

Das Stadtbild: Aufriß.

Gleich dem Grundriß läßt sich auch der Aufriß der Städte d. h. der Anblick, den die Straßen, Plätze und Häuser infolge der Eigenart des Baustils gewähren, in mannigfacher Weise geographisch betrachten.

Lehrreich sind zunächst die Beziehungen zwischen Einwohnerzahl und Wohnhauszahl, die zahlenmäßig durch die sogenannte Wohndichte ausgedrückt werden und einen Rückschluß auf die Ausdehnung der Städte wie auf die Wohnweise ihrer Bewohner gestatten. Welche Abstufungen bestehen zwischen dem kleinen Einfamilienhause und den geradezu gefährlich dicht bewohnten Tenement houses New Yorks, jenen berühmten, 10—12 Stock hohen Mietskasernen mit wenigen Fenstern Straßenfront und engen Höfen, die Innenräume um Lichtschächte gruppiert, in denen trotz überall angebrachter Feuerleitern (fire-escapes) Feuerbrünste oft genug ihre Opfer fordern. Auch viele Berliner Mietskasernen beherbergen bis zu 1000 Insassen, und das dichtest bevölkerte Haus der Reichshauptstadt in der Ackerstraße hat in seinen um sechs Doppelhöfe gruppierten Wohnungen wiederholt 3000 Personen aufgenommen, die, wenn sie zur Arbeit gehen oder von ihr kommen, einem menschlichen Ameisenhaufen gleichen. Durchschnittlich entfallen — hierin zeigt sich die wohlthätige Wirkung des vorherrschenden Einfamilienhauses — in Philadelphia nur 4,5, in den Städten Australiens und Neuseelands 5, in Bremen und London je 8 Menschen auf 1 Wohnhaus, in Köln schon 15,8, in Stuttgart 27,1, in Paris 34,2, in Breslau 40,7, in Berlin 54,4 und in Wien 60 Bewohner auf 1 Haus. Im allgemeinen haben die westdeutschen Städte eine geringere Wohndichte als die ostelbischen. Ebenso sind Badeorte und Sommerfrischen unter Zurückdrängung der Zinskasernen und unter reichlicher Verschwendung unbebauter Räume für Promenaden, Schmuckplätze und Gartenanlagen durch lockerere Bebauung und geringere Wohndichte ausgezeichnet.*)

*) G. v. Mayr, Die Bevölkerung der Großstädte. In: Die Großstadt S. 80—81. — Wäntig, Die wirtschaftliche Bedeutung der Großstädte. Ebd. S. 178. — Schlüter, a. a. D. S. 76—78. — Bericht des Handelsfachverständigen in Sydney über Australasien. Berichte über Handel und Industrie. Berlin 8 (1905), S. 327—330.

