

Der Reidenmeister

Geschichtsblätter für Lüdenscheid Stadt und Land

Herausgegeben vom Lüdenscheider Geschichtsverein e. V.

Nr. 10

6. August 1959

Wilhelm Sauerländer:

Der alte Heerweg von Köln über Lüdenscheid nach Arnsberg

Das mittelalterliche Straßensystem, das sich erst in ottonisch-salischer Zeit herausgebildet hat, ist noch wenig erforscht. Für unsere Landschaft hat noch vor kurzem Albert K. Hömberg die sog. „Heidenstraße“ behandelt und in ihrem Verlauf festgelegt. Die sehr lebendig verfaßte Studie findet sich im „Westfälischen Heimatkalender“ von 1959. Eine dort beigefügte Karte zeigt auch einen mittelalterlichen Fernweg, der von Wipperfürth kommend über Halver, Lüdenscheid, Balve nach Hüsten und Arnsberg verläuft. Dieser Heerweg, auch „Königsstraße“ benannt, hat bis zum Aufkommen der modernen Chausseen und Landstraßen, d. h., bis vor etwa 100 Jahren, für den gesamten Verkehr hier die größte Bedeutung gehabt. Es war eine Fernstraße, der Lüdenscheid um 900 seine Kirche, um 1100 seine Burg und später sein Stadtwesen verdankt.

Was es mit diesen „Königsstraßen“ für eine Bewandnis hat, weiß Hömberg in dem erwähnten Aufsatz folgendermaßen zu schildern:

„Für die richtige Breite der Königsstraßen pflegte man auf eine ebenso einfache wie probate Art zu sorgen: Der Graf, dem die Aufsicht über die Königsstraße zustand, besaß zu diesem Zweck einen Spieß von 16 Fuß Länge, den er quer über seinen Sattel legte, wenn er die Königsstraße entlang ritt. Wo immer nun dieser Spieß ein Haus oder einen Zaun oder ein anderes Hindernis berührte, da eilten alsbald die Knechte her, um das Hindernis einzureißen, mochte sein Besitzer auch noch so jammern und klagen; zum Schaden traf ihn auch noch die Strafe, die in diesem Falle immer in einer besonders schweren Geldstrafe, der Königsbannbuße bestand. Zur Instandhaltung der Königsstraßen konnten die Grafen das Landvolk zum Wegebau aufbieten, doch kam bei diesem Tagwerken selten nützliches zustande, weil das Volk nicht zu überzeugen war, daß die Instandhaltung der Landstraßen im Interesse aller liege. Der Bauer kam ja nur selten dazu, diese Wege benutzen zu müssen. Er sah deshalb gelassen zu, wenn sich die fremden Fuhrleute mit ihren Gespannen in den zerfahrenen Hohlwegen quälten. Kamen sie nicht mehr vorwärts, so konnte er durch Vorspannleisten ein Stück Geld verdienen. Eine schlechte Straße warf für ihn eher Geld ab als eine gute, und sie war darüber hinaus auch weniger gefährlich. Denn die Landstraßen dienten ja nicht nur dem friedlichen Verkehr, sondern auf ihnen kam, wenn es Krieg gab, der Feind ins Land; dann hatten die Dörfer und Höfe in der Nähe der Straße immer viel schwerer zu leiden, als jene, die sich fern von ihr in den Wäldern versteckten.“

Schon vor etwa 80 Jahren hat der rheinische Landwehrforscher A. Fahne die Bedeutung dieser Straße erkannt. Im 14. Band der Zeitschrift des Bergischen Geschichtsvereins führt er sie unter den Römerstraßen auf:

„X. Römerstraße von Cöln nach Wipperfürth und Westphalen . . .“ Nachdem er ihren Verlauf bis Wipperfürth geschildert hat, den er durch Aufzählung verschiedener „Königsorte“ glaubhaft macht, auch zwei „Heerweg“-Punkte sind darunter, fährt er fort:

„Von Pohl (palus — Pfahlhecke) läuft die Straße nach Wipperfeld, welches sie östlich

Ober-(Kochs)herweg

400 m von Neuenherweg entfernt sind noch auf einer Strecke von 150 m Reste des ehemaligen Kölner Weges zu erblicken. Der Hohlweg ist völlig mit Sträuchern zugewachsen. Ein Rinnsal hat sich gebildet. Teilweise ist der Weg schon von den Bauern mit Kartoffelkraut und sonstigem Abfall zugeschüttet worden.



läßt. Von hier ab heißt sie im Volksmund der Herweg. — Kurz vor Wipperfürth vereinigt sie sich mit der Straße von Hückeswagen. Bei Wipperfürth . . . erreicht sie die Wupper, überschreitet sie, verfolgt demnächst am rechten Ufer ihre seither innegehaltene nordöstliche Richtung und steigt aufwärts nordwestlich an Dreine, Nieder-Schevelingen und Nieder- und Hinter-Warth vorbei bis nach Kreuzberg, wo sie die von Barmen kommende Landwehr erreicht. Von hier gehen ihre Verbindungen auf Halver, Lüdenscheid, Altena . . .“ Der Verfasser läßt diesen Teil der alten Heerstraße nun über Grüne—Iserlohn, durch den Balver Wald nach Wocklum—Arnsberg verlaufen, d. h., er hat diesen westfälischen Teil nicht mehr so genau erforscht, wie er es mit dem rheinischen Streckenteil gemacht hat. Diesen für uns und unsern Raum wichtigsten Teil der Wegstrecke gilt es nun hier einmal zu untersuchen und, wo es möglich, festzulegen.

Den Verlauf dieses sicher tausendjährigen Fernweges festzustellen ist in unserm ber-

gigen Land nicht allzu schwierig. Die eisenerbungen Karrenräder haben sich tief in den steinigen Boden hineingemahlen, Regengüsse und Frostsprengungen haben dafür gesorgt, daß ihre Arbeit der Jahrhunderte auch heute noch dauerhaft erscheint. So kann man auf lange Strecken diesen alten Heerwegen nachwandern und sehen, wie die Fuhrleute sich zu helfen wußten, wenn einmal die „Hauptlinie“ zu stark ausgefahren oder aufgeweicht war: sie fuhrn daneben her über das — meist noch nicht bebaute — Land und schufen so an schwierigen Stellen „Ausweichgeleise“. So kann man dem steilen

Anstieg des Heerweges von Wipperfürth Bahnhf. an nordwärts nach der Ortschaft Sonnenschein an dem tief eingeschnittenen Hohlweg leicht folgen. Wenige 100 Meter südlich der heutigen Neyetalssperre wendet er sich, nun ganz zum Höhenweg geworden, nordostwärts auf Fliegeneichen und Nieder Scheveling zu. Hier ist heute noch ein solches Ausweichgeleis auf etwa 150 m Länge zu verfolgen. Wo keine Ausweichmöglichkeiten bestanden, verständigten sich die Fuhrleute durch starkes Peitschenknallen. Ueber Kreuzberg und Erlen geht der Weg nordostwärts auf Anschlag zu und deckt sich hier auf der ganzen Linie mit der heutigen Kunststraße. An dem Hof Schlote erinnert ein alter Gedenkstein (heute liegt er auf dem Grundstück der Fabrik Hugo Cramer, Nachf.) Seine Inschrift lautet: (s. Bild)

„Anno 1719 d. 8. September ist Johannes von der Hofen allhier erbermlich zum Doht komen.“



Der Erler Gedenkstein,
eine Erinnerung an den hier vorbeilaufenden
Handelsweg. Die Inschrift lautet:
"AO. 1719 DEN 8. SEP. IST JOHANNES
VON DER HOFEN ALLHIER ERBERM-
LICH ZUM DOHT KOMMEN"

Nach mündlicher Ueberlieferung betrifft die Inschrift einen von Rönsahl kommenden Pulvertransport, der dort an der Einmündung eines Nebenweges von Rönsahl auf den Heerweg am fraglichen Datum aus unerklärlichen Gründen explodiert sein und den Fuhrmann mit dem Gespann in die Luft gesprengt haben soll. An der Kreuzung von Anschlag, da wo heute noch die Grenze zwischen bergischem und märkischem Land verläuft, war die erste landesherrliche Zollstation, woher der Name: Tollen-Anschlag stammt. Von hier ab ist der Verlauf der Landstraße nicht unbedingt sicher auszumachen, bis sie bei Neuen Herweg die große Provinzialstraße (erste Anlage durch Heinitz und d. Freiherrn vom Stein 1788) kreuzt und über die alten Herweghöfe: Ober-Schröders- und Mittelherweg nach Ehringhausen herunterfällt.

Spuren in der Landschaft sind hier nur spärlich auszumachen und man wäre auf Vermutungen angewiesen, käme nicht die erste Straßenkarte unseres Gebietes, die „Charte von der Grafschaft Mark“ . . . entworfen von F. L. Gusesfeld 1796 uns zu Hilfe.

Danach geht die Straße von Ehringhausen über die Volme an Mintenbeck vorbei auf Neuenhof zu, um von da aus nordwärts Lüdenscheid zu erreichen. Glaubt man Gusesfelds Zeichnung, — und es liegt kein Grund vor, an ihrer Richtigkeit zu zweifeln, so kommt der mögliche Nordweg, der sich von Mittel-Herweg über Poththerrich und Berge nach dem Winkhauser Volmeübergang abzweigt, nicht in Frage. Möglich ist auch noch eine dritte Linie, die sich in Mintenbeck nordwärts wendet und über Wesselberg durch den auffallend tiefen Hohlweg oberhalb der Pöppelsheimer Mühle durch das Elspetal Lüdenscheid erreicht. Die Aufgabe, hier den Verlauf der Strecke zwischen den Herweghöfen und Lüdenscheid eindeutig festzulegen, dürfte also wohl kaum sicher gelöst werden können.

Welche Rolle spielte Lüdenscheid im Zuge dieser alten Heerstraße? — Hier ist vor allem die seit dem 14. Jahrh. bezeugte Zollstation von Wichtigkeit. Die beigegebene gut erhaltene Urkunde des Düsseldorfer Staatsarchivs besagt, daß der Graf Gerard von Cleve Mark im Jahre 1422 seinem adeligen Untersassen, dem Gottschalk von Rummenohl, diesen Zoll für 200 rheinische Gulden verpachtet hat. Dieser Zoll, ein wichtiges und einträgliches „Regal“, d. h. Königsrecht, das den Landesherren etwa seit 1230 abgetreten war, mag schon aus kaiserlichen Zeiten stammen, als Heinrich V. 1114 die „kaiserliche“ Burg Lüdenscheid errichtete. Sie schützte den Heerweg und verlangte dafür den Durchgangszoll. Die Sätze für die-

sen Durchgangszoll sind uns in einer Urkunde aus dem Jahre 1444 erhalten, in der der Zöllner in Meinershagen angewiesen wird, die Abgaben nach dem Lüdenscheider Tarif zu erheben und zwar:

„Welchergestalt der toll im ampt Altenae geboiret werden sall: Anno Dmi. MCCCCXLIII jar hebbe ich Evert in den Spiecker, rentmeister nu ther tyt mynes Junckeren Greve Gerit to Cleve, to Altena den toll bevalen to Meinershagen Gerwin van Carthuesen heven ind geboeren van myns junckeren wegen van alder gewoenten dairvann to reken gelick to Ludenscheide ind to leveren to betaalen to Altena op alle tyde up sante Remeys dach, ind die register dar op geven, wat hy van itlicken stuck heven ind geboeren sall:

Item ein schaap eyn halven pennink

Item ein swyn eyn halven pennynk

Item ein koe, eyn pennynk

Item ein pert an taugen gat, dat last foert, drie penninge

Item ein Koopmann, dat die perde foert, drie pennyng

Item ein pert, dat last dreget, ein pennyng.

