



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Krieg, R.: Die Poesie der alten Land- und Heerstraßen

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Die Poesie der alten Land- und Heerstraßen



akob Grimm schrieb im Jahre 1815 in der Zeitschrift für geschichtliche Rechtswissenschaft (Bd. 2, Heft 1, S. 25—99, 1815) einen Aufsatz über die Poesie im Recht und erörtert die Verbindung der Poesie mit dem Recht sowie deren gemeinschaftlichen Ursprung. Er beweist das Poetische im Recht aus der Sprache der alten deutschen Gesetze, aus deren poetischer Form, aus einzelnen poetischen Rechtspruchwörtern, poetischen Rechtsphrasen, ferner aus einzelnen Rechtssymbolen und aus der Frömmigkeit, Ehrlichkeit und Vergnügtheit, aber auch aus der Grausamkeit, die in den Bestimmungen selbst ausgedrückt sind. „Der Glaube an Gott, sagt Grimm, geht sichtbar durch unser ganzes altes Recht, man kann sagen, daß es beinahe ganz auf Gottes Urteil gebaut ist, und ich rechne seine innere Tugendhaftigkeit mit Zug zu einem seiner hauptsächlichsten poetischen Bestandteile. Die Poesie ist rein und fromm, nicht anders das einfache Recht des Altertums, allervwärts sehen sie den Finger des Allmächtigen.“ — Aber das religiöse Empfinden der auf das Ideale gerichteten Deutschen ging noch weiter, die Poesie und die Religion durchwoben nicht nur das Recht, sondern die gesamte Tätigkeit und die Einrichtungen der Einzelmenschen und der Staaten. Man kann deshalb im gewissen Sinne auch von der Poesie der Landstraßen sprechen, indem man darunter Einrichtungen und Anordnungen versteht, die an der Landstraße aus religiösem und poetischem Empfinden entstanden sind und auf den Reisenden in diesen Beziehungen einzuwirken geeignet waren.

Schon die Römer, die Meister des Straßenbaues, errichteten in den Grenzprovinzen sogenannte Benefiziariarposten für die Sicherheit der Straßen, zumeist an Kreuzwegen, besetzten sie mit Beamten, die den Straßenverkehr überwachen mußten, und erbauten auf solchen Posten am Wege ein Heiligtum für die Wegeschutzgötter, denen sie Botivaltäre widmeten. Man gab dadurch dem Gefühl der Abhängigkeit von dem unsichern Walten der Gottheiten während des Aufenthalts und der Dauer eines verantwortungsvollen Dienstes fern von der Heimat Ausdruck und wollte auch in unwirtlichen Gegenden des Schutzes der Gottheit nicht entbehren. Dieses allgemein menschliche Bedürfnis nach höherm Schutz wurde in der christlichen Zeit noch größer, als sich in Deutschland der Verkehr zu entwickeln begann, und mit den Land- und Heerstraßen allmählich die Städte entstanden, die unter sich ihre Handelswaren austauschten. Diese Handelsplätze im Norden und im Süden Deutschlands waren aber doch noch so weit voneinander entfernt, daß es vieler Tagereisen bedurfte, namentlich wenn Gebirge dazwischen lagen, in denen noch keine Siedlungen bestanden. In solchen öden Gegenden errichtete man zuerst die Kläusen, die dazu bestimmt

