

# Wie unsere Strassen entstanden

Autor(en): **Schlatter, S.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **194 (1915)**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-374542>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

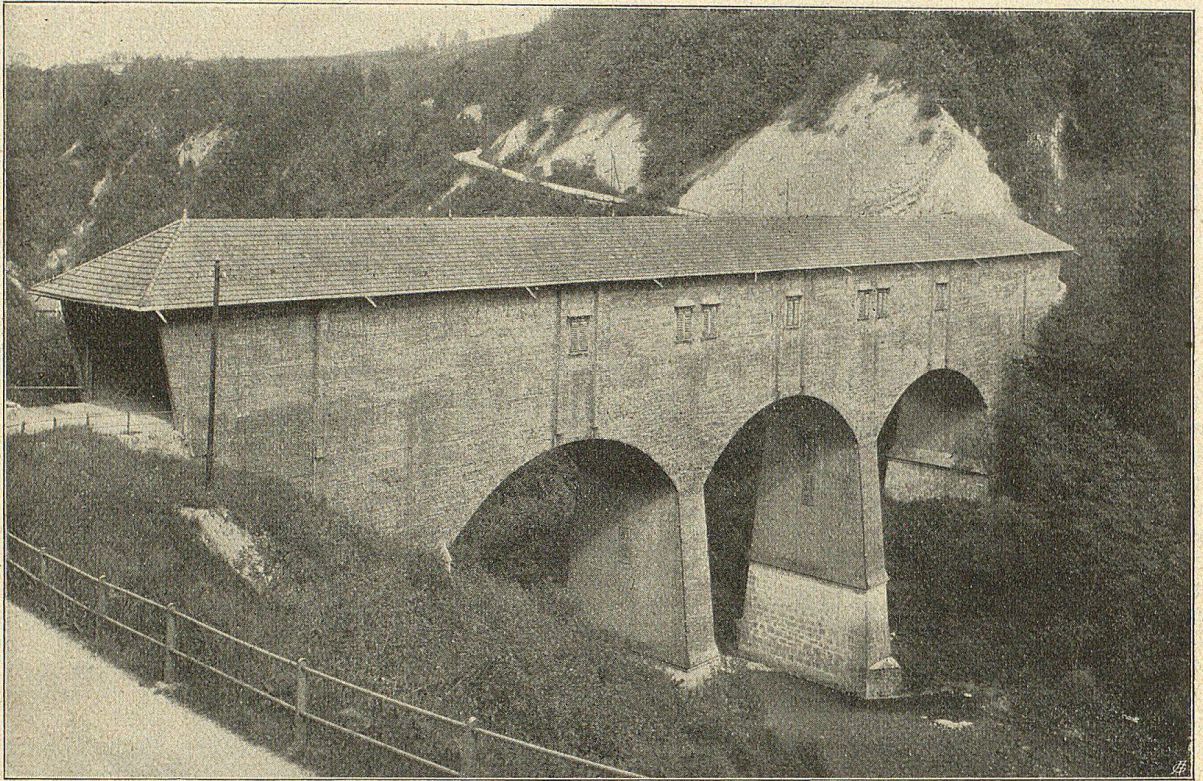
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Wie unsere Straßen entstanden.

Von Sal. Schlatter.

Der letztjährige Kalender erzählte ein wenig von alten Wegen und Stegen im Land. Diesmal möchte er berichten, wie wir zu den neuen Straßen gekommen sind. Dazu müssen wir nicht uns in viele vergangene Jahrhunderte zurückdenken, 150 Jahre nur zurück liegt der Anfang der neuen Zeit auf

fehrrsmitteln, die den Austausch der Landesprodukte zwischen den Gegenden mit verschieden geratener Ernte ermöglichen. Allerdings ging's auch jetzt noch nicht so leicht. Alter Schlendrian und alte Vorurteile wurzelten noch zu tief. Abt Beda hielt schon im Jahre 1770 eine Konferenz mit den Stiftsherren



