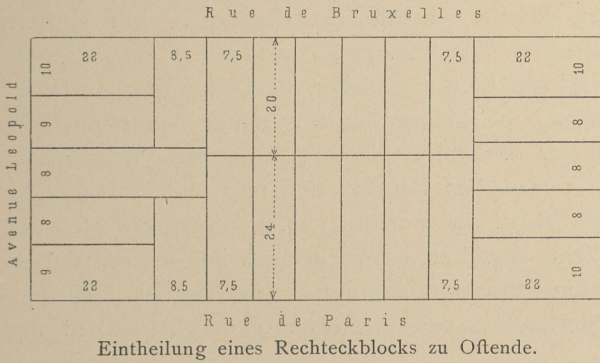


Fig. 78.



Eintheilung eines Rechteckblocks zu Ostende.

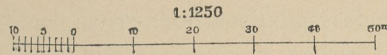
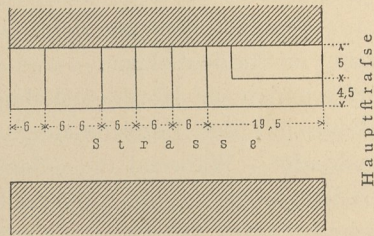
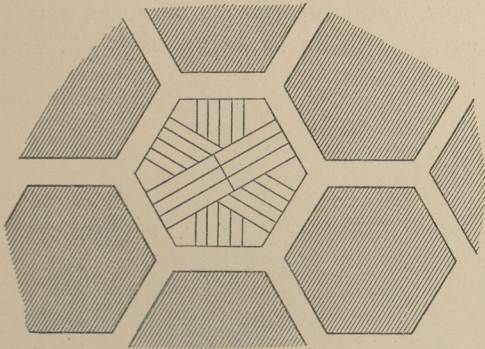


Fig. 79.



B:Bauteileintheilung zu Blankenberghe.

Fig. 80.



Amerikanische Sechseckblöcke. — 1/5000 n. Gr.

Zwecke benutzt ist, welcher der Straßensfront nicht bedarf. Einen in größere Baugrundstücke (für Miethhäuser) eingetheilten Block aus Budapest stellt Fig. 76 dar. (Vergl. auch Fig. 11 bis 16, S. 10.)

Nur der Sonderbarkeit wegen soll erwähnt werden, daß es in Amerika auch Stadttheile nach dem Sechseckmuster (Fig. 80) geben soll, was selbstredend, da durchgehende Verkehrsstraßen hierbei nicht möglich sind, eine Thorheit ist.

138.
Sechseckige
Blöcke.

4. Kapitel.

Die verschiedenen Straßenarten, ihre Breiten und Längen.

a) Straßenarten.

Die im Stadtplane nach Verkehrs-, Bbauungs-, Gefunndheits- und Schönheits-Rückfichten fest gestellten sowohl, als auch die gefchichtlich gewordenen Straßen unterscheiden sich schon äußerlich durch die ihnen beigelegten Namen, in welchen ihre Eigenart und Bedeutung theilweise zum Ausdruck gelangt. In den Straßennamen finden wir Bezeichnungen wie: Gasse, Gäfchen, Hof, Kloster, *Cité*, Passage, Galerie, *Lane*, *Row*, *Terrace*, *Back-road*, Weg, Damm, Garten, Ufer (Staden, Quai, Kade, Lände, Stapel, Gracht, Rakpart, Werft), Twiete, Gang, Graben, Wall, Straßchen, Strafe, Allee, Promenade, Ring (Cingel, Bollwerk, *Boulevard*), *Avenue*, *Corso* (*Cours*).

139.
Straßennamen.

Diese Bezeichnungen sind gewissermaßen die Familiennamen, während die Glieder derselben Familie durch Vornamen unterschieden werden (Elstergasse, *Gereonshof*, Breiter Weg, Fuhlen-Twiete, *Luisen-Ufer*, *Kolorwrat-Ring* u. f. w.). Ausnahmsweise sind Vor- und Familiennamen in Eines verschmolzen, z. B. der »Graben«

in Wien und Prag, die »Linden« in Berlin, die »Kukelke« in Dortmund, »Unter Fettehennen«, »Im Laach« zu Köln, der »Büchel« in Aachen, die »Zeil« in Frankfurt, die »Treille« zu Genf, die »Canébière« in Marseille, der »Corso« in Rom. *u. Straß.*

