

Kommandanten vor sich führen. „Du bist,“ sprach er zornig und gab ihm einen Backenstreich, „du bist allein schuld an dem vergossenen Blute. Hülflos, wie du warst, hättest du dich längst ergeben sollen. Sieh diesen Degen! Er ist rot, nicht vom Schwedenblute — vom Russenblute ist er rot. Deine unbefonnene Hartnäckigkeit gab die armen Einwohner dem Verderben preis. Ich habe den Ausschweifungen meiner Soldaten gewehrt und die Einwohner gerettet, soweit ich's vermochte.“ Und Peter war nur ein roher Russe, aber er hatte ein menschliches Herz.

Geger und Schimpert.

149. Die Verkehrsmittel in dem vorigen Jahrhundert.

Wir finden, daß im 16. Jahrhundert da und dort für das Straßenwesen etwas geschah, daß sogar in den Harzbergwerken zur leichteren Fortschaffung der Erzstufen künstliche Holzbahnen angelegt wurden, die dann in England nachgeahmt wurden und dort die erste Idee zu den Eisenbahnen an die Hand gaben. Derartige Bemühungen waren jedoch nur höchst spärliche Ausnahmen von der namenlosen Lässigkeit, mit welcher man den Straßenbau betrieb oder vielmehr nicht betrieb. Nicht allein der ritterliche Wegelagerer oder der soldatische Buschklepper beeinträchtigte den Verkehr, sondern die Beschaffenheit der Wege selbst setzte ihm unglaubliche Schwierigkeiten entgegen. Wir, die wir an einem Tage Länderstrecken, wie die zwischen Berlin und Köln, mit Windeseile und aller Bequemlichkeit durchfliegen, können kaum unsern Ohren trauen, wenn wir hören, wie schneckenlangsam und beschwerlich das Reisen unserer Alvorderen von statten ging. Selbst die kleinste Reise war ein Unternehmen, welches die weitschichtigsten Vorbereitungen erforderte, und wobei oft Leib und Leben oder wenigstens die gesunden und geraden Gliedmaßen auf dem Spiele standen. Bei anhaltend schlechter Witterung, wie sie besonders den Übergang des Herbstes in den Winter oder des Winters in den Frühling zu begleiten pflegt, waren die Wege meist geradezu nicht zu benutzen, besonders für Frachtfuhrwerk. Hatte sich aber der Reisende durch alle die Hemmnisse und Gefahren einer kurzen Tagereise durchgearbeitet, so wartete seiner in der Nachtherberge nur farge Erholung, oft noch verbittert durch die Ungeschliffenheit des Wirtes, der seine Gäste als eine ihm auf Gnade und Ungnade verfallene Beute betrachtete, oder auch durch die Unverschämtheit vornehmer Reisender. Eine etwas raschere und bequemere Reisegelegenheit bot die Flußschiffahrt. Erst von der Mitte des 18. Jahrhunderts an wurde von Staats wegen für Anlegung und Unterhaltung von Straßen gesorgt, doch erhielt z. B. Preußen erst 1787 Chausséen. Ich besitze den handschriftlichen Bericht über die Fährlichkeiten der Reise eines Bürgers von Schwäbisch-Gmünd nach Ellwangen, welche in den Spätherbst 1712 fiel. Die Entfernung der genannten Städte voneinander beträgt etwa acht Poststunden.

Der Reisende, ein wohlhabender Mann, ging in Gesellschaft seiner Frau und ihrer Magd am Montag Morgen, nachdem er am Tage zuvor in der Johanniskirche „für glückliche Erledigung vorhabender Reise“ eine Messe hatte lesen lassen, aus seiner Vaterstadt ab. Er bediente sich eines zweispännigen „Planwägelchens“. Noch bevor er eine Wegstunde