

SPIEKER

LANDESKUNDLICHE BEITRÄGE UND BERICHTE

Herausgegeben von der Geographischen Kommission für Westfalen
von W. Müller-Wille und E. Bertelsmeier

5

Beiträge zur Stadtgeographie

Die Grundrisse der städtischen Siedlungen in Westfalen
Grundriß und Altersschichten der Hansestadt Soest
Funktionales Gefüge der Großstadt Gelsenkirchen

1954

Im Selbstverlag der Geographischen Kommission, Münster/Westfalen

Münster (Westf.) 1954

Druck: C. J. Fahle GmbH, Münster (Westf.), Neubrückerstraße 8-11

VORWORT

Seit dem ersten Erscheinen unseres „Spieker“, das Archiv für westfälische Landeskunde, war es unser Ziel, möglichst innerlich zusammenhängende Aufsätze und Berichte in einem Heft zu vereinigen. Bisher standen physio- und agrargeographische Themen im Vordergrund. Mit dem vorliegenden Heft soll die Stadtforschung mit ihrer vielseitigen Problematik zu Wort kommen. So erwuchs aus jahrelanger Beschäftigung mit seiner Heimatstadt die Studie von O. F. Timmermann über den Grundriß und die Altersschichten der Hansestadt Soest. Genetische Fragen stehen hier im Vordergrund. Demgegenüber hat H. F. Gorki versucht, im Anschluß an seine geographische Staatsarbeit das formale Bild aller westfälischen Städte in der bekannten überkommenen Weise zu klassifizieren und räumlich zu gruppieren. Endlich sollte C. Steiner auf Grund ihrer Dissertation die funktionale Betrachtungsweise am Beispiel ihrer Heimatstadt Gelsenkirchen erproben. Alle Verfasser tragen die volle Verantwortung für Inhalt und Textgestaltung ihrer Beiträge.

Darüber hinaus bringt das Heft neben den Kurzmitteilungen — hier von H. Müller über die im Augenblick durchgeführten laufenden Beobachtungen über den Untergrund der Stadt Münster — endlich die von vornherein vorgesehenen Buchbesprechungen. Auch hier ist es unser Ziel, jeweils möglichst sachlich zusammengehörende Darstellungen und Forschungen besprechen zu lassen. Wir hoffen, damit nicht nur der Erforschung unseres eigenen Betreuungsbereiches zu dienen, sondern auch zu einer gesamtdeutschen Landeskunde beizusteuern.

HERAUSGEBER UND SCHRIFTFLEITUNG

INHALT

	Seite
Aufsätze	
Die Grundrisse der westfälischen Städte von H. F. Gorki.	5
Grundriß und Altersschichten der Hansestadt Soest von O. F. Timmermann	19
Funktionales Gefüge der Großstadt Gelsenkirchen im Ruhrrevier von G. Steiner	58
Berichte und Mitteilungen	
Der Untergrund von Münster, Bodenprofile (H. Müller)	83
Buchbesprechungen	
H. Blume: Das Land Hessen u. seine Landschaften. (E. Wagner)	86
Th. Müller: Ostfälische Landeskunde. (H. Riepenhausen) .	87
W. Müller-Wille: Westfalen. Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes. (E. Mai)	90

Die Grundrisse der westfälischen Städte

Von Hans Friedrich Gorki

Grundrisse tragen in ihrer jeweiligen Ausbildung mit all ihren einmaligen Besonderheiten wesentlich zur Individualität der einzelnen Städte bei; sie können aber auch dadurch, daß vielen von ihnen bestimmte gestaltliche Erscheinungen gemeinsam sind, verschiedene Städte rein formal einander zuordnen. Auf solche vielfach wiederkehrende Züge ihrer Grundrißgestalt hin werden in dieser Arbeit die westfälischen Städte betrachtet. Es wird dabei der Versuch unternommen, die vorhandenen Grundrißformen herauszustellen und ihre räumliche Verbreitung zu verfolgen.

Die Ausführungen beruhen auf einer Sammlung von Kopien der Urkatasterpläne aller bis zur Gegenwart mit städtischem Recht begabten Siedlungen im Bereich der ehemaligen preußischen Provinz Westfalen. Diese Sammlung, die von der Historischen Kommission im Provinzialinstitut für westfälische Landes- und Volkskunde zusammengestellt worden ist, war im Oktober 1952 mit der Zahl von 208 Grundrissen so gut wie vollständig. Dem zugrundegelegten Material entsprechend, wurden alle diese städtischen Siedlungen ohne Berücksichtigung der bestehenden rechtlichen Unterschiede — Stadt, Wigbold, Freiheit, Markt- oder Burgflecken — und der Zeit, zu der sie ihre Rechte erhalten haben, in die Betrachtung einbezogen. Das hat zur Folge, daß auch solche Orte erfaßt wurden, die für die Zeit der Aufnahme des Urkatasters oder für die damalige wie auch für die heutige Zeit vom geographischen Standpunkte aus, d. h. in funktionaler und physiognomischer Hinsicht, nicht als Städte bezeichnet werden können. Das mag als Nachteil empfunden werden, doch steht ihm als Vorteil der Umstand gegenüber, daß die Grundrisse in jenem Zustand betrachtet wurden, den sie zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatten. Es sind also die fast überall gleichförmigen, zum Teil ausgedehnten Erweiterungen des ausgehenden 19. und 20. Jahrhunderts ausgeschlossen und mit dem Stadtkern das besonders Charakteristische des Grundrißbildes zum Gegenstand der Untersuchung gemacht worden.

Elemente und Strukturen. Die Gestalt der städtischen Grundrisse wird in erster Linie durch die Führung der Straßen und die Ausbildung der Plätze bestimmt. Die sich hieraus ergebenden Formen wurden in den westfälischen Stadtgrundrissen verfolgt. Dabei ließen sich die Ähnlichkeiten zwischen den Grundrissen verschiedener Städte als Übereinstimmungen in formalen Erscheinungen des Straßenverlaufs oder der Platzgestalt fassen.

Da die durch das Straßennetz gegebene Gestalt sich beim Betrachten von Grundrissen gewöhnlich zuerst aufdrängt, sollen zunächst jene Formen besprochen werden, die von den Straßen durch die Art ihrer Anordnung zueinander hervorgerufen werden und für die gesamte Grundrißstruktur maßgeblich sind. Eine der einprägsamsten ist jene, die durch das radiale Auseinanderstreben der Hauptstraßen gegeben ist.

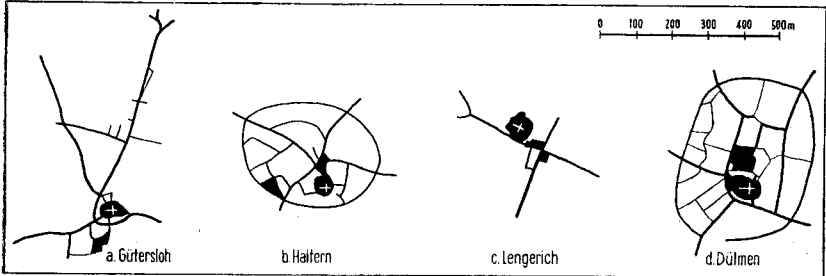


Abb. 1: Radialformen

Abb. 1 bringt dafür vier Beispiele, die zugleich zeigen, daß der Übereinstimmung in diesem einen Punkte Unterschiede in anderen gegenüberstehen können, ohne daß der radiale Gesamteindruck beeinträchtigt wird. So wird, abgesehen von Unterschieden in der Länge der Radialstraßen und in der Führung der Nebenstraßen, der Grundriß bei Haltern und Dülmen durch eine randlich verlaufende Straße gestaltlich abgeschlossen,

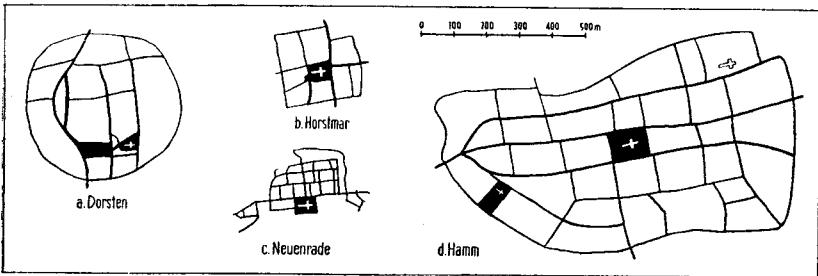


Abb. 2: Gitterformen

während Lengerich und Gütersloh kaum andere als die Radialstraßen aufweisen. Diesem Unterschiede suchte Martiny¹⁾ durch die Begriffe „radförmig“ und „strahlig“ und Geisler²⁾ durch das Begriffspaar „Rad-“ und „Radialtyp“ zu entsprechen. Da aber der Kranz der randlichen Straße im Vergleich zu den radialen Hauptstraßen nicht mehr als ein zusätzliches Formenelement bildet, wird hier auf eine derartige Unterscheidung verzichtet und nur das Vorhandensein einer Radialstruktur herausgestellt. Diese wird, damit der Blick möglichst auf die besonders

¹⁾ Martiny, R.: Die Grundrißgestaltung der deutschen Siedlungen. Pet. Mitt. Ergänzungsheft Nr. 197, Gotha 1928.

²⁾ Geisler, W.: Die deutsche Stadt. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. 22, Stuttgart 1924.

markanten Unterschiede in der formalen Ausbildung der Grundrisse gelenkt wird, so weit gefaßt, daß sie auch eine kreuzförmige Grundrißgestalt³⁾ — wie bei Lengerich — mit umfassen kann.

Ganz anders ist das Formenbild, das in einem klaren System rechtwinklig aufeinanderstehender oder sich schneidender, jeweils parallel laufender Längs- und Querstraßen von recht geradliniger Durchführung besteht. Abb. 2 zeigt vier Grundrisse, die bei gewissen Unterschieden in Einzelheiten in dieser Gitterstruktur übereinstimmen.

Bilden die Hauptstraße und die von ihr ziemlich rechtwinklig abgehenden Seitenstraßen das die Grundrißgestalt bestimmende Element,

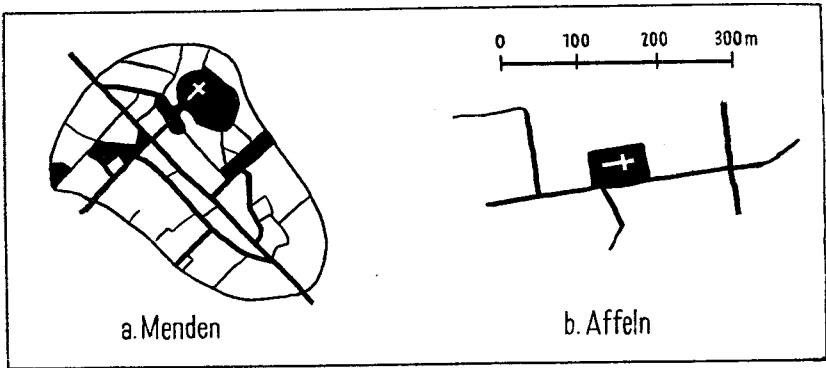


Abb. 3: Fiederformen

so tritt eine fiedrige Struktur in Erscheinung. Sie wird in Abb. 3 verdeutlicht. Grundrisse mit dieser Form weisen dadurch, daß die Hauptstraße gelegentlich stärker gekrümmt verläuft und dabei die Seitenstraßen unter Umständen aufeinanderstoßen können, in ihrer Ausbildung eine größere Mannigfaltigkeit auf. Auch abgesehen hiervon ist die Fiederstruktur verhältnismäßig häufig unscharf, weil einige fast stets vorhandene Seitenstraßen leicht einen fiedrigen Eindruck hervorrufen können. In der Literatur findet sich die Unterscheidung von beid- und einseitig fiedrig⁴⁾. Sie wird in dieser Arbeit, die es bei der Betrachtung des Straßennetzes mehr auf umfassendere Grundgestalten abgesehen hat, nicht beachtet.

Abbildung 4 zeigt Beispiele einer Grundrißgestalt, die in sehr unterschiedlicher Ausbildung auftritt. Ihnen ist ein formaler Wesenszug gemeinsam, den man Parallelstruktur nennen kann. Diese umfaßt einmal die kleine Gruppe von Grundrissen mit mathematisch genauer Parallelität der Straßenführung (z. B. Winterberg) und die mit ungefähr gleichlaufender Richtung der Hauptstraßen (wie Tecklenburg). Sie wird aber auch jenen Grundrissen zugesprochen, denen eine allgemeine Tendenz zum gleichgerichteten Straßenverlauf eigen ist (z. B. Arnsberg und

³⁾ Martiny hat für eine derartige Ausbildung den Begriff der „Straßenkreuzstadt“.

⁴⁾ Martiny, 1928.

Unna). Die Grundrisse der letzteren Art stehen in der Gruppe der parallel strukturierten zahlenmäßig an der Spitze. Sie nähern sich ihrer Gestalt nach der Fiederstruktur und können durch das Aufeinanderstoßen oder Schneiden paralleler Straßenzüge auch an die Gitterstruktur erinnern, doch ist die Grenze dieser gegenüber darin gegeben, daß nicht nur zwei senkrecht aufeinanderstehende Richtungen vorhanden sind.

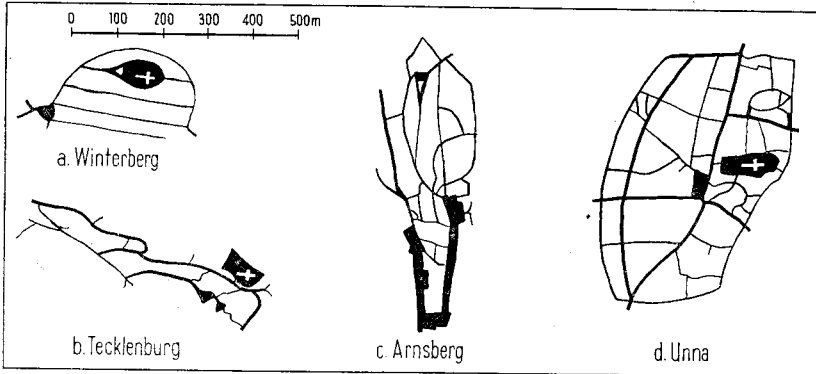


Abb. 4: Parallelförmigen

Einige der untersuchten städtischen Siedlungen bestanden z. Z. der Aufnahmen des Urkatasters aus nicht mehr als im wesentlichen einer einzigen Straße mit bestenfalls schwachen Ansätzen zu Seitenstraßen (Abb. 5). Diese Einstraßenform setzt sich als eine eigene Gruppe gegenüber den anderen Formen ab.

Übrig bleiben jene Grundrisse, in denen sich keine bestimmte Gestalt abhebt. Häufig liegt ein ganz unbestimmbares Straßengeflecht vor (Abb. 6); gelegentlich kann sogar bei mehr oder weniger vereinzelt stehenden Häusern von Straßen im eigentlichen Sinne keine Rede sein. die strukturlosen Grundrisse bilden die zahlenmäßig stärkste, der hier nach den formalen Eigenschaften des Straßennetzes herausgestellten Gruppen.

Außer der allgemeinen Formstruktur, die durch die Ausbildung des Straßennetzes hervorgerufen wird, treten in vielen der betrachteten Grundrisse an bestimmten Stellen besondere, eindeutig zu bestimmende Formenelemente auf. Solche Stellen sind die randliche Zone und die Umgebung der Kirchen.

Von den sechzehn als Beispielen abgebildeten Grundrissen unterscheiden sich neun (1 b, 1 d, 2 a bis 2 d, 3 a, 4 a und 4 d) insofern von den übrigen, als sie im Gegensatz zu diesen eine Straße aufweisen, die ihre Gestalt nach außen hin eindeutig abgrenzt. Diese Straßen, die sich an der Innenseite der alten — z. T. zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch vorhandenen — Stadtmauer oder -umwallung gebildet haben, werden, da sie den Grundriß, in dem sie auftreten, randlich umgeben, hier als

Randstraßen bezeichnet⁵⁾. Abgesehen von manchen feineren Unterschieden treten sie in zwei gegensätzlichen Erscheinungsformen auf, die als rund und rechtwinklig auseinandergehalten werden sollen. Die rechtwinkligen Randstraßen bilden ein meistens recht deutlich erkennbares Rechteck (vergl. Abb. 2 b, 2 c, 2 d und 4 d), die runden dagegen manche anderen Formen von oft sehr verschiedenartiger Gestalt (vergl.

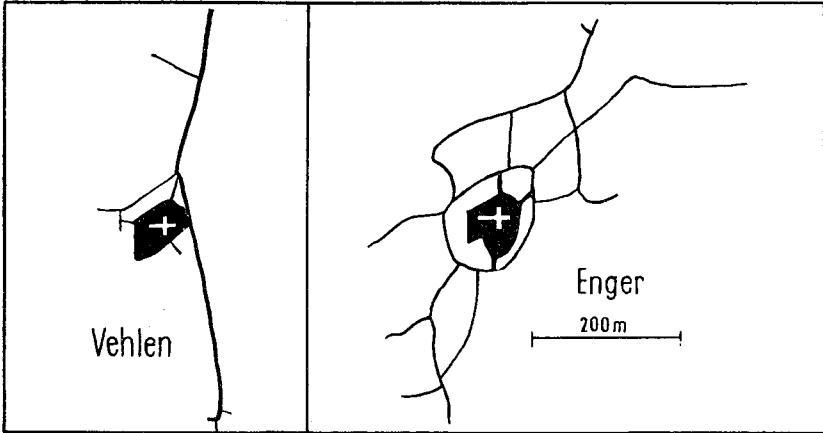


Abb. 5: Einstraßenform

Abb. 6: Strukturlose Form

Abb. 1 b, 1 d, 2 a, 3 a und 4 a), die z. T. zwar nicht wirklich rund sind, wie etwa bei Münster, Soest oder Menden, bei denen aber auf keinen Fall von Rechtwinkligkeit die Rede sein kann.

Die Kirche steht oft auf einem mehr oder weniger runden Platz, der rings von Hausgrundstücken umgeben ist (Abb. 1 a, 1 b, 1 d, 3 a, 5 und 6). Dieser Kirchhöfnerring ist trotz der durch Häuserlücken oder Gassen gegebenen Verbindung zu den Hauptstraßen stets ein ganz eigenartiger Teil der Siedlung und ihres Grundrisses. Ebenso verhält es sich mit der vielfach um den Kirchplatz herum verlaufenden Straße, die wegen ihrer Gestalt zweckmäßig als Ringstraße bezeichnet wird. Sie kann als Vollkreis ausgebildet sein (vergl. Abb. 6), erscheint aber meistens nur als Halb- oder Dreiviertelkreis (so in Abb. 1 a, 1 d und 5). Kirchhöfnerring und Ringstraße treten in den Grundrissen häufig gemeinsam auf.

Dieser runden Grundrißgestaltung in der Umgebung der Kirche steht eine andere gegenüber, die man geradlinig-rechtwinklig nennen muß. Sie findet ihren Ausdruck im rechteckigen Kirchplatz (vergl. Abb. 2 b, 2 c, 2 d und 3 b).

Es liegt nahe, auch auf die Formen der Märkte — Straßen-, Dreiecks- und Vierecksmärkte — einzugehen, doch muß hierauf leider verzichtet

⁵⁾ Bei Geisler findet sich dafür die Bezeichnung „Ringstraße“, die auch sonst allgemein für diesen Straßenzug üblich ist. Hier bleibt sie einer anderen Erscheinung, die im Gegensatz zur Randstraße stets rund, d. h. ringförmig ist, vorbehalten.

werden, da Märkte nur für wenig mehr als die Hälfte der Grundrisse durch Bezeichnung oder Lage nach den Katasterplänen erkennbar sind, aus denen allein also nur ein ganz unvollkommener Überblick über dieses Grundrißelement zu gewinnen ist.

Verbreitung. Werfen wir nach der Beschreibung der formalen Grundrißelemente einen Blick auf ihre Verbreitung über den untersuchten

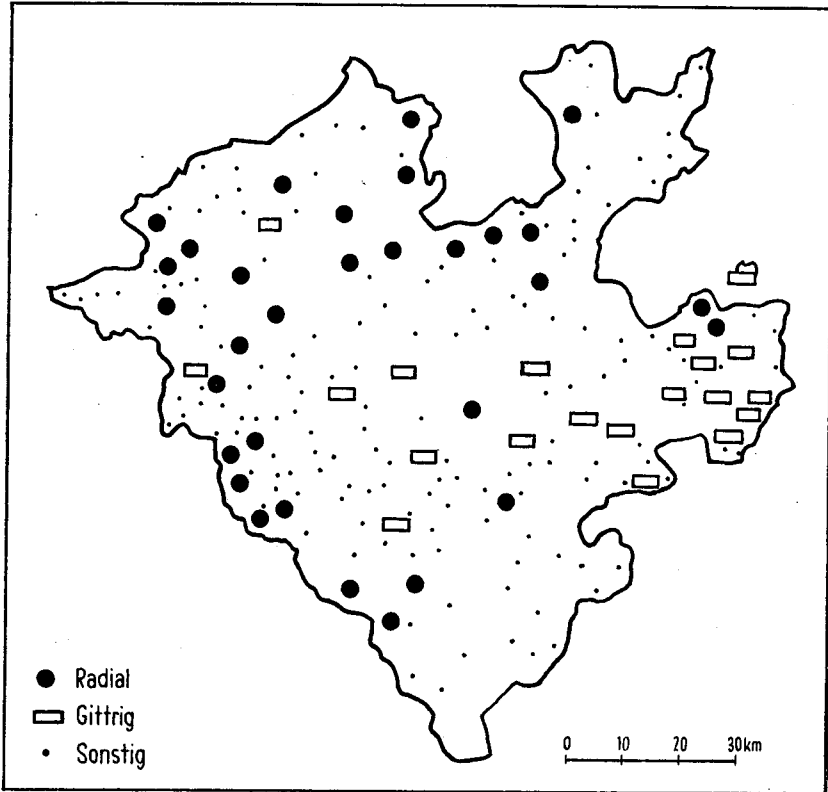


Abb. 7: Straßennetz

Raum. Die Städte mit radialen Grundrissen (Abb. 7) sind im wesentlichen auf einen Bereich beschränkt, der sich vom Westen des Mindener und des Ravensberger Landes über das Tecklenburger Land, den Norden und Westen der Westfälischen Bucht und das Westsauerland bis ins Südsauerland hinein erstreckt.

Die gittrige Grundrißstruktur (Abb. 7) besetzt das Oberwälder Land, die Paderborner Hochfläche und weiter das mittlere Westfalen von der Lippe bis ins Kernsauerland. Vereinzelt Vertreter dieser beiden Grundformen schieben sich in das jeweilige Hauptverbreitungsgebiet der an-

deren hinein, doch setzen sich die beiden Areale verhältnismäßig klar gegeneinander ab.

Die struktur- oder planlosen Grundrisse (Abb. 8) haben ihre Hauptverbreitung im Emscherland und im Westsauerland. Von hier strahlen sie ins Westmünsterland aus, ziehen sich vereinzelt quer durch die Bucht, um im Ravensberger Land ein zweites Häufungsgebiet zu bilden, verteilen sich recht locker über den Norden und Osten des Süderberg-

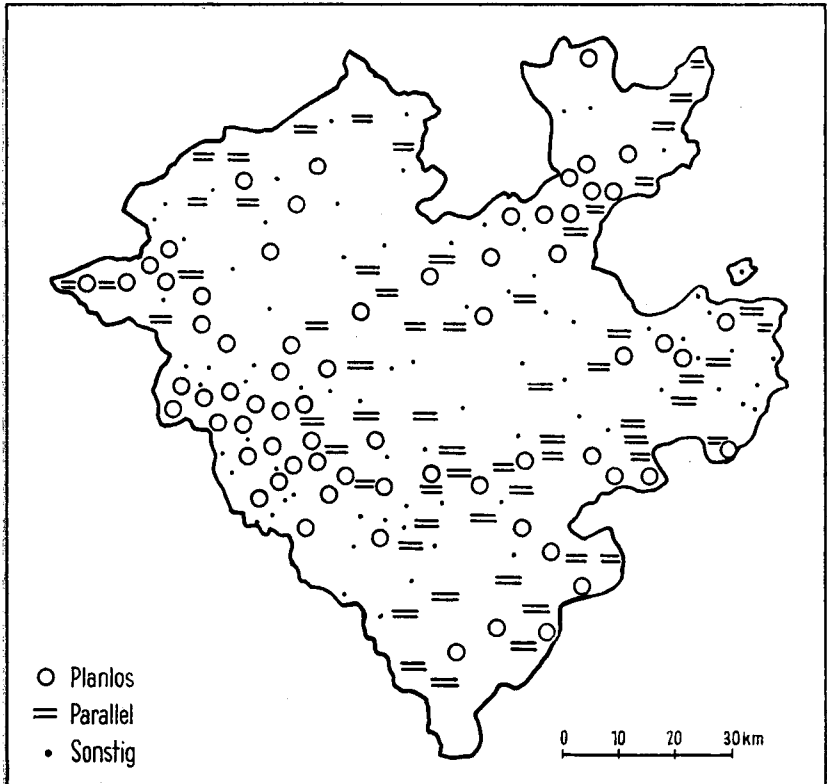


Abb. 8: Straßennetz

In der Legende ist „planlos“ durch „strukturlos“ zu ersetzen.

landes und treten vereinzelt im nördlichen Teil des Paderborner Landes auf, in dem sich auch die beiden einzigen Vertreter der radialen Form jenes Gebietes befinden.

Die Grundrisse mit Parallelstruktur (Abb. 8) kommen mit Ausnahme der beiden Häufungsgebiete der strukturlosen Form und dem von der Radialform eingenommenen Bereich im nordwestlichen Münsterland überall in der Provinz vor, besonders im Paderborner Land, im Südergebirge und in der südöstlichen Hälfte des Kernmünsterlandes. Sie ziehen sich von hier durchs Ravensberger Land und folgen im Mindener Land

der Weser; schließlich bilden sie einen schmalen Saum an der nordwestlichen Grenze der Provinz. An vielen Stellen durchdringen sie Teile des Verbreitungsgebietes der strukturlosen Grundrisse.

Die Fiederstruktur (Abb. 9) tritt, abgesehen von vereinzelt anderen Vorkommen, einmal im Emscherland und im westlichen Süderbergland, zum anderen im inneren Winkel der Bucht auf. — Die meisten

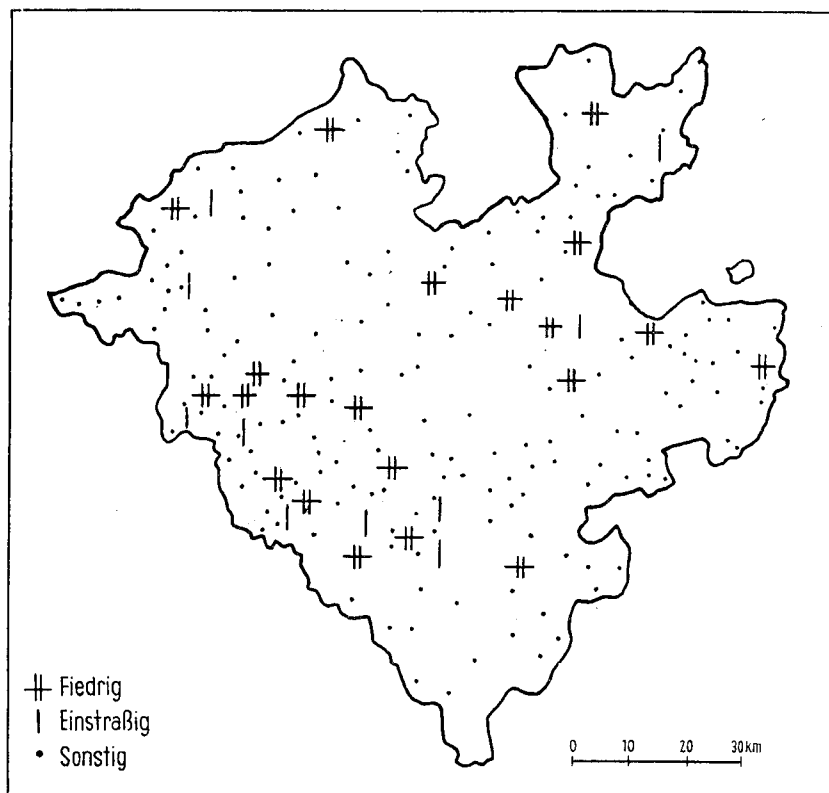


Abb. 9: Straßennetz

der wenigen nur aus einer Straße bestehenden Grundrisse ziehen sich in einem schmalen Streifen vom Kern- über das Westsauerland bis ins Westmünsterland.

Die Grundrißgestalt in der Umgebung der Kirchen (Abb. 10) ergibt in der Verbreitungsskizze ein recht klares Bild. Kirchhöfnerring und Ringstraße einerseits und der rechteckige Kirchplatz andererseits setzen sich mit Ausnahme eines von Nordwesten hier bis ins Kernmünsterland hineinragenden Bereiches gegenseitiger Durchdringung räumlich im allgemeinen recht deutlich gegeneinander ab. Dabei ist auffallend, daß das Areal der ringförmigen Elemente eine auffallende Übereinstimmung mit dem von radialförmigen und strukturlosen Grundrissen erkennen

läßt, während der rechteckige Kirchplatz im Hauptverbreitungsgebiet der Gitterstruktur ausschließlich vorkommt und darüber hinaus eine gewisse räumliche Entsprechung zur Parallelstruktur aufweist.