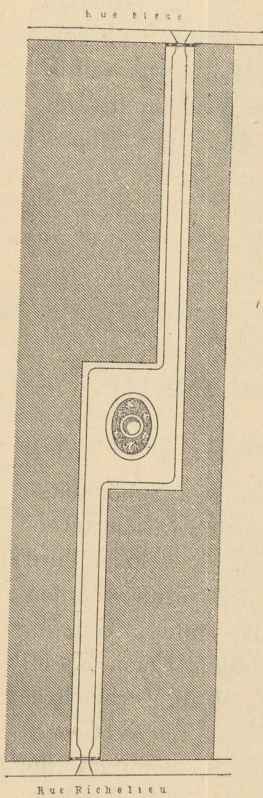
140.
Gassen.

Der Familienname der Gassen, so geachtet er in allen deutschen Städten früher war, in Süddeutschland und Oesterreich (in Ungarn *útcza* genannt) heute noch ist, erfreut sich in Norddeutschland keiner Beliebtheit mehr, weil man dort irriger Weise mit der Bezeichnung »Gasse« gern den Begriff der Enge und Unsauberkeit verbindet. Während die Sackgassen, d. h. die nur mit einem Zugang versehenen Gassen, eben so die zahlreichen nicht bewohnten Zwischengäßchen in mittelalterlichen Städten mit Recht allmählig zum Verschwinden gebracht werden (die Zwischengäßchen durch Absperren, durch Verkauf an die Anstößer u. dergl.), haben sich die »Höfe« noch vielfach erhalten.

141.
Höfe.

Es sind meist ehemalige Privatstraßen oder Privatgrundstücke, die der allmählichen Umbauung eines gemeinschaftlichen geräumigen Hofes mit zwei untergeordneten Zugängen oder nur einem Zugange ihre Entstehung verdanken. Auch diese »Höfe« werden der verkehrsverbessernden Zeit schliesslich zum Opfer fallen, bezw. in durchgehende Straßen umgewandelt werden, wie es mit dem Sparwaldshof in Berlin und dem Gereonshof in Köln in neuerer Zeit geschehen ist.

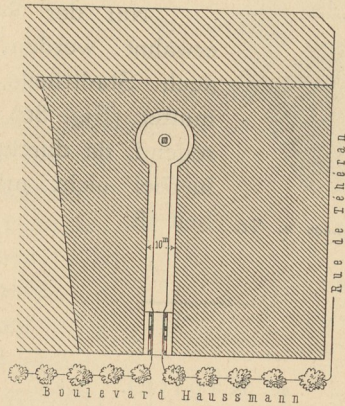
Fig. 81.



Cité Trévise zu Paris.

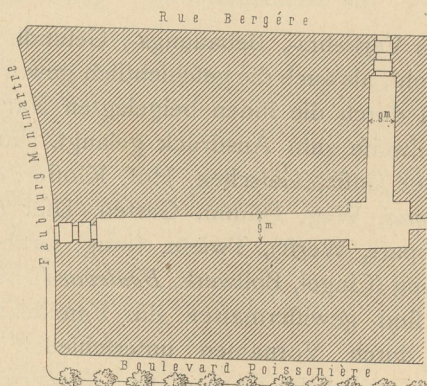
1/2000 n. Gr.

Fig. 82.



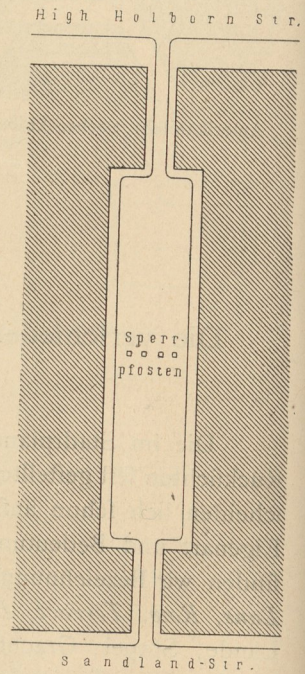
Cité Beaujon zu Paris. — 1/2500 n. Gr.

Fig. 83.



Cité Bergère zu Paris. — 1/2500 n. Gr.

Fig. 84.



Featherstone-buildings zu London.