waren, die „Glenden,“ Fremden, Handels- und Fuhrleute sowie sonstige Reisende an den Heerstraßen wenigstens notdürftig zu beherbergen. Eine Anzahl solcher Klause, die unter einem Klausner standen, sind im Harz, in Thüringen und in Niedersachsen nachgewiesen worden und zum Teil noch in kleinen Überresten oder wenigstens in den Flurbezeichnungen erhalten geblieben, so in den Namen Klausstal, Klausberg, Cleyfingen u. a. Die Klausner waren Mönche oder Geistliche, und die Kirche sorgte dafür, daß auch in den unwirtlichsten Bergen eine Gelegenheit zur Gottesverehrung geboten wurde; so legte man bei der Klaus eine Kapelle an, mochte sie auch noch so klein sein; auch von deren Dasein zeugen noch im Harz und anderswo die Namen Kapellenfleck, Kapellenberg, Kirchberg. Daß die Klause und die Kapellen nicht in den Tälern, sondern meist auf den Höhen lagen, erklärt sich daraus, daß die Straßen in den Gebirgen, soweit es irgend anging, auf den Höhen hinliefen, da die Täler unzugänglicher, auch unsicherer und für den Fuhrverkehr untauglich waren. Der von Nordhausen nach Goslar führende Kaiserweg zum Beispiel läuft immer auf der Höhe entlang und kommt außer am Anfangs- und am Endpunkt nicht ein einzigesmal in die Täler herab, ähnlich ist es mit dem bekannten Rennstieg in Thüringen, und dort wie hier gibt es noch heute mehrere Straßen, die den Namen Hohe Straße, Hohe Gänge oder ähnliche Bezeichnungen führen. An ihnen liegen denn auch fast regelmäßig, besonders an Kreuzungen, die Klause, Kapellen und Gebetstätten, von denen die letzten in Gestalt von Bildstöcken, Kreuzen und Heiligenbildern oft zugleich als Wegemarken dienten. Die Bildstöcke oder Marteln in Oberbayern, Tirol, Böhmen und andern Gegenden mit katholischer Bevölkerung sind den Reisenden bekannt genug und geben zuweilen Veranlassung zu recht unfreiwilligem Humor wegen der Inschriften und der rohen Malkunst. Es gibt aber auch Bildstöcke, die man zur Straßenkunst rechnen kann; namentlich in Unterfranken in der Umgegend von Würzburg stehen Hunderte steinerner Säulen an den Straßen, die in künstlerisch aufgebauten Gruppen die Kreuzigung oder die Auferstehung Christi darstellen und in architektonische Umrahmung eingefast sind. Sie sind als Sühne für ein Verbrechen, zum Gedächtnis an einen Unglücksfall oder im Drange des Herzens und der Frömmigkeit einer gläubigen Seele errichtet worden und erinnern den Wanderer und den Fuhrmann an die Unbeständigkeit der irdischen Dinge und das Walten eines ewigen Gottes. Im nördlichen Deutschland, in der Ebne, sind es die sogenannten Mord- oder Sühnekreuze aus Stein, die man noch mehrfach an den Straßen findet, und die denselben Zweck hatten wie die Marteln im Süden und in den Bergen. Oft hat sich die Sage dieser Mordkreuze angenommen und sie mit allerlei dunkeln Geschichten umspinnen; bald ist ein schwedischer Offizier im Dreißigjährigen Kriege an dieser Stelle heimtückisch ermordet worden, ein andres Kreuz spricht von einem Brudermord oder von einem erschlagenen Schäfer, von Totschlag wegen Grenzzwistigkeiten; kurz, die Romantik und die Poesie haben sich dieser Kreuze um so lieber angenommen, je weniger wir aus der Geschichte von ihnen wissen. Ganz untätig steht allerdings auch die Geschichtsforschung diesen Denkmälern vergangener Zeiten heute nicht mehr gegenüber; es ist mit Genugtuung zu begrüßen, daß der Gesamt-

verein der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine auf der Tagung in Danzig beschlossen hat, von Wegekreuzen photographische und zeichnerische Aufnahmen zu veranlassen, zu sammeln und bei der nächsten Hauptversammlung darüber zu berichten. In der Begründung dieses Beschlusses heißt es: „In kleinen Dörfern, auf Feld- und Waldwegen finden sich in Lothringen, ebenso aber auch in andern deutschen Ländern katholischer Konfession sogenannte Wegekreuze. Es sind schlichte Steindenkmäler, welche die Volkskunst geschaffen hat. Gewöhnlich erhebt sich über einer auf einem mehr oder weniger hohen Sockel ruhenden Säule eine Kreuzigungsgruppe oder ein einfaches Kreuz. Das Denkmal ist errichtet worden von einem frommen Bewohner des Ortes, um Gelegenheit zu stiller Andacht zu bieten, oft aber soll es auch an bestimmte Ereignisse mahnen, eine Hungersnot, die Pest, zuweilen auch an einen Unglücksfall, der sich an der betreffenden Stelle ereignet hat. Ein künstlerischer Wert wird den schlichten Denkmälern kaum jemals zukommen. Aber es sind Zeugen einer unverfälschten Volkskunst, eines natürlichen Empfindens, das gewissermaßen stammelnd nach Ausdruck ringt.“ Auch die letzten Jahrgänge der von der Redaktion des Zentralblattes der Bauverwaltung im Ministerium zu Berlin herausgegebenen „Denkmalpflege“ haben auf die Wichtigkeit und die Erhaltung der Bildstöcke, Mordkreuze und Marteln hingewiesen, sodaß deren Schutz als gesichert gelten kann.