Gundwilertobel-Brücke.

diesem Gebiete. Den Anstoß dazu gab der gute Fürst-  
abt Beda von St. Gallen, oder vielmehr die schwere  
Hungersnot der Jahre 1770 und 1771. Um seine  
Untertanen nicht einfach verhungern zu lassen, kaufte  
er in Italien Getreide zusammen. Dieses wurde  
nach Bellinzona im Tessin geliefert, wo es liegen  
zu bleiben drohte wegen Mangel an Saumpferden  
zum Transport über den Splügen. Deshalb blieb  
nichts anderes übrig, als eine Trägertolonnie von  
460 Mann hinzuschicken, welche die Kornsäcke über  
die Alpenpässe bis ins Rheintal zu tragen hatten.  
Von Korschach aus, wo jeden Monat 1000 Malter  
ankamen, wurde es dann in die verschiedenen Orte  
des Fürstenlandes verteilt. Der menschenfreundliche  
Trogener Kaufherr Landsfährndrich Johannes Zell-  
weger-Hirzel linderte in ähnlicher Weise die größte  
Not im Appenzellerlande. Diese schwere Zeit öffnete  
wenigstens den Einsichtigen die Augen für die ver-  
hängnisvollen Folgen des Mangels an guten Ver-

und Beamten seiner Regierung ab, in der er diesen  
die Notwendigkeit einer Straße von Korschach über  
St. Gallen bis Wil klar zu machen suchte. Da wurde  
noch gesagt, die Schweiz sei mit schlechten Wegen  
zu Kriegszeiten sicherer und besser geschützt. Auf  
einer guten Straße werde mehr geflücht und auf  
die Pferde losgeschlagen, als auf einer überhaupt  
nicht brauchbaren, weil man mehr aufladen und  
schneller fahren wolle. Zudem verleite man damit  
die Leute nur zu größerem Aufwand, es sei durch-  
aus nicht nötig, daß die Bauern anfangen in der  
Kutsche zu fahren. Auch habe die Regierung nicht  
die Pflicht, den Untertanen eine gute Straße zu  
machen; wer sie braucht, solle sie auch zahlen! Es  
war ja bis dahin allgemein Sitte, daß die an-  
stoßenden Grundbesitzer auch die Landstraßen zu  
unterhalten hatten, wie jetzt noch ihre eigenen  
Privatwege, höchstens daß solche, die die Straße  
besonders stark brauchten, daran Beiträge zu leisten

hatten. So mußte z. B. die Stadt St. Gallen jedesmal im Herbst, vor Beginn der Weinfuhren aus dem Rheintal die Straße von Korschach her ein wenig verbessern helfen.

Nach vielen Schwierigkeiten, die ihm von allen Seiten gemacht wurden, setzte der Abt doch den Bau dieser wichtigen Hauptstraße durch. Im Jahr 1774 wurde die Arbeit bei Korschach begonnen und bis 1778 vollendet. Das Landvolk strömte von weither zusammen, um das denkwürdige Ereignis anzustauen, als der Landesherr zum erstenmale die ganze Straße von Korschach bis Wil im sechsspännigen Kutschwagen besuhr. Bisher hatte er immer zu Pferde oder in der zwischen zwei Tragtieren an langen Stangen hängenden Sänfte, der sogenannten Vitere, reisen müssen.

