



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Die Staatskräfte der preußischen Monarchie unter Friedrich Wilhelm III.

Statistik

Zedlitz-Neukirch, Leopold von

Berlin, 1828

4. Straßen-Tableau

[urn:nbn:de:hbz:466:1-47789](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-47789)

Die Soolquellen zu Elmen und Königsborn sind noch hinzuzufügen und in Hinsicht der Badeörter dürfte Ilfenburg wegen seiner Schlackenbäder noch hierher gehören, eben so wie die Seebadeanstalten zu Swinemünde, Rügenwaldermünde, Putbus, Kranz, Zoppot, Brösen u. s. w. Alle diese Quellen und Bäder siehe später bei der Topographie (2ter Band der Staatskräfte).

4. Straßen-Tableau.

In keinem Lande ist seit dem letzten Pariser Frieden in Hinsicht der Anlegung von Kunststraßen wohl von so weitumfassenden Ansichten ausgegangen worden, als im preussischen Staat, wo hierin, wie im Postwesen, durch die an der Spitze dieser Zweige der Landesverwaltung stehenden Staats-Beamten des Guten unendlich viel geschehen ist; Bemühungen, die sich durch die erreichten Zwecke, wie durch den Dank des Publicums gleich ehrenvoll belohnt haben. Die Hauptresultate derselben sind in 12 Jahren der Neubau oder die Erhaltung von 768 Meilen, die in 6 Hauptkunststraßen bestehen, welche den Centralpunkt des Staates und seiner Administration, Berlin, mit den Hauptstädten fast aller Provinzen in leichte Verbindung gesetzt haben. Man bewunderte schon die Resultate, die der damalige Minister von Bülow bekannt machen ließ, aber dieses Tableau wird darthun, daß man in diesem Zweige der Verwaltung im steten Fortschreiten geblieben ist. Der Bau dreier neuen Kunstwege war schon 1824 vollendet, sie laufen von der Hauptstadt nach Südosten, Westen und Südwesten; später schritt man zur Anlegung der 3 letzten, welche den nordöstlichen und den nördlichen mit jenem Centralpunkt in eine solche Verbindung brachten.

1. Die nach Südosten laufende neue Heerstraße ist die, welche von Berlin über Frankfurt, Krossen, Lübben und Neumarkt nach Breslau führt, eine Entfernung von $43\frac{1}{2}$ Meile, welche die große Schnellpost in $41\frac{1}{2}$ Stunde, die kleine in 41 Stunden zurücklegen

muß, jedoch selten nur braucht sie mehr als 39 oder 40 Stunden. (Die Fahr- oder ordinäre Post bedurfte bis jetzt noch, mit einer längern Verweilung zu Lübben, $66\frac{1}{2}$ Stunde.) Breslau, als Hauptstadt wie als Handelsplatz der wichtigste Punkt der Provinz Schlessien, ist jetzt auf allen Seiten durch vortreffliche Kunststraßen zugänglich. Die erste kunstmäßig im Herzogthum Schlessien erbaute Straße wurde durch einen Privatmann (Herrn von Reichel) angelegt; es war eine Strecke auf dem Wege von Breslau nach Schweidnitz, die unter dem Namen die schwarze Meile bekannt ist, und wo man früher oft nur mit großer Mühe durch den fetten schwarzen Boden zwischen Tinz und Klettendorf fortzukommen vermochte. Der Unternehmer hatte, obgleich gegen die jetzigen Zollgelder die Abgabe nur äußerst gering war, vortreffliche Geschäfte gemacht. Die von industriösen Menschen stark bevölkerten Sudetenthäler erhielten durch die Fürsorge des damals dirigirenden Ministers Grafen von Hoym schon im vorigen Jahrhundert statt der früher steinigern, oft sehr gefährlich zu passirenden Commercialwege treffliche Kunststraßen. So entstand, um brodlose Weber zu beschäftigen, die Chaussee, welche von Landshut über Gottesberg nach Waldenburg führt; leider ist sie nur ziemlich unzweckmäßig, mit öfters unnöthigen Umwegen, bis Schwarzwaldau über leicht zu vermeidende Höhen geführt, auch gehört sie nicht zu den sehr wohl unterhaltenen; sie ist jetzt auch als eine Fortsetzung der Schmiedeberger, Hirschberger und Löwenberger Straße zu betrachten. Die erstere ist die höchste preussische Kunststraße, indem sie aus dem Landshuter Thale nach und nach bis auf den 2385 Fuß hohen Schmiedeberger Kamm steigt und sodann ziemlich steil sich in das Hirschberger Thal hinabsenkt. (An der hiesigen Ausgangspforte beginnt sogleich auf österreichischem Boden eine treffliche Kaiserstraße über Trautenau, Arnau, Gitschin nach Prag.) Das Gebirge ist mit Breslau durch die 3 großen Chausseen, die über Striegau (die Kohlenstraße), Schweidnitz, Nimptsch und Frankenstein führen, verbunden. Hier darf nicht die durch den Freiherrn von Lütt-

