

III.

Die Straßen des Herzogthums Westfalen, Sonst und Jetzt.

(Dem Herrn Oberpräsidenten v. Wincke ehrerbietigst zugeeignet)

von

Joh. Suibert Seibertz.

Außer der Umgebung Berlins, hat in der ganzen Monarchie vielleicht kein Land so viele chaussirte Wege, als das Herzogthum Westfalen. Diese Begünstigung verdankt es theils seinem Reichthume an vorzüglichem Material zum Straßenbau, theils aber auch seiner günstigen geographischen Lage, im Herzen des nordwestlichen Deutschlands; welche es zum unumgänglichen Communicationspunkte zwischen Rhein und Weser, zwischen dem Mainie und der Nordsee macht und ihm mit den Vortheilen der nördlichen Flächen, zu denen sich das Land von der Haar hinab, bis zum Meere hin senkt, zugleich die der südlichen Gebirge, womit es sich nach Mitteldeutschland hin erhebt, sichert.

Wir finden daher auch schon in der frühesten Zeit in keinem Theile des nördlichen Deutschlands so viele Königstraßen, vias regias, als im Herzogthum Westfalen. Die Nachrichten über diese alten Straßen sind dürftig. Man hatte sie immer vor Augen und unter den Füßen; ihre Fortdauer war unbezweifelt. Was sollte man groß darüber aufschreiben? besonders in einer Zeit, wo noch so wenig geschrieben wurde?

Die ältesten Nachrichten, welche wir den Römern verdanken, knüpfen sich an Orte und Gegenden, deren Namen seitdem eben so oft gewechselt haben, als die der Völker, welche sie bewohnten.

Die Straßen der Römer am linken Ufer des Rheins waren künstlich mit Steinen gebaut, ihre Castelle und Brücken nach einem System gemauert, welches von allen spätern verschieden ist. Jahrhunderte lang im ruhigen Besitze des eroberten Landes, konnten sie großartige Werke aufführen, welche wir noch heute wiederfinden, und durch die Beschreibungen der römischen Schriftsteller, als die ihrigen erkennen. Nicht so ist es am rechten Rhein-Ufer. Nie im ruhigen Besitze des Landes, konnten sie hier ihre Werke nicht gegen die Unbilden der Zeit und Menschen schützen. Ihre hiesigen Straßen waren von Erde aufgeworfen, und mit Holz — Bohlen oder Knüppeln — belegt. Ihre Castelle, wahrscheinlich mit alleiniger Ausnahme von Aliso, waren in Erdwällen aufgeführt, welche nach 1800 Jahren nicht mehr mit Sicherheit als römische Wälle erkannt werden können, weil in den Kriegen Karls des Großen, ebenfalls Wälle und Straßen von Erde angelegt wurden ¹⁾.

Es ist daher wohl begreiflich, wie man trotz allen Untersuchungen, trotz allen Nachrichten der römischen Schriftsteller über die germanischen Feldzüge, immer noch so wenig sicheres von den römischen Straßen in unserer Vaterlande weiß.

In den folgenden Zeiten kamen zu den alten Römerstraßen neue hinzu; aber nicht nach sinnreicher Anlage von Ingenieuren, sondern nach Bedarf und Ortsgelegenheit, wie zunehmender Verkehr im Innern oder feindliche Anfälle der Nachbar-Völker beides mit sich brachten. Auch über die Ge-

¹⁾ (v. Müffling) über die Römerstraßen am rechten Ufer des Niederrheins. Vorrede S. V.

schichte dieser Straßen ist wenig zu sagen. Alles was sich auf sie bezog, machte sich von einem Tage zum andern, gewissermaßen von selbst. Nur hie und da kömmt in den Urkunden des Mittelalters etwas über einzelne Punkte einer *via regia* vor, welches aber in Verbindung mit demjenigen, was Chroniken über die Richtungen, welche die Heereszüge nahmen, noch lange nicht hinreicht, eine Geschichte dieser Lebens-Adern unsers politischen und bürgerlichen Seyns zu schreiben.

Es lassen sich daher nur Andeutungen geben, über sonst und jetzt; Vermuthungen über die frühesten Urzustände und die ersten Entwicklungen der späteren aus ihnen; zumal in den Zeiten der Römer. Hieran knüpfen sich, ohne daß man bestimmte Perioden unterscheiden könnte, die unruhigen Zeiten des Mittelalters, welche den Bewohnern mehr Veranlassung boten, den Straßenverkehr der Klopfflechter und Wegelagerer zu erschweren, als zu erleichtern. Erst in der neuesten Zeit, nachdem das Gesetz, im Schutze der Humanität, triftigere Anerkennung gefunden hatte, als ihm pergamentene Landfrieden und Waffengewalt zu verschaffen im Stande waren, hat auch der Ungebildete eingesehen, wie thöricht es sey, sich die unberechenbaren Segnungen des freien Verkehrs im Frieden zu versagen, um für Kriegsfälle in schlechten Wegen ein — obwohl immer unzureichend befundenes — Abschreckungsmittel gegen Soldatenumgemach zu conserviren.

Erst von dieser Periode an, läßt sich eine Geschichte unsers Wegebaues schreiben, welche aber so wenig im Plane als im persönlichen Vermögen des Verfassers liegt. Geschichtliche Andeutungen über die Straßen der früheren Zeit und einzelne anschauliche Züge aus dem Leben der jüngstvergangenen, sind alles was hier geboten wird. Jene zur Einladung an unterrichtete Männer, die gegebenen Notizen zu vervollständigen und richtiger zu ordnen, diese den Lesern zur Unterhaltung; theils als Auffrischung jugendlicher Reminiscenzen, theils als Aufforderung zur Dankbarkeit gegen die patrio-

tischen Männer, deren Bemühungen wir es verdanken, daß wir auf Wegen, deren Bequemlichkeit das Reisen zur angenehmen Zerstreuung macht, fast keine Idee mehr von den Mühseligkeiten haben, womit unsere Väter die nothdürftigsten Verbindungen des gesellschaftlichen Verkehrs unterhielten.

Die Pfade, auf denen die Urbewohner zuerst in die Dickichte unserer Wälder traten, werden sich nicht mehr entdecken lassen; sie wurden mit Feuer und Eisen gebahnt. Von der gewählten Niederlassung einer Familie, welche wie Inseln im Walde lagen, führten sie zum dürftigen Ackerboden, zu den nächsten Nachbarn, zu den Viehtriften und in die Waldmark. So entstanden Haus-, Feld-, Trift- und Markenwege. Dörfer gab es damals noch nicht; der Verbindungen durch offene Fuhrstraßen waren wenige. Im gebirgigen Theile hing wohl alles durch Fußsteige zusammen. So war es vor den Römern ²⁾.

Als die Bevölkerung dichter wurde, mußte ausgewandert werden. Der Zug drängte nach Westen. Schon die Cimbern und Teutonen hatten Weiber und Karren bei sich. Sie wurden friedlich durch Westfalen gelassen und hatte man damals hier noch keine Karren, so lernte man sie kennen. Die Züge gingen auf dem kürzesten Wege, sie bildeten allmählich offene Heerwege, die unter dem Namen Hellswege bekannt sind. Als später die Römer anfangen, sich von Gallien und dem Rheine aus, dieser Dränger zu erwehren, da wurden jene Heerwege auch von Westen nach Osten hin stark gebraucht.

In diese alten Römerzeiten reichen nun schon die Hellswege.

