

V.

Heer- und Handelsstraßen im Sennegebiet

Von Dr. Friedrich Copei.

Auch Arbeitsaufgaben haben ihre Schicksale. Die Untersuchung der alten Durchgangsstraßen der Senne, ihrer Heerstraßen und Hellwege, entwickelte sich von einer ortsgeschichtlichen Frage aus. Bei dem Versuch, die Geschichte unseres im Jahre 1659 gegründeten Sennedorfes Haustenbeck zu entwickeln, tauchte bald die Überlegung auf, was der Anlaß zur Gründung des Dorfes gewesen sein möchte. Die Sage berichtete darüber, was sie von vielen Orten erzählt: der Graf zur Lippe habe sich auf einer Jagd in die wilde Senne verirrt, sei dabei auf das reizende Sennebachtal gestoßen, und sogleich sei ihm der lobenswerte Entschluß gekommen, hier zum Besten seiner Landesfinder ein neues Dorf anzulegen. Eine genauere Prüfung der Berichte über die Dorfanlage wies indessen auf andere Spuren: noch vor der Anlage der ersten Häusergruppen hatte die Landesherrschaft mit sehr großen Unkosten einen mächtigen Querdamm durch das tiefe Haustenbachtal ziehen lassen, und die Zahl von drei Krügen bald nach der Dorfgründung war für eine so winzige Siedlung ungewöhnlich, selbst wenn man die Trockenheit der Senne mitberücksichtigte. Bestimmteren Anhalt gaben die an den Altar und die bunten Fenster der Haustenbecker Kirche anknüpfenden Ortssagen von Überfällen auf Bremer Kaufleute und der 1696 verfaßte köstliche Lobpreis des ersten Haustenbecker Pfarrers Joachim Winand auf das neugegründete Dorf, in dem die Veranlassung der Dorfgründung angedeutet wurde:

Das hat der wunderbare Gott also regieret,
der dann dem Herren Grafen sein Herz hat gerühret,
daß er dieses neue Dorf hat gestiftet an,
welches wahrlich ist für manchen reisenden Mann.

Bier Meile Weges mußte er fahren und gehen,
ehe er Leute konnte mit Augen sehen.
Hitze und Frost, Hunger und Durst, Regen und Schnee
mußte er leiden, ehe er kam durch die Senne.

Nunmehr kann er auf halbem Wege halten an,
mit Wagen und Pferden er hier logieren kann.
Er kann haben Essen und Trinken, Hafer und Heu,
dazu ein warmes Bett und eine gute Streu.

Daher dieser Ort, ob er gleich ist noch so klein,
berühmt ist bis Frankfurt und an dem ganzen Rhein,
von Bremen an, Braunschweig, Osnabrück und Hamburg,
bis oben ganz hinauf nach Nürnberg und Straßburg.

Eingehende straßengeschichtliche und wirtschaftsgeschichtliche Untersuchungen zeigten bald, daß diese letzten kühnen Behauptungen keineswegs dem Überschwang eines dichtenden Pfarrers entsprangen. Die Gründung des Sennedorfes Hausenbeck war ein kluger Akt merkantilistischer Politik zur Förderung des im Dreißigjährigen Kriege ins Stocken gekommenen großen Durchgangsverkehrs. Die Senne aber, das sandige, heidebewachsene Grenzgebiet zwischen der Münsterschen Tieflandsbucht und dem Teutoburger Walde, erwies sich als ein Straßendurchgangsgebiet von hoher Bedeutung, obwohl sie selbst ihrer Siedlungsleere wegen das Mittelalter hindurch bis in die Neuzeit hinein die Bezeichnung „desertum Sinodi“ — die wüste Sende“ trug.

In ihrem Raume lassen sich am Ausgange des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit mehrere Straßen nachweisen, die die Bezeichnung „Heerstraße“ und „Hellweg“ tragen. Im 17. und 18. Jahrhundert werden diese Benennungen meist ersetzt durch die Bezeichnung „Landstraße“ oder einfach „Straße“. Für die weiterführenden Routen sind, außerhalb des Senneraumes, bezeugt die Namen „via regia“, „strata regia antiqua“, Hesseweg und Kriegerweg, schließlich Karrenförde oder Karenforde. Der Namensdeutung bieten sich für die Bezeichnungen „Hellweg“ und „Heerstraße“ keine Anhaltspunkte. Die Bezeichnung Hellweg trägt nicht nur der „Große Hellweg“, sie ist auch bezeugt für die Straße durch den Bielefelder Paß, für den Sennehellweg, für seine am nördlichen Gebirgsrande verlaufende

Parallelstrecke und für die Lemgo berührende Begatalstraße auf Hameln zu. Der Name bezeichnet also eine Gattung von Straßen. Das gleiche gilt von der Bezeichnung „Heerstraße“. Festzustellen ist lediglich, daß es sich bei den so benannten Straßen immer um mehr als nur lokale Verbindungen, daß es sich also um Fernverkehrsstraßen jener Zeit handelt.

Die Verkehrsbedeutung der Senne wird verständlich, wenn man sich folgendes vergegenwärtigt: In ihrem Gebiete trafen sich die Verbindungslinien wichtiger deutscher Wirtschaftsgebiete. Sie war als Vorland des Teutoburger Waldes das Zugangsgebiet zu seinen Pässen. Wie eine Auffahrtsrampe führt sie in allmählicher Steigung an seine Höhe heran, während die Hänge der anderen Gebirgsseite stärker abfallen. Hinzuzurechnen sind die Vorzüge, die der trockene Sandboden der Senne in der Zeit der Naturstraßen bot.

Seit mehr als 100 Jahren, seit dem Aufkommen der Kunststraßen, liegt der alte bedeutende Fuhrverkehr im Sennegebiet still. Seine Spuren sind aber nicht wie anderswo durch den modernen Verkehr überdeckt, sie sind erhalten in den Sennetriften, gras- und heidebewachsenen Sandwegen von mehrfacher Fahrbreite, die sich auch heute noch weithin ungestört durch die Heide ziehen. Zieht man das urkundliche, straßengeschichtliche und wirtschaftsgeschichtliche Material hinzu, so läßt sich Verlauf und Bedeutung der großen Durchgangsstraßen bis in das Mittelalter hinein feststellen. Ihre Darstellung wird das Hauptanliegen dieser Untersuchung sein. Für die Erfassung der Straßenverhältnisse einer noch früheren Zeit versagen alle schriftlichen Urkunden. Aber die Senne bietet in ungewöhnlichem Maße Zeugnisse anderer Art an: da ihre Besiedlung auch heute noch verhältnismäßig schwach ist, sind die Spuren einer vor- und frühgeschichtlichen Sennebesiedlung, Grabhügel, Siedlungsstellen und Einzelfunde in so reichem Maße nachzuweisen, daß sie, zusammen mit den ebenfalls häufigen Münzfunden und den Spuren frühgeschichtlicher Befestigungen, von den mittelalterlichen Straßenverhältnissen aus Rückschlüsse auf das System frühester Straßen er-

lauben¹⁾. Das ist eine verlockende Möglichkeit angesichts der geschichtlichen Bedeutung des Gebietes. — Solches Vergleichsverfahren, das für die Gebiete der Wetterau und der hessischen Senke bereits erprobt ist, wird der Zufälligkeit und Unsicherheit aber nur dadurch enthoben werden, daß wir uns für die mittelalterlichen wie für die vorgeschichtlichen Straßen zunächst die natürlichen Gegebenheiten der Sennelandschaft vergegenwärtigen, unter deren Gesetz in der Zeit der natürlichen Straßen jede Straßenführung stand.

I. Die natürlichen Voraussetzungen der Straßenführung.

Die Senne war als Sandgebiet ehemals im ganzen günstiger Straßenboden. Sie brauchte für ihre Wege keine Holz- und Steinpackungen zum Ausfüllen von morastigen Untiefen, keine Holzröhren zum Ableiten des Wassers, sie kannte keine ausgefahrenen Hohlwege. War die harte Ortsteinschicht als Weguntergrund an einer Stelle von den Rädern der Fuhrkarren durchbrochen, der Weg zu sandig geworden, so bot die Heide Raum genug, neben der ersten eine zweite und eine dritte Wagenspur zu befahren, bis der zermahlene Wegsand durch

¹⁾ Die ausführlichere Erschließung und Darstellung der vor- und frühgeschichtlichen Straßen- und Siedlungsverhältnisse der Senne erfolgte in einer Abhandlung „Frühgeschichtliche Straßen der Senne“ im Heft 1, Jahrgang 1938 der Zeitschrift „Mannus“, auf die verwiesen wird. Hier werden ihre Ergebnisse nur im Umriss der Darstellung der alten Sennestraßen angegliedert werden, andererseits ist für die neuere Straßenentwicklung heimatkundliches und wirtschaftsgeschichtliches Material herangezogen, das in der „Mannus“-Darstellung nicht berücksichtigt werden konnte. Durch das freundliche Entgegenkommen von Herrn Professor Reinert, Berlin, und vom Verlag Rabitzsch, Leipzig, war es möglich, das der „Mannus“-Arbeit beigelegte Kartenmaterial auch für diese Abhandlung zu verwenden. Neu hinzugefügt ist eine Karte, welche den Zusammenhang von Sennestraßen und Sennesiedlung im 18. Jahrhundert darstellt.

Herr Sprenger wird das Ergebnis seiner ortsgeschichtlichen Untersuchungen über Haustenbeck in Kürze veröffentlichen. In gemeinsamer Arbeit empfing ich von ihm vielfache Anregung und Unterstützung.

Grasbewuchs und Heide wieder gefestigt war. Eine willkürliche Durchquerung der großen Heideflächen war indessen unmöglich. Schon der Heidewuchs bot ein Hindernis, war doch nach den Berichten der ersten Ansiedler die unberührte Heide fast brusthoch. Ihre Stengel hatten oft Flaschenhalsdicke, sie konnten nur mit Beilen entfernt werden¹⁾.

Mehr noch als die Vegetation zwang die Gestalt der Senneoberfläche zur Innehaltung bestimmter Weglinien. So paradox das klingt: die sandige und trockene Senne gewinnt ihre natürliche Aufgliederung durch ihre eigentümlichen Wasserverhältnisse. Sie selbst ist wasserarm, jeder Niederschlag versickert in kürzester Zeit im Sandboden. Unter ihrer mächtigen Sandschicht fließt aber ein Grundwasserstrom von ungewöhnlicher Stärke dem Münsterschen Tieflande zu²⁾. Die reichen Niederschläge der südlichen Teutoburger Waldkette verschwinden im durchlässigen Kalkstein, bis sie auf ihrem Wege in die Tiefe von wasser- und undurchlässigen Schichten aufgefangen und nach der Ebene zu abgeleitet werden. Sie fließen unter dem Sande der Senne entlang, bis sich dem Grundwasserstrom von neuem stauende Mergelschichten entgegenstellen, die ihn zum Aufstieg zwingen. So bricht denn in einiger Entfernung vom Gebirge aus der Tiefe des Sennebodens eine erstaunliche Zahl von Bächen hervor, die ihr Wasser, der Geländeneigung folgend, nach Südwesten zur Ems und Lippe senden. Die Bäche fließen anfangs nicht im Niveau der Sennefläche, sondern in 10 bis 15 Meter tiefen Erosionsschluchten, deren Ränder steil abfallen. Wo sie endlich die Höhe der Senneebene erreichen, erheben sich ihre Ufer durch die Mengen mitgerissenen und angeschwemmten Sandes, so daß die Bachbetten überhöht sind. Zerbrecchen die dämmenden Sandufer — das geschieht leicht bei Hochfluten nach größerem Unwetter —, so überflutet das Wasser die angrenzenden Bezirke, bleibt in dem flachen Gelände über der undurchlässigen Ortstein-

¹⁾ Ungedruckte Augustdorfer Chronik von Küstermann aus dem Jahre 1863, Bd. I, S. 5 ff.

²⁾ Zum folgenden vgl. die ausführlichere Darstellung bei L. Maasjost, Landschaftscharakter und Landschaftsgliederung der Senne. Emsbetten 1933. S. 22 ff. und die dort angegebene Literatur.

schicht stehen und bildet Moräste, Laken, Brüche und Sümpfe. Für diese Niedermoorbildung ist auch von Bedeutung, daß das Grundwasser im südlichen Senneteil fast unmittelbar unter der Oberfläche steht, während man in der Höhe von Augustdorf und Hauftenbeck mit einer Grundwassertiefe von 10 bis 20 Meter rechnen muß.

So läßt sich die S e n n e aufgliedern in 3 Z o n e n :

1. die q u e l l e n l o s e, trockene nördliche Randzone, die nur von den Gebirgsbächen Strothe und Menkhauser Bach geschnitten wird;
2. die Zone der E r o s i o n s s c h l u c h t e n und
3. die Zone der B a c h ü b e r h ö h u n g e n.

Das Sumpfgebiet der letzten Zone findet eine Fortsetzung in Niedermoorbildungen über abflußperrenden Ortsteinschichten, wie sie in den sog. O r g e l n des Übungsplatzes vorliegen, und in moorigen Bezirken südlich der beiden Mergelinseln bei Stufenbrock und bei Desterholz (Schlintgasse und Brüche südlich und südwestlich von Haus Gierken). Durch die Kultivierungsarbeit der letzten Jahrhunderte ist der größte Teil der ehemaligen Sümpfe und Moore in Ackerland, Wiesen und Waldgebiet verwandelt worden, der Grundwasserstand ist infolge der umfangreichen Entwässerungsanlagen im Südteil der Senne, auch wohl infolge verringerter Niederschläge beträchtlich gesunken, und schließlich hat planmäßige Anlage von Kieferpflanzungen in den letzten 150 Jahren für einen Ausgleich im Wasserhaushalt der Senne gesorgt. Ehemals aber war die ganze Breite der südwestlichen Sennezone ein mächtiges, zusammenhängendes Sumpfgebiet. So berichtet noch ein Fußwanderer, der um 1850 dieses Gebiet durchquerte: „Noch jetzt, wo die Senne infolge des Anbaus durch zahllose Entwässerungsgräben durchschnitten ist, ist sie infolge ihrer sumpfigen Beschaffenheit selbst im Sommer für den Fußgänger nur schwer passierbar. Vor 1800 Jahren war sie sicher ein großer Sumpf, denn noch jetzt stößt man von 10 zu 10 Minuten auf große Strecken, die unter Wasser stehen, bedeckt mit einem weidenartigen Gebüsch (myrica gale) . . . vielfach mußte ich den Sümpfen ausweichen, obgleich es im Juli war und seit Monatsfrist nur ein Regentag gewesen war; oft war der

Weg verschwunden, einmal führte er durch eine Hütte, wo man mir, als ich um ein Glas frisches Wasser bat, nichts als schwarzes Moorbwasser anbieten konnte, das man aus dem Sumpfe schöpfte¹⁾. In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts war eine große Entwässerungsaktion notwendig, um das Hövelhofer Gebiet von der Plage einer Art von Sumpffieber zu befreien²⁾, und heute noch deuten die häufigen Irrlichterzählungen im Gebiet zwischen Hövelhof und Rauniß darauf hin, daß sich unter den Sandausschüttungen der kultivierten Flächen immer noch Sumpfgas bildet³⁾. Schließlich sprechen die Orts- und Flurnamen dieses Gebietes heute noch eine deutliche Sprache über die alte Landesnatur: Bentlake, Schlintgoffe, Füchtebruch, Sanderbruch, Mastbruch, Lauerbruch, Stufenbrock, Moosdorf, Delbach (von ohl = Sumpf, Moor), Düsternsief usw.⁴⁾.

Mit Sicherheit läßt sich also feststellen, daß die Senne ehemals nach Süden und Südwesten zu durch einen breiten Sumpfgürtel abgeschlossen war. Im südöstlichen Randgebiet am Oberlaufe der Grimke, des Lutterbaches und des Rothenbaches sperrten dazu noch eine große Zahl künstlich angelegter Senneteiche, deren größter eine Fläche von 15 Hektar einnahm, den Weg von Süden in das Sennegebiet⁵⁾.

¹⁾ G. A. B. Schierenberg, Der Taunus an den Lippequellen. Detmold 1853. S. 19.

²⁾ J. H. Schmidt, Die Epidemie des Jahres 1827 in den flachen Moorgegenden des Paderborner Landes. Paderborn 1830.

³⁾ Mitteilung von Herrn Lehrer Polkläsemer, Hövelriege, dem Leiter der Wetterbeobachtungsstelle Senne, dem ich für viele Hinweise zur Frage der alten Landesbeschaffenheit zu Dank verpflichtet bin.

⁴⁾ Vgl. Meise, Die Ortsnamen der Senne, in „Unsere Senne“, Sammelwerk, hrsg. von Richard Schirrmann, o. J., S. 316 ff., 188 (zitiert als „Sennebuch“). — über die ehemalige sumpfige Beschaffenheit der südlichen Senne berichtet auch Wigands Archiv für Geschichte und Altertumskunde Westfalens, 1831, IV, 482 und Westf. Zeitschrift, Bd. 53, 3, S. 309 ff.

⁵⁾ Sie werden bis in den Anfang des 14. Jahrhunderts hinein urkundlich erwähnt, so: der Schlinteich, der Hellwegsteich, die Dovendiefe, Lutterdeiche, der Immenstoß, der Langedammsteich, die Sprintteiche, Hagemannsteiche und der Heynbekenteich. Lippische Regesten (L. R., hrsg. von Preuß und Falkmann, Detmold 1860 ff., Bd. C, Nr. 1650, Nr. 1724, D. 2230. — Paul Fürstberg, Geschichte der Burg und Stadt Lipp Springs. Paderborn 1910. S. 145.

In der mittleren Zone der Erosionsschluchten waren die nach Südwesten streichenden Bachläufe ohne Baumaßnahmen ein kaum zu überwindendes Hindernis für einen nach Norden und Nordwesten gerichteten Fuhrverkehr, zumal Höhe und Abfall ihrer Ufer verstärkt werden durch zahlreiche Dünenketten, die im mittleren Sennegebiet den Bächen parallel laufen¹⁾.

So blieb denn als straßengünstiger Teil der Senne nur noch die quellenfreie Randzone unterhalb des Teutoburger Waldes übrig. Sie hatte früher eine andere Ausdehnung als heute. Der Wald hat sich auf der Strecke Dörenschlucht—Kreuzrug um ein Stück nach Süden geschoben, die Erosionsschluchten wie die sich hier und da einschiebenden Trockentäler haben sich dem Walde zu vorgearbeitet²⁾, andererseits haben sich die Quellorte, wohl infolge des sinkenden Wasserstandes, an manchen Stellen nicht unbeträchtlich nach Süden verschoben³⁾.

Von Wichtigkeit für die Straßenführung war schließlich noch der Delbrücker Landrücken mit den ihn begleitenden Hügelfetten, der sich von Südwesten her weit in das Gebiet der moorigen Senneniederungen schiebt. In seinem Zuge liegen in Richtung des Hauftenbaches auf Hauftenbeck zu weiter eine Reihe von einzelnen Dünen. Diese Höhenkette bietet die einzige Möglichkeit zur Überwindung der Sumpfszone von Süden aus.

