



Von Gassen und Straßen unserer Stadt.

Von Prof. F. Schwabe, Radeberg.

Wenn wir heutigen Tages die Straßen unserer Stadt durchwandern, so geht es zumeist auf breiter, glatter Fußbahn mit Granitplatten bequem dahin, unmittelbar an Laden- und Haustüren vorbei; höchstens sind einmal ein paar Stufen zu ersteigen. Kaum fängt der hartgetretene Schnee an sich zu erweichen, so kommt der wohlherzogene „Anlieger“ mit Eisstöber und Schaufel, wartet nicht, bis Mutter Natur persönlich die wünschenswerte Reinigung vollzieht, sondern räumt die Ergebnisse der milden Lüfte voll Zorn und Ordnungsliebe baldmöglichst beiseite, so dass der biedere Bürgersmann der guten alten Zeit dort hemmungslos wie im Sommer mit Hausschuhen und langer Pfeife lustwandeln könnte. Ist der glückliche Zeitgenosse gar im Besitze eines herrschaftlichen oder „Volkswagens“, so gleitet er auf vielen Straßen schon ruhevoll wie auf Parkett dahin; auch Pflaster ist bei geringerer Eile noch genießbar, die „Schlaglöcher“ kommen erst weiter draußen, und auch diese Quälgeister des neuzeitlichen Verkehrs werden nicht lange mehr ihr aufmunterndes Wesen treiben. Wer sich noch einmal in die Zeit der Väter versetzen lassen will, muss schon versuchen, die Berg- oder Entengasse hinunterzurutschen. Breit, luftig und sonnig sind die meisten Straßen, kein Röhrwasserbecken hemmt mehr den Verkehr, bis in die Nacht oder sogar den Morgen hinein verbreiten Laternen elektrische Helligkeit, die selbst dem Vollmonde nicht mehr weicht, so dass der bereits etwas verwöhnte Bürgersmann oder die ähnliche Bürgersfrau schon knurrt, wenn man einmal eine kleine Strecke nicht gleich die Personalien des entgegenkommenden Volksgenossen feststellen kann. Alles das erscheint uns so selbstverständlich. Aber es war nicht immer so und hat einer langen Entwicklung bedurft, ehe der heutige Zustand erreicht war. Wir müssen uns die meisten Straßen unserer Stadt im Mittelalter etwas anders vorstellen: schmal, wenig Luft und Sonne, dafür Schlamm fußtief, Löcher, Steine, Unrat aller Art, herumwandernde Schweine und andere Annehmlichkeiten. War etwa fürstlicher Besuch angesetzt, so wurden in den zu berührenden Gassen schnell die Löcher etwas ausgefüllt, die übelsten Hindernisse beseitigt, grundlose Stellen mit Stroh oder Brettern belegt. Im Dunkeln nahm der Passant seine Laterne selbst in die Hand, „lichtscheues“ Gesindel hatte es bequemer als jetzt. Pflaster wurde erst im 15. Jahrhundert allgemein. Zwischen alten und neuen, großen und kleinen, verkehrsgünstig liegenden und abgelegenen, Residenz- und Landstädten waren die Unterschiede in allem noch recht erheblich, erst allmählich wurden Fortschritte Allgemeingut. Aber wir wollen nun hier keine allgemeinen kulturgeschichtlichen Tatsachen verzeichnen, sondern von den Zuständen in unserer Heimatstadt erzählen, was sich aus Chroniken, Staats- und Ratsakten, besonders den von 1790 an bestehenden Stadtrechnungen ergibt, bis zum Beginn der neuesten Zeit. Leider sind bekanntlich die städtischen Akten 1741 mit verbrannt, so dass genauere und zusammenhängende Feststellungen erst von dieser Zeit, besonders von den siebziger Jahren des 18. Jahrhunderts an zu machen sind. Vorher haben wir uns die Gassen Radebergs in dem sonst

üblichen Zustand zu denken. Einen Umstand gab es allerdings doch schon, der auf Fortschritte im Straßenwesen drängte. Durch die Stadt führten zwei wichtige Verkehrswege, die Böhmisches Glasstraße von Stolpen nach Radeburg – um nur die nächsten Städte zu nennen – und die von Dresden nach Großröhrsdorf oder Pulsnitz-Kamenz, die aber lange noch keinen besonders nennenswerten Verkehr aufwies. Doch zwischen dem alten Stolpener bzw. Pirnaischen Tore und das Obertor mögen die hochbeladenen, leinwandüberspannten Frachtwagen mit ihrer kostbaren, aber ebenso zerbrechlichen Last, geführt von dem Blaukittelmann mit der langen Peitsche und begleitet von dem munteren Spitz, oft über das städtische Pflaster geholpert sein, wobei der gläserne Schatz mitunter bedenklich geklirrt haben mag.

