

Alte Wegeverhältnisse im Bergischen

von Wilhelm Blankertz

Sonderdruck einer Artikelfolge im „Bergischen Volksboten“ (Burscheider Zeitung) April 1941
Vortrag in der Abteilung Wermelskirchen am 25.01.1941

Im Gasthof „Zur Eich“ hatte die Abteilung Wermelskirchen des bergischen Geschichtsvereins am 25.03.41 ihre 105. Veranstaltung, die gut besucht war. Sie war von besonderer Bedeutung, da nunmehr 15 Jahre seit der Gründung der Abteilung verflossen sind. Der Vorsitzende, Amtsinspektor Fischer, gab einen geschichtlichen Überblick und würdigte vor allem die erfolgreiche Aufbauarbeit des früheren Abteilungsführers Rektor Nehm, der vor einigen Jahren nach Langenfeld verzog. Ferner fand er anerkennende Worte für seine jetzigen Mitarbeiter, die es ihm möglich machten, die Abteilung auf eine achtungsgebietende Höhe zu bringen. Die Mitgliederzahl wuchs in den letzten beiden Jahren von 60 auf 100. Seit Gründung wurden durchschnittlich jährlich sieben Veranstaltungen geboten. Es handelt sich um Vortragsabende, Studienfahrten, Besuch von den häufig gemeinsamen Veranstaltungen durchgeführt. Immer war eine starke Beteiligung zu verzeichnen, ein Beweis dafür, daß die Vereinsleitung stets etwas Interessantes bot. Die Belange des Hauptvereins wurden voll gewahrt, und so blieb auch die Anerkennung von diesem, von Partei, Kreis- und Stadtverwaltung nicht aus.

Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand ein interessanter Vortrag des Mittelschulkonrektors Wilhelm Blankertz aus Hückeswagen. Er sprach über: *„Alte Wege, Iserstrooten, Eisen- und Kohlestraßen“* und führte unter anderem aus:

„Wege dienen dem Verkehr. Verkehr setzt Menschen voraus, die miteinander verkehren wollen. Die ältesten Wege sind darum die „Nachbarswege“, Kirchen-, Leichen- und Notwege“. Je mehr Menschen eine Gegend bewohnen, um so größer wird der Verkehr. Die Besiedlung unserer bergischen Heimat, das steht heute fest, erfolgte früher als man bisher annahm. Der Verkehr wird größer, wenn die Menschen einer Gegend Produkte erzeugen, die sie verkaufen möchten, und es ihnen an Produkten fehlt, die sie gern hätten. Als älteste Ausfuhrware des bergischen Landes sind im frühen Mittelalter genannt: Baumfrüchte, Schweine, Käse, Butter, Knüppel- und Brennholz, Bau- und Werkholz. Sie gehen zumeist an den Rhein. Der Verkehr wächst noch mehr mit dem Erwachen der Industrie. Es handelt sich dabei bei uns um die Herstellung von Leinen, Tuch und Eisen. Sie ist uralte. Und das Entstehen der ersten bergischen Städte bei uns: Wipperfürth 1217, Lennep um 1230, Rade vorm Wald vor 1350 und der bergischen Freiheit Hückeswagen um 1350, beweist, daß es in der Nordostecke des bergischen Landes früh ein kleines Industriezentrum gegeben haben muß. 1167 wird der Silberbergbau bei Eckenhagen erwähnt. Die Münzstätte ist Wildberg und wird 1275 nach Wipperfürth verlegt. Kupferbergbau gibt es im 15. Jh. in der Nähe von Radevormwald, 1230 wird ein Wollweberamt in Deutz erwähnt, 1267 ein Stadtkaufhaus in Wipperfürth, das hauptsächlich dem Vertrieb von Wolltuchen diente, 1302 betreibt das Kloster Altenberg Wollweberei, die vorreformatorischen Kirchenakten Hückeswegens nennen Walkmühlen und Farbhäuser. Die Hauptverkehrswege gehen nach und von Köln. Sie schaffen Verbindungen bis zu den Hansestädten, ins Märkische, ins Nassau-Siegensche, ins Flandrische, nach Frankreich und an die See. Aus dem Jahre 1250, 1268 und 1288 kennen wir schon Verhandlungen der bergischen Grafen über den Verkehr mit den Bürgern von Köln, Utrecht und Duisburg.

