

## Zur Allgemeinen Städtebau-Ausstellung.

I.

Die nächsten Fassaden der königlichen Kunstakademie in Charlottenburg sind mit spärlichen Girlanden bekränzt. Drinnen geht der Schulbetrieb seinen regelmäßigen Gang weiter, aber in den langen, hallenden Korridoren, in einer ausgedehnten Flucht von Räumen des ersten Stockwerks hat eine sonderbare Ausstellung ihr flüchtiges Zelt als Gast aufgeschlagen. Sie tritt recht bescheiden auf, recht wie ein fremder Besucher, der über seine Aufnahme noch im Angewiesenen ist; denn diese Ausstellung über die Art und Kunst, moderne Städte zu bauen, bedeutet, rein ausstellungstechnisch genommen, eine fast noch unerprobte Sache. Keine reine Kunstausstellung, und keine, die der reinen Technik angehört. Eine Uebersicht für Fachleute und zugleich ein Agitationsmittel für das breitesten Publikum. Ein überaus konzentriertes Resultat wirtschaftlicher, hygienischer, sozial-ethischer wie — ästhetischer Bestrebungen, ein Bild der bedeutendsten baukünstlerischen wie bautechnischen Unternehmungen und Projekte. Kurzum, von welchem Standpunkte aus man in dieses sinnbildlich gewordene Bündel von Zeitproblemen hineinschaut, überall wird man es gleich vielseitig verzweigt, gleich wichtig für unser gesamtes öffentliches Leben finden.

Aber in welchen Formen spricht diese Ausstellung zum Besucher? Gleich beim Eintritt greifen wir das Modell der Wiener Altstadt, ein städtisches Miniaturgebilde, das, originalgetreu bis in die dunkelsten Gassen, Höfe und Portale hinein, eine Fläche von 20 Quadratkilometern deckt. Wer jemals in Wien war, verweilt gern und ruft sich die glücklichen Stunden zurück, die ihm diese unvergleichlich schöne alte Kaiserstadt lediglich durch ihre architektonische Schönheit bereitet hat. An der Wand hängt, schwarz umfrott, das Bildnis des Gewaltigen von Wien, des verstorbenen Bueger. Gerührt schaut er über das kranke Gewimmel von Dächern zu seinen Füßen und gewinnt für den Besucher hier, in so unmittelbarer Beziehung zur Stätte seines Wirkens, ein persönliches Interesse. Man erinnert sich rechtzeitig, aus der Initiative der Regierung durch dieses Gewimmel ehrwürdig ergrauter Gassen ein gewaltiger Durchbruch geplant wurde, daß der Wiener Burgfrieden, und mit ihm zugleich der Gemeindebesitz an Boden, an Wald und Wiesen außerordentlich vergrößert wurde, man denkt an den schon vollständig gewordenen grünen Gürtel Wiens. Richtig, dort hängt er, aber was ist solch eine Landkarte doch für ein abstraktes Ausstellungsobjekt! Diese schwarzlich-grünen, zerfetzten Flecke im Süden und Südwesten des Straßennetzes, das soll nun der berühmte Wald- und Wiesengürtel sein, der 50 Millionen Kronen gekostet hat? Nicht weit davon hängen Einzelprojekte über die Ausgestaltung des Platzes vor der berühmten barocken Karlskirche Fischers von Erlach. Das Auge des Laien, nicht gewohnt, sich aus Linien und hart begrenzten Flächen einen räumlichen Zusammenhang von Bauwerk, Platz und Straße zu erschaffen, irrt einigermassen hoffnungslos über die Pläne hin. Und doch ist dies alles erst ein kurzer Ausruf. Die ganze Ausstellung besteht ja zu ihrem überwiegenden Teil aus solchen papiernen Gedankenentwürfen, aus architektonisch und geometrisch abstrahiertem Material, das teils schon in Stein und Eisen unter der Sonne steht, teils erst dort hinaus gestellt werden soll.