Am raschesten folgten dem gegebenen Beispiele die Rheintaler. Der starke Durchfuhrverkehr von und nach Graubünden und Italien hatte dort seit langem das Verständniß dafür geweckt. Schon im Jahr 1777 folgten die dortigen Gemeinden der Aufforderung des Abtes zur Erstellung einer neuen Landstraße. So waren an beiden Grenzen des Appenzellerlandes neue, bessere Straßen vorhanden, auf denen die notwendigen Lebensbedürfnisse herangeführt werden konnten, und die Appenzeller waren auch sofort bereit, sie sich zu nütze zu machen. Aber nach den Anschauungen der damaligen Zeit mußten diejenigen, die eine Straße benutzten, auch an ihren Unterhalt beitragen, und zwar durch Bezahlung eines Weggeldes, das von jedem Gefährt erhoben wurde. Das wollten sich nun die freien Bergleute nicht gefallen lassen und sie protestierten dagegen sogar vor der eidgenössischen Tagsatzung. Nach langen, hartnäckigen Verhandlungen kam's zu einem Vergleich: Wenn man ihnen auch noch Straßen nach Speicher und Herisau baue, dann wollen sie das Weggeld zahlen. So wurden denn im Jahr 1783 gleich drei Straßen miteinander gebaut, eine nach Speicher und zwei nach Herisau, von Gohau und von Krüzern aus. Wir dürfen uns dabei aber noch nicht etwa Landstraßen nach unsern heutigen Begriffen vorstellen. Auch die Korschacherstraße ging noch über alle Hügel und in alle Löcher hinein, z. B. bei Krüzern noch ganz hinunter in die Tiefe der Sitterschlucht. Die Speicherstraße führte durchs Hagenbüch bei St. Fiden steil hinauf durch den Muschelbergwald, über Hub, unter der Kurzegg durch zum schwarzen Bären und zur Landscheid. Dort mündete sie in die alte Straße, welche bereits vorher und auch später in mehreren Etappen verbessert worden war. Diejenige nach Herisau zweigte bei Krüzern von der großen Landstraße ab und führte über den Hof Bruggen nach dem Schlößlein Sturzenegg, jetzt noch bis zum westlichen Ende des Gübserweihers im Gebrauch. Es waren noch sehr bescheidene, schmale, furchtbar steile Straßen, heute nur noch etwa Waldstraßen vergleichbar, aber doch endlich Wege, die mit Wagen befahren werden konnten und eine bessere Zufuhr ermöglichten. Das Toggenburg hatte sich einem Versuche des Abtes Leodegar, die anstoßenden Gemeinden zum Bau

einer Straße über den Hummelwald zu veranlassen, noch im Anfang des Jahrhunderts so kräftig widersetzt, daß schließlich der Krieg des Jahres 1712 daraus entstand. Damals witterte man noch überall Religionsgefahr. Auch jetzt noch mußte die Anregung von außen kommen. Die Reichsstadt Neberlingen am Bodensee machte im Jahr 1784 die Kantone Schwyz und Glarus auf den Vorteil aufmerksam, den diese von einer direkten Verbindung gegen Korschach hin für die bequeme Zufuhr des schwäbischen Getreides hätten. Diese bauten nun eine Straße durch das Aznacher- und Gasterland, ihr Untertanengebiet, und baten um Weiterführung über den Hummelwald nach Lichtensteig. Das half endlich. Im Jahr 1786 erklärten sich alle Gemeinden, durch welche die Straße bis nach Wil führen sollte, zum Bau bereit. Nun entstand ein eigentlicher Wett-eifer. Neberall im Toggenburg ging das Straßenbau los. Alle Täler widerhallten von den Sprengschüssen, allerorts wurde gegraben und aufgeschüttet. Von Lichtensteig und Wattwil nach Wildhaus hinauf, von Gonzenbach im untern Toggenburg durch die Tiefe des Nabaches über Flawil nach Oberglatt, von Schwarzenbach nach Flawil, über die Wasserfluh nach Peterzell, überall wurden in den folgenden Jahren fahrbare Straßen erstellt. Um die Kosten aufzubringen, wurde mit manchem alten Schlandrian gebrochen. Im Rheintal wurden die riesigen Rietflächen, das Bauriet und das Henriet, im Toggenburg die weiten Alpgebiete zu besserer Bewirtschaftung unter die Gemeinden verteilt, nachdem sie bisher einfach der allgemeinen Benutzung durch die ganze betreffende Talchaft offen gestanden waren. Es war so etwas wie der Anfang einer neuen Zeit.

