

von der unverwüthlichen Kraft des deutschen Bürgertums bereдtes Zeugnis ablegt.

Im Westen bildete das breite Rheintal die natürliche Verbindungsstraße zwischen dem deutschen Süden und Norden. Hier entwickelten sich auch die bedeutendsten Handelsstädte, deren Gründung sich häufig bis auf die Römerzeit zurückführen läßt. Weiter im Osten bewegte sich der Haupthandelszug der italienischen Waren auf der alten, noch von den Römern erbauten Straße von Venedig über Innsbruck nach Augsburg und Ulm. Von hier zog die Straße über Nürnberg nach dem Norden, in der Richtung nach Erfurt, Braunschweig und Magdeburg, Lübeck, Hamburg und Bremen. — Den Verkehr mit Konstantinopel vermittelte die Donaufstraße, die über Wien und Regensburg einerseits nach Augsburg, anderseits nach Nürnberg führte. — Wichtige Verbindungsstraßen liefen von der Rheinstraße nach Osten aus: von Frankfurt führte ein bedeutender Handelsweg durch das Maintal bis Nürnberg, ein anderer ging von Frankfurt durch die Wetterau über Gießen, Marburg und Cassel in das Wesertal; ein dritter von Frankfurt über Fulda, Eisenach, Gotha, Erfurt nach Leipzig und weiter nach dem Elbetal. — Wie Frankfurt a. M. der Ausgangspunkt des west-östlichen Verkehrs im Süden Deutschlands wurde, so bildete Magdeburg den Knotenpunkt für den Handel vom deutschen Westen und Süden nach dem Norden und Osten.

3. Bis ans Ende des 17. Jahrhunderts waren die Landstraßen in einem außerordentlich traurigen Zustande. Auch Hessen machte davon keine Ausnahme, obgleich seine Landgrafen mit stetem Eifer bemüht waren, für gang- und fahrbare Wege in ihrem Lande zu sorgen. Die damaligen Verkehrsstraßen hatten kein Steinlager, sondern waren festgefahrene und -getretene Geleise mit den notwendigsten Brüden über furtlose Gewässer. In größere Vertiefungen warf man Feldsteine, und wo sich morastiger Grund zeigte, lagerte man Knüppelhölzer quer nebeneinander. Kein Wunder, daß Stellen in den Wegen entstanden, denen sich die Fuhrleute nur mit Angst und Bangen näherten. In einem Sumpfloche in der Straße bei Fronhausen kam 1571 ein Knecht ums Leben, und als man das Loch ausfüllte, hatte man 500 Wellen Holz nötig. Um dem Wasser besseren Abfluß zu geben, wurden die Straßen auf den Höhenzügen angelegt; an solchen Stellen mußten die Fuhrwerke Vorspann nehmen. Bäume wurden nicht angepflanzt; das hatte den Vorteil, daß Sonne und Wind die Pfützen und tiefen Fahrgeleise leicht trocknen, auch feindliche Annäherungen beobachtet werden konnten. Wie es um die Unterhaltung der Wege bestellt war, geht aus folgendem Beispiel hervor: Im Jahre 1540 zeigte der Schultheiß von Wirthheim in der hanauischen Kanzlei an, die Wege bei Wirthheim und Cassel seien so schlecht, daß die Kaufleute andere Straßen vorzögen, und die Herrschaft dadurch weniger Zoll einnähme. Eine Untersuchung ergab, daß die Wegstrecken, die die Herrschaft zu unterhalten hatte, in gutem Zustande waren; dagegen hatten die Anlieger ihren Teil