A. von Wesel und Xanten (Castra vetera) östlich erst an der rechten, dann von Dorsten mehr südlich, an

²⁾ Möllers Nachlaß B. 1. S. 129.

der linken Seite der Lippe herauf, bis zu den deren Quellen ³⁾. Die von römischen Schriftstellern vielbeschriebenen Züge von Drusus und Germanicus in diese Gegenden, die Anlage von Aliso, bekunden dies hinlänglich. Die Straße lief, so weit sie das Herzogthum Westfalen berührte, in zweifacher Richtung, nemlich

a) der alte Hellweg durch die wohl zuerst gelichteten Niederungen des Landes von Lünen und Camen über:

Unna, Berl, Soest, Erwitte, Geseke und Paderborn;

b) der etwas südlicher über den Haardstrang streichende Haarweg über:

Unna, Ruhne, Haarhof, Anröchte, Berge, Geseke und Paderborn.

Hiefür spricht auch der Umstand, daß an diesen Wegen viele römische Münzen gefunden worden sind; denn obgleich solche Münzen auf dem Wege des Handels oder des Beutemachens auch in die Hände der Deutschen geriethen, und insofern das Ausgraben derselben allein, noch nicht den Beweis liefert, daß dort römische Etablissements gewesen, so ist doch dieser Umstand in Verbindung mit andern allerdings erheblich. In der Münzsammlung des Verf. befinden sich folgende hier gefundene Stücke. Nemlich

a) am Hellwege: zu Westernkotten, bei Anlegung eines Salzbrunnens, folgende 20 Kupfermünzen: 1 Nero, 1 Vitellius, 1 Titus, 1 Domitian, 2 Trajane, 1 Hadrian, 4 Antonine, 2 Faustinen, 2 Julia Mamaea's, 1 Alexander Severus, 1 Gordian II. u. III., 1 Philippus Vater u. Sohn; in der Nähe der Lippe: eine Silbermünze von Vespasian.

b) am Haarwege: bei Menden, eine Silbermünze von

³⁾ (Müffling) Römerstraßen S. 23.

Trajan; noch näher an die Haar 3 Silbermünzen von Trajan, Antonia und Faustina.

c) auf dem Wege weiter nach Paderborn eine Silbermünze von Valerian.

Der Haarweg scheint übrigens etwas später als der alte Hellweg angelegt zu seyn; vielleicht von Tiberius, nachdem er 8 v. Chr. 40,000 Sigambem, deren nördliche Grenze der Haarstrang war, an das linke Ufer des Rheins (zwischen Nimwegen und Meurs) versetzt hatte, um jene Höhen zu gewinnen, welche die Römer bei ihren Straßenanlagen vorzogen, wenn sie auch mit Umwegen verknüpft waren ⁴⁾.

B. Von Asciburgum (Ruhrort gegenüber) und Duisburg (Dispurgium) mündete eine andere Straße über: Essen, Dortmund und Unna bei Werl in die vorhin genannte.

Diese beiden alten Heerwege sind nun schon über 2000 Jahre im Gebrauch. Kaum faßt die Einbildungskraft die zahllosen Schaaren, welche auf ihnen hin- und hergezogen sind in frühen unbekanntem Zeiträumen, in den ältesten deutschen Völkerwanderungen, in den Römerkriegen, in dem unruhigen langen Mittelalter und in der neueren Zeit bis auf unsere Tage. Sigimer, Hermann, Inguiomer und so viele ungenannte deutsche Helden der Vorzeit haben auf diesen Heerwegen ihre Völker geführt, Drusus, Tiberius, Domitianus, Varus, Germanicus und wie die römischen Imperatoren alle heißen, zogen mit ihren Legionen darüber hin. Karls des Großen Heerbann, Wittekind's tapfere Sachsen begegneten sich auf ihnen, die meisten karolingischen und sächsischen Kaiser haben sie im Kampfe mit Hunnen und anderen Reichsfeinden betreten. Ihre Nachfolger am Reich, so unzählig viele Fürsten, Grafen und Ritter mit ihren Reifigen, haben

⁴⁾ Beispiele bei Müffling S. 28.

sich auf ihnen herumgetummelt zu Schimpf und Ernst, zahllose Armeen sind in den letzten 3 Jahrhunderten darüber geführt, bis in unseren Tagen Napoleons Heere sie in fast ununterbrochenen Zügen bedeckten. Dazu das mannichfaltige Gewühl genommen, was sich in den Zeiten der Hanse, wo diese Straßen die Hauptverbindungswege zwischen Norddeutschland und den Niederlanden bildeten, auf ihnen bewegte, welche unberechenbaren Massen von Interessen gibt das, welche sich auf ihnen gekreuzt haben!

C. von Neuß (Novesium) und später Düsseldorf, lief eine andere Hauptstraße erst über Essen in die vorige bis Werl ⁵⁾; dann aber bog sie südlich ab über:

Meheim, Arnberg, Meschede, das Ruhrthal hinauf bis Nuttlar und von hier über die Hochebenen von Brilon theils über Marsberg nach Paderborn, theils über Volkmarshaus nach Kassel.

Auch diese Straße ist sehr alt und den Römern nicht unbekannt; wie schon daraus hervorgeht, daß nach den geographischen Bestimmungen von Ptolomäus, das Schlachtfeld von Arbalon in die Gegend von Brilon fällt ⁶⁾. Auch

⁵⁾ Müller, über Hohensyberg S. 16., ist der Meinung, daß damals auch ein gerader Heerweg von Neuß aus, bei Elberfeld durchs Wupperthal gegangen sey; weil sich in dieser Richtung noch Ueberreste eines stundenlangen Grabens finden, den der Landmann den Heiden- oder auch den Römergraben nennt.

⁶⁾ v. Ledebur, Bructerer S. 305. Daß die Bestimmungen des Ptolomäus über geographische Längen und Breiten, bei der Unvollkommenheit der damaligen Messungsmittel nicht zuverlässig, sondern nur annähernd seyn können, versteht sich von selbst. Müffling S. 8. Arbalon ist soviel als Erpes-Wald; später als der Wald zum großen Theile ausgerottet war, trat Feld als Gegensatz des Waldes hervor; daher Erpes-Feld; ein eigener

mag es zur Bestätigung dienen, daß auf den Hochebenen um diese Stadt, mehre, in den Händen des Verfassers befindliche römische Münzen gefunden worden sind; nemlich a) im Felde nach Rhüten zu, 1 Vespasian, 1 Domitian, beide von Kupfer, 1 Trajan und 1 Hadrian beide von Silber; b) bei dem Abbruche eines alten Thurmes an der östlichen Stadtmauer, in den Fundamenten desselben 1 Allectus und 1 Constantinus junior, beide von Kupfer.

Noch ein anderer Umstand, der für das Alter dieses Weges spricht; sind die häufigen Umwallungen, Wallburgen, welche man in dem Ruhrthale findet. Da sich dieses durch Ripuarien dem Rheine zu öffnete, so war nichts natürlicher, als daß durch dasselbe die Römer und ihre Nachfolger in Altsachsen vordrangen; das Hochgebirge war ihnen so am zugänglichsten, gleichwie sich auch der zur Vertheidigung drängende Heerbann am raschesten durch die Thäler ergoß. Bei solchen Hin- und Herzügen gewährten die Wallburgen gegen plötzliche Ueberfälle den wirksamsten Schutz. Es wurden vorspringende Bergplatten dazu gewählt, welche durch jähe Abhänge oder gehackte tiefe Gräben und Erdwälle gesichert, meist auch durch Buschwerk dem vorüberziehenden

kleiner Gau, welcher zu den Besitzungen der Haaldschen Grafenfamilie gehörte und worin Otto I. 30 Mansos nebst Brilon, an die Kirche zu Magdeburg schenkte. Hojanusini (Hönkhausen) wird im pagus Arpesfeld genannt. Dieser kleine Gau lag also zwischen Geseke und Rüden, zwischen den kleinen Gauen Langaneke und Treveresga. Der Erpeswald, das alte Arbalon, war übrigens umfangreicher als das Erpesfeld. Im südlichen Theile des pagus Treveresga von Belege und Rüden bis nach Brilon steht er noch bis auf den heutigen Tag. Es ist derselbe Esterwald, welcher in der alten Tabula traditionum der kölnischen Kirche, als uraltes westfälisches Patrimonialgut derselben, sehr genau beschrieben wird. Seiberß Urk. Buch I. No. 19.

