



Erläuterung

zum

Stadtbauplan

für

Sreiwaldau

samt dem

Kurorte Gräfenberg

in Österreichisch-Schlesien

verfasst von

Architekt **J. D.**

**Eugen Jabbenker**

**F. F. Bourek**

mit Illustrationen

1912



Als Manuskript gedruckt.

Erläuterung

zum

Stadtbauplan

für

Sreiwaldau

samt dem

Kurorte Gräfenberg

in Österreichisch-Schlesien

verfaßt von

Architekt J. V.

Eugen Faßbender

F. F. Baurat.

Mit Übersichtsplan.

1912.



Als Manuscript gedruckt.

PROV. 11  
St. 11. 100.  
TECHNISCHE HOCHSCHULE  
INSTITUT FÜR BAU- UND  
RAUMPLANUNG UND -RECHNUNG  
INV. NR. 15.106 I SR

2. Ex.

# Inhalt.

	Seite
<b>Einleitung</b> . . . . .	1
Abchnitt I.	
<b>Dentschrift</b> . . . . .	3
Abchnitt II.	
<b>Programm</b> . . . . .	8
Abchnitt III.	
<b>Das Projekt</b> . . . . .	13
Abchnitt IV.	
<b>Allgemeines über das Gebiet der Stadt und des Kurortes.</b>	
Ortsbeschreibung . . . . .	15
Geschichtliches . . . . .	16
Zur Benennung der neuen Stadtteile, Plätze und Straßen . . . . .	17
Abchnitt V.	
<b>Einteilung des gesamten Stadtgebietes nach Bezirken.</b>	
1. Bezirk. Innere Stadt Freiwaldau . . . . .	19
2. Bezirk. Vorstadt Freiheit . . . . .	19
3. Bezirk. Vorstadt Kaulwiesen . . . . .	20
4. Bezirk. Vorstadt Dittrichstein . . . . .	20
5. Bezirk. Kurort Wildtafel . . . . .	20
6. Bezirk. Kurort Gräfenberg . . . . .	21
Abchnitt VI.	
<b>Der Verkehr.</b>	
A. Fernverkehr . . . . .	22
B. Ortsverkehr . . . . .	23
Elemente der Straßen und Wege . . . . .	23
Gefälle der Verkehrswege . . . . .	24
Sicherung gegen Überschwemmungen . . . . .	25

	Seite
Gattungen und Formen der Verkehrswege . . . . .	25
Verkehrsnetz . . . . .	30
a) Hauptstraßenzüge der Stadt . . . . .	31
b) Nebenstraßen der Stadt . . . . .	37
c) Hauptstraßen nach Gräfenberg . . . . .	38
d) Brücken in der Stadt . . . . .	40

## Abchnitt VII.

### Die Verbauung und deren Zonen.

Allgemeines . . . . .	42
Die Bauweise und die Bauzonen . . . . .	43
Zone I. Geschlossene, dichte Verbauung oder Bauweise . . . . .	43
Zone II. Halboffene Verbauung . . . . .	43
Zone III. Offene Verbauung . . . . .	44
Zone IV. Verbauung für Kleinwohnhäuser . . . . .	44
Zone V. Verbauung für Industrie- und Fabrikszwecke . . . . .	45
Zone VI. Verbauung des Kurgebietes von Gräfenberg . . . . .	45
Zone VII. Ländliche Verbauung . . . . .	46
Zone VIII. Unverbaut zu bleibende Gebiete . . . . .	46

## Abchnitt VIII.

### Einzelvorschläge.

1. Bezirk. Innere Stadt Freiwaldau . . . . .	47
Ringplatz, Neues Rathaus, Schloßplatz, Viele-Biertel, Stadthaus, Regulierungen im Stadtkerne, Markt Halle, Amtsgebäude, Postgebäude, Stadtpart.	
2. Bezirk. Vorstadt Freiheit . . . . .	54
Kreuzberg-Lehne, Volksbad und Schwimmanstalt, Kinderspielplatz.	
3. Bezirk. Vorstadt Kaulwiesen . . . . .	55
Franken-Platz, Straßenführungen, Kleinwohnhäuser, Grünanlagen, Gasanstalt, Schlachthof, Vershub-Bahnhof.	
4. Bezirk. Vorstadt Dittrichstein . . . . .	57
Thüringer-Platz, Straßenführungen, Gräfenberg-Lehne, Kasernen-Anlage, Arbeiter-Cottage an der Staritz, Volksgarten, Arbeiter-Siedelung auf der Gutberg-Lehne, Gerichtsstraße, Der Bahnhofplatz, Neunhaus.	
5. Bezirk. Kurort Wildtafel . . . . .	59
Zauernig-Platz, Straßenführungen, Neuer Friedhof, Epidemie-Spital, Industrie-Gelände.	

Erfordernis der Stadt an niederen und höheren Schulen, sowie an Waisenhäusern und gewöhnlichen Spitälern . . . . . 60

6. Bezirk. Kurort Gräfenberg . . . . .	Seite 60
--	-------------

Entwicklungsrichtung und Straßenführungen. Prießnitz-Platz. Wandelhalle. Die Kaiser Franz Joseph-Straße. Altvater-Straße. Hochschar-Straße. Kirchenplatz. Nüchtling-Straße. Alt-Gräfenberg. Hamburger-Steig. Eintritt in den Kurort. Die Kolonie Gräfenberg.

(Die Gräfenberger-Anlagen.) Die Gräfenberger-Koppe und der Koppenweg. Die Nordpromenade. Die Waldpromenaden. Berglehnen-Weg. Sonnenleiten-Weg. Hochweg mit Abendplatz. Prießnitz-Waldpart.

Zur Zukunft Gräfenbergs . . . . .	69
-----------------------------------	----

—	
Schlußwort . . . . .	71



## Einleitung.

Der Stadt Freiwaldau und dem auf ihrem Gebiete liegenden Kurorte Gräfenberg in Österreichisch-Schlesien steht eine hoffnungsreiche Epoche der Entwicklung und Vergrößerung bevor. In dieser Erkenntnis hat die fürsorgliche Gemeindevertretung, mit dem Bürgermeister Herrn Dr. Emil Hauck an der Spitze, die Aufstellung eines Stadtbauplanes über das Gesamtgebiet beschlossen, wozu der Gefertigte im September 1909 die folgend gebrachte Denkschrift verfaßte.

Das Unternehmen, einen Stadtbauplan aufzustellen, ist für die künftige Entwicklung der Stadt und des Kurortes von allergrößter Wichtigkeit und Tragweite und muß daher mit Überlegung und Gewissenhaftigkeit durchgeführt werden.

Der vorliegende Stadtbauplan und diese seine Erläuterung zeigen, wie der Verfasser der ihm gestellten Aufgabe gerecht geworden ist. Sein Bestreben war, unter Rücksichtnahme aller örtlichen Verhältnisse, nach den Regeln des modernen Städtebauwesens ein übersichtliches Bild der zukünftigen Stadt und des vergrößerten Kurortes zu entwerfen und die Mittel und Wege anzugeben, wie dieses Bild seinerzeit im allgemeinen Interesse zur Wirklichkeit erstehen könne. Das Bemühen des Verfassers war es, die besten Vorschläge für das bauliche Wachsen und Gedeihen der beiden Orte zu erbringen und hiebei das Zweckmäßige mit dem Schönen zu vereinen.

Der Vorgang bei der Arbeit bestand darin, daß der Verfasser vorerst Stadt und Kurort, sowie ihre Umgebung und Verhältnisse an Ort und Stelle einem eingehenden Studium unterzog und hierauf das nachstehende Programm zur Herstellung des Stadtbauplanes entwarf. Dieses wurde vorerst in der Bauktion des Gemeindeausschusses einer eingehenden Beratung unterzogen und hierauf das Ausschußmitglied Herr Erwin Weisz mit dem Referate in Angelegenheit des Stadtbauplanes betraut, welcher das Programm bei der Gemeindevertretung zur Vorlage und Annahme brachte, worauf der Gefertigte am 5. September 1910 beauftragt wurde, danach den Stadtbauplan auszuarbeiten.

Die Angelegenheit förderte im Verlaufe der kunsfsinnige Referent in bester, stets das Allgemeinwohl im Auge habender Weise.

Zur allgemeinen Erläuterung des vorliegenden Stadtbauplanes und der hiebei zur Geltung gebrachten städtebaulichen Grundsätze legt der Ge-

fertigte sein Werk „Grundzüge der modernen Städtebaukunde“ bei, welches auch zur tatsächlichen Ausführung des Planes Anhaltspunkte bietet. Die Erläuterung und Begründung der im besonderen für das Stadtgebiet vorgeschlagenen Planungen und Maßnahmen ist nachfolgend in den betreffenden Abschnitten dieser Schrift enthalten.

Um etwaigen irrigen Ansichten vorweg zu begegnen, muß betont werden, daß die Aufstellung eines Verbauplanes keineswegs seine sofortige Ausführung verlangt. Das wäre wegen der enormen Kosten für jede Stadt eine Unmöglichkeit. Der Plan ist ein „Zukunftsplan“, der nur vorsorglich der künftig erforderlichen Verbauplanung die Wege weist; die Herstellungen erfolgen im Laufe der Zeiten je nach der sich ergebenden Notwendigkeit und den vorhandenen Mitteln. Es ist zweifellos, daß mit der Zunahme der Stadt auch ihre Mittel wachsen werden, um von Fall zu Fall die erforderlichen Herstellungen durchführen zu können. Dann wird sich stets der große, bleibende Wert eines Stadtplanes erweisen.



Abchnitt I.

**Denkschrift**

zur

Herstellung eines General-Regulierungs- und Erweiterungsplanes für die Stadt Freiwaldau samt dem Kurorte Gräfenberg.

In unserer Zeit, in welcher die Städte meist mit einer, in früheren Zeitperioden nicht gekannten Weise anwachsen, tritt über kurz oder lang an jede derselben die Aufgabe heran, ihr Wachstum durch die Schaffung eines Regulierungs- und Erweiterungsplanes, eines „Zukunftsplanes“, zu regeln. Es ist dies eine unabweisliche Notwendigkeit.

Ein solches Unternehmen ist von der allergrößten, weitesttragenden Bedeutung für die Zukunft einer Stadt und mitbestimmend für das Wohl und Wehe ihrer Einwohner, auch in den fernsten Zeiten, und zwar nicht nur in baulicher, sondern auch in hygienischer und wirtschaftlicher Hinsicht.

Ein Durchwandern von Freiwaldau erweist augenscheinlich, daß auch hier ein Zukunftsplan zum zielbewußten, organischen Ausbaue der schon gelegenen Stadt erforderlich sei.

Auch in Freiwaldau zeigt sich das Zeichen unserer Zeit: das Anwachsen der menschlichen Siedlungen. Wenn dieses hier auch nicht in einem so raschen Tempo vor sich geht, wie in anderen Städten, so vergrößert sich Freiwaldau dennoch in einem ganz ansehnlichen Maße. Um sich dies bewußt zu werden, diene ein Rückblick auf die Bautätigkeit der letzten Jahrzehnte. Man nehme nur, was seit 1888, dem Jahre, in dem die Eisenbahn hier eröffnet wurde, bis heute in Freiwaldau gebaut wurde.

Siedon seien genannt:

- die Bauten der Bahnhofsanlage;
- die Erstellung der Elisabeth-Straße mit ihren Neubauten, einschließlich des Elisabeth-Spitals;
- die Neubauten der Bahnhofstraße;
- jene in der Straße nach Lindewiese;
- jene zum Anfange der Kolonie Dittrichstein, einschließlich des Bezirksamtes;
- der Neubau des Hotels „Krone“ (erbaut 1889, in welchem Jahre allein zehn Neubauten entstanden);
- die neue Knabenschule;

- die Gasanstalt;
- die großen Bleichenanlagen am Staritz-Felde;
- die prächtigen Villen an der Berglehne beim Stadtpark;
- das Altvater-Hotel;
- das Beamten-Cottage beim Friedhofe;
- die neue Schießstätte;
- das große Versorgungshaus;
- der Eislaufplatz samt Gebäude;
- schließlich die im Baue befindlichen Wohnhäuser auf dem zum Hutberge aufsteigenden Gelände und anderes.

Weiters sei erwähnt:

Im Jahre 1850 zählte Freiwaldau 393 Häuser; heute, 1909, zählt es bereits deren 585. Es sind somit in 59 Jahren 192 Häuser erbaut worden; das sind 51 Prozent Zuwachs.

Diese Tatsachen zeigen wohl ein bedeutendes Anwachsen einer Stadt von der Größe Freiwaldaus, und zwar in einer verhältnismäßig sehr kurzen Spanne Zeit. Sie beweisen ein erfreuliches, stetes Wachstum der Stadt.

Ein augenfälliges Merkmal, daß Freiwaldau sich schneller entwickelte, als man seinerzeit annahm, ist die Lage des neuen Friedhofes. Dieser wurde damals sicherlich so weit außerhalb der Stadt angelegt, daß man annehmen konnte, die Verbaunng werde ihn gar nie oder erst in fernen Zeiten erreichen. Heute bereits ist es schon der Fall, und es wird nicht lange währen, so wird sie ihn sogar übergreifen.

Damit nun das Wachstum und die Entwicklung der Stadt in geregelter, zielbewußter Weise vor sich gehe und gefördert werde, ist unbedingt die Aufstellung eines Generalplanes notwendig, und zwar ist sowohl eine Regulierung des bestehenden Verkehrsnetzes der Stadt, als auch eine planmäßige Fürsorge zur weiteren Verbaunng der freien Gelände um die Stadt notwendig.

Auf eine Regulierung weist schon der Umstand hin, daß der Verkehr innerhalb der Stadt vielfach durch Umwege beeinträchtigt ist (oft bis auf einen Kilometer und mehr), und daß weiters viele Straßen für den Verkehr zu schmal sind, und zwar nicht sowohl für den gegenwärtigen, als insbesondere auch für den zukünftigen Verkehr in einem seinerzeit vergrößerten Freiwaldau.

Auf die Notwendigkeit eines Erweiterungsplanes weist der Umstand hin, daß von der Stadt nach verschiedenen Richtungen dünne Häuserzeilen auslaufen, zwischen denen unverbauter Grundflächen liegen. Dieser Umstand beeinträchtigt die Lust und Möglichkeit, zu bauen, weil niemand sich gern so weit draußen am Ende der langen Zeilen anbauen will oder weil dies, namentlich für Geschäfte, höchst unzuwehmäßig wäre. Daher sind die bezeichneten Gründe zur Verbaunng durch neue Straßenzüge aufzuschließen, und sicherlich wird, weil dadurch dem Stadtkerne nahegelegene Bauplätze sich er-

geben, die Baukunst reger werden, ein Moment, das für eine Vergrößerung der Stadt sehr förderlich und sehr wichtig ist.

Diesem schließt sich die Erwägung an, daß für F r e i w a l d a u sicherlich im Laufe der Zeit der Bedarf nach weiteren öffentlichen Bauten entstehen wird, für die derzeit aber keine entsprechenden Baupläge bestimmt sind.

Ferner spricht für die Aufstellung eines Generalplanes der Umstand, daß nahe dem Stadtkerne, längs der W i e l e, ein schönes, umfangreiches Gelände (Fabriksgründe und fürstbischöflicher Grund) der Parzellierung zugeführt werden soll, und endlich, daß durch die durchgeführte Regulierung der S t a r i z die „Schleifgärten“ nunmehr der Verbauung offen stehen.

Der zu verfassende General-Regulierungs- und Erweiterungsplan (kurz Stadtbauplan genannt) hätte nun in ausgreifender Weise die Grundlagen für die künftige bauliche Gestaltung und geregelte Entwicklung der Stadt F r e i w a l d a u zu geben und wäre nach den Hauptfaktoren des modernen Städtebaues, das ist nach den Anforderungen des Verkehrs, der Verbauung, der Hygiene und nach den Schönheitsforderungen, herzustellen.

Die Stadt F r e i w a l d a u besteht ungefähr seit dem Anfange des 13. Jahrhunderts, somit schon 700 Jahre, und wird zuversichtlich noch viele weitere Jahrhunderte bestehen und gedeihen.

Soll nun ein Plan für die zukünftige Ausgestaltung der Stadt grundlegend sein, so darf er nicht etwa nur für Gegenwart und nächste Zukunft Vorsorge treffen.

Der Plan muß demnach zum mindesten ein Gebiet umfassen, welches ungefähr für das Anwachsen der Stadt während eines Jahrhunderts Raum gibt. Es sind daher die bereits verbauten Teile des Stadtgebietes und ferner jene der sie umgebenden freien Gelände in Betracht zu ziehen, über welche sich voraussichtlich und zweckmäßigerweise die Verbauung während des genannten Zeitraumes ausdehnen dürfte. Das weitere Stadtgebiet, bestehend aus Äckern, Wiesen und Wäldern, bleibt selbstverständlich außer Betracht.

Die Grenzen des Planes wären ungefähr folgende: Gegen Osten: Eine Linie, welche in der Höhe der Villa B r a ß sich an den Berglehnen der G o l d k o p p e und des K r e u z b e r g e s hinzieht.

Gegen Süden: Die Stadtgrenze gegen B u c h e l s d o r f und eine Linie, die ungefähr 400 m oberhalb der Kolonie D i t t r i c h s t e i n in dem sanft ansteigenden Gelände liegt.

Gegen Westen: Die Stadtgrenze gegen L i n d e w i e s e.

Gegen Nordwesten und Westen: Eine Linie, welche ungefähr 300 m nördlich der Lindewieser-Straße sich unterhalb des F ä r b e r b ü s c h e l s und des E i s e n b e r g e s bis zur Allee nach G r ä f e n b e r g hinzieht und dann, den Abstand allmählich von 300 m auf 200 m verringern, oberhalb der Bahnstraße den Gräfenberg bis zur Grenze nach B ö h m i s c h d o r f umzieht.

Gegen Norden: Die Stadtgrenze gegen B ö h m i s c h d o r f.

Nachdem jedoch B u c h e l s d o r f und B ö h m i s c h d o r f bereits baulich

an F r e i w a l d a u anschließen, so müßte von deren Gemeindegebieten eine angrenzende Zone von ungefähr 300 m Breite in Rücksicht genommen werden, damit die Straßenzüge des neuen Verkehrsnetzes richtigen und organischen Anschluß an diese Gemeinden finden.

Für den Kurort G r ä f e n b e r g, welcher teils auf dem Gebiete von F r e i w a l d a u, teils auf jenem von B ö h m i s c h d o r f liegt, wäre in gleicher Weise weitgehende Fürsorge zu treffen.

Der Wert eines Regulierungs- und Erweiterungsplanes für eine Stadt ist ein außerordentlich großer und von weitreichender Wirkung; er äußert sich in zweifacher Weise.

Der positive Wert liegt in der, weit in Zeit und Raum ausblickenden Fürsorge für den Ort, dessen Wachstum der Plan für viele Jahrzehnte, ja selbst für ein Jahrhundert die Wege weist.

Durch ein wohlgeordnetes Straßennetz mit verglichenem Niveau und durch die Ausschließung weiterer Baugelände wird die bauliche Entwicklung und Vergrößerung der Stadt geregelt und gefördert; durch eine zweckentsprechende Einteilung der Stadt nach bestimmten Verwendungsarten, sowie durch die Anordnung von Bauzonen wird die fernere organische Verbauung der Stadt bestimmt; durch die Schaffung geeigneter Ansiedlungsstätten können Gewerbe und Industrie gefördert und angezogen werden; durch die Einhaltung künstlerischer Prinzipien wird die bauliche und landschaftliche Schönheit der Stadt gehoben. Kurz, durch einen solchen Plan werden im allgemeinen die Grundlagen zum Blühen und Gedeihen einer Stadt geschaffen.

Der weitere Wert eines Stadtbauplanes liegt aber auch darin, daß einer planlosen Verbauung gesteuert wird, welche meist solche Fehler und falsche Maßnahmen im Gefolge hat, welche dem Einzelnen und der Gesamtheit empfindlichen Schaden verursachen und entweder gar nicht mehr oder nur mit großen Opfern gut zu machen sind. Gradierende Beispiele sind leider in so mancher Stadt zu finden: so verkehrte Anlage und systemlose Verbauung von Stadtvierteln; Vergessen auf Plätze und Grünanlagen; Durcheinander von Wohn- und Fabriksvierteln; Durcheinander von niedrigen und vielstöckigen Gebäuden, verfehlte Baulinien und Niveaus u. s. w.

Nicht nur allein für eine große Stadt ist die Aufstellung eines Stadtbauplanes (die nie früh genug erfolgen kann) von größtem Vorteile, sondern auch für eine kleine.

Durch eine objektive, übersichtliche Lösung aller gewichtigen Fragen, unbehindert durch die manchmal unvermeidlichen persönlichen Rücksichten, ist ein solcher Plan eine außerordentliche Erleichterung für diejenigen Persönlichkeiten, denen die Leitung des Bauwesens einer Stadt obliegt.

Die Aufstellung eines General-Regulierungs- und Erweiterungsplanes ist der Marktstein einer gedeih-

lichen baulichen Entwicklung einer Stadt. Möge dies auch für die schöne deutsche Stadt Freiwaldau, der schmutzen Städteperle der Sudeten, zutreffen!

Gräfenberg, September 1909.

Architekt **J. V.**

**Eugen Faßbender**

**l. l. Bau rat.**



## Abchnitt II.

### • Programm

zur

Herstellung des Stadtbauplanes für die Stadt Freiwaldau samt dem Kurorte Gräfenberg in Österreichisch-Schlesien.

Für die Ausgestaltung und Entwicklung der Stadt **F r e i w a l d a u** und des auf ihrem Gebiete liegenden Kurortes **Gräfenberg** ist ein Stadtbauplan, und zwar ein General-Regulierungs- und Erweiterungsplan, aufzustellen.

Dieser Plan hat nicht bloß den unmittelbaren Anforderungen der Gegenwart zu entsprechen, sondern muß auch in ausgreifender Weise der organischen und zielbewußten Entwicklung der Stadt und des Kurortes in fernerer Zukunft Rechnung tragen.

Als allgemeine Richtschnur für **F r e i w a l d a u**, das derzeit 6700 Einwohner zählt, hat folgendes zu gelten:

Die in stetem Wachstume begriffene Stadt, in landschaftlich prächtiger Umgebung an dem Zusammenflusse der **B i e l e** und der **S t a r i z**, 441 m über dem Meere in den **S u d e t e n** gelegen, ist dem Wesen nach eine **L a n d s t a d t**, deren klimatische und örtlich bevorzugte Lage eine sehr angenehme Wohnstätte bietet; des weiteren beherbergt sie eine Leinenindustrie von Welt-ruf und ist das Stadtgebiet geeignet, nicht nur diese vergrößern zu lassen, sondern auch weiteren Industrien Raum zur Ansiedlung und Entfaltung zu geben. Ferner wird **F r e i w a l d a u** an und für sich wegen seiner günstigen Lage in dem Gesenke der **S u d e t e n**, sowie als Hauptstiz des **S u d e t e n g e b i r g s v e r e i n e s** zahlreich von Fremden und Touristen aufgesucht, welche es als Standort für Ausflüge benützen und auch den Wintersport hier betreiben.

Demnach ist bei der Verfassung des Zukunftsplanes der Stadt im allgemeinen darauf zu sehen, daß sie sich als freundliche **W o h n s t ä t t e**, als **I n d u s t r i e o r t** mit geeigneten Wohnvierteln für Arbeiter und als **F r e m d e n s t a d t** entwickeln könne.

Nachdem derzeit in **F r e i w a l d a u** Wohnungsnot herrscht, so wären sowohl für die Einheimischen, als auch für den Zuzug von Fremden (z. B. Pensionisten) ehestens Gelände zur Errichtung von Wohngebäuden aufzuschließen.

Für Gräfenberg, das 1909 für sich allein gegen 3000 Kur- und Sommergäste zählte, hat folgendes als Richtschnur zu gelten:

Der Kurort, durch Vinzenz Prießnitz zur weltberühmten Geburtsstätte der Wasserheilkunst geworden, liegt im Mittel, d. i. der Kurplatz, 179 m über Freiwaldau, somit 620 m über dem Meere auf einem südöstlichen Abhange des Sirschbadtammes.