Demgegenüber zeigen die beiden Arten der Randstraße (Abb. 11) eine weitgehende gegenseitige Durchsetzung ihrer Verbreitungsgebiete, die jeweils mit geringen Ausnahmen den gesamten Bereich der Provinz ein-

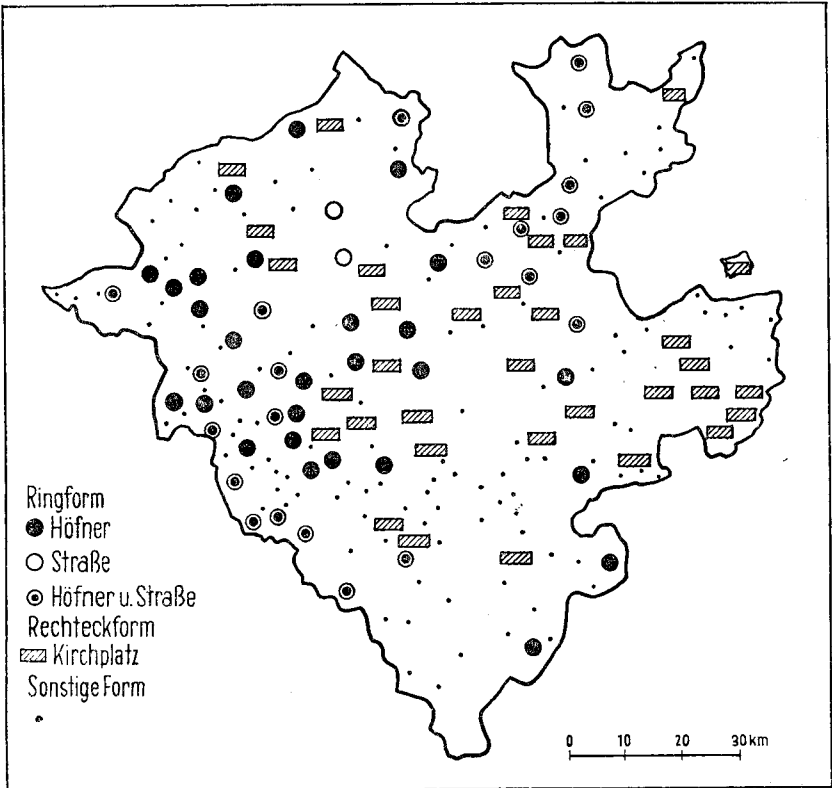


Abb. 10: Umgebung der Kirche

nehmen. Während aber die runde Randstraße nach dem Raum, den sie besetzt, mit keiner anderen Grundrißform zu parallelisieren ist, zeigt die rechtwinklige eine weitgehende Übereinstimmung mit Gitter- und Parallelstruktur. Dabei läßt sie im Hauptverbreitungsgebiet der Gitterstruktur deutlich eine Häufung erkennen und spart das Kerngebiet der strukturlosen Grundrisse, das zugleich zum Bereich der Radialform gehört, völlig aus.

Grundrißtypen. Es ist bislang vermieden worden, den Begriff Grundrißtypen zu verwenden, da es fraglich erschien, ob den beschriebenen Formstrukturen — auch der an sich recht klaren radialen und der noch

eindeutigeren gittrigen — und den übrigen herausgestellten Grundriß-
 elementen von vornherein der Charakter des Typischen zugesprochen
 werden konnte. Nun hat sich bei der Betrachtung der Verteilung der
 einzelnen formalen Erscheinungen über den Raum der Provinz gezeigt,
 daß die radiale und die gestaltlose Struktur sowie die ringförmige Ge-
 staltung in der Umgebung der Kirchen in ihren Verbreitungsgebieten

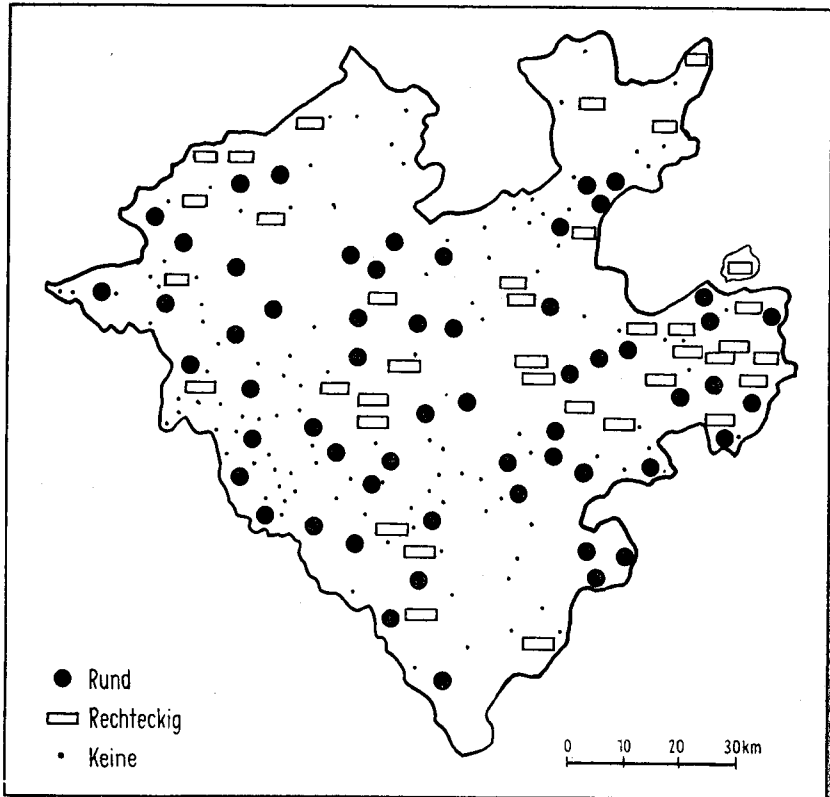


Abb. 11: Randstraßen

einander auffallend entsprechen insofern, als sie sich vielfach überlagern
 und in jenem Bereich stark zurücktreten oder gar fehlen, in dem gittrige
 und parallele Struktur, rechteckiger Kirchplatz und geradlinige Rand-
 straße gehäuft auftreten. Es scheinen danach in den Grundrissen West-
 falens z w e i Formenkreise einander gegenüberzustehen. Um sie genauer
 zu fassen, ist der Blick von der räumlichen Verbreitung der verschie-
 denen Formstrukturen und -elemente auf ihr Zusammentreffen in den
 einzelnen Grundrissen zu richten, d. h. zu fragen, wie oft z. B. in den
 Grundrissen mit radialer Struktur der Kirchhöfnering (wie bei Güters-
 loh und Haltern) oder zusammen mit der Gitterstruktur der rechteckige
 Kirchplatz (wie bei Hamm, Horstmar und Neuenrade) auftritt. Die

Häufigkeit derartiger Verbindungen von Grundrißstrukturen und -elementen ist in Abb. 12 dargestellt. Hier wird für jedes der fünf Formenelemente die Häufigkeit seines Vorkommens in den Grundrissen der verschiedenen Strukturgruppen in Prozenten seiner Gesamtzahl dargestellt.

Wieder ergibt sich eine Zweiteilung. Der Gegensatz zwischen runden und geradlinigen Grundrißelementen, zwischen radialer und gestaltloser Struktur auf der einen und Gitterstruktur auf der anderen Seite und auch die formale Anlehnung der parallelen an die gittrige Struktur —

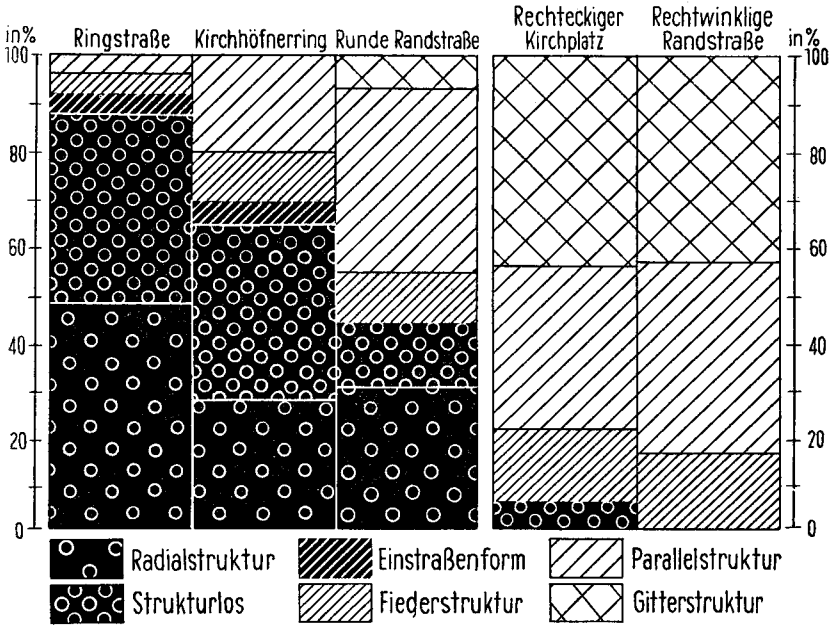


Abb. 12: Elemente und Strukturen

Beziehungen, die schon nach den Formen selbst und nach ihrer Betrachtung sichtbar geworden waren — finden hier ihre Bestätigung. Es erweist sich das Vorhandensein zweier grundsätzlich verschieden ausgebildeter Formengruppen. Für die einen sind radiale und gestaltlose Struktur, Ringstraße und Kirchhöfnerring kennzeichnend. Dieser Formengruppe muß man den Rang eines Grundrißtypes zuerkennen, der vorläufig — unter Vernachlässigung des gestaltlosen Merkmals — als rund-radial bezeichnet werden mag. Ihm gegenüber steht ein anderer Typ, für den in erster Linie die Gitterstruktur ausschlaggebend ist, der aber daneben noch stark vom rechteckigen Kirchplatz und von der rechtwinkligen Randstraße, wie auch von der Parallelstruktur in Verbindung mit diesen beiden Elementen, geprägt wird. Für ihn liegt die Bezeichnung rechtwinklig-geradlinig nahe.

Die übrigen beschriebenen Grundrißerscheinungen lassen sich keinem dieser beiden Typen eindeutig zuordnen, wenn sie auch durch die Art ihrer Verbindung mit den entscheidenden Strukturen und Elementen teils deutlich, teils weniger klar zur einen oder anderen Seite tendieren. Die wenigen Einstraßenformen geben sich dadurch, daß sie mit keinen anderen Formenelementen als mit Kirchhöfnerring und Ringstraße auf-

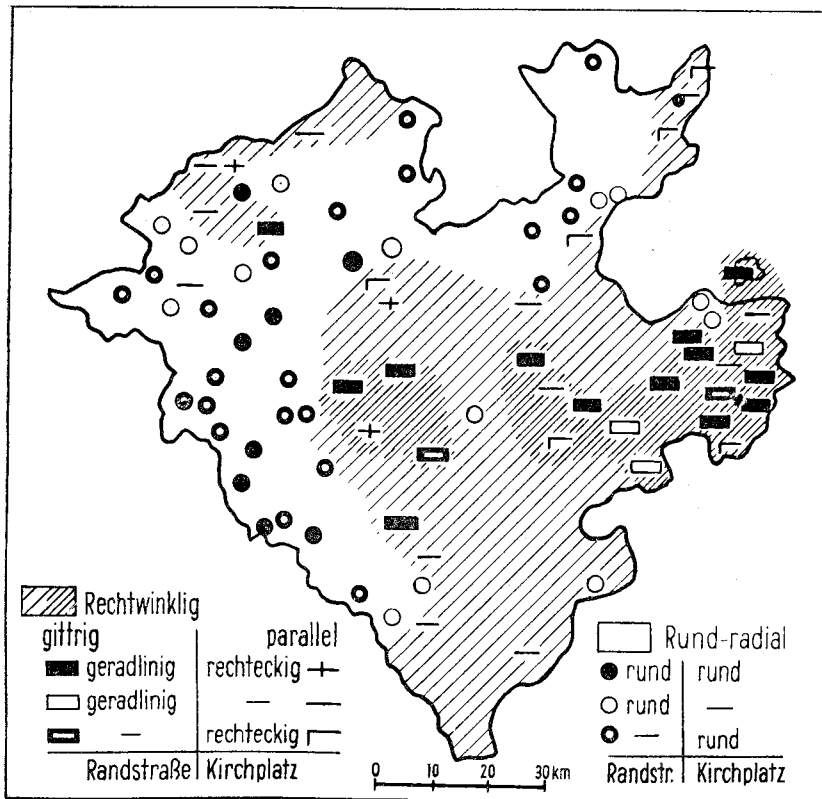


Abb. 13: Grundrißstypen

Bei der rund-radialen Gruppe ist mit „Kirchplatz“ die Umgebung der Kirche gemeint: Kirchhöfnerring und Ringstraße.

treten, als dem rund-radialen Typ nahestehend zu erkennen. Hierher neigt auch die runde Randstraße; einmal ihrer Form nach, dann aber auch durch ihre eindeutige Bevorzugung der radial und gestaltlos strukturierten Grundrisse vor den gittrigen. Bei der Parallelstruktur ist nicht zu übersehen, daß sie in deutlicher Entsprechung zur Vielfalt ihrer Ausbildung auch zusammen mit runden Grundrißelementen auftritt. Schließlich deutet sich bei der niedrigen Struktur, die ebenfalls mit sämtlichen Grundrißelementen Verbindung eingeht, ein Tendieren zum rechtwinklig-geradlinigen Typ an.

Die Typen, die sich bei der Verbreitung der Grundrißformen ergeben haben, treten um so klarer in Erscheinung, je mehr der für sie wesentlichen formalen Eigenschaften in einem Grundriß zusammentreffen. Die besonders klar ausgebildeten Vertreter der beiden gegensätzlichen Typen der entsprechenden Grundrißstrukturen und -elemente werden in ihrer regionalen Verbreitung in Abb. 13 dargestellt. Es zeigt sich folgendes: Der rechtwinklig-geradlinige Typ besetzt mit deutlich ausgeprägten Formen das Oberwälder Land und die Paderborner Hochfläche und keilt zwischen Lippe und Ruhr — mit einer Abschnürung im Raume um Soest — nach Westen aus. Das Gebiet, in dem der rund-radiale Typ vorherrscht, streckt sich kranzförmig vom Westen des Mindener Landes durch die Bucht bis ins Südsauerland hinein. Zwischen beiden Bereichen liegt, abgesehen von einem einzigen Punkte gegenseitiger Berührung an der mittleren Lippe, anstatt eines Übergangssaumes ein Gebiet, das sich dadurch als Vorfeld des rechtwinklig-geradlinig bestimmten Areals zu erkennen gibt, daß in ihm die diesem Typ angehörenden Grundrisse mit Parallelstruktur überwiegen. Ein kleiner Raum mit gleichartiger Grundrißstruktur seiner Städte schiebt sich von Nordwesten her in die Bucht hinein und engt im Kernmünsterland das Hauptgebiet des rund-radialen Typs stark ein. Im Grunde genommen liegt demnach eine eigenartige Zweiteilung Westfalens nach dem Grundrißbilde seiner Städte vor.

Bei der hier versuchten Sichtung der westfälischen Stadtgrundrisse ist in mehrfacher Hinsicht einseitig verfahren worden. Einmal ist aus dem geographischen Insgesamt von Grundriß, Aufriß, Lage und Funktion, das jede Stadt darstellt, lediglich ein Faktum herausgegriffen und ganz ausschließlich betrachtet worden. Weiter ist dieses eine Faktum, der Grundriß, nach seiner einmal gegebenen Form hin nur gestaltbeschreibend untersucht und zergliedert worden, ohne daß dabei Genetisches auch nur randlich beachtet wurde. Schließlich spielt die einzelne Stadt so gut wie keine Rolle — allenfalls als Beispiel für bestimmte Grundrißformen —, vielmehr war der Blick stets auf größere Gruppen von Städten gerichtet, die sich in bestimmten formalen Zügen ihrer Grundrißgestalt entsprechen.

Das Ergebnis dieser einseitigen Betrachtungsweise bleibt indes durchaus nicht in der Morphographie eines einzelnen Elementes der stadtgeographischen Wirklichkeit stecken. Der Gegensatz von rund-radialem und rechtwinklig-geradlinigem Grundrißtyp hat offensichtlich viel mit dem Unterschied zwischen gewachsenen und planmäßigen Formen zu tun und stellt sich somit als genetisch bedingt heraus. Wie bei den Typen als solchen, so bleibt es auch bei ihrer räumlichen Verbreitung nicht bei der bloßen Feststellung eines für eine bestimmte Zeit ermittelten Sachverhaltes, sondern es drängt sich die Frage nach dessen Bedingtheit auf. In diesem Zusammenhang läßt der rechtwinklig-geradlinige Typ mit seinem ausgeprägten Hauptverbreitungsgebiet im Fürstbistum Paderborn und an der Grenze zwischen dem Fürstbistum Münster einerseits und der Grafschaft Mark und dem Herzogtum Westfalen andererseits an eine Abhängigkeit von spätmittelalterlichen Territorien und Territorialgrenzen denken. Doch mag noch etwas ganz Andersartiges hinter der fest-

gestellten räumlichen Ordnung stehen. Die Art, in der die Grenzen zwischen den Bereichen der beiden Grundrißtypen durch Westfalen verlaufen, erweckt den Eindruck, der ermittelte Befund könne das Ergebnis einer dynamischen Entwicklung sein, in deren Verlauf das Stilprinzip einer schematischen Grundrißgestaltung der Städte, von außen kommend, tief in den westfälischen Raum vorgestoßen sei, der vorher ganz unter einem anderen, einem urwüchsigen Stilprinzip städtischer Grundrißausbildung gestanden habe. Diesen Gedanken weiter auszuführen, bevor die Untersuchung eines größeren Raumes auf seine städtischen Grundrißtypen hin abgeschlossen ist, erscheint verfrüht; es genügt einstweilen der Hinweis darauf, daß die Grundrisse der westfälischen Städte Anlaß zu einer derartigen Frage gegeben haben.

Grundriß und Altersschichten der Hansestadt Soest

Von Otto Friedrich Timmermann

Die folgenden Ausführungen sind auf Grund jahrzehntelanger Ortskenntnis und Beschäftigung mit den schriftlichen Quellen entstanden. Zur Klärung mancher Fragen haben aber auch Gespräch und Meinungsaustausch mit den Herren Senator D. Dr. Schwartz, Archivrat Dr. Deus, Verm.-Rat Dieckmann, alle Soest, und Prof. Dr. Müller-Wille, Münster, beigetragen. Ihnen allen sei gedankt.

Nach dem Erlöschen der provincialrömischen Stadtkultur kennen wir lange Zeit in Nordwesteuropa keine Großsiedlungen mit städtischen Funktionen, während uns im 12. und 13. Jahrhundert über das ganze Land verteilte Stadtsiedlungen entgegentreten, die sich durch bestimmte Organisationsformen des Handels und Handwerks und ausgeprägte Formen der genossenschaftlichen Willens- und Rechtsbildungen auszeichnen. Die Anfänge für diese besonders gearteten gesellschaftlichen Organisationen sind in der berüchtigten Lücke zwischen Vorgeschichte und Geschichte, also etwa in der Zeit vom 7. bis 12. Jahrhundert, zu suchen. Am deutlichsten können wir das Neue in den Rechtsformen fassen. Eine in bestimmter Richtung tätige Menschengruppe, vor allem die „Fernhändler“ und „Fernkaufleute“, stellte eine besonders aktive Gilden-Gemeinschaft dar, die sich ein eigenes Recht erkürte, die Willküren benannt, durch die sie sich eine Sonderstellung innerhalb der allgemein gültigen Rechtsorganisation des „Platten Landes“ schaffte¹⁾. Somit stellte diese „städtische“ Rechtsform einen Einbruch in jene eines reinen Bauerndorfes dar und bildete darin einen Fremdkörper in weit stärkerem Maße als jene der ländlichen, nicht agraren Wehrsiedlungen, der Burgmannensiedlungen.

Infolge der Arbeitsteilung übernahm aber die gesellschaftliche Organisationsgruppe der Fernhändler und Fernkaufleute auch Sonderfunktionen, die sie an bestimmten Standorten ausübte, sich die erforderlichen Einrichtungen dazu schuf und diese als „Kulturwerke“ in die Landschaft ihrer Standorte stellte. So gaben sie diesen, ähnlich wie die Burgmannensiedlungen, auch physiognomisch eine Sonderstellung in einer ländlich-agraren Umgebung (E. Neef, 1950). Die Entstehung und Entwicklung dieser Gemeinwesen schuf eine tiefgreifende Umformung des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens, legte den Grund zur Gestaltung der modernen Lebensformen in ihrer Gesamtheit und bildete somit recht eigentlich den Schritt von der Vorgeschichte zur Geschichte (Fr. Engel, 1951). Leider sind die Entwicklungsstadien nur in seltenen Fällen aus Schriftquellen zu erschließen.

¹⁾ Vortrag von Rechtshistoriker Prof. Dr. W. Ebel, Göttingen, im Winter 1952/53 vor dem Soester Geschichtsverein in Soest.

Indessen steht dem steten, bisweilen sehr raschen Wechsel funktionaler Aufgaben das Beharrungsvermögen der Landschaft und damit auch der kulturlandschaftlichen Ausprägung entgegen. Daher sind unsere Kulturlandschaften so voller Formen und Formenrelikte, die früheren Funktionen ihr Dasein verdanken, uns aber wiederum weit zurückliegende Zustände erkennen lassen.

Während die Gründungsstädte des Hochmittelalters vielfach mit den bekannten historischen Methoden erforscht werden können, versagen solche gerade bei jenen komplexen Gebilden, die noch teilhaben an der Findung der neuen Formen gegenüber und inmitten einer ländlich-agraren Umwelt. Bei der Analyse der „nicht gegründeten“ Städte treten zu den sehr spärlichen, geschriebenen Urkunden die, welche aus dem Flurnamengut, den Grabungen und den oben erwähnten ererbten Formen herauszulesen sind.

Wo uns solche „gewachsenen“, „städtischen“ Gemeinschaftsformen entgegentreten, sind für das Erkennen des Zusammenspiels vier Kräftegruppen besonders wesentlich. Zwei davon sind vorwiegend durch genetische Betrachtung zu erkennen. Wir haben nämlich zu unterscheiden einen vor-städtischen und einen städtischen Zeitabschnitt, wobei die Formen des letzteren in denen des ersteren, und nicht etwa losgelöst davon, erwachsen sind. Die Beziehungen des Geformten beider Zeitabschnitte sind hier wesentlich anderer Art als bei den späteren planmäßigen Gründungsstädten. Dort wurde in und zwischen etwas Vorhandenes ein Neues hineinentwickelt und das Alte eingefügt oder aufgesogen, hier mußte gewissermaßen erst nivelliert werden — meist sind gleichzeitige Zwangswüstungen, wie z. B. bei Rüthen, 1200 gegründet, kennzeichnend —, dann wurde in das „künstlich“ geschaffene Neuland planmäßig ein Fremdkörper gegenüber der agraren Umgebung gesetzt, gegründet.

Die übrigen zwei Kräftegruppen gehören in den funktionalen Bereich, sind also bei den wirtschaftlichen, politischen und kirchlichen Prägestkräften zu suchen. Dies bedeutet, daß wir versuchen müssen zu unterscheiden zwischen jenen formenden Kräften, die auf die zentralörtlichen Funktionen für die Nahumgebung der sich bildenden Stadt (Nahwirkungskräfte) und jenen, die auf die Funktionen als Zentral- oder Etappenstationen im Netz der Fernhandelsstraßen (Fernwirkungskräfte) zurückzuführen sind.

In vorliegendem Aufsatz soll nun am Beispiel einer gewachsenen Stadt, an dem Grundriß von Soest in Westfalen, versucht werden, vor allem auf Grund der vererbten Formen in ständiger, vorsichtiger Kombination und sorgfältigem Vergleich mit allen anderen verfügbaren Quellen die Entwicklung aufzuhellen. Hierbei werde ich mich auf den Grundriß innerhalb der hochmittelalterlichen Umwallung beschränken und die erst in diesem Jahrhundert außerhalb der Stadtmauern entstandenen neuen Viertel außer acht lassen.

Wenn auch die Analyse des Grundrisses der Stadt Soest nicht in allen Punkten gelingen kann, da vor allem die erforderlichen Urkunden oft nicht erschlossen sind oder überhaupt fehlen, so ergibt sich doch eine überraschend große Zahl von Erkenntnissen, die von neuem darzu-

legen sinnvoll erscheint, obwohl soeben eine ähnlich geartete Abhandlung von H. Rother (1953) erschienen ist. Hierin ist trotz vieler neuer Ergebnisse ein wichtiger Gesichtspunkt außer acht geblieben, nämlich der, daß der Grundriß Soests nicht aus der Sicht der „Stadt“ allein zu deuten ist, sondern wesentliche Züge noch aus der Zeit vor der Stadtwerdung, aus der v o r - s t ä d t i s c h e n Zeit enthält. Nicht der Vergleich mit einem Pergament, durch dessen jetzige Beschriftung man Spuren einer alten, abgewaschenen Schrift durchschimmern sähe, scheint mir bei einer gewachsenen Stadt treffend, sondern eher jener mit einer aus der romanischen Stilepoche stammenden Kirche, die durch fortwährende Umbauten in den Folgezeiten zwar ein neues Gewand erhalten hat, aber die einzelnen Baustilelemente im Grund- und Aufriß noch offenbart.

Geschichtlicher Überblick. Über die Entwicklung der Stadt Soest in der Sicht der Historiker kann ich mich kurz fassen und auf die zugängliche Literatur hinweisen. In großen Zügen ist uns zwar die Geschichte der Stadt bekannt. Aber Stellung und Deutung Soests in der Frühzeit sind uns immer noch ebenso rätselhaft wie die Gründe für den raschen Aufstieg und die große überregionale Bedeutung während des ganzen Mittelalters.

Die Anfänge der s t ä d t i s c h e n Entwicklung liegen, ohne dies durch schriftliche Urkunden belegen zu können, im Frühmittelalter und sind offensichtlich eng verknüpft mit dem fränkischen Königstum einerseits und besonders dem Bistum und späteren Erzbistum Köln andererseits. In einer gefälschten, aus dem 10. Jahrhundert stammenden Urkunde wird von der Schenkung der „areae vel curticulae“, um den Großen Teich von Soest gelegen, durch König Dagobert I. an den Kölner Bischof Kunibert im Jahre 624 berichtet. Wenn auch die Urkunde gefälscht und der Zeitpunkt fraglich ist, so mag tatsächlich eine „Schenkung“ den Anfang der Beziehungen hergestellt haben. Leider können wir nicht feststellen, ob man die angeführten „sechs hoven“ als 6 Einzelhöfe oder 6 Hofgruppen annehmen darf, und ob die Lage um den Soester Großen Teich wörtlich oder nur als allgemeine Ortung und Einordnung von Köln aus gesehen zu verstehen ist. Auffällig ist jedenfalls, daß die spätere Stadt des ausgehenden 12. Jahrhunderts in sechs Höfen, d. h. 6 Stadtbezirke eingeteilt worden ist. Die Namen dafür scheinen sich aber meist nicht von alten Höfen oder Hofgruppen abzuleiten, sondern sind nach anderen, städtischen Ordnungsprinzipien oder Bedürfnissen entstanden. Die Höfen unterstanden aber andererseits anfangs bis etwa 1300 bezeichnenderweise je einem Burrichter! Die kurz nach der Hofeinteilung erfolgte Einteilung in wiederum sechs Pfarreien, d. h. die Zuteilung von Betreuungsbereichen innerhalb der erweiterten Stadt zu den schon bestehenden Kirchen, deckte sich nur z. T. etwa mit den Hofesgrenzen, so nämlich, daß die „Alde Kerke“, die älteste Pfarrkirche für den Soestgau St. Petri, etwa zwei Höfen zu betreuen hatte, während die „Neue (Markt-) Kirche“ St. Georg am neu entstandenen Marktplatz einen Pfarrbereich erhielt, der sich mit keiner der 6 Höfen deckt. Die übrigen 4 Pfarreien entsprechen jeweils etwa Höfen (St. Pauli, Alt-St. Thomä, St. Maria zur Höhe und St. Maria zur Wiese). Ich glaube daraus schließen zu dürfen, daß diese letztgenannten Kirchen in sicherlich vor-städtischen

Siedlungskernen, die durch die Stadtbildung volkreicher geworden waren, entstanden sein werden. Bei Alt-St. Thomä scheint eine auf einem großen Hof errichtete Eigenkirche vorzuliegen.

Wichtig für den Ansatz war eine Königsburg am Hellweg, in deren Bereich die Urfparrei des Soestgaues angelegt worden war. Während durch die politisch-kirchliche Prägekraft der deutschen Könige und Kölner Bischöfe die zentralörtliche Stärkung und Heraushebung erfolgt ist, haben Fernhändler und Fernkaufleute den gleichen Ansatzpunkt zum Handels- und Wohnsitz erwählt und damit der zentralörtlichen Bedeutung für die Nähe jene in die Ferne gerichtete hinzugefügt, die von Soest aus nicht nur bis an die Gestade der Ostsee (Lübeck als bedeutendste „Tochtersiedlung“), sondern bis nach Wisby auf Gotland und weit nach Osten, nach Thorn, Riga, Nowgorod, Smolensk und sogar Kiew, aber auch nach Bergen und London ausgriff.

Die Bedeutung der Fernwirkung mündete aus in der Begründung des westfälischen Städtebundes und der anerkannt maßgeblichen Beteiligung an der Hanse. Dieses Wirken der Fernkaufleute ist um so bedeutender, als Soest an keinem schiffbaren Fluß liegt. Aufgeschlossenheit, Großzügigkeit und Reichtum waren für das Hochmittelalter in Soest eine beachtliche Folge. Der Unternehmungsgeist der Fernkaufleute, besonders im Pionierstadium, führte aber auch dazu, daß letzten Endes nicht der offizielle Wohnsitz, sondern der Platz, an dem und von dem es jeweils am besten, vorteilhaftesten zu handeln galt, entscheidend wurde. Daher rührt das Fluktuieren dieser Gesellschaft, oder räumlich-zeitlich gesehen, das Vordringen in immer weiter nördlich und östlich gelegene Gebiete. In Verbindung damit folgte dann oft, so auch für Soest, der Bedeutungsschwund, Stillstand in der Entwicklung oder gar Rückgang des Ausgangsortes, da die nahräumlichen Funktionen ein Wachstum ins Ungemessene nicht erforderten und zuließen.

