

zeiten dienten und mit geringster Mannschaft zu verteidigen waren¹²⁾). Diese Schlösser waren bezüglich ihrer Eigenart, die möglichste natürliche Sturmsfreiheit verlangte, in etwa eine Entsprechung zu den vorgeschichtlichen Volksburgen und hatten wie diese wiederum sehr oft kein unmittelbares Verhältnis zu den alten Natur-, d. h. den Höhenwegen. Immerhin kann man in etwas mehr Fällen, die nun auf ein bleibendes Gewicht von Handel und Verkehr weisen, einen engeren Zusammenhang feststellen, da kleinere, auch an unbedeutendere Taleinschnitte angelehnte Kuppen bzw. unweit der Furtstellen genügend breite Niederungen weit eher aufzutreiben waren als umfangreiche sturmsfreie Berge. Andererseits aber läßt sich an Hand der Übersichtskarte gleichfalls klar nachweisen, daß die frühen Turmburgen doch zum größten Teil allerorts im Lande zerstreut waren, teils nahe an den ursprünglichen Gerichtsvororten, teils in einem bestimmten Verhältnis zu den festen karolingischen Höfen, z. B. als Sitz des zuständigen Vogtes oder Grafen¹³⁾; nur hier und da erscheinen sie auch unabhängig von beiden und sind in solchen Fällen, wo sie nicht als Amtsburgen (wie z. B. der Hohensolms'er Königsberg) aufzufassen sind, vielleicht altfreiem landgesessenem Adel zuzuweisen.

Erst recht die seit der ausgehenden Ottonenzeit allmählich sich mehrenden mittelalterlichen Residenzburgen und Zwingfesten, die — angeregt vermutlich durch die neuerliche enge Verknüpfung mit Italien und damit dem Orient — auf möglichst unzugänglichen hohen und verhältnismäßig umfangreichen Bergen angelegt wurden, sind naturgemäß noch stärker als die kleinen Fluchttürme an die entsprechende Bodengestaltung gebunden; offensichtlich mußten sie darauf mehr Rücksicht nehmen als auf den etwa zu beherrschenden oder zu schützenden Fernweg oder Landstrich. Daselbe Bild findet sich dann ebenso bei den vielen Städten und Städtchen, wie sie Ende des hohen und im späten Mittelalter hervordurften, als Amtsvororte meist kleiner und kleinster Territorien und schon daher fast durchweg ohne große Zielfestung gegründet. Genügte für ihre ursprüngliche Vermittlerstellung zwischen der zugehörigen Kleinlandschaft und der oft sehr weit entfernt vorüberziehenden Reichsstraße zunächst „Stichanäle“, um dem Fernhandel Zugang zu den Jahrmärkten und andererseits den eigenen Handelsleuten eine Verbindung mit der Ferne zu ermöglichen, so wirkte sich jedoch recht bald die Unruhe, wie sie der Umbruch auf politischem und wirtschaftlichem Gebiet in der Zeitspanne des Spätmittelalters mit sich brachte, bei einem großen Teil von ihnen sehr zu Gunsten überhaupt größeren Durchgangsverkehrs aus¹⁴⁾.

Auf die Amts- und Botenstraßen, die sich inzwischen auf Ortsverbindungen in ziemlich sturer Zielrichtung (immer wieder quer über Berg und Tal oder gar innerhalb von Niederungen entlang) ausgebildet hatten, zog sich nun ein Großteil des Fernverkehrs; dabei ist jedoch von einem ausgesprochenen Straßenzwang durch die Landesherrn, für die z. B. die Einnahmen der Zollorte auf diese Weise viel sicherer eingingen, nur an wenigen, für das Ringen um die Macht in Hessen besonders ausschlaggebenden Stellen etwas zu bemerken, so bei Amöneburg-Rirschain, Neustadt, Frisklar und in geringem Maße auch

südlich Marburgs, während das 1265 in landgräflichen Besitz übergegangene Gießen größeren Vorteil einfach aus dem seit etwa 1350 einsetzenden Verfall Wehlars zog, da es obendrein an dem kürzeren Zweig der großen Nordstraße lag¹⁵⁾. Die einsam auf den Höhenwegen dahinziehenden Handelszüge waren offenbar zu sehr den Räubereien des entarteten Fehdewesens ausgesetzt, während die geländemäßig zwar ungünstig verlaufenden Ortsverbindungen oder auch die alten siedlungsnahen Richtwege immer wieder menschliche Niederlassungen mit entsprechenden Wehrbauten berührten und damit erhöhte Sicherheit boten; da sich als natürliche Folge des wachsenden Durchgangsverkehrs aber auch die Unsicherheit insbesondere der nun in das Fernstraßennetz eingegliederten Dörfer noch steigerte, ist erst richtig verständlich, daß hier ländliche Schutzwerke, zumal befestigte Herrenhöfe und Kirchen besonders zahlreich sind. Andererseits aber erweist eine Hochflut gerade von Gipfelburgen das Ringen um Hessens Durchgangsstraßen, das hier den Kampf um die Landeshoheit kennzeichnet¹⁶⁾. Immerhin waren die jüngeren Landstraßen durch ihren ungünstigen Verlauf, der in oder durch soviel mehr Talgründe führte und durch Feld und Wiese eingengt war, bei gleichermaßen mangelhaftem Kunstbau derart schwierig insbesondere bei Regenwetter und manchen Ortsdurchfahrten zu benutzen¹⁷⁾, daß in den ruhigeren Zeiten, wie sie gerade auch in Hessen seit dem 16. Jahrhundert eintraten, ein gut Teil der alten Höhenwege wieder stärkstens vom Fernverkehr aufgesucht wurde.

So hielten sich wesentliche Teile von ihnen dann in ihrer neuerlichen Bedeutung bis zum Bau der großen Chausseen zu Ende des 18. Jahrhunderts, wurden in einigen Ausnahmefällen sogar noch als solche selbst hergerichtet, doch nur auf kurze Strecken hin und mit näherer Beziehung zu benachbarten Ortschaften. Dieses verstärkte Hineinbeziehen möglichst vieler Dörfer auch an Stellen, wo der Ortskern bis dahin vom Fernverkehr selbst der jüngeren Straßen gemieden war, ist ein besonderes Kennzeichen gerade des ersten Jahrhunderts modernen deutschen Straßenbaues. Einmal wollte man damit natürlich möglichst viele Niederlassungen an den Segnungen größeren Durchgangsverkehrs teilnehmen lassen, zumal auch für die Einzelstaaten selbst durch ein etwaiges Aufblühen des örtlichen Gewerbes erhöhte Einnahmen zu erwarten waren; zum anderen aber sparte man erhebliche Wegebaukosten und erhielt zugleich eine Reihe von guten Ortsverbindungen. Wie sehr sich diese zwar gut gemeinte, aber schon damals von verständigen Leuten angegriffene künstliche Verknüpfung des Fernverkehrs mit kleinen behördlichen und örtlichen Belangen zum Schaden der noch 50 Jahre später geradezu riesenhaft ansteigenden Landstraßenbenutzung auswirkte, kann noch heute jeder Autofahrer, doch auch jeder Fußgänger erleben, der die Reichsstraße von Frankfurt durch die Wetterau nach Wubach benutzt. Diese wichtige Ader, die hier ursprünglich nur einige wenige Ortschaften berührte, wurde seit dem Chausseebau an vielen Stellen vom vorher durchweg geraden Lauf der Römerstraße abgelenkt¹⁷⁾; erst im Dritten Reich ist der Verkehr durch die unmittelbar am Fuß des Hochtaunus verlaufende Autobahn von diesem Mißstand befreit worden.