



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Kunst-Wanderbücher

eine Anleitung zu Kunststudien im Spaziergehen

Unsere Vaterstadt

Schwindrazheim, Oskar

Hamburg, 1907

Unsere Straßen.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-55609](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-55609)

ein neuer Vorposten — ob er schön aussieht oder nicht, wenn er nur stehen bleibt!

Wer uns bis jetzt beobachtet hat, wie wir, vergleichbar der Katze beim heißen Brei, um die Stadt herumgestrichen sind, hat gewiß allerlei Gedanken sich gemacht und das auf schlechten polizeilichen Leumund, schlechtes Gewissen oder zu wenig Geld zurückgeführt — oder er hat uns für Ansichtspostkartenphotographen oder Bauspekulanten gehalten! Gottlob ist unsere Stadt ja schon lange keine Festung mehr, sonst hätten wir gar noch in den Verdacht kommen können, Spione zu sein!

Jetzt wollen wir aber auch einmal in die Stadt selbst hinein!

Unsere Straßen.

Wir wollen unsere Straßen einmal aufs Korn nehmen.

Alle Straßen haben mit wenig Ausnahmen eins gemein: sie sind Durchgänge zwischen zwei Häuserreihen. Theoretisch wäre es also wohl einmal möglich, daß zwei oder noch mehr Straßen einander völlig gleich wären. Sehen wir aber genauer zu, so finden wir, daß das in Wirklichkeit nie der Fall ist, vielmehr ist jede Straße, die malerischste wie die langweiligste, die älteste wie die jüngste ein Wesen für sich, von den Schwestern verschieden durch Eigenheiten, die Bodenverhältnisse, Zweck, Bauart, Geschichte, Alter und andere Einflüsse hervorgerufen haben. Jede Straße ruft in uns den Eindruck eines ganz bestimmten Charakterbildes hervor, wir sprechen von langweiligen und interessanten,

malerischen und trostlosen, häßlichen, anmutigen und prächtigen Straßen u. a. — wir laufen täglich in einer förmlichen Straßenausstellung herum, aber sie planmäßig ein wenig tiefer anzuschauen, das fällt uns gewöhnlich nicht ein.

Wollen wir das so im Durchstreifen einmal ein wenig tun?

Die Straße hier in der modernen Neustadt, von der wir schon das Eingangstück beschritten haben, ist die alte Landstraße; ihre Breite, ihre alten Bäume, auch ihre nicht am Lineal gezogene Linie unterscheiden sie deutlich von den neu angelegten Straßen rechts und links mit den jungen dünnen Bäumchen. Die anfängliche Verstreutheit der Häuser verliert sich allmählich, ohne daß die Straße dadurch schöner wird. Deutlich erkennt man die Entwicklungsgeschichte dieses Stadtteils. Hier diese einfachen, aber durch kleine Vorgärtchen mit Lauben und Gerank doch ganz anmutig gewordenen Häuschen sind die ersten, die hier standen: als verstreut bebaute Handwerker- und Arbeitervorstadt fing's hier an — nein, da ist noch etwas Älteres, ein Haus, das ersichtlich einstmals ein Bauernhaus war, ein einzelner Hof, der hier noch vor den Toren der Altstadt lag, ein Dorf stand hier draußen nicht. An jene kleinen Häuser schlossen sich kleine Fabriken an. Die Eisenbahn kam, und mit ihr kamen ein paar größere Fabriken, die wieder Arbeiterstraßen erzeugten. Dann baute sich ein Fabrikant eine „Villa“ hierher — die dort scheint so eine aus der ersten Zeit zu sein — und die verlockte andere, sich gleichfalls hier niederzulassen. Die Spekulation kam der allmählich entstehenden Mode, hierher sich zu setzen, durch Villen- und Bürgerhausgruppen entgegen.