II. Die alten Durchgangsstraßen der Senne.

Den bisher entwickelten natürlichen Voraussetzungen entspricht in überraschender Weise die Führung der alten großen Durchgangsstraßen innerhalb des Sennegebietes. Es handelt sich in der Hauptsache um vier große Straßenzüge:

1. Der Große Hellweg, der vom Rhein aus über Dortmund, Soest auf Paderborn—Driburg—Hörter zulief, sandte aus der Paderborner Gegend eine Abzweigung nach Nordosten, die

¹⁾ Maasjost, a. a. O., Karte I.

²⁾ Sennebuch, S. 13; Augustsdorfer Chronik von Küstermann, Einleitung.

³⁾ Mitteilungen alter Sennebewohner.

als „Cöllnische Landstraße“ durch das Sennerandgebiet über die Egge, Horn, Blomberg, Hameln ins Hildesheimische, Braunschweigische und Magdeburgische zog (mit einer kleinen Verschiebung heute Reichsverkehrsstraße 1).

2. Der sog. „Frankfurter Weg“ trug den Verkehr von Süddeutschland her über Frankfurt, Gießen, Marburg, Korbach, Niedermarsberg, Neuhaus durch die Senne und die Dörenschlucht auf den Mindener Paß zu und lief von dort aus links der Weser auf Bremen zu.

3. Eine aus dem Thüringischen und Hessischen über Kassel, Warburg—Scherfelde—Vichtenau kommende Straße zog von Paderborn aus als „Sennehellweg“ längs der Senne bis weit über den Bielefelder Paß hinaus ins Oldenburgische und Friesische.

4. Die alte Lippestraße, die gleichfalls vom Rhein kam und über Dorsten, Lünen, Hamm auf Lippstadt zulief, sandte von hier aus den „Lippstädter Weg“ in Richtung auf die Dörenschlucht, den „Delbrücker Weg“ in Richtung auf den Paß der Großen Egge auf Haußenbeck zu, beide an Delbrück vorbei.

(Ein weiterer Straßenzug, der Hellweg, welcher von Hamm aus den Bielefelder Paß schnitt, bleibt hier unberücksichtigt, weil er das Sennegebiet nur in seiner äußersten Spitze und nur auf einer Länge von wenigen Kilometern berührt.)

Die Cöllnische Landstraße lief, die Gunst des trockenen Sennegrundes nutzend, von Neuhaus immer an der Sennegrenze entlang nach Nordosten, mehrere Kilometer westlich der jetzigen Straßensführung, bis sie in der Höhe von Schlangen, sich vom bisher gleichlaufenden Sennehellweg trennend, auf den alten Finkenkrug zulief und hinter ihm den Senneboden verließ, um durch den „Recken“ und über Rassenand den bequemen Übergang der Großen Egge zu gewinnen.

Der Sennehellweg, die älteste Verbindung Paderborn—Bielefeld, durchkreuzte nicht, wie man zunächst annehmen sollte, einfach die Senne in gerader Nordwestlinie. Vielmehr zog er sich, die Durchquerung der Erosionsschluchten vermeidend, wie die Cöllnische Landstraße in der Sennerandzone zunächst

nach Nordosten herauf. Erst von Schlangen aus wandte er sich stärker nach Norden, bis oberhalb des Eckelaus, um dann unter Ausnutzung der quellenfreien Trockenzzone ungestört nach Nordwesten zu ziehen. Die Ansatzstellen der Erosionsschluchten bezeichnen fast überall seinen Zug, mit ihrer Verlegung hat er, wie alte Karten und die Berichte der ersten Sennesiedler beweisen, auch seine Lage verändert¹⁾.

Der Frankfurter Weg hat ursprünglich — wie die geschichtlichen Darlegungen erweisen werden — wohl zunächst die Route des Sennehellwegs innegehalten, um erst in der nördlichen Sennerandzone auf die Dörenschlucht abzubiegen. Die Weite des Umweges drängte aber immer zu einer Abkürzung, die 1659 offiziell als Frankfurter Straße anerkannt und ausgebaut wurde: der bei Neuhaus in das Sennegebiet eintretende Weg schnitt gleichfalls nicht sein Ziel, die Dörenschlucht, unmittelbar an — denn das Bruchgebiet und die Zone der Erosionsschluchten lagen dazwischen —, vielmehr zog er nach Überschreitung der unteren Thune unter Ausnutzung von Hügeln und Dünenketten (Wilhelmsberg, Krähenberge, Schwarze Berge) in der Längsrichtung der Bäche zunächst nordöstlich, bis er, eine flache Rothenbachstelle überschreitend, mit dem Hauftenbachansatz die quellenfreie Randzone erreichte und nun schnurstracks auf die Dörenschlucht zulief. Auf dieser kürzeren Wegstrecke mußten beträchtliche Hindernisse überwunden werden: das Sumpfgebiet der Orgeln lag im Wege, die großen Taubenteiche im Rothenbachtal waren auf einem schmalen Damme zu überqueren und die Tiefe des Hauftenbachtals war vor Anlegung des Querdammes (1659) ein ärgerliches Hemmnis. Auch fehlte auf 4 Meilen Weges jeder Stütz- und Rastpunkt.

Der Lippeweg endlich, der von Cappel aus ansetzte, nutzte den Delbrücker Landrücken als Brücke über das südwestliche Sumpfgebiet. Seine beiden Stränge blieben bis in die Höhe von Delbrück zusammen, sie mieden Delbrück selbst, das schon am Hange liegt. Der Delbrücker Weg überschritt in der Verlänge-

¹⁾ L. Archiv, Karten. Derlinghausen. Alte Sennegrenzkarte von R i e p e aus dem Jahre 1715.

rung des Landrückens auf einer sachten Geländehebung das Sumpfterrain, überquerte mit dem Dünenzuge das Hauftenbachtal, um danach immer an ihm entlang über Hauftenbeck, den alten Kreuztrug und Nassensand zu ziehen und schließlich mit der Cöllnischen Landstraße zusammen die Eggehöhe zu gewinnen. Der Lippstädter Weg überbaute nach seiner Abzweigung vom Delbrücker Weg die zwischen dem Landrücken und seinen nördlichen Begleitziügen liegende Niederungszone durch einen Damm¹⁾, schob sich dann über die Hänge von Kanneword und Espeln bis dicht an die Stelle des schmalsten Emsüberganges heran, gewann von hier aus die leicht ansteigende jenseitige Höhe und lief, der Richtung des Furlbaches folgend, an dessen Talhöhe entlang, auf die Dörenschlucht zu.

Die Bedeutung dieser Sennestraßenzüge erschließt sich uns, wenn wir den Gesamtverlauf der Straßen und ihre Geschichte näher ins Auge fassen²⁾.

¹⁾ Der Straßenteil südlich vom Kanneword führt heute noch im Volksmunde die Bezeichnung „auf dem Damme“. Mitteilung von Lehrer Weber, Espeln.

²⁾ Zur Rekonstruktion der alten Straßenzüge wurden benutzt: die Straßenkarten bei Schneider, Seiberk, Rauers und Krüger, die Schnatakten, Hoheitsakten, Wegebesserungsakten, Zollakten, Krugakten und Polizeiakten des Lippischen Landesarchivs, bei deren Auffindung mir Herr Oberinspektor Sievert wertvolle Hilfe leistete, Wegeaufzeichnungen aus dem Archiv des Paderborner Altertumsvereins. Zoll- und Wegeakten des Paderborner Städtischen Archivs und des Staatsarchivs in Münster waren wenig ergiebig, weil sie zu einem wesentlichen Teil erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts einsetzen. Benutzt wurden ferner die Flurkarten der Orte Desterholz, Schlangen, Hauftenbeck und Augustdorf und die Katasterkarten von 1825 für die preußischen Sennegemeinden. Aus der Fülle der benutzten alten Karten heben wir nur die wichtigste hervor: die schon genannte Sennegrenzkarte von Kiepe aus dem Jahre 1715 (L. N.). — Für die Erschließung der Bedeutung der Straßen waren ganz besonders wertvoll Polizeiakten aus den Jahren 1681 bis 1683, in denen aus Anlaß einer Bestsperre der gesamte Passanten- und Fuhrverkehr an verschiedenen Orten Lippes kontrolliert und meist mit Angabe von Namen, Herkunftsort, Reiseziel und Ladung verzeichnet worden ist. (Zitiert als „Bestakten“.) Von der umfangreichen straßen- und verkehrsgeschichtlichen Literatur, die herangezogen wurde, seien außer den hier genannten Arbeiten die Untersuchungen

1. Der Frankfurter Weg.

Auf der Strecke von Marsberg, dem alten befestigten Diemelübergang, bis nach Neuhaus erklimmte die alte Heerstraße bei Esenth in allmählicher Steigung die Paderborner Hochfläche und lief von deren Rande über Fürstenberg und über das Sintfeld nach dem alten Haaren, um sich von dort aus über Nordbörchen und den Haterbusch auf das Balhoner Feld südlich von Neuhaus abzusinken¹⁾. Im ersten Teile dieser Strecke führt der hier bis zu 2 Meter in den Felsen eingeschnittene Weg noch auf heutigen Forstkarten die Bezeichnung „via regia“. Unter dieser Bezeichnung wird die Straße in den Korveyer ungedruckten Urkunden häufig erwähnt²⁾. Eine auf der Hochfläche ansetzende Abzweigung über Atteln und Dahlheim wird uns noch im anderen Zusammenhange beschäftigen. Von der Dörenschlucht aus führte die Route der „Bremer Straße“, wie der Frankfurter Weg auch wohl genannt wird, über Lage, Schötmar, Salzuflen auf Blotho zu, während der Hanseblüte zweigte sie von der Dörenschlucht aus auf die alte Hansestadt Lemgo ab, um danach über Welstorf den Anschluß an den alten Straßenzug zu gewinnen. Von Minden aus fuhr man links der Weser über Verden—Nienburg oder durch die Grafschaft Hoya auf Bremen zu³⁾. Nördlich von Minden trägt die Straße den Namen *strata regia antiqua*, auch Hesseweg, südwärts, nach Blotho zu, wird sie Kriegerweg genannt⁴⁾.

von Seeger, Potthof, Rühl, Landau, Herbst, Schneider, Mooyer, Nordhoff erwähnt; sie im einzelnen aufzuführen, war im Rahmen der Arbeit unmöglich.

¹⁾ F. Limberg, Der Frankfurter Weg im Paderborner Lande. Die Werte. Paderborn 1936. Heft 1.

²⁾ Herbert Krüger, Die vorgesch. Straßen in den Sachsenkriegen Karls des Großen. Korrespondenzblatt des Ges.-Vereins dt. Gesch.-Vereine, 80. Jahrg., 1932, Sp. 237.

³⁾ Hans Dörries, Entstehung und Formenbildung der niedersächsischen Stadt. Stuttgart 1929. Forschg. z. dt. Landes- und Volkskd., Bd. 27, Heft 2, S. 115 f., 127.

⁴⁾ Hermann Schmidt, Der Einfluß der alten Handelswege in Niedersachsen auf die Städte am Nordrande des Mittelgebirges. Hannover 1896, S. 450.

Die erste urkundliche Erwähnung findet der Frankfurter Weg in den Aufzeichnungen des Abtes Nikolaus vom Kloster Iverra auf der Insel Island¹⁾. Er gibt die Wege an, die die Nordlandsmänner bei ihren Romfahrten benutzten, und schildert den einen: „Von Noregi (Norwegen) fährt man zuerst nach Danmerkr (Dänemark) nach Ala-Borg (Alsborg). So zählen die Romfahrer von Alsborg zwei Tagereisen bis Verbjarga (Viborg), von da eine Woche bis nach Heidaberra, dicht bei Slesvikr (Schleswig), dann eine Tagesfahrt bis Aegisdnyr (Eider).

Hier stoßen die Länder Danmerkr, Hollsetuland, Saxland und Vinland zusammen. Nun ist eine Tagereise bis nach Heitsinnaboe (Ishoe) in Hollsetuland. Dann fährt man über den Sax-Elf (Elbe) nach Stödu-Borgar (Stade) . . . Nun 2 Tage Fahrt bis gen, Ferdu-Borgar (Verden bei Bremen), nicht weit bis Nyio-Borgar (Nienburg), dann kommt man nach Mundio-Borgar (Minden). Dort ist ein Bischofsstuhl in der Petruskirche. Von hier ab ändert sich die Sprache. Dann fährt man 2 Tage bis gen Poddubrunnar (Paderborn). Dort ist ein Bischofsstuhl in der Liboriuskirche, wo auch dieser Heilige ruht. Jetzt fährt man noch 4 Tage bis nach Meginza-Borg (Mainz). Auf dieser Strecke liegt ein Dorf, welches Horus heißt (Horsusen bei Marsberg?), ein anderes heißt Kiliander. Dort liegt die Gnitahede, wo Sigurd den Fasnir erschlug.“

Es ist von Bedeutung, daß wir auf derselben Straße innerhalb der Senne noch 1681 Reisende aus Dänemark, aus Basel und Nürnberg antreffen, ferner, daß die Konkurrenz der im selben Bericht erwähnten zweiten Straße, die über Hannover, Hildesheim, Wehlar nach Mainz führte, unseren Frankfurter Weg im 18. Jahrhundert entvölkerte²⁾. Wenn an diesem Wege die alten Bistümer Bremen, Minden, Paderborn und Mainz liegen, wenn Minden seit 779, Herford seit 973 Markttort ist,

¹⁾ Hrsg. von der Gesellschaft zur Herausgabe altnordischer Literatur im Jahre 1908, hier zitiert nach Sennebuch, S. 225. V. zu dem Aufsatz von H. SchwanoId, Alte und neue Wege der Senne, S. 223.

²⁾ L. A., Konsistorialakten, Kirchbau Hausenbeck. Polizeiakten, Bd. XV und XVI. Zolllakten 1750.

Blottho seit 1225 Zoll und Münze hat, wenn der alte „Hanse-pottenweg“ genau die Route der Frankfurter Straße lief¹⁾, ebenso um 1590 eine Botenpost aus Süddeutschland und Frankfurt nach dem Norden²⁾, so dürfen wir mit Sicherheit annehmen, daß der Frankfurter Weg eine bis weit in das Mittelalter zurückreichende Verbindung zwischen Nord und Süd war. Es wird damit fraglich die These, daß erst spät, nach dem Niedergange der verbindenden flandrischen Märkte, eine unmittelbare Verbindung zwischen den großen Handelsstädten des Nordens und des deutschen Südens entstanden sei³⁾.

Innerhalb Lippes wird der Verkehr auf der Frankfurter oder Bremer Straße verhältnismäßig früh bemerkbar. Im lippischen Zolltarif von 1468 wird nach Bremer Münze gerechnet, später spielen die Bremer Wagen als Fuhrkarrenmaß in der lippischen Zollordnung eine wichtige Rolle⁴⁾. Der Detmolder und der Neuhäuser fürstbischöfliche Hof bezogen ihren Bedarf an „Victualien“ und „Höterwaren“ schon früh auf diesem Wege. Bremer Fuhrleute werden innerhalb Lippes schon im Mittelalter erwähnt und die Sennesturbezeichnungen de Karenfort (1501), Körkerbusch, Körkerknapp (Körker gleich Karrenführer), Kribbentor im Zuge des Frankfurter Weges deuten auf das Alter dieser Fuhrmannsstraße hin.

Aus dem Jahre 1591 ist uns ein Aufgebot des lippischen Grafen anlässlich der Frankfurter Messe erhalten. Alle Amtleute sollen eine Anzahl von Schützen und Reitern nach Wistinghausen schicken, „damit in unserer Grafschaft Landen die offene freye Landstraße reingehalten, der handtierende kauff- und wanderßmann mit beihabenden wahren und guethern sicher und unbeschwerlich vorgeleitet und allem gewaltsamen rauben, raufen und beginnen zeitig und so viel als möglich vorgebawet werden möge“⁵⁾. Nach dem Dreißigjährigen Kriege war, wie die Zoll-

¹⁾ Detten, Die Hanse der Westfalen. Münster 1897. S. 30.

²⁾ Ludolph, Postgeschichte des Landes Lippe. Detmold 1928. S. 2.

³⁾ Rauers, Versuch einer Karte der ältesten Handelsstraßen. Petermanns Geographische Mitteilungen, 52. Bd., Kartenbeilage, S. 53.

⁴⁾ Lipp. Regesten, C 2348.

⁵⁾ L. A., Hoheitsakten, XV. Geleitsakten, 1591, 13. März.

akten melden, „der Verkehr auf der Brehmer Straße ganz und gar gehemmet“¹⁾. Die um den Verlust der einträglichen Passage besorgte Landesherrschaft entschloß sich nach Kriegsende zu einer Maßnahme, die für die Entwicklung der Sennestraßen von besonderer Bedeutung wurde. Um den wieder einsetzenden Fuhrverkehr dem Lande zu erhalten, ließ sie einen kürzeren Weg durch die Senne anlegen: der Bau eines Querdammes durch das obere Hauftenbachtal und die Anlage eines guten Gasthofes, ja eines ganzen Dorfes an der Übergangsstelle (1659) machten den Weg kürzer und angenehmer, als er vorher in der Route des Sennehellweges gewesen war. Dieser Akt merkantilistischer Politik erwies sich bald als höchst zweckmäßig. In Lippspringe und in Schlangen werden kurze Zeit darauf schon Klagen laut über die Abwanderung des Verkehrs nach dem „Neuen Dorffe“²⁾. Dieses aber erlebt jetzt ein mächtiges Wiederaufleben des alten Fuhrverkehrs. Die Fuhrfarrenzüge der Bremer Kaufherren und Fuhrleute passieren auf dem Wege nach Frankfurt und zurück immer wieder das Dorf. Sie fahren Viktualien, vor allem Stöckfisch, Höferware und „engelländisch Guth“, und bringen, zusammen mit den Fuhrleuten aus Buxbach, Gießen und Frankfurt vor allem Wein und Tabak vom Rhein und aus der Pfalz zurück. Dazwischen tauchen Fuhrfarren mit Nürnberger Kaufmannsware, vereinzelt auch Ladungen von Eisen aus dem Sauerlande (Altena, Breckerfeld) und „Duch“ aus der Elberfelder Gegend auf. Ein weiterer Teil von Waren geht nur bis zu den Weserhäfen Blotho und Minden, offenbar um von da aus auf dem Wasserwege weitergeschafft zu werden³⁾. Hinzu kommt schließlich noch der Verkehr auf die wichtige Umschlagstelle Herford, der früher über Schlangen und den Hellwegzug gegangen war⁴⁾. Auch der Einfluß des Delbrücker Weges und des Sennehellweges ist um diese Zeit im Hauftenbecker Passantenverkehr bemerkbar.

¹⁾ L. A., Kammer, Tit. 126, Nr. 7, I., Page 1656.

²⁾ L. A., Zollakten, Tit. 127, Nr. 5, Fürstenberg, a. a. O.

³⁾ L. A., Polizeiakten, a. a. O., zitiert als „Bestakten“.

⁴⁾ Die Wegstrecke bei Schlangen heißt in den Schnatregistern „der Herfordische Weg“.