So kommt es, daß die Funktionen Soests als Sitz und Handelsplatz der Fernkaufleute zwar einen auch heute noch nicht voll erfassbaren, stürmischen Aufschwung zur Folge hatten, aber in der Stadtgeschichte eine Episode darstellt; denn inzwischen hat sich das Gefüge der Fernverkehrswege ebenso geändert wie die Verkehrsmittel und die Verkehrsgeschwindigkeiten. Ja, Soest hat heute wegen des Aufblühens des rheinisch-westfälischen Industrie-Ballungsgebietes und dessen immer stärkere Verknüpfung mit der Industrie im Weserbergland sogar in seiner Bedeutung als Durchgangsstation eingebüßt.

So sind als Hauptaufgabe für Soest seit dem späten Mittelalter nur die schon von Anfang an vorhandenen Funktionen als zentraler Ort für die Nahumgebung geblieben. Diese Entwicklung, diese Beschränkung auf die Nahumgebung hat die weitestreichenden Folgen gehabt und zu einem besonders innigen zentralörtlichen Beziehungsgeflecht mit der Nahumgebung geführt. Erkennbar ist dies schon im 12. und 13. Jahrhundert daran, daß Soest trotz der Vormundschaft Kölns, dessen Erhebung zum Erzbistum vermutlich die Begründung eines Bistums Soest mit allen seinen Auswirkungen verhindert hat, sich durch Kauf, Tausch und Verpfändung der geldbedürftigen Kölner Erzbischöfe ein eigenes Territorium geschaffen, Rechte — indessen keine

Pflichten — wie andere freie Reichsstädte erworben und bis zur Streichung dieser Privilegien durch Preußen im 18. und die Franzosen zu Beginn des 19. Jahrhunderts erhalten hat. Der Herrschaftsbereich ist aus den Freigravatschaften Rüdemberg, Heppen, Epsingsen und Soest, sowie aus der Herrlichkeit Hinderking hervorgegangen und hat den Namen Soester Börde (= Soester Gerichtsbezirk) geführt. Seine Grenzen haben geschwankt. Der heutige Kreis Soest, im Volksmund immer oft Börde genannt, stellt mit ca. 250 qkm einen verkleinerten Bereich daraus dar. Zudem hat sich der Bedeutungsinhalt des Namens Börde gewandelt und ist heute etwa gleichbedeutend mit Gefilde als fruchtbarem, altbesiedeltem Bauernland in getreidegünstigem Bereich.

Die Funktion als Fernhandelsstadt hatte Weitblick, Kenntnis ferner Länder und die daraus gezogenen Nutzenwendungen und vor allem Reichtum in die Stadt gebracht, der sich sowohl physiognomisch in den großartigen Kirchenbauten als auch den nicht minder stolzen, steinernen Wohnhäusern aus der Zeit der Romanik bis zur späten Gotik (in Soest bis ins 16. Jahrhundert!) und Renaissance ausdrückte. Ein Zeugnis besonderer Art, Wucht und Schönheit ist bis heute der um 1200 als städtischer Turm, gewissermaßen als Belfried gebaute Turm von St. Patrokli, der in seinem Obergeschoß lange die städtische Rüstkammer geborgen hat. Erst Jahrhunderte später ging dieser Turm in den Besitz des Kanoniker-Stiftes St. Patrokli über.

Je mehr diese Fernfunktion der Stadt geschwächt wurde, um so stärker wurden die zentralörtlichen Funktionen ausgebaut und die Börde fester an die Stadt gebunden, u. a. durch Gesetze und Maßnahmen, die im besonderen der Füllung des Stadtsäckels dienten, damit der Stadt die „Zyse“ oder „Akzise“ nicht entgehe. Der Verkauf sämtlicher Bördeprodukte ging durch die Stadt. Der Kornhandel bildete allmählich die Haupteinnahmequelle und nicht mehr die früher so wichtigen Fernhandelsgüter wie u. a. flandrische Tuche und Weine, sowie Pelze, Wachs und Hanf aus dem Osten, Edelmetalle aus dem Westen und Süden. Ferner geschah vieles zum Schutze der in der Stadt wohnenden Handwerker zuungunsten jener auf dem Lande wohnenden, soweit nicht dort die Ansiedlung von Handwerkern seit dem 14. Jahrhundert de jure überhaupt unterbunden werden konnte. Dieser Versuch, die städtischen Funktionen, und wenn auch nur für den Nahbereich, zu halten und zu mehren, ist um so beachtlicher, als ja die Handwerker nicht von vornherein als städtebildende Macht anzusehen sind. Diese Ansicht wird unterstrichen durch die Tatsache, daß sogar bis 1283 Handwerker und Zünfte noch keinen Anteil an den 24 Ratssitzen erringen konnten. Erst von diesem Zeitpunkt an waren alle, die das Bürgerrecht erwerben konnten, auch als Ratsherren wählbar, obwohl sich der Rat weiterhin praktisch ausschließlich aus dem Patriziat zusammensetzte. Ein Aufstieg in das Patriziat war allerdings möglich und ist häufig erfolgt.

Der Bedeutungsschwund als Fernhandelsstadt wurde beschleunigt durch Kriege. Zwar konnte Soest ein Höchstmaß an Freiheit und Selbständigkeit durch die siegreich beendete „Soester Fehde“ gegen den Kölner Erzbischof in den Jahren 1444—1447 erringen. Seither sank die Stadt aber trotz aller Selbständigkeit und wiederholter Bestätigung ihrer Privilegien zu einem Spielball gegnerischer Mächte herab. Im Clevischen

Erbfolgekrieg sah sie 1616 zum ersten Male in ihrer Geschichte Feinde innerhalb der Mauern. Während des 30jährigen Krieges, vor allem aber im 7jährigen Kriege hatten Soest und sein Territorium viel zu leiden. Die Bevölkerungszahl erreichte ihren Tiefstand, der Viehbestand war dezimiert, und die Ländereien waren verwüstet.

Das Ausgreifen Soests in die Ferne wurde rasch und unaufhaltbar immer weniger bedeutsam. Statt dessen verstärkten sich die zentral-örtlichen Funktionen für die Nahumgebung, die Soest nicht nur zum Verwaltungssitz und durch den Stadt- und Landadel in Verbindung mit den hohen Beamten und Offizieren zum Wohnsitz einer rentenverzehrenden Schicht machte, sondern auch die Entwicklung förderte zu einer Landstadt mit Ackerbürgern, die nunmehr die ständig sich ausdehnende Feldmark größtenteils selbst bewirtschaftete.

Eine Bauernschicht ist allerdings seit der vor-städtischen Zeit immer bestehen geblieben, auch in der Blütezeit der Stadt. Diese schloß sich sogar, wie sie es bei den Handwerkerzünften lernte, zur Bruderschaft der „gemenen Buwelude“ zusammen. Zudem hatte die Stadt durch kölnisches Bischofspfund im 14. Jahrhundert bedeutende Nutzholzrechte im nahen „Arnsberger Wald“ des Süderberglandes erworben und brauchte daher mit Restwaldbeständen in seiner Gemarkung nicht schonend umzugehen.

Diese schicksalhafte Entwicklung der ehemaligen freien Hansestadt Soest kommt in den wehmütig-stolzen Attributen zum Ausdruck, die man dem im Mittelalter so klingenden Namen gern beifügt: „die Ehrenreiche“, „das mittelalterliche Herz Westfalens“, „die heimliche Hauptstadt Westfalens im Mittelalter“. Noch 1845 hatte Soest mehr Einwohner als Dortmund, 1830 war es nächst Münster die größte Stadt Westfalens.

Lage und lokale Situation. Welchen Niederschlag hat nun dieses Werden, Geschehen und Vergehen im Grundriß Soests gefunden? Wir wollen zunächst einige wichtige Tatsachen über die geographische wie auch die topographische Lage feststellen (Abb. 1 u. 2, S. 26, 27).

Wo am Südrande der Westfälischen Bucht sich das Gelände in einer sachten Steigung zu heben beginnt und dann durch die Vermittlung einer Schichtstufe in die völlig anders geartete Landschaft des Süderberglandes übergeht, zeigt sich ein scharfer Wechsel der Bodenbeschaffenheit: das grundwassernahe Unterland geht über in den trockenen, lößbedeckten Hang der Haar. Ein Quellhorizont, der von W nach O zu verfolgen ist (Unna-Paderborn) trennt beide hygrisch so verschiedenen Landschaften: fließende Gewässer und hoher Grundwasserstand im Norden, Trockentäler und andere Anzeichen von Verkarstungen im Süden. Dieser Übergangsraum ist das „Hellweggebiet“ oder der „Hellwegausraum“. Der Quellhorizont liegt im Bereich Soests um 95 m ü. NN.

Die Kennzeichen des Übergangs sind im Stadtbereich Soests selbst vorhanden und in der Frühzeit sehr entscheidend gewesen. In der Stadtmitte ist eine Anzahl sehr ergiebiger, großer Quellen gepaart und bildet, schon sehr früh für Mühlenzwecke ein wenig aufgestaut, den so-

genannten „Großen Teich“ (ca. $\frac{1}{2}$ ha). Hier entspringt der Soestbach, der bei Berwicke in die Ahse und mit dieser bei Hamm in die Lippe mündet. In gleicher Höhenlage wie der Große Teich, etwa 89 m ü. NN, entspringen östlich und nordöstlich mehr verstreut weitere Quellen, die das ehemals versumpfte Gelände des „Faulen Pothes“ innerhalb der Stadt im Bereich der heutigen Wiesenstraße bewirkten. Bei hohem Grundwasserstand wandern die durch die Schichten des Emschermergels gestauten Barrierequellen des Schichtstufenlandes (Einfallen der Kreideschichten nach N mit 1—3 ‰) aufwärts und sprudeln dann zusätzlich im 4 m höher gelegenen „Kolk“ (93 m ü. NN).

Insgesamt müssen seit dem Frühmittelalter die Wassermenge und Versumpfung außer durch Aufschüttungen und eventuelle Entwässerungen abgenommen haben. Die große St. Marien-Kirche, am Faulen Poth gelegen, wurde zum Unterschied von der eng benachbarten hochgelegenen St. Marien-Kirche (St. Maria in altis) i. J. 1229 „in palude“, seit 1257 jedoch „in pratis“ genannt. Die Lage einzelner Gräber innerhalb der Kirche läßt allerdings vermuten, daß im 13. Jahrhundert noch erhebliche positive und negative Schwankungen des Grundwasserspiegels erfolgt sein müssen (Diedrichs, briefliche Mitteilung v. 14. 5. 1953). Der Kolk, der heute 5—7 Monate völlig ausgetrocknet, hat früher die Kolksmühle (Ecke Kolkstraße—Thomästraße) getrieben.

Großer Teich, Fauler Poth und Kolk ordnen sich morphologisch einer langgezogenen, flachen Quellmulde ein, die zunächst von W nach O bis zum Großen Teich streicht und dann rechtwinklig nach S umschwenkt, eine Erscheinung, die in ihrer deutlicheren Ausprägung innerhalb der Stadt endet. Außerhalb der Stadt setzt sich die Quellmulde oberhalb in sehr flachen, sich verzweigenden Trockenflachmulden und Dellen fort.

Wenn auch diese Quellmulde ihr hervorstechendes Kennzeichen durch die süßen bis schwach salzigen, ca. 7 ‰ warmen Barrierequellen erhält, so stellt sie doch nur einen besonders markanten Abschnitt in dem durch Trockentäler gegliederten Hangknick zwischen Hellwegausraum und Haarhang dar. Die periodisch fließende Schledde (von Herbst bis Frühjahr in der Zeit höheren Grundwasserstandes) führt, von der Haar kommend, $1\frac{1}{4}$ km östlich an Soest vorbei und zwar am westlichen halben Hang eines zwischen Soest und Sassendorf liegenden Quellsumpfes, der ebenfalls „Fauler Poth“ genannt und in diesem Aufsatz zum Unterschied von dem ehemaligen Faulen Poth innerhalb der Stadt im Bereich der heutigen Wiesenstraße mit „Großer Fauler Poth“ bezeichnet werden soll. Der Große Faule Poth entwässert durch den Geilmenbach in die Schledde, die bei Östinghausen in die Ahse mündet.

Innerhalb des Stadtgebietes fließen 2 Rinnsale ganzjährig. Eines entspringt dicht südlich der Stadtmauer in der „Alten Wiese“ und durchrinnt als „Kützelbach“ = kleiner Bach die Stadt, bis es kurz vor dem Großen Teich winters den Zufluß aus dem Kolk aufnimmt und nördlich des Großen Teiches als „Loerbach“ = Lohgerber Bach in den Soestbach mündet. Das zweite Rinnсал hat seinen Ursprung im NO der Stadt auf einer „Talwasserscheide“ zwischen diesem Rinnсал und dem nach N entwässernden Sumpfbereich des Tahbrook = Zäher Bruch, fließt nach W und mündete früher kurz vor dem Austritt des Soestbaches aus der Stadt

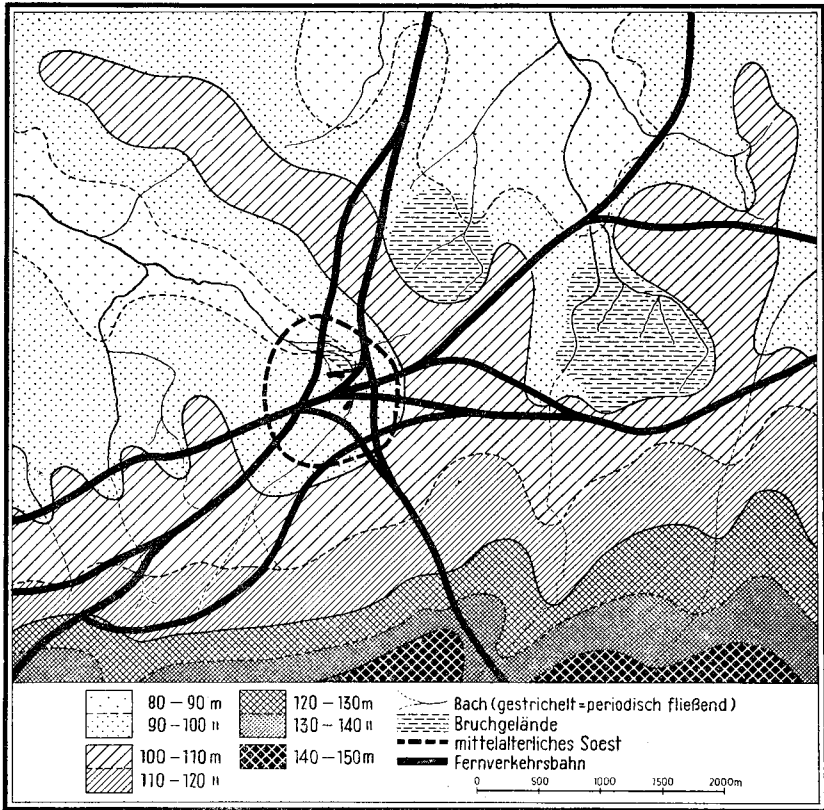


Abb. 1: Fernverkehrsbahnen im Gelände um Soest

(Gelände nach Topogr. Übersichtskarte Dt. R. 1:200 000, morpholog. Ausg., Bl. Münster)

in diesen. Dieses Rinnsal führte früher den Namen „Wurstkessel“ und fließt heute künstlich unterirdisch.

So sind für die Physiotope kennzeichnend das ganzjährig reichlich fließende, klare, warme, z. T. salzige, in großen Quellen austretende Wasser am Übergang vom Haarhang zum Hellwegausraum, eingeordnet in eine langgestreckte, sumpfige Quellmulde und zwei von S, von der Haar hineinragende flache Riedel oder Geländewellen. Von diesen stößt die östliche zwischen Schledde und Großem Faulen Poth einerseits und Kützelbach andererseits nach N und dann NW umschwenkend vor, trennt also den Kleinen vom Großen Faulen Poth — Schledde — Tahbrook und ist als Geländewelle in Richtung auf Östinghausen zur Lippe hin zu verfolgen. Die zweite westliche ragt als Flachsporn zwischen Kützelbach und Ardeybach (Langer Graben) in die Stadtmitte hinein und endet dort südlich der Quellmulde um den Großen Teich und der Bachau des

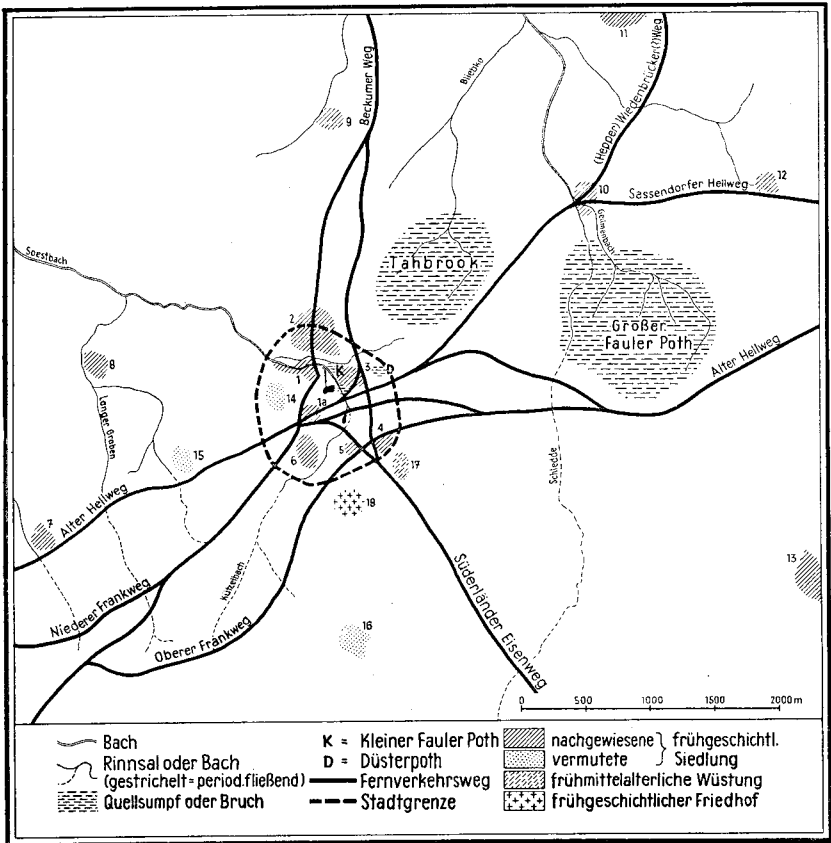


Abb. 2: Fernverkehrswege und Altbesiedlung um Soest

- | | | |
|----------------------|---------------------------|---------------------|
| 1a Königsburg | 7 Marbke-Siedlung | 14 zu Nötten |
| 1 Säizer-Siedlung | 8 Ardey-(Nötten-)Siedlung | 15 Kalthof |
| 2 Schülting-Siedlung | 9 Hinderking | 16 Windmühle |
| 3 Osthofen-Siedlung | 10 Gelmenhof | 17 Galgenstatt |
| 4 Thomä-Siedlung | 11 Heppen | 18 Brukterisch- |
| 5 Burghof-Siedlung | 12 Lohhof | engrischer Friedhof |
| 6 Pauli-Siedlung | 13 Opmünden | |

Soestbaches. Auf seinem höchsten Punkt²⁾ oberhalb des Großen Teiches liegen heute die alte St. Petri-Kirche, das St. Patrokli-Münster und das Rathaus. Der Ausläufer dieses Flachspornes in die Soestbachtiederung trägt den auffälligen Namen „Sandwelle“ (= Sandquelle).

²⁾ Die kleine, sehr flache Kuppe an ihrem nördlichen Ende (s. Abb. 3, S. 30) scheint aus Kulturschutt gebildet zu sein, da man westl. der ehemaligen Burg noch in 2,20 m Tiefe eine 1–2 cm dicke Brandschicht ergraben hat (H. Dieckhoff). Auch sonst ist der Kulturschutt in der Burgmannensiedlung 1 m und mehr mächtig. Die Langhäuser der St. Petri- und St. Patrokli-Kirche liegen in ihren westl. Teilen je ca. 1 m unter dem heutigen Oberflächenniveau, so daß die Westzugänge von den Turmseiten her über Stufen nach abwärts erfolgen.

Diese Geländewellen sind trocken, reichen aber nahe bis an fließendes Wasser und bieten darüber hinaus denkbar günstige Möglichkeiten für Brunnenanlagen³⁾. Wie noch an dem dunklen, schlickigen Boden, seitlich angelagert an gewachsenen Lößlehm, zu erschließen ist, waren die Niederungen ursprünglich als Quellsümpfe oder feuchte Talauen ausgeprägt, in die der Soestbach, wenigstens heute, etwa 1½ m eingeschnitten ist.

Vor- und frühgeschichtliche Besiedlung. Wenn wir auch im einzelnen wenig über die vorgeschichtliche Besiedlung mit Datierungsangaben aussagen können, so steht jedoch fest, daß seit der Jungsteinzeit eine Bauernbevölkerung hier bevorzugtes Siedlungsgelände gefunden und genutzt hat. Besiedlung und Wege ordnen sich den physiotropischen Verhältnissen ein (Abb. 1 u. 2, S. 26, 27).

Für den engeren Bereich der späteren Stadt möchte ich nur den Urnenfriedhof (Ecke Paradieserweg—Pagenstraße westlich vor der Stadt) aus der Zeit vor Chr. Geburt, sowie die Siedlung am Ardey (2 km w der Stadtmitte) seit der Zeit um Chr. Geburt mit zahlreichen römischen Funden, anführen. Bezeichnend ist allerdings, daß nach unserer heutigen Kenntnis, die vor allem durch Grabungen und Funde belegt ist, die Wohnplätze nicht konstant waren, sondern aus noch unbekanntem Ursachen häufiger gewechselt haben müssen.

Im besonderen scheint die sogenannte „altsächsische Ausbauzeit“ das Siedlungsgefüge geändert zu haben, nicht nur durch Neuansiedlungen, also echte Siedlungsvermehrung, sondern stellenweise auch durch Aufgabe bestehender Siedlungen. So müssen wir vielleicht die späteisenzeitlichen bis ins Frühmittelalter fortdauernden Siedlungsspuren auf der Galgenstatt an der heutigen Ringstraßenkreuzung—Briloner Weg im SO außerhalb der Stadt einordnen.

Wir können aber jene Siedlung nicht orten, zu welcher der brukterisch-englische Friedhof aus der Zeit von 500 bis 700 n. Chr. am Lübecker Ring und Windmühlenweg südlich der Stadt gehört hat. Von diesem vorchristlichen Friedhof sind über 200 Gräber freigelegt worden, deren Beigaben besonders in den älteren brukterischen Gräbern die Vorstellung kulturellen Hochstandes und großen Reichtums vermitteln, während die späteren sichtlich einer ärmeren Epoche angehören. Es ist übrigens schwer vorstellbar, daß es sich um einen bauerlichen Friedhof handelt. Überlegungen im Zusammenhang mit dem Verlauf alter Fernwege (s. S. 33) legen die Vermutung nahe, daß dieser Friedhof in Beziehung zu einer Siedlung mit nicht-bauerlichen Funktionen (Wehrfunktionen wegen der Beigabe von Schwertern und Pferden) im ca. 500 bis 600 m entfernten Burghofgelände zu bringen ist. Die Kreuzung einer alten N-S-Fernwegebahn mit einer SW-O-Fernwegebahn hebt diesen „Burghof“-Platz heraus und machte ihn besonderen Schutzes wert. Die Verarmung, die sich in der Art der Grabbeigaben zeigt, könnte mit dem Verlust des Wehrcharakters dieser Siedlung infolge Verlegung oder Zerstörung im Zusammenhang mit der Auseinandersetzung zwischen Franken und

³⁾ Auffällig ist, daß die Brunnesspiegel auf der östl. Geländewelle 1¼ m höher als der Grundwasserspiegel unter der nur 150 bis 200 m entfernten und ca 3 m tiefer liegenden Wiesenkirche liegen, also auf kurze Entfernung beachtlich ansteigen.

Sachsen gedeutet werden. Die karolingische Burg wurde ja am Hellweg errichtet (s. u.). Damit taucht immer wieder die Frage auf, ob nicht im Soester Bezirk eine Wehrsiedlung (vielleicht eine Burg) in vorkarolingischer Zeit bestanden hat und Soest sich dadurch tatsächlich schon früh aus dem ländlichen Funktionsbereich herausgehoben hat als eine Art Vorort, etwa wie Dortmund, bei dem ähnliche Funde bekannt geworden sind.

Funde im Domgelände lassen zwei Siedlungsschichten erkennen. Einmal eine steinzeitliche Feuerstätte nebst Scherbenresten der Rössener Kultur (nächster Fundort Deiringsen-Ruploh, 4 km südlich Soest). Innerhalb der Stadt sind dies die ältesten bekanntgewordenen Siedlungsspuren, noch dazu im Bereich des späteren Königshofes oberhalb des Quellteiches. Die jüngeren Siedlungsspuren stammen aus dem 9. bis 10. Jahrhundert, also aus der Zeit vor der Erbauung des Domes. Die Siedlungsspuren aus dem Bereich der Burg und der Petrikirche gehören der Zeit um 800 n. Chr. an. Auch im Bereich von Alt-St. Thomä wird die Besiedlung für das 10. Jahrhundert belegt. Aus dem gleichen Zeitabschnitt stammen Siedlungsspuren im Bereich der Altenagasse am südlichen Hochufer des Soestbaches, das seiner Bodenbeschaffenheit nach damals aber noch sumpfig gewesen zu sein scheint. Diese Siedlung, in der u. a. ein Mühlstein gefunden wurde, dürfte der westliche Ausläufer der Sälzersiedlung sein, schloß sich doch unmittelbar das Leckgadum an (s. u.).

Alle diese Ergebnisse sind durch Grabungen bewiesen. Bei der Berücksichtigung der Tatsache, daß außerhalb der Kirchdörfer bis in die jüngste Zeit echte, alte Einzelhöfe und Kleinstgruppensiedlungen (Zwiehöfe, Drubbel und Weiler) das Hellweggebiet kennzeichnen, kann man den Soester Raum als durchaus gleichmäßig besiedelt in vor-städtischer Zeit annehmen, ohne daß für den einen oder anderen Platz sich ein besonderer Lagevorteil abzeichnete.

Anders wird dies, wenn wir die Fernwege der Frühzeit betrachten; denn die Nahwege spielen in dieser bäuerlich-autarken Zeit, in der zentralörtliche, städtische Funktionen keiner Siedlung zukommen, noch eine sehr untergeordnete Rolle.

Die älteste erkennbare Schicht. Bei einer Analyse des Grundrisses fällt eine große Anzahl von Straßen- und Gassenzügen auf, die beziehungslos zum ordnenden Kern der heutigen Stadt erscheinen und sich bei näherer Betrachtung als sehr alte Fernverkehrswege erweisen. Als Fernweg erster Ordnung, der dem ganzen Gebiet den Namen gegeben hat, kommt der Hellweg⁴⁾ in Betracht. Funde römischer Münzen und anderen Gutes, wie z. B. des „Hepper“ Bleibarrens zumindestens provincial-römischer Herkunft, erweisen, daß er wenigstens schon in den ersten Jahrhunderten n. Chr. benutzt worden ist. Er verbindet Flandern und den Niederrhein am nördlichen Saum des Rheinischen Schiefer-

⁴⁾ Der Name hat viele unterschiedliche, aber keine allgemein anerkannte Deutung erfahren. Im Jahre 896 wird er bei Lüttich als „helvius sive strata publica“ erwähnt (Rother, 1953). Demnach wäre an hell = frei oder öffentlich zu denken im Gegensatz zu den zahllosen bekannten dunklen = verbotenen Wegen, die die Kontroll- und Zollstätten umgingen.

gebirges entlang über Duisburg-Essen-Dortmund-Soest-Paderborn mit Mittel- und Ostdeutschland. Dem Gelände nach verläuft er oberhalb

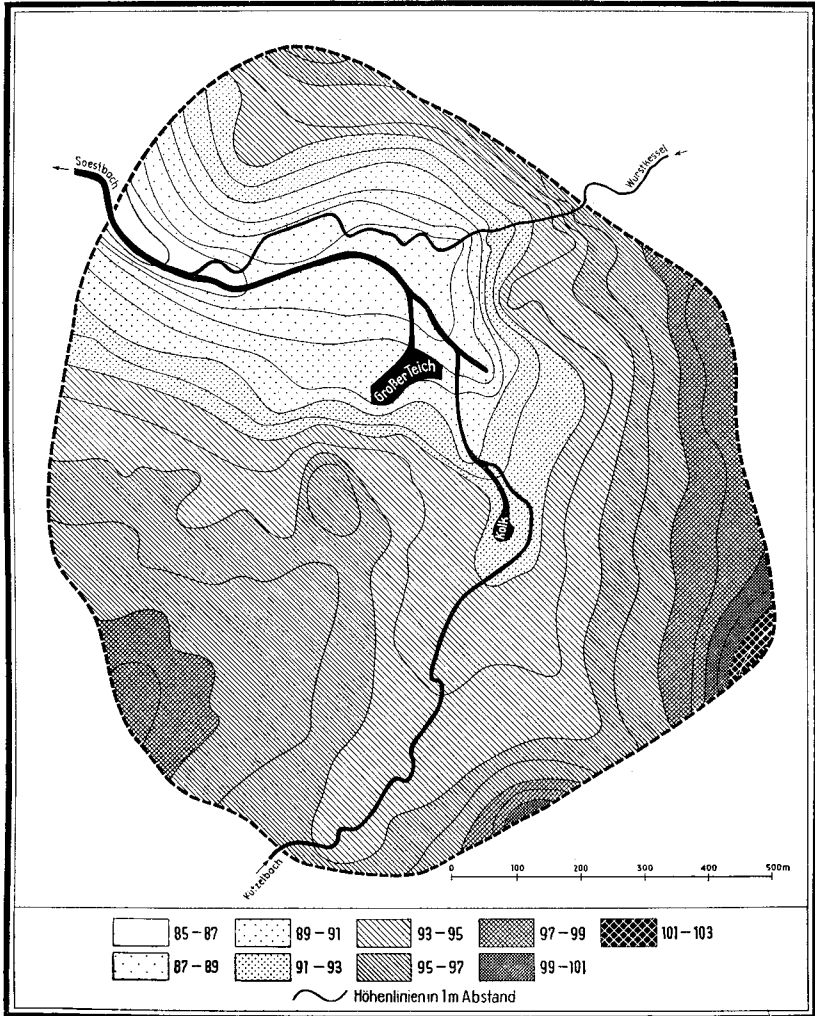


Abb. 3: Höhenlage des Stadtgebietes

(nach gemess. Höhen interpoliert von Siebigk, Stadtarch. Soest)

des Quellhorizontes am Fuße der Haar, d. h. im Bereich der Stadt Soest in ca. 90–100 m ü. NN.

