

endlich eine räumlich bestimmt umgrenzte bleibt. Wo weiter die Führung der Straßen, die Verteilung der Baublocks nicht in Einklang zu bringen ist mit den Erfordernissen stark pulsierenden kommerziellen Lebens, sondern ausschließlich mit der Berücksichtigung hygienisch und künstlerisch ganz bestimmt formulierter Forderungen, gleichzeitig aber der landschaftliche Charakter möglichst gewahrt bleiben muß, da kann wohl von einer durchaus neuartigen Aufgabe gesprochen werden.

Bei der Projektierung der „Garden Suburb“ Hampstead, lagen die Verhältnisse so: Der Boden\* (Abb. 4) auf dem heute bereits ein großer Teil des Projekts vollendet dasteht (es waren im Oktober 1908 zirka 300 Häuser fertig, ebensoviele im Bau oder unter Dach, der Rest, soweit es sich um Wohnhäuser handelt, soll auf 1909 und 1910 entfallen), trug früher außer



Abb. 32. Garden Suburb Hampstead. Häusergruppe am Green-Willifield-Way, Architekt: Geoffroy Lucas, A. R. I. B. A.

den paar auf der Höhe liegenden ehemaligen Farmgebäuden von Wyldes, dem am Ende des XVIII. Jahrhunderts als Verschwörerschlupfwinkel berühmten Spaniard Inn und einigen Landsitzen im Terrain von Colders Hill keinerlei Bauten. Am oberen Teil des Hanges liegt die schon früher vom Metropolitan Board of Works angekaufte und der freien Benutzung des Publikums überlassene, ungemein malerische „Heath“, die Heide, Busch-

\* Über die Lage von Hampstead ist schon in Band XI dieser Zeitschrift, Seite 158 eingehend berichtet, nur bedarf der Passus über den Austritt aus der „Tube“ insofern einer Richtigstellung, als man am Bestimmungsort nicht wie ursprünglich geplant, durch einen Elevator, wie das in Charing Cross und andern Stationen der Fall ist, ans Tageslicht befördert wird. Die Bahn mündet, von London beständig steigend — der Hügelkamm über Hampstead liegt 130 m über dem Meer, also wesentlich viel höher als London selbst in den höheren Partien nördlich der Themse —, im offenen Terrain aus. Auch beträgt der Fahrpreis nicht „Two pence“, sondern drei für gewöhnliche Fahrgäste. Arbeitsleute genießen wesentliche Ermäßigung. Die Beförderung ist vortrefflich: Alle zehn Minuten ein Zug, das Fahrmaterial äußerst sauber, das Tempo der Fahrt tadellos. Vergleicht man damit zum Beispiel den Betrieb der Münchner Vorortlinien, sowohl was Zahl der Züge als was Fahrmaterial, Zugsgeschwindigkeit und so weiter betrifft, so kommt einem bei letzteren stets die Zeit des ehemaligen Postomnibus in den Sinn.