So erlebt der große Fuhrverkehr, der im Dreißigjährigen Kriege völlig ruiniert worden war, auf der Bremen—Frankfurter Straße eine neue Blüte, allerdings nur für die Dauer von knapp 100 Jahren. Um 1750 meldet der Lage'sche Zöllner: „Die Bremer Wagens fahren nicht mehr. Daß engeländische Guth nach Frankfurt zu wird auf Hamburg zu geschickt, alsdann fährt es über Hannover, daß die passaschen auch vorbehen ist“¹⁾. Die Verlagerung des Verkehrs auf die hannoversche Straße war offenbar darin begründet, daß Hannover durch die Personalunion der Herrscherhäuser auch engere wirtschaftliche Beziehungen zu England gewonnen hatte. Außer der Umlagerung des Verkehrs auf Hannover wirkte zum Niedergange der lippischen Bremen-Verbindung mit, daß von Bielefeld aus mit dem Aufschwung des Leinenhandels im 17. Jahrhundert ein verstärkter Fuhrverkehr auf Bremen, Lüneburg und Hamburg einsetzte²⁾. Bei der Anlage von Hausenbeck war offenbar auch die Furcht vor der sich um jene Zeit im Ravensbergischen festsetzenden brandenburgischen Herrschaft und ihrer Konkurrenz im Spiele gewesen: 1646 richtete die brandenburgische Herrschaft die große Reitpostverbindung ein, die von Königsberg nach Cleve führte und Bielefeld, Lippstadt und Hamm als Stützpunkte nutzte. Bald darauf versuchte sie eine unmittelbare Reitpostverbindung quer durch die Senne von Bielefeld nach Paderborn und weiter nach Hessen hinein (1665)³⁾. Diese Einrichtung scheiterte nach kurzer Zeit am Widerspruch der Thurn-und-Taxis'schen Postverwaltung. Um 1750, als der Verkehr auf der Bremer Straße einschloß, wurde die Bielefelder Landstraße, die direkte Verbindung Bielefeld—Paderborn, mit Energie ausgebaut. — Im Sennebezirk war der Niedergang der Frankfurter Straße nicht gleich spürbar, weil diese Sennestrecke um dieselbe Zeit die Funktion der Cöllnischen Landstraße übernahm.

¹⁾ L. A., Kammer, Tit. 126, Nr. 7, I.

²⁾ 11. Jahresbericht des Hist. Vereins der Grafsch. Ravensberg, 1905, S. 41.

³⁾ Bloß, Geschichte des Post- und Telegr.-Wesens, in der Schrift „Minden-Ravensberg unter der Herrschaft der Hohenzollern“. Bielefeld und Leipzig 1909. S. 257 ff.

2. Die Cöllnische Landstraße.

Zeit und Ursache der Anlage des Großen Hellweges werden umkämpft¹⁾. Seine mittelalterliche Bedeutung ist unbestritten²⁾. Die von ihm aus nach Nordosten weiterführende große West-Ostverbindung der Cöllnischen Landstraße war auch eine Teilstrecke der alten Verbindung Lübeck—Köln, eines „Wegzuges von internationaler Bedeutung“, über dessen Verbindungslinien zahlreiche Nachrichten in den hanseischen Geschichtsquellen vorliegen³⁾.

Innerhalb Lippes finden sich aus mittelalterlicher Zeit wenig Hinweise auf den Straßenzug. Bei Blomberg befand sich der Schling to dem Karenforde⁴⁾. 1354 und später wird das Geleit der lippischen Herren in Stadt und Stift Paderborn erwähnt, 1415 ein Hoppenzoll zu Schlangen, 1482 ein Zoll zu Horn⁵⁾. Die Bezeichnung „Lizenkrug“ bei Blomberg erinnert an die alte Fuhrmannsgesellschaft der „Lizenbrüder“. Im Jahre 1601 lief eine Botenpost von Köln nach Hildesheim, und zwar über Arnsberg, Geseke und Horn. Sie hat bis in die Mitte des Dreißigjährigen Krieges bestanden.

So spärlich die mittelalterlichen Quellen fließen, so reichlich sind sie aus der Zeit des wiederauflebenden Fuhrverkehrs nach dem Dreißigjährigen Kriege. Ganze Reihen von Fuhrkarren, bis zwanzig in einer Reihe, fahren, besonders zur Zeit der großen Messen, an Schlangen vorbei aufs Gebirge zu oder umgekehrt. In der Hauptsache kommen Fuhren mit Eisenwaren, Nägeln, Draht, Degenklingen aus der Gegend des Sauerlandes: Altena, Breckerfeld, Schwerte, Solingen, Schwelm, andere mit „Duchen“ aus Elberfeld und Wermelskirchen, mit Seidenband und Knöpfen aus dem Bergischen, die alle nach dem Hildesheimischen und

¹⁾ Vgl. Rübels Hellwegtheorie und ihre Kritik bei Herbert Krüger, a. a. O., Sp. 276 ff.

²⁾ Hedwig Pieper, Der westf. Hellweg, seine Landesnatur, seine Verkehrsstellung und seine Kleinstädte. Diss., Münster 1928.

³⁾ Baechthold, Der norddeutsche Handel im 12. und beg. 13. Jahrhundert. Berlin, Leipzig 1910. S. 120. — Dörries, a. a. O., S. 115 f.

⁴⁾ Lippisches Landwehrregister von 1502.

⁵⁾ Lippische Regesten.

Braunschweigischen fahren, umgekehrt kommen von dorthier vor allem Wagen mit Hanf, Flachs, Wolle, Garn und Hopfen. Dazwischen schieben sich Karren mit Eisenerzen von Fürstenberg und Wünnenberg, Brabanter Glashändler, die zu den lippischen Glashütten in Nassensand und Kohlstädt wollen, Salzführer, italienische Kaufleute und allerlei fahrendes Volk¹⁾.

Die vielfachen Fuhren vom Westen her bogen in der Regel schon bei Neuhaus ab und ließen Schlangen und Lippsspringe rechts liegen. Ihre Spuren sind auf der Höhe der Großen Egge noch als tiefe Einschnitte im Gelände sichtbar; an den Externsteinen, deren späteres Teichgelände sie überquerten, stellte sich ihnen eine Landwehr mit einem Schling entgegen. Dieser alte „Hornsche Weg“²⁾, der Weg über Nassensand, wird schon 1405 bei einer Erbteilung als wichtige Grenzscheide zwischen dem östlichen und westlichen Teile des Osninges erwähnt³⁾. In den Kriegswirren der folgenden Jahrhunderte wird immer wieder der Paß der Großen Egge von den Truppen benutzt⁴⁾. Als die lippischen Grafen ihre Zugangsstraße zum Jagdschloß Desterholz zu einer Prachtstraße ausgestalteten⁵⁾, zog der Verkehr natürlich diesen bequemerem Weg dem Aufstieg im Recken vor und bog erst weiter nördlich nach Nassensand ab. Der Finkenkrug im Desterholzer Felde verödete und wurde 1653 aufgehoben, dafür entstand 1706 an der Stelle, wo der Delbrücker Weg die Fürstenallee schnitt, der erste Kreuzkrug, das jetzige Waldhaus am Alten Postwege⁶⁾.

Außer diesem Hauptzuge der Cöllnischen Landstraße existierte von Schlangen aus eine Nebenlinie, die den Weinberg bei Kohl-

¹⁾ L. A., Polizeiakten, Bestaaten.

²⁾ Heute noch Flurbezeichnung der von der Fürstenallee „im Recken“ nach Nassensand heraufführenden Wegstrecke, auch „der alte Weg“. In der Wege-
route lagen der alte, berühmte Hagedorn zwischen Lippsspringe und Schlangen, die „Stellberge“ am Westrande von Schlangen und der alte Finkenkrug an der Schwedenschanze.

³⁾ Lipp. Regesten, Bd. C, Nr. 1642.

⁴⁾ Schriftliche Mitteilung von Herrn Robert Henkel, Horn.

⁵⁾ Die Anpflanzung der Baumreihen erfolgte nach den Forstaften erst 1725.

⁶⁾ Friedrich Copei, Von alten Sennekrügen. Lipp. Kalender 1937, S. 80.

stätt überschritt, im engen Kohlstädter Tal, den Bachlauf der Strothe als Weggrund nutzend, sich zur Höhe der Kleinen Egge schob und sich von ihr aus unmittelbar nach Horn absenkte. Das Tal war sehr eng, der Anstieg im steinigen Bachgrund beschwerlich. Die Strothe schwillt nach Regenfällen meist überraschend an, und die Pashöhe wird, auch heute noch, durch starken Quellenfluß und häufigen Frost bedroht. Das alles mochte dazu beitragen, daß dieser parallele Straßenzug nie zur vollen Entwicklung kam.

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts stockte der Verkehr auf der Cöllnischen Landstraße plötzlich: die Wege über die Eggepässe nach Horn und Blomberg zu waren völlig grundlos und unpassierbar geworden, weil bei der damals einsetzenden allgemeinen Holzknappheit das Material für die Ausbesserung der Wege fehlte¹⁾. Es ist bezeichnend, daß in dieser Not der Verkehr sich umlagerte auf den günstigeren Geestboden der Senne: die Fuhrkarren der Cöllnischen Strecke fahren jetzt die Route des alten Frankfurter Weges durch die Dörenschlucht auf Lemgo, um erst von dort aus nach Hameln umzubiegen. Sehr wahrscheinlich wurde jetzt der Weg von Schlangen über die Horst westlich am Eckelau vorbei auf Fünfsbuchen zu stärker benutzt. Er ist heute noch als Sandweg und Chaussee erhalten und lediglich in der Kammersebene durch das Gatter abgeschnitten. Der Verkehr auf dieser neuen Cöllnischen Landstraße über Hausenbeck brachte noch einmal reges Leben in die Senne. Um 1800 noch fahren etwa 3000 Karren jährlich diesen Weg. Dann aber brach auch der Verkehr dieser Route plötzlich zusammen. Schuld daran war einmal das neu aufkommende System der Grenzzölle²⁾, das von dem Nachbar Preußen vor allem an der Schlangen-Dippespringer Grenze rigoros als Sperrmittel ausgenutzt wurde³⁾, vor allem aber der jetzt beginnende Bau von Kunststraßen oder Chausseen, der in kürzester Zeit den ganzen Fuhrverkehr in die benachbarten Gebiete ablenkte.

¹⁾ L. M., Kammer, Tit. 127, Nr. 5.

²⁾ L. M., Kammer, Tit. 126, Nr. 7, I.

³⁾ Sennefarte von 1715.

3. Sennehellweg und Straßen zur Lippe.

Als Frankfurter Weg und Cöllnische Landstraße ihre Glanzzeit erlebten, war die Blüte des Sennehellweges und der beiden zur Lippe führenden Straßen längst vorbei. Für ihre Bedeutung im Mittelalter spricht der Umstand, daß in den aus dem 17. Jahrhundert stammenden ältesten Karten der Landschaft, die sonst keine Wegzeichen haben, ein „Creuzwech“ nordwestlich von Desterholz verzeichnet ist, der sich durch Vergleich mit der Sennekarte von 1715 und mit Altnaufzeichnungen als die Kreuzung des Sennehellweges mit der Delbrücker Straße im Gelände zwischen Eßelau, Langelau und Königslau indentifizieren läßt¹⁾.

Der Sennehellweg war die älteste Straße von Paderborn nach Bielefeld, ging aber offensichtlich über Brackwede hinaus weiter am Gebirge entlang und durch den Iburger Paß auf den alten Bischofssitz Osnabrück, auf Oldenburg und Friesland zu²⁾, hatte auch vorher schon an der Dörenschlucht und am Gadderbaumer Paß Abzweigungen nach Herford und Minden³⁾. Im Südosten, bei Paderborn, mündete auf ihm der Verkehr „aus dem Hessenlande und den paderbornischen Orten Warburg, Lichtenau und Scherbede pp.“⁴⁾ Es handelt sich bei den Passanten aber im Jahre 1765 fast nur noch um Pferdehändler, die nach den Aussagen der Zollakten dort in großer Zahl mit riesigen Pferdekoppeln durch die Senne über den Jakobstrug nach den „Osnabrüggischen, Bremischen, Barelschen, Preußischen und Hannoverischen Märkten“ zogen⁵⁾. In früherer Zeit aber muß ein stärkerer allgemeiner Verkehr bestanden haben, denn der Zoll an der Dalke, der zuerst vom Menkhäuser Müller, später vom Bartelsfrüger erhoben wurde, läßt sich schon 1456 und 1489 als wichtiger

¹⁾ Hans Kiewning, Fürstin Pauline zur Lippe. Detmold 1930. S. 504 ff.

²⁾ Paderbornis Episcopatus Descriptio Nova Joanne Gigante Ludense, um 1630. — Fürstenberg, Monumenta Paderbornensia. Kartenbeigabe.

³⁾ Karl Möller, Bemerkungen zur Karte der alten Landstraßen des Amtes Brackwede. 19. Jahresber. des Hist. Vereins f. d. Grafsch. Ravensberg. Bielefeld 1905. S. 63 f.

⁴⁾ Hermann Schmidt, a. a. O., S. 459.

⁵⁾ L. A., Kammer, Tit. 127, Nr. 5, 1765.

Zoll nachweisen¹⁾). Zwischen Augustdorf und Haustenbeck ist der Hellwegzug heute durch die Senneteilungen verwischt, eine Strecke des Weges, der um das Edellau herum lief, war identisch mit dem „Kohlweg“ (Kohlenweg) zwischen den beiden Orten. In der erwähnten Urkunde vom Jahre 1456 wird der Hellweg erwähnt als die Straße, „die unter dem Walde her über die Dalke auf den Steenfort gehet“. Der Steenfort ist eine Haustenbachfurt an der Landesgrenze. Wir beobachteten also schon damals eine Umlagerung des Weges nach Südwesten zu, doch bleibt der Hellweg noch in der quellenlosen Randzone; noch um 1700 begegnen uns an dem erwähnten Kreuzwege Passanten, die von Bielefeld nach Paderborn wollen. Doch schon vorher hatte man versucht, seinen großen Wegbogen abzukürzen durch einen Weg, der vom Barental bei Augustdorf aus, die Schwierigkeiten der Bachübergänge in Kauf nehmend, schärfer nach Süden umbog. Dieser kürzere Weg ist der *D i e b e s w e g*, der heute, von Süden her kommend, mitten auf dem Truppenübungsplatze abbricht. In den Lippsspringer Schnatregistern von 1717 heißt er „der Bielefelder oder Diebesweg“²⁾). Die Bezeichnung Diebesweg taucht dann wieder auf an der lippischen Grenze zwischen Haustenbeck und Augustdorf und am Barental in Augustdorf³⁾). Der Diebesweg läuft bezeichnenderweise nicht auf Paderborn, sondern auf Marienloh zu, er scheint früher eine Fortsetzung in Richtung auf den Großen Hellwegzug Paderborn—Driburg—Höxter und auf die Warburgischen Straßen gehabt zu haben.

Auch in dieser abgekürzten Form war der Hellweg nicht von Dauer. Er war in dem Augenblick völlig überflüssig, als die viel kürzere unmittelbare Verbindung der „Bielefelder Landstraße“ ausgebaut und benutzt wurde. So bezeichnet im Jahre 1715 die Sennekarte diesen Bielefelder Weg als „jezo unbrauchbar geworden“. — An seine Stelle trat in der Sennerandzone eine Verbindung von Bielefeld nach Horn, die wie der Delbrücker Weg am Kreuztrug vorbeikam. Auf diesem Sennewege wurden

¹⁾ Lipp. Reg., C 2171. 2741.

²⁾ Fürstenberg, a. a. D., S. 175.

³⁾ L. M., Grenzakten, Schnatregister. R ü s t e r m a n n, Augustdorfer Chronik, S. 6.

vor allem die Holzkohlen der vielen Kohlenmeiler um Kohlstädt auf Karrenfuhrwerken in die aufblühenden gewerblichen Betriebe Bielefelds gebracht. So entstand die Bezeichnung „Kohlweg“ oder „Kohlenweg“, der wir in der alten Hellwegroute noch wiederholt begegnen¹⁾.

Die Bedeutung der alten Lippestraße ist umstritten. Hölzermann bezeichnet sie als eine *via regalis*, andere behaupten, daß sich des sumpfigen Lippetals wegen überhaupt kein größerer Verkehr habe entwickeln können²⁾. Wie dem auch sei: jedenfalls lagen an dieser Straße bei Lippstadt zwei Zölle, ein furskölnischer und ein lippischer, die Straße selbst wird 1366 von Simon III. erwähnt als seine Straße, „die von Paderborn, von Delbruggen und von Anreepen in das Stift von Köln und in das Stift von Münster geht“. 1482 ist anlässlich eines Zollstreites mit den Lemgoern die Rede von der frequenten Heerstraße beim Lipperoder Zoll³⁾. — Die eine Fortsetzung, der auf die Dörenschlucht zulaufende Lippstädter Weg, war als die Verbindungsstraße zwischen den neuen Besitzungen der lippischen Edelherren und ihrem alten Stammgebiet Cappel-Lipperode und ihrer Stadt Lippstadt immer von Bedeutung. So erscheint sie früh in den Hofrechnungen. Als die alten Beziehungen zwischen Lippe und Lippstadt sich auflöseten, ging der Verkehr natürlich auch zurück. Lange hielt sich indessen eine Post, die seit 1645 von Bremen über Detmold durch die Senne nach Lipperode lief, in späterer Zeit hatte auch die über den Alten Postweg der Gaußeköte kommende Post Anschluß an den Lippstädter Weg. Die alte Wegroute ist heute noch weithin erhalten: über Cappel, Westenholz, nördlich an Delbrück vorbei, über Kanneword, Espenschling, Jägerkrug und Furlkrug nach Augustdorf und der Dörenschlucht. Bei Augustdorf wurde 1843 der Senneregulierung wegen der Lippstädter Weg mehr nach Osten, auf Fünf Buchen zu verlegt, so daß er das Gebirge im Lopsborner Paß überqueren

¹⁾ K ü s t e r m a n n, Augustdorfer Chronik I, S. 7.

²⁾ H ö l z e r m a n n, Lokaluntersuchungen, die Kriege der Römer und Franken betreffend. Münster 1878. S. 14 ff.; K r ü g e r, a. a. O., Sp. 242.

³⁾ Lipp. Regesten, B 1156, 1366, D 2649; L. M., Karte, Tit. 6 n, Nr. 5.

konnte¹⁾. Heute dient der sandige Lippstädter Weg vielfach noch zum Viehtransport.

Der Delbrücker Weg tritt in der Geschichte noch weniger hervor als der Lippstädter Weg. Gelegentlich ziehen Heerhaufen die Straße — so um 1600 bei einem Einfall marodierender Spanier, so in der Münsterschen Invasion und im Siebenjährigen Kriege —, sonst hören wir von ihm noch in der neueren Zeit, daß an dieser „Zollstraße“ im 18. Jahrhundert beim Kreuzweg eine Zollstelle errichtet wurde, die aber wegen der geringen Einkünfte — es zogen fast nur Glashändler aus Brabant und Eseltreiber, die Glas von der Glashütte zu Nassensand holen wollten, diesen Weg — bald aufgehoben wurde²⁾.