Feinde verborgen waren. Spuren steinerer Gebäude findet man in denselben gar nicht. Wahrscheinlich bediente man sich ihrer, um Vorräthe und Vieh, auch Weiber und Kinder, von den offenen Höhen hinein zu flüchten. Dergleichen Wallburgen hatten unsere Väter schon zu der Römer Zeiten 7). In einer solchen belagerte Hermann seinen Schwiegervater Segest, der ihm seine Frau Thusnelde darin vorenthielt. Germanicus entsetzte den belagerten Fürsten, der ihm Thusnelde als Gefangene auslieferte 8). Auch zu Karls d. Gr. Zeiten scheinen die Sachsen sich noch solcher Burgen zur Vertheidigung bedient zu haben! Wahrscheinlich war selbst Eresburg eine solche, wiewohl von ungewöhnlich großem Umfange und durch ihre örtliche Lage besonders stark und wichtig. Von ihr aus findet sich auf dem Heerwege durch das Ruhrthal, eine ganze Reihe solcher Burgen; namentlich 1) zwischen Belmede und Meschede am rechten Ufer der Ruhr unterhalb Eversberg; sie ist mit einem doppelten Graben umgeben und wie mehre ihrer Schwestern, unter dem Namen der Hunnen- oder vielmehr Hünenburg bekannt. Vor einigen Jahren ist das Plateau derselben zu einem Belustigungs-Orte für die Mescheder Spaziergänger eingerichtet. Bei dem Aufräumen des Bodens fanden sich einige Todtenurnen und ein altes großes Messer.

2) Eine Stunde unterhalb Meschede, auf einem mitten im Felde zwischen Stockhausen und der Steffe sich erhebenden Berge.

3) Eine Stunde weiter am rechten Ufer der Ruhr, Freienohl gegenüber, findet sich wieder eine solche Wallburg, bekannt unter dem Namen «dei schietlike Borg» entweder weil sie den Franken oder den Sachsen selbst durch

7) Taciti Germ. C. 7.

8) Taciti annal. I. 57.

irgend etwas verderblich und verhasst war. «Schiedlik» ist zunächst der Gegensatz von «Schön», aber mit einem Nebenbegriffe von Nachtheil «schädlich» verbunden.

4) Eine Stunde unter der vorigen und fast eben so weit oberhalb der alten Burg bei Arnberg, nahe bei dem Kloster Rumbek, war ebenfalls eine solche Hünenburg.

5) Unterhalb Arnberg finden sich wahrscheinlich in ähnlichen Stadien, eben solche Wallburgen, nicht bloß an dieser, sondern auch an anderen Straßen; namentlich eine der schönsten bei Beckelum an der gleich zu erwähnenden Hauptstraße D, welche von Köln über Balve sich bei Arnberg mit der jetzt betrachteten Ruhrstraße vereinigt. Diese letzte Straße wurde nach den Römern besonders stark von den Franken benutzt, wenn sie über den hohen Gebirgsrücken, der im Osten des Herzogthums Westfalen den oberdeutschen, fränkischen und niederdeutschen sächsischen Volksstamm noch jetzt sprachlich scheidet, bei Winterberg überschritten, um, dem Laufe der Ruhr folgend, durch Sachsen zum Rheine zu gelangen. Einen noch stärkeren Verkehr aber unterhielt auf ihr Karl der Große, dem sie zur Verbindung zwischen Eresburg und Hohensyberg, diesen beiden berühmten alten sächsischen Festen, diente. Wenigstens finden sich in der Nähe von Hohensyberg, ebenfalls mehre solcher Wallburgen, welche entweder das eine oder andere Thal der Lenne oder Wolme, beherrschten und schützten z. B. die obere Umwallung bei Hohensyberg den Ausgang des Ennepethals, die auf dem Reißberge bei Herdecke das Ruhrthal, die auf dem Weissensteine bei Limburg das Lennethal u. s. w. ⁹⁾. Alle

⁹⁾ Vergl. Müllers Hohensyberg S. 21., wo diese Wallburgen nachgewiesen sind. Auf die vorhin an der Ruhr gedachten, hat aufmerksam gemacht: Pieler Nachrichten über das Stift Meschede, in Wigands Archiv B. 6. S. 13.

diese Umwallungen finden sich auf ziemlich steilen bewaldeten Bergen, auf welchen der Pflug und andere Kulturwerkzeuge wenig Veränderungen gemacht haben. Durch sorgfältige Aufsuchung derselben, könnten vielleicht noch Resultate für die Beurtheilung der alten Kriegszüge im Lande gewonnen werden.

D. von Cöln, der alten Colonia Agrippina, zogen mehre, sehr besuchte Straßen, östlich durch das Land. Die eine über:

Wipperfürth, Lüdenscheid, Werdohl, Balve und Hachen

mündete bei Arnsberg in die vorhin gedachte. Die andere ging südlicher, durch den gebirgigsten Theil des Landes über:

Meinertshagen, Attendorf, Grevenbrück, Elspe, Wormbach, Oberkirchen, Asterberg, Winterberg, Küstelberg neben Medebach vorbei, nach Corbach und Cassel.

Durch einen Nebenzug über

Elspe, Eslohe und Meschede, stand sie abermals mit der Hauptstraße C in Verbindung, so wie durch die gleich zu erwähnende Hauptstraße E von Süden nach Norden.

Auch diese Straße scheint von hohem Alter zu seyn; sie ist die einzige, unentbehrliche, durch das Hochland, an der Nordseite des Rothhagergebirges hin über das Bergjoch des Astenberges nach dem Franken- und Rattenlande. Sie wurde von Kaiser Otto III. benutzt, als er im Jahre 1000, wo die ganze Christenheit den Weltuntergang befürchtete, von Italien aus, eine fromme Wallfahrt nach Gnesen in Polen, zu den Gebeinen des heiligen Märtyrers Adalbert unternahm; zu dessen Ehren er daselbst eine erzbischöfliche Kirche gründete, welcher die Bisthümer Breslau, Krakau und Colberg untergeben wurden. Es gibt davon eine Urkunde Zeugniß, worin er die von der Gräfin Gerberge von Arnsberg gemachte Stiftung des Klosters Dedingen bestätigte.

Sie ist nämlich am 21. Mai des Jahrs 1000 zu Elisopu, Elspe nahe bei Dedingen, ausgestellt ¹⁰⁾. Der Kaiser zog nämlich von Gnesen nach Aachen, wo er das Grab Karls des Großen öffnete, und kam auf der Rückreise durch Westfalen. Auch haben sich an dieser Straße, in der Ebene von Medebach mehre römische Münzen gefunden, von denen der Verf. folgende besitzt. Nämlich a) eine kleine Goldmünze aus den Zeiten der Republik, b) eine valerische Familien-Münze, beide wohl erhalten.