Gewissermaßen ein Übergang von den Einrichtungen, die den religiösen Bedürfnissen auf den Straßen dienen sollen, zu denen, die mehr weltlichen Charakter tragen, sind die Hospize, die Herbergen an den Alpenpässen. Am bekanntesten ist das erst kürzlich von einem Brande heimgesuchte St. Gotthard-Hospiz, das nach mündlichen Überlieferungen zur Zeit des Basler Konzils im Jahre 1431 gegründet sein soll mit dem Zwecke, die hohen kirchlichen Beamten in dieser Einöde bewirten zu können. Es wurde mehrmals verwüstet, erhielt sich durch milde Gaben und verpflegte alljährlich viel tausend mittellose Reisende. Die Neuzeit hat die Bedeutung dieser wohlthätigen Häuser durch die Tunnelbauten herabgedrückt, und sie werden nur noch von wenig Reisenden besucht; an ihre Stelle sind die Schutzhütten getreten, die neuerdings wie Pilze aus der Erde schießen.

Auch im Flachlande stellte sich das Bedürfnis nach Herbergen an den Landstraßen heraus, und es entstanden die behäbigen Gasthäuser, von denen in Sachsen und in Thüringen noch heute einige vorhanden sind. Sie liegen gewöhnlich im freien Felde an der Landstraße in der Nähe einer Ortschaft, haben für viele Pferde Stallungen und Unterkunft, und man sieht dem umfangreichen Hause und Hofe noch die ehemalige Bedeutung an. In den sächsischen Ländern führen sie wohl die Bezeichnung „Zum heitern Blick“; etwa mit Hindeutung auf die heitern Mienen der Fuhrleute, wenn sie von weitem das Gasthaus erblickten — oder ist es nur eine Verdeutschung für das sonst so beliebte Bellevue?

Zu den Zeiten der großen Messen entwickelte sich in diesen Landgasthöfen ein lebhaftes Treiben; in langen Wagenreihen kamen die Messfuhrleute mit ihren Planwagen angefahren; die starken Pferde waren mit blizenden Messing-

ringen behängt, die Kunte mit rotem Fries verziert, in der Schoßkelle saß der Fuhrmann mit seinem immer wachsamem Spiz, und unter dem Wagen schwebte an Ketten das sogenannte Schiff, worin der Fuhrmann gewöhnlich seine Habseligkeiten für die langen Reisen aufbewahrte. Dazu gehörte allerdings nicht viel; den blauen, weiß oder rot bestickten Fuhrmannskittel, mächtige Stulpenstiefel, Kniehosen und ein wollnes Halstuch trug er auf dem Leibe; für das Schiff blieben höchstens noch einige derbe Kleidungsstücke gegen Wind und Wetter, Decken für die Pferde, Reserveteile für den Wagen und das Geschirr und die Waffen gegen etwaige Überfälle übrig. Die Tagereisen der Fuhrleute mit den schwerbeladenen Wagen waren der schlechten Wegeverhältnisse halber nicht lang; drei bis vier Meilen den Tag waren die Durchschnittsleistungen, und da konnte es vorkommen, daß die Fuhrleute auf der Landstraße von der Nacht überrascht und zum Übernachten im Freien genötigt wurden. Eine solche Nacht im Walde erzählt uns höchst anschaulich Jung-Stilling in seiner Lebensbeschreibung von seinem Großvater Heinrich Stilling, der 1596 geboren war und im Alter von hundert und einem Jahre starb. Die Stelle dürfte nicht allgemein bekannt sein und verdient wörtlich mitgeteilt zu werden:

