



## **Das süddeutsche Bürgerhaus**

eine Darstellung seiner Entwicklung in geschichtlicher, architektonischer  
und kultureller Hinsicht an der Hand von Quellenforschungen und  
maszstäblichen Aufnahmen

Text

**Göbel, H.**

**Dresden, 1908**

4. Zustand der städtischen Straßen im 16. bis 19. Jahrhundert.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-65608](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-65608)

Man muß es als ein Glück bezeichnen, daß der Wagenverkehr im 16. und 17. Jahrhundert ein sehr beschränkter war. In Ladenburg gab es im 17. Jahrhundert nicht mehr wie fünf Kutschen, die auch nur bei wichtigen Anlässen, etwa einer Festlichkeit des Landesherrn, in Anwendung kamen. Im übrigen begnügte man sich damit, zu Fuß zu gehen oder zu reiten, was namentlich bei den besser gestellten und adeligen Personen üblich war. Der Gebrauch von Sänften wird schwerlich ein allzu ausgedehnter gewesen sein.

#### 4. Zustand der städtischen Straßen im 16. bis 19. Jahrhundert.

##### a. Beleuchtung.

Man wird nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts eine Straßenbeleuchtung überhaupt nicht vorhanden war, falls man die kleinen, oft kunstvoll geschmiedeten und Laternen tragenden Arme nicht als solche ansehen will, die fromme Bürger bisweilen an ihren Häusern angebracht hatten, und die dazu dienten, an den Tagen des betreffenden Schutzheiligen ihr Licht strahlen zu lassen. (Abbild. 251.) Ein guter Bürger blieb bei anbrechender Dunkelheit ruhig zu Hause, oder wenn er unbedingt sich auf die Straße wagen mußte, so nahm er eine Windlaterne mit, beziehungsweise er ließ diese oder eine Fackel



Abb. 251.  
Laterne in der Schunkengasse in Heppenheim.

ten an dem Instrumente eine Blechhülse angebracht war, in die man die Holzstange steckte.

Wir hören zum ersten Male von einer Straßenbeleuchtung im Jahre 1675, und zwar bestanden die Beleuchtungskörper aus dicken runden Holzpfosten mit darauf gesetzter kugelig geformter Blechlampe, in die ein Talglicht aufgestellt wurde. So kümmerlich die Wirkung dieser Anlage auch war, sie fand ungemeine Bewunderung und wurde in vielen größeren Städten nachgeahmt. So erhielt Berlin 1679, Wien 1687, Leipzig 1702, Frankfurt 1707, Kassel 1721, Halle 1728, Braunschweig 1765 eine derart

von seinem Diener sich vorantragen. Das Aussehen einer derartigen Handleuchte beschreibt uns das Frauenzimmerlexikon in folgenden Worten: „Die Laterne ist ein Gefäß von Messing, Blech und Glas, Horn, Frauenglas, Schweinsblasen, auch Papier, oder aus einem andern durchsichtigen Zeug gemacht, damit ein darin gesetztes Licht leuchtet und vom Wind und Regen nicht ausgelöscht werde.“ Die

Vortraglaternen waren ähnlich konstruiert, nur mit dem Unterschiede, daß unten

beschaffene Straßenbeleuchtung.<sup>42)</sup> In den pfälzischen Städten scheint man allerdings recht sparsam gewesen zu sein, denn der bekannte Bruchsaler Hygieniker Frank nennt es eine große Unsitte, zu gewissen Zeiten, z. B. bei Vollmond die Beleuchtung vollkommen einzustellen, gleichwohl ob es hell oder dunkel sei. Er beschwert sich weiterhin über die unpraktischen „dreyschneidigen“ (dreikantigen) Laternenpfosten, die nur den Zweck haben, den Wundärzten zu besserem Verdienste zu verhelfen.

Erst mit der Erfindung der sogenannten „Reverbère-Laternen“ durch einen Pariser Glasergesellen, namens Goujon, scheinen bessere Zustände gekommen zu sein.<sup>43)</sup> Entgegen der älteren Methode, setzte man die Reverbère-Laternen nicht auf Pfähle, sondern hing sie an Stricken quer über die Straße. Die erste deutsche Stadt, die dieses neue System annahm, war Straßburg im Jahre 1779. Trotz der anfänglichen Beliebtheit scheinen sie sich auf die Dauer in Deutschland nicht gehalten zu haben. Es hat dies einestheils seinen Grund darin, daß sie wohl in die Ferne ein helles, strahlendes Licht warfen, dagegen den Platz unmittelbar darunter völlig im Dunkel ließen; ferner kamen zuweilen Unglücksfälle vor, indem bei stürmischem Wetter die Laterne aus ihrer Befestigung herausgeschleudert wurde. Ein weiterer Nachteil war der, daß die Reinigung der Reverbère-Laternen mit vielen Umständen verbunden war und gewöhnlich die gänzliche Absperrung der Straße erforderte.<sup>44)</sup>

1776 erfand der Wiener Hofrat von Sonnenfels eine Laterne, die eine kugelförmige Gestalt besaß und aus hellem, weißen Glase geblasen war. Oben befand sich ein kleiner runder Blechdeckel, innen glatt poliert, außen mit roter Ölfarbe gestrichen. Die Lampe wurde an Eisenstangen, die an den Häusern angeschlagen waren, etwa 4.50 m über dem Fußboden aufgehängt. Die Laternen waren je zehn Meter von einander entfernt und wurden in Wien von besonderen städtischen Beamten in Uniform bedient.<sup>45)</sup> Die jährlichen Kosten stellten sich im Jahre 1783 auf 17 000 fl. Seit 1790 kann man verfolgen, wie die Wiener Lampen in den meisten Städten von Deutschland, wenn auch nur langsam, zur allgemeinen Verbreitung gelangten. Es sei hierbei auf Abbildung 252 verwiesen, die einer Handskizze des Architekten Schwender (lebte im 18. Jahrhundert) entnommen ist und eine derartige Laterne mit geringer Abweichung mit allen nötigen Maßen darstellt.

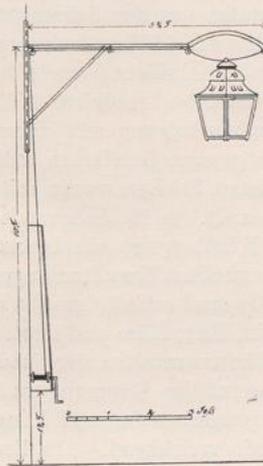


Abb. 252.

<sup>42)</sup> J. Beckmann, Beyträge zur Geschichte der Erfindungen, I. S. 80.

<sup>43)</sup> J. Beckmann, Gesch. d. Erf., II. S. 526.

<sup>44)</sup> Frank erzählt in seiner medizinischen Polizei, „als man (erst vor wenigen Jahren ca. 1780) anfang, das volkreiche Meyland nächtlicher Weile zu beleuchten, und mit dergleichen Lampen (Reverbère) zu versehen, fuhren sich die verblendeten Kutscher beynahe einander nieder, obgleich die Strassen hinreichend erleuchtet waren.“

<sup>45)</sup> J. Beckmann, Gesch. d. Erf., II. S. 530.

## β. Straßenreinigung.

„Endres Tucher, stat paumeister zu Nürnberg“, erwähnt in seinem bekannten Baumeisterbuche vom Jahre 1461 folgendes: „Ein stat paumeister soll den nechsten tag vor sant Katherein (23. Nov.) abent bestellen, das das pflaster geraumpt und das kot und mist davon dann gefuert werd von sant Katherein prucken und also durch das thor fur den marstall und prunnen, auch durch das ander thore, darauf der Knopf sitzt, von des folcks wegen, das zu sant Katherein geet; wann sust gar ein grosser unlust do wuerd, wo mans nit raumpt, es gefruer dann als gar sere.“ Ferner sollen zu Weihnachten, Fastnacht, Pfingsten und anderen Festtagen die Straßen der Stadt bei den Predigern, vor der Apotheke, vom Rathaus aus bis zum schönen Brunnen, gereinigt, der Kot und Mist entweder fortgebracht oder jemand überlassen werden, „der des bedorft in einem garten oder wisen“. Noch frühere Bestimmungen weisen die Göttinger Statuten aus den Jahren 1330 bis 1334 auf, die eine Reinigung der Straßen zum mindesten alle 14 Tage vorschreiben, wozu das Wasser eines Baches durch die Stadt geleitet wurde. Ähnliche Vorschriften werden 1473 in Köln, sowie 1572 in Frankfurt am Main erlassen.<sup>46)</sup> Im Jahre 1585 besaß die Stadt Hamburg schon eine wohlorganisierte Straßenreinigung mit einem größeren Park von Kehrriechwagen. Jeder Bürger hatte eine gewisse Gebühr zu entrichten, die als „Dreckkarrengelt“ bezeichnet wurde.<sup>47)</sup> In anderen Städten waren mit dem Reinigungsamte der Nachrichter und seine Knechte, wie z. B. im 16. Jahrhundert in Spandau, seltener die Schutzjuden der Stadt betraut. In Nürnberg ist ein besonderer Beamter, Nachtmeister genannt, mit mehreren ihm unterstellten Knechten angestellt. Im Jahre 1461 war Jorg Lobensin der Inhaber dieser Stelle, und erhielt derselbe einen Lohn von „acht pfundt alt“, dazu eine gewisse Menge Wein, Bier, Käse und Brot. Ihm lag zugleich die Pflicht ob, für die sieben öffentlichen Bedürfnisanstalten der Stadt<sup>48)</sup> zu sorgen, dieselben sauber zu halten und deren ordnungsmäßige Räumung zu bewirken. In besonders schmutzigem Zustande muß Berlin gewesen sein, und klingt die Schilderung, die Beckmann hiervon entwirft, nicht gerade verlockend. „In Berlin wurden zu Anfang des vorigen Jahrhundert (um 1600) die Gassen niemal gefegt, und in dem beständig zunehmenden Koth wühlten die Schweine der ganzen Bürgerschaft den ganzen Tag, so wie in den Kanälen, die für Koth nicht mehr fließen konnten.“ Zwar geht die Berliner Bauordnung vom 30. November 1641<sup>49)</sup> gegen die Schmutzerei vor; doch wird erst 1681 dem Unwesen ein Ende gemacht, indem der Große Kurfürst das Schweinemästen auf der Straße ein für allemal verbot.