Sicherlich waren schon vor-städtisch zwei weitere Wege bedeutsam, obwohl eine genaue zeitliche Datierung vorerst nicht möglich ist. Der eine, „Frankweg“ oder später „Iserlohner Weg“ genannt, führte ver-

mutlich nördlich Neheim durch die Möhnefurt, überschritt bei Bremen die Haar und querte „diagonal“ den Haarhang im südlichen Ast über

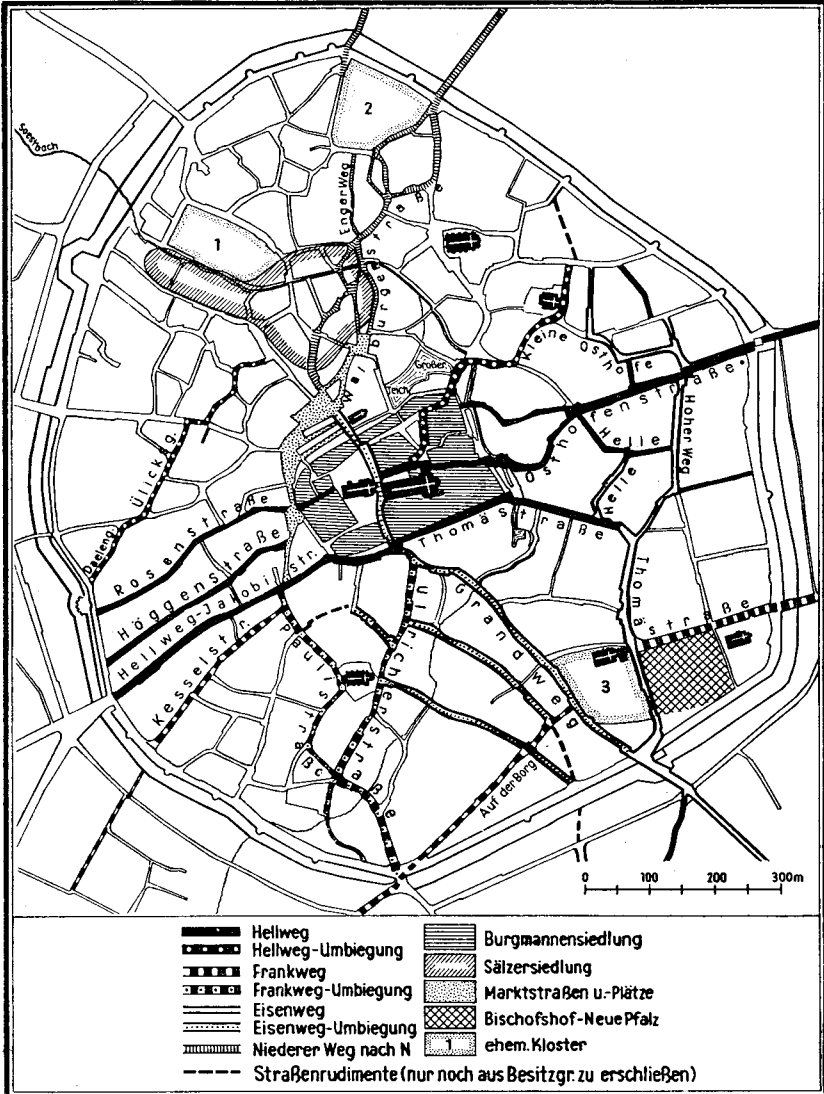


Abb. 4: Reste alter Fernverkehrswege im Stadtgrundriß

Epsingen, im nördlichen über Ampen (südlich parallel zum Hellweg). Beide Äste wurden im Soester Bereich getrennt durch das flache Kützelbachtal. Von Soest aus führten sie entweder nach Osten oder

mit einer Umbiegung nach N weiter. Der andere kam von S, vermutlich als „Eisenweg“ aus dem Süderbergland, wurde bisweilen ebenfalls Frankweg, aber auch als „Köhlerweg“, d. h. Weg für Holzkohle aus den Wäldern des Süderberglandes (für die Salzverarbeitung am Kohlbrink in der Nähe des Soestbaches?) benannt.

Schließlich führte in Verlängerung dieses letzten Weges einer nach N, der sich bei Östinghausen mit dem (vermutlich jüngeren?) „Sassendorfer Salzweg“ vereinigte und, wie man aus hölzernen Brückenpfeilerresten schließen zu können glaubt, bei Kessler, 2 km w Hovestadt, die Lippe querte. Dieser S-N-Weg ist im Bereich der späteren Stadt Soest ein ausgesprochener Höhenweg, und er verläuft auf der Geländewelle zwischen Kleinem Faulem Poth einerseits und Schledde-Tahbrook andererseits. Innerhalb der Stadt quert er nur das Rinnsal des Wurstkessels.

Man muß sich vor Augen halten, daß in jener Frühzeit die Fernhandelswege oft als ungefestigte breite Bahnen durch das Land gezogen und nur an Flußübergängen oder beim Durchgang durch kleine Siedlungen (Drubbel und Weiler) und Befestigungsanlagen eingeengt worden sind. Ferner liegt auf der Hand, daß an den Kreuzungsstellen auch Umbiegungen in eine andere Richtung, also z. B. von der W-O- in die N-S-Richtung zu erwarten sind. Diese Erkenntnis gibt uns den Schlüssel zu gewissen, auffälligen, schwer verständlichen Linienführungen im Straßengrundriß Soests. In Rudimenten sind jene alten Wege mit ihren Pendeltendenzen bei gleichbleibender allgemeiner Richtung in ihren Kreuzungen, Gabelungen und Umbiegungen erhalten, wie sie vor der Entstehung und Ausdehnung der Stadt bestanden haben (Abb. 4 u. 5).

Die von W auf Soest zuführende Bahn des Hellweges ist in der Stadt zu erkennen in den drei Parallelstraßen: Rosen-, Höggen- und Jakobistraße. Allein im Namen „Höggenstraße“ hat sich die Einordnung dieses Weges im Bewußtsein der Soester erhalten: „Hohe Straße“ über der grundwassernahen Niederung zwischen Hellweg und Lippe. In östlicher Fortsetzung ist die Bahn zu erkennen in der Petristraße—Osthofenstraße einerseits und Jakobistraße—Thomästraße (bis Andernach) andererseits. Dann wird aus Geländegründen eine Umgehung des Großen Faulem Poth außerhalb der späteren Stadt erforderlich. Erkennbar ist eine nördliche Umgehung im alten Sassendorfer Weg und im Hepper Weg (dem Weg nach Wiedenbrück?). Bei der südlichen Umgehung ist die Hellwegbahn durch ein späteres Stadttor, das Osthofentor, eingeengt und festgelegt. Gerade deswegen ist hier die Umgehungstendenz in mehreren Straßen und Heckenwegen erkennbar: so in der Siegefriedstraße/Hauptlinderweg (nach einer Gerichtslinde benannt) und dem Diagonalweg zwischen Osthofenfriedhof und Stadtpark, und hat schließlich zur Bildung der heutigen Thomästraße von Neu-St. Thomä (= der Einmündung des Lütgengrandweges) bis zum Thomätor beigetragen.

Im westlichen und mittleren Stadtbereich ist eine Abzweigung und Umbiegung der Hellwegbahn aus der W-O- in die N-Richtung bedeutsam und in Gassen und Gassenresten erkennbar: (aufgelassene) Daelengasse, Ülicksgasse, Kuhbachgasse⁵⁾, Schulgasse, Sandwelle, Sälzersied-

⁵⁾ Nach Familien benannt sind Daelen- und Kuhbachgasse; Ülik = Iitis.

lung bzw. Übergang über den Soestbach. Es steht dahin, ob die Sälzer-
siedlung der Anlaß für die Abzweigung des Hellweges war, oder ob eine
alte Umbiegungsstelle der Fernhandelsbahn aus der W-O- in die S-N-
Richtung vorliegt und den Anschluß an die mehr östlich verlaufende
S-N-Bahn über den „Engen Weg“ und das Walburgis-Klostergelände zur

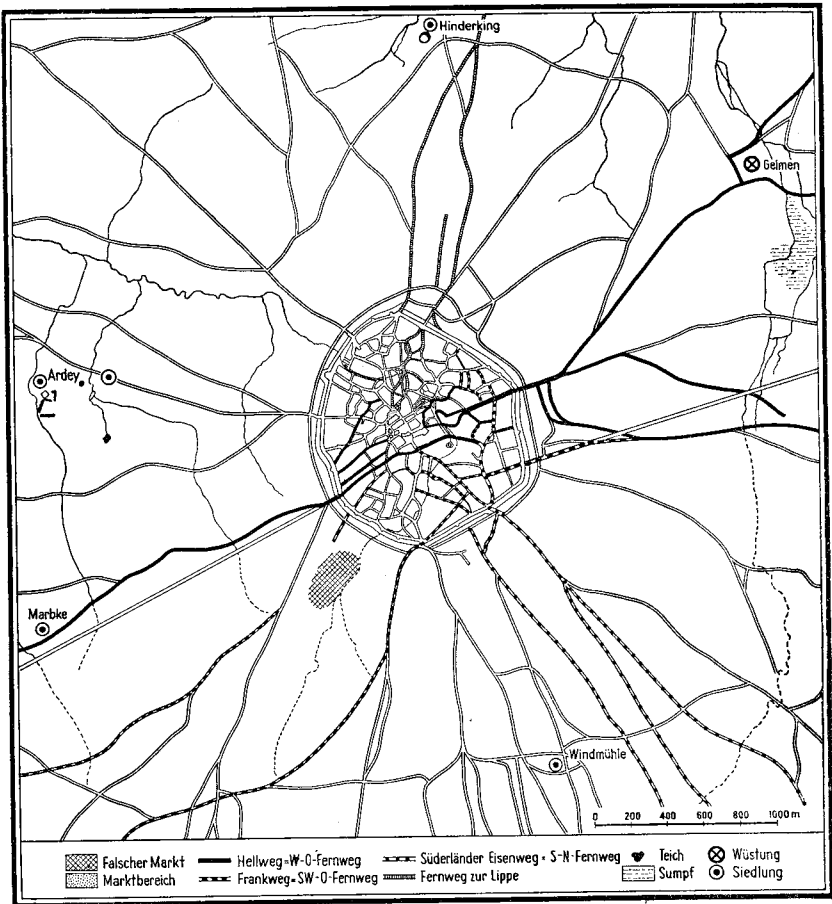


Abb. 5: Wegenetz um Soest 1830

(Entw. nach Steuerkarte Stadt Soest 1828, Übersichtskarte 1:10 000 zu Urhandrissen.)
Im Quellgebiet des Baches ca. 800 m SW Gelmen fehlt Tahbrook (vgl. Abb. 2, S. 27).

Östinghauser Geländewelle fand. Eine weitere Umbiegung nahm ihren
Anfang in der Mitte des Königshofes, verließ diesen an der N-O-Ecke
und erreichte dann über den Kleine-Osthofe-Weg den Anschluß an die
S-N-Bahn.

Die von SW heranführende Bahn des Frankweges erreichte
die spätere Stadt mit ihrem nördlichen Ast im Bereich der Kesselstraße

(heute mündet er als Deiringser-Meiningser-Weg in den Hellweg am Jakobitor ein) und mit dem südlichen Ast am Ulricher Tor. Beide sind für den Grundriß bedeutsam und heute noch deutlich zu erkennen, der nördliche Ast als Kesselstraße, der südliche als „Burgweg“ (Auf der Borg), obwohl bis heute von einer Burg in oder an seinem Verlauf im Stadtbereich nichts bekannt geworden ist, wenn sich eine solche nicht unter oder im „Burghof“ genannten Herrensitz (jetziges Stadtmuseum) verbirgt (s. u.). Die Wegefortsetzung ist zu suchen im Gelände des Minoritenklosters (Neu - St. Thomä). Von hier aus verlief die Bahn mit Osttendenz bis zur Vereinigung mit der südlichen Umgehung des Hellweges um den Großen Faulen Poth am Hauptlinderweg. Andererseits vereinigte sie sich am Klostergelände mit dem von S kommenden Eisenweg, der, durch das spätere Grandweger Tor in den Stadtbereich eintretend, über den Brinkweg (!) (heute Bischofsstraße) zur Kreuzungsstelle führte. Die vereinigten Bahnen führten durch die Thomästraße zwischen Neu - St. Thomä und Andernach, ferner die „alte Postgasse“ (heute verlängerte Glasergasse) zum Hohen Weg (!), querten den Hellweg im Bereich der Helle und der heutigen Osthofenstraße und verliefen als breite Bahn zwischen der heutigen Berswordtgasse—(aufgelassenen) Sternfeldgasse einerseits und der Gabel der beiden Hellen (steckt in der Bezeichnung Helle „der Hellweg“?)—Paulengäßchen—Kleine Osthofe—östlich der Kirche St. Maria zur Höhe andererseits. Sie mündeten dann, erkennbar noch bis Ende des vorigen Jahrhunderts an der Lage und Form eines wegbreiten Grundstückes, in das äußere Ende des Krummel ein und führten somit in der Nähe der heutigen Bahnunterführung am Walburger Tor (drei Wegeprofile übereinander mit 1,40 m Abstand vom unteren zum oberen Weg) über die Geländewelle nach N, über Östinghausen weiter an die Lippe.

Der Eisenweg hat auch eine Umbiegungsstelle in die O-W-Richtung gehabt: durch den Grandweg, die einzige Hauptstraße der späteren Stadt, deren Name auf die Untergrundbeschaffenheit hinweist („Grand“ = der flache Plänerschotter eines praeglazialen Schledde-Schwemmkegels). Westlich parallel zu dieser Umbiegung verlaufen die beiden Wege „Burghofstraße“ und „Die alte Burg“ (heute Pollhofstraße) und sind wohl zur Eisenwegbahn zu rechnen. Diese beiden Wege haben jenseits der Ulricher Straße eine natürliche Richtungsfortsetzung. Die Pollhofstraße läuft auf den Kirchhof der St. Pauli-Kirche zu mit Fortsetzung in der Paulistraße zum Hellweg (vgl. Abb. 7, S. 44). Die Burghofstraße stößt auf die Kleinhäusergruppe an der nördlichen Begrenzung des Isenackers. Diese Verknüpfung wirft auf den Namen *Isenacker* ein ganz neues Licht. Es erhebt sich die Frage, ob hier ein alter, später zugebauter Eisenmarkt (H. Rother, 1949) zu suchen ist. Zudem bildet der Isenacker die alte Kirchspielgrenze gegenüber der St. Pauli-Pfarre (Abb. 7).

Wenn die Vermutungen über das Burghofgelände sich bewahrheiten sollten, würde ein bezeichnendes Licht auf die Bedeutung des Eisenweges und seiner Umbiegung nach W fallen; denn die uns bekannte (jüngere) karolingische Burg im Stadtzentrum wird bisher nicht als Beherrscherin des Eisenweges, sondern des Hellweges angesehen, konnte aber in ihrer strategisch günstigen Lage beide Wege im Soester Bereich

beherrschen. Vorläufig jedoch sind dies Vermutungen. Wir müssen die oben beschriebenen Kreuzungen als die wichtigeren ansehen.

Somit ergibt sich ein ziemlich klares Bild über den Verlauf, die beiden Hauptkreuzungsbereiche und die Umbiegungsstellen (Abb. 2, 4 u. 5, S. 27, 31 u. 33). Besonders bedeutsam ist, daß die beiden wichtigen Kreuzungsbereiche des süderländischen Eisenweges mit dem Frankweg bei Neu-St. Thomä und des Hellweges mit dem hohen Eisenweg auf der Osthofenstraße gleichzeitig Thyplätze sind und fast $\frac{1}{2}$ km vom Kern der späteren Stadt abliegen.

Die frühmittelalterliche Schicht. Seit der Karolingerzeit entstehen neue, nichtländliche Siedlungen, die eine Neuorientierung des Wegenetzes bedingen. Als erste erkennen wir die Königsburg. Diese Wehrsiedlung sitzt mitten in der Hellwegbahn auf dem in der Soestbach-Aue endenden Flachsporn. Sie ist im O durch die Kolkbachniederung und im N durch den Großen Teich und die Soestbachniederung natürlich geschützt. Die steinernen Grundmauern der Burg, unter denen allerdings noch hölzerne Pfostenlöcher zu erkennen sind, haben sich als karolingisch erwiesen. Wenn auch die mehrfach übereinandergeschichteten, gestörten Gräberfelder in unmittelbarer Umgebung gegebenenfalls auf einen schon in vorhergehender Zeit umkämpften Platz schließen lassen können (der Kulturschutt beträgt hier westlich der Burg 2,20 m, östlich ca. 1,00 m, so daß der Westhang des Burghügels früher noch markanter gewesen sein muß als heute), so muß man doch aus dem Neubau schließen, daß in karolingischer Zeit die Burganlage eine besondere Bedeutung erhalten hat. Es handelte sich um einen wuchtigen, blockförmigen Wohnturm mit stattlichen Ausmaßen (ca. 25 m lang, 20 m breit und 23 m hoch), der bereits 1178 in ein Spital verwandelt und schließlich 1810 abgebrochen worden ist.

Die Burg wurde angelegt an der Westseite eines rechteckig umgrenzten Königshofes, einer Curtis, mit der beachtlichen Größe von $4\frac{1}{2}$ ha. Heute noch ist dessen Lage im Stadtgrundriß zu erkennen, sicherlich, weil seine Umwehrung mit Mauer und Graben bis ins Hochmittelalter bestehen blieb und damit eine Trennung von den Wachstumsspitzen entstehen ließ. Dieser umwehrte Königshof mit dem wuchtigen Wohnturm hat neben der Salzgewinnung den stärksten Eindruck auf den spanisch-arabischen Reisenden Quazwīnī zu Ende des 10. Jahrhunderts gemacht, wenn er von dem „Castell Suschit“ spricht.

Wesentlich ist, daß diese Wehrsiedlung nicht an der alten Straßenkreuzung, sondern $\frac{1}{2}$ km westlich davon auf dem strategisch günstigeren Geländesporn angelegt worden ist. Zwar handelt es sich um eine planmäßige Gründung, jedoch nicht um die Gründung der Stadt Soest. Wehrsiedlungen größeren Umfangs haben wir im Mittelalter häufiger, ohne daß sie Anlaß zur Bildung einer Stadt gegeben hätten, wie die Beispiele der Burgmannensiedlung Horstmar im Münsterland und Hovestadt a. d. Lippe so deutlich zeigen. Die Burgmannensiedlung Soest scheint sich also einzuordnen in jene Folge von befestigten Plätzen am Hellweg von Duisburg über Essen, Dortmund, Soest bis Paderborn, die man oft als den „Ausbau des Hellwegs durch Karl den Großen zur

Heerstraße“ bezeichnet. Diese lineare Anordnung von Befestigungen scheint entscheidend geworden zu sein, da Kreuzungen wichtiger Fernhandelsstraßen allein auch nicht ohne weiteres zu Siedlungen oder gar Städtebildungen führen müssen, wie wir aus vielen Beispielen wissen.

Ich werde also die Soester Königshofanlage Burgmannensiedlung nennen. Deren einflußreiche Bewohner treten uns in der frühen Stadtgeschichte als „meliores“ entgegen. Fundamente ihrer offenbar steinernen Wohnbauten sind entlang der Nordmauer innerhalb des befestigten Königshofes unter dem Häuserblock zwischen nördlichem Petrifriedhof und Kungelmarkt ergraben (Diedrichs).

In räumlicher Anlehnung an diesen schutzgewährenden Burgbezirk, und zwar außerhalb des Grabens, errichteten Fernkaufleute ihre Verkaufsbuden: im Bereich der Marktstraße, des Kungelmarktes, dem sich bei weiterem Wachstum der (neue) Markt mit dem langgestreckten Stal gadum (d. i. Lagerhalle für geprüfte Ware, vgl. Stalhof in London), das die ganze Südseite einnahm, und der Schweinemarkt (Straßenerweiterung am Anfang der Walburger Straße) anschlossen. Es entstand so ein langgestreckter Markt- und Handelsbezirk mit vorwiegend SW-NO-Erstreckung⁶⁾.

Durch die rechteckige Burgmannensiedlung auf dem höchsten, dem Großen Teich nahen Fleck des in die Quellmulde ragenden Geländesporns einerseits und die Siedlung mit den Verkaufsbuden der Fernkaufleute andererseits sind zweifellos die Verkehrsbahnen teils zu Straßen eingeeengt, ausgebaut und wohl auch abgelenkt worden, so daß die Burgmannensiedlung von einem Straßenkreuz in west-östlicher und nord-südlicher Richtung und einer Gabelung der West-Ost-Bahn auf die NO-Ecke zu durchzogen ist. Am Ostausgang der Burgmannensiedlung lag an dem durch sie festgelegten Hellwegast eine „Zollbrücke“ über den Kolkbach. Die N-S-Achse der Burgmannensiedlung setzte sich südlich der Befestigung im Grandweg fort. Die gerade nördliche Fortsetzung dürfte untergeordneter Art gewesen sein, da sie auf die sumpfige Tal-
aue von Soestbach und Wurstkessel stieß. Andererseits lag hier beiderseits des Soestbaches die alte Sälzer-Gewerbe-Siedlung mit ihren Sud- und Lagerhäusern. Ich nehme daher an, daß die im N aus der Burgmannensiedlung austretende Straße ihre Fortsetzung fand im markt-nahen Stück der Brüderstraße, die dann in den Salzbrink einbog. Darüber hinaus hatten offensichtlich die alte östlich verlaufende Hohe S-N-Bahn und die Umbiegung vom Hellweg in diese Richtung eine solche formende Kraft, daß in der Mitte der Burgmannensiedlung der Hellweg sich gabelte und ein Ast die N-O-Ecke der Wehrsiedlung verließ, den Kützelbach in der Gegend des späteren Rodeporteken überschritt und über den Kleine-Osthofen-Weg östlich der Kirche St. Maria zur Höhe den Anschluß an die alte N-S-Bahn fand. Damit wird es wahrscheinlich, daß auch die vor-städtischen Umbiegungs- und Kreuzungsstellen $\frac{1}{2}$ km weiter östlich noch längere Zeit beibehalten worden sind.

⁶⁾ Vom Zeitpunkt einer Marktrechtverleihung ist für Soest nichts bekannt. Das älteste Marktprivileg am Hellweg und im rechtsrheinischen Deutschland scheint von Ludwig dem Frommen für Korvey ausgestellt zu sein: „Markt und Münze, dessen die Gegend bedurfte“ (Rother t, 1949, I, 137). Soest war seit Otto dem Großen königliche Münzstätte.

Eine Burgmannensiedlung als Wehrsiedlung übt keine zentralörtlichen Funktionen aus. Erst das Hinzukommen der Fernkaufleute-Ansiedlung wurde in verstärktem Maße richtungweisend für den Verlauf der Fernhandelswege, legte diese örtlich fest und engte sie ein. 1178 werden an Stelle der meliores zum ersten Male die consules, Ratsherren, genannt. H. Schwartz (1949) nimmt an, daß in jener Zeit die vor den Toren ansässigen Fernkaufleute mit den burgenses verschmolzen seien und fortan einen gemeinsamen Rat gebildet hätten. H. Rothert (1952) indessen trifft, gestützt auf Th. Ilgen (Rothert, 1948), die Feststellung, daß schon im 10. Jahrhundert am nördlichen Petrifriedhof, also innerhalb der Burgmannensiedlung, Bäckerbuden, „Bäckerbänke“, gestanden haben sollen. Ferner soll den zur Schleswigfahrer-Kaufmannsgilde zusammengeschlossenen Fernkaufleuten die Rumenei, benannt nach dem im Keller gelagerten Südwein vino di romania, gehört haben. Es handelt sich um ein Verbindungsgebäude zwischen dem städtischen Belfried (Turm von St. Patroklus) und dem 1160 erstmals erwähnten Rathaus. Auch dieses ist nach Rothert, ähnlich wie in Köln und Dortmund, sicherlich ursprünglich Eigentum der Fernkaufmannsgilde gewesen; doch reichen diese urkundlich faßbaren Verhältnisse bereits in die Zeit der ottonischen Stadt, ja bis kurz vor die Neubegründung der Stadt um 1180 (s. u.).

Entscheidender für das Wegenetz wurde aber die nahzentralörtliche Funktion der Urfarrei des Soestgaues St. Peter, der für lange Zeit die kirchliche Betreuung eines weiten Gebietes oblag. Die Lage dieser „Alden Kerke“, die zu den ältesten zwischen Weser und Rhein gehört, im Bereich der Burgmannensiedlung läßt ihren Ursprung als Burgkirche und damit Königskirche erkennen. Auch bei dieser Kirche ist das Westwerk nach ähnlichen Prinzipien und wohl für ähnliche Zwecke (als Königskapelle) wie die berühmten Westwerke der Reichsabteikirche von Korvey, des Mindener und Hildesheimer Domes, gestaltet.

Es ist im einzelnen zeitlich-räumlich wenig bekannt, wann die Bewohner der Gegend, in der die wichtigen Straßen sich kreuzten oder gabelten, christianisiert worden sind. Der kirchlich-kölnische Einfluß scheint sehr früh, spätestens im 9. Jahrhundert, vorhanden zu sein. Ob der Mainzer Einfluß über Paderborn unmittelbar bis Soest gereicht hat (bis zu einem Vorläufer der Alt-St. Thomä-Kirche, exzentrisch im Osten der späteren Stadt wohl als Eigenkirche errichtet), ist ungewiß.

Die Folge war eine Ausrichtung des Wegenetzes auf diese Kirche zu. Auf diese Auswirkung sind die von den umliegenden Siedlungen ausgehenden, radial auf St. Peter zuführenden Wege zurückzuführen. Sie sind allenthalben im Stadtgrundriß ganz oder rudimentär noch zu erkennen. Diese kirchlichen Richtwege stellen die zweite Schicht des Wegenetzes im Bereich der späteren Stadt dar.

Die nahörtliche Zentralität wurde indessen sicherlich noch gemehrt durch die Gründung eines Kanonikerstiftes⁷⁾ im Gelände der Burgmannensiedlung. Im Jahre 964 ließ Erzbischof Bruno, der Bruder Otto I., die Gebeine des heiligen Ritters Patroklus nach Soest überführen und

⁷⁾ Der Probst dieses Kanonikerstiftes war im Kölner Erzbistum einer der vier großen Archidiakone, dem 54 andere Kirchspiele unterstanden.

vollzog im gleichen Jahre die Weihe. Damals wird Soest als ein Ort bezeichnet, der reich an irdischen Schätzen und stark bevölkert sei und weit und breit umher, nicht nur bei den sächsischen Völkern, sondern auch bei den Bewohnern anderer Provinzen einen Namen habe. Aber trotz der wirtschaftlichen Blüte sei die Bevölkerung mit der Mönchsfrömmigkeit fast unbekannt (H. Rothert, 1949). Als im Jahre 836, also fast 130 Jahre früher, die Gebeine des heiligen Vitus auf dem Wege nach Korvey durch Soest gebracht wurden, wurde dagegen eine große, gläubige Menschenmenge in Soest erwähnt. Zu Erzbischof Brunos Zeiten dürfte der Soester Königsbesitz z. T. in bischöflich-kölnischen übergeführt worden sein, wenn auch die Beziehungen des kirchlichen Köln zu Soest älter sind. Davon streng zu trennen sind die städtischen Beziehungen, die z. B. im Stadtrecht ihren Niederschlag gefunden haben könnten⁸⁾. Die kirchliche Zentralität hat jedenfalls maßgeblich zu dem zur Stadtmitte ausgerichteten Wegenetz beigetragen.

Die „ottonische“ Stadt. In dieser neu entstandenen, nicht agraren Siedlung, die hineingestellt wurde in ein ziemlich gleichmäßiges Netz bereits vorhandener, bäuerlicher Ansiedlungen, waren die Fernkaufleute die vorwärtstreibenden Kräfte. Ihr Unternehmungsgeist ist entscheidender als ihre Zahl für die Bedeutung ihrer Ansiedlung, aber auch als Anziehungspunkt für Handwerker, vor allem auch für Kunsthandwerker, welche die verfeinerten Lebensbedürfnisse der reichen Fernkaufleute befriedigen konnten. Rechtlich standen diese Handwerker außerhalb der Kaufmannsgilden, obwohl u. a. durch sie, offenbar stark beeinflußt durch Friesen und Flamen, eine umfangreiche Tuchmacherei und Tuchfärberei aufblühte. Bezeichnenderweise heißt auch z. B. die Wohngasse der lederverarbeitenden Handwerker nach der Herkunft der Handwerker oder des Handwerks aus Cordoba die Korduaner Gasse (innerhalb der Burgmannensiedlung!).

Erst Ende des 13. Jahrhunderts wurden diese Handwerker de jure, nicht aber de facto in den Rat wählbar. Dies ist ein bezeichnendes Beispiel für die von Bobek vertretene Ansicht, daß die Handwerkerschaft zufällige städtische Arbeitszweige ausüben und nicht ursprünglich städtebildende Faktoren genannt werden können und nicht wenn sie mit Vorliebe Städte als Standorte aufsuchten. Das Handwerk übt im allgemeinen keine zentralen Funktionen aus, obwohl es zum wesentlichen Bestandteil gerade der mittelalterlichen Städte geworden ist.

