8. Oktober 1875 vorgebeugt. Einstweilen aber üben die an nicht regulierten Straßen früher entstandenen Neubauten in finanzieller Hinsicht eine doppelt nachteilige Wirkung, indem sie einesteils zur Anlegung der Straße — die man sonst noch unterlassen hätte — nötigen und anderenteils die Besitzer schon erbauter Häuser nach den gegenwärtig maßgebenden Bestimmungen zur Leistung von Beiträgen nicht gezwungen werden können". Vgl. hierzu Fauchers Ausführungen S. 22 f. und Anm. 27 und 28.

Professor Ely (vgl. seinen Ausspruch am Kopfe von Seite 77) führte auf der Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik 1911 aus, wie auch die bessere Technik der amerikanischen Kommunalbesteuerung geradezu zum schleunigen Hausbau zwingt. Die Städte bauen auf eigene Rechnung die Straßen auf Vorrat; die Anlieger müssen in Madison für den Bürgersteig sofort, für den übrigen Straßenbau innerhalb zehn Jahren zahlen. Noch rigoroser gegen den Grundbesitzer sind die Bestimmungen in New-York (vgl. Zeitschrift für Wohnungswesen, Jahrg. IX, Nr. 6), wo die umgelegten Beträge zwei Monate nach Feststellung der Straße im Verwaltungszwangsverfahren und bei Zahlungsunfähigkeit des Schuldners nach drei Jahren durch Subhastation des Grundstückes betreibbar sind. In Preußen müssen die Grundbesitzer erst ihre Anliegerbeiträge zahlen „sobald sie Gebäude an der neuen Straße errichten", (§ 15 des Baufluchtliniengesetzes) das gibt ihnen Zeit den Hausbau zu verzögern und macht die Gemeinde beim Straßenbau zurückhaltend. Der Anlieger an einer Straße, die er selbst bezahlen mußte dagegen, hat kein anderes Mittel, seine Auslagen zu verzinsen und die Steuern nach dem gemeinen Wert zu zahlen, als zu bauen und zu vermieten, wäre es auch nur ein kleines Einfamilienhaus.

90) Vgl. Dr. Paul Alexander-Katz, Justizrat, Professor, Rechtsanwalt und Privatdozent in Berlin: „Über preußisches Fluchtliniengesetz", Berlin 1908, in Bd. I, Heft 7 der städtebaulichen 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, besonders S. 8 und 24. Ferner Eberstadt: „Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage." Jena 1910. S. 215 f.

91) So ist z. B. die bei der Aufstellung der Bauordnung von Chicago grundlegend gewordene Denkschrift der Bericht eines Ausschusses, in dem an erster Stelle drei Frauen saßen, unter ihnen Jane Addams. Ebenso ist die Parkbewegung, die in Chicago so einzigartige Erfolge erzielt hat, ohne den weiblichen Einfluß ganz undenkbar.

91 a) Nachdem alle Möglichkeiten erschöpft schienen, das durch das Pseudonym Arminus gedeckte Inkognito durch Rundfrage bei den überlebenden Leitern der sozialpolitischen Kämpfe der siebziger Jahre zu durchbrechen, wurde durch gütige Vermittlung von Herrn Dr. Munding, dem Herausgeber der Schriften V. A. Hubers, festgestellt, daß die von dem verstorbenen Prof. Lehr zum Aufsatz über Wohnwesen im Handwörterbuch der Staatswissenschaften zusammengestellt Bibliographie die Angabe enthält, daß Arminius das Pseudonym sei der Gräfin Poninski, geb. Gräfin Dohna. Durch erneute Rückfrage bei dem Verlag von Duncker & Humblot, wo vorher eine Auskunft nicht gegeben werden konnte, ist die Richtigkeit der Lehrschen Angabe festgestellt worden. Im gräflichen Taschenbuch von 1875 ist die Gräfin Poninski noch aufgeführt als Gräfin Adelheid Poninski, geb. Gräfin zu Dohna-Schlodien a. d. H. Kotzenau, geb. 14. August 1804, vermählt 1841 mit Adolf Graf Lodzia Poninski, Besitzer der Herrschaft Hreherow in Galizien.

