



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Gußglas

Klapheck, Richard

Düsseldorf, 1938

Die Glaspassage

[urn:nbn:de:hbz:466:1-74372](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-74372)



Paris. Die Galerie d'Orleans 1829 von Fontaine.

Werkarchiv

Schutz dem Verkehr

Die Statistik der täglichen Verkehrsunfälle, Tod oder Arbeitsunfähigkeit, redet eine erschütternd ernste Sprache. Frühzeitige Invalidität und allzu frühzeitige öffentliche oder private Familienunterstützung bedeuten aber eine Belastung unseres Gesamtwirtschaftsplanes. Man verlangt durch polizeiliche Zwangsmaßnahmen mehr Verkehrsdisziplin. Verkehrsdisziplin kann jedoch auch eine zeitraubende Verkehrsstörung sein, wenn nicht zweckmäßige Verkehrsregelung dem Auge eine klare Verkehrsorientierung schafft.

Diese Verkehrsorientierung müßte aber in einer sachlich angelegten Stadt trotz allem Verkehr — Paris! — zwanglos sich ganz von selbst ergeben — nicht nur durch leicht zu überschauende Wegweiser, Vorschriftentafeln, Winkposten und Verkehrspolizei. Es handelt sich also in erster Linie um eine städtebauliche Angelegenheit der Straßenführung und Straßenentlastung, der Unterscheidung breiter Durchgangs- und Verkehrsstraßen und schmalerer beschaulicher Ladenstraßen mit zweckmäßiger Lichtführung, Beleuchtung und Durchlüftung.

Aus diesen städtebaulichen Erwägungen der Verkehrsregulierung entstand zu Anfang des 19. Jahrhunderts zuerst in Paris die schützende **Glaspassage**. Sie hat von Anfang an als intime Ladenstraße gedient, so z. B. eine der ältesten, die Galerie d'Orleans am Palais Royal zu Paris von Fontaine vom Jahre 1829 (Bild S. 107).



Aufnahme: Angeli Terni

Galleria Umberto I. in Neapel (1887-1890) von Emanuele Rocco.

Die Glaspassage hat später, und immer nur als Ladenstraße, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in den aufblühenden europäischen Großstädten aus städtebaulichen Gründen reiche Anwendung gefunden. Die schönste und größte dieser Verkaufshallen, die Galleria Vittorio Emanuele zu Mailand von Giuseppe Mengoni (1865 bis 1877), ist heute noch durch die Großartigkeit der architektonischen Verhältnisse, durch die strahlende Abendbeleuchtung und die ausgezeichnete Luftregulierung von fabelhafter Wirkung (Bild S. 109); im Grundriß ein lateinisches Kreuz, 15 m breit, 25 m hoch, über dem Kreuzungsschnittpunkt eine achteckige Glaskuppel, 50 m hoch und 39 m im Durchmesser. Diese Glaskuppel, hoch über die Dächer der Nachbarschaft hinausragend, gab dem Stadtbild einen mitbestimmenden neuen Akzent; ebenso in der später, 1887 bis 1890, nach den Plänen des Emanuele Rocco entstandenen, ebenfalls kreuzförmig angelegten Galleria Umberto I. zu Neapel (Bild S. 108): Länge der Kreuzarme 122 und 147 m, 15 m breit, 34 m hoch, Höhe der Glaskuppel 57 m, ihr Durchmesser 36 m.



Aufnahme: A. Campassi

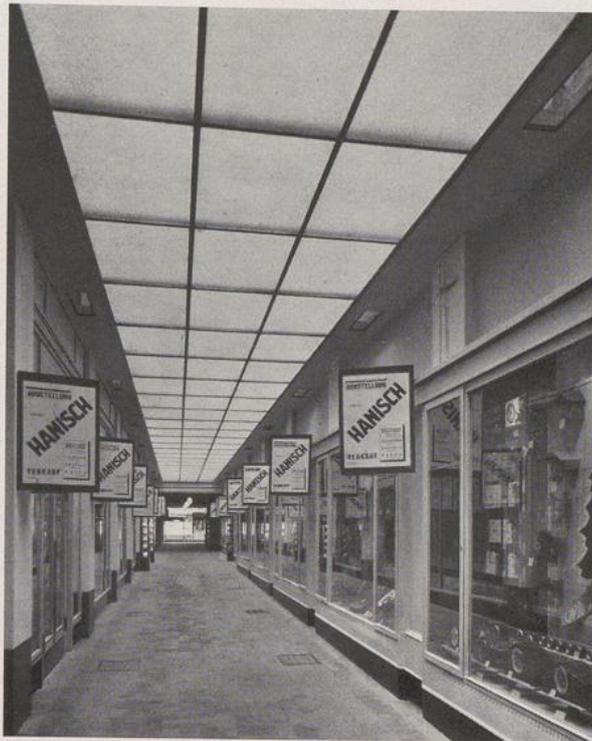
Galleria Vittorio Emanuele in Mailand (1865—1877). Architekt Giuseppe Mengoni.
Die erste Glaskuppel im Stadtbild.





Aufn.: Karl Hansen, Berlin-Lankwitz

Berlin. Passage „Unter den Linden“. (1865—1873).
Neueingedeckt mit Drahtornamentglas.



Werkarchiv

Düsseldorf. Ladenpassage, eingedeckt mit Drahtglas.

Gleichzeitig mit der Mailänder Galleria Vittorio Emanuele (Bild S. 109) entstand in den Jahren 1865 bis 1873 Unter den Linden zu Berlin, die ähnlich am Schnittpunkt mit einer Glaskuppel bekrönte, in ihren Gesamtverhältnissen zwar kleinere Passage von Kyllmann und Heyden, die vor einigen Jahren aus Sicherheitsgründen mit Drahtornamentglas neueingedeckt worden ist (Bild S. 110).

Die Glaspassage ist der Ausgang für alle späteren neuzeitlichen Bauaufgaben, die dem Verkehr zu dienen hatten: für Ausstellungshallen (Bild S. 31) usw., vor allem aber für Bahnhofshallen, Autohöfe und Luftschiffhallen.