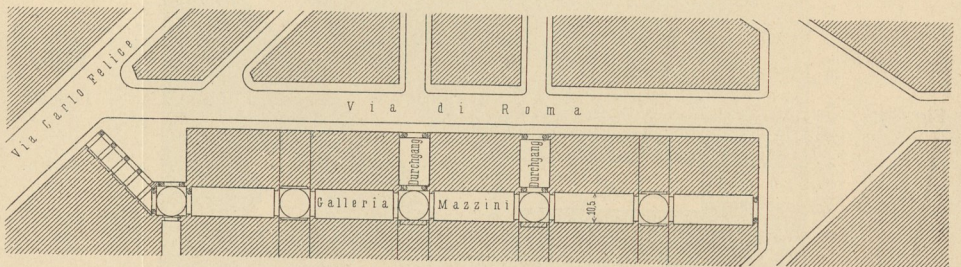


folche Anordnung derselben, das den Fuhrwerken das Wenden ermöglicht wird. Oft sind die Zugänge der französischen *Cités* und der englischen *Courts* überbaut, was aber weder für die Bewohner angenehm, noch gesundheitlich zuträglich ist. Die haken- oder knieförmige Grundrissgestalt, welche man bei diesen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

144.  
Passagen  
und  
Galerien.

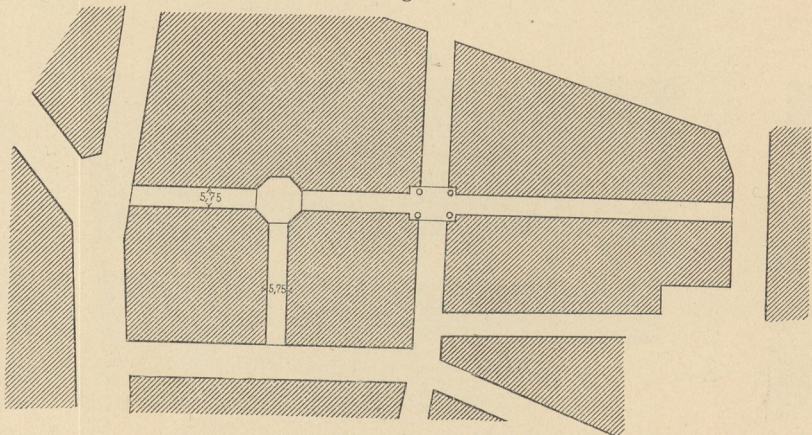
Eine Abart der *Cités* sind die »Passagen« oder »Galerien«, die auch in deutschen Städten eine Rolle zu spielen anfangen. Sie pflegen nur für Fußgänger bestimmt, an den Eingängen überbaut, mit Glasdächern versehen und beiderseits von Verkaufsläden, Kaffeehäusern u. dergl. eingefasst zu sein. Zu den bedeutendsten 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 Genueser Passage verbinden Straßen, 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

