Morgen-Ausgabe
No. 465. — 56. Jahrgang.

Berliner Volks-Zeitung

Beiblatt
Sonnabend, 3. Oktober 1908

Die Konkurrenz „Groß-Berlin".

Das Programm des Preisgerichtes.

Die Veröffentlichung des Programms für den Wettbewerb „Groß-Berlin" soll in den ersten Tagen des Oktober stattfinden. Die Kosten sind bekanntlich auf 165,000 Mark veranschlagt. In der Einleitung werden die Grundgedanken der bekannten, vom Architektenausschuß herausgegebenen Denkschrift „Groß-Berlin" hervorgehoben.

Sehr umfangreich sind die Unterlagen für den Wettbewerb. Außer zahlreichen Plänen und Kartenblättern, in die die Bebauungspläne eingezeichnet sind — eine Arbeit, die mit einem Kostenaufwand von 40,000 Mark verknüpft war — werden den Bewerbern übergeben: Die Denkschrift „Groß-Berlin"; die Baupolizeiordnung für den Stadtkreis Berlin; die neue Baupolizeiverordnung für die Vororte von Berlin vom 28. Mai 1907; ein Verkehrsplan der ausgeführten und geplanten Schnellbahnen und eine Zusammenstellung neuerer Literaturerscheinungen, die sich teils auf die Berliner Verkehrs- und Städtebaufragen beziehen, teils Ansiedelungsfragen allgemeiner Art behandeln. Die Versendung des Programms erfolgt kostenfrei an die Antragsteller. Die übrigen Unterlagen sind gegen Hinterlegung von 100 Mark von der Plankammer der Stadt Berlin zu beziehen. Dieser Betrag wird zurückerstattet, wenn ein vollständiger Entwurf eingereicht wird, oder wenn die Pläne unbeschädigt innerhalb der Frist von drei Monaten nach Empfang zurückgesandt werden.

Die Aufgaben des Wettbewerbes.

Außerordentlich interessant sind die Aufgaben, die das Programm im einzelnen für die Bewerber aufstellt. Verlangt wird:

A. Ein allgemeiner Grundlinienplan für die Bebauung des ganzen in den Planunterlagen dargestellten Gebietes von 2000 Quadratkilometern im Maßstab 1:25,000 und die schematische Uebertragung der wesentlichen Grundzüge des Entwurfs in den Uebersichtsplan 1:60,000. Bei der Lösung der Aufgabe ist nachstehendes zu beachten:

1. Durchgehende Hauptverkehrszüge sind in einer auch den voraussichtlichen Bedürfnissen der Zukunft genügenden Ausgestaltung vorzusehen.

2. Bei der zu planenden Bebauung ist zu beachten, daß Wohn- und Landhausviertel von den Geschäfts- und Industrievierteln geschieden werden. Die Schaffung von Industriebezirken ist dadurch zu unterstützen, daß die für die Industrie wesentlichen Vorbedingungen (Industriebahnen und Gleise, Häfen, Umschlagplätze usw.) vorgesehen werden.

3. Große Flächen sind von der Bebauung in solchem Umfang freizuhalten, daß sie für die gegenwärtigen und zukünftigen Bedürfnisse ausreichen. Außer Garten- und Parkanlagen, Spiel-, Turn- und Sportplätzen aller Art, Rennbahnen, Anlagen für Volksbelustigungen, Ausstellungen, Truppenübungsplätzen, Schießplätzen sind Wald-, Feld- und Wiesenflächen in reichlichem Umfang zu erhalten. Sie sind durch breite Parkstraßen miteinander in Verbindung zu setzen und angemessen zu verteilen.

4. Neuanlagen, Ergänzungen und Verbesserungen von Eisenbahnen für Personen- und Güterverkehr sind skizzenhaft einzuzeichnen. Im besonderen wird es darauf ankommen den Verkehr aus den Vororten nach dem Stadtinneren wie auch den Verkehr zwischen den Vororten selbst durch Schnellbahnen (Untergrund-, Einschnitt, Hoch- und Schwebebahnen) zu erleichtern und zu beschleunigen.