92) „Preußische Jahrbücher" 1874. Bd. XXXIV, Heft 1 und 3.

93) Zitiert bei Gustav Schmoller: „Zur Sozial- und Gewerbepolitik der Gegenwart." Leipzig 1890. S. 345.

94) Vgl. Deutsche Bauzeitung 1892, S. 535, und Zentralblatt der Bauverwaltung 1892. S. 567.

95) Vgl. Groß-Berlin, Beilage zur Vossischen Zeitung vom 26. Okt. und 2. Nov. 1911.

96) Es ist nur billig, daß von oppositioneller Seite energisch auf das Zurückbleiben der Qualität der Arbeiterwohnungen hinter dem vom Staate in Gefängnissen und Krankenhäusern gebotenen Minimum hingewiesen wird. So stellt die Denkschrift der Berliner Arbeiter-Sanitätskommission, bearbeitet im Auftrage derselben von Adolf Braun, Berlin, Verlag „Vorwärts", 1893, auf Grund ihrer Untersuchungen von 783 Wohnungen fest: „daß nicht weniger als 42,75 % der Bevölkerung weniger als 20 cbm Luftraum zur Verfügung hat, also an Luftnot leidet. 2½ % steht nicht einmal die Hälfte des von den Hygienikern geforderten Luftminimums zur Verfügung, wobei eben nochmals betont werden muß, daß es mit der Lufterneuerung in Arbeiterwohnungen überaus schlecht bestellt ist. Mehr wie 7/10 der Wohnungen haben für ihre Bewohner ungünstigere Luftverhältnisse als die Gefangenen in Plötzensee und 9/10 ungünstigere als die von Degen als Minimum für Krankenhäuser geforderten Luftverhältnisse. Betrachten wir nun die als Schlafräume benützten Zimmer, Küchen, Korridore, und bringen wir diese in Beziehung zu den Schläfern, so ergeben sich folgende Luftraumergebnisse: Wir treffen auf — wenn auch vereinzelte — Wohnungen, in denen dem Schläfer kaum 1/4 des Luftraumes zur Verfügung steht, den die Hygiene als Minimum bei guter Ventilation fordert. In 1/12 der Wohnungen ist noch nicht die Hälfte dieses Luftquantums vorhanden. In fast 3/5 der Wohnungen (58,23 %) wird dieses Minimum noch nicht erreicht. In fast 7/8 der Wohnungen finden die Schläfer weniger Luftraum als die Gefangenen in Plötzensee und in anderen Gefängnissen! Und noch nicht in 1/40 der Wohnungen finden die Schläfer so viel Luftraum, als Degen als äußerstes Minimum für die Krankenhäuser fordert." Professor Adolf Wagner, Exzellenz, sagte 1900: „Wenn vier, sechs, acht Menschen, und zwar erwachsene Menschen verschiedenen Geschlechts, in demselben Raume zusammen wohnen, so ist das eine Brutstätte von Lastern und Gemeinheiten schlimmster Art. Die Übelstände, die da entstehen, liegen nicht an den Personen, sondern an den Lebensbedingungen, in die wir sie hineingesetzt haben, und solche Lebensbedingungen müssen aus dem bestehenden Monopolverhältnisse hervorgehen."

97) Gleichzeitig ist die landwirtschaftlich genutzte Fläche des Deutschen Reiches, trotz der unterdessen eingeführten Agrarzölle, von 3,67 Milliarden Ar im Jahre 1878 auf 3,50 Milliarden Ar im Jahre 1900 zurückgegangen. Vgl. Vierteljahrshefte zur Stat. d. D. Reiches. XI. 3. Heft, S. 126, zitiert von Lujo Brentano, Die deutschen Getreidezölle, Stuttgart 1911, S. 54.