„Heinrich Stilling war ein sehr lebhafter Mann, kaufte sich in seiner Jugend ein Pferd, wurde ein Fuhrmann und fuhr nach Braunschweig, Brabant und Sachsen. Er war ein Schirrmeister, hatte gewöhnlich zwanzig bis dreißig Fuhrleute bei sich. Zu der Zeit waren die Räubereien noch sehr im Gange, und noch wenig Wirtshäuser an den Straßen, daher nahmen die Fuhrleute Proviant mit sich. Des Abends stellten sie die Karren in einen Kreis herum, sodaß einer an den andern stieß, die Pferde stellten sie mitten ein, und mein Großvater mit den Fuhrleuten war bei ihnen. Wenn sie dann gefüttert hatten, so rief er: Zum Gebet, ihr Nachbarn! Da kamen sie alle, und Heinrich Stilling betete sehr ernstlich zu Gott. Einer von ihnen hielt die Wache, und die andern krochen unter ihre Karren ans Trockne und schliefen. Sie führten aber immer scharf geladene Gewehre und gute Säbel bei sich. Nun trug es sich einmal zu, daß mein Großvater selbst die Wache hatte; sie lagen im Hessenland auf einer Wiese, ihrer waren sechsundzwanzig starke Männer. Gegen elf Uhr des Nachts hörte er einige Pferde auf der Wiese reiten; er weckte in der Stille alle Fuhrleute, und jeder stand hinter seinem Karren. Heinrich Stilling aber lag auf seinen Knien und betete bei sich ernstlich. Endlich stieg er auf seinen Karren und sah umher. Es war genug Licht, sodaß der Mond eben untergehn wollte. Da sah er ungefähr zwanzig Männer zu Pferde, wie sie abstiegen und leise auf die Karren losgingen. Er kroch wieder herab, ging unter den Karren, damit sie ihn nicht sähen, gab aber wohl acht, was sie angingen. Die Räuber gingen rund um die Wagenburg herum, und als sie keinen Eingang fanden, fingen sie an, an einem Karren zu ziehn. Stilling, sobald er das sah, rief: Im Namen Gottes schießt! Ein jeder von den Fuhrleuten hatte den Hahnen aufgezogen, sodaß der Räuber sofort sechs nieder sanken; die andern Räuber erschrakten, zogen sich ein wenig zurück und redeten zusammen. Die Fuhrleute luden wieder ihre Flinten, und sagte Stilling: Gebt acht, wenn sie wieder näherkommen, dann schießt; sie kamen aber nicht, sondern ritten fort. Die Fuhr-

leute spannten mit Tagesanbruch wieder an und fuhren weiter, ein jeder trug seine geladne Flinte und seinen Degen; denn sie waren nicht sicher. Des Vormittags sahen sie aus einem Walde einige Reiter wieder auf sich zureiten. Stilling fuhr vorderst, und die andern alle hinter ihm her. Dann rief er: Ein jeder hinter seinen Karren und den Hahnen gespannt! Die Reiter hielten stille, der Vornehmste ritt allein auf sie zu, ohne Gewehr, und rief: Schirmmeister hervor! Mein Großvater trat hervor, die Flinte in der Hand, den Degen unterm Arm. Wir kommen als Freunde, rief der Reiter. Heinrich traute nicht und stand da. Der Reiter stieg ab, bot ihm die Hand und sagte: Seid ihr verwichne Nacht von Räubern angegriffen worden? Ja, antwortete mein Großvater, nicht weit von Hersfeld auf einer Wiese. Recht so, antwortete der Reiter, wir haben sie verfolgt und kamen eben bei der Wiese an, wie sie fortjagten, und ihr einigen das Licht ausgeblasen hattet, ihr seid wackre Leute. Stilling fragte, wer er wäre. Der Reiter antwortete: Ich bin der Graf von Wittgenstein, ich will euch zehn Reiter zum Geleit mitgeben, denn ich habe noch Mannschaft genug dort hinten im Walde bei mir. Stilling nahm an und affordierte mit dem Grafen, wie viel er ihm jährlich geben sollte, wenn er ihn immer durchs Hessische geleite. Der Graf gelobte es ihm, und die Fuhrleute fuhren nach Hause.“

Diese schlichte Erzählung zeigt uns so recht die Poesie der Landstraße in religiöser Beziehung, wie sich die Fuhrleute zum gemeinsamen Abendgebet inmitten ihrer Wagenburg versammeln; sie gibt uns aber auch ein anschauliches Bild von den Gefahren, in denen die Leute beständig schwebten. Es war deshalb kein Wunder, daß sie sich, wie es Heinrich Stilling auch tat, nach einem sichern Geleit umsahen, sobald sich die Gelegenheit bot.