Ind niet vorder beswren ind nicht mer, ind syn sy geseten buten ader binnen, dat durch dit ampt getragen ind gefoert wirt.

Der tolner to Luydenscheit sall vortan biß to wideren bevel inhalt diser cedulen (die uith der alder rollen geschreven) vortfaaren ind boeren“).

Dieser Pfennigzoll, so scheint es uns, dürfte dem Zollherrn nicht allzuviel abgeworfen haben. Bedenkt man jedoch, daß der Wert eines solchen „penninks“ ein Mehrfaches von dem des heutigen betrug, so sieht das Bild anders aus. Die Bauern jedenfalls und die Handelsleute dieser früheren Jahrhunderte zahlten ebensowenig gern wie die in späteren Zeiten und wußten dem „Zöllner“ aus dem Wege zu gehen. So hören wir schon 100 Jahre später (1544), daß der Herzog Wilhelm von Cleve den Altenaer Dresten anweist, er solle durch den Lüdenscheider Hochgrafen die Umwege um die Stadt herum sperren lassen:

„Toll to Ludenscheit Johannan Neelken bevalen.

Leive diener! naedem wy bericht, dat onse toll toe Luydenscheid durch die neuen wege

und suß, so wan dem nyet by tyd voirkommen, gantz vergencklich werden moet, so nebben wy nu unsen Goegreven dairselfs Johannan neelken bevalen, den van unserentwegen to bewaren und dairan to syn, solliche ombwege so voel möglick verhindert und unse toll, wie gebruecklich, geheven und erhalde werde“).

Aber das Uebel der „Umwege“ sollte von da ab nicht mehr aufhören, und selbst die großen Herren und Potentaten sollen sie gelegentlich benutzt haben, um dem lästigen Zöllner in der Stadt aus dem Wege zu gehen. So hält sich in den Lüdenscheider Chroniken hartnäckig das Gerücht, daß der Kölner Erzbischof, wenn er seine arnsbergischen Lande besuchte, mit Vorliebe den sogenannten „Diebsweg“ benutzte, der heute noch in Reststrecken am neuen Friedhof erhalten ist und über die Lehnstraße an der Worth den alten Heerweg erreicht. Noch im 18. Jahrhundert — so lange ist der Zoll in Lüdenscheid erhoben worden! — versucht die preussische Regierung mit schärferen Mitteln, wie Schlagbäumen und Polizeiaufsicht, der „Unterschleife“ auf dem Diebsweg Herr zu werden. Die angeordneten Sperren haben die Bauern zerschlagen und weggeräumt, die Polizei war in jenen Zeiten machtlos gegen solche Selbsthilfe.

Wo hier in Lüdenscheid dieser Zoll erhoben worden ist, das läßt sich nicht mehr sicher erkunden. Auffallend ist nur, daß wir den alten Namen „Königstraße“ bis zur amtlichen Benennung der Straßen und Gassen hier erhalten haben. In einem Schreiben an den Magistrat der Stadt bitten die Anwohner der heutigen Herzogstraße, man möge ihr nicht, wie beabsichtigt, den Namen „Bäckergasse“ geben, weil der durch das Kölner Vorbild anrühlich sei. Dazu schreibt der Lüdenscheider Stadtpoet jener Tage (1869), nachdem er die schon benannten Straßen glossiert hat:

Zuletzt sei noch der Straß gedacht, die viel Sorge hat gemacht. Sie hätte, wurde deduziert, den Namen „Königstraß“ geführt, und zwar, wie 's hieß von allen Seiten, sei dies der Fall seit alten Zeiten. Die diesen Namen stolz geführt zur Bäckergass ward degradiert . . .



Karte von der
Grafschaft Mark
von F. L. Gusesfeld
1796

Es ist nicht von der Hand zu weisen, daß in ihrem Verlauf, wahrscheinlich an der Burgstelle, in ihrem westlichen Teil, dieser Zoll erhoben wurde.

Der weitere Verlauf der alten „Landstraße von Cöln auf Arnsberg“, wie sie auf einer Teilungskarte der „Geverner Mark“ von 1772¹⁾ genannt wird, führt als reine Höhenstraße an der Lüdenscheider Kluse vorbei auf Horringhausen, Brunscheid zu. Hinter „Hülteklinke“, einer alten Wegesperre, biegt er bei Neuenhaus über Rentrop nach Norden aus, um dann steil nach Werdohl abzufallen. Im ganzen hat die heutige „Höhenstraße“ diesen alten Wegverlauf bis auf den Haken bei Dösseln eingehalten.

Hier in Werdohl nun kreuzt sie die Lenne an der uralten Furtstelle, wo später (erstmalig 1554) eine Brücke gebaut wurde. Hier lag der gastliche „Busenhof“, dessen Geschichte der Werdohler Alfred Colsmann in so lebendiger Art geschildert hat:

„Der Busenhof war ein stattliches Gasthaus und als solches mit Gaststätten ausgerüstet. Der große Busenstall lag in der Ruhr, nahe der Furt und des Dorfes Schmitte. Dort hat zweifellos reges Leben geherrscht, solange, gestützt auf den Handel der Hansastädte, das märkische Eisengewerbe in Blüte gestanden hat. Auch im Busenhof werden oft Ritter, Kaufleute, Fuhrleute, Pilger, Handwerksburschen und viel fahrendes Volk Einkehr gehalten haben. Sie mußten, wenn bei Hochwasser der Verkehr stockte, dort oft tagelang rasten“²⁾.

Von Werdohl aus geht unsere Straße nicht, wie man annehmen sollte, auf Neuenrade

zu, sondern zieht sich an der Landwehr der alten Geverner Mark vorbei direkt auf Küntrop zu, das in sanftem Anstieg erreicht wird. Die vorhin schon erwähnte Markenteilungs-Karte von 1772 zeigt diesen Verlauf der „Landstraße von Cöln auf Arnsberg“. Die Gründe dazu sind leicht aufzuspüren: Neuenrade ist eine junge Stadt, gegründet 1355, die ältere Straße, damals schon Jahrhunderte alt, hatte den bequemeren Zug über Küntrop gewählt nach Balve, Hachen, Arnsberg, Soest, wo sie sich mit dem großen westfälischen Hellweg vereinigte. Gerade für diesen Abschnitt sind die Quellen zu ihrer Eigenschaft als Königsstraße zahlreich genug, um sie nochmals als solche festzulegen.

Sie war eine Heer- und Handelsstraße zugleich, und wenn sie erzählen könnte, so wäre sie vor allem zuständig für das „große“ Geschehen in der Landschaft. Hat sie doch die Heerzüge des Großen Karl so gut erleben müssen wie die der späteren Jahrhunderte. Sie hat die spanischen Horden des Generals Mendoza im „Spanischen Winter“ von 1598/99 so gut ertragen wie die Züge der längsten Leidenszeit des Landes im Dreißigjährigen Krieg; Spanier und Staatliche (Holländer) haben einander gejagt, Wallensteiner und Schweden vor allem in den Jahren 1632—1639, und die Pest ist damals auf ihr „eingewandert“ und hat die Bevölkerung um die Hälfte ihres Bestandes verringert. In den Raubkriegen des „Sonnenkönigs“ hat die gesamte Bürgerschaft von Lüdenscheid einmal sogar Haus und Habe verlassen müssen und ist in die Wälder

geflüchtet. Nur im Siebenjährigen Krieg ging es im ganzen menschlicher zu. Die Kontributionen freilich blieben an der Tagesordnung. Alle diese Plagen kamen auf der alten „Heerstraße“ gezogen — und gingen auch wieder.

Heerwege sind Blutstränge geschichtlichen Lebens. Auf ihnen ist die christliche Kultur ins Land gezogen und hat hier ihre bedeutenden Denkmäler errichtet. Kirchen und Kapellen, Burgen und Gerichtstätten, meist an Friedhöfen oder Kreuzungen (Lüdenscheid—Halver) sind vornehmlich an ihnen errichtet worden, Landwehren begleiten auf der ganzen Strecke ihren Zug. (Tollen—Anschlag, Lüdenscheid, Werdohl).

Rönsahler Pulver und Lüdenscheider Eisen ist so gut und so schlecht auf ihm transportiert worden wie Könige und Erzbischöfe auf ihm gefahren und geritten sind. Der Zauber ihrer Geschichte, heute noch in den Reststücken zwischen Wipperfürth und Halver sichtbar und spürbar, wird auch hier bald verschwunden sein.

1) St. Arch. Düsseldorf. Urkunden: Cleve-Mark. No 1266.

2) St. Arch. Düsseldorf. Märk. Registerb. Bd. VII, Bl. 321.

3) St. Arch. Düsseldorf. Märk. Registerb. Bd. VII, Bl. 99.

4) St. A. Münster: Kartensammlung Reg.-Bz. Arnsberg, No. 2.

Meinen ehemaligen Schülern Carl Dieter Vedder und Heribert Lübbert habe ich für manche Vorarbeit zu dieser Untersuchung zu danken.

Bild 1 und 3: Carl D. Vedder.