1/1250 n. Gr.

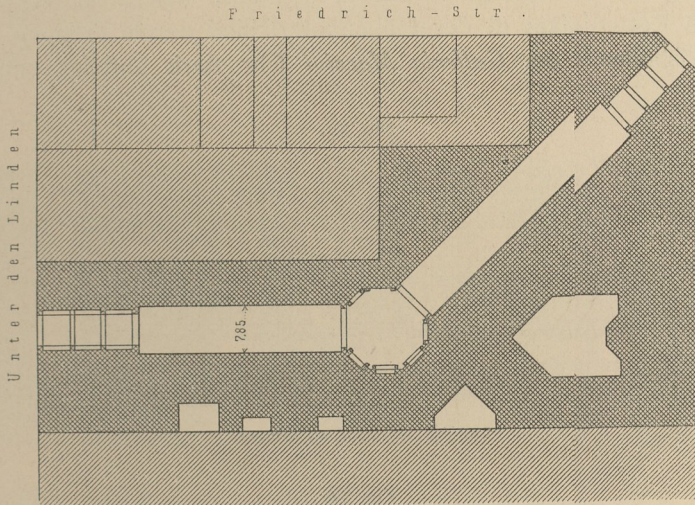
Mit den »Höfen« verwandt sind die in alten Städten noch vielfach vorhandenen »Klöfter«, die auf gleiche Art aus der Umbauung ehemaliger Klosterhöfe oder unmittelbar aus Klostergebäuden und Kloftergärten entstanden sind, während zwischenzeitlich die ehemaligen Klosterzugänge und das Klosterinnerere die Eigenschaft öffentlicher Strafsen oder Plätze erhalten haben.

142.
Klöfter.

Weniger in deutschen, als in französischen und englischen Städten kommt es noch vor, dass solche Sackgassen, »Höfe« und »Klöfter« als Privatunternehmungen neu angelegt werden. Besonders in Paris giebt es zahlreiche sog. *Cités*, in London unzählige *Courts*, *Places*, *Buildings* u. dergl., welche in der Baublöcke als Sackgassen, hakenförmig oder in ähnlicher Gestalt einschneiden, tagsüber öffentlich zugänglich sind, Nachts aber meist durch Thore geschlossen werden. Fig. 81 bis 84 zeigen als Beispiele die *Cités Beaujon*, *Bergère* und *Trévise* zu Paris und die *Featherstone-Buildings* zu London. Der Zweck solcher Anlagen besteht in der vollkommeneren baulichen Ausnutzung größerer Grundflächen, deren Strafsenfront zu einer ergiebigen Bebauung nicht ausreicht. In Paris ist es meist die zu großem bemessene Ausdehnung vieler Baublöcke, welche die Bildung der *Cités* hervorgerufen hat. Wichtig ist eine

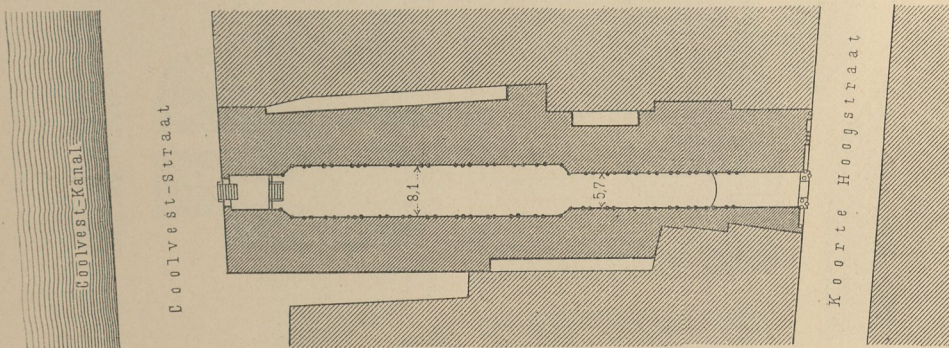
143.
Cités, *Courts*,
Buildings.

Fig. 85.



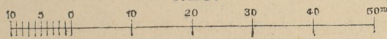
Kaiser-Galerie
zu
Berlin.

Fig. 86.



Passage zu Rotterdam.