Im 18. Jahrhundert scheinen die Verhältnisse, wenigstens in den Mittelstädten, sich von denen um das Jahr 1500 nicht sonderlich zu unterscheiden. So klagt Frank, daß die meisten Städte (in der Pfalz) noch keine Pflasterung haben, daß der Boden durch

<sup>46)</sup> Gasner, Zum deutschen Straßenwesen. 1889.

<sup>47)</sup> J. Beckmann, Gesch. d. Erf., II. S. 360.

<sup>48)</sup> „Es sind die gemache und heuslein hinter dem Wildpat pei dem Schiessgraben, pei der Mang, pei der parfusen prücken, eins auf dem Sweinmarkt, eins pei der steinen prücken, eines pei dem Irhertürlein. Tucher Baumeisterbuch.

<sup>49)</sup> „Es unterstehen sich auch viele Bürger, dass sie auf den freien Strassen und oft unter den Stubenfenstern, Säu- und Schweinställe machen, welches E. E. Rath durchaus nicht leiden und haben will.“

das beständige Fahren, sowie die Unreinlichkeiten der Zugtiere und Menschen einem undurchgangbaren Sumpfe gleiche.<sup>50)</sup> Besonders schlimm sind die Zustände bei eintretendem Tauwetter, da die Eismassen, die eine große Menge Kot und faulende Stoffe in sich bergen, durch die Sonnenwärme gelöst werden und einen unerträglichen Geruch von sich geben. Als vorbildlich für eine geordnete Straßenreinigung darf wiederum Hamburg angesehen werden, welche Stadt schon 1710 durch die sogenannte „Gassenordnung“ ein geregeltes Abfuhrsystem schuf. Es wird hierin bestimmt, daß die zur Aufladung des Gassenunrates bestellten Fuhrleute in den Monaten Mai, Juni, Juli und August morgens 5 Uhr, von September bis Dezember um 6 Uhr, sowie von Januar bis April um 7 Uhr langsam durch die Gassen mit bedeckten Wagen zu fahren haben, um so täglich eine gründliche Reinigung der Stadt zu ermöglichen.

Es sei ferner eine Unsitte erwähnt, die namentlich in Süddeutschland und Frankreich geübt wurde, und darin bestand, falls Kranke in einem Hause sich befanden, die Straße mit Dünger zu belegen, um so weniger dem Lärmen der Gefährte ausgesetzt zu sein, ein Verfahren, das neben dem nicht gerade angenehmen Geruche zugleich für den ahnungslosen Fußgänger Gefahren bot, indem derselbe leicht das Geräusch eines herannahenden Wagens überhörte, mithin dem Überfahren mehr oder weniger ausgesetzt war.

Vielfach sorgte man im 18. Jahrhundert zur Ableitung des Straßenschmutzes durch breite Rinnen in der Mitte der Fahrbahn. Doch war diese Anlage nur zweckmäßig, wenn streng darauf gesehen wurde, daß die Gosse in ordnungsmäßigem Zustande blieb. Es sei hier die darauf bezügliche badische Verordnung vom 21. Mai 1776 erwähnt, die eine Reihe recht guter Bestimmungen hinsichtlich Straßenreinigung und Reinhaltung enthält: „Vor jedem Hause, sowohl in der Haupt- als denen Querstrassen und mittlerem Zirkel solle alle Mittwoch und Samstag Vormittags zwischen 8 und 10 Uhr das Pflaster bis über das Ablaufgräblein sauber abgekehrt, und der Kehricht auf Haufen jenseits des gedachten Gräbleins zusammen gefeget werden: inmassen an solchen Tagen nach 10 Uhren eine Nachschau gehalten, und jedesmal von dem Hausbesitzer, vor dessen Haus das Pflaster befohlener massen nicht abgekehrt ist, 30 kr. Strafe bezahlt werden solle, als weswegen dieser den Regress an die Beständer und das Gesind nehmen kann.

Wenn in der Zwischenzeit vor einem Hause durch Heu- oder Holz- oder dergleichen Auf- und Abladen Sammlung von Unrath kommt, solle der Hausbesitzer solchen noch den nemlichen Tag von der Strasse wegschaffen, bei obgedachter Strafe.

Wenn Dung oder Mist ausgeschlagen wird, soll solches in Häusern, die eine Einfahrt und geräumigen Hof haben, nicht auf der Strasse, sondern im Hofe geschehen; wo aber diese Gelegenheit fehlt, solle der Dung noch den nemlichen Tag als er ausgeschlagen wird (als weswegen die Fuhr voraus auf bestimmte Zeit zu bestellen) von der Strasse wegschafft, und nicht das mindeste davon über Nacht auf der Strasse liegen gelassen werden. Bei Strafe 2 Gulden für jedesmal.

Noch weniger solle weder bei Tag noch Nacht etwas aus den Fenstern oder Taglöchern auf die Strasse ausgeschüttet oder geworfen werden, bei wenigstens 2 Gulden,

<sup>50)</sup> J. P. Frank, System einer vollständigen medizinischen Polizey. 1783. III. Bd.

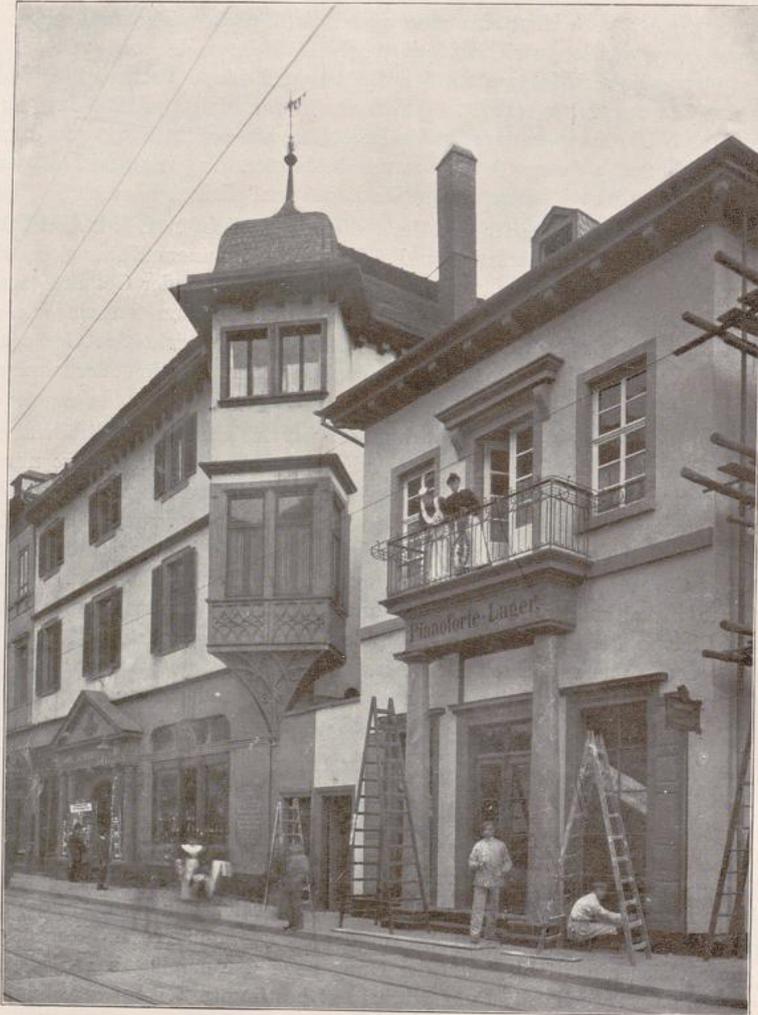


Abb. 253. Hauptstraße, Heidelberg.

und nach Befund der Umstände weit höheren Strafe: als welche der Hausbesitzer geraden Wegs zu zahlen, und seinen Regress an diejenigen im Hause, so es gethan, zu nehmen hat.“