Eine Gewerbesiedlung besonderer Art im Bereich der späteren Stadt, aber nördlich außerhalb der Burgmannen- und Kaufmannssiedlung, war die schon oben erwähnte Sälzersiedlung. Die Zeit ihrer Entstehung ist unbekannt. Jener spanisch-arabische Reisende des 10. Jahrhunderts erwähnt und beschreibt die Salzgewinnung in Soest als Verdampfen der Sole aus natürlich austretenden Salzquellen. Wir wissen Näheres weder über den Beginn dieses Gewerbes, noch über das Ausmaß. Zudem ist es in Soest vielleicht schon im 13. Jahrhundert er-

⁸⁾ W. Ebel hat festgestellt (und will diese Feststellung weiter unterbauen), daß das Soester Stadtrecht sich nicht von dem Kölner ableitet, sondern eine eigene, gleichzeitige, der Form nach u. U. sogar ältere Willkürfindung darstellt.

loschen, wird aber seither im 4 km östlich benachbarten Sassendorf fortgeführt. Die Lage der Sälzersiedlung hat sich in der Form der engen, winkligen Gäßchen und den bezeichnenden Namen, wie Salz- und Solgasse, Salzbrink, Salzmühle, im Sälzerhagen und Leckgadum erhalten, ja die Gewerbefunktion dieser Siedlung hat sich nach dem Erlöschen der Salzgewinnung vererbt als Getreidespeicherviertel⁹⁾.

Stetig und ungestüm wuchs offenbar eine zentralörtliche Siedlung nichtagraren Charakters mit unterschiedlichen Funktionen heran und hinein in eine bäuerliche Umgebung. Sie hatte örtlich ihren ländlichen, nichtagraren Ausgang genommen von der königlichen Burgmannensiedlung, mit der sich früh kirchliche Zentralfunktionen für die Nahumgebung verbanden. Sie hatte ihre nichtländlichen Wachstumsimpulse und Lebensformen, sowie das Ausgreifen in die Ferne erhalten durch die Fernkaufmannsgilde der Schleswigfahrer, in deren Gefolge sich ein nichtländliches Gewerbeleben entwickelte. Wie in diesen Rahmen die Salzgewinnung zeitlich einzuordnen ist, bleibt vorerst unbestimmt. Diese zentralörtliche Siedlung hatte ihr eigenes Recht entwickelt, und zwar in einer Form, das den gesamten Personenkreis der Lebens- und Wohngemeinschaft umfaßte und sich so sehr vom Recht des platten Landes abhob, daß wir es als städtisches ansprechen.

Somit hatte sich in der Ottonenzeit eine Stadt gebildet, deren räumliche Ausdehnung wir einigermaßen feststellen können (siehe Abb. 6). Wenn wir die Mauerreste z. B. an der Ecke Kützelbach/Grandweg richtig deuten, dann war die ottonische Stadt an den „Toren“ befestigt, vielleicht durch einzelstehende Mauertürme. Eine nennenswerte Befestigung der gesamten Stadt, außer stellenweise durch Gräben (Kützelbach), ist unwahrscheinlich; denn erstens war dies in damaliger Zeit für derartige Siedlungen noch nicht üblich und zweitens würde dann mindestens ein Rest von ringförmig verlaufenden Gassen erhalten sein.

Dagegen sind die Gräften um die Burgmannensiedlung erst im Hoch- und Spätmittelalter zugeschüttet worden (H. Diedrichs). Daher ist deren Umgrenzung im Stadtgrundriß auch so deutlich zu erkennen. Wenn in jener Zeit von Mauer und Graben die Rede ist, wird man eher an jene der Burgmannensiedlung als an solche der ottonischen Stadt denken müssen. Einen weiteren Beleg für diese Ansicht bieten uns die Benennungen der Straßen: vom Graben der Burgmannensiedlung bis zur Ummauerung von 1180 führt jede Straße einen durchgehenden Namen, während die Verlängerungen in die Burgmannensiedlung anders benannt sind (mit Ausnahme der Osthofenstraße). Die Umwehrung und Abtrennung der Burgmannensiedlung hat sich also auch auf die Namensgebung ausgewirkt, nicht aber eine „Begrenzung“ der ottonischen Stadt.

⁹⁾ Leckgadum wird im allgemeinen als Lagerhäuserbereich für Salz und Sole erklärt. Wenn man berücksichtigt, daß noch im 18. Jhd. die besonders kleinen Hintersassenhäuser allgemein als Gadum bezeichnet wurden (Häuserbuch im Soester Stadtarchiv, zusammengestellt von W. H. Deus) und die Leckgadumgasse im besonderen durch Kleinst-Parzellen und -Wohnhäuser ohne jedes Lagerhaus gekennzeichnet ist, während das Sälzerviertel um die übrigen auf Salz hinweisenden Wege sich als Getreidespeicher-Viertel erhalten konnte, dann scheint mir das Gefüge dieser Gewerbebesiedlung gerade umgekehrt gewesen zu sein, als bisher angenommen wurde: im heutigen Speicherviertel standen die Sud- und Lagerhäuser, am Leckgadum reichten sich die Wohngadume der Sälzer.

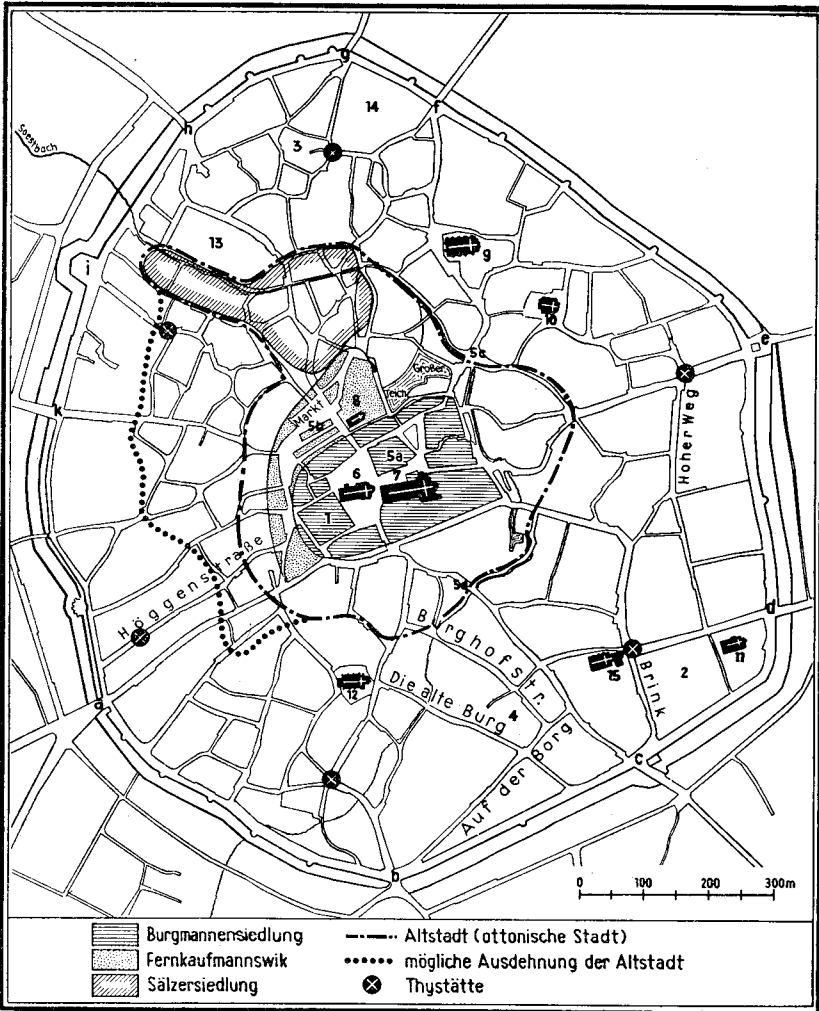


Abb. 6: Wachstumsstadien der Stadt

- 1 alte Königsburg
- 2 neue Bischofsburg
- 3 Schulzenhof
- 4 alte Burg (?)
- 5a Rathaus
- 5b Stalgadum
- 5c Rodeporteken
- 5d Bodesche Prörte
- Kirchen und Klöster
- 6 St. Petri

- 7 St. Patrokli-Stift
- 8 St. Georg, Marktkirche
- 9 St. Maria zur Wiese
- 10 St. Maria zur Höhe
- 11 Alt-St. Thomä
- 12 St. Pauli
- 13 Dominikaner-Kloster
- 14 (Augustinerinnen)
- St. Walburgis
- 15 Minoritenkloster (Neu-St. Thomä)

- Stadtore
- a Jakobitor
- b Ulrichertor
- c Grandwegertor
- d Thomätor
- e Osthofentor
- f Walburgertor
- g Schültingertor
- h Brüdertor
- i Schonekindtor
- k Nöttentor

Die „Torausgänge“ der ottonischen Stadt haben Verengungen der städtischen Straßen zur Folge gehabt. In der Jakobi-, Nötten- und Schonekindstraße sowie Osthofenstraße verlaufen die Wegestücke innerhalb der ottonischen Stadt schmal und gewunden, in der Stadterweiterung bis 1180 fast gerade und breit bis zum Mauerring. Dieser Wechsellpunkt in Führung und Breite der Wege ist bei der Osthofenstraße darüber hinaus noch gekennzeichnet durch einen Straßenstern, gebildet durch die beiden Enden der Osthofenstraße, Helle, Filzenstraße und Severingasse (früher Stufenberg, d. i. der Anstieg vom Faulen Poth zur Geländewelle des Hohen S-N-Weges). In ähnlicher Art laufen an anderen „Toren“ Straßen zusammen.

Drei Kriterien bieten sich also für die Umgrenzung der ottonischen Stadt an:

1. Die beiden bekannten Tore,
2. der Wechsel in der Führung und Breite der Wege und
3. die Stern- oder Gabelbildung vor und hinter vermuteten Tor-Einengungen.

Bekannt ist die Lage des Rodeporteken am Straßenbündel Stufenberg (Severingasse), Kleine-Osthofenstraße und Wiesenstraße und der Bodeschen Pforte an der Gabel Grandweg—Lütgengrandweg, die eine am nordöstlichen, die andere am südöstlichen Übergang über den Kützelbach.

Die sich ergebenden Abgrenzungen sind aus der Abb. 6 zu ersehen. Die Ausbuchtung am unteren Soestbach ist auf die Ausdehnung der Sälzersiedlung zurückzuführen. Das Aufhören der Kesselstraße (nördlicher Frankweg) fände so eine Erklärung, kann aber auch durch Zubauung des Isenackers entstanden sein.

Andererseits ist gerade im W der Stadt eine Reihe von Gassen in fast gleicher Entfernung vom Stadtzentrum zu erkennen, ohne daß diese Gassen zu einer Linie oder einem Bogen mit kontinuierlicher Krümmung zusammengefügt werden können, im Gegenteil, sie ergeben vielmehr eine Zickzacklinie. Aber ihre Schnittpunkte mit den Radialstraßen zeigen den Beginn der geraden, äußeren Straßenstücke an. Von S nach N sind diese: Kesselgäßchen, Höggengäßchen, Elendsgasse, Niedergasse, Roßkampfgasse, dann weiter (innen): Quadegasse, Hagengasse zum Leckgadum oder weiter (außen): Lavauengasse, Kapellengasse, Altenagasse, Im Grund. Auch diese Erscheinung könnte mit der Umgrenzung der ottonischen Stadt in Verbindung gebracht werden, um so mehr, als zum Zentrum hin die flächenhafte Bebauung dichter und durch kleinere, enggedrängte Anwesen an den Straßen und Gassen gekennzeichnet ist.

Die Größe dieser Stadt mißt etwa $\frac{1}{4}$ der späteren, größeren, also etwa 25 ha, oder anders ausgedrückt: sie war etwa 6mal so groß wie die Burgmannensiedlung. Wesentlich ist jedoch die fehlende Möglichkeit einer exakten Abgrenzung, ein Hinweis dafür, daß wir keinen echten Abschluß vor uns haben: im Gegenteil, die Wachstumsspitzen der Stadt sind ohne Halt in organischem Wachstum in die Außenbezirke hinein vorgestoßen. Wenn wir trotzdem von einer ottonischen Stadt sprechen

können, so deshalb, weil der Grundriß „innerhalb“ und „außerhalb“ verschieden ist (s. u.).

Es ist uns vorerst noch versagt, die räumliche Durchdringung in der alten Burgmannensiedlung zu entwirren. Das Hineinsetzen der alten Burgkirche und des Kanonikerstiftes St. Patrokli ist noch leicht verständlich und hat in anderen Städten Parallelen. Jedoch wurde nicht das gesamte Rechteck der Burgsiedlung zum Immunitätsbezirk erhoben im Gegensatz zu Münster, Paderborn und Osnabrück, wohl deswegen, weil es Soest versagt blieb, Bischofssitz zu werden.

Schwieriger wird die Erklärung für die Lage des Rathauses innerhalb des alten Königshofes, weil wir das Rathaus als eine Einrichtung der Kaufmannsgilde ansehen müssen. Die enge Verbindung von Kaufhalle und Rathaus ist sogar im neuen Soester Rathaus von 1713 durch die Bogenhalle, „die lange Deele“, noch wieder aufgegriffen und wird bis heute bezeugt in der Verwendung des erdgeschossigen, großen Blauen Saales als Kaufhalle während der alljährlichen, fünf Tage dauernden Allerheiligenkirmes. Ferner ist jener dreieckige, Vreithof genannte Platz innerhalb der Burgmannensiedlung neben Rathaus und Stift doppeldeutig zu erklären: als abgabefreier Platz (Vorläufer eines Marktes?) oder als Asylplatz der Immunität (A. H ö m b e r g). Solch ein Privileg für einen „Gefreiten Platz“ im Bereich der Immunität ist 822 in Paderborn belegt (H. R o t h e r t, 1949). Und nicht zuletzt ist bemerkenswert der städtische Belfried (St. Patrokli-Turm) mit der Rüstkammer der Stadt, der ebenso wie der westliche Langhausteil der St. Patrokli-Stiftskirche, bis ins Mittelalter hinein in städtischem Besitz geblieben ist.

Außer dem funktionalen Zusammenwachsen der Siedlungen von Fernkaufleuten, Burgmannen und Geistlichkeit — die Stiftskurien lagen ebenfalls in der Burgmannensiedlung — zu der Organisation der ottonischen Stadt ist in stärkerem Maße als z. B. in Münster auch eine räumliche Symbiose im Bezirk des alten Königshofes zu finden.

Soest nannte sich damals oppidum Angrorum, Stadt der Engern, und führte in seinem Siegel noch als Stadtpatron den St. Petrus. Erst später trat nach und nach an die Stelle St. Petri der Rittermartyrer St. Patrokli, der wie eine Rolandsfigur mit Schwert und Schild dargestellt wurde. In diesem und auch in dem nächsten Jahrhundert war Soest die führende Handelsstadt Westfalens noch vor Dortmund, das als Reichsbesitz wohl zu stark durch politische Ränkespiele in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Die hochmittelalterliche Schicht. Die Siedlung der Ottonischen Zeit wurde außer im rechtlichen Sinne erst eigentlich zur Stadt, als im Gefolge eines planmäßigen Gründungsaktes um 1180 eine weiter außen verlaufende Befestigungsanlage offensichtlich unter dem Einfluß des Kölner Erzbischofs Philipp von Heinsberg vollendet wurde nach den damals bestehenden Vorstellungen von bester Sicherheit bei einer Anlage eines nahezu kreisrunden Mauerringes. Dieser umfaßte eine Fläche von ca. 102 ha und besaß damit eine Größe, die mit der

der größten Städte des deutschen Mittelalters wetteiferte¹⁰⁾. Nach meiner Auffassung schloß dieser Ring mit einer Ausnahme (s. u.) alle vorhandenen, isolierten, kleinen Siedlungskerne mit ein, einschließlich eines vermutlichen Einzelhofes im SO außerhalb der ottonischen Stadt, der in bischöflichem Besitz war und später Bischofshof genannt wurde. Auf ihm errichtete Reinald von Dassel eine neue, befestigte Pfalz der Kölner Erzbischöfe, gewissermaßen als Nachfolgerin der 1178 in ein Hospital umgewandelten Königsburg in der Burgmannensiedlung. Diese Festung wurde aber 1225 von den Soestern zerstört und nie wieder aufgebaut. Außer den historischen Quellen für diesen Tatbestand legt die Gesamtsituation in Grundriß und Aufteilung des Geländes vom früheren Bischofshof, einschließlich der Kirche und des Friedhofes von Alt-St. Thomä, wie des ehemaligen Minoritenklosters (Neu-St. Thomä mit einer St. Johannes geweihten Kirche), die Vermutung nahe, daß es sich hier um einen großen Einzelhof mit einer alten Eigenkirche handelt.

Die übrigen Siedlungskerne sind ebenfalls alle zu suchen als agrare Siedlungen. Eine, deren Größe unbekannt ist, lag im Norden der Stadt um den Schulzenhof mit einem Thyplatz östlich der Hofstätte am „Schülting“. Dem Schulzen oblag die Verwaltung der „unbenannten Freigrafschaft“ (J. Köster, 1933) des Soester Schultheißenbezirkes, der einschließlich der Rechtsfunktionen bereits 1304 von der Stadt im Zuge einer uneingelösten Verpfändung erworben wurde. Auf dem Schulzenhof stand eine Kapelle St. Antonii des Einsiedlers. Sehr auffällig und schwer einzuordnen ist ein Flurname im Bereiche des ehemaligen Hofes: „Neustadt“. Ist damit das Aufgehen des Schultheißenbezirks in den Rechtsbereich der Altstadt ausgedrückt worden? Bei der Ummauerung ist aber nur ein Teil des Schülting in die Stadt einbezogen worden.

Einem weiteren Siedlungskern nicht genauer Einortung, aber zu vermuten in den großen Blöcken am Westfuß des Kirchenberges oberhalb des Kleinen Faulen Pothes zuzuordnen die Kirche St. Maria zur Höhe in der „kleinen Osthofe“ zuzuordnen sein. Diese Kirche steht auf einem nach Westen schauenden Höhengsporn oder Hochufer mit festem Plänergesteinsuntergrund oberhalb des Faulen Pothes, mit dem hochgelegenen „Düsterpoth“ im Rücken, der jenseits der östlich verlaufenden S-N-Fernverkehrsbahn liegt.

Ein dritter Kern ist im Bereiche der Pfarre St. Pauli zu suchen. Die Kirche ist bezeichnenderweise in beachtlich weitem Umkreis von Schäfergassen¹¹⁾ umgeben. Sollten diese die Reste einer ehe-

10) Münster hatte etwa die gleiche Größe. Die größte Stadt des Mittelalters der Fläche nach war wohl Köln mit 401 ha! Nach Rotherth (1953) sind es in erster Linie politische Gründe gewesen, die Philipp von Heinsberg zur Neugründung, d. h. Erweiterung veranlaßt haben. Soest sollte die glanzvolle Hauptstadt des möglichst das ganze Westfalenland umfassenden Herzogtums werden: das Ziel in dem großen Kampfe, den er mit dem Sachsenherzog Heinrich d. Löwen führte. 1180 beim Sturz Heinrichs d. Löwen wurde das Herzogtum Westfalen und Engern dem Erzbischof von Köln übertragen!

11) Eine einzelne Schäfergasse haben bis heute noch 4 der 6 Hofesbezirke der Stadt erhalten; so die Walburgerhofe neben dem ehemaligen Schulzenhofe, die Westhofe (Jakobihofe) im heutigen „Kattenhohl“, die Paulihofe und die Thomähofe. Bemerkenswert und zeitlich nicht einzuordnen (vor-städtisch, frühstädtisch oder frühneuzeitlich) ist der Flurname „in der Schwemme“ am Kützelbach im Bereich der heutigen Suege(=Schweine)-Gasse (alte Schweinesuhle?).

maligen Almende, vielleicht den „Dorfbrink“, den „Dorfanger“ bezeichnen (heutige Paulistraße, Drostengasse und Bleichergasse)? Gegen Hellwegbahn und nördlichen Zweig des Frankweges (= heutige Kesselstraße) grenzt hier bis heute die „Grüne Hecke“ bezeichnete Gasse, die gleichzeitig seit alters her die Pfarrgrenze zu St. Petri bildet. Die Thy-

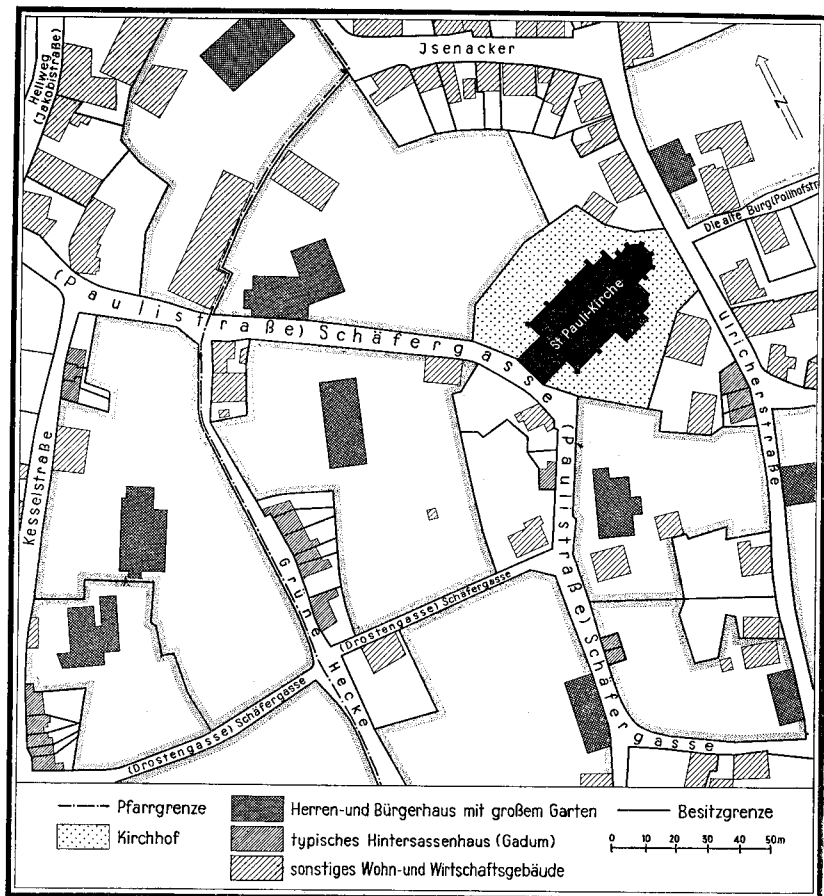


Abb. 7: Grundriß um St. Pauli

(Entw. nach Ausschnitten aus Urhandrissen Katasteramt Soest.)

stätte dieser Siedlung lag auf dem Wegestern Ulricher Straße—Pauli-
straße—Schüngelgasse—Bachsteingasse (Abb. 7).

Auffällig ist die Lage des Walburgisklosters, eines bereits vor der Ummauerung der Stadt um 1163 gegründeten Augustiner-Nonnenklosters unmittelbar vor dem Walburger Tor außerhalb der Mauer, aber letzten Endes im Bereich der Schülting-Siedlung. Wie die Flurnamen noch deutlich zu erkennen geben, lagen die Klostergärten,

Klosterteiche usw. im Gemenge mit dem Besitz der „curtis zum Themen campe“ (zuerst erwähnt 1371, H. Schoppmann, 1936), heute eine Wüstung im Bereich des Bundesbahn-Personen- und -Güterbahnhofs. Das Kloster scheint nach einer Teilung des Themenkampbesitzes auf einem Teilhof errichtet worden zu sein. Es ist nicht zu ergründen, warum dieser Siedlungsbereich des Schülting nicht mit in die Stadt von 1180 einbezogen worden ist. Allerdings hatte schon die Einbeziehung des Schulzenhofes eine Ausbeulung der Kreisform vom Stadtmauerring nach außen erforderlich gemacht. Die alte Schülting-Siedlung muß also durch den Mauerring durchteilt worden sein. Hierauf läßt auch die Anlage eines Fußgänger-Schültingtores, keine 100 m vom Walburgertor entfernt, schließen. Das Kloster ist wegen seiner strategischen Bedeutung für Feinde während der Soester Fehde erst nach Ankauf zweier adeliger Höfe im innerstädtischen Schülting während des 15. Jahrhunderts in die Stadt unmittelbar östlich des alten Schulzenhofes verlegt worden.

Ähnlich wie ein Teil des Schülting blieben außerhalb der Mauern, wohl, weil der Radius der Stadt für damalige Verhältnisse zu groß geworden wäre, der Einzelhof (Oberhof) Gelmen, 2 1/2 km östlich Stadtmitte am Gelmenbach (heute wüst); die curia hinriking (1225), heute Hinderking mit 3 Höfen, 2 km nördlich Stadtmitte; die curtis ardeia (ab 1147) oder auch curtis nuthen genannt (E. Vogeler, 1905), heute 2 Ardeyhöfe, 2 km westlich Stadtmitte: lauter Höfe mit Sonderfunktionen, oder durch Teilung daraus entstandene Gehöftgruppen, die meines Erachtens älter sind als die Stadt Soest. Vielleicht kommen noch einige weitere Einzelhöfe oder geteilte Höfe hinzu: so vermutlich die „Kaltenhof“-Siedlung („in den kalten Höfen“, Wüstung) 1030 bereits, 1790 noch erwähnt, 1 km südwestlich Stadtmitte, unmittelbar nördlich des alten Hellweges¹²⁾, ferner ein Einzel- oder geteilter Hof an der Marbke (Schulze Marbke) zwischen Soest und Ampen am Hellweg, 2,5 km westsüdwestlich Stadtmitte und eine Siedlung im Bereich der Windmühle, 2 km südlich der Stadtmitte. Zahllose Scherbenreste, die in diesem Frühjahr westlich der Windmühle gefunden worden sind, lassen leider noch keine Alters-einstufung zu.

Wichtig für unsere Fragestellung sind nun die Auswirkungen der Stadtmauerung. Die Begrenzung des Stadtgebietes und Festlegung der Ausgänge mußten sich auf den Grundriß auswirken (Abb. 4 u. 5, S. 31 u. 33). In nicht einmal gleichem Abstand wurden aus uner-sichtlichen Gründen 10 Durchlässe, Tore, in die Mauer eingefügt. Dabei nahm man zwar im allgemeinen auf die Fernverkehrswege Rücksicht.

¹²⁾ Zwischen der Ardey- und der Kalthofsiedlung lag das Gelände „auf den Kölken“, also das Gelände mit den Quellen. Ich halte es für möglich, daß eine Bauerschaft sowohl den Ardey- wie den Kalthof und darüber hinaus vielleicht noch unbekannte Höfe (zu erkennen in den Blöcken von Ellert, v. Bockum-Dolfs und v. Roßkamp (heute Sternberg-Bergenthal), v. Dael (heute Stadtkrankenhaus), v. Friesenhausen (heute Fromme) und v. Cubach (heute Frahne) bis in die nordwestl. Stadt hinein im Bezirk der Nöttenhöfe umfaßt hat und den Namen „Nötten“ als Obernamen über dem der einzelnen Höfe geführt hat. Eine Thystätte liegt auf der Schonekindstr. vor der Brunstein-(St.-Nikolaus-)Kapelle. Diese kann jedoch auch zur Säizersiedlung am benachbarten Leckgadum gehört haben.

Damals wurde jedoch der alte Hellwegast über die Höggenstraße—Burgmannensiedlung zur Osthofenstraße durch die Mauer zwischen Jakobi- und Nöttentor ebenso versperrt wie auch die Hellweg-Umbiegung durch die Sälzersiedlung nach N. Die Höggenstraße verödete und ist in dem Neustadtteil in Altstadtnähe Scheunenstraße, nach außen nahezu unbebaut geblieben. Die Verbauung der Hellwegumbiegung über die Daelengasse wurde sogar durch eine besonders starke Bastion verbreitert, die dann eine Windmühle und Behausung für den Windmüller als Bekrönung („Windmühlenberg“ gegenüber der Daelengasse) erhielt. Auch im Ostteil der Stadt verriegelte die neue Stadtmauer die Hellwegäste bis auf jenen in der Osthofenstraße. Die übrigen verkümmerten allmählich.

Noch weniger berücksichtigt wurde aber das kirchlich-nahzentralörtlich entstandene Radialwegenetz. Manche alten Wege zu den umliegenden Dörfern wurden abgeschnitten, so z. B. der Weg nach Müllingsen, der allerdings vielleicht auch ein Ast des Süderländer Eisenweges ist (Abb. 5, S. 33).

Dieser radikale Eingriff mußte ebenso wie die durch die Tore nunmehr endgültig festgelegten Fernhandelsbahnen auch einen bedeutenden Wandel im städtischen Straßennetz nach sich ziehen. Damals sind jene städtischen Straßen entwickelt worden, die zwar, im großen gesehen, radial von der Mitte der Stadt ihren Ausgang nehmen, sich im einzelnen aber aus Wegestücken unterschiedlicher Entstehung und unterschiedlichen Alters zusammensetzen und durch ihre mehrfachen rechtwinkligen Knickungen auffallen.

Am einfachsten liegen noch die Verhältnisse etwa bei den Hauptradialstraßen nach W und NW, Jakobi- und Nöttenstraße: erstere noch bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts Hellweg, seither nach einer St. Jakobus-Kapelle über dem abgetragenen Tore dieses alten Hellwegastes, letztere nach der Siedlung Nötten genannt. Beide Straßen sind im Bereich der ottonischen Stadt winklig und schmal, dann bis zu den Toren von 1180 gerade und breit. Ähnliche Verhältnisse finden wir bei der nördlich anschließenden, außergewöhnlich stark gewundenen Radialstraße, der Schonekindstraße (nach einer Familie benannt), deren Torausgang im Spätmittelalter nicht nur zugemauert, sondern sogar durch die wichtigste Bastion Soests ersetzt worden ist.