5. Die bestehenden Wasserstraßen sind so auszubauen und zu erweitern, daß möglichst weite Gebiete Wasserverbindung erhalten. Sowohl der Personenverkehr als auch das Bedürfnis der Industrie sind hierbei zu berücksichtigen.

Für die Freiflächen kommen in erster Linie die den Gemeinden gehörigen Ländereien, unter Umständen auch Rieselfelder in Betracht; in zweiter und dritter Linie die fiskalischen Besitzungen und die Flächen des großen privaten Besitzes. In geeigneten Fällen wird darauf zu achten sein, daß nur ein Teil des einzelnen Besitzes für Freiflächen in Anspruch genommen wird, damit schon in der durch die Freihaltung sich ergebenden Werterhöhung des Restbesitzes ein teilweiser Ausgleich für die Hergabe von Freiflächen geschaffen werden kann. Möglichst der öffentlichen Benutzung zu sichern sind die landschaftlich hervorragenden Punkte, wie Bodenerhebungen, Hochwaldgebiete, Fluß- und Seeufer.

B. Ein Teilplan 1:10,000, der das Mittelblatt Alt-Berlin und drei weitere Blätter des Gesamtplanes 1:10,000 umfassen muß. Aus diesem Teilplan sollen die Hauptabmessungen der Straßen, die Gestaltung von Straßenkreuzungen und Verkehrsplätzen, die Anweisung von Plätzen für öffentliche Bauten, die Gestaltung der Wohnviertel zwischen den Hauptverkehrsstraßen, die Schmuckplätze und Gartenanlagen zu ersehen sein. In ihm ist auch darzustellen, in welcher Weise die Bewerber die Fortsetzung der großen in den Außengebieten geplanten Verkehrsstraßen bis in das Innere der Stadt durchzuführen gedenken.

C. Die Bearbeitung von Einzelvorschlägen von besonderem künstlerischen oder verkehrstechnischen Interesse, im Maßstabe 1:2000 für eine Fläche von etwa 200 Hektar aus dem gemäß B bearbeiteten Gebiete.

D. Ein Erläuterungsbericht, der die Verkehrsverhältnisse, die Schaffung neuer Ansiedelungen, die Verteilung der verschiedenen Bauarten über das Gebiet, die von der Bebauung frei zu haltenden Flächen und sonstige Fragen von Wichtigkeit zu behandeln hat.

Die Preise.

Als Preise werden ausgesetzt: Ein erster Preis von 30,000 Mark, ein zweiter Preis von 20,000 Mark, ein dritter Preis von 15,000 Mark, ein vierter und fünfter Preis von je 10,000 Mark.

Das Preisgericht ist befugt, nach einstimmigem Beschluß den ersten und zweiten Preis zusammenzulegen und mit je 25,000 Mark zur Verteilung zu bringen. Bei der Beurteilung wird auf die praktische Durchführbarkeit der Entwürfe im Hinblick auf die entstehenden Kosten Wert gelegt werden. Außer den genannten fünf Preisen wird noch eine Summe von mindestens 30,000 Mark ausgesetzt, die in Beträgen von nicht unter 1000 Mark und nicht über 5000 Mark nach Vorschlag des Preisgerichts zum Ankauf von Entwürfen verwendet werden kann, die sich nicht zur Preiserteilung im ganzen Umfange der Aufgabe eignen, im einzelnen aber beachtenswerte Lösungen einzelner städtebaulichen Aufgaben von besonderer praktischer und künstlerischer Bedeutung enthalten. Alle Entwürfe sind bis zum 1. Oktober 1909, abends 6 Uhr im Rathaus von Berlin einzureichen.

Die preisgekrönten Entwürfe und angekauften Teilentwürfe gehen in das Eigentum der Stadt Berlin über. Jeder der beteiligten Gemeinden und Kreise steht das Recht zu, sie ganz oder teilweise zu benutzen, ohne Verpflichtung irgendeiner weiteren Beteiligung oder Entschädigung der Verfasser. Die Zusammenfassung der Ergebnisse des Wettbewerbs in einem Sammelwerk bleibt vorbehalten.

