

Gnädigst privilegiertes
No. L e i p z i g e r 39.
I n t e l l i g e n z - B l a t t,
in
Frag- und Anzeigen, vor Stadt- und Land-
Wirthe, zum Besten des Nahrungsstandes.
Sonnabends, den 15. Septembr. 1764.

.....
Nachrichten, den Straßenbau in der Oberlausitz betreffend.

Unter die natürlichen Folgen, welche ein anhaltender Krieg demjenigen Lande zuziehet, worinnen er geführt wird, gehöret die Zerbrechung der Straßen. Das schwere Fuhrwesen, die Artillerie, die Pontons, die Herbeyschaffung der Fourage, und das hin und her ziehen der Armeen, zerschneidet die ebenen Wege, vertieft die Gleise, und verursacht, daß das in selbigen stehen bleibende Wasser, die Verbindung der Erdteilgen auflöset, und Löcher verursacht. Die Steinpflaster widerstehen zwar länger der in sie arbeitenden Gewalt, aber die unablässige Wiederholung derselben, trennt endlich bey der Unmöglichkeit Zwischenausbesserungen anzubringen, die Steine, wäschet den verbindenden Sand aus, und da die meisten unserer Straßenpflaster, ohnedieß unrecht angelegt sind, so wenden sich die Steine, jeder erhält gleichsam sein eignes darneben befindliches Loch, und die Pflasterstraße wird von allen verdorbenen Straßen, die aller unwegsamste.

Die Oberlausitz kann von dieser letztern Erfahrung zwey Hauptbeweiße an die Hand geben. Die Straße von Zittau über Löbau nach Bautzen, und die von Budißen durch die Seydau nach Leipzig und Frankfurt an der Oder. Alle auf selbigen angebrachte Wegeanstalten, bestanden in Pflaster, und diese aus großen unförmlichen Bruchsteinen, welche mehrentheils auf die falsche Seite und auf die Höhe der Straße gelegt, und die Zwischenräume mit Erde, Kieß und etwas kleinen Steinen angefüllet waren.

Bey dieser fehlerhaften Construction konnte es nicht anders kommen, als daß jeder schwer beladene Wagen, zumal bey Frühlings- und Herbstfeuchtigkeiten, etwas von der in denen Zwischenräumen befindlichen Erde und weichen Steinen zusammen druckte. Hieraus entstand nach und nach ein Gleiß, aus diesem ein Loch, und weil dem großen unrecht gelegten Steine, seine Seitenbefestigung genommen war, so wendete er sich bey der ersten ihn stoßenden Gewalt, mit der Spitze in die Höhe, und kein Pferd war mehr im Stande einen sichern Tritt zu thun, noch den, in alle Schläge stürzenden Wagen, mit gehöriger Gleichheit und Kraft fortzuziehen.

In diesem äussersten Verderben befanden sich oben angeführte zwey Straßen, und bewiesen zugleich den so oft bestrittenen und vertheidigten Satz: daß die gewöhnlichen Pflasterwege, von allen Straßenbauen, die unbequemsten, wenn sie im Stande, und die unwegsamsten, wenn sie ruinirt sind.

Die Stadt Görlitz ist zwar berechtigt, eine ihr gar rühmliche Einwendung entgegen zu stellen. Ihr auf verschiedene Meilen sich erstreckendes Pflaster, hat alle Gewalt des Krieges ausgehalten, und es sind wenig Städte in Deutschland welche ein so gleiches und bequemes Pflaster in ihren Ringmauern aufweisen können, als der Magistrat zu Görlitz, auf denen ihm zubauen zukommenden Heer- und Landstraßen angebracht.

So löblich aber auch die Aufmerksamkeit dieser Anstalten ist, welche zugleich von der Natur, dadurch gar vorzüglich unterstützt werden, daß selbige einen mittelmäßigen ins Runde fallenden harten blauen Stein, verschaffet, so hat doch dieses Pflaster nicht anders als mit schweren Unkosten unterhalten werden können, und bey aller Gleichheit der Steine, findet gleichwohl einjeder Reisender, daß die natürlichen, in trockenen Wetter, guten Wege, bequemer sind, als das Erschüttern und das Raßeln des Steindammes.

Es ist wohl nicht zu zweifeln, daß die richtigste Regel der Kunst darinnen besteht, die Natur nachzuahmen, die Art und Weise ihrer Einwirkungen nachzuspühren und ihre Methode in dem Einfachen, bey dem zusammengesetzten anzuwenden.

Wenn ich im Frühjahre oder Herbst, als der Jahrszeit der bösen Wege, auf Straßen reise, wo die Kunst noch niemals gebessert oder verderbet hat, so finde ich daß

- a. der Boden thonigt und leimigt,
- b. das Gleiß schmal und tief,
- c. das Wasser stehend,
- d. der Weg mit Sträuchern verwachsen auch mein Fortkommen über die maßen beschwerlich wird.

Hin und wieder treffe ich einen Streifen Landes an, der mit

- a. etwas Kieß, Steine oder Sand vermischt ist,
- b. der um etwas, oftmals nur um einige Zoll höher als der daranstoßende Boden liegt
- c. von dem mithin alles Wasser abläuft, und
- d. der, da er erhabener und von Gebüschten frey ist, denen trockenden Wirkungen der Sonne und der Luft dargestellt sich befindet.

Finde ich viele solcher Streifen so ist mein Fortkommen leidlich, überwiegen die Strecken der zuerst angezeigten Lage, so habe ich sogenannten bösen grundlosen Weg.

Hier ist meines Ermessens die ganze Lehre von Straßenbau, durch die Natur vorgetragen.