98) Vgl. die bedeutungsschwere Zusammenstellung von „Tatsachen und Vorschlägen" von Dozent Dr. med. J. Kaup, die die Zentralstelle für Volkswohlfahrt unter dem Titel: „Die Ernährung und Lebenskraft der ländlichen Bevölkerung", Berlin 1910, herausgegeben hat.

99) Die städtebauliche Bewegung hat übrigens Grund, der Ereignisse des Jahres 1848 nicht ohne Dank zu gedenken, weil es wohl richtig ist, die Verbreitung der städtebaulichen Wettbewerbe als einen Erfolg des Jahres 1848 zu bezeichnen. Im Jahre 1848 nämlich hielt der so jung verstorbene und doch so bedeutende Architekt Johann Georg Müller im Wiener Architektenverein eine Rede, in der er das Prinzip des Wettbewerbes für die Erlangung von Entwürfen für öffentliche Bauten in so eindringlicher Weise zu vertreten verstand, daß die darauf erfolgende, vom Präsidenten und den Professoren der Akademie und den übrigen Architekten unterschriebene und Müllers Vortrag enthaltende Eingabe an das Ministerium sofort in günstigem Sinne beschieden wurde; zur größten Überraschung der Petenten, „denn", so berichtet Ernst Förster, der Biograph J. G. Müllers (Johann Georg Müller, ein Dichter- und Künstlerleben von Ernst Förster, St. Gallen 1854) noch hatte man sich nicht an den durch die Revolution beschleunigten Umschwung der Räder an der Staatsmaschine gewöhnt, und noch weniger war es üblich gewesen, daß ein rascher Bescheid auch ein günstiger war". Dieser „durch die Revolution beschleunigte" günstige

Entſcheid des Miniſteriums machte den öffentlichen Wettbewerb in Öſterreich zur Regel bei der Entſcheidung großer baulicher Fragen. Dieſe Regel war es dann, die von Kaiſer Franz Joſeph befolgt wurde, als er durch das „Handbillett“ vom 20. Dezember 1857 die Ausſchreibung des erſten großen ſtädtebaulichen Wettbewerbes in der neueren Geſchichte, den Wettbewerb für die Ausgeſtaltung der Wiener Feſtungsgelände, ausſchrieb. Auf dieſe, durch dieſen Wettbewerb eröffnete Ära ſtädtebaulich intenſiven Denkens geht die geſamte neuzeitliche Bewegung für monumentalen Städtebau (Eitelberger, Sitte, Goecke) zurück. Man erinnere ſich, daß gleichzeitig mit dem Wiener Wettbewerb in Berlin, wo bald nach 1848, wie V. A. Huber es ausdrückte, „das Geheimratsgeſchlecht wieder das große Wort hatte“ (vgl. S. 13), der Berliner Bebauungsplan (von 1858–62) ohne Wettbewerb in bureaukratiſch ſchädlichſter Weiſe aufgeſtellt worden iſt. Vgl. Anm. 12.

100) „Landhaus und Garten, Beiſpiele neuzeitlicher Landhäuſer nebſt Grundriſſen, Innenräumen und Gärten.“ Mit einleitendem Text herausgegeben von Hermann Muthesius, München, Verlagsanſtalt F. Bruckmann A.-G., 1907.

101) Bei dieſer geradezu abenteuerlich klingenden Feſtſtellung muß man an die Worte denken, die Julius Faucher im Jahre 1865 („Die Bewegung für Wohnungsreform“ I, S. 177) ſchrieb: „Faſt drängt ſich einem dabei auf, nicht bloß nach einem ſozialen Gebrechen, ſondern nach einem tiefen, einem klimatiſchen Kulturunterſchiede auszuſchauen, um ſich zu erinnern, daß man ſich auf dem weſtlichen Ausläufer der nordaſiatiſchen Tiefebene befindet, die auf ihrem öſtlichen Hügel die eingegrabenen Hütten Sibiriens trägt.“

102) Vgl. den Bericht über die XII. Generalverſammlung des Rheiniſchen Vereins für Kleinwohnungsweſen am 27. November 1909 zu Düſſeldorf, daſelbſt finden ſich auch die an den Kopf der Seite 86 geſtellten Worte von Geh. Rat Stübben.