Im Jahre 1586 hat Radeberg einen Pflasterzoll gehabt, auch Pflastergeleite, Weggeleite, Stadtzoll genannt, d. h. das Recht, von durchfahrenden Fuhrwerken für Benutzung des Pflasters einen Zoll zu erheben – also auch Pflaster. Die daraus entspringenden Einkünfte sollten natürlich wieder zur Instandhaltung der Straßen innerhalb und außerhalb der Stadt verwendet werden. Diese Aufgabe verschlang jedoch in der Regel mehr Geld, als durch den Zoll einkam, und da die Stadt vom Dreißigjährigen Kriege an leider in dauernder Geldnot war, wird oft über den schlechten Zustand ihres Pflasters Klage erhoben, doch auch gelegentlich der gute Wille der Stadt anerkannt. Aus Streitigkeiten über den staatlichen Zoll, den die Stadt 1587 gepachtet hatte, geht so manches darüber hervor. Im Jahre 1616 gesteht der damalige „Schösser“ oder Amtmann Melchior Richter zu, dass die Stadt Straßen, Brücken, Stege und Gräben in ziemliche Besserung gebracht habe, worauf das Pachtverhältnis, das immer von sechs zu sechs Jahren lief, im folgenden Jahre auf weitere sechs Jahre verlängert wurde. Im Anfang muss unsere Gegend noch nicht unter dem Kriege zu leiden gehabt haben; der Verkehr scheint in den zwanziger Jahren sogar bedeutend zugenommen zu haben. Dann aber brach das Unglück auch hier herein. Das „Gleit“ brachte zeitweise gar nichts mehr ein und die Straßen blieben unbebaut liegen. Die Folge davon war wieder, dass der Stadt 1645 das „Hauptgeleite“ – es gab noch Nebenstellen in benachbarten Dörfern – entzogen wurde. Trotzdem sollte die Pflicht zur guten Erhaltung der Wege um die Stadt herum bestehen bleiben, da sie diese schon vor dem Geleitepacht gehabt habe. Sie durfte allerdings für jedes Stück Vieh, das hineingetrieben wurde, 1 Pfennig Wegegeld erheben, aber das war nicht viel; benachbarte Städte wie Pulsnitz, Stolpen, Bischofswerda durften 2 bis 3 Pfennige nehmen. So weigert sich die Stadt gleich 1646, die Straße durch die Heide zu bessern, und weist darauf hin, dass früher auch Dörfer dazu mitgeholfen hätten. Damit beginnt ein unerfreuliches ewiges Hin- und Herschieben der Unterhaltungspflicht zwischen Staat, Stadt und Dörfern – wie auch bei andern notwendigen Leistungen. 1651 legt der Kurfürst Radeberg die Besserung der Wege nach der Landwehr und der Heide auf; 10 Jahre später ist noch nicht viel geschehen. Ein besonderes Sorgenkind war jahrhundertlang der Weg an der Schlossmauer, woran gleichfalls Staat, Stadt und Dörfer Interesse hatten. 1655 ist er „durch Wasser eingesunken“. Ein typischer Fall: Die Amtsdörfer weigern sich, ihn auszubessern, weil er keine Landstraße sei; der Schösser Ziegenbalg meint auch, die Stadt solle es tun, da sie ihn benutze, um zu ihren Feldern zu kommen, und ihn früher schon einmal ausgebessert habe. („Präzedenzfälle“ waren immer eine höchst gefährliche Sache!) Der Rat erklärt, der Weg gehe nicht nur zu ihren „Hofefeldern“, sondern auch nach Wallroda und Arnsdorf und sei sogar eine Landstraße nach Stolpen; früher hätten sie auch nur die Handdienste geleistet, das übrige das Amt, also der Staat. Darauf wenden die Vorsteher der Dörfer wieder ein, der Weg sei keine Landstraße; die Stadt sei verpflichtet, ihn zu unterhalten, weil sie den Wegegeld bekäme. Der Schösser meint, wenn die Bürger nicht dazu verpflichtet gewesen wären, hätten sie auch die Handdienste nicht geleistet; ferner bedürften Wallroda und Arnsdorf dieses Weges nicht. Der lediglich mit diesen Streitigkeiten bepflasterte Weg wurde dadurch nicht wesentlich besser.

1666, am 22. Februar, fordert der Kurfürst den Schösser auf, den Rat wieder zur Wegbesserung anzuhalten, wie er es schon 1663 verordnet habe, und zwar jetzt allen Ernstes. Nun muss auch mehrere Jahre lang etwas geschehen sein, aber jedenfalls nur oberflächlich. 1680 hat sich ein Stück von 32 Ellen Länge abgelöst, und die Schlossmauer ist bereits gefährdet; wie Schösser Vogel schreibt, habe es der Rat immer liederlich gemacht, und der Kurfürst möge die Stadt nun mit aller Schärfe zu einer ordentlicheren Besserung als bisher anhalten. Bei der Weigerung des Rates, den „Befehl“ von 1663 zu befolgen, wird darauf hingewiesen, dass der Weg auch vom Schlossmüller und von reisenden Fuhrleuten

benutzt werde, die dem Amte Zoll entrichteten. Leider konnte der Amtmann darauf entgegnen, einige Fuhrleute hätten ihn allerdings benutzt, aber nur, weil die ordentlichen Straßen vom Rate nicht baumäßig gehalten worden seien, z. B. vor dem Pirnaischen und dem Obertor. Im folgenden Jahre (1667) soll auch die Brücke über die Goldbach „eingegangen“ sein; bald darauf wird die Stadt aufgefordert, den Landwehrweg zu bessern, da die Salz- und andern Fuhren dort kaum noch fortkönnten. So erfahren wir aus dem Schlossmauerwegestreit gleich auch etwas über andre Straßen – wenn auch nichts Erfreuliches; aber das geht noch eine ganze Weile so weiter.