Auch dieser Straßenverlauf ist heute noch gut zu erkennen. Am Hauftenbach teilt er sich in zwei parallele Stränge, der eine mündet über Taubenteich im Südteile von Hauftenbeck, der andere kommt nördlicher, am jetzigen Friedhof, heraus. In die Wegrichtung des südlichen Zuges fügt sich der Aschenweg ein, der ja auch wie jener ursprünglich auf die Glashütte am Nassensand zulief. Der Aschenweg ist aber auch Verbindungsstraße zu dem Strang des Alten Frankfurter Weges, der auf dem Meßtißblatt als „Zollstraße“ bezeichnet ist. Über seinen Namen läßt sich Abschließendes noch nicht sagen. In der Mitte des 18. Jahrhunderts taucht er auf einer Skizze auf, die ihn in Zusammenhang mit der Glashütte bringt. Alte Leute erinnern sich aber heute noch mit Deutlichkeit daran, daß ehemals von Delbrück und Sande die Planwagen in der Senne heraufgefahren kamen, auf denen Buchenholzasche in den lippischen Walddörfern gesammelt wurde. Die Asche diente der Wiesendüngung, dem Waschen (Büßen!) und gewerblichen Zwecken.

¹⁾ Küstermann, Chronik, S. 8. So erklärt es sich, daß die vom Augustdorfer Pollmannsfruge auf Fünfbuchen zuführende Chausseestrecke heute noch im Volksmunde die Bezeichnung „Lippstädter Weg“ führt. Die erste Augustdorfer Siedlungsreihe zog sich vom Dörenfruge aus am ursprünglichen Lippstädter Wege entlang unmittelbar zum Furlbachtale.

²⁾ L. A., Kammer, Lit. 125, Nr. 12.

Die geschichtliche Untersuchung der einzelnen Straßenzüge hat ergeben, daß Frankfurter Weg und Cöllnische Landstraße bis tief ins Mittelalter hinein Durchgangsstraßen von hoher Bedeutung für die Verbindung von Nord nach Süd, West und Ost waren, während die Lippezugangsstraßen, entsprechend dem schwachen Lippestraßenverkehr, in geschichtlicher Zeit wohl immer nur eine sekundäre Rolle gespielt haben. Die Geschichte des Sennehellweges bleibt in Dunkel gehüllt. Er muß aber die älteste Sennestraße gewesen sein, denn seine Route entspricht im stärksten Maße den natürlichen Voraussetzungen des Sennebodens, von ihr haben sich die beiden anderen Straßenzüge erst allmählich entfernt, auf ihrer Ansahlinie zwischen Paderborn und dem Lippischen Walde schließt sich ursprünglich ein ganzes Straßenbündel zusammen.

4. Bielefelder Landstraße und Sennebesiedlung.

Dem Niedergang der lippischen Sennerandstraßen im 18. und 19. Jahrhundert stand die zunehmende Bedeutung der zum Bielefelder Paß laufenden Straßen gegenüber¹⁾. Für die Senne fiel am meisten ins Gewicht der Ausbau der durch die Sennemitte führenden Bielefelder Landstraße, der unmittelbaren Verbindungslinie Bielefeld—Paderborn. Wann sich aus einer Reihe lokaler Verbindungen eine für den Durchgangsverkehr bedeutsame Route gebildet hat, war aktenmäßig nicht festzustellen. Ihre Entwicklung hebt sich erst ab gegenüber dem Schicksal der Sennestraßen: solange jene, vor allem der Hellweg, für eine Verbindung Bielefeld—Paderborn in Anspruch genommen wurden, kann eine für den allgemeinen Verkehr brauchbare Straße von Bedeutung in der Sennemitte nicht bestanden haben, der weite Umweg wäre völlig sinnlos gewesen²⁾.

¹⁾ Viele wertvolle Hinweise für die Straßenentwicklung um den Bielefelder Paß verdanke ich Herrn Bürgermeister a. D. Reuter, Bradwede. Hier wurde bewußt darauf verzichtet, diese neuere Entwicklung noch heranzuziehen; sie war für unsere Aufgabe ohne wesentliche Bedeutung.

²⁾ 1700 führt der Hellweg beim Bartelskrug noch die Bezeichnung „Landweg von Bielefeld nach Paderborn“, 1785 wird er noch einmal in den Zoll-

Die bisherige Untersuchung hat allerdings ergeben, daß die Tendenz zur Verlagerung des Verkehrs von dem großen Hellwegbogen zur Sennemitte früh vorhanden war: der Diebesweg ist die Abkürzung jenes Umweges durch eine die Zone der Erosionsschluchten schneidende Straßenlinie, er lief ursprünglich, mindestens schon im 17. Jahrhundert, von seinem heutigen Ansatz südlich von Lippsspringe in schnurgerader Linie auf die Quellschluchten des Furlbachtals zu. In einer späteren Zeit, als die Verbindung zum Hellwegstrang bedeutungslos wurde, nahm der Diebesweg schon von der heutigen Hammersteinhöhe aus die Wendung auf den Bielefelder Paß: in Richtung auf die Panlofenschule, an der Krollmühle (Krollbachtal), den Emsquellen und der Fockelmühle etwas nordwestlich vorbei führt heute noch in der Richtung auf Stufenbrock der sogenannte „Mittweg“ in der Mitte zwischen Hellweg und Bielefelder Landstraße) als grasbewachsene, breite Sandtrift. In der Höhe des Furlbachtals heißt dieser Weg mundartlich „de deipe Weg“ — der tiefe Weg —. Die Deutung liegt nahe: der Mittweg schneidet immer wieder die Tiefen der Sennebachschluchten und ist so wirklich ein tiefer Weg. Es drängt sich die Vermutung auf, daß der in gleicher Richtung verlaufende alte Diebesweg seine Benennung dem gleichen Umstande verdankt. Die Deutung, der Name stamme aus der Zeit, wo vielfach Schmugglerbanden aus dem Lippischen ins Preussische wechselten, ist auf jeden Fall falsch, der Name ist belegt schon für Jahrhunderte, in denen noch Straßenzölle, keine Grenzzölle erhoben wurden, ein Grenzschnuggel also sinnlos war.

An der Führung der Bielefelder Landstraße ist von besonderem Interesse, daß sie zwar die vielen Bachtäler der Sennemitte schneidet, sich aber auf weite Strecken ziemlich genau an die Grenzlinie zwischen der Zone der Erosionsschluchten und der der Bachüberhöhungen hält. Von Brackwede aus zog sie, ursprünglich wohl in Abzweigung vom Sennehellweg, auf Schloß Holte (Pollhans) zu, von dort über Großhellefort, Jägerkrug, Emskrug und den alten „Holländer“ bis etwa ans Krollbachtal.

alten als „Zollstraße von Bielefeld und Gütersloh über den Jakobs- und Bartholdskrug nach Schlangen—Paderborn“ aufgeführt. L. Arch., Kammer, Lit. 125, Nr. 12.

Dort wendet sich die eigentliche Bielefelder Landstraße stärker nach Süden über Sennelager, Neuhaus nach Paderborn; eine mehr südöstlich laufende Verlängerung zielt dagegen über Stau-
mühle und die Winnighöhe auf Lippspringe. Sie heißt heute auf dem Meßtischblatt noch „Alte Bielefelder Poststraße“, in der Bielefelder Postgeschichte ist allerdings kein Hinweis zu finden, der die Benennung gerade für diesen letzten Teil erklärte¹⁾.

Nutzte die Bielefelder Landstraße auch die natürlichen Gegebenheiten aus, so war sie doch sicher planmäßig durch die Sennemitte getrieben worden. An beinahe allen Bachübergängen, also im engsten Abstand, liegt eine ganze Reihe von Krügen, die aus dem 18. Jahrhundert stammen und offenbar als Vorspann-
stellen an den breiten und sandigen Bachübergängen gedient haben; ihre Anlage weist darauf hin, daß die Durchführung dieser Strecke wohl nur mit vielfacher Unterstützung des Fuhr-
verkehrs möglich war. (Vgl. Sonderkarte.)

Eine überragende Bedeutung hat aber auch die Bielefelder Landstraße nach Paderborn nicht bekommen, sie ist niemals zur Chaussee ausgebaut worden²⁾. Das liegt daran, daß die Kraft-
linien des Verkehrs etwa von der Mitte des 17. Jahrhunderts an, der preußischen Territorialentwicklung folgend, vom Biele-
felder Paß über Gütersloh—Hamm den rheinischen Gebieten zuliefen.

Eine wichtige Funktion hat indessen die alte Bielefelder Landstraße doch erfüllt: sie hat, zusammen mit den übrigen Sennequerstraßen den Senneinnenraum der Besiedlung er-
schlossen. Während bis zum Dreißigjährigen Kriege der Senne-
innenraum so gut wie siedlungsleer war — die herrschaftlichen Jagdschlösser in Hövelhof, Schloß Holte usw. sind nicht mitzu-
rechnen —, schießt in den folgenden Jahrzehnten und Jahr-

¹⁾ Mitteilung von Herrn Postinspektor D e p p e, Bielefeld, dem Bearbei-
ter der Bielefelder Postgeschichte. Vgl. auch B l o c k s, Geschichte des Post-
und Telegraphenwesens im Sammelbande „Minden-Ravensberg unter den
Hohenzollern“, herausgeg. von Tümpel, S. 257.

²⁾ Als feste Straße wurde in den neunziger Jahren des vergangenen
Jahrhunderts die Verbindung Brackwede, Stukenbrock, Hövelhof, Sennelager,
Neuhaus, Paderborn ausgebaut. Der Plan einer Chaussee Gütersloh—Dören-
schlucht ging in den sechziger Jahren fehl.

hunderterten in raschem Tempo auf paderbornisch-preußischer Seite eine große Zahl von Sennesiedlungen auf. Auf lippiſcher Seite lagen die neuen Dörfer Hauſtenbeck und Auguſtdorf auch im Straßengebiet. Aber dieſer Auftrieb einer Siedlung, die von den alten Sennerandorten ausging, vermochte den Niedergang des Durchgangsverkehrs nicht aufzuhalten, Beweis genug dafür, daß der ehemals ſo rege Straßenbetrieb nur dem Durchgangsverkehr, nicht lokalen Notwendigkeiten zu verdanken war.

Die Sennebefiedlung des 17. und 18. Jahrhunderts wurde zwar durch die Straßenführung begünstigt. Die bei dieſen Siedlungen häufig vorkommende Reihenform (Hövelriege, die Neue Reihe, Sennereihe, Lipperreihe, Auguſtdorf) iſt indes nicht in erſter Linie in Anlehnung an den Straßenzug gewählt worden. Wie aus den Senneteilungsakten des 19. Jahrhunderts hervor- geht, war bei der Wahl dieſer Reihenform die Erwägung aus- ſchlaggebend, daß man ſo das alte Gemeinheitsrecht des Senne- plaggens, auf dem die ganze Heidewirtschaft jener Zeit aufgebaut war, aufrechterhalten und doch den in nächſter Nähe der Sied- lungen gelegenen Gemeinbeſitz vor Raubbau bewahren konnte. Hauſtenbeck, das ja urſprünglich mit Rückſicht auf den Verkehr ſich an der Bachübergangsstelle zuſammendrängte, hatte bei der Nutzung der Sennegemeinheit außerordentliche Schwierigkeiten zu überwinden, weil die nahegelegenen Flächen völlig fahl- geſchlagen wurden und verſandeten, während die entfernteren Bezirke ungenutzt liegenblieben.

Vom Beginn des 19. Jahrhunderts an bis zur Gegenwart iſt die Senne ein ſtilles Gebiet zwiſchen den Bahnen eines mächtigen Verkehrs geblieben. Ihre natürlichen Vorzüge waren mit dem Bau der Kunſtstraßen bedeutungslos geworden. Sogar die früher am Sennerande verlaufende Cöllniſche Landſtraße ſchob ſich jezt endgültig weiter weſtlich auf Kalk- und Lehm- boden; die Fernverkehrsſtraße 1 hält dieſe Route heute noch inne. Unter dem Druck politiſcher Kräfte verlagerte ſich der große Verkehr auf die großen preußiſchen Straßen Hamm—Bielefeld—Minden und Erwitte—Paderborn—Hörter—Holzminden. Als in der Zeit der Bahnbauten das verkehrsgeographiſch außerordentlich günſtig gelegene Sennegebiet mit der Dörenſchlucht wieder umgangen wurde durch den Bau der Köln—Mindener Bahn über Biele-

feld und der Westfälischen Eisenbahn über Soest—Paderborn—Münster¹⁾), da war die letzte Chance für einen neuen Verkehrsaufschwung des Sennegebietes wie für die Eingliederung Lippes in den großen Durchgangsverkehr dahin. In den letzten Jahren hat man gelegentlich die Dörenschlucht einbezogen in Überlegungen, wie man die große Eisenbahnverbindung Basel—Frankfurt—Hamburg verkürzen könnte. Aber das Projekt, in dem die Linie des alten Frankfurter Weges eine Rolle spielen würde, ist in ersten Erwägungen stecken geblieben. Eine neue Verkehrsbelebung der Senne ist nicht mehr zu erwarten, zumal ihr Raum heute zu einem wesentlichen Teile anderen Zwecken dient.

III. Die Straßenführung in vor- und frühgeschichtlicher Zeit.

Reizvoller und bedeutungsvoller als die Geschichte der Sennestraßen über die Zeit ihres Niedergangs hinaus ist die bei der Beschäftigung mit den mittelalterlichen Straßen immer wieder vordringende Frage, ob die bis weit ins Mittelalter hinein nachweisbaren Urstraßen, die, von keines Menschen Hand gebaut, einfach den Kraftlinien des Verkehrs und dem Geß des Bodens folgten, sich als Straßenzüge der Vor- und Frühzeit erweisen lassen. Voraussetzung für die Fragestellung ist das Vorhandensein eines Handelsverkehrs in vor- und frühgeschichtlicher Zeit. Für die Senne dürfen wir ihn als gesichert annehmen, wenn er natürlich auch in der Stärke nicht mit dem mittelalterlichen Verkehr zu vergleichen ist. Ein mit der jüngeren Steinzeit beginnender, bis in das erste vorchristliche Jahrtausend fortgesetzter Handelsverkehr auf der Rhein-Main-Weser-Linie ist durch Funde nachgewiesen worden²⁾. Die Handmühle aus Basalttuff in der steinzeitlichen Siedlung am Bokelvenn deutet

¹⁾ Vgl. Paul Wendiggensen, Beiträge zur Wirtschaftsgeographie des Landes Lippe. Hannover 1931. S. 223 ff.

²⁾ A. Krebs, Ein uralter Handelsweg durch das östliche Westfalen. 38. Jahresbericht d. Hist. Vereins f. d. Grafsch. Ravensberg. Bielefeld 1924. S. 40 ff.

auf Handelsbeziehungen zur Eifel hin¹⁾). Die vielen Römermünzfunde aus der Kaiserzeit entstammen ohne Zweifel dem Handelsverkehr. Schließlich haben neuere Untersuchungen ergeben, daß „sowohl in der Karolingerzeit wie auch in der Zeit der sächsischen Kaiser Fernhandel und Fernverkehr vorhanden war, freilich nicht im Maße wie zur Zeit der Hanse“²⁾).

Als Hilfsmittel zur Erschließung vorgeschichtlicher Straßenzüge vom Bilde der mittelalterlichen Sennestraßen aus bieten sich uns an Siedlungs- und Gräberfunde, Einzelfunde vorgeschichtlicher Zeit und Münzfunde, endlich frühgeschichtliche und mittelalterliche Befestigungen: Volksburgen, Ritterburgen und Landwehren. Im Rahmen des Themas können nur die wichtigsten Ergebnisse einer vergleichenden Betrachtung herausgehoben werden, eine ausführlichere Beweisführung und Darstellung bringt die schon genannte Arbeit „Frühgeschichtliche Straßen der Senne“ in der Zeitschrift „Mannus“, Jahrgang 1938. Heft 1.

1. Genau auf der Linie der alten, mittelalterlichen Durchgangsstraßen, vor allem des Sennehellwegs, des Frankfurter Weges und der Cöllnischen Landstraße finden sich die Spuren einer reichen Besiedlung³⁾ von der Steinzeit an bis ins

¹⁾ H. Schwanold, Die Steinzeit der Senne. Sennebuch, S. 130.

²⁾ Hans Dörries, a. a. O., S. 105 ff.

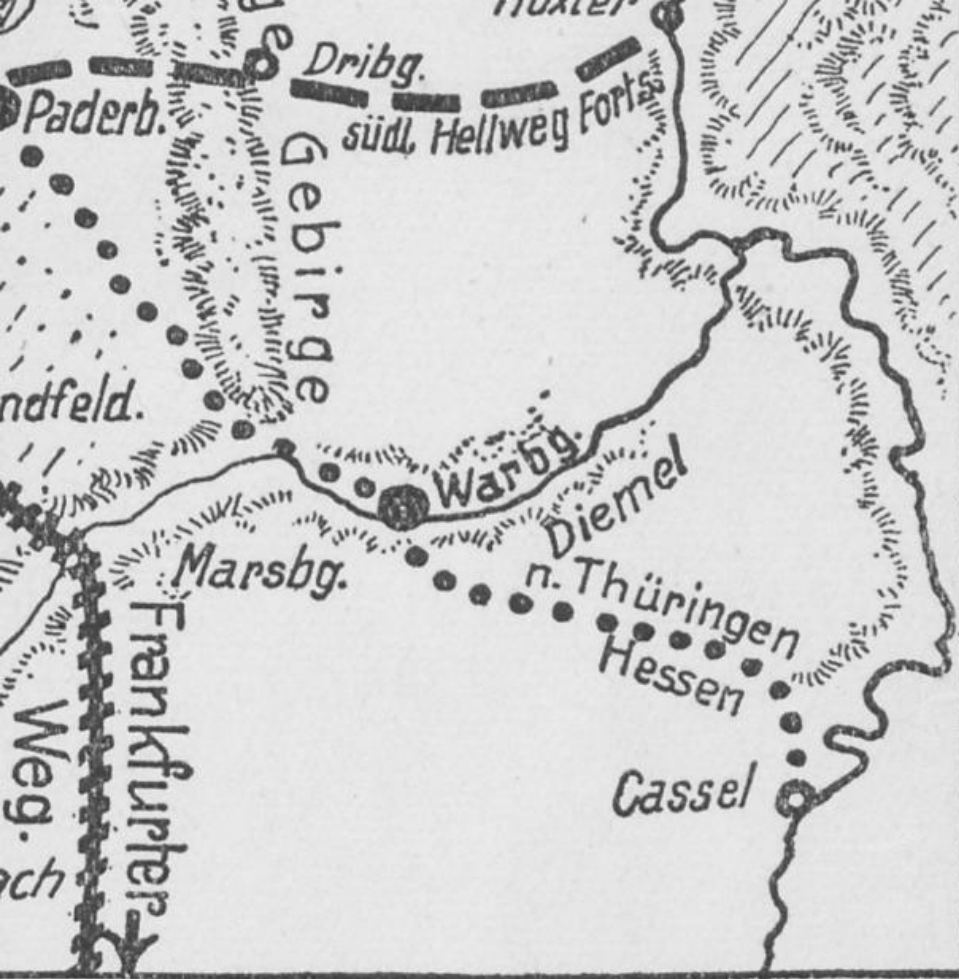
³⁾ Zur Herstellung der Karte über die vorgeschichtliche Sennebesiedlung dienten: 1. Die Fundkartothek des Museums für Vor- und Frühgeschichte, Münster, deren Benützung mir die Herren Professor Wormstall und Professor Stieren freundlicherweise ermöglichten; 2. die Schwanold'sche große Übersichtskarte der lippischen Funde, früher im Landesmuseum, jetzt in der Pflegstätte für Germanienkunde zu Detmold; 3. die Karte der Hünengräber bei Tappe, Die wahre Gegend und Linie der dreitägigen Hermannsschlacht, Essen 1820, mit Nachtrag Essen 1822; die Karte der Funde des Paderborner Landes von B. Ortman, im Museum zu Paderborn. — An Literatur vor allem: Albert Wormstall, Augustische Münzfunde im Raume Westfalen. Zschr. Westfalen, 20. Jahrg. 1935, Heft 5, S. 267; Sture Bolin, Fyndn av romerska mynt i det fria Germanien, Lund 1926, bilagor; M. Krebs, Die vorrömische Metallzeit im östlichen Westfalen, Mannusbibl. Nr. 38, Jahrg. 1925; Heinrich Dietmann, Steinzeitfiedlungen im Teutoburger Walde, Wittekind-Verlag, Bielefeld 1931; Fundberichte von B. Ortman in „Die Warte“, Paderborn, 2. Jahrg., Heft 1