Das Preisgericht besteht unter dem Vorsitz des Geheimen Baurats Otto March aus den Vertretern der großen Gemeinden und der Kreise Teltow und Niederbarnim, des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, des Architektenausschusses Groß-Berlin und einem Sachverständigen für Gartenkunst. Zu dem von Mitgliedern der beiden Architektenvereine Berlins gebildeten Ausschuß „Groß-Berlin" ist der Wunsch hervorgetreten, in das Preisgericht noch zwei auswärtige anerkannte Vertreter der Städtebaukunst zu wählen. Hierfür sind die Professoren Henrici in Aachen, Theodor Fischer in München und als deren Stellvertreter Professor Pützer in Darmstadt vorgeschlagen worden.

Aus der Militärjustiz.

Um fortgesetzte Soldatenmißhandlungen, die in der 5. Schwadron des 2. Leibhusarenregiments in Danzig vorgekommen sind, handelte es sich bei einer großen Kriegsgerichtsverhandlung, die jetzt ihren Abschluß gefunden hat. Angeklagt waren 13 Personen, und zwar Sergeant Grondowski, Sergeant Maaß, Gefreiter Kaczich, Husar Lupkow, Husar Einer, Husar Zeidler, Unteroffizier Klose, Gefreiter Kotolla, Gefreiter Stechulat, Husar Graffender, Husar Plattkowski, Husar Rotowski, Gefreiter Scheffler.

Die Angeklagten sind „alte Leute", die ihren Mut an Rekruten betätigten. Grondowski ist der Haupttäter. Das bedauernswerte Objekt der Mißhandlungen und Schikanen war der Husar Brozait, der so geplagt wurde, daß er im August heimlich die Kaserne verließ, um sich zu ertränken. Diesen Vorsatz führte er dann glücklicherweise nicht aus. Er kehrte aber nicht mehr in die Kaserne zurück, sondern irrte in Danzig umher. Bei einem Schmied stahl er Zivilsachen, und das führte zu seiner Ermittelung und Verhaftung. Brozait hatte sich deshalb wegen Fahnenflucht zu verantworten. Er gab vor Gericht als Grund seiner Fahnenflucht die fortgesetzten Mißhandlungen gegen ihn und seine Kameraden an und antwortete auf die Frage, weshalb er die Mißhandlungen nicht gemeldet habe, daß es dann noch schlimmer geworden wäre. Das Gericht verurteilte ihn wegen Fahnenflucht zu sechs Monaten Gefängnis und Versetzung in die zweite Klasse des Soldatenstandes.

Dagegen erhielten die dreizehn wegen Beleidigung, Ungehorsam gegen einen Dienstbefehl, Anmaßung einer Befehlsbefugnis Angeklagten ganz geringe Strafen, die sich zwischen einigen Tagen leichten Arrest und einer Woche Gefängnis bewegten.

In der Urteilsbegründung wurde nach der „Danziger Ztg." ausgeführt, daß die Mißhandlungen an Brozait, soweit sie lediglich durch das Zeugnis des Brozait bewiesen werden konnten, ausscheiden, da das Gericht dieser Zeugenaussage keinen ausreichenden Glauben schenkt. Ferner wurden die Mißhandlungen mit einem Stock nur insoweit als gefährliche Körperverletzungen angesehen, als die Schläge Striemen hinterlassen (!) haben. In den übrigen Fällen erachtete das Gericht nur leichte Körperverletzung (!) als vorliegend. Wegen dieser aber ist nicht rechtzeitig von den Mißhandelten Strafantrag gestellt worden, so daß auch hier Straffreiheit eintritt. Den Rekruten wurden ferner von ihrer Uniform die Knöpfe und Knebel mutwillig abgerissen. Diese Straftaten bleiben ebenfalls straffrei, weil das Gericht in diesen Handlungen nicht eine Zerstörung von Dienstgegenständen erblickt, sondern nur einen groben Unfug, und deswegen ist ebenfalls kein Strafantrag gestellt worden. Die straffreien Fälle sind auch bereits verjährt. Das Unterlassen der Meldung der Mißhandlungen durch den Sergeanten Maaß wurde als Gutmütigkeit gegen die Mißhandler (!) und aus diesem Grunde milde angesehen. Eine gemeinschaftliche Körperverletzung wurde nur in einem Falle als vorliegend erachtet. In den anderen Fällen sei nicht klar erwiesen, daß die Mitanwesenden mit der Mißhandlung einverstanden waren. Die Schläge, die die Rekruten im Bett und über den Kopf mit einem Stock erhielten, wurden als gefährliche Körperverletzungen angesehen.