Die Vorzüge des Kurortes, der sich auch auf das angrenzende Gebiet der Ortsgemeinde Böhmischdorf ausdehnt, liegen in der reichlichen Menge von Quellen, die das beste Wasser geben, weiters in seiner, der Höhenlage und der nahen, ausgedehnten Nadelwälder halber kräftigen und staubfreien Luft und endlich in seiner Hochlage mit umfassenden Rund- und Fernblicken.

Es wird Aufgabe des Verbauungsplanes sein, die örtlichen Vorzüge von Gräfenberg zu wahren und zu heben und die zukünftige Verbauung des Kurortes, welche infolge des abfallenden und hügeligen Terrains eine schwierige ist, durch Schaffung zweckentsprechender Straßen und Wege zu regeln und weiters durch Ausschließung geeigneter Baugründe zu fördern. Als besonderes Erfordernis ist die Anlage eines horizontalen Platzes als Verkehrs- und Repräsentationsmittelpunkt des Kurortes zu bezeichnen.

Ferner ist das zu Kurzwecken dienende Netz von Promenadenwegen in der nächsten Umgebung des Kurortes und in dem anstoßenden Waldgebiete durch großzügig angelegte und möglichst ebene Promenaden zu erweitern.

Als Schutz für den Kurort als solchen ist es erforderlich, daß Bauten, welche nicht dem Kurzwecke dienlich sind oder denselben sogar beeinträchtigen (z. B. Fabriken), gänzlich ferngehalten werden; weiters, daß die zum Rufe des Kurortes beitragenden landschaftlichen Schönheiten und Ausblicke erhalten bleiben. Daher ist in gemessenem Umkreise um Gräfenberg ein Gebiet zu begrenzen, welches als Kurgebiet zu bezeichnen ist, innerhalb dessen nur dem Zwecke des Kurortes dienende Bauten und Anlagen geschaffen werden dürfen, hingegen solche, die seinem Interesse zuwiderlaufen, verboten werden können. Endlich müssen auch gewisse Gelände für immer von einer Verbauung oder Bepflanzung ausgeschlossen werden, damit nicht die prächtigen Ausblicke verdeckt werden.

Schließlich hat der Plan für weitere und gute Verbindungen des Kurortes mit der Stadt Vorfrage zu treffen.

Im allgemeinen ist weiters zu sagen:

Der General-Regulierungs- und Erweiterungsplan hat im Vereine mit der Bauordnung Sorge zu treffen, daß der Ausbau der Stadt Freiwaldau und des Kurortes Gräfenberg in den kommenden Zeiten nach den Anforderungen des Verkehrs, einer organischen Verbauung und nach hygienischen und schönheitlichen Anforderungen vor sich gehe, und hat solchen Maßnahmen vorzubeugen, welche der künftigen Entwicklung hinderlich sein könnten.

Für alle Verkehrswege in der Stadt ist ein geregeltes, möglichst vergleichenes Niveau anzunehmen.

Augenmerk ist darauf zu richten, die Territorien, welche von den Flüssen Bielle und Staritz überschwemmt werden können, durch Hebung der Verkehrswege und Bauten über den Hochwasserstand für immer gegen Überschwemmungsgefahren zu sichern.

In den bereits verbauten Stadtteilen ist die Regulierung der bestehenden Verkehrswege, Plätze und Anlagen, sowie die Eröffnung neuer notwendiger Verbindungen oder Plätze vorzuziehen.

Regulierungen in den alten Stadtteilen sind unter tunlichster Wahrung des bodenständigen Charakters der Stadt und unter Schonung der erhaltenswerten alten, sowie der neuen Bauwerke durchzuführen.

Des weiteren wären in den alten und neuen Stadtteilen geeignete Plätze zur Aufstellung von Denkmälern und öffentlichen Brunnen anzugeben.

In den neuen, zur Verbauung bestimmten Stadtteilen sind entsprechend große Plätze als lokale Zentren, sowie Haupt- und Nebenstraßenzüge anzulegen und ist die Verwendungsart der entstehenden Stadtteile zu Wohn- und Industriezwecken festzustellen. Weiters ist das Stadtgebiet in, der Größe der Stadt entsprechende Bauzonen nach geschlossener und offener Bauweise mit größeren oder geringeren Gebäudehöhen einzuteilen. Desgleichen ist für den Kurort Gräfenberg die Bauweise anzugeben.

Hiebei ist zu beachten, daß sich für die Stadt Freiwaldau vornehmlich folgende Verwendungsarten ergeben:

a) Für Wohnzwecke:

Das Territorium, welches sich am linken Ufer der Bielle von der Papierbrücke bis zur Reichsstraßenbrücke nach Auffassung der alten Bleichenanlagen und des fürstbischöflichen Flößplanes ergibt und welches derzeit schon zur Parzellierung bestimmt ist;

die Berglehne südlich vom Stadtpark und vom Altvaterhotel gegen Buchelsdorf zu, bis hinab zur Straße, die von der Papierbrücke aufwärts am rechten Ufer der Bielle führt;

im Stadtbezirke Kaulwiesen einerseits das Gebiet nördlich der protestantischen Kirche und des Friedhofes, von der Ziegenhalsstraße aufwärts über die Schützenstraße bis zum Goldweg, andererseits im Tale bis zur Grenze von Böhmischdorf reichend;

die Lehne des Gräfenberges oberhalb des Bahnhofes und der nördlichen Bahnstrecke, von der Alleenach Gräfenberg angefangen bis zum Musikantensteige reichend;

das aufsteigende Gelände der nördlichen Bahnstrecke, welches vom Musikantensteige bis zum Wesselenbergarten reicht und zuoberst vom Bahnkörper und unten von der Staritz und dem Stollenwege begrenzt ist;

die Schleißgärten, deren Gebiet nun nach Regulierung der Starik sich vorzüglich zur Verbauung eignet, und zwar vom Gaswerke bis zu einer Linie, die sich vom Bahnhofsgebiete bis zum Ende der Dittrichsteingasse zieht;

die Kolonie Dittrichstein, und zwar ein Gebiet, das sich von der Dittrichsteingasse angefangen durchschnittlich 340 m das sanft ansteigende Gelände des Hutberges hinanzieht.

b) Zu Industriezwecken:

Das Gebiet zwischen der Ziegenhallerstraße und der Biele;

ferner das Gebiet, angefangen von der obgenannten Grenze der Schleißgärten nach Westen bis zur Grenze des Stadtgebietes gegen Lindewiese, im Norden begrenzt von einer Linie, die ungefähr 200 m oberhalb der Reichsstraße läuft.

In diesen, für Industriezwecke bestimmten Territorien wären auch Arbeiter-Wohnviertel günstig gelegen.

Für Geschäftszwecke sind in Freiwaldau keine besonderen Viertel anzugeben; selbe werden sich im Laufe der Zeiten von selbst ergeben, und zwar je nach Bedarf und eingestreut in die verschiedenen Stadtbezirke.

Die vorstehend für Wohn- und Industriezwecke bestimmten Gebiete geben einen Raum, welcher für lange Zeiten zur Ausbreitung der Stadt ausreicht. Eine städtische Verbauung über die bezeichneten Grenzen soll bei der Stadt und im Kurorte einer ferneren Zeit vorbehalten werden, weil sonst der Stadtgemeinde durch sofortige Anlage von Verkehrswegen und Kanalisationen sowie durch Zuleitungen von Wasser und Licht sehr große Kosten erwachsen würden, die sie erst dann leisten können, wenn seinerzeit durch namhafte Vergrößerung der Stadt auch deren Mittel sich steigern.

In Freiwaldau besteht für die Zukunft folgendes Erfordernis an öffentlichen Neubauten und Neuanlagen in entsprechender Anzahl und Verteilung im Stadtgebiete:

Kirchen,

niedere und höhere Schulen,

ein Stadthaus als geselliger Mittelpunkt der Bürgerschaft und der Vereine, zugleich zu Theatervorstellungen dienend;

ein Amtshaus zur Unterkunft der staatlichen Ämter, als: Bezirkshauptmannschaft, Steueramt, Steuerreferat und Finanzinspektorat,

ein Postgebäude,  
eine Markthalle,  
Spitäler, insbesondere ein Epidemiehospital,  
ein Waisenhaus,  
ein Schlachthof;  
öffentliche Anlagen, sowie Erholungs- und Spielplätze für alt und jung,  
ein Volksbad und eine Schwimmanstalt,  
eine größere Gasanstalt,  
eine Kaserne, endlich  
ein seinerzeitiger größerer Friedhof.

Für diese Erfordernisse sind geeignete Plätze in Vorschlag zu bringen.

Bei allen Vorschlägen zu Regulierungen und Erweiterungen sollen die Kosten und die tunlichste Wahrung der Privatinteressen in Betracht kommen. Selbstverständlich gelangen die Vorschläge nicht sofort zur Ausführung, sondern nach Bedarf im Laufe der Jahre und Jahrzehnte. Es ist aber geboten, durch ehefte Aufstellung des Planes ihre Durchführung zu sichern und der baulichen Entwicklung hindernde und schädigende Anlagen und Maßnahmen vorweg hintanzuhalten.

Alle durch die Aufstellung eines Verbauungsplanes sich ergebenden Änderungen oder Ergänzungen der derzeit für Freiwaldau geltenden Bauvorschriften sind in der Erläuterung des Stadtbauplanes namhaft zu machen.

Nach Annahme des Stadtbauplanes seitens der Stadtgemeindevvertretung ist für ihn die Genehmigung der Behörden zu erwirken, damit dessen Vorschläge und Maßnahmen nicht zum Nachteil der Stadt und des Kurortes außeracht gelassen oder umgestoßen werden.

Freiwaldau, im September 1910.



Abchnitt III.

**Das Projekt.**

Laut Beauftragung war der Stadtbauplan für Freiwaldau-Gräfenberg in Skizzenform herzustellen, und zwar in vorliegendem Falle im Katastermaßstabe 1:2880. Er enthält, nach dem vorstehenden Programme ausgearbeitet, folgende Bestandteile:

1.

Blatt I. Der Bestand der Stadt und des Kurortes im Jahre 1912.

2.

Blatt II. Der Regulierungs- und Erweiterungsplan samt Bauzonen.

3.

Blatt III. Einteilung des Stadtgebietes nach Bezirken.

4.

Blatt IV. Tabelle der Formen der Verkehrswege.

5.

Zum Projekte dient vorliegende

**Erläuterung.**

6.

Zur allgemeinen Aufklärung über Städtebauwesen dient als Beilage das Werk des Gefertigten:

**Grundzüge der modernen Städtebaukunde**  
Franz Deuticke, Leipzig und Wien, 1912.

7.

Als weitere Beilage dient der Vorschlag:

**Promenaden und Anlagen für den Kurort Gräfenberg.**

8.

**Städtebauliche Bestimmungen zur geltenden Bauordnung.**

Mit dem Verbauungsplane muß Hand in Hand die Bauordnung gehen; nur in dem Zusammenwirken beider kann ein dem Wohle der Stadt ersprißliches Wert entstehen. Der Zeitpunkt der Aufstellung des Stadtbauplanes gibt den besten Anlaß zur Revision der bestehenden, meist veralteten Bauordnung, in welche die städtebaulichen Bestimmungen aufgenommen werden müssen, wodurch der Plan die ausgiebigste Unterstützung findet.

Es sind demnach in die Bauordnung die nachstehenden eingehenden Bestimmungen aufzunehmen, und zwar:

- |  |   |               |
|--|---|---------------|
| a) Bauzonen-Einteilung                   | } | Abschnitt VII |
| b) Verbauungsart der Parzellen           |   |               |
| c) Gebäudehöhen und Geschosanzahl        |   |               |
| d) Gattungen und Formen der Verkehrswege | } | Abschnitt VI  |
| e) Gefälle der Verkehrswege              |   |               |
| f) Sicherung gegen Überschwemmungen      |   |               |

9.

**Rechte.**

Schließlich muß sich die Stadtgemeinde alle jene Rechte erwerben, welche die Durchführung des Stadtbauplanes ermöglichen; es sind dies die Rechte der Enteignung (Expropriation), der Zueignung (Inpropriation) und der Neuaufteilung von Grundstücken (Kompassierung). Siehe: „Grundzüge“, Abschnitt VIII: Zur Bauordnung.



Abschnitt IV.

## Allgemeines über das Gebiet der Stadt und des Kurortes.

(Siehe Blatt I des Stadtbauplanes, welches den Bestand vom Jahre 1912 zeigt.)

### Ortsbeschreibung.

Die schöne deutsche Stadt **Freiwaldau**, welche ein Gebiet von 830 ha 77 a 88 m<sup>2</sup> umfaßt, liegt 441 m über dem Meere, an dem Zusammenlaufe dreier flacher Täler. Von Süden kommt das Flüsschen **Wiele**, nimmt in der Stadt die von Westen kommende **Staritz** auf und fließt danach gegen Norden weiter. Ringsum erheben sich in verschiedener Höhe die schönen Berge der Sudeten und so liegt **Freiwaldau** in dem von **Wiele** und **Staritz** gebildeten Delta, eingebettet in grüner, anmutiger Landschaft voll abwechslungsreicher Reize.

Auf dem Abhange des nordwestlich gelegenen Gebirgsstockes des **Hirschbadkammes** liegt 180 m über der Stadt der altberühmte Kurort **Gräfenberg**.

**Freiwaldau** zeigt ein erfreuliches Wachstum. Neben der schon in der Denkschrift erwähnten baulichen Zunahme sei angeführt, daß laut der Pfarrchronik im Stadtgebiete, welches Stadt **Freiwaldau**, Vorstadt **Freiheit**, **Dittrichstein**, Dorf **Freiwaldau** und **Gräfenberg** umfaßt, im Jahre 1800 die Zahl der Einwohner 2442 betrug, welche im Jahre 1900 auf 6336 und im Jahre 1910 bis auf 6858 stieg; somit hat sich die Einwohnerzahl in 110 Jahren um das 2-8fache vermehrt. Bei der allgemeinen Zunahme der Bevölkerung unseres Erdteiles ist voraussichtlich, daß jene von **Freiwaldau** auch fernerhin, und zwar in erhöhtem Maße, Platz greifen werde.

Eine räumliche Ausdehnung der Stadt wird sich naturgemäß in der Richtung der drei Täler hin erstrecken, und zwar gegen die Nachbarorte **Niederlindewiese**, **Buchelsdorf** und **Böhmischdorf**. Wenn der Talboden nicht mehr ausreicht, wird die zunehmende Verbauung sich die sanft ansteigenden Lehnen des **Kreuzberges**, des **Hutberges** und des **Gräfenberges** hinanziehen; eine Erscheinung, die ja dort schon in ihren Anfängen vorhanden ist.

Aufgabe des Stadtbauplanes wird es sein, der fortschreitenden Verbauung geregelte Wege zu weisen.

Gleich wie die Stadt, so zeigt auch der Kurort **Gräfenberg** erfreu-

liches Wachstum und ist daher gleichfalls für dessen bauliche Ausdehnung Vorsorge zu treffen.

Im allgemeinen ist zu sagen: Alle Meinungen und Vorschläge haben dahin zu gehen, daß sich **Freiwaldau** nach der Forderung des Programmes fernerhin als **Wohnstätte**, **Industrieort** und **Fremdenstadt** und **Gräfenberg** als **Kurort** entwickle.

### Geschichtliches.

Bei einem so sehr in die bauliche Entwicklung einer Stadt und demnach auch in ihre Geschichte eingreifenden Unternehmen, wie es die Aufstellung eines Generalbauplanes ist, erscheint es angemessen, auch in der Geschichte der betreffenden Stadt Rückschau zu halten. (Siehe „Grundzüge der modernen Städtebaufunde“, Seite 10.)

Die Eigenart einer Stadt kann man nur dann voll und ganz erfassen, wenn man ihren Werdegang und auch die Eigenart, die Lebensweise und die Bedürfnisse des Volkstammes, der sie erbaute und bewohnt, studiert.

Es sei deshalb auf die „Beiträge zur Geschichte der Stadt **Freiwaldau**“ hingewiesen, die Herr Bürgerschuldirektor **Adolf Kettner** in verdienstvoller Weise in seinem 1887 erschienenen „Führer durch die Kurorte **Gräfenberg-Freiwaldau** und **Lindewiese**“ bringt. Daraus sei kurz folgendes erwähnt:

Die Geschichte der Stadt läßt sich leider nicht genau in ihren ersten Zeiten verfolgen. **Anton Peter** ist in seinem Werke „Volksthümliches aus Österreichisch-Schlesien“ der Ansicht, daß im 12. Jahrhunderte unter Herzog **Heinrich I. Deutsche**, und zwar **Franken** und vielleicht auch **Türinger**, in die Gauen Schlesiens gerufen wurden, um den dichten Wald zu roden und das Land zu besiedeln. Vorkommende Orts- oder Riedenbezeichnungen bei **Freiwaldau**, zum Beispiel „**Frankenhau**“, und die Dialektähnlichkeit unterstützen diese Ansicht. Als sicher ist anzunehmen, daß die Anlegung der Stadt **Freiwaldau** nach deutschem Rechte zu Anfang des 13. Jahrhunderts zu setzen sei. Die Gegend gehörte zum Fürstentume **Meiße**, dessen Landesherren um das Jahr 1200 die Fürstbischöfe von **Breslau** wurden. Sie errichteten in **Freiwaldau** eine **Vogtei**, wahrscheinlich in dem alten, jetzt noch bestehenden fürstbischöflichen Schlosse, und **Bischof Johannes Thurz** (1506—1520) verlieh **Freiwaldau** sein noch jetzt geltendes Stadtwappen. (Siehe Titelblatt.)

Die Einwohner betrieben anfangs **Wald- und Ackerbau**, dann aber auch **Bergbau**, und zwar auf **Eisen und Gold**. Die Namen „**Eisenberg**“, „**Im Stollen**“ und „**Goldkoppe**“ weisen noch darauf hin. Historisch sicher ist, daß das Haus **Fugger** in **Mugsburg** im 16. Jahrhunderte im Besitze des Städt-

chens Freiwaldau und des Goldbergwerkes auf der Goldkoppe war. Späterhin entwickelte sich die weitberühmte, noch jetzt bestehende und blühende Leinenindustrie.

Wechselreich waren die Gescheide von Freiwaldau im Laufe der Zeiten. Wassersnot, Feuersbrünste, Hungersnot und Seuchen bedrohten und schädigten es, gleichwie Feinde in den vielfachen Kriegsnoten, so die Schweden im Dreißigjährigen Kriege und die Preußen in den Kriegen der Kaiserin Maria Theresia gegen Friedrich den Großen.

Erst die Segnungen der letzten langen Friedenszeiten hatten jene ersichtliche Zunahme der Stadt zur Folge, wie sie voraus nachgewiesen ist.

In der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts entwickelte ein Mann segensreiches Wirken, nicht nur für seinen Geburtsort Gräfenberg, sondern auch für die Stadt Freiwaldau. Vinzenz Prießnitz, am 4. Oktober 1799 geboren, erfand seine allbekannte Methode des Wasserheilverfahrens und sein Welkruf zog Hunderte und Tausende nach Gräfenberg und, als dieses die Menge der Kurgäste nicht mehr fassen konnte, nach Freiwaldau. Regierende Fürsten, Adelige, Geistliche und Bürgerliche aus aller Herren Länder, darunter viele Berühmtheiten, kamen und brachten den beiden Orten große Einkünfte und trugen so außerordentlich zu ihrem Aufblühen bei.

Welch vornehme Gesellschaft in Gräfenbergs goldenen Tagen zu Anfang der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts in Freiwaldau-Gräfenberg weilte, das weisen nebst den alten Kurlisten manche Namensverzeichnisse aus, so das Chronikbuch in der St. Anna-Kapelle am Kreuzberg und der im Stadtarchive befindliche Sammlungsbogen für eine Wasserleitung zu dem vom Kurgaste Freiherrn von Wesselenyi vorgeschlagenen öffentlichen Garten.

Von hervorragenden Einwohnern der Stadt wären weiters zu nennen der als Opernkomponist berühmte Karl Ditters von Dittersdorf, der im Jahre 1773 Amtshauptmann in Freiwaldau wurde und dem der Fürstbischof von Breslau, Graf Schaßgotzsch, 1785 die herrschaftliche Meierei Hofhau im Nachbartale schenkte, aus dem Ditters das Dörfchen Dittershofschuß, derzeit ein beliebter Ausflugsort.

## Zur Benennung der neuen Stadtteile, Plätze und Straßen.

Gutgewählte Namen für Stadtteile und Verkehrswege tragen nicht wenig dazu bei, eine Stadt und ihre Einwohnerschaft zu charakterisieren. Wie öde ist es hingegen, wenn man in einer Stadt oder einem Orte so simple,

wenigjagende Bezeichnung findet, wie: Neu-, Schul-, Fabriks-, Wasser-, Kasern- (statt Kasernen-), Alder-, Vorgarten-, Gasometergasse und dergleichen. (Siehe „Grundzüge der modernen Städtebaukunde“, Seite 22.)

Man wähle also besser Namen nach geographischer Orts- oder Richtungsbezeichnung; Namen von historischer Bedeutung oder solcher großer Männer oder Frauen des Volksstammes, des Landes oder der Stadt; Namen nach Wohltätern und Förderern der Stadt. Uebergebrachte Bezeichnungen von Stadtteilen, Ortschaften und Rieden behalte man aber bei.

Auch für Freiwaldau-Gräfenberg wäre diese Gepflogenheit zu empfehlen und hierzu könnten auch die Daten der Stadtgeschichte verwendet werden.

Zur leichteren Besprechung der vornehmlichsten neuen Manungen hat der Verfasser im obigen Sinne ihnen und auch den wichtigsten Brücken Namen beigelegt. Es sei aber ausdrücklich betont, daß dies nur aus diesem praktischen Grunde geschah und durch diese Vorschläge keineswegs der Namensgebung seitens der Stadtvertretung vorgegriffen sein soll, der hierzu das alleinige Recht zusteht.



Abchnitt V.

## Einteilung des gesamten Stadtgebietes nach Bezirken.

Aus Gründen der Verwaltung und der Orientierung, sowie aus postalischen Gründen ist es angezeigt, ein Stadtgebiet in entsprechende Bezirke einzuteilen. In Freiwaldau kann man derzeit folgende Katastral- oder Ortsbezeichnungen hinsichtlich der ganz oder teilweise verbauten Stadtteile erkennen:

Stadt Freiwaldau, Vorstadt Freiheit, Dorf Freiwaldau, Ortlichkeit Kaulwiesen, Kolonie Dittrichstein, Ortlichkeit Schleißgärten, das Bahnhofsviertel; die Nieden Wildtafel, Hofestück und ferner der Kurort Gräfenberg mit der Kolonie Gräfenberg.

In Zukunft, wenn die Stadt sich ausbreitet, könnte folgende Bezirkseinteilung vorteilhaft sein, wie es Blatt III des Stadtbauplanes zeigt.

### I. Bezirk.

#### Innere Stadt Freiwaldau.

Umfaßt: Die alte Stadt, das neue Viele-Viertel und dazu den Stadtpark.

Grenzen: Die Linie, in welcher das beim Wasserleitungschloße vom Kreuzberg kommende Bächlein läuft, bis zur Bergstraße; dann diese selbst; weiters die 7. Vielebrücke (Reichsbrücke); die Viele abwärts bis zum „Klang“; die Leinen-Gasse (VIII); das Endstück der Schiller-Gasse; 11. Starigbrücke (Schiller-Brücke); die Starig aufwärts bis zur 9. Starigbrücke (Kaiserbrücke); Straße III bis zur 5. Mühlgangbrücke; Teil der Brauhausgasse; Nordostwand der Freiheit; Ditters-Straße (XVIII) bis zur 4. Vielebrücke (Parkbrücke); die Viele aufwärts bis zur 3. Vielebrücke (Papier-Brücke); Straße XXIII und Stadtparkstraße XIX bis zum Eintritte in den Stadtpark, dann dessen Grenze bergaufwärts bis zum Frankenhau und schließlich die östliche Stadtgebietsgrenze bis zur Linie des Kreuzbergbächleins.

### II. Bezirk.

#### Vorstadt Freiheit.

Umfaßt: Die alte Vorstadt Freiheit und die Kreuzberg-Lehne oberhalb des rechten Viele-Ufers.