Diese jetzt angegebenen Hauptstraßen, von namentlichen alten Punkten des Rheins nach den östlichen Gegenden Deutschlands, wurden auffer den bereits angegebenen Verbindungs-Armen von mehren Hauptstraßen durchschnitten, welche von Süden nach Norden liefen. Wie weit diese, ihrem Alter nach, in die Zeiten der Römer zurückreichen, ist schon schwerer zu bestimmen, weil wenigstens die nördlichen Punkte, nach denen sie von Süden her zielen, in der ältesten Geschichte später genannt werden, als die südlichen wovon sie ausgehen. Sie sollen hier kurz angegeben werden:

E. von Edln zogen mehre nördlich durch das Land, nemlich eine über:

Werdohl, Balve, Hachen, Neheim, Werl und Hamm nach Münster;

eine zweite über:

Werdohl, Balve, Hachen, Arnßberg, Haarhof, Erwitte und Lippstadt nach Dsnabrück und Minden, mit einem Nebenzuge von Arnßberg über Soest an die Lippe;

eine dritte über:

Werdohl, Balve, Hachen, Arnßberg, Soest und Erwitte, oder näher von Arnßberg über

¹⁰⁾ Seiberß, urf. Buch B. I. Nr. 18.

Haarhof und Erwitte, oder auch von Haarhof über Melrich, Berge und Geseke nach Paderborn;

und eine vierte über:

Meinertshagen, Attendorn, Grevenbrück, Eslohe, Meschede, Eversberg, Ründen und Steinhausen nach Paderborn.

F. von Coblenz (legio Trajana) ging eigentlich keine directe Straße nach Sachsen. Nördlich des Westerwaldes mußten entweder Wege genommen werden, die in eine der Cölner Straßen einmündeten, oder man ging über:

Siegen, Belschen-Ennest, Bilstein, Grevenbrück, Allendorf, Hachen, Hüsten, Neheim, Werl und Hamm oder mit einem kleinen Umwege von Hachen über Ursberg, Soest und Hamm oder mit einem noch größeren Umwege von Grevenbrück über Elspe, Eslohe, Meschede, Haarhof, Soest und Hamm nach Münster.

Diese letzte Richtung der Straße wurde wohl am häufigsten gebraucht.

G. von Mainz Magontiacum und Frankfurt ging eine sehr besuchte und gewiß sehr alte Hauptstraße über:

Marburg, Hallenberg, bei Winterberg über das Bergjoch ins Ruhrthal hinab über Assinghausen und Disberg, dann aus diesem Thale wieder heraus, weiter nördlich bei Brilon vorbei, über Altenbüren, Eschoff, Kallenhardt, dem sogenannten sauerländer Wege nach, bei Ründen vorbei, über Altenründen, Berge und Lippstadt

nach Dsnabrück und Minden, oder von Disberg weiter westlich im Ruhrthale fort, bis Nuttlar und von da nördlich über:

Suttrop, Beleke, Haarhof und Soest nach Hamm und Münster

oder von Nuttlar über:

Körtlinghausen, Rüden und Steinhausen
nach Paderborn.

Die Punkte, wo sich die meisten Straßen kreuzten, waren hienach:

Hachen, Arnsherg, Werl, Soest, Haarhof,
Erwitte, Meschede, Grevenbrück und Winterberg,

welche dann auch mit ihrer nächsten Umgebung, am Meisten von dem Kriegsungemach der Heereszüge, so wie von den Plackereien der Schnaphähne des zuchtlosen Mittelalters, zu leiden hatten; so daß die Urkunden aller Zeiten des letzten, über die Verwüstung und Verödung ganzer Höfe an diesen Straßen, oft in sehr beredten Worten klagten. So z. B. sagt die Aebtissin Adelheid zu Meschede in einer Urk. v. 1177 von einem in den Schulthenhof Stockhausen gehörigen Hofe an der Ruhr, welchen sie dem neuen Kloster Küstelberg schenkt, er habe nun schon so lange wüßt gelegen, daß man sich seiner Bewohner kaum mehr erinnere und auf der dazu gehörigen weiten Ackerflur sei so dichter Wald gewachsen, daß diesen auch nicht einmal ein Sonnenstrahl mehr durchdringen könne ¹¹⁾. — In der Urkunde von 1310, wodurch Erzbischof Heinrich II. das Frauenslist zu Meschede in ein Kanonichenslist umwandelt, beklagt er, daß diese alte, weiland so prächtige Institution, hauptsächlich dadurch so tief von ihrem früheren Glanzpunkte herabgesunken sei, weil sie ohne Befestigung auf offenem Lande gelegen, sich der Verkehrtheit (perversitas) der Menschen nicht habe erwehren können ¹²⁾.

¹¹⁾ Seiberß Urkundenbuch I. Nr. 72.

¹²⁾ Seiberß Urk. Buch II. Nr. 535. Der zweite Band des Urkundenbuchs ist bis jetzt nicht ausgegeben, weil der Druck desselben noch nicht ganz vollendet ist.

Derfelbe Erzbifchof befchreibt in einer andern Urkunde von 1313, wodurch er den nach Lohne eingepfarrten Saffendorfern in einer eigenen Kapelle Gottesdienft erlaubt, den Verkehr der dortigen Hauptftraße auf eine wahrhaft fchaudererregende Weife. Er fagt, er habe fich felbft überzeugt, daß die Leute in Mitten eines verkehrten Volkes wohnten, indem fie felbft auf Leichenfahrten von ihren Feinden aus Hinterhalten überfallen, gefangen und fo lange in Banden gehalten würden, bis fie fich mit Verlust ihrer theuerften Lebensgüter löskauften. Ja fogar in Saffendorf felbft, würden Sie von jenen Heckenrittern häufig überfallen und weil es hier an einem feften Punkte gebreche, wohin fie zu ihrem Schutze fliehen oder fich wirksam vertheidigen könnten, fo würden fie wie eine Heerde Schafe auseinandergefprengt, gefangen und auß Graufamfte mißhandelt ¹³⁾. — Im Jahre 1331 verleiht das Stift Mefchede, den unten an der Ruhrftraße gelegenen Hof Wedefapel, zu emphyteutifchen Rechten an die Einwohner der Stadt Eversberg, weil er durch unaufhörliche feindliche Ueberfälle, durch Raub und Brand in einen folchen

¹³⁾ Seiberß Urk. B. II. Nr. 554. Um diefelbe Zeit (1343) verkaufte das Cunibertftift in Cöln, die Renten welche ihm Erzbifch. Anno d. Heil. vor 300 Jahren zu Soeft gefchenkt hatte (Seiberß I. Nr. 31.) an das Patrocliftift, weil die Hofbefitzer, Cum sint in medio nationis perversae, die Abgaben nicht liefern, die Boten des Stifts fie nicht holen konnten. Die Klagen über die unchriftliche Verlehrtheit unferer Väter, find fehr alt. Schon 1174 sah fich der Probst Conrad zu St. Severin in Cöln genöthigt, dem Grafen Engelbert v. Berg, Schirmvogt feiner Kirche, die Zehnten zu Summersbach und Meinertshagen für eine fefte Abgabe zu überlaffen, weil er tum propter colligendi difficultatem, tum propter nationis illius naturalem duritiam, nur Schaden und Verdruß davon hatte. Kremer, Beiträge III. Urk. Nr. 32.

Zustand desolater Verwüstung (ad tantae desolationis exterminium) gerathen sei, daß sich kein Mensch mehr zur Uebernahme desselben habe entschließen wollen ¹⁴⁾. Ja noch im folgenden Jahrhunderte, 1426 mußte das Stift St. Walburg bei Soest, den Haarhof, den es damals für 3½ Malt Kornß vermeierte, in den ersten Jahren pachtfrei überlassen: „omme tymmeringhe vnd beteringhe willen des vorg. houes, want dey binnen hundert jaren effte denken der lude nicht ghetelet oder gebuwet was» ¹⁵⁾.