Eine Abwasserleitung, etwa in Form der altrömischen Cloaken, besitzen im 16. und 17. Jahrhundert nur sehr wenige Städte, und sind in dieser Hinsicht namentlich Augsburg und Braunschweig als vorbildlich zu erwähnen. Der Grund, daß wir derartige hygienische Einrichtungen so selten antreffen, liegt jedoch nicht darin, daß die damaligen Techniker nicht imstande gewesen sind, großzügige Kanalanlagen auszudenken, als vielmehr einestheils an dem Geldmangel, andernteils an den verzwickten Rechtsverhältnissen, die ein scharfes, obrigkeitliches Durchgreifen unmöglich machten. Schon zu Ende des 17. Jahrhunderts regt der schon oft erwähnte Architekt und Mathematiker Sturm an, Abwässerkanäle zu erbauen und dieselben folgendermaßen zu konstruieren: „Es waere zu wuendschen / dass diese Art (die römischen Cloacae) zu unsern Zeiten wiederum gebraucht wuerde / so haetten wir die Lufft nicht durch den graesslichen Gestank so oft verfaelschet / wie anietzo in etlichen Orten / da man den Koth mit unertraeglichem Stanke durch die Gassen ausfuehret. Man koente Gewoelbe machen / nicht eben so ungeheuer wie zu Rom / da man mit einem Fuder Heu durchfahren koente / sondern nur sieben oder acht Fuß hoch / damit diejenigen / welche sie verbessern und rein machen / aufgericht durchgehen koenten. Die Breite waere genug / wenn sie die halbe Hoehe haette / aber der Boden moechte abhangend seyn / damit die Unreinigkeit fortschoesse und nicht stehen bliebe. Es koenten auch in diese gewoelbten Gaenge die Rinnen das Regenwasser ausgiessen / desgleichen koente man die Gerinne auf den Strassen auch hinein leiten. Es muessen aber dise Gewoelber mit Trass wie die Wasserbaeue angeleget werden / und erstlich etwas hoeher / doch so moeglich niedriger als die Keller seyn / und zuletzt gegen dem Wasser nach gewoehnlicher Hoehe des Wassers enden. Weil aber die Fluesse bald wachsen / bald abnehmen / moechte man in der Stadt Schuetzen oder Schuetze-Breter machen / dadurch man den Fluss in einer Hoehe erhielte / iedoch dass bey den Schuetzen das ueberfluessige Wasser durch Graeben beyseits geleitet wuerde. Damit man aber dem Mangel des Wassers in etwas rathe / kan man einen See oder Helder aus Qvellwasser und durch Wasserleitungen sammeln / aus welchen durch eine Wasser-Kunst durch grosse Roehren das Wasser in die Stroeme / als hier in die vier Anfurte / wenn es duerre Wetter ist / eingegossen wuerde / welche Wasser-Raeder bey nassen Wetter still stehen koenten. Wo man die Unsauberkeit also durch gewoelbte Gaenge nicht abfuehren kan / graebet man einen Schacht / das ist / eine viereckichte Grube oder Qvell / da man Qvellwasser oder Regenwasser zum Ausspuehlen durchfuehret / denn die Erfahrung bezeuget / dass darinne der Unflath sich verzehret / und keinen Gestank giebet / dadurch der Einwohner Gesundheit erhalten wird.“ Um die Mitte des 18. Jahrhunderts wird die Ableitung der Schmutzwässer durch gemauerte Cloaken schon allgemeiner, und führen dieselben die Bezeichnung „Schleusen“, seltener „Siele“. Der Einfluß des Straßenwassers erfolgt vermittels großer Öffnungen, die durch Eisengitter geschlossen sind. 1760 rügt Bergius in seinem „Camerall und Policey-Magazin“, daß in Braunschweig die Abzugkanäle ohne Schutz seien und nicht selten dadurch Unglücksfälle vorkommen. Vielfach ist die Anlage derart, daß die einzelnen Cloaken, den Eh-

gräben entsprechend, ineinander übergehen und in den Fluß beziehungsweise den Stadtgraben münden. Es bringt diese Methode, falls nicht von Zeit zu Zeit der Wasserlauf gereinigt wird, den Übelstand mit sich, daß nach und nach eine völlige Verseuchung desselben eintritt. Wie die Stadtgräben in der Pfalz aussahen, davon gibt uns Frank ein treffendes Bild: „Die Abtritte haben dahin ihren Ausfluss; es werden verreckte Katzen und Hunde hineingeworfen und die Abzugsgraebeln der Stadt, die vielen Mistlachen u. s. w., alles leeret sich in dieselben aus. Inzwischen denket selten jemand an die Reinigung dieser Graeben, und eine solche wird auch nicht selten, besonders wenn sie in der waermern Jahreszeit unternommen wird den Einwohnern gefaehrlich.“ Noch bis etwa 1850 mündeten in Nürnberg die Aborte der an der Pegnitz gelegenen Häuser in den Fluß, ähnlich verhielt es sich in Breslau, in Köln und anderen Städten.

Waren Abzugskanäle in einer Stadt nicht vorgesehen, die mit den Abwässern zugleich die Fäkalstoffe fortführten, so blieb den Bewohnern nichts anderes übrig, als Senkgruben anzulegen, die in mehr oder weniger primitiver Form konstruiert waren. Das Wegschaffen des Unrates erfolgte gewöhnlich zur Nachtzeit.

Rieselfelder, im heutigen Sinne des Wortes, sind auch bei großen Städten kaum zur Verwendung gekommen. Am 31. Mai 1726 befiehlt eine „Ordonnance de la Police de Paris“ die Anlage von zwei von einander getrennten großen Becken, eins für die Fäkalien und eins für faulende Stoffe und verdorbene Pflanzen. Es sollen die Fuhrleute, die die Abfuhrstoffe an die Orte bringen, streng darauf achten, daß nichts unterwegs davon verloren geht und so zu Anstoß Veranlassung gibt. Die Abfuhr hat während der Nacht in geschlossenen Tonnen zu erfolgen.

Zum Schlusse sei auf eine heutzutage unentbehrliche Einrichtung, das Sprengfaß hingewiesen. Bis etwa 1760 kennt man diese segensreiche Maschine in Deutschland noch nicht, und erst aus den „Bemerkungen eines Reisenden durch Deutschland, Frankreich, Holland und England“ erfährt man hierüber näheres. „Die Maschine, ist ein breiter, grosser viereckter, mit einem Deckel versehener Kasten, der auf einer Axe mit zwei Rädern ruht und zween Bäume hat, damit ein Pferd eingespannt werden kann. Er wird voll Wasser gepumpt, und ein Bret, das ihn hinten schliesst, ein wenig aufgeschoben, indem man damit durch die staubigten Strassen fährt. Auf solche Art schiesst das Wasser wie eine dünne Fläche auf den Boden und tilget den Staub, mehr oder weniger, nachdem der Schieber weit geöffnet, und das Pferd langsam getrieben wird.“ In Deutschland hilft man sich in größeren Städten einfach dadurch, daß jedem Hausbewohner bei Strafe befohlen wird, an heißen Tagen ein bis zweimal, morgens und mittags den Platz vor seinem Hause zu besprengen.

Alle oben angeführten Umstände, der Kot und Schmutz auf den Straßen, schlechte Pflasterung, eine unzureichende Beleuchtung, machten den Straßenverkehr zu einem recht behinderten. Kein vernünftiger Mensch begab sich auf die Gasse, ohne zuvor seine Steckelschuhe anzuziehen. Zu Ende des 18. Jahrhunderts erhält diese aus England übernommene Fußbekleidung feinere Formen, und wird dieselbe mit dem Ausdrucke „Patins“ bezeichnet.<sup>51)</sup> Man unterscheidet drei Arten,

<sup>51)</sup> Frauenzimmer-Lexicon 1773.



Abb. 254. Portal eines Adelshofes zu Heppenheim.

1. A pair of clogs (ganz aus Leder gefertigt und von vornehmen Personen getragen),
2. A pair of wooden clogs (aus Holz mit Leder überzogen, von Personen mittleren Standes benutzt),
3. A pair of patten (aus Holz mit eisernen Sohlen, von gewöhnlichen Leuten getragen).

Ein rasches Gehen gestatteten diese Überschuhe wohl kaum, namentlich wenn bei schlechtem Wetter die betreffende Person gezwungen war, die erhöhten Straßensteine zum Schreiten zu benutzen, um so wenigstens einigermaßen trocknen Fußes nach Hause zu kommen.

