

aus freiwilligen Beiträgen von Mitgliedern der Gesellschaft ein Denkmal auf dem Grundstücke der „Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft“ errichtet: ein Brunnen mit Büste. Auf der einen Seite reicht ihm eine Frauengestalt am Pflug den Lorbeerkranz, auf der andern arbeitet ein kleiner Genius am Schraubstock. Es soll allen dargetan werden, daß der Mann, den man hier ehrt, „hinter Pflug und Schraubstock“ gleich Großes geleistet hat.

Dr. Georg Biedentapp, Max Eyth, ein deutscher Ingenieur und Dichter.

163. Unsere Landstraßen.

1. In alten Germanien, das von undurchdringlichen Wäldern und weiten Sümpfen erfüllt war, gab es keine Straßen. Die Übergänge über die hohen Alpen von Italien nach Gallien und auch nach dem Rheintale waren schon vor Christi Geburt eröffnet. Aus den Standlagern der römischen Soldaten am Rhein, wo sich auch römische Kaufleute und Handwerker niederließen, liefen Straßenzüge seitwärts ab. Um Niederlagen zu vermeiden, wie sie Varus erlitt, mußte man Heerstraßen ausbauen, die dann auch den römischen Händlern zur Beförderung ihrer Güter dienten. Die bedeutendste und größte der Römischen Straßen war der Limes (d. i. Grenze) oder Pfahlgraben, den Kaiser Trajanus, der etwa 100 Jahre nach Christus regierte, anlegen ließ. Er sollte das römische Grenzland am Rheine und der Donau schützen und den Verkehr zwischen Römern und Germanen aufrecht erhalten. Der Limes begann bei Regensburg und zog sich im Bogen hinter dem Neckar her zum Main, überschritt diesen, umfaßte die Wetterau, bog bei Friedberg südwestlich um, lief über das Hohengebirge (Taunus), im Bogen bei Ems über die Lahn und den Westerwald, dem Rhein parallel, bis nach Rheinbrohl. An dieser Grenzstraße standen von Strecke zu Strecke römische Festungen, Kastelle genannt. Das berühmteste Kastell ist die Saalburg bei Homburg vor der Höhe, die Kaiser Wilhelm wieder aufbauen ließ.

2. Nach dem Untergange des Römerreiches wurden die bestehenden Verkehrswege meist von den Völkern, durch deren Land sie führten, zerstört. Man vernichtete die Werke der Römer, um feindliche Annäherungen zu erschweren. Erst Karl der Große ließ die alten Kunststraßen wieder ausbessern und neue anlegen. Nach ihm hörte aber jede Sorge um den Zustand der Wege auf. Die immer mächtiger werdenden Ritter saßen zu Pferd, und wie die leibeigenen Bauern durch die bodenlosen Wege kamen, darum kümmerte sich niemand anders, als sie selbst. Dabei war die öffentliche Sicherheit durch Räuber und Stegreifritter sehr gefährdet. Der Adel zehntete von seinen Raubnestern herab überall die durchziehenden Kaufleute, die ohne bewaffneten Schutz nicht reisen konnten und stets auf ihrer Hut sein mußten. Zölle und Wegabgaben waren kaum erschwänglich. Trotz der größten Schwierigkeiten wurde während der ersten Blütezeit des Handels ein weitverzweigtes Straßennetz geschaffen, das