Diese kam bald genug, wenn auch nicht mit bescheidenem Anklopfen. Kanonendonner und das Rasseln der Armeetrains verkündet sie. Die neuen Straßen dienten vom Jahre 1799 an den Truppen der verschiedenen, sich in der Schweiz bekämpfenden Staaten. Franzosen, Oesterreicher, Russen, und dazwischen die Soldaten der neuen helvetischen Republik wogten auf ihnen hin und her. Die alten Verhältnisse stürzten und neue brachen sich langsam und unter schweren Kämpfen Bahn. Vieles wurde mit Eifer begonnen und konnte nicht durchgeführt werden, weil überall die nötige Ruhe und im ausgefaugten Lande auch die nötigen Mittel fehlten. Trotzdem war die Zeit dem Straßenbau nicht ungünstig. Der appenzellische Große Rat setzte im Jahr 1804 eine spezielle Straßenkommission ein. Vielleicht schon vorher war eine Straße erstellt worden von St. Gallen nach Teufen, Bühler und Gais. Diese führte über die Platten, am Nestweier vorbei, durchs Watt hinunter und über Gfalden hinauf, über das Eggli zum Dorfe Teufen, von da über den Sammelbühl, die Goldibrugg und das Schlatterslehn zum Kropfholz in Bühler. Von dort führte sie noch ziemlich über die Höhe nach Gais und über den Stoß steil hinunter nach Mstätten. 1804 wurde eine Verbesserung zwischen Teufen und Bühler vorgenommen. Hinter Bühler

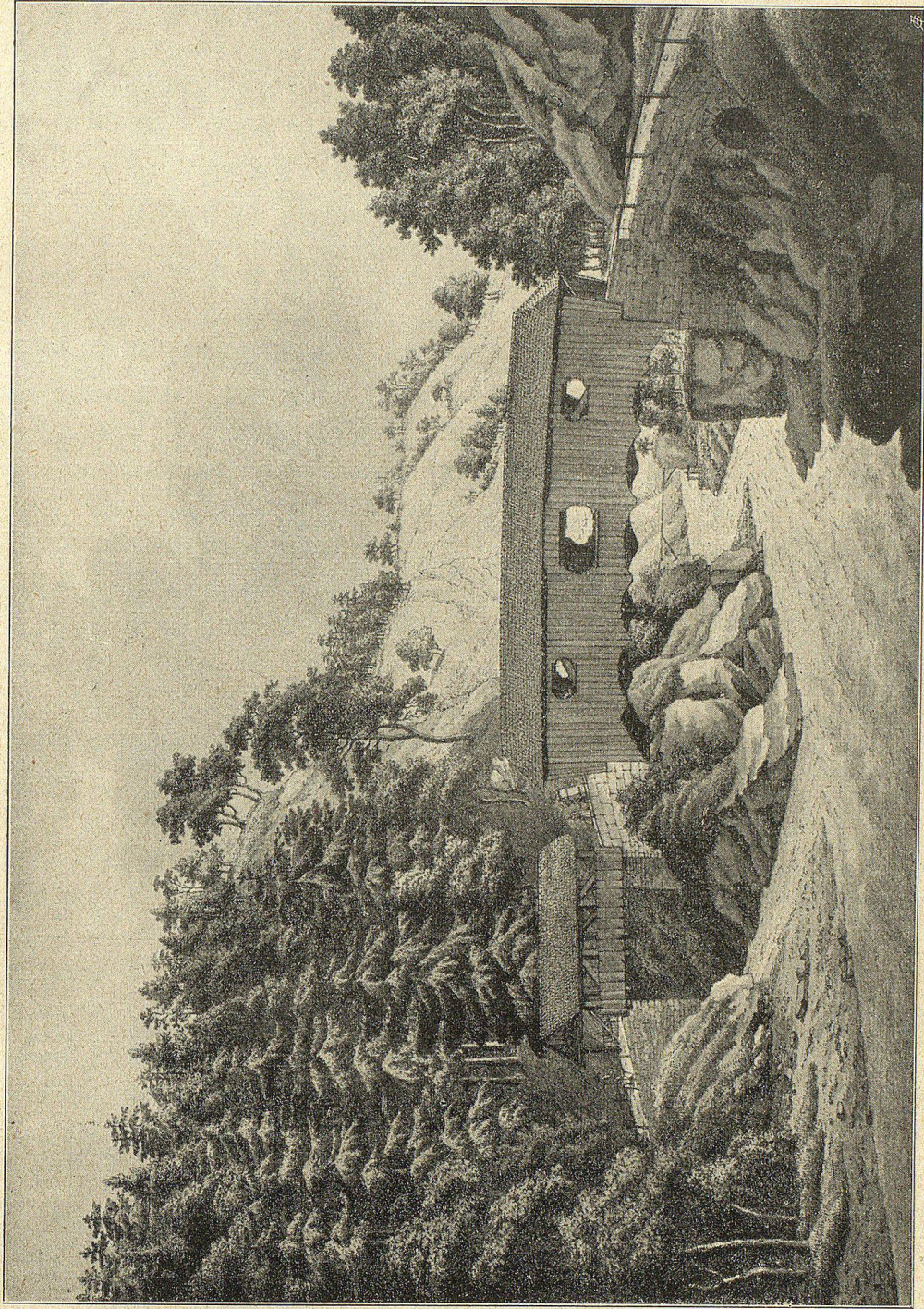
wurde sie an den Rotbach hinunter verlegt. Schließlich brachte das Jahr 1816 eine weitere Erleichterung, indem der steile Aufstieg nach Ostalden umgangen wurde durch die Anlage des Straßenstücks über Lustmühle.

