

DIE WEISSE STRASSE

Aus der Geschichte des Leipziger Holzpflasters

Leipzig wollte immer eine moderne Stadt sein. Schon wegen der Messen. Wer ständig der weiten Welt das Neueste vom Neuen präsentieren will, darf das nie auf alten Tellern. Da wurde ständig abgebrochen, neugebaut und konstruiert. Erhalten vom Alten blieb kaum mehr als die ehrwürdig alten Kirchen. Alle hundert Jahre ist Leipzig eine völlig neue Stadt, sagt man mehr oder weniger bewundernd dort, wo immer alles schön beim Alten bleibt. Besonders großzügig verzichtete Leipzig im 19. Jahrhundert, als die Messen quasi neu geboren wurden, auf seine Denkmale alter Zeit. Einer Redensart zufolge gilt das 19. als das Jahrhundert des Ingenieurs, die Elektrizität als sein Gott und als sein Stoff das Eisen. Dabei ist einer der ältesten Baustoffe der Menschheit in dieser Zeit neu zu Ehren gekommen: das Holz. In dem 1900 erschienenen dreibändigen Kompendium über »Das XIX. Jahrhundert in Wort und Bild« wird auch über die damals hochaktuellen Weltausstellungen berichtet. 1855, als solch eine *Exposition Universelle* in Paris ausgerichtet worden war, ging es gleich mehrfach ums Holz. »Zweierlei Neues brachte die Ausstellung in die Welt. Zunächst in die Technik die Holzbearbeitungsmaschinen, die auf einmal da waren, [...] die von dem Augenblick ab in der Industrie eine feste Stellung erlangt haben«. Und – zwar deutlich kleiner, aber nicht minder wichtig – das schwedische Zündholz. Etwa zehn Jahre vor Beginn dieser Weltausstellung begannen in Paris bereits Versuche, die Straßen mit einem Pflaster aus Holzklötzen zu befestigen. Nach Paris gebracht hatte ein Russe namens Gourieff die Idee, denn er hatte schon längst in St. Petersburg sechseckige und runde Klötze zur Pflaste-

rung von Straßen verwendet und versuchte nun, den »Westen« von seiner Erfindung zu überzeugen. Aber wie das so ist bei solchen Versuchen, man braucht nicht nur guten Willen, man braucht vor allem Erfahrung im Umgang mit neuer Technologie.

In Leipzig war die Skepsis gegenüber dieser neuen Technik des Straßenbaus noch stärker ausgeprägt als die Sehnsucht nach *modernité*. Doch der Blick blieb immer nach Paris gerichtet, denn Goethes Wort von »Klein-Paris« war nicht folgenlos geblieben. In der französischen Hauptstadt gab es nach Überwindung erster Misserfolge in den 1840er Jahren einige Ansätze, die hoffen ließen, dass der neue alte Baustoff wohl doch von Vorteil sein könne. Als Mitte der 1870er Jahre der Bau der *Opéra nationale de Paris* der Vollendung entgegenstrebte, bekam der Platz davor das moderne Holzpflaster. Als dann 1882 auch noch die Prachtstraße *Avenue des Champs-Élysées* ein derartiges Pflaster erhielt, schien auch in Deutschland der Bann gebrochen und das Holzpflaster nahm seinen Siegeszug auf. 1889 lagen auf den Straßen von Paris 450.000 Quadratmeter Holzpflaster, fünf Jahre darauf steht im Verwaltungsbericht der Stadt Leipzig zum ersten Mal das Wort »Holzpflaster«. Ein paar schüchterne Versuche hatte die Stadt damit schon erlebt. Die Dorotheenstraße mit -brücke trug seit 1890 probenhalber Holzpflaster. Für das Jahr 1891 hat der Kölner Städteplaner und Stadtbaurat Joseph Stübgen aufgelistet, wie in den deutschen Großstädten das Holzpflaster angenommen und eingesetzt worden war:

Berlin	69.000 m ²
Hamburg	13.000 m ²
Leipzig	500 m ²
München	5.000 m ²



Vor dem eleganten Pariser Opernhaus, in den 1870er Jahren erbaut, wurde das damals moderne Holzpflaster verlegt. Der Produzent von Liebig's Fleischextrakt zeigte diese beiden Prestigeobjekte auf seinen ersten Reklamebildchen, die schon bald begehrte Sammelobjekte wurden.

Breslau	6.000 m ²
Köln	7.000 m ²
Dresden	1.500 m ²
Frankfurt a. M.	23.000 m ²

Es ist deutlich zu sehen, ein »Spitzenreiter« bei der Anwendung der sich als modern empfohlenen Pflastertechnik war Leipzig nicht. Eine fast zwei Kilometer lange *Avenue* gab es hier nicht und Hauptstadt ist Leipzig sowieso nicht gewesen. Leipziger Holzpflaster – ein Versuch mit der Moderne. Für einen Großversuch nahmen die Stadtväter die »Prachtstraße« Goethestraße in den Blick. Hier standen als Anlieger das Königliche Palais, Café Felsche, die Paulinerkirche und die Universität. Zunächst besichtigte die dazu einberufene Straßenbau-deputation erst einmal die fragliche »Straße ersten Ranges«. Vor der Stadtverordnetenversammlung stelle ihr Sprecher am 9. März 1895 klar, dass »in der Goethestraße die Befestigung noch nicht erneuerungsbedürftig« sei, und man sei deshalb »dafür von diesem Versuche abzusehen«. Die Gegenpartei pochte darauf, »sich bei diesem Versuche nicht ganz auf die Goethestraße zu versteifen«. Um aber Bewegung in die »causa Goethestraße« zu bringen, bat sie »zur Bewilligung des Ankaufs einer Qualität des australischen Holzpflasters behufs Vornahme eines Versuchs um Zustimmung«. Das Stadtparlament stimmte dem zu. Nun befand sich die Stadt in der ungewissen Lage, zwar schon ein Pflaster für eine Straße kaufen zu können, ohne aber genau zu wissen, für welche. Was wiederum zur Folge hatte, nicht genau zu wissen, wie viele Holzklötze denn nun gebraucht würden.