Grenzen: Nördlich die Grenzen des I. Bezirkes, und zwar vom Frankenhau bis zur 5. Mühlgangbrücke; dann in der Hutberglehne aufwärts der Straßenzug LXXX und der Schluß des Hutberg-Grenzweges; weiters die Grenze von Buchelsdorf und schließlich südöstlich die Stadtgebietsgrenze bis zum Frankenhau.

### III. Bezirk.

#### Vorstadt Kaulwiesen.

Umfaßt: die „Kaulwiesen“ genannten Gelände östlich der Ziegenhalfer-Straße; die Talgründe der Viele und Starig, die am Zusammenlaufe beider liegen; die Ortlichkeit „Im Stollen“; schließlich die Lehne des Gräfenberges, die von der Starig bis zur Bahnlinie aufsteigt.

Grenzen: Südlich die Grenzen des I. Bezirkes bis zur 10. Starigbrücke, dann der Anjang des „Musikanten-Steiges“ und danach die bis zur Grenze von Böhmischdorf führende Eisenbahnlinie; nördlich dann die Gemeindegrenze von Böhmischdorf; schließlich die östliche Stadtgebietsgrenze auf der Lehne der Goldtoppe bis zum Kreuzbergbächlein.

### IV. Bezirk.

#### Vorstadt Dittrichstein.

Umfaßt: die Kolonie Dittrichstein samt der Lehne des Hutberges darüber; die „Schleißgärten“; das Bahnhofsviertel und schließlich das Verbaungsgebiet am Fuße des Gräfenberges nördlich des Bahnhofes.

Grenzen: Östlich die Grenzen des II. Bezirkes von Süden her bis zur 5. Mühlgangbrücke; dann die Grenzen des I. und III. Bezirkes bis zum Punkte A an der Bahnlinie; dann die Verbaungsgrenze am Fuße des Gräfenberges, und zwar die Linie A, B, C. Weiters geht die Grenze hinab bis zum Bahnüberlasse H, dann Teile der Lindewieser-Straße, Weichenstraße LXXXVI, Straße LI bis zur Köpenick-Straße (I); dann diese und den Anjang des Weges LXXXVI entlang, danach schließlich die südliche Stadtgebietsgrenze bis Buchelsdorf im Südosten.

### V. Bezirk.

#### Vorort Wildtafel.

Umfaßt: die Nieden Wildtafel und Hofestück, sowie den Talgrund der Starig.

Grenzen: Östlich die Grenze des IV. Bezirkes, im Norden die Verbindungsgrenze C, D, E, F, G unterhalb des Färberbüschels, wozu noch die Gebiete des neuen Friedhofes und des Epidemiespitals kommen; im Westen die Gemeindegrenze gegen Nieder-Lindewiese, endlich im Süden die Stadtgebietsgrenze.

## VI. Bezirk.

### Kurort Gräfenberg.

Dieser Bezirk umfaßt die Gebiete des Gräfenberges, des Hellenberg-Kammes, des Eisenberges und des Färberbüschels und birgt den Kurort Gräfenberg, die dorftartige Ansiedlung Gräfenberger Kolonie im Graben des Gräfenberger Baches und den Weiler „Drei Häuser“ (auch „Glaube, Hoffnung und Liebe“ genannt) auf der östlichen Lehne des Gräfenberges, sowie den Weiler „Parselle“ (Helle gleich Lichtung) an der westlichen Grenze des Stadtgebietes.

Grenzen: Gegen Osten und Süden die Grenzen des III., IV. und V. Bezirkes; im Westen und Norden die Stadtgebietsgrenze.

Im Stadtbauplane ist auch das zur fernerer Ausdehnung des Kurortes bestimmte Gebiet eingezeichnet. Wie ersichtlich, hat der Kurort bereits die Grenze des Stadtgebietes nach Norden überschritten und sich auch auf das anstoßende Gemeindegebiet von Böhmischdorf ausgedehnt.

Wenn ein Ort auf zwei so verschiedenen Verwaltungsgebieten wie Stadt und Dorf liegt, so ergibt sich ein zwitterhafter Zustand, der mannigfache Nachteile und Anzudämmlichkeiten bringt und in Zukunft unhaltbar werden würde. Daher wäre im Allgemeininteresse hier Abhilfe erforderlich. Diese ließe sich naturgemäß am besten dadurch erreichen, daß seitens der Stadtgemeinde Freiwaldau ein entsprechend großes Gelände zur Weiterentwicklung des Kurortes von der Gemeinde Böhmischdorf erworben werde.

Zum Kurgebiete von Gräfenberg gehört nebst dem Verwaltungsgebiete auch ein weites Gebiet von Anlagen und Promenaden, vor allem als wesentlicher Bestandteil die Gräfenberger Kolonie mit ihrem unvergleichlich schönen Rundgange; weiters das große Waldgebiet im Nordwesten auf dem Gebirgsstocke des Hirschbäckammes mit seinen vielen prächtigen Waldwegen und köstlichen Quellen. Dieses Waldgebiet liegt aber nicht mehr im Stadtgebiete.



## Abchnitt VI.

### Der Verkehr.

Eine der wichtigsten Anforderungen, die man an eine gut ausgebaute Stadt stellt, ist die eines wohlgeordneten, systematisch angelegten Verkehrsnetzes. Es ist dies ein Fundament, auf welchem der Stadtbauplan aufgebaut werden muß. (Eingehendes über den Verkehr bringt der Abschnitt VII der „Grundzüge der modernen Städtebaukunde“.)

Der Gesamtverkehr einer Stadt teilt sich in den Fernverkehr und in den Ortsverkehr.

#### A. Der Fernverkehr.

Freiwaldau liegt an der Linie der k. k. österreichischen Staatsbahnen, die von Olmütz über Mährisch-Schönberg, Hannsdorf, Nieder-Lindewiese, Freiwaldau und dann weiter über Niklasdorf nach Ziegenhals führt. Von Nieder-Lindewiese zweigt eine Bahnlinie nach Jauernig, beziehungsweise nach Weidenau, ab.

Diese Bahnverbindungen dürften für absehbare Zeiten genügen. Jedenfalls sind aber für die Stadt Freiwaldau und den Kurort Gräfenberg, die beide in erfreulichem Aufblühen sich befinden, Sitzungsverbindungen in den Richtungen nach Wien und nach Troppau und Breslau anzustreben.

Zu den Bahnführungen wäre zu bemerken, daß es ein Fehler war, die Linie nach Jauernig—Weidenau von der Heinen Station Nieder-Lindewiese abzweigen zu lassen, anstatt naturgemäß von dem Bahnhofe der größten Ansiedlung in der Gegend, das ist der Stadt Freiwaldau.

Die Strecke von Gemärke nach Nieder-Lindewiese beträgt 2,5 km; eine solche von Gemärke nach Freiwaldau würde 4,25 km betragen haben. Der Unterschied ist also nur 1,75 km, und die Kosten dieser Verlängerung würden reichlich durch die Vorteile ausgewogen worden sein, die ein direkter und rascherer gegenseitiger Verkehr der Anwohner der Bahnstrecke mit der Stadt Freiwaldau und ihren Geschäftsbetrieben einerseits, sowie als Abzweiggebiet andererseits geboten hätte.

Zur Behanlagung sei weiters gesagt, daß auch bei Freiwaldau der Fehler begangen wurde (siehe „Städtebaukunde“, Seite 34), die Bahntrassen

innerhalb des Stadtgebietes teilweise auf der Bodenfläche zu führen, so daß sie infolge der Bahnkreuzungen im Niveau den Verkehr zwischen Stadt und Kurort und zwischen T r e i w a l d a u und L i n d e w i e s e durch zeitweise Abperrungen beeinträchtigen und durch die Möglichkeit von Fahrlässigkeiten und bösen Zufällen auch gefährden; ein Uebelstand, der bei zunehmendem Bahnverkehre immer ärger werden wird.

## B. Ortsverkehr.

Zu diesem sei im besonderen auf die betreffenden Abhandlungen in der „Städtebaukunde“, Seite 37 u. ff., hingewiesen und hiedon folgendes angeführt:

### Elemente der Straßen und Wege.

Diese sind: Fahrbahnen, Gehsteige (Trottoirs), Baumreihen, weiters Borstreifen, Vorgärten und schließlich Rasenstreifen.

Die Wagenspur, d. h. die Straßenbreite, die ein breiter Wagen samt Sicherheitsabstand benötigt, beträgt 2.50 m, daher eine einspurige Fahrbahn 2.50 m, eine zweispurige 5.00 m, eine dreispurige Fahrbahn 7.50 m mißt. Das sind Mindestmaße. Bei stark frequentierten oder von Kraftwagen viel benützten Straßen oder bei starken Krümmungen sind entsprechend verbreiterte Maße erforderlich.

Zur Not können aber in engverbauten alten Stadtteilen obige Maße eingeschränkt werden, und zwar die Zweispur auf 4.50 m und die Dreispur auf 7.00 m. Hierbei hat man aber schon zu gewärtigen, daß ausweichende Fuhrwerke knapp an den Rand des Gehsteiges fahren und zum Teile in diesen überhängen.

Die Gangspur, das heißt die Wegbreite, die ein Mensch zum unbehinderten Gehen benötigt, beträgt 0.65 m, für ein Paar 1.30 m, für zwei Paare 2.60 m.

Der Radfahrweg mißt 1.50 m.

Der Borstreifen, das ist ein Grundstreifen zwischen Straßen- und Bauflucht (siehe „Städtebaukunde“, Seite 40), kann 0.60—3.00 m messen.

Verhältnis der Fahrbahn zu den Gehsteigen. Benennt man die gesamte Straßenbreite mit S, die Fahrbahnbreite mit F und die Gehsteigbreite mit G, so erhält man folgende Erfahrungsformeln:

Bei gewöhnlichen, nicht zu breiten Straßen mit starkem Fahrverkehre:

$$F = \frac{3}{5} S \quad G = \frac{2}{5} S$$

Bei denselben Straßen mit minder lebhaftem Fahrverkehre:

$$F = \frac{S}{2} \quad G = \frac{S}{4}$$

Bei sehr breiten Straßen wird sich G im Verhältnisse zu S verringern.

Im allgemeinen ist zu sagen, daß eine Straße mit breiten Gehsteigen einen freundlicheren Eindruck macht, als mit schmalen; auch ist es wirtschaftlich und hygienisch, die kostspieligeren und stauberzeugenden Fahrbahnen so schmal, als es angeht, zu machen.

Vorgärten soll man nicht unter 5.00 m Tiefe annehmen, wenn ihre Bepflanzung gedeihen soll. Vorgärten, in welchen Alleebäume stehen, sollen 7.00 m Tiefe erhalten, bei kleineren Baumgattungen weniger. Für den Grundstreifen, den eine Baumreihe benötigt, werden 2.00 m angenommen, und zwar 1.90 m für die durch die Baumgrube gebildete Baumscheibe und dazu 0.10 m für den daneben laufenden, 0.20 m breiten Randstein der Straße, welcher 0.10 m übergreifen kann. Für einen großen Alleebaum, der sich voll entwickeln und dann nicht verkümmern soll, ist eine Baumgrube von 1.90 m Durchmesser notwendig, welche möglichst tief mit guter Erde zu füllen ist. Bei Setzung von kleineren Baumgattungen oder in Straßen, die für immer ungepflastert bleiben, kann man unter dieses Maß gehen, jedoch soll die Baumscheibe nie schmaler als 1.00 m sein.

Baumreihen. Alleebäume mit großen Kronen müssen von hohen Gebäuden mindestens einen Abstand von 6.00 m (vom Baumstamme zum Gebäude gemessen) haben, sonst verbrennen die reflektierten Sonnenstrahlen die zugewendeten Baumhälften. Bei kleineren Baumgattungen (z. B. Kugelakazien) oder schmalen Bäumen (z. B. Pappeln) oder bei Bäumen, die stets zusammengeschnitten werden, kann unter dieses Maß gegangen werden, ist jedoch unter 4.50 m nicht rätklich.

Die Abstände der Bäume in einer Baumreihe sollen je nach der Größe der Baumgattungen 6.00—7.00 m (gemeiniglich 9 Schritte) voneinander betragen. Stehen die Baumreihen einer Allee weniger als 6.00 m voneinander ab, so darf man die Bäume nicht mehr gerade gegenüber, sondern muß sie im Zickzack setzen.

Bei allen Baumsetzungen muß darauf geachtet werden, daß die Bäume gleich den richtigen Ort und die richtige Höhenlage bekommen und nicht etwa bei Straßenänderungen wieder entfernt werden müssen.

Angezeigt ist es, in Orten, wo starker Radfahrverkehr besteht, neben dem Fahrdamme auch besondere Wege für Radfahrer anzuordnen.

### Gefälle der Verkehrswege.

Um einen glatten Verkehr im Stadtgebiete zu ermöglichen, dürfen die Gefälle der Straßen, Gassen und Plätze nicht bedeutend oder gar steil sein.

Daher sind bei Straßenführungen namhafte Höhenunterschiede zu vermeiden. Im allgemeinen ist neu anzulegenden Straßen ein möglichst geringes Gefälle zu geben; dieselben dürfen aber wegen der Entwässerung nie vollkommen horizontal gelegt werden. Für Steigungen im unebenen Gelände sind 3—5%, höchstens 6% anzunehmen.

### Sicherung gegen Überschwemmungen.

Bei Anlage von Verkehrswegen in den Talböden der beiden Flüsschen muß stets darauf geachtet werden, daß diese Wege und mit ihnen die Baulichkeiten so hoch zu legen sind, so daß sie für alle Zeiten den Gefahren des Hochwassers entrichtet sind. Die Angaben hiefür haben die Staatstechniker zu machen, welche kürzlich die Regulierung der Flußläufe durchgeführt haben.

Nach diesen grundsätzlichen Annahmen werden sich für eine Stadt von der Größe Freiwaldaus folgende Gattungen und Formen (Typen) von Verkehrswegen ergeben. Sie sind derart angenommen, daß sie einerseits nicht zu breit, also zu kostspielig, und andererseits aus verkehrstechnischen und hygienischen Gründen nicht zu schmal sind. Zur folgenden Zusammenstellung mögen die Bezeichnungen dienen:

Fb = Fahrbahn	Bm = Baumreihe
Gst = Gehsteig	Vst = Vorstreifen
Vrg = Vorgarten	Rdf = Radfahrweg
Ras = Rasenstreifen	Grb = Graben oder Rinnsal

### Gattungen und Formen der Verkehrswege.

(Siehe Blatt IV des Stadtbauplanes.)

#### I. Gattung.

##### Verkehrswege in den eng verbauten Stadtteilen.

(Verringerte Ausmaße.)

Form 1. — 3spuriger Hauptverkehrsweg (Straße)

$$\frac{\text{Gst} \quad \text{Fb} \quad \text{Gst}}{2.50 + 7.00 + 2.50}$$

12.00 m.

Form 2. — 3spuriger Verkehrsweg (engere Straße)

$$\frac{\text{Gst} \quad \text{Fb} \quad \text{Gst}}{2.00 + 7.00 + 2.00}$$

11.00 m.

Form 3. — 2spuriger Verkehrsweg (breitere Gasse)

$$\frac{\text{Gst} \quad \text{Fb} \quad \text{Gst}}{2.00 + 5.00 + 2.00}$$

9.00 m.

Form 4. — 2spuriger Verkehrsweg (mittlere Gasse)

$$\frac{\text{Gst} \quad \text{Fb} \quad \text{Gst}}{2.00 + 4.50 + 2.00}$$

8.50 m.

Form 5. — 2spuriger Verkehrsweg (engere Gasse)

$$\frac{\text{Gst} \quad \text{Fb} \quad \text{Gst}}{1.75 + 4.50 + 1.75}$$

8.00 m.

Form 6. — 1spuriger Verkehrsweg (Gäßchen)

$$\frac{\text{Vst} \quad \text{Fb} \quad \text{Gst}}{0.50 + 2.50 + 2.00}$$

5.00 m.

(Mindestmaß. — Der Vorstreifen schützt vor dem Anfahren der Wagen an die Häuser.)

#### II. Gattung.

##### Verkehrswege im unverbauten oder teilweise verbauten Stadtgebiete.

A. Verkehrswege ohne Baumreihen und ohne Vorgärten.

Form 7. — 3spuriger Verkehrsweg (Straße)

$$\frac{\text{Gst} \quad \text{Fb} \quad \text{Gst}}{2.50 + 7.50 + 2.50}$$

12.50 m.

Form 8. — 2spuriger Verkehrsweg (Gasse)

$$\begin{array}{ccc} \text{Gst} & \text{Fb} & \text{Gst} \\ 2.50 & + 5.00 & + 2.50 \\ \hline & 10.00 \text{ m.} & \end{array}$$

(Unter das Breitenmaß von 10.00 m soll man in der Regel bei neu anzulegenden Straßen nicht gehen.)

Form 9. — 2spuriger Verkehrsweg (engere Gasse)

$$\begin{array}{ccc} \text{Gst} & \text{Fb} & \text{Gst} \\ 1.50 & + 5.00 & + 1.50 \\ \hline & 8.00 \text{ m.} & \end{array}$$

(Mindestmaß bei kurzen, verkehrsarmen Gassen.)

Form 10. — Weg zwischen Gärten (Hilfsweg)

$$\begin{array}{cc} \text{Fb} & \text{Gst} \\ 2.50 & + 1.00 \\ \hline & 3.50 \text{ m.} \end{array}$$

(Im Notfalle zum Befahren mit Feuerspritzen, ohne Gefährdung der Fußgänger.)

B. Verkehrswege mit je 5.00 m tiefen Vorgärten, aber ohne Baumreihen.

(Geringerer Fahrverkehr und kürzere Strecken.)

Form 11. — 2spuriger Verkehrsweg, Vorgärten (Straße)

$$\begin{array}{ccccc} \text{Vrg} & \text{Gst} & \text{Fb} & \text{Gst} & \text{Vrg} \\ 5.00 & + 2.50 & + 5.00 & + 2.50 & + 5.00 \\ \hline & 20.00 \text{ m;} & \text{ohne Vorgärten} & 10.00 \text{ m.} & \end{array}$$

Form 12. — 2spuriger Verkehrsweg, Vorgärten (breitere Gasse)

$$\begin{array}{ccccc} \text{Vrg} & \text{Gst} & \text{Fb} & \text{Gst} & \text{Vrg} \\ 5.00 & + 2.00 & + 5.00 & + 2.00 & + 5.00 \\ \hline & 19.00 \text{ m;} & \text{ohne Vorgärten} & 9.00 \text{ m.} & \end{array}$$

Form 13. — 2spuriger Verkehrsweg (mittlere Gasse)

$$\begin{array}{ccccc} \text{Vrg} & \text{Gst} & \text{Fb} & \text{Gst} & \text{Vrg} \\ 5.00 & + 2.00 & + 4.50 & + 2.00 & + 5.00 \\ \hline & 18.50 \text{ m;} & \text{ohne Vorgärten} & 8.50 \text{ m.} & \end{array}$$

Form 14. — 2spuriger Verkehrsweg, Vorgärten (engere Gasse)

$$\begin{array}{ccccc} \text{Vrg} & \text{Gst} & \text{Fb} & \text{Gst} & \text{Vrg} \\ 5.00 & + 1.75 & + 4.50 & + 1.75 & + 5.00 \\ \hline & 18.00 \text{ m;} & \text{ohne Vorgärten} & 8.00 \text{ m.} & \\ & & & & \text{(Mindestmaß.)} \end{array}$$

C. Baumstraßen mit 2 Baumreihen (Alleen).

Form 15. — 3spurige Baumstraße mit großen Bäumen; Radfahrweg; Vorgärten (je 5.00 m tief)

$$\begin{array}{ccccccc} \text{Vrg} & \text{Gst} & \text{Rdf} & \text{Bm} & \text{Fb} & \text{Bm} & \text{Gst} & \text{Vrg} \\ 5.00 & + 2.25 & + 1.50 & + 1.00 & + 7.50 & + 1.00 & + 2.25 & + 5.00 \\ \hline & 25.50 \text{ m;} & \text{ohne Vorgärten} & 15.50 \text{ m.} & & & & \end{array}$$

Form 16. — 2spurige Baumstraße mit mittleren Bäumen; Vorgärten

$$\begin{array}{ccccccc} \text{Vrg} & \text{Gst} & \text{Bm} & \text{Fb} & \text{Bm} & \text{Gst} & \text{Vrg} \\ 5.00 & + 2.25 & + 1.00 & + 5.50 & + 1.00 & + 2.25 & + 5.00 \\ \hline & 22.00 \text{ m;} & \text{ohne Vorgärten} & 12.00 \text{ m.} & & & \end{array}$$

Form 17. — 2spurige Baumstraße mit kleinen oder schmalen Bäumen; Vorgärten

$$\begin{array}{ccccccc} \text{Vrg} & \text{Gst} & \text{Bm} & \text{Fb} & \text{Bm} & \text{Gst} & \text{Vrg} \\ 5.00 & + 1.75 & + 1.00 & + 4.50 & + 1.00 & + 1.75 & + 5.00 \\ \hline & 20.00 \text{ m;} & \text{ohne Vorgärten} & 10.00 \text{ m.} & & & \end{array}$$

Form 18. — 2spurige Baumstraße mit mittleren Bäumen; Radfahrweg; nur einerseits Vorgärten

$$\begin{array}{ccccccc} \text{Vrg} & \text{Gst} & \text{Bm} & \text{Fb} & \text{Rdf} & \text{Bm} & \text{Gst} \\ 5.00 & + 1.75 & + 1.00 & + 5.00 & + 1.50 & + 1.00 & + 2.25 \\ \hline & 17.50 \text{ m;} & \text{ohne Vorgärten} & 12.50 \text{ m.} & & & \end{array}$$

D. Berg- und Parkstraßen.

Form 19. — 2spurige Bergstraße mit 2 Baumreihen und Radfahrweg; nach Erfordernis seitliche Wassergräben oder Rinnfale (0.75—1.00 m)

Gst	Bm	Rdf	Zb	Bm	Gst
2.25	+ 1.00	+ 1.50	+ 5.50	+ 1.00	+ 2.25
13.50 m.					

Form 20. — 2spurige Bergstraße mit 1 Baumreihe, nach Erfordernis seitliche Wassergräben oder Rinnfale (0.75—1.00 m)

Gst	Bm	Zb	Gst
2.25	+ 1.00	+ 4.50	+ 2.25
10.00 m.			

Form 21. — 2spurige Bergstraße, nach Erfordernis seitliche Wassergräben oder Rinnfale (0.75—1.00 m)

Gst	Zb	Gst
1.50	+ 5.00	+ 2.00
8.50 m.		

Form 22. — 2spurige Parkstraße, nach Erfordernis seitliche Wassergräben oder Rinnfale (0.75—1.00 m)

Gst	Zb	Gst
2.00	+ 4.50	+ 2.00
8.50 m.		

E. Baumstraßen mit 1 Baumreihe.  
(Halb-Alleen.)

Form 23. — 2spurige Halb-Allee mit großen Bäumen; Radfahrweg; Vorgärten

Brg	Gst	Bm	Rdf	Zb	Gst	Brg
5.00	+ 2.00	+ 1.00	+ 1.50	+ 5.00	+ 2.00	+ 5.00
21.50 m; ohne Vorgärten 11.50 m.						

Form 24. — 2spurige Halb-Allee mit großen Bäumen; Vorgärten

Brg	Gst	Bm	Zb	Gst	Brg
5.00	+ 1.75	+ 1.00	+ 4.50	+ 1.75	+ 5.00
19.00 m; ohne Vorgärten 9.00 m.					

F. Kaistraßen.

Form 25. — 2spurige Kaistraße mit Radfahrweg und 1 Baumreihe; Vorgärten

Brg	Gst	Rdf	Zb	Bm	Gst
5.00	+ 1.60	+ 1.50	+ 5.50	+ 1.00	+ 2.40
17.00 m; ohne Vorgärten 12.00 m.					

Form 26. — 1spurige Kaistraße mit 1 Baumreihe; Vorgärten

Brg	Gst	Zb	Bm	Gst
5.00	+ 1.30	+ 3.00	+ 1.00	+ 1.70
12.00 m; ohne Vorgärten 7.00 m.				

