

11) Es handelt sich hierbei um den ersten kölnischen Städtebau östlich des Winterberger Hochlandes in der später noch stärker hervortretenden Stofrichtung auf die große oberhessische Süd-Nordstraße, d. h. in Korveyer und Paderborner Hoheitsgebiet; bemerkenswert ist gerade in diesem Fall, daß man an den seit alters sonderberechtigten So-Mittelpunkt abseits der Heerstraße anschließt, mit dessen unweit vom damals wohl schon wüsten „Ring“ gelegenen Oberhof schon vorher die Marktgerechtigkeit verbunden war.

12) Das Schema solch winziger, nur zum geringen Teil später ausgebauter Burganlagen bleibt aber durch das ganze Mittelalter lebendig bis hin zu den mit einer Ringmauer umgebenen Warttürmen des 14./15. Jahrhunderts; so mag auch ein kleiner Teil der als frühmittelalterlich eingetragenen Burgen in Wahrheit etwas später sein, wie andererseits die größere nachmittelalterliche Wohnburg offenbar schon um 1000 in geringer Zahl erstmalig entsteht. Kleine sächsische, also wohl frühottonische Ringwälle haben wir — soweit das bisher zu überschauen ist — nur drei im Hessenland, vermutlich die „Eckelskirche“ südwestlich von Wetter, sicher den „Hünenkeller“ über Lengefeld (westlich Korbach) und die Rabensburg bei Hedemünden/Werra.

13) Über Gladenbach steht der Blankenstein; der Centgraf von Dautphe saß auf dem Hohenfels, der Breidenbacher auf Breidenstein, der Geismarer auf dem Kesseberg und gegenüber Ebsdorf haben wir das „Steinern Haus“; über Weslar thront der Kalsmunt, südlich den Gronauer Schloßberg umfassenden Forst erheben sich der Wettenberg und der wohl spätottonische Gleiberg; der Vogt des Königsstiftes Wetter saß westlich davon auf der Hollende; oberhalb Korbachs liegt am Eisenberg die „Königsburg“, bei Laar die Mals- bzw. Scharenburg; der Vogt von Friklar und zugleich Graf im Hessengau residierte auf (zunächst Wenigen = ?) Gudensberg; gegenüber Berge erhebt sich Burg Falkenberg, deren Besitzer weitgehende Rechte über Kirche und Dorf von der Reichsabtei Hersfeld hatten; neben Trehsa liegt Ziegenhain in Sumpf und Nied, gegenüber der Hunburg Kaufchenberg; die riesige Amöneburg wird seit alters durch die winzige Wenigenburg ergänzt und endlich haben wir über Kirchberg die fuldische Feste Stausenberg.

14) Das eindeutigste Beispiel für das Verhältnis von Herrenburgen und jungen Städten zu alten Fernverkehrsadern bietet gerade die „Siegische Landstraße“ vom Lühlergebirge über Frankenberg nach Friklar: außer diesen beiden Orten wird nur noch Endtebrück durchzogen, dessen Stadtrechtsabgabe 1352 wohl wegen der Armut seines Hinterlandes wirkungslos blieb; links und rechts des langgestreckten Höhenrückens bildeten sich dann die Biedenköpfer und Haxfelder Straße aus (vgl. meinen Aufsatz „Biedenkopf und der Fernverkehr in alter Zeit“, Hessenland XLVII, 1936). Naturgemäß wurden durch die Entwicklung neuer, auf z. T. ganz junge Städte ausgerichteter Fernstraßen alte Plätze stark in den Hintergrund gedrängt, wenn vorher unwesentliche Orte nun in die Bedeutung von Raftorten aufrückten. So fiel mit dem

Hochkommen Sießens Großenlinden vollends zurück, Wetter litt fast ebenso sehr unter der Nähe Marburgs, seitdem die entsprechend abkürzende Tiefstraße von Marburg nach Frankenberg in Aufnahme kam; auf den „langen Hessen“ wurde Amöneburg durch die landgräfliche Zweckgründung Kirchhain (1344) in Verbindung mit einem krassen Fall von Straßenzwang wirtschaftlich sehr schnell erledigt. — E. Schrader, Die Städte Hessens, Jahresber. d. Frankf. Ver. f. Geographie und Statistik, 1919/22, greift sowieso nicht tief genug und konnte sich betr. der Fernverkehrsadern nur auf die damals vorhandenen, mehr oder weniger ausgiebige Übersichten bietenden Abhandlungen zum Straßenwesen stützen.

15) Vgl. hierzu den Aufsatz von G. Wrede, Der historisch-topographische Aufbau des hessischen Hinterlandes, Hessenland XLVIII, 1937; hier konnten schon die Erkenntnisse betr. Straße und Burg ausgewertet werden.

16) Immerhin wurden in sehr vielen Fällen die eigentlichen Ortslagen selbst vom Durchgangsverkehr gemieden, indem sich wohl schon zur Zeit des reinen Botenverkehrs oder gar noch früher ein Weg unmittelbar nebenher ausgebildet hatte; bei den Städten war sowieso fast überall ein Notweg (so gen. z. B. in Buzbach) außen an der Befestigung her vorhanden, damit bei geschlossenen Toren keine Störung für Handel und Wandel auf des Reiches Straßen eintrat. Eine der unglücklichsten Durchfahrten hatte Marburg, das an sich zunächst nur vom West-Ostverkehr gequert wurde, für die Süd-Nordrichtung; die ursprüngliche Hauptachse des Marktfleckens (Hirschberg—Markt—Mainzer Gasse, vgl. Anm. 3) für den seit dem 13. Jahrhundert immer schwerer werdenden Fuhrverkehr zu steil wurde, richtete die Stadt dann den winkligen und engen heutigen Hauptstraßenzug quer über den Markt zur Wettergasse ein; jedoch standen als Notweg untenher der morastige Krummbogen und ebenso schlechte Pilgrimstein zeitweise zur Verfügung. — Die Ausbesserung grundloser Stellen durch viel Reißig mit Steinüberschüttung, wie es bis ins 18. Jahrhundert üblich war, verschlimmerte die Bodenverhältnisse auf die Dauer nur noch.

17) Es sei hier aber zur Ehre des hessischen Straßenbaus festgestellt, daß das angeführte allzu krasse Beispiel der Friedberger Landstraße doch ein Sonderfall ist, der aufs engste mit der völligen politischen Zersplitterung der Wetterau zusammenhängt und in den letzten Jahrzehnten vor der 1803 erfolgten Machtübernahme durch Hessen-Darmstadt entstanden ist; wären die Kosten für den im 7jährigen Krieg verarmten Staat nicht zu hoch gewesen, so wären z. B. in Hessen-Kassel einige bis dahin durchzogene Dorfstraßen überhaupt vermieden worden. Immerhin wird damals u. a. auch der Landstraßenzug östlich neben Bohl- und Langgöns sowie Großenlinden her endgültig aufgegeben, die aus rein politischen Gründen etwa 1450 eingerichtete Sießen-Marburger Staatsstraße links der Lahn zur Chaussee ausgebaut, obwohl die Fronhäuser Talstraße die naturgegebene Linie war, und der Weg über den Marburger Krummbogen verboten.