Die Stadt hatte also 1645 die Pacht des „Hauptgeleites“ eingebüßt und damit Einnahmen, die immerhin auf die Straßen hätten verwendet werden können. So schickt sie nun wiederholt Petitionen an die Regierung ein, um das Geleit wieder zu erhalten, aber ohne Erfolg. Bei einer solchen Gelegenheit macht der Herr Kammerrat v. Ponickau im Jahre 1726 die betrübliche Feststellung, das Pflaster zu Radeberg sei so zerlöchert, dass viele Glasfuhrleute schon diese Straße verlassen hätten und über Senftenberg gefahren seien. Da verspricht der Rat Besserung, in diesem Falle Besserung des Pflasters im nächsten Sommer.

Nun wird auch wirklich etwas getan. Wie es aber aussah, verrät der Amtmann in einem Schreiben vom 21. Mai 1727 (wo es allerdings noch nicht der „nächste Sommer“ war): Auf das Pflaster in den Hauptstraßen sei das wenigste verwendet worden, nur auf die Stellen vor den Häusern der Ratsherren – o weh! –, auf eine Brücke und Commungebäude; die gefährlichsten Passagen seien seit vielen Jahren nicht repariert worden, besonders das Pflaster vom Pirnaischen Tore über den Markt bis zum Obertore sei für Glaswagen zu gefährlich, und auf die böhmischen Glaswagen komme es besonders an, von Dresden gehe kein Frachtgut nach Radeberg; die eine Gassenhälfte sei beständig mit Düngerhaufen besetzt, die Gerinne seien nach alter Weise noch in der Mitte; in Stolpen und Bischofswerda sei das Pflaster besser, in letzterer Stadt gebe es schon „Stein-Dämme“.

Im Jahre 1742 wurde staatlicherseits in Sachsen eine allgemeine Besserung der Straßen angeordnet. Radeberg sollte dabei die Wege vom Pirnaischen Tore bis zu den Wallrodaer Feldern, vom Obertore bis zu den Leppersdorfer Feldern und den hinter der Schlossmauer instandsetzen; besonders die Straße nach Pulsnitz sei voller Löcher, und auf Gassen und Markt liege Schutt, Holz und Baumaterial. Hier ist allerdings nicht zu vergessen, dass die Stadt das Jahr zuvor erst abgebrannt und eben im Wiederaufbau begriffen war. Einige Jahre bitten Landfuhrleute aus der Umgegend, über Radeberg fahren zu dürfen, also kann es schon damals, 1749, nicht mehr so schlimm gewesen sein. Nun kam aber der Siebenjährige Krieg, unter dem auch unsere Stadt wirtschaftlich schwer zu leiden hatte. Da haben noch einige Jahrzehnte üble Zustände geherrscht; dann aber lässt sich auch ein Umschwung zu dauernder Besserung feststellen. Von 1770 an liegen die Rechnungen der Stadtkasse vor und zeigen, was in jedem Jahre einerseits für das städtische Pflaster, andererseits für „Brücken und Wege“ ausgegeben und was gemacht worden ist. Bis in die neunziger Jahre sind die Summe noch nicht sehr bedeutend, manche Jahre ist gar nichts geschehen. Im Allgemeinen haben „Brücken und Wege“ weit mehr Aufwand erfordert als das Stadtpflaster selbst, z. B. 1783-84 (immer vom 1. 5. bis zum 30. 4. gerechnet) wird für Pflasterbesserung aufgewendet 3 Taler 5 Groschen 3 Pfennige (kurz 3.5.3. geschrieben), für Brücken und Wege 61.14.9. Es musste noch sehr sparsam gewirtschaftet werden, wenn einmal das eine Jahr mehr erfordert hat, wird im andern weniger ausgegeben, und auf ein solches Sparjahr folgt dann wieder eine höhere Rechnung (1782/3 für das Pflaster 10.15.2., 1783/4 – 3.5.3., 1784/5 – 17.12.6., 1785/6 – 4.20., 1786/7 – 28.23.4. usw. Häufig erscheint besonders der Markt, doch immer nur stückweise, dann die innere oder äußere Obergasse, die Dresdner, die Pirnaische Gasse, die berühmte Ufermauer am Schloss, seltener die Pulsnitzer Straße, Schloss- und Stolpener Gasse. Ufermauern werden öfters auch bei der Pirnaischen Gasse, vor dem Pirnaischen Tore erwähnt, dort auch eine Erhöhung des Weges. An Brücken werden folgende genannt: 1780/1 eine steinerne Brücke „vor der Heyde“, 86/7 eine „Klippelbrücke“ auf der Stolpener Gasse, 89/90 ein neuer Steg über die Röder „bei „Israels“ (?), 92/3 eine Brücke an der Mittelmühle, 96/7 ein neuer Steg auf den Bleichplan vorm Schlosstor. Nach der Thiemeschen (Knoblochschen) Chronik hat i. J. 1779 Arnhold, der Besitzer der „Hüttersmühle“, mit Hilfe einiger daran interessierter Feldbesitzer bei der Mittelmühle statt des schon vorhandenen bloßen Fußgängersteigs eine „fahrbare“ Brücke bauen lassen. In den Stadtrechnungen erscheint diese 1787/8; da muss also schon wieder etwas daran zu arbeiten gewesen sein. Im Jahre 1800 wird durch die Stadt

