

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 19

Anhang: 2. Beilage zu Nr. 19
Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

2. Beilage zu Nr. 19 der „EISENBAHN“ vom 14. Mai 1875.

Mittheilungen

aus den

Verhandlungen des zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Ueber Städteanlagen in Amerika.

Von Ed. Guyer.

(Hiezu 2 Uebersichtspläne von Washington und Philadelphia.)

Der Plan von Philadelphia folgt mit einer der nächsten Nummern.

In unserm Jahrhundert der Erfindungen hat man sich auch damit besetzt, neue Grundsätze zu erfinden und unter andern auch denjenigen: Man soll sich über Nichts mehr verwundern, ein Grundsatz, von dessen Richtigkeit Sie nicht nur alle Tage, sondern auch heute Abend sich überzeugen können, da ein Laie es wagt, die Aufmerksamkeit von Fachleuten für Mittheilungen aus Ihrem ureigensten Gebiet in Anspruch zu nehmen.

Doch werde ich mich, eingedenk des Sprichwortes: „Schuster bleib bei deinem Leisten“ in keine Behandlung und Discussion technischer Fragen einlassen, sondern Ihnen in kurzen Worten den Eindruck schildern, welchen die amerikanischen Städteanlagen auf einen europäischen Spießbürger gemacht haben.

Gewohnt, in Europa die Städte als Wohnstätten und Sammlungsorte nicht nur von Personen, sondern auch von Traditionen und geschichtlichen Erinnerungen anzusehen, hat jeder einzelne Einwohner die mit der Zeit sich geltend machen den Anforderungen und Veränderungen mit Bezug auf etwas schon Gegebenes, etwas Vorhandenes betrachtet. Wenn in freisinniger Weise der Bürger einer Stadt auch geneigt war, den nothwendigen Erweiterungen und Verbesserungen entgegen zu kommen, so darf doch nicht geläugnet werden, dass eine jede dieser Veränderungen, wenigstens bis vor wenigen Jahrzehnten, ihn, den einzelnen Einwohner, viel unmittelbarer berührte, als wir es uns jetzt kaum noch vorzustellen vermögen. Die Bewegungen des täglichen Lebens, die den socialen Anforderungen und Stellungen entsprechenden Bedürfnisse, die Wellen des geistigen Lebens entwickelten sich aus einem enger begrenzten Kreise heraus, dessen einzelne Theile einen um so grössern Werth für den Einzelnen haben mussten, je bestimmter und fester die Grenzen gezogen waren. Eine natürliche Folge solcher Verhältnisse kann in dem bestimmten Character gefunden werden, der sich nicht nur den einzelnen Städten im Ganzen, sondern auch einzelnen Quartieren und häufig auch dem einzelnen Gebäude aufprägte. Je älter eine Stadt, je kräftiger die Wogen des gewerblichen und politischen Lebens trieben, je reicher das Gemeinwesen an geschichtlichen Erinnerungen wurde, um so bestimmter der Ausdruck der Selbstberechtigung, sei es nun, dass die Eigenart des Denkens und der Geschichte Einzelner sich im Style der Privatbauten oder in einzelnen öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen ausprägte, sei es, dass der allgemeine Character der Stadt Kunde gab von der Denkweise der Menge.

Wenn schon die französische Revolution durch die Erweiterung des Gemeindewesens und durch Aufhebung vieler beengender Schranken, sowie durch die politischen Umwälzungen und Veränderungen das Verlangen nach allgemeiner Entwicklung förderten, so blieb es doch dem mächtigen Einfluss und der Einführung der Eisenbahnen vorbehalten, am entschiedensten in einer Weise zu wirken, welche Privatberechtigung und Vorrechte rücksichtslos zurückdrängte, um dafür die Vollberechtigung einer Erweiterung des Gemeinwesens um so entschiedener zu betonen. Diese neue Erfindung, die überwältigende Macht dieses Verkehrsmittels, trat in vielen Fällen so unmittelbar und mit solcher Gewalt an wohlgeordnete und fest begränzte Verhältnisse heran, dass die Folgen dieser Neuerung wohl selten vollkommen erkannt und selten ihre Tragweite richtig gewürdigt und berechnet werden konnte. Deshalb die eigenthümliche Erscheinung, dass je nach der verschiedenen Auffassung viele Gemeindeverbände sich gegen diese Neuerung abwehrend verhielten, andere dagegen die Einführung derselben in einer Weise begrüssten, welche für das gedeihliche Wachsthum und natürliche Entwicklung dieses Riesenkindes der Neuzeit wenig förderlich, wenigstens in Bezug auf das eigene Gemeinwesen sein konnte. Wenn man auch in den wenigsten Fällen von wirklichen Nachtheilen sprechen kann, so hat doch öfters eine nur zu einseitige Verwendung der auf's Höchste gespannten Leistungsfähigkeit für einzelne Gemeinwesen bedeutende Krisen im Gefolge gehabt.

Gänzlich verschieden waren die Verhältnisse in Amerika. Als das Eisenbahnwesen sich mehr entwickelte und die Eisenbahnen als allgemeines Verkehrsmittel überall Eingang fanden, hatten sich dieselben bei Weitem nicht in dem Maasse, wie in Europa, den bereits bestehenden Verhältnissen anzupassen, sondern wurden als integrierender Theil des Verkehrs und Culturlebens nicht nur acceptirt, sondern gepflegt. Während bei uns

die Eisenbahnen gegebene Verkehrsverhältnisse nur erweiterten, schuf die Macht des neuen Verkehrsmittels in den Vereinigten Staaten gänzlich neue Verhältnisse, öffnete neue Gegenden der Cultur. Dort bedingten die Bahnen den Werth der Ortschaften und Gegenden, bei uns wurde der Werth der Bahnen durch die Cultur und volkswirthschaftlichen Verhältnisse der Gegenden bedingt. Wenn trotz dieser zwei verschiedenartigen Entwicklungsfactoren und Ausgangspunkten auch mit der Zeit für diese Verhältnisse eine mehr gleichmässige Werthung wahrscheinlich wird, so haben doch gewisse Erscheinungen einen besondern festen Character angenommen, unter andern auch die Städteanlagen in Amerika.