Dass die Abstimmung für australisches Hartholz entschieden hatte, entsprang der Unkenntnis, welches Holz für den Versuch am besten geeignet sei. Niemand wusste, ob nun dieses weitgereiste Eukalyp-

tusholz, für das schon in jenen Jahren »von Leipzig aus eine jedes vernünftige Maß übersteigende Werbetätigkeit« eingesetzt hatte, das beste sei, oder einheimisches oder besser schwedisches Weichholzpflaster, für das in anderen Städten durchaus ermutigende Ergebnisse vorlagen. Dem Berliner Holzspezialisten Heinrich Freese, der in der Weststraße 27 sogar eine Filiale in Leipzig unterhielt, war im März 1896 »aus den Zeitungen bekannt geworden, daß seitens des Rathes die Absicht besteht, im laufenden Jahre in der Göthestraße eine Holzpflasterung mit australischem Holz vornehmen zu lassen«. Sofort unterbreitete er das Angebot, die Arbeit ausführen zu wollen – und zu können. Dazu legte er seinem Schreiben »Musterklötze aus Sydney, 9¼ Jahr benutzt, australisches Holz« bei und fügte an, dass diese »zur Straßenpflasterung vorzüglich geeignet« seien, »allerdings ist der Preis des Holzes sehr hoch«. Den Auftrag erhielt dann jedoch am 5. Juni 1896 die »Deutsche Holzpflastergesellschaft System Kerr, Kommanditgesellschaft Heinrich Lönholdt i. Frankfurt a. M.« Der handschriftliche Entwurf des Auftrags besagt: »Der Rath überträgt genannten Herren und diese übernimmt die Herstellung von Holzpflaster von 10 cm hohen Klötzen nach System Kerr auf einer 112 m langen Strecke der Göthe-Straße hier, zwischen der Grimm'schen Straße und dem Brühl.« Nicht fast zwei Kilometer wie in Paris, aber immerhin über hundert Meter!

Über die Höhe der Pflasterhölzer, die auf einer Betonunterlage aufgebracht wurden, herrschte jedoch für lange Zeit keine Einigkeit. In Paris maßen die Klötze aus Pappelholz in der Höhe etwa 20 cm und zeigten eine Fläche von 8 mal 12 cm. Jene aus Ahorn- oder Eichenholz waren mit etwa 15 cm ein Stück kürzer. In Leipzig meinte man, dass 8 oder 10 cm Höhe auch ausreichen. Der Streit darüber, ob Weich- oder Hartholz egal welcher Länge zum Bau ver-



Die Goethestraße, Leipzigs Prachtstraße, erhielt 1896 auf einer Strecke von 112 Meter Holzpflaster. Das Foto zeigt die Goethestraße mit der Einmündung der Parkstraße (jetzt Richard-Wagner-Straße). Der namenlose Fotograf hat diese Neuigkeit sehr auffallend ins Bild gesetzt.



Auf dem weißen Straßenpflaster aus Holz in der Goethestraße paradierten die modernsten Autos zur Allgemeinen Motorwagen-Ausstellung 1901. Holzpfaster ist schon längst wieder außer Dienst gestellt worden, aber die großartigen Wagen von damals gelten jetzt als vielbewunderte Oldtimer.

wendet werden sollte, blieb lange unentschieden. Jedoch mussten alle Holzarten vor dem Pflastern getränkt werden. Das aus Buchenholz destillierte Kreosotöl ist eine farblose bis schwach gelbliche Flüssigkeit mit einem charakteristischen würzigen Geruch. Die auf diese Weise präparierten Hölzer sorgten dafür, dass sich die neu gepflasterten Straßen hell und freundlich ins Stadtbild einfügten. Zumindest für die ersten paar Jahre, bevor sie dann durch Benutzung und Bestreuung mit Sand grau wurden. Der von Pferden herrührende Geruch war damals Stadtbewohnern ebenso vertraut wie Dörflern. Das neue Straßenpflaster, das in der Goethestraße vor Beginn der Michaelismesse verlegt worden war, offenbarte schon bald gegenüber dem bisherigen Steinbelag eine unangenehme Besonderheit. Seine wegen der speziellen Eigenschaft des Holzes gepriesene »Geräuschlosigkeit«, die sich zumindest als deutliche Geräuschminderung empfahl, zeitigte allerdings einen durchaus unerwünschten Nebeneffekt. Wegen seiner porösen Struktur saugte jegliches Holz »die flüssigen Bestandtheile der Pferde-excremente« auf, »welche alsdann verwesen und zur Infection der Luft Veranlassung geben«. Die sich im Holzpflaster festsetzenden Ausscheidungen der Pferde bewirken »ein beschleunigtes Wachsthum der in den Excrementen enthaltenen Mikroben und Bakterien«, die nach dem Trocknen der Straße mit dem Straßenstaub aufgewirbelt und eingeatmet werden«. Diese Probleme, auf die bereits ein englischer Arzt hingewiesen hatte, zeigten sich auch in Leipzig – und dazu weitere.

Dabei waren das 1896 vergleichsweise kleinere Probleme, die die »Tiefbau-Verwaltung des Raths-Bauamtes« betrafen. Sie war allem voran »viel in Anspruch genommen durch die elektrischen Bahnen, welche ja überall in unsere Straßen einzugreifen genöthigt waren«. Dazu gehörte »die Umänderung der Befestigung einer ganzen