wiß (damals Präsident der Regierung zu Reichenbach) in ganz gerader Richtung angelegte, vortreffliche Kunststraße anzuführen vergessen werden, die Reichenbach mit Schweidnitz verbindet; sie ist jetzt bis über Kleutsch hinaus fortgesetzt worden, um mit den neuern und ältern Chausseen der Grafschaft Glatz in Verbindung zu kommen. Die Straße von Wartha durch den Warthapass ist im Neubau begriffen. Von Glatz bis Reinerz und Lewin ist eine Kunststraße von mittelmäßiger Beschaffenheit; eine Meile vor der Grenze verwandelt sie sich in einen ziemlich schlechten Kommerzialweg. Vortrefflich sind 2 Meilen von Glatz nach Landeck und Habelschwerd zu chaussirt. Schweidnitz steht mit dem Mittelgebirge durch eine nach Tannhausen an der Weistritz entlang führende Kunststraße in Verbindung. Mit Oberschlesien steht Breslau durch die wohl vollendete Kunststraße über Ohlau, Brieg und Oppeln jetzt im schnellen leichten Verkehr, sie ist der Cours der Breslau-Wiener Eilpost, und reicht mit wenigen Unterbrechungen bis an Troppau heran; diese Straße hat vor Schurgast vortreffliche steinerne Brücken erhalten. Eine Mittelstraße zwischen der Oberschlesischen und der des Gebirges ist die schöne breite Chaussee von Breslau nach Strehlen. Auf dem rechten Ufer der Oder führt eine dergleichen von Breslau nach Dels, die nach Müllitsch ist erst bis Hünern und nicht, wie auf vielen Karten zu finden, weiter hinaus gebaut. Auf dem rechten Ufer der Oder in Oberschlesien wird die Vollendung der Breslau-Krakauer Kunststraße durch die Seehandlungs-Compagnie bewerkstelligt; es bedurfte im Ganzen nur noch hier eines Neubaues von $10\frac{1}{2}$ Meile. In dem Oppelnischen Reg. Bez., dem diese Straße angehört, hatten von 1824 an die Kreiseinsassen auch $46\frac{1}{2}$ Meile andere Wege in sehr guten Stand gesetzt, und mit 36,770 Obst- und 278,000 anderen Bäumen bepflanzt. Die in demselben Bezirk liegende Festung Meisse, einer der Straßen-Centralpunkte (von Breslau über Grottkau nach Ratibor, von Berlin über Lüben, Liegnitz, Schweidnitz, Münsterberg nach Oberschlesien, von Glatz über Kamenz auf die

Plätze Oberschlesiens, von Frankenstein über Ottmachau eben dahin, und drei Ausgangspforten nach Oestreich über Neustadt nach Jägerndorf, über Ziegenhals nach Würbenthal, Freudenthal und Ollmütz und über die Ottmachauer Brücke und Schwammelwitz nach Johannisberg), hat in ihrer nähern Umgebung erst eine bis jetzt auf $1\frac{1}{2}$ Meile vollendete Kunststraße über Oppersdorf nach Neustadt, hier ist der Cours der Fahrposten aus Berlin und Breslau nach Leobschütz und Ratibor und der Extraposten über Leobschütz nach Troppau und Wien, und von Ratibor nach Troppau. Im Reg. Bez. Liegnitz wurden im Jahr 1823 allein gegen 12,000 Ruthen chaussirt; in diesem Bezirk, in den ein großer Theil der oben erwähnten Gebirgskunststraße gehört, mit welcher die beiden Goldbergerstraßen nach Schönau und Löwenberg in Verbindung stehen, sind einige vortreffliche Chaussees erbaut worden, als die von Liegnitz nach Parchwitz, wodurch die erstere Stadt mit der großen Berliner-Breslauer Kunststraße in Verbindung gekommen ist, ferner die nach Jauer (1 Meile), während man von Neumarkt nach Liegnitz ($\frac{1}{2}$ Meile ausgenommen) noch keine angelegt hatte. In der zu Preußen gekommenen Lausitz fehlen diese Kunstwege noch gänzlich, und um Görlitz sind die Ueberreste der alten sächsischen Pflasterstraßen noch zum Aerger der Reisenden bemerkbar. Da der Handel und Reiseverkehr hier aus Schlesien über Dresden oder Torgau nach Leipzig sehr bedeutend ist, so kann man die Abhelfung dieses Uebelstandes gewiß voraussetzen, besonders da die treffliche neue sächsische Kunststraße bis auf die Landesgrenze reicht. Diese Voraussetzung ist durch den Entschluß der Seehandlung, die Straße von Liegnitz an diese Grenze, über Bunzlau, zu führen, jetzt verwirklicht.