Manfred Sönnecken:

Ausgrabungen auf Eisenhüttenplätzen der mittelalterlichen Waldschmiedezeit im Raum Lüdenscheid

Alte Eisenschmelzstätten bei Homert, Großendrescheid und Grebbecke archäologisch untersucht

Nachdem die Rennfeuerhütten „Am Walde“ 1 bei Großendrescheid und „Grüne“ bei Brügge untersucht worden waren — eine ausführliche Besprechung der Ausgrabungsergebnisse findet man in den Nummern 4 und 5 des „Reidemeister“ — wurden weitere Eisenschmelzstätten bei Großendrescheid, Homert und Grebbecke, unmittelbar am nördlichen Stadtkreis Lüdenscheids in Angriff genommen. Durch die neuen Grabungsbefunde konnten unsere Vorstellungen von der ältesten Periode der märkischen Eisenindustrie erheblich erweitert und gefestigt werden. Neben den schon bekannten Hüttengebieten der ehem. Krummenscheider Mark (Wiblingwerder Hochfläche) um Sonnenscheid-Großendrescheid, der westlichen und nördlichen Abdachung der Homertschwelle um Fernhagen und Homert und des Oedenthaler Bereichs unmittelbar nordwestlich von Lüdenscheid¹⁾ gelang mir die Auffindung eines vierten, größeren Hüttengebietes und zwar in der sog. „Helle“ innerhalb des oberen, großen Rahmedeknies zwischen Ober-Rahmede und Rosmart mit 15 Rennfeuerhütten. Durch Neufunde weiterer Schlackenstätten im vergangenen Jahre sind mir jetzt im märkischen Sauerland um Lüdenscheid 190 Rennfeuerhütten-Standorte mit 230 erhaltenen und gestörten Schlackenhalden bekannt²⁾. Eine derartig große Intensität der mittelalterlichen Eisenverhüttung finden wir im westfälischen Raum nur noch in der Siegerländer Landschaft wieder³⁾. Erste Geländebegehungen und Ausgrabungen im Olper Land haben allerdings gezeigt, daß wir auch hier mit mittelalterlicher Eisenherstellung rechnen müssen⁴⁾. Im gesamten Bereich des rechtsrheinischen Schiefergebirges befanden

sich weitere mittelalterliche Eisenhüttenzentren im bergischen Land um Hückeswagen⁵⁾ und im Lahn-Dill-Gebiet⁶⁾. Vorgeschichtliche Eisenherstellung der sog. Latène-Zeit (400 vor Chr. bis Chr. Geb.) ist bisher nur im Siegerland in verhältnismäßig großer Intensität⁷⁾ vereinzelt im östlichen Sauerland am Hohlen Stein bei Warstein⁸⁾ und Schmiedetätigkeit im Dill-Gebiet in geringem Umfang durch Grabungen erwiesen⁹⁾. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob in den Altsiedlungsgebieten des rechtsrheinischen Schiefergebirges durch künftige Forschungen nicht doch noch Spuren einer vorgeschichtlichen Eisenverhüttung entdeckt werden. Ich denke für unser näheres Heimatgebiet besonders an die altesiedelten Landschaften der Iserlohner Senke (vorgeschichtliche Ringwallanlage Burgberg bei Oestrich), des Hönnetales (eisenzeitliche Kultur-Höhlen), der Attendorfer und Elper Senke (vorgeschichtliche Wallburg Weilenscheid bei Grevenbrück), sowie die Tal-Landschaften um Meggen und Bilstein-Oberveische (vorgeschichtliche Ringwallanlagen Kahle und Hofkühl). Zwischen der vorgeschichtlichen und hochmittelalterlichen Eisenverhüttung klafft eine große Fundlücke in unserem Raum. Es ist bisher nicht gelungen, auch nur eine Schlackenhalde mit kaiserzeitlicher oder merowingisch-karolingischer Keramik zu entdecken. Von einer Kontinuität der Eisenerzeugung kann also nicht die Rede sein. Diese Tatsache ist natürlich durch den Siedlungsablauf im Gebirge bedingt. Man kann erst im Zuge der frühmittelalterlichen Erschließung unseres Berglandes mit einer erneuten Eisenherstellung rechnen. Die ersten spärlichen Hinweise sind Streuschlackenfunde auf den frühmittel-

alterlichen Ringwallanlagen Hohensyburg¹⁰⁾, Sundern bei Ohle¹¹⁾ und Siedlungsplätzen Brockhausen bei Lüdenscheid¹²⁾ und Ellinghausen im Stillekingener Uebungsgelände. Die

1) M. Sönnecken: Die mittelalterliche Eisenindustrie im Lüdenscheider Raum nach den neuesten Ergebnissen der Bodenforschung. Der Märker (Lüdenscheider Sonderheft), H. 1, 1958, S. 31 ff.

2) Eine ausführliche Darstellung des mittelalterlichen Schlackenhaldenkomplexes in M. Sönnecken: Rennfeuerhütten der Waldschmiedezeit (11.—14. Jh.) im märkischen Sauerland. Westfälische Forschungen 11, Münster 1958, S. 122—140.

3) O. Krása: Die mittelalterliche Eisenverhüttung des Siegerlandes. Siegerland 35, H. 1, 1958, S. 93 ff.

4) M. Sönnecken: Grabungen auf dem Rennfeuerhüttenplatz „Wilmsicke“ bei Gerlingen. Heimatstimmen aus dem Kreise Olpe, 1959, H. 1, S. 1—8.

5) Blankertz: Die älteste bergische Eisenindustrie. Sauerländischer Gebirgsbote 44, H. 3, 1936.

6) V. Mundorf: Die Wirtschaft im rheinisch-westfälischen Grenzgebiet zwischen Wupper, Volme und Ennepe. Diss. Köln 1946, S. 21 ff.

7) R. Herwig: Waldschmieden und Rennfeuerhütten im Solmsler Land. Archiv f. d. Eisenhüttenwesen 22 (1951), H. 11/12, S. 343/54.

8) K. Heymann. Beiträge zur Erforschung vor- und frühgeschichtlicher Eisengewinnung im Lahn-Dill-Gebiet. Stahl und Eisen 78, 1958, H. 13, S. 906 ff.

9) O. Krása: Neue Forschungen zur vor- und frühgeschichtlichen Eisenindustrie im Siegerland. Westfälische Forschungen 8, 1955, S. 194 ff.

10) F. Breitholz und J. Andree: Eisenschmelzöfen aus vorchristlicher Zeit im Loermecketal bei Callenhardt in Westfalen. Aus der Vorzeit 1, H. 3, Oktober 1933, S. 37/42.

11) K. Heymann wie unter 6), siehe auch P. Weiershausen: Vorgeschichtliche Eisenhütten Deutschlands. Mannus-Bücherei 65, Leipzig 1939, S. 42/47.

12) M. Sönnecken: Frühmittelalterliche Keramik auf der Hohensyburg. Der Märker 1956/6, S. 167—171. M. Sönnecken: Mayener Ware auf der Hohensyburg — wertvolle Neufunde. Der Märker 1957/10, S. 416.

13) M. Sönnecken: Karolingische Buntmetallverarbeitung auf der Sundernburg? Der Märker 1956/2, S. 71/72.

14) M. Sönnecken: Brockhausen — eine karolingische Siedlung. Der Märker 1957/7, S. 321—323.

Eisenschlacken sind auf diesen Fundstellen vergesellschaftet mit früh- und hochmittelalterlichen Gefäßscherben, so daß eine exakte Zeitbestimmung der Verhüttung leider nicht möglich ist. Durch Scherben Badorfer Keramik ist der Siedlungsbeginn im ausgehenden 8. oder beginnenden 9. Jh. erwiesen. M. E. wird man von Anfang an für den Hausgebrauch Eisen hergestellt haben. Hütten- und Schmiedetätigkeit wurde nur im Bereich der Siedlungen ausgeübt. Schlackenhalde mit frühmittelalterlicher Keramik sind im Gebirge noch nicht gefunden worden. Hoffentlich ergibt die geplante Ausgrabung auf dem frühmittelalterlichen Siedlungs- und Eisenhüttenplatz Ellinghausen bei Homert etwas mehr Klarheit in dieser Frage. Ausgrabungen in frühmittelalterlichen Siedlungen des Siegerlandes (Leimpe, Fludersbach) haben leider wegen ungünstiger Grabungsbedingungen keine wissenschaftlich einwandfreien Beweise für frühmittelalterliche Eisenhütten- und Schmiedetätigkeit der Gebirgsbewohner erbracht. Nach diesen einleitenden Erörterungen des augenblicklichen Forschungsstandes möchte ich nun von drei Ausgrabungen auf Rennfeuer-Hüttenplätzen der näheren Heimat berichten.

„Uhlenstein“ bei Homert

Der Eisenhüttenplatz am Fuße des Uhlensteins bei Homert¹³⁾ liegt unmittelbar am zweiten kleinen, linksseitigen Quellzufluß des Jubachs, 430 m über NN., vergesellschaftet mit 5 Meilerplätzen und einem weiteren Hüttenplatz im Seitentälchen. Der imposante Schlackenhaufen läßt auf eine langdauernde Hüttenstätigkeit schließen. Der Haldenschutt besteht aus zerschlagener Lauschlacke, dachrinnenförmigen Lauschlackenstücken, kompakter Herdschlacke, Schlackenzapfen (erstarrte Schlackenrückstände in den Abstichlöchern), leichter Ofenmantelschlacke, Holzkohle, Steine usw. Einlagerungen gebrannten Lehms sind nicht vorhanden. Die Erzscherbstellen entdeckt man an den oberen Talflanken, wo die Braun- und Toneisensteinvorkommen durch die Erosion angeschnitten worden sind. Rote Verwitterungsböden wiesen den damaligen Erzsuchern den Weg zu den nesterartigen Erzvorkommen.

Das oberhalb der Schlackenhalde angelegte Planum (Ausgrabungsfläche) von 7 (9) × 4 (6) m Größe und 50 cm Tiefe ergab überraschend aufschlußreiche Befunde, die von denen bei Großdrescheid¹⁴⁾ abweichen und die von Grüne bei Brügge¹⁵⁾ sehr wesentlich ergänzen, da hier die Ofenstellen nicht freigelegt werden konnten. Im Abstand von 2 bis 3 m von der Schlackenhalde fand ich die unterschiedlich erhaltenen Reste dreier Schmelzöfen, auf gleicher Höhe am Flachhang. Der erste Schmelzofen war an dem rotgebrannten Kranz der Herdmulde im hellgelben, anstehenden Lehm deutlich erkennbar. Von der grauen, verschlackten Innenwandung des Ofens waren nur noch geringe Reste vorhanden. Eine mächtige Wurzel hatte den Schmelzofen vollständig verquetscht. Ablaufrinne und Vormulde waren hangparallel zum zweiten Schmelzofen gerichtet. Die ehemalige Steinabstützung des Abstichs lag in der Ablaufrinne. Nach Aufgabe des Schmelzofens sind die Ablaufrinne und Vormulde durch die Anlage neuer Herde gestört worden. Der zweite Schmelzofen (Rennofen) befand sich in 2,30 m Abstand vom ersten. Erhalten war nur noch das Fundament des Herdes als 20 cm starker Mantelkranz aus gebranntem Lehm, der die 40 cm im Durchmesser große Herdmulde von 15 cm Tiefe umschloß. Die Herdmulde war mit erstarrter Schlacke (Herdsau) angefüllt. Aus dem Rennofen führte hangabwärts eine 40 cm lange und 10 bis 20 cm breite Schlackenabflußrinne, die in die 75 cm im Durchmesser große und 25 cm tiefe Vormulde mündete. Die Vormulde ist nach Aufgabe des

zweiten Schmelzofens mit einer neuen Herdanlage versehen worden. Die flachen Steine für die Abstützung des Abstichs lagen in der Schlackenrinne. Im Abstich fanden sich noch die erkalteten Schlackenrückstände des letzten Abstichs (Schlackenzapfen).