Aber die Wohndichte ist nicht bloß innerhalb der verschiedenen Städte verschieden, sondern auch eine und dieselbe Stadt ist kein in sich gleichförmiges Ganzes, indem sie in eine Anzahl wohl zu trennender Teile zerfällt, die je nach den Erwerbs- und Besitzverhältnissen der Bewohner als Handels-, Geschäfts- und Fabrikviertel, vornehmere und ärmere Stadtteile, Arbeiterquartiere usw. unterschieden werden und ihre eigentümliche Physiognomie haben. Insbesondere zeigen sie große Gegensätze in der Wohndichte, Hausdichte und Bauart der Häuser und Straßen. Im Geschäftsviertel stehen die Häuser dicht nebeneinander, und man baut hier auch mehr in die Höhe als in die Breite, weil der nach dem Stadtzentrum zu immer lebhafter werdende Verkehr Grund und Boden verteuert und zu möglicherst Raumausnutzung zwingt. Namentlich in Festungs-Großstädten mit rasch wachsender Bewohnerzahl übt die Beschränkung des Baugrundes ebenfalls eine in die Höhe treibende Wirkung beim Hausbau und einen bodenvertuernden Einfluß aus. Daher, um Raum zu sparen, die vielfach schmalen und dunklen Gassen, die engen, kleinen Höfe und als Folgewirkung der hohen Grundstückspreise die verhältnismäßig teuren Wohnungsmieten, die zu den weniger angenehmen Erscheinungen des Wohnens in einer solchen Stadt gehören. Wenn nicht Polizeivorschriften zur Verhütung von Grundstücksspekulationen die höchst zulässige Bauhöhe der Häuser bestimmten, so würden wohl in manchen unserer Großstädte die ungefügen Riesenformen der Himmels- oder Wolkenkratzer (Abb. 18) (sky-scrapers, sky-stormers, Himmelsstürmer), wegen ihres Eisengerüstes auch Skeletthäuser (skeleton-buildings) genannt, emporgewachsen, die zu den charakteristischen Erscheinungen der amerikanischen Großstädte gehören. Übermäßige Steigerung der Bodenpreise und das Fehlen der die Bauhöhe einschränkenden Vorschriften, amerikanische Reklamesucht und das Vorhandensein eines sehr festen Untergrundes haben jene wie riesige Zigarrenkisten erscheinenden Hausungetüme geschaffen, die man trotz mancher ästhetischen Bedenken als glänzende Erzeugnisse der Baukunst anerkennen muß. In New York, wo sie zu hunderten vorhanden sind, haben sie den unteren Teil des Broadway in eine finstere Verkehrsschlucht verwandelt, und alle kleineren Gebäude des Geschäftsviertels sollen nach und nach durch sie ersetzt werden. Mit 133 m Höhe, die man demnächst sogar bis auf 216 m mit 48 Stockwerken steigern will, treten sie den höchsten Bauwerken Europas an die Seite und werden nur noch

vom 300 m hohen Eiffelturm übertroffen. Als Wohnhäuser kommen die sky-scrapers kaum in Betracht. Sie dienen vielmehr Geschäftszwecken, werden daher fast nur in den Geschäftsvierteln angetroffen und sind von unten bis oben mit Läden, Magazinen, Büros, Kontoren usw. erfüllt.*) Allenfalls sind in ihnen noch Theater und Restaurationen untergebracht, wie es auch schon eine ganze Reihe 17-stöckiger amerikanischer Riesenhotels dieser hohen turmähnlichen Häuser bloß durch ausgedehnte Fahrstuhl-

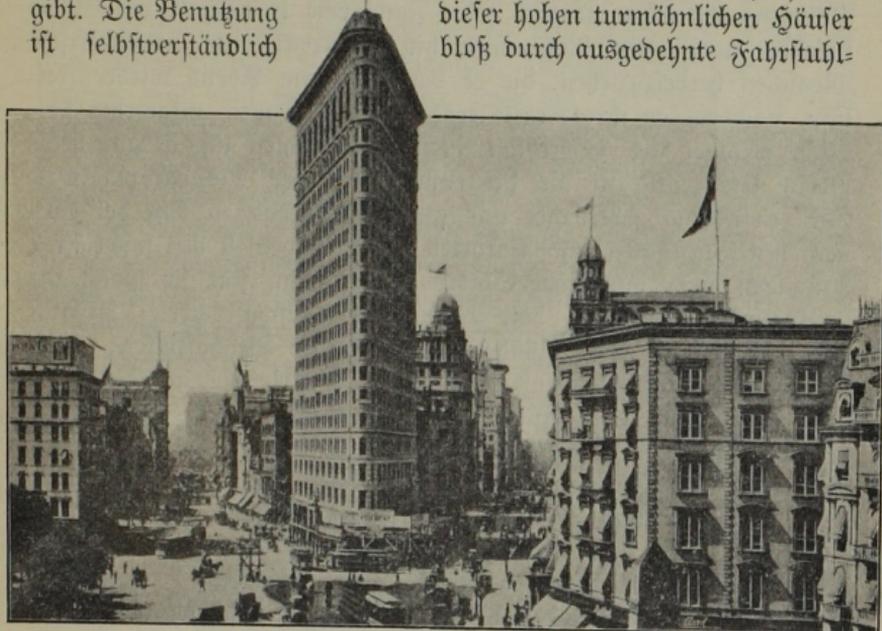


Abb. 18. Flat Iron Building in New York. Wolkenkratzer. (Nach Photographie.)

anlagen möglich und hat die Bervollkommnung der Fahrstuhltechnik gleichsam zur Voraussetzung gehabt, wie auch der Bau der Wolken- schaber ohne die ungeahnte Entwicklung der Stahl- und Eisen- konstruktion undenkbar gewesen wäre.

