

A. E. G. und mit denen anderer großer Industriekonzerne sein. Der Siedelungs-
bau der Stadt Berlin, der heute noch
ziemlich planlos betrieben wird — trotz
der eben fertiggestellten 1200 neuen
Siedlungswohnungen in Britz —, wird
den Charakter einer großzügigen Kolonisation annehmen müssen. Der Serien-
bau von Häusern wird dann wie von
selbst zu einer Industrialisierung der
Bauarbeit führen, allen Widerständen
der Interessenten zum Trotz. Häuser
werden in Zukunft nicht anders her-
gestellt werden wie Automobile und
Flugzeuge; das Handwerk der Zukunft
heißt Technik. Die Folge wird sein, daß
die Bauindustrie sich der typisierten,
der normalisierten Formen bedient, und
daß diese Arbeitsweise, daß die Kon-
struktion dann den Stil bestimmt, daß die
individuelle Architekturphantasie einem
Kollektivwillen, einer Kollektivphan-
tasie Platz macht.

Der alte Kern Berlins, die heutige

City, wird durch die Auflockerung der
Stadt an Wichtigkeit nicht verlieren. Im
Gegenteil: das Zentrum einer so breit
sich ausdehnenden Stadt wird als Ver-
kehrsknotenpunkt, als Clearinghouse,
als Messestadt, Verwaltungsstelle und
Regierungssitz nur um so wichtiger
werden. Darum wird die City groß-
zügig ausgebaut werden müssen, soweit
die einmal vorhandenen Konstitutions-
fehler Berlins es gestatten. Unvermeid-
lich sind einige der längst geplanten
Straßendurchbrüche, andere, radikalere,
werden folgen müssen. Sodann wird die
Bahnhofsfrage gelöst werden müssen.
Vorgeschlagen worden ist ein unter-
irdischer Zentralbahnhof in der Gegend
und an Stelle des Humboldthafens, zu
dem die Züge von weit her mit elektri-
schen Maschinen hingeführt werden.
Wie immer diese Frage aber gelöst wird,
ob man sich für einen Zentralbahnhof
im Zentrum oder für ein paar große
Bahnhöfe weit draußen entscheidet: der



Phot. Vennemann

Ein Berliner Verkehrsbild aus dem Jahre 1926:
Sieben Uhr abends in der Leipziger Straße