eine Brücke am Landwehrteiche neu hergestellt, aber ihre Breite dabei von 10 Meter auf 5 verringert, und 1821 wird bei Anlegung einer Chaussee die ganze Brücke wieder abgebrochen. Jetzt werden auch Schleusen erwähnt: 1787/8 vor dem Pirnaischen Tore, 93/4 in der Pirnaischen Gasse, 92 am Schießhaus. – Wie schon gesagt, herrschten noch lange im ganzen recht üble Zustände. Bei einem Streit um Erhöhung des „seit undenklichen Zeiten“ bestehenden Pflasterzolles bezeugen i. J. 1786 Kreishauptmann, Geleits- und Vizegeleitskommissar, Amtmann und Amtsschreiber einmütig in einem gemeinsamen Bericht, dass die zu unterhaltenden Wege und besonders das Pflaster im allerschlechtesten Zustand seien. Auch 1799 noch berichtet der Amtmann dem Landesherrn in ähnlichem Sinne, doch schon milder, und erkennt die Notlage der Stadt an. Freilich hätte auch ohne Kosten mehr Ordnung und Sauberkeit herrschen können. Immer noch blühte die anrühige Sitte, den Dünger einfach auf der Straße abzulagern, bis er dann einmal aufs Feld gefahren wurde. Es gibt in unserm Ratsarchiv ein besonderes Aktenstück „Düngerhaufen auf den Straßen 1792 bis 1801“ – ein Kulturdokument (natürlich nicht allein für Radeberg), dessen Inhalt hier kurz wiedergegeben sei. Der Rat veranlasst, da in einer Bürgerversammlung am 13. Juli 1792 alle Anwesenden darauf bestehen, die Ausfüllung der Düngergruben, die einige Anwohner auf städtischem Grund vor dem Pirnaischen Tore am Abhang des Freudenberges nahe der Straße gemacht haben. Manche haben sogar auf freier Gasse Gruben angelegt, auch Dünger mehrere Tage auf der Gasse liegen lassen; binnen acht Tagen ist alles wegzuschaffen, und die Gruben sind auszufüllen bei 5 Talern Strafe. Trotzdem ist dieser Verordnung nach drei Wochen noch wenig Folge geleistet worden; also nochmalige Aufforderung und 10 Taler Strafe! Einige dürfen die Gruben behalten, weil sie im Gehöft keinen Platz haben. So 1792. Sechs Jahre später wird der Rat wieder von einer Straßenbau-Commission aufgefordert, die Hausbesitzer zur Beseitigung der Mist- und Unrathaufen vor den Häusern zu veranlassen; 35 Besitzern wird diese Verordnung „insinuiert“¹, besonders in den Vorstädten. Nach mehreren Wochen muss sie für die meisten dieser biedereren Bürger in verschärfter Form wiederholt werden. Zwei Jahre später werden vier besonders Charakterfeste einmal bestraft, wenn auch mild, mit 10 bzw. 20 gr. statt der angedrohten 2 Taler; im Januar 1801 erhalten die vier „Aufrechten“ die Aufforderung, ihre Strafe zu bezahlen, zwei andere, ihre Düngerhaufen bei 2 Talern Strafe binnen drei Tagen wegzuschaffen. Man war doch in der guten alten Zeit auch einer hohen Behörde gegenüber ziemlich sperrig! So erzählt auch die Thiemesche Chronik beim Jahre 1798, durch die Anlage eines „Steindammes“ in der Dresdener Vorstadt sei auch der Übelstand beseitigt worden, dass fast alle Hausbesitzer ihre Düngerhaufen vor das Haus legten, ebenso auf der Kamenzer wie auf der Dresdener Straße.

Allmählich scheinen aber doch nun die Hüter der Ordnung und Reinlichkeit durchgedrungen zu sein. Von 1793 an treten auch in den Stadtrechnungen größere Summen für die Verkehrswege auf, zuerst aus besonderen Beiträgen von Anliegern oder aus allgemeinen Sammlungen; es war ja damals überhaupt üblich, für besondere städtische Einrichtungen freiwillige Beiträge heranzuziehen. Da verzeichnen die Rechnungen z. B. neben nur 6.8. aus der Stadtkasse 31.7.9. von zwei Sammlungen und 122.4 besondere Beiträge. 1799/1800 werden über 95 Taler, 1800/01 über 269, 1801/02 gar 295 Taler auf das Pflaster gewendet, dazu 1800/01 noch über 119 Taler auf Wege außerhalb der Stadt, 1808/09 zusammen über 360 Taler, 1811/12 356. Das sind allerdings Höhepunkte, die erst 1830/31 wieder annähernd erreicht und erst 1837 überboten werden mit 545.20.7.; 1843 bedeuten 1340 Taler ein Rekordjahr und ziemlich 1866 Taler i. J. 1846. Thieme spricht jetzt manchmal von Chausseieren, chausseemäßigem Bau; so 1786/7 bei der Strecke vom Obertor bis zum Sandberg, also der jetzigen Adolf-Hitler-Straße² bis zum Lindenhof, 1788/9 bei einem Stück in der Nähe der Ziegelscheune, Kamenzer Straße, 1797 der Strecke Obertor–Hofgrund, 1800 Galgenberg–Probstmühle (Dresdener Straße), 1802/3 wieder am Sandberg. Diese Straße wird zugleich verbreitert. Bei dem Straßenbau Obertor–Hofgrund hebt die Chronik hervor, dass fast alle Fuhren bittweise, d. h. unentgeltlich, geleistet worden sind – wieder ein Beispiel freiwilliger Hilfe für gemeinnützige Zwecke.

