

Vororte und Straßen der Stadt Lodz im Lichte amtlicher Dokumente

Quelle: <http://bcul.lib.uni.lodz.pl/dlibra/docmetadata?id=4173&from=publication>

Alexander Hoefig - Neue Lodzer Zeitung, 30.05.1937

Die Schwierigkeiten der Stadtregulierung

Ueber die Schwierigkeiten der Regulierung der Stadt Lodz ist sehr viel geschrieben worden: ... Stöße von Projekten sind im Laufe der Jahre in den Papierkorb gewandert bzw. unberücksichtigt geblieben, bis auf das Projekt des großen deutschen Städtebaufachmanns Dr. Rank..., dessen Regulierungsplan zum Teil durchgeführt werden soll. Um die großen Schwierigkeiten der Regulierung in Lodz zu verstehen muß man die Einzeletappen kennen, die Lodz auf der Entwicklungsband zur Großstadt zurückgelegt hat.

Alt-Lodz, d.h. der Stadtteil, den wir heute nicht nennen, wurde bekanntlich vor rund 115 Jahren durch sogenannte neustädtische Handwerkerkolonien erweitert, ohne daß vorher eben diese ... nach den Grundsätzen damals moderner Städte reguliert worden wäre. Offenbar hat die Regierung eine solche Entwicklung, wie sie Lodz später durchgemacht hat, nicht vorausgesehen.

Den ersten neuen Stadtteil erhielt Alt-Lodz im Jahre 1822/23 nach dem Vermessungsplan des Geometers F. Viebig durch Vermessung und ...lung der sogenannten Neuen Stadt, die ... bescheidene Tuchmacherkolonie reguliert wurde. Nach der Vermessung der Neustädtischen Tuchmacherkolonie wurden die Straßen der alten Stadt untersucht und, soweit es erforderlich war, mit ... versehen. Dem damals zustande gekommenen Situationsplan zufolge wurden folgende Straßennamen in der Altstadt vorgesehen: Piotr...a, Brzezinska, Koscielna, Cyganska, Prze..., ... Gurki, Nowa, Stodolna, Drewnowska, Pod..., Marktplatz, Wolborska und Zakrent. - Alle diese Straßen erhielten Linien, wie sie sie auch heute noch aufzuweisen haben. Dementsprechend entstand auch die Neustadt mit verhältnismäßig engen Straßen.

Der zweite Stadtteil wurde nach Abtragung des Dorfes Wulka als Leinen- und Baumwollweberkolonie „Łódka“ angelegt und besiedelt; der dritte Stadtteil war die Kolonie „Neu Schlesing“ und der vierte Stadtteil jenes Viertel der Stadt, ... Zentrum der Wodny Rynek (Wasserring)... Seit Anlage aller dieser Stadtteile ist in ... der Regulierung der Straßen und Wege wenig unternommen worden. In den einzelnen ..., in denen anfänglich die handwerksmäßige Weberei oder die handwerksmäßige ...spinnerei dominierte, entstanden im Laufe der Jahre große mechanische Fabriksbetriebe, die den bescheidenen Handwerkerkolonien einen ganz eigenen Charakter verliehen. Die Straßen und ... der Handwerkerkolonien erwiesen sich als ... und zu klein gegenüber dem Verkehr, der infolge der neuentstandenen zahllosen fabrik... Großbetriebe entwickelte.

Die Straßen der Neustadt ebenso wie auch die Straßen der Weberkolonie Łódka wurden in den Breiten der Altstadt angelegt, sodaß die Straßenbreiten, die der neue Regulierungsplan vorsieht, nur langsam und außerordentlich schwer zu verwirklichen sein werden.