1:1250

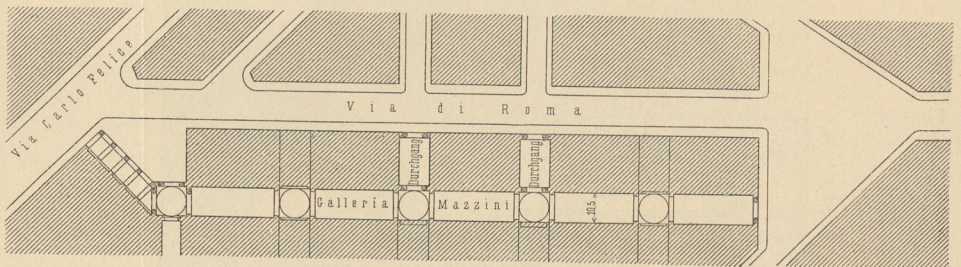


folche Anordnung derselben, das den Fuhrwerken das Wenden ermöglicht wird. Oft sind die Zugänge der französischen *Cités* und der englischen *Courts* überbaut, was aber weder für die Bewohner angenehm, noch gesundheitlich zuträglich ist. Die haken- oder knieförmige Grundrissgestalt, welche man bei diesen Privatanlagen häufig findet, pflegt man bei öffentlichen Strafsen für unzulässig zu halten, obwohl sie auch hier zuweilen vorkommt (*Nowack-Anlage* zu Karlsruhe, *Quirin-Strafsen* zu Köln).

144.
Passagen
und
Galerien.

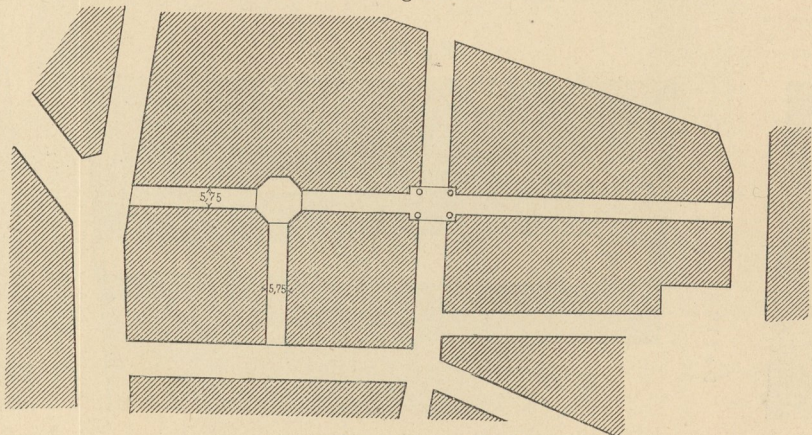
Eine Abart der *Cités* sind die »Passagen« oder »Galerien«, die auch in deutschen Städten eine Rolle zu spielen anfangen. Sie pflegen nur für Fußgänger bestimmt, an den Eingängen überbaut, mit Glasdächern versehen und beiderseits von Verkaufsläden, Kaffeehäusern u. dergl. eingefasst zu sein. Zu den bedeutendsten Passagen gehören die Kaiser-Galerie zu Berlin, von knieförmigem Grundriss, 7,85 m breit und 125 m lang (Fig. 85); die Passage zu Rotterdam, 8,1 m, bzw. 5,7 m breit und 95 m lang (Fig. 86); die *Galleria Mazzini* zu Genua, 10,5 m breit und 190 m lang (Fig. 87) und die *Galleria Vittorio Emanuele* zu Mailand (Fig. 89), 14,5 m breit, in Gestalt eines Kreuzes, dessen Schenkel 210 m, bzw. 105 m lang sind. Sowohl die Rotterdammer, als die Genuer Passagen verbinden Strafsen, welche in sehr verschiedener Höhe liegen. In Rotterdam ist der Höhenunterschied durch Treppen überwunden, während der Fußboden der *Galleria Mazzini* sehr stark ansteigt und die Seiten-

Fig. 87.



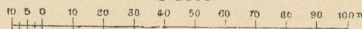
Galerie Mazzini zu Genua.

Fig. 88.



Galerie St. Hubert zu Brüssel.

