

## IV. Deutsches Land und Volk.

## 164. Straßen und Verkehr zur Zeit der Großväter.

1. Wenn wir heute von „Verkehr“ reden, denken wir zunächst gar nicht an Landstraßen, Feldwege und Fußsteige, sondern an Dampferlinien und Eisenbahnen mit ihren ungeheuren Personen- und Güterzügen. Der große Verkehr hat den kleinen verschlungen und sich selber seit Jahrzehnten wieder wunderbar ins kleine verzweigt.

Welch ein Wechsel, der seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts in dem Straßenbau eingetreten! Wie ward es angestaunt, als Napoleon seine riesigen Bauten gradlinig von Stadt zu Stadt über Berge und Flüsse zu führen begann, um die eroberten Lande mit dem Mittelpunkt seines Reiches zu verbinden! Welch ein Anblick, als lange Pappelreihen, in Reihen aufmarschiert, die Wege begleiteten und an Stelle der alten Linden traten! Alles folgte dem gegebenen Beispiele; der begüterte Adel gab seinem Ritterfuge einen neuen Schmuck, seiner herrschaftlichen Würde ein neues Sinnbild und schlichte seine Aaleen als ein adliges Wahrzeichen mit Nachdruck. Soll doch der Markgraf Friedrich Wilhelm von Schwedt, dessen ausgedehnte, zahlreiche Anlagen einen Ruf gewannen, jeden Schulzen, in dessen Bezirk ein Baum zerstört worden oder auch nur ausgegangen war, eigenhändig mit dem Stocke gezüchtet haben! Selbst die großartigen Aaleen bei dem Bayreuth'schen Schloß und bei Kloster Himmelkron wurden niedergeschlagen, und statt der altfränkischen Linden und Kastanien pflegte man Pappel neben Pappel und zerstörte dem neuen Geschmack zuliebe Hunderte von Landschaftsbildern. Alles schien sich zu ändern, als von Mitteldeutschland her, wo die kleinen Fürsten sich in der Einführung des neuen Kunststraßensystems hervortaten, nach und nach die Steinwege über Deutschland legten. Man pries es als eine Errungenschaft ohnegleichen, als sich in Sachsen, Kurtrier und andern Ländern an denselben Meilensteine erhoben; man machte Gedichte darüber und rühmte vor allem die daran angebrachten Bänke, woran sich nicht nur vernünftige, sondern auch empfindsame Reisende erfreuen könnten. Nur die Frachtfuhrleute von altem Korn gaben ihren Arger laut kund, weil nunmehr die Feinheiten des Gewerbes, die echten Lehr- und Meistergeheimnisse überflüssig geworden seien; auf einer ebenen Chaussee könne jeder Schneider sein Fuhrwerk lenken, auf einer schlechten, buckligen Straße voller Löcher und Pfützen zu fahren, sei noch eine Kunst gewesen. Und das war nicht zu viel gesagt. Ein vornehmer Reisender zerbrach auf einer Reise durch Sachsen nicht weniger als 25 Wagenräder. Ein anderer nahm 12 Postpferde vor jeden Wagen und 12 Bauern als Begleiter zum Stützen und nötigenfalls zum Herauswinden des Wagens, so oft er in eines der zahlreichen Löcher sank, und doch legte er in sechs Stunden nur eine Meile Wege zurück.

2. Trotz dieser Uebelstände ging es namentlich in den großen Ländermassen des Nordens nur langsam mit der Herstellung der neuen Straßen vorwärts. Preußen erhielt 1787 die ersten Chausseen, und bloß für die Hauptlinien waren sie im ersten Viertel des Jahrhunderts zur Durchführung gelangt. Hier galt jeder Neubau als eine Art Wunderwerk, und Hunderte strömten zusammen, wo Hügel abgetragen oder Täler durch Erddämme überbrückt wurden. Im allgemeinen überwogen immer noch jene alten, krummen, breiten, oft unwegbaren Landstraßen, durch die der Wagen mit Mähe von drei oder vier Pferden geschleppt ward. Es gab darauf nur zu oft Stellen, die wegen der sich dort wiederholenden Unfälle einen üblen Ruf hatten; man nachte sich ihnen mit Angst und Beben und atmete auf, wenn man glücklich vorüber war. Am schlimmsten sah es in den weiten Sandgegenden und Heiden aus. Hier waren die Wege mit Pfählen bezeichnet, die bei Schneefällen als Wegweiser dienten und um zur Nachtzeit möglichen Verirrungen