Es dürfte Aufgabe einer besondern Untersuchung und Gegenstand eines eigenen Vortrages sein, die Gründe und Ursachen nachzuweisen, welche zu der ungeheuren Entwicklung und dem raschen Wachsthum der amerikanischen Städte beigetragen haben. Es ist eine Frage von tiefer culturhistorischer Bedeutung dieses Zusammenströmen der Menschen in eine einzelne Stadt, und wenn es viele Leute gibt, welche an ein Aufhören dieser centripetalen Bewegung in der nächsten Zeit glauben und im Interesse des Gesammtwohls eine theilweise Auflösung solcher ungesunder Accumulationen von Menschen wünschen, so muss naturgemäss auch eine Veränderung in den Ursachen eintreten, welche dieses Zusammenströmen hervorgerufen haben.

New-York hat (seine Vorstädte, wie Brooklin mit 500,000 Einwohnern, nicht gerechnet) von 1860 bis 1870 um 150,000 Einwohner zugenummen und ebensoviel in den letzten 4 Jahren. Die Stadt Chicago zählte 1850 30,000, 1860 bereits 110,000, 1870 300,000 und gegenwärtig über 425,000 Einwohner. St. Louis am Mississippi hat sich seit 1860 von 160,000 Einwohnern zur Zahl von nahezu 500,000 emporgeschwungen. Es ist nun klar, dass ein solches Wachsthum die Aufmerksamkeit der Gemeindebevölkerung und besonders ihrer Behörden auf sich ziehen und für die bestehende Stadt selbst, als auch für die Erweiterung derselben schon frühzeitig ein bestimmter Plan festgestellt werden musste. An keine Tradition gebunden, und ohne Verständniß für ästhetische Wirkung, welche auch bei den überwältigenden enormen Aufgaben materieller Art nicht von ihm verlangt werden durfte, war der Amerikaner nur zu gern bereit, das ihm am practischsten scheinende Prinzip einer Stadtanlage als Schablone für alle andern zu benutzen und acceptierte ohne weiteres Nachdenken die Rechtekeintheilung des Terrains mit Innehaltung der genauen Directionen Nord, Süd, Ost, West für die Strassenrichtungen als die einfachste Gliederung. — Mit einer Rücksichtslosigkeit sondergleichen wurde diese Eintheilungsform auf alle Städteanlagen oft mit gänzlicher Verkennung der Lage und der Niveauverhältnisse übertragen. In vielen Fällen, wie z. B. bei den Städteanlagen und Landeintheilungen auf Unionsgebiete, wurde die Quadrattheilung sogar gesetzlich als die einzige zulässige Form bestimmt. Durch Congressbeschluss vom 11. Februar 1805 wurde alles Land nordwestlich des Flusses Ohio und oberhalb der Mündung des Kentuckyflusses als Unionsland zur genauen Vermessung und Eintheilung in Quadrate von je vier engl. Quadratmeilen Flächeninhalt, d. h. je zwei Meilen Seitenlänge mit möglichster Meridianrichtung bestimmt. Dieser gleiche Beschluss sollte sich auch in den bereits bevölkerten und organisirten ältern Staaten auf alles noch nicht vermessene Unionsland erstrecken, immerhin mit Respectirung der bereits in's Eigenthum der einzelnen Staaten, Städten und Corporationen übergegangenen Gebiete und mit möglichster Berücksichtigung einer natürlichen Grenze durch bedeutendere Flüsse für die grössern Counties. Dieser Eintheilungsmodus wurde in den meisten Fällen auch von den Staaten und Städten sowohl als von Privaten ebenfalls angenommen, obgleich der Unionsregierung keinerlei Einmischung in die innern Angelegenheiten der Staaten von Rechts wegen zu stand. Dieser ursprüngliche Beschluss erlitt im Laufe der Zeiten zwar vielfache Zusätze, Erweiterungen und auch Abänderungen, konnte jedoch nicht verfehlen, bestimmend auf Städteanlagen einzuwirken, da die quadratische Vermessungs- und Eintheilungsform für das ganze ungeheure Gebiet, welches seit 1805 der Union einverlebt wurde, maassgebend blieb. Eine solche Section, ursprünglich vier engl. Quadratmeilen à je 640 acres oder im Ganzen 2560 acres haltend, wurde eine Township, ein Stadtgebiet genannt. Nachdem am 24. April 1820 durch einen weiteren Congressbeschluss die Unterabtheilungen dieser Sectionen bestimmt worden waren und der Preis des gewöhn-

lichen Landes Unionsgebiet (mit Ausnahme aller besonderen Reservationen und alles Mineral-Land, d. h. alles Kohlen-Metall-etc. haltigen Bodens) im Minimum auf § 1. 25 cts. per acre festgesetzt worden war, räumte der Congress am 3. März 1863 dem Präsidenten das Recht ein, ja machte es ihm sogar zur Pflicht, vom öffentlichen Land, ob vermessen oder nicht, für Städteanlagen und Hafenanlagen, hauptsächlich bei günstigen Bodenverhältnissen, am Zusammenfluss oder der Mündung von Strömen und bei voraussichtlichen Verkehrs- und Bevölkerungscentren das nötig scheinende Land zu reserviren. Erst nachdem dann durch eine Eintheilung in ähnlicher Form alle voraussichtlichen Bedürfnisse der vereinigten Staatenregierung geschützt und für eine den amerikanischen Ansichten entsprechende gesunde Entwicklung der betreffenden zukünftigen Ortschaft durch Gesetze und Verordnungen gesorgt war, wurde das übrige Land dem Staate und den Corporationen überlassen.