Schwieriger sind die Verhältnisse bei der NS-Straße vom Stadtkern nach N. Die Brüderstraße mußte die Soestbachau queren. So ist es nicht verwunderlich, daß von der Mitte zwischen Markt und Soestbach an, dort wo der Salzbrink nach NO abzweigt, ein ca. 100 m langer Knüppeldamm angelegt werden mußte. Ich möchte das Stück vom Markt bis zum Salzbrink oder gar die zunächst parallel verlaufende, dann kurz vor dem Bach rechtwinklig in die Brüderstraße einmündende Sandwelle als Vorläufer der letzten ansehen.

Auch die Walburgerstraße, im Anschluß an den Hauptmarkt zunächst noch Marktstraße (Schweinemarkt), mußte den Soestbach und den Wurstkessel queren. Der heute Verlauf ist aus vielen Teilstücken zusammengewachsen. Wir gehen nicht fehl, wenn wir annehmen, daß ihr ursprünglicher Verlauf mit dem Kohlbrink in Zusammenhang zu

bringen und nach dem Übergang über Soestbach und Wurstkessel mit dem Engen Weg identisch ist und durch das später zugebaute Schültinger Tor aus der Stadt herausgeführt hat, wo sie in die alte S-N-Bahn nach Östinghausen einmünden konnte. Da das Schültinger Tor bei der Ummauerung nur als Fußgängertor angelegt war, wohl, um für Fußgänger den Zusammenhang mit dem abgetrennten Teil des Schülting zu wahren, war der Fahrweg lahmgelegt und konnte zum „Engen Weg“ zusammengepreßt werden.

Brüderstraße und Walburgerstraße übernahmen als städtische Auswirkung den Verkehr der alten S-N-Hochstraßen, gewissermaßen als Niederstraßen, so daß die alten ursprünglichen Bahnen im Osten der Stadt verkümmerten und nur in Resten erhalten geblieben sind. So wurden die alten Wegekreuze und Umbiegungsstellen der Fernhandelsbahnen unter städtischem Einfluß auf das Stadtzentrum, d. h. nach W verlagert, und an Stelle von Hochstraßen traten z. T. „Niedere“ Straßen.

Nur die genetische Sicht löst das Rätsel des widersinnigen Verlaufes der Thomästraße mit ihren zweimal rechtwinkligen Abbiegungen: von der Stadtmitte bis Andernach folgt sie der Hellwegbahn (W-O-Fernhandelsbahn), von da bis Neu-St. Thomä dem alten Eisenweg (S-N-Fernhandelsbahn), von dort bis zum Tor dem Zweig des Frankweges (SW-O-Fernhandelsbahn), die am Hauptlinderweg den Anschluß an die südlich um den Großen Faulen Poth führenden Hellweg fand (Abb. 4 u. 5, S. 31 u. 33). Das letzte Teilstück innerhalb der Stadtmauer stellt aber gleichzeitig auch ein Stück des Opmündener Kirchenweges (zweite Wegeschicht) dar, der durch den Lütgengrandweg und Grandweg zu St. Petri geführt hatte.

Ähnlich ist sicherlich auch eine andere städtische Haupt- Radialstraße, die Ulricherstraße, zusammengewachsen. Vom Stadtkern aus setzt sie sich in der Bachsteingasse mit einer Steinplatte über den Kützelbach geradlinig fort und ist zu deuten entweder als abgelenkter, „niederer“ Frankweg-Fernhandelsweg im Zeitalter der Burgmannensiedlung oder als Fernweg nach Arnsberg, dem neuen Sitz der Grafen von (Westfalen-) Werl seit der Wende vom 11. zum 12. Jahrhundert, oder als Kirchenweg von den Haardörfern zu St. Petri. Die mittlere, rechtwinklig abgebogene Strecke scheint im Zusammenhang mit der Schüngelgasse (Teil einer Frankwegbahn?) einerseits oder einem Kirchenweg nach St. Pauli durch die Paulistraße andererseits zu stehen. Doch sind die Zusammenhänge noch zu wenig erkennbar.

Auffällig sind auch die Namen der städtischen Hauptstraßen¹³⁾. Nur noch die Namen Grandweg, Osthofenstraße (?), Schültingweg und Nötten-

¹³⁾ Die städtischen „Radialstraßen“ heißen heute Jakobstraße (= alter Hellweg) nach einer St.-Jakobus-Kapelle über dem westlichen Stadttor; Ulricherstraße (Name ungeklärt. Ein Stadtmauerturm von Unna führt eigenartigerweise die zwei Namen Ulrichsturm oder Frankenturm. Durch das Soester Ulrichertor trat der Frankweg in den Stadt-Bereich. Es ist m. W. nicht bekannt, ob und wie auch im NW eine Verbindung von Ulrich und Franken besteht, wie z. B. in Augsburg); Grandweg (= alter Eisenweg, der als einziger seinen vor-städtischen Namen behalten hat); Thomästraße (benannt nach der St. Thomä-Kirche); Walburgerstraße (nach dem Kloster St. Walburgis); Brüderstraße (nach dem Kloster der „schwarzen“ Dominikaner-Mönche); Nöttenstraße (nach einer alten Siedlung Nötten benannt).

straße wahren den Zusammenhang mit den vor-städtischen Verhältnissen. Die übrigen verdanken städtischen Bedürfnissen oder Verhältnissen ihren Namen. Der Name des Hellweges blieb nur an einer Nebenstraße im westlichen Stadtteil als Höggenstraße = Hohe Straße und vielleicht an den beiden „Helle“ Gassen haften, wie ferner ein kurzes Stück des alten S-N-Weges in einer Nebenstraße als „Hoher Weg“ erhalten ist. Außerdem besteht noch die Sandwelle als Nebenstraße. Ungeklärt bleibt der Aussagewert der Namen „Auf der Borg“, „Die alte Burg“ und „Burghofstraße“, alle im Süden der Stadt.

Folgen des spätmittelalterlichen Funktionswandels. Wie eingangs erwähnt, machte die Stadt im Laufe des Mittelalters einen bedeutenden Funktionswandel durch. Aus der Stadt der Fernkaufleute, Handwerker und Gewerbler wurde eine zentralörtliche Verwaltungsstadt, eine Ackerbürgerstadt und der Wohnsitz einer rentenverzehrenden¹⁴⁾ Schicht. Dieser Wandel ist verbunden mit dem Schwinden des Blickes in die Ferne, der Übernahme und Umformung fremden Ideengutes (außer den humanistischen Bildungsidealen) und nicht zuletzt des Reichtums, der einst die glanzvolle Stadt geschaffen hatte. Nicht zu unterschätzen ist jedoch, daß gerade die rentenverzehrende Schicht wegen ihrer verfeinerten Lebensansprüche ein (Luxus-)Handwerk heranzog oder hielt und Bildungsstätten schuf, so das heute über 400 Jahre alte humanistische Archigymnasium.

Wir wissen heute aus Grabungen im Zusammenhange mit dem Wiederaufbau der stark zerbombten Stadt, daß sich auch im Aufriß physiognomisch ein starker Wandel vollzogen haben muß. Zwar waren bis vor dem 2. Weltkrieg die alten Kirchen der Stadt (10 ohne die Kapellen) mit Ausnahme der Markt-St. Georg-Kirche, der Walburgis- und der Dominikanerkirche erhalten. Die gleichaltrigen, stolzen, steinernen Bürgerbauten waren und sind jedoch nur noch in Resten in einigen Häusern erkennbar und die gesamte Prachtentfaltung nur aus den zahllos aufgefundenen, steinernen Türumrahmungen, schön profilierten Fensterrippen und den großen steinernen Wappen- und Schmuckmedaillons zu erahnen. Wichtig ist jedoch, daß bereits im 12. Jahrhundert solche steinernen Bürgerbauten außerhalb der ottonischen Stadt gestanden haben, ein Beweis, daß dieses Stadium keinen Abschluß nach außen darstellte (s. o.) und nach dem Stadtbild von Braun- und Hogenberg a. d. J. 1508 noch allenthalben in der Stadt vorhanden gewesen sein müssen. Nach dem Schwinden der Macht und Bedeutung wandelte sich die Steinwerk-Stadt in eine mit vorwiegenden Fachwerkbauten. Die Art der Wiederverwendung behauener Schmucksteine von früheren Steinhäusern in den Fundamenten der neuen Fachwerkhäuser läßt jedoch zumindestens auf einen grundlegenden Geschmackswandel außer der allmählichen Verarmung schließen.

Sicherlich hat gleichzeitig auch die Bevölkerung abgenommen und damit die Anzahl der Häuser, vor allem der kleinen Häuschen, die noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts „Gadum“ genannten Hintersassenhäuser.

¹⁴⁾ Im Häuserbuch des Stadtarchivs heißt es zu Ende des 18. und Beginn des 19. Jhdts.: „lebt vom Vermögen“, „lebt von seinen Gütern“ oder kurz und kraß „ist Kapitalist“.

An ihre Stelle sind meist wieder Gärten getreten. Besonders im Verlaufe des 30jährigen Krieges waren durch Beschuß und Brand vor allem im NW der Stadt manche Hausstellen wüst geworden. Die Bevölkerungskraft reichte nicht mehr aus, die entstandenen Lücken zu füllen. Durch behördliche Anordnungen versuchte man erfolglos, die Anlage von Gärten und Obsthöfen auf solchen wüsten Hausplätzen zu unterbinden bzw. rückgängig zu machen. Die wüsten Hausplätze sollten von den früheren Besitzern wieder mit Häusern bebaut oder Bauwilligen zur Verfügung gestellt werden. Damals dürfte der Grund gelegt worden sein für die Wiedervereinigung zersplitterten Besitzes auf den alten Gehöftblöcken (s. Abb. 7, S. 44), die in den folgenden Jahrhunderten weiter fortgeführt wurde (Ratsprotokolle im Stadtarchiv). Aus dem Häuserbuch können wir entnehmen, daß gerade im 18. und 19. Jahrhundert eine große Anzahl der kleinen Miethäuschen, die von Arbeitern und abhängigen Handwerkern, wie Schmiede-, Stellmacher- und Schreiner- gesellen, Spinnerinnen u. a., bis dahin bewohnt worden waren, bewußt abgebrochen wurden und der Grund wieder zu den Gärten geschlagen wurde.

Im Zusammenhang mit dem Wüstwerden von Wohnplätzen ist sicher auch das Straßennetz in Mitleidenschaft gezogen worden, indem hier und da neue Richtwege entstanden, dort vielleicht sogar Gassen aufgelassen sein mögen und Häuser in frühere Plätze¹⁵⁾ hinein- gebaut worden sind. Jedoch scheint mir das Grundrißprinzip erhalten zu sein (s. u.).

Das Siedlungsgefüge innerhalb der Stadt. Folgende Hauptkenn- zeichen für das Gefüge der Stadt ergeben sich. Wir haben drei Schich- ten von Straßen festgestellt:

eine erste vor-städtische Fernhandelsbahnen-Schicht,
eine zweite (nah-zentralörtliche) Kirchenweg-Schicht
und die dritte städtische Schicht.

Die erste verband Fernziele und war lokal nur vom Gelände abhängig. Die zweite entsprang einer Wechselwirkung zwischen der Urkirche und der Bevölkerung des weiteren Umkreises. Sie war ausgerichtet auf die Urkirche. Die dritte schließlich wuchs vom Stadtzentrum aus, von innen nach außen. Soweit die letzten nach draußen, d. h. vor die Tore führten, unterlagen sie innerhalb der Stadt im besonderen der städtischen Prägung. An ihnen scheinen sich linienhaft die Arbeitsstätten für die unterschiedlichen Funktionsbereiche, einschließlich mancher alter Bau- ernbetriebe im besonderen gereiht zu haben. Darüber hinaus wurde

¹⁵⁾ Marktplätze oder Straßenerweiterungen, die nicht mehr oder nur ungenau identifiziert werden können, sind: Fischmarkt; Fleischarre; „Rosenmarkt“ östl. der heutigen Marktstraße (in Anlehnung an den zwischen dieser Straße und der Puppenstraße verlaufenden Graben?); Korinthenmarkt (Ecke Walburger- und Kleine Walburgerstraße (heute Wiesenstraße). Fraglich ist, ob der Eisenmarkt (Rothert 1949) am Isenacker zu suchen ist. Hammelmarkt und Schafmarkt sind vielleicht erst in jüngerer Zeit vor das Ulrichertor verlegt worden. Der „Falsche Markt“, d. i. der Platz, an dem zu handeln nicht erlaubt war, lag westl. außerhalb der Stadt etwa an der heutigen Straßengabel Meiningsen-Deiringsen, also am früheren Frankweg. Vielleicht läßt der Urhandriß von 1827 sogar noch durch die besondere Gestaltung gerundeter Plurformen auf die genaue Lage schließen.

die ottonische Stadt auch flächenhaft von städtischen Funktionen geprägt.

Zwischen den linienhaften, städtischen „Radialstraßen“ einerseits und der Stadt der ottonischen Zeit andererseits bis zu den Wällen herrscht



Abb. 8: Grundgefüge 1950

(Bearbeitet nach Grundkarte 1:5000, 1949.)

jedoch bis heute ein anderes Grundrißprinzip vor. Hier sind sehr oft ringsum von Gassen umgebene, heute durch rund 2 m hohe Grünsandsteinmauern in geschwungenen Linien begrenzte Blöcke zu erkennen, die etwa der Größe eines Gehöftplatzes von $\frac{1}{4}$ bis $\frac{3}{4}$ ha

entsprechen (siehe Abb. 7, S. 44). Wie die Gehöftblöcke in den agraren Gruppensiedlungen gleich Inseln im „Wildland“ = Ödland oder Almendegrund liegen, sind diese Blöcke vom „gemeinen Grund“ der Gassen umgeben. Ich halte diese Blöcke, wenn sie auch nicht alle gleichzeitig entstanden sein werden, für alt. Nur randlich sind Kleinstparzellen abgesondert und mit den Gadum genannten Kleinstwohnhäusern als Miethäuser bebaut. Man hat den Eindruck von Hintersassen-Behausungen, die genetisch zu den großen Blöcken gehören; d. h., ihre ersten Bewohner scheinen in einem dienstlichen oder verwandtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnis zu dem Besitzer des großen Blockes gestanden zu haben. Wir wissen zwar, daß die Blöcke im Mittelalter bisweilen gradlinig, wenn auch vielwinklig aufgeteilt waren. Die geraden Grenzlinien jedoch stehen in krassem Gegensatz zu den geschwungenen Außengrenzen des Blockes und erweisen sich somit als jünger.

Wie mögen diese Blöcke entstanden sein? Sicherlich waren einige von ihnen alte Höfe aus der vor-städtischen Zeit. Auch mögen einzelne stadtnahe Gehöfte im Zuge und Gefolge der Ummauerung von 1180 in den Mauerring verlegt worden sein. Wir wissen nicht, ob nicht andere neu als Wohn- und Wirtschaftssitze der Fernkaufleute entstanden sind. Ohne Zweifel sind einzelne Bauernhöfe von der Frühzeit an bis zur Neuzeit ohne Rücksicht auf die städtische Entwicklung bestehen geblieben. Die mittelalterliche Aufteilung mancher Blöcke ist eine Folge des Anwachsens der Stadtbevölkerung. Nach dem Bevölkerungsrückgang wurden auch die meisten Aufteilungen wieder rückgängig gemacht. Heute sind sie daher wieder häufig als geschlossener Besitz zusammengefaßt. Noch bestehende Grenzen innerhalb der Blöcke sind durch Besitzwechsel immer wieder verlegt und die Parzellen anders zusammengefügt worden, so daß wir nur das Prinzip, nicht jedoch alle Teilungen und Zusammenlegungen erkennen können.

Die alten Blöcke gingen z. T. unter Zurückführung zu bäuerlichen Wirtschaftsbetrieben in den Besitz des Stadtadels, der hohen Beamten-schaft und der Offiziere, ja schließlich und eigentlich häufig in den Besitz einer nicht selber arbeitenden, rentenverzehrenden Schicht über, soweit nicht echte bäuerliche Wirtschaftsbetriebe, also Bauernhöfe, im Zusammenhang mit der Umbildung zur Ackerbürgerstadt neu entstanden sind.

Dieses heute erkennbare Wahrzeichen des unregelmäßig-blockigen Grundrisses mit lockerer Bebauung in großen Baumgärten oder vielen aneinanderstoßenden, kleinen, baumdurchsetzten Gärten ist ein Erbe des Frühmittelalters, das im Hochmittelalter durch Zubauten vorübergehend ein anderes Gefüge und eine andere Funktion und seit der frühen Neuzeit nach und nach wieder ein der ursprünglichen Aufteilung ähnliches Gefüge erhalten hat (Abb. 8). Erst nach dem 2. Weltkrieg geht man wieder daran, Einfamilienhäuser („kleine Villen“) in diese Gärten hinter die Gartenmauern, also nicht an die Straße, zu setzen. Diese Großblockbildung ist seit der frühen Neuzeit vor allem im Stadtbereich um die ötonische Stadt zu finden, aber nicht auf diesen Bereich allein beschränkt, sondern bis an den Markt heran in

der ehem. v. Michelschen Besetzung, an der Ecke Markt/Walburgerstraße zu erkennen. Dieser Großblock ist erst seit Beginn dieses Jahrhunderts wieder zerschlagen und mit Geschäfts-, Bank- und Privathäusern bebaut worden, während der benachbarte am Großen Teich (früher v. Köppenscher Besitz) bis heute erhalten ist.

Ergebnisse und Probleme. Die Analyse des Stadtgrundrisses von Soest stellt die Entzifferung einer wesentlichen, bisher zu wenig beachteten Urkunde dar. Sie ist um so bedeutsamer, als sich aus ihr mit aller Deutlichkeit folgender Werdegang ergibt.

Sechs Entwicklungsabschnitte lassen sich unterscheiden:

1. Die vor-städtischen, agraren Siedlungen ohne engere Beziehungen zu Fernbahnen.
2. Die vor-städtische Burgmannen-(Wehr-)siedlung zum Schutze der Fernbahnen (und vielleicht der gewerblichen Sälzersiedlung?).
3. Das Hinzutreten des Kaufmannswiks und der Ursparrei mit Keimen städtischen Wesens in allen Lebensbereichen einerseits und zentral-örtlicher Sammelkraft andererseits.
4. Das Anwachsen zur „ottonischen“ Stadt.
5. Die planmäßige Gründung und Ummauerung um 1180, ohne die bisherigen ländlich-agraren, wie gewerblichen Siedlungskerne in diesem Bereich wesentlich zu stören oder gar zu zerstören (keine bekanntgewordenen Wüstungen im Zusammenhang mit dieser planmäßigen Ummauerung), allerdings mit einem radikalen Eingriff in das Fern- und Nahverkehrsnetz im Bereich der neuen Ummauerung.
6. Stagnation und Bedeutungsschwund als Folge eines Funktionswandels des zentralen Ortes und Beschränkung auf den Nahbereich.

Zwei Abschnitte sind vor-städtisch, vier der städtischen Entwicklung zuzuordnen. Aber darüber hinaus beginnt erst mit dem 5. Abschnitt großzügige städtische Planung, längst nachdem Soest in stadtrechtlicher Beziehung namhafte Tochterstädte hat.

Die Kreuzungen und Gabelungen der Fernhandelswege im späteren Stadtbereich Soests führten nicht notwendig zur Stadtgründung, aber sie boten die Möglichkeit dazu. Und der Mensch als Herr der Möglichkeiten entschied sich nicht für die Kreuzungs- und Gabelungsplätze, die meist aus Geländegründen die trockensten Lagen im späteren Stadtbereich einnahmen, sondern für den strategisch wichtigen Flachsporn oberhalb der großen Quellen, des späteren Großen Teiches, und der Kolk- und Soestbachauen, als er den Platz für eine Burg, einen Königshof und darin eine Königskirche wählte. Aber erst Gestaltungskraft und Gestaltungswille, sowie die Notwendigkeit einer Sondergesetzlichkeit, der Willküren, einiger Fernkaufleute haben eine Neusiedlung an die königliche Burgmannensiedlung und der darin liegenden Königskirche mit ihren eigenen Formen und Funktionen gefügt, diese mit der Ferne sowohl als auch in Verbindung mit der kirchlichen Zentrale mit der Nähe zu einem besonderen Gefüge verflochten, ohne einen vorher festliegenden Plan zugrunde zu legen; eine Neusiedlung mit zentralen Funktionen also, die im besten Sinne des Wortes aus den

Gegebenheiten heraus entstanden und in eine ländlich-agrarer Umgebung hineingewachsen ist. Ihre Wachstumsspitzen fing sie ein, ebenso, wie sie bereits vorhandene gewerbliche und bäuerliche Siedlungskerne nach Bedarf und Vermögen einschloß, als sie um 1180 eine großzügig geplante, nahezu kreisförmige Ummauerung erhielt.

Sehr wesentlich erscheint mir die Tatsache, daß hierdurch zwar die Schültingsiedlung durchteilt, nicht aber der außerhalb der Mauer verbliebene Teil wüst gelegt worden ist, sondern sogar für lange Zeit Verbindung durch das Fußgänger-Schültinger Tor bis zu dessen Zumauerung behalten hat. Außerhalb blieb hier unmittelbar vor den Toren u. a. die curtis zum Themencampe oder Teinerkampe, auf deren Grund und Boden nach einer Teilung das Walburgiskloster um 1163 errichtet worden und verblieben ist, bis dieses erst nach Beendigung der Soester Fehde im 15. Jahrhundert wüst gelegt und in die Stadt verlegt worden ist.

So erwuchs ohne vorherige Planung stetig, ja stürmisch die Stadt Soest, die dann als Neuschöpfung, als Plan im rechtlichen Sinne vorlag, als später von Soest aus, d. h. unter Beteiligung von Fernkaufmannsfamilien mit engen Beziehungen zu Soest, 6 Tochterstädte im Süderberglande und vor allem in der Mitte des 12. Jahrhunderts die bedeutendste Tochterstadt Lübeck neu begründet wurde und zwar zum größten Teil, bevor die Mutterstadt selber ihre zweite Neugründung um 1180 erhalten hatte.

Diese Neugründung von 1180 stellte aber keine im siedlungsleeren oder leergemachten Raum neben oder um eine Altstadt dar, sondern nur eine planmäßige Umgrenzung der in funktionsechtem Wachstum entstandenen Vergrößerung rings um die Altstadt unter Schonung aller schon vorhandenen Siedlungskerne, die organisch eingegliedert worden waren. Es ist bezeichnend für das ungeplante, stetige Wachstum von der ottonischen Stadt zur Erweiterung um 1180, daß äußerlich keinerlei Ring die beiden Phasen voneinander trennt. Dies ist um so erstaunlicher, als bereits ab Mitte des 12. Jahrhunderts schematische Grundrisse bei Neuanlagen von Städten als sinnvoller oder rationeller erscheinen.

Suchen wir nach gleichartigen Entwicklungsbeispielen für organisch gewachsene Städte wie Soest, so treten uns diese z. B. in Münster, Osnabrück, Paderborn und Essen, sicherlich auch noch in manchen anderen Städten, wie Kamen, Unna, Geseke u. a. entgegen. Dortmund hat zu oft Zerstörungen und damit zusammenhängend vermutlich auch Veränderungen seines Grundrisses erfahren.

Überall kommen vier Elemente zusammen: ein befestigter (Königs-) Hof, in dessen Gelände eine Kirche oder ein Stift (das in Münster, Osnabrück und Paderborn zum Bistum erweitert wurde), in Anlehnung daran der Fernkaufmannswik mit Marktstraßen und -plätzen und einer Marktkirche, alle inmitten von Bauernhöfen, d. h. inmitten bereits vorhandener, ländlich-agrarer Siedlungen. Es bildet sich eine Lebensgemeinschaft mit räumlichem und funktionellem Wachstum in ländlich-agrarer Kerne, Einzelhöfe oder Hofgruppen hinein. Das gesamte komplexe Siedlungsgebilde wurde im Hochmittelalter durch einen planmäßigen Gründungsakt lediglich mit einer Mauer umgeben und hob

sich dann als Stadt trotz Beibehaltens bäuerlicher Betriebe aus dem umgebenden Bauernlande heraus. Bis zur Ummauerung unbesiedelt gebliebene Bereiche wurden nach städtischen Bedürfnissen mit deutlich spürbarer Hand unterteilt, doch sind solche „Viertel“ nach ihrer Ausdehnung im Verhältnis zum Ganzen durchaus untergeordnet. Ein besonders schönes Beispiel solcher Aufteilungen bis zur Ummauerung unbesiedelter Bereiche zeigt uns Essen mit dem Vorderen, Mittleren und Hinteren Hagen.

Natürlich gibt es außer Differenzierungen in den hervorstechenden Merkmalen dieser vier Elemente (befestigter Hof, Kirche oder Stift, Kaufmannswik und Bauernhöfe) von Ort zu Ort auch unterschiedliche Entwicklungsstadien im Zusammentreffen der einzelnen Elemente. So ist z. B. Hovestadt a. d. Lippe als Burgmannensiedlung der Kölner Erzbischöfe bis zum Mittelalter offenbar nicht über eine Burg hinausgekommen, obwohl hier ein wichtiger Lippeübergang war. Horstmar im Münsterland — wie schon im anderen Zusammenhang erwähnt — wuchs immerhin in planmäßiger Rechteckanlage zu einem umwehrten Wigbold (1307) mit großen Burgmannshöfen. In dem kleinen Städtchen Rietberg a. d. Ems fehlte die Burg im Ort. Sie lag in einiger Entfernung davon. Aber auch hier umschloß die Umwehrung (im 14. Jahrhundert) nicht nur eine planvolle, aber unschematische Anlage mit Markt, Rathaus und Kirche und den Behausungen der „Städter“, sondern in gleichem Maße die alten, bestehenbleibenden Bauernhöfe einschließlich ihrer alten, durch Neubauten zu Sackgassen gewordenen Zufahrten inmitten der Stadt, zwischen denen diese erwachsen war.

Sicherlich werden sich noch viele Beispiele und Entwicklungsstadien finden lassen. Entsprechende Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Ein besonderes Verbreitungsgebiet scheint jedoch im Münsterland¹⁶⁾, dem weiten Verbreitungsgebiet städtischer Gebilde unterschiedlicher Abstufung in städterechtl. Hinsicht, den Wigbolden und Freiheiten, zu liegen. Hierauf weist u. a. H. Rotherth (1949) besonders hin. In diesem Bereich nehmen die städtischen Bildungen meist ihren Ausgang von Bischofshöfen, die dann trotz planmäßiger Förderung organisch weiterwachsen. Der bei Rotherth durchklingende Gedanke, daß im wesentlichen dort, wo solche Ausgangspunkte nicht vorhanden gewesen, also Städte aus wilder Wurzel gegründet worden seien, daß dort schematische Grundrißgestaltung Platz gegriffen habe, wird mit dem Beispiel Lippstadt widerlegt.

Die Neugründung Lippstadts erfolgte durch den Edelherrn Bernhard zur Lippe um 1185—90 mit schematischem Grundriß auf nur 9 ha Grundfläche neben, also abseits, dem aus einem alten Königshof erwachsenen kleinen Markttort am Lippeübergang. Die schematisch-rationelle Neustadtanlage wurde nach demselben Prinzip um 1220 auf 44 ha erweitert. Ähnliche, systematische Planungen mit schematischem Grundriß liegen dem noch jüngeren Lemgo und der 1226 gegründeten Lippestadt Hamm zugrunde, zwei „Tochterstädten“ Lippstadts.

¹⁶⁾ Vergl. auch den Aufsatz von H. F. Gorki: „Die Grundrisse der westf. Städte“ in diesem Heft.

Der „gewachsene“ Ausgangspunkt ist also selbst in Lippstadt und in gleicher Weise in Lemgo vorhanden gewesen. Diesen legte man bewußt lahm, d. h. man ließ ihn außerhalb der Neustadt und verlegte lieber die alten Fernwege zugunsten einer neueren oder zumindestens andersartigen Grundrissidee. Diese planmäßigen Gründungen sind immerhin später als die Ummauerung Soests entstanden. Aber schon 25 Jahre vor Soests Ummauerung wird seine berühmte Tochterstadt Lübeck neubegründet und nach schematischem Plan angelegt. Lübeck gehört aber wie Braunschweig, Hannoversch-Münden, Freiburg i. Br. und München zu den annähernd gleichaltrigen Gründungsstädten Heinrichs des Löwen, wobei z. B. Hannoversch-Münden nicht aus wilder Wurzel, wenn vielleicht auch auf unbesiedeltem Platz entstanden ist. Auch hier treten die entscheidenden Bauelemente auf: der befestigte Hof mit Eigenkirche, auf einer Eckflur zwischen Werra und Fulda gelegen, und der Kaufmannswik an der Weser unterhalb der Schnellen in Werra und Fulda. Die Neugründung mit dem Doppel-Längsstraßensystem und ausgespartem, rechteckigem Marktplatz mit Rathaus und Stadtkirche zwischen den Längsstraßen (und wohl gleichzeitiger Aufgabe des alten Kaufmannswik) erfolgte zu Füßen des befestigten Hofes, so daß Burg und Eigenkirche unmittelbar am Rande der Stadt miteingeschlossen wurden. Die Gründungsstadt Lübeck weist manche Ähnlichkeiten z. B. im Doppel-Längsstraßensystem und seitlich angelegten, rechteckigen Marktplatz mit Rathaus und Marienkirche auf, doch scheinen zum mindesten um den Dom einerseits und die Burg andererseits weitere Kerne zu liegen. Auch die übrigen „Löwenstädte“ haben ähnliche Grundrisse. Der Grundrißplan Lippstadts überrascht nicht, wenn wir erfahren (H. Rotherth, 1953), daß ihr Begründer Bernhard zur Lippe ein getreuer Gefolgsmann Heinrichs des Löwen war.

Fr. Rörig verdanken wir die aufschlußreiche Entdeckung, daß die Gründung Lübecks gleich der von Freiburg i. Br. und später vieler Kolonialstädte im deutschen Osten in der Hand eines Unternehmerkonsortiums von Fernkaufleuten gelegen hat, das auf dem vom Stadtherrn erworbenen Gebiete der künftigen Stadt auf eigene Hand und für eigene Rechnung vorging, und dem der Wortzins der ausgegebenen Hausgrundstücke wie das Eigentum an den von ihm errichteten Marktbaulichkeiten zufiel (H. Rotherth, 1953). In Lippstadt und seinen Tochterstädten Lemgo und Hamm ist von einem derartigen Gründerkonsortium allerdings nichts bekannt.