Der dritte und besterhaltene Schmelzofen wies noch den Lehmmantelschacht bis 25 cm Höhe auf. Er war 30 cm stark und umschloß die 40 cm im Durchmesser große und 20 cm tiefe Herdmulde. Der äußere Durchmesser des Rennofens betrug 1 m, die ursprüngliche Schachthöhe etwa 60—80 cm. Die graue, vollständig verschlackte, innere Ofenwandung von 7 cm Stärke fand sich teilweise erhalten vor. Die innere Auskleidung des Lehmschachtes mit einer grauen Letteschicht hatte den Zweck, größere Beschädigungen durch Anschlagung zu vermeiden. Die verschlackte Letteschicht konnte leicht herausgebrochen werden, da sie mit dem eigentlichen Lehmmantel keine innige Verbindung einging. Der Herdsumpf war mit Holzkohle und Schlacke angefüllt. Eine schmale Schlackenabflußrinne führte vom Abstich des Schmelzofens hangparallel nach 60 cm in die 60×80 cm große, sehr flache Vormulde. Im Schlackenkanal saß noch die erstarrte Lauschlacke vom letzten Ofengang. Eine trichterförmige Öffnung schräg-seitlich des Abstichs diente wahrscheinlich zum Einführen der Blasebalgschnauze. Die Gesamtlänge des Rennofens mit Herd, Kanal und Vormulde betrug 2 m. Hinter dem Schmelzofen fand sich eine etwa 1×1 m große, rotgebrannte Stelle, wo wahrscheinlich ein offenes Feuer zu Kochzwecken unterhalten wurde. An der unteren Hälfte des äußeren Lehmmantels kamen Spuren kleiner, runder Pföstchen heraus, die sicherlich zur Abstützung dienten. Oberhalb und hinter der Schmelzstätte zeigten sich größere Pfostenlöcher, die auf ein Wetterschutzdach schließen lassen.

In der Konstruktion stimmen alle drei aufgedeckten Schmelzöfen überein. Sie gehören als Typ zu den flachen, offenen Rennfeuern, die mit ihren kleinen, 60—80 cm hohen zylindrischen Lehmschächten frei auf der alten Oberfläche standen. Durch Rinnen und Vormulden steuerte man den flüssigen Schlackenabfluß. Mit Hilfe einer 2—3 cm starken Stange erfolgte der Abstich. Ein Hand- und Tretgebläse (Blasebalg) sorgte für die Erzielung der notwendigen, hohen Temperaturen zum Schmelzvorgang. Wahrscheinlich waren die Schächte nach oben konisch erweitert, so daß man die Eisenluppe — ohne den Rennofen aufzubrechen — nach oben herausziehen konnte. Für diese Annahme spricht das Fehlen von gebranntem Lehmlagen im Haldenschutt. Die Rennöfen waren nicht gleichzeitig, sondern nacheinander in Betrieb.

Außer den Schmelzöfen fanden sich weitere Herdstellen, die anderen Zwecken gedient haben müssen. Es handelt sich erstens um kreisrunde Mulden mit Steinkränzen und zweitens um fladenförmige Krusten aus Hammerschlag, Rost, gebranntem Lehm und Holzkohlen, die jeweils mit einer flachen Vormulde versehen waren. Schräg unterhalb des ersten Rennofens fand sich ein 20 cm im Durchmesser großer, festverkrusteter Estrich mit einer 50 cm im Durchmesser großen, flachen Vormulde, die mit Steinen angefüllt war. Die Steine dienten wahrscheinlich zur Einfassung des oberen Herdfeuers. Nahebei entdeckte ich aufschlußreiche Eisenerzfunde von viereckig ausgeschmiedeten Stangen und zahlreichen Eisenluppenstücken. Durch die Zusammensetzung der Herdkruste und ringsumliegenden Eisenerzfunde dürfte die Aufgabe der Herdstelle als Ausheiz- und Schmiedefeuere erwiesen sein. In unmittelbarer Nähe befand sich der transportable Amboß, auf dem die glühenden Eisenluppenstücke zu Stangen ausgereckt wurden. Beim Ausheizen der noch stark mit Schlacke und Holzkohle durchsetzten Eisenluppe fiel noch

etwas flüssige Schlacke an, die sich in die Vormulde ergießen konnte. Nach Aufgabe des ersten Rennofens baute man auf den Schlackenkanal einen recht großen Schmiedeherd, der noch eine 40×50 cm große Herdkruste aufwies. In der erheblich vergrößerten und vertieften Schlackenvormulde (110×120 cm Durchmesser, 50 cm tief) errichtete man einen kreisrunden Muldenherd mit 50 cm Durchmesser und einem Steinmantelkranz. Einen weiteren Muldenherd hatten die Hüttenleute in der Vormulde des zweiten Rennofens angelegt. Der noch in der oberen Hälfte vorhandene Steinkranz war mit drei übereinanderliegenden Lagen zur Herdmulde hin verrutscht. In dem 40 cm im Durchmesser großen Herdsumpf fanden sich kleine angeschnittene Erzbrocken und reichlich Holzkohlen — die ersten Hinweise für den Zweck der Muldenherde. Offensichtlich hat man in den Muldenherden das zerkleinerte, noch bergfeuchte Erz für die eigentliche Garschmelze vorgeröstet. Da dem zuletzt besprochenen Steinherd eine 60×80 cm große und 40 cm tiefe Mulde vorgelagert war, kann er auch wohl zum Ausheizen der Luppe benutzt worden sein. In der recht stattlichen Vormulde stieß ich bei einer Nachuntersuchung auf einen weiteren kreisrunden Muldenherd mit teilweise erhaltenem Steinmantelkranz von etwa 40 cm Durchmesser. Und im Herdsumpf fanden sich erneut zahlreiche Erzbrocken eingebettet in Holzkohle.

Damit dürfte das Vorrösten in den Muldenherden mit Steinkränzen, aber ohne Hammerschlag-Kruste und Vormulde erwiesen sein. Auf dem zugeschütteten Röstherd zeichnete sich deutlich eine jüngere, flache Vormulde ab, die zu einem Schmiedefeuere mit einer 30 cm großen Hammerschlag-Kruste gehörte. Die flache, verkrustete Schlacken-auffangmulde des dritten Rennofens war ursprünglich die Vormulde eines Schmiedeherdens, dessen Rost-Hammerschlag-Estrich von 30 cm ϕ etwas oberhalb der Wanne lag. Zwei weitere Herdfeuer mit Steinfassungen und dunkel verfüllten Herden befanden sich oberhalb des dritten Rennofens. Schräg unterhalb des letzten Rennofens lagerte eine 20 bis 30 cm starke Schicht kohlgiger Erde und Holzkohlen (Brennstoff-Lagerplatz).

Chemische Analysen der Charlottenhütte in Niederschelden durch Dipl.-Ing. J. W. Gilles ergaben folgendes Bild:

	Erz:	Schlacke:
Fe	43,2%	38,8 %
Mn	0,3%	2,7 %
Fe + Mn	43,5%	41,5 %
P	0,2%	0,41%
Cu	—	—
FeO	1,2	47,0
Fe ₂ O ₃	60,4	3,4
MnO	0,4	3,5
P ₂ O ₅	0,45	0,94
CuO	—	—
SiO ₂	25,0	28,46
CaO	0,9	1,7
MgO	0,45	0,9
Al ₂ O ₃	4,6	9,3
CO ₂ + geb. Wasser	6,6	4,4 (Alkalien)

Das Erz ist ein Toneisenstein mit 43,2% Eisengehalt, wenig Mangan (0,3%) und viel Kieselsäure (SiO₂—25,0%) und Tonerde (Al₂O₃—4,6%). Es ist sicher ein schlechtes Stück. Im Rennfeuer wird man eine bessere Sorte verarbeitet haben. Bei der oben er-

¹³⁾ Der Kreisfilm 1958 (Breitbach) des Landkreises Altena bringt eine kurze Reportage des Grabungsergebnisses.

¹⁴⁾ M. Sönneken: Rennfeuerhütten im Krummenscheid, Der Reidemeister 1957/4, S. 4/7 (13. 8. 1957).

¹⁵⁾ M. Sönneken: Ein mittelalterlicher Hüttenplatz bei Brügge im Volmetal. Der Reidemeister 1957/3, S. 7/8 (19. 11. 1957).

wählten Nachuntersuchung im Herbst verg. Jhs. fand ich im untersten Muldenherd zahlreiche Erzbrocken, die einen wesentlich höheren Eisengehalt aufweisen. Die Brauneisenstein-Proben werden augenblicklich genau untersucht. Die Schlacke hat verhältnismäßig hohe Mangan- (2,7%) und Kieselsäure-Werte (28,46%). Es muß noch manganreicherer Erz (Glaskopf?) zugesetzt worden sein. Wahrscheinlich ist Baumaterial vom Rennofen mitgeschmolzen. Besonders wichtig sind Funde von viereckig ausgeschmiedeten Eisenstäben, die als Halbzeug in den Handel kamen. Da die Produkte für die heimische Wirtschaftsgeschichte der mittelalterlichen Waldschmiedzeit von großem Interesse sind, soll hierauf näher eingegangen werden¹⁶⁾.

Die Eisenstäbe unterscheiden sich auf Grund einer Gefügeuntersuchung durch Prof. Dr.-Ing. E. H. Schulz, Dortmund, in der Struktur sehr wenig voneinander. Sie sind sehr rissig, teilweise schwammig, also stark mit Schlackeneinschlüssen durchsetzt. Sie bestehen aus fast kohlenstoffreiem Eisen. Die Kristall-Struktur ist teils feiner, teils grober ausgebildet. Die Stücke sind somit nicht sehr stark durch Schmieden verarbeitet. Die chemische Untersuchung des Metalls durch Dipl.-Ing. J. W. Gilles, Aachen, ergab folgendes Bild. Die Phosphorgehalte sind durchweg sehr gering. Sie finden sich von 0,03%—0,09%. Kupfergehalte sind von Spuren bis 0,07% ermittelt worden. Nickel ist nicht vorhanden, Schwefel nur bei einem Eisenstab mit 0,012%. Die Stickstoffwerte (0,005%) entsprechen denen des heutigen Flußeisens. Manganwerte finden sich von Spuren bis 0,12%, Siliziumgehalte von 0,019 bis 0,15%. Nach Ansicht A. Ledeburs, die E. H. Schulz experimentell erhärtete, stammt das Silizium sehr wahrscheinlich aus der Kieselsäure (SiO₂) der Schlackeneinschlüsse¹⁷⁾. Auch das Mangan dürfte mindestens z. T. aus den Schlackeneinschlüssen stammen, wo es als Manganoxydul (MnO) vorliegt¹⁸⁾. Die Kohlenstoffwerte streuen zwischen 0,09 bis 0,2%. Bei einem Stab findet sich recht bemerkenswerter Weise die hohe Stahlhärte von 0,95% C. Es wäre äußerst interessant zu wissen, ob der hohe Kohlenstoffgehalt aus der Verwendung von Spateisenstein bei der Schmelze oder aber aus bewußtem Abschreckverfahren bei der Weiterverarbeitung im Schmiedefeuer resultiert. Dazu wäre allerdings eine genaue Gefügeuntersuchung erforderlich.