Alle öffentlichen Straßen standen unter dem Königsbann und dem öffentlichen Frieden und hießen deshalb Reichs- oder Königsstraßen, zählten auch zu den Regalien. Wie andre Regalien konnten sie nur durch kaiserliche Belehnung in die Hände eines Reichsstandes übergehn, behielten aber auch dann unverändert ihre Natur als Reichsstraßen. Da jeder, der sie wandelte, unter dem Land- und Königsfrieden stand, so waren die Inhaber der Straßen verpflichtet, für die Sicherheit der Reisenden zu sorgen. So entstand schon früh das Geleit, was mit dem Besitz der Straße gleichbedeutend war, indem die Belehnung mit dem Geleit das Recht an der Straße in sich schloß. Es wurde dadurch geübt, daß der Geleitsherr durch die Aufstellung von Bewaffneten für die Sicherheit der Reisenden sorgte, und zwar anfänglich anscheinend ohne Entgelt; denn dafür waren die Zölle bestimmt; später aber mußten die Reisenden neben den Zöllen noch besondres Geleitgeld zahlen.*)

Das Geleitwesen spielte also im Mittelalter eine den Handel fördernde und schützende Rolle; als aber in spätern Jahrhunderten die Geleitsgerechtigkeit von den Fürsten als eine nie versagende Goldgrube angesehen, und die Kaufleute und die Reisenden nicht auf die kürzesten, sondern auf die von alters her üblichen Zwangsstraßen gewiesen wurden, da wurde aus der Wohltat eine

*) Siehe Dr. G. Landau, Alte Heer- und Handelsstraßen in Deutschland. Zeitschrift für deutsche Kulturgeschichte, 1856.

Plage, und es entstanden endlose Streitigkeiten zwischen den Inhabern der Geleitrechte und den Reisenden. Heinrich von Kleist hat in seiner bekannten Novelle Michael Kohlhaas einen solchen Geleit- und Zollstreit zum Ausgangspunkt der Verwicklung genommen und die damaligen Zustände meisterhaft geschildert.

Die Neuzeit hat diese Rechte und Lasten ausgeglichen, die unzähligen Zollhäuser aus der Zeit der Kleinstaaterei sind fast vollständig verschwunden, und mit ihnen die Schlagbäume und Chausseegeldzettel. Nur ältere Leute erinnern sich noch an die Zeiten, wo der Straßen- und Zollwärter aus seinem Guckfensterchen am Zollhause seine lange Stange mit dem Blechnapf heraus schob, dem Reisenden unter die Nase hielt und seine Kupfermünzen einheimste, ähnlich wie der Kirchendiener mit dem Klingelbeutel seine Kirchenpfennige eintrieb. Verschwunden sind auch die Torschreiber, die mit gewichtiger Amtsmiene und starkem Schnauzbart die Pässe der Reisenden am Stadttore musterten; wir kennen sie nur noch aus alten Geschichten oder aus den „Fliegenden Blättern.“

Wenn man von der Poesie der alten Landstraßen spricht, darf man die alten Postkutschen trotz ihren vielen Schwächen nicht unerwähnt lassen; die Tagesblätter versäumen ja auch niemals darauf hinzuweisen, wenn wieder einmal in irgendeinem weltverlorenen Städtchen der „Schwager“ sein Abschiedslied „Muß i denn“ geblasen und der alles Heil bringenden Eisenbahn das Feld geräumt hat. Die alten breiten Heerstraßen vereinsamen, und nur noch hier und da stehn als Wahrzeichen des frühern Verkehrs die alten Postsäulen und Meilensteine.

