Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 57/58 (1911)

Heft: 7

Artikel: Schönheit im Städtebau: aus dem Erläuterungsbericht zum Grundplan für Gross-Berlin

Autor: Jansen, Hermann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-82569

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: 04.12.2025

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

liegenden Storren beleuchtet. Das Modellzimmer ist mit Schränken für Modelle und Reissbretter, sowie einem Arbeitstisch und Giessfass versehen. Die Aussenwände vor dem Zeichensaal erfüllen die Reissbrettschränke mit verschliessbaren horizontalen Fächern. An der Hofseite liegen die beiden Zimmer für Handzeichnen und das zugehörige Modellzimmer. An den Seitenwänden laufen Leisten, bezw. Tablars für Modelle; an der einen Wand stehen Modellschränke und ein Schrank für Schülermappen und Zeichensitze. Die Zimmer enthalten Staffeleien mit Hockern und regulierbaren Modellständern. Das Tageslicht wird durch schwarze Vorhänge, das künstliche Licht aus vier stärkeren Beleuchtungskörpern durch verstellbare Schirme reguliert.

In der Südecke sind die Verwaltungsräume angeordnet, nämlich das Lehrer- und Konventszimmer, das zweifenstrige Rektorats- und das einfenstrige Wartezimmer, welch letzteres zugleich dem Prorektor dient. Das Lehrerzimmer enthält den grossen Konventtisch, daneben einen kleineren Tisch mit Wandbank, den Bibliothekschrank, Wandpulte an den Fensterpfeilern, an der einen Längswand 20 Lehrerfächer und 10 Rektoratsfächer in drei über einander liegenden Reihen, sodann Anschlagbrett und Wascheinrichtung, an der Türwand 15 Garderobeschränkchen für je zwei Lehrer. Das Rektoratszimmer enthält das Rollschreibpult des Rektors, einen Konferenztisch, einen Besuchstisch, einen Bücherschrank, zwei Aktenschränke und ein Garderobeschränkchen. Im Wartezimmer steht der Schreibtisch des Prorektors, der Bureautisch, der Kopiertisch und ein grosser Papierschrank.

Die Telephonzentrale befindet sich in der Abwartloge im Erdgeschoss.

Am Schlusse unserer Ausführungen seien noch einige Mitteilungen über die an der Bauausführung Beteiligten gemacht. Als Mitarbeiter an der architektonischen und konstruktiven Durchbildung des Neubaues waren die Architekten K. Wegmann und E. Dubs in besonderem Masse beteiligt. Die spezielle Bauleitung lag in den Händen der Bauführer G. Baur und U. Kuhn. Die Bauausführung besorgten im ganzen 306 Unternehmerfirmen. Die hauptsächlichsten Arbeiten waren wie folgt vergeben:

Erdarbeiten: J. Burkhard, Zürich IV.
Maurerarbeiten: Franceschetti & Pfister, Zürich III.
Eisenbetonarbeiten: Meyer & Morel und J. Bryner, Zürich V.
Steinmetzarbeiten: Schweiz. Granitwerke Bellinzona, A.-G. Lägernsteinbruch Regensberg, Steinmetzmeisterverein.
Zimmerarbeiten: Baur & Cie., Zürich V, Locher & Cie., Zürich I, Meybohm & Cie., Zürich V.
Zentralheizung und Ventilation: Gebr. Sulzer, Winterthur.
Gas- und Wasserinstallationen: J. Spühler, Zürich, Boller & Weidmann, Zürich.
Elektrische Anlagen: Baumann, Kölliker & Cie., Zürich II. Maschinenfabrik Oerlikon.

H. Fietz, Kantonsbaumeister.

Schönheit im Städtebau.

Aus dem Erläuterungsbericht zum Grundplan für Gross-Berlin von *Hermann Jansen*, Architekt.