Ziehen wir alle diese Punkte in Betracht, so erscheinen uns die häufigen „Vorschriften des langsam Fahrens“ bei weitem verständlicher und berechtigter. 1772 erließ Joseph II. eine Verordnung, in der er befahl, „dass niemand, von welchem Stande er seye, unter schwerer Strafe, in Städten anders als im Schritt Reiten oder Fahren solle.“ Ähnlich äußert sich ein 1780 ausgegebenes bayrisches Dekret. Es heißt hierin: „Wenn die Herrschaft im Wagen ist, so solle nur mittelmässig getrabet werden, ist aber die Kutsche leer, da sollen die Pferde beständig einen Schritt gehen. Vierspaennigen Wagen, es sitze eine Herrschaft darinnen oder nicht, ist nur der Gang im Schritt erlaubt. Den Kutschern wird scharf eingebunden den Gehenden, zum Ausweichen inzeiten zuzurufen, oder wenn es alte Leute oder Kinder sind, völlig stille zu halten.“ Auch das Ausweichen der einzelnen Wagengattungen ist streng geregelt. Es bestimmt hierüber das sächsische Landrecht: „Der leere Wagen soll ausweichen dem geladenen Wagen, und der mindergeladene dem schweren. Der Reitende soll weichen dem Wagen und der Gehende dem Reitenden. Sind sie aber in einem engen Wege, oder auf einer Brücke und jaget man einem Reitenden oder einem zu Fuss, so soll der Wagen still halten, also lang, dass sie mögen hinfürkommen. Welcher Wagen erst auf die Brücke kommet, der soll zum ersten überfahren, er sey leer, oder geladen.“<sup>52)</sup>

### 7. Straßenbau.

Die Zeiten, in denen die Verwaltung der Straßen und Wege noch in den Händen eines fürstlichen oder kaiserlichen Vertreters, des Grafen oder Vogtes lag, sind mit dem Beginne des 16. Jahrhunderts längst entschwunden. Nur ganz vereinzelt finden wir noch Anklänge an das alte Stangenrecht, und es wird berichtet, daß der Abt von Murbach sich dasselbe noch gegen 1520 im Interesse seines Klosters wahrte. Nach erfolgter Wahl zog er hoch zu Roß, umgeben von seinen Getreuen, in Luzern ein, vor sich auf dem Sattel einen Rennspieß oder Stab, 12 Daumen-Ellen lang, „den sol er tragen zwo strassin in der meren stat und in der mineren ein strasse“, wo die Lanze an einen in die Straße übergreifenden Bauteil anstieß, der mußte abgerissen werden, beziehungsweise blieb es dem Eigentümer freigestellt, sich von dem Abte gegen eine Geldsumme zu lösen.<sup>53)</sup> Durchgängig liegt die Aufsicht über das Straßenwesen in den Händen der Stadt, die hierfür ihre besonderen „Bau- oder Wegemeister“ hat. Die Stellen sind an-

<sup>52)</sup> Feltmann, Diss. Acad. de vehiculis obviis 1739.

<sup>53)</sup> H. G. Gengler, deutsche Stadtrechts-Alterthümer 1882.

fänglich unbezahlte Ehrenämter, werden jedoch später mit der wachsenden Arbeit von besoldeten Beamten bekleidet, unter deren Aufsicht die Pflasterer mit ihren Knechten gestellt sind. Hinsichtlich der Breite der Straßen lassen sich schwer allgemein gültige Maße feststellen. Das Statuten- und Gesetzbuch von 1572 schreibt in zweifelhaften Fällen vor, gerade Straßen acht, gekrümmte sechzehn Werkschuhe breit zu machen. Doch finden wir auch Breitenabmessungen von vierundzwanzig Fuß; häufig wählt man ein Mittel von fünfzehn Fuß. Es leitet sich die Breite vielfach von alten Rechten und Bestimmungen her; nicht selten ist die Hauptstraße der aufgeblühten Stadt, die ehemalige *via regia*, die Königs- oder Heerstraße des früheren Dorfes. Im allgemeinen geben die Bau- und Straßenordnungen des 15. und noch des 16. Jahrhunderts kein bestimmtes Maß an; es heißt, entweder soll die Straße so weit sein, daß zwei Wagen einander ausweichen können, oder ein Mann mit seiner Stange (Rennlanze) zu Roß in der Gasse halten und sich umwenden kann. Die Fußpfade und „Gässlin“ erreichen das Maß von sechs Werkschuhen nur in seltenen Fällen; gewöhnlich begnügt man sich mit vier oder fünf Schuhen. Eine Ausnahme machen die Wächtersteige, d. h. die längs der Stadtmauer sich hinziehenden Pfade für die Wachtpatrouillen.

Die Sorge für Anlage und Unterhaltung der Straßen lag von den frühen Zeiten an, noch bis in das 16. Jahrhundert hinein, in den Händen der Anwohner. So befiehlt die Stadt Schweidnitz 1328, daß jeder Bürger die vor seinem Hause befindlichen Brücken und Wege auf eigene Kosten zu unterhalten habe. Auch als man im 14. Jahrhundert stellenweise mit dem Pflastern begann, wurde diese damals recht kostspielige Verpflichtung von der Stadt auf die Bürger abgewälzt.<sup>54)</sup> In Nürnberg muß der Pflastermeister 1464 dem „statpaumeister“ Endres Tucher geloben „niemand über vier schuch zu seinem haus nichtz zu machen, es wolt denn einer selbs bezalen“. Allerdings sucht die Stadt den Privaten Erleichterung zu schaffen, sowohl durch genaue Regelung der Pflichten des Pflastermeisters, als auch durch bestimmte niedrig bemessene Taxen für gewisse Straßenarbeiten, oder auch, indem sie einen Zuschuß in barem Gelde gewährt, beziehungsweise den städtischen Pflastermeister auf eine gewisse Anzahl von Tagen zur unentgeltlichen Verfügung stellt. So gibt die Stadt Nürnberg von alters her zur Unterhaltung eines bestimmten Weges der Gemeinde als Unterstützung „zwen guldein reinisch gelts“, den Weg mit der zugehörigen Brücke „zu flicken und zu pessern.“ 1573 befiehlt die Braunschweiger Ordnung einem jeden Bürger, bei hoher Strafe, seinen Steinweg vor dem Hause in Ordnung zu halten und ihn rechtzeitig ausbessern zu lassen. Es soll jedoch darauf geachtet werden, daß die einzelnen Teile in gleichmäßiger Höhe hergestellt werden und nicht dem Nachbarn durch zu starke Überhöhung Schaden zugefügt wird, indem das gesamte Wasser auf dessen Anteil abläuft.<sup>55)</sup> „Der pflastermeister soll niemand auf der gemein in der stat kein newe rinnen furen, noch stellen das pflaster erhothen, auch kein eckstein einsetzen.“<sup>56)</sup> Noch 1611 muß in der Stadt Stolpe bei drei Pfund Strafe verboten werden, ohne Erlaubnis des Ehrbaren Rates, die Straßen zu erhöhen oder zu erniedrigen.<sup>57)</sup> War der Magistrat auch noch so bemüht,

<sup>54)</sup> E. Gasner, zum deutschen Straßenwesen 1889.

<sup>55)</sup> Häuselmann, Braunschweiger Urkundenbuch.

<sup>56)</sup> Tucher, Baumeisterbuch.

<sup>57)</sup> E. Gasner, Zum deutschen Straßenwesen.

die unangenehme Pflicht der Straßenherstellung und Unterhaltung auf die Bürger abzuwälzen, so blieb ihm in manchen Fällen doch wohl oder übel nichts anderes übrig, als die Kosten selbst zu tragen, namentlich wenn es sich darum handelte, öffentliche Plätze, Brücken, Torwege und dergleichen in einen gangbaren Zustand zu setzen. Die



Abb. 255. Rathaus zu Heppenheim.

Kosten des städtischen Wegebaues werden durch Straßen- und Wegegelder aufgebracht. Häufig gewähren reichere Bürger der Stadt aus freien Stücken gewisse Beiträge, oder fromme Stiftungen bedenken die Verwaltung auch in dieser Hinsicht, wenn wohl zu- meist mit der Hauptabsicht, hierdurch eine bestimmte zu einem Kloster oder einer Kirche führende Brücke oder Straße in guten Zustand zu setzen. Auch werden gewisse

städtische Einnahmen, wie die Abgaben der öffentlichen Häuser oder die Erlaubnisgelder zu bestimmten Spielen zu diesem gemeinnützigen Zwecke verwendet. Reiche Genossenschaften und Zünfte machen häufig dem Rate das Anerbieten, Plätze und Straßen auf ihre Kosten pflastern zu lassen, vorausgesetzt, daß sie dieselben dann zu ihren Zwecken, zum Aufstellen von Waren und dergleichen benutzen dürfen. Die Brunnengenossenschaften, auch „Soetgenoten“ genannt, die aus denjenigen Straßebewohnern bestanden, denen das ausschließliche Benutzungsrecht eines gewissen Brunnens zukam, hatten zugleich für dessen bauliche Unterhaltung zu sorgen, sowie das anschließende Pflaster sorgsam herstellen und nach Bedarf ausbessern zu lassen. Die Wege und Straßen außerhalb der Landwehr der Stadt wurden sowohl von letzterer, als auch von den anstoßenden Gemeinden unterhalten. Vielfach lag auf den Bauern, die die Zugangswege besonders stark benutzten, die Verpflichtung, dieselben zu gewissen Zeiten auszubessern beziehungsweise neu herzurichten. So erzählt Tucher, daß der Weg nach Sweinaw zu in sehr schlechtem Zustande gewesen sei, sein Wegmeister Philipp Birekamer habe aber „mit Frun der paurschaft, feltstein in die löcher furen lassen“. Waren die Leute nicht mehr willig und der Arbeit müde, so hat Tucher „mit retzen zu zeitten geholfen von eines gemeinen nutz wegen“. Der Nürnberger Stadtbaumeister scheint sich überhaupt einer allgemeinen Beliebtheit bei den zufahrenden Bauern erfreut zu haben, denn er bringt es fertig, daß dieselben aus freien Stücken „den pösen weg pei des Schinheintzen garten erschütten und erhöhen mit allerlei erden“.