Die Eisenstäbe sind also ganz normale primitive Schweiß-Eisen-Erzeugnisse, die gut schmiedbar, im Aufbau aber verhältnismäßig ungleichmäßig sind. Als begehrtes Handelsgut gingen sie über die im Mittelalter berühmten Hauptmärkte Soest, Dortmund und Köln in alle Welt. In der bekannten Urkunde von 1320 erfahren wir über die Verfrachtung von Lüdenscheider „Stahl und Eisen“ über Soest nach England. Auf den nordwesteuropäischen Handelsplätzen unterschied man im 13. und 14. Jh. drei Eisensorten. So führen Urkunden von Damme (1248), Brügge (1326) und Dortrecht (1358) neben „Stahl“ und „Eisen“ auch „Osemund“ auf¹⁹⁾. Aus den Schriftstücken geht leider nicht hervor, ob das erwähnte Osemund-Eisen aus Schweden oder der Mark stammte. Der märkische „Osemund“ zeichnete sich besonders durch Weichheit und Zähigkeit aus. Er diente als Rohstoff vorzugsweise für die Draht- und Blechherstellung, die wiederum die Grundlage für die Herstellung von Kettenhemden und Rüstungen der „geharnischten Ritterzeit“ bildete. Aus Stahl stellte man neben Schwert- und Messerklingen besonders die Grundwerkzeuge Hammer, Axt, Beil, Feile, Raspel usw. her. Lüdenscheid, Altena, Iserlohn, Schwerte und Breckerfeld entwickelten sich zu eisenverarbeitenden Zentren mit bestimmten, z. T. arbeitsteilig sich ergänzenden Produktionsprogrammen. Der bergische Stahl-

bezirk um Remscheid erwarb sich eine gewisse Schlüsselstellung im Eisengewerbe²⁰⁾.

Der als „Eisen“ bezeichnete weiche Stahl hatte meist unter 0,1% Kohlenstoffgehalt, der damals allein als „Stahl“ aufgeführte Werkstoff durchweg über 0,5% C, oft wohl sogar über 1% C²¹⁾. Der Stahl war wegen der Schwierigkeit und Unsicherheit seiner Erzeugung kostspieliger als das weiche „Eisen“ oder „Osemund“. Er wurde meist einer Härtung durch Abschrecken unterworfen und zur Vergleichmäßigung und Herabsetzung der nichtmetallischen Beimengungen sorgfältig nachbearbeitet. Den alten Eisenschmelzern waren natürlich die chemischen Umsetzungen und Abläufe bei der Verhüttung und Weiterverarbeitung noch völlig unbekannt. Sie betrachteten allein das „reinigende“ und „veredelnde“ Feuer als maßgebenden Wirkungsfaktor. Den erzeugten Werkstoff beurteilten sie nach Geschmeidigkeit, Stärke, Dichtigkeit, Härte und Weichheit. Bei den gefundenen Eisenstäben handelt es sich also um „Eisen“ oder (älteren)

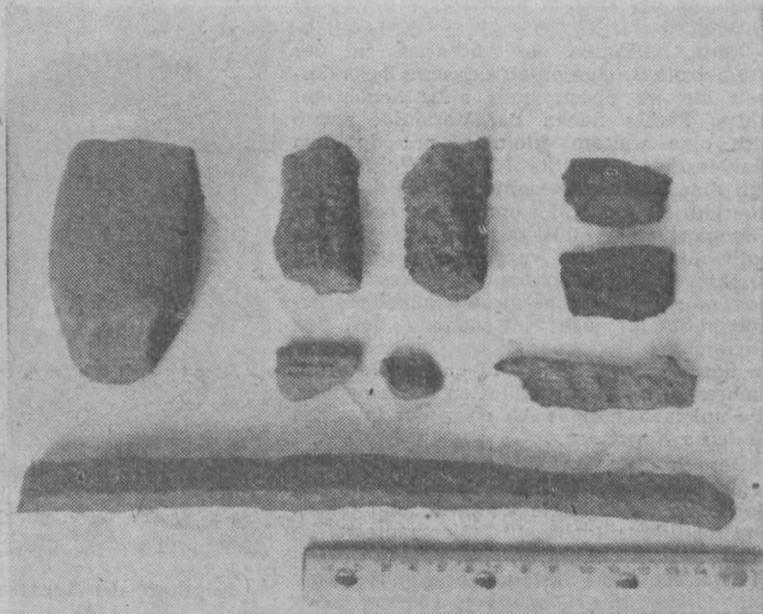
ist aber mit Bestimmtheit abzulehnen. Nach diesen auf Grund der Eisenfunde angestellten allgemeinen Erörterungen kehren wir zu den Ausgrabungsergebnissen zurück.

Durch Scherbenfunde der bekannten blaugrauen, metallisch-schimmernden Kugelpföwe kann die Rennfeuerhütte am Uhlenstein in das 11.—13. Jh. datiert werden. Unterhalb des Rennofens II barg ich die Klinge eines Messers und einen Steinstoßel mit Schleifspuren, der wohl als Schleifstein zum Schärfen des Gerätes, wie auch zum Zertrümmern der erkalteten Laufschlacke gedient hat.

„Am Walde“ bei Großendrescheid

Dank des freundlichen Entgegenkommens von Herrn F. Spelsberg in Großendrescheid konnten die Forschungen an alten Eisenschmelzstätten in der Flur „Am Walde“, im Winkel der Straßengabelung Wibbingwerde-Großendrescheid fortgesetzt werden. Etwa 20 m unterhalb des im Jahre 1957 aufgedeck-

Funde auf der Rennfeuerhütte Uhlenstein bei Homert
Wetzstein und Steinstoßel, Schlackenzapfen, Holzkohlen, Kugelpföschchen, Messerklinge, ausgeschmiedeter Eisenstab



„Osemund“ und in einem Fall um „Stahl“. Wahrscheinlich bestanden die Handelsbezeichnungen „Eisen“ und „Osemund“ in unserem Gebiet für den gleichen Werkstoff in der Frühzeit nebeneinander²²⁾. Erst mit Aufkommen der industriellen Wasserwerke — Osemund-Schmitten — im 14.—15. Jh. haftet die Bezeichnung „Osemund“ bis ins 19. Jh. an einem bestimmten, besonders sorgfältig im Frischverfahren hergestellten Werkstoff.

Seit A. Meister (1909) und W. Lüsebrink (1919) unterscheidet man somit den „älteren“ Osemund, der auf den Rennfeuerhütten hergestellt wurde, von dem „jüngeren“ Osemund, der unter vollständig veränderten technischen Neuerungen auf den Wasserwerken produziert wurde. Es ist aber nicht ausgeschlossen, daß der in den schriftlichen Quellen des 13. und 14. Jhs. erwähnte „Osemund“ bereits auf wassergetriebenen Osemund-Schmitten des märkischen Sauerlandes hergestellt worden ist. Denn der Uebergang von der unmittelbaren (direkten) zur mittelbaren (indirekten) Eisenherstellung ist mit Sicherheit nicht erst Mitte des 15. Jhs. anzusetzen, sondern mindestens bereits im Laufe des 14. Jhs., wenn nicht sogar schon seit Ende des 13. Jhs. erfolgt. Die älteste Erwähnung einer wassergetriebenen Eisenhütte auf der Nette bei Altena datiert in das Jahr 1395. Ein Jahr früher werden aber bereits bei Iserlohn wassergetriebene Drahtrollen urkundlich erwähnt, wobei von Verhältnissen „von alters her“ die Rede ist²³⁾. F. Schmidts Ansicht, daß der Uebergang zu den Wasserwerken bis ins 11. Jh. hinaufzusetzen sei²⁴⁾,

ten Hüttenplatzes²⁵⁾ befand sich eine weitere Rennfeuerhütte, deren Halde ich bereits untersucht hatte. Um die eigentlichen Arbeitsplätze aufzufinden, legte ich nun oberhalb der Halde ein etwa 5×5 m großes Planum an. In der sauberlich abgekratzten Fläche zeichnete sich schon bald die Spur des Rennofens an dem rotgebrannten Kranz im hellgelben Lehmbooden ab. Rechts oberhalb des Schmelzofens deutete kohlige Erde den ehemaligen Holzkohlenlagerplatz an. Auf der anderen Seite stieß ich auf einen verhältnismäßig großen Erzbrockenhäufen. Hier haben die Eisenschmelzer offenbar das gebrochene Erz nach Güte und Brauchbarkeit sortiert und

¹⁶⁾ siehe auch M. Sönnecken: Ueber den Werkstoff märkischer Rennfeuerhütten des 11.—14. Jahrhunderts. Der Märker 1958/10, 318 ff.

¹⁷⁾ E. H. Schulz: Ueber den Werkstoff des Schweiß-Eisen-Zeitalters. Arch. f. d. Eisenhüttenwesen 26 (1955), H. 7, 368/69.

¹⁸⁾ Freundl. Hinweis von E. H. Schulz vom 4. 4. 1958.

¹⁹⁾ siehe die einschlägigen Werke von A. Meister, Voyer, W. Lüsebrink und F. Schmidt.

²⁰⁾ V. Mundorf, a. a. O., S. 32.

²¹⁾ E. H. Schulz, a. a. O., S. 365.

²²⁾ Nach F. Schmidt soll die Bezeichnung „Osemund“ ursprünglich allgemein für Eisen gebräuchlich gewesen sein. Vor dem 12. Jh. soll sich dann die Scheidung von dem gewöhnlichen Eisen und Osemund vollzogen haben. Die Bezeichnung Osemund blieb nur für eine besonders sorgfältig verhüttete Sorte Eisen bestehen. F. Schmidt: Vom märkischen Osemund. Stahl und Eisen 72 (1952), Nr. 7, S. 356.

²³⁾ F. Schmidt: Das Osemund-Gewerbe im Süderland. Altena 1949, S. 19.

²⁴⁾ F. Schmidt: Das Drahtgewerbe in Altena. Altena 1949, S. 10.

²⁵⁾ Osemund-Gewerbe S. 47.

²⁶⁾ wie 14).

bis Nuß- und Erbsengröße zerkleinert. Bei den gefundenen Erzbrocken handelt es sich durchweg um aussortiertes, minderwertiges Erz. Daneben lagen aber auch viele hochprozentige Eisenglanzerzbrocken, die vielleicht keine Verwendung fanden, weil sie unter den primitiven Verhältnissen zu schwer schmelzbar waren.

Schräg unterhalb der Ofenanlage kam wieder eine kreisrunde, mit Haldenschutt verfüllte Mulde heraus, die durch die rotgebrannte Lehmauskleidung stärkere Brandspuren aufwies als die bisher entdeckten. Da sich in der Mulde keine Schlackenfüllung fand, handelt es sich höchstwahrscheinlich um ein offenes Schmiedefeuher, wo man die im Schmelzofen gewonnene Eisenluppe erneut bis Schweißglut erhitze und an Ort und Stelle auf einem Amboß mit Handhämmer zu Stäben ausreckte. Derartige Eisenfunde konnte ich allerdings nicht machen. Es liegt auf der Hand, daß die Hüttenleute jedes noch so kleine Eisenstück sorgsam auflesen und mitgenommen haben. Die Eisenfunde an der Homert bilden eine glückliche Ausnahme.