In der ersten Hälfte des neuen Jahrhunderts erfordert das Straßenpflaster manches Jahr recht erhebliche Mittel – abgesehen von den schon genannten Rekordsummen, über 200 oder 300 Taler; dazu

¹ etwas indirekt andeuten

² heutige Badstraße

kommen noch die Beträge für Brücken und Wege, wenn auch jetzt meist unter 100, selten über 150 Taler. Wieder erscheinen häufig Markt, Ober-, Dresdner, Pirnaische Gasse. So wird 1808 die große Hälfte des Marktes neu gepflastert für 262.18.11., 1811/12 die Dresdener Gasse vom Markte bis zur Kirchgasse für 232.6.11., 1841/42 die ganze Pirnaische Gasse, wobei 24 Hausbesitzer mit herangezogen wurden. Von anderen Gassen wird bedacht 1817 die Kirchgasse, 1820 die Quer-, 1825 die Stolpener, 1828 und 45 die Schloss-, 1848 die Niedergasse. Außerhalb der Stadt ist viel zu tun mit den Straßen nach Dresden und nach Pulsnitz („Kamenzer Poststraße“ 1811/12), am Sandberg, vor dem Pirnaischen Tore, nach Lotzdorf und Wachau, nach Groß- und Klein-Röhrsdorf. 1825 war die Böhmisches Glasstraße „seit einigen Jahren nicht mehr gangbar“; 1840 wird sie „chausseemäßig hergestellt“. Dagegen baut der Staat 1826 die Pulsnitzer Gasse bis zum Schießhaus, was 1790 bis 98 die Stadt „bis zum Stangenholz hinter der Sandgrube“ getan hatte; sie war aber außerstande gewesen, diese Straße zu unterhalten, und gibt jetzt nur noch 200 Taler als Abfindungssumme („Aversional-Quantum“). Ebenso baut der Staat die Dresdener Chaussee bis zur Dresdener Vorstadt. Dabei erfahren wir auch einmal etwas über unsere Meilensäule auf dem Markte, die nach langem Widerstande 1729 gesetzt worden war. Schon 1791 wurden über 20 Taler dafür ausgegeben, 1840 wird sie wieder instandgesetzt und abgeputzt. – An Brücken werden erwähnt 1805 und wieder 1847 die bei der Mittelmühle, 1808/09 ein neuer Steig am Bleichplan (unterm Schloss).

Einen jetzt verschwundenen Anblick bildeten damals noch die Wassertröge auf Straßen und Markt, erst aus Holz, dann aus Stein gebaut. Diese Umwandlung fällt in die Zeit von 1799 bis 1820. 1799 wird der hölzerne Markttrog, an dem nach dem Siebenjährigen Kriege der Alte Fritz gestanden, in einen von Pirnaer Sandstein verwandelt, 1820 als letzter der am Dresdener Tore, dazwischen noch andere auf der Dresdener Straße, auf der Stolpener und der Pirnaischen Gasse, vor dem Obertor. Diese steinernen Tröge verursachten erhebliche Kosten; bei denen am Obertore und auf der Pirnaischen Gasse sind 150 Taler genannt; der auf dem Markte muss sogar noch mehr gekostet haben, denn dafür werden von Bürgermeister Thieme und Kaufmann Hempel 200 Taler geliehen.

Eine Änderung im Straßenbild brachte auch das Abbrechen der Tore mit sich, die noch die innere Stadt von den Vorstädten trennten. 1823 wird das Obertor mit seiner Frohnfeste niedergerissen, 1828 das Schlosstor, 1831 das Dresdener, das erst zehn Jahre vorher mit Hilfe freiwilliger Beiträge ausgebessert worden war; das Pirnaische war nach Thieme schon 1779 verschwunden. – In dieser Zeit wird auch die Freiheit des Bauens etwas eingeschränkt. Schon das Ortsgesetz von 1599 hatte Strafen für die Verengung der Gassen ausgesetzt, aber es muss doch noch ziemliche Willkür eingerissen sein. 1840 wird verboten, einen Stall unmittelbar an eine Gasse zu bauen, 1850 gebeten, vor jedem Bau Anzeige zu machen. – Ferner beginnt jetzt die Beleuchtung der Straßen, und zwar Michaelis 1828 an „Markt und Gassen“. Ein Tabakfabrikant Richter hatte manche Bürger zu freiwilligen Beiträgen veranlasst, von denen die ersten Laternen angeschafft wurden. Besonders nachhaltig scheint indes die Lichtbegeisterung noch nicht gewesen zu sein; elf Jahre später sorgt die Stadt durch Einführung einer Hundesteuer „für die künftig wieder einzuführende Straßenbeleuchtung“. Es war also nach der ersten Bestrahlung wieder dunkel in Radeberg geworden, und die Hunde wurden erst die wahren Lichtbringer. Nach diesem erstlichen Anfang wurde nun auch fleißig fortgearbeitet. 1840 wurde die Marktsäule bei Gelegenheit der oben erwähnten Ausbesserung mit einer Laterne geschmückt; eine andre erleuchtete die Straßenkreuzung vor dem Pirnaischen Tore. 1851 beantragten Anwohner Pflasterung und Beleuchtung der Berggasse. 1844 hatte außer der äußeren Dresdener Straße bereits eine Nebengasse, der „Graben“, Beleuchtung erhalten.

