



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Kunst-Wanderbücher

eine Anleitung zu Kunststudien im Spaziergehen

Stadt und Dorf

Schwindrazheim, Oskar

Hamburg, 1907

Straßenstudien in der Neustadt.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-55586](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-55586)

bilder noch gut, aber hier und da gefährdet? Haben einzelne Straßen ihren alten Charakter ganz geändert, obschon vom Alten allerlei geblieben ist, sind Wohnstraßen zu Fabrikstraßen geworden, ehemalige große Verkehrsstraßen zu stillen, ja toten Gassen u. dgl. oder umgekehrt? Wie verhält sich das Neugebaute zum Alten, erdrückt es durch prozigen Schmuck die alten bescheidenen Häuser, oder sticht das Neue durch Kahlheit vom reich gestalteten Alten ab? Wäre es möglich, Verdorbenes wieder gut zu machen? Könnten die neuen Bauten von den alten dies oder das entnehmen und sich so der alten Stimmung anpassen? Scheinen solche Versuche gemacht worden zu sein? Sind sie gelungen? Sieht man voraus, daß die fortschreitende Entwicklung ein weiteres Vernichten des Alten mit sich führen wird, oder ist dagegen etwas zu tun? Wär's wünschenswert, oder kann man aus unwidersprechlichen Gründen, z. B. wegen unerträglicher Straßenenge, notwendiger Straßendurchbrüche u. dgl. nichts ernstlich dagegen einwenden, muß man vielmehr sagen, daß etwa statt dunkler, unwohnlicher Straßen hier gutes Neues entstanden ist?

Straßenstudien in der modernen Neustadt.

Die Straßen der modernen Stadtteile bieten, gleichwie der Grundriß, nicht in dem Maße Unterschiede wie die alten, sowohl die neuen Straßen ein und derselben Stadt, wie auch die verschiedener Städte, weil an ihnen nicht Jahrhunderte gebaut haben, weil viele Verschiedenheiten,

3. B. die der Abstammung der Bewohner, keine solche Rolle spielen und im Gegensatz zu der wenn auch nicht immer bewußt betonten Eigenart der alten Städte ein Kopieren bestimmter, anderen größeren Städten entnommener Vorbilder heute die Hauptrolle spielt. Das Streben der Rokokozeit, statt eigenartig zu sein, à la Versailles Schlösser und Parks anzulegen, ist heute ja erweitert zu dem Bestreben jeder Kleinstadt, dieser oder jener bewunderten Großstadt möglichst alles nachzumachen.

Aber immerhin, Unterschiede, die das Studium auch der neueren Straßen interessant machen, gibt es doch noch eine ganze Menge. Es ist ganz merkwürdig, wie sich trotz allen modernen Gleichmütigens doch noch solche Unterschiede finden! Moderne Berliner, Hamburger, Bremer, Dresdener, Frankfurter Straßen u. a. sind zwar in vielem sich ähnlich, sehr viele sind sich auch sehr ähnlich, trotzdem gibt es auch solche, die völlig voneinander verschieden sind. Es brauchen das gar nicht die zu sein, in denen, wie in modernen Straßen Bremens, Hildesheims u. a. absichtlich an das Altbremische und Althildesheimische angeknüpft wird — auch andere, bei deren Herstellung kein Mensch daran gedacht hat, etwas besonderes für die Stadt Charakteristisches hinzustellen, bieten solche Unterschiede.

Spazieren wir also auch durch die neuen Straßen des Ortes und studieren wir auch sie. Finden wir da Besonderheiten, so sind das sichtlich für die Zukunft, in der wir gern den Reiz der Eigenart der alten Städte auch für unsere neuen Städte wieder erobern wollen, höchst wichtige, weil sie uns sichere Anknüpfungspunkte geben;

das Anknüpfen an verflissene Eigentümlichkeiten soll sich, z. B. in Hildesheim, durchaus nicht als ein wirklich Leben gebender Gedanke erwiesen haben. In solchem modernen Eigenartigen könnte vielleicht allerlei Natürliches, Gesundes, also Dauer Versprechendes stecken.