Nach Entfernen des Schuttes in der Schmelzofenanlage ergab sich eine Besonderheit, die ich bisher noch nicht beobachtet hatte. Rechts neben der Vormulde zeigte sich eine weitere, kleinere, mit dunklem Haldenschutt verfüllte Mulde. Wahrscheinlich diente diese Seitennische als Schlackenüberlauf für den Fall, wenn einmal bei einem Ofengang mehr flüssige Schlacke anfallen sollte als die dafür vorgesehene Vormulde direkt vor dem Rennofen fassen konnte. Zudem war die Seitennische ein günstiger Arbeitsplatz für den Hüttenmann, der den Ofengang fortwährend kontrollieren mußte. In der Vormulde fand sich Laufschlacke mit mehreren Erstarrungsschichten übereinander, die auf mehrmaliges Ablassen der flüssigen Schlacke hinweisen.

Der Schmelzofen (Rennofen) selbst war leider sehr gestört. Die gesamte innere, durchweg verschlackte Ofenwandung fehlte. Die restliche rotgebrannte Ofenmantelstärke maß noch 35 cm. In der Herdmulde saß erstarrte, kompakte Schlacke, die sog. Herdsau. Die Länge der Ofenanlage betrug etwa 200 cm, die Breite 120 cm. Der Rennofen war mit seinem Schacht bis 60 cm in den gewachsenen Lehm Boden eingetieft. Er gehört auf Grund seiner Konstruktion zu den eingemuldeten Schachtofentyp, der eine Gesamthöhe von etwa 150 cm aufwies. Leider blieben mir auch bei dieser Grabung datierende Scherbenfunde versagt, so daß die Zeitstellung nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden konnte.

Viele Reste keramischer Blasdüsen beweisen, daß man bei dem eingemuldeten Schachtofen ein künstliches Gebläse benutzt hat. Das Ofenmundloch war durch flache Steine abgestützt. Während des Ofenganges wurde der Abstich mit einem Lehmpropfen verschlossen, in den man die keramische Blasdüse einfügte. Einige glückliche Funde von verschlackten, gut erhaltenen Abstichverschlüssen aus Lehm mit Blasdüsen sind jetzt im Märkischen Museum auf Burg Altena ausgestellt. Im Siegerland hat man bisher an Rennöfen keine keramischen Blasdüsen nachweisen können. Hier verwendeten die Eisenschmelzer sog. Düsenziegel oder stachen ein Düsenloch durch den lehmverschmierten Abstich. In der Oberpfalz entdeckte H. Behaghel ebenfalls Blasdüsen aus Ton an mittelalterlichen Rennfeuern. Die Düsenrohre waren aber nur im Herdinnern hartgebrannt, während sich die rückwärtige Fortsetzung in der Herdwandung als ungebrannt erwies²⁶⁾. Die Blasdüsen der eingemuldeten Rennfeuer um Lüdenscheid sind jedoch in der gesamten Länge hartgebrannt. Sie wurden also eigens zu diesem Zweck vorher hergestellt. An vielen Abdrücken erkennt man, daß dem Düsenton reichlich Splenzen beigemischt wurden.

Die Düsen wurden offenbar auf einem runden Stock von 2 bis 2,5 cm Stärke geformt, mit einer Grundfläche versehen und schließlich hartgebrannt. Die Verwendung von keramischen Blasdüsen an Eisenschmelzöfen war allerdings nicht auf den Lüdenscheider Raum beschränkt. Man hat sie auch in Süddeutschland (Pfunzer Tal, Manching, Eisenberg, Kehlheim), Schlesien (Mlitsch) und Oesterreich (Hüttenberg, Lölling) bei Grabungen gefunden²⁷⁾. In Westfalen sind unsere Funde m. W. jedoch bisher einmalig.

Grebbecke an der Hohen Steinert

Unmittelbar an der Grebbeckequelle befindet sich eine kleine Eisenschlackenhalde, die den Standort einer alten Rennfeuerhütte anzeigt. Im August v. Js. legte ich mit Hilfe von C. Rüggebrecht den Schmelzofen frei. Der Grundstückseigentümer, Herr Moysen auf Hof Grebbecke, gab freundlichst seine Erlaubnis dazu. Im oberen Teil der Halde



Kugeltopf der Rennfeuerhütte Grebbecke, Hohe Steinert

ergab die langsam tiefer gebrachte Grabungsfläche von etwa 3×4 m zunächst verwirrende Spuren, da wir uns noch im kreuz und quergeschütteten Haldenschutt befanden. Erst in 1 m Tiefe kamen die Reste des Schmelzofens klar heraus. Wunderschön erhalten war die 120×100 cm große und 40 cm tiefe, festverkrustete Vormulde zum Auffangen der heißen Schlacke. Sie enthielt viele verschlackte Mantelstücke des Rennofenschachtes, aber keinen ausgeflossenen und erstarrten Schlacken Kuchen. Große Teile der Schlacken Kuchen fanden sich im Haldenschutt. Oberhalb der Vormulde war der Schmelzofen in den Steilhang eingebaut. Der innere, aus grauem Letteton aufgeführte und stark verschlackte Ofenmantel war mit der hinteren Partie bis 70 cm hoch teilweise erhalten. Die ausgebrochene linke, innere Ofenwand lag in der Vormulde. Der übrige, bis 40 cm starke, rotgebrannte Ofenmantelkranz zeichnete sich im Hanglehm deutlich ab. Der innere Durchmesser des Ofenschachtes betrug 40—45 cm. Die Herdmulde war vollständig verschlackt, die gesamte Vorderpartie des Rennofens nicht mehr vorhanden. Gefundene flache Steine müssen zur Abstützung des Ofenmundloches (Abstichs) gedient haben. Reste keramischer Blasdüsen konnten geborgen werden. Der Grabungsbefund zeigt somit auffallende Ähnlichkeit mit dem oben beschriebenen Ausgrabungsergebnis auf der Rennfeuerhütte „Am Walde“ bei Großen-drescheid. Nach Konstruktion und Begleitfunden gehört der Grebbecker Schmelzofen zum Rennfeuertyp des eingemuldeten

Schachtofens von 150 cm Gesamthöhe mit unmittelbar vorgelagerter Schlackenauffangmulde. Wie gesagt, konnte dieser Rennfeuertyp im märkischen Sauerland bisher noch nicht zeitlich exakt eingeordnet werden.

Wie groß war daher meine Freude, als sich rechts neben der Vormulde die ersten sicher datierbaren Gefäßscherben fanden. Nicht genug damit — die Scherbenfunde waren so zahlreich, daß der zerbrochene Topf fast lückenlos wieder zusammengesetzt werden konnte. Der Kugeltopf hat eine nach außen umbiegende, runde Randlippe. Der äußere Durchmesser beträgt in Höhe der größten Ausbauchung 17 cm, er verjüngt sich nach oben zur Einbuchtung unter dem Rand bis auf 10,5 cm und ladet mit der Randlippe bis 12 cm aus. Die Höhe des Kugeltopfes mißt 16 cm, die lichte Mündungsweite etwa 8,5 cm. Infolge der jahrhundertelangen Lagerung im zerbrochenen Zustand ist das Gefäß etwas deformiert. Nach der Machart gehört es zur Keramikgattung der mittelalterlichen blaugrauen Ware, die als typisches Gebrauchsgeschirr im gesamten nordwesteuropäischen Raum verhandelt wurde. Die Keramik findet sich nicht nur in den Halden der Rennfeuerhütten im Lüdenscheider Raum, sondern auch im Siegerland und jüngst Olper Land. Man trifft die blaugrauen Scherben an bei Untersuchungen auf mittelalterlichen Herrenburgen und Siedlungsplätzen. Die Produktionsstätten der blaugrauen Kugeltöpfe sind noch nicht genau zu lokalisieren. Da der verwendete Ton auf Grund von Dünnschliffuntersuchungen mit Moränensanden gemagert worden ist, kann man die Töpfereien im niederrhein. Raum vermuten. Die Kenner niederrheinischer Keramik geben als Lebensdauer der Ware das 11.—13. Jh. an²⁸⁾. Nach der schlichten Randbildung datiert der Grebbecker Kugeltopf in den Beginn der mittelalterlichen Waldschmiedezeit. Er ist sicher älter als der bei Grabungen in der Halde bei Grüne (Brügge) gefundene Kugeltopf, der mit einer horizontal abgeplatteten Randbildung versehen und härter gebrannt ist. Dr. H. Beck läßt von einer Scherbenprobe des Grebbecker Gefäßes eine Dünnschliffuntersuchung machen. Durch den überaus glücklichen Fund des Kugeltopfes kann der eingemuldete Schachtofentyp nun auch zeitlich exakt eingeordnet werden.

Vergleicht man die Schmelzöfen von Uhlenstein und Großen-drescheid, Grebbecke miteinander, ergeben sich einige bemerkenswerte Unterschiede. Der eingemuldete Schachtofentyp ist gekennzeichnet durch den bis 1 m in den gewachsenen Boden eingetieften Schacht von 150 cm Höhe mit unmittelbar vorgelagerter Vormulde, Verwendung keramischer Blasdüsen, Aufbrechen des Abstichs zum Ablassen der flüssigen Schlacke, Aufbrechen der unteren, vorderen Ofenpartie zur Gewinnung der Eisenluppe. Der flache Rennfeuertyp weist dagegen nur einen kaum eingetieften Ofenschacht von nur 60—80 cm Höhe auf mit Schlackenkanal und flacher Vormulde; keramische Blasdüsen fehlen; der Schmelzofen wurde mit einer Stange abgestochen, die Eisenluppe nach oben durch den konisch erweiterten Schacht herausgezogen. Ueber das Mengenverhältnis beider Rennfeuerarten läßt sich noch nichts Endgültiges sagen. Im Siegerland sind die eingemuldeten und flachen Rennfeuer ebenfalls nachgewie-

²⁶⁾ F. M. Ress: Die oberpfälzische Eisenindustrie im Mittelalter und in der beginnenden Neuzeit. Arch. f. d. Eisenhüttenwesen 21 (1950), H. 7/8, S. 209.

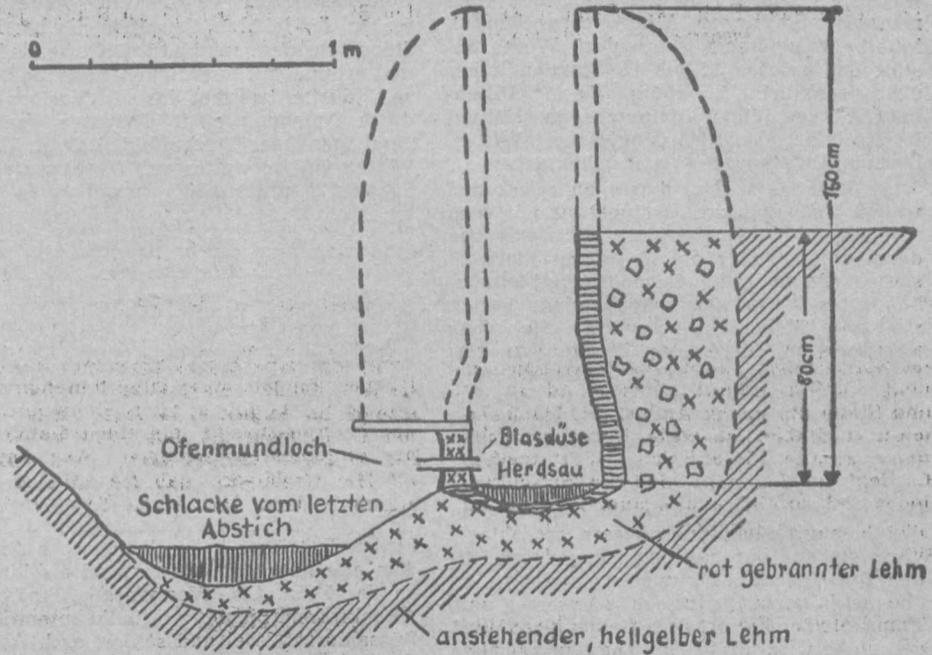
²⁷⁾ P. Weiershausen, a. a. O., S. 80, 82, 83, 86, 117, 159, 161.