In der Schrift Jansens, die wir auf Seite 86 unseres letzten Heftes kurz besprochen haben, finden sich, eingestreut in die eigentlichen Erläuterungen, viele bemerkenswerte Hinweise auf früher begangene Fehler im Städtebau und auf die Mittel zu deren künftiger Vermeidung. Ein besonderes Kapitel ist den Strassen und Plätzen im Allgemeinen gewidmet und aus diesem bringen wir, mit freundlicher Erlaubnis des Verfassers, das folgende hier zum Abdruck, begleitet von zwei verkleinerten Wiedergaben nach Tafeln, die der Schrift beigeheftet sind. Die Bilder, namentlich Abb. 2, sollen zeigen, wie die Verkehrsadern einer Stadt, ähnlich allen Kanälen, die fliessende Ströme möglichst reibungslos zu leiten haben, sanfte Biegungen, Ein- und Ausmündungen zeigen müssen, und dass schroffe Richtungsänderungen und scharfe Ecken sorgfältig zu meiden sind. Durch solche Strassenführungen, wie sie gerade Abbildung 2, ein Ausschnitt aus Abbildung 1, erkennen lässt, wird auch dem grössten Verkehrsandrang von selbst sein Weg gewiesen, wird der Verkehr in diese Hauptadern konzentriert und werden die Nebenstrassen entlastet, Stauungen vermieden.

Ueber die Hauptverkehrsstrassen im Allgemeinen sagt Jansen, sie müssen schlank durchgehen ohne Hindernisse an Platzanlagen u. dergl., sollen also lange Wandungen haben, die möglichst wenig von seitlichen Einmündungen durchbrochen werden. Die kleinern Strassen müssen erst in einer der Hauptverkehrsstrasse parallellaufenden, grössern Strasse gesammelt werden und dürfen dann erst gemeinschaftlich an geeigneter Stelle in die Hauptstrasse einmünden. Nach Erörterungen über das durch die Verkehrsknotenpunkte, Bahnhöfe u. drgl. bestimmte Haupt-Strassennetz, weist Jansen darauf hin, dass es mit der organischen und den grössten Verkehrsbedürfnissen gerecht werdenden Angliederung der Nachbarorte an die Stadt noch nicht getan sei, dass ein ebenso grosses Augenmerk auf eine schöne Ansiedelung in den Aussengebieten der Stadt gerichtet werden müsse, auf künstlerische Quartierpläne. Doch lassen wir ihm selbst das Wort:

„Das Bestreben des Planes muss es bleiben, auch der so lange unberücksichtigt gelassenen *Schönheit im Städtebau* wieder zu ihrem Rechte zu verhelfen, ihr wieder den Platz einzuräumen, den ihr unsere Vorfahren in einer bisher unerreichten Weise in Stadt und Land und bis hinein in die kleinsten Gässchen und Winkel zu geben meisterhaft verstanden. Was den frühern Jahrhunderten als natürlich und selbstverständlich galt, das müssen wir uns erst wieder anerziehen — eine nicht gerade schmeichelhafte Erkenntnis.

Bei der Führung der Strassenlinien ist allenthalben Bedacht darauf genommen, nicht nur vollwertige Verkehrsstrassen, sondern auch *architektonisch schöne Verkehrsstrassen* zu schaffen — das eine schliesst das andere nicht aus. Dasselbe gilt natürlich von den sogenannten Wohnstrassen und Plätzen. Zudem bestimmt die Technik der Verkehrsmittel die Gestaltung der Strassen. Es wäre falsch zu behaupten, der ganz langsam fahrende Karren, etwa der übliche mit zwei alten Kleppern bespannte Berliner Schuttwagen, wäre für den grosstädtischen Verkehr das ungefährlichste Vehikel. Im Gegenteil; ein solches Gefährt zum Stehen oder Ausweichen zu bringen, ist bedeutend schwieriger und zeitraubender, als etwa ein schnellfahrendes Auto, dessen im Lenken und Bremsen vollendeter Mechanismus — meist gelenkt von einem wesentlich gebildeteren Lenker — ein fast sofortiges Stillstehen ermöglicht.

Dieser muss bei stillen wie lebhaften Strassen fast durchweg auf kürzeste Entfernung von der Seite oder von vorn ein Hindernis befürchten. Ist diese Strasse schnurgerade, sieht er diese nur in der Projektion, kann also ihren Abstand nur schwer erraten; bei einer ganz leicht geschweiften Strasse ist der Abstand vom Hindernis fast bis auf 1 *m* genau zu schätzen. Diese Beobachtung ist bei Landstrassen, die sich stets natürlich dem Gelände anpassen, in sanften Schwingungen dahin ziehen, leicht zu machen. Diese leichte Kurve ist zudem die natürliche Linie, die gerade ist die gewaltsam gewollte.

