



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

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

β. Straßenreinigung

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

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.⁴⁶⁾ 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.⁴⁷⁾ 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 Stadt⁴⁸⁾ 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 1641⁴⁹⁾ 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

⁴⁶⁾ Gasner, Zum deutschen Straßenwesen. 1889.

⁴⁷⁾ J. Beckmann, Gesch. d. Erf., II. S. 360.

⁴⁸⁾ „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.

⁴⁹⁾ „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.⁵⁰⁾ 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,

⁵⁰⁾ J. P. Frank, System einer vollständigen medizinischen Polizey. 1783. III. Bd.

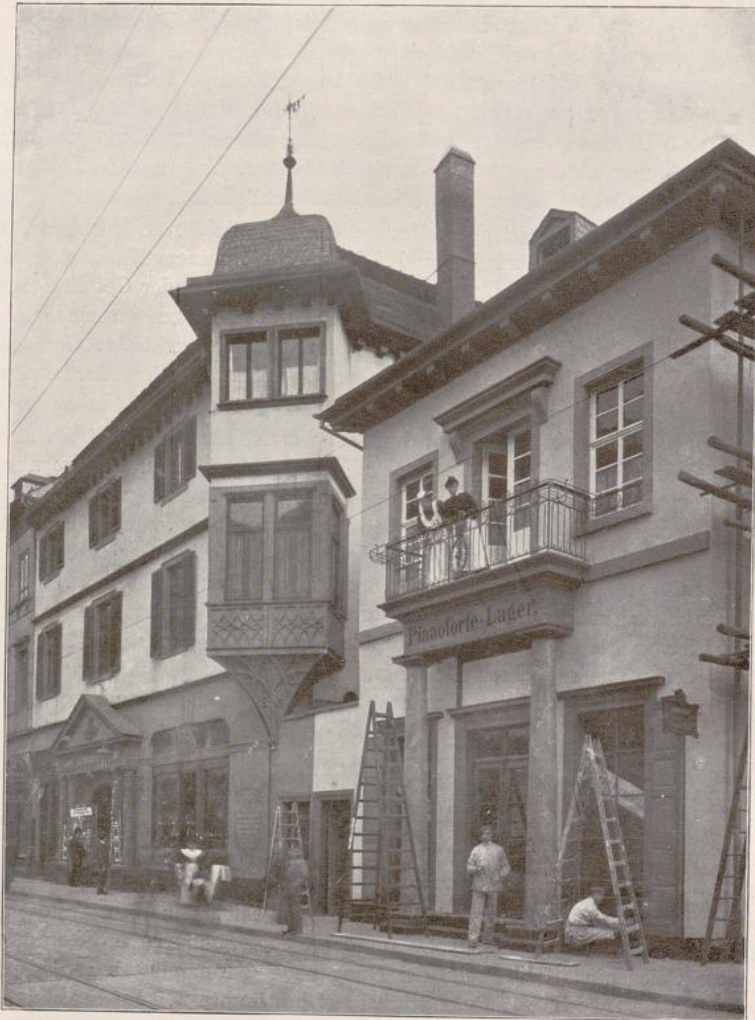


Abb. 253. Hauptstraße, Heidelberg.

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.⁵¹⁾ Man unterscheidet drei Arten,

⁵¹⁾ 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.“⁵²⁾

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.⁵³⁾ Durchgängig liegt die Aufsicht über das Straßenwesen in den Händen der Stadt, die hierfür ihre besonderen „Bau- oder Wegemeister“ hat. Die Stellen sind an-

⁵²⁾ Feltmann, Diss. Acad. de vehiculis obviis 1739.

⁵³⁾ H. G. Gengler, deutsche Stadtrechts-Alterthümer 1882.