Wegen raffinierter Soldatenmißhandlungen, die bei einem Soldaten die Erkrankung an schwerer Hysterie zur Folge hatten, war der Unteroffizier Radermacher des Telegraphenbataillons Nr. 3 vom Kriegsgericht zu 3 Monaten Gefängnis verurteilt worden. Der Unteroffizier ließ unter anderem seine Korporalschaft, weil ein Mann bei seinem Eintritt nicht schnell genug aufgestanden war, 200 mal auf die Schemel niedersitzen und schnell wieder aufstehen. Beim Unterricht mußten sie lange Zeit in Kniebeuge Gewehr strecken, in den Ruhepausen Griffe üben. Wer „schlechte Griffe" machte, wurde an den überheizten Ofen gestellt, damit er schwitze. Die Leute erhielten keine Zeit zum Essen, während der Vorgesetzte ruhig speiste. Dabei wurden die Kommandos außerordentlich schnell gegeben. Die Leute mußten auf Spinden klettern und unter die Betten kriechen, unter dem Balkenwerk des Trockenbodens so schnell durchkriechen, daß sie sich Beulen stießen, sich auf das scharfe Pflaster des Kasernenhofes im kalten Winter niederlegen, wobei sie der Unteroffizier, wenn die Hände nicht ganz scharf an der Naht lagen, mit dem Säbel auf die kalten Finger schlug. Eine Spezialität von Strafübung hatte er erfunden, indem er Leute in einzelnen Fällen hundertmal Augen rechts Augen links machen ließ, daß das Genick schmerzte und sie schwindlig wurden und Kopfschmerzen bekamen. Daneben liefen persönliche Mißhandlungen durch Schläge ins Gesicht und anderes. Trotzdem hatte das Kriegsgericht von einer strengeren Strafe abgesehen, weil es meinte, der Unteroffizier habe die Absicht gehabt, richtige Soldaten heranzubilden (!!) Das Oberkriegsgericht in Koblenz verwarf die Berufung des Gerichtsherrn, weil es nach der „Kölnischen Volkszeitung" ebenfalls den Nachweis einer bösen Absicht verneinte.

Lokales.

Berliner Straßennamen.

Man schreibt uns:

Wenn der Berliner Magistrat neue Straßenbezeichnungen vorschlagen soll, so befindet er sich in großer Verlegenheit, und er sucht die Namen von solchen Persönlichkeiten, die oft nur wenig bekannt sind, und Ortsnamen aus allen Weltteilen zusammen. Die Vororte haben manches von dem, was Berlin gefündigt hat wieder gut gemacht und vielen hervorragenden Gelehrten, Künstlern und Dichtern durch Benennung von Straßen eine Ehrung erwiesen.