Im folgenden Menschenalter, bis in die achtziger Jahre, sind die Ausgaben für Wege und Brücken erst wieder in den siebziger Jahren hoch, und fast immer geht mehr für die Landwege darauf als für die städtischen Straßen. Außer den wichtigeren Straßen wie schon früher sorgt man mit der Pflasterlegung oder -besserung, meist mit Beschleusung verbunden, für das Berggäßchen nach einem besonderen Gesuch der Anwohner 1852, die Kirchgasse 1854, die Mittulgasse 1855 und 95, den Obergraben 1855/6, auch 59, 62, 63 noch, die Badergasse 1856 (zwischen Schloss- und Wasserstraße), den Niedergraben 1861, den Weg auf den Freudenberg 1866; 1873 wird die Neue Gasse gebaut und beschleust, und die äußere Dresdener Gasse erhält auf einer Seite einen Fußweg; 1874 ist die Rede vom Durchbruch eines Weges nach dem Bauplatz für die Gasanstalt, also die jetzige Goldbachstraße; 1876/78

erfolgt der Bau der Schulstraße, 1877/78 wird die Neue Gasse, der Schlossweg, die Stolpener Straße gebessert, der Niedergraben verbreitert und 79 umgepflastert. Im Jahre 1866 erfahren wir von „Halden und Rampen“ vor Häusern der Dresdener Straße, die beseitigt werden sollen. Vollständig sind sie aber damals jedenfalls nicht weggekommen, sondern erst von 1887 an. Etwas Ähnliches dürften die „Heisten“ gewesen sein, die 1874 auf der Neuen Gasse entfernt wurden. Schon werden die Straßengräben als stadttunwürdig betrachtet; 1874 erhält z. B. der Niedergraben stattdessen ein Schnittgrinne. Ein Anfang wird ferner gemacht mit der Begradigung des etwas willkürlichen Laufs einiger Straßen. Bei Gelegenheit von drei Ersatzbauten auf der Pulsnitzer Straße 1865 wird eine Baulinie festgesetzt, wobei die Straße 20 Ellen breit wird; ebenso 1870 bei dem Wiederaufbau von drei abgebrannten Häusern der Dresdener Straße. Überhaupt sollen nun die häufigen Brechungen der Häuserlinie als unschön vermieden werden. Schon das alte Ortsgesetz von 1599 hatte für Verengung der Gassen Strafen ausgesetzt. Aber es war früher nicht so leicht, solche Einschränkungen der Freiheit des einzelnen durchzusetzen; das hat erst die Neuzeit geschafft. 1867 mahnt die Kreisdirektion die Stadt zur Aufstellung von Bauordnungen und Bebauungsplänen; 1882 geht ein Stadtbebauungsplan an die Kreishauptmannschaft ab. – 1852 ist an der Brücke im Hofgrund zu arbeiten, 1856 an der Goldbachbrücke und einem Steg über die schwarze Röder, also wohl auf der Kleinwolmsdorfer Straße; 1863 wird die Hofgrundbrücke ganz umgebaut, 1868 die am Goldbachteich, 1869 an Rönschs Fabrik. – Was die Beleuchtung betrifft, so wird 1852 für 30 Taler ein Kandelaber für die Marktlaterne angeschafft, der ein ansehnliches Schmuckstück gewesen sein muss. 1864 wird eine Laterne für die Kreuzung Fabrik- und Bahnhofstraße noch abgelehnt wegen Mangels an Beleuchtung in der Stadt selbst; doch 1865 werden für den Bahnhof gleich zwei Laternen bewilligt, da nun auch die Dresdener und die Obergasse besser beleuchtet seien; ebenso eine für das Kirchhofstor. Die Beleuchtung unserer Stadt macht also Fortschritte, zunächst mengenmäßig. Vielfach wird jedoch über mangelhafte Bedienung durch die Laternenwärter geklagt. Deshalb wird 1868 die ganze Beleuchtung der Stadt an den Apotheker Huth vergeben, der sie bis 1874 gehabt hat. 1869 sind neun Laternen mehr da als 68; in den folgenden Jahren erhöht sich die Zahl weiter. Überallher erschallt der Schrei nach Licht. Nach Apotheker Huths Vorschlag werden die Laternen übrigens jetzt fest an den Häusern angebracht, damit sie nicht im Winde schaukeln können. Die Speisung bestand bisher aus Rüböl in hängenden Laternen; jetzt wird daneben Petroleum benutzt, und 1875 Gas. Aber noch 1904 erhält die Oststraße Petroleumlampen. Einen weiteren Fortschritt bildet seit 1896 das Gasglühlicht, das damals zuerst auf dem Markt erstrahlte, zwei Jahre darauf schon in 64 Lampen. 1897 beträgt die Zahl der Laternen 73, 1890 brennen 102 Gas-, aber auch noch auf der Bad-, Mühl- und Südstraße, 10 Petroleumlaternen. – Natürlich wird jetzt auch mehr und mehr für die Beleuchtung ausgegeben; so 1853 über 53 Taler, 1856 über 91, von 1858 an über 100, 1865 über 300, 1869 über 600; 1875 – von jetzt an Markrechnung! – 3.748,30 M., 1876 über 3900, in den nächsten Jahren weniger, doch immer über 3.000. Von 1858 an lässt man die Laternen „bei Bedürfnis“ auch im Sommerhalbjahr leuchten, erst nur im Winterhalbjahr. – **Im Jahre 1880 werden zum ersten Male Straßenschilder angebracht.**