Den Beschluß zur Erstellung einer Mittellandstraße brachte das Jahr 1805. Begonnen wurde sie 1807 in Teufen, von wo sie über Lortanne und den Scheibenbühl, dem Goldi- und dem Schwendibach entlang, von der letzten Mühle auf Teufenergebiet bergauf zur Buchschwendi, nach Almenweg und Reutenen führte. Zwischen Speicher und Trogen diente die vorhandene Strecke. In Trogen war man längere Zeit nicht einig über die Führung des Straßenstückes nach Wald. Zwar wurde schon im Herbst 1807 im Trogenertobel eine gedeckte Brücke erbaut mit sehr hohen Mauerpfeilern, die aber nur ganz kurze Zeit diente. 1808 wurde beschlossen, das Tracé vom Hinterdorf über den Schopfacker an den Bruderbach hinunter, von da mit einem Kehr zur Bleiche, bei der Mühle über die Goldach und von da hinauf über Sandegg und Oberstall bis zur Grenze von Wald zu führen. Die Gemeinde Wald nahm sie dort ab und leitete sie vor der Schmiede im Grunholz durch, zum Töbelibach hinunter und steil hinauf zum Dorf. Von dort ging's weiter von der Ebne hinaus bis zum Weiler Nafen, hinauf und wieder hinunter zu den Häusern im Vogelherd, zum Eselsbächlein, nach Unterrechstein, Brunnen, den steilen Abhang zum Werd hinunter und zum Dorf Heiden, und schließlich über Stapfen, Stöckli, Untern, Engi und Kofgalgen nach Thal. Im Jahr 1811 baute Meister Langenegger die gewölbte steinerne Brücke über die Goldach bei der Bleiche.

An andern Orten wurden die alten Saumwege in Fahrsträßchen umgewandelt, in den Gemeinden Gais, Bühler und Trogen im Jahr 1806, von Herisau nach Degersheim 1808. Ein bedeutungsvolles Stück neuer Straße war auch das im Jahr 1805 in Angriff genommene von Haggen über Zweibrücken nach Stein, Sonder und Hundwil. War man doch bis dahin nur über die beiden Leiterwege beim Haggen und im Hundwilertobel in jene Gegenden gekommen. Im Jahr 1805 noch sahen die Leute von Stein zum erstenmale einen Wagen durch ihr Dorf fahren. Was brachten doch die letzten hundert Jahre für Fortschritte!