Ich verweile bei diesem Beispiel, um anzudeuten, was für ungewöhnliche Anforderungen diese Ausstellung an den Besucher stellt und stellen muß, wenn sie ihr Programm nicht durch allzu populäre Zutaten stören und verunkeln soll. Wir müssen städtische Grundrisse lesen lernen, wenn wir städtische Lebensfragen richtig verstehen wollen. Diese beschwerliche Arbeit sind wir nicht gewohnt. Im Gegenteil, wir neigen nur zu sehr zu der Voraussetzung, alle Ausstellungen müßten uns mundgerecht gemacht werden, müßten uns unsere Gunst erwerben. Und diese entsetzlich nüchternen Ausstellungen von Stadtplänen, Projektzeichnungen, Häuser- und Stadtteilmodellen, von photographischen und topographischen, von statistischen Aufnahmen der vielfältigsten Art ist unbefangenen genug, eine Teilnahme zu erwarten, die sich beinahe durch ein Studium äußern soll. Gewiß ein ungewöhnlicher Fall. Und doch darf man heute schon sicher sein, daß diese ein wenig anstrengende Ausstellung eine Mission im weitesten Sinne erfüllt. Sie ist meinem persönlichen Eindruck nach wichtiger als alle Kunstausstellungen, die während der letzten zehn Jahre in Berlin stattgefunden haben; sie wird in ihren bleibenden Wirkungen stärker sein als alle, die im Laufe der nächsten zehn Jahre stattfinden werden, auch als alle weiteren Städtebauausstellungen. Denn trotz aller notwendigen Abstraktion, trotz ihres verhältnismäßig geringen Umfangs bringt sie mit einem Schlage die drängendste Kulturfrage der deutschen Gegenwart geradezu zwingend zum Ausdruck: die schwere Frage unserer großstädtischen Wohnungs- und Lebenskultur.

Zahrzehntelang war uns das Bewußtsein für die Wichtigkeit einer allgemeinen Teilnahme an diesen Fragen der städtischen Entwicklung beinahe abhanden gekommen. Jetzt aber, nachdem soziale Geister auf fast allen unsern modernen Arbeitsgebieten eine neue soziale Gesinnung gewendet haben, jetzt wissen und fühlen wir, daß in den städtischen Verwaltungskörpern, auf den technischen Bureaus, auf den Bauämtern nur das geplante und ausgeführt werden kann, was die Allgemeinheit bezahlen muß in jedem Sinne; durch mehr oder weniger Lebensfreude, durch größere oder geringere Gesundheit, durch eine bessere oder schlechtere Zukunft des kommenden Geschlechts.

Mit diesem Gedanken durchwandere man die Ausstellung. Und sie wird hell vor unserm Geist auch in ihren dunkelsten und manchmal schier unbegreiflichen fachwissenschaftlichen Ecken. Ihr Stoffgebiet ist ja so groß, daß auch der bescheidenste Fachmann auf ganz weite Strecken hin

sich ebenso unschuldig fühlen muß, wie der Laie, der nur in seiner Eigenschaft als Steuerzahler und Zeitgenosse die Gegenstände mustert. Wenn aber sonst auf Ausstellungen, ganz besonders wenn sie der Kunst dienen, eine Fülle von Material als minderwertig ausscheidet, so habe ich in dieser Ausstellung beinahe nichts gefunden, was neben-sächlich scheinen könnte. Es greift alles in- und durch-einander. Auch im Programm, das mit seinen 8 Punkten nach Möglichkeit versucht, Gruppen abzuheben und für sich sprechen zu lassen. Es ist das weber räumlich noch ideell ganz gelungen, es konnte auch nicht gelingen. Ich zitiere:

1. Verkehrs- und Transportmittel (Pläne und Darstellung von Verkehrssystemen).
2. Waldgürtel, Parkanlagen, Parkwege, Spiel- und Sportplätze, Friedhöfe.
3. Straßen, Plätze, Brücken, Kunst an der Straße (Brunnen, Denkmälerausstellung).
4. Historische Entwicklung von Großstädten.
5. Die neuzeitliche Innenstadt (Geschäftsviertel, Wohnungsverhältnisse, Straßendurchbrüche).
6. Erweiterungsanlagen, Zonenbebauung, Vororte, Gartenstädte, Arbeiterwohnungen.
7. Lesezimmer (städtische Literatur).
8. Die Entwürfe zum Wettbewerb für den Bebauungsplan Groß-Berlins.

