

örtlicher Missernten und Hungerepidemien die Rede und nur die wertvollen Erzeugnisse des Orients wurden von wenigen unternehmenden Kaufherren ein- und durchgeführt. Diesem Zustand entsprachen die damaligen Landstraßen: Sie waren nicht nur äußerst gering an Zahl, sondern auch von höchst primitiver Beschaffenheit, — im wesentlichen nur bei trockenem Wetter benüzbare, durch die Benützung selbst erst auf der nackten Erde eingeprägte Saumpfade. Die Männer, welche die Waren begleiteten, saßen zu Pferd und die teuren Güter vertrugen sehr wohl hohe Espesen, nicht nur für kräftige Wagen und zahlreiche, häufig wechselnde Besspannung, die sich genügend Zeit lassen konnte, sondern auch für die erforderliche Bedeckung durch handfeste, kampferüstete Knechte. Diese letzterwähnte, durch das Raubrittertum in den Vordergrund tretende Sorge für die Sicherheit des Gütertransports nahmen alsbald die zahlreichen Territorialherren als Regal für sich in Anspruch und schufen als fiskalische Einrichtung den Geleitzwang, ohne daß sie jedoch dahin getrachtet hätten oder auch nur durch die damaligen Verhältnisse dazu veranlaßt worden wären, die Erträgnisse der Geleitgebühren und des Straßen- und Brückenzolls statt für sich, für die Verbesserung der Wege zu verwenden. Im Gegenteil: der Sinn für den Verkehr überhaupt fehlte dem Mittelalter in dem Grade, daß den Landesherren geradezu Verkehrshindernisse erwünscht schienen, die sie möglichst oft in die Lage versetzten, an den kostbaren Gütern, die wie erwähnt, die Landstraßen nahezu ausschließlich benützten, das Recht der Grundruhr auszuüben. Hiernach fiel bekanntlich dem Fürsten alles zu, was durch einen Unfall des Wagens, sehr gegen den Willen des bisherigen Eigentümers, mit dem Boden in Berührung kam.

Wie die damaligen Wege nicht gebaut, sondern durch den Verkehr erst ausgetreten und ausgefahren wurden, so gab es natürlich auch keine regelmäßige Straßenunterhaltung. Anhaltend ungünstige Witterung beseitigte sozusagen die Wege und verwandelte sie wieder in Ackerfeld, bis nach Eintritt der trockenen Jahreszeit der Verkehr sich neue schuf. Huber¹⁾ vergleicht zutreffend die Straßen des Mittelalters und der nächsten Jahrhunderte mit den Karawanenwegen des Orients, die im wesentlichen nur eine Art Markierung für die kürzere und bequemere Route darstellen. Unter solchen Umständen war jeder spezielle Aufwand für das Straßenwesen ein Ereignis, und es kann uns nur mit Befriedigung erfüllen, wenn wir²⁾ lesen, daß in dieser Beziehung Bayern

¹⁾ Handwörterbuch der Staatswissenschaften, herausg. von Conrad und Lexis II. Aufl. 1901 Bd. VII S. 401 ff.

²⁾ Bei Dr. Krünitz, Ökonomisch-technische Encyclopädie, II. Aufl. Berlin 1802, 63. Teil, S. 96 ff.