Inzwischen war der Neue Hafen fertig geworden, wodurch die Neustadt ihren industriellen Teil links von der Hauptstraße, dem Flusse und der Bahn nahe, immer entschiedener entwickelte, während rechts die neue Wohnstadt, schachbrettartig angelegt, entstand. Die alte Landstraße entwickelte sich immer mehr als die große Lädenstraße für die ganze Stadt. Endlich machte die Vergrößerung der Stadt ein neues Rathaus nötig, und Gottlob brach man nicht das schöne alte ab, sondern setzte das neue hierher und machte es zum Mittelpunkt wieder eines neuen Abteils der Neustadt, indem man hierher noch andere offizielle Gebäude, sowie, ältere Baumgruppen, einen Weiher u. dgl. benutzend, in freierer Linienführung auch auf die wellige Bodenbeschaffenheit etwas Rücksicht nehmende Promenaden und Villenstraßen legte.

Leider hat die Entwicklung der Neustadt den ihr zunächstliegenden Teil der Altstadt stark beeinflusst! Täglich die Hauptstraße überschneidend zeigen die geschwungenen Linien der auf dem Platz der alten Gräben und Mauern errichteten Straßen den Beginn der Altstadt an — die Linie ist aber das allein Alte daran, insbesondere hat naturgemäß die zum Bahnhof führende Straße sich zu einer großen Verkehrs- und Lädenstraße entwickelt.

Straßen der Altstadt.

Sowie wir das Gebiet der Altstadt betreten, beginnt unsere Straße zu steigen und kündigt damit an, daß wir eine Bergstadt betreten, deren Straßen auf anderen Grund-

bedingungen beruhen als die, die wir eben in der Ebene durchschritten. Fast keine Straße verläuft hier gerade. Die Hauptstraßen, die für viel Wagenverkehr bestimmt sind und daher nicht stark steigen dürfen, schwingen sich sämtlich energisch, um die Höhe besser zu nehmen — die vom Alten Staden aufsteigende bildet sogar ein Zickzack, weil die Steigung hier besonders stark ist. Einige Gassen, die nur für Fußgängerverkehr bestimmt sind, sehen wir ganz oder teilweise Treppen benutzen, um die Höhe zu gewinnen; einen originellen Straßentypus ergeben auch die Prellsteine stark steigender Straßen. Von Schachbrettanlage ist nirgends die Rede, krumm oder gebogen ist fast alles — teils die Folge der Bodenverhältnisse, teils des Umstandes, daß die kleinen Nebenstraßen nicht wie heute auf dem Reißbrett vorgezogen wurden, sondern bei reichlicher Beeinflussung durch Zufälligkeiten langsam aufwuchsen, wie ein Rankengewächs am Boden allmählich hinzieht.

Die großen Hauptstraßen, die Fortsetzungen der alten Landstraßen, münden auf dem Altmarkt. Die Zwickel zwischen ihnen sind durch breitere und engere Gassen unregelmäßig gefüllt.

Hier sind allerlei Straßenstudien zu machen. Wir können die Verschiedenheit des Anblicks fallender und steigender Straßen beobachten — die steigende Straße wirkt fast immer weit monumentaler. Wir finden vereinzelt auch sozusagen hängende Straßen, die eine Senkung zeigen. Wir können Studien anstellen über die malerische Wirkung der gebogenen Straßen im Vergleich zu den ge-

radlinigen von vorhin. Die Fassaden der Straßenseite, auf die unser Blick geradeaus fällt, wirken viel bedeutsamer mit; besonders hervorragende Gebäude kommen ganz anders zur Geltung, als in der geraden Straße, namentlich wenn die Straße nicht breit ist.

Wir sehen, wie malerisch kleine Abweichungen von der korrekten Straßenlinie wirken: einmal sind's vorspringende oder zurücktretende Häuser oder Hausteile, zum anderen sind's langsame oder plötzliche Straßenverbreiterungen oder Verengungen, kleine Straßentische in einer ununterbrochenen Straßenlinie oder am Schnittpunkt zweier Straßen.