103) Vgl. hierzu Adolf Wagners Ausführungen am Schluſſe der Anm. 96. Auch Profeſſor von Schmoller lehnt ab, das einzelne Individuum für die empörende Zuſammenpferchung verantwortlich zu machen. Er ſchrieb 1874 in „Die ſoziale Frage und der preußiſche Staat“: „Iſt vielleicht der Arbeiterſtand allein, iſt der einzelne Arbeiter daran ſchuld, daß er vielfach in Höhlen wohnt, die ihn zum Tier oder zum Verbrecher degradieren?“ Vgl. ſeine S. 73 zitierten Äußerungen. Wer die Opfer dieſer furchtbaren Wohnungsverhältniſſe für die Folgen verantwortlich machen will, könnte ebenſogut die 353000 Volksſchulkinder, die in Groß-Berlin keine Spielplätze haben (vgl. Anm. 1) für dieſen Mangel und ſeine Folgen verantwortlich machen.

104) „Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Groß-Berlin.“ Vortrag, gehalten zum Schinkelfeſt des Architektenvereins zu Berlin den 13. März 1911 von Richard Peterſen. Berlin, Carl Heymanns Verlag, 1911.

105) Die Mitteilungen fahren fort: „Zu den beſten Hoffnungen auf noch weitere Stärkung unſerer Finanzen berechtigen die Erklärungen auf den Fragebogen, daß rund 200 Mitglieder in der Lage und gewillt ſind, im Laufe der nächſten Wochen 76000 Mark der Genoſſenſchaft zuzuführen, und zwar neben dem Pflichtanteil von 200 Mark, während 84 Mitglieder einen zweiten Anteil in Ausſicht ſtellen, ſobald ſie eine Wohnung in der neuen Siedlung beziehen können.“

106) Wettbewerb Groß-Berlin 1910. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten, Berlin, verlegt bei Ernſt Wasmuth A.-G., 1911.

107) Folgende Quellen wurden für das erſte Kapitel benutzt: Stadtarchivar Dr. P. Clauswitz, „Zur Geſchichte Berlins“, Einleitung zu „Die Bau- und Kunſtdenkmäler von Berlin“, Berlin 1893; derselbe: „Die Pläne von Berlin und die Entwicklung des Weichbildes“. Feſtſchrift zur Feier der ſilbernen Hochzeit Ihrer Majeſtäten des Kaiſers Wilhelm II. und der Kaiſerin Auguſte Viktoria, herausgegeben vom Verein für die Geſchichte Berlins. Berlin 1906; derselbe: „Die Städteordnung von 1808 und die Stadt Berlin“, Feſtſchrift zur hundertjährigen Gedenkfeier der Einführung der Städteordnung. Im Auftrage des Magiſtrats herausgegeben von Dr. Clauswitz. Berlin 1908. Dr. Paul Voigt, weiland Privatdozent an der Berliner Unverſität: „Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und ſeinen Vororten. Eine Unterſuchung ihrer Geſchichte und ihres gegenwärtigen Standes.“ Herausgegeben vom Inſtitut für Gemeinwohl zu Frankfurt a. M. Jena 1901. Für die monumentalen Fragen wurden benutzt, außer den Schriften von Privatdozent Dr. A. E. Brinckmann „Platz und Monument“, Berlin 1908 und „Deutſche Stadtbaukunſt in der Vergangenheit“, Frankfurt a. M. 1911, beſonders die längſt nicht genug gewürdigte Schrift von Profeſſor Alfred Lichtwark „Deutſche Königsſtädte“, Dresden 1898. Carl Friedrich Schinkels eigene Ausführungen in ſeiner „Sammlung architektoniſcher Entwürfe, enthaltend teils Werke, welche ausgeführt ſind, teils Gegenſtände, deren Ausführung beabſichtigt wurde“. Neue vollſtändige Ausgabe. Berlin 1866. Hermann Grimms Feſtrede zum fünfzigjährigen Jubelfeſte des Architektenvereins zu Berlin, „Schinkel als Architekt der Stadt Berlin“, abgedruckt in den Preußiſchen Jahrbüchern April 1874. R. Borrmann, Die Bau- und Kunſtdenkmäler von Berlin. Ferner Cornelius Gurlitt: „Andreas Schlüter“. Berlin 1891. Die übrigen Schriftſteller werden im Text genannt. Das Kapitel macht ſich zur Aufgabe, in enger Anlehnung an die zitierten Schriften das auf der Städtebauausſtellung vorgeführte Material durch eine Zuſammenſtellung und Neugruppierung des ſtädtebaulich Intereſſanten in der Berliner Entwicklung zu erläutern.