Aber auch hier sind zahlreiche Lücken auszufüllen. Es sei jetzt, wo man soeben aus Anlaß des hundertjährigen Todestages von Karl Gotthard Langhans das Gedächtnis des trefflichen Architekten erneuert hat, daran erinnert, daß in Groß-Berlin keine Langhansstraße zu finden ist. Und dabei hat gerade Berlin nicht nur dem älteren Langhans, sondern auch seinem Sohne Karl Ferdinand Langhans viel zu danken. Der Vater hat, wie schon erwähnt wurde, das Brandenburger Tor erbaut, das Innere des ehemaligen Opernhauses umgestaltet und die erste Chaussee (Berlin—Steglitz) im preußischen Staate angelegt. Karl Ferdinand Langhans erneuerte das Opernhaus nach dem Brande von 1843 und errichtete das Palais des Prinzen Wilhelm (des späteren Kaisers Wilhelm I.). Von ihm stammen auch die Pläne für das frühere Viktoriatheater.

Wenn man glaubt, in Berlin den Namen Langhans nicht in eine Straßenbezeichnung aufnehmen zu sollen, so ist damit ein Seitenstück dazu gegeben, daß man auch andere Künstler von Weltruf, zum Beispiel Andreas Schlüter, von den Straßennamen ausgeschlossen hat. Der berühmte und geniale Baumeister und Bildhauer, der Schöpfer der Berliner Reiterstatue des Großen Kurfürsten, hat allerdings am Ende seines Lebens das Mißgeschick gehabt, am Hofe in Ungnade zu fallen und sein Amt als Schloßbaudirektor zu verlieren; aber dies hätte schließlich auch für den „gutgesinnten" Berliner Magistrat nicht maßgebend sein sollen, zumal zwei Jahrhunderte darüber hinweggegangen sind. Erst in neuerer Zeit hat Charlottenburg als einzige Gemeinde Groß-Berlins eine Straße nach Schlüter benannt, so daß jetzt für Berlin es nicht mehr möglich ist, das Versäumte nachzuholen.

Eine vernichtende Kritik

übt der bekannte Verkehrstechniker Dr. Ingenieur Blum in Hannover an den „Tunnelprojekten" der „Großen Berliner". Dr. Blum, der die Verkehrsverhältnisse Berlins als früheres Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin aus eigener Erfahrung kennt, geht in einem Vortrage über die Verkehrsverhältnisse in Berlin auf die Mängel und Betriebsgefahren ein, die die „Projekte" der Großen Berliner in sich bergen; er führt unter anderem aus:

An der Ecke der Potsdamer- und Lützowstraße, ferner an der Ecke der Leipziger- und Charlottenstraße sollen je zwei Linien in eine zusammengeführt werden. In ähnlicher Weise, aber unter noch ungünstigeren Verhältnissen werden am Brandenburger Tor und unter dem Opernplatz verschiedene Linien miteinander verkettet. Diese Linienverkettungen widersprechen allen Erfahrungen, sie bereiten überall die größten Schwierigkeiten, verzögern den Betrieb und setzen die Leistungsfähigkeit herab, selbst wenn an den Vereinigungspunkten die Stationen umfangreicher angelegt werden. Nach den Entwürfen der „Großen Berliner Straßenbahn" aber laufen die Strecken mitten im wichtigsten Verkehrsgebiet vor der Station in ein Gleis zusammen, und es ist nicht das geringste an dem allernotwendigsten Hilfseinrichtungen vorgesehen. Wo bisher Linienverkettungen im Stadtbetrieb bestehen, bemüht man sich, sie wieder zu beseitigen. Die elektrische Hochbahn will das „Gleisdreieck" umbauen. Die Schleifenhochbahn in Chicago, die vier Linien aufweist, soll ebenfalls zur völligen Trennung der Linien umgestaltet werden. In Paris hat es sich für Leistungsfähigkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit als ein besonderer Vorzug herausgestellt, daß jede Linie für sich betrieben wird. In London sind die neuen Tiefbahnen jede für sich durchaus selbständig, denn dort kennt man die Nachteile von Verkettungen von den alten Tiefbahnen her; in Berlin sind die Mißstände auf weitere Verkettungen der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen stets abgelehnt worden. Ueberall lehrt die Erfahrung, daß Linienverkettungen äußerst nachteilig sind. Nach den Tunnelentwürfen der Großen Berliner Straßenbahn sollen sie sogar mit ganz unzureichenden Stationsgleisanlagen ausgeführt werden! Die Linienverkettungen sind ferner mit direkten großen Betriebsgefahren verbunden, denn in ihnen laufen die Züge auf ein Gleis zusammen, ohne daß die Absicht besteht, solche Gefahrpunkte durch ein ausgebildetes Signalsystem mit Abhängigkeiten zwischen Weichen und Signalen zu sichern. Ueber die hier vorhandenen steten Betriebsgefahren können alle Erklärungen der Gesellschaft nicht hinwegtäuschen. Selbst wenn es möglich ist, — was aber nach einer früheren Angaben der Gesellschaft unmöglich ist —, daß jeder einzelne aus der großen Zahl der Fahrer die vorgeschriebene Geschwindigkeit nie überschreitet, ist keine Sicherheit gegen Zusammenstöße gewährt, denn an zahlreichen Stellen werden die Wagen erst kurz vor dem Zusammenstoß gegenseitig sichtbar. Auch die scharfen Gefälle müssen als betriebsgefährlich bezeichnet werden, besonders dort, wo sie mit Krümmungen zusammenfallen, ferner dort, wo die Gefälle ohne tatsächliche Zwischenhorizontale in starke Steigungen übergehen; denn es besteht hier keine Gewähr gegen Zusammenstöße, und wie gefährlich selbst ein kleiner Unfall gerade im Tunnel sein kann, ist bekannt.