Diese wenigen, aber starken Züge werden hinreichen, uns einen Begriff von dem Zustande unserer Straßen im Mittelalter zu geben. Es läßt sich im Voraus erwarten, daß in einer Zeit, wo es nirgend unsicherer und gefährlicher war, als auf den öffentlichen Wegen, gewiß nur wenig für die Erhaltung derselben geschah. Hätte die Noth, das unabweishbare Bedürfniß der Communication, die Unentbehrlichkeit der Straßen nicht ausser Zweifel gestellt, man würde sie lieber durch Verhacks ganz unbrauchbar gemacht, als durch Ausbesserung im Stande erhalten haben. Sehr begreiflich ist es daher, daß die Urkunden in letzter Beziehung eigentlich gar nicht und nur insofern von ihnen sprechen, als sie der Ereignisse erwähnen, welche sich auf ihnen zutrugen. Sie standen allerdings gefeslich unter dem öffentlichen Frieden, wenigstens so weit sie öffentliche Reichsstraßen viae regiae waren. Aber wie dieser Frieden gehandhabt wurde, haben wir gesehen. Die vielen Land- und Gottesfrieden, welche seit dem Anfange des 14. Jahrhunderts in Westfalen geschlossen wurden, beweisen eben, wie Noth der Frieden that. Der Landmarschall und die Städte waren unausgeseht damit beschäftigt, durch Schutz- und Trugbündnisse, der Fehde- und Raublust der Einzelnen

¹⁴⁾ Seiberh, Urk. Buch II. Nr. 634.

¹⁵⁾ Seiberh, Urk. Buch II.

Schranken zu setzen ¹⁶⁾; aber es dauerte noch länger als ein Jahrhundert, ehe dieser Zweck erreicht wurde.

Die Aufmerksamkeit, welche man den Straßen erwies, war somit eigentlich nur eine negative. Man durfte sich nicht an ihnen vergreifen. Nur in solcher Art sprechen sich einzelne Urkunden westfälischer Grafen und Herren dieser Zeit, zu deren Amtspflicht die Erhaltung der Rechte des *fiscus regius* gehörte, darüber aus: z. B. die Edelherren von Müdenberg in einem Vergleiche mit dem Kloster Paradise von 1306, und in einer Verleihung an das Kloster Welver von 1318, der Graf von Arnberg in einer Vergünstigung für das Kloster Delinghausen von 1340 u. s. w. ¹⁷⁾. Von einer positiven Beaufsichtigung des Zustandes der Straßen dagegen, von Unterhaltung und Verbesserung derselben,

¹⁶⁾ Eine ganze Reihe derselben findet sich im II. Bande des westfälischen Urkundenbuchs.

¹⁷⁾ Seiberz Urk. Buch II. Nr. 514., 573. und 675. Die *articuli de iuribus civitatis Medebacensis*, aus der Mitte des 15. Jahrhunderts, äussern sich in ganz ähnlicher Weise darüber art. 22. *Item qui plateam Regis vel viam regiam, que ducitur de foro ad portas et è conuerso, obstruxerit et super hoc impulsatus fuerit, LX solidos vadiabit aduocato. Sed de via que dicitur Nothstrate, videlicet que ducitur ad murum et qua mortui vel funera deducuntur ad coemiterium infra civitatem, iudicium pertinet ad cives. Ad advocatum vero extra ciuitatem tam de regia via quam de Nothstrata iudicium pertinet.* Nur um die Neben-Gassen in der Stadt, hatten sich die Bürger zu bekümmern; die durchführende Königstraße, so wie alle Nebenwege ausser der Stadt, standen unmittelbar unter dem Vogt; man durfte sie nur nicht sperren. — So sagt auch die alte Soester Schrae Art. 68. «Wey in der van Soist vryengrafchop dey Konynckstrate, de wege. dey Grauen. off stege vernichtiget dat gebort dem vryengreuen to richten. anders gebort alle gewalt sunder vorsate dem richter to richten. Seiberz II.

findet sich bis gegen Ende des siebenzehnten Jahrhunderts nirgend eine Spur. Wenn es daher klar ist, daß in einem Lande von nur 55 Quadratmeilen, worin sich so viele öffentliche Straßen kreuzten, wie im Herzogthum Westfalen, nichts destoweniger ein starker Fuhrverkehr seyn mußte, so leuchtet auch von selbst ein, mit welchen immer zunehmenden Schwierigkeiten dieser Verkehr, abgesehen von den vorhin erwähnten politischen Hindernissen, auf Straßen kämpfen mußte, die so alt wie die westfälische Geschichte fortwährend abgenutzt wurden, ohne sich jemals einer Ausbesserung durch Menschenhand erfreuen zu dürfen. Kein Wunder, daß auch in Westfalen das polnische Sprüchwort einheimisch war: Gott bessert die Wege am besten.

Erst im Anfange des siebenzehnten Jahrhunderts hatte sich mit dem practischen Ausbilden des Begriffs von Polizei, worunter die immer zugreifende Landeshoheit, jede Unmaßung zu subsumiren suchte, auch ein ganz besonderes landesherrliches Recht der Aufsicht über Straßen und Wege zu entwickeln begonnen, dem natürlich eine Pflicht zur Unterhaltung derselben, auf Seiten der Unterthanen, vorläufig jedoch nur der Bauern und Bürger, entsprach. Churfürst Maximilian Heinrich sagte daher schon in einer erzstiftischen Verordnung v. 1684, die Wege sollten von den herkömmlich dazu verpflichteten Dörfern und Grundbesitzern reparirt, Abwässerungsgraben eröffnet und hindernde Bäume und Sträucher weggenommen werden ¹⁸⁾. Sein Nachfolger Joseph Clemens verordnete 1692, zur Reparatur der Landstraßen und Wege sollen die Localbehörden in ihren Amtsbezirken, unter Zuziehung der Ortsvorsteher, Nachbarn und Anschließenden den Zustand der Wege inspiziren, verbessern und über

¹⁸⁾ Scotti, Churcölnische Verordnungen I. No. 172.

beständige Unterhaltungs-Mittel berichten ¹⁹⁾. In einer späteren Verordnung v. 1715 werden die Localbehörden angewiesen, auf Requisition des ernannten Churfürstl. «Wege-machers» Hand- und Spanndienste zu leisten ²⁰⁾.

Alle diese Verfügungen waren indeß zunächst nur für das rheinische Erzstift erlassen, wo das Bedürfniß der Wege-besserung durch stärkeren Verkehr am dringendsten provozirt seyn mochte. An das Herzogthum Westfalen wurde später gedacht, dafür wurde es aber auch gleich mit einer umfassenden Wege=Ordnung beschenkt, welche das Erzstift erst später erhielt. Am 16. Juni 1717 erließ Joseph Clemens, auf vielfältige Beschwerden der Landstände, Ritterschaft und Städte über die schlechten Wege, eine Wege=Ordnung welche befahl, die Landstraßen und gemeinen Wege sollten gebessert, Brücken aufgerichtet, mit Lehnen versehen, Abwässergraben ausgeworfen, die zu nahe stehenden Bäume abgehauen und die Hecken bis auf 5 Fuß Höhe gestümpft werden, damit die Wagen ungehindert von einem Dorfe zum anderen kommen könnten. Wegen des augenblicklich ganz außerordentlich schlechten Zustandes der Wege, sollten fürs erste Mal, jedoch absque consequentia sämmtliche Kirchspiele zur Wege-besserung herangezogen werden. Die Arbeit sollte nach dem Schakfusse repartirt werden, die Ritterschaft war also frei. Beschwerden über Prägravationen sollten Landdrost und Råthe entscheiden, die Reparaturen aber dadurch nicht aufgehalten werden. Die Ortsführer (Boten) sollten die Aufsicht führen und wenn die Reparaturen nicht zeitig bewerkstelligt würden, so sollten die Führer mit einjähriger Suspension, die säumigen Orte aber mit Brüchten gestraft werden ²¹⁾.

