

Strom des Fremdenverkehrs ergoß sich, besonders zur Heideblütenzeit, in unseren Kreis.

Die Entdeckung der Landschaft führte von einem anderen Ausgangspunkt her zur wirtschaftlichen Belebung. Der Fremdenverkehr in unserem Lebensraum ist zu einem Wirtschaftsfaktor geworden, der von zukünftiger Bedeutung ist.

Die Binnenheide als Durchgangsgebiet des Verkehrs

Auch in geschichtlicher Zeit blieb die Hohe Heide ihrer geographischen Lage wegen ein bevorzugtes Durchgangsgebiet des Verkehrs.

Im späten Mittelalter führte ein belebter Verkehrsweg von Lübeck über Lüneburg durch die Binnenheide nach Köln und weiter in die flandrischen Städte der Hanse. Über diesen Weg wurden so viel Frachten und Kaufherrenschätze gekarrt, daß er die Raubritter mit ihrem Unwesen anzog. Auf der Soltauer Heide und in der Raubkammer, die in jener Zeit ihren unheimlichen Namen bekam, lauerten sie den „Fettwänsten“ auf, wie sie die Kaufleute benannten. Der Ritter von Zahrenhusen, dessen Geschlecht vom „Junkerhof“ in Zahren(hu)sen stammt, war der berühmteste unter den Wegelagerern. Der hansische Frachtweg warf so viel Zoll ab, daß der Herzog für die Soltauer Zollstelle rund 7000 Mark vom Rat der Stadt Lüneburg geboten bekam, eine für damalige Verhältnisse recht ansehnliche Summe. 1379 zog Herzog Albrecht mit einem Ritterheer über Soltau und Schneeverdingen, um „deren Hohenburger Edelleuhten“, die das Soltauer Handwerker-Dorf ausgeplündert hatten, zur Rechenschaft zu ziehen.

Allein durch das Kirchspiel Munster führten im 16. Jahrhundert drei verschiedene Verkehrswege. Zwei davon verliefen südwärts nach Celle und Winsen a. d. Aller, während der dritte Ost-West-Richtung hatte. Nach dem 30jährigen Kriege benutzten die Wagenkolonnen der Celler Herzöge die Poststraße über Wietzendorf, Töpingen und Hützel, um nach Harburg zu gelangen. Auf einer zweiten Poststraße, die Hamburg mit dem Rheinland verband, bewegte sich der Personen- und Warenverkehr durch das Sticht und berührte Lünzen und Rutenmühlen.

Im Jahre 1810 ließ Napoleon, der nicht nur ein unerbittlicher Eroberer, sondern auch ein großer Straßenbaumeister von europäischer Bedeutung war, eine seiner Heerstraßen von Hannover über Bergen und Soltau nach Hamburg legen. Es war die erste Kunststraße im norddeutschen Raume überhaupt. Noch heute heißt sie im Volksmunde die Napoleon-Landstraße.

In unserer Zeit weist die Landkarte der Binnenheide ein engmaschiges Netz von Verkehrslinien aus. In Soltau hat es seinen Mittelpunkt, und von hier aus verbreitet es sich wie das konzentrische Netz einer Spinne. Sieben Schienenstränge greifen von der Kreisstadt aus in die Weite und machen jeden Ort in nah und fern erreichbar.

Selbst in der Mitte des 20. Jahrhunderts haben Verkehrsausdehnung und Verkehrsumfang keinesfalls ihren Höhepunkt erreicht. Da die technische Entwicklung fortlaufend im Werden, im Fließen begriffen ist, wird sie so lange zu ihrer Vollendung unterwegs sein, wie es überhaupt eine allgemeine Entwicklung geben wird. Zweifelsohne aber befindet sich der Strom des Verkehrs gegenwärtig in einer Höhenlage, in einem konjunkturellen Aufstieg.

Da der Verkehrsdruck in den Hauptaderbahnen naturgemäß stärker ist als in den Verästelungen der vielen kleinen Nebenlinien, haben die Stellen des Raumpörpers, durch die solche Hauptschlagadern des Verkehrs führen, die größte wirtschaftliche Belebung empfangen.

Im Herzpunkt des nordwestdeutschen Straßenverkehrs-Raumes liegt Soltau. Jeder Betrachter, der sich nur fünf Minuten an den Rand der Bundesstraße 3 stellt, wird feststellen, daß Soltau seinen vollen Anteil am Straßen-Durch-