108) Vgl. Abb. 69. Die dort gezeichneten großen Gärten zwischen Mauer- und Wilhelmstraße sind heute zum Teil in Fabrikgelände umgewandelt, bei deren Anblick der Besucher weit weg vom Herzen Berlins auf das Gebiet irgendeines Industriehafens versetzt zu sein glaubt; man durchquere z. B. das Hinterhofgewirr von „Buchhändlershof".

109) Vgl. Geh. Justizrat Dr. Otto von Gierke, Professor an der Universität Berlin: „Die preußische Städteordnung von 1808 und ihre Nachfolgerinnen" im Jahrbuch der Bodenreform vom 31. Juli 1911.

110) Als in der gesetzgebenden Körperschaft des Staates Pennsylvania, der eine besonders starke deutsche Einwanderung aufgesogen hat, darüber beraten wurde, ob in Zukunft deutsch oder englisch die Geschäftssprache sein solle, hat die Stimme eines Deutschen den Ausschlag für die Einführung des Englischen gegeben. Deutsch (dutch, was der Slangausdruck für german ist) ist in Amerika kein Ehrenname geworden.

111) Es ist sehr bezeichnend für die Art, wie städtebauliche Verhältnisse in England behandelt werden, daß man gerade das Gebiet des Londoner Verkehrswesens, dessen Superiorität vom Standpunkte des Wohnungswesens aus gesehen in Deutschland der Gegenstand steter Bewunderung ist, in England bereits als rückständig betrachtet. Weit entfernt, Zustände aufkommen zu lassen, wie sie in Berlin herrschen, hat bereits Eduard VII. jenen Ausschuß von dreizehn englischen Autoritäten einberufen, der drei Jahre lang das städtebauliche Problem von Groß-London vom Gesichtspunkte der Verkehrsschwierigkeiten in eingehendster Weise unter Heranziehung zahlreicher Fachmänner erörtert und dabei das größte städtebauliche Schriftwerk verfaßt hat, das die Weltliteratur kennt. In der Tat, der Report der Royal Commission of London traffic umfaßt acht Bände in Folio mit zum Teil über 1000 Seiten. Eine besondere Ministerialabteilung ist für die stete Revision und zeitgemäße Erhaltung des Riesenwerkes errichtet. Das städtebauliche Zentralorgan, das in Bälde auf Grund des neuen englischen Städtebaugesetzes an Stelle des Londoner Grafschaftsrates treten wird, findet in der Arbeit der königlichen Kommission und ihrer Fortsetzung durch den Board of traffic die unbedingt erforderlichen Vorarbeiten geleistet.

112) Vgl. William Bennett Munroe: „The Government of European Cities", New York, 1909. S. 345—71, sowie den in der vorigen Anmerkung zitierten Report.

113) Der Kupferstich wurde vom Märkischen Museum als „Entwurf Schlüters" ausgestellt. Gurlitt (a. a. O., S. 67) hält den Entwurf wohl für Broebes Eigentum.