Ein eigenthümlicher Passus der sogenannten Pre-emption laws, d. h. Vorkaufsgesetze, bestimmt das Vorrecht der Städte nach ihrer Bevölkerungszahl. Am 2. März 1867 wurde festgesetzt, dass Städte von 100—200 Einwohnern auf 320 acres, von 200—1000 Einwohnern auf 640 acres, mit mehr als 1000 Einwohnern auf 1280 acres und für je 1000 Einwohner mehr bis zur Zahl 5000 auf 320 acres öffentlichen Landes Anspruch haben sollten, alle Reservationen und Mineral-Districts ausgenommen.

Wenn schon früher bei der Aufnahme neuer Staaten und der Bildung bestimmt begrenzter Territorien den betreffenden Staaten eine grosse Menge Landes von Seite der Union unentgeldlich abgetreten wurde, damit durch den Verkauf die Mittel zur Bestreitung der Staatsausgaben und die Bebeschaffung der nötigen Capitalien möglich werde oder durch Ueberlassung von Ländereien an Ansiedler sich das Land rascher bevölkere, so brachte die Einführung der Eisenbahnen neue Anforderungen und neue Erscheinungen.

Trotz direkter finanzieller Unterstützung der Bahngesellschaften durch die Bundesregierung wäre dennoch ohne die grossartigen Landschenkungen der Bau von Bahnen in unbewohnter Gegenden ohne gegebenen Verkehr kaum möglich gewesen. In den meisten Fällen, wenigstens in den neuen Staaten, wurde die Landschenkung derart bestimmt, dass auf jede Meile Bahnlänge links und rechts von der Bahn zehn bis zwanzig Meilen weit je nach der Concession das Land nach der Meridianrichtung in Quadrate getheilt wurde. Abwechselnd gehörten die mit geraden Nummern bezeichneten Sectionen von je einer Quadratmeile engl. = 640 acres der Unionsregierung und die ungeraden Nummern der Bahngesellschaft, welche demnach auf je eine Meile Bahnlänge 10 bis 20 Quadratmeilen Land geschenkt erhielt, Schenkungen, mit welchen enormer Missbrauch und folgenschwerer Schwund getrieben wurde.

Es mag vielleicht Interesse bieten, zu wissen, dass die von der Unionsregierung reservirten geradnummrig bezeichneten Sectionen hauptsächlich zur Ausführung des Homestead- und Pre-emptionsgesetzes verwendet werden. Laut Congressbeschluss hat jeder Offizier, Soldat oder Matrose der Vereinigten Staatenarmen, der seine Dienstzeit und seine Militärpflicht gehörig erfüllt hat, das Anspruchsrecht auf 160 acres gegen eine Commission von § 22 einer dieser Unions-Sectionen der Eisenbahnlandschenkungen. Ausgenommen sind in jeder grössten Abtheilung (County) die Nummern 16 und 36, welche zu Gunsten öffentlicher Schulen bestimmt sind. Ferner hat jeder amerikanische Bürger über 21 Jahre alt, alle Wittwen und ledigen Frauenspersonen, sowie jedes Familienhaupt das Vorkaufsrecht auf 160 acres dieses Landes à § 1. 25 = Fr. 6. 25 per Juchart und § 22 Comission für seine Viertelsection (160 acres), mit der Bedingung jedoch, dass innerhalb Jahresfrist das Land von ihm bewohnt werde.

Es ist klar, dass die einzelnen Staaten, und in zweiter Linie auch die Städte trotz ihrer vollständigen Unabhängigkeit von der Bundesregierung in ihren städtischen Fragen, dennoch die vorgezeichnete Schablone so viel immer möglich benutztzen; auch ist es sicher, dass die Dispositionsfähigkeit über grosse Strecken Landes bei allen Vortheilen doch auch wieder ihre Nachtheile ganz besonders für Städteanlagen haben musste; gewiss wird man es unter diesen Umständen begreiflich finden, dass die Rechteckeintheilung allgemein beibehalten wurde und dass sehr häufig die Städteanlagen wenigstens auf dem Papier den grössten Anforderungen für lange Zeit entsprechen könnten. Es wurde auch keine Rücksicht genommen auf die Bedürfnisse eines nur allmälichen Wachstums gänzlich neuer Städteanlagen, diess insofern als ein oft viel zu grosses Terrain gleichzeitig für die Bauten in Angriff genommen wurde, so dass oft eine richtige Verbindung der einzelnen Quartiere für mehrere Jahre hindurch fehlte und die Kosten von unverhältnismässig weit ausgedehnten Anlagen von einem kleinen Gemeindewesen getragen werden musste. Diess konnte nicht verfehlten, Verwicklungen manigfacher Art und besonders finanzieller Natur herbeizuführen. Die diesen

Anlagen entsprechenden Baugesetze liessen dem Einzelnen ursprünglich grosse Freiheiten, immerhin nur innerhalb der Grundbedingungen; erst in neuer Zeit ist besonders an Orten, wo durch die Erfahrung und durch grossen Schaden die Uebelstände deutlicher hervortraten, durch strengere Verordnungen, durch schärfere Baugesetze einer allzugrossen rücksichtlosen Ausnutzung der früheren Freiheiten vorgebeugt worden. Allein auch da verfiel man, wie's in der Welt ja gewöhnlich geht, in's andere Extrem. So enthält das seit dem grossem Brände in Boston erlassene neue Baugesetz nicht nur genaue Bestimmungen über die jeweilig zulässige Mauerdicke, die Constructionsverhältnisse und Eintheilung im Innern, sondern auch über die Verwendung der Räume in einer Weise, welche kaum als allgemein gültig in ein Gesetz passt.