Über die Beschaffenheit der mittelalterlichen Wege unterrichtet uns die bergische Polizeiverordnung vom 10. Oktober 1554. Sie sind oft *„gehocht“* und *„zu Dämmen gemacht“*. *„Sie sind böß, oft versunken oder verdorben und verfahren. Wo das der Fall ist, sind sie mit gutem grund, gehöltz, steinen, dörnen oder sonst was zu bessern“*. Ihr bösester Feind ist das Wasser. Die Wegeunterhaltungspflichtigen, das sind *„die Anschießenden“*, haben neben der Entwässerung für ihre Befestigung mit Kies, Holz, Steinen, Dornreisern und dem Grabenauswurf und für das Einstechen und einebnen der Geleise zu sorgen. Im ganzen Mittelalter bis in die Neuzeit sind Seitengräben angeordnet, um das auf den Wegen sich sammelnde Wasser aufzunehmen und das *„Verfahren“* der Wege zu verhindern. *„Wo böse sumpff oder springen (Quellen) wären, da sollen zu mersch (vor allem) durch die wege kalten gelacht und wo vonnöten brüggen gelacht werden“*. Es gibt Heer- und Landstraßen, ihre Breite soll 2 Ruten betragen, der gemeine Weg 1 Rute und Nebenwege $\frac{1}{2}$ Rute. *„Alles so zu verstein, das die graven und heggen mit dazu gerechnet syn“*. In Holzungen kann *„nach gelegenheit und notdurft“* eine größere Breite angeordnet werden, dasselbe gilt nach der Verordnung von 1732 auch für Hohlwege. Wo angängig, sind Hohlwege auf zwei Sporen zu erbreitern, oder es sind in ihnen selbst an schicklichen Plätzen Ausweichstellen zu schaffen. Andere, ältere Verordnungen unterscheiden:

1. Die großen Commercial- oder Poststraßen,
2. Communicationswege (muss eigentlich Communalwege heißen, Red.), die die einzelnen Orte unter sich und mit Handelsstraßen verbinden (16 Fuß breit),
3. Nachbarswege „zum Gebrauch eines Ortes oder der Feldflur“, (8 Fuß) und Fußpfade (Schul-, Kirchen- und Notwege, 4 Fuß breit).

Die Commercial- und Kommunikationswege sind geschützt. Eine wesentliche Bedeutung der bergischen Landwehren war die Kontrolle des Grenzverkehrs; sie verhinderten das wilde Einfahren ins Land, das Umfahren der Zollstätten; sie zwangen den Verkehr auf bestimmte vorgeschriebene Wege. Das eigenmächtige Überfahren der Landwehren wird durch besondere Sperrgräben verhindert und steht unter schwerer Strafe. Einen weiteren Schutz jener Wege bildeten Städte und Burgen, Wipperfürth und Hückeswagen an der alten Kölner-Straße, Lennep und Beyenburg an der Straße Köln - Wermelskirchen - Lennep - Schwelm, Radevormwald an der Märkischen Straße.

Die Wege in und um Hückeswagen waren in letzter Zeit stark umstritten, obwohl sie aktenmäßig festzulegen sind. Hückeswagen hat folgende Kommunikationswege:

1. Den alten Lennep Weg. Er lief aus der Freiheit Hückeswagen über den Lindenberg, an Pixwag vorbei über Dörpmühle, Dörpholz, Hasenburg nach Lennep.
2. Den Wipperfürther Weg über Tannenbaum, Heide, Fürweg, Neye.
3. Den Kölner Weg über die Kölner Pforte, Wegerhof, Westhoven, Kurzfeld, Dreibäumen, Wermelskirchen.
4. den Rader Weg über Bergerhof, Buchholz, Herweg, Kaffeekanne.

Ein fünfter Weg lief Wipperfürth, Neye, Elberhausen, Rotterdam (Rader Damm), Käfernberg, Eckenhausen und fand in Herweg den Anschluß nach Radevormwald. Er kam von Siegburg über Auelerhof, Engelskirchen, Lindlar, Hartegasse und ging von Rade nordwärts weiter.