1:2500



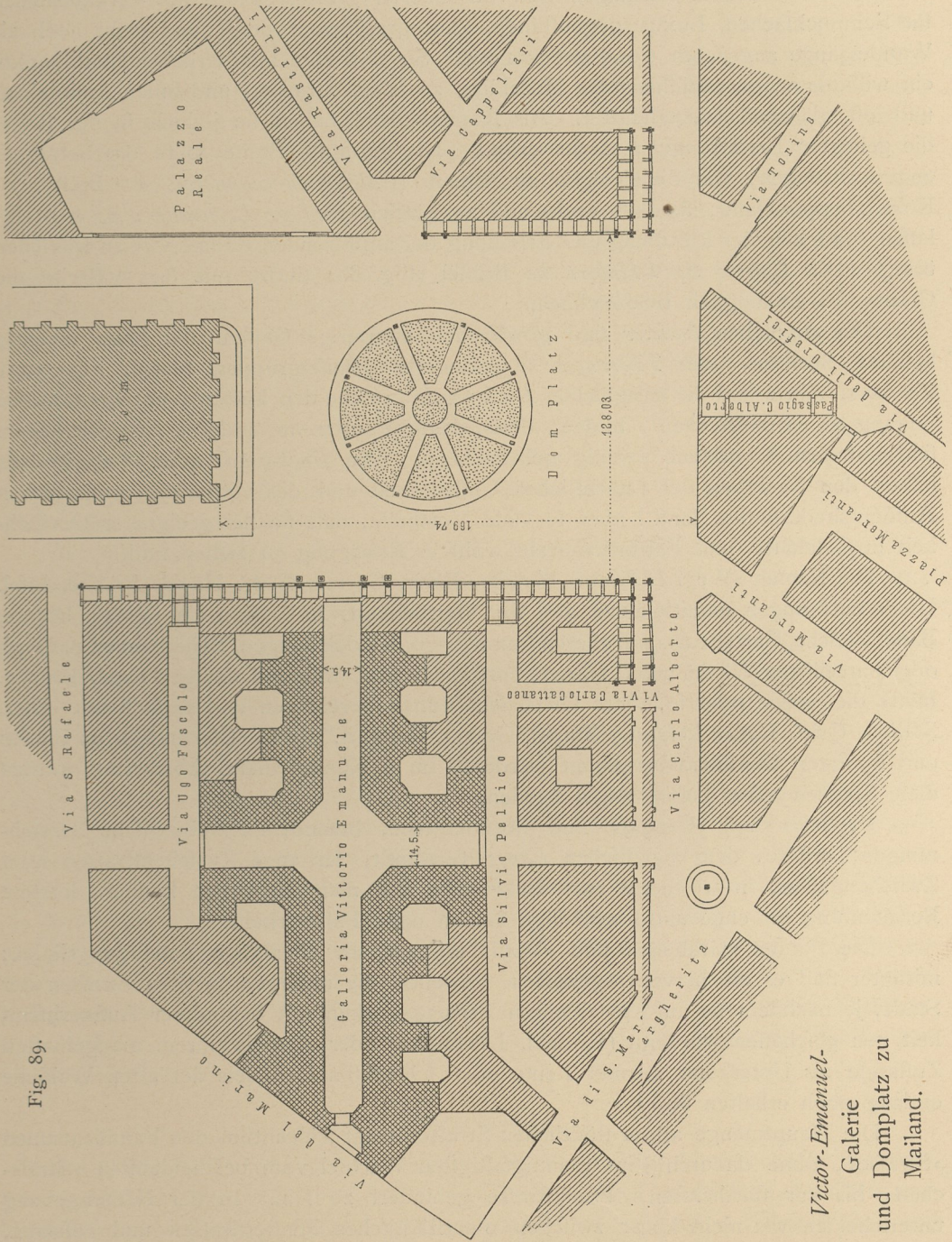


Fig. 89.

Victor-Emanuel-Galerie und Domplatz zu Mailand.

façaden in einzelnen Theilen abgesetzt sind, deren Höhenlagen durch eingeschaltete Kuppeln, welche die wagrechten Firfte des Glasdaches unterbrechen, vermittelt werden.