Bei der Anlage neuer Verkehrswege können je nach Umständen die 26 vorstehend gezeigten Formen angewendet werden, in besonderen Fällen auch andere Formen, und zwar breitere, jedoch sind diese stets mit Bezug auf die voraus angegebenen Elemente der Straßen und Wege anzunehmen.

Bezüglich der Baumstraßen ist im allgemeinen zu sagen, daß es verfehlt wäre, jede neue Straße mit Baumreihen zu versehen. Das wäre ein Zuviel und würde noch ein größeres Einerlei erzeugen, als der gänzliche Mangel an Baumstraßen. Es muß also auch in den Baumpflanzungen eine Abwechslung, die dem Orte Reiz gibt, herrschen. Halb-Alleen werden sich besonders für jene Straßen eignen, die die Richtung von Osten nach Westen haben und wo die nach Norden gelegenen Häuserfronten stets im Schatten liegen, daher dort Bäume nicht gut gedeihen werden und auch nicht notwendig sind.

**Verkehrsrück.**

(Siehe Blatt II des Stadtbauplanes.)

Es seien nun die bestehenden, sowie die künftig erforderlichen Hauptverkehrsadern für das Stadtgebiet angeführt; sie bilden samt den zugehörigen Brücken über die beiden Flüsschen das Hauptgerippe des Verkehrsrückes, welches den Hauptverkehr im Stadtgebiete und nach auswärts regelt. An

daselbe haben sich alle anderen Verkehrswege anzuschließen; der Stadtbauplan erbringt hierzu die ersichtlichen Vorschläge.

Im allgemeinen werden sich vier Hauptrichtungen des Verkehrs ergeben, und zwar von den drei einmündenden Tälern und von Gräfenberg in die Stadt. Derzeit vermitteln den Fahrverkehr in diesen Richtungen:

der Straßenzug: Lindewieser=Strasse; Bahnhofstraße; Rudolfs-Gasse mit Rudolfs-Platz zum Hauptplatze oder Ringplatze;

der Straßenzug: Ziegenhaller=Strasse; Raymann=Platz; Raymann-Gasse zum Hauptplatze;

der Straßenzug, der von Buchelsdorf durch die Ober=Freiheit und Freiheit, und umbiegend um die „böse Ecke“ durch die Brauhausgasse, auf den Ringplatz führt;

die Gräfenberger Allee, die vom Kurorte zum Bahnhofe führt. von dem man weiter durch die Bahnhofstraße zum Zentrum der Stadt gelangen kann.

Diese Straßenzüge werden für ein zukünftiges, vergrößertes Freiwaldau=Gräfenberg nicht ausreichen. Sie haben ferner folgende Nachteile: Der Verkehr vom Westen und Süden aus den Tälern zum Herzen der Stadt und aller Durchzugsverkehr muß durch den, an engster Stelle nur 6-75 m messenden Engpaß der Rudolfs-Gasse bei ihrer Einmündung auf den Ringplatz gehen. Weiters muß der Fahrverkehr nach und von Gräfenberg die Geleise westlich des Bahnhofes im Niveau überkreuzen.

Die Hauptstraßenzüge müssen daher für die Zukunft verbessert und vermehrt werden.

In dieser Hinsicht seien nachfolgende Vorschläge erbracht und hiebei auch Grundsätzliches erörtert und Einzelheiten besprochen.

Demzufolge ergeben sich für das vergrößerte Freiwaldau=Gräfenberg folgende Hauptverkehrsadern:

#### a) Hauptstraßenzüge der Stadt.

Der Straßenzug: Lindewieser=Strasse, Bahnhofstraße, Rudolfs-Platz, Rudolfs-Gasse.

Die von Nieder=Lindewiese herkommende Reichsstraße ist als Landstraße mit seitlichen Gräben gebaut. Sobald eine Landstraße durch verbautes Stadtgebiet zu führen hat, ist sie aber demgemäß umzugestalten.

Als Verkehrsader für den Hauptverkehr nach Westen und auch für Kraftfahrzeuge dienend, muß die Lindewieser=Strasse eine dreispurige Bahnbahn erhalten; weiters wäre sie als Allee zu gestalten und wird ein eigener Radfahrweg sehr angezeigt sein; endlich sind Vorgärten anzunehmen. Daher ist diese Straße in Zukunft nach Form 15 herzustellen, derzeit aber schon alle dies hindernden Bauten und Anlagen hintanzuhalten.

Diese Ausmaße der Straße hätten jedoch nur vom Beginne an der Stadtgrenze bis zum Bahnüberlasse H zu gelten; weiterhin zur Stadt müßten sie infolge der Verbauung ermäßigt werden.

Beim Straßenplatze unterhalb des Bahnhofes (im Plane mit L bezeichnet) beginnt die Bahnhofstraße. Hier möge gesagt werden, daß der Name dieser Straße ein ebenso unrichtiger als langweiliger ist. Jeder Fremde empfindet dies. Die Straße führt nicht direkt zum Bahnhofe, sondern gegen Lindewiese, und nur ihre Abzweigung geht zum Bahnhofe. Für diese möge der Name bleiben; aber für die Straße selbst wäre doch ein gefälligerer zu wählen. Nachdem Kaiser Josef II. im Jahre 1769 bei seinem Besuche Freiwaldaus durch diese Straße einzog, könnte man sie „Kaiser Josef=Zeile“ nennen. Dieser historisch begründete Name hat wohl einen anderen Klang und gibt ein anderes Ansehen, als die allorts vorkommende Bezeichnung „Bahnhofstraße“.

Da der besagte Straßenzug eine Hauptverkehrsader mit Kraftwagenverkehr ist, so wäre seine Bahnbahn durchwegs dreispurig anzunehmen, und zwar die Lindewieser=Strasse vom Bahnüberlasse H bis zum Straßenplatze L nach Form 7, wozu südwärts noch 5 m tiefe Vorgärten kämen, und die Kaiser Josef=Zeile ebenfalls nach Form 7, aber ohne Vorgärten.

In der Rudolfs-Gasse, angefangen von der 9. Stariß=Brücke (die man „Kaiserbrücke“ nennen könnte), bis zum Rudolfs-Platze, ist auch Form 7 anzunehmen; von da aber würde eine solche Breite nur mit großen Opfern durchgeführt werden können. Daher wird man sich mit Form 3 begnügen müssen. Dafür wird man einer Verkehrsbehinderung dadurch, begegnen, indem man das Gäßchen vom Rudolfs-Platze zum Hauptplatze erweitert (Form 3) und somit den Verkehr ins Herz der Stadt teilt. Diesen erweiterten Verkehrsweg in der Altstadt (im Plane mit I bezeichnet) könnte man „Johannes Thurnzo=Gasse“ benennen.

Die von Lindewiese und weiter herkommende Reichsstraße hat den Übelstand, daß sie einmal am Ende von Nieder=Lindewiese und dann zu Anfang von Freiwaldau die Bahn im Niveau kreuzt; weiters, daß sie, sich zum Färberbüschel hinaufziehend, eine unnötige, sogenannte verlorene Steigung hat. Beide Umstände sind für einen glatten Verkehr ungünstig und ersterer auch gefahrbringend. Man könnte dem abhelfen, indem man eine Straße unterhalb, und zwar zwischen dem Bahngeleise und der Stariß legt. Diese Straße LXXXVII, in Form 7 erstellt und überdies mit einem Radfahrwege versehen, also 13-50 m breit, würde bei „Neunhaus“ in die Lindewieser=Strasse einmünden und dergestalt eine glatte und auch die direkteste Verbindung beider Orte geben. Da sie durch den Schuzwald für die Bleichenanlagen am Starißgrunde führt, würde sie dort durch einen Fichtenwald führen; gewiß ein interessanter Eintritt

in die Stadt. Da sie die Richtung nach Ramsau hat, könnte man sie Ramsauerstraße heißen. Weil es nicht wirtschaftlich wäre, zwei Hauptverkehrsadern zwischen Freiwaldau und Lindewiese herzustellen, so wird es Sache der Erwägung seitens der Stadtvertretung sein, welcher der beiden Linien, der bestehenden oberen oder der neuen unteren, der Vorzug zu geben sei, um sie danach auszugestalten.

Der Straßenzug: Ziegenhalslerstraße, Reichsbrücke (7), Rahnmannplatz, Rahnmann-Gasse, Hauptplatz.

Als Hauptstraßenzug vom Norden her hat diese Verkehrsader die gleichen Ausmaße wie die Lindewieserstraße zu erhalten, und zwar von der 12. Vielebriücke an der Buchelsdorfer Grenze bis zur 7. Vielebriücke die Form 15 mit eigenem Radfahrwege; von da an, wo die bestehende Verbauung eine solche Breite verhindert, wäre die Form 7 anzunehmen. Diese letztere Strecke, einerseits von der Viele und den alten Bäumen am „Klange“, andererseits von herrlichen Gärten begleitet, bildet eine besondere landschaftliche Schönheit der Stadt und sollte dergestalt für immer erhalten bleiben.

Die Rahnmann-Gasse ist durchwegs nach Form 7 zu gestalten und seinerzeit die den Verkehr störende rechtwinklige Ecke vom Hause Nr. 5 abzuschragen.

Der Straßenzug: Ober-Freiheit, Freiheit, Brauhausgasse, Hauptplatz.

Dieser ist von der Buchelsdorfer Grenze bis zur Brauhausgasse nach Form 7 zu gestalten. Diese Breite im Anfange einzuhalten, wird Schwierigkeiten begegnen, wäre aber sehr wünschenswert, denn diese Straße ist ja die Hauptverkehrsader zum oberen Vieltale und wird von Radfahrern viel befahren, daher auch ein eigener Radfahrweg angezeigt wäre.

Die Form 7 verlangt eine Gesamtbreite von 12,50 m; nachdem Freiheit und Ober-Freiheit jedoch breiter sind, so wären die überflüssigen Straßenflächen mit Rasenstreifen zu versehen, was nicht nur eine Zierde wäre, sondern auch die Staubbildung verminderte. Diese Rasenstreifen wären zwischen Fahrbahn und Gehsteig zu legen und könnten überdies noch Bäume oder Gesträuche und auch Blumenschmuck erhalten.

Hier sei allgemein gesagt, daß man bei der Regulierung bestehender Straßen keineswegs jene Gebäude, die hinter der neuen Baulinie zurückbleiben, seinerzeit beim Umbau in diese vorrücken soll. Die verbleibenden Rücksprünge werden eine angenehme, erwünschte Abwechslung in dem sonst eintönigen Gleichlaufe der Häuserfronten bringen. Bepflanzt man auch diese Rücksprünge, so geben sie Reiz der Straße. Man nehme nur einmal, was für ein hübsches Bild das einspringende Gärtchen beim Hause Nr. 71 der Rudolfs-Gasse bietet.

Der besprochene Straßenzug findet seinen Anschluß zum Hauptplatz

durch die Brauhausgasse. Die bekannte „böse Ecke“ zum Anfange dort muß aus Verkehrsrücksichten unbedingt abgeschragt werden. Die Brauhausgasse ist durchaus in Form 3 zu halten, denn sie hat überdies den durch die Dietrichstein-Gasse kommenden Verkehr aufzunehmen, der seinerzeit sehr stark werden wird.

Bisher geht aller Verkehr vom oberen ins untere Vieltal in besagter Linie durch den Engpaß der Rudolfs-Gasse mitten durchs Herz der Stadt. Dies ist derzeit schon an und für sich eine Verkehrsbeschränkung, besonders beim Transporte von Langhölzern. Bei einem künftig vermehrten Verkehre ist dies aber ganz unhaltbar. Es sind daher weitere Durchzugslinien durch die Stadt zu legen, die den Verkehr durch den Kern entlasten, besonders deshalb, damit nicht aller Schwerfuhrwerksverkehr über den Hauptplatz gehen muß.

Dies kann einmal dadurch geschehen, daß man von der Freiheit aus den Straßenzug: Mühlgasse, Prißnitz-Gasse, Wassergasse und Stollenweg reguliert, und zwar durchwegs in die Form 8 bringt. Die hierfür erforderliche Breite von 10,00 m ist unbedingt einzuhalten, da sie für einen solchen Hauptstraßenzug ohnehin das Mindestmaß bedeutet und nur eine zweispurige Fahrbahn vorschreibt. Auf der Strecke an der Schillerbrücke (11) bis zum Wesselenberg-Garten sollen die bestehenden Vorgärten zur Linken selbstverständlich verbleiben.

Die Schillerbrücke, deren Ausmaße kurzfristigerweise nur auf den augenblicklichen Verkehr angenommen wurden, obwohl zur Zeit ihrer Herstellung bereits die Regulierung des Stollenweges stattfand, muß künftighin erweitert und mit einem zweiten Gehsteige versehen werden.

Dieser Straßenzug wäre im besonderen für das Lastenfuhrwerk gedacht.

Eine zweite Umfahrungsstraße ist derart zu schaffen, daß man an Stelle des Hauses Nr. 52 von der Ober-Freiheit eine platzartige Verbindung XXII zur Viele führt und nun auf dem linken Ufer hinunter die Straße XVII bis zur Reichsbrücke (7) legt. Ihrem Wesen nach ist sie eine Kaiserstraße, daher könnte sie Vieltal-Kaiserstraße genannt werden. Sie hätte die Form 25 zu erhalten, also auch einen Radfahrweg und stadtsseitig Vorgärten.

Der Vieltal-Kaiserstraße hätte große Vorteile. Er würde, wie angestrebt, den Verkehr aus dem oberen Tale der Viele, also aus Buchelsdorf zur Ziegenhalslerstraße, zum Teile aufnehmen und dadurch eine Entlastung des Straßenzuges durch das Herz der Stadt bewirken.

Weiters werden durch den Kaiserstraße längs des auf dem Gebiete der aufgelassenen alten Bleichenanlagen, und des fürstbischöflichen Flößplanes projektierten Vieltal-Viertels sehr wertvolle Baulinien in einer Ausdehnung von 570 m geschaffen und oberhalb der Papierbrücke einer großen Anzahl von Grundbesitzern die Möglichkeit geboten, an ihm Häuser in einer Front-

länge von 230 m aufzuführen, wodurch eine Wertsteigerung der Gründe und des ganzen Viertels entsteht.

Nachdem längs dem rechten Ufer der Viele von der Reichsbrücke an bis zur neuen Papier-Brücke sich Grünanlagen befinden und weiter hinauf bis zur Grenze von Buchelsdorf eine Straße (XXIV) knapp am Ufer führt, so werden die 820 m langen Uferstrecken für alle Zeiten frei bleiben, und wenn nun dort der geplante Kai, von Willen und Häusern gesäumt, entstanden ist, so werden sich am gewundenen Laufe der Viele schöne, wechselnde Stadtbilder ergeben.

Auf diesem Straßenzuge, der durch ein vornehmes Willenviertel geht, dürfte nur leichtes Fuhrwerk verkehren.

#### Der Straßenzug zur Kreuzberg-Lehne.

Freiwaldau besitzt einen großen und sehr schönen Stadtpark. Leider sind aber die Zugänge dahin sehr ungünstig. Der eine ist die steile Bergstraße jenseits der Reichsstraßenbrücke; der zweite führt vom Schlossplatz um den kleinen Teich herum auf schmalen Weg und Steg und mehrfach im Winkel dahin, und schließlich führt als dritter Zugang von der Freiheit aus die unschöne und gewundene Parkgasse zum südwestlichen Ende des Parkes, den man erst durch einen schmalen Weg am Ufer oder über die Straße zum Kurhause Altvater betreten kann.

Aus diesem Grunde ist der Stadtpark für Fremde schwer auffindbar und machen seine Zugänge keinen günstigen Eindruck auf sie. Es ist daher geboten, direkte und vornehme Zugänge zu schaffen. Das könnte folgendermaßen geschehen:

Die nächste Verbindung für Fußgänger vom Herzen der Stadt zum Stadtpark liegt in der Linie, die vom Ringplatz durch die Kirchgasse, zuerst bei der Stadtpfarrkirche, dann beim alten Schlosse vorbei über den fürstbischöflichen Flößplan zur Tindal-Quelle führt. Von dort führt neben dem Bächlein im Einschnitte der Weg zum Stadtpark hinaus, der weiter auf den Kreuzberg und die Goldkoppe geht. Im Zuge dieser Linie ist nun ein Verkehrsweg über die frei werdenden Flößgründe zu führen, den man zur Besprechung „Tindal-Gasse“ nennen könnte (im Plane mit XIV bezeichnet). Von ihm wäre ein zierlicher Steg über die Viele zur Tindal-Quelle zu legen, statt des nun entbehrlichen oberen Steges.

Die beste Straßenverbindung zum Stadtpark entsteht, wenn man von der Freiheit, und zwar vom Eck des Freiheitgäßchens, den bestehenden Fahrweg in die „alten Bleichengründe“ durch Einlösen des Hauses Nr. 81 erweitert und als leicht gebogene Straße XVIII in Form 16 zur Viele und weiters über eine Brücke (Stadtparkbrücke) in den Josefs-Garten führt. Durch diesen ginge die Straße nach rechts

ansteigend ins Feld hinaus, bis sie die von der Papier-Brücke heraufkommende Straße XXIII vor dem Stiegenaufgange zum Kurhause Altvater trifft. Auf diesem Punkte wäre ein Straßenabfah (N) zu schaffen, von dem einerseits nach links die zu erweiternde Straße in den Stadtpark führt, anderseits nach rechts eine Fahrstraße (XXVI) in die südwärts gelegene Kreuzberglehne, die zur Verbauung bestimmt ist, zu legen wäre.

Die von der Freiheit ausgehende Straße XVIII führt dann derart in den, im Jahre 1909 von Regenhardt & Rahmann der Stadt geschenkten Josefs-Garten, daß sich diese prächtige Anlage dem Ankommenden in günstigster Ansicht präsentiert. (Diese Schenkung ist eine so preiswerte Tat, daß sie durch eine Gedenktafel an Ort und Stelle den Nachkommen überliefert werden sollte.)

Die Straße XVIII, welche man „Ditters-Straße“ nennen könnte, müßte, um auch für Kraftfahrzeuge geeignet zu sein, 12-00 m (Form 16), die Brücke mindestens 8-00 m breit werden. Mit 5-00 bis 7-00 m tiefen Vorgärten versehen, würde sie eine besondere Zierde der Stadt werden.

Durch die genannten Verkehrsader XIV und XVIII käme der Stadtpark in kürzester Verbindung mit der Stadt; er würde ihr dadurch gewissermaßen näher gerückt werden, was den Vorteil hätte, daß ihn dann Einheimische und Fremde leichter und lieber auffuchen werden.

Die neue Ditters-Straße hat noch die weitere Aufgabe, als Hauptverkehrsader von der Stadt zu dem an der Kreuzberg-Lehne geplanten Stadtteile zu dienen. Weiters gibt sie eine vornehme Zufahrt zu dem Kurhause Altvater, einer Anlage, deren Bestehen und Gedeihen in Anschauung des Fremdenverkehrs sicherlich im Allgemeininteresse der Stadt gelegen ist. Die bisherige Zufahrt durch die alte, schmale Parkgasse und über die Papier-Brücke ist aber dem Ansehen des Hotels keineswegs zuträglich.

Zur Papier-Brücke sei bemerkt, daß man auch hier bei der kürzlich erfolgten Neuherstellung nicht in die Zukunft gedacht, sondern sie nur 4 m, sage vier Meter, breit und ohne abgegrenzten Gehsteig angelegt hat. Wenn also Wagen oder gar Kraftfahrzeuge die Brücke befahren, so gefährden sie die Fußgänger, die dann flüchten müssen.

Weitere Hauptverbindungen in der Stadt werden sein:

Der Straßenzug längs des Mühlganges. Diese Verkehrsader, derzeit noch unbedeutend, wird in Zukunft inmitten der Verbauung der Vorstadt Dittrichstein liegen und in einer Länge von ungefähr 1000 m den Verkehr zum Herzen der Stadt zu besorgen haben und, beim

weißen Wegkreuze sich gabelnd, die kürzeste Verbindung vom Stadtzentrum zur großen neuen Bleichanlage der Firma Regenhart & Kaymann und zum Weiler Biberfeld geben.

Infolgedessen wäre dieser Straßenzug, bestehend aus Brauhausgasse, Ditttrichstein-Gasse und Kolonie-Gasse, künftig — wenn möglich — auf Form 8 zu bringen, in der Gabel, gebildet von den Straßen LXV b und LXVI, jedoch schmaler.

Den genannten Hauptstraßenzügen gesellen sich noch solche zweiter Ordnung zu, welche zur Aufschließung der Verbauung der Vorstadt Ditttrichstein der Quere nach zu dienen haben, und zwar:

Zuerst die Hirschbad-Straße (LVIII). Diese, nach der Richtung auf den Hirschbadtamm benannt, geht vom Straßenplatz L beim Beginne der Kaiser-Josef-Zeile direkt zur Staritz, überbrückt diese, führt zum weißen Wegkreuze an der Gabelung und weiter die sanfte Hutberg-Lehne hinan. Diese Straße, nach Form 16 angelegt, bildet die kürzeste Verbindung aus dem IV. Bezirke zum Bahnhofe.

Die „Schleifgärten-Straße“ (LXI). Diese mündet in der durch den Garten des Körmerschen Hauses gebildeten Lücke in der Häuserreihe der Kaiser-Josef-Zeile nach den „Schleifgärten“ ein und führt nach Überbrückung der Staritz auf einen hier geplanten Platz, um weiter zur Verbauung auf die Lehne des Hutberges, insbesondere zur geplanten Rasternanlage, zu führen. Die Schleifgärten-Straße, nach Form 16 erstellt, hat durch die Quergasse direkten Fußgängeranschluß zum Bahnhofe.

Die Staritz-Gasse. Diese bildet mit ihrer Verlängerung auf die Hutberg-Lehne eine über 600 m lange, den IV. Bezirk ausschließende Verkehrsader. Sie wäre längs der Staritz nach Form 8 und dann weiters nach Form 11 auszugestalten.

Die Köpenick-Straße (L). Diese bildet die Grenze zwischen dem IV. und V. Bezirke und scheidet das Wohngebiet der Stadt von dem großen Industriegebiete im Talgrunde der Staritz. Die Köpenick-Straße wäre in Form 11 zu erstellen; längs des öffentlichen Gartens und des Fabriksgrundes jedoch ohne Vorgärten.

#### b) Nebenstraßen der Stadt.

Diese gliedern sich den Hauptstraßenzügen an; beide Arten geben zusammen das künftige Verkehrsnetz der Stadt. Die neugeplanten Nebenstraßen bezwecken einen besseren Verkehr innerhalb des Stadtgebietes und schließen übergroße Baublöcke zur Verbauung auf. Hierbei ist zu bemerken, daß

naturgemäß im Kerne der Stadt ein engmaschiges Netz angenommen wurde, das gegen den Rand der Stadt immer weitmaschiger wird und so sich auch der Bestimmung der einzelnen Stadtteile und den Bauzonen anpaßt. (Siehe „Städtebaufunde“: Städteinteilung und Bauzonen.)

Im allgemeinen wäre zu sagen, daß durch Straßendurchschläge in übergroßen und überlangen Baublöcken große Vorteile entstehen. Einmal wird der Verkehr innerhalb der Stadt wesentlich verbessert, indem manche Umwege weggelassen, und des weiteren entstehen neue, wertvolle Baulinien, die nicht nur den Grundbesitzern großen Gewinn bringen, da minderwertige Grundflächen eine Wertsteigerung erfahren, sondern auch der Gemeinde weitere steuerkräftige Objekte schaffen.

Zu weit darf aber die Zerteilung der Baublöcke nicht gehen, weil sonst wieder Nachteile, und zwar durch das Zusammenschrumpfen der Blockinneren entständen, die aus gesundheitlichen Gründen weitträumig bleiben sollen.

Die wichtigeren Nebenstraßen sollen bei der Besprechung der einzelnen Stadtbezirke erörtert werden; die Führung der anderen erklärt sich von selbst durch den Plan.