Für die nächsten Jahrzehnte bis zum Weltkriege ist bezeichnend der Ausbau weiterer Straßen mit Beschleunigung und besonders Verbreiterung, Beseitigung von Rampen, Herstellung von Fußwegen, das Verschwinden der Wassertröge, weitere Fortschritte der Straßenbeleuchtung und die Einführung des Besprengens. 1881 wird die Südstraße gebaut, beschleunigt und zugleich verbreitert, 1882 die Röder- und die Neue Straße beschleunigt, die Wasser-, Pillnitzer und Lange Straße verbreitert, 1883 ein Fußweg zwischen Dresdener und Südstraße angelegt (Promenadengässchen) und mit Bäumen bepflanzt; 1884 erhält die Berggasse Beschleunigung, 1887/8 die Fabrik-, Mittel- und Stolpener Straße dasselbe und Fußbahnen; 1889 wird mit der Beschleunigung des „Hospitalstegs“ begonnen; 1890 werden über 12.500 M. für die Glasstraße (Goldbachstraße) ausgegeben, im nächsten Jahre wieder fast 10.000; 1893 erhält das Kirchgässchen eine Fußbahn; 1896 wird die Güterbahnhofstraße gebaut und beschleunigt, die Röderstraße mit einer Fußbahn versehen. 1898 beginnt die Herstellung der Langbeinstraße, 1899 erhalten die Bahnhofstraße eine Fußbahn, Friedrich-, Bad- und Lange Straße Schleusen und Fußbahnen, die Bismarckstraße Beschleunigung, 1900 die König-Albert-Straße; in demselben Jahre wird der „Schinderweg“ als Straße XVI gebaut (der „Schinder“ soll in Pinkerts Grundstück, Pulsnitzer Straße 4, gewohnt haben). Die Dresdener Straße erhält von der Brücke bis zur Bahnhofstraße Fußbahnen, erst links 1901, dann

rechts 1902; 1904 die Güterbahnhofstraße, 1905 die König-Albert-Straße, 1907 die Kirch- und die Schulstraße; 1907 wird der Flügelweg neu hergerichtet, 1910 die Talstraße beschleust, 1912 f. werden auf der Süd-, der Langen und der Neuen Straße Fußwege angelegt. Verbreiterungen erfahren die Neue Gasse und die Südstraße 1892, Dresdener, Pillnitzer, Wasser- und Bahnhofstraße 1893/4, Hospitalsteig (wohl das Gässchen nach dem sog. „alten Spittel, Hauptstraße), Ober- und Niedergraben 1898, König-Albert-Straße 1902. Dabei musste hier und da der malerische Pflanzenwuchs der Straßengräben weichen, um steinernen Fußwegen Platz zu machen, wie auf der Bad- und der Fabrikstraße; auch schöne hohe Bäume sind gelegentlich mit gefallen. – Als besonders störend müssen jetzt die Rampen vor den Häusern empfunden worden sein, deren Beseitigung ja schon begonnen hatte. Jetzt wird sie erwähnt 1887 f. auf der Dresdener Straße vor einigen Häusern; dann wird ein Nivellierungsplan für die ganze Dresdener Straße entworfen. 1892 werden wieder über 350 M. für Rampenbeseitigung ausgegeben; 1894 werden die noch vorhandenen Rampen bei Verbreiterung der Dresdener, Bahnhof- und Pillnitzer Straße entfernt, 1897 bei Herstellung einer Fußbahn auf der inneren Pirnaischen Straße. Nur kurz sei hier noch erwähnt, dass auch auf die Straßen außerhalb der Stadt noch viel aufgewendet werden musste. Für die Großröhrsdorfer mussten 1888 6.921,10 M. bezahlt werden, 1890 wieder 1.744,52; 1911 erforderte eine Neuschüttung auf der Straße nach Groß-Erkmannsdorf 2.038,30 Mark. – Auch die Brücken bekommen teilweise ein anderes Ansehen. 1884 wird die Röderbrücke der Südstraße erweitert, die an der Wasserstraße erhält 1887 ein eisernes Geländer und wird 1890 verbreitert. 1891 wird die Südstraßenbrücke zugleich mit der Straße selbst neu gebaut und verbreitert, 1893 die Hofgrundbrücke, 1899 f. die Spittel- oder Hospitalbrücke, 1908 die Röderbrücke der Stolpener Straße. – Mit Einführung der allgemeinen Wasserleitung wurden jetzt die guten alten Wassertröge überflüssig, die jahrhundertlang so manches Idyll geschaut, so manches Klätschchen belauscht hatten. 1883 war der Wassertrog auf der Hauptstraße versenkt, dafür aber vier Brunnenhäuschen aufgestellt worden. 1894 wird bei Gelegenheit einer Neupflasterung der große Trog auf dem Markte beseitigt, und nun schwindet einer nach dem andern dahin, während wir in anderen Kleinstädten diese Reste alter Zeit noch gern sehen.