Nötig ist die *gerade* Linie als *künstlerischer Gegensatz zur geschwungenen Linie; wirksam* ist sie manchmal bei monumentalen, nicht übermässig langen Strassen in steigendem Gelände.

Es wäre zu wünschen, dass wir endlich die Gesichtspunkte, die uns bei Errichtung der einzelnen *Häuser* leiten, auch bei der Schaffung von *Bebauungsplänen* beachteten, natürlich mit entsprechender Anpassung. Wenn wir mehr darauf bedacht wären, zu unterscheiden zwischen lebhaft breiten Verkehrs- und stillen, schmaleren Wohnstrassen, zwischen — wenn man so sagen darf — *fliessenden* und *stagnierenden* Strassen, wenn wir uns darauf beschränkten, die Verbindung auf kürzestem Wege herzustellen zwischen

Wettbewerb zu einem Grundplan für Gross-Berlin.

Aus dem mit einem I. Preise an erster Stelle ausgezeichneten Entwurf von Architekt *Hermann Jansen*, Berlin.

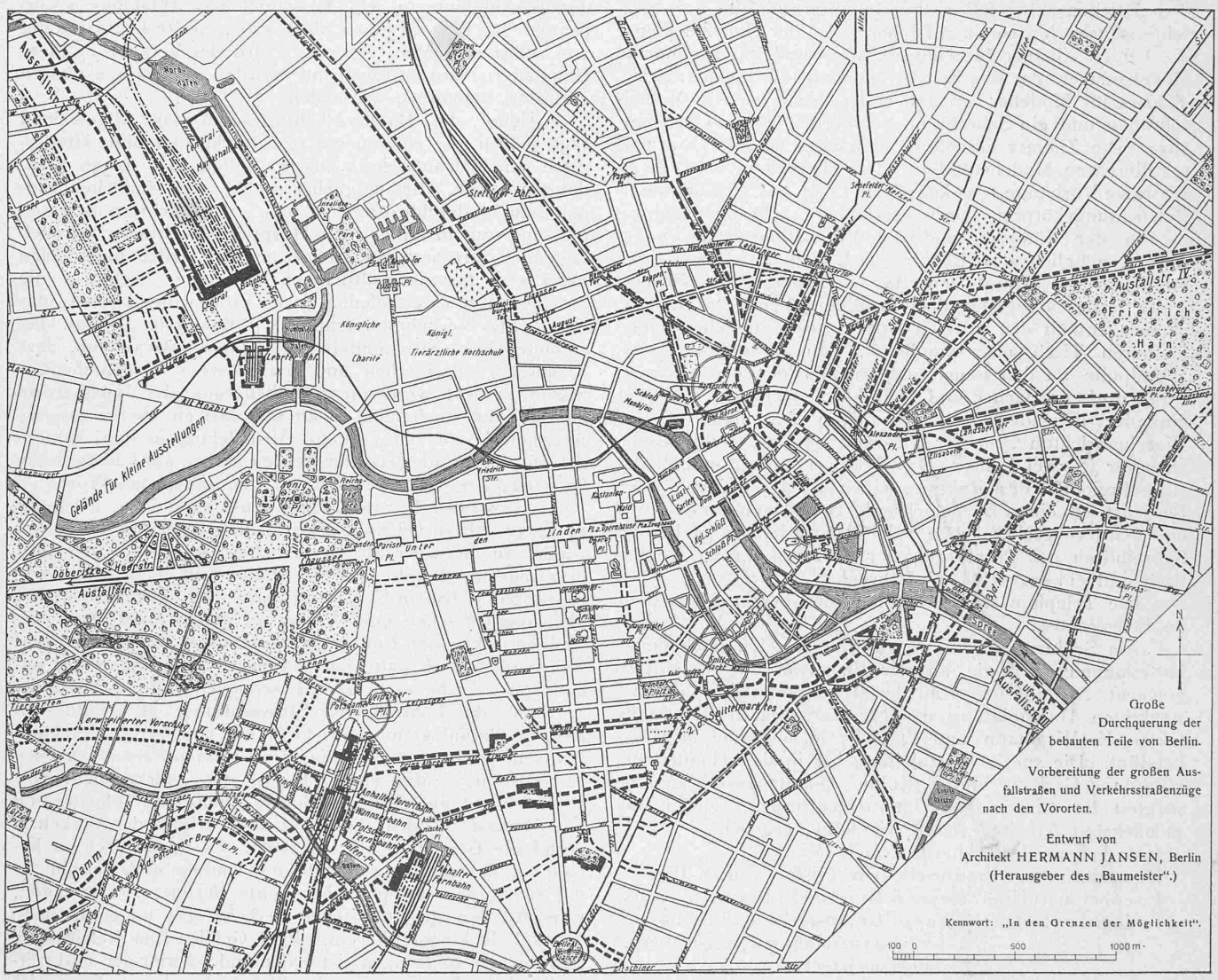

Abb. 1. Das Zentrum von Berlin, Masstab 1 : 30 000. — Die Doppelkreise bezeichnen Verkehrsknotenpunkte.

den wesentlichen Punkten, nicht aber zwischen allen, wenn die unselige Phrase der „Prachtstrassen" endlich verschwinden wollte, dagegen auf die Schaffung interessanter, architektonischer Strassenbilder und die Eingliederung vorhandener landschaftlicher Schönheiten bedacht wären, wenn wir die Erreichung der Bahnhöfe und Erholungsplätze auch auf stillen Wohnstrassen oder Parkstrassen, statt durch das nervöse Gewühl der Verkehrsadern ermöglichten, wenn wir uns also entschliessen könnten, nicht Strassen und Plätze zu schaffen, sondern *Stadtviertel*, d. h. zum *Wohnen bestimmte Viertel*, wenn diese Wohnviertel aussen von den grossen Verkehrsstrassen umschlossen, innen aber Ruhe und Abgeschlossenheit böten und zwar je mehr wir in sie eindringen, um so reichlicher, wenn in diesen Wohnvierteln die Strassen um so schmaler werden können, je weiter sie sich von den grossen Verkehrsadern entfernen, dann brauchten wir die Frage nicht stets aufzurollen, ob *gerade* oder *krumme* Strassen das Wesen des künstlerischen Städtebaus ausmachten, brauchten nicht immer hierauf zurückzugreifen, nur um unsere Hilflosigkeit zu verstecken.