Die Anlage der Stationen gibt zu den schwersten Bedenken Anlaß, vor allem im Südtunnel. Die Bestrebungen der Gesellschaft, den Verkehr in einer Straße (Leipzigerstraße) und in dieser an wenigen Haltestellen zu konzentrieren, sprechen allen Erfahrungen des Städtebaues und der Verkehrstechnik Hohn.

Während sich die Verkehrsteilung durch die großen Straßendurchbrüche, den Bau neuer Brücken in Paris und New-York glänzend bewährt hat, soll nach den Plänen der „Großen Berliner Straßenbahn" in Berlin die Verkehrsanhäufung in dem wichtigsten Straßenzuge dadurch beseitigt werden, daß in ihn noch mehr Verkehr in einem Tunnel künstlich hineingepreßt und dann noch an wenigen Punkten zusammengedrängt wird, während andere Stadtteile verkehrspolitisch erdrosselt werden! Wie verfehlt diese Tunnelpläne sind zeigt sich durch Gegenüberstellung der Entwürfe.

Berlin und der Preußische Städtetag.

An dem in Königsberg i. Pr. stattfindenden Preußischen Städtetag nehmen als Vertreter der Stadt Berlin Oberbürgermeister Kirschner, Stadtsyndikus Pirscron, die Stadträte Mosse und Namslau, die Stadtverordnetenvorsteher Michelet und Cassel und die Stadtverordneten Liebenow, Rosenow und Borgmann teil. Oberbürgermeister Kirschner begibt sich heute abend nach Königsberg. Der diesjährige Preußische Städtetag ist in erster Reihe dem 100 jährigen Jubiläum der Städteordnung geweiht.

Die Eingemeindung Tempelhofs.

Zur Frage der Eingemeindung Tempelhofs in Berlin hat der Tempelhofer Haus- und Grundbesitzerverein folgende Resolution beschlossen: „Der Haus- und Grundbesitzerverein spricht die bestimmte Erwartung aus, daß die Tempelhofer Gemeindebehörden einer Zerstückelung des Gemeindebezirks Tempelhof den entschiedensten Widerstand leisten und auch in die Abtretung des kleinsten Gebietsteils nicht willigen werden. Anträge auf Eingemeindung Tempelhofs in Berlin sind zurzeit noch von keiner Seite gestellt. Sollte eine solche Eingemeindung wider Erwarten aus höheren staatlichen Rücksichten künftig einmal unvermeidlich sein, so ist dabei selbstverständliche Voraussetzung, daß sie unter gleichen Rechten und Pflichten, wie sie den Einwohnern Berlins zugeteilt sind, erfolgt."