Eine andere Eigentümlichkeit der Großstädte, die schon seit langem bemerkbar und heute noch nicht abgeschlossen ist, ist die periodische tägliche Bevölkerungsbewegung zwischen Stadtkern und Peripherie und die zunehmende Entvölkerung oder richtiger Schlaf-

*) In einem 29 Stockwerke hohen Wolken- schaber New Yorks sind nicht weniger als 1125 Büros mit über 6000 Angestellten untergebracht, und die Aufzüge dieses Hauses befördern täglich 15 000 Personen.

bevölkerungs=Verminderung der innern Stadt. Die letztere Erscheinung hat zur sogenannten Citybildung d. h. zur Herausbildung eines besonderen Geschäftsviertels geführt. Tagsüber ist die City voller Menschen, die von den öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln jeden Morgen in die Innenstadt gebracht und abends in die äußeren Stadtteile zurückbefördert werden. Somit gleicht das Stadtzentrum nach Reinhard einem riesigen Polypen, der allmorgentlich seine Fangarme in Gestalt der Eisenbahnschienen nach allen Richtungen hin ausstreckt, um arbeitsfrische Menschen herbeizuziehen, die er dann erst am Abend wieder freiläßt, nachdem er ihre Kräfte während des Tages aufgezehrt hat. Nicht weniger als 1 Million Menschen kommen täglich aus New Yorks Umgebung in die Riesenstadt auf der Manhattan=Insel. Die Herstellung zahlreicher und guter Verbindungen von der City nach den Vorstädten und Vororten gehört daher zu den wichtigsten Aufgaben einer modernen Stadtpolitik. Denn nur sie macht die vollkommene Trennung von Wohn- und Geschäftsviertel möglich und gestattet es den tagsüber in der Stadt Beschäftigten, ihren Wohnsitz weit draußen aufzuschlagen. Die Erleichterung des Verkehrs begünstigt aber auch die Zusammendrängung des Großgeschäfts auf ein verhältnismäßig kleines Gebiet, das man sich übermäßig auszudehnen scheut und in dem daher der Bodenwert ganz außerordentlich steigt. Aus diesem Grunde wandelt man die in der City, dem Hauptverkehrsorgan der Großstadt, vorhandenen Wohnhäuser immer mehr in gewinnbringendere Geschäftshäuser und Warenlager um, deren bisherige Bewohner in die Neustadt oder in die Vororte ziehen. Hieraus erklärt sich die fortschreitende Entvölkerung der inneren Stadt, die in Köln, Leipzig, Dresden, Breslau, Bremen, Paris usw. deutlich erkennbar ist, am stärksten aber in London in die Erscheinung tritt. Dort ist die ständige Bewohnerschaft des hauptsächlich dem Handelsleben dienenden inneren Kerns, der City, von 1851—1901 von 129 128 auf 26 923 Köpfe zurückgegangen. Auch in Hamburg hat sich die Bewohnerzahl der Innenstadt 1890—95 um 13% vermindert, während sie in einzelnen peripherischen Stadtteilen im gleichen Zeitraum um mehr als 50% stieg.*)

*) Stübgen, Städtebau S. 239—240. — E. Hasse, Statistische Wanderungen durch Leipzig. Leipzig 1876, S. 24. — R. Schück, London. Dtsch. Rdsh. f. Geogr. u. Statistik 18 (1895/96), S. 109. —