²⁸⁾ F. Tischler: Frühmittelalterliche Keramik aus Duisburg. Germania. Anzeiger d. Röm.-Germ. Komm. d. Deutschen Arch. Inst. Jg. 28, 1944—1950, S. 84. K. Böhner: Ausgrabungen in den Kirchen von Breberen und Doveren (Aachen). Bonner Jahrbuch 150, 1950, S. 218.

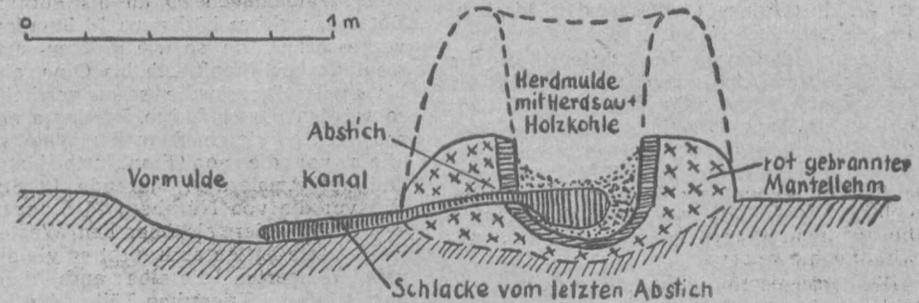
²⁹⁾ vergl. W. Müller-Wille: Westfalen. Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes. Münster 1952, S. 57.

sien worden. Hier treten die flachen Rennfeuer häufiger auf als die eingemündeten.

Abschließend noch ein Wort über die wirtschaftliche Bedeutung der mittelalterlichen Rennfeuerverhüttung. Die über 200 Standorte ehemaliger Eisenschmelzen im Lüdenscheider Raum sind nur als Ausdruck einer industriellen Entwicklung des heimischen Eisengewerbes zu deuten. Die Ursache der bemerkenswert sprunghaften Entwicklung der Eisenerzeugung liegt offenbar in der vermehrten Nachfrage und sehr guten Absatzmöglichkeit für Eisen und Stahl. Die erste Anregung zur vermehrten Eisenproduktion mag in dem natürlichen Austauschbedürfnis zwischen dem Getreideland am Hellweg und dem Wald- und Eisenland zwischen Lenne und Volme begründet sein³⁰⁾. Die treibenden Kräfte waren kaufmännisch begabte Schmiede, Händler der bedeutenden Sammelmärkte für Eisen Soest, Dortmund und Köln, sowie die territorialen Herren. Der allgemeine Eisenbedarf war durch Siedlungsausbau, das Rüstungswesen der Ritterzeit, Burgenbau, steigende Kultur usw. stark angewachsen. Die Hanse vermittelte die Fernhandelsverbindungen. Neben der bäuerlichen Bevölkerung, die sich nur vorübergehend — soweit es die Feldarbeit zuließ — der Eisenerstellung widmen konnte, arbeiteten schon bald selbständige Waldschmiede und Köhler, die die günstigen Absatzmöglichkeiten des Eisens zu nutzen verstanden. Die notwendigen Fuhrn brachten den Bauern willkommene Nebeneinnahmen. Ueber die rechtliche Stellung des mittelalterlichen Rennfeuerbetriebes sind wir leider überhaupt nicht orientiert. Die Eisenerzeugung war natürlich mit zahlreichen Abgaben verbunden. Der Landesherr erhob den Zehnten für das geschürfte Erz; die Grundbesitzer verlangten Abgaben für das Recht, das Erz zu schürfen und Kohlen zu brennen. Im einzelnen waren die Betriebsbedingungen auf Grund der besitzrechtlichen Verhältnisse verschieden. Der Niedergang des Rennfeuerwesens war durch die Einführung des mechanischen Wasserantriebes der Blasebälge und Hämmer bedingt. Die Talhütten erzielten durch gesteigerte Hitze in den wesentlich höheren Blasen oder Stücköfen viel größere Mengen Eisen bei jeder Schmelze. Den leistungsstärkeren Talhütten gegenüber waren die kleinen Rennfeuer der Waldschmiede nicht mehr konkurrenzfähig und mußten aufgegeben werden. Die Indienststellung der Wasserkraft im hiesigen Eisengewerbe erfolgte im Laufe



Eingemündeter Schachtofentyp (Großendrescheid)



Flacher Rennfeuertyp (Uhlenstein)

des 14.—15. Jahrhunderts. Damit war der Standortwechsel der Eisenverhüttung von den Höhen und oberen Siepen in die größeren Talungen verbunden. Die Anlage eines Wasserwerkes war sehr teuer und nur vermögenden Grundbesitzern vorbehalten. Der Waldschmied — bisher ein freier Schmiedehandwerker — mußte nun als Lohnarbeiter bei dem Unternehmer sein Auskommen

suchen. Durch das Sehaftwerden der ursprünglich wandernden Waldschmiede entstand ein bodenständiger Facharbeiterstand, der mit seiner Geschicklichkeit zur Hauptstütze der heimischen Eisenindustrie geworden ist³⁰⁾.

³⁰⁾ Ausführlich bei W. Lüsebrink: Die Osemundindustrie (Diss.), Lüdenscheid 1909, S. 19—22.

Wilhelm Sauerländer:

Meinerzhagen-Breckerfeld / Die erste Kunststraße in der Mark

Der Burgarchivar Ferdinand Schmidt hat in seinem „Süderland“-Kalender zwei Jahrzehnte hindurch viele Urkunden und Dokumente veröffentlicht, deren Originale heute verschwunden oder vernichtet sind. Im Jahrgang 1929 findet sich (S. 91) der Abdruck eines Aktenvorgangs, der zum ersten Male im „Lüdenscheider Wochenblatt“ von 1857 veröffentlicht wurde. Dieser Band ist heute in den Archiven nicht mehr vorhanden. Um so mehr ist es zu begrüßen, daß dieser aufschlußreiche Aktenvorgang, der die erste Anregung zu diesem Chausseebau enthält, uns durch Schmidts Veröffentlichung erhalten ist. Wir bringen ihn hier fast ungekürzt, weil er — vor allem in dem „Pro Memoria“ des Schirmmeisters Altenvoerde — die wirtschaftlichen Gründe zum Bau der Straße vorträgt, ebenso aber auch in dem Gesuch des Justiz-Assistenten Goebel Schlaglichter auf die Kultur dieser Zeit aufleuchten läßt. Der rationalistische Grundzug der Zeit ist in den Dokumenten unverkennbar. Die „Antwort“ des Ministers von Heinitz, an den sich der

Lüdenscheider Justiz-Assistent für seine Vaterstadt Breckerfeld gewandt hatte, wird ihm im Duplikat zugestellt worden sein. Ob er bei den nachfolgenden Planungen und Beratungen hinzugezogen worden ist, geht nicht aus den Aktenstücken hervor. Daß der „Große Friedrich“ sich für den Plan, der so rechnerisch klar und nüchtern vorgetragen war, selber noch eingesetzt hat, macht den Vorgang nur noch interessanter. Ausgeführt ist er allerdings erst nach seinem Tode (1786). Der Bau begann erst im Jahre 1788 und wurde unter der persönlichen Teilnahme des Ministers von Heinitz und des Hammischen Kammerdirektors, des Freiherrn vom Stein, bis 1794 durchgeführt. „Am 4. Juli des letzteren Jahres wurde durch Praeclusions-Sentenz die Entschädigung der Grundbesitzer wegen der „zum Wegebau auf der Strecke von Halver bis Hagen vergrabenen oder sonst verbrauchten Gründe“ geregelt. Die Ansicht, Napoleon I. habe die genannte Chaussee gebaut, ist also unrichtig. Teile des alten Weges sind noch bei Brandten und

Neuenhaus (Kapelle) zu sehen.“ (Meier: Geschichte des Amtes Breckerfeld I 321.)

Hochwohlgebohner Freyherr etc.

Ew. Hochwohlgeb. sind zu sehr für das Wohl der Untertanen und Provinzen Sr. Königl. Majestät allgemein besorgt, als daß Hochdieselbe es ungnädig aufnehmen sollten, wenn sich dieserhalb einer unterstehet, zu dessen Fach es jedoch eigentlich nicht gehöret, Vorschläge zur Beförderung der Aufnahme einzelner Gegenden und Städte, besonders in demjenigen Teile des Sauerlandes zu tun, welcher solcher wohl am meisten bedarf, ich meine die Gegend von Meinerzhagen bis Breckerfelde und so weiter.

Es gehet von Nürnberg, aus dem Reiche, Frankfurth und mehreren Gegenden ein überaus beträchtliches Fuhrwerk mit vielen schwer beladenen Karren, so allerhand kleine Waren geladen, die die Schiffarth auf dem Rhein oder den Aufenthalt nicht vertragen können, zwischen Holland ganz unnatürlich Sr. Maj. Landen vorbeigehet, über den Wester-

walde, als Limburg an der Lahn, Els, Warmenrath, Freylingen, Altenkirchen, Sieburg, Mühlheim am Rhein, Düsseldorf, Wesel, anstatt daß solches 12 bis 15 Stunden näher über Frankfurth, Friedberg, Wezlar, Dillenburg, Siegen, Olpe, Meinerzhagen, Halver, Breckerfelde, Voerde, Vogelsang, Witten, Bochum, Dorsten auf Wesel gehen könnte.

Die Ursache, warum dieses Fuhrwerk den weiten Umweg nimmt, ist unstreitig in dem zu einer solchen Passage nicht aptirten Wege durch obige Oerter der Grafschaft Mark zu suchen. Da aber die Gegend von Meinerzhagen bis Witten durchgängig einen harten steinigten Boden hat, so würden die Wege allerdings in den besten Zustand zu versetzen sein, auch die deshalb zu machenden Anlagen die reichlichste Ausbeute bringen, indem nach der Anlage, einem Zeugnisse des Schirrmeisters oder Landgebauern Altenvoerde, Hochgerichts Schwelm von Altenvoerde gebürtig, der mit 8—10 Pferden die Gegend selbst beständig befähret, und von den hiesigen Handlungshäusern sowohl als von dem aus der hiesigen Gegend gebürtigen Brüsseler Hause Romberg et Söhne zu den wichtigsten Aufträgen zB. selbst zum Transport des kaiserlichen Geldes nach Wien gebraucht wird, dieses ins Land zu ziehende Fuhrwerk an Zöllen und Weggeld 6—7000 Taler austragen und jährlich einbringen dürfte. Der Weg soll auch bis Olpe und von da an die Grenze der Grafschaft Mark bis ins Meinerzhagische schon fast fertig sein.