Es ist natürlich ganz unmöglich, an dieser Stelle eine sachgemäße Einzelbesprechung dieses gewaltigen Stoffkomplexes zu geben, von denen jeder einzelne die Kenntnisse und Erfahrungen eines spezialisierten Fachmanns herausfordert. So suchen wir uns wohl am besten einen festen Punkt in dem Chaos, und das dürfte für weitaus die meisten das geplante Groß-Berlin der Zukunft sein. Der Wettbewerb um seine Gestaltung war bekanntlich aus der äußeren Anlaß für das Zustandekommen der Städtebauausstellung. Und eins wie das andere, Wettbewerb wie Ausstellung, sind, was immerhin als bedeutsam hervorgehoben werden muß, nicht von außen her gemacht, nicht von oben her gewünscht oder befohlen worden, sie sind aus einem inneren Bedürfnis, aus der Initiative von Privatleuten, der Berliner Architektenkammer, entstanden.

Für Berlin waren es verkehrstechnische wie baufachliche Probleme, die, zunächst wenigstens, zur theoretischen Übung drängten. Die Reichshauptstadt hat sich ringsförmig erweitert, es fehlen ihr aber dabei die Radialstraßen. Aus der Anschauung wissen wir, daß bestimmte Straßen und Bahnen überlastet sind. Interessant ist, diese Anschauung durch die Zahl bestätigt und durch Vergleich mit andern Städten ins richtige Licht gesetzt zu sehen. Entsprechend der ringsförmigen Erweiterung der Stadt vollzieht sich der Personenverkehr vorwiegend noch kreisförmig oder aber er geht dem Durchmesser nach. London dagegen hat mit seinen überaus zahlreichen Vorortbahnen das strahlenförmige Radialsystem eingeschlagen und zeigt bis über 20 Kilometer vom Stadtkern hinaus auf einer großen Zahl von Strecken einen Verkehr, wie ihn Berlin lediglich auf jener Ringbahnstrecke aufweist, die von Osten nach Westen die Stadt durchquert. Die tägliche Fahrtenzahl beträgt in Berlin auf den Schnellbahnen 850 000 Personen, in London 3 050 000, an elektrisch betriebenen Bahnen fährt Berlin 27 Kilometer, Paris ca. 100, London 220 Kilometer auf. Die Steigerung des Berliner gesamten Personenverkehrs wird aus folgenden Zahlen ersichtlich: 1900: 158,8 Millionen, 1908: 271 Millionen Fahrten im Jahr. Eine ähnliche Steigerung, wenn auch nicht in dieser riesenhafte Ausdehnung, dürfte in allen deutschen Großstädten festzustellen sein. Die Verkehrstechnik rechnet nun vor, wie die verschiedenen Transportmittel an diesen Zahlen beteiligt sind, wie in jeder großen Stadt ein anderes Transportmittel vorzuherrschen pflegt, und was daraus für die Gestaltung der Stadt, für die Führung der Straßen usw. notwendig erfolgt. Während in Berlin einige wenige Straßen der inneren Stadt eine geradezu erdrückende Frequenz der elektrischen Straßenbahnen aufweisen, ist die gesamte Altstadt Wiens vom Straßenbahnverkehr frei. In Paris verteilt sich ein ziemlich ebenmäßig in Anspruch genommenes Netz über die ganze Stadt, und in London beginnt erst neuerdings die Elektrische sich einzubürgern. Es ist charakteristisch für die verkehrstechnisch am besten ausgearbeiteten Wettbewerbsentwürfe Groß-Berlins, daß dieser Häufung von Menschenmassen in wenigen Straßen durch Schaffung neuer Hauptverkehrswege begegnet werden soll. Ebenso versuchen die Preisrichter die ringsförmige Ansiedlung strahlenförmig abzuleiten. Es ist das schon deshalb notwendig, weil die Bodenspekulation das gesamte Gelände rund um Berlin in mehreren Ringen befaßt und stark im Preise gesteigert hat. Eine Wohnungsreform, die nicht nur die bestehende Mietskammer verschönen und dadurch annehmbar machen, sondern auch den unerträglich hohen Mietzins auf ein gerechtes Maß herabschrauben will, muß mit Hilfe dieser Radial- oder, wie Hermann Jansen, der Träger eines ersten Preises, sie nennt, der „Ausfallstraßen“ und radialen Schnellbahnen dafür sorgen, daß die Abwanderung aus der zentralen Geschäftstadt, wie aus den überbelegten Wohnungsgürteln auf jungfräuliches Land bequem erfolgen kann.