#### c) Hauptstraßen nach Gräfenberg.

Die Straße nach dem Kurorte, die Gräfenberger-Allee, beginnt beim Überlasse des Bahnhofes K (460 m über dem Meere) und führt auf den Kurplatz in Gräfenberg (620 m), wo sie endet. Sie hat eine Länge von ungefähr 1950 m und somit eine durchschnittliche Steigung von 8,2%. Diese bedeutende Steigung, die mehrfach wechselt, wodurch sanftere und steilere Strecken entstehen, und das teilweise Fehlen eines Gehsteiges gestatten keinen angenehmen und glatten Verkehr. Die Wagen müssen aufwärts stellenweise im Schritte fahren und die Fußgänger sind nicht sicher, durch rasch abwärts fahrende Wagen gefährdet zu werden. Durch scheue Pferde, durch schleudernde Kraftfahrzeuge oder durch unvorsichtige Lenker können sie an Leib und Leben bedroht werden, da an manchen Stellen ein Ausweichen unmöglich ist. Es ist daher unumgänglich erforderlich, daß die Gräfenberger-Allee, welche die meistbefahrenste Straße im Stadtgebiete ist, dementsprechend reguliert wird; die ärgsten Gefällsunterchiede müssen beseitigt, die Fahrbahn dreispurig verbreitert, also auf 7,50 m gebracht und wenn nicht zwei, so doch ein eigener, 2,60 m breiter Fußsteig talseitig angebracht werden.

Nachdem die Hauptstraße nach Gräfenberg in diesem Orte endigt und nicht weiterführt, ist aus verkehrstechnischen Gründen unbedingt in der Mitte des Kurortes ein möglichst großer und horizontaler Platz zu schaffen. (Siehe Programm.) Dieser Platz hat nicht nur allein zum Umkehren der in immer größerer Anzahl den Kurort aufsuchenden Gefährte zu dienen, sondern ist auch an und für sich erforderlich, nachdem jedwede Stadt, jedweder Ort, ja

selbst jedes Dorf, einen Platz als Mittelpunkt benötigt. Das Fehlen eines solchen ist ein empfindlicher organischer Mangel, der zu manchen Unzutömmlichkeiten führt. Einem Orte, der nur aus Verkehrswegen besteht, fehlt so die Hauptsache, gewissermaßen das Herz.

Die Gräfenberger-Allee hat, wie bereits gesagt, den Nachteil, daß sie das Bahngeleise im Niveau kreuzt, daher wird zeitweise der Wagenverkehr zur Stadt durch den Zugverkehr unterbrochen. Um dem abzuhelfen, wäre der Verkehrsweg, der von der Biegung der Straße beim Punkte M oberhalb des Bahnhofes abzweigt und direkt nach Osten zur Stadt hinunter führt, als eine Fahrstraße (XLIX) auszubilden, und zwar derart, daß die derzeitige schmale Unterführung der Bahnstrecke zu einer regelrechten Unterfahrt für Wagen umgestaltet wird und von ihr aus sowohl die obere Strecke zur Gräfenberger-Allee, als auch die weitere Strecke, das ist die obere Priebnitz-Gasse, bis zur Elisabeth-Gasse ein gleich verlaufendes Gefälle erhalten. Diese Maßnahme ist technisch ganz gut durchführbar und durch sie würde ein, durch den Bahnverkehr unbehinderter Fahrverkehr zwischen Kurort und Stadt hergestellt werden. Es wäre überhaupt die kürzeste Verbindung zwischen ihnen, und dies könnte noch vervollkommen werden, indem man von der unteren Priebnitz-Gasse einen Durchbruch zum Ringplatz macht. Diese so erstehende neue Gasse wäre in Form 3 herzustellen und könnte „Neisse-Gasse“ genannt werden.

Nachdem die Gräfenberger-Allee eine zu große Steigung aufweist, könnte man eine Hauptverbindung mit geringerer Steigung nach dem Kurorte derart herstellen, indem man eine Serpentinensstraße um den Eisenberg herum legt. Diese, etwa „Eisenberg-Straße“ (XCVII) genannt, würde beim Bahnüberlasse der Lindwieser-Straße (H) beginnen, längs der Ziegelei bis zum „Stillen Haus“ führen und dieses im Bogen umfahren, die Mulde westlich des Eisenberges mit Serpentinien ersteigen und oberhalb des „Einsamen Hauses“ gegen Gräfenberg führend, in die Kaiser Franz Joseph-Straße einmünden und durch diese zum zukünftigen Plage des Kurortes führen. Diese Straße, in Form 19 zu bauen, hätte eine Länge von ungefähr 2600 m und eine Steigung von durchschnittlich 6-15%, daher noch bequem zu befahren.

Man könnte die Eisenberg-Straße auch vom Punkte K aus durch die Strecke XCVI beginnen lassen. Auch folgende Führung wäre möglich:

Damit diese Straße nicht das Bahngeleise zu überfahren hätte, könnte man sie (XCV) durch den Wasserdurchlaß des Gräfenberger-Waches (1), der zu einer regelrechten Unterfahrt der Bahnlinie auszustatten wäre, führen — eine Maßnahme, die durch die dortigen Terrainverhältnisse möglich ist.

Die kürzeste Gehverbindung vom Kurorte zum Bahnhofe wird immer durch die Gräfenberger-Allee bleiben. Durch deren unteren Umbug entsteht jedoch ein wesentlicher Umweg. Es wäre daher vorteilhaft, wenn man von der Gabelung M längs des Bächleins einen Abstieg direkt zum Bahnhofe führen würde. Durch einen unter den Geleisen durchführenden Gehstunnel, der auch den Wasserlauf aufzunehmen hätte, könnte man zu dem jenseitigen Bahnhofgebäude gelangen.

Schließlich sei noch die Gehverbindung vom Kurorte zur Stadt über die östlichen Lehnen des Gräfenberges erwähnt. Diese wird durch den sogenannten „Muskantenteig“ bewirkt, der auf der Koppelpromenade beginnt und in Windungen abwärts und über das Bahngeleise zur Elisabeth-Gasse führt, von wo man des weiteren durch die Priebnitz-Gasse ins Herz der Stadt gelangen kann. Da die Koppelpromenade 626 m und der Ringplatz 441 m hoch liegt, ist zur Bewältigung des Höhenunterschiedes von 185 m der Musikantensteig zu steil angelegt und wäre eine bessere Fußgängerverbindung auf dieser Seite erwünscht.

Eine städtebauliche Regel ist es, längs der Bahnlinien und Flußläufe, die im Stadtgebiete stets Verkehrshindernisse bilden, beiderseits Straßen zu legen, um so einigermaßen dem Übel abzuhelfen. Bei Eisenbahnlinien hat dies noch den großen Vorteil, daß eine spätere Geleisevermehrung stattfinden kann. Wasserläufen bringt es den Vorteil, daß die Ufer Gemeingut werden. Das sollte man immer anstreben, denn die Ufer bieten schöne Landschaftsbilder, geben dem Orte Schönheitswerte, und vom praktischen Standpunkte aus ist ihre durchgehende Sicherung gegen Wassergefahren leichter durchzuführen, wenn sie im öffentlichen Besitze sind. Es empfiehlt sich daher, längs der Ufer Straßen oder Promenaden zu führen, an denen sich eine geregelte Verbauung entwickeln kann; ansonst bieten die Ufer innerhalb der Städte und Orte, wenn sie im Privatbesitze sind, zumeist unerquickliche Bilder durch schlechte Abgrenzungen, durch Hüttenwert und mindere Wirtschaftsbauten, sowie durch Waschtische und Mistableerstätten, und schließlich sind vom anderen Ufer aus die meist unschönen Hinterfronten der Häuser sichtbar.

Aus diesen Gründen wurden in Treiwaldau die Flußläufe, soweit es nur anging, durch Straßen oder Wege eingefäumt, ebenso auch die Bahnlinien.

#### d) Brücken in der Stadt.

(Mit arabischen Ziffern bezeichnet.)

Die beiden Flüsschen werden nach und nach, der fortschreitenden Verbauung entsprechend, Kaimauern zu erhalten haben.

Über die Brücke führen von Buchelsdorf bis Böhmischesdorf

derzeit 7 Brücken und Stege; Wehren und Privatstege nicht eingerechnet; in Zukunft werden deren 12 erforderlich sein.

Über die Staritz führen jetzt, von der Stadtgrenze angefangen bis zum Einlaufe in die Biele, 6 Brücken und Stege; der Stadtbauplan sieht deren 12 vor. Zu bemerken ist, daß die im Zuge der von Lindewiese durch die Stadt nach Bömischdorf führenden Reichsstraße befindlichen Brücken, und zwar die 9. Staritz-Brücke bei der Rudolfs-Gasse und die 7. Biele-Brücke beim Raymann-Platz nicht im Niveau der Straße liegen, sondern einen merklichen Buckel im Straßenverlaufe bilden, der im Fahren sehr unangenehm empfunden wird. Eine solche fehlerhafte Anlage mit dem bergauf und bergab macht bei dem heutigen Stande der Technik einen recht altväterischen Eindruck. Daß dies hätte vermieden werden können, zeigen die Anlagen der neuen Papier-Brücke und der neuen Brücke in Buchelsdorf, deren Fahrbahnen im Straßenniveau liegen. Überdies hat die in der verkehrsreichen Linie von der Stadt zum Bahnhofe gelegene Brücke nur einen Gehsteig, so daß aller Fußgängerverkehr auf eine Seite der Straße gedrängt wird.

Es wird Sache der Zukunft sein, die besagten Fehler und Mängel zu beheben.

Nebst den beiden Flüssen zieht noch der von der Staritz gespeiste Mühlgang durch die Stadt; da er zu verschiedenen Zwecken sehr dienlich ist, wäre er zu belassen, ebenso auch der Wasserkanal, der den Teich um das alte Schloß speist. Der Mühlgang wird 8 Brücken erhalten müssen.



## Abschnitt VII.

# Die Verbauung und deren Zonen.

## Allgemeines.

Die Grundsätze über die Verbauung einer Siedelung gibt der Abschnitt IV der „Grundzüge der modernen Städtebaukunde“.

Das Programm zum Stadtbauplane bestimmt bereits die Einteilung des Stadtgebietes von Freiwaldau-Gräfenberg nach den Verwendungsarten für Wohnzwecke und Industriezwecke.

Selbstverständlich wird man in Freiwaldau nicht die großstädtische Bauweise nachahmen und danach turmhohe Gebäude in drückender Enge nebeneinander reihen und damit dem ungesunden Zusammenpressen der Menschen neben- und übereinander Vorschub leisten, sondern man wird mit mäßigen Gebäudehöhen im Kerne beginnen und selbe zum Stadtrande verzingern. Ebenso wird man die engere Grundverbauung im Kerne möglichst bald in eine weitere übergehen lassen.

Gegenwärtig ist in Freiwaldau das Gebiet der geschlossenen Bauweise ein beschränktes, wird aber, sobald die Stadt sich vergrößert, im Verhältnis dazu sich ausbreiten müssen, denn es wäre verfehlt, das ganze Stadtgebiet nach der offenen Bauweise, also villenartig zu verbauen. So wird es sich auch als vorteilhaft und notwendig ergeben, wenn die geschlossene Bauweise auch nach Osten, also teilweise in das Biele-Viertel hinein, sich erstrecken wird.

Aus schönheitlichen Gründen müssen die Zonengrenzen in den Straßen und nicht durch die Baublöcke laufen, weil sonst unschöne Einsichten von den Straßen aus entstehen.

Damit das Innere der Baublöcke nicht mit minderen Bauten aller Art verstellt, sondern nur zu Gartenanlagen verwendet werde, sind in gewissen Abständen von den Bauflüchten noch Innenfluchten anzuordnen. (Siehe über diese und über Innenanlagen: „Städtebaukunde“, Seite 70.)

Um in den Baublöcken der dichten Verbauung möglichst große Luftbecken zu erhalten, sind die Haushöfe so anzuordnen, daß sie eine Hofgemeinschafter bilden, d. i. einen zusammenhängenden Raum, bilden.

Der Bauwisch, d. i. die Entfernung, um die ein Bau vom anderen absteht, abweicht, soll aus schönheitlichen und praktischen Gründen nicht zu gering bemessen werden. Reichen, das sind sehr schmale, schlupfartige

Zwischenräume, sind als gesundheitswidrig zu verbauen („Städtebaukunde“, Seite 66).

Nach dem Gesagten werden sich ergeben:

## Die Bauweise und die Bauzonen.

### Zone I.

(Im ältesten Stadtteile.)

**Geschlossene, dichte Verbauung oder Bauweise**  
(im Stadtbauplane farminfarbig bezeichnet).

Die Wohngebäude dürfen nicht mehr als 3 Geschosse enthalten, wobei das Erdgeschoss und ein allfälliges Halbgeschoss einzurechnen sind. Die Gesamthöhe der Gebäude vom verglichenen Niveau bis zur oberen Hauptgesimskante darf die Höhe von 15 m nicht überschreiten.

Mäßig hohe, gefällige Mansarden und einzelne über die genannte Höhe hinausreichende Gebäudeteile, wie Türme, Giebel und dergleichen, sind jedoch zulässig.

Engmaschiges Straßennetz.

Meistverbauung der Parzellen 75%. Hofgemeinschaften.

Die Ausmaße der Baublöcke sind durch die seit altersher bestehenden Straßenzüge gegeben.

Entsprechende Ausnahmen haben bei der Erneuerung der Häuserreihe zwischen der Oberen Freiheit und der Gärtnergasse und bei kleinen Baublöcken stattzufinden.

### Zone II.

**Halboffene Verbauung**  
(rosenfarbig bezeichnet).

Die Gebäude haben eine geschlossene, nach allen Seiten wohlgefällige Form zu erhalten und dürfen nicht mehr als 3 Geschosse hoch sein, wobei das Erdgeschoss oder Hochparterre einzurechnen ist. Die Gesamthöhe bis zum Hauptgesimse darf 15 m nicht überschreiten.

Mäßig hohe, gefällige Mansarden, sowie einzelne über die angegebene Höhe hinausreichende Gebäudeteile (wie vor) sind jedoch zulässig.

Gruppen- oder Reihenhäuser (2, 3 oder 5 Gebäude gekuppelt) sind gestattet.

8–10 m Bauwid.

Reihen sind unstatthaft.

Meistverbauung der Parzellen 45%.

5 m tiefe Vorgärten, Hintergärten, stellenweise innere Baufluchten und Innenanlagen.

Ungefähre Blockgröße: 100–120 m Tiefe und ebensolche Länge.

Eingestreut: Stadtteilkerne (Plätze als Bezirkszentren) in geschlossener Verbauung, weiters größere Gärten und Grünanlagen.

Die in dieser Zone bestehende geschlossene Verbauung mit oder ohne Vorgärten längs der Straßen ist beizubehalten, darf sich jedoch nur 25 m von der Bauflucht nach rückwärts erstrecken (farminfarbig gekennzeichnet).

### Zone III.

**Offene Verbauung**  
(braungrau bezeichnet).

Gebäudeformen wie in Zone II, jedoch nur zweigeschossig. Die Gesamthöhe bis zum Hauptgesimse darf 10 m nicht überschreiten.

Mäßig hohe, gefällige Mansarden, sowie einzelne über die angegebene Höhe hinausreichende Gebäudeteile (wie vor) sind zulässig.

Gruppen- oder Reihenhäuser sind gestattet.

Meistverbauung der Parzellen 30%.

5–7 m tiefe Vorgärten, Hintergärten, innere Baufluchten und stellenweise Innenanlagen.

10–12 m Bauwid.; Reihen unzulässig.

Ungefähre Blockgröße: 100–200 m Tiefe und ebensolche Länge.

Eingestreut: Stadtteilkerne in geschlossener Verbauung; weiters größere öffentliche Gärten und Grünanlagen.

### Zone IV.

**Einschlußgebiete (Enklaven).**

**Verbauung für Kleinwohnhäuser**  
(rotgelb),

d. i. Cottages oder Kolonien für Beamte und Arbeiter.

Offene Verbauung mit engmaschigem Straßennetz.

Die Gebäude haben eine geschlossene, nach allen Seiten gefällige Form zu erhalten und dürfen nur 1 oder 2 Geschosse hoch sein.

Die Gesamthöhe darf 10 m nicht überschreiten. Einzelne, über diese Höhe hinausreichende Gebäudeteile (wie vor) sind zulässig.

Einzelnfamilienhäuser sind bevorzugt, Reihenhäuser (2–3 Gebäude) gestattet.

6 m Bauwid.

Meistverbauung der Parzellen 45%.

4 m tiefe Vorgärten, stellenweise Hintergärten, innere Baufluchten und Innenanlagen.

Ungefähre Blockgröße: 30—40 m Tiefe und vierfache Länge.

### Zone V.

#### Verbauung für Industrie- und Fabrikzwecke

(lichtgelb).

Weitmaschiges Straßennetz.

Bauerleichterungen.

Ungefähre Blockgröße: 100—200 m Tiefe, doppelte Länge.

Erholungsanlagen eingestreut oder in der Nähe, weiters entsprechende Plätze.

### Zone VI.

#### Verbauung des Kurgebietes von Gräfenberg

(rosenfarbig gerändert).

Offene, weiträumige Verbauung.

Die Bauten, laut Programm nur zu Zwecken des Kurortes dienend, also nur Kur- und Wohngebäude, haben gleichsam wie in einem großen Garten zu liegen.

Die Gebäude haben eine geschlossene, nach allen Seiten gefällige Form zu erhalten und dürfen nicht mehr als 3 Geschosse enthalten, wobei das Keller- geschoss oder Souterrain, das im abfallenden Terrain sich als Erdgeschoss gestaltet, einzurechnen ist. Die Gesamthöhe der Gebäude vom verglichenen Niveau bis zum Hauptgesimse darf die Höhe von 10 m nicht überschreiten. Mäßig hohe, gefällige Mansarden, sowie einzelne, über die angegebene Höhe hinausreichende Gebäudeteile, wie Türme, Giebel und dergleichen, sind zulässig.

Kur- und Badehäuser, sowie Sanatorien unterliegen obigen Bestimmungen nicht, jedoch darf die Anzahl von vier Geschossen nicht überschritten werden und sind mäßige Gebäudehöhen einzuhalten, damit der Kurort nicht seinen ländlichen Charakter verliert.

Meistverbauung der Parzellen 30%.

12—15 m Bauwid.

5—7 m tiefe Vorgärten.

Nachdem die prächtige Aussicht ein Vorzug und eine Anziehungskraft des Kurortes ist, dürfen sich diese die Gebäude nicht gegenseitig verstellen. Daher dürfen in der Regel wagrecht geführte Straßen nur bergwärts mit Gebäuden bestellt werden; weiters dürfen den bestehenden Gebäuden keine anderen so vorgestellt werden, daß sie die Aussicht benehmen.

### Zone VII.

#### Ländliche Verbauung

(violett gerändert).

In den mit dieser Farbe bezeichneten Gebieten — es ist dies die sogenannte Gräfenberger Kolonie in der Talmulde des Gräfenberger Baches und die 3 Häuser am Ostabhange des Gräfenberges („Dreihaus“) — besteht die ländliche Bauweise, wie sie seit altersher zum Wohnen und zum Wirtschaftsbetriebe üblich war. Nachdem infolge der örtlichen Lage und durch die Steilheit des Geländes sowohl Straßenführungen als auch eine regelrechte Verbauung sich nicht oder nur durch große, unverhältnismäßige Kosten erreichen ließe, so wäre dort die ländliche Verbauung für immer zu belassen.

### Zone VIII.

#### Unverbaut zu bleibende Gebiete

(weiß gelassen).

Aus den im Programme angegebenen triftigen Gründen ist eine derzeitige Verbauung dieser Gebiete hintanzuhalten. Auch weitere vereinzelt Bauten sind nicht mehr zu gestatten. (Wie unschön und wohl auch nicht vorteilhaft solche sein können, das zeigen jene an der Gräfenberger-Allee bestehenden Gebäude, die dem Kurorte weder zur Zierde noch zum Nutzen gereichen.)



Abchnitt VIII.

Einzelvorschläge.

I. Bezirk.

Innere Stadt Freiwaldau.

(Der Ringplatz.) Dieser ist der echte und rechte Hauptplatz der Stadt und zeigt den Typus der schlesischen „Ringplätze“.<sup>\*)</sup> Der Platz ist der vornehmste Raum der Stadt; die benachbarten Berge schauen in ihn herein und alte Gebäude bilden seine Wände, wodurch er einen sehr freundlichen Eindruck macht. Ein Vorzug ist die Geschlossenheit des Platzes, und diese soll durch weitere dahinführende Straßen nicht zerrissen werden. So ist aus Rücksicht eines besseren Verkehrs das seinerzeit nach Form 6 zu erweiternde Freieits-Gäßchen nicht offen, sondern durch einen überbauten Torbogen auf den Platz zu führen.

Die Ausmaße des Ringplatzes (180 m Länge und 80 m Breite) sind reichliche. Eigentlich ist die Platzfläche für den Bedarf zu groß; dies wird sich mildern, wenn späterhin an Stelle des jetzigen ein neues, größeres Rathaus errichtet werden wird, was bei der aufblühenden Stadt nur eine Frage der Zeit ist.

Ein Übelstand ist aber die Beschaffenheit der Platzfläche; sie ist leer und größtenteils ungepflastert und daher stellt sich oft unangenehmes Staubtreiben ein. Dem könnte man abhelfen, indem man längs der vier Platzwände staubfreie Gehsteige führt. Da sich dort der Korso der Freiwaldauer bewegt, wären diese Gehsteige mindestens 4-00 m breit zu halten. Weiters wären auf den Platz die belebenden Elemente des Stadtgrünen und des Wassers zu bringen. Wie alte Bilder zeigen, bestanden den Platz einst Bäume. Man entfernte sie, weil sie zu groß wurden und den Wohnungen und Geschäften die Aussicht benahmen. Aber eine so große, leere Platzfläche, wenn sie nicht ein reger Verkehr einnimmt, wirkt öde. Es wäre demnach erwünscht, wenn man vor den Promenadesteigen, um das Rathaus und auch um die Johannes-Statue 2-20 m breite Rasenstreifen, mit den notwendigen Durchgängen versehen, anbringen würde, auf denen Bäume, Sträucher und Blumen gepflanzt werden könnten. Man wähle dazu kleinbleibende Bäume und kugelförmige Sträucher, und zwar immergrüne Sorten, damit auch im Winter der Anblick ein erfreulicher sei; also entsprechende Sorten von Buchs zur Ein-

<sup>\*)</sup> Im ganzen ostdeutschen Kolonisationsgebiete heißt der zwischen dem Häuserrechte des Marktplatzes und dem Gebäudetern im Innern freibleibende Raum „Der Ring“.

randung, Eibenbaum (Taxus) als Kugelgestrauch oder als kegelförmige Bäumchen, ferner Thujen oder Zwergfichten. Ein gutes Beispiel für eine solche Bepflanzung gibt der Maria Theresien-Platz zwischen den Hofmuseen in Wien.

Weiters ordne man stattliche, fließende Brunnen am Platz, einen im oberen, einen im unteren Teile des Platzes an, also an Stellen, wo sie sofort von den einmündenden Hauptstraßen aus ins Auge fallen. Nachdem das vergrößerte Freiwaldau auch einer größeren Wasserleitung bedürfen wird, die leicht durch die vielen Quellen der umliegenden Berge gespeist werden könnte, so wäre für reichlich fließendes Wasser zu den Brunnen vorgesorgt. Durch die vorgeschlagene Ausschmückung würde der Ringplatz ungemein gewinnen.

Gleicherweise sollte man den Kirchplatz gegen die Ragnmann-Straße dadurch freundlicher machen, indem man längs der Kirche Rasenstreifen mit Bäumchen anlegt.

(Der Schloßplatz.) Das aus dem 15. Jahrhundert stammende Schloß Freiwaldau mit dem noch erhaltenen Wassergraben soll in seiner altertümlischen Form für alle Zeiten als geschichtliches Wahrzeichen der Stadt erhalten bleiben. Durch zwei seitlich geführte Straßen könnte es freigestellt werden und dadurch gewinnen.

Der Schloßplatz, umgeben von dem ehrwürdigen, alten Schlosse und der Stadtpfarrkirche und umrahmt von alten, schönen Bäumen, ist in seiner Eigenart derzeit schon ein schönes, von den Fremden gern gesehenes Stadtbild. Erstünden an Stelle des alten Brauhauses und an der Nordwand vornehme Bauten, so würde der Schloßplatz, etwa in der Mitte durch einen monumentalen Brunnen geschmückt, sicherlich eine besondere Zierde der Stadt Freiwaldau werden.