Was braucht jedes Haus, jede kleine Gruppe von Häusern eine eigene Strasse, deren Anlage tausende Mark erfordert, das Grundstück eines jeden Ansiedlers um ein Drittel oder die Hälfte verteuert? Was braucht die Mehrzahl der Nebenstrassen einer stillen Kleinsiedlung unserer Vororte für jede kleine Gruppe von Häuschen, an die monatlich kaum ein Fuhrwerk heran muss, einen 8 bis 12 *m* breiten gepflasterten Strassendamm? 4,5 bis 5 *m* genügen überreichlich; zudem ist es die Kunst des Städtebaus, die Gruppierung der Häuser derart vorzunehmen, dass ihre Erreichung möglichst wenig Strassenland erfordert; oft genügt ein schmaler Fusspfad.

Eine weitere Hilflosigkeit ist die Verwendung von *geometrischen Figuren* im Bebauungsplan, von Figuren, die im *kleinen* Masstabe etwa als Gartenbeete übersichtlich und verständlich sind, im grossen Masstabe aber nur papiernen Wert haben.

Entwirft der Maler sein Bild erst nach dem Rezept eines Handbuches und nicht seinem künstlerischen *Empfinden* folgend, wird von einer Kunstleistung niemand zu reden wagen.

Niemand hat ein Interesse daran, ob bei den geometrischen Linienspielereien rechts der Hauptachse in einem Abstand von 300 und mehr Metern sich der gleiche Viertel- und Halbkreis nochmals so wiederholt, wie er ihn vor fünf Minuten in gleicher Weise auch links von der Hauptachse in einem anderen Stadtteile fand.

Die Anlagen in den Berliner Vororten noch aus den letzten Wochen und Monaten beweisen uns, dass wir von dieser Anschauung noch nicht frei sind. In Wort und Schrift wiederholen sich bereits diese Hinweise, aber die Praxis ist von diesen Zielen noch weit entfernt.

Sollte weiterhin eine ästhetische Ausbildung der Strassen erforderlich sein, also durch geeignete Führung der Strassenwandungen die nötige künstlerische Wirkung des Strassenbildes erzielt werden, so braucht kaum hingewiesen zu werden, dass hierzu ausser eingehendem Studium älterer Probleme historischer Städtebaukunst in erster Linie die Kenntnis der künstlerischen Wirkungen der zurzeit und in nächster Zukunft entstehenden Architekturen nötig ist. Letztere ist abhängig von der jeweiligen Baupolizeiordnung, abhängig von der jeweiligen Mode in der Baukunst.