Schauen wir uns auch bei den modernen Straßen Linienführung, Anpassung an Bodenverhältnisse, an Berg und Tal und Fluß, an vorhandenen Wald u. dgl. an. Sehen wir, wie man den Zweck der Straßen zu erreichen versucht hat, der großen Verkehrsstraße, der vornehmen Villenstraße, der Promenade, der Repräsentationsstraße u. a. wie der Straßen der kleinen Leute. Studieren wir die Wirkung ihrer Bauweise, die Anlage der Fahrstraße und der Bürgersteige, ihre Größen- und Anzahlverhältnisse, das Verhältnis zwischen Straßenbreite und Häuserhöhe, die Verwendung der Bäume als Schmuck der Straße, sei's durch Stehenlassen alter Bäume im Bürgersteig, sei's durch Anpflanzung von Alleen. Studieren wir die Stellung der Häuser zur Straße, ob sie Vorgärten haben, ob nicht, ob die Häuser sich eins ans andere schließen, oder ob sie einzelt stehen; betrachten wir den Einfluß der Hausart — ob Läden drin sind, ob große, ob kleine, ob's nur Wohnungen sind, ob niedere kleine Häuschen, ob ungeheuerere Mietskasernen, ob Paläste, ob Fabriken uff. — auf das Straßenaussehen. Betrachten wir ebenso den Einfluß der Stilart der Häuser auf den Charakter der Straße; trotz des geringen Alters unserer Neustädte sind doch schon zwischen den Charakteren der Straßen der 60er Jahre des 19. Jahrhunderts und unserer Zeit sehr

große Unterschiede zu bemerken, ja schon Straßen, die nur um fünf Jahre auseinanderliegen, weisen charakteristische Verschiedenheiten auf.

Vergleichen wir die neuen Straßen mit den alten der Stadt, ob sie etwas von den alten behalten haben, ob sie Besseres aufzuweisen haben oder nicht. Studieren wir die völlig neuen Straßencharaktere, die die alte Zeit nicht kannte, die Läden-, die Fabrikstraße, die Reklame-, die Bahnhofstraße, die Villenstraße u. a., Durchbruchstraßen, Straßenüberbrückungen, Straßenbahnanlagen u. dgl. m. in ihren besonderen Bedingungen und daraus hervorgehenden Charakterzügen. Studieren wir die Verwendung neuer Materialien, des Eisens, des Gußsteins, der weißglasierten und anderer Ziegel, der Marmorplattenbekleidung der Fassaden und ihre Einwirkung auf die Straße u. a. m. Sagen wir weder gleich: Brr, eine moderne Straße, noch: Ah, eine herrliche moderne Straße! schauen wir sie unbefangen an als ein Neues, das uns entgegentritt, versuchen wir zu verstehen, was sie ist und wie sie wurde, ob das Beabsichtigte gut war oder nicht, und ob es gut erreicht worden ist oder nicht.

Eigenart in den neuen Straßen.

Achten wir ganz insbesondere darauf, ob wir auch in den neuen Straßen bisher noch nicht Gesehenes, Eigenartiges finden. Ich glaube, es gibt mehr davon, als man gemeinhin annimmt. Durch scheinbar geringfügige Besonderheiten können Straßencharaktere von ganz merk-

würdiger Selbständigkeit entstehen. Auf der Lebensweise der Stadt begründete Eigentümlichkeiten, wie die Art des Vorgartens, der von diesem ins Haus führenden Treppen, die Liebhaberei für Glasveranden, die Höhe der Keller- geschosse, die Art des Haupteingangs, das Baumaterial, die Verwendung von Eisen am Hause, der Anstrich des Hauses, die Verteilung der Wohnungen im Hause, die Anlage der Kaufläden, die Art der Fenster, der Fenster- läden, die Stellung der Häuser zu ihren Nachbarn, das Vorhandensein von Hinterhäusern u. a. m. wirken ganz merkwürdig auf ganze Straßenbilder ein. In der einen Stadt hat jedes größere Mietshaus seinen Hauswart, in der anderen nicht. In der einen stellt man auch die Miets- häuser in einen Garten, in der anderen denkt man nicht daran. In der einen Stadt herrscht eine alte Vorliebe für nur niedere, eine Familie umschließende Häuser, in der anderen gibt es das nicht. In der einen Stadt herrschen rote, in der anderen gelbe Backsteine. In der einen Stadt sind die Läden gern so, in der anderen gern so angelegt, hier benutzen sie immer ein Stück der Straße mit, in der anderen kennt man das gar nicht. In der einen Stadt gibt es Kellerwohnungen und Kellerläden, in der anderen kennt man das nicht nur nicht, sondern glaubt's uns auch gar nicht, wenn wir davon erzählen. In der einen Stadt gibt es hinter den Vorderhäusern ganze sackgassenartige Höfe, die wir in anderen vergebens suchen. In der einen Stadt ist der typische Baum der neuen Alleestraße die Linde, in der anderen die Kastanie oder die Ulme oder die Platane uff.