Letztere Stelle läßt darauf schließen, daß noch im 15. Jahrhundert die Herstellung namentlich untergeordneter Wege durch Aufbringen von Erde, bestenfalls Steingrus, bewirkt wurde. 1536 erwähnt der Bürgermeister Hass von Görlitz, als der Weg vor dem Stadttore gebessert werden mußte, habe er die Münzmeisterin vermocht, daß sie gestattet, Grus aus ihrem Garten zu führen, damit der Weg anschurt und erhöht ist worden<sup>58)</sup>. Große Schwierigkeiten mochten wohl kaum mit diesem primitiven Straßenbau verbunden sein und hatten die Anlieger nur darauf zu achten, daß sie die Wegesteine und Holzstapfen so anbrachten, daß es namentlich an Kreuzungspunkten der Gassen möglich war, trockenen Fußes dieselben zu überschreiten. Ein großer Nachteil der Holzstapfen bestand darin, daß sie den Wagenverkehr außerordentlich erschwerten und sehr oft erneuert werden mußten. Sie scheinen sich lang im Gebrauch erhalten zu haben und werden von architektonischen Schriftstellern noch im 17. Jahrhundert erwähnt. Dagegen werden Fußsteige an den Häusern der Bürger noch im 17. und 18. Jahrhundert eine Seltenheit gewesen sein, und zeigte sich der Unterschied zwischen Fahr- und Gangsteig nur darin, daß zu letzterem etwas größere Platten genommen wurden. Das Aufkommen der Pflasterung fällt in das 13. Jahrhundert; um diese Zeit wird in Köln schon ein Pflastermeister, reparator oder factor viarum, als dort ansässig aufgeführt.<sup>59)</sup> In Prag entschloß man sich schon 1331 zur Anlage eines Pflasters; 1334 pflasterten die Städte Wesel und Aachen ihre Torwege; noch früher (1322) muß Straßburg schon städtische Pflastermeister gehabt haben. Verhältnismäßig spät (1368) legt die Stadt Nürnberg auf den Märkten und in einigen Straßen Steinpflaster; 1400

<sup>58)</sup> E. Gasner, Zum deutschen Straßenwesen.

<sup>59)</sup> von Ennen und Eckertz: Quellen zur Geschichte der Stadt Köln 1860—79.

folgt Regensburg, 1406 Breslau, 1415 Augsburg.<sup>60)</sup> Kleinere Städte haben noch im 16. und 17. Jahrhundert keine gepflasterten Straßen. Berlin war um 1650 nur an einigen wenigen Stellen mit einem Pflaster versehen; erst 1679 wurde der neue Markt, 1684 die Königstraße, 1680 der Platz hinter dem Dome, Stechplatz genannt, mit Platten belegt.

Eine eingehende Kenntnis der Straßenpflasterung zu Ende des 15. Jahrhunderts gibt uns Endres Tuchers Baumeisterbuch der Stadt Nürnberg. Es heißt hierin: „Es soll darnach der stat paumeister durch sein schaffer besenden die pflasterer meister und die auch wider bestellen zu der stat arbeit das zukunfftig jare, dane man der auf das minst zwen, die auf den stullen arbeiten, haben muss uber jar allein zu flicken und im wesen zu halten das alt pflaster allenthalben in der stat.“

Jedem Pflastermeister ist ein „Stössel“, d. h. ein starker Tagelöhner zugeordnet, dessen Pflicht darin besteht, mit einer schweren Ramme, die der heutigen ziemlich ähnlich war, die einzelnen Steine fest zu stoßen. (Abbildung 256.) Der „pflasterer knecht“ soll dem Meister die „stein schlagen / furlehen und hawen“. Ferner ist ein Mann mit einem Pferdekarren vorgesehen, der das nötige Material an die betreffende Stelle der Straße herbeischafft und den entstandenen Schutt beseitigt. Das Handwerkszeug



Abb. 256.

des Pflasterers ist der schon erwähnte Stössel, der Pflasterbock, „stull“ genannt, der Pflasterhammer, der Schlegel, sowie der „störchschnabel“, wohl zum Bearbeiten weicherer Steine bestimmt.

Über die technische Ausführung der Straßenpflasterung erhalten wir einen Begriff durch eine Stelle der „Chronica der Weitberuempten Keyserlichen Freyen und dess H. Reiches Statt Augspurg vom Jahre 1595.“ Es heißt daselbst: „Anno 1415, da auch biss auff diese Zeit allhie zu Augspurg / die Gassen allein mit Kuess beschuettet und mit Grass ueberwachsen waren / dass also im Regenwetter in den Tritten sich ein tieffer Kott samlete / uñ der eingemachten hoeltzern Treppen halben / es sehr boess und beschwerlich angehen gewesen / liesse gleich umb diese Herbstzeit Hans Guerlich (der damalige Stadtbaumeister) den Fusspfad vor seinem Hauss / auff dem Ochsenmarckt (da jetzt wie man sagt der Hewmarckt ist) zuerst mit Kieselsteinen nach der reihen besetzen / und mit zwischen gestrewtem Sandt / gleichsam als ein Estrich stampffen.“ Das Beispiel übte eine derart vortreffliche Wirkung aus, daß im folgenden Jahre die Nachbarn gleichfalls mit Pflastern begannen „und hat nachher der Rath mit solchem Werck von hauss zu hauss auff etlich Schuch breit durch die gantze Stadt fortzufahren den Burgern so es vermöcht / auferlegt: die mittlere Strassen aber und weite Plätze der Statt / hatten die Bawherrn / (Hans Guerlich und Muelich) auff gemeiner statt unkosten / mit der Zeit je mehr und mehr gebessert / biss zuletzt alle Strassen und Gassen allhie / mit Steinen lustig und artlich gepflastert waren.“ Die so hergestellten Straßen müssen in der Tat einen ganz stattlichen Eindruck gemacht

<sup>60)</sup> J. Beckmann, Gesch. der Erf. S. 351.

haben, wenigstens so lange sie neu waren. Es sei hier auf Abbildung 257 hingewiesen, die ein Straßenbild gibt, das uns den Zustand der Pflasterung deutlich vor Augen führt. Der Stich entstammt dem 17. Jahrhundert.

Gegen 1690 scheint der Straßenbau sich in der Technik schon wesentlich verbessert zu haben. So erwähnt Sturm zwei Arten von Pflasterung: „man ordnet dieselbe entweder so an, dass sich in der Strassenmitte eine Rinne befindet und das Pflaster beiderseits nach derselben zu geneigt ist, oder man machet mitten einen Wagenweg, welcher mitten Bogenweise erhöht ist, und vor den Häusern ein abschüssig Pflaster lässt“. In der Tat lassen diese beiden Konstruktionsprinzipien sich bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts verfolgen, und sind, wenn auch nur noch seltener, in alten Städtchen, wie z. B. Zwingenberg a. d. B., anzutreffen.



Abb. 257.

Fortschrittlich in der technischen Ausbildung des Straßenbaues im 18. Jahrhundert wirken weniger deutsche Ingenieure als vielmehr Franzosen und Holländer. Als bekanntester und weit über die Grenzen seines Vaterlandes berühmter Meister in künstlichen Straßenanlagen ist wohl der französische Ingenieur Gautier anzuführen, der im Beginn des 18. Jahrhunderts eine kleine Schrift über Wesen und Art der Land- und Stadtstraßen herausgab, die später (1759) von einem braunschweigischen Genieoffizier übersetzt und auf die deutschen Verhältnisse zugeschnitten wurde. Die Grundprinzipien dieser Schrift stimmen bis auf unwesentliche Kleinigkeiten mit dem damals in Deutschland geübten, wenn auch technisch weniger ausgearbeiteten Straßenbaue völlig überein. War die Rinne in der Straßenmitte angebracht und das Pflaster nach

Göbel, Süddeutsches Bürgerhaus.

20

ihr geneigt, so rechnete man gewöhnlich für dieses ein Gefälle von  $\frac{1}{3}$  bis 1 Zoll auf einen Fuß. Allerdings war bei Anwendung der Regel gewisse Vorsicht geboten, wollte man nicht die Straßenbahn nach der Mitte hin zu abschüssig machen. Der Fall scheint öfters vorgekommen zu sein, denn es wird bei Unglücksfällen im 18. Jahrhundert erwähnt, die betreffende Person sei auf der scharf einbiegenden Mittelrinne zu Schaden gekommen. Aus diesem Grunde verlangen einige Staaten und Städte ein gewisses Maximalmaß für das Rinnengefälle, das nur in dringenden Fällen überschritten werden darf; so war es in der Pfalz nicht erlaubt, dasselbe stärker als vier Zoll insgesamt auf jeder Seite anzulegen. Eine weitere Unannehmlichkeit der tiefen Rinnen war die, daß dieselben bei Regenwetter und im Frühjahr zur Schneeschmelze mit Bohlen überbrückt werden mußten, um so trocknen Fußes von einer Seite nach der andern gelangen zu können. (Abbildung 258.)