Es drängt sich uns oft der Gedanke auf, daß besonders ersteres durchaus nicht immer Zufall ist, sondern daß darin eine bestimmte Absicht liegt, die vielleicht aus dem egoistischen Gedanken des Hauserbauers entsprang, seinem Hause eine besonders in die Augen fallende Stellung zu geben, die aber dadurch zugleich auch auf die Schaffung eines wirksamen Straßenbildes ausging. Ganz insbesondere fällt uns auf, daß man besondere öffentliche Gebäude ersichtlich mit Bedacht so gestellt hat, daß sie möglichst schön im Straßenbilde wirken, meist so, daß sie den Zielpunkt eines Straßenbildes bilden. So ist z. B. die alte Pfarrkirche so gestellt — oder die betreffenden Straßen sind so geführt —, daß ihr Turm in mehreren Gassen als charakteristisches Hauptstück des Bildes wirkt. Ebenso stehen das Rathaus und der Marktbrunnen mit seinen Bäumen so, daß sie für ein paar Straßen und Gäßchen den prächtigen Abschluß geben. Bei Privathäusern finden wir gleiche Rücksichtnahme auf die umgebenden Gassen, z. B. sind

Erker gern so gelegt, daß sie sowohl den Blick auf die eigene Straße, als auch gegebenenfalls den in eine auf das Haus zulaufende gestatten — damit geben sie aber zugleich dieser Gasse einen schönen Zielpunkt!

Wieder andere Studien ergiebt die Betrachtung des Verhältnisses zwischen Höhe der Häuser und Breite der Straße. Zu niedrige Häuser an breiter, baumloser Straße ergeben meist ein unschönes Bild — ist die Straße aber durch Bäume verengt, so kann sich ein behaglicher Eindruck ergeben. Breite Straßen mit hohen Häusern sehen besonders monumental aus. Enge alte Gassen sind eigentlich immer malerisch wirksam. Auch sie bekommen durch hohe Häuser etwas Monumentales, dem allerdings etwas Finsteres beigelegt ist. Werden sie durch kleine Häuschen gebildet, so bekommen sie meist etwas Trauliches, Gemütliches.

Viele unserer alten Straßen zeigen ein einheitliches Baugepräge, aber die Schlagworte Gotik, Renaissance oder dergleichen passen nicht, um es zu bezeichnen — es ist eben der altvolkstümliche Stil unserer Gegend, dem wir ja auch in unseren Dörfern begegnen, schwarz-weiß oder rot-weiß getünchtes Fachwerk. Nur ab und zu ermöglichen uns Schnitzereien oder andere Kleinigkeiten, unsere schulmäßige Stileinteilung anzuwenden. Es scheint danach, als wären's meist Häuser der Renaissancezeit, so daß wir, wenn wir wollen, von Renaissancestraßen als den hauptsächlichsten Straßen unserer Altstadt sprechen können. Es ist aber merkwürdig, wie auch Straßen, in denen andere Bauten, offensichtliche Rokoko-, ja Empirehäuser, andererseits einzelne nicht in Fachwerk, sondern in Stein hergestellte

Häuser stehen völlig einheitlich aussehen und auf den ersten Blick nicht im mindesten verraten, daß Jahrhunderte zwischen dem Erbauen der einzelnen Häuser verstrichen. Am meisten trägt dazu gewiß die Alterspatina bei, die wirkt wie ein sammelnder Ton, den der Maler über sein Gemälde legt. Aber auch als die jüngeren Häuser diese Patina noch nicht hatten, mögen sie nicht viel aus dem Bilde herausgefallen sein, wahrscheinlich, weil trotz aller Abweichung von den älteren Bauten die gleiche Stammeszugehörigkeit und die im wesentlichen unveränderten, Einteilung u. dgl. des Hauses bestimmenden Lebensbedürfnisse der alten und jüngeren Generation die Hauptgrundzüge der Bauten unverändert ließen.