Was nun die Städteanlagen, besonders den Eindruck, welchen dieselben auf mich gemacht haben, betrifft, so erlauben Sie mir einzelne dieser Städte mit Ihnen zu durchwandern und Ihnen jeweilig meine Ansicht als Laie über die Eintheilung und den Character der Anlage mitzuteilen. Zuerst möchte ich Sie auf das Project für die künftige Stadt Tacoma im Territorium Washington aufmerksam machen, welches ich als Illustration amerikanischer Ideen der Freundlichkeit unseres Landsmannes, Herrn Landschaftsingenieur Weidemann von Winterthur, wohnhaft in New-York, verdanke. Das sehr coupire Terrain war ohne Rücksicht auf die Niveauverhältnisse mit einem Strassenetz rechtwinkliger Art bedacht worden, in Uebereinstimmung mit der gewöhnlichen Schablone. Noch vor Beginn der Ausführung des ursprünglichen Planes zeigte sich das gänzlich Verfehlte und Mangelhafte desselben und wurde dafür das vorliegende Project adoptirt, welches unsern Ansichten wohl nicht in allen Theilen genügen dürfte, den dortigen Anforderungen jedoch zu entsprechen scheint.

Boston, eine der ältesten Städte der Union, ist desshalb auch diejenige, welche, wenigstens in ihrem ältern Theile, unsern Anschauungen von Städteanlagen am Meisten entspricht, am wenigsten von der Schablone zeigt. Dem Terrain angemessen ziehen sich die theils engen theils weiten Strassen bald in Bogenlinien, bald in gebrochenen Linien, von der Bai nach den Höhen, auf denen die Stadt gelagert ist. Die neuern Stadttheile und Vorstädte, hauptsächlich durch Ausfüllung einzelner Theile der wunderbar zerklüfteten Bucht gewonnen, sind jedoch rechtwinklig in Quartiere eingetheilt. Seit dem grossen Brände sind die Strassen der innern Stadt in möglichst zweckmässiger Weise corrigirt und erweitert worden. Der Bautyyl ist im Allgemeinen edler und einfacher als in den meisten amerikanischen Städten; der Geschmack ist gesunder als anderswo, obgleich es auch hier nicht an bizarren Ideen gefehlt hat. So macht das Capitol von Massachusett, welches in Uebereinstimmung mit den meisten andern Staaten der Union nur eine verfehlte Copie des Unioncapitols in Washington ist, einen eigenthümlichen Eindruck, wenn die Sonne auf die volkommen aus Glas über ein inneres eisernes Gitterwerk erbaute mächtige Kuppel scheint und dann auf der Spitze der Glaskuppel sich ein scheinbar steinerner, in Wirklichkeit jedoch eiserner Thurmabau, eine Art mächtiger Knopf, erhebt, der vollkommen in der Luft zu schweben scheint, so dass das Ganze einer mächtigen Käsglocke gleichsieht.

Wie in Boston, so kann man in New-York und auch noch in Baltimore einzelne Anzeichen der ursprünglichen Anlage in den ältesten Stadttheilen bemerken, wenn schon in Folge der verheerenden Feuer die consequente Durchführung der Rechteckeintheilung bedeutend erleichtert wurde. Diese geraden rechtwinklig sich schneidenden Strassen machen in ihrer unzähligen Wiederholung und bei dem Mangel jeden Ruhepunktes oder irgend eines befriedigenden Abschlusses auf die Länge einen ermüdenden Eindruck und greifen das Auge an. In den grossen Städten und grosser Bevölkerungszahl verschwindet dieser Uebelstand theilweise, da das Leben und Treiben der Volksmenge die Aufmerksamkeit auf sich zieht und die Uebelstände weniger bemerkbar sind. Zudem ist in vielen Städten, besonders aber in New-York Sorge getragen worden, durch eine in's Unglaubliche gehende Erfindung neuer architectonischer Formen, durch Verwendung von Farben und zu Thurmgebäuden ausgedehnten Höheverhältnissen einzelner Privathäuser, besonders jedoch der Bankgebäude, eine Abwechslung hervorzubringen, welche nichts zu wünschen übrig lässt, nur dass dieselbe trotz der reichen Details und des oft sehr kostbaren Materials (geschliffener Marmor, polirter Granit, prächtiger Sandstein, glasierte Backsteine) selten schön ist.