Wie in England, so schlagen auch die Amerikaner und Australier, die sich tagsüber in der Innenstadt aufhalten, ihre Wohnung, das Einfamilienhaus, in möglichst freier Außenlage auf, so daß ein weiter Kranz von Villenvorstädten mit kleinen, zwischen Gärten versteckten Häusern den Stadtkern umsäumt. Große Zahl und Kleinheit der Häuser ist namentlich in Philadelphia auffallend erkennbar, das deshalb den Beinamen City of the homes (Stadt der Heimstätten) erhalten hat, weil große Mietskasernen fast ganz fehlen und zwei- bis dreistöckige rote Backsteinhäuser die gewöhnlichen Wohngebäude bilden. In London geht man ebenfalls über zwei bis drei Stockwerke nicht hinaus, und in den Vororten reihen sich die kleinen Einfamilienhäuschen meilenweit aneinander. Innerhalb Deutschlands sind sie namentlich in Bremen und Lübeck in solchem Maße das bevorzugte Wohnhaus, daß 1900 fast die Hälfte aller Häuser Bremens aus Einfamilienhäusern bestand. Der Neigung zum Alleinwohnen entspricht es auch, daß 1895 in Lübeck nahezu die Hälfte, in Bremen sogar 88% der Wohngebäude auf ein- und zweistöckige Häuser entfielen. In dieser Beziehung stehen die beiden Hansestädte an der Spitze aller deutschen Großstädte. Läßt man das zwei- und dreistöckige Haus als das Normalhaus der Großstadt gelten, so kann man mit D. Schlüter sagen, daß Lübeck und namentlich Bremen gleichsam um ein Stockwerk zu niedrig seien. Aber auf die Dauer hat sich das System des Einfamilienhauses, obwohl es zum körperlichen und geistigen Wohlbefinden seiner Inassen ungemein viel beiträgt, als nicht durchführbar erwiesen, weil die sich ständig steigenden Bodenpreise zu intensiver Ausnutzung des Baukapitals zwingen. Aus diesem Grunde werden in der Innenstadt Bremens keine einstöckigen Häuser mehr gebaut und die noch vorhandenen in mehrstöckige umgewandelt.

Am stärksten ist wohl im Orient die Trennung zwischen Wohn- und Geschäftshaus, Wohn- und Geschäftsviertel ausgesprochen. Das letztere, der Basar, bildet ein besonderes Quartier, das von der eigentlichen Stadt zuweilen weit entfernt

F. G. Hahn, Das großbritannische Eisenbahnnetz. Geogr. Ztschr. 1896, S. 494. — Kappel, Anthropogeographie II, S. 457—458. — Jung, a. a. D. S. 35. — Reinhard, Deutsche Seehandelsstädte S. 504—505. — Statistisches aus London. Dtsch. Abjch. f. Geogr. u. Statistik 25 (1903/4), S. 84. — G. v. Mayr, a. a. D. S. 80—81.

liegt.*) Während die übrige Stadt tot ist, herrscht tagsüber im Bazar geschäftiges Leben und Treiben, das jedoch mit beginnender Dunkelheit sofort erlischt, weil sich dann der Orientale in sein Haus zurückzieht. Der Bazar entspricht also durchaus der City. Das Haremsleben und die strenge Abgeschlossenheit der Frauen bringen es mit sich, daß im Orient jede Familie ihr eigenes, von ummauerten Hofräumen und Gärten umgebenes Haus bewohnt. Hieraus und aus dem Bestreben des Orientalen, sein Privatleben vor Fremden zu verbergen, erklärt es sich auch, daß die orientalischen Städte im Verhältnis zu ihrer Bevölkerung viel zu weiträumig sind, weshalb man ihre Einwohnerzahl oft sehr erheblich überschätzt hat.**)

Da die Neigung zum durchschnittlich nur kleinen Einfamilienhaus im Verein mit der durch sie bedingten offenen Bebauungsweise die Stadtfläche auflockert, so hat die ungewöhnliche Weiträumigkeit solcher Städte ganz von selbst zur Herausbildung zahlreicher vollkommener und viel benutzter Verkehrsmittel und zu ausgiebiger Verwendung des Telephons geführt. Kutsche und Omnibus, Fahrrad und Automobil, Pferdebahn und elektrische Bahn, Hochbahn, Schwebbahn und Untergrundbahn und endlich die

*) Auch in den russischen Städten konzentriert sich nach orientalischer Art der Handel im Bazar (Gostiny Dvor).