Wenn's auch Villenstraßen und Fabrikstraßen in der Altstadt nicht gibt, so doch allerlei verschiedene, durch die Art der Bewohner bestimmte Straßencharaktere. Der Altmarkt und die Hauptstraßen sind natürlich die bevorzugten Plätze für die hochgiebeligen, mit mächtigem Einfahrttor versehenen Häuser der alten Kaufherren, sowie für die alten, großen Wirtshäuser. Auch die Schmieden sind größtenteils hier. Die allerältesten Gewerbestraßen, Bäckerstraße u. a. tragen ihren Namen jetzt nur in Erinnerung an jene älteste Zeit, nur in der Fischergasse trifft der Name noch zu. In vielen unserer Straßen findet sich neben dem Hause ein Hof, in den ein großes Hofstor führt, insbesondere am Altmarkt hat jedes der Kaufmannshäuser und Gasthöfe diese Einrichtung, auch am Alten Staden ist's so u. a. m. In einigen kleinen Straßen ist das Einfahrtstor zusammengeschrumpft zu einer kleinen

Hoftür. Eine Straße aber, die geradezu durch ihren regelmäßigen Wechsel zwischen Häusern und danebenstehenden großen, überdachten Hofstoren charakteristisch ist, finden wir am Ostertor. Da wohnten noch vor wenigen Jahrzehnten ein paar Bauern, deren Höfe ja in unserer ganzen Gegend ein solches Tor haben, das das Vorbild unserer städtischen Hofstore geworden ist. Der Alte Staden ist eine ausnehmend charakteristische Hafen- und Kaufmannsstraße des 18. Jahrhunderts. Die kleinen Treppenstraßen sind Wohnstraßen kleiner Leute. Ausgesprochen geistlichen Charakter hat die Pfarrgasse, wo Pfarrer und Küster wohnen, und das alte Spital steht. Die Franziskanergasse hat dadurch, daß das Kloster ein Stift für alte Leute ist, noch ein bißchen von ihrem Sondercharakter bewahrt. Charakteristisch ist noch die schmale kleine hofartige Sackgasse, die das Krameramtsstift enthält, mit ihren kleinen sauberen Häuslein und Gärtchen. Interessant ist, die Wirkung einzelner Gebäude in einer Straße zu betrachten. Man denke sich z. B. in der Spitalgasse das Spital fort — heute eine sehr malerische Gasse mit kräftigem Mittelpunkt, würde sie alsdann eine der wenigst ansehnlichen unserer Stadt sein. Ein einziges charaktervolles Gebäude vermag eine ganze Gasse völlig umzugestalten — wir sehen das an Gassen, in denen ein Neubau errichtet ist; leider ist das Bild dann fast ausnahmslos häßlicher geworden.

Auch Kleinigkeiten ergeben besondere Straßenbilder, z. B. die Treppen der abschüssigen kleinen Gassen, die Prellsteine einiger unserer Straßen, die breiten gepflasterten

Vorterrassen der Herrengasse, die vor die Häuser gestellten Oleander in mehreren Straßen und anderes mehr.

Leider erblicken wir in der Altstadt ja nicht allzu viel Grün auf den Straßen. Immerhin ist es genügend, um seinen Wert im Straßenbilde zu beobachten. Überall, wo ein einzelner Baum oder mehrere Bäume in einer Straße stehen, empfinden wir ein wohlthuendes Gefühl, die Straße sieht anderen gegenüber bedeutend anmutender aus, einerlei ob das Grün unwillkürlich für unseren Blick den Mittelpunkt abgibt, oder ob es neben einem besonders anziehenden Gebäude den zweiten Anziehungspunkt des Bildes bildet. Am schönsten ist's, wenn beides sich vereint, wie beim Schallerschen Hause mit seinen das Tor flankierenden mächtigen Ulmen oder beim Marktbrunnen. Auch mehrere Beispiele für die köstliche Wirkung bewachsener Häuser haben wir gesehen — was für ein reizendes Bild gab das kleine Häuschen in der Wernersgasse, über das der Epheu hoch hinwegwucherte, und nun gar, wie märchenhaft sah die Gasse aus, in der das mit blauen Glycinien überzogene Giebelhaus prunkte! Alleen finden wir in der eigentlichen Altstadt nicht, dafür boten die alten Städte nicht Raum genug, vermutlich war außerdem der Sinn für sie noch nicht da — aber in der Allee des Alten Stadens, der weit jüngeren Datums ist, als die Anlage der Altstadt, haben wir dafür ein Prachtexemplar einer völlig architektonisch behandelten Allee. Ein Prachtexemplar, weil sie ein besonders charakteristisches Beispiel für die Handhabung dieser Straßenform in strengster Anpassung an Ort und Bedürfnis bietet. Eine breite