Mit der sogenannten „Iserstroote“ haben alle fünf nichts zu tun. Von besonderer Bedeutung war der sechste „uralte“ Weg Kräwinklerbrücke = Engelsburg, Bergerhöhe, Lehmkuhl, Remscheid. Er kam aus dem Siegen'schen über Olpe, Drolshagen, Kierspe, Halver, Radevormwald, Honsberg. Dieser Weg war die u. a. alte Stahl- und Eisenstraße für Remscheid und Lüttringhausen. Mit der sogenannten „Iserstroote“ hat auch er nichts zu schaffen. Schon vom 31. Juli 1756 liegt ein amtlicher Bericht über ihn vor, des Inhaltes, *„daß durch die Lüdorfer Honschaft ein Kreuz- und Zweckweg laufe, der durch die aus dem Brandenburgischen und benachbarten Landen kommenden Stahl- und Eisenfuhren so stark zu unerträglichem Schaden der Anschließenden gebracht werde“*, daß zu seiner Ausbesserung unbedingt die Anlage einer Barriere zu Lüdorf und die Erhebung eines Wegegeldes daselbst bewilligt werden müsse. Genauer noch beschreibt die Darstellung der Hückeswagener Behörde vom 24. Juli 1808 Lauf und Bedeutung dieses Weges. Wir erfahren aus ihr, daß diese *„uralte Landstraße“* von der märkischen Grenze an längs dem Anschlag über Radevormwald nach Kräwinklerbrücke und von dort nach Remscheid, Kronenberg und Solingen sich erstrecke und zum wesentlichen Bestand der Commercy unentbehrlich sei, da er die Zufuhr der zu den Eisenfabriken unentbehrlichen rohen Materialien vermittele und für *„die Abfahrt“* der Fabrikate diene. Alle amtlichen Berichte jener Zeit betonen ausdrücklich, daß es in der Lüdorfer Honschaft nur diesen einen Kommunikationsweg gebe. Diese Stahl- und Eisenstraße aus dem Siegerland und der Mark ist die Veranlassung, daß 1714 Peter Clarenbach vom Hofe Stursberg bei Lennep - an dieser Straße - seine ersten Hämmer an Kräwinklerbrücke anlegt, *„zwei Stunden näher dem Siegerländer Eisen und doch nicht weiter zum Rhein“*. Von ihr sagt Harleß, der Düsseldorfer Archiv-Direktor: *„Die Zufuhr des Materials für die Eisenhämmer erfolgte auf alten und oft sehr unregelmäßigen Wegen, gleich der Eisen- und Stahlstraße von Radevormwald nach Remscheid, und dem Landweg von Radevormwald nach Siegen“*. Und wenn der Bürgermeister Diederichs von Remscheid 1810 schreibt: *„Nach der Leimkuhl (Lehmkuhle) führt (von Remscheid) die Stahl- und Eisenstraße, so meint er unsere Straße, die von Bergerhöhe eben über Lehmkuhle nach Remscheid weiter lief, nicht die sogenannte „Iserstroote“ über Forsten und Goldenbergschammer, von der er kein Wort sagt“*.

Die zweite Hückeswagener Eisenstraße ist nicht umstritten; es ist der alte Wipperfürther Weg am rechten Wupperufer. Er kam über Wissen, Krottorf, Eckenhagen, Derschlag, Gummersbach, Wipperfürth und versorgte, aber erst seit 1719, die 13 Hämmer an der Neye, Bever- und am Tannenbaum mit Stab- und Barreisen. Auch er hat mit der „Iserstroote“ nichts zu tun; Die Fertigung wurde durch die alte Kölnerstraße über Hückeswagen - Wermelskirchen an den Rhein befördert.

Die umstrittene „Iserstroote“ ist also keine Eisenstraße, nicht eine einzige Karre Eisen ist durch sie nach Remscheid gekommen. Das anzunehmen verbietet schon ihre geringe Sohlenbreite, die oft nicht 1 m beträgt; selbst wo sie schon halbwegs zugeschüttet ist, erreicht sie *„kaum 2 m“*.