**) Das bosnische Grenzstädtchen Žođa z. B. hat nicht, wie man anfangs meinte, 10 000, sondern kaum 4300 Einwohner. Während unter den Hauptstädten der Balkanländer Sofia und Belgrad ziemlich eng und geschlossen gebaut sind, kommen in dem sehr weitläufig angelegten Buzarest, wegen seines Gartenreichtums die Gartenstadt genannt, auf 1 Bewohner 100—120 qm, in Athen sogar 135 qm Wohnfläche gegen 30 qm in Paris. R. Dieterich, Kulturbilder aus den Balkanstädten. Die Grenzboten 65 (1906), S. 82—94. Auch den englischen, amerikanischen und australischen Städten — letztere sind meist getreue Abbilder der englischen Städte — ist eine für europäische Stadtanlagen unverhältnismäßig große Weiträumigkeit eigen, um so mehr als namentlich die amerikanischen und australischen Städte von vornherein für eine viel größere Bewohnerschaft eingerichtet werden als augenblicklich in ihnen wohnt. Mexikanische und mittelamerikanische Städte enthalten meist nur sehr wenige mehrstöckige Gebäude. Dafür werden die ebenerdigen oder einstöckigen Häuser der Wohlhabenden von weiten Hofräumen und Gärten umschlossen, so daß jene Städte einen unverhältnismäßig großen Raum einnehmen und, aus der Ferne gesehen, sehr stattlich erscheinen. Übergroße Weitläufigkeit ist endlich auch für die russischen, rumänischen und ungarischen Städte bezeichnend, weil in ihnen kleine, einstöckige oder ebenerdige Häuser in weiter Anordnung vorwalten.

meist bis ins Stadtzentrum führenden Fernbahnen ermöglichen es dem Geschäftsmann, rasch und ohne Zeitverlust aus seiner oft sehr abgelegenen Wohnung mitten ins Geschäftsviertel zu gelangen. Weil aber in weiträumigen Orten die planmäßige Förderung des inneren Verkehrs am notwendigsten war, so ist es kein Zufall, daß die extensiv gebauten Städte Englands und Amerikas, innerhalb deren große Entfernungen zu überwinden waren, die eigentlichen Schöpfer der großstädtischen Verkehrsmittel gewesen sind. Die ersten Straßenbahnen kamen in Amerika auf. Das gewaltige Anwachsen des Verkehrs innerhalb des Hauptteiles von New York, der Manhattan-Insel, geht daraus hervor, daß im Jahre 1860 auf 1 Bewohner 47, 1880 schon 182 und 1900 gar 388 Fahrten kamen. Heute befördern die lokalen Fahrgelegenheiten dieses Stadtteils täglich über 4 Millionen Menschen. 1900 wurden innerhalb der Grafschaft London befördert: mittels der Eisenbahnen 400 Millionen, durch die in London eine besonders wichtige Rolle spielenden Omnibusse 500 Millionen, auf den Straßenbahnen 300 Millionen, auf Mietsefuhrwerken und Dampfbooten 73 Millionen Menschen. Die öffentlichen Verkehrsmittel Berlins — ohne Droschken — beförderten 1906 nahezu 754 $\frac{1}{2}$ Millionen Menschen oder nicht viel weniger als die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen innerhalb derselben Zeit. Von ihnen entfielen auf die Stadt- und Ringbahn 138 $\frac{1}{2}$ Millionen, auf die elektrische Straßenbahn, Hoch- und Untergrundbahn 481 Millionen und auf die Omnibusgesellschaften 135 Millionen Personen. Wächst der städtische Verkehr noch stärker, so wird sich nach Bill Archer und Stübben in Zukunft in der Weise eine Teilung vollziehen, daß der Bahnverkehr unterirdisch, der Wagenverkehr in Erdgeschosshöhe und der Fußverkehr auf Bürgersteigen in der Höhe des ersten Stockwerkes der Häuser stattfindet. In der alten englischen Stadt Chester besteht noch aus dem Mittelalter die Einrichtung, daß die Fußgänger sowohl in Straßenhöhe als in Höhe des ersten Obergeschosses in Hallengängen (Lauben) verkehren können.*