Die Citybildung macht ersichtlich in allen deutschen Großstädten rasche Fortschritte, ganz besonders in Hamburg, wo sie seit alters heimisch war und neuerdings auch in Berlin. Der unablässigen Steigerung des Straßenverkehrs und der Gefährdung von Menschenleben durch seine zunehmende Heft und Drangsal läßt sich entweder durch Straßendurchbrüche resp. Erweiterungen von bestehenden Straßen oder durch die teilweise Verlegung des Durchgangsverkehrs unter die Erde begegnen. Mit ganz gewaltigen Durchbrüchen ist bekanntlich Paris bereits in den Jahren 1854 bis 1871 vorangegangen. Neue oder erweiterte Straßen in der Länge von von 5—6 Kilometern sind dort, wie die ausgestellten Pläne zeigen, keine Seltenheit. Amerika dagegen leidet. Außerordentliches

in unterirdischen Verkehrsmitteln. Ein Beispiel aus New York zeigt nicht weniger als fünf übereinanderliegende Wege, mehrere elektrische Schnellbahnen, eine Straßen-, eine Schwebebahn und zuletzt einen Querübergang in schwindelnder Höhe für die Fußgänger. Gewähr ist das kein idealer Zustand, aber er zeigt mindestens die Energie, mit der die Amerikaner ihren Bedürfnissen Luft schaffen. Die Straßenführung Berlins ist leider so weit zurückgeblieben, daß die Stadt jetzt, wie der Wettbewerb deutlich zeigt, vor Umwandlungen steht, die nicht viel geringer sein werden als die des Barons Haussmann für Paris. Mit rechtzeitigen Sanierungen treten hervor München, Stuttgart, Frankfurt, Salzburg, Karlsruhe und besonders Budapest, das den ganzen Stadtteil Taban abreißt und nach einem vortrefflichen neuen Bebauungsplan wieder aufbaut.

## Die Röve.

Wilder aus dem Seelen von Johan Ekolborg.  
Autorisierte Uebersetzung aus dem Dänischen  
von Erich Schlaikjer.

141

VII.

In ihrem seltsamen blauen Zeug und in wiegendem Seemannsgang schenkt Red und der Leichtmatrose in das Park-Lane-Quartier von Liverpool hinein. Die Schappellen hängen in den Wandnischen. Der Leichtmatrose hat die Mütze mit den Kuferschnipfen in den Nacken geschoben, daß die Locken unter dem blanken Schirm hervorlugen. Red trägt einen weißen Mäntelchen, verweilt nach links herüber, und mit seinen großen, ungewöhnlich hellblauen Augen sieht er sich nach allen, bekannten Stätten um. In ihrem Gang sieht man, daß sie seit langem nicht an Land waren. Sie sind beide auf etwas Ungewöhnliches erpicht. Es geht Blanz von ihnen aus. Es wogt im Blut, wie es im Gang wiegt. Sie haben Geld in der Tasche. Das alles sieht man ihnen an.

Sie betrachten die Weiber in der Straße. Im Grunde sehen sie nur danach.

Sie reden nicht viel miteinander, jeder ist mit seinen eignen Gedanken beschäftigt. Ihr Blick gleitet über die Frauengestalten hin, verweilt längere Zeit bei der einen oder andern und verfolgt sie, solange sie noch gesehen werden kann.

Aber diese Frauen sind so fremd; jede neigt nach ihrem Helm, von ihnen weg.

Im ersten Wirtshaus, wo ein Mädchen in der Tür steht, machen sie Halt; mit der dürfen sie sprechen.

Sie schrägen über die Straße zu ihr hin. Sie steht da in ihrem hellroten Kleid mit der reichen, hohen, dunklen Krinoline, schaut wie eine Statue im Parkhaus.