Bei amerikanischen Städten gehört unbedingt das Leben des Volkes, das Drängen und Jagen mit zum Character der Strassenanlagen, welche ohne dasselbe einen gänzlich veränderten Eindruck machen. Es ist dies überhaupt ein viel zu wenig gewürdigter Characterzug im grossen und ganzen Leben der Amerikaner, dass er Bewegung der Menge braucht, wie wir dies, freilich in geringer Maasse, auch bei dem Franzosen sehen. Je

grösser die Menge, je rascher und heftiger das Treiben, um so wohler ist dem Amerikaner, und wenn es erlaubt ist, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass Grundzüge im Character einer Nation sich in ihrer äussern Thätigkeit oft in eigenthümlicher Weise ausprägen, so dürfte die Ansicht vielleicht etwelchen Anspruch auf Richtigkeit haben, dass der Amerikaner diejenige Strasseneintheilung in seinen Städteanlagen vorgezogen hat, welche am wenigsten Aufmerksamkeit erfordert, ihm an wenigstens dem abzieht, was ihm das Wünschenswertheste, das Höchste scheint: das Jagen nach dem allmächtigen Dollar, das materielle Interesse. Wir sehen deshalb auch diese Form der Anlagen da am rücksichtslosesten verwerhet, wo dieser Trieb mit der grössten Energie zur Geltung kommt, wie z. B. in San Francisco, wo das Strassenetz ohne Rücksicht auf das Niveauverhältnisse des Bodens der Art angelegt wurde, dass viele Strassen gänzlich unfahrbar sind und hochgelegene Quartiere nur durch Drahtseileisenbahnen eine etwelche Verbindung mit den übrigen Stadttheilen und damit etwelchen Werth erhielten, oder aber die Hügel abgegraben und die Häuser heruntergesetzt werden müssen. Ist der soeben angeführte Grundsatz richtig, dass die Städteanlagen in Amerika Zeugniß geben von der ausschliesslichen Verwendung der geistigen Thätigkeiten zur Förderung der materiellen Interessen, so muss folgerichtig eine Abweichung von der Schablone gefunden werden, wo andere Verhältnisse zu Grunde liegen oder wo die Erkenntniß sich Bahn bricht, dass eine gesunde Entwicklung einer Nation nicht auf der Macht des materiellen Wohlstandes allein beruht, sondern ein ideales Streben ebenfalls seine Berechtigung im Leben eines Volkes hat. Diese Ansicht war schon früh von den Gründern der Vereinigten Staaten vertheidigt worden; die Bestätigung ihrer Einsicht und den Nachweis des Strebens dieser edelsten Männer finden wir in der auf breitesten freisinnigster Grundlage aufgebauten Verfassung und in den weitherzigsten Gesetzen. Allein diese schönen Ideen, wenn sie auch nicht gänzlich verloren gingen, mussten vor der riesenhaften materiellen Aufgabe zurückweichen, welche das amerikanische Volk zu überwältigen hatte und welche zu ihrer Lösung eine Energie und ein grenzenloses Vertrauen in die Zukunft verlangten, welches oft in Rücksichtslosigkeit ausarten musste, dafür jedoch auch so Grossartiges in den letzten fünfzig Jahren geleistet hat, dass wir hier in Europa uns kaum einen Begriff davon machen können.

Meine Herren! Vor Ihrem Verein, der durch seine Zusammensetzung das Streben bekundet, die materiellen Anforderungen der Neuzeit, die technischen Fragen durch den Formensinn und die Phantasie des Architecten zu einer wohlthuenden und fördernden Vereinigung zu bringen, darf wohl auch auf Verhältnisse hingewiesen werden, deren Kenntniß zur richtigen Würdigung des Lebens und der Thätigkeit einer Nation auf materiellem wie geistigem Gebiet unbedingt nothwendig ist.

Bereits an einem andern Orte habe ich betont, dass wir Europäer kein Recht haben, die Amerikaner nur nach unsrigen Verhältnissen zu beurtheilen und nur gestützt auf die Erfahrungen weniger Jahre, die im Leben einer so jungen, noch wenig consolidirten und entwickelten Nation nicht maassgebend sein können.

Wir wollen die Fehler nicht verheimlichen und bedauern, dass die Nation im Allgemeinen an einer Verschwendungsucht leidet, welche sich folgenschwer in dem geringen Verständniß für eine gesunde Finanzwirtschaft zeigt; wir können uns empört fühlen über eine grenzenlose Corruption und den Mangel einer Moral im öffentlichen Leben, so dass die Politik, die Wahrung des Rechts ein feiles Geschäft geworden ist. Wir müssen beklagen, dass ein gedankenloses Gehassen und ein zu blindes Vertrauen in die Zukunft in vielleicht kurzer Zeit sehr ernste Verhältnisse zur Sprache bringen wird, welche bedeutende Unruhen im Gefolge haben werden und die Lebenskraft der Union auf die Probe stellen dürfte. Allein sehen wir auf der andern Seite die gethanen Civilisations- und Culturarbeit über Strecken Landes an, von denen wir uns keinen Begriff machen können! Berücksichtigen Sie dabei die Schwierigkeiten, die Errungenschaften eines langjährigen, wechselvollen Unabhängigkeitskampfes inmitten vielfacher politischer Zerkleistung und manigfältigster Parteiinteressen soweit zu sichern und für die weitere Entwicklung des Landes nutzbringend zu gestalten, ohne durch die täglich neu herantretenden Fragen erdrückt zu werden oder im raschen Wechsel und ungeahnter Ausdehnung der Verhältnisse allen festen Boden zu verlieren. Es war zudem keine leichte Aufgabe, Einwanderer der verschiedensten Nationen, verschieden in Character, Fähigkeiten, Bildung, Sprache, Tradition und Geschichte aufzunehmen, einzubürgern und zu einer Nation zu formen.