Weit besser ist die Anordnung einer sphärisch gekrümmten Straßenbahn, deren höchster Punkt in der Mitte liegt, und die ihre Ablaufrinnen an beiden Seiten besitzt (Abbildung 259). Die Stärke der Neigung wurde so bemessen, wie sie schon oben angegeben ist. Die Unbequemlichkeit der zweiten Konstruktionsmethode lag darin, daß das Schmutzwasser unmittelbar an den Häusern entlang lief und jedes Gebäude an seinem Ausgange einer kleinen Brücke aus Holz oder Stein bedurfte.<sup>61)</sup> Doch schon

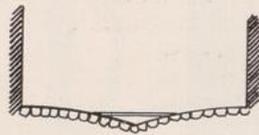


Abb. 258.



Abb. 259.

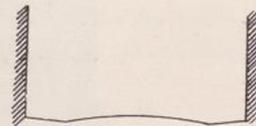


Abb. 260.

früh weiß man sich diesem Übelstande durch Anordnung eines besonderen, vier bis sechs Fuß breiten Bürgersteiges zu entziehen, und zwar dergestalt, daß dieser nach der Rinne hin ein wenig ins Gefälle gelegt ist. (Abbildung 260.) Die Pflasterung des Fußsteiges erfolgte durch große Sandsteinplatten, die sich aber nicht sonderlich bewährt zu haben scheinen, weshalb man sie zu Ende des 18. Jahrhunderts durch gewöhnliche Pflastersteine ersetzte. Mit Vorliebe wurde die Anordnung der sphärischen Straßenbahn gewählt, wenn breite geräumige Straßen zur Verfügung standen, die die Anpflanzung von Baumreihen ermöglichten. Man schuf in diesem Falle in der Straßenmitte eine Promenade, die kein Pflaster erhielt und nur mit Kies bestreut war. Rechts und links von derselben sind die Fahrwege und an diese anschließend die Bürgersteige angebracht. (Abbildung 261.)

Eine weitere Anordnung zeigt Abbildung 262, die wohl kaum einer näheren Erläuterung bedarf.

Erst ziemlich spät scheint man darauf gekommen zu sein, die Fußsteige etwas

<sup>61)</sup> „Da sich verschiedene Hauseigenthümer, welche steinerne Tafeln vor ihre Häuser gelegt haben beygehen lassen, solche sowohl mit Schrecksteinen einfassen, als auch Ketten vorspannen zu lassen, so muss dies keineswegs gestattet, sondern die Zugaenge muessen zu allen Zeiten frey und offen gelassen werden.“

Verordnung an den Gouverneur von Dresden vom 6. März 1755.

zu erhöhen, um so einen besseren Schutz, sowohl gegen Straßenschmutz, wie gegen Gefährte jeder Art zu erzielen.

Als Material zur Pflasterung verwendete man, wenn irgend möglich, harte Bruchsteine. So erzählt Tucher, daß er seine Pflastersteine vom rechten „Kornperck“ bezieht, von wo sie ihm die Bauern nach dem „gericht“ bringen und dort in großen Haufen, zehn Schuh lang, sieben Schuh hoch und fünf Schuh dick aufsetzen. Er zahlte dafür zehn bis elf Pfund alt; für weniger harte Steine wurden acht bis neun Pfund vergütet. Welcher Art das Material ist, davon erfahren wir leider nichts. Soviel steht fest, daß im 16. und 17. Jahrhundert vielfach Sandstein benutzt wurde, entweder in Gestalt von größeren Platten oder in kubischer Form, ähnlich unseren heutigen Pflastersteinen. Man achtete alsdann darauf, daß an den Gossen möglichst große Quader zur Verwendung kamen, die gewissermaßen ein Ausweichen der mittleren Schichten verhindern sollten. Letztere lagen im Verbande, und zwar derart, daß die Fugen schichtenweise wechselten, um so dem Raddruck einen besseren Widerstand entgegenzusetzen zu können. (Abb. 263.) Ehe die Steine eingelegt wurden, grub man den Straßengrund sorgfältig um, überdeckte ihn nötigenfalls mit einer Schicht guter Erde und rammte ihn fest. Ein tüchtiger Straßenbauer beobachtete hierbei schon das Gefälle und die sphärische Form des

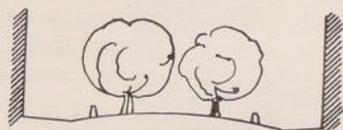


Abb. 261.



Abb. 262.

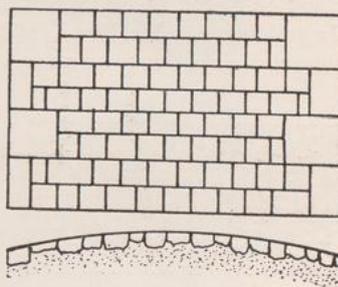


Abb. 263.

Straßenquerschnittes. Man bediente sich hierzu einer Art Lehrbogen, der, aus Holz hergestellt, an verschiedenen Stellen angelegt und so lange weitergeleitet wurde, bis der Zug der Gasse festgelegt war. Auf den eingerammten Grund legte man eine Sandschicht, schlug diese gleichfalls fest und ließ, wenn irgend angängig, die Straße eine Zeitlang, wenigstens acht Tage, in diesem Zustande liegen, um ein eventuelles Einsacken des Grundes wieder ausgleichen zu können. Waren diese Maßnahmen getroffen, so bedeckte man den Straßenboden mit einer etwa vier Zoll hohen Sandschicht, in welche, sowie in die darunter liegende, dann die etwa dreißig Zentimeter hohen Steine eingelassen wurden. Die Fugen erhielten sodann eine sorgfältige Ausfüllung mit Sand. War ein Stück der Straße derart hergestellt, so rammte man dasselbe mittels einer Handramme und streute scharfen Kies auf. Bot das Sandsteinpflaster auch einen guten Anblick, so bestand sein Nachteil jedoch vielfach darin, daß es zu weich war und nach wenigen Jahren erneuert werden mußte. Zwar kennt man auch das französische Grausteinpflaster; doch scheint dasselbe durch seine schwierigere Bearbeitung nur geringen Beifall in unserem Vaterlande gefunden zu haben.

Das billigste und durchgängig benutzte Material waren die Feldsteine, Kiesel genannt, die bei weitem dauerhafter waren wie die recht teuren Sandsteinwürfel. Die Herstellung dieses Pflasters bot kaum Schwierigkeiten und konnte auch von einem Maurer bewerkstelligt werden, wenn die Stadt keinen besonderen Pflasterer zur Verfügung hatte. Die Anordnung war dann derart, daß die größten Stücke, gleichmäßig behauen, an die Gossen gesetzt und sauber eingerichtet wurden; alsdann schloß man die mittelgroßen Steinbrocken an und belegte den am wenigsten befahrenen Grat der Straße mit den kleinen Kiesel, deren etwas halbkugelige Gestalt unverändert blieb (Abbildung 264). Es gewährte diese Anordnung auch weiterhin den Vorteil, den auf der Straßenmitte gehenden Personen ein angenehmeres Pflaster zu bieten.

Wollte man besonders gut und sicher konstruieren, so legte man sogenannte Traversen an, die gleichfalls aus Kiesel, wenn auch von beträchtlicher Größe, bestanden und quer über die Gasse gelegt wurden (Abbildung 265). Sie schließen Vierecke ein, die mit dem üblichen kleinen Steinmaterial ausgefüllt werden, dem sie einen starken Halt verleihen. Einen weiteren Vorteil bringen die Traversen oder Bänder, indem sie eine leichtere Reparatur ermöglichen, aus dem Grunde, weil immer nur einzelne schadhafte Felder wieder hergerichtet zu werden brauchen, ohne hierbei, wie sonst unvermeidlich, die benachbarten Lagen in Mitleidenschaft zu ziehen. Nicht selten benutzte man die Bänder als architektonisches Mittel, bildete auf freien Plätzen mit ihnen Kreise, legte sie als Diagonalen eines Viereckes an und erzielte wohl auch einfache geometrische Muster

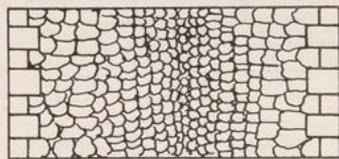


Abb. 264.

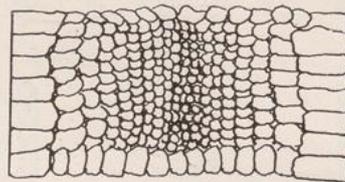


Abb. 265.

und Figuren. So wird des Platzes vor der Peterskirche zu Zürich, als durch Traversen besonders schön ausgebildet, von den Schriftstellern des 18. Jahrhunderts oft rühmlich gedacht.