Das Land dieser eigentümlichen Denkmäler ist Sachsen, und der Verein für sächsische Volkskunde hat die Frage nach dem noch vorhandenen Bestande der sächsischen Postsäulen angeregt und ist bestrebt, sie vor dem Untergange zu schützen, da sie berebte Zeugen einer großen Kulturarbeit sind, der kartographischen Aufnahme des Landes unter August dem Starken und dessen Nachfolgern. Schon der Kurfürst Johann Georg der Dritte hatte 1682 die Errichtung hölzerner Wege Säulen angeordnet, die jedoch ziemlich willkürlich ohne genauere Ausmessung der Strecken gesetzt worden waren. Erst im folgenden Jahrhundert wurde der Geograph Bärner mit der Landesaufnahme beauftragt; er erfand zu diesem Zwecke besondre Karren, Wagen und Werkzeuge (Schrittzähler), die in einem Werke von Karl Christian Schramm über Wegweiser, Arm- und Meilen Säulen — Dresden, 1726 — beschrieben und abgebildet sind. Die Bärnersche Vermessung und die Errichtung der Meilensteine gingen nur langsam vorwärts, da sich die Bevölkerung wegen der Kosten und Unannehmlichkeiten nach Möglichkeit widersetzte, und erst mehrere Verordnungen nötig wurden. Nachdem schließlich die Entfernungen festgestellt worden waren, errichtete man vom Jahre 1722 ab im ganzen sächsischen Lande vier Arten von Postsäulen: nämlich besonders hohe Säulen vor den Toren der Städte oder in diesen selbst, und kleinere zur Kennzeichnung der ganzen, halben und viertel Meile. Diese drei Arten der Meilensteine sind fast überall verschwunden, und es gibt nur noch in einigen Städten die zuerst erwähnten hohen Postsäulen. Sie sind aus

Pirnaischem Sandstein und stehn auf einem breiten gemauerten Unterbau; in Form eines Obelisken erheben sie sich vier bis fünf Meter und enden in einer stumpfen Abschrägung. Unter der Spitze ist auf der Vorder- und Rückseite ein Wappenschild mit dem Namenszuge AR eingehauen; während auf den beiden andern Seiten das sächsisch-polnische Vereinigungswappen eingemeißelt ist. Unter den Schildern sind viele Ortsnamen mit der Angabe der Entfernung in Stunden eingehauen, und zwar ist dabei meist die Lage der Ortschaften nach der Himmelsrichtung berücksichtigt worden. Für unsre heutigen Verhältnisse freilich ist es fast etwas komisch, wenn zum Beispiel auf einer Postsäule vor dem Tore bei dem Städtchen Kirchhain in der Niederlausitz steht: Nach Warschau soundsoviel Stunden. Am Fuße des Obelisken unter den Namen ist an jeder Seite ein gewundnes Posthorn mit der Jahreszahl der Errichtung eingemeißelt. Man hat in der neuern Zeit einzelne Postsäulen ausgebessert, bemalt und vergoldet, zum Teil mit Inschriften versehen oder auch zu Erinnerungssteinen, zum Beispiel an Bismarck, benutzt, sodaß sie ein beachtenswerter Straßenschmuck sind. Auch in Preußen gab es solche Postsäulen in Form von Obelisken, an den Seiten mit steinernen Ruhebänken versehen und mit dem preußischen Adler gekrönt. Leider sind sie bei dem Ausbau der Straßen fast durchweg beseitigt worden und nur noch ganz vereinzelt anzutreffen. Bekannt ist der Charlottenburger Meilenstein, ein altes Wahrzeichen der Stadt aus der Zeit, als sie noch ein vollständig ländliches Gepräge hatte, und die Berliner dorthin ihre Landpartien machten. Bei der vorjährigen Feier der Stadt zur Erinnerung an das zweihundertjährige Bestehn ist, wie die Zeitungen berichteten, auch dieser Meilenstein erneuert worden. Am Unterbau sind kleine Schäden ausgebessert worden, die Säule hat einen neuen Anstrich erhalten, und die sie überragende Kugel mit der Spitze ist neu vergoldet worden. Von dem Meilenstein aus, der sich früher vor dem Schlosse an der Nordseite des Luisenplatzes erhob, aber wegen der Errichtung des Kaiser-Friedrich-Denkmals auf die andre Seite versetzt werden mußte, zählte man früher bis zum Dönhofsplatz in Berlin genau eine Meile. Von diesem Platze aus wurden die Berliner Entfernungen gemessen, und da, wo jetzt das Stein-Denkmal steht, stand ebenfalls ein Meilenstein in Gestalt eines Obelisken, vor dem ein Löwe Wasser in ein Becken spie.