2. Die nach Westen laufende ist die über Potsdam, Brandenburg und Burg nach Magdeburg führende Kunststraße, ebenfalls der Cours eines Eilwagens, sowie der Fahr- und Reitposten nach Magdeburg, Kassel, Köln u. s. w., und zwar nach Magdeburg $19\frac{1}{4}$ M., nach Kassel $48\frac{1}{4}$ M. und

nach Köln 83 $\frac{3}{4}$ M. Böllig beendigt ist diese Kunststraße schon seit 5 Jahren bis Magdeburg. Magdeburg und sein Bezirk ist bis jetzt noch arm an Kunststraßen, obgleich sich viel Haupt-Postcourse, als der nach Kassel und Braunschweig, der von Hamburg nach Braunschweig und Leipzig u. s. w. hier durchkreuzen. Auf dem rechten Ufer der Elbe hat Magdeburg nur die oben angeführten Straßen; auf dem linken aber die, welche über München-Mienburg von Halle und Bernburg kommt; bei Uxendorf theilt sie sich, indem sie westlich über Kroppestadt und Halberstadt in's Braunschweigische, nördlich über Döbendorf nach Magdeburg läuft. Von Magdeburg bis Wolmirstadt ist eine Strecke chaussirt, dagegen vermisst man diese Wohlthat sehr zwischen Magdeburg und Helmstadt.

3. Die nach Südwesten laufende ist die, welche über Potsdam und Wittenberg nach Halle und Merseburg führt. Von Treuenbriezen aus zweigt sich nun eine neue Kunststraße zur directen Verbindung mit Dresden ab, sie führt über Züsterbogn und Herzberg in die sächsischen Lande, wo sie vor Großhain in die Torgau-Dresdner fällt. (Cours der neuen Berliner, Dresdner und Prager Schnellpost.) In Bitterfeld vereinigt sich auf dieser Straße Nr. 3. der Cours der Leipziger und Hallischen Schnellpost. Die Strecke von Halle nach Merseburg ist eine spätere Arbeit. Im Ganzen wurden in dem Reg. Bez. Merseburg vom Jahre 1817 — 1825 gegen 24 Meilen chaussirt, wozu, wie amtliche Berichte meldeten, 1,045,577 Thlr. benöthigt waren, und den mit darin begriffenen Kostenaufwand des Jahres 1825 gab man auf 60,000 Thlr. an. Die 24 Meilen sind: 12 von Halle gegen Berlin, 2 zwischen Halle und Merseburg, 3 zwischen Merseburg und Weißensfels, 5 zwischen Halle und über Eisleben und Nordhausen hinaus, 1 $\frac{1}{2}$ von Merseburg nach Lauchstädt und $\frac{1}{2}$ von Halle nach Lauchstädt. Eine ältere Kunststraße ist die, so von Halle nach Könnern und von da weiter nach Bernburg führt. Die Straße von Halle über Eisleben ist über Nordhausen und Heiligenstadt bis zur hessischen Grenze fortgesetzt. (Cours ei-

ner Schnellpost). Auch stehen Halle und Merseburg mit Leipzig, und Langensalza mit Heiligenstadt, so wie Zeitz mit Gera durch Kunststraßen in Verbindung.