frühe Mittelalter. Dagegen war der Senneinnenraum (geographisch gesprochen die beiden Zonen der Erosionsschluchten und der Bachüberhöhungen) völlig siedlungsleer bis auf den sich von Süden hereinschiebenden Delbrücker Landrücken mit seinen Ausläufern, der eine besonders reiche Besiedlung aufweist. Die verblüffende Übereinstimmung von Straßenführung und Urbesiedlung kann nicht mit dem Hinweise abgetan werden, daß möglicherweise die Besiedlung das Primäre gewesen sei, die Straßenführung ihr als Lokalverbindung erst gefolgt wäre. Das südliche Senne- und Sumpfsgebiet war für Besiedlung wie für Verkehr natürlich ungeeignet. Die Sennebesiedlung aber war am stärksten eben nicht im Gebiet der Erosionstäler, die mit ihrem reichen Quellwasser, mit fischreichen Bächen und guten Weidegründen, mit ebenem Boden und großen Jagdflächen besonders günstige Existenzbedingungen boten, sondern auf den Hügeln der Sanderterrasse, wo die Lebensbedingungen wesentlich ungünstiger sein mußten, wo vor allem Mangel an gutem Quellwasser war. Rechnet man auch mit einer Veränderung der Sennenatur, nimmt man an, daß bei einem höheren Grundwasserstande die nördliche Senne eher Siedlungsland sein konnte¹⁾, so reicht das doch nicht aus, den Vorrang der Verkehrsstraße vor der Besiedlung zu bestreiten. So setzte schon Klostermeier der Tappeschen Theorie, nach welcher die Linie der Hügelgräber dem Zuge der dreitägigen Hermannsschlacht entsprechen sollte, mit der Kritik zugleich die Vermutung entgegen, diese Gräberlinie deute auf die Route einer alten Heerstraße²⁾. Für seine Auffassung berief er sich darauf, daß nicht nur bei den Römern, sondern auch bei den Germanen die Sitte bestanden habe, die

und 7; 4. Jahrgang, Heft 8 und 9. — Dazu eine Reihe von kleineren Veröffentlichungen. — Vielfache Unterstützung verdanke ich Herrn Studienrat R. Weerth, Detmold.

¹⁾ Einige der jetzigen Trockentäler führten noch vor einem Menschenalter Wasser; die Quellen der Bäche lagen zu einem Teil höher im Bachtal als heute. In alter Zeit hat die Senne stärkere Eichenbestände gehabt, ihre Kiefernwälder sind erst seit reichlich 150 Jahren angelegt worden. Die Einwanderung der Heidevegetation setzt man etwa auf 1500 v. Chr. an.

²⁾ Ch. G. Klostermeier, Wo Hermann den Varus schlug. Lemgo 1822. S. 47 ff.



alter Strassen.

er Hellweg u. Cölln. Landstr. 

pestrasse mit Fortsetzungen. 

Wo der Frankfurter Weg im Paderborner Land ansetzt, liegt die Cresburg; Berichte aus den Sachsenkriegen melden, daß Karl wiederholt diese Straße von der Cresburg nach Paderborn—Lippspringe gezogen ist; auf ihr holt er 799 den Papst ein, als dieser zur Reichsversammlung nach Paderborn kommt. Entsprechend liegt am Zugang des Hellwegzuges beherrschend die Sigiburg = Hohensyburg. Den Durchgang des Frankfurter Weges durch die Dörenschlucht flankieren rechts die Grotenburg, links das Tönsberglager von Derlinghausen, den Mindener Paß Rammer Lager, Wittekindsburg und Dehmer Burg. Am Sennehellwege liegen beherrschend in der Flanke das Tönsberglager und die Hünenburg, vielleicht auch der alte „Hünensaut“, später die Löwenburg in der Höhe von Lämershagen¹⁾. Mittelalterliche Burgen waren in Lippspringe, Horn und Blomberg auf der Cöllnischen Linie (auch der ehemalige festungsartige Ausbau der Externsteine gehört dahin), auf der Frankfurt-Bremer Linie in Neuhaus (fürstbischöfliches Schloß), Lage und Blotho, am Sennehellwegzuge noch Sparrenburg und Iburg.

Die Lage der mittelalterlichen Landwehren ergibt keine Hinweise auf Straßenführungen, waren doch nahezu alle²⁾ lippischen Pässe durch Landwehren geschlossen. Merkwürdig ist nur, daß die meisten dieser Befestigungen am Nordrande der Pässe liegen, während man doch mit einer Verteidigung nach Süden hin rechnen mußte. Eine Landwehr mit einem Schling befand sich auch am Durchgang der Straße durch die Externsteine.

Die lippische Senne hat Landwehrbefestigungen nur an zwei Stellen: im Zuge des Menkhauser Baches, wo dieser vom Hellweg überschritten wird³⁾, und nördlich und südlich von Schlangen, vor allem in der Linie der Schwedenschanze. Als Spur einer Landwehr sind vielleicht die Bezeichnungen Schlinkteich und Schlintgoffe im Bezirk der alten Senneteiche zu werten. Zu

¹⁾ D. Weerth, Löwenburg und Sparrenburg, Jshr. f. Gesch. und Altertumskunde Westfalens. Bd. 45. Münster 1887.

²⁾ D. Weerth, Die Landwehren des Lippischen Waldes. Ersch. im XIII. Jahresbericht des Histor. Vereins f. d. Grafsch. Ravensberg. Bielefeld 1899.

³⁾ Die Befestigung hängt dort indessen wohl mit der Landesgrenze zusammen.

beachten ist, daß die gewaltigen Dämme dieser Teiche zu einem großen Teil auf der lippiſchen Landschnat liegen¹⁾).

Die Übereinstimmung des alten Straßennetzes mit dem System frühgeschichtlicher Befestigungen zeigt deutlich, daß die großen Durchgangsverbindungen der Frühzeit nicht nur Handelswege, sondern auch Heerstraßen waren, wie denn noch in mittelalterlicher Zeit die nebeneinander bestehenden Bezeichnungen Heerstraße = ahd. heristrāza und Hellweg diese Doppelfunktion andeuten.

Dieses Ergebnis wird von der Seite historischer Forschung aus bestätigt durch die ausgezeichnete Arbeit Herbert Krügers „Die vorgeschichtlichen Straßen in den Sachsenkriegen Karls des Großen“, die, etwas summarisch das Ergebnis von Einzeluntersuchungen vorausnehmend, die vorgeschichtlichen Straßen nach der Formel frühmittelalterlich = vorgeschichtlich ansetzt und unter Berücksichtigung geographischer Gesichtspunkte die Kriegsbereiche der Sachsenkriege für das ganze Gebiet interpretiert. Das von Krüger gezeichnete Bündel von Anmarschlinien nördlich von Paderborn entspricht ganz der Sennestraßenachse und ihrer Aufgliederung. So wird die Bedeutung der „Operationsbasis Paderborn—Lippespringe“ ohne weiteres verständlich. Vom Ergebnis unserer Untersuchungen her erklären sich manche Einzelheiten der Sachsenkriege: der Kampf um Sigiburg und Cresburg als das Ringen um die beherrschenden Zugangspunkte des großen Straßennetzes der Tieflandsbucht, die mehrfachen Hin- und Hermärsche zwischen Cresburg und Paderborn, der Marsch von der Sigiburg nach der Lippequelle ohne Berührung Paderborns, die Anlage der ersten Bistümer Minden und Paderborn an Straßen- und paßbeherrschenden Punkten, die wiederholten Reichstage in Paderborn und an den Lippequellen. Bei jedem Vorstoße ins Sachsenland hinein war die Sennerandzone eine vorzügliche Aufmarschbrücke, zumal das unzugängliche Sennegebiet in der linken Flanke natürliche Deckung bot.

Es bleibt die Frage, ob nicht jeder Versuch, eine solche wichtige Straßenzusammenfassung zu beherrschen, zwangsläufig zur Anlage einer Befestigung im Gebiete der Straßenaufgliederung

¹⁾ Siehe Meßtischblatt Senne.

führen mußte. Die Kriegsberichte erwähnen, Karl habe ein „castellum super Luppian“ angelegt. Dieses Kastell ist bis heute nicht lokalisiert worden. Unsere Untersuchung legt die Vermutung nahe, die Wallanlagen von Haus Gierken könnten dieser Aufgabe gedient haben. Sie liegen fast genau in der Mitte eines strategisch bedeutsamen Dreiecks der ältesten Sennestraßenzüge (s. Sonderkarte), deren Zugang zum Gebirge sie beherrschen. Ursprünglich war die Anlage nach zwei Seiten durch Sümpfe gedeckt. Zahlreiche Rötermünzfunde in der nächsten Umgebung bezeugen die frühgeschichtliche Bedeutung des Platzes. Desterholz war im Mittelalter Sitz eines Freistuhls¹⁾, und eine Urkunde über die alte Gograffschaft Enenhus spricht um 1460 im Zusammenhang mit Desterholz von der „lantwehr da de Borgfrede stünden“. Aber es bedarf der Methoden der Vorgeschichte, diese aus dem Zusammenhang der Straßenforschung erwachsende Vermutung zur gesicherten Erkenntnis werden zu lassen. Die demnächst in der Zeitschrift „Mannus“ erscheinenden Berichte über die von Herrn Professor Reinerth in den Jahren 1935 und 1937 durchgeführten Grabungen werden Gelegenheit zur Überprüfung dieser Vermutung geben.

Die Betrachtung der frühgeschichtlichen Funde lenkt den Blick auf drei Gebirgsübergänge, die in der spätmittelalterlichen Handelsstraßenführung keine oder doch nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben: auf den Übergang bei Derlinghausen, die Gauselöte zwischen Schlangen und Detmold und den Übergang bei Woldrom.

Für eine Straße über den ersten Übergang wird immer wieder eine Urkunde Ottos III. aus dem Jahre 1001 in Anspruch genommen, in welcher der Kaiser dem Bistum Paderborn, das durch den Brand des hölzernen Domes um seine Urkunden gekommen ist, seine Privilegien von neuem bestätigt²⁾. Es ist in ihr unter anderem die Rede „de Foreste quod incipit de Dellina

¹⁾ Giefers, Zschr. für vaterländische Geschichte V, S. 18.

²⁾ So in dem wertvollen Aufsatz von H. A. Krawinkel, Die Ämter Barkhausen und Heerse. Vaterländische Blätter. Detmold 1936. Nr. 1 ff.

flumine et tendit per Ardennam et Sinede usque in viam quae ducit ad Herisiam“. Die Dellina ist die Dalbke an der lippiſchen Sennegrenze, der genannte Weg ſoll danach die wichtige Verbindungsſtraße von Paderborn nach den biſchöflichen Gütern Heerſe¹⁾ bei Schötmar und Niederbarthauſen bei Derlinghaufen geweſen ſein, die nach Überquerung der Senne bei Derlinghaufen das Gebirge überſtiegen hätte. — Eine ſolche Interpretation iſt irrig. Die Jagdbannfläche hätte von der Dalbke bis zu jener Straße nur eine Ausdehnung von wenigen Quadratkilometern gehabt, eine ſehr beſcheidene Fläche! Die im Jahre 1002 von Kaiſer Heinrich II. erneuerte und erweiterte Beſtätigungsurkunde hat für den Bezirk des Jagdbanns denn auch die Formel „quod incipit de Luthera flumine (Lutterbach bei Bielefeld?) et tendit per Osning et Sinidi usque in viam quae ducit ad Horihusam“ (wahrscheinlich Horhuſen bei Marsberg). Hier wird alſo das ganze Waldgebiet des Osning-Eggezeuges vom Bielefelder Paß bis zu ſeinen ſüdlichen Ausläufern in den Jagdbann des Biſtums getan. Es reichte demnach der Jagdbann etwa ſo weit, wie der Wald im Bereiche des Biſtums lag. Bei dem „Herisia“ der erſten Urkunde kann es ſich demnach nur um das am Eggegebirge an alter Straße liegende Oldenheerſe handeln, zumal das Heerſe bei Schötmar im Jahre 1036 den Namen Hye trägt²⁾. — Derlinghaufen war im ausgehenden Mittelalter und zu Beginn der Neuzeit kein hervorragender Durchgangsort. Sein Zoll ſtammt von einer Verlegung des Zolles vom Vogelsang bei Wellentrup in das Dorf Derlinghaufen. Als ſich im Jahre 1550 der Magiſtrat zu Bielefeld über einen neuen Zoll zu Derlinghaufen beſchwerte, deſſen Anlage doch durch Reichskapitulationen verboten war, bekam er zur Antwort, „man ſtünde in deſſen Poſſeſſion, indemme die Bielefelder ſchon zu Graf Simons (1511—1536) Zeiten den Zoll zum Vogelsange hätten entrichten müſſen“³⁾. — Dieſer alte, zu Beginn der Neuzeit gänzlich ver-

¹⁾ Ferdinand v. Fürſtenberg, Monumenta Paderbornensia, 1. Ausg., S. 219/220.

²⁾ In einem Verzeichnis der alten Paderborner Stadttore trägt das an der Stelle des heutigen Ausgangs nach Driburg gelegene die Bezeichnung „itur Herisiam.“

³⁾ D. Weerth, Landwehren, a. a. D., S. 14.

fallene Zoll zum Bogelsang führt indes zu einem anderen Zusammenhange: er liegt an dem nördlich des Gebirges hinreichenden Hellwegzuge, in der Höhe des Ausgangs der Wistinghauser Schlucht. Diese aber wird ganz beherrscht durch die Befestigungen des östlichen Tönsbergrückens. Sie sind besonders stark nach Süden zu. Diese Tatsache sowie die Feststellung, daß in der Wistinghauser Schlucht ehemals der Damm einer Landwehr war¹⁾, lassen vermuten, daß im frühen Mittelalter der in einer Kurve verlaufende Wistinghauser Durchgang der Durchlaß für eine wichtige Straße war. Ihre Spuren finden wir in einer Zeichnung aus dem 18. Jahrhundert, und heute noch in einem etwa von Bokelvenn heraufführenden Heidewege²⁾. Bei der Wistinghauser Übergangsstraße würde es sich entweder um eine Abzweigung vom Hellwegzuge handeln oder um eine Straße, die etwa von Rheda aus quer durch die Senne auf den Paß zugestoßen wäre³⁾. Diese zweite Straßenführung ist sehr unwahrscheinlich, hätte man doch von der sumpfigen Emsniederung bei Rietberg aus fortwährend moorige und Bruchgebiete passieren müssen. Wohl aber zweigt von der am Furlbach heraufkommenden Lippestraße, dem Lippstädter Weg, etwa beim Furlkröger (Mehltischblatt Berl) eine alte Sennestraße in Richtung auf Stukenbrock und Derlinghausen ab⁴⁾. Ob dieser Straßenzug ehemals mehr als lokale Bedeutung gehabt hat, ist nicht festzustellen. — Eine Abzweigung vom Hellweg, ähnlich der bei der Dörenschlucht und beim Bielefelder Paß, würde die Befestigungen der Wistinghauser Schlucht ausreichend verständlich machen.

Der Übergang über die steile Gauselköte ist schwieriger als der durch die anderen Pässe. So wird erklärlich, daß Detmold, ehemals von Bruchgebieten umschlossen, am Nordrande des Gebirges abseits des großen Verkehrs liegenblieb. Es hatte keinen

¹⁾ D. Weerth, a. a. O., S. 17. Das südlichere Wistinghauser Schling und die dazugehörige Landwehr stammen erst aus dem Jahre 1595 (S. 17).

²⁾ L. M., Karten, Tit. 6 e, Nr. 8.

³⁾ Nordhoff berichtet, zwischen Raunich und Hellefort sei der Sage nach eine Römerstraße gewesen. Weder die Sage noch Spuren dieser Römerstraße waren aufzufinden.

⁴⁾ Mitteilung von Herrn Lehrer Polkläsemer, Hövelriege.

mittelalterlichen Zoll, die Verkehrsaufzeichnungen des 17. Jahrhunderts weisen wohl einen starken Lokalverkehr auf — Detmold war Residenz —, der Durchgangsverkehr aber ist verschwindend gering. — Die Gauseföte muß aber in frühgeschichtlicher Zeit stärker dem Übergang gedient haben, dafür zeugen mehrere Rötermünzfunde. Viel zitiert wird ein sagenhafter großer Münzfund vom Winfelde, nicht weit ab von dem „Alten Postwege“¹⁾. Der Fundbericht ist fragwürdig. Gesichert ist dagegen ein Rötermünzfund an der Chaussee, auf der Höhe der Gauseföte²⁾. Da die Chaussee vom Kreuzkrug bis zur Höhe 1810 ganz neu angelegt wurde, weist der Fund hin auf die vom Rassenjand in Hohlwegen heraufkommende alte Straße, die auf der Höhe in die Chaussee einmündet. An dieser somit ältesten Gausefötenstraße liegen im Talgrunde auch die bedeutsamen Rötermünzfunde am Fuße und innerhalb der Falkenburg, darunter eine augustische Münze. Dieser Fund läßt vermuten, daß der das Verlebedetal beherrschende Bergkegel der Falkenburg schon in frühgeschichtlicher Zeit besetzt war. Den Abschluß dieser Bergübergangslinie bildet Detmold mit mehreren Münzfunden, darunter einem augustischen. Alle diese Indizien lassen vermuten, daß der Gauseföteübergang in der Zeit der Römerkriege und noch mehr in der Folgezeit von Bedeutung gewesen ist. Seine Straße würde sich zwanglos in die uns bekannte große Straßenachse einfügen lassen.

Im sog. Neuwald bei Lippsspringe, in der Nähe des Mestekerl, zieht sich ein ausgedehntes Gräberfeld von 17 Gräbern nach Beldrom herauf³⁾. Setzt man eine Entsprechung von Besiedlung und Straßenführung voraus, so ergibt sich die Frage, welchem Straßenzuge dieses Fundfeld entsprechen könnte. Eine Antwort

¹⁾ H a m e l m a n n, Opera genealogica-historica. ed. Wasserbach. Lemgo-viae 1740. „Gold- und Silbermünzen des Caesar, Augustus, Agrippa et aliorum Romanorum heroum“ Der Fundbericht wird kritisiert und abgelehnt von M e n a d i e r. Verhandlungen der numismatischen Gesellschaft zu Berlin 1886, S. 21 ff.; 1888, S. 26.