Solche bedeckte Passagen sind im Inneren großer Städte als Verkaufshallen für Schmuckfachen, Luxusgegenstände, Photographien u. dergl. und mehr noch als Wandelgänge angenehm und zweckmäßig. Sie sind vom künstlerischen Standpunkte ein willkommenes, anziehendes Mittelding zwischen Strafen- und Innen-Architektur und oft glänzend ausgestattet. Als Kapitalanlage haben sie jedoch in der Regel die gehegten Erwartungen nicht erfüllt. Die geringste Breite sollte 6 m betragen; engere Passagen, wie diejenigen zu Amiens (*Galerie du commerce*, 4 m breit), zu Köln (*Augusta-Halle*, 3,2 m breit) und zu Lüttich (*Passage Lemonnier*, 3,8 m breit), lassen bezüglich der Lüftung und Erhellung der anstossenden Räume viel zu wünschen übrig. Die *Galerie St. Hubert* zu Brüssel (Fig. 88) dürfte mit 5,75 m Breite die Grenze der Zulässigkeit bezeichnen.

^{145.}
Lanes, Rows,
Terraces,
Places,
Back-roads.

Die englischen *Lanes* sind gewöhnlich einspurige Gassen, die *Rows* einseitig bebaute Strafen, die *Terraces* abgeforderte Häusergruppen (vergl. Fig. 302). *Terraces*, *Places* und die englischen *Back-roads*, welche den hinteren untergeordneten Zugang zu Grundstücken bilden, deren Hauptfronten an anderen Strafen liegen, sind auf dem Continent wenig gebräuchlich. Die *Back-roads* oder Hinterstraßen haben den Nachtheil der nächtlichen Unsicherheit und des verstärkten polizeilichen Aufsichtsbedürfnisses, sonst aber so viele Vortheile, daß sie bei geeigneter Oertlichkeit in Geschäfts- und Fabrikvierteln wohl in Erwägung zu ziehen sind.

^{146.}
Bezeichnung
nach der Orts-
beschaffenheit.

Die Namen »Weg, Damm, Bleiche, Bahn, Garten, Berg, Hügel, Brücke, Infel, Ufer« entspringen unmittelbar aus der Oertlichkeit, in so fern als »Weg, Damm, Bahn, Bleiche, Garten« aus früheren Landwegen, Eindeichungen, Seilerbahnen u. dergl. oder parcellirten Wiesen und Gärten entstanden sind, während »Berg, Hügel, Brücke, Infel« die jetzige oder frühere Ortsbeschaffenheit bezeichnen und endlich mit »Ufer, Staden, Quai, Kade, Lände, Stapel, Gracht, Rakpart, Werft« Uferstraßen an Flüssen und sonstigen Gewässern benannt werden. Im 6. Kapitel dieses Abschnittes werden diese Strafen näher besprochen werden.

^{147.}
Twieten
und Gänge.

»Twiete« und »Gang« sind norddeutsche, besonders Hamburgische Bezeichnungen; erstere, den englischen *Lanes* verwandt, für enge Zwischenstraßen oder Zwischengassen, in welchen zwei Fuhrwerke sich nicht begegnen können, letztere Bezeichnung für enge und winkelige Gassen ohne Fahrverkehr.

^{148.}
Gräben
und Wälle.

Die Namen »Graben« und »Wall« erinnern an ehemalige Befestigungslinien; mitunter sind es die hervorragendsten, zuweilen die untergeordnetsten Strafen der Stadt, je nachdem sie auf geschleiften Festungswerken mit besonderer Aufmerksamkeit neu geschaffen wurden (Krefeld, Dortmund) oder aber in ihrem mangelhaften Zustande als Unterkunft armer Leute oder schlechten Gefindels der alten Walllinie entlang noch erhalten sind.

^{149.}
Straßen
schlechthin.

Die Hauptmenge aller städtischen Strafen trägt schlechthin den Familiennamen »Straße«, ohne dadurch im mannigfaltigsten Wechsel vom bescheidensten »Sträßchen« bis zur stattlichsten Prunkstraße gehindert zu sein. In der Namengebung unterscheiden wir nicht klar zwischen innerstädtischen Pflasterstraßen und äußeren, in das Land hinausführenden, meist macadamisirten Strafen, wenn auch die Namen »Steinweg, Landstraße« u. f. w. vorkommen. Bei den Franzosen sind die inneren *Rues* und die äußeren *Routes* besser unterschieden, eben so die englischen *Streets* und *Roads*.

Der Fahrweg in der Mitte, die Fußwege (Bürgersteige, Trottoirs) zu beiden Seiten, dies ist die übereinstimmende Eintheilung aller dieser »Straßen«, so lange nicht das Pflanzen von Baumreihen zu anderen Anordnungen führt.