Die Vororte der Stadt Lodz

In gleicher Weise wie die im Weichbild der Stadt Lodz liegenden Stadtteile und Kolonien entfalteten sich auch die verschiedenen Vororte bei und um Lodz. Die Wälder, die Lodz wie ein grüner Gürtel umgaben, verschwanden im Laufe der Jahre fast restlos, wobei der Bau der Warschau-Kalischer

Eisenbahnlinie den letzten Rest, nämlich den Lodzer Stadtwald, dezimierte. Dieser Vorgang liegt erst 40 Jahre zurück. Bis um die Jahrhundertwende wurde für die Regulierung der Stadt im Sinne modernen Städtebaus nichts unternommen und auch nicht der Weiterentwicklung der Industriegroßstadt Rechnung getragen. Man suchte die Schwierigkeiten, die sich aus der Entwicklung der Stadt Lodz ergaben, noch zu komplizieren, indem man merkwürdigerweise das verpfuschte Stadtbild durch Einverleibung ganz verwahrloster Vororte, wie Baluty, noch zu erweitern trachtete, ohne vorher die einzelnen Lodzer Stadtteile einschließlich der Altstadt bau- und verkehrstechnisch in Ordnung zu bringen. Der Stadtpräsident Wladyslaw Pienkowski, dem es hauptsächlich um die Erhöhung der Magistratseinnahmen ging, ließ einen Plan der Angliederung von 18 Vororten an Lodz ausarbeiten, die ein Areal von 1646 Dessjatinen 860 Quadratsashen umfassten. In diesem der Gouvernementsbehörde zur Bestätigung eingereichten Projekt schildert der Stadtpräsident den Zustand von Baluty wie folgt.

Baluty und Zubardz

„Im Norden der Altstadt befinden sich vor Orte, die bautechnisch in einem Zustand sind, daß es nur schwer sein wird, diese ohne größere Investitionen in Ordnung zu bringen. Die Einverleibung dieser Vororte in die Stadt erscheint umso notwendiger, als diese immer mehr bebaut werden. Es handelt sich um folgende Siedlungen: 1. Zubardz, das 44 Dessjatinen 1465 Quadratsashen umfaßt; 2. Neu-Baluty mit 201 Dessjatinen 1473 Quadratsashen; 3. Teile der Kolonie Radogoszcz mit 136 Dessj. 1395 Quadratsashen; 4. Teile des Gutes Marysin mit 40 Dessj.; 5. Kolonie Baluty mit 43 Dessj. 417 Quadratsashen; 6. Teile der Siedlung Doly mit 97 Dessj. 173 Quadratsashen.

„Da aber ein Teil dieser Vororte unter dem Bauernschutzgesetz von 1864 (Art. 3,4, 5 und 6) steht, so müßte die Genehmigung eingeholt werden, die die Einverleibung dieses Bauernlandes in das Stadtterritorium gestattet.“ Gutsland umfaßten nur Neu-Baluty und Zubardz.

Die Vororte im Osten der Stadt

die der Anschlussplan Pienkowskis vorsah, waren: 1. ein Teil der Kolonie Antoniew Stoki (144 Dessjatinen); 2. ein Teil der Kolonie Widzew (212 Dessjatinen).

Im Süden der Stadt

kamen für die Einverleibung in Frage: 1. ein Teil der Siedlung Zarzew mit 109 Dessj.; 2. ein Teil der Siedlung Dombrowa mit 161 Dessj.; 3. ein Teil der Siedlung Klein-Dombrowkas mit 12 Dessj.; 4. ein Teil der Kolonie Chojny mit 17 Dessj.; 5. die Wassermühle Neu-Rokicie 37 Dessj.; 6. ein Teil der Kolonie Alt-Rokicie mit 161 Dessj.

Im Westen der Stadt

kamen für den Anschluss in Betracht: 1. Siedlung Karolew mit 135 Dessj.; 2. ein Teil der Siedlung Retkinia mit 39 Dessj.; 3. ein Teil der Siedlung Bruß mit 34 Dessj.; 4. ein Teil des Gutes Bruß mit 16 Dessjatinen.

*

*

*

In seiner dem Anschlussplan beigelegten Denkschrift sagt Pienkowski u.a.: *„Es darf nicht übersehen werden, daß die Vororte der Lodzer Stadtkasse enorme Einnahmen gewährleisten, so dem 50prozentigen Zuschlag zur staatlichen Rauchfangsteuer, von den Bruttoeinnahmen der Hauswirte usw. Außerdem wird die Quartiersteuerung eine gewisse Einnahmequelle bilden. Diesen Einnahmen stehen andererseits Ausgaben gegenüber, die die Regulierungsarbeiten erfordern werden. Die meisten Ausgaben würde Baluty verursachen, das so unregelmäßig bebaut ist, daß es schwer fallen wird, ordnungsmäßige Straßen und Wege zu schaffen.“*

