



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Preussens Gewerbeförderung und ihre großen Männer

Matschoss, Conrad

Berlin, 1921

Das Verkehrswesen.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-78277](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-78277)

neigung gegen das Schießpulver, mit Bogen und Pfeilen große Zwecke erreichen würde, eben so wenig können Phantasien über das häusliche Glück der Handspinner und die Poesie der Spinnstuben den Gang der Dinge aufhalten, oder dem Erfindungsgeiste Grenzen setzen, der den Menschen im Großen und Ganzen immer höher stellt, und selbst todtes Werkzeug zu sein aufhören läßt.

Das Verkehrswesen.

Straßenbau.

Die Entwicklung von Industrie und Gewerbe hängt in hohem Maße von dem Stand des Verkehrswesens ab. Gerade die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts ist mit der Einführung der Dampfschiffahrt, der Eisenbahnen und Lokomotiven bahnbrechend in der Verkehrsgeschichte. Es ist selbstverständlich, daß diese geschichtliche Tatsache auch in den Verhandlungen des Vereins zum Ausdruck kam. Was den Verkehr zu Lande anbelangt, so hat damals in den Jahren von 1816 bis 1829 der preußische Staat sein Kunststraßennetz von 522 auf rund 1150 Meilen erweitert. Auch das war für das sehr langgezogene, in fremdes Gebiet oft tief eingeschnittene Preußen keine große Zahl. Ein ausführlicher Aufsatz von *H o r s t m a n n*, dem der Gewerbefleißverein unter Aufwendung sehr erheblicher Geldmittel eine große farbige Karte des preußischen Staates, in der alle Kunststraßen eingetragen waren, beigelegt hatte, unterrichtet uns näher hierüber. Bei der Bedeutung des Gegenstandes schrieb Beuth zu diesem Aufsatz ein besonderes Vorwort. Einleitend hebt er hier wieder hervor, wie die Zeiten, wo man die Freiheit der Gewerbstätigkeit von Staats wegen glaubte beschränken zu müssen, verschwunden seien. Ein König von Frankreich soll früher einmal sogar ein Gesetz erlassen haben, worin er das Recht, Geld zu verdienen, zum Regal machte. Der Untertan sollte nur noch auf Grund besonderer landesherrlicher Verleihung erwerben dürfen. Demgegenüber wollte man jetzt durch einen freien Innenverkehr die Gewerbstätigkeit von allen Fesseln befreien. Man glaubte nicht mehr daran, wie es früher der Fall gewesen sein soll, daß schlechte Straßen eine Wohltat seien, weil der Feind schwer ins Land kommen könne, und weil sie den Verkehr lange im Lande hielten, was für Stellmacher und Gastwirte sehr vorteilhaft gewesen sei. Man habe jetzt erfahren, daß es für alle Nationen nützlich sei, zusammenzuarbeiten und sich gegenseitig den Verkehr zu erleichtern. Vor dem Jahr 1806 habe man nur in der nächsten Nähe Berlins einige wenige Kunststraßen gehabt und dann in Westfalen, wo sie Freiherr vom Stein baute.

Für den Wiederaufbau des niedergebrochenen Preußens hielt man mit Recht die Entwicklung des Verkehrswesens für besonders wichtig. Aufmerksam verfolgte man auch die Entwicklung des Kunststraßenbaus in England. Hier waren die von Mac Adam nach seiner Bauweise angelegten Chausseen Gegenstand großen technischen Interesses, und Beuth hat in den Verhandlungen 1827 auch hierüber eingehend Bericht erstattet.