Aus dem mit einem I. Preise an erster Stelle ausgezeichneten Wettbewerbs-Entwurf Gross-Berlin von *Herm. Jansen*, Arch., Berlin.

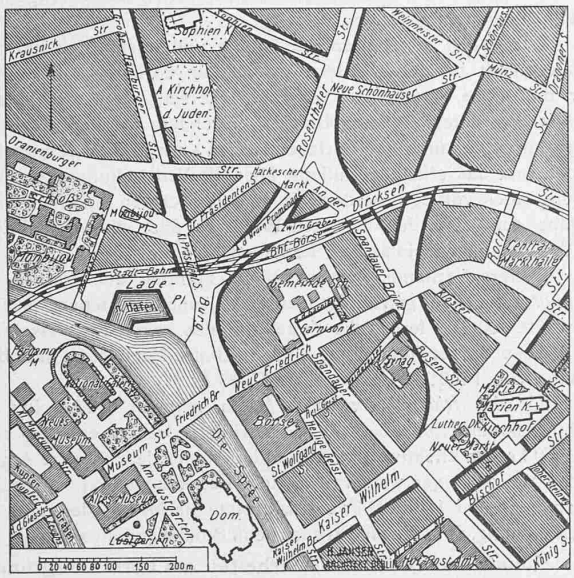

Abb. 2. Entlastung des Hackeschen Marktes beim Bahnhof Börse der Stadtbahn, Durchbruch nach N und zur Ausfallstrasse IV. Masstab 1 : 10000.

Ob nun, um dies zu beurteilen, die Vorbildung eines Landmessers, eines Ingenieurs oder eines Architekten die geeignete ist, bleibt unschwer zu erraten.

Wir sollen und wollen wieder bescheidener werden in der Wahl der Motive beim Ausbau der Stadt- und Landsiedelungen, wir sollen uns zufrieden geben, wenn es gelingen sollte, wieder unseren Strassen den künstlerischen Schwung zu geben, den zuletzt das 18. Jahrhundert ihnen zu geben verstand.

Mit einer Versetzung der Strasse, mit ihrer Verkrümelung ist's nicht getan. Nicht Strassenlinien, sondern *Strassenbilder* wollen entstehen. Diese vorzubereiten, sie wachsen zu lassen und schliesslich zu einem harmonischen, künstlerischen Höhepunkt auszubauen, das ist die erste Kunst des Städtebaues. Die weitere und schwierigere Kunst ist die, solche Höhepunkte in geeigneter Folge zu schaffen, sie gegeneinander abzustimmen und zu ruhigen indifferenten Strassenzügen auf geeignete Länge in Gegensatz zu bringen.

Um einen künstlerischen Eindruck voll auf uns wirken zu lassen, bedarf es eines gewissen Zwischenraumes. Krümmen wir durchweg, um einer modernen Anwandlung zu folgen, alle Strassen, so drängen sich die Strassenbilder, — selbst vorausgesetzt, dass nur gute Architekturen sich vorfinden — unaufhörlich aufeinander und es tritt bald der Rückschlag, die Ermüdung ein, geistige wie körperliche. Es kann also nur alle 4 bis 600 *m*, d. i. alle 4 bis 7 Minuten, sich ein vollwertiges Architekturbild vor uns auftun, ähnlich dem Aufbau des Dramas auf der Bühne.

Ein weiterer Prüfstein für den künstlerischen Wert eines Bebauungsplanes ist auch die *Zahl der Motive*, um eine künstlerische Wirkung zu erzielen. Wie in der Musik, so in der Architektur verrät nicht die wahllose Summe von Motiven, ihre Nebeneinanderstellung den reifen Architekten, sondern ihre Auswahl, ihre Verarbeitung. Nicht alle Motive an Platz- und Strassengestaltungen *neben*einanderstellen, nicht die Strassen mit Musterkarten von Motiven vollzupfropfen, kann verdienstlich scheinen, sondern eine bewusste Auswahl von wenigen Motiven mit wirkungsvoller Abstufung zu treffen, *für den Unberufenen selbst auf die Gefahr hin, sich zu wiederholen.* Auf diesen Punkt möge ganz besonders hingewiesen werden! Ist der Grundriss des Platzes gleich oder ähnlich, der Aufbau wird unter allen Umständen wechseln. Dies zeigen wiederum unsere historischen Stadtbilder. Welchem Kunstverständigen ist's in den Sinn gekommen, bei einem packenden Platzbilde sich auszurechnen, dass der Platz auf Fuss und Zoll dem und dem Platze in der und der Nachbargegend oder Nachbarstadt gleicht? Etwas weniger Berechnung, etwas mehr Empfinden tut unseren Städtebauern mehr wie etwas not."