- a. Man bringe auf seine anzulegende Wege Kieß im Verhältniß des darauf sich befindenden Leims, und verbinde ihn mit selbigen, durch Einrammlen.
- b. Man erhöhe und wölbe etwas den Weg durch aufgeführte Feld- und harte mittelmäßige Bruchsteine, welche sodann mit Kieß wieder zu überschütten sind.
- c. Mache feine Seitengraben im Verhältniß der Breite des Weges, des sonst gewöhnlichen Zuflusses des Gewässers, von Quellen, oder Anhöhen, und der Beschaffenheit des leimigten oder kiesigten Bodens, fein tief, breit und abschüssig, versehe selbige N.B. mit Flügel und Abschlagsgraben, und

- d. Schaffe alles auf die Seite, was Sonne und Luft nur im geringsten hindern kann, so ist eine ofne Landstraße fertig, welche zuverlässig alle Bequemlichkeit denen Reisenden verschaffen wird.

Füge ich noch einige einzelne Vorkehrungen hinzu, welche gleichwohl höchst nöthig sind, so wird auch die Dauerhaftigkeit einem den Fleiß belohnen, der die einfache Natur zu seinen Lehrmeister angenommen.

1. Da es ohne erstaunliche Unkosten nicht geschehen würde, wenn man die aus denen Gräben gewonnene Erde, wegführen wollte, mithin selbige zur ersten Anlage und Erhöhung der Straße auf selbige geworfen werden kann, so ist doch dahin zu sehen, daß diese Erde nicht purer Thon und Leim sey. Mann läuft ausserdem Gefahr, daß die Winternässe diese Grundlage in Gährung bringe und ein Nachsinken des oben aufgeführten zuziehe.

Man kann zwar den Leim durch noch einmal soviel darunter gebrachten Kieß verbessern, aber je mehr Leim angewendet wird, je verdoppelter wird die Menge des anzuführenden Kießels. Es gehöret also hierher eine genaue Berechnung der Fuhren und des aufzuwendenden Geldes; und könnte in gewissen Gegenden, weniger kostbar seyn, den in denen Graben gefundenen Leim wegzuführen als bezubehalten.

2. So viel möglich, muß man vor allen Dingen den Grund zur Straße rectificiren, das heißt, alle Quellen ausgraben, alle weiche, feuchte Flecken, mit kleinen Steinen überschütten, und ihn walzen oder rammeln lassen.
3. Die Seiten des aufgeführten Dammes, müssen mit großen Steinen ausgeleget und selbige in die Erde eingeschnitten werden.
4. Es ist gut wenn zwischen der Zeit der verschiedenen anzulegenden Schichten von Schutt, Kieß und Steinen, es dann und wann regnet. Dadurch setzt sich nach und nach der Weg; und es ist daher besser einen langen Strich Weges auf einmal anzulegen, der zwar, weil er nicht sogleich fertig werden kann, dem Einschneiden der Wagens um so mehr unterworfen ist, da ihm die letzte Schicht Steine und Kieß fehlet, als ein kurzes Stücke völlig zu Stande zu bringen, ehe es alle seine Theile von dem Regen durchnetzet und von der Sonne ausgetrocknet worden.
5. Alle auf neuen Wegen fahrende Wagen müssen anfänglich angehalten werden, jeder in einem frischen Gleise zu fahren. Dadurch wird der Weg gleich durch zusammen gedrückt, dahingegen, wenn alle Räder in einem Gleise reuten, gar halbe Vertiefungen und Löcher entstehen.
6. Alle 10 Claftern muß ein Fuder Sand oder Kießel vorrätzig liegen, um die durch die Wagens und dem Regen entstehenden Ungleichheiten auszufüllen.
7. Und dann ist die Hauptnothwendigkeit in Ausbessern, besonders des Winters, und hauptsächlich in denen ersten 2 oder 3 Jahren unermüdet zu seyn.
8. Ich würde noch hinzufügen, daß man bedacht seyn sollte, keinen Fuhrmann mehr als 5 Pferde, so wie in Engelland gebräuchlich, zuzulassen, wenn anders diese

Policeeinrichtung in Deutschland möglich zu machen wäre. Inzwischen ist es doch gewiß, daß man sich niemals gute Straßen von Dauer versprechen darf, so lange unsre ungeheure Lastwagen geduldet werden.

So weitläufig und kostbar diese Anstalten seyn, wie sie es denn in der That auch sind, und manche mühsame Stunde und manchen Verdruß zu ziehen, so sind sie dennoch weniger kostbar, als die zeithero üblichen Pflasterwege.

Beyde Methoden sind zu gleicher Zeit und unter der Aufsicht gleich treuer, fleißiger und emsiger Officianten in der Oberlausitz im heurigen Jahre versucht worden, und die Erfahrung hat gelehret, daß die Quadrat Ruthe Steinpflaster um einen Drittentheil höher gekommen, als die Quadratruthe des Kießweges.

Aus der Sammlung von Dietmar Seipt (<http://www.ahnen-seipt.de>) Email Seipt@t-online.de

Einige Erläuterungen dazu:

Wenn hier der Krieg als Beispiel herangezogen wird, dann handelt es sich um den Siebenjährigen Krieg von 1756 bis 1763.

Ponton flache Schiffgefäße aus Holz oder Eisen als Unterlage für schwimmende Brücken

Fourage Futter für Militärpferde

Gleiß Fahrspur

Leimig (Leim).. lehmig (Lehm)

Rectificieren ... berichtigen, richtigstellen

Clafter Längenmaß – 1 Klafter = 1,699 m = 6 Fuß; 1 Fuß = 0,285319 m

Fuder Hohlmaß – 1 Fuder = 808,32 l

Officiant Beamter

Ruthe Längenmaß, hier Straßenrute = 4,531 m (16 Fuß) – Quadratrute wäre dann 4,531 m x 4,531 m