²⁾ Mitteilung von Herrn Museumsdirektor S u f f e r t, Detmold, Fund der letzten Jahre.

³⁾ M e r t e n s, Der Heidentkirchhof im Neuenwalde bei Lippsspringe. Westf. Zschr., Bd. 41, 2, S. 108.

geben die ältesten Schnatakten des Gebietes von 1598, die an derselben Grenzstelle eine „Heerstraße“ verzeichnen, welche von Lippsspringe oder Neuenbeken im „Römergrund“ nach Beldrom heraufstieg¹⁾. Zu ihr gehörte dann der mittelalterliche Zoll zu Beldrom, der nach dem Dreißigjährigen Kriege gar nicht mehr in Betracht kommt, wenn auch seine Erneuerung mehrfach versucht wurde²⁾, gehören auch die Knickbefestigungen auf der Beldromer Höhe bis zur Rattenmühle hin. — Woher kam die Straße? Im Mittelalter war eine Nebenlinie des Frankfurter Weges über Dahlheim und Atteln gelegentlich in Gebrauch³⁾. Wenn wir 1669 am Zoll zu Horn Fuhrleuten mit Weinfarren begegnen, die, von Stadtberge (Niedermarsberg) kommend, über Dahlheim, Lichtenau und Beken und Beldrom gekommen sind⁴⁾. So dürfen wir schließen, daß der Beldromer Übergang ursprünglich zu dieser Nebenlinie des Frankfurter Weges gehörte.

Die Untersuchung der drei weniger günstigen Straßenübergänge ließ wiederum die Bedeutung der in der Sennerandzone nach Nordosten verlaufenden Straßenachse und ihrer Ausläufer erkennen. Es bleibt übrig die Frage, ob auch die unmittelbar zur Lippe laufenden Sennestraßen des ausgehenden Mittelalters Spuren höheren Alters aufweisen.

Daß die Römer vorzugsweise die Lippestraße benutzt haben, ist nicht zu bezweifeln⁵⁾. Die ungewöhnlich starke Besiedlung des Delbrücker Höhenrückens und seiner Begleithöhen wurde schon hervorgehoben. Sie bricht jäh ab an der Sennesumpfszone. Nur nach Nordosten, auf Hausenbeck zu, zog sich auf den hügeligen Ausläufern des Landrückens und den sich anschließenden Dünenzügen eine Reihe von 5 großen Erdhügelgruppen bis zum Apelmeier bei Klausheide hin⁶⁾. Diese alte Siedlungsreihe deutet zum mindesten darauf hin, daß die Route des späteren Delbrücker

¹⁾ L. A., Grenzakten I, Nr. 1.

²⁾ L. A., Kammer, Tit. 127, Nr. 8.

³⁾ Krüger, Anmarschstraßen, a. a. D., Sp. 237, siehe auch oben.

⁴⁾ L. A., Register des Amts Horn, Vogtei Schlangen, C. Sekt. I, Nr. 4.

⁵⁾ Hedwig Pieper, Der westf. Hellweg, a. a. D., S. 31.

⁶⁾ Protokoll des Delbrücker Altertumsvereins vom Jahre 1840, zitiert bei Nordhoff, Römerstraßen im Delbrücker Land, S. 12.

Weges seit der Vorzeit befahrbar gewesen sein muß, im Gegensatz zum umgebenden Sumpfland. Wer von der Lippe her über Delbrück auf den Teutoburger Wald vorstieß, dem mußte sich dieser schmale Brückenzug als Straße anbieten. Die Volkslage verlegt den Ort, wo ein den römischen Legionen entrittener goldener Adler in den Sümpfen verborgen sein soll, an den Hauftenbach etwa bei Staumühle¹⁾. Erst bei Hauftenbeck setzen wieder Siedlungsspuren der Steinzeit ein. Ganz besonders reich müssen die Siedlungen der Bronzezeit an der Stelle gewesen sein an dem alten, früher erwähnten „Kreuzweg“, wo der Delbrücker Weg den Sennehellwegzug schneidet²⁾. Sie säumen aber auch den weiteren Verlauf der Straße über den alten Kreuzkrug bis zur Höhe der Großen Egge. Von Bedeutung ist vielleicht noch, daß der Weg am Ekelau wahrscheinlich eine sehr alte Grenzscheide zwischen dem lippischen Ekelau und dem schon 1203 als paderbornisch erwähnten Runiglo sowie dem 1495 gleichfalls als paderbornisch genannten Sulveslo (Lindelau?) darstellte³⁾. Der Distrikt Recken, in welchem der Hornsche Weg und der älteste Detmolder Weg zum Nassensande heraufstiegen, ist nachweislich der Rest eines alten Markwaldes⁴⁾.

Auch am Lippstädter Weg schieben sich die ältesten Siedlungen auf den weitest vorgeschobenen Hügeln nach Norden, nach der Dörenschlucht zu. Die Niederungszone südlich vom Kanneborn wurde durch einen alten Damm überbrückt (s. S. 182 A). Für die Datierung des Lippstädter Wegzuges ist von Wichtigkeit, daß der einzige Rötermünzfund des Senneinnenraumes, der von der Kurzen Fuhre bei Augustdorf, in seine Furlbachroute fällt, weiter, daß am Espenschling, da, wo der Weg die hier schmale Emsniederung überschreitet, in den Sümpfen der „Haspeltkamp“, der Überlieferung nach der alte Zufluchtsort und Sammelplatz der Delbrücker Bauern in Zeiten räuberischer Überfälle lag. In

¹⁾ Siehe Lappe a. a. D., Karte, heute.

²⁾ Hier fließt, allerdings nur in sehr großen zeitlichen Abständen, ein kleiner Bach, die „Kummerbede“.

³⁾ Hans Schmidt, a. a. D., Kap. XII.

⁴⁾ Hans Schmidt, a. a. D.

diesem Haspellampe wurde kürzlich ein Faustkeil gefunden¹⁾. Ihm gegenüber liegt am Emstal einer der vier Delbrücker „Weckerhöfe“, von denen aus früher das Delbrücker Land alarmiert wurde, wenn Feinde heranzubrechen drohten. (Ein zweiter Weckerhof liegt in Ostenland, nahe dem Delbrücker Wege, ein dritter nach Westenholz zu, auf dem Wege nach Cappel.)

Das alles sind Anzeichen dafür, daß beide Lippezugangsstraßen seit frühester Zeit die Möglichkeit zum Übergange boten und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch dazu benutzt wurden. Ihre Verwendung hing immer ab von der Größe des Verkehrs auf der Lippestraße. So werden sie ihre höchste Bedeutung vermutlich zur Zeit der Römer gehabt haben.

Die ursprüngliche Senne hatte nach alledem eine doppelte Funktion. Sie war in ihrer südlichen Hälfte, im Gebiet der Bachüberhöhungen wie in der Zone der Erosionstäler, ein trennender Grenzbezirk, und es ist sehr wahrscheinlich, daß sie eine Grenzmark zwischen einzelnen germanischen Völkern bildete. Ebenso war sie in ihren Randzonen immer lebendiges Zwischenglied eines großen völkerverbindenden Verkehrs. In Kriegszeiten mußte dieses Randgebiet der Tieflandsbucht als Vorraum des Teutoburger Waldes ein Aufmarschgebiet von ausschlaggebender Bedeutung sein.

IV. Allgemeine Ergebnisse.

Überblicken wir die Geschichte der großen Sennestraßen von den frühesten Zeiten bis zur Gegenwart, so ergeben sich aus der verwirrenden Fülle von Einzelheiten, hinaus über das, was sich von diesen Straßen im besonderen feststellen läßt, einige Erkenntnisse von grundsätzlicher Bedeutung.

Deutlich wird an der Geschichte dieser reinen Naturstraßen, wie ein großer, ungestörter Zusammenhang besteht von

¹⁾ Nach Mitteilungen von Herrn Lehrer Weber, Espeln. Er besitzt den Faustkeil.

den Urwegen frühester Zeiten an bis zu den Handelsstraßen des Mittelalters und der Neuzeit, zum andern aber auch, daß dieser Zusammenhang abreißt mit dem Aufkommen des künstlichen Straßenbaus. Eine Straßenunterhaltung hatte es immer gegeben, ob die *via regia* nun nach karolingischer Ordnung der Aufsicht der königlichen Beamten unterstand¹⁾, oder ob die Heerstraßen und Handelswege des 17. und 18. Jahrhunderts von den Städten und Dorfgemeinden von Zeit zu Zeit unter Leitung von landesherrlichen Beamten notdürftig instand gesetzt wurden. Der Bau von Kunststraßen, der gegen Ende des 18. Jahrhunderts einsetzte, bedeutete aber mehr: er bot die Möglichkeit zu einer erstaunlichen Steigerung der Nutzlast²⁾, er löste die Straßenführung vom Zwang des Bodens und bot somit die Möglichkeit, sie ganz dem politischen Willen unterzuordnen, und das in einer Zeit, da die merkantilistische Politik der Landesherren an der Förderung des Handels stärkstes Interesse gewonnen hatte.

Der Übergang vom einen zum anderen Straßensystem wurde auch darum zu einer geschichtlichen Wende im Wirtschaftsleben, weil sich etwa gleichzeitig der Übergang vom Straßenzoll zum Grenzzoll vollzog³⁾.

Der Straßenzoll hatte sich im Mittelalter aus dem Geleitsrecht der Ritter und Landesherren entwickelt: die Zolleinkünfte als Entgelt für die ungefährdete Benutzung einer Straße waren eine der wesentlichsten Einnahmen der Gebietsherren. Wenn wir die lippischen Edelherren im Mittelalter im Besitz der Geleits- und Zollrechte um Lippstadt, im paderbornischen Gebiet, in der

¹⁾ Hermann Schmidt, a. a. O., S. 455.

²⁾ In der Frankfurt-Bremer Abmachung von 1684 rechnete man im bergigen Gelände für Karren pro starkes Pferd eine Nutzlast von $1\frac{1}{4}$ Doppelz., in der Chausseezeit $8\frac{5}{8}$ Dz.; auf ebener Bahn steigerte sich die Nutzlast bis 19 Dz.! Das Naturfuhrwerk, der zweirädrige, schmale Karren mit voreinandergespannten Pferden, wurde abgelöst durch den breiten, vierrädrigen Frachtwagen. Vgl. F. Rauers, Schiffs- und Achsengrößen im bremischen Binnenverkehr im 18. und 19. Jahrhundert. Bremen 1919.

³⁾ Vgl. F. Rauers, Verf. einer Karte der alten Handelsstraßen. Peterm. Geogr. Mitteilg., 52. Bd., S. 49 f.

Gegend von Herford—Bünde und im Wesergebiet bis Rehme, also immer im Bezirk der hier behandelten großen Straßen finden, so liegt die Vermutung nahe, daß die allmähliche Verlagerung des Territoriums von der Lippe nach der Weser zu im Zusammenhang mit der allmählichen Eroberung der Geleitsrechte stand. — Die Einkünfte aus diesen Straßenzöllen waren indes fixiert: Reichskapitulationen verboten mit aller Strenge eine Vermehrung oder eine Verlegung von Zollorten. (Man hat es aber immer verstanden, bei einer Verlagerung des Verkehrs das Reichsverbot durch die Anlage von „Nebenzöllen“ und „Hebestellen“ zu umgehen, z. B. als man den Zoll vom Vogel- sang nach Derlinghausen verlegte oder als in Schlangen ein Hornischer „Nebenzoll“ errichtet wurde.) So sind innerhalb Lippes die Zollorte alter Art immer Anhaltspunkte für die Führung der ältesten Handelsverbindungen. — Den festen Straßenzollorten entsprach der Straßenzwang, d. h. der Zwang zum Innehalten der vorgeschriebenen, der „rechten Straße“¹⁾. Die Unveränderlichkeit der Zollorte und der Straßenzwang ließen das mittelalterliche Straßensystem erstarren.

Das Aufkommen der Grenzzölle in der Zeit des Merkantilismus bedeutete eine ungeheure Auslöcherung dieses alten, festgewordenen Straßensystems. Denn man war von Staats wegen nicht mehr interessiert am Innehalten einer bestimmten Route innerhalb des Landes, um so mehr aber daran, den großen Handel mit allen Mitteln wirtschaftlichen und politischen Drucks in die eigenen Grenzen zu zwingen²⁾.

Beide Faktoren zusammen, der Wechsel im Straßensystem und der Wechsel im Zollsystem, bedingten jenen großen wirtschaftlichen Umbruch, dem zunächst die Sennestraßen, danach auch die übrigen Durchgangsstraßen Lippes zum Opfer fielen.

Schon vor diesen Zeiten eines ausgesprochenen Verfalls wird freilich deutlich, daß in dem starren Kanalsystem der mittel-

¹⁾ Dieser Begriff wird um 1750 zum letztenmal für die Cöllnische Landstraße gebraucht.

²⁾ Vgl. über die rigorose Zollpolitik Preußens Hans Kiewning, Fürstin Pauline zur Lippe. Detmold 1930.

alterlichen Straßen erst der Zustrom wirtschaftlicher und politischer Energien die Funktion der großen Straße begründet, ihr Abebben den Niedergang der Straße bedeutet, auch wenn ihre Route, ihr äußeres Vorhandensein ungestört erhalten bleibt. Ein Beispiel dafür bot die Frankfurt-Bremer Straße, die durch das auf politischen Einflüssen beruhende Übergewicht der hannoverschen Route in der Mitte des 18. Jahrhunderts fast völlig verödete, als Straße aber erhalten blieb und die Funktion der durch Holzmangel ruinierten Cöllnischen Landstraße übernahm. Ebenso gewann die alte Hellwegroute durch den Bielefelder Paß erhöhte Bedeutung, als nach dem Dreißigjährigen Kriege mit dem Vordringen der brandenburgischen Herrschaft zum Westen des Reiches und mit dem Aufschwung des Bielefelder Leinenhandels neue politische und wirtschaftliche Kräfte durch die alten Kanäle flossen.

Auch die Verlagerung und Verwandlung der Hauptwirtschaftsgebiete wird in der Geschichte der Straßen sichtbar.

Die Verbindung von Süddeutschland zur Nordsee ist uralt. Aber das Bremen, das in den lippischen Wirtschaftsakten des 17. Jahrhunderts auftaucht, ist nicht mehr die alte Hansestadt. Wir treffen auf der Frankfurter Straße selten die Bremer Kaufleute selbst, die nach Nürnberg und Frankfurt zur Messe fahren, um so mehr aber Bremer Fuhrleute, die in fester, regelmäßiger Fahrt meist für einen Auftraggeber die Waren vom Norden zum Süden, vom Süden nach dem Norden bringen. Es ist die große Zeit der Fuhrleute. Es zeigen sich immer wieder die Spuren der Fuhrmannsgenossenschaften: häufig fährt man zusammen in einem Zuge bis zu 20 Fuhrkarren, sich gegenseitig mit Vorspann aushelfend, man trifft sich zu vereinbarter Zeit in bestimmten Fuhrmannskrügen. Vor den Toren der großen Städte liegen ausgesprochene Fuhrmannsvororte: so Buxbach vor Frankfurt, Bermelskirchen im Sauerland. Aus der sehr großen Zahl von Passanten, deren Namen uns aus den Jahren 1681 bis 1683 erhalten sind, seien einige genannt, die zum Teil immer wieder auftauchen:

Aus Bremen: die Fuhrleute Albrecht Poppe, Jost de Smeth,

Johann, Berendt und Claus Meybohm, Hans Wulff, Henrich Uhlenbrock, Kaspar Barten, die Kaufleute Cornelius Remin (?), Joh. Bade, Joh. Wilh. Bestians, weiter Wilhelm Horst Koptmann, Hieronymus Planis, stammend aus Basel.

Aus Frankfurt: Johann Koge, die Fuhrleute Hans Hedmann und Jakob Meell, Johannes Cappel. Weiter: Francois Weymans von Rotterdam, Alexander Küfel (Küsel?) aus Lübeck, Johann Georg Zehner aus Gießen, Johann Grotermann von Oldenburg, Wolf und Hans Wolf Geyer aus Bamberg, die Fuhrleute Heinrich Wielmß, Joh. Jörgens, Arnold Henkeler und Arnold Arenz aus Vermelskirchen, die Fuhrleute Hans v. Breme, Joh. Schipping, Kaspar Kreheler aus Elberfeld, die Kaufleute Jost Berendt Pagendarm und Goswin Conrad Henden und die Landfuhrleute Engelbert Bachhaus und Engelbert v. d. Henden aus Herford usw.

Ist das Bremen jener Zeit nicht mehr die alte Hansestadt, so ist es doch auch noch nicht der große Welthafen mit atlantischem Verkehr, nicht die Einfallsporte des Welthandels: es ist bezeichnend, daß die Bremer Fuhrleute pfälzischen Tabak nach Bremen holen! Welthafen wird es erst nach 1800.

Wenn vom westlichen Ende der Cöllnischen Landstraße immer wieder mächtige Ladungen von Eisenwaren nach dem Nordosten gebracht werden, so tauchen als Ausgangsorte auf: Solingen, Remscheid, Schwerte, Iserlohn, Hagen und das durch seine Degenklingen seit alters berühmte Breckerfelde, also lauter Orte des Sauerlandes, während die heutige Ruhrgebietszone noch gar keine Rolle spielt. Dafür werden Erzladungen und Eisenwaren häufiger aus dem Paderborner Land, aus Fürstenberg und Wünnenberg geholt.