Weniger lebhaft ging's in dieser Zeit im Kanton St. Gallen. Die notwendigsten Straßenzüge waren ja vorher schon entstanden, und die Neueinrichtung der ganzen Regierung in einem Gebiete, das aus so verschiedenen Bruchstücken zusammengesetzt war, brachte an sich Arbeit genug. Immerhin nahm der neue Staat gleich eine wichtige Verbesserung vor. Im Jahr 1807 wurde der Bau der Kräzerenbrücke bei Stocken über das Sittertobel beschlossen, durch welche der steile Abstieg zum alten Holzbrücklein in der Tiefe aufgehoben wurde. Der Gallustag des Jahres 1811 gestaltete sich zu einem großen Volksfest durch die feierliche Einweihung des neuen, großartigen Werkes. Die Regierung fuhr in vier-

spännigen Kutschen mit großem Pomp mit Ehrengästen aus den Nachbarantonen, als Erste hinüber. Großes Gelächter gab's dann am nächsten Morgen, als eine Inschrift an der Brücke prangte: „Nun Bürger, kammst du's ruhig wagen, sie hat des Landes schwerste Last getragen.“ — Im Anschluß daran wurde im Jahr 1812 auch die Straße von dort bis zur Stadt neu angelegt, statt wie bisher schräg über das Kugelmoos zum Multertort jetzt nach dem Scheibenertort, dem Unionsplazze hin. Jetzt kam eine Zeit der Ruhe im Straßenbau. Die schweren Jahre von 1813 bis zum Ende der Hungersnot von 1816—1817 waren solchen Werken nicht günstig. Der immer steigende neuzeitliche Verkehr zeigte aber täglich mehr, wie wenig ihm die Wege gewachsen seien, die man in der beschriebenen Zeit noch mit bescheidensten Mitteln und ohne rechte Kenntnisse und Erfahrungen hergestellt hatte. Es bildete sich auch erst nach und nach der Stand der Ingenieure heran, welche die nötige technische Bildung für die richtige Durchführung von Straßen, besonders in unserm schwierigen Gebirgslande besaßen. In den 20er und 30er Jahren des 19. Jahrhunderts begann die Zeit, in der eigentlich erst kunstgerechte Landstraßen im heutigen Sinne entstanden. Die Ehre, den Anfang gemacht zu haben, gebührt den Herisauern. Der Erbauer des Heinrichsbades, Heinrich Steiger, wünschte eine direkte Verbindung mit St. Gallen und ließ einen Plan ausarbeiten. Damit weckte er andere gemeinnützige Männer zu gemeinsamem Vorgehen. Die Gemeinde trat den Boden an der Nordhalde ab, die Regierung erklärte sich bereit, die fertige Straße zu übernehmen und zu unterhalten. Nun bauten im Jahr 1827 einige Herisauer Bürger aus eigenen Mitteln die Straße von Winkeln durch den Mauchler an der Ziegelhütte vorbei in den Flecken, und Herr Steiger ganz auf seine Kosten die Abzweigung nach dem Heinrichsbad. Die Regierung brauchte nur das Zoll- und Weggeldhaus an die Gabelung zu stellen und das Weggeld einzuziehen. Bald ging's in gleicher Weise an die Verbesserung der schauerlich schlechten Straße nach Waldstatt. Im Juli 1835 wurde der vollständige Neubau des Stückes vom Löwen bis Wilen begonnen und im Laufe eines Jahres vollendet. Auch dieses Werk wurde ganz von Privaten, im Ganzen 36 Herisauern, aus eigenen Mitteln bezahlt. Bei diesen Arbeiten erschienen in unserer Gegend zum erstenmal italienische Arbeiter, ohne die wir uns heute irgend eine größere Baute gar nicht mehr denken können. Das und die Korrektur der Schmidgasse waren aber nur Anfänge eines größeren Werkes, der Durchführung einer ganz neuen Straße nach Lichtensteig. Auch hier ging's wieder ächt appenzellisch altmodisch demokratisch zu. Der erste Schritt war die Anfrage an die Regierung, ob sie eine solche, ihr fix und fertig überlieferte Straße zu väterlichen Händen nehme. Dann wurde die ganze schöne Linie von Wilen über Waldstatt und Schönengrund bis an die Grenze bei Peterzell fast von den gleichen Herren auf ihre eigenen Kosten durchgeführt, in



