



Chausseebau im 19. Jahrhundert

Staatliche und private Straßenbaumaßnahmen

Erst im 19. Jahrhundert kam es zu gezielten Straßenbauarbeiten. Wenige staatlich errichtete Provinzial-Chausseen und die Bautätigkeit von über 100 privaten Chaussee-Aktiengesellschaften verbesserten und ergänzten das bestehende Straßennetz. Der Reichenbach-Langenbielau-Neuroder Chaussee-Verein wurde beispielsweise 1842 gegründet und zahlte noch 1895 Dividende. Der ebensolange bestehende Glatz-Neisser-Chaussee-Bau-Verein von 1846 errichtete eine 50 km-Mautstrecke über das Reichensteiner Gebirge.

Für das Automobil kam der Bedarf für bessere Straßen in großem Umfang auf. Durch die Erwerbslosenfürsorge nach dem Ersten Weltkrieg wurden viele Strecken gepflastert.

Historische Straßen

Straßenbeläge des 19. Jahrhunderts sind heute noch außerörtlich anzutreffen. Diese sog. "Kunststraße" bestanden entweder aus einer wassergebundenen Schüttung mit festgewalzter Oberfläche oder sie sind mit Feldsteinen, heimischem Granit oder Basalt gepflastert.

Als Rückbesinnung nach der Asphalt-Euphorie der letzten Jahrzehnte werden auch wieder Plätze in den Innenstädten nach historischer Art gepflastert. Dazu gehört der Ring in Breslau, der nach der Restaurierung der historischen Bausubstanz wieder einen Belag aus Pflastersteinen erhalten hat, um einen harmonischen Gesamteindruck zu erzeugen.

Straße als Denkmal

Das historische Straßennetz Schlesiens bietet einen in Europa selten gewordenen Einblick in die Geschichte des Straßenbaus. Doch Schlesien steht ein grundlegender Wandel in der Verkehrserschließung bevor. Moderne Verkehrsmittel und zunehmende Verkehrsintensität unterstreichen den Ruf nach neuen Verkehrswegen. Einschneidende Baumaßnahmen scheinen unausweichlich. Das Landschaftsbild und die Wahrnehmung der Landschaft wird sich dadurch erheblich verändern. Ähnlich der Industrialisierung im 19. Jahrhundert gelten Lärm und Unruhe nun bezogen auf die Straße als Kennzeichen des Fortschritts Aufbruchs der Moderne. Historische Straßen, die nur eine langsame Fahrweise erlauben, werden Asphaltstrecken weichen. Am Ende wird es Ortsumgehungen, innerstädtische Verkehrsberuhigung und Lärmschutzwände brauchen, um die alte Lebensqualität zurückzugewinnen.

Budowa dróg w XIX wieku

Państwowe i prywatne przedsięwzięcia budowlane

Dopiero w XIX wieku budowa dróg nabrała charakteru planowego. Zbudowane przez państwo drogi lokalne oraz działalność ponad 100 prywatnych spółek budowy dróg poprawiły i uzupełniły istniejącą już sieć. I tak np. w roku 1842 zostało założone Dzierżoniowsko-Bielawsko-Noworudzkie Towarzystwo Budowy Dróg z siedzibą w Dzierżoniowie, które jeszcze w 1895 roku płaciło dywidendę. Powstałe w 1846 roku Kłodzko-Nyskie Towarzystwo Budowy Dróg zbudowało 50 km odcinek drogi celnej przez Góry Złote. Wielkim konkurentem stała się kolej żelazna. Potrzebę wielu dobrych dróg stworzyła rozwijająca się motoryzacja. Dzięki robotom publicznym po I wojnie światowej wiele dróg zostało wybrukowanych.

Drogi historyczne

Jeszcze dzisiaj w niektórych miejscowościach można znaleźć nawierzchnię dróg pochodzącą z XIX wieku. Te tzw. "drogi bite" składają się z tłucznią z walcowaną nawierzchnią lub są brukowane kamieniami polnymi, miejscowym granitem lub bazaltem.

Po fascynacji asfaltem w ostatnich kilku dziesięcioleciach przyszło opamiętanie i place w centrach miast ponownie są wykładane kostką. Tak się stało z wrocławskim rynkiem, który po odrestaurowaniu historycznych budynków ponownie został wybrukowany, a całość sprawia teraz wrażenie bardziej estetyczne i harmonijne.

Droga jako zabytek

Dawna sieć dróg na Śląsku pozwala prześledzić historię budowy dróg, co w dzisiejszej Europie jest już rzadkością. Jednak Śląsk czeka głębokie zmiany: nowoczesne środki transportu oraz rosnący ruch pojazdów wymagają budowy nowych dróg. Szeroko zakrojone przedsięwzięcia budowlane wydają się być nieuniknione. W sposób istotny zmieni to krajobraz Śląska. Podobnie jak to było z industrializacją w XIX wieku hałas i ruch na drogach stają się synonimem postępu, zwiastują nowoczesność. Historyczne drogi, które pozwalają tylko na wolną jazdę, ustąpią miejsca asfaltowym szosom. Na koniec trzeba będzie zbudować objazdy, ograniczyć ruch w centrach miast i postawić ekrany przeciwdźwiękowe, aby z powrotem żyć tak wygodnie jak dawniej.

Abbildungen

1. Chaussee mit festem Oberbau bei Liegnitz, 1. Hälfte 19. Jhs., Photo: Stephan Kaiser, 2000
2. Pflasterstraße zur Furt nach Leubus, Photo: Stephan Kaiser, 2000
3. Landstraße bei Rogau nahe Leubus, Photo: Stephan Kaiser, 2000
4. Straße bei Sprottebruch, Photo: Stephan Kaiser, 2000
5. Verschiedene Verlegeformen von Natursteinen bei Mertschütz, Photo: Stephan Kaiser, 2000

Ilustracje

1. Szosa z twardą nawierzchnią koło Legnicy, I poł. XIX wieku, fot. Stephan Kaiser, 2000 r.
2. Droga brukowana do brodu w Lubiążu, fot. Stephan Kaiser, 2000 r.
3. Gościńiec w Rogowie Sobóckim, fot. Stephan Kaiser, 2000 r.
4. Droga koło trzęsawisk Szprotawy, fot. Stephan Kaiser, 2000 r.
5. Różne nawierzchnie drogi z kamienia naturalnego koło Mierzyca, fot. Stephan Kaiser, 2000 r.