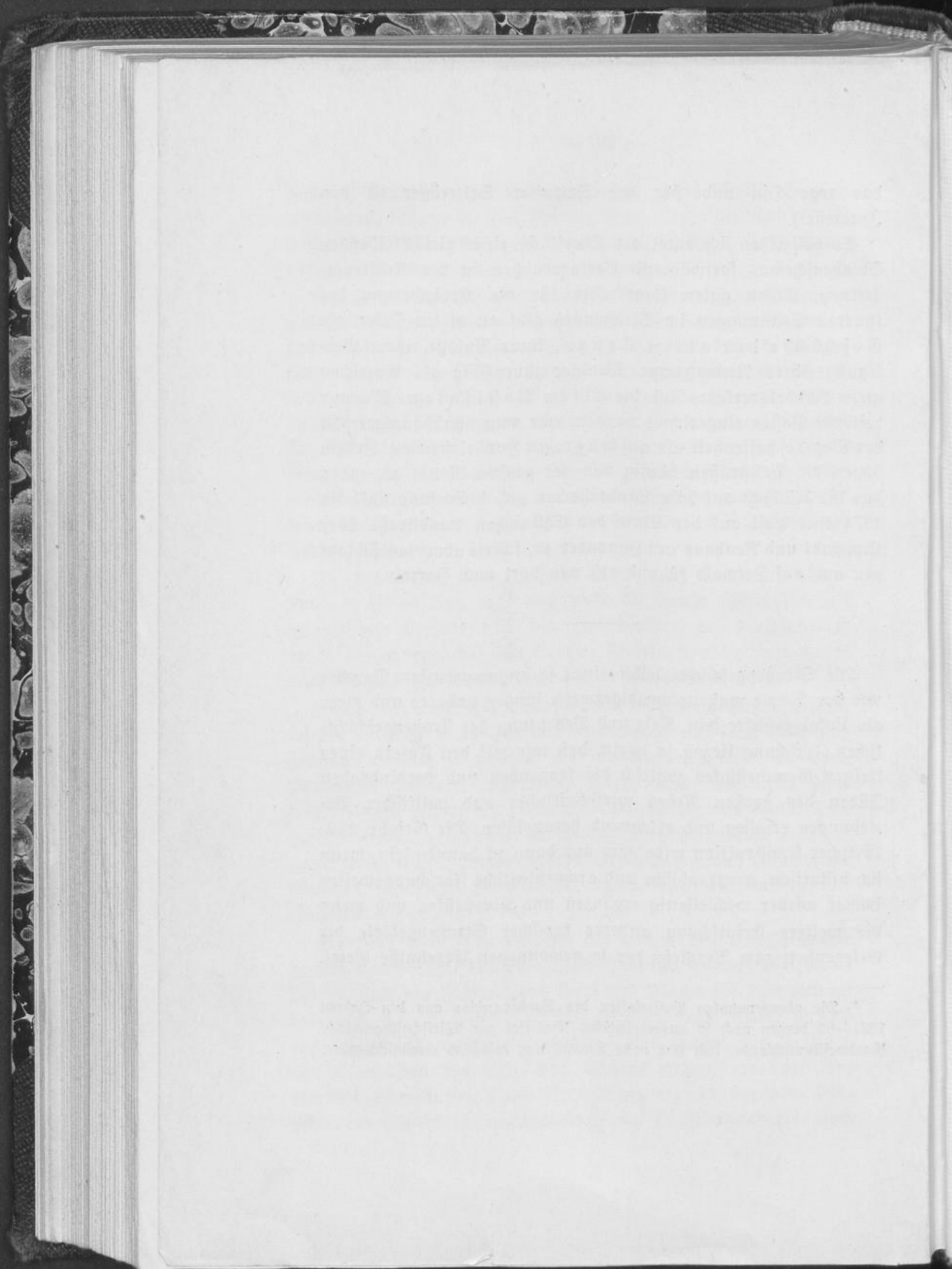
Elberfeld tritt schon deutlich als Stätte der Textilindustrie hervor, von dorthier kommen „Duche“, Garne, Bänder usw., dorthin ist wohl der Zustrom von Hanf und Flachs aus dem Hildesheimischen und Braunschweigischen gerichtet. Eigentümlich ist noch das häufige Auftauchen Brabanter Glashändler, die meist zu den Glashütten des Lippischen Waldes ziehen, um dort ihre Vorräte einzukaufen. Diese Verbindung riß ab mit dem Eingehen der Glashütten am Ausgange des 18. Jahrhunderts. Auch

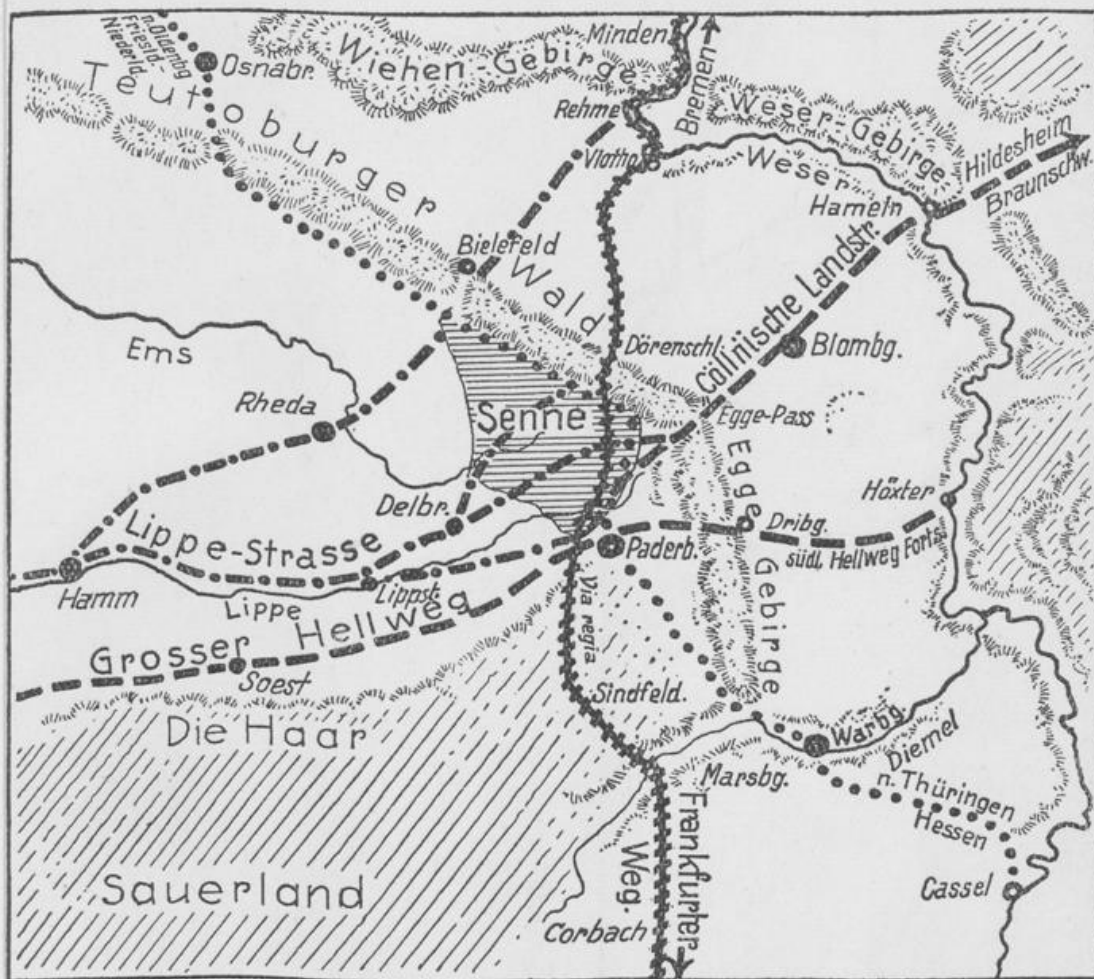
das rege Hin und Her der Salzfürer Salzträger ist von Interesse¹⁾).

So vollziehen sich unter der Oberfläche eines gleichbleibenden Straßenschemas fortwährend Verlagerungen in der Kräfteverteilung. Einen guten Gradmesser für die Veränderung der inneren Spannungen im Straßennetz gibt an vielen Orten die Geschichte der alten Krüge, ihrer Anlage, ihrer Verlegung, ihres Niedergangs. Weniger zuverlässig als Anzeichen alten Handelsverkehrs sind die alten Postlinien. Wo nur reitende Posten eingerichtet wurden, war man unabhängiger von der Wegebeschaffenheit als auf den großen Handelsstraßen. Zudem bogen die Poststraßen häufig von der großen Route ab, wenn das die Rücksicht auf hohe Landesherren gebot. So fuhr 1664 bis 1674 eine Post auf der Linie der Cöllnischen Landstraße über Lippstadt und Neuhaus auf Hannover zu, führte aber von Schlangen aus auf Detmold zu und erst von dort nach Hameln.

Die Straßengeschichte selbst eines so engumgrenzten Raumes wie der Senne muß notwendigerweise immer anderes und mehr als Lokalgeschichte sein. Reiz und Bedeutung der straßengeschichtlichen Forschung liegen ja darin, daß wir mit den Fasern eines kleinen Gewebestückes zugleich die tragenden und verbindenden Fäden des großen Netzes wirtschaftlicher und politischer Beziehungen erfassen und erkennend herauslösen. Die Gefahr willkürlicher Konstruktion wird aber nur dann zu bannen sein, wenn sich historische, geographische und archäologische Forschungsweisen immer wieder wechselseitig ergänzen und überprüfen und wenn die weitere Erforschung anderer typischer Straßengebiete die Gelegenheit zum Vergleich der so gewonnenen Ergebnisse bietet.

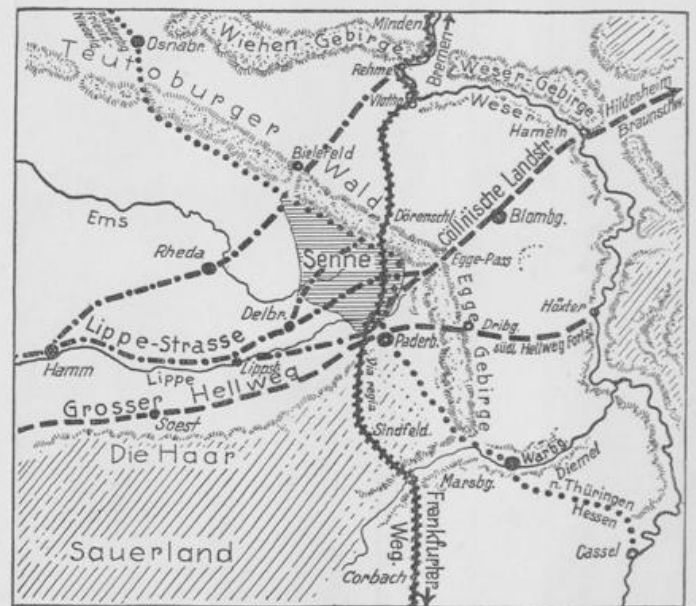
¹⁾ Die obengenannten Polizeiakten des Landesarchivs aus den Jahren 1681—83 bergen noch so ausgezeichnetes Material zur Wirtschaftsgeschichte Nordwestdeutschlands, daß ihre volle Auswertung dringend erwünscht wäre.





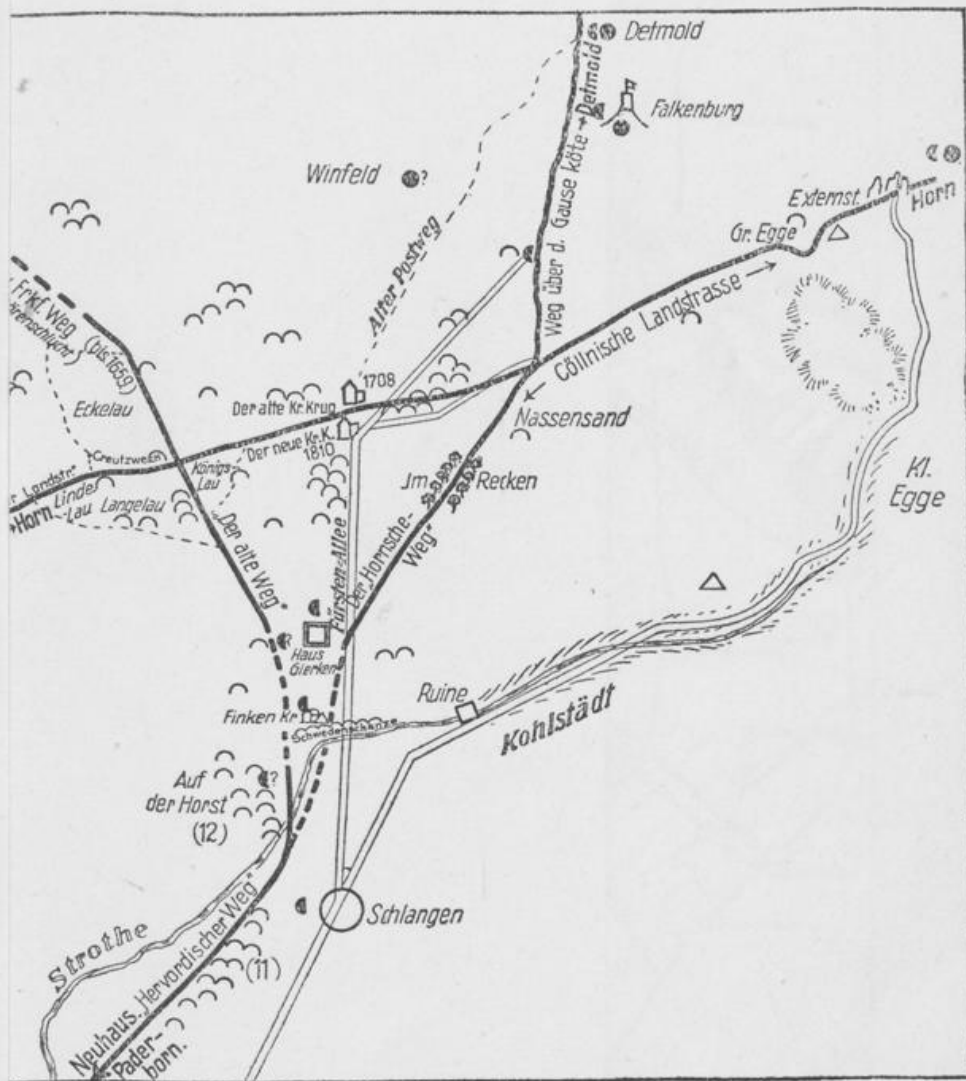
Die Senne im Netz alter Strassen.

Frankfurter Weg  Grosser Hellweg u. Cölln. Landstr. 
 Sennehellweg u. Fortsetzg.  Alte Lippesstrasse mit Fortsetzungen. 

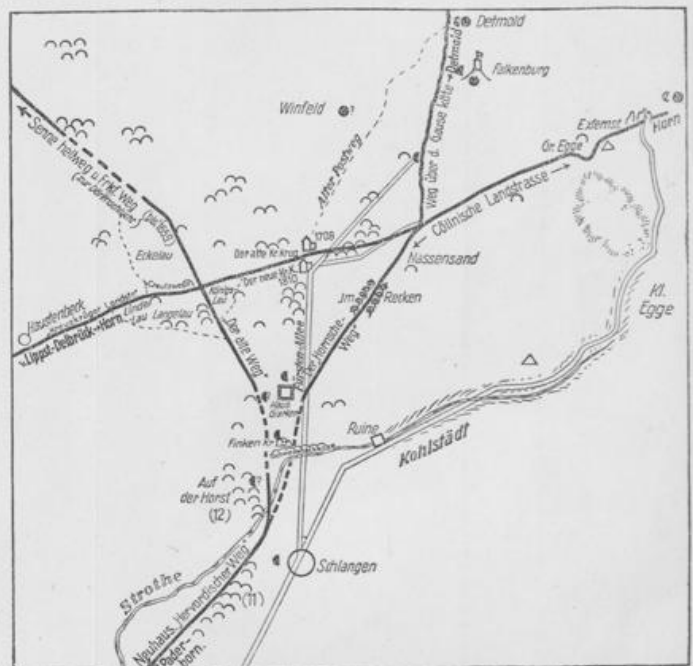


Die Senne im Netz alter Strassen.

Frankfurter Weg  Großer Hellweg u. Cöln. Landstr. 
 Sennehellweg u. Fortsetzg.  Alte Lippestrasse mit Fortsetzungen 

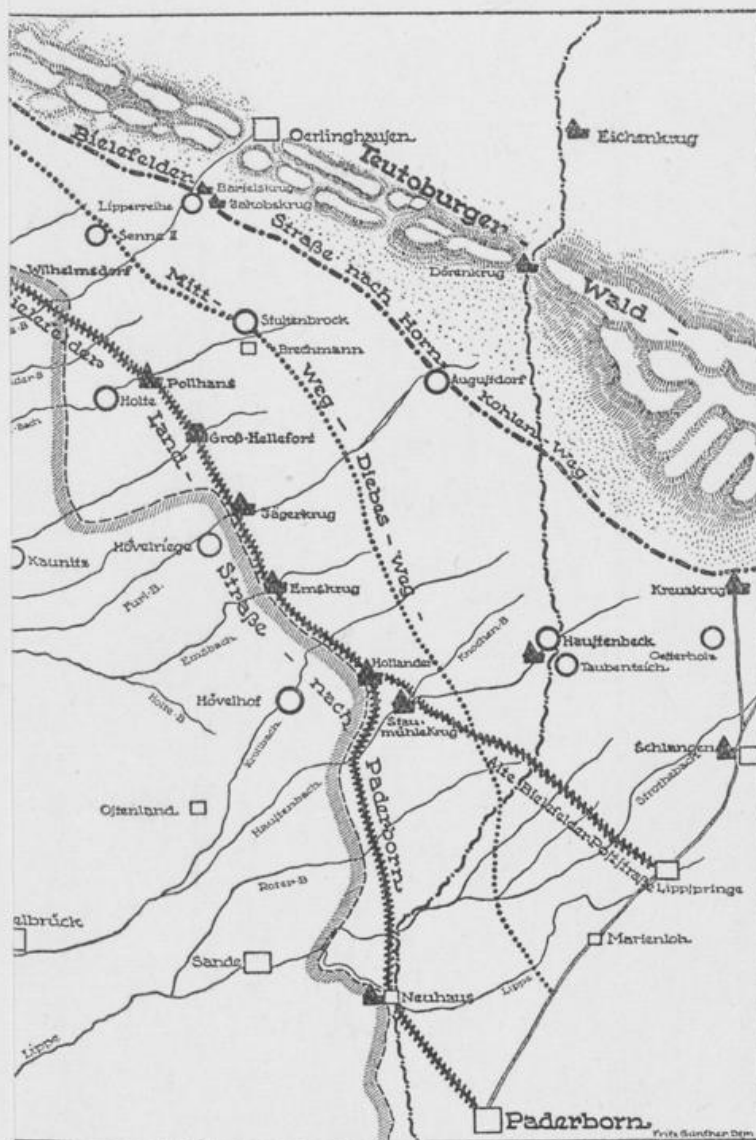


Die Gabelung der Sennestraßen bei Schlangen-Oesterholz.