Diesen grosszügigen Grundsätzen wird sich jeder gern anschliessen, der für Wahrheit und Schönheit überhaupt empfänglich ist. Möge die Zahl derer auch bei uns sich stets mehren!

Städtebau-Ausstellung Zürich 1911.

Mit Genugtuung und Freude können wir auf eine äusserst gehaltvolle und, nach der über Erwarten regen Anteilnahme aller an den Fragen interessierten Kreise, auch wirkungsvollen Woche der Städtebau-Ausstellung zurückblicken. Nicht weniger als sechs Vorträge konnten geboten werden und alle fanden ein dicht besetztes, aufmerksames und dankbares Auditorium. Sonntag den 12. Februar sprach Dr. *Emil Fehr,* Sekretär der kantonalen Baudirektion, über Gesetz und Sitte im Bauwesen. Anhand eigens aufgenommener Lichtbilder aus Zürich und Umgebung schilderte er in überzeugender Weise den Einfluss der Bausitten, sowie der sie unterstützen wollenden Baugesetze auf die Entwicklung unserer Wohnbauten. Es ergab sich als natürliche Schlussfolgerung, dass auch noch so gut gemeinte gesetzliche Bestimmungen niemals der guten Bausitten entbehren können, denen wir so manches Schöne an alten Stadtbildern verdanken. — Sodann schilderte am Montag Abend Reg.-Baumeister *G. Langen,* Berlin-Grunewald, die Entwicklung der menschlichen Siedelungen vom Dorf zur Stadt und zur Grosstadt, seine Betrachtungen durch geschickt gewählte Lichtbilder von Landkarten-Ausschnitten, alten und neuen Stadtplänen begleitend. Auf diesen hübschen Vortrag, der mit Bildern im Druck erscheinen wird, werden wir noch zurückkommen. Der Dienstag brachte uns einen erklärenden Rundgang *Langens* durch die Gross-Berliner Wettbewerbspläne, der allen Zuhörern grossen Genuss und Gewinn brachte.

Der Haupttag, zu dem die Vertreter des Schweizerischen Städteverbandes eingeladen und in grosser Zahl erschienen waren, war der Mittwoch. Oberbürgermeister *v. Wagner,* Ulm, eröffnete Mittags 3 Uhr die Reihe der Vorträge mit einer klaren und überzeugenden Schilderung der Ziele und Erfahrungen der so erfolgreichen Ulmer Bodenpolitik und Wohnungsfürsorge. Bezüglich des zum Städtebau in engster Beziehung stehenden Gegenstandes verweisen wir auf die „Literatur" in diesem Heft (Seite 104); hier wollen wir nur erwähnen, dass über die praktischen grossen Erfolge des Ulmer Systems für das Gemeinwesen nach den Ausführungen v. Wagners unter den konservativen, freisinnigen und sozialdemokratischen Stadträten Ulms Einstimmigkeit herrscht.

Abends 5 Uhr sammelten sich die Teilnehmer, in dicht gedrängter Schar die Räume füllend, beim ausgestellten neuen Bebauungsplan der Stadt Solothurn, um sich dieses eigenartige Werk von seinem Verfasser Ing. *H. Sierks* in Karlsruhe („Schweizerisches Büro für Städtebau") erklären zu lassen. Dieser Vortrag entwickelte sich, wohl wesentlich beeinflusst durch die allzu subjektiven, lehrhaften und vom Geschäftsinteresse beeinflussten Ausführungen des Herrn Sierks ganz spontan zu einer äusserst bewegten und temperamentvollen Auseinandersetzung darüber, was moderner Städtebau sei und was nicht, in der der Reihe nach Ingenieur C. Jegher, Architekt O. Pfleghard, Professor Dr. G. Gull und Reg.-Baumeister G. Langen