grüne, oben völlig ebene Brücke, so zieht sie sich vor den Häusern hin, in der Höhe zwischen Untergeschoß und erstem Stoß der Häuser rücksichtslos gekappt und beschnitten, so daß sie in keiner Weise die schöne Aussicht auf den Fluß versperrt. Wir sind heute nicht mehr an diese Energie und Rücksichtslosigkeit gegenüber dem natürlichen Wuchs des Baumes gewöhnt, aber es läßt sich nicht ableugnen, daß rein vom Standpunkt der Zweckerfüllung aus gesehen, diese beschnittene Allee vortrefflich ist. Infolge des steten Beschneidens ist das Astwerk dicht verschlungen und reckt sich seitwärts weit aus, das dichte Laub hüllt den Spaziergänger in den dichtesten Schatten ein. Und dabei ist, wie gesagt, den Anwohnern der Anblick des Stromes nicht genommen — wir müssen gestehen, es wäre barbarischer gewesen, hier eine hochaufgeschossene Allee anzulegen, die wie eine Mauer die Häuser eingehüllt hätte.

Straßen des 18. Jahrhunderts.

Unsere Grünstadt aus dem SS ist die Grundorfer Vorstadt, in die wir uns jetzt begeben.

Kaum sind wir über die Stelle hinweg, wo ehemals das Grundorfer Tor stand, so tut die Hauptstraße, die wir verfolgen, einen plötzlichen Ruck. In der Altstadt geschwungen vom Hügel herabkommend, wird sie hier plötzlich schnurgerade. Wir blicken, da wir noch etwas erhöht stehen, fast ganz bis an ihr Ende. Ein ganz anderes Wesen: einmal wird sie schnurgerade, zum andern

verwandelt sie sich in eine vornehme, breite Ulmenallee! Mit einem Schlage enthüllt uns die Grundorfer Vorstadt ihren Hauptunterschied von der Altstadt. Die ist zwar auch in ein paar Hauptgrundzügen planmäßig angelegt, aber in den meisten Stücken allmählich erwachsen, dieser Stadtteil ist aber von A—Z gewollt, kunstmäßig angelegt. In der Altstadt sehen wir das Werk von Generationen, das Werk eines Völkchens, hier das Werk eines Zeitalters, eines Mannes, des Bürgermeisters Fabricius. In der Altstadt Bergstraßen, hier höchstens einmal leicht gewellte Ebenenstraßen. In der Altstadt wenig Grün, hier dagegen viel.

Sowohl die Häuser, als auch die ganzen Straßen sind ausgesprochen Rokoko, seltener Zopf oder Empire. Der dort die Hauptstraße abgebende altvolkstümliche Stil unserer Gegend spielt hier nur eine untergeordnete Rolle, sodaß man als einen Hauptunterschied zwischen den beiden Stadtteilen bezeichnen könnte: die Altstadt ist heimatlich-national, Eigengewächs, die Grundorfer Vorstadt ist auf fremden Vorbildern erwachsen, ist ein eingeführtes Ziergewächs. Das Kraftvolle, Derbfröhliche, prickelnd Malerische, bisweilen Düstere der altstädtischen Straßen fehlt hier durchaus, dafür finden wir aber allerlei anderes: Freundlichkeit, Grazie, Feinheit, auch von Feierlichkeit können wir sprechen.

Wie in der Altstadt über krumme, so können wir hier über gerade Straßen Betrachtungen anstellen. Die großen Straßen sind sämtlich Alleen, und zwar nicht wie am Alten Staden niedrig gehalten und gerade geschnitten, sondern hochstämmig mit hohen vollen Kronen. Unfraglich,