¹⁹⁾ Scotti I. Nr. 220.

²⁰⁾ Scotti I. Nr. 310.

²¹⁾ Edict. Samml. II. S. 429.

Es braucht wohl kaum bemerkt zu werden, daß diese Verordnung keinen dauernden Erfolg hatte. Es ist dieses sonst aus der verbesserten Wege-Ordnung des Churfürsten Maximilian Friedrich vom 14. Jan. 1769 zu ersehen, zu deren Einleitung er bemerkt, er habe aus den Klagen in- und ausländischer Fuhrleute, Reisender und Commercianten erfahren, daß die Wege im Herzogthum Westfalen in der Unterhaltung so vernachlässigt würden, daß sie an vielen Orten ganz eingeschränkt, verwüstet und in einen völlig unbrauchbaren Stand gerathen seien. Dieser Unfug solle nicht länger bestehen, vielmehr sollten alle Wege in einen solchen Stand gesetzt werden, daß sie zu jeder Fahrzeit gebraucht, von den Reisenden passirt und Commercium darauf getrieben werden könne. Es wurde daher verordnet 1) Besichtigung der Straßen durch eine Commission, unter Zuziehung der Drossen, Beamten und Localbehörden, 2) die Breite der Landstraßen auf 24—30, der Wege auf 16—24 Fuß wenigstens festgesetzt, 3) die Straßen sollen gewölbt seyn, 4) Abwässerungsraben angelegt werden, 5) hindernde Bäume, Hecken und Sträucher sollen weggeräumt, 6) erst gröbere Steine und darüber Kiez aufgefahren, 7) wo dieser fehle, Holz und Schanzen eingefahren, 8) Sümpfe und Quellwasser durch bedeckte Abzüge unter den Straßen her abgeleitet, und wo es nöthig, ordentliche Brücken mit Lehnern gebaut, 9) die Fußspfade ordentlich unterhalten und 10) alle Hohlwege vermieden werden, so daß die Anlieger auf den Höhen verbunden seien, ihre Grundstücke zur Umgehung zu tief ausgefahrener Hohlwege gegen Entschädigung herzugeben. 11) Die Kosten sollten, wie schon 1717 verordnet, für diesmal von den ganzen Kirchspielen nach dem Schaßfuß, also abermals ohne Concurrenz der Ritterschaft aufgebracht und 12) die Contravenienten gestraft werden. 13) Beschwerden sollen zwar entschieden, aber zur Hemmung der Reparaturen nicht mißbraucht und wegen künftiger Unterhaltung der Wege

weitere Verordnung erlassen werden. 15) Es wurde zur Ausführung dieser Verordnung eine eigene Commission angeordnet und sollte 16) durch dieselbe keiner bisherigen Beitragspflicht Eintrag geschehen ²²⁾).

Dieses Wege=Edict wurde damals, hinsichtlich der Landstraßen wenigstens theilweise, in Vollzug gesetzt, so daß einzelne Stücke derselben, welche nicht später in Chausséen umgewandelt worden und daher noch jetzt hie und da, wie z. B. der Haarweg oberhalb Rüden, den Namen Königstraße führen, in einem erträglicheren Zustande sind, als man erwarten sollte. Allein im Ganzen war doch der Erfolg des Wege=Edicts von geringem Belange und auf die sogenannten Wege — die Vicinalstraßen — hatte es damals gar keinen Einfluß; wiewohl das jetzige Gouvernement grade diesem alten Wege=Edict und namentlich den darin enthaltenen Expropriations=Vorschriften, deren wir für Vicinalwege sonst keine haben, die Möglichkeit verdankt, ihre Vorsorge auch auf diese in einem Maaße richten zu können, daß letztere häufig mit den auf Staatskosten gebauten Chausséen wetteifern dürfen. Es sey uns erlaubt, hier den Zustand zu schildern, worin sich auch nach dem angeführten Wege=Edict unsere Landstraßen und Wege befanden, bis zuerst das Hessische Gouvernement anfang sie einem besseren, den Anforderungen der Gegenwart mehr entsprechenden Zustande entgegen zu führen.

In den nördlichen Niederungen des Landes, wo Klei- und Sandboden, wie am Hellwege, oder leicht verwitternder weicher, sogenannter Buchenstein, wie am Haarwege, eine schlechte Unterlage boten, waren die Straßen ziemlich breit, um nicht immer dasselbe Geleise fahren und dieses am Ende ganz unergründlich machen zu müssen. In den höheren ge-

²²⁾ Edict. Samml. II. S. 431.

birgigten Gegenden, waren die Landstraßen zwar auch breiter als die gewöhnlichen Communalwege, welche überall nur eine Spur hielten; aber dieses war auch bei weitem an den meisten Orten das einzige Merkmal, wodurch sie sich von den letzten unterschieden. Da sich auf ihnen häufig Wagen begegneten, so mußten sich diese, um nicht ungebührlich aufgehalten zu werden, überall wo das Terrain nicht erhebliche Hindernisse gegen die Breite der Straße dargeboten hatte, ausweichen können. Auf oder vielmehr in den ausgefahrenen Bizinalwegen aber, war an ein solches Ausweichen nur selten zu denken. Der Fuhrmann, welcher in sie hineinbog, hatte daher nichts angelegentlicheres zu thun, als seine Gegenwart durch beständiges Knacken mit der Peitsche kund zu machen, damit ein anderer, der vom entgegengesetzten Ende her das Defilee passiren wollte, sich nicht gegen ihn festfuhr. Denn in einem solchen Falle blieb nichts übrig, als den einen der beiden Wagen durch Umspannen der Pferde, vorausgesetzt, daß auch nur dazu Raum war, mühselig bis auf einen Fleck zurückziehen, wo Ausbiegen möglich wurde. Diese Hohlwege waren mitunter und sind es zum Theile noch, so tief ausgefahren, daß auch die noch so hoch beladenen Wagen nicht aus ihnen herausragen, ja daß in waldigen Gegenden, wo die an den Seiten stehenden Gebüsche, sich über sie hin, dicht zusammen wölben, solche Wege zu Tunnels werden, welche durch die Arbeit, die von so vielen Generationen, Jahrhunderte lang auf ihre Aushöhlung verwendet worden und durch den vielen Verschleiß den sie nothwendig gemacht haben, vielleicht nicht minder kostbar sind, als andere Unternehmungen dieses Namens aus unseren Tagen.

Bei der practischen Geltung des schon angeführten polnischen Sprüchwortes, versuchten sich Menschenhände nur an dem Verderben dieser Wege und Straßen, welches sich dann auch immer erfolgreicher herausstellte, obgleich es der Churfürst in dem Wege=Edict v. 1769 mit so vieler Entrü-

fung beklagt hatte. Am Hellwege arbeitete man sich nach Eintritt des Regenwetters so gut durch den Brei als es gehen wollte, so daß z. B. nicht selten ein ganzer Tag damit hinging, die eine Stunde von Erwitte bis Pippstadt, mit Hülfe drei- oder vierfachen Vorspanns zurückzulegen. In den gebirgigten Gegenden, wo der Boden fester und das Terrain abhängiger ist, spülte zwar der Regen den Koth von der Straße, auf welcher sich dadurch eine immer sichtbare Steindecke bildete. Allein diese bestand nur aus losem Gerölle, mitunter grob wie kleine Felsblöcke; deren Zerkleinerung nur sehr allmählig durch die Räder der Fuhrwerke bewirkt wurde, sofern diesen nicht umgekehrt das gleiche Schicksal von jenen widerfuhr. Wie gesagt, die Menschen zerarbeiten sich nur am Verderben der Wege, deren Verbesserung lediglich dem lieben Gott überlassend; der dann auch im Sommer durch Hitze und im Winter durch Kälte, that was er konnte.