*) Der Personenverkehr Londons. Dtsch. Rdsh. f. Geogr. u. Statistik 26 (1904/5), S. 36. — Personenverkehr Berlins 1906. Ebd. 29 (1906/7), S. 322—323. — Die Verkehrsentwicklung New Yorks. Gaa 39 (1903), S. 381—382. — R. Eberstadt, Die Spekulation im neuzeitlichen Städtebau (Jena 1907), S. 119—120. — Stübben, Großstadt der Zukunft, S. 221, 223. — E. Egerer, Die Entwicklung der städtischen Personenverkehrsmittel. Deutsche Geogr. Blätter Bremen, 1906 S. 154 bis 176.

Die scharfe Sonderung von Geschäfts-, Fabrik- und Wohnviertel bewirkt aber zugleich einen deutlich in die Erscheinung fallenden Unterschied zwischen dem Straßen- und Hausbilde der Innen- und Außenstadt. In den Straßen der Innenstadt steht ungetrennt Haus an Haus, denen, von öffentlichen Gebäuden abgesehen, meist alles fehlt, was nicht unmittelbar nützlich oder notwendig ist. Je mehr wir uns aber dem Weichbilde nähern, um so lockerer wird die Bauweise und um so niedriger werden die Häuser, da sich mit dem Übergange von der geschlossenen zur offenen Bauart fast stets eine Abnahme der Gebäudehöhe verbindet. Die einzelnen Häuser rücken weiter auseinander und sind namentlich in den vornehmeren Vierteln architektonisch geschmackvolle, künstlerische Bauten, die meist ein kleines Vorgärtchen ziert. Die Straßen werden breiter und gewinnen durch lange Reihen von Schattenbäumen ein promenadenartiges Aussehen.*) In der Innenstadt dagegen fehlen wie in allen alten Stadtanlagen baumbepflanzte Straßen. Dort findet man Bäume nur dann, wenn die Straßen breit genug sind, weil in den engen, von hohen Häusern umrahmten Gassen kein Baum gedeihen kann und auch kein Baum stehen soll, um den ohnehin dunklen Wohnungen nicht noch mehr Licht zu entziehen und um die an sich schon geringe Breite jener in erster Linie dem ungehinderten Verkehr dienenden Gassen nicht noch mehr zu beschränken. Dazu kam, daß bei der früheren Kleinräumigkeit der umwallten Stadt, deren enge Gassen nur wenig Raum für einige größere Markt- und Kirchplätze freiließen, die Gärten und Zwinger vor den Toren leicht zu erreichen waren und reichlichen Ersatz für die dumpfe Stadtluft boten. In demselben Maße als die von ihren Mauern befreiten Städte wuchsen — und zwar nicht zum wenigsten auf Kosten der ehemaligen Gärten, die z. B. das alte Leipzig und auch das alte Köln in freundliche Gärtenstädte verwandelten —, mußte man auf einen Ersatz bedacht sein, indem man die Straßen der Neustadt mit Bäumen bepflanzte und in den neuen Vierteln große baumgeschmückte Grasplätze oder öffentliche Parke, die ästhetisch wie gesundheitlich gleich bedeutsamen „Großstadt-Lungen“ schuf. Nicht weniger als ein Sechstel der Fläche des inneren Ringes von London entfällt auf Gärten, Parke, große Plätze usw., die auch in den australischen

*) U. Dammer, Straßenbäume. Die Woche 1906, Nr. 11. Vgl. auch die Arbeiten von J. Stübben.