diese prächtigen, geraden Alleen wirken recht majestätisch! Allerdings mit Unterschied. Wenn wir sie untereinander vergleichen, bemerken wir, daß am schönsten die Hauptallee wirkt, weil sie unserem Blick als Zielpunkt die in ihrer Mitte belegene große Baumgruppe des Rondels bietet. Die kurzen Alleen, die ins Blaue, ins freie Feld verlaufen, wirken bei weitem nicht so gut — die gerade Allee wirkt wie ein energischer Fingerzeig, und da unser Auge nichts erblickt, worauf die Allee zeigen könnte, so wirken sie unbefriedigend, es ist, als wäre einmal ein Endpunkt dagewesen, aber seither fortgenommen. Auch die Alleen, wo ein kleines, unscheinbares Haus den Endpunkt bildet, sehen derart unfertig, unbefriedigend aus, besonders, wenn sie allzukurz sind. In den kleineren Straßen mit ihren bescheideneren, weitläufigeren oder unregelmäßigen Alleen ist's anders, da wirken die Bäume nur als erfreuliche Bereicherung des Straßenbildes.

Köstlich sind sie, diese anmutigen Gartenstraßen, einerlei, ob die anspruchslosen Handwerkerhäuser unregelmäßig stehen in harmlos einmal so, ein andermal so gestalteten oder farbigen Gärten, oder ob wir in einer Straße gehen, wo nach bestimmtem regelmäßigen Plan kleine, etwas schablonenmäßig gleichförmige alte Landhäuschen in ebenfalls etwas gleichförmigen Gärten sich aneinanderreihen. Insbesondere eigenartig erscheinen ein paar Gartenstraßen in der Nähe des Moors, wo Straße und Grundstück durch kleine, mit zierlichen Holzbrücken überbrückte grünbewachsene Gräben getrennt sind.

Die baumarmen geraden Straßen der Grundorfer Vor-

stadt sind gegen diese Grünstraßen, wie gegen die Straßen der Altstadt natürlich im Nachteil. Mancher wird sie ohne weiteres langweilig nennen mit ihren einfachen, meist hell gestrichenen Häusern. Aber sehen wir genauer zu, so empfinden wir, wenn wir uns von diesem Vergleichen freigemacht haben, daß auch diese Straßen nicht ohne Reiz sind — wir finden vielfach allerlei feine, stille Anmut. Gewiß, die aus dem 18. Jahrhundert stammenden Häuser sind nur einfach, aber in ihren netten Verhältnissen, mit ihren netten, meistens grünen Türen sieht eine Gruppe von ihnen gewissermaßen aus wie ein freundnachbarliches Plauderstündchen lebenswürdiger, rücksichtsvoller Leutchen von gleichen Interessen auf der Bank unter der Dorflinde. In der Ruhe der Häuserreihen hebt sich jede Abweichung höchst reizvoll wirksam hervor: hier ein besonders reichgeschmücktes Haus, ein etwas zurückspringendes Haus, ein halbkreisförmiger Vorbau, ein einzelner, prächtig geschmiedeter eiserner Balkon, ein vorspringendes Portal, da ein grünbewachsenes Häuschen, ein auf der Wetterseite mit Dachziegeln bekleidetes Haus, eine Mauer mit aufgesetztem Gartenhaus, eine Einfahrt mit schmiedeeisernem Portal zwischen zwei hohen Pfeilern, ein paar mit Ketten verbundene Prellsteine vor einem Hause, einen kleinen gepflasterten Streifen umfassend u. a. mehr. In der Neuspitalstraße haben die hohe lange Front des Spitals und die hohen ihm gegenüberliegenden Häuser in ihrer nur durch ein paar gut verteilte Schmuckstücke unterbrochenen vornehmen Einfachheit sogar sehr wohl ein Straßenbild voll monumentaler Würde fertig gebracht.

Ich schlage vor, uns auf Grund der in den alten Straßen gemachten Studien die Straßen unserer modernen Neustadt nochmals anzusehen.

Moderne Straßen.

Zwei Eigenschaften der alten Straßen vermissen wir sofort: die Romantik der Geschichte, die unsere Phantasie erregt und uns das Alte in verklärtem Licht erscheinen läßt, und das Malerische, das die Zeit darüber gebreitet hat. Lassen wir uns durch diesen selbstverständlichen Mangel nicht zu Ungerechtigkeiten gegenüber den modernen Straßen verleiten. Seien wir unbefangen. Schwärmen wir nicht, weder in dieser Richtung, noch in der entgegengesetzten, wie die guten Leut', aber schlechten Musikanten, die jede alte Stadt für altes Gerümpel halten und in der Neustadt nicht genug in Entzücken geraten können über die „wunderbaren, wahrhaft weltstädtischen Prunkpaläste und eleganten hochherrschaftlichen Villen“, die da stehen.