Diese auffällige Erscheinung des wenigstens über zwei Jahrhunderte währenden zeitlichen Nebeneinander und räumlichen Miteinander¹⁷⁾ organisch gewachsener und systematisch-schematisch geplanter Grundrissgestaltung gibt zu denken. Wie wir sahen, ist die systematisch geplante Form nicht beschränkt auf Gründungen aus wilder Wurzel, wohl aber gefördert durch Einzelpersonen, die sich bei der Gründung, wie sicherlich bei einigen „Löwenstädten“, eines Gründungskonsortiums, eines „Unternehmertums“ bedienten.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die organisch gewachsenen Städte einen eigenen Formenkreis oder gar Stadtkulturkreis

17) Vergl. Abb. 13 bei H. F. Gorki in diesem Heft S. 16.

eigener Prägung bilden, der im sogenannten Nordseesektor (W. Müller-Willes) zu liegen scheint und unabhängig von den bekannten Stadtrechtkreisen ist. Diese Ansicht scheint der Vergleich Soest—Lübeck zu rechtfertigen. Bekanntlich gilt Lübeck im stadtrechtlichen Sinne als Tochterstadt Soests. Zudem wissen wir, daß Soester Fernkaufleute an der Gründung Lübecks beteiligt waren. Und doch weist der schematische, oder besser gesagt, systematische Grundriß, der in der „Mutterstadt“ jahrzehntelang später nicht einmal bei der Erweiterung um 1180 angewendet worden ist, darauf hin, daß hier Vorstellungen aus einem anderen Formungs- oder gar Stadtkulturkreis vorgelegen haben müssen. Vielleicht war dieser Formungskreis mehr im südlichen Mitteleuropa beheimatet mit räumlichem Anschluß an die westlichen oder südlichen Länder Europas. Die Ähnlichkeiten der Grundrißgestaltung von (München)¹⁸⁾, Freiburg i. Br., Hannoversch-Münden, Braunschweig und Lübeck, lauter Gründungsstädten Heinrichs des Löwen, sowie von Lippstadt, der Gründungsstadt eines Gefolgsmannes des Löwen, und Lippstadts Tochterstädten Lemgo und Hamm sind zu offensichtlich, als daß sie übersehen werden könnten.

Es ist also eine wesentliche Frage, ob grundlegend andere Vorstellungen für die Grundrißgestaltung und Formung einer Stadt von Einzelpersonen ausgegangen sind, oder ob der tiefere Grund dieser Formungsunterschiede in einer Verankerung verschieden gearteter Stadtkulturkreise zu suchen und zu finden ist.

Bevor jedoch diese Ansicht von einem eigenen Stadtkulturkreis im Nordseesektor erhärtet und der Träger eines solchen Kreises gesucht und benannt und die Ausdehnung umrissen werden können, müssen grundlegende Untersuchungen über Stadtgrundrisse, vor allem auch im friesisch-flämischen Bereich (z. B. auch Brügge und Gent) zum Abschluß gebracht werden.

So ergibt sich denn, daß die Untersuchung der organisch gewachsenen Stadt Soest uns nicht nur weiterbringen kann in Erkenntnissen über Entstehung und Formung städtischer Bildungen im Frühmittelalter, sondern auch die Frage aufwirft nach besonderen Stadtformungskreisen oder gar Stadtkulturkreisen, die unabhängig von den Stadtrechtkreisen zu sein scheinen.

Schriften

- Beuermann, A.: Hannoversch-Münden. Das Lebensbild einer Stadt. In: Göttinger Geogr. Abh., Heft 9, Göttingen 1951.
Deus, W. H.: Die Soester Fehde. Soester wiss. Beitr. Bd. 2, Soest 1949.
Diederichs, H.: Vor- und Frühgeschichte im Kreise Soest. Z. Ver. Gesch. v. Soest und Börde, 61. Heft, Soest 1948 u. ff.

¹⁸⁾ Aus den jüngsten Ausgrabungen im Bereich der Peterskirche geht hervor, daß hier ein alter Hof und eine Eigenkirche vorhanden gewesen sind und diese den Ansatzpunkt für die gegründete Löwenstadt gebildet haben (nach freundlicher, mündl. Mitteilung von Prof. Dr. H. Fehn, München). Hierdurch, sowie durch die exzentrische Lage der Stadtkirche, der „Frauenkirche“, ist der schematische Grundriß nicht so klar zu erkennen. Wesentlich ist jedoch die Feststellung, daß auch bei dieser Stadtgründung Münchens keine aus wilder Wurzel vorliegt.

- Engel, F.: Stadtgeschichtsforschung mit archäologischen Methoden, ihre Probleme und Möglichkeiten (Ein Tagungsbericht). In: Bl. f. dtische Landesgesch. Hannover, 88. Jhg. 1951, S. 205—209.
- Köster, I.: Die Soester Börde, das Territorium der Stadt Soest 1281—1809. Z. Ver. Gesch. v. Soest u. Börde, Soest 1953.
- Müller-Wille, W.: Westfalen. Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes, Münster 1952.
- Neef, E.: Das Problem der zentralen Orte. Pet. Mitt. Gotha 1950.
- Rotherth, H.: Die räumliche Entwicklung der Stadt Soest im Mittelalter. Z. Ver. Gesch. v. Soest u. Börde, Soest 1948.
- Rotherth, H.: Westfälische Geschichte. 3 Bde. Gütersloh 1949—1951.
- Rotherth, H.: Westfälische Stadtpläne, Soest und Lippstadt. In: Fritz-Rörig-Gedächtnis-Schrift, Lübeck 1953, S. 423—435.
- Schoppmann, H.: Die Flurnamen des Kreises Soest. Veröff. Volkskd. Kom. f. Westf. Landes- u. Volkskde., 4. Reihe, Bd. 1, I. Teil, Soest 1936.
- Schwartz, H.: Kurze Geschichte der ehemals freien Hansestadt Soest, Münster 1949.
- Timme, F.: Andernach am Rhein und die topographischen Anfänge der Flußuferstädte. In: Fritz-Rörig-Gedächtnis-Schrift, Lübeck 1953, S. 401—421.
- Timmermann, O. Fr.: Soester Gartenmauern — ein Beitrag über Zäune in einer mittelalterlichen Stadt. In: Gedächtnisschrift für Adolf Clarenbach, Heimatkalender des Kreises Soest, Soest 1953, S. 60—67.
- Vogeler, E.: Geschichtliche Einleitung zum Band des Kreises Soest im A. Ludorff'schen Inventarisationswerk der Bau- und Kunstdenkmäler Westfalens, Paderborn 1905.
- Weiß, D.: Die Großstadt Essen. Forsch. z. dtischen Landeskd., Bd. 59, Landshut 1951.

Funktionales Gefüge der Großstadt Gelsenkirchen im Ruhrrevier

Von Gisela Steiner

Zusammengefaßt nach einer geographischen Dissertation: Gelsenkirchen, das kulturgeographische Gefüge einer industriellen Großstadt, Münster 1951 (unge-
druckt), dort weitere Literatur.

Die Großstadt Gelsenkirchen¹⁾ ist ein sehr junger Siedlungstyp des Ruhrreviers. In wenigen Jahrzehnten ist diese unter dem Einfluß von Bergbau und Industrie in ständigem Wachstum begriffen, und zwar im Bereich mehrerer, ehemals selbständiger, ländlich-agrarer Siedlungseinheiten mit starker räumlicher und sozialer Differenzierung. Während mehrere dieser auch kommunalpolitisch selbständigen Bauerschaften sich durch große Streuung der einzelnen Wohnplätze, bestehend aus Guts-, Vollhufner- und Kötterhöfen auszeichneten, hatten Dorf-Gelsenkirchen südlich und das Bauerndorf Buer, sowie das Herrschaftsdorf (Freiheit) Horst nördlich der Emscher ausgesprochene Kerne entwickelt. Diese Wohnplatzverdichtung der drei letztgenannten Siedlungen haben auch bei der großstädtischen Kernbildung die Ansatzpunkte gebildet, wodurch ihr anders geartetes Gefüge gegenüber den übrigen agraren Siedlungen noch verstärkt worden ist. In den folgenden Ausführungen werde ich daher der Kürze wegen im Zusammenhang mit der agrarbäuerlichen Zeit nur diese drei Namen Dorf-Gelsenkirchen, Buer und Horst nennen, obwohl auch die übrigen Bauerschaftsnamen erhalten sind und teils ihren alten Inhalt, teils neue „Großstadt-Viertel“ bezeichnen.

Die Gemarkungen dieser agrarbäuerlichen Siedlungen reichten vom Vestischen Landrücken im Norden über die breite Emschertalung bis fast zum Bochumer Hellweg²⁾ und haben somit Anteil an den geringmächtigen Lössanden nördlich der Emschertalung, an deren unterschiedlichen, nassen Sandböden und an den Hellweger Lößlehmen. Die Fortentwicklung der bäuerlichen Kulturlandschaft mit solch differenzierter Ausstattung und räumlicher wie geschichtlicher Bindung des dortigen Bauerntums wurde jäh unterbrochen und in andere Bahnen geleitet durch die unmittelbaren Raumerfordernisse des Kohlebergbaus und der Industrie in den Gemarkungen dieser Bauernsiedlungen. Damit trat zu der funktionalen Bindung vom ländlich-agraren

¹⁾ In vorliegender Arbeit wird wegen der erforderlichen Eindeutigkeit unterschieden die ländlich-agrarer Ausgangssiedlung „Dorf-Gelsenkirchen“ von „Stadt Gelsenkirchen“ als Stadtteil der „Großstadt Gelsenkirchen“, der heutigen kommunalpolitischen Einheit.

²⁾ Müller-Wille, W.: Die Naturlandschaften Westfalens. In: Westf. Forsch. Bd. 5, Münster 1942, S. 66.

Erzeuger zum nicht-agraren Verbraucher die räumliche Verflechtung der Wirtschaftsflächen beider Gruppen, die einen grundlegenden Wandel in dem gesamten Beziehungsgeflecht herbeigeführt hat.

Diese Entwicklung wurde zunächst direkt von der Kohleförderung eingeleitet. In vielfach gestörten Sätteln und Mulden senken sich die kohleführenden Carbonschichten mit 1—1,5 m mächtigen, abbauwürdigen Flözen nach Norden und sind im Großstadtbereich Gelsenkirchen von etwa 50—500 m mächtigen Kreideschichten überdeckt. Der Abbau geschieht also ausschließlich unter Tage³⁾ und erreicht immer größere Tiefen, je weiter nördlich er ansetzt.

Je zwei Sättel und Mulden des Carbon streichen unter dem Gebiet von Großstadt-Gelsenkirchen in SW-NO-Richtung, beginnend im S mit der Essener Hauptmulde. Ihr folgt in nördlicher Richtung der Gelsenkirchener Hauptsattel, dann nördlich der Emscher die flache, wenig gestörte Emschermulde und schließlich der Gladbecker Sattel (s. Abb. 1).

Sättel und Mulden bilden Leitlinien für die einzelnen Grubenfelder. In ihnen kommen verschiedene Kohlenarten zum Abbau. Zwar gleichen sich im allgemeinen die Kohlearten der Flöze gleicher Schichten, also in horizontaler Erstreckung, nicht aber die der vertikal übereinander folgenden Schichten.

Der Gasgehalt der Kohle ist verschieden, dient zur Unterscheidung der Arten und ist wesentlich für den Verwendungszweck⁴⁾. Auf die Kohlearten ist z. T. die regionale Verteilung der unterschiedlichen Industriezweige in Großstadt-Gelsenkirchen zurückzuführen; denn in den einzelnen Mulden und Sätteln werden verschiedene Kohlearten abgebaut.

In der Essener Hauptmulde und auf dem Gelsenkirchener Hauptsattel, also südlich der Emscher, werden neben Gaskohle vorwiegend Fettkohlen, dagegen in der Emschermulde Flammkohle abgebaut. Die Fettkohle bildet den Hauptanteil an der gesamten Kohlenförderung. Sie eignet sich besonders zur Kokserzeugung (Abb. 1).

Um den Standort der Zechen, und zwar ihrer über Tage punkthaft ansetzender Gebäude und Anlagen, inmitten der bereits bestehenden bäuerlichen Siedlungen zu kennzeichnen, wurde die Urkatasterkarte von 1823 zugrunde gelegt. Hierauf ist zu erkennen, daß südlich der Emscher die Niederbringung der Schächte vorwiegend auf den privaten Wirtschaftsflächen der bäuerlichen Betriebe erfolgte. Dagegen wurde nördlich der Emscher das private Ackerland meist nicht beansprucht, sondern die Schächte wurden in den Brüchen der Emscher, im Markenland der alten Landgemeinden, abgeteuft. Eine Ausrichtung nach den Wasserwegen spielte keine Rolle bei der Abteufung der Schächte, da die Emscher für jeden Verkehr bedeutungslos ist. Der Rhein-Herne-Kanal wurde erst 1914 in Betrieb genommen. Damals waren alle Schachtanlagen bereits niedergebracht. Die Linienführung des Kanals in der Nähe, und zwar südlich der Emscher, wurde dann allerdings vorwiegend durch Bergwerksbetriebe bestimmt.

³⁾ Brepohl, W.: Der Aufbau des Ruhrvolkes im Zuge der Ost-West-Wanderung im 19. und 20. Jahrhundert. In: Soziale Forschung und Praxis, Bd. 7, Recklinghausen 1948, S. 35.

⁴⁾ Düsing, Kl.: Die Stadtlandschaft Gelsenkirchen. 1. Staatsarbeit, Münster 1938, S. 16 (Ms).

Ferner fällt auf, daß im nördlichen Stadtgebiet die Zechen weit voneinander liegen, während die Entfernung der Schächte im südlichen Stadtgebiet viel geringer ist. Diese Zechendichte ist eine Folge der bis 1851 gültigen Kleve-Märkischen-Bergordnung, wonach bis zu diesem Zeitabschnitt nur Zechenfelder bis zu 100 ha Fläche verliehen

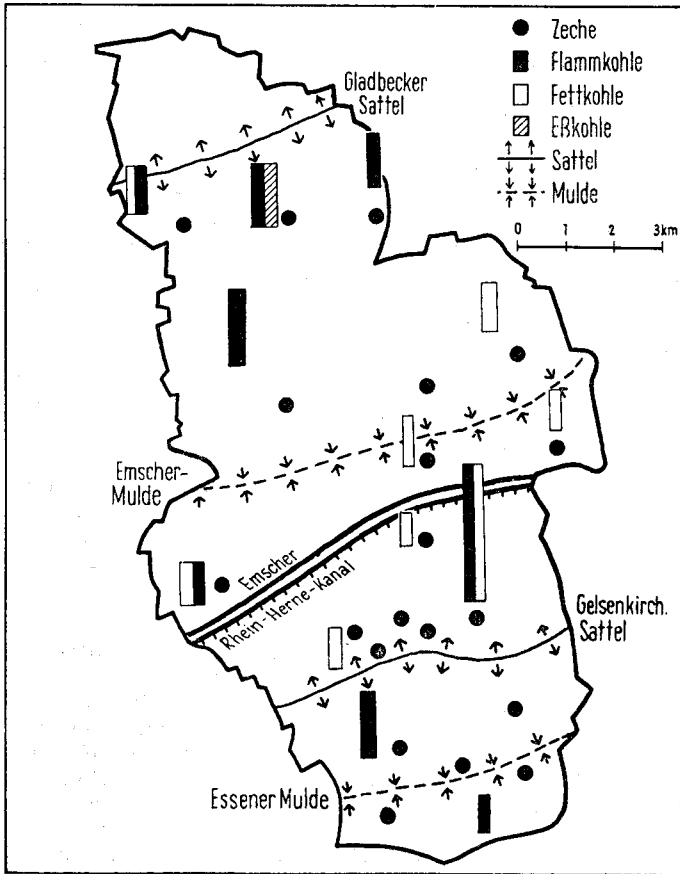


Abb. 1: Fördernde Zechen
(Quelle: Nordrhein-Westfalen-Atlas)

wurden. Nach 1851 wurden sie teilweise konsolidiert, d. h. zusammengefaßt unter einer Verwaltung. 12 Schachtanlagen südlich der Emscher stehen 10 Übertagebetriebe nördlich des Flusses gegenüber. Vergleicht man darüber hinaus die Anzahl der Schachtanlagen mit der Gesamtgröße der beiden durch den Fluß geteilten Stadtbezirke, so ergibt sich für jede Anlage südlich der Emscher ein mittlerer Einflußbereich von 168,6 ha, nördlich von 448,2 ha.

Bergbau und Industrieanlagen bildeten ursprünglich Fremdkörper in der rein bäuerlichen Kulturlandschaft. Daher standen und stehen durch Bauerntum und Industrie geformte Landschaftsteile, außer in besitzrechtlicher Bindung, oft beziehungslos nebeneinander. Andererseits wurden gerade die Schachtanlagen durch die isolierte Lage Kristallisationskerne der industriellen, sozial differenzierten Werk-tätigen mit ihren Wohnbedürfnissen. Sie wirken auf ihre nähere Umgebung stark agglomerierend, ohne damit städtebildend zu sein. Ihnen fehlt also eine städtische Zentralität mit entsprechender Gliederung und allseitigen Funktionen.

Industrielle Siedlungsräume. Da Bergbau und Industrie ihre Arbeiter von außerhalb in die ländlichen Gebiete hereinholten und für deren Unterkunft einschließlich der Arbeiterfamilien Sorge trugen, entstanden neue Siedlungen in enger Anlehnung an die einzelnen Betriebe. Für Werkswohnsiedlungen oder „Kolonien“ als typische Erscheinung im Bereich der Industrielandschaft sind bei der Auswahl des Baugeländes bestimmte Voraussetzungen gegeben. Das Wohngelände liegt möglichst nah am Betrieb, andererseits aber auch so, daß verschiedene Schachtanlagen einer Bergwerksgesellschaft auf kürzestem Wege zu erreichen sind. Ein weiteres äußeres Merkmal ist die gleichförmige Bauart der Häusergruppen innerhalb einer Kolonie. Zu Lagebeziehungen und äußerem Erscheinungsbild kommt die innere Beziehung der Werkswohnsiedlungen zum Werk: sie sind Mietshäuser. In solchen Kolonien wohnen jeweils sozial gleichgestellte Arbeiter nur eines Industrieunternehmens. Werkseigene Wohnsiedlungen bilden die erste industrielle Siedlungsschicht und den nächsten Saum um das Werk (Abb. 2).

Daran anschließend folgen die jüngeren „Arbeiterstraßen“ als zweiter, außen anschließender, industriell bedingter Siedlungsbereich. Die Arbeiterhäuser an diesen Straßen unterscheiden sich von jenen der Kolonien in der mehrgeschossigen Bauweise und besonders in dem Mietsverhältnis; nicht mehr das Werk, sondern werkfremde Privatunternehmer sind Hauseigentümer. Die Mieter-Arbeitnehmer sind hier nicht sozial gleichgestellt, sondern gehören den verschiedensten Berufsgruppen an.

Ein dritter auf das Werk ausgerichteter Siedlungsgürtel wird vorwiegend von Angestellten und Beamten bewohnt. Dieser Bereich unterscheidet sich sowohl in der Anlage als auch in der Architektur der Häuser von den Kolonien. Er ist aber wie der erste wiederum werkseigen. Der Beamtenwohnungsgürtel bildet seinerseits einen Übergang zu einem aus Schreber- und Feldgärten gebildeten Grüngürtel, der den Abschluß der Industriesiedlung gegenüber den landwirtschaftlichen Nutzungsflächen bildet.

Schachtanlagen und Industrierwerke wirken also auf ihre nähere Umgebung agglomerierend, aber der Einfluß auf das weitere Gelände ist begrenzt. Anlagen und Werke liegen zu den Wohnbereichen nicht völlig zentral; denn die einzelnen „Siedlungsgürtel“ bilden keine konzentrischen Kreise, sondern Kreissektoren. Diese Erkenntnis ist besonders für den gesamten funktionalen Aufbau der Industrielandschaft von

Bedeutung. Der Einflußbereich kann mit einem Fächer, einem Kreis-
 sektor von jeweils verschiedener Winkelgröße, verglichen werden. Das
 Werk selbst wirkt mit seinem Industriegelände hemmend auf einen
 kreisförmigen Siedlungsanschluß, vor allem häufig durch die in der
 Emscherniederung auf hohen Dämmen verlaufenden Eisenbahnkörper.

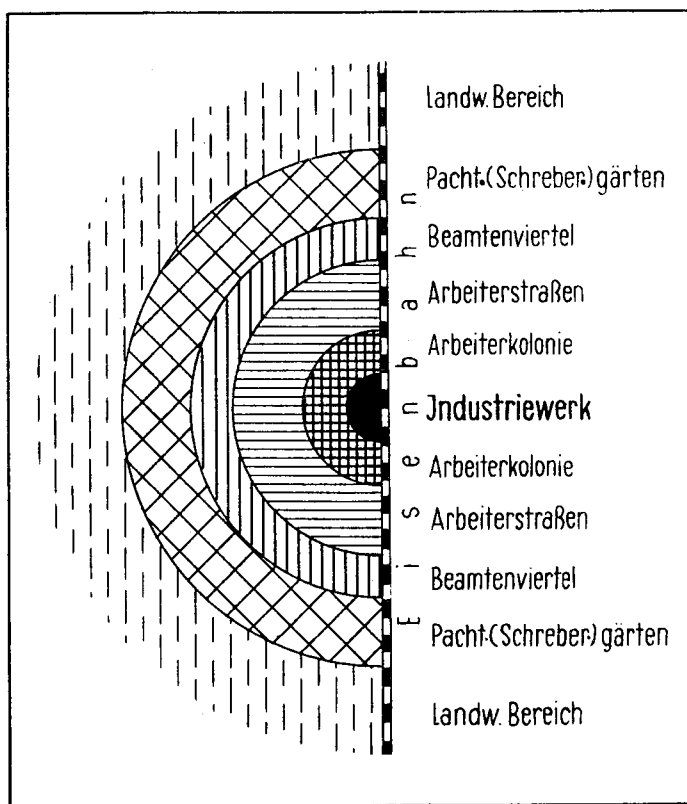


Abb. 2: Werk und Siedlung (Schema)

Diese Tatsache der begrenzten Ausdehnung und isolier-
 ten Lage eines Industriekomplexes hat nicht nur für das mit Indus-
 triewerken eng besetzte südlich der Emscher gelegene Stadtgebiet Gül-
 tigkeit, sondern auch nördlich der Emscher ergibt sich, wenn auch unter
 anderen Voraussetzungen, für das industrielle Siedlungsgelände ein
 entsprechendes sozial differenziertes Raumgefüge. Indessen sind die
 Unterschiede beträchtlich. In der relativ jungen Industrielandschaft um
 den heutigen „Stadtkern“ von Buer haben die Industriesiedlungen ein-
 mal durch die weitabständige punkthafte Verteilung der Zechen über den
 gesamten Raum und durch eine bewußte Planung eine übersichtliche
 Struktur. Sie ist das Kennzeichen der Industriesiedlungen der jungen
 Städte längs des Vestischen Landrückens. Schachtanlagen sind hier

ebenfalls die Ausgangspunkte für die Gestaltung der äheren Umgebung. Ausgedehnte Werksiedlungen bilden hier sowohl nach der Physiognomie wie nach ihrer inneren soziologischen Struktur festumrissene Raumeinheiten; sie sind allseitig isolierte Inseln im Raumgefüge der heute noch weitgehend bäuerlichen Kulturlandschaft. In diesem Gefüge entspricht die Vestische Städtereihe der ältesten Stadtreihe an der Ruhr, in der ebenfalls eine scharfe Trennung zwischen Industriegelände und Landwirtschaftsflächen weitgehend angestrebt und verwirklicht wurde.

Die Struktur südlich der Emscher ist weniger durchsichtig. Bei der geringen Entfernung der einzelnen Industriewerke in Stadt-Gelsenkirchen überschneiden sich die unterschiedlichen Siedlungsgürtel, sogar der einzelnen Werke.

Es handelt sich um folgende Einheiten. Der Osten von Stadt-Gelsenkirchen wird begrenzt von dem industriellen Siedlungsraum der Eisenwerke Gelsenkirchen AG. Die Werkswohnsiedlungen und der Arbeiterstraßengürtel umgeben nördlich das Eisenwerk in breiten Ringsektoren. Die Beamtensiedlung entstand westlich als Raumeinheit mit kleinem Radius und entsprechend größerer Tiefe. Der gesamte Siedlungskomplex wird von Schrebergärten umgeben. Nordwestlich schließt sich der Siedlungsraum der Schachtanlagen der Zeche „Consolidation“ an. Im Grundriß entspricht der Aufbau des Siedlungsraumes dem des Eisenwerkes. Analog der geringen Ausdehnung der Übertageanlagen der Bergwerksbetriebe ist der Halbmesser der spezifizierten Siedlungsschichten kleiner.

Zu den Schachtanlagen an der Magdeburger Straße gehört neben einem Koloniekomplex ein ausgedehntes Arbeiterstraßenviertel. Beamtenhäuser als industrielle Wohnraumeinheit fehlen. Der äußere Siedlungsgürtel grenzt an Schrebergartenland. Die Schachtanlagen von Consolidation an der Bismarckstraße werden unmittelbar von Arbeiterstraßen umgeben, während sich die Koloniesiedlungen nördlich der Emschertalbahn befinden. Das Schrebergartenland greift in die bäuerlichen Anbauflächen hinein. Im NW, in Schalke, ist der Aufbau des Industriebereichs äußerst verschachtelt. Die Bergwerksbetriebe, Eisen- und Chemischen Werke haben Siedlungsräume hervorgerufen, deren Zugehörigkeit zu den einzelnen Werken aus dem Kartenbild nicht eindeutig abzuleiten ist. In direkter Nachbarschaft liegen wiederum Werkswohnsiedlungen und Arbeiterstraßen. Beamtensiedlungen als Raumeinheiten fehlen in den nördlichen Stadtteilen. Mit den Ländereien der Bauern sind diese industriellen Siedlungen durch Gartenland, mit dem städtischen Erholungsgürtel durch Sportplatzanlagen verbunden. Südlich der Emschertalbahn dominieren in den Stadtteilen Heßler und Feldmark flächenmäßig die Arbeiterstraßen gegenüber den Kolonien. Das Arbeiterstraßenviertel der Zeche „Wilhelmine Viktoria“ grenzt an Bauernland. Bei den westlich vorgelagerten Schächten I/II derselben Bergwerksgesellschaft ist das Werkswohnungsgelände allseitig von agraren Wirtschaftsflächen umgeben. Das Werksgelände der Küppersbusch u. Söhne AG. wird halbkreisförmig von Arbeiterstraßen umgeben, denen ein schmaler Beamtenwohngürtel vorgelagert ist.

Trotz der isolierten kommunalpolitischen Entwicklung des 1924 eingemeindeten Stadtteils Rotthausen südlich der Köln-Mindener-Bahn

weist der industriell bedingte Aufbau des Siedlungsraumes eine funktionale Gliederung auf, die dem übrigen Stadtgebiet entspricht. Die Schachtanlagen sind die siedlungsorientierenden Schwerpunkte. Während an die Schachtanlagen III/IV der Bergwerksgesellschaft „Dahlbusch“ Arbeiterstraßen bzw. Schrebergärten grenzen, ist bei den Schachtanlagen V/VI die als Norm aufgestellte Folge Werkwohnsiedlungen, Arbeiterstraßen, Beamtenwohngürtel, Schrebergärten und Erholungsgürtel ausgebildet. Die Zeche Hibernia nördlich der Köln-Mindener-Bahn hat keinen entscheidenden Einfluß auf die Siedlungsentwicklung ausgeübt.

Der Zeche „Rhein-Elbe“ ist östlich die Kolonie Ottilienau vorgelagert. Das Arbeiterstraßenviertel tendiert sowohl zu „Rhein-Elbe“ als auch zur Schachtanlage „Alma“. Diese äußerste Verschachtelung innerhalb des Industrie-Siedlungsgeländes kennzeichnet alle Städte in der Emscherniederung. Nur unter dem Gesichtspunkt, daß jeweils Industriewerke die Kristallisationskerne innerhalb des Siedlungsgebildes sind, ist es möglich, eine Analyse durchzuführen und eine ordnende Übersicht in die komplizierte Struktur dieser Industrielandschaft zu bringen. In diesen Unterschieden kommt nicht nur die Kleinheit der Grubenfelder südlich und deren Größe nördlich der Emscher zum Ausdruck, sondern vor allem auch die sorgfältigere Planung bei den jüngsten Anlagen um Buer und die übrigen Siedlungen des Vestischen Landrückens.

Ein wesentlicher Bestandteil des industriellen Siedlungsraumes ist der aus Schrebergärten und offenen Feldgärten gebildete Grüngürtel. Diese Nutzgärten sind entstanden aus der sozialen und wirtschaftlichen Not nach dem ersten Weltkrieg. Durch ihre Entwicklung während der letzten 30 Jahre haben sie im Gefüge der Industrie-Großstädte entscheidend an Bedeutung gewonnen.

Schrebergärten und offene Feldgärten sind in ihrer Anlage, in der Wahl des Standortes und vor allen Dingen in ihrer Physiognomie sehr differenzierte Landschaftselemente. Schrebergärten als planvolle Dauer- gärten von gleichgroßen Parzellen mit kleinen massiven Gartenhäuschen sind in geschlossenen Flächen zusammengefaßt und sind mit Blumen, Gemüse, Spalier- und Strauchobst bepflanzt. Sie vereinen also die Funktionen von Zier-, Gemüse- und Obstgärten in sich und dienen darüber hinaus der Entspannung. Dagegen sind Feldgärten ohne großzügige Planung auf jedem verfügbaren Gelände als ausgesprochene Gemüsegärten angelegt.