und amerikanischen Städten mit ziemlicher Raumverschwendung angelegt sind.*) So ungasflich die Mitte amerikanischer Städte oft erscheint und soviel die Amerikaner im Straßenbau von uns lernen können, so anziehend sind ihre peripherischen Teile, die fast sämtlich ein gartenähnliches Gepräge haben. Die durch ihren überraschenden Baumreichtum ausgezeichnete Stadt Savannah hat geradezu den Beinamen Forest City oder Waldstadt erhalten. Denn jede zweite Straße ihres Schachbrettsystems mündet in einen ausgedehnten Grasplatz oder Square, und die breiten Straßen sowohl wie die 25 Squares sind so dicht mit hochwipfeligen Bäumen besetzt, daß dahinter die Häuserzeilen fast verschwinden. Auch für öffentliche Spielplätze und öffentliche Gärten innerhalb der großen Wohnkomplexe werden in Amerika erhebliche Summen ausgeworfen. Als öffentliche Gärten müssen dort auch die Friedhöfe gelten, weil in ihnen überall das Bestreben herrscht, ihren melancholischen Charakter durch allen möglichen landschaftlichen Schmuck zu verwischen und die Ruhestätte der Toten durch parkartige Ausgestaltung ihrer Umgebung zu einem freundlichen Erholungsplatze für die Lebenden zu machen. Die Grabstätten liegen nicht so in Reihe und Glied wie bei uns oder wie auf den von Steindenkmälern förmlich übersäten französischen und italienischen Friedhöfen, sondern sie sind einzeln zerstreut unter Bäumen, auf Hügeln, an Schluchten, Teichen usw.**)

Nicht zum wenigsten wird endlich das Aussehen einer Stadt durch die Verschiedenheiten des Baustils wie durch die Beschaffenheit der Häuserfronten und Stockwerke bestimmt. Wie ganz anders nimmt sich eine Straße aus, je nachdem sie von hohen und ansehnlichen oder niedrigen, unscheinbaren Baulichkeiten umsäumt wird. Wenn sich auch das Stadtbild von Ofen-Pest gegen früher gründlich geändert hat, so überwogen doch noch 1880 selbst in den besseren Vierteln der ungarischen Hauptstadt ebenerdige, zuweilen sogar hüttenähnliche Häuser in solchem Maße, daß es damals 199 Straßen gab, in denen nicht ein einziges

*) Der Zentralpark in New York hat 340 ha, der Washingtonpark in Chicago 371 ha und der großartige Fairmountspark in Philadelphia sogar 1350 ha Fläche, während Kölns größter Park, der Stadtwald, nur 195 ha und der Berliner Tiergarten 255 ha einnimmt.

**) Der berühmteste amerikanische Friedhof ist der auf zahlreichen Hügeln mit weiten Ausblicken prächtig angelegte Greenwood Cemetery von Brooklyn.

stockhohes Gebäude zu finden war. 1855 machten ebenerdige Häuser noch 79% der Gebäude in Ofenpest aus.*) Je größer eine Stadt ist, um so höher sind im allgemeinen wegen der gesteigerten Grundstückspreise die Häuser. Als eine zweite Gesetzmäßigkeit ergibt sich nach D. Schlüter die Erscheinung, daß ungefähr gleich hohe und gleichartig ausgeführte Gebäude auf eine rasche Wachstumsperiode hinweisen, in der ein einheitlicher Baustil zur Geltung kam. Umgekehrt deutet häufiger Wechsel in der Höhe, Breite und Ausführung der Häuser auf eine wechselvolle, gleichsam ruckweise erfolgte Stadtentwicklung hin.***) Vom Standpunkte des Beschauers aus ist natürlich der Wechsel im Straßenbilde das Interessantere. Wie nüchtern wirkt die Einförmigkeit der Pariser Boulevards und der neuen Straßen Berlins mit der ermüdenden Gleichmäßigkeit der Häuser, Stockwerke und Hausfronten: eine Bauweise, die geradezu als „Berliner Vorortsbauerei“ berüchtigt geworden ist und es einem oft schwer macht, zu unterscheiden, wo ein Haus anfängt und das andere aufhört. Wie enttäuschen den, der sie zum ersten Male sieht, architektonisch die Geschäfts- und Arbeiterviertel amerikanischer Städte mit den meist im nüchternsten Kasernenstil errichteten Häusern, deren vielfach grellrot, gelb oder braun gestrichene Wände***) bis hoch hinauf von Reklamen, Anzeigen und Firmenschildern bedeckt sind. Oft besteht der Bürgersteig bei der allgemeinen Verwertung des Holzes als Baumaterial in der Union aus Holzschwellen oder aus schlechtem Asphalt, und der Fahrdamm ist sehr ungleichmäßig gepflastert. Bald werden die Straßen durch lange Reihen von Telegraphen- und Telephonstangen mit einem dichten Netz von Drähten verunstaltet, bald werden sie (in New York und Chicago) durch die mit kolossaler Holz- und Eisenverschwendung erbauten Anlagen der Hochbahn verunziert und verdunkelt. Aber auch die Villenquartiere amerikanischer und englischer Städte befriedigen unsern