Sie nicken ihr zu wie zwei große Knaben. Sie antwortet mit einem Lächeln, als kenne sie sie seit vielen Jahren, als habe sie nur auf sie gewartet; sie lächelt so heimlich, als wenn sie ihre Schwester sein könnte.

Die fremde Sprache klingt in ihrem Mund so spähig. Ihre Stimme klingt wie ein Ton aus junger Brust.

Der weibliche Ton ist für die beiden Seelente Musik. Sie senden ihr einen dankbaren Blick.

Dann gehen sie alle drei hinein.

Die Straße weiter hinauf stehen wahrhaftig zwei Mädchen in einer Tür. Das Wetter ist auch wunderbar. Die eine ist schwarz, die andre blau. Es ist indessen eine Abendstunde, und als Red sie englisch anspricht, armenen sie und ziehen sich zurück.

Aber wenige Schritte weiter ist wieder eine offene Wirtshausstube mit einer korputenten Dame, die ihnen zuaht. Sie ist nicht mehr jung; sie hat mitterliche Äpfeln, braune Augen, krumme Nase. Die Haare sind gebräunt und gepudert.

Sie werfen ihr ein paar Worte zu; die ergreift sie sofort und ladet sie mit der Hand ins Haus. Wie sie die Schwelle überschreiten, klopf sie ihnen auf die Schulter, so freundlich und betuschend, als wäre sie froh, daß sie nach der langen Reise heimkommen sind.

Sie fährt sie durch den äußeren Raum in ein Zimmer, das einen ganz privaten Charakter besitzt. An den Wänden sind Familienbilder, und der Fußboden ist mit Teppichen belegt. Es sind Blümpchen und Blumen in vielen Farben vorhanden. Im Fenster ist ein kleiner gelber Kanarienvogel in einem Bauer.

Sie nimmt ihnen die Kopfbedeckung ab. Es ist fast, als wenn sie nach Hause kämen.

„Hier ist es, verdammt mich, gemütlich“, sagt der Leichtmatrose, während er sich in dem weichen Sofa niederläßt und seine Augen im Zimmer umherlaufen.

„Hier müssen wir Wein bestellen“, sagt Red.

Die Dame geht und bald darauf kommt ein ganz junges Mädchen mit dem Wein hinein. Sie ist zart. Sie ist ganz verständig, und wie sie das Tablett auf die Tisch gestellt hat, erhebt sie ihre langen Augenwimpern und sieht die beiden Männer treuherzig an.

Sie muß unter allen Umständen ein Glas mittrinken.

Sie schüttelt leicht den Kopf. Sie überwindet sich aber schließlich selbst, um es den beiden fremden Seelente behaglich zu machen. Ob sie ihre Freundin holen darf?

Selbstverständlich.

Dals ist die eine dranhin, bald die andre. Die beiden Damen haben selbstverständlich mehr zu tun, aber sie opfern sich doch für Red und seinen Kameraden. Sie fragen, wie die Reise verlaufen ist, und was man so am Anfang fragt.

Die Junge, die mit den sanften Augen — die andre ist mehr robust — sieht dem Leichtmatrosen am nächsten. Ihre Hand ruht auf dem Tisch; sie bewegt die Finger wie in Gedanken. Der Leichtmatrose besteht diese Hand; sie ist so schmal mit seinen Nägeln, etwas bleich, etwas schwach — man möchte ihr nur mit Güte entgegenkommen.

Sie sprechen ein wenig miteinander. Der Leichtmatrose kann ja nicht viel englisch, dafür aber läßt er seine Augen sprechen.

Red und die andre aber plaudern darauf los; sie lachen zusammen und die Gläser erklingen oft.

Der Leichtmatrose besteht immer die Hand, die dort so lebendig auf der Tischdecke bei ihm liegt.

Dann saßt er einen raschen Entschluß und legt seine oben darauf.

Sie neigt den Kopf, lächelt gnädig und zieht ganz vorfichtig ihre Hand zurück.

Wie sie aber die Hand frei hat, greift sie ihm in seine dicke Perücke und zuckt ihn wie zur Strafe. Gleichzeitig läßt sie ein halb kindliches Lachen.

Und dann stoßen sie alle vier an.

Eine neue Flasche Wein muß geholt werden.