Ein Hauptfehler aber, der auch durch solche Acte der göttlichen Gnade und Barmherzigkeit nicht gehoben werden konnte, blieb immer der, daß man die Lage der Wege nicht änderte, wenn sie auch noch so unbequem bergauf und bergab liefen. Es ist ein schwer zu besiegendes Vorurtheil, nicht bloß des gemeinen Mannes, daß der geradeste Weg von einem Orte zum anderen, auch in gebirgigten Gegenden, immer der kürzeste sei. Für den behenden Fußgänger ist es allerdings wohl der Fall; er steigt den Berg ohne große Beschwerde hinan und eilt mit besflügeltem Schritte wieder hinunter. Darum wählten unsere ältesten Vorfahren für ihre Pfade mit Recht immer die gradeste Richtung, wie es noch jetzt der Indianer thut; daß es aber mit dem Fuhrwerke ganz anders sei, begreift man in der Regel noch jetzt nicht. Der Verfasser hat hierüber, zumal bei Landleuten, auffallende Erfahrungen gemacht, welche an der einmal aufgegriffenen Idee in der Regel so fest halten, daß sie sich kaum durch den Augenschein überzeugen mochten, die gerade Linie über den

Berg sei eben so lang als die Krümme um den Berg, wenn er ihnen auch an einem Eimer wies, der Hengel desselben bilde keine längere Linie wenn er auf dem Rande liege als wenn er in der Höhe stehe. Man fuhr also wie man ging, über hohe Berge und durch tiefe Abgründe, qualte die Pferde mit Vorspann hinauf und ermüdete sie ohne solchen, durch das Halten der schweren Fracht, fast noch mehr herunter; entweder weil man den Weg für den gradesten hielt, oder weil er einmal so ging, wie er ging.

Von diesem, für die Vorspanner so vortheilhaften Prinzip des geradezu, ging man höchstens in ebneren Gegenden ab, wo man den Weg lieber durch ausgeflossene mäandrische Krümmungen zog, welche zu nichts anderem zu gebrauchen waren, als daß man ihn in grader Richtung über einen Acker gelegt hätte, worauf das Vieh vielleicht noch einige dürre Halme abrupsen konnte. Die Vorschrift des Wege-Edicts v. 1769, daß wenigstens die Landstraßen aus den alten Hohlwegen heraus, und höher gelegt werden sollten, hatte einen anderen Uebelstand zur Folge, indem der damalige Wege-Commissarius von der irrigen Ansicht ausgehend, die Straßen seien in den Niederungen dem von den Gebirgsrücken herabwehenden Schnee zu sehr ausgelekt, dieselben, statt sie durch Erhöhung des Straßendamms über das Niveau des Terrains zu heben, und so vor Zuwehen mit Schnee zu bewahren, vielmehr, wo es eben thunlich war, ganz aus den warmen Niederungen und Dörfern, über kahle Berg- rücken legte; welche, seiner Ansicht nach, durch den Wind am reinsten vom Schnee gehalten würden. Er vergaß nur dabei, daß sich die Straßen nicht immer auf Bergrücken halten ließen, daß sie, um solche zu erreichen, Bergwände steigen mußten, die dann unter dem Winde grade am Meisten von Schneemassen gedrückt wurden. Auf solche Weise legte er neue Umwege an, welche rauh, unwirhlich und im Winter bisweilen ganz inpracticabel sind, wie z. B. die von Brilon

nach Meschede führende Straße, welche, um den Hohlweg bei Altenbüren zu vermeiden, weit um dieses Dorf herum, oben über die kahle Antfelder Höhe gezogen ist und fast in jedem Winter bei starkem Schneefall unfahrbar wird.

So sonderbar dieses alles klingt, so wenig auffallend ist es, wenn man erwägt, wie es noch heutzutage nichts selte-
nes ist, daß sogar neue Chausséen geradezu bergauf und bergab gelegt werden, obgleich man längst die Erfahrung gemacht hat, daß in gebirgigten Gegenden der den Fluß-
gebieten folgende Weg in der Regel der kürzeste ist, weil er, das Nivellement meist ersparend, durch ganz allmähliges Steigen den Transport unglaublich erleichtert und schon dadurch die, ohnehin meist nur scheinbaren, Umwege reichlich einbringt. Es ist daher kaum nöthig, auch noch den Eigen-
thum der Anlieger, deren Besitzungen zur Wegeverbesserung hät-
ten in Anspruch genommen werden müssen, in Anschlag zu bringen, um es begreiflich zu finden, daß man sich hier, wie anderswo, lieber Jahrhunderte lang im Drecke oder in hol-
perigen Hohlwegen herumquälte, als mit Hilfe durchgrei-
fender Expropriations-Gesetze, neue Wege zweckmäßig anzu-
legen, bequem zu bauen und verständig zu unterhalten.

Wie bei solchen Wegen die Fracht- und Reisefuhrwerke beschaffen waren, läßt sich leicht ermessen; sie standen in einem richtigen Verhältnisse zu jenen. In den Niederungen am Hellwege und auf Hochebenen, wie z. B. an der Haar, um Müden, Brilon und Marsberg, bestanden die Fuhrwerke meist aus vierräderigen Wagen, welche mühselig durch Dick und Dünn geschleppt, in der Regel aber auch nur zum Acker-
bau verwendet wurden. In den gebirgigten Hochlanden da-
gegen bestand alles Fuhrwerk aus zweiräderigen Karren, welche die voreinander gespannten Pferde um so leichter zogen, weil die Räder sehr hoch waren und sich in den Krümmun-
gen der felsigen Berggeleise sowohl, als in den schmutzigen Tiefen der Niederungen, viel gewandter bewegen konnten,

als die vierräderigen schwerfälligen Wagen. Dazu kam, daß solche Karren in der Regel auch breitspuriger waren, als die Wagen. Bei weitem die meisten Frachtfuhrleute waren aus den südlichen Hochlanden, namentlich in der Gegend von Bilstein zu Hause. Sie sowohl als ihre Hengste, zeichneten sich durch hohen starken Gliederbau aus. Ein gewöhnliches Pferd ist nicht im Stande, den schweren Karren im Stell oder in der Scheere bergauf zu ziehen, bergab zu halten. Die Eigenthümlichkeit dieser Leute und ihrer Pferde, war in allem so bestimmt markirt, daß der Inbegriff derselben sich zu einem eigenen Fuhrmannstypus ausgebildet hat, der in mehr oder minder abweichenden Schattirungen fast durch ganz Deutschland bekannt geworden ist. Alles bis auf die Peitsche hatte seine eigenthümliche Form. Sie war unten mit einem längeren Kolben von hartem Holze als die meisten Fuhr-Peitschen versehen, der obere geflochtene Theil, steif krumm, war nur an der Spitze mit Leder überzogen. Ein niedriger Hut mit kugelrunder Kappe und breitem Rande, der bei gutem Wetter hinten an zwei Seiten aufgekrampt und mit Zoll- oder Wegezetteln bespickt war, vorn aber als Augenschirm herunter hing, schützte den Fuhrmann vor Sonne und Regen, ein blauer, bis auf die Kniee reichender Kittel vor trockener Kälte. Bei starkem Unwetter wurde ein dickes rothwollenes Plaid, welches sonst am linken Hamenknopfe des Stellpferdes hing, um die Schultern geschlagen. Weiße Kamaschen mit rothen Kniebändern reichten tief über starke hohe Schuhe herab um den Fuß vor Dreck zu schützen. Vor allem aber war es die immer in stiller Blut gehaltene, so genannte Fuhrmanns-Pfeife, bestehend aus einem graden Horn-Mundstücke mit silberner Röhre, worin ein erdener Stummel steckte, was den Bilsteiner Fuhrmann auszeichnete und mit Hülfe des Luftzuges, ihn durch den eigenthümlichen Geruch seines Strangkanasters schon auf lange Strecken hin verkündigte, wenn er in gemüthlicher Ruhe vor seinem Pferde herschritt. Mit ge-

nauer Erwägung, was des Pferdes Kräfte in der Ebene, oder bergauf und bergab, über die geladene Fracht vermochten, beschleunigte oder mäßigte er seine Schritte, während das Pferd, immer dicht hinter ihm, fast nie der Peitsche, sondern nur dieses Beispiels seines Herrn bedurfte, um sich zu seinen Leistungen zu ermuntern.