114) Es ist außerordentlich, was die öffentliche Meinung bei richtiger Führung, namentlich auch durch die Presse, in solchen Fragen erreichen kann. Ein Denkmal dafür besitzt die Stadt Boston, das hier als ein Beispiel unter vielen angeführt sei: Am Copley-Square, der wegen verschiedener architektonisch wertvoller Gebäude, die ihn umgeben, besonderes Ansehen in Boston genießt, steht ein Geschäftshaus, das als „Wolkenkratzer" geplant war und dessen Konstruktion noch deutlich erkennen läßt, daß ihm die oberen Etagen fehlen. Die Ursache dieses Zustandes ist ein wahrer Aufstand der öffentlichen Meinung, der gegen den Weiterbau des Gebäudes ausbrach, das, wenn es zu Ende gebaut worden wäre, die umliegenden öffentlichen Gebäude durch seine Höhe in Schatten gestellt hätte. Die öffentliche Meinung erzwang damals unverzüglich ein Gesetz, das die Höhe der Gebäude am Copley-Square beschränkt.

115) Dieses Berlin hat Schinkel nicht nur geplant, sondern zum Teil auch wirklich geschaffen. Sein Berlin ist die Stadt der Humboldt, Fichte, Schleiermacher, Hegel, nach der sich auch Goethe, wie aus vielen seiner Äußerungen, namentlich in Briefen an Zeller, hervorgeht, aus der nicht abzumessenden Enttäuschung seiner Kleinstadt, herausgesehnt hat. Mit einer gewissen grillenhaften Wunderlichkeit verschob Goethe die von ihm so gewünschte Reise nach Berlin immer aufs neue, gleichsam, als fürchte er nach einem Aufenthalt in Berlin die Enge Weimars, an die er sich nur mit allen Opfern ungeheuerer Selbstüberwindung und mit aller Anspannung seines Willens gewöhnte, nicht länger ertragen zu können. In Weimar zehrte Goethe an seinen Erinnerungen an die Zeit, die er als Mitglied der Fremdenkolonie in Rom hatte verbringen dürfen; er lebte also gleichsam von der Fiktion einer Hauptstadt. Gerade das Beispiel Goethes zeigt die großen Gefahren des Mangels einer Hauptstadt, dieses „alten, unnatürlichen Gebrechens der deutschen Nation" (Treitschke). Man denke an Goethes Stellung zu den Freiheitskriegen und zu Kleist. In der Enge Weimars mit seinen „so unendlich breite Weisheit träufelnden Männern und diesen so fürchterlich witzig schwatzenden Frauen" (M. Siebert im „März", 5. Jahrg., Heft 47) fehlte Goethe das Verständnis und der Anblick des ungeheueren Auftriebes neuer Kräfte und zum Äußersten entschlossener junger Talente, jener passionierende Anblick, den nur die wirkliche Großstadt darbietet.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA KRAKOWSKA

S. 61

ERNST WASMUTH

ARCHITEKTURVERLAG, ARCHITEKTURBUCHHANDLUNG UND KUNSTANSTALTEN A.-G.

FERNSPRECHER:
AMT I, 2177
BUCHHANDLUNG
AMT I, 950
DIRECTION U. VERLAG

ZAHLSTELLEN FÜR:
Deutschland: Deutsche Bank (Conto-Centrale in Berlin)
Postscheckkonto: Berlin No. 573
Oesterreich: Wien: k. k. Postsparkasse, Clearing-Conto 804582
Ungarn: Budapest: K. ung. Postsparkasse, Clearing-Conto 3437.

PERIODISCHE PUBLIKATIONEN:

BERL. ARCH.-WELT
gegr. 1898.

ARCH. D. XX. JAHRHDTS.
gegr. 1901.

CHARACT. DETAILS
gegr. 1901.

HISTOR. STAEDTEBILDER
gegr. 1901.

DER STAEDTEBAU
gegr. 1903.