(Das neue Viele-Viertel.) Das Gebiet, welches längs der Viele früher die alten Bleichenanlagen der Firma Regenhart & Ragnmann, sowie der fürstbischöfliche Flößplan einnahmen, ist zur Verbauung bestimmt. Es läßt sich dort ein vornehmes Stadtviertel in landschaftlich schöner Lage errichten. Der Plan zeigt, wie dieses Viertel anzulegen sei.

Zwei Hauptstraßenzüge wurden schon besprochen, das sind die Dittersstraße (XVIII) und der Viele-Rai (XVII). In der Mitte des Viertels wäre ein Verkehrsweg in Form 11, den man Mittelstraße (XII) heißen könnte, zu führen, der am Ragnmann-Platz beginnt, die Dittersstraße kreuzt und in die Parkgasse mündet, die wieder ihren alten Namen Papier-Gasse (XX) annehmen sollte, denn der Name Parkgasse hat für sie keine Berechtigung. Von der Mittelstraße biegen die Gassen XIII, XIV und XV (in Form 14) zur Viele ab. Die Gasse XIII hat die Richtung auf eine schöne Villa am Bergabhänge und gibt dadurch eine hübsche Vedute; die beiden anderen Straßen bieten Anblicke auf das Grün des rechten Viele-Ufers.

Der südliche Teil des Kirchplatzes ist derzeit in einem, des Gotteshauses nicht würdigen Zustande. Er ist durch Erweiterung zu regulieren. Der von dem Kirchplatz neben dem Wassergraben des alten Schlosses bestehende Privatweg wäre unbedingt in eine Gasse (XVI) zu verwandeln, und zwar nach Form 8, einerseits (gegen Osten) mit Vorgarten. Man könnte sie Schlossgasse benennen. Die Ertlichkeit schreit ordentlich nach einem Aufschlusse durch eine Gasse. Die schmalen, überlangen Grundstücke, die nur gegen den Hauptplatz zu eine Baufront haben, können derzeit nur zu untergeordneten Zwecken verwendet werden; durch Führung der gedachten Gasse entstünde aber auch rückwärts eine Bauflucht, wodurch die Anwesen im Werte sehr steigen würden und Gelegenheit zur Errichtung schöner Wohnhäuser böte, die weitere steuerkräftige Objekte für die Stadtgemeinde bilden würden.

Daß durch den vorzeitigen Verkauf des Grundes zur Vergrößerung des Klostergrundes diese Gasse derzeit nicht aufgemacht werden kann, dem kann vom städtebaulichen Standpunkte aus nicht beigegeben werden, weil eben dadurch eine 180 m lange Gasse einerseits mit einer wertvollen, geschlossen verbauten Flucht entfällt und weiters der, den innerstädtischen Verkehr beeinträchtigende große Häuserblock, in dem das Kloster der Ursulinerinnen steht, nicht zerteilt werden kann. Wie ein Blick auf den Plan lehrt, wäre ja sogar die Führung einer Straße vom Ringplatz her durch den Klosterbesitz vorteilhaft, wurde aber vom Planleger nicht vorgeschlagen, um die Geschlossenheit des Ringplatzes nicht zu sehr zu zerreißten. Vielleicht entschließt man sich dazu, die Schlossgasse vorerst als Saßgasse zu eröffnen.

(Stadtthaus.) Für Freiwaldau wird in Zukunft ein geeignetes Gebäude zur Abhaltung von größeren Festen, Versammlungen und Unterhaltungen aller Art, sowie als Vereinigungsort der Fremden erforderlich sein. Zu diesem Zwecke könnte man an Stelle des alten fürstbischöflichen Brauhauses am Schloßplatz ein Gebäude mit entsprechenden Sälen und Räumen, sowie mit einer Restauration errichten und gegen den Fluß einen Garten anschließen lassen. In diesem „Stadtthaus“ könnten die Bürgerschaft und die Vereine Freiwaldaus ihre Feste und Versammlungen abhalten und könnten auch Theatervorstellungen veranstaltet werden. Für die Fremden und Sommergäste aber wäre das Stadthaus mit seinem Garten sicherlich ein erwünschter Sammelort bei Schön und Regen. Für eine Stadt, die auf reichlichen Fremdenzufluß rechnet, ist eine solche Stätte ein unbedingtes Erfordernis. Dort treffen sich die Fremden, die sehen und gesehen, sowie unterhalten werden wollen. Bei länger anhaltendem schlechten Wetter ist ein Gebäude, wie das gedachte, eine Notwendigkeit, weil sonst die Fremden verteilt in den Gasthäusern und Hotels ihre Zeit verbringen müßten oder aber, von Langeweile geplagt, verreisen.

Die Lage des Stadthauses, sowohl vom Ringplatz als auch vom Stadtpark nur wenige Minuten entfernt, kann nicht günstiger für seinen Zweck sein. (Regulierungen im Stadtkerne. Markthalle.) Die

Baublöcke in Freiwaldau sind zu groß und zwingen dadurch stellenweise zu bedeutenden Umwegen. In Erkenntnis dieses Nachtheiles wurde bereits seinerzeit die Schulgasse durch den Block zwischen Wassergasse und Schiller-Gasse durchgelegt. Die entstandenen Neubauten in ihr erweisen den Vorteil einer solchen Maßnahme. Nun wären noch weitere Durchschläge sehr vorteilhaft.

Die Herstellung der Johannes Thurzo-Gasse und der Meißel-Gasse wurde schon erwähnt. Nachdem der Block östlich der Schiller-Gasse, die sehr schmal ist und nach Form 3 erweitert werden sollte, zu groß ist, so wäre beim Hause Nr. 28 eine Gasse nach Form 3 zur Nymannstraße zu führen. Man könnte sie „Schweden-Gasse“ (XI) nennen. Des weiteren wäre die Fabriksgasse, von der Schiller-Gasse angefangen, in einem Zuge zur Viele zu führen und könnte Leinen-Gasse (VIII) genannt werden; ihre Abzweigung zur Nymann-Gasse könnte statt der langweiligen Bezeichnung Fabriksgasse den Namen Weber-Gasse (IX) erhalten. Von der Leinen-Gasse hätte ein Steg (Klangesteg) zur Ziegenhaiser-Straße zu führen.

Die Stadt Freiwaldau benötigt laut Programm eine Markthalle, die möglichst zentral gelegen sein muß. Da für ein solches Gebäude, das ziemlich groß sein und freistehen soll, ein Platz in der Stadt nicht frei ist, so könnte ein solcher in der Weise geschaffen werden, daß man von der Meißel-Gasse (V) eine Gasse VI (Zugger-Gasse) zur Schulgasse und von ihr wieder eine Gasse (Wogteigasse, VII), beide in Form 4, zur Wassergasse durchschlägt, so daß derart ein Platz entsteht, inmitten dessen man die Markthalle, von Bäumen umgeben, errichten könnte. Ihre Lage erscheint günstig, denn sie ist nicht weit vom Hauptplatze entfernt und durch die erwähnten Straßenzüge von allen Seiten leicht erreichbar.

(Amtsgebäude; Postgebäude.) Derzeit sind die Amtsräume für Bezirkshauptmannschaft, Steueramt, Steuerreferat, Finanz-Inspektorat und Post entweder zu beschränkt oder in verschiedenen Gebäuden zerstreut. Es wären daher Neubauten für ein Amtsgebäude und ein Postgebäude erforderlich und Plätze hierfür anzugeben. Am besten würden diese in der inneren Stadt oder an der Strecke zur Bahn liegen. Wenn hierfür am Hauptplatze keine Baustellen zu erwerben sind, so wäre am besten der kleine Häuserblock geeignet, der zwischen Rudolfs-, Brauhaus- und Mühlgasse liegt. Er wird ohnehin durch die Verkehrsansforderungen so zusammengeschnitten werden, daß einzelne Neubauten schwer durchführbar sein werden und ein Gesamtumbau (siehe „Grundzüge“, Seite 119) sehr angezeigt wäre. Vielleicht ließe sich das Erfordernis beider Gebäude hier in einem einzigen Bau unterbringen.

Andere Plätze wären: für das Amtsgebäude ein entsprechender Baugrund in der Ditters-Straße. Für das Postgebäude wäre vielleicht eine Baustelle in der Johannes Thurzo-Gasse günstig oder der Umbau des alten Brauhauses in der Brauhausgasse. Erst in dritter

Linie käme für ein Postgebäude, zu dem stets reger Verkehr besteht, ein Platz in der Ditters-Straße in Betracht, weil er (wie ein Blick auf Plan ergibt) außerhalb der Stadtmitte liegt und der Verkehr dahin, falls nicht das enge Freiheits-Gäßchen erweitert und die Schloßgasse XVI eröffnet würde, sehr beschränkt, und zwar fast durchaus auf die Zufahrt von der Freiheit her angewiesen sein würde.

(Der Stadtpark.) Dieser besteht aus dem schönen Josefs-Garten mit dem eigenartigen Buchengange und den prächtigen, alten Bäumen (worunter einige seltene Sorten sind), weiters aus den bis zur herrlichen, einen weiten Ausblick gebenden Esplanade ansteigenden Neuanlagen und endlich aus dem darüber bis zum Annakirchl am Kreuzberge aufsteigenden Waldparke; er bedeckt ein Gebiet von ungefähr 45 ha. Der Stadtpark von Freiwaldau ist eine Perle, um welche die Stadt von manch anderer mit Recht beneidet wird.

Es ist daher im Vortheile der Stadt gelegen, wenn an seine Erhaltung und Weiterausgestaltung die größte Sorgfalt verwendet wird. Diesbezüglich sei auf das Gutachten vom Jahre 1903 des k. u. k. Oberforstrates Theodor Miklig hingewiesen, der darin seiner Vaterstadt Freiwaldau treffliche Ratschläge zur forstlichen Behandlung des Stadtwaldes gibt.

Aus dieser Eingabe sei auszugsweise das Wichtigste angeführt:

„Die Voraussetzung ist die, daß der Freiwaldauer Stadtwald nicht bestimmt erscheint, den denkbar größten forstlichen Ertrag zu liefern, sondern daß er dazu dienen soll, den Freiwaldauern und dem Kurpublikum einen nahegelegenen Naturpark mit schönen und schattigen Spaziergängen zu bieten. Dann unterliegt es keinem Zweifel, daß der Park nicht nach forstlichen Prinzipien behufs Erzielung einer möglichst hohen Waldrente, sondern mit Berücksichtigung der Waldästhetik bewirtschaftet werden muß. Eine lediglich auf Erwerb abzielende Behandlung würde immer schablonenhafte Waldbilder schaffen und jene malerische, landschaftliche Schönheit, welche der Wald in seiner Ursprünglichkeit bietet, durch gekünstelte, uniforme Gestaltung beseitigen.

Das für Natur Schönheit empfängliche Auge wird aber nie und nimmer einen vollkommen schablonenhaft kultivierten Wald, wo ein Baum dem anderen gleicht, wo alle Individuen in Reih' und Glied stehen, schön finden können. Solche Waldbestände wirken eintönig und ermüden das Auge, das Abwechslung sucht und das an die herrlichen, natürlichen Gebilde der ewig schaffenden und wandelnden Natur gewöhnt ist.

Diese Prinzipien sind aber hier bei der Waldbegründung und der darauf erfolgten Läuterung und Abtriebsnutzung nicht berücksichtigt worden, denn die zum Zwecke der Anlage des Waldes in den achtziger Jahren erworbenen Felder am Kreuzberge sind fast ausschließlich mit Fichten und ohne Belassung einer Blöße verpflanzt worden, und in späterer Zeit wurden die eingeprengten Birken, Erlen und Alpen herausgeläutert, der angehende haubare Unter-

bestand wurde gleichmäßig gelichtet und die so geschaffenen Blößen wieder ausschließlich und ohne Lücken mit Fichten verpflanzt. Es wurde also nur rein forstlich, auf Erzielung einer Waldrente vorgegangen.

Die neue Anlage nächst der Elisabeth-Quelle wurde dagegen mit anerkanntem Geschicke und Verständnisse sowie mit der Absicht der Herstellung eines Parkes und nicht eines Waldes geschaffen; es wäre das Richtige gewesen, auch im oberen Teile einen parkartigen Wald, nicht aber einen uniformen Fichtenwald zu schaffen. Diesen Fehler könnte man aber noch immer gut machen; freilich ließe sich eine rasche Wandlung nicht bewerkstelligen, denn ein Wald wächst langsam.“

Zur weiteren Behandlung des Stadtwaldes gibt der ausgezeichnete Fachmann folgende Ratschläge:

„1. Der Wald soll nicht völlig und gleichartig geschlossen sein; kleine Blößen, Waldwiesen, vorkommende Felspartien geben ihm Abwechslung; für hübsche Ausblicke und Durchblicke ist zu sorgen.

2. Der Wald soll aus verschiedenen Holzarten bestehen, und zwar aus Laub- und Nadelholz, und im allgemeinen aus solchen Sorten, die eine schöne Kronenbildung aufweisen. Von solchen, in der Gegend von Freiwaldau gut gedeihenden Nadelhölzern seien neben der Fichte, Tanne, Lärche und Kiefer auch die Weymuts-Kiefer und die Zirbe genannt; von Laubhölzern besonders Eiche, Buche und Berg-Ahorn, dann zur Einsprengung Birke, Aspe, Linde, Eberesche und an frostgeschützten Stellen auch die Robinie.

3. Ein Wald bietet dann abwechslungsreiche Bilder und weist den Charakter eines Urwaldes auf, wenn er als Menterwald, d. h. möglichst ungleichartig erzogen und in sehr hohem Umtriebe bewirtschaftet wird. Durch horst- und gruppenweise kleine Schirmschläge und Menterhiebe, durch Verpflanzung der Lücken mit Buche, Tanne und Fichte und mit allmählich ringförmig weitergreifender Freistellung der geschlossenen und abgestuften Horste lassen sich herrliche Waldbestände erziehen, in denen alle möglichen Altersklassen in bunter Abwechslung vorkommen.

4. Größere, jährlich aneinander gereichte, häßliche Kahlabtriebe sollen gänzlich vermieden werden, denn ihnen folgen wieder nur gleichartige Verjüngungen.

5. Jede Regelmäßigkeit und jede Schablone in der Erziehung des Waldes ist zu vermeiden. Die Schablone vernichtet die natürliche Schönheit des Waldes.

Im allgemeinen sei noch gesagt, daß nicht eine Dichtung oder Stangenholz das schönste Waldbild gewähren, sondern ein alter Wald. Je älter, stärker und breitkroniger ein Baum ist, desto schöner und wertvoller ist er für einen Waldpart.“ —

Nach diesen theoretischen gibt der Fachmann auch besondere praktische Ratschläge, wie an den betreffenden Stellen vorzugehen sei, um die allmähliche

Umwandlung des jetzigen gleichartigen, schablonenhaften Waldes in einen schönen Waldpark durchzuführen, und meint, daß dergestalt nur auf einen geringen Mehrertrag aus dem Walde zu verzichten wäre.

Zum Schlusse erwähnt er, daß in vielen deutschen Badeorten eine ähnliche Waldbehandlung die schönsten Erfolge gebracht hat. So hat sich F r e u d e n s t a d t im S c h w a r z w a l d e durch seinen prachtvoll gepflegten und nach ästhetischen Prinzipien bewirtschafteten Stadtwald zu einer vielbesuchten Fremdenstadt aufgeschwungen. —

Diese, von einem hervorragenden Forstmanne mit innigstem Verständnis für den deutschen Wald gegebenen Ratschläge sollten sehr beherzigt werden.

Für den Stadtpark wäre noch eine weitere Maßnahme zu treffen, und das ist die Anlage vermehrter und verbesserter Verkehrswege. Vorschläge für eine gute Verbindung von der Stadt zum Parke wurden schon erbracht; nun seien auch die Verbindungen innerhalb des Parkes selbst besprochen.

Derzeit sind nur unterhalb der E s p l a n a d e schöne, breite Parkwege, oberhalb jedoch meist nur schmale, steile Waldwege; Fahrwege aber fehlen ganz.

Zu einem vornehmen Parke gehören als wesentliche Bestandteile auch vornehme Wege und Straßen von ansehnlicher Breite. Sie heben die Wirkung eines Parkes, gleichwie Rahmen die der Bilder heben. Es wären daher im Freiwaldauer Stadtpark auch in seinen Waldteilen sanft ansteigende Parkwege bis zu 3 m Breite anzulegen und besonders eine vornehme P a r k s t r a ß e (in Form 21) durch das ganze Parkgebiet zu führen. Sie hat im J o s e f s - G a r t e n (hier Form 8) zu beginnen und geht vom Straßenabsatze N vor dem Kurhause A l t w a t e r an in Form 21 durch die neuen Anlagen bis zur K u m p e l - Q u e l l e und unterhalb des Wasser Schlosses der städtischen Wasserleitung zum Ende der steilen B e r g s t r a ß e. Dann biegt sie um und geht in Serpentina den Wald empor, berührt die G e s c h w i s t e r - Q u e l l e und „Bonne Esperance“ und mündet bei der U r s p r u n g - Q u e l l e in die dort bestehende Straße ein, die über die P r i e ß n i t z - A u s s i c h t bis zum S t . A n n a - K i r c h l auf der Höhe des K r e u z b e r g e s (669 m über dem Meere) führt. Die Trasse dieser Parkstraße ist so angenommen, daß sie durchaus eine mäßige Steigung hat. Diese beträgt, nachdem die Straße ungefähr 3250 m lang ist und der Höhenunterschied von der Parkbrücke bis zum A n n a - K i r c h l ungefähr 228 m ausmacht, 7%. Diese Steigung ist somit geringer als jene der G r ä f e n b e r g e r - A l l e e; daher kann die „S t a d t - p a r k s t r a ß e“ (XIX) mit Wagen aller Art, auch mit Rollwagen, leicht befahren werden. Aus diesen Gründen und weil sie auch für Fußgänger zu müheloser Besteigung des Kreuzberges dient, würde sie großen Vorteil bieten. Dem Vorschlage des Herrn Oberforstrates M i k l i t z gemäß wären in ihrem Verlaufe mehrfach Ausblicke und Walddurchblicke zu schaffen, was der Straße

vermehrten Reiz geben würde. Unschöne Anlagen, beispielsweise die vielen Zickzackwege, wären hingegen aufzulassen.

Des weiteren wäre die schöne, vollkommen wagrechte E s p l a n a d e in gleicher Form nach Süden fortzusetzen, und zwar unterhalb des G e i e r - B ü s c h e l s so weit um den Berg herum, daß man den Anblick des höchsten Berges der Sudeten, des A l t w a t e r s (1490 m) erhält.

In der alten Parkgasse steht eine künstlerisch wertvolle Dreifaltigkeitssäule. Diese sollte man an einen geschützten Ort stellen; vielleicht in den J o s e f s - G a r t e n, wo sie zwischen zwei Bäumen prächtig stehen könnte.

Das im Jahre 1909 in den Neuanlagen errichtete P r i e ß n i t z - D e n k m a l hat keinen günstigen Platz. Denkmäler errichtet man dem Westfrenden zu Ehren und der Stadt oder dem Orte zur Zierde. Daher wählt man zur Aufstellung bevorzugte Plätze an verkehrsreichen Stellen. Das trifft bei diesem Denkmale aber nicht zu. Es liegt abseits allen Verkehrs in versteckter, fast verjenter Lage, so daß man es erst suchen muß, statt daß es sofort in die Augen fällt; daher wird es viele Fremde geben, die in F r e i w a l d a u waren, das Denkmal des weltberühmten Mannes aber gar nicht gesehen haben.

Der beste Platz für das Prießnitz-Denkmal wäre in der verkehrsreichsten Strecke der Stadt, und zwar in der R u d o l f s - G a s s e vor dem Eislaufplatz. Hier würde es, von einem Fichtenhain umgeben, eine Zierde der Stadt sein und von jedermann gesehen werden.

## II. Bezirk.

### Vorstadt Freiheit.

(Kreuzberg-Viertel.) Die nach Westen gerichtete, südlich vom Kurhause Altvater gelegene Lehne des Kreuzberges ladet durch ihre schöne Lage zur Besiedelung ein. Sie wurde daher durch Straßenführungen (siehe Plan) zur Verbauung aufgeschlossen. Die Hauptverbindung von der Stadt her gibt die D i t t e r s - S t r a ß e und der Anfang der S t a d t p a r k s t r a ß e. Weitere Verbindungen ergeben sich durch die zwischen den Häusern Nr. 71 und 72 zur Freiheit geführte und nach Form 12 regulierte P a p i e r - G a s s e (XX) und durch den Straßenplatz XXII samt 2. Bielebrücke zur Ober-Freiheit.

(Volkshaus und Schwimmanstalt.) über die Kreuzberg-Lehne fließt vom Geier-Büschel eine ergiebige Quelle herab; deren Wasser könnte, durch entsprechende Vorkehrungen vorgewärmt, zur Speisung der gedachten Anstalt verwendet werden, die an der, am linken B i e l e - U f e r nach B u c h e l s d o r f führenden Straße XXIV (Form 25) geplant wurde. Nachdem das Klima Freiwaldaus nur selten das Baden im Freien gestattet, so wären die Schwimmbäder einzudecken.

(Kinderspielplatz.) Für die Kinder des II. Bezirkes wäre ein eigener Spielplatz sehr erwünscht. Er könnte hinter dem Volksbade an der Straße XXVIII liegen.

### III. Bezirk.

#### Vorstadt Kaulwiesen.

(Franken-Platz.) Die Vorstadt Kaulwiesen benötigt einen Platz als Mittelpunkt. Ein solcher ist, durch Gebäude in geschlossener Bauweise umsäumt, im Zusammenlaufe der Ziegenhalser-Straße und der Klara-Gasse gedacht. Er ist 90 m lang und verläßt 65 m breit angenommen. Im rückwärtigen Teile könnte ein öffentliches Gebäude — etwa ein Amtshaus oder eine Kirche — errichtet und davor ein fließender Brunnen zur Belebung des Platzes angebracht werden. Man könnte ihn nach dem einen Stamme der Urvoorfahren der Freiwaldauer, den Franken, die mit den Thüringern die ersten Ansiedler waren, „Franken-Platz“ heißen.

(Straßenführungen.) Zu den im Plane ersichtlichen Straßenführungen sei folgendes gesagt:

Die Schützenstraße, die beim Friedhofe und bei der neuen Schießstätte vorbeiführt und in Form 16 ausgestaltet gedacht ist, wurde gegen Norden in dreifacher Teilung durch die Straßen XXXIV, XXXV und XXXVI zum Anschlusse an die Nachbargemeinde Böhmischdorf und zur 12. Vielse-Brücke gebracht. Zum neuen Schützenhause der altangesehenen, im 17. Jahrhundert gegründeten Freiwaldauer bürgerlichen Schützen-gesellschaft wurde von der Ziegenhalser-Straße, und zwar von dem Platz O vor dem Zugange zur protestantischen Kirche an, eine sanft ansteigende Straße nach Form 17 geplant. Man könnte sie Schützenkönigsstraße oder kurz Königsstraße (XXXVII) heißen, nach dem alten Gebrauche der Schützengesellschaft, alle Jahre feierlich einen Schützenkönig zu krönen. Die Straße schließt das Gelände zur Verbauung auf und gibt einen erfreulicheren Zugang zur Schießstätte, als jener beim Friedhofe vorbei.

Vor einem Friedhofe soll, weil zu Zeiten größere Menschen- und Wagenansammlungen, besonders zu Allerseelen, stattfinden, ein geeigneter Vorplatz bestehen. Es wurde ein solcher (P) vor dem Eingangstore geplant und führt von ihm ein Verkehrsweg XXIX (Form 12) neben dem neuen Versorgungs-hause zur Königsstraße hinunter und von da, wegen des stark fallenden Geländes, nur eine Treppenanlage zur Ziegenhalser-Straße. Von dort führt eine notwendige Querverbindung (XLI) zur Vielse und über deren 11. Brücke aufs linke Ufer zum Stolienwege. Zum weiteren Aufschlusse des Talbodens wäre die Straße XLII und von dieser die Straße XLIII a über die Vielse und die Staritz zum Wejselengis-Garten zu führen und des weiteren die Straße XLIII anzuordnen. Durch diese drei Verkehrswege werden weite Umwege in diesem Stadtteile erspart.