Die Reiseumfuhren bequemen sich in ähnlicher Art der Nothwendigkeit. Ein Kaiserlicher Reichspostwagen stolperte glücklich Weise nicht durchs Land. Die Martern, welche diese schwerfälligen Ungeheuer dem Reisenden in anderen Gegenden zufügten, hatte man hier nicht einmal Gelegenheit zu erdulden. Zur Churfürstlichen Hofhaltung, wenn sich solche in Arnsherg befand, gehörten allerdings auch Karossen; aber sie wurden doch mehr als nothwendige Uebel betrachtet, die der Anstand mit sich brachte. Zu feierlichen Auffahrten auf das damals noch nicht zerstörte Arnshberger Schloß, wurden sie nicht minder benutzt; aber mit welcher Gefahr und Beschwerde, leuchtet ein, wenn man die steile Lage der Altstadt und des hohen Schlosses mit der Erwägung betrachtet, daß es damals noch keine gepflasterte Straße in Arnsherg gab. Churfürst Clemens August, der sich um der Jagd willen gerne und viel in Westfalen aufhielt, ermunterte daher den Stadtrath, die Straßen pflastern zu lassen, und erbot sich, die Hälfte der Kosten aus seiner Privatkasse zu tragen. Aber der Magistrat, nachdem er die Sache reiflich überlegt, dankte für die Churfürstliche Gnade, weil sich solche Straßen gar nicht pflastern ließen. Der Churfürst erwiederte, er habe nicht bedacht, daß man Perlen nicht den Säuen vorwerfen dürfe; und so blieb es noch lange, wie es war.

Zu weiten Reisen des Churfürsten ins rheinische Erzstift mußten ebenfalls die Karossen desselben in Bewegung gesetzt werden. Die Bauern stellten zu solchen Reisen die Pferde, die Einspänniger, eine Art berittener Gendarmerie, führten bei den oft haltsbrechenden Zügen die Aufsicht; auch wurden

für solche außerordentliche Fälle wohl einige Ufer eingehackt, die tiefsten Löcher mit Schutt ausgefüllt oder Felder und Wiesen Preis gegeben um die Fahrt bequemer zu machen; ungefähr so, wie noch heutzutage unsere ländlichen Bürgermeister, wenn sie erfahren, daß ein hoher Verwaltungsbeamter ihren Bezirk durchreisen will, einige Steine in den schlechtesten Stellen ihrer Vizinalwege zerschlagen lassen, um das rege Interesse zu bethätigen, welches sie an dem schlechten Zustande derselben nehmen.

In den Niederungen des Landes oder auf den Hochebenen desselben, hatten einzelne Adelige und Notabeln, regis ad exemplum, ebenfalls Kutschen und Barutschen; aber das Kutschen damit ging schlecht, weit schlechter noch als mit den Churfürstlichen Wagen; weshalb man es auch als eine wahre Unternehmung betrachtete, wenn eine Familie sich auf einen oder mehre Tage den Wechselfällen einer solchen Arche anvertraute, um Verwandte zu besuchen, die 8 oder mehr Stunden weit wohnten. Aengstliche Mütter bereiteten sich wohl durch das fromme Anhören einer besonders dazu gelese- Reifemesse, für ein so haltsbrechendes Abenteuer vor, und wenn sie endlich an Ort und Stelle gekommen waren, so hatten sie nichts eiligeres zu thun, als durch einen reitenden Boten die Besorgnisse der zu Hause gebliebenen Ihrigen zu beschwich- tigen.

In den gebirgigten Hochlanden hatten vermögende Familien zu dergleichen Reisen höchstens eine sogenannte zweiräderige Bergchaise, welche sich aber hauptsächlich durch diesen Namen, den man ihrem, in Riemen hangenden, mit Leder überzogenen Kasten gab, von den Karren unterschied, die man, durch Bügel und darüber gezogene Laken, auch wohl zu Reisefuhrwerken einrichtete. Bei weitem die meisten Reisen aber wurden hier zu Fuße oder zu Pferde abgemacht. Vermögende Leute ritten auf gesattelten Rossen, mit Frauen und Kindern quer hinter oder vor sich; wie weiland König

Jacob III. von Schottland, der am 8. Juli 1503, auf einem schönen Zelter, seine junge Gemahlin, Tochter Heinrichs VII. von England, hinter sich, seinen feierlichen Einzug in Edinburg hielt ²³⁾. In der Regel jedoch waren auch Frauen des Reitens wohl erfahren und es nahm sich recht stattlich aus, wenn sie in Amazonenkleidern, mit Federn auf dem Hute daher trabten. Der gewöhnliche Landmann schnallte auf sein Pferd einen langen leinenen Strohsattel «Frankensadel» genannt, der sich vorn am dicksten Ende, wo er zusammengeknickt wurde, zum Sattelpfosten erhob, weiter den Rücken des Pferdes hinab aber, sich in zwei Striemen immer bequemer verflachte und zuletzt, zur besseren Befestigung, in einen Schwanzriemen endigte. Hierauf setzte er sich, ohne Steigbügel, mit Frau und Kind, mit Sack und Pack, zwerge oder zu Streite, wie es ihm am bequemsten war, das Thier an einer Trense lenkend, mit einem Stocke antreibend.

Noch traben bisweilen in den Gebirgen kleine Kavalkaden so berittener Landleute zu Märkten und Kirchmessen, zu Familienfesten oder zu Geschäften herum; bis auf den heutigen Tag erprobend, daß in Ermangelung von Chaussees, das Reisen zu Pferde, am schnellsten und sichersten die Communication unterhält, welche in solchen Gegenden, wo die Menschen genöthigt sind, in vielen kleinen Niederlassungen zerstreut zu wohnen, ein viel größeres Bedürfniß ist, als in anderen, wo Dörfer und Städte die Quellen nachbarlicher Hülfe in sich selbst vereinigen.

So waren unsere Wege sonst, in den Zeiten der Römer, in dem unruhigen Mittelalter und bis zur Umgestaltung aller socialen Verhältnisse, im Anfange des neunzehnten Jahrhunderts! Und wie sind sie jetzt? Jeder von uns weiß es, der

²³⁾ Lingard, Gesch. v. England VI. 104.

das Vergnügen des Reisens in bequemen Wagen, auf Chaussees genossen hat. Es bedarf keiner Beschreibung derselben. Wer jetzt in sicherer Behaglichkeit, wie im Fluge darüber hinschnurrt, kann sich kaum einen Begriff von den Reisebeschwerden unserer Väter machen und überhebt sich nur zu leicht der Anerkennung des Verdienstes, welchem wir diese Wohlthat verdanken. Möge die Erinnerung an Jene, das Andenken an diese immer frisch in uns erhalten.
