



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

γ. Straßenbau

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

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.

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.⁵⁴⁾ 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.⁵⁵⁾ „Der pflastermeister soll niemand auf der gemein in der stat kein newe rinnen furen, noch stellen das pflaster erhoen, auch kein eckstein einsetzen.“⁵⁶⁾ 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.⁵⁷⁾ War der Magistrat auch noch so bemüht,

⁵⁴⁾ E. Gasner, zum deutschen Straßenwesen 1889.

⁵⁵⁾ Häuselmann, Braunschweiger Urkundenbuch.

⁵⁶⁾ Tucher, Baumeisterbuch.

⁵⁷⁾ 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 worden⁵⁸⁾. 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.⁵⁹⁾ 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

⁵⁸⁾ E. Gasner, Zum deutschen Straßenwesen.

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

folgt Regensburg, 1406 Breslau, 1415 Augsburg.⁶⁰⁾ 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 zukünftig 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 Kiselsteinen 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

⁶⁰⁾ 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.⁶¹⁾ Doch schon

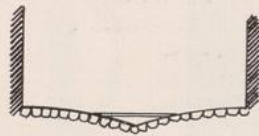


Abb. 258.



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

⁶¹⁾ „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.

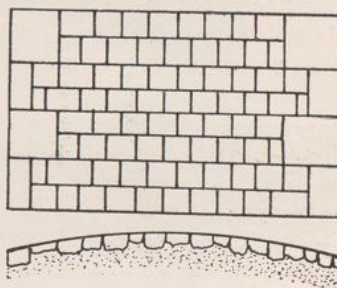


Abb. 263.

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

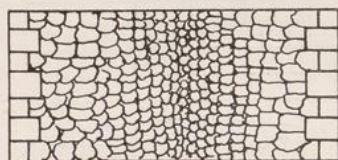


Abb. 264.

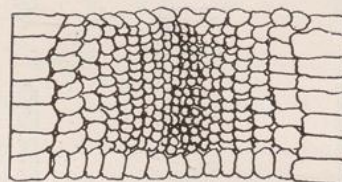


Abb. 265.

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

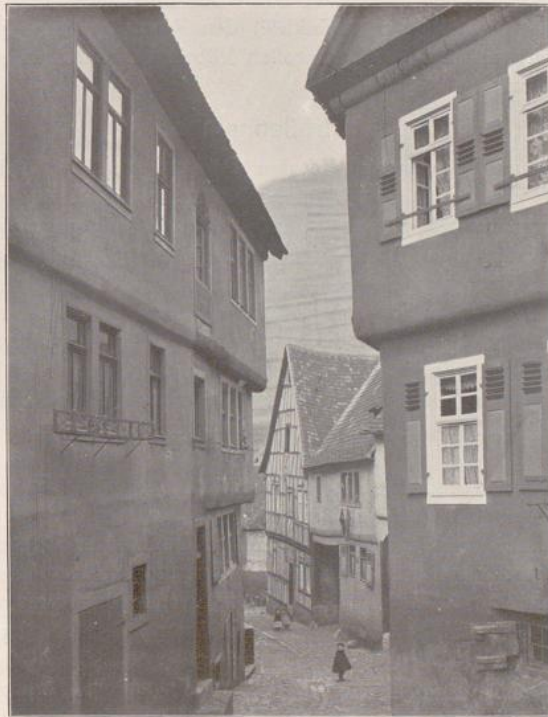


Abb. 266. Altes Gäßchen in Heppenheim.

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 Vorbilde⁶²⁾ 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 Cronberggasse, 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;

⁶²⁾ Policey Befehl vom 28. September 1749 an die Bürgerschaft zu Paris.