



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Kunst-Wanderbücher

eine Anleitung zu Kunststudien im Spaziergehen

Unsere Vaterstadt

Schwindrazheim, Oskar

Hamburg, 1907

Moderne Straßen.

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

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