Da wir in der Neustadt ebeneres Terrain haben, haben wir's meist mit geraden Straßen zu tun, nur einige, so die große Hauptstraße und einige der neuen Parkstraßen im Osten schwingen sich mehr oder weniger. Vergleichen wir die baumlose Hauptstraße mit den baumlosen geraden Nebenstraßen, so finden wir sofort, daß erstere infolge ihrer geschwungenen Linie bessere Straßenbilder gibt als die anderen. Ihre Krümmung läßt uns immer die eine Straßenseite in leichter Verkürzung, die immer die ma-

lerischste Art eines Hausanblicks ist, sehen, von der anderen dagegen nur ein paar nächststehende Häuser — in den schnurgeraden Straßen sehen wir sämtliche Häuser nur in ganz gleichmäßiger starker Verkürzung, die weder bei einer Straße mit lauter weißen, glatten, kastenförmigen Häusern ohne irgend welche Vorsprünge, noch bei einer solchen voller Ecken, Balkons, Vorbauten u. dgl. gute Straßenbilder gibt. Das eine Mal ist eine solche Straße höchst langweilig, das andere Mal ein häßlicher Wirrwarr. Wie man auch gerade Straßen schön bauen kann, haben wir in der Grundorfer Vorstadt gesehen. Durch Zuhilfenahme von Baumwuchs oder durch eine fein berechnete Abwechslung zwischen ruhigen Flächen und lebengebenden einzelnen abweichenden Gestaltungen, seien's besondere Bauten, öffentliche Gebäude u. dgl., seien's grüne bewachsene Häuser, seien's Vorsprünge oder Lücken, kann man allerlei gute Straßencharaktere schaffen, anmutig-ruhige, wie lebendig-interessante, wie vornehm-feierliche. Stellenweis finden wir ja auch in unserer Neustadt einmal eine solche Wirkung erreicht, aber wir müssen doch sehr suchen, wenn wir diese Stellen finden wollen.

Am besten sind die Alleestraßen geglückt, d. h. wir sehen, daß sie gut aussehen werden, wenn die jetzt noch sehr jugendlichen Alleen ausgewachsen sind — schade, daß die Fabriken dafür sorgen werden, daß die malerisch grauen oder grünen Stämme der alten Alleen hier nie entstehen werden, wir sehen schon heut' klar voraus, daß auch hier, wie in allen gewerbereichen Städten, die Jugend in dem Wahne aufwachsen wird, Baumstämme seien immer kohlrabenschwarz.

Die Neustadt hat allerlei Straßentypen aufzuweisen, die den älteren Stadtteilen fehlen. Die Bahnhofstraße haben wir schon vorhin betrauert. Ihr gesellen sich die Lädenstraßen, manchmal insbesondere farbig nicht unmalerisch mit ihrem Durcheinander von bunten Ladenfenstern, Sonnendächern, Reklamen, Laternen und dem bunten Verkehr. Insbesondere sind sie des Abends — ganz insbesondere wieder nach einem leichten Regen — mit ihrem bunten Lichtergewirr vielfach außerordentlich reizvoll. Auch ein neuer Straßentypus ist die Fabrikstraße. Gewiß, es sind böseartig langweilige darunter, das sind die, wo wir an lauter nichtsagenden, kahlen Mauerflächen entlang wandeln, sowie aber die Straße selbst allerlei von dem Leben hinter den Mauern erzählende Merkmale zeigt, wenn Schienenstränge, eine Fabrikbrücke, Schwebekarren sie kreuzen, Schlackenpuren u. dgl. sie färben, Kisten, Ballen, Tonnen, Lastwagen, Eisenbahnwagen u. dgl. herumstehen, wenn Arbeiter in ihrer Arbeitstracht sie bevölkern, wenn die Schloten qualmen, kann das Bild ein sehr interessantes sein — die Schönheit einer feierlichen Parkstraße, einer idyllischen Gartenstraße ist's ja nie, aber es ist jedenfalls Unrecht, ohne weiteres immer die Fabrikstraße als etwas Greuliches hinzustellen. Die moderne Villenstraße, die Arbeiterkasernenstraße, die Repräsentationsstraße, bei uns die Rathausstraße, wo Rathaus, Landgericht, Gymnasium, Hauptpost sich aneinanderreihen, sind zwar in ihrer Grundidee nicht ganz neu, aber doch auch recht eigenartig.