Die Abstände der einzelnen Bänder in Straßen und Gassen betragen etwa acht bis zehn Fuß und bezeichnete man die Anordnung mit dem Ausdrucke „im Vierecke pflastern“.

Seltener verwendete man Ziegel als Pflasterungsmaterial, obwohl diese aus Holland übernommene Methode schon im 17. Jahrhundert, als in einigen Städten üblich, erwähnt wurde. Immer wurde hierbei beobachtet, die Gossensteine aus guten, großen Kiesel, herzustellen; die dazwischen gespannten Backsteinschichten wurden in Reihen im Verbands- oder in Schwalbenschwanzform beziehungsweise grätenartig angeordnet. Die Ziegel, die gut und scharf gebrannt sein mußten, wurden auf die hohe Kante gestellt und zum Schlusse mit Mörtel sorgfältig vergossen.

Das Pflaster fand vornehmlich Verwendung zur Herstellung der Bürgersteige, war dagegen zu Reit- und Fahrwegen kaum brauchbar.

Es dürften dies, wenigstens der Hauptsache nach, die Prinzipien sein, nach denen der Straßenbau, insbesondere in den Städten, gehandhabt wurde. Man kann sich nicht der Einsicht verschließen, daß dieselben für den damaligen geringen Verkehr ausreichend, ja vorzüglich waren, — vorausgesetzt, daß sie genau eingehalten und sinngemäß angewandt wurden.

Eine große, meist nicht oder nur schlecht gelöste Frage war die der zweckmäßigen Abwässerung der sphärisch gekrümmten Straßenbahnen. Die Regel war ja recht einfach: Man erhält die Querschnittskurve mit dem zugehörigen Kreismittelpunkt durch Annahme des geeigneten Gefälles (4 Zoll). Es ließ sich dies auch sehr schön durchführen, wenn die Straßenzüge alle derart gelegen waren, daß das Wasser ohne

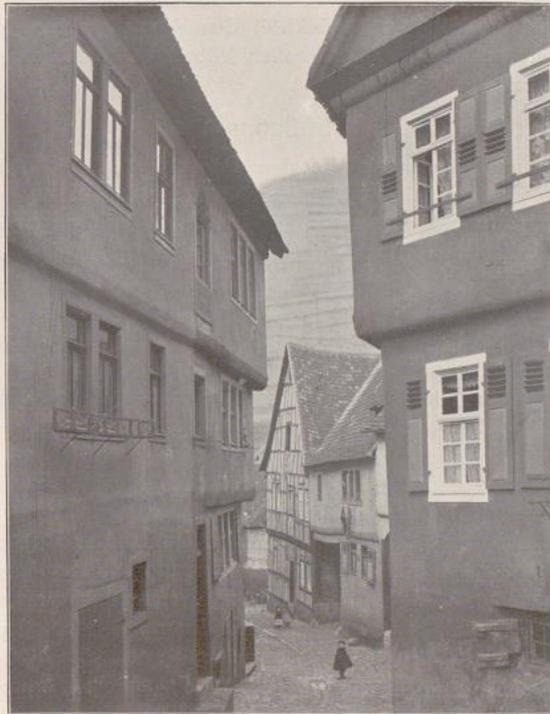


Abb. 266. Altes Gäßchen in Heppenheim.

Schwierigkeiten seinen Ablauf in einen Fluß oder talabwärts fand. Anders lag der Fall bei Städten, die ein ungünstiges, bisweilen hügeliges Terrain aufwiesen. Eine gute Lösung war für den damaligen Straßeningenieur um so schwieriger, als die Anlage der Abwässerung einer Stadt gewöhnlich in den Händen verschiedener Beamten lag, die ihre ihnen zugeordneten Quartiere voneinander getrennt und selbständig zu behandeln suchten. Es werden deshalb schon um die Mitte des 18. Jahrhunderts Stimmen laut, die fordern, zunächst eine genaue Aufnahme der sämtlichen Straßenzüge zu bewirken und sodann

auf diesem Stadtplane von einem erprobten Ingenieure die gesamte Entwässerung theoretisch genau durcharbeiten zu lassen. Erst dann solle mit dem Straßenbau praktisch begonnen werden.

Schwierig gestaltete sich in vielen Fällen die Straßenanlage, wenn es an geeignetem Material fehlte, oder man der Ersparnis halber sich gezwungen sah, mit schlechterem fürlieb nehmen zu müssen. So werden gegen 1780 immer mehr Klagen laut über ungesunde Strassen. „Zu Wien,“ sagt der Hygieniker Habermann in seiner Abhandlung von unschädlichen Begräbnissen, „entstehen viele Lungensuchten von dem Staube der immer sandigen Straßen.“ An andern Orten klagt man darüber, daß die Unebenheiten und die emporstehenden spitzen Steine zu Fußkrankheiten Veranlassung geben. Man sucht eine Besserung der Übelstände herbeizuführen, indem man die Straßen öfters sprengt, auch nach französischem Vorbilde<sup>62)</sup> den Wagenbesitzern gebietet, die Reife an den Rädern nicht mit den üblichen großen Nägeln zu befestigen, sondern letztere in das Eisen einzulassen.

#### δ. Straßennamen.

Die Entstehung der speziell in den Städten der Bergstraße vorkommenden Straßennamen sei, wenn auch nur kurz, berührt. Es ist schlechterdings unmöglich, sämtliche Gründe anzuführen, die bestimmend für das Aufkommen einer Bezeichnung waren. In den meisten Fällen lassen sich die Straßennamen folgendermaßen ableiten:

1. von dem Gewerbe, das in ihnen betrieben wurde, z. B. Gerbergasse, Schuhgasse, Schmiedegasse, Perlgraben, Lohgasse, Nadlergasse und viele andere;

2. von daselbst sich befindlichen hervorragenden oder für die Bevölkerung wichtigen weltlichen, kirchlichen und amtlichen Gebäuden, so gibt es häufig eine Kirchgasse, eine Klostersgasse, eine Münzgasse, eine Kellereigasse, eine Stadtmühlgasse, eine Hospitalgasse, ein Schulgäßchen, eine Kanzleigasse, eine Badgasse, eine Ziegelhüttergasse u. s. w.;

3. von einzelnen allda ansässigen adeligen oder bürgerlichen Familien.

Wir kennen in den Orten der Bergstraße eine Cronbergergasse, eine Wambolderhofgasse, eine Schlinkengasse (nach der Familie Schlink) und andere mehr;

4. von Hausmarken und sonstigen auffallenden Kennzeichen hervorragender Bauten. Man findet z. B. eine Hasengasse, eine Hirschkopfgasse, eine Erbsengasse, ein Pflaumengäßchen, eine Liesengasse, eine Amselgasse, eine Hundegasse, eine Bienen-gasse, eine Karpfengasse, eine Rosengasse, eine Wolfgasse, eine Kuhgasse;

5. von der eigentümlichen Form der Straßenanlage. So weist Heppenheim ein Bogengäßchen auf, das seinem Namen auch volle Ehre macht; ferner kommen Namen wie Krümmgasse, Kurzer Buckel und ähnliche vor;

6. von der Lage der betreffenden Straße in dem Stadtgebiet. Häufig finden wir Bezeichnungen wie Hintergasse, Mittulgasse, Obergasse, Quergasse, Hauptstraße, am Brückentor;

7. von Wasserläufen, die die Stadt durchziehen beziehungsweise als Schutz derselben dienen. So kommen Bezeichnungen vor wie kleiner Bach, Grabengäßchen, Weiherstraße, am Stadtgraben, Hinterer Graben und andere;

<sup>62)</sup> Policey Befehl vom 28. September 1749 an die Bürgerschaft zu Paris.

8. von Benennungen alter Feldmarken, auf deren Stelle die Straßenzüge angelegt wurden. So gibt es in Bensheim eine Gasse, „auf der Raab“ benannt, ferner eine „auf dem Griesel“, in Weinheim eine Straße, die den Namen „der Rödel“ führt;

9. von einer benachbarten, größeren Stadt. So kennt man in den Orten der Bergstraße eine Fürther-, eine Wormser-, eine Heidelberger-, eine Heppenheimerstraße;

10. Benennungen, die ihren Ursprung dem oft recht derben Volkswitz verdanken. Es sei nur auf das „Diebloch“, den „Katzenlauf“ sowie auf die „Rumpelgasse“ in Weinheim hingewiesen. Als besondere Erscheinung müssen die Straßennamen aufgefaßt werden, die zur Charakterisierung bestimmter Viertel dienten, wie Judengasse, seltener Judden- oder Jodengasse genannt. Benennungen wie Engländergasse (Lübeck), Friesengasse (Braunschweig), Walengasse (Wälschegasse in Regensburg) kommen in den Städten der Bergstraße, mit Ausnahme des französischen Gäßchens in Heppenheim, kaum vor.