Und wollen Sie einzelne Beispiele dieser eisernen Energie: Wenige Jahre sind es, dass Chicago zum zweiten und dritten Mal in bedeutendem Umfange abbrannte; in zwei Jahren ist ein Quartier, doppelt so gross als ganz Zürich, wieder massiv aufgebaut, wie auch in Boston von dem verheerenden Brande

keine andere Spur als die grossartigen Neubauten zu sehen sind. — Der Fluss Chicago ist für die kommerciellen Bedürfnisse der Stadt von grösster Wichtigkeit, so dass keine feste Brücke über den mitten die Stadt in zwei Armen durchfliessenden Strom mit Rücksicht auf die Schiffahrt zweckmässig schien. Nur Drehbrücken, welche jede Viertelstunde für die Schiffe geöffnet werden, bieten eine sehr mangelhafte Verbindung, desshalb sind die Hauptstrassen in Tunnels unter dem Flusse durchgeführt worden. — Für die Ausführung der allgemeine als wahnsinnig angesehenen Bahnverbindung von Omaha über das Felsengebirge und die Sierra Nevada nach San Francisco waren zwölf Jahre in Aussicht genommen und noch waren keine sechs Jahre seit dem ersten Spatenstich verstrichen, als am 10. Mai 1869 die beiden Locomotiven der Union und der Central-Pacific-bahn in der Alcali wüste bei Promontorypoint in dem noch gänzlich unbekannten und uferlosen Territorium Utah zusammentrafen. — Colorado war vor wenig Jahren gänzlich unbekannt und ist auch gegenwärtig noch in seinem westlichen Theile eine vollständige Terra incognita. Vor wenigen Monaten fuhr ich von Denver City auf schmalspuriger Eisenbahn durch die schauerlichen Schluchten und an den Abgründen des 40 Meilen langen Clear Creek Cannons 8000 Fuss hoch nach den Gold- und Silberminen von Black Hawk, um noch höher hinauf in Central-City, eine Stadt seit gestern erst entstanden, mit einem aus Backsteinen gebauten 4 Stock hohen und 200 Personen fassenden Hotel zu treffen.

Nach diesen wenigen Beispielen der Thatkraft der Amerikaner (worunter immer nur die Bewohner der Vereinigten Staaten Nordamerika's verstanden sein sollen), kehren wir zur Aufsuchung derjenigen Verhältnisse in den Städteanlagen zurück, welche uns Zeugniß geben können, dass nach und nach das ästhetische Gefühl zur Geltung kommen muss, sobald die rein materiellen Interessen mehr in den Hintergrund treten oder der Werth mehr idealer Bestrebungen erkannt wird.

Washington, die Hauptstadt der Vereinigten Staaten und der Sitz der Bundesbehörden, eine Stadt ohne Handel und ohne grossen Verkehr ist am ehesten geeignet als Beispiel zu dienen, denn hier musste schon mit Rücksicht auf die Bedeutung der Stadt und die öffentlichen Gebäude der Schönheitssinn am meisten entwickelt werden und konnten neue, dem ästhetischen Gefühl Rechnung tragende Ideen am ehesten zum Durchbruch gelangen. In der That sehen wir bei einer Vergleichung des Stadtplanes von Washington mit den Plänen anderer Städte eine vielfache Anwendung von Diagonalstrassen, zu Avenuen erweitert. Aus den auf dem Plane verzeichneten Strassenbreiten ist zu ersehen, dass auch weitgehenden Ansprüchen Rechnung getragen ist. Die Strassenlinie wird belebt durch üppige Baumreihen und eine Abwechslung durch mehrere gut angelegte Squares geboten. Die Häuser, durchschnittlich architektonisch einfach, enthalten gewöhnlich außer dem erhöhten Erdgeschoss, zu welchem eine Freitreppe führt, nur zwei Stockwerke. Zudem sind in den Avenuen die Häuser öfters durch kleine, zierlich eingefriedete Gärten vom Trottoir getrennt. Einen Abschluss finden viele der Avenuen durch die öffentlichen Gebäude, vor allem durch das auf einer Anhöhe liegende Capitol, dessen Unterbau zwar der riesigen Kuppel gegenüber etwas gedrückt erscheint. Die Niveauverhältnisse erwiesen sich im Ganzen der Ausführung des Stadtplanes günstig, wenn schon die Entwicklung der Stadt in einer der ursprünglichen Ansicht geradezu entgegengesetzten Weise erfolgte. Statt nach Osten, wie angenommen, hat sich die Stadt, einstweilen wenigstens, nach Nordwesten ausgedehnt, sodass die Hauptfaçade des Capitols mit den Terrassirungen und den Treppenanlagen für einige Jahre noch freier Aussicht auf leere Bauplätze genießt. Den Werth gebrochener Linien für längere Strassen, besonders mit etwelcher Steigung, hat man auch hier noch nicht erkannt, obgleich sich einige schüchterne Versuche durch das Vor- oder Zurücksetzen einzelner Gebäude in die Strassenlinie als Anklang an diese Ansicht nachweisen lassen. Die Perspective ist bei der Länge der Strassen trotz eines theilweisen Abschlusses derselben, keine sehr wohlthuende, wenn auch der Eindruck der Stadt im Allgemeinen ein angenehmer ist, hauptsächlich durch frisches Grün und Bäume hervorgerufen. Hervorzuheben ist ferner die andernwärts schon erkannte Thatsache, dass wie der diagonal die Rechteckeintheilung der Stadt New-York durchschneidende Broadway, so auch in Washington die Diagonalstrassen wenigstens da die belebtesten sind, wo nicht durch Zurücksetzen der Gebäudereihen und Villa ähnliche Behandlung ein mehr ländlicher Character der Stadt absichtlich hervorgerufen wurde.