Alte Brücke über die Sitter bei Zweibruggen.  
Nach einem kolorierten Stich von Thomann, im Besitze der Kantonsbibliothek.

den Jahren 1838 bis 1842. Das Land erhielt so einen durchgehenden Verkehrs zug von Winkeln bis Peterzell, ohne daß Staat und Gemeinden einen Kreuzer daran zu steuern hatten. Um das Werk noch ganz zu vollenden, ließen die wackeren Herisauer im Jahr 1840 auch noch die Verbindung Herisau-Gosau bauen. Den hohen, sehr schwierigen Damm vom Spittel bis an die Stelz übernahm Herr alt Landesfädelmeister Johann Ulrich Schieß zum Pfauen ganz einfach auf seine alleinige Rechnung. Die heutige Demokratie rechnet allerdings anders, da soll der Staat alles, der Einzelne möglichst nichts tun. — Unterdessen waren die übrigen Landesteile nicht müßig geblieben. Die Regierung von St. Gallen hatte in dem österreichischen Ingenieur Alois Negrelli eine außerordentlich tüchtige Kraft gefunden, die sie zuerst nur als Experten von Bregenz her, dann aber im Jahre 1831 als ersten Kantonsingenieur in feste Stellung berief. Fast überall im Kanton herum brachte er nun mit unermüdlicher Arbeitskraft neue Projekte, steckte aus, baute, korrigierte eine Straße nach der andern. Daneben fand er noch Zeit, auch den Nachbarn zu dienen. Wieder waren es die Appenzeller, die mit raschem Zugriff die gute Gelegenheit benutzten. Im Jahr 1833 schon wandte sich die dafür eingesetzte Kommission an ihn um die Planierung einer ganz neuen Straße von St. Gallen über Speicher, Trogen und den Ruppen nach Altstätten. Schon im März 1834 legte er den Gemeinden Plan und Kostenberechnung vor und im November 1836 konnte er den Behörden die fertige Straße bis Trogen übergeben. Das Stück über den Ruppen wurde im Sommer 1838 fertig. Am schwierigsten war die kleine Strecke auf st. gallischem Gebiet, hauptsächlich oberhalb des Steingrübli gab's große Rutschungen. Am 1. Mai 1842 endlich konnte zum erstenmale ein großer Postwagen die ganze Strecke befahren: die erste direkte Fahrverbindung St. Gallen-Trogen-Altstätten-Feldkirch! Der Ruppen war bis dahin unfahrbar und im Winter oft wochenlang überhaupt unpassierbar gewesen. Schon anno 1836 hatte Negrelli seine st. gallische Stellung mit einer gleichartigen in Zürich vertauscht, in der er hauptsächlich die neu auftauchende Eisenbahnfrage zu studieren hatte.

Gleichzeitig kam auch die Straße St. Gallen-Teufen-Gais an die Reihe. Im Jahre 1835 wurde sie von der Stadt ausgehend, statt wie bisher durch die Wassergasse, in der jetzigen Richtung über Hofstetten, am Riethäusli vorbei durchs Watt neu erstellt und an das anno 1816 entstandene Stück über Lustmühle angeschlossen. Die Brücke im Watt an der Kantonsgrenze stürzte ein, kaum ganz fertig erstellt, der st. gallische Baumeister aber nahm großmütig den Schaden ganz auf sich. Von 1837 bis 1839 wurde auch noch das letzte Stück vom Stoßwald bis ins Dorf Teufen ganz neu gemacht, hatte doch die noch nicht einmal alte Straße auf dieser kurzen Strecke sieben Buckel mit 10—15% Steigung.