4—5. Die nach Nordost laufende Kunststraße ist die Königsberger, nun auch bis auf wenige Strecken vollendet, sie theilt sich bei Rutschendorf vor Deutsch-Krone und vereinigt sich, nachdem die nördliche Abzweigung über Schlochau, Konitz und Stargard, die östliche über Bromberg, dann längs dem linken Weichselufer über Schewitz und Möwe gelaufen ist, bei Dirschau wieder in eine und dieselbe Straße; sie zeichnet sich ganz vorzüglich durch die Alleen aus, durch welche sie führt, besonders schön ist die Pappelallee, die $\frac{3}{4}$ Meilen oberhalb Küstrin beginnt und, bis an die Werke dieser Festung reichend, in ganz gerader Linie fortläuft. Im Reg. Bez. Marienwerder ist der Neubau der Straße von Konitz über Schwarzwasser und von Baldenburg nach Danzig rasch betrieben worden. Nicht minder thätig war man damit in dem zum Stumer Kreise gehörigen Rehhofer Forst und in den Kreisen Strasburg, Löbau und Kulm. Im Reg. Bez. Königsberg ist die Straße über Tappiau nach Steinwalde und über Domnau nach Friedland hergestellt worden. Eine nach Bartenstein führende wird jetzt chausfirt. (Warschauer Postcour.)

Die 6te ist die, welche erst durch kurze Strecken vorbereitet ist und einst über Friesack nach Hamburg führen soll.

Große Fortschritte haben in dieser Hinsicht auch die westlichen, nicht mit dem Haupttheil zusammenhängenden Provinzen gemacht. Namentlich hat der Reg. Bez. Arnberg 15 verschiedene Straßen theils ganz, theils streckenweise chausfirt erhalten: so hat die Seehandlung im Jahre 1825 und 1826 eine Kunststraße von Erwithe über Meschede nach Olpe gebaut (s. unten). In Münster ist die Kunststraße von Lengerich zur hannoverschen Grenze vollendet. Von Paderborn führen Kunststraßen über Warburg nach Kassel, nach Wesel, über Iserlohn, Hagen, Schwelm, Elberfeld nach Düsseldorf, und von Erwithe aus eine nach Minden; eine wird von Paderborn zu dem besuchten

Kurort Drieburg und weiter bis Hörter gelegt. Andere Abzweigungen dieser großen Kunststraße sind: die von Werl und Hagen auf Münster, die von Werl auf Essen, so wie über Arnberg, Meschede gegen Arolsen, endlich auch von Schwelm und Elberfeld über Lennep, Wipperfürth, Meinertshagen, Olpe und Siegen auf Becklar, welches wieder mit Badbach, Gießen und Weilburg durch Kunststraßen in Verbindung steht. Fast parallel läuft nördlich die Kunststraße, die aus Hamburg über Bremen und Osnabrück, und über Münster nach Wesel führt; diese letztere ist noch nicht ganz beendet. Alle diese genannten westphälische Straßen communiciren mit der, die auf dem rechten Rheinufer aus Frankfurt und Mainz, so wie von Weilburg über Limburg, Altenkirchen, Siegburg, Mühlheim, Düsseldorf und Wesel in die Niederlande führt. Von dieser Hauptstraße zweigen sich im Bergischen Straßen nach Solingen und Elberfeld und andere Fabrikörter ab. Doch ist zu erwarten, daß sich manche Orte auf dem linken Rheinufer wie die Städte und Flecken Gladbach (Münchengladbach), Bierßen, Rheidt u. s. w., in denen durch regen Manufactur-Fleiß der Wandel mit dem Handel zunimmt, durch gute Straßen mit Düsseldorf, Cöln u. s. w., in Verbindung gesetzt sehen werden. Auf dem linken Rheinufer läuft eine große Kunststraße unmittelbar längs dem Strom, von Kreuznach kommend über Bingen, Coblenz, Bonn und Cöln nach Düsseldorf und Krefeld; projectirt ist die Verlängerung dieser Straße bis Geldern und Nimwegen. Abzweigungen von dieser sind: 1. die, so aus Wesel über Geldern nach Venloo; 2. die von Krefeld über Erkelenz nach Aachen; 3. die von Düsseldorf über Neuß und Jülich auf Aachen, in die vorigen fallend, läuft; 4. die von Cöln auf Jülich; 5. eine gute Kommerzialsstraße von Cöln über Düren nach Aachen und Montjoie, und von da auf Eupen und Malmedi (auch soll Montjoie mit der bereits gebesserten Strecke von Enskirchen auf Bonn in Verbindung kommen); 6. die, so südwestlich von Coblenz nach Trier führt (von hier theilen sich mehrere nach Prüm, Luxemburg

burg und von Saarburg nach Sirk oder Saarlouis und Saarbrück; 7. die, so südlich von Coblenz auf Simmern geht, und sich dort in die von Kirchberg, Kreuznach und Bingen theilt.