Die Goldkoppens-Lehne ist laut Programm zur Besiedelung bestimmt. Infolge ihrer ziemlich beträchtlichen Steigung wird eine regelrechte Verbauung nur bis ungefähr 220 m von der Schützenstraße aufwärts angezeigt sein (Linie Q Q<sub>1</sub>); die weitere, schön gelegene Lehne hinauf werden sich voraussichtlich nur Gärten ziehen; eine Besiedelungsart, wie sie beim prächtigen Anwesen Erwin Weiß zu ersehen ist.

Friedhöfe und Schießstätten zählen zu jenen Anlagen, die naturgemäß an den Rand der Stadt gehören. (Siehe über Außenanstalten in den „Grundzügen“, Seite 72.) Daher ist es eine allorts auftretende Erscheinung, daß diese Anlagen verlegt werden müssen, sobald die Verbauung des Ortes sie erreicht. Abgesehen von den ältesten Zeiten, wo der Friedhof sicherlich um die Kirche lag, hat sich ein solcher Fall vor nicht zu langer Zeit in Freiwaldau ereignet; denn früher war der Friedhof an der Rudolfs-Gasse und die Schießstätte näher der Stadt. Und wieder werden beide weichen müssen, wenn die Verbauung weiter fortschreitet. Dann wird für den Friedhof ein geeigneter Platz im V. Bezirke sein, umso mehr, als eine Vergrößerung in der jetzigen Lage wegen des wasserhältigen Bodens nicht angezeigt wäre. Für die Schießstätte wäre ein künftiger Platz in der nächsten Talmulde am Abhange der Goldkoppe, wo das verlassene Bergwerk war. Dieser Ort, zu dem der „Goldweg“ führt, ist sehr hübsch gelegen und könnte in Verbindung mit der Schießstätte ein naher Ausflugsort werden.

Solange Friedhof und Schießstätte an der Goldkoppens-Lehne liegen, wird hier die Verbauung nicht recht einsetzen. Wenn nach deren Verlegung sie aber platzgreift, so müßte durch eine wagrechte Straße (XXX) das Gelände aufgeschlossen und zu ihr Zufahrtstraßen (XXXI und XXXII) mit möglichst geringer Steigung geführt und nach Erfordernis Hilfswege XXXIII a, b, c, d (in Form 10 oder erforderlich breiter) angelegt werden. Von direkt aufwärts, also senkrecht auf die Schichtenlinien führenden Straßen wäre abzusehen. Solche Straßenführungen, wie sie die Karl Dittich-Straße in dem vom Pensionsfonde errichteten Cottage zeigt, sind wegen ihrer Steilheit höchst ungünstig und ist im Winter deren Benützung für Mensch und Tier gefährlich. Wegen des direkt abfließenden Regenwassers ist die Straßendecke auch schwer haltbar und stets verbesserungsbedürftig.

(Kleinwohnhäuser.) Bekanntlich wohnt ein großer Teil der zahlreichen Arbeiterschaft von Freiwaldau auswärts, so daß nach Feierabend täglich große Scharen von Arbeitern die Stadt verlassen und zum Teile weite Wege nach ihrem Heime gehen oder fahren müssen. Diese Erscheinung, die zur Folge hat, daß das in Freiwaldau verdiente Geld auswärts verzehrt wird, beruht auf dem Mangel geeigneter Behausungen für die Arbeiterschaft im Stadtgebiete. Diesem Mangel wäre durch Schaffung von zeitgemäßen Arbeiterwohnungen in der Stadt abzuhelfen. Zu diesem Behufe wurden im Stadtgebiete mehrere Gelände für die Errichtung von Arbeiter-Cottages bestimmt. Eines davon schließt an die von der Firma Regen-

hart & Raymann geschaffene Arbeiteransiedlung an der Klara-Gasse an. Ein weiteres ist am Ende der „Schleißgärten“ und ein drittes bei der Ziegelei am Hutberge geplant. (Siehe IV. Bezirk.)

(Grünanlagen.) Wenngleich Freiwaldau ringsum die schöne, freie Natur hat, so sind doch eigene Grünanlagen innerhalb der Verbauung erforderlich, besonders als Kinderspielplätze, weil sonst die Kinder die öffentlichen, für Erwachsene bestimmten Anlagen zu solchen machen, wie man bei der Anlage auf der Freiheit ersuchen kann.

Der Wesselenpark, noch eine Erinnerung an die „goldene Zeit“, wäre daher in das Eigentum der Stadt zu nehmen und, wie im Plane ersichtlich, zu vergrößern. Ein weiterer öffentlicher Garten wäre oberhalb des genannten Arbeiter-Cottages auf der dortigen Lehne, die sich nicht gut zur Verbauung eignet, zu errichten.

(Gasanstalt.) Der geeignetste Platz für eine erforderliche größere Gasanstalt wäre an dem Wege, der unterhalb der letzten Viele-Brücke am rechten Ufer nach Böhmischdorf führt.

(Schlachthof.) Wegen ihrer üblen Gerüche und wegen der Abfallwässer sollen Schlachthöfe möglichst außerhalb der Stadt, abseits der herrschenden Windrichtung (hier Südwest), und weiters an fließendem Gewässer liegen. Danach wäre ein günstiger Platz für den laut Programm erforderlichen Schlachthof an der Grenze von Böhmischdorf, und zwar in dem von der Ziegenhaller-Straße, der Straße XLI und dem unteren Mühlgange gelegenen Dreieck oder aber auf den bäuerlichen Wirtschaften nördlich der Straße XXXIV.

(Werschuhbahn.) Wie die Tatsachen erweisen, ist infolge des stetig zunehmenden Verkehrs die Bahnhofsanlage mit der Zeit zu klein geworden und mußte kürzlich vergrößert werden. Es ist voraussichtlich, daß im Laufe der Zeit eine abermalige Vergrößerung notwendig sein wird. Daher ist es ein Gebot der Fürsorge, derzeit schon einen Raum hiefür zu bestimmen. Als geeignet zu einem ausgiebigen Vershub-Bahnhofs, der seinerzeit bei zunehmendem Verkehr vielleicht auch als Lastenbahnhof verwendet werden kann, wäre eine durch Abgrabung, beziehungsweise durch Anschüttung zu gewinnende, langgestreckte Fläche längs der Bahnlinie unterhalb des Musikantensteiges zu bezeichnen. Hier können Zugverschiebungen ohne die Behinderung des Straßenverkehrs stattfinden, die westlich des Bahnhofes so empfindlich stört.

#### IV. Bezirk.

##### Vorstadt Dittrichstein.

(Thüringer-Platz.) Als Mittelpunkt dieses Bezirkes wäre ein geschlossen umrahmter Platz von ungefähr 95 m Länge und 65 m Breite in den Schleißgärten zu schaffen und mit einem öffentlichen Gebäude, viel-

leicht einer Kirche, zu versehen und mit Anpflanzungen und einem Brunnen zu schmücken. Die Lage des Platzes am Ufer der Staritz wäre eine sehr schöne; er würde so geplant, daß er einen hübschen Einblick von der Krisenkreuz-Koppe herunter bietet. Der historische Name des Platzes wäre gleich dem des Frankensplatzes begründet.

(Straßenführungen.) Diese wurden zum größten Teile schon beim Hauptverkehrsneze besprochen und wäre des weiteren zu erwähnen, daß längs der Staritz beiderseits Kaißstraßen nach Form 26 zu führen sind. Zu den Straßenführungen ist ferner zu sagen, daß der Feldweg LXX in der Hutberglehne, der unbedingt als Verbauungsgrenze einzuhalten ist, und die Straße LXXX eine gut fahrbare Verbindung zur Buchelsdorfer-Straße erhalten können, indem man an der Grenze von Freiwaldau, und zwar schon auf dem Nachbargebiete, eine Schleiße in der Weise, wie sie der Plan zeigt, anlegt.

(Gräfenberg-Lehne.) Auf dieser aussichtsreichen Lehne ließe sich ein hübsches Villenviertel errichten. Die Straße XLVI, beginnend beim Herrenhübel und zu dem etwas günstiger anzubringenden Übergange des Musikantensteiges über die Bahnlinie führend, sowie eine Straße XLVII unterhalb, vom „Glückauf“-Pavillon beginnend und mit obiger gleichlaufend, würden dieses Viertel aufschließen; Grünanlagen am Fuße der Lehne und in der Mitte, etwa mit kleinen Kastaden versehen, würden es beleben; sie könnten zugleich zum Aufstiege dienen.

(Kasernen-Anlage.) Militär bringt Leben und Verdienst in eine Stadt. Es wäre daher schon aus wirtschaftlichen Gründen die Verlegung eines Truppentörpers nach Freiwaldau anzustreben und hiefür ein günstiger Platz zur Errichtung einer Kaserne samt Exerzierplatz bereitzustellen. Ein solcher wäre auf dem flachen Hutberg-Gelände am Ende der Schleißgärtenstraße (LXI) für die Anlage einer Kaserne und einer platzartig erweiterten Straße (LXVIII) davor. Weiter nach Süden könnte ein ausgedehntes Exerzierfeld angelegt werden.

(Arbeiter-Cottage an der Staritz.) An der Grenze zwischen der Vorstadt Dittrichstein und dem Industrie-Vororte Wildtafel ist die günstigste Stelle für ein Arbeiter-Cottage, und zwar nach den Grundsätzen der modernen Gartenvorstädte anzulegen.

Demnach hätte dieses zu erhalten: gesunde Wohnstätten im Cottage-System, also Einzelhäuser mit 1—4 Wohnungen samt Garten zum Aufenthalt und für Gemüsebau; Vereinigungshaus mit Versammlungsaal, Bibliothek und Wäder; in der Nähe entsprechende Grünanlagen, sowie eine Schule und Spielplätze für den Nachwuchs.

Der Plan zeigt, in welcher Weise diese Anlagen angeordnet wurden.

(Volksgarten.) Die für das Cottage erforderliche Grünanlage ist zugleich als Volksgarten gedacht. Er enthält nebst entsprechenden Grünbeständen eine kleine, vom „Seifenlößl“ gespeiste Wasserfläche, dann Sport-

und Spielplätze und eine Restauration. Dergestalt kann der Volksgarten zur Erholung und zum Vergnügen der Bevölkerung und zur Abhaltung von Festen im Freien dienen und wird, nachdem ringsum keine Grünanlagen sind, eine Wohlthat für die dortige Stadtgegend werden.

(Arbeiterriedelung auf der Hutberg-Lehne.) Ein sehr günstiger Platz zur Errichtung von Arbeiterwohnhäusern ist an Stelle der alten Ziegelei am Hutberge. Auch ist dort Platz zur Schaffung einer Grünanlage mit Kinderspielplätzen, die für diese Gegend sehr angezeigt sein werden.

(Gerichtsstraße.) Daß gleichlaufend mit der höher gelegenen Strecke der Dittrichstein-Gasse jenseits des Mühlganges noch eine Straße, die man „Gerichtsstraße“ nennen könnte, führt, verspricht gar nichts; im Gegenteile, diese Anlage mit dem fließenden Wasser und darüber den ansteigenden Grünflächen ist eigenartig und reizvoll. Hingegen ist der schmale Weg hinter dem Gerichtsgebäude, der vollkommen zwecklos und nur ein Schmutzwinkel ist, aufzulassen.

(Der Bahnhofplatz.) Der erste Eindruck ist der bleibende. Dieser Ausdruck ist vornehmlich auf Bahnhofplätze anzuwenden, da in der Neuzeit diese gewissermaßen den Eintritt, das Entree der Städte bilden. Daher wäre einer freundlichen Ausgestaltung des Freiwaldauer Bahnhofplatzes und seiner Zufahrten und Zugänge besondere Sorgfalt zu widmen.

(Neunhausen.) Die Bauweise dieser Häusergruppe ist minderwertig, ja armselig, und paßt nicht in eine städtische Verbauung. Entweder muß seinerzeit die in der Bauzone II vorgeschriebene Bauweise plaggreifen oder es ist nach einem sorgfältigen Sonderplane eine gefällige, der Örtlichkeit angepasste Verbauung für Kleinwohnhäuser anzuordnen.

## V. Bezirk.

### Vorort Wildtafel.

(Jauernig-Platz.) Auch der ausgedehnte Bezirk, in dem die große Bleichenanlage der Firma Regenhart & Rammann liegt, bedarf eines Platzes als Mittelpunkt, und wäre ein solcher an der Lindewiese-Straße am günstigsten gelegen.

(Straßenführungen.) Außer den früher besprochenen würden naturgemäß noch eine oder mehrere Querverbindungen in diesem, jetzt nur durch Längsverbindungen aufgeschlossenen Gebiete in Zukunft (was betont sei) erforderlich werden. Bemert sei hiezu, daß vor Jahren in den damals in Betrieb stehenden Bleichenanlagen am Viele-Viertel Straßenführungen gewiß unzulässig gewesen wären. Heute sind sie notwendig; so kann es auch einmal

bei der großen Bleichenanlage am Staritz-Grunde der Fall sein. Überdies dürften bei fortschreitender Verbauung des Vorortes Straßenanschlüsse aus der Bleichenanlage an das Verkehrsnetz sehr erwünscht sein, wenn sie auch auf lange Zeit hinaus ein geschlossener Privatbesitz bleibt.

Um eine gute Verbindung vom Weiler Biberreich zur Stadt zu haben, wird man den dortigen Weg (LXXXVI) entsprechend herrichten müssen.

(Neuer Friedhof.) Wenn der bestehende Friedhof in Kaulwiese vollständig belegt ist, soll man ihn aus den schon erwähnten Gründen nicht erweitern, sondern man könnte unterhalb des Färberbüschels einen neuen, großen Friedhof (zu oberst als Waldfriedhof) anlegen, der hier so weit abseits liegt, daß er von der Stadt und vom Kurorte aus nicht gesehen und auch von der Verbauung nie umschlossen werden kann. Voraussetzung aber ist, daß der Untergrund sich für eine Friedhofsanlage eignet.

(Epidemie-Spital.) Abseits der Stadt und ihrem Verkehr wäre auf der Anhöhe seitlich des neuen Friedhofes ein geeigneter Platz zur Errichtung eines Epidemie-Spitals samt Garten.

(Industrie-Gelände.) Wenn sich in dem Viertel zwischen der Bahnlinie und dem Färberbüschel Industrie ansiedelt, so ist dort die beste Gelegenheit, von der Bahn abzweigende Schleppeisen in die einzelnen Industrieanlagen führen zu können.

Erfordernis der Stadt an niederen und höheren Schulen, sowie an Waisenhäusern und gewöhnlichen Spitälern.

Damit bei eintretendem Bedarfe die für diese Bauten erforderlichen Plätze vorhanden seien und nicht erst nachträglich mit Opfern erworben werden müssen, sind sie derzeit schon zu bestimmen. Nachdem hiezu jedoch genaue Kenntnis aller maßgebenden Umstände gehört, wären diese Plätze seitens des Bauausschusses bei Vorlage des Stadtbauplanes auszuwählen. Geeignete Örtlichkeiten gibt es infolge der vielen neuen Straßenführungen des Planes in Menge.

Bezüglich der Schulen, insbesondere der Volksschulen, sei gesagt, daß diese möglichst an verkehrsarmen Stellen zu errichten wären, damit sie die Kinder gesichert auffuchen können. Auch wäre zu wünschen, wenn unmittelbar Schulgärten anschließen würden, wo die Schüler ihre Erholungspausen zubringen und ihre Spiele treiben könnten.

## VI. Bezirk.

### Kurort Gräfenberg.

(Entwicklungsrichtung und Straßenführungen.) Die bauliche Zukunft Gräfenbergs liegt im Westen. Die hier südöstlich ab-

fallende Berglehne in Sonnenlage und mit prächtiger Aussicht auf das Sudetengebirge und ins Tal ist wie geschaffen hiefür. Gräfenberg liegt in einem rauheren Klima und weist nicht viel heiße Tage auf; deshalb ist die Sonnenlage für den Wasserturort sehr erwünscht. Daher ist es auch nicht ratfam, gegen Norden, beziehungsweise gegen Nordosten zu zu bauen, wo das Gelände abends bald in den Bergeschatten kommt.

Gräfenberg war seinerzeit ein Weiler am Bergabhange, eigentlich in der Mulde des Gräfenberges, und führten die Wege in landesüblicher Weise steil aufwärts und abwärts. Diese Art der Wegeführung taugt aber nicht für einen modernen Kurort, der bequeme und möglichst wagrechte Wege verlangt. Daher sind die neuen Straßen nach dieser Anforderung zu führen, und auch die Verbindungswege sollen möglichst sanft ansteigen, soweit es eben das bergige Gelände gestattet.

(Prießnitz-Platz.) Die Notwendigkeit eines Platzes als Verkehrs- und Repräsentations-Mittelpunkt des Kurortes ist bereits kargelegt worden. Es wäre demnach an Stelle des alten Kurplatzes ein vollkommen wagrechter Platz, und zwar in der Höhe des Hofes zwischen dem alten Kurhause und der Speisehalle zu schaffen. Er hätte zur Ankunft der Kurgäste und als Umkehrstelle zu dienen. Der Fahrverkehr zum oberen Teile des Kurortes hat über die neue Serpentine, die den Platz umrahmt, zu geschehen, und zugleich hätten gesicherte Gehsteige den Personenverkehr auf die Musik-Esplanade zu leiten. Aufstellungsplätze für Wagen und Automobile wären rechts und links vom Duschehause durch Anshüttungen zu schaffen.

Die Bodengestaltung bedingt, daß der Platz eine Ellipse von ungefähr 50 m Länge und 32 m Tiefe wird und bergwärts eine Stützmauer längs der Serpentine zu erhalten hat.

Die Ausschmückung des Platzes ist folgendermaßen gedacht: An der Rückwand führt in der Mittellachse eine mit Balustraden gezierte, zweiarmlige Freitreppe zur Serpentine und davor ist das von der Koppe hieher verfehte Prießnitz-Denkmal gestellt gedacht, und zwar auf einem Brunnensockel, dem reichlich Wasser entfließt. Zwei Fichten flankieren das Denkmal und Gesträuch und Blumen fassen den Platz ein. Wasser und Waldbäume gehören unbedingt zum Denkmale des großen Naturarztes. Beim Wiener Prießnitz-Denkmal hat man sie stimmungsvoU verwendet.

Dargestalt würde der Prießnitz-Platz, geschmückt durch das hochragende Denkmal, belebt durch das fließende Wasser und versehen mit Grünanlagen, eine Zierde, ein würdiger Repräsentationsraum Gräfenbergs werden.

Der Vorschlag, das Gräfenberger Prießnitz-Denkmal zu versehen, erfolgte aus denselben Gründen, wie bei dem Freiwaldauer Denkmale. Auf der Koppe steht ersteres zwar auf einem prächtigen Aussichtspunkte, der aber keine Ansicht des Denkmals bietet. Der Platz ist abseits des Verkehrs, fast versteckt und daher sehr schwach besucht. Von den verkehrsreichen Stellen des

Kurortes, selbst von der Koppenpromenade aus, wird das Denkmal aber überhaupt nicht gesehen. Ein so vereinsamter Platz eignet sich nicht für das Denkmal eines bedeutenden Mannes; das gehört mitten in die Öffentlichkeit.

Die jetzige Gestaltung des Kurplatzes, der anderthalb Meter über dem richtigen Niveau liegt, ist unhaltbar. Er wird, wie die Tatsache erweist, weder zur Ankunft noch zur Aufstellung der Gefährte benützt, noch vom Publikum aufgesucht, und ist ein unschöner, unverwertbarer Raum und einem gesteigerten Verkehre eher abträglich als förderlich.

(Wandelhalle.) Eine gedeckte Wandelbahn benötigt der Kurort zum Aufenthalte der Kurgäste bei schlechtem Wetter. Infolge des hügeligen Geländes ist nicht leicht hiefür ein passender Platz zu finden. Längs der Musik-Esplanade die Wandelbahn zu errichten, geht nicht an, weil sie sonst den gegenseitigen Anblick von Esplanade und Sanatorium verdecken würde. Der Vorschlag des Herrn Erwin Weisz, die Wandelbahn in Halbkreisform, als Mittelpunkt die turmartige Liegehalle des Sanatoriums nehmend (siehe Plan), erscheint sehr günstig, nachdem die Halle dergestalt ganz in der Nähe der Hauptstätten des Kurortes liegt, keinen Platz verstellt und des weiteren prächtige Ausblicke gestattet. Im Inneren mit einem Orchesterraume, mehreren Geselligkeitsräumen und Kaufläden versehen, würde sie ein zweckentsprechender Bau werden.

(Die Kaiser Franz Joseph-Straße.) Diese Straße ist die erste, die nach dem Grundsätze der wagrechten Führung erbaut wurde. Sie hat eine Gesamtbreite von 12-50 m, 2 Baumreihen mit Rinnröhrchen daneben, talseitig einen 2-25 m breiten Gehsteig, daneben streckenweise Lichtgräben gegen die Häuser; bergseitig führen die Stützmauern hoch, hier fehlt aber ein Gehsteig.

Die Straße wurde im Jahre 1888 zum 40jährigen Regierungsjubiläum des Kaisers vom Hauptmanne a. D. Hans Ripper angelegt. Dieser, ein Schwiegersohn des Prießnitz, hat sich viel Verdienste um Gräfenberg erworben, besonders durch Straßenführungen, Weganlagen und Quellensammlungen, darunter viele prächtige Waldwege in dem ausgedehnten Waldgebiete des Hirschbadkammes.

Die Kaiser Franz Joseph-Straße wäre weiter nach Westen zu führen (nach und nach in die Form 19 übergehend) und in direkten Anschluß mit der Eisenberg-Straße zu bringen.

(Altwater-Straße.) Oberhalb der Kaiser Franz Joseph-Straße ist in 120 m Entfernung (Luftlinie) das Gelände durch eine mit ihr gleichlaufende und wagrechte Straße zur Verbauung aufzuschließen. Diese Straße hätte in der steil ansteigenden Lehne eine prächtige, unverbaubare Aussicht nach dem Altwater zu, daher man sie Altwater-Straße (CII) benennen könnte. In Form 20 erbaut, beginnt sie bei der nordwestlichen Ecke des alten „Steinhauses“, wo die neue Serpentine vom Prießnitz-Platz heraufkommt und die Zufahrt zum neuen Sanatorium statt-

findet, führt wagrecht in sanftem Bogen über die Lehne nach Westen, durchschneidet den Garten der sogenannten Englischen Villa und findet durch eine Serpentine den Anschluß mit den tiefer gelegenen Straßen.

Daß die geplante Straße das Anwesen der Englischen Villa durchschneidet, ist für diese kein Nachteil, sondern ein Vorteil, weil dadurch die Villa in kürzester wagrechte Verbindung mit dem Mittelpunkt des Kurortes kommt und der untere Teil des überlangen, jedoch schmal ansteigenden Gartens zu einer eigenen, schönen Baustelle mit fertiger Gartenanlage wird.

(Hochschar-Straße.) Nachdem ein weiterer wagrechter Anschluß des Geländes notwendig ist, wäre von dem Punkte K der Gräfenberger-Allee eine wagrechte Straße nach links, und zwar infolge der Bodengestaltung im Bogen zu dem Vorplatze der Villa Austria zu führen und von dort, den folgenden Kiegel (Fischel-Hübel) umgehend, unter dem „Einsamen Haus“ zur Eisenberg-Straße. Die Hochschar-Straße (CIII) soll auch die unüberschreitbare Verbauungsgrenze des Kurortes nach abwärts bilden.

(Kirchenplatz.) Auf vorgenanntem Kiegel ließe sich eine freiliegende, erhöhte Plattform herstellen, auf der man ein Kirchlein errichten könnte, das eine prächtige, von allen Seiten sichtbare Stellung hätte. In Zukunft ist ein Gotteshaus für die zunehmende Einwohnerschaft Gräfenbergs jedenfalls erforderlich und wäre dessen Errichtung durch einen Kirchenbauverein anzustreben, was hiemit in Vorschlag gebracht wird.