Ein interessanter Unterschied unserer modernen Straßen gegenüber den alten liegt darin, daß sie an Stilartver-

schiedenheiten der einzelnen Häuser die alten übertreffen, selbst die, in denen Renaissance, Barock und Rokoko gebaut haben — hier sehen wir viel mehr: vom romanischen bis zum Biedermeierstil haben alle historischen Stilarten erhalten müssen, und dazu sind noch fremde Stile, wie die italienische und französische Renaissance und die allerneuesten Erfindungen, Jugendstil u. dgl., gekommen. Man könnte beinahe sagen, wer historische Stilarten studieren wolle, müsse nicht in unsere Altstadt, sondern in die Neustadt gehen — wenn's wahr wäre, wenn das wirklich romanisch oder dgl. wäre! Es wäre aber gerade so, als ginge man in eine Maskerade, um Studien über alte Trachten zu machen — wie da alles Schein, unecht, Flitter ist, so auch hier. Man kann darum mit Recht von Theaterkulissencharakter unserer Straßen sprechen oder die alten Straßen natürliche, die neuen frisierte nennen. Dabei braucht man die mit ganz modernen Häusern, denen also kein historischer Stil zugrunde liegt, noch gar nicht einmal auszunehmen, denn auch ihnen klebt etwas Theaterkulissenmäßiges, künstlich Frisiertes an.

Eine ganz, ganz neue Erfindung sind unsere Promenaden und Anlagen ja nicht, sie fußen auf älteren Garten- und Parkvorbildern, neu sind sie aber in ihrer Form als städtische Anlagen — ihre Vorbilder waren fürstliche oder die reicher Privatleute. Wir finden sowohl die ältere französische regelmäßige, auf Grundlage geometrischer Einteilungen beruhende, als die jüngere, sogenannte englische Parkanlage in Nachahmung der freien Natur, einmal gelungen, von schöner Wirkung, anmutig oder groß-

zünftig, ein andermal mißlungen durch Kleinlichkeit, Spielereien u. a.

Unsere Plätze.

An Plätzen sind wir nicht gerade reich. In der Altstadt ist der größte der Altmarkt, auf dem die drei großen Landstraßen zusammentreffen. Wenn wir uns den langviereckigen Markt belebt und die Straßen ebenfalls stark begangen und befahren vorstellen, so bemerken wir, daß der Markt sehr geschickt so angelegt ist, daß der Durchgangsverkehr den Marktverkehr nicht stört, indem nämlich seitwärts von den Zufuhrlinien ein für den Markt ausreichender Platz ausgespart ist. — Erinnern wir uns des Theaterplatzes in der Neustadt, der in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts angelegt ist, so fällt uns gleich als Gegensatz zu dieser praktischen einfachen Anordnung dessen unpraktische Anordnung ein, indem absolut keine Rücksicht auf die Art und Weise des hier stattfindenden Verkehrs genommen ist: ein symmetrischer Platz mit dem Theater in der Mitte einer Langseite, von regelmäßigen Straßen zerstückelt — keine bequeme Zufahrt noch Zugang zum Theater infolge seiner unglücklichen Lage im Verhältnis zu den Straßenlinien und des steten, hart am Theater, quer zur einzig möglichen Zufahrt laufenden starken Wagenverkehrs, der seinerseits wieder durch das Theater und den Fußgängerverkehr des ganzen Platzes gehemmt ist. Und daß noch überhaupt Fußgänger den Platz zu überschreiten wagen, ist nur dadurch zu erklären, daß man