Für Posen die Straßen: 1. Von Posen über Birnbaum nach Küstrin, wodurch die unmittelbare Verbindung der Kunststraßen zwischen Posen und Berlin bewirkt wird. 2. Von Posen über Kosten und Fraustadt nach Glogau. Diese letztere beabsichtigt man, mit einem Kunstwege, der über Lissa und Rawitsch unmittelbar nach Breslau führt, zu verbinden.

Noch ist der Neubau folgender Straßen beschlossen oder begonnen:

Für Pommern ist auf Antrag der Ritterschaft, durch Vermittlung Sr. Königl. Hoheit des Kronprinzen, ein Neubau von 100 bis 120 Meilen Kunststraßen genehmigt worden, und zwar in nachstehenden Richtungen: 1. Von Stettin bis Danzig über Massow, Naugardt, Schmelzdorf, Regenwalde, Petershagen, Körlin, Köslin, Malchow, Stolpe, Lauenburg, bis an die Provinzialgrenze, wo sie mit der bereits fertigen Kunststraße zusammentrifft. Von dieser Hauptstraße zweigen sich die zwei geebneten Communicationsstraßen nach den Küstenörtern Stolpe-
münde und Rügenwalde ab, so wie eine dritte von Köslin nach Kolberg. 2. Von Kolberg über Treptow nach Greiffenberg, Plate, von Schmelzdorf auf Nr. 1 bis Massow, von hier über Stargard, Pyritz, Soldin nach Küstrin, wodurch eine unmittelbare Verbindung zwischen Posen und den pommerschen Küsten bezweckt wird. 3. Von Stettin auf Stargard und weiter: a. über Arnswalde und Woldenburg auf die Berlin-Königsberger Chaussee; b. von Stargard nach Nördenberg, Dramburg, Tempelburg Neustettin nach Schlochau in die Berlin-Königsberger nördliche Abzweigung, die durch die Tuchler Haide läuft. 4. Von Stettin über Pasewalk, Anklam nach Stralsund; von dieser zweigt sich bei Anklam eine Straße, die nach Wolgast und dann in's Meklenburgsche läuft.

Für Westphalen wurden auf Kosten der Fabrikörter unternommen: 1. Die Straße von Hagen im Thal der Volme

nach Breckerfelde, Halser, auf Melnertshagen. 2. Von Gröme im Thal der Leine über Altena bis auf die Kunststraße, welche von Olpe über Allendorf nach Arnsberg im Bau war, und in südlich-westlicher Richtung von Olpe über Freudenberg, Wissen nach Altentkirchen bis auf die Kunststraße nach Wezlar und Mainz verlängert werden soll. 3. Von Iserlohn auf Altena, Lüdenscheidt, Halser, nach Wipperförth.

In administrativer Hinsicht sind die Kunststraßen der preussischen Monarchie in 3 Abtheilungen zu bringen, nämlich:

1. Die wirklich königlichen Staatsstraßen, welche der Staat selbst erbaut hat, und deren Administration unmittelbar durch die Staatsbehörden besorgt wird. Am Schlusse des Jahres 1827 ließe sich aus den uns darüber zugekommenen hochachtbaren sichern Quellen folgende Zusammenstellung dieser Straßen machen:

Provinz.	Regierungs-Bezirk.	Meilenzahl.
Brandenburg	Potsdam	40 $\frac{1}{2}$
	Frankfurt	33 $\frac{1}{2}$
		<hr/> 74
Ostpreußen	Königsberg	12 $\frac{1}{4}$
	Gumbinnen	1
		<hr/> 13 $\frac{1}{4}$
Westpreußen	Danzig	26 $\frac{1}{2}$
	Marienwerder	11
		<hr/> 37 $\frac{1}{2}$
Pommern	Stettin	5
	Rößlin	1 $\frac{1}{4}$
	Stralsund	—
		<hr/> 6 $\frac{1}{4}$
Schlesien	Breslau	69 $\frac{3}{4}$
	Liegnitz	82 $\frac{3}{4}$
	Oppeln	18 $\frac{1}{2}$
		<hr/> 171
		<hr/> 302