Dazu kommen vielleicht nur kleine, aber außerordentlich wirksame charakteristische Schmuckeinzelheiten, die entweder der Stadtbevölkerung ganz eigen sind oder auf eine bestimmte Schule hinweisen, sei's die Schule eines Hauptbaumeisters der Stadt selbst, sei's eine Bauhschule in einer bestimmten anderen Stadt, deren Einfluß aus diesem oder jenem Grunde gerade hier sehr stark ist. So gibt z. B. der eigentümliche Mischstil Münchner Architekten der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts unter König Maximilian II., in welchem planmäßig versucht wurde, einen neuen Stil zu erfinden, einzelnen Münchner Straßen ein ganz besonderes Gepräge. Nebenbei bemerkt, man lächelt meines bescheidenen Erachtens ganz ohne Grund darüber, was diese „Stilerfinder“ wollten, sind wir auf gutem Wege zu erreichen: eine „Bauweise, bei der von den bekannten Baustilen Umgang genommen“! Wer darüber lächelt, tut dasselbe, was die taten, die über die Schwärmer für ein einiges Deutschland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts lachen zu können glaubten. Daß sie das Ziel nicht erreichten, daß ihr Wollen größer war als ihr Können, daß sie Irrwege bei dem Suchen des ihnen unbestimmt vorschwebenden Zieles gingen, das war nicht ihre Schuld, sondern das war das traurige Schicksal, das jedem Vorläufer eines später Kommenden immer beschieden ist: die Mitwelt spottet ihrer als törichte Neuerer, die Nachwelt vergleicht sie mit dem Vollender des von ihnen Gewollten und spottet der ersten stammelnden Versuche ebenfalls. Sie strebten, sie rangen nach einem Ideal, das heute noch auch unser Ideal ist: einer selbständigen, auf

eigenen Füßen stehenden Kunst! ein Ideal, das ihnen niemand eingeredet, sondern das der Zeitgeist, unbefriedigt vom Bestehenden, dem bedingungslosen Kopieren der Antike oder Gotik, Fühler ausstreckend nach einem Besseren, ihnen eingehaucht hatte. Für mich hat's, mögen die betreffenden Künstler nebenbei noch so viel menschliche Schwächen, Eitelkeit, Hochmut oder was sonst gehabt haben, etwas außerordentlich Ergreifendes; etwas Charakteristisches ist es jedenfalls gewesen. Wie dieser Stil der Maximilianstraße Münchens, so gibt die sogenannte hannoversche Gotik hannoverschen Straßen, ein eigentümlicher, romanisch angehauchter Backsteinstil gewissen Berliner Straßen der siebziger Jahre, der englische Tudorstil den Straßen der ältesten Villenstadt Deutschlands, der Hamburger Uhlenhorst, ein ganz bestimmtes Gepräge. Nicht immer kann man so bestimmte Stilbezeichnungen geben; bisweilen ist's beispielsweise nur eine kleine Eigenheit, wie die auffällig häufige Verwendung von Guß Eisenornamenten im Charakter der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts am Hause, veranlaßt durch ein großes Eisenwerk in der Stadt, oder ein bestimmtes, immer wiederkehrendes Türmotiv oder sonst etwas, was einen besonderen Stilcharakter erzeugt.

Man braucht gar nicht so haarscharf aufzupassen, wenn man nur die Augen ein wenig gut aufmacht, nicht gleich sagt: Ach so, eine moderne Straße! und wieder wegguckt, sondern darüber nachdenkt, ob man daheim dies und das auch so kennt, so findet man bald allerlei dergleichen heraus. Und es dauert nicht lang, so findet man das Durchstreifen auch der modernen Stadtteile gar nicht mehr

so uninteressant und ist gar nicht mehr grausam enttäuscht, wenn eine Stadt, die man sich als interessantes Altertümerversammlungsvorstellung, die Rücksicht auf unsere Hoffnung ganz außer Acht gelassen, sich vielmehr, ohne uns um Erlaubnis zu fragen, größtenteils in eine moderne verwandelt hat — dann durchstreifen und studieren wir eben das Moderne!