Zur Poesie der alten Landstraßen gehörten auch die festen steinernen Brücken, deren schön gewölbte Bogen immer unter der Fahrbahn lagen. Die schützenden Seitenmauern dienten dem Wandersmann als willkommne Ruhebank, und die Ausbuchtungen über den Pfeilern gewährten einen weiten Ausblick über den Fluß und die Landschaft. Eine nach der andern dieser alten, zum Teil geschichtlich bekannten Brücken verschwindet, immer wieder berichten die Blätter und die Fachzeitschriften von dem Abbruch solcher Bauwerke, an deren Stelle nur selten etwas besseres tritt. Auch bei den Brücken sollten Architekten gezogen werden, damit die durch die örtlichen Verhältnisse gegebenen Bedingungen berücksichtigt und die Bauten dem Straßenbild angepaßt werden können. Die neuen Brücken mit ihren kühnen Eisenkonstruktionen, deren weite Bogen über der Fahrbahn liegen, passen nicht in die Landschaft hinein, mögen sie auch der

fortgeschrittenen Technik noch so sehr zum Ruhme gereichen. Eine Wendung zum Bessern ist glücklicherweise auch hier zu spüren, und es kommt vielleicht noch einmal soweit, daß die alten soliden Steinbrücken, sofern sie nicht gerade dem Land- und Wasserverkehr hinderlich sind, ebenso unter den Schutz des Gesetzes gestellt werden, wie das für die Natur- und Kunstdenkmäler angestrebt wird.

Als weitere Reste einstiger Straßenpoesie sehen wir in Thüringen und in Sachsen vornehmlich noch einzelne Landstraßen, die mit den schlanken italienischen Pappeln besetzt sind, die von Napoleon dem Ersten aus militärischen Gründen in Deutschland eingeführt sein sollen. Solche Straßen sind in der Tat weithin sichtbar, und wenn sie sich über Bergrücken hinziehen, kann man sie von hohen Punkten aus meilenweit mit den Augen verfolgen. Dieser Umstand mag für strategische Zwecke wichtig sein, und es ist auch aus diesem Grunde zu bedauern, daß diese Pappeln im Verschwinden begriffen sind. Die Botaniker behaupten, die italienischen Pappeln könnten das nordische Klima nicht vertragen und stürben allmählich aus; diese Beobachtungen sind wohl noch nicht abgeschlossen, aber das Verschwinden hat bei uns einen andern Grund: die sich weithin ausdehnenden Wurzeln und die langen Schatten der Pappeln schaden den anliegenden Feldern, und darum müssen sie ausgerodet werden. Es ist bedauerlich, daß solche Gründe ausschlaggebend sind: denn wenn auch diese Bäume nicht zu den schönsten gehörten und einzeln etwas steif wirkten, so dienten sie in der Gesamtheit doch zur Verschönerung der Landschaft. Der Knittelvers: Lieblich zieht durch die Natur dort sich eine Pappelschnur, wird bald nicht mehr verstanden werden. Zugleich sind aber auch größtenteils die schattigen Ruheplätze verschwunden, die als halbkreisförmige Nischen an verschiedenen Stellen der alten Heerstraßen angelegt und mit steinernen oder Rasenbänken versehen waren. Schon in der Chronik des Bischofs Otto von Freising wird erzählt, daß sich die Leute an den Kreuzwegen und auf den Höhen die neuesten Untaten zugerant hätten. Diese Plätze waren also den Fuhrleuten und den Reisenden bekannt und werden oft zur Übermittlung von Meldungen und allerlei Nachrichten gedient haben. Augenscheinlich wählte man sie an Stellen mit schöner Aussicht, damit man die Straße nach beiden Seiten übersehen konnte. In der Nähe der Stadt Sangerhausen an der alten Erfurter Straße ist noch jetzt ein solcher Ruheplatz, der von Pappeln umgeben ist und einen herrlichen Blick auf das Kyffhäusergebirge und den Harz bietet. Ebenso gibt es einen schön liegenden Ruheplatz an derselben Straße unter der Sachsenburg, wo sich die Unstrut zwischen Schmücke und Hainleite Bahn gebrochen hat. Jenseits des Flusses, der noch von einer alten Steinbrücke überbrückt wird, liegen auf der Höhe die beiden Sachsenburgen zwischen Feldern und Obstbäumen und schattigem Buschwerk.