Provinz.	Regierungs-Bezirk.	Meilenzahl.
		302
Posen	Posen	—
	Bromberg	15
		<u>15</u>
Sachsen	Magdeburg	30
	Merseburg	$55\frac{3}{4}$
	Erfurt	$22\frac{1}{2}$
		<u>$108\frac{1}{4}$</u>
Westphalen	Minden	$25\frac{1}{2}$
	Münster	14
	Arnsberg	$118\frac{1}{2}$
		<u>158</u>
Rheinprovinzen	Coblenz	$41\frac{3}{4}$
	Cöln	$26\frac{1}{2}$
	Düsseldorf	85
	Aachen	$12\frac{1}{2}$
	Trier	$19\frac{1}{2}$
		<u>$185\frac{1}{4}$</u>
	zusammen	$768\frac{1}{2}$ Meile,

Unter diese Staatsstraßen gehören auch die durch Entreprise der Seehandlung gebauten Straßen; sobald eine Meile vollendet ist, übernimmt sie der Staat zur Administration.

Zu jenen $768\frac{1}{2}$ Meile kommen:

2. Die chaussirten Bezirksstraßen in den Landschaften auf dem linken Rheinufer. Auf ihnen wird kein Zoll erhoben, weil sie von den Bewohnern unterhalten werden; zur Zeit des französischen Besizes nannte man sie Departements-Straßen. Ihre Meilenzahl beläuft sich auf 109.

3. Eine dritte Art Kunststraßen, die in keiner dieser beiden Abtheilungen begriffen ist, sind die, so durch Privatunternehmen entstehen, als z. B. die, welche von Berlin nach Pankow, und diejenige, welche von Berlin nach Französisch-Buchholz (eigentlich bis zur Löffelbrücke) führt; eben so hat

sich eine Gesellschaft vereinigt, auf Actien eine Straße zu bauen, welche die Buchholzer bis Prenzlau ausdehnt (12 M.), und Prenzlau soll mit Angermünde in Verbindung kommen (5 Meilen).

Viele dieser Chaussees werfen ein bedeutendes Zollgeld ab, andere kommen kaum auf die Kosten der Erhaltung. Ueberhaupt sind die Chausseeegelder keine reine Staatsrevenuen, sondern sie werden zur Unterhaltung und zum weitem Neubau der Straßen verwendet.

Werfen wir einige Blicke auf die mehr und minder befahrenen preussischen Kunststraßen, um daraus einige Folgerungen zu machen, die sich auf den Verkehr beziehen: so läßt sich erweisen, daß die ersten Meilen von den Barrieren der Hauptstädte die befahrensten sind; ohne den mindesten Einfluß auf jenen Verkehr zu haben, beweisen sie nur den Reichthum an Luxus-Wagen, Miethkutschen und Spazierfahren der Punkte, von denen sie ausgehen. Jene Zollstätten werfen nur darum am meisten ab, weil außer den Reise-, Fracht- und Wirtschaftsfahren, die sich hier concentriren, die Zahl der passirenden Luxus- und Spazierwagen sich verdoppelt, indem alle solche Wagen auf demselben Wege sicher wieder retourniren. Unter solchen Strecken ist nach dem Zollgelde, wie nach der Wagenzahl, der Weg zwischen Berlin und Charlottenburg die allerbefahrenste. In Hinsicht der Reisewagen ist die Strecke zwischen Potsdam und Berlin die am meisten frequentirte, indem außer dem Verkehr zwischen beiden Residenzen die Uebergänge über die Havel bei Potsdam die Centralpunkte des Kommens nach Berlin aus den westlichen und nördlichen Gegenden des Staates und des ganzen Deutschland sind. In Bezug auf ganz Europa kann man auch den Süden mit einschließen, da die aus Italien kommenden Reisenden größtentheils den Weg über Dresden wählen. Mit dieser Straße ist in Hinsicht der Lebhaftigkeit keine andere zu vergleichen, da ihre Fortsetzung, außer Dresden, auch auf die ersten Stapelplätze des deutschen Handels, Frankfurt a. M., Leipzig, Magdeburg und Braunschweig,