Erfüllten die genannten Arbeiten die Anforderungen des gesteigerten Verkehrs, so wird jetzt auch manches für die Verschönerung der Stadt getan. 1901 f. wird der sogenannte Bildhauerplatz an der Langen Straße eingeebnet und bepflanzt und der Platz am Lindenhof angelegt, wobei das Kriegerdenkmal versetzt wird. Wo die Breite der Straßen es gestattet, werden Bäume angepflanzt, allzu hoch und breit emporgewachsene werden durch neue ersetzt. – Weitere Fortschritte macht natürlich auch die Straßenbeleuchtung, wovon schon das Steigen der Ausgaben dafür zeugt. 1886 werden 4.000 M. überschritten, 1890 5.700 M., 1891 schon 8.100, 1892 9.000, 1893 10.000 M., 1900 sind es über 14.000, 1910 ziemlich 16.000, 1913 über 18.000 M. Schnell vermehrt sich die Zahl der Laternen: 1883 sind es 75, im folgenden Jahr 83, 1890, wie oben angeführt, 112, 1895 165, 1913 262. Immer mehr Bedienung machte sich dafür nötig; zuletzt waren 5 Laternenwärter angestellt, jeder zu 400 M. jährlich, bis die Einführung der Fernzündung im Jahre 1911 sie überflüssig machte. Besonders von 1890 an wurde die Beleuchtung stark erweitert; 1893 z. B. werden bei Verbreiterung der äußeren Dresdener und der Bahnhofstraße bei Seiten mit Laternen besetzt und zwischen Ross und Schützenhaus zwei Gaskandelaber aufgestellt, 1895 kommen die Tal- und die obere Fabrikstraße an die Reihe. 1890 fasst der Stadtrat den Beschluss, statt vom 1. Oktober, wie bisher, schon vom 1. September an bis zum 30. April seine Laternenlichter leuchten zu lassen, und zwar vom Eintritt der Dunkelheit an bis 11 Uhr, bei Mondschein allerdings nur an Kreuzungen; auf der Strecke Bahnhof–Pulsnitzer Straße darf eine um die andre bis 1 Uhr brennen, seit 1893 auf der Badstraße sogar alle bis 1 Uhr. Von 1897 an brennt eine Anzahl im Winter bis 1½ Uhr und von 4 Uhr morgens bis zur Morgendämmerung; von 1898 an brennen 4 Glühbirnen unausgesetzt die ganze Nacht, von 1900 an 20, 1913 sind es 51, während 93 um 11 Uhr und 118 um 1 Uhr ausgelöscht wurden. Zuletzt verschwinden auch die letzten Petroleumlampen, um gleich dem Neuesten, dem elektrischen Lichte, Platz zu machen; so 1912 auf der Kleinwolmsdorfer, wo 1907 erst noch 3 neue aufgestellt worden waren, und auf der Oststraße. – Neu eingeführt wird endlich noch das Besprengen der Straßen; angefangen im Jahre 1888. Die erste Ausgabe dafür erscheint in der Rechnung von 1889 mit 540,75 M.; im folgenden Jahre erfordert sie schon 578,50 M., 1891 = 673 M., 1892

die Rekordsumme von 1.350 M.; die nächsten Jahre bleiben wieder darunter bis 1896, wo das Besprengen über 1.700 M. Kosten verursachte, und weiter erfolgt ein schnelles Ansteigen der Ausgaben für diese Bekämpfung der Staubplage; 1897 sind es über 1.800, 1898 über 2.100, 1900 über 2.300, 1904 fast 4.500, 1911 über 5.000, 1913 über 5.200 M.; die nicht genannten Jahre, die wahrscheinlich weniger trockene Sommer hatten, weisen niedrigere Zahlen auf, doch immer noch über 3.000 oder 4.000 M.

So sehen wir auch auf dem Gebiet der städtischen Verkehrswege ein stetiges Wachsen und Zunehmen, ein dauerndes Fortschreiten nicht nur größen- und mengenmäßig, sondern auch wertmäßig in Rücksicht auf die Leichtigkeit und Bequemlichkeit des Verkehrs, Verhütung von Gefahren, Schönheit und Volksgesundheit. Damit soll indes nicht gesagt sein, dass nun nicht einmal ein kürzerer oder auch längerer Stillstand eintreten dürfte, soweit öffentliche Mittel in Betracht kommen, und dem anscheinend unersättlichen Gotte des Verkehrs immer noch reichlichere Opfer gebracht werden müssten. Es können eine Zeitlang vordringlichere Aufgaben zu erfüllen sein, und wohl die vordringlichste ist die weitere Schaffung von gesunden und räumlich ausreichenden Volkswohnungen!