Im braunschweigischen Teile des Harzes findet man an Kreuzwegen auch in neuerer Zeit Anlagen, die den drei- oder vierkantigen Meilenstein einfassen und den Wandrer zum Rasten einladen; im übrigen wird überall auf den modernen Chaussees in dieser Richtung so gut wie nichts getan. Die Kilometersteine sind zwar praktisch und angenehm, entbehren aber jeglicher Poesie, ebenso

wie die Steinhäufen und die Sperrbänke und die Obstbäume, die aus Nützlichkeitssrücksichten fast durchweg an die Stelle der Zierbäume — Kastanien, Linden, Birken, Pappeln usw. — getreten sind. Die neuen Begebauordnungen der Provinzial- und der Kreisbehörden und die Gemeinden, in deren Eigentum jetzt die meisten Straßen stehen, haben ausschließlich Zweckmäßigkeitsgründe im Auge, wenn Wege neu angelegt oder ausgebaut werden; auf irgendwelche geschichtliche Überlieferungen, überkommene Mordkreuze und dergleichen wird keine Rücksicht genommen, und was in frühern Jahrzehnten zufällig noch bei der Separation verschont geblieben ist, wo viele Wege verlegt, alte Hügel abgetragen und fagenumwobne Steine zersprengt worden sind, das fällt den modernen Chausseern um so sicherer zum Opfer, wenn es gerade im geplanten Straßenzuge liegt. Doch vielleicht ist es noch nicht zu spät, helfend einzugreifen. Auf dem diesjährigen nordwestdeutschen Verbandstage für Altertumsforschung hielt der Geheime Archivrat Professor Dr. Philippi in Münster einen Vortrag über die Wegforschung, bezeichnete sie als eine der wichtigsten Aufgaben der archäologischen Wissenschaft und empfahl der Fürsorge des Verbandtages dieses Gebiet, auf dem es noch viel zu tun gäbe. Die Wegforschung ist in der That nicht alt; den ersten Versuch einer solchen machte wohl im Jahre 1856 der Archivar Dr. G. Landau in der vorhin zitierten Zeitschrift für deutsche Kulturgeschichte, indem er eine Arbeit über die Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland schrieb. Etwa zu derselben Zeit begannen die Forschungen über die Römerstraßen in Deutschland, und in den folgenden Jahrzehnten erschienen dann mehrere Aufsätze über die alten Handelsstraßen der Germanen und der Franken. In neuerer Zeit mehren sich die Forschungen über die alten Straßenzüge, namentlich infolge der Ausgrabungen im Rimesgebiet und in Westdeutschland, sodaß in absehbarer Zeit auf ein vollständiges Kartenbild der alten deutschen Heerstraßen gerechnet werden kann. Das ist für die politische, die Wirtschafts- und die Kulturgeschichte unsers Volkes von hoher Bedeutung, und die Anregungen des nordwestdeutschen Verbandes verdienen deshalb auch in den übrigen Teilen Deutschlands volle Beachtung. Wenn aber erst die Geschichte der alten Landstraßen, deren Bedeutung für den Handel und das Kriegswesen, für die kulturgeschichtlichen Beziehungen der durch die Straßen verbundenen Gebiete untereinander klargelegt und dargestellt worden sind, dann wächst auch das Interesse an ihnen, ihren Eigentümlichkeiten und den noch vorhandenen poetischen Resten; diese werden mehr als bisher geschont, gepflegt und erhalten werden, und es entwickelt sich vielleicht im Begebau selbst eine neue Heimatkunst, soweit man von einer solchen sprechen kann. R. Krieg