Ein Grund, warum die Fuhrleute aus dem Reiche, so zwischen Frankfurth und Holland fahren, außer der Nähe den Weg durch die Grafschaft Mark vorziehen würden, soll auch darin bestehen, daß sie auf letztere Art den schweren Churtrierschen Zoll vermeiden, auch nicht so viele Berge zu passiren haben würden als in jener Gegend; indem sie durch die Grafschaft Mark nur 6—7 Berge, hingegen über den Westerwald wohl zehnmal Berge zu passiren hätten wo das schwere vierspännige Fuhrwerk Klapperstöcke einlegen, und zu dem Ende oft 15 Stunden Zentner schwere Hölzer nachfahren müssen.

Es würde also durch Anlegung einer Chaussee und dadurch durch obgedachte Gegend zu ziehende ganz beträchtliche Fuhrwerk das Interesse Sr. Kön. Maj. nicht allein ansehnlich befördert, sondern auch den hierordentlich befördern und überhaupt der hiesigen Untertanen die möglichste Nahrung und Gewerbe, einer fast toten Gegend neues Leben und Munterkeit, und ZB. den ganzen toten Städten Meinerzhagen und Breckerfelde wieder einiges Aufkommen und Flor erwecken. Ein solcher Weg würde außerdem den Flor der Fabriken im Sauerlande, den Absatz und Transport der Steinkohlen außer Landes im Siegenschen, Bergischen, Schwarzenburgischen, Homburgischen außersigen Gegend neue Nahrung und Zweige des Gewerbs eröffnen"

Der Verfasser setzt sich noch außerdem dafür ein, daß das Haus Luckemey (Goldenberg) in seiner Vaterstadt Breckerfeld, das ganz unbewohnt sei und einzustürzen drohe, wenn nicht bald etwas geschähe, für eine Fabrik oder gar eine Handels-Akademie eingerichtet würde, weil „ein solches Institut, welches bei der Menge von Reidemeistern, Fabricanten und Kaufleuten in den benachbarten Gegenden, denen es aber zum Teil noch an Kultur und Aufklärung fehlt, um mehr ins größere zu gehen, gewiß von der äußersten Wichtigkeit sein würde. Eine Anstalt, die auch vielleicht, zumal bei der eingeschränkten Denkart der hiesigen Gegenden in einem kleinen wohlgelegenen, wohlfeilen Ort weitgehender und nützlicher zu etabliren sein würde, als in einem größeren Orte"

Ew. Hochw. hohen Einsichten, allgemein bekanntem Patriotismus und Menschenliebe muß ich es untertänig anheimstellen, ob Hochdieselben es gutfinden dürften: eine

Commission zu veranlassen, wobei wohl wegen der lokalen Umstände die Land- und Steuerräte der benachbarten Kreise als Hagen und Altena mit zuzuziehen nicht undienlich sein dürfte, welche das in hiesiges Land durch Anlegung einer Chaussee von Meinerzhagen über Breckerfeld, Halver, Voerde, Witten und so weiter auf Wesel zuziehende Fuhrwerk pflichtmäßig untersuchen müßten

Mit tiefer und aufrichtiger Ehrfurcht
ersterbe etc.

Goebel

Justiz-Assistent beim hiesigen Landgericht
Lüdenscheld d. 24. October 1783

Dieser Eingabe war ein „Pro Memoria“ des Schirrmeisters Johan Peter Altenvoerde beigegeben, das nun im einzelnen die Vorteile des Projektes an Zahlen vor Augen führte:

Pro Memoria.

Die Nürnberger, Flamsbacher und Frankfurth Fuhrleute haben bisher nach Amsterdam alle über den Westerwald als Limburg an der Lahn, Els, Warmenrath, Freylingen, Altenkirchen, Sieburg, Mühlheim am Rhein, Düsseldorf, Wesel und so fort nach Amsterdam, also nur eine sehr kleine distance auf Kön. Preuss. Boden gefahren. Wenn nun der Weg durch die Grafschaft Mark, nämlich von Meinerzhagen ab an bis Bochum und Dorsten, welches höchstens 18 Stunden sind, verbessert würde, so wie größten- und meistens von Frankfurth bis Olpe, also fast bis an das Preussische, schon geschehen ist, so würden obgedachte Fuhrleute alle diesen Weg passiren, denn der Weg ist nicht allein vor die von Frankfurth kommende und auf Amsterdam fahrende 12 Stunden, und vor die von Nürnberg 15 Stunden kürzer und grader als über den Westerwald, sondern sie hätten auch nicht so viele Berge, dabei ersparten dieselbe auch die Chubayrische und Trierschen Zölle. Nun ist ohnstreitig der gradeste und beste Weg von Olpe auf Meinerzhagen, Halver, Breckerfelde, Vogelsang, Witten, Bochum, Dorsten und so fort auf Wesel und Amsterdam, nicht zu gedenken, daß der Weg wenigstens von Meinerzhagen bis Witten sehr leicht zu verbessern, weil es harter Boden ist. Nun sind der ord. Stapelfuhrleute, so beständig zwischen Nürnberg und Frankfurth auf Amsterdam fahren, wenigstens 123, alle vierspännige Karren, ohne diejenigen, so in Meßzeiten und sonst dazu kommen. Darnach würde eine vierspännige Karre von Meinerzhagen an bis Dorsten an Wegegeld bezahlen müssen von jeder Tour 2½ Rt. per Karre. Weil aber 43 Karren beständig von Frankfurth auf Amsterdam gehen, welche im ganzen 10 bis 12 Reisen, wäre also von jeder Karre jährlich vor hin und her 60 Rt. und in summa 2580 Rt.

Der Nürnberger und Flamsbacher Fuhrleute sind 80, welche jährlich acht Reisen auf Amsterdam machen, und bezahlen wie obige per tour vor hin und her 5 Rt. per Karre, ist 40 Rt., also jährlich 3200 Rt.

Die Garnkarren aus dem Hessenlande nach unserer Nachbarschaft Barmen und Elberfeld, als auch die so aus nämlichen Gegenden auf Frankfurth fahren, wovon sehr wenige bisher durchs Preuss. gekommen, würden auch dieses Weges von Meinerzhagen an bis Voerde, (wenn nur der kurze Weg von Voerde bis Schwelm auch verbessert würde) sich bedienen, also 9 Stunden weit, welche von der einspännigen Karre pro tour 18 Str. also vor hin und her 36 Stüber bezahlen würden. Diese Garn-Karren nebst denen, so von Elberfeld, Schwelm etc. auf Frankfurth gehen, rechnen monatlich nur 40 Karren, also jährliche 480 a 36 Stbr. 288 Rt.

Die Eisen- und Steinkohlen-Karren, welche jedoch nur zum Teil bis Halver sich dieses Weges bedienen, also vom Kohlberge ab an nur 7 Stunden. Davon rechnen wenigstens

90 Karren pro Monat, so in das Oberbergische und Schwarzenburgische fahren, sind jährlich 1080 Karren, so nur bis Halver an Wegegeld bezahlen vor hin und her pro Karre 28 Stbr. = 504 Rt.

Und 40 Karren pro Monat, so ins Siegerland und Kölnische fahren bis Meinerzhagen also 11 Stunden pro Karre vor hin und her 44 Str., vor 480 Karren jährlich 352 Rt. ohne was von Meinerzhagen bis Halver auf dem Kölnischen ins Remscheid passiren muß, beträgt also das Wegegeld 6924 Rt. Nun kömmt der Zoll von denjenigen Fuhrleuten, so bisher gar nicht ins Preussische gekommen, auch leichtlich 2—3000 Rt. betragen, mithin würde durch die Verbesserung dieses Weges der Nutzen vor den König und dessen Untertanen sehr ansehnlich vermehrt werden. Nicht zu gedenken, daß durch die bisher gehalten schlechten Wege die hiesigen Fabriken aus Mangel des Fuhrwerks, daß solche die Wege nicht haben passiren können, oftmalen an zwei Monate haben einhalten und viele Hämmer stille stehen müssen.

Der gradeste Weg von Frankfurth auf Amsterdam ist also von Frankfurth auf Friedberg, Wetzlar, Dillenburg, Siegen, Olpe, Meinerzhagen, Halver, Breckerfelde, Voerde, Vogelsang, Witten, Bochum, Dorsten über Wesel auf Amsterdam, und hätten auf dieser ganzen tour 6 oder 7 Berge, wo die schwere Karre nur Klapperstöcke einzulegen brauchen, hingegen müssen selbige über den Westerwald 10mal Klappern einlegen, folglich 15—18 Stunden wenigstens ein Ctr. schwer Holz oder Klapperstöcke nachführen, so daß also gar kein Bedenken ist, daß dieses Fuhrwerk nicht den besten und gradesten Weg fahren sollte, nur müßte entweder tüchtige Chaussee oder mit Steinen besetzt werden und ihre Breite haben.

Johann Peter Altenvoerde
Schirrmeister.

Auf diese ernsthaften und gründlichen Vorstellungen des Verwaltungs- und des Transportfachmanns konnte Berlin, d. h. der Große Friedrich, nicht schweigen. So erging „auf Sr. Kön. Majestät allergnädigsten Spezial-Befehl“ folgendes Schreiben an die „Märkische Krieger- und Domainen-Kammer-Deputation“ in Hamm:

Von Gottes Gnaden

Friedrich, König von Preußen etc.

Wir communiciren Euch das von dem bei dem Lüdenscheldischen Landgericht stehenden Justiz-Assistenten Goebler (soll heißen: Goebel) unter dem 24. m. pr. an Unsern Wirklichen Geheimen Etats-Minister Freiherrn von Heinitz abgelassene Schreiben nebst der dazu gehörigen Anlage hierbei copyplich, woraus Ihr ersehen werdet wie derselbe vorschlägt

- 1) daß zur Beförderung des Nahrungs-Standes eine Chaussee von Meinerzhagen über Breckerfelde, Voerde, Witten, Bochum und Dorsten bis nach Wesel angelegt werden mögte
- 2) das desolote Goldenbergsche Haus in Breckerfelde entweder zu einer darin anzulegenden Handlungs-Academie oder zu einem Fabriken-Hause aptirt werden mögte.

Wir befehlen Euch demnach hierdurch allergnädigst, diese Vorschläge mit Zuziehung der Land- und Steuer-Räthe, besonders aber den wegen der Instandsetzung der Landstraße von Meinerzhagen über Witten nach Wesel und der daraus zu erhaltenden wesentlichen Vorteile gründlich zu examiniren und zu seiner Zeit darüber mit pflichtmäßigem Gutachten zu berichten.

Wir sind

gez. Schulenberg, F. von Heinitz.

Herausgeber: Lüdenschelder Geschichtsverein
Schriftleitung: Wilh. Sauerländer
Druck: Lüdenschelder Verlagsgesellschaft