#### ε. Anlage der Straßenzüge.

Bis zum 17. Jahrhundert war von einem Städtebau im heutigen Sinne des Wortes keine Rede. Die Häuser standen in baulicher Hinsicht unter Aufsicht des Baumeisters beziehungsweise der Geschworenen, die in jedem einzelnen Falle bestimmten, ob es einem Hauseigentümer gestattet sein solle, in die Allmende überzugreifen oder nicht. Dabei pflegte der Magistrat nicht engherzig und schematisch zu verfahren. Bei Anlage einer Stadt war man nach Möglichkeit bestrebt, dem Terrain zu folgen, schon aus dem einfachen Grunde, weil selbst leichteren Bodenschwierigkeiten die Straßentechnik des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit keineswegs gewachsen war. Ferner suchte man die meist nur in sehr geringer Zahl vorhandenen Hauptstraßen möglichst gerade zu halten, womit zumeist jedoch nicht gemeint ist, dieselben in einer geraden Linie zu führen, sondern vielmehr in den Häuserreihen keine staffelförmige Anordnung zu dulden, d. h. kein Gebäude vor dem anderen heraustreten zu lassen. War man bemüht, die Verkehrsadern möglichst breit und bequem zu gestalten, so trat dieser Gesichtspunkt bei den Nebengassen vollkommen zurück. Wie schon früher erwähnt, waren die Stadtväter in dieser Hinsicht keineswegs ängstlich, wenn jemand notwendig ein Stück von der „gemeinen Gasse“ brauchte; weshalb sollte man es ihm nicht gönnen, wenn es der Allgemeinheit keinen Schaden brachte. Wollte jemand mit seiner Hausfront von der Straße zurück gehen, um sich einen kleinen Abladeplatz zu schaffen, so war es um so besser.

Eine Änderung in diesem, wenn auch mehr oder weniger unbewußten, aber durchaus künstlerischen Städtebau tritt zu Ende des 18. Jahrhunderts ein, in der Zeit, in der man damit begann, systematisch Stadtpläne aufzunehmen und zu entwerfen. Interessant in dieser Hinsicht sind namentlich die von Deutschen gemachten Vorschläge für neu zu projektierende Stadtpläne der Bundeshauptstadt Washington, die 1793 in dem deutschen Merkur und 1795 in dem gothaischen Kalender des näheren durchgesprochen werden und schon stark nach Schematismus schmecken. Im allgemeinen muß man anerkennen, daß die Epochen des Barockes, Rokoko und Empire den Städtebau in künstlerischer Weise gelöst haben, wenn auch die Städtebauer der damaligen Zeit schon stark bestrebt waren, lediglich durch streng geometrische Figuren eine schöne

und zweckmäßige Gestaltung, ein glückliches Ineinandergehen und Abschließen der Straßensbilder zu erzielen. Es sei hier die allgemein herrschende Ansicht der damaligen Zeit über diese Disziplin, die wörtlich der Enzyklopädie der bürgerlichen Baukunst von Stieglitz 1796 entnommen ist, wiedergegeben. „Man muss die Stadt mit einem Park (nehmlich einen im französischen Geschmack angelegten) vergleichen; was hier die Wege sind, sind dort die Strassen. Ein Park verlangt eine Menge breite Wege; allein dieses ist noch nicht genug, sondern der Plan muss mit Geschmack entworfen werden, damit man Ordnung, Übereinstimmung, etwas Besonderes und Eigenes und Abwechslung darin antrefte. An einem Orte können die Wege einen Stern, an einem anderen einen Gänsefuss, an einem dritten einen Fehel bilden, hin und wieder können Kreuzwege

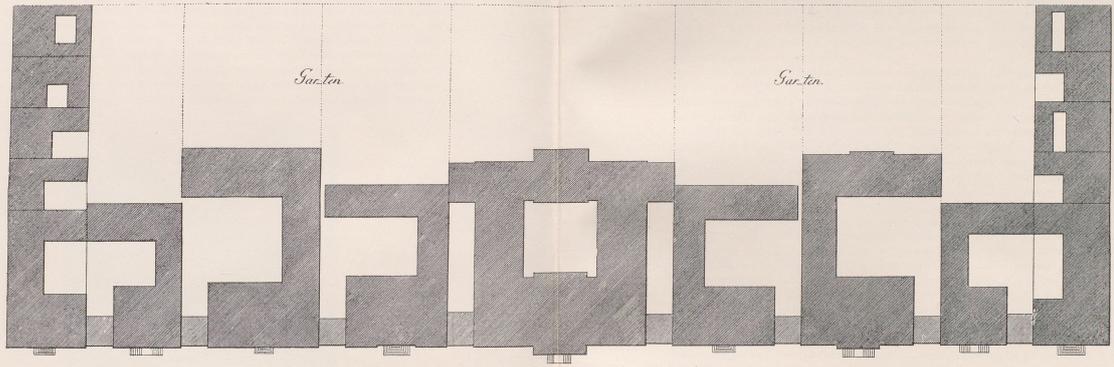


Abb. 267. Altes Gäßchen in Heppenheim.

mit freyen Plätzen seyn, die an Form, Grösse und Verzierung alle von einander abweichen. Lasst uns die Anwendung hiervon machen, so dass der Riss unsers Parks zum Plane unserer Städte diene. Hier müssen breite gerade Strassen, Kreuzwege, Durchschnitte und freye Plätze seyn. Es giebt Städte, in welchen die Strassen nach einer guten Ordnung eingetheilt sind; allein es herrscht darin eine allzugrosse Genauigkeit, eine übertriebene Regelmässigkeit, die jeden Teil der Stadt dem anderen so ähnlich macht, dass man sich darin verirrt, die alle Gegenstände bis zum Ekel wiederholt und dadurch in eine so frostige Einförmigkeit ausartet, dass die gewöhnliche Unordnung unserer Städte weit vorzu-



*Ansicht und Grundriss  
der zur Anlage einer neuen Verfaßl. bestimmten Gebäude in ihrer Verbindung.*





ziehen ist, weil man darin doch keine lange Weile fühlt. Je mehr Abwechslung, Contrast, gute Wahl, und zuweilen auch etwas anscheinende Unordnung in dem Plane einer Stadt herrscht, desto malerischer stellt er sich dar, und desto mehr auffallende Schönheiten wird er haben. Wer unserm Vergnügen keine Abwechslung zu verschaffen weiß, wird es niemals dahin bringen, dass uns etwas gefalle.

Es ist daher keine leichte Sache, den Plan zu einer Stadt so zu entwerfen, dass die Pracht des Ganzen sich in viel kleine unterschiedene Stücke zertheile und aus einer Menge untergeordneter Schönheiten bestehe, dass man darin fast niemals einerley Gegenstände antreffe, und dass, wenn man dieselbe von einem Ende bis zum andern durchgeht, man in jedem Theile etwas Neues, Besonderes und Einnehmendes finde, dass daselbst aus der Ordnung und der Zusammensetzung vieler regulären Theile, eine Art von Verwirrung und anscheinender Unregelmässigkeiten erwachse, welche grossen Städten eine eigene Zierde giebt. Hierzu aber wird die Kunst, glücklich verbinden zu können, erfordert, und Genie und Feuer, um die richtigsten und schicklichsten Verbindungen zu wählen.

Die Gassen müssen sich, so viel wie möglich, rechtwinkelig durchschneiden, damit die Häuser rechtwinkelig werden. Finden sich aber Diagonal-Strassen, so muss man, um die spitzwinkligen Häuser zu vermeiden, alle spitzigen Winkel der Strassen abschneiden. Die Weite zwischen zwey parallel laufenden Gassen muss wenigstens so gross seyn, dass dazwischen ein Raum für zwey Bürgerhäuser bleibt, wovon das eine auf jene, das andere auf diese Gasse gekehrt sey und ausgehe. Rechnet man auf jedes Haus fünfzehn bis zwanzig Ruthen ins Gevierte, so kommen solche parallel laufende Gassen dreissig bis vierzig Ruthen auseinander zu stehn. Dieser Raum ist für einen Palast hinlänglich gross. Wäre er aber noch nicht gross genug, so könnte man noch einigen Raum daneben dazu nehmen, und um darnach die Strasse anzubringen, Bogen, wie Triumphbogen verziert, darüber hinwegführen, die der Stadt zur Zierde und dem Eigenthümer des Pallastes zur Bequemlichkeit dienen, um von einem Theile der Wohnung in den andern zu kommen, und zugleich einen angenehmen Prospekt auf beyden Seiten längst der Gasse zu haben. Auf diese Weise kann man Strassen genug anbringen, die alle gerad, von ungleicher Länge und verschiedener Richtung sind, und einen freyen Ausgang haben.“ (Abbildung 268.)

### 5. Abbruch alter Bauten.

„Wir setzen und ordnen,“ heißt es in der Stadt „Fryburg in Prigav“ Statuten und Stättrechten, „welcher inwoner in unser statt hüser hat / da unser buwmeister mit ir erkantnuss sprechen / dass die buwfellig syent / so sollen die buwmeister dem innhaber derselben hüser verkünden / dass sy die in einer zimlichen zyt buwen / geschicht das nit / so sollen dieselben buwmeister solche hüser / umb den buwfall uffzieten und frönen / und welcher die an sich bringt / der ist schuldig die angends zu buwen. Blyben sy aber den buwmeistern, so sollen sy darzumal solche hüser in nammen unsers geniemen guts selbs ufbuwen / oder andern zustellen zu buwen.“