Die kurze, wagrechte Straße oberhalb des Kirchenplatzes hat Anschluß an die von der Villa Hasjeld herabkommende Serpentine, sowie an die schon erwähnte neue Serpentine zur Kaiser Franz Joseph-Straße und zur Altvater-Straße.

(Fichtling-Straße.) Von dem, Prießnitz gewidmeten Denkmale: Au génie de l'eau froide, gemeinlich Genie-Quelle genannt, läßt sich in gleicher Höhe eine Straße (CIV) gegen Südosten führen, die den Ausblick auf das Fichtling-Gebirge hat und danach benannt werden könnte.

(Alt-Gräfenberg.) Der in dem Straßendreieck gelegene Teil des Kurortes, in dem das Geburtshaus Prießnitz steht, ist die zu dessen Lebzeiten entstandene Ansiedelung. Ihre Verbauung auf dem steilen Gelände ist eine unregelmäßige und dichte. Weitere Gebäude hineinzustellen, wäre verfehlt, weil dies der hygienischen Anforderung nach Weiträumigkeit, wie sie ein Kurort verlangt, widerspräche. Eine schmale Gasse CV würde eine bessere Zufahrt in diese Gebäudegruppe ermöglichen.

(Hamburger-Steig.) So hieß einst der Weg, der von dem alten Kurplatze nach der Stadt hinunter führte. Sein noch bestehender Teil vom Prießnitz-Platze bis zur Genie-Quelle, ein steiler Weg, wäre nun derart auszugestalten, daß man beiderseits 2,25 m breite Gehsteige, er-

forderlichen Falles Treppen, und in der Mitte einen Rasenstreifen legt, durch den der Abfluß des Prießnitz-Denkmalbrunnens und anderer Wasserläufe als Bächlein mit kleinen Wasserfällen laufen könnte.

(Eintritt in den Kurort.) Dieser erfolgt zu Wagen und zu Fuß bei der Wegteilung K an der Genie-Quelle. Diese Stelle wäre platzartig zu erweitern und gefällig zu gestalten, denn sie ist für den ersten Eindruck, den der Ankommende vom Kurorte empfängt, maßgebend.

Leider löst derzeit die Ankunft in Gräfenberg keinen erfreulichen Eindruck aus. Schon in der Gräfenberger-Allee und gehäuft bei der Genie-Quelle, dann im Orte und sogar im Walde stören die vielen, wie auf einem Landelmarke angebrachten Ankündigungs- und Anpreisungstafeln in den verschiedensten Formen und Größen, manche sogar an die Baumstämme genagelt oder mit Fähnchen „geschmückt“. Diese Art der Reklame ist ebenso unschön, als dem Charakter eines vornehmen Kurortes abträglich. Noch dazu ist ihre Wirkung sehr fraglich, denn welcher Kurgast wird sich heutzutage über Unterkunft und Verpflegung erst an Ort und Stelle durch Tafeln am Wege unterrichten! Darüber hat er sich vorher schon vergewissert und es genügen einfache, etwa gemeinsame Orientierungstafeln. Im Interesse des Ansehens des Kurortes wähle man eine andere, vornehmere Ankündigungsart und vermeide eine solche, die die Ortlichkeiten verschandelt. Auch wäre zu sagen, daß die vielen hölzernen Buden, die den Jahrmartsbuden ähneln, dem Kurorte nicht zur Zierde gereichen.

Fährt man weiter nach links aufwärts, so empfängt einen manchmal recht übler Geruch, der aus den Ställen von Alt-Gräfenberg und von den, den Abhang und in die Kolonien hinunterlaufenden Jauchen- und Abfallwässern kommt. Dieser arge Übelstand muß aus sanitären Gründen ehestens behoben werden.

Beim Beginne der Kaiser Franz Joseph-Straße blicken einem hohe, düstere Stützmauern entgegen, die man — nach einem scharfen Umbuge — noch eine Strecke entlang fährt. Es ließe sich ein freundlicherer Eindruck erzielen, wenn man die Mauern mit Kletterpflanzen versehen und ihre Krone mit herabhängenden Blumen säumt. Die dem Ankommenden entgegenstehende Nische in der Mauer wäre architektonisch zu schmücken und mit dem Bildnisse des Kaisers zu versehen, dem zu Ehren die Straße benannt wurde. Die klobige Straßentafel mit dem Riesenpfeile wäre zu entfernen und statt ihr die alte, auf die Erstellung der Straße bezughabende Gedenktafel in der Nische anzubringen. Der scharfe Umbug wäre abzukappen, wodurch auch die Nische von unten her besser in Sicht käme.

Einen unschönen Eindruck macht der jetzige Wagenstandplatz mit den von den Pferden benagten Stämmen der alten Bäume. Nachdem dieser Platz zu klein ist, wäre er durch Hinauschieben der Futtermauern zu vergrößern und gefällig herzurichten.

Weiters berührt es den Ankommenden nicht angenehm, daß er keinen

Mittelpunkt des Kurortes vorfindet, sondern auf irgend einer Straßenstelle absteigen muß. Durch den geplanten Frießnitz-Platz würde diesem Mangel abgeholfen werden.

(Die Kolonie Gräfenberg.) Diese ist ein Anhängsel des Kurortes Gräfenberg, das ihm leider nicht zum Vorteile gereicht. Die bei Aufstellung der Bauzonen (und zwar bei VII) schon gekennzeichnete ungünstige Lage der Kolonie verhindert eine bauliche Entwicklung. Daher wird sie nie gleichen Schritt mit Gräfenberg selbst halten, auch nie den modernen Anforderungen an einen Kurort nachkommen können. Infolgedessen wird die Kolonie auch nicht von wahrhaft der Kur Bedürftigen aufgesucht werden, denen schon der steile Aufstieg zum Mittelpunkte des Ortes mit seinen Kuranlagen zu weit und zu anstrengend wäre. Aus den angeführten Gründen, die einen Komfort ausschließen, wird die Kolonie auch nicht von besseren Sommerfrischlern aufgesucht werden.

Aber ganz vorzüglich wird sie sich infolge ihres ländlichen Charakters als Bepflegsquelle für den Kurort eignen, und zwar durch Vieh- und Geflügelzucht, Milchwirtschaft, Gemüse- und Gartenbau; ferner würde sie für Wäschereien und Lohnfuhrwerksunternehmungen taugen, lauter Anlagen, welche wegen Belästigung durch Rauch, Geruch und Fliegen nicht in den Kurort selbst passen. Im eigenen Interesse der Einwohner wäre es, diese Erwerbsrichtung zu pflegen, anstatt Unvollkommenes leisten zu wollen.

### Die Gräfenberger-Anlagen.

(Die Gräfenberger-Koppe und der Koppenweg.) Die südöstliche Rückfallstuppe oder -Koppe des Hirschbäckammes hat eine ausgezeichnete landschaftliche Lage und bietet nach allen Seiten wunderbare Ausblicke in das Sudetengebirge und hinunter in die Täler der Biela und der Staritz. Diesen Rundblick genießt man auf der, 180 m über der Stadt Freiwaldau gelegenen, 1125 m langen Koppenpromenade, auch Koppenweg genannt, der ringsherum geht. Dieser Weg ist ein Schönheitswert ersten Ranges von Gräfenberg und daher eine Anziehungskraft. Aus diesem Grunde ist er dergestalt für alle Zeiten zu erhalten. Zu diesem Behufe ist ringsum unterhalb des Weges jedwede Verbauung und auch die Bepflanzung mit großen Bäumen in einer Entfernung von 125 m (Luftlinie) hintanzuhalten und sind nur einzelne Bepflanzungsgruppen zu gestatten. Daher sind auch die jüngst gesetzten Alleen innerhalb dieses Schutzstreifens zu beseitigen, denn groß geworden würden sie die kostbare Aussicht, besonders die Tiefblicke auf die Stadt, benehmen.

Ähnlich, wie auf der Koppe, könnte man auf der tiefer liegenden Kriegenkreuz-Koppe, wohin ein Kammweg führt, einen Rundgang schaffen, von dem man nähere Einblicke in die zu Füßen liegende Stadt bekäme.

Der jetzige Kinderspielplatz zum Beginne des Koppenweges

liegt dort ungünstig und ist auch zu klein. Eine bessere Stelle bietet der unbenützte Streifen längs der „Neuen Esplanade“. Ein entsprechend großer Teil hiervon, mit Buchenhecken eingefriedet, gäbe einen gesicherten, schattigen Kinderspielplatz.

(Die Nordpromenade.) Vom alten „Steinhaus“ angefangen führt bei den Tennisplätzen vorbei eine Lindenallee zwischen Wiesen und Äckern nach Norden bis zum Walde. Diese Gegend angeblickt der Goldkopppe, eingefasst zur Rechten durch das neue, imposant gelegene Sanatorium und die Gräfenberger-Koppe, zur Linken durch den schönen Wald mit seinem malerischen Rande (Vijière), bietet ein landschaftlich prächtiges Bild, das als weiterer besonderer Schönheitswert des Kurortes dergestalt für immer erhalten und nicht verbaut oder bepflanzt werden sollte. Ebenso wäre dringend zu empfehlen, den schönen Waldrand vor der Vernichtung durch Kahlschlag zu bewahren; seine Schönheit wäre für ein halbes Jahrhundert unerseht. Ebenso sollen die prächtigen Einzelbäume und Baumgruppen erhalten bleiben.

(Die Waldpromenaden.) Auf dem Gebirgskoppe des Hirschbäckammes mit seinen verschiedenen Koppen, als Habichtskoppe, Nesselkoppe und Bärenstein, sind ausgebreitete Waldungen, die zahlreiche Quellen mit köstlichem Wasser bergen und von vielen Wegen durchzogen sind. Sie bieten großen Naturgenuß; aber die Mehrzahl der Wege in und um Gräfenberg geht bergauf und bergab. Bei gesunden Menschen verschlägt das nichts; aber vielen Klassen von Kranken und Erholungsbedürftigen — und diese bilden doch in einem Kurorte die Mehrzahl — ist das Bergsteigen mühsam und beschwerlich, wenn nicht gar unmöglich. Weiters ist bei Regenwetter und trüben Tagen der Aufenthalt im Walde nicht angenehm, denn abgesehen von der Feuchtigkeit ist dann das Verweilen für Aug' und Gemüt drückend. Weiters fehlen in den Gräfenberger Wäldern mit geringer Ausnahme Ausblicke und wird daher ein fortwährendes Wandeln zwischen den Wänden der Waldbestände schließlich eintönig.

Alle diese Umstände weisen darauf hin, die herrliche Umgebung des Kurortes durch großzügig angelegte, abwechslungsreiche und möglichst ebene Promenaden aufzuschließen und dadurch dem Kurpublikum erhöhten Genuß und auch vermehrten Nutzen von dem Aufenthalte in Gottes schöner Natur zu schaffen.

Der Verfasser hat daher im Sommer 1909 der Leitung der Frießnitschen Kuranstalten an der Hand eines Planes Vorschläge zur Herstellung von neuen Promenaden und Anlagen gemacht und liegt deren eingehende Beschreibung dem Stadtbauplane bei. Diese Vorschläge umfassen folgende vier Anlagen:

(Berglehnen-Weg.) Es bereitet ein besonderes Vergnügen, in bergigem Gelände, in einer gewissen Höhe über der Ebene oder der Talsohle auf einer Hochfläche oder auf vollkommen wagrechten Wegen, enthoben der Mühe, auf Schwierigkeiten des Pfades achten zu müssen, frei ausschreiten und

die wechselnden Bilder der Gegend genießen zu können. Das Behagen, welches das Begehen eines solchen Höhenweges erregt, wird gewiß jedermann auf dem Koppeweg empfunden haben. Und solche, und zwar ausgedehnte Höhenwege zu schaffen, ist Zweck der Vorschläge.

Einer der Wege ginge von Gräfenberg nach Norden, und zwar vom alten „Steinhaus“ aus, vollkommen wagrecht (was zu betonen ist) in den Schichtenlinien der Berglehnen bis ins schöne Göbel-Tal. Dieser Weg würde in der Seehöhe von 626 m liegen und ungefähr 5800 m lang sein; er wäre anfangs als eine 4 m breite Promenade zu führen und könnte allmählich schmaler und zum Schlusse nur 2-30 m breit bleiben. Er wäre mit Rund- und Aussichtsplätzen, Pavillons und Sitzgelegenheiten zu versehen. Eine Waldandacht, zierliche Überbrückungen der vom Berge kommenden Bächlein, sowie laufende Brunnen könnten ihm vermehrten Reiz geben.

Der Weg müßte sich allen Vorsprüngen und Einbuchtungen der Berglehnen anschmiegen, abwechselnd durch Wiesen und Äcker, durch Hochwald und Jungwald gehen, über Waldblößen und Schläge führen und würde infolge seiner mannigfachen Windungen sehr viele abwechslungsreiche und reizvolle Landschaftsbilder bieten, die mühelos von Kranken, selbst im Rollwagen, aufgesucht werden könnten.

(Sonnteiten-Weg.) Gräfenberg liegt, wie erwähnt, in einem rauheren Klima, welches nicht viel heiße Tage bietet; der Kurort kommt abends durch die Bergtämme im Westen bald in den Bergschatten und die meisten Wege liegen im Walde. Infolge dieser Umstände hat man in Gräfenberg zu Zeiten, wo man die Sonne mit ihrem Lichte und ihrer Wärme sucht, also im Vorfrühling, im Herbst, am Abend und an kühlen Tagen, das lebhafteste Verlangen nach sonnseitig gelegenen, freien Geländen. Das sind hier die nach Süden ins Tal der Stariß abfallenden Berglehnen westlich des Kurortes. Diese sind aber derzeit nicht zugänglich. Dem Bedürfnisse nach sonnigen Wegen wäre auch im Interesse einer Wintertur in Gräfenberg nachzukommen, und dazu wären freie Promenaden anzulegen, die den ganzen Tag über von der Sonne bestrahlt werden.

Diesem Erfordernisse würde ein Weg nachkommen, der in der Verlängerung der Altvater-Strasse in den südlichen Lehnen des Gebirgsstokes, also in den „Sonnteiten“, führen würde. Er könnte, ausgestattet wie der Berglehnen-Weg und auch stets in der Schichtenlinie gehend, bis zur Lindewiejer-Koppe reichen und diese in einer Schlinge umziehen. Er hätte dann eine Länge von ungefähr 4200 m, ginge in den stets durchwärmten Sonnteiten und böte prächtige Anblicke auf den gegenüberliegenden Gebirgszug von der Hochschär bis zum Altvater.

Wenn Gräfenberg ein Winterturort werden soll, dann ist der Sonnteiten-Weg mit seiner windgeschützten, sonndurchwärmten Lage geradezu ein notwendiges Erfordernis hiefür.

(Hochweg mit Abendplatz.) In das schöne Waldgebiet oberhalb

Gräfenbergs gelangte man früher nur über steile und daher unbequeme Wege, was sehr das Auffuchen des Waldes beeinträchtigte. Der Verfasser schlug daher einen von der Nordpromenade ausgehenden, in sanfter Steigung aufwärts führenden Weg vor, steckte ihn aus und benannte ihn Hochweg. Unter anderem soll dieser auch mit einer Fortsetzung auf einen am Hellenberg-Kamm gelegenen Punkt führen, von dem man einen umfassenden Rundblick auf Gräfenberg, in das Tal und auf das Gebirge ringsum, von der Goldkoppe angefangen auf den Altvater, auf die Hochschär und gegen Westen auf das Reichenteiner Gebirge mit dem Fichtling, genießt. Es ist wohl einer der schönsten Aussichtspunkte der Gegend, vielleicht sogar des Sudetengebirges. Besonders abends, wenn die Sonne untergeht, ist es herrlich, auf diesem Punkte zu weilen. Man könnte ihn „Abendplatz“ nennen.

(Prießnitz-Waldpark.) Der Umstand, daß Gräfenberg nicht nur von vielen Kurgästen, sondern auch von vielen Sommerfrischlern aufgesucht wird, bringt leider den Nachteil, daß jene Kurgäste, die besonders der Ruhe bedürftig sind, diese wegen des Lärmens der Sommerfrischler im Kurorte nicht finden, ja selbst im Walde oft nicht. Es wäre demnach für erstere von dem so großen, ungefähr 420 ha messenden Waldgebiete ein Teil mit etwa 35 ha als Sondergebiet (Reservaton) abzuschließen, in welchem sie, ungestört vom Getriebe des Kurortes, vollste Ruhe im Walde fänden.

Nachdem das hiefür ausersehene Waldgelände schon seinerzeit im Besitze des berühmten Schöpfers von Gräfenberg war, sollte das Sondergebiet ihm zu Ehren „Prießnitz-Waldpark“ genannt werden. Sanft ansteigende Waldwege sollen ihn im Anschlusse an den Hochweg durchziehen. In einer Höhe von 750 m über dem Meere könnte eine 600 m lange, schattige und vollkommen wagrechte Promenade geschaffen werden. Diese mitten im hohen, würzigen Tann gelegene „Hochwald-Promenade“, mit einem kühlen Waldbrunnen versehen, wäre wohl eine prächtige Anlage für Kranke und Erholungsbedürftige.

Die vorgeschlagenen Anlagen würden ihrer Eigenart halber nicht leicht ihresgleichen weit und breit finden. Die beiden hochgelegenen Promenaden in den Berglehnen würden in einer gesamten Länge von ungefähr 10 km die herrliche Szenerie der Sudetenlandschaft um das Massiv des Hirschbadkamms aufschließen; der Waldpark wäre eine besondere Annehmlichkeit für die Kurgäste. Es ist somit voraussichtlich, daß diese Anlagen ein weiterer Reiz von Gräfenberg sein und eine bedeutende Anziehungskraft ausüben würden.

Bei Behandlung der zum Zwecke des Kurortes dienenden Waldteile, sei es nun bei Neuanlagen oder bei Durchforstungen, sollte unbedingt nur auf die

Erzielung eines Waldparkes und nicht eines Forstwaldes hingewirkt werden. Der Wald soll nicht als Holzquelle, sondern als wichtiger Kurbehelf Zinsen tragen. Und wenn diese auch nicht direkt berechnet werden können, so wird der Wald als Anziehungskraft sicherlich mehr eintragen, als die Waldrente, die übrigens nicht wegfällt, sondern nur etwas geringer wird.

In Gräfenberg hat man leider das Bestreben, jedwede freie Stelle, sei es nun ein Hau, eine Wiefe, ein Acker, eine Blöße oder ein Waldesfaum, mit Fichten — und leider recht gleichmäßig und in Reih' und Glied — zu bepflanzen, so daß seinerzeit ein uniformer Wald die ganze Gegend bedecken würde. Aber Wald und nichts als Wald, ohne jedwede freie Stelle, und immer nur Fichten und Fichten, das wirkt doch eintönig!

Es wären daher auch in Gräfenberg die trefflichen Vorschläge des Herrn Oberforstrates Miklitz sehr zu beherzigen.

In dem rauheren Klima Gräfenbergs mit den wenigen Sonnentagen ist es auch aus hygienischen Gründen nicht ratsam, den Wald mit seiner Feuchte und Kühle ganz an den Ort heranzuziehen, sondern man soll sonnen-durchwärmte Freiflächen, also Äcker und Wiesen, dazwischen belassen.

### Zur Zukunft Gräfenbergs.

Gräfenberg wurde durch das Genie eines Mannes aus einem unscheinbaren Dörfchen ein weltberühmter Kurort. Im Laufe der Zeit überflügelten jedoch andere Kurorte die Geburtsstadt der Wasserheilkunde selbst. Jüngst aber hat Gräfenberg den Anlauf zu einem erfreulichen Aufschwunge genommen. Die Gesellschaft, der die Prießnitzschen Kuranstalten zu eigen sind, hat ein großes, wohleingerichtetes Sanatorium gebaut. In ihm und in den anderen Kurhäusern können die Heilbedürftigen die wundertätige Wasserkur, unterstützt durch moderne Kurbehelfe, gebrauchen. Weitere Maßnahmen in bezug auf vorzügliche Unterkunft, Verpflegung u. s. w. werden sich anschließen, um allen Ansprüchen der Neuzeit an einen erstklassigen Kurort Genüge zu leisten. Hierzu wird sich auch das Schaffen von großen Anlagen im Sinne der vorstehenden Vorschläge gesellen müssen, denn zu den Erfordernissen eines modernen Kurortes gehören nicht nur vorzügliche ärztliche und bauliche Einrichtungen, sondern auch reichlich Grünanlagen und Promenaden. Man nehme nur einmal einheimische Kurorte von Ruf, so Karlsbad, Marienbad, Franzensbad und Baden bei Wien u. s. w., und man wird finden, daß sie, obwohl über vorzügliche Heilquellen verfügend, sämtlich noch herrliche Anlagen und Promenaden besitzen, die nicht wenig zu ihrem Rufe und ihrer Beliebtheit beitragen.

Im allgemeinen wäre zur Zukunft des Kurortes folgendes zu sagen:

Will Gräfenberg seinen einstigen Weltruf wieder herstellen, so muß es unbedingt seine Bestrebungen darauf richten, ein Kurort zu sein.

Mutter Natur hat ihm hiezu die besten Grundbedingungen geschenkt. Alle jene, die an sich selbst die wunderbare Wirkung der Gräfenberger Luft und seines Quellwassers erfahren haben, werden übereinstimmen, daß Gräfenberg hiedurch andere Wasserheilanstalten weitaus überragt.

Nur als Kurort hat Gräfenberg eine bedeutende Zukunft. Daher muß es, auf seiner großen Tradition fußend, trachten, ausschließlich Kurort zu sein, nicht aber ein Zwitterding von Kurort und Sommerfrische. Den Anforderungen der leidenden, Gesundheit suchenden Menschen widerstreben jene der Sommerfrischler, die Zerstreuung und Vergnügen wollen; deren lärmhaftes Getriebe stört und verschleucht ernstlich Erkrankte und vermindert den Ruf eines Kurortes.

Gerade jetzt, wo die Prießnitz-Gesellschaft ganz bedeutende Summen zur Hebung des Kurortes angelegt hat, wäre der richtige Zeitpunkt, die Wiederverwandlung Gräfenbergs in einen erstklassigen Kurort durchzuführen. Daß ein solcher auch größeren Ertrag als eine Duzend-Sommerfrische bringt, unterliegt keinem Zweifel. Kurgäste, besonders schwerer Leidende, verbleiben stets länger und geben mehr aus, als Sommerfrischler, die kürzere Zeit, oft nur gleich Eintagsfliegen ein paar Tage bleiben und aus Laune oder geringfügiger Anlässe halber — so wegen ein paar Tagen Regen — den Ort verlassen. Aus wirtschaftlichen Gründen also ist die Wahl zwischen Kurort und Sommerfrische nicht schwer, und vor allem ist zu bedenken:

In unserem Reiche gibt es hundert und aberhundert geeignete Orte für Sommerfrischen, aber nur ein einziges Gräfenberg, und das soll dem Heile der leidenden Menschheit für immer gewidmet sein.



## Schlusswort.

Im vorliegenden Werke war der Verfasser bestrebt, für die Stadt **Freiwaldau** und den Kurort **Gräfenberg** vom städtebaulichen Standpunkte aus alle jene Vorschläge zu erbringen, die zur baulichen Entwicklung und zum Gedeihen der beiden Orte notwendig und ersprießlich erscheinen. Die auf Verkehr, Verbauung, Schönheit und Hygiene abzielenden Vorschläge halten sich alle im Rahmen des Charakters und der zukünftigen Größe von Stadt und Kurort und stets in der Möglichkeit der Durchführung. Es liegt somit ein Plan vor, der der Entwicklung für ein Jahrhundert etwa die Wege weist, und ein Zukunftsbild, das aller Wahrscheinlichkeit nach zutreffend sein wird.

Wenn es dem Verfasser gelungen ist, durch sein Werk zur Hebung und Verschönerung und zum Aufschwunge der schönen deutschen Stadt **Freiwaldau** und des herrlich gelegenen Kurortes **Gräfenberg** beigetragen zu haben, dann würde ihn dies mit größter Befriedigung erfüllen.

W i e n, im Dezember 1912.

Architekt **J. D.**

**Eugen Faßbender**

f. f. Baurat.