so wie in administrativer Hinsicht in die Hauptsitze der Verwaltungsbörden der Rheinprovinzen und Westphalens führen. In Schlesien rentiren sich die Kunststraßen in den Sudeten-thälern und in der Nähe derselben, nicht bloß des einst mehr als jetzt blühenden Handels wegen, sondern der Mangel an Wasserstraßen ist es, der hier alle Production des Ackerbaues aus den ebenen Landstrichen der Aare zum Transport auf die Stapelplätze des Getreidehandels, wie aus den Kohlenschachten in die Depots und Expeditionen an der Oder überläßt. Auch ziehen die vielen zahlreich besuchten Heilquellen, und auch die mit Naturschönheiten reich geschmückten Thäler eine große Menge Reisender hierher. So ist es auch der Reg. Bez. Liegnitz, der von jeher die meisten chausfürten Wege hatte; er hat auf 251 Q. M. Terrain noch mehr als einmal so viel Kunststraßen als Potsdam, wo auf 370 Q. M. 40½ M. kommen; hier sind es die vielen Wasserstraßen, theils von der Natur, theils künstlich dazu geformt, die den Transport durch die Aare leicht entbehrlich machen, daher auch das Frachtfuhrwerk auf diesen Straßen in keinem Verhältnisse zu dem Reise-fuhrwerk steht. Die Provinz Sachsen hat auf einem Raum von 545 Q. M. schon 118 Meilen Chaussee, ein Umstand, der um so mehr in die Augen fällt, da die Elbe, welche dieser Landschaft angehört, mehrere schiffbare Nebenströme hat, wie die in neuerer Zeit mit großen Kosten gänzlich dazu geformte Saale; ihre Lage zwischen dem zusammenhängenden östlichen und dem abgesonderten westlichen Theile der Monarchie, die beträchtlichen Salzwerke, Magdeburgs reiche Kornfelder, die sehr fruchtbare Börde, und endlich die Nähe aller vier oben genannten großen deutschen Handelsplätze, erklären diesen Umstand hinlänglich. Der Reg. Bez. Arnberg ist so reich an Kunststraßen, daß er in Hinsicht ihrer Meilenzahl alle übrigen Bezirke, ja alle Provinzen außer Schlesien übertrifft; dieser Reichthum geht aus der Industrie seiner Bewohner und seiner Nachbarn im Wupperthale hervor, welche die mit Manufacturen und Fabriken aller Art erfüllten Wohnplätze in immer-

währende Verbindung mit einander brachten, und dadurch die Wege der Landschaft ebneten. Die wenigsten Kunststraßen haben dagegen die östlichsten Provinzen: Posen hat noch gar keine, Pommern ist noch sehr arm daran; doch sind, wie oben schon erwähnt wurde, bedeutende Strecken zum Neubau bestimmt. Die Bezirke Stralsund und Posen sind die einzigen in der Monarchie, wo noch keine Kunststraßen vorhanden sind. In der Nähe der See, welche Schwedisch=Pommern bis zur Vereinigung mit Preußen gänzlich vom schwedischen Staatskörper trennte, läßt sich eine Erklärung jenes Umstandes für Stralsund finden. In vielen Provinzen ist auch der Mangel an Material ein wesentliches Hinderniß des Neubaus der Kunststraßen.

Betrachten wir noch schließlich die Lage der jetzt vorhandenen Kunststraßen: so haben wir oben schon die, welche am höchsten gelegen ist, angegeben; es ist diejenige, welche über den Schmiedeberg=Landschuter Berg führt (2450 Fuß), ihr folgen die zwischen Waldenburg und Gottesberg (2230 F.) und eine, so auf dem linken Rheinufer von Trier nach Wabern führt (2122 F.); von ungefähr gleicher Höhe ist die, so über den Lieshartmannsdorfer Kapellenberg zwischen Schönau und Hirschberg führt. Die niedrigsten Kunststraßen dagegen sind die, so von Danzig nach Königsberg führen; hier sind Stellen, die kaum 40 Fuß über der Meeresfläche erhaben sind.

VI. Producten=Tableau.

I. Aus dem Thierreich.

Pferde. Die Anzahl der vorhandenen Pferde und Füllen erreichte im Jahr 1827 gegen 1,400,000, während man 1819 nur 1,332,276, im Jahr 1806 aber 1,660,000 zählte. Den größten Bestand an diesen Thieren hat die Provinz Preußen, sie besaß 1827 gegen 450,000 Pferde und