Berlin W. 8, den 30.Dez.11
Markgrafen-Strasse 35

Sehr geehrter Herr!

Wir gestatten uns, Ihnen hiermit das soeben in unserem Verlage erschienene Werk:

„Berliner Städtebau-Ausstellung"

von Dr. Werner Hegemann,

zur gefälligen Ansicht zu übersenden.

Die schon lange mit grosser Spannung erwartete Publikation bringt in 600 zum grossen Teil ganzseitigen farbigen Reproduktionen eine ausführliche Darstellung des Bilder-und Planmaterials der Städtebau-Ausstellung. Das Werk behandelt in erschöpfender Weise den gegenwärtigen Stand der gesamten städtebaulichen Bewegung und ist deshalb für die weitesten Kreise von ausserordentlichem Interesse.

Die Publikation erscheint in 3 Abteilungen. Der beifolgende 1. Teil ist jetzt zur Ausgabe gelangt. Der Preis für alle 3 Abteilungen zusammen beträgt 18 Mark.

In der angenehmen Erwartung, dass Sie die Publikation gern erwerben werden, empfehlen wir uns

mit vorzüglicher Hochachtung

ERNST WASMUTH
ARCHITEKTURVERLAG, ARCHITEKTURBUCHHANDLUNG
UND KUNSTANSTALTEN A.-G.

12000. VII. 11. S. 1671

Ernst Wasmuth

ARCHITEKTURVERLAG, ARCHITEKTURBUCHHANDLUNG

UND KUNSTANSTALTEN A.-G.

ZAHLSTELLEN FÜR:

Deutschland: Deutsche Bank (Conto-Centrale in Berlin)
Postscheckkonto: Berlin No. 513

Oesterreich: Wien: K. k. Postsparkasse, Clearing-Conto 804582
Ungarn: Budapest: K. ung. Postsparkasse, Clearing-Conto 3157.

FERNSPRECHER:

AMT I. 3177
BUCHHANDLUNG

AMT I. 950
DIRECTION U. VERLAG

Berlin W. 8, den 30.Dez.11
Markgrafen-Strasse 35

PERIODISCHE PUBLIKATIONEN:

BERL. ARCH.-WELT
Jahr. 1898.

ARCH. D. XX. JAHRHDTS.
Jahr. 1901.

CHARACT. DETAILS
Jahr. 1901.

HISTOR. STADTBILDER
Jahr. 1901.

DER STADTBRAU
Jahr. 1903.

Sehr geehrter Herr!

Wir gestatten uns, hiermit die ergebene Anfrage Ihrer geschätzten Zeitschrift zu richten, ob Sie geneigt sind, von unserer Verlagsproduktion Kenntnis zu nehmen.

Wir gestatten uns, Ihnen ein Exemplar unserer Publikation zur gefälligen Ansicht zu übersenden.

Die ganze Lage mit grosser Spannung entwickelte Publikation bringt in 600 zum grossen Teil prachtvollen Tafeln Aufnahmen eines einzigartigen Materials des Stiler- und Planmaterials der Stadtbau-Ausstellung. Das Werk nahmen in erster Linie Fälle der geschichtlichen Stand der gesamten architektonischen Bewegung und ist deshalb für die weitesten Kreise von ausserordentlichem Interesse.

Die Publikation erscheint in 3 Abteilungen. Der bereits vorliegende 1. Teil ist jetzt zum ausnahmsweisen Preis für alle 3 Abteilungen zusammen bestimmt 36 Mark.

In der angenehmen Erwartung, dass Sie die Publikation gern ansehen werden, empfehlen wir uns

mit vorzüglicher Hochachtung

ERNST WASMUTH

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
Biblioteka Politechniki Krakowskiej
III-307251
Kdn. 524. 13. IX. 54

ALTENBURG, S.-A.
PIERERSCHE HOFBUCHDRUCKEREI
STEPHAN GEIBEL & CO.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej
100000305602