Ein- und Ausgangswege gibt es in ihr nicht, z. T. ist sie seit Jahrhunderten in Kulturland verwandelt. Uralte Höfe sind in sie hinein gebaut: Elbertshagen, Alten Holte, Wiehagen, Braßhagen. Andere Hagenhöfe liegen ganz in ihrer Nähe. Sie sind die Höfe „an der Hecke“; denn „hagen“ bedeutet eben Hecke. Die „Iserstroote“ läuft über die Höhen mit weiter Fernsicht und Einsicht in das Gelände. Sie kommt nicht über Wipperfürth, sie berührt nicht die alte Freiheit Hückeswagen und hat keine Verbindung mit irgendwelcher wirklichen Eisenstraße. Sie beginnt beim Hofe Wardt und zieht über „die isere Heck“ bei Isenburg, Elbertshagen, über Holterheck, den Heckstupp, Kammerforster Höhe, Wiehager Höhe, Erlensterz, Goldenbergshammer, Forsten. Sie überquert nur ein einziges Mal einen Bachlauf. Sie ist eine uralte Landwehranlage, die noch heute, wo sie im Wald erhalten ist, in einer Breite bis zu 100 m daliegt. Ihre Gräben sind bis zu 5 m Tiefe „durch das härteste Felsgestein“ gebrochen. Beim Heckstupp, dem alten Stubbenhagen, zählt sie über ein Dutzend Gräben und Wälle, im Kammerforst, im Irlensterz, bei Höhsiepen und Goldenbergshammer ist es kaum anders. Quergräben verbinden die Gräben des Längszuges, Seitendämme schließen das Ganze ab. An ihr lag, aber erst 1714, ein einziger Hammer und nur für kurze Zeit. Plönies nennt sie 1715 nicht Eisenstraße, sondern „Yser-Stras“ und hat ihren Zug eingezeichnet von der Wardt über die angeführten Höfe und Höhen. Ein Teilungsbrief vom Scheid bei Holte und Heckstupp kennt noch den Ausdruck „EiBer - Straße“ für den tiefen Grabenzug daselbst und erwähnt verschiedentlich Büsche und ein wüstes Wieschen „auf der EiBerstraßen“. Die Bezeichnungen „isere heck“, Holteheck, Heckstupp (das ist die gestubbtte Hecke) verraten noch immer ihre einstige Bedeutung, denn „Heck, Hecke“ ist das Gebüch der Landwehr und sie selber. Wardt ist eine alte Warte in ihr. Das Eigenschaftswort „isern“ bei „isere heck“ bedeutet in der alten Sprache fest und dauerhaft, man spricht noch heute von einer eisernen Gesundheit, von einem eisernen Fleiß; selbst der Sinn „tief“ steckt noch darin, wenn wir von einem eisernen Schlaf sprechen. Straße ist das alte „Strotte“, das auch Leithäuser als „Schlucht“ - also Enge - deutet. Wie die „isere Heck“ deutlich macht, hat der Bauer auch „isere strotte“ bei der Landaufnahme (1696) gesagt, der ortsfremde Katastermann hat den Ausdruck nicht verstanden und ihn an das neuhochdeutsche „Eisenstraße“ angeglichen.

Kohlestraßen sind im bergischen Land zahlreich, aber jüngeren Datums. Auf ihnen beförderte man die Kohlen von der Ruhr zu den Eisenhämmern unserer Gegend. Die ersten beiden Hämmer bei uns in Hückeswagen, die Steinkohlen benutzten, werden erst im Jahre 1727 bei Kräwinklerbrücke urkundlich erwähnt. Ihnen folgte 1734 der Veilbecker Hammer. Im Hückeswagener Gebiet brachte der erwähnte Raderweg über Rade, Herweg, Rotterdam die Kohlen über zu den Hämmern an der Neye und Bever. Sein Name Kohlstraße lebt noch heute. Auch der Ausbau der heutigen Rader Chaussee über Brücke, Buchholz, Marke, Rädereichen erfolgte, um eine bessere Verbindung Hückeswagens mit den Kohlengruben an der Ruhr zu schaffen und zwar über Grüne - Schwelm. Mehrere andere Kohlstraßen führten u. a. nach Remscheid und Lüttringhausen.

Die Ausführungen des Vortragenden fanden verdienten Dank.

Nach längerer Aussprache über verschiedene Fragen nahm Beigeordneter Adolf Schulte noch Gelegenheit, dem Vorsitzenden Otto Fischer für seine ersprießliche Arbeit in der Leitung der Abteilung verdienten Dank auszusprechen. Für die Sache des Geschichtsvereins soll ohne Unterlaß weiter gearbeitet werden.