*) Schwicker, Das Wachstum von Budapest. Dtsch. Rdsch. f. Geogr. u. Statistik 4 (1881/82), S. 183—184.

***) Schlüter, a. a. O. S. 79—81. — Solange noch jede Familie ihr eigenes Haus bewohnte, waren die Häuser schmal und tief und hatten nur drei, höchstens vier Fenster Front. In weiten Gegenden Westdeutschlands und Westeuropas ist das 3—4 fenstrige Mietshaus in solchem Maße herrschend geworden, daß es z. B. in den rheinischen Städten eine charakteristische Erscheinung des Straßenbildes ausmacht.

****) Grelle Farben sind auch den niedrigen Holzhäusern russischer und rumänischer Städte eigen.

Geschmack nicht immer, sondern tragen bei aller Freundlichkeit eine gewisse Einförmigkeit zur Schau, da es ganze Straßen gibt, in denen ein Haus genau so aussieht wie das andere, so daß es dem Fremden oft schwer fällt, sich unter ihnen zu orientieren. Darum ist London, von seinem alten Mittelpunkte abgesehen, eine so langweilige Stadt, wie man auch in vielen Vorortstraßen Bremens dieselben einstöckigen, einander außerordentlich ähnlichen Einfamilienhäuser antrifft. Die Schönheit einer Straße hängt aber gerade von dem möglichst reichen Wechsel verschiedenartiger Einzelbilder ab. Aus diesem Grunde haben die winkligen Gassen unserer alten Städte ein so anheimelndes Aussehen, weil sie in ausgeprägter Individualität immer wieder einen andern Anblick gewähren, und dank ihrer künstlerisch vollendeten Architektur sind die alten Städte Italiens die Wallfahrtsstätten für Tausende kunstliebender Fremder geworden. Welch ein Unterschied zwischen dem künstlerischen Geiste der Renaissance- und Barockzeit und dem nüchternen Charakter der Gegenwart mit ihren schmucklosen Gebäuden und monotonen Straßenzellen. Andererseits aber kann durch sachgemäße Unterbrechung in der Höhe der Häuser, durch wechselnde Abmessung der Straßlänge und -Breite und durch Anwendung von Straßenkrümmungen, durch verschiedene Farbe und Ausgestaltung der Hausfronten, durch angemessene Einfügung von Schmuckplätzen und Denkmälern, von Kirchen und Monumentalbauten die Eintönigkeit des Straßenbildes einer modernen Stadt ins wohlthuende Gegenteil verwandelt werden. Die Wiener Ringstraße, die Wallanlagen von Hamburg und Bremen und der Kölner Ring seien als Muster künstlerischer Straßenanlagen genannt.

Das Baumaterial der Städte.*)

Geographischer Betrachtung wert ist auch die Frage nach dem Baumaterial der Städte, weil es je nach den Eigentümlichkeiten der einzelnen Erdgebiete manche Besonderheiten aufweist

*) J. Bloß, Über einige Reisen in Griechenland mit Berücksichtigung der geologischen Verhältnisse sowie der Baumaterialien, insbesondere der Marmorarten Griechenlands im Vergleich mit denjenigen Deutschlands und einiger anderer Länder. Sitzungsberichte der Niederrheinischen Gesellschaft für Natur- und Heilkunde zu Bonn 1902. Sonderabdruck S. 52—72. Vgl. auch Gaa 39 (1903), S. 99—120. — Kaltbrunner, a. a. D. S. 685. — Schlüter, Bemerkungen zur