Vororte und Straßen der Stadt Lodz im Lichte amtlicher Dokumente

Im Oktober 1906 erfolgte die Genehmigung zur Einverleibung folgender Vororte in das Stadtgebiet: Zubardz und Doly; Widzew, Dombrowa, Klein-Dombrowka, und Kolonie Chojny; Alt-Rokicie, Karolew, Bruß und Neu-Rokicie mit einem Areal von 950 Dessjatin 769 Qu.-Sashen. Die Baluter Siedlungen waren von der Eingemeindung ausgeschlossen.

Die Eingemeindung machte das Problem der Regulierung des Stadtbildes noch komplizierter. Die Altstadt bot ein Bild des Jammers, bis der Krieg kam. Zur Zeit der Okkupation verschwand der Stadtgraben, wodurch dieser vernachlässigte Stadtteil ein gefälligeres Aussehen erlangte. Auch der Alte Markt verschwand damals, indem auf ihm eine prächtige Grünanlage geschaffen wurde. Das waren große Leistungen, die aber das Gesamtproblem der Stadtregulierung nicht lösten.

Dr. Rank, der Leiter des städtischen Bau- und Regulierungsamtes während der Kriegszeit entwarf einen Plan, der auch heute noch maßgebend ist. Er stellte Grundsätze für die Anlagen und Ausmaße der Verkehrsadern in Lodz auf, die, falls sie durchgeführt werden sollten, Lodz den Charakter einer gefälligen Industriestadt verleihen werden, der man es nicht mehr ansehen wird, daß ihre ursprüngliche Anlage von der Entwicklung des Verkehrs überrascht und überholt worden ist.

*

*

*

Die Entwicklung der Verkehrsstraßen in Lodz

Im staatlichen Archiv in Petrikau hatten wir Gelegenheit, Einblick in die Akten zu nehmen, die den Bau der ersten Verkehrsstraßen in Lodz und Zgierz behandeln. Danach wurde in Lodz zur Nivellierung der Verkehrsadern im Sommer des Jahres 1826 geschritten, als sich bereits in der Neustadt und in Wolka geschäftliches Leben zu regen begann. Im Frühjahr 1826 schrieb der Fabrikkommissar Benedykt Tykel an den Präses der Präses der Wojewodschaftskommission:

„Lodz den 9. März 1826. Zu wiederholten Malen habe ich mir erlaubt, Sie sehr geehrter Herr Staatsrat, auf die Notwendigkeit der Nivellierung der Straßen in den neuen Stadtteilen von Lodz und Zgierz aufmerksam zu machen, wo die Straßen durch Vernachlässigung in einen ganz unmöglichen Zustand geraten sind. Es muß unbedingt angeordnet werden, daß die Straßen, wenn auch nicht gepflastert, so doch von Zeit zu Zeit ausgebessert werden, daß sie passierbar bleiben. Die Einwohner der neuen Stadtteile von Lodz und Zgierz haben sich verpflichtet, die Bürgersteige mit Steinen zu pflastern und so herzurichten, daß sie gefällig aussehen werden. In Lodz müssen folgende Straßen nivelliert werden:

- 1. die Piotrkowska Straße bis zum Graben des liquidierten Dorfes Wulka;*
- 2. der Neue Ring in der Neustadt;*
- 3. die Querstraße der Bleichanlage in „Łódka“ bis zur Buschkolonie;*
- 4. die Straße, die Ksieży Młyn (Pfaffendorf) mit der Vogtei- und Lamus-Mühle verbindet;*
- 5. die Straßen der Tuchmacher-Kolonie;*
- 6. die Straßen der übrigen Kolonien. Die Straßen müssten der Reihe nach nivelliert werden.“*

Wir sehen also, daß vor 110 Jahren Lodz noch keine gepflasterten Straßen hatte und daß nivellierte Straßen das Ziel des Fabrikkommissars waren. Eine geschotterte Straße erhielt Lodz erst 1828-29. Dies war die Petrikauer Straße, weil sie einen Teil der neuen Chaussee nach Petrikau bildete.