In Italien ist diejenige Straßenart verbreitet, welche den Bürgersteig als bedeckten Bogengang in die Erdgeschosse der Häuser hineinlegt oder den Häusern vorlegt. Auch in Süd-Frankreich sind solche schattige Bürgersteig-Hallen, hier und da auch »Lauben« genannt, beliebt; stellenweise finden sie sich auch in der Schweiz, in Deutschland und in Oesterreich (Bern, München, Münster, Straßburg, Lübeck, Prag u. s. w.).

Einer reichen Ausbildung sind die breiten Straßen fähig, sobald sie zum Spazierengehen, Spazierenfahren und Reiten dienen sollen und theils des Schmuckes, theils des Schattens wegen mit Bäumen bepflanzt werden. Dadurch entstehen diejenigen Straßen, die unter dem Namen »Allee« oder »Promenade« bekannt sind, die auch ihrer Oertlichkeit entsprechend »Graben, Wall, Bollwerk, *Boulevard*« genannt werden, wenn sie den Platz ehemaliger Festungswerke einnehmen, oder »Ring«, »Cingel«, falls der die Stadt umschließende Verlauf derselben besonders betont werden soll. Die französische, auch bei uns zuweilen benutzte Bezeichnung *Avenue* drückt dagegen meistens die radiale Richtung aus; man hat darunter in der Regel eine mit Bäumen besetzte Zugangsstraße von einem Vorort oder einem äußeren Stadttheile zur Innenstadt oder den Zugang zu einem Stadttor, einem Park, einem Palaß oder dergl. zu verstehen.

In New-York heißen die Straßen der Längsrichtung *Avenues*, diejenigen der Querrichtung *Streets*. In Ungarn überträgt man die strahlenförmige oder ringförmige Richtung der Straße auch ausdrücklich auf den Straßennamen; die Radialstraßen heißen *Sugárút*, z. B. *Vásárhelyi Sugárút*, die Ringstraßen *Körút*, z. B. *Váci Körút*.

Der anspruchsvollste, in Deutschland nicht gebräuchliche Straßename ist *Corso* oder *Cours*. Die Italiener verbinden mit *Corso* kaum einen anderen Sinn als den der städtischen Fahr-Promenade (die Fuß-Promenade oder der Parkfahrweg heißt *Passeggio*); der *Corso* zu Rom hat sogar: nur 12 bis 15^m Breite. Die Franzosen jedoch verlangen von einem *Cours*, daß es besonders breit und reich ausgebildet sei, mindestens eine besondere Equipagen-Straße und abgetrennte Reitwege enthalte. Der Italiener gebraucht im letzteren Falle die Bezeichnungen *Largo* oder *Viale*. Der Name drückt indes hier, wie in allen Verhältnissen des Lebens, die Bedeutung eines Gegenstandes nur in unvollkommener Weise aus. Wir haben uns nur aus dem Grunde ausführlicher mit den Straßennamen beschäftigt, weil sich uns dabei ein Ueberblick über die große Verschiedenartigkeit städtischer Straßen darbot. Maßgebend für die wirkliche Bedeutung einer Straße sind — neben der Verkehrslage, Bebauung, Profilierung und Ausschmückung — vor Allem die Breite und Länge derselben.

b) Straßenbreite.

Im Hinblick auf den Verkehr sind die Straßen nach ihrer Breite in den Ausführungsbestimmungen des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zum Fluchtlinien-Gesetz vom 2. Juli 1875 (siehe Anhang) eingetheilt in Nebenstraßen von 12 bis 20^m Breite, in Verkehrsstraßen mittleren Ranges von 20 bis 30^m Breite und in Hauptverkehrsstraßen von 30^m und mehr Breite. Für die lebhaften Theile der Millionenstädte ist diese Eintheilung unzweifelhaft zutreffend. Für verkehrsreiche Mittelstädte, wie Leipzig, Frankfurt, Hannover etc., sind jene Maße schon

150.
Bedeckte
Seitengänge.

151.
Alleen,
Boulevards,
Ringe,
Avenues.

152.
Amerikanische
u. ungarische
Bezeichnungen.

153.
Corso, *Cours*.

154.
Breitenabstufung
bez. des
Verkehres.