Wenn die Diagonalen in andern Städten Amerika's noch wenig oder gar keine Beachtung gefunden haben und ihr grosser Werth für Verkehrserleichterung und Zeitersparniß auffallender Weise von dem sonst so practischen, immerhin aber wenig ideenreichen Amerikaner nicht erkannt und die Niveauverhältnisse wenig in Berücksichtigung gezogen wurden, so ist

doch allgemein bei der enormen Bevölkerungszunahme die Nothwendigkeit erkannt worden, durch grossartige Parkanlagen einen Ersatz für das monotone Strassennetz zu bieten und in gesundheitlicher Beziehung für die Bevölkerung zu sorgen. So sehen wir alle Städte der Union in einem edlen Wetteifer in dieser Richtung das Versäumte nachzuholen und die Opfer, welche die Städte sich hiefür auferlegen, grenzt öfters an das Wunderbare. Der Centralpark in New-York, die Parks in Chicago, der 3000 Morgen umfassende Fairmount-Park in Philadelphia, die Anlagen in Cincinnati, San Francisco, und St. Louis, sowie der schön gelegene, an lieblichen Scenerien und Waldbäumen reiche, aber wasserarme Druidhillpark in Baltimore und die Commons in Boston, legen Zeugniss ab von dem Werthe, welcher solchen Anlagen beigelegt und der Sorgfalt, welche auf ihren Unterhalt verwendet wird.

In Würdigung der durch die Parkanlagen in England gegebenen Beispiele ist man bemüht gewesen, den Werth dieser städtischen Parks und ihre landschaftliche Schönheit durch zweckmässige Gruppierung, Abwechslung und reizende Durchsichten zu erhöhen und soviel immer möglich Wasser, sei es in Form grösserer Flächen als Teiche und Seen, sei es in Bewegung zu Wasserfällen und Bächen zu verwenden, wie wir diess in schöner Weise durch Benutzung des der städtischen Wasserversorgung dienenden Reservoirs im Centralpark in New-York und in geschickter Verwendung des gleichen Zwecke dienenden Shuillkillusses im Fairmountpark in Philadelphia sehen.

Ein eingehenderes Studium dieser Parkanlagen, besonders mit Rücksicht auf die landschaftliche Wirkung der Anlage der Fahr-, Fuss- und Reitwege den Wasserflächen entlang, der engen oder weitern Verbindung dieser Strassen und Wege, der Durchsichten, schattigen Abgrenzung, sowie die Form und die Zahl der verwendeten Pflanzengruppen möchte vielleicht für unsere zukünftigen städtischen Anlagen etwelchen Werth haben.

In den wenigsten Fällen freilich war es möglich diese Anlagen in den Mittelpunkt der Stadt zu rücken; man suchte die nothwendige Verbindung durch verbesserte Strassen und besonders durch ausgedehnteste Verwendung der Strassenbahnen, der Tramways, zu erzielen. Diese letztere Einrichtung ist in amerikanischen Städten etwas so selbstverständliches und wird zur Entwicklung des Verkehrs und der Hebung des Gemeindewesens als so unentbehrlich angesehen, dass Tramways, wie Gas- und Wasserleitungen vorgesehen werden, bevor man an eine Ueberbauung der Quartire denkt, da diese letzteren eigentlich erst ihren Werth durch diese Einrichtungen erhalten. Zu wenig Fachmann, um die Vorzüge oder Nachtheile der verschiedenen Systeme und Ansichten beurtheilen zu können, muss ich doch bemerken, dass hier sicher noch ein lohnendes, aber auch sehr schwieriges Feld für Ingenieure vorhanden ist, da es gilt die Nachtheile, welche eine grosse Bevölkerungszahl und grossartige Städteerweiterung hervorrufen, durch verbesserte Verkehrsmittel auszugleichen.

Hiebei möchte ich Sie bezüglich der Stadt New-York nur noch auf die eigenthümliche Erscheinung aufmerksam machen, dass die Tramways sich ein Monopol zu verschaffen gewusst haben, welches jede Concurrenz durch Fiakers und Droschken ausschliesst. Bei der länglichsten Form des städtischen Terrains erweisen sich nun besonders im untern Theile der Stadt die Strassen viel zu eng für den ungeheuren Verkehr, und sind Collisionen aller Art und Verkehrsstörungen desshalb an der Tagesordnung. Es ist klar, dass die Hindernisse, welche einer Ausdehnung der Tramways oder der Einführung einer gewöhnlichen Fuhrwerkverbindung entgegenstehen, auch für Anlagen wie Luft- oder Elevated-Eisenbahnen mit Dampfbetrieb in noch viel grösserem Maassstabe hinderlich sind. Die einzige von Tramways verschont gebliebene, in Betracht kommende Längenstrasse, der Broadway, ist bei der immer stärker werdenden Frequenz je länger je weniger im Stande dem enormen Verkehr zu genügen. Da die compakte Granitformation des Grundes der Stadt New-York die Anwendung unterirdischer Eisenbahnen nach dem Vorbilde London mit Rücksicht auf die Kosten einstweilen noch ausschliesst, so bleibt am Ende nichts übrig, als allmälig den Mittelpunkt des Verkehrs höher die Stadt hinauf zu verlegen, wo eine grössere Breite auch mehr Parallelstrassen bietet. In der That hat die Nothwendigkeit einer solchen Veränderung ganz von selbst, als naturgemäss, die Thatsache hervorgerufen, dass das Verkehrszentrum, welches früher weiter unten nach der Battery zu lag, sich innerhalb zehn Jahren merklich nach oben, d. h. nach Norden, verschoben hat.

Was die wirklichen Eisenbahnen mit Dampfbetrieb anbelangt, so so ist es bekanntlich dem Einfluss der Bahngesellschaften und mit Rücksicht auf den allgemein anerkannten Werth dieser Institutionen gelungen, ihre Interessen rücksichtslos bis in die innersten Gebiete und durch die werthvollsten Verhältnisse der Städte hindurch zu verfolgen. Wenn auch New-York selbst

durch seine Insellage von zu enger Berühring mit diesen Fragen verschont blieb, so sehen wir doch bei andern Städten, wie Philadelphia, Baltimore, Cincinnati, Chicago u. s. w., ja selbst in Washington Beispiele genug, die ein zu einseitiges Vorgehen constatiren.