Speicherchwendi hätte gerne die Führung der Speicherstraße durch ihr Gebiet gesehen und machte

sich dran, in den Jahren 1838 und 1839 seine eigene Verbindung mit Speicher und Tablat herzustellen. An diese schloß Rehetobel an 1845. Schwellbrunn begann 1843 die Korrektur seiner Straße nach Herisau mit Umgehung des steilen Landenberges über Nedelswil bis zur Aldersmühle. Auch Eggersriet-Grub-Heiden kam in diesen Jahren zu besserer Verbindung von der alten Martinsbrücke herauf. Der alte „Fahrweg“ hatte Steigungen bis zu 30%! Nicht überall ging's so leicht für die Gemeinden und den Staat wie um Herisau, aber überall trat doch private Opferwilligkeit kräftig ein. In Trogen waren es die Herren Zellweger, in Teufen besonders Dr. Roth, die tief in den Beutel griffen, an andern Orten wurden Sammlungen von Haus zu Haus unternommen. Es war ein großes Einstehen aller Kräfte für das Wohl der Gesamtheit. Im Kanton St. Gallen entstanden unterdessen nicht minder bedeutende Anlagen, Korrekturen, die man eben so gut Neuschöpfungen nennen konnte. Für die Verbindung Rorschach-St. Gallen tauchte schon im Jahr 1836 die Frage auf, ob nicht besser eine Eisenbahn erstellt werden sollte. Sie wurde aber damals noch von den bedeutendsten Fachleuten als Unmöglichkeit erklärt. 1838 beschloß der Große Rat die Durchführung der jetzigen Linie über die Waid. Der große Damm bei Remishub machte Schwierigkeiten, die uns lebhaft an ähnliche Erfahrungen beim Bau der Bodensee-Toggenburgbahn erinnern, so daß sie erst 1842 ganz fertig wurde. Gleichzeitig wurde auch die Wasserfluhstraße Lichtensteig-Peterzell fertig.

Wir können nicht weiter alle Straßenbauten verfolgen, die bis zur Vollendung des jetzigen, alle abgelegensten Winkel versorgenden Netzes noch notwendig waren. Wir wollten nur zeigen, wo die Hauptzüge entstanden, wie viel Arbeit und gemeinsames, tüchtiges Handeln dazu nötig war. Noch wurde nach der Fertigstellung überall Weggeld von jedem Fuhrwerk und Reiter bezogen, das den Unterhalt decken sollte. Dasjenige an der Krüzernbrücke bei Stocken z. B. trug im Jahre 1843 9390<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Gulden, an der Rorschacherstraße in Tablat 5129 Gulden ein, im ganzen Kanton St. Gallen 39627 Gulden. Da kann man sich denken, wie vergnügt die Fuhrleute und Reisenden allerorts die neue Bundesverfassung vom Jahre 1848 begrüßten, die endlich den Grundsatz aufstellte: Ein freier Weg durchs ganze Land!

Wenn heute jener Klosterherr von St. Gallen, der gegen das schnelle Tempo und das Kutschenfahren der Bauern war, den Verkehr auf unsern Straßen sehen könnte, das Auto rattern und das Belo klingeln, die Straßenbahn surren und den schweren Motorlastwagen rumpeln hören würde, was würde er wohl dazu sagen? Wenn er aber gar noch die Klagen über den schlechten Zustand dieser Straßen vernehmen müßte, dann würde er vielleicht sagen: Recht habe ich doch gehabt, als ich davor warnte, die Leute zu gar zu großen Ansprüchen zu verleiten!