

Frachtfuhrleute von altem Korn gaben ihren Ärger laut kund, weil nunmehr die Feinheiten des Gewerbes, die echten Lehr- und Meistergeheimnisse überflüssig geworden seien; auf einer ebenen Steinstraße 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 Weges zurück.

Trotz dieser Übelstände ging es, namentlich in den großen Ländermassen des Nordens, nur langsam mit der Herstellung der neuen Straßen vorwärts. Preußen erhielt 1787 die ersten Steinstraßen, und bloß für die Hauptlinien waren sie im ersten Viertel des 19. 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 unwegsamen Landstraßen, durch die der Wagen mit Mühe 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 nahte 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 erblickte man die Wege mit Pfählen bezeichnet, die bei Schneefällen als Wegweiser dienten; um zur Nachtzeit möglichen Verirrungen vorzubeugen, waren Leuchfeuer angelegt, deren Beschädigung bei hoher Strafe verboten war.

Eine besondere Unbequemlichkeit für die Fuhrleute und einen nicht geringen Nachteil für die Pferde bildete daneben die verschiedene Spurweite der Wagen, die in dem zerstückelten Deutschland herrschte. Zur Bezeichnung des Weges war wohl den Städten, Flecken und Ortschaften die Baumpflanzung an den Seiten der Heerstraßen zur Pflicht gemacht, aber bei weitem noch nicht durchgeführt; auch hatten die Postbedienten auf die Fahrbarkeit der Wege zu achten und auf Beseitigung der Mängel anzutragen, ohne daß dadurch eine gründliche Besserung erzielt wurde.