Es mag ja sein, den schlimmsten Fall angenommen, daß dies Moderne wirklich nichts taugt, sei's rein schönheitlich, sei's rein praktisch angesehen — da ist's doch z. B. interessant, einmal nachzusehen, ob wir Gründe dafür finden, daß keine Anknüpfungen an das uns besser gefallene Alte des Ortes da sind. War das unmöglich? wie man z. B. unmöglich erwarten kann, daß in den Petroleumbohranlagen u. dgl. der in kleine Backen sich verwandelnden Lüneburger Heidedörfer der Typus des alten Strohdachbauernhauses der Heide durchblickt! Oder wär's nicht nur möglich, sondern ganz gescheit gewesen? Hätte das Alte wirklich allerlei sehr wohl Brauchbares für das Neue geboten? Vielleicht sogar Besseres als das, worauf sich das Neue gestützt hat? wie man, um nur eine Kleinigkeit zu nennen, vor ein paar Jahrzehnten in vielen Orten Deutschlands, statt auf urwüchsige Schnitzvorbilder am alten eigenen, einheimischen Hause zurückzugehen, zu denen des Schweizerhauses griff! Es ist ferner interessant, darüber nachzudenken, was denn geschehen kann, um, da das Unglück nun einmal geschehen, weiteres Unheil zu vermeiden. Wie ist das noch vorhandene Alte — seien's ganze Straßensbilder, seien's einzelne alte Häuser, die immerhin, obgleich

zwischen Neubauten stehend, der Straße noch besonderen Charakter geben — zu schützen, wie läßt sich dieser Wunsch vereinen mit den natürlichen Entwicklungsbedürfnissen des Ortes? Sind einzelne Dummheiten, Anstrich-, Reklame-, Umbauunfug u. dgl. wieder gut zu machen? Kann man bestimmte Vorschläge machen, um auch in den völlig neuen Stadtteilen größere Schönheit, sei's in starker oder leiser Anknüpfung an das Alte, sei's, wo das nicht anging, selbständig zu erzeugen u. a. m.

Und eine absolute Verkörperung der Abscheulichkeit ist das Moderne ja doch auch gar nicht immer. Im Gegenteil, wir haben oft Gelegenheit, uns seiner zu freuen — denken wir doch nur daran, wie wir die Vorzüge unserer modernen Wohnung, in die wir kürzlich einzogen, gegenüber unserer vorherigen genießen! Da sind sehr wohl auch einmal allerlei wohlgelungene, ja schöne Straßenformen und Straßenbilder zu finden! Sehr wohl gibt es auch Neubildungen, die an die Stelle vielleicht ganz malerischer, aber aus diesem oder jenem anderen Grunde doch verwerflicher alter Bildungen getreten — und wenn dann die Neubildungen trotz dieser Anerkennung auch Fehler zeigen, schön! stellen wir fest, was diese Fehler sind, und wie sie zu ändern wären.

Studieren wir die verschiedenen Straßencharaktere, die große Verkehrsstraße, die Lädenstraße, die Bahnhofstraße, die Kleinhandwerkerstraße, die Fabrikstraße, die Villenstraße, die Mietskasernenstraße, die Arbeiterwohnstraße u. a., die lebendigen Straßen, die toten Straßen, die Straßen inmitten des Verkehrs, die Straßen da draußen am Rande der Stadt in ihren Verschiedenheiten, die alltägliche, wie

die sonntägliche Straße. Achten wir darauf, ob wir Charakteristisches finden, das von Vorhergesehenem abweicht, ob mustergültige Formen da sind oder im Gegenteil.

Plätze.

Nehmen wir nun auch die Plätze vor, wieder zuerst die der Altstadt. Was war ihr Zweck, erscheinen sie zweckmäßig angelegt und warum? Welches sind Marktplätze, welches Wagenplätze, welches Brunnenplätze, Grünplätze u. dgl. m. Welche Form haben sie, wie verhalten sie sich zu den Straßen, die zu ihnen führen? Wie ist ihre Architektur? Wie sind die hervorragenderen Gebäude auf oder an ihnen gestellt, gut oder schlecht, und warum? Sind's malerische Anblicke oder nicht? Sind's ungetrübt alte Bilder, die sie bieten oder sind sie entstellt? und wodurch sind sie entstellt? Wär's zu ändern gewesen?

Und ebenso die neuen Plätze, wie steht das alles bei diesen? Sind neue Platztypen da, Bahnhofspatz, Schiffslandeplätze, Prunkplätze, Anlagenplätze, Sportplätze, Kinderspielplätze u. dgl.? Wie sind sie entstanden? Sind gelungene Lösungen vorhanden?

Alte Befestigungen.

Vielleicht erwischen wir noch Reste alter Befestigungen des Ortes? Wir haben sowohl Orte, die noch ihre ganze alte Befestigung bewahrt haben, als solche, bei denen noch Spuren davon Kunde geben, als auch solche, wo alles