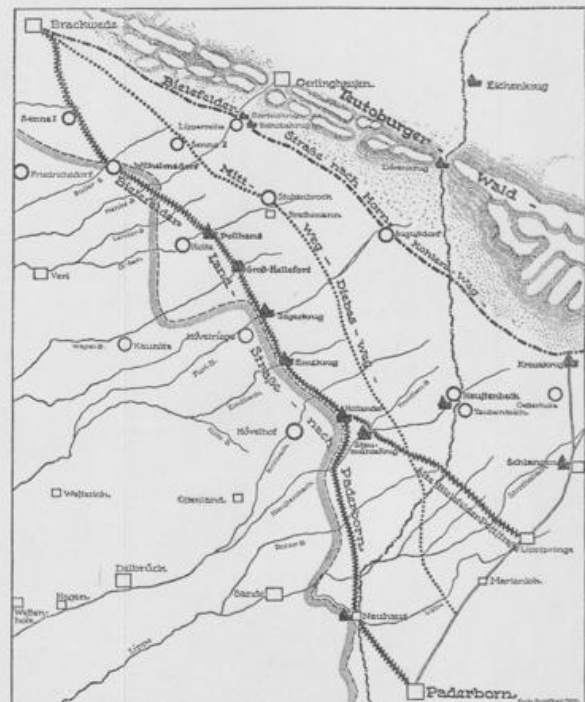
Die Gabelung der Sennestraden bei Schlagen-Oesterholz





Ältere Sennelängsstraßen und Sennebesiedlung

der Landstraße Mittweg Diebesweg Kohlenweg
 Mittelalterliche Siedlungen Siedlungen des 17. u. 18. Jahrh.
 zwischen Sumpfbereich und Erosionstäler-Zone



Neuere Sennelängsstraßen und Sennelängsbesiedlung
 Dielefelden Landstraße Mittweg-Diebesweg Kohlerweg
 Alte Krüge * Mittelaltersiedlungen O Siedlungen des 19. u. 20. Jahrh. O
 Grenze zwischen Sennelängsgebiet und Erofonsteden-Zone

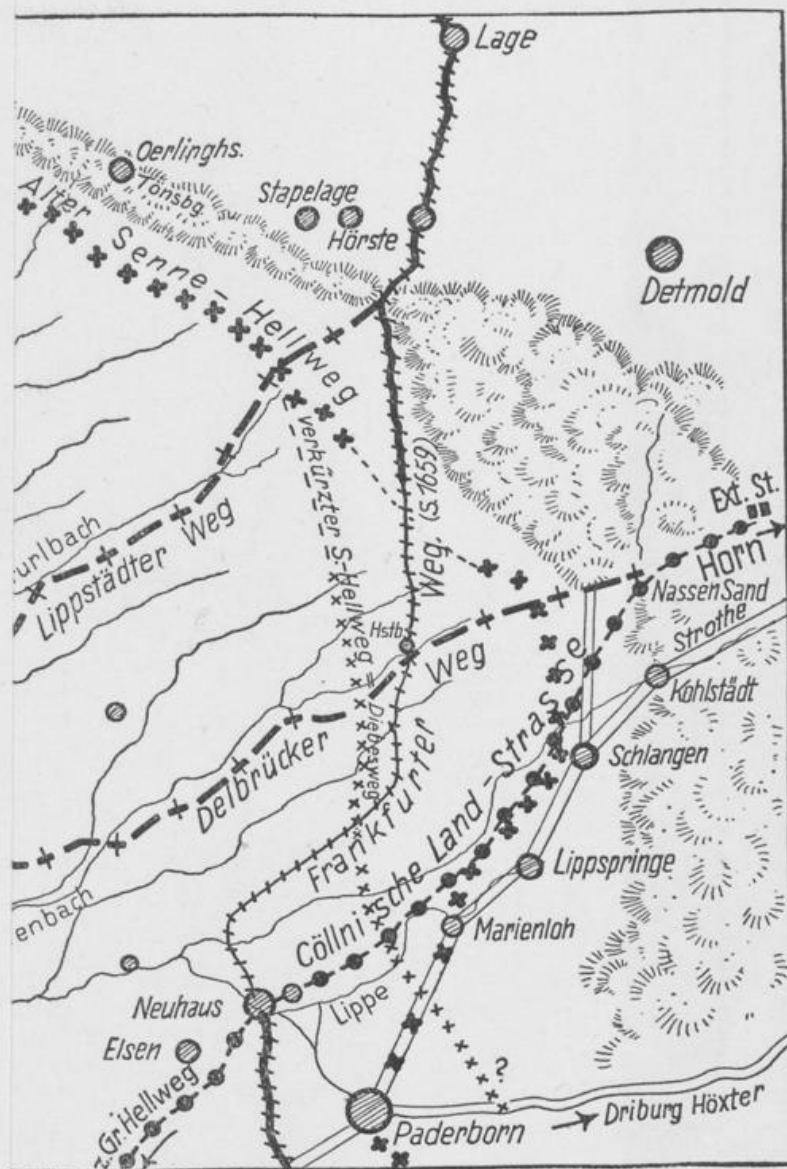


etmold

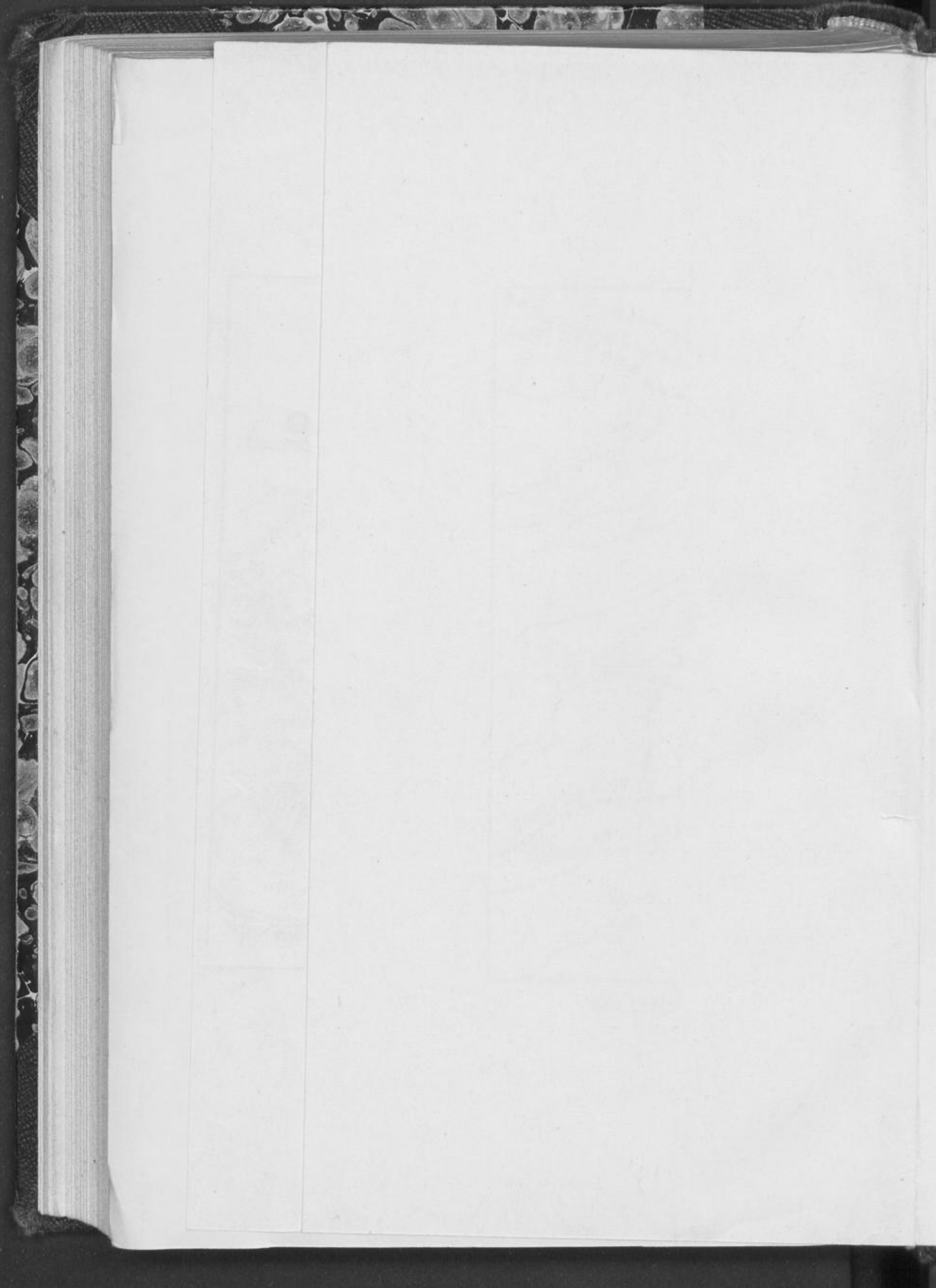
Ext. St.
Horn
assen Sand
Strothe
Kohlstädt
gen

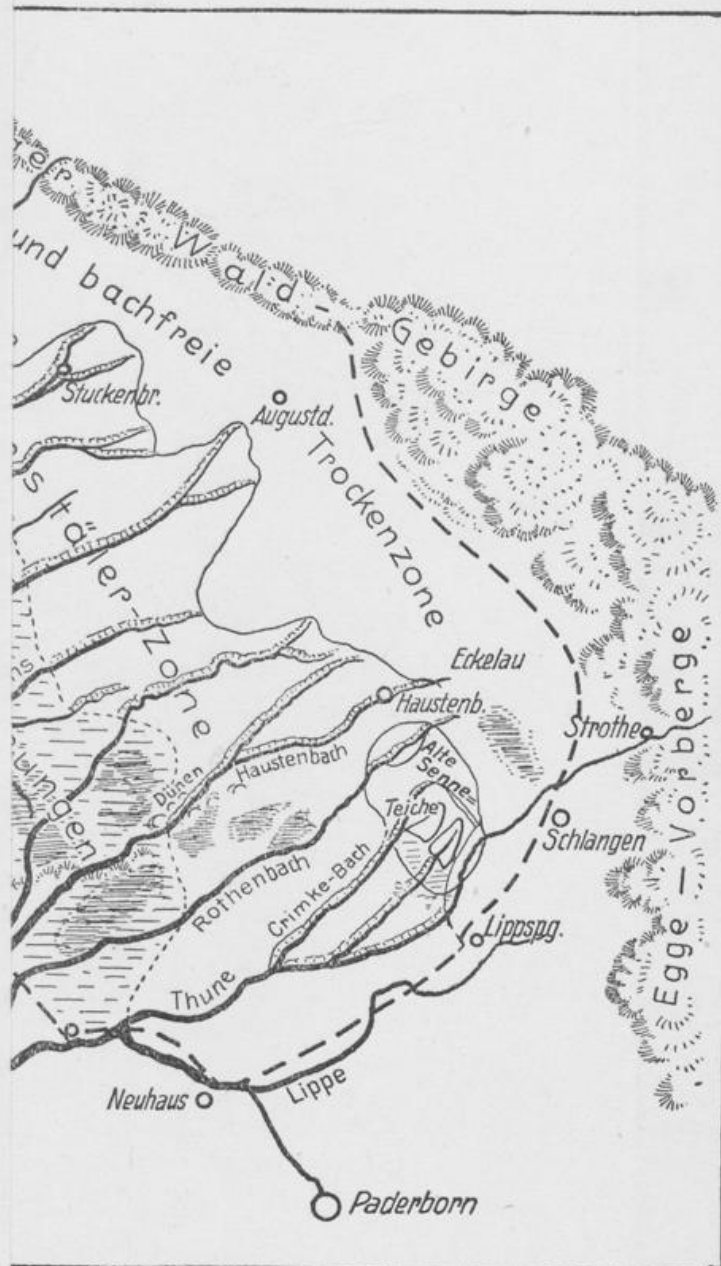
g Höxter





alterlichen Durchgangsstraßen der Senne.





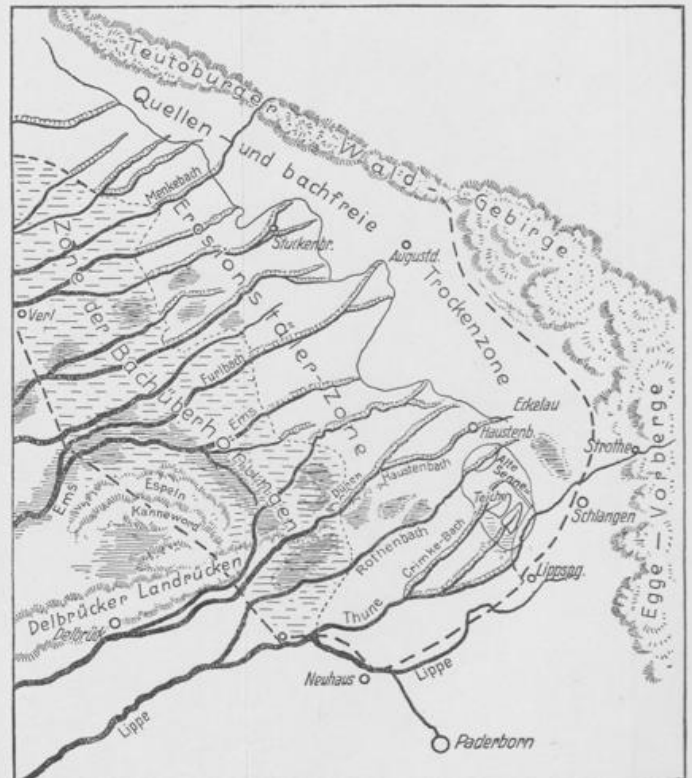
ässerkarte der Senne

er Senne

Nach Maasjost, mit eigenen Ergänzungen

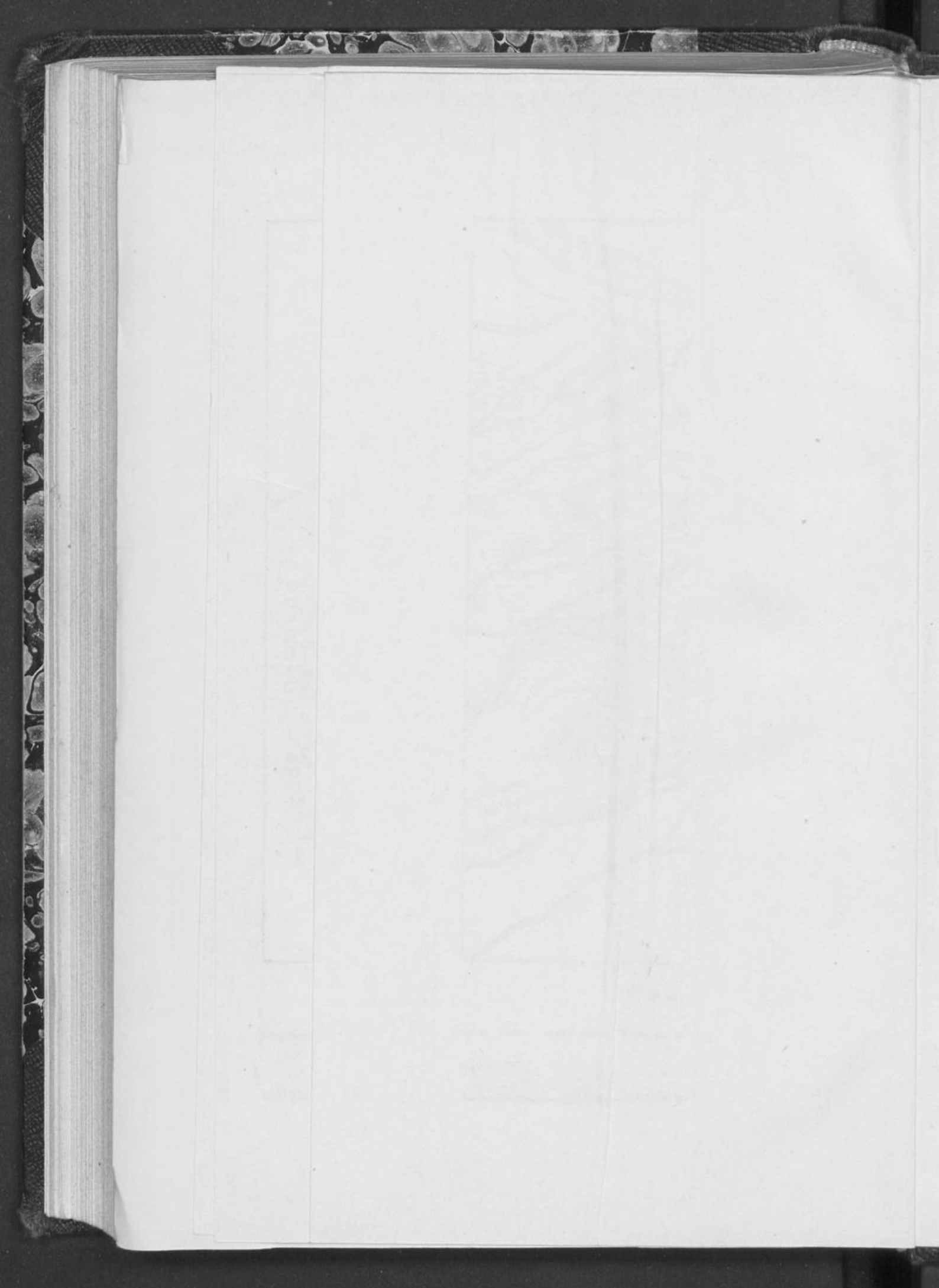
nd alte Brüche

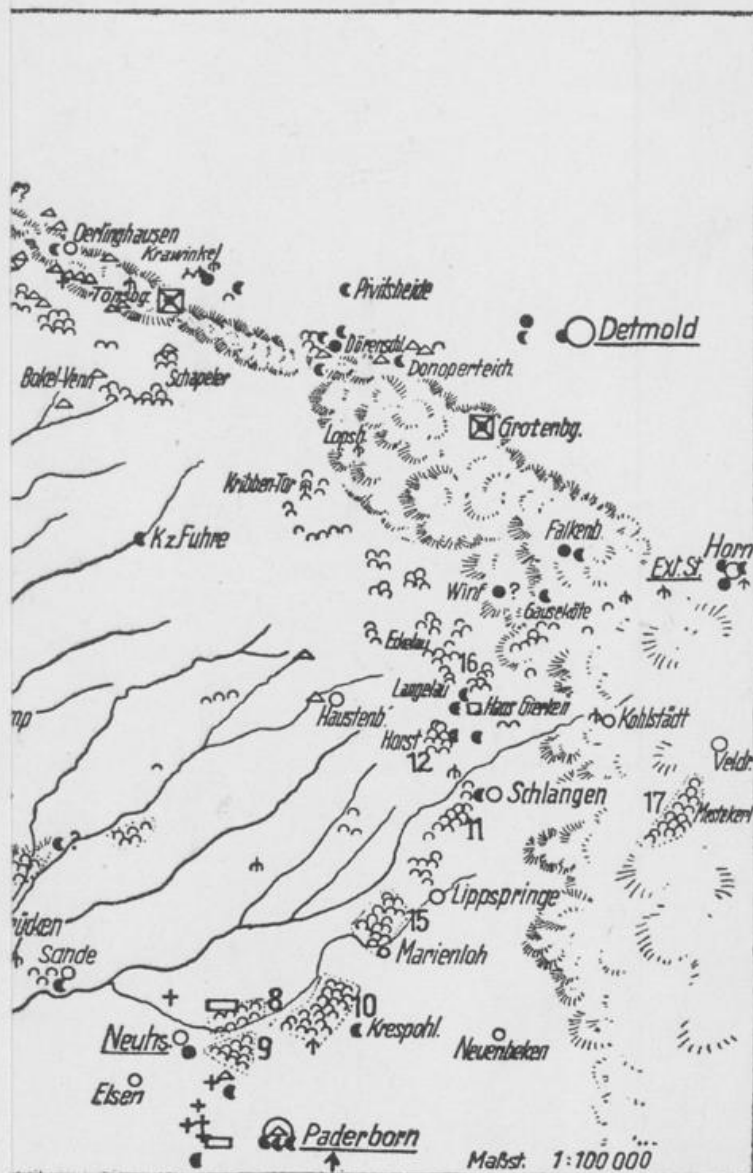
Maßstab 1 : 100 000



Gewässerkarte der Senne

— Grenze der Senne
 Nach Maasjost, mit eigenen Ergänzungen
 Sümpfe und alte Brüche
 Maßstab 1 : 100 000





chichtlichen Sennebesiedlung

- und Einzelfunde Steinkisten
- st Bronzezeit mit Funden Zahlen nach Tappe
- nzezeit
- dlungen Frühgeschichtliche Befestigungen
- de Röm. Münzen der Kaiserzeit oder unbest.