Ich bemerke beispielsweise, dass in Columbus, der Hauptstadt des Staates Ohio, die sehr primitive Ein- und Aussteigehalle von der Stadt, d. h. den Hauptstrassen derselben durch 10–12 in allen Richtungen sich verzweigende Bahngeleise à niveau ohne irgend welche Barrière getrennt ist. Da den ganzen Tag und die ganz Nacht die Locomotiven hin und her fahren, so ist besonders bei schlechtem und trübem Wetter die Passage besonders zu Wagen nicht ohne Gefahr, trotz der Warnungstafel mit der Inschrift: Look out when the engine bell is ringing (Pass auf, wenn du die Locomotivglocke hörst).

Gegenwärtig werden Versuche gemacht, diesem willkürlichen Eingreifen der Bahn-Gesellschaften auf gesetzlichem Wege entgegenzutreten; es ist freilich zu befürchten, dass wieder in ein Extrem verfallen wird, indem Verhältnisse einer gesetzlichen und damit allgemeinen Behandlung unterworfen werden, welche in jedem einzelnen Fall wechseln und ein genaues eingehendes Studium, sowie eine Berücksichtigung localer Interessen erfordern müssen.

In Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen des amerikanischen Lebens musste auch für eine zweckmässige Wasserversorgung der Städte gesorgt werden, eine Aufgabe, welche je nach den gegebenen Verhältnissen auf grössere oder geringere Schwierigkeiten stoss und nicht immer rationell durchgeführt wurde. Ein näheres Eintreten auf diesen Gegenstand würde jedoch zu weit führen und könnte eine Ausführung dieser Fragen nur an der Hand genauer Angaben und durch einen mit der Materie vertrauten Techniker behandelt, Werth für Sie haben. Dennoch mag es Sie interessiren zu hören, dass in New-York der Wasserverbrauch sich auf den Kopf der Bevölkerung (1,100,000) (ohne Brooklyn & Hoboken) auf 100 Gallonen täglich beläuft; dass in Cincinnati, mit 275,000 Einwohnern, die Einnahmen an Wasserzinsen Doll. 420,000 per Jahr betragen, die Wasserröhren eine Länge von 154 Meilen besitzen, die Wasserwerke 640,000,000 Kubikfuss Wasser per Jahr liefern, und eine einzelne Pumpmaschine nach Worthington's System für 80,000 Einwohner täglich je 62 Gallonen Wasser liefert.

Nachdem die Städteanlagen sammt den damit zusammenhängenden Verhältnissen besprochen worden sind, mag es am Platze sein, noch mit kurzen Worten der innern Einrichtung und Eintheilung amerikanischer Häuser zu gedenken. Aus den Ihnen vorgelegten Plänen eines Hotels und eines Privathauses werden Sie ersehen, dass die Ansprüche, welche der im Ganzen Häuslichkeit würdigende Amerikaner an das Hauswesen, an das Familienleben stellt, in der Eintheilung des Hotels eine Erweiterung erfahren haben, in beiden Fällen jedoch der Geselligkeit möglichst Rechnung getragen ist, so sehr anderseits der Amerikaner auf strenge Abgeschiedenheit seines Hauswesens hält. Die Eintheilung seines Privathauses erlaubt ihm und seiner Familie eine längere Abwesenheit ohne die Dienerschaft in ihrer Thätigkeit zu beschränken, obgleich seine Räume abgeschlossen sind. Im Parterre empfängt der Herr seine Freunde oder Geschäftsbekannte ohne seine Familie zu stören, oder es werden diese Erdgeschossräume bei einfachen Verhältnissen als Speiszimmer der Familie benutzt. Mit directem Eingange und Treppe von Aussen enthält das erhöhte Parterre oder der erste Stock die Empfangsräume und den Speisesaal, sowie das Wohnzimmer der Dame vom Hause, während die oberen Etagen die Schlafzimmer mit allen möglichen Bequemlichkeiten an Bade-, Toilettenzimmer und Closets enthalten. Ohne Centralfeuerung für alle Räume des Hauses, (abgesehen von Kaminfeuer) Wasser- und Gasleitung zu allen Räumen der Wohnung ist dem Amerikaner irgend welcher Comfort undenkbar und diese Ansicht wird, wenigstens theilweise, auch in den Hotels gewürdigt, wo im Parterre die Herren ungenirt verkehren, während im ersten Stock das Gebiet der Damen beginnt und dem Sinn des Amerikaners für Glanz und Pracht und einem zur Schautragen und Gesehenwerden möglichst entsprochen wird. Der Einbau der Privathäuser in Amerika ist gewöhnlich kein sehr solider, dafür aber ein sehr einfacher. Die Nachtheile der leichten Construction werden durch weitgehende Verwendung von Teppichen und durch den Umstand, dass nur eine einzige Familie je ein Haus bewohnt, für den Bewohner weniger fühlbar gemacht. Indem ich Ihnen noch die Pläne zum neuen grossen Stadthause in Philadelphia als Beispiel monumentalier Bauten und städtischer Rührigkeit vorlege, und dabei die Seltenheit irgend welcher hervorragender Kirchenbauten als eine natürliche Folge des nüchternen Sinnes und der practischen Geistesrichtung des Amerikaners (was Frömmeli und Heuchelei so wenig wie Opferwilligkeit und wahre Religiosität ausschliesst) bezeichne, bin ich am Schlusse meiner Mittheilungen angelangt.