Die Beziehung zwischen Siedlung und Gartenland ist durch eine weitgehende Verzahnung gekennzeichnet. Die Feldgärten stoßen in kleinsten räumigen, beliebig geformten Flächeneinheiten bis zum Siedlungskern vor. Dagegen liegen die Schrebergärten peripher zu den Siedlungen. Beide Nutzgartenarten sind Übergangsflächen zu den landwirtschaftlichen Nutzungsflächen der noch bestehenden bäuerlichen Betriebe im Bereich der Großstadt Gelsenkirchen.

Auch die große Anzahl der Sportplätze ist als ein besonderes Kennzeichen industrieller Siedlungsräume zu werten. Ihre Lage und Verteilung im Stadtgebiet stellten daher geradezu einen Gradmesser der unterschiedlichen industriellen Sättigung dar, und es ist nicht verwun-

derlich, daß die Fußballplätze von Süden nach Norden der Anzahl nach abnehmen. Im Stadtgebiet sind an Sportarten, die durch ihre Platzanlagen die Struktur des Raumgefüges beeinflussen, besonders Fußball- und Pferdesport vertreten. Die Sportplätze liegen fast ausnahmslos im Bereich der Feld- und Schrebergärten, so südlich der Emscher in den südlichen Stadtteilen allein 15 Sportplatzanlagen und nördlich der „Innenstadt“ weitere 10 Sportplätze. Ein ganz anderes Bild ergibt sich für das große Stadtgebiet nördlich der Emscher. Von den Sportplätzen in Horst liegen zwei zentral innerhalb des Siedlungsgeländes, von jenen in Buer müssen zwei Vereinsplätze, vor dem Stadtwald gelegen, sogar der „Innenstadt“ von Buer zugerechnet werden.

Der weitaus größte Teil der Sportplatzanlagen ist werkseigenes Pachtland. Durch die Verpachtung solchen Geländes an Sportvereine wird es vorsätzlich von der Bebauung freigehalten. Durch diese Maßnahmen werden eventuell auftretende Bergschäden weniger kostspielig für das Werk.

Das Gefüge der industriellen Kulturlandschaft wird also durch zwei Faktoren bestimmt. Nicht allein das flözführende Carbon orientiert primär die Übertagebetriebe der Bergwerksunternehmen in horizontaler Richtung, sondern auch die Größe der verliehenen Felder. Diese Größenordnung ist, wie oben erwähnt, im Laufe der Zeit angestiegen. Als Kristallisationskerne bestimmen die Schachtanlagen das „Gesicht“ ihrer näheren Umgebung. In ihrer Isolierung wie Strukturstrahlen sie jedoch keine städtisch-zentral formende Kraft aus, im Gegenteil, der Siedlungsraum bleibt wie die Werke räumlich begrenzt und punkthaft verteilt, und die Bildung eines geschlossenen Industrie-Wohngebildes wird verhindert.

An Hand der Verteilung und Verbreitung der industriellen Landschaftselemente ist die Abnahme industrieller Sättigung vom „älteren“ Süden zum „jüngeren“ Norden zu erkennen. Dieser Unterschied ist durch die historische Entwicklung zu erklären.

Städtisch-zentrale Räume. Da die Großstadt Gelsenkirchen mit industriellen Zwecksiedlungen innerhalb einer ländlich-agraren Landschaft erwächst, wurden die industriellen Gestaltungskräfte und -formen im Raumorganismus zuerst erläutert. Die industriellen Raummerkmale sind trotz geringer räumlicher Ausdehnung bis heute die dominierenden Kulturelemente, welche die „Großstadt“-Landschaft entscheidend beeinflussen und prägen, wenn auch die bäuerlichen Merkmale mit regionalen Unterschieden großflächig vertreten sind. Bei einer aus alter Wurzel aufsteigenden Großstadt ist der alte Stadtkern als Großstadt-City physiognomisch und funktional der Mittelpunkt des Raumes, auf den hin die übrigen Stadtteile ausgerichtet sind. Wegen der völlig anderen Entwicklung, vor allem wegen der außerordentlichen Jugendlichkeit ist eine solche Citybildung in den jungen Großstädten der Emscherniederung, so auch bei Gelsenkirchen nicht vorhanden. Erste Anzeichen deuten sich auch physiognomisch an durch engräumige Gruppierung von Gebäuden für kommunale Verwaltung, kulturelle Betreuung, Versorgung der Bevölkerung mit den Dingen des täglichen Bedarfs, Geldinstituten

u. ä. Diese Gruppierung erfolgt jedoch nicht nur in den ehemaligen Bauerndörfern Gelsenkirchen und Buer, sowie dem Herrschaftsdorf Horst, sondern die Entwicklung von Geschäftsstraßen z. B. geht ebenso im Anschluß an Bergbau- und Industriesiedlungen vor sich. Geschäftsstraßen sind infolgedessen über das Gesamtgebiet der Großstadt verstreut. Dies ist eine Folge der jungen großstädtischen

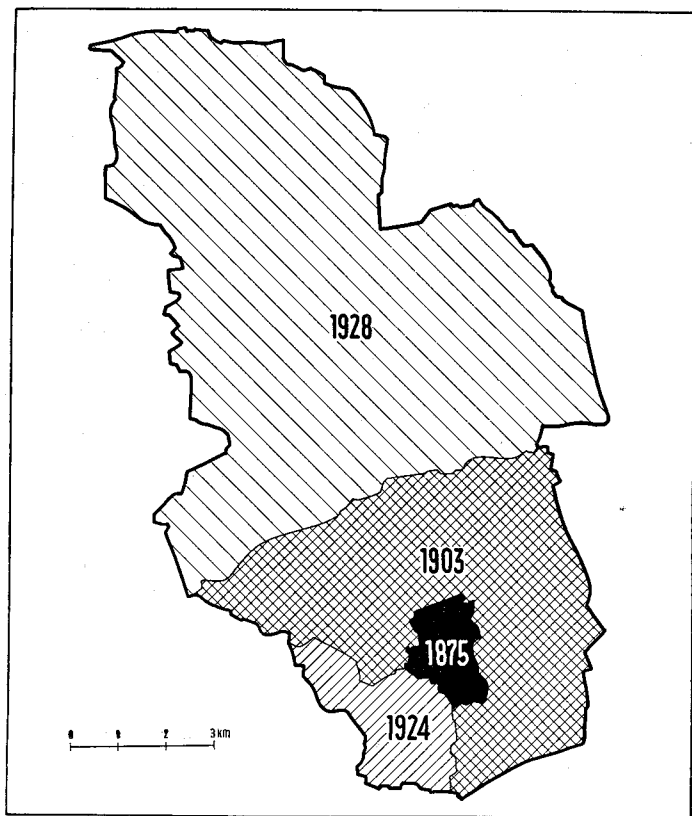


Abb. 3: Eingemeindungen

(Quelle: Stadtplanungsamt, Bauarchiv)

Entwicklung, in der von den unterschiedlichen, gestaltenden Kräftegruppen zwei entgegengesetzt wirken: die Gesamt-Menschenballung begünstigt die Bildung eines Mittelpunktes und wirkt auf die Entstehung eines Stadtkernes oder gar einer City hin, während das Gefüge der Bergbau- und Industriesiedlungen um die einzelnen Werke in ihrer Isolierung peripher oder dezentral ausrichtet.

Während also in den Großstädten Dortmund, Essen und Bochum alte Stadtkerne in organischem Wachstum die verschiedensten zentralen Funktionen in sich vereinen und erweitern, hat Großstadt-Gelsenkirchen

bisher drei Ansätze zu Innenstadtbildungen: in Gelsenkirchen, in Buer und in geringem Ausmaße Horst aufzuweisen. Zwar fällt auch hier die Bevölkerungszahl von den Randbezirken zu den „Innenstädten“ rapide ab. Trotzdem kann diese Allgemeinerscheinung jeder City für Gelsenkirchen nicht als besonders großstädtisches Merkmal angesehen werden; denn hier ist der Wohnraummangel durch die Art und Größe der Häuser erklärbar. Neben monumentalen fünf- und sechsstöckigen Geschäftshäusern sind zum Teil noch die zweigeschossigen Traufenhäuser aus der ländlichen Vergangenheit oder Gründerzeit erhalten. Das Nebeneinander von Giebel-, Traufen- und Flachdachhäusern mit wechselnden Stockwerkhöhen bietet nicht nur äußerst kontrastische Straßenbilder, sondern zeigt auch das sprunghafte und wenig planvolle Wachstum an. Als weiteres Kennzeichen kommt hinzu, daß in den neuen „Stadtkernen“ die Gebäude der Verwaltung und anderer öffentlicher Einrichtungen verstreut und oft am Rande liegen, während die eigentlichen Kerne aus reinen Geschäftsstraßen bestehen.

Ein weiterer Grund für die isolierte Kernbildung ist wichtig; die selbständige kommunalpolitische Entwicklung der Ausgangsgemeinden bis zur Zusammenfassung durch endgültige Eingemeindungen 1928 zur Großstadt Gelsenkirchen (s. Abb. 3). Damit setzte eine Begünstigung des Kernes von Stadt-Gelsenkirchen ein, dessen Entwicklung auch am weitesten fortgeschritten ist. Heute kommen allerdings die kommunalen Selbstverwaltungs-Bestrebungen dem Stadtkern von Buer zugute und geben diesem mächtigen Aufschwung.

So hoben sich schon in den alten Landgemeinden die beiden Bördedörfer Gelsenkirchen und Buer und das Herrschaftsdorf Horst durch ihre alten Kerne heraus. Diese bildeten in der Zeit fortdauernder kommunalpolitischer Selbständigkeit auch die Ansatzpunkte städtischer Entwicklung. Die große räumliche Ausdehnung des Gesamtbereichs und die dezentrale Wirkung der in sich geschlossenen, isolierten und nicht von vornherein städtebildenden Bergbau- und Industrierwerke verhinderten ein Zusammenwachsen und damit die Betonung eines Mittelpunktes.

Bereiche städtisch-zentraler Prägung, mittelpunktfördernder Kraftfelder sind daher nicht eindeutig abgrenzbar, ja, bis heute hat sich nicht einmal eine zusammenhängende „städtische Siedlungsfläche“ entwickelt.

Die drei Stadtkerne weisen wesentliche Unterschiede auf. Für Stadt-Gelsenkirchen wurde der etwa 200—300 m nördlich vom Dorf angelegte Bahnhof ausschlaggebend. Eine Bahnhofstraße verband den Dorfkern mit der Eisenbahnstation. Hierdurch wurde die Bedeutung des Dorfes als Kristallisationspunkt wesentlich gesteigert und zu einem „Geschäftszentrum“ entwickelt. Der Siedlungsring um das Geschäftszentrum ist im Vergleich zu den anderen Siedlungsbereichen soziologisch am meisten differenziert. Bevorzugtes Wohngelände, besonders die kultivierten Villenviertel liegen zwar in nächster Nachbarschaft der „Altstadt“, sind jedoch wegen der vorherrschenden Westwindrichtung auf den Westen beschränkt.

Da südlich der Emscher die Industrieunternehmungen stark vertreten und eng verschachtelt sind, werden auch die Siedlungen der Industrie- und Bergarbeiter bis dicht an den Stadtkern herangeschoben. Dies wirkt

sich für die Innenstadt an den Lohntagen besonders aus, da dann die Geschäftsstraßen die Funktion einer großstädtischen Einkaufszentrale übernehmen. Während also im normalen Alltagsleben ein Streben nach Dezentralisation und Isolierung der Vororte zu erkennen ist, wird periodisch an den Lohntagen die Zentralität des Kernes von Stadt-Gelsenkirchen betont. Diese Unausgeglichenheit zeigt sich auch im Grundriß dadurch an, daß die Landstraßen sporadisch und ohne zentrale Regelung, sondern, den Industriebereichen entsprechend, in die Außenbezirke strahlen. Dabei führen sie z. T. als Achsen durch die „Vororte“, z. T. berühren sie randlich die Kolonien. Sie übernehmen, vom Stadtkern aus gesehen, Verteilerfunktionen und stellen das Gerippe dar, von dem aus einerseits die Einheitsbestrebungen und andererseits Entwicklungen in den großen, differenzierten Großstadtraum hinein ihren Ausgang nehmen.

Im Gegensatz zu Stadt-Gelsenkirchen südlich der Emscher setzte die Entwicklung zur Stadt in Buer nördlich der Emscher erst später, aber bewußter und stürmischer ein. Der Ausbau des Siedlungsraumes erfolgte organischer und planvoller vom alten Dorfkern aus. Mit Ausnahme der Freiheit Horst war schon 1820 der gesamte Großstadtbereich nördlich der Emscher zur Landgemeinde Buer zusammengefaßt, ja damals gehörten sogar Kirchdorf und Schloß Westerholt noch dazu. Da in Stadtnähe industrielle Ballungkerne fehlen (und überhaupt, wie wir schon gesehen haben, weiter gestreut sind als im Stadtbereich Gelsenkirchen) und der Bahnhof an der Peripherie liegt, erreicht der Ausbau einer Innenstadt bisher nur geringes Ausmaß. Der Bahnhof liegt noch heute isoliert von den industriellen Vororten, aber wie bei Stadt-Gelsenkirchen ist die „Schnelligkeit“ des Wachstums auch in dieser „Innenstadt“ an den uneinheitlichen Häuserfronten abzulesen.

Neben dieser Innenstadt aus dem ehemaligen Dorfkern Buer haben alle die isolierten Industriesiedlungen, diese „Vororte“, ihre kurzen Ladenstraßen mit den unteren Verteilerfunktionen entwickelt. Man könnte diese Streuung der Ladenstraßen zum Anlaß nehmen, um von einer „Planetenstadt“ zu sprechen. Aber auch in Buer bildet an Lohntagen die Innenstadt die Einkaufszentrale, übernimmt also ähnliche Funktionen wie die Innenstadt-Gelsenkirchen.

Völlig anders ist die Situation von Horst, das auch der Größtentwicklung nach wesentlich kleiner als die beiden anderen Städte geblieben ist. Hier sind die Grundrißformen des alten Herrschaftsdorfes der Freiheit weitgehend erhalten. Das hängt mit der Entwicklung zusammen. Das Wohngebiet erweiterte sich zuerst in südlicher Richtung zur Zeche Nordstern und in jüngster Zeit nach Norden im Anschluß an die Gelsenberg-Benzin AG. Sogar zwei Geschäftsbereiche sind entstanden, einer an dem historischen Kern der alten Freiheit, ein weiterer im Anschluß an die Zechensiedlung. Horst hat also noch keine Innenstadtformen und -funktionen, sondern ist eher mit dem Stadium der „Planeten“ von Stadt-Gelsenkirchen und Buer vergleichbar.

Ein Wesensmerkmal großstädtischen Gepräges sind außer der Bildung von Innenstädten, also Zentralen für kommunale, kulturelle und kirchliche Verwaltung und Betreuung, sowie Schwerpunkte der Wirtschaft und des Handels, auch die Schaffung und besondere Pflege städtischer

gärtnerischer Anlagen und Grünflächen. Sie sollen einerseits der Erholung, andererseits als Großstadtlungen dienen. In Großstadt-Gelsenkirchen bot das unbebaute Gelände reichlich Gelegenheit dazu. Auch die fluchtlinienmäßig festgelegten und von der Bebauung freigehaltenen, kommunalen Friedhöfe sind hierzu zu rechnen.

Die ersten solcher Anlagen entstanden 1896—1902 als Stadtgärten südlich der Emscher. Während diese im „englischen Stil“ planmäßig angelegt sind und darin jedem Baum und jeder Baumgruppe ein gewisser Selbstzweck zukommt, ist das große Areal der städtischen Erholungsflächen in Buer oft noch, der Herkunft entsprechend, im Zustande von Bauernwäldern verblieben und erst ein Teil in eine gepflegte Parklandschaft umgewandelt worden. So sind auf Kosten der agraren Nutzungsflächen nicht nur Industriewerke und -siedlungen mit ihren Grünflächen, den Schreber- und Feldgärten entstanden, sondern auch städtische Grünanlagen.

Die städtisch-zentralen Kulturlandschaftsformen spielen jedoch als Zeichen jugendlicher Entwicklung im Landschaftsraum Groß-Gelsenkirchens eine ziemlich untergeordnete Rolle, denn echte Zentralität fehlt oder ist über erste Anfänge bisher nicht hinausgekommen. Verteilung und Ausdehnung sind Gesetzen unterworfen, die in der historischen Entwicklung begründet sind.

Das Verkehrsnetz. Der außerordentlich raschen Entwicklung Gelsenkirchens vom Dorf zur „Stadt“ (1875) und weiterhin zur „Großstadt“ (1903) entspricht die Verkehrsentwicklung und das Verkehrsnetz zu Land, Wasser und Schiene.

Im Zeitalter der Eisenbahnen wurde die bis dahin gemiedene Emschermulde ein bevorzugter Verkehrsraum. Die 1847 in Betrieb genommene Köln-Mindener Bahn und die 1871 eröffnete Emschertalbahn durchqueren das Stadtgebiet südlich der Emscher von OSO in flachem, nach N konvexen Bogen nach WSW. An der Gabelung nach NW beginnt die seit 1880 bestehende Niederländisch-Westfälische Bahn. Im nördlichen, jüngeren Industrieraum übernimmt die Nordbahn den Personenverkehr, die zur Entlastung der Köln-Mindener Bahn gebaut wurde.

Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung fördern sich gegenseitig. Dies beweist ein Vergleich zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet.

Das bereits seit 1870 in seinem Grundsystem festgelegte Eisenbahnnetz ist südlich der Emscher bis zum äußersten ineinander verflochten (Abb. 4). Die drei Hauptstrecken und der im Süden mit der Stadtgrenze streckenweise gleichverlaufende nördliche Abzweig der Bergisch-Märkischen Bahn sind durch ein weitverzweigtes System von Zechen- und sonstigen Industriebahnen untereinander verbunden. Auch nördlich der Emscher unterstreichen die Eisenbahnlinien die industrielle Struktur des Landschaftsraumes. In diesem Eisenbahnsystem sind die Zechen gleichsam die „Kopfbahnhöfe“. Aus Abb. 4 läßt sich indirekt die industrielle Durchsetzung des Stadtgebietes ablesen, wobei die verschiedenen Entwicklungsstadien der Landschaftsräume deutlich zutage treten.

Den Zechenbahnen kommt zwar in erster Linie nur lokale Bedeutung zu. Sie üben auf den gesamtstädtischen Siedlungsraum jedoch einen entscheidenden Einfluß aus, da die Anlage der Eisenbahnstrecken in den meisten Fällen der industriellen Siedlung vorauselte und den heutigen Siedlungsraum unüberbrückbar gliederte, so daß durch ihren Verlauf teilweise die Grenzen der einzelnen Stadtteile bestimmt wurden. Im

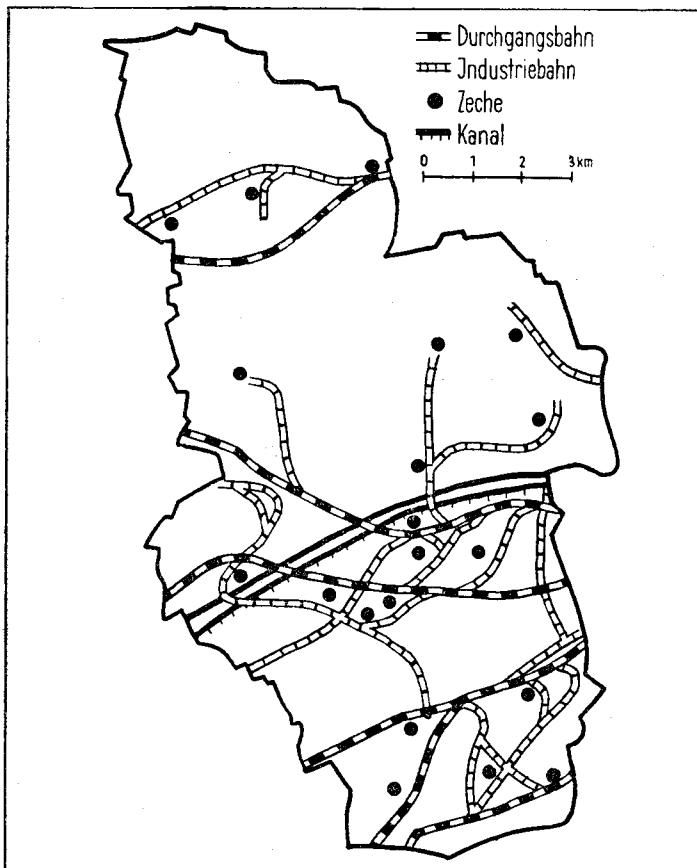


Abb. 4: Eisenbahnen und Zechen

Stadtbild treten nämlich die Eisenbahnlinien der Emschertalung ganz besonders hervor. Durch aufgeworfene, streckenweise bis zu 15 m hohe Dämme wird die allgemeine Verschachtelung und Raumenge noch unterstrichen. In der Landschaft sind sie nicht zu übersehende Geländewälle. Alle Strecken durchschneiden heute dichteste Siedlungsgebiete. Infolgedessen behindern die Bahnanlagen städtebauliche Gestaltung und innerstädtischen Verkehr außerordentlich.

Darüber hinaus ist der erst 1914 in Betrieb genommene Rhein-Herne-Kanal heute die industrielle Verkehrsleitlinie, die das Stadtgebiet in 8,2 km Länge parallel südlich zur regulierten Emscher durchquert. Durch ihn wurde die verkehrsgeographische Bedeutung des einst gemiedenen Emschertales noch erhöht.

Eisenbahnwege, Wasserwege und Bundes-Autobahn dienen im wesentlichen dem Güter- und Personenfernverkehr. Der ursprünglich auffallende Mangel an Nord-Süd-Verbindungen der Fernverkehrswege im heutigen Stadtgebiet ist durch den Ausbau von Verband- und Provinzialstraßen in den Jahren zwischen 1915 und 1925 beseitigt worden.

Zum Erkennen des funktionalen Gefüges innerhalb des Großstadtgebietes ist das Stadt-Straßennetz bedeutsam. In ihm kommen die lokalen Verhältnisse und örtlichen Bedürfnisse eindeutig zum Ausdruck.

Vergleicht man das Straßennetz von Stadt-Gelsenkirchen und Stadt-Buer miteinander, so ist, abgesehen vom Längenunterschied, für Buer die großzügige Straßenführung mit zentraler Orientierung, für Gelsenkirchen die schachbrettartige Aufteilung auffallend. Das Netz der Straßen I. und II. Ordnung ist in den beiden Stadtgebieten mit großem Unterschied ausgebaut. Während in Buer die Landstraßen I. Ordnung von außen her radial bis zum Stadtkern vorstoßen, ist diese Straßenart in Gelsenkirchen streckenweise nur bis an die Peripherie ausgebaut. Die Straßenführung in den einzelnen Stadtteilen wird zudem durch die Bauweise und den Baustil der verschiedenen Werksiedlungstypen bestimmt.

Den innerstädtischen Personen-Schnellverkehr übernehmen Straßenbahn- und Omnibuslinien. Die Straßenbahnlinien stoßen von den beiden Stadtmitten, wie die Geschäftsstraßen, sporadisch in die einzelnen Stadtteile vor. Die Straßenbahnwege decken sich daher weitgehend mit den Ladenstraßen.

Wie Untersuchungen über den Bergarbeiterberufsverkehr innerhalb des Stadtgebietes ergeben haben, benutzen Bergarbeiter selten öffentliche Verkehrsmittel, da ihre Wohnungen meist in Werksnähe liegen. Der Ausbau des innerstädtischen Verkehrsnetzes entspricht daher weniger den Forderungen des Arbeiterberufsverkehrs als vielmehr dem allgemeinen Geschäftsverkehr.

Entsprechend der dünneren Besiedlung im Raum nördlich der Emscher haben die Straßenbahnlinien der Vestischen Kleinbahnen AG. im Stadtgebiet Buer mehr den Charakter von Überlandbahnen. Sie verbinden vorwiegend verstreut liegende Industriesiedlungen mit der Innenstadt.

Das Verkehrsnetz ist nicht organisch und planvoll für den Gesamt- raum, sondern nach den Bedürfnissen der einzelnen Industrieanlagen, daher oft scheinbar willkürlich, oft sogar hinderlich für die Großstadtbedürfnisse und -planung gewachsen. Während südlich der Emscher eine überstarke Verschachtelung der Gleisanlagen kennzeichnend ist, läßt sich nördlich der Emscher eine bessere Linienführung nach städtisch-zentralen Gesichtspunkten feststellen.

Die innerstädtischen Siedlungsräume zeigen Entwicklungstendenzen auf, wie sie aus den genetisch so andersartigen Großstädten mit mittelalterlicher Stadtentwicklungs-Vergangenheit bekannt sind. Während in-
 dessen bei letzteren das Großstädtische auf breitem Sockel aufsitzt, fehlt bei den jungen Großstädten dieses Fundament, steht das Groß-
 städtische gewissermaßen auf sichtbaren Stelzen. Ja, auf Schritt und Tritt merkt man die absolute Abhängigkeit großstädtischer Entwicklung von den neuen industriellen Ballungsräumen.

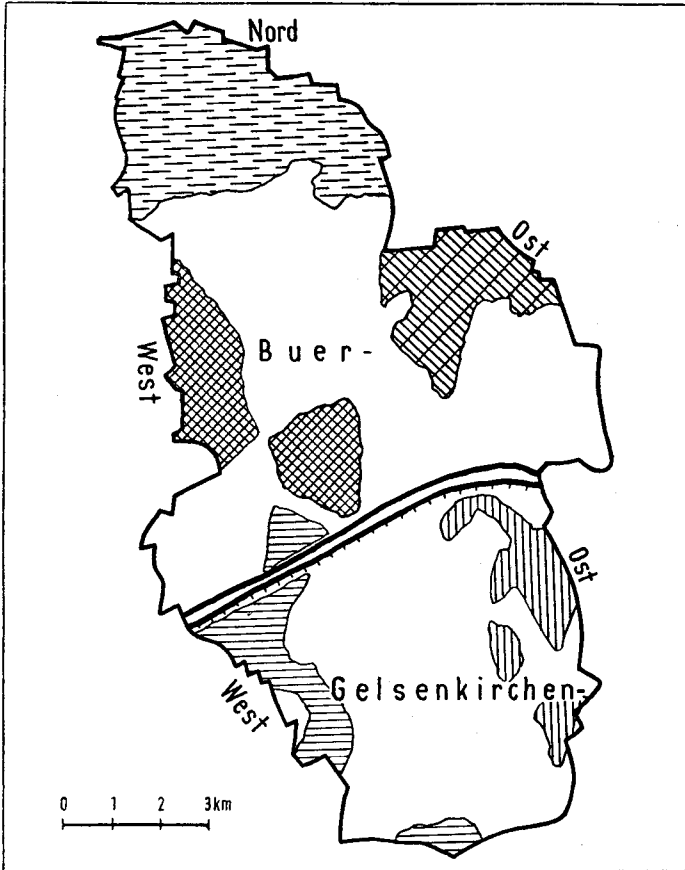


Abb. 5: Agrarbezirke

Ländlich-agrarer Räume. Großstadt-Gelsenkirchen umfaßt keinen organisch zusammengewachsenen Raum, sondern ist in seiner heutigen Form das Ergebnis kommunaler Eingliederungen.

Wenn wir bedenken, daß diese junge Großstadt erst Ansätze zu einem wirklichen Raumorganismus entwickelt, so ist es nicht verwunderlich, wie

ihre einzelnen Bauelemente oft ohne rechte Beziehungen nebeneinander stehen. Dies ist besonders der Fall bei den Überresten agrarer Anbaubezirke, die einst die Kulturlandschaft wesentlich gestaltet haben (Abb. 5). Die Bauelemente der Industrie, punkthaft verteilt zwar, aber noch stärker hervortretend als die sich bildenden Innenstädte, beherrschen heute die Kulturlandschaft. Indessen stellt der Flächengröße nach, wenn auch nicht mehr überall zusammenhängend, die agrar-ländliche Landschaft ein beachtliches Merkmal der Kulturlandschaft dar.

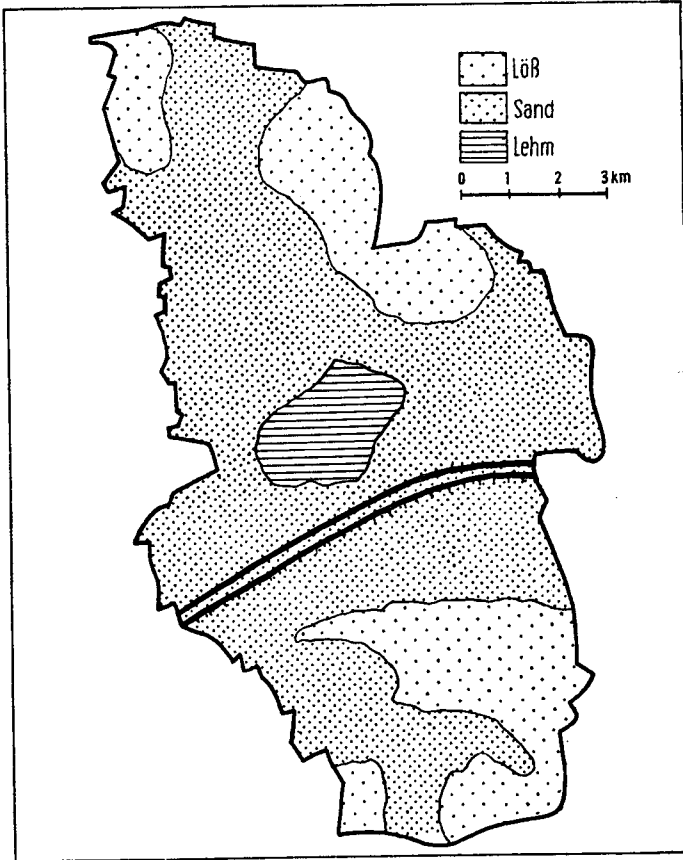


Abb. 6: Bodenarten

(Quelle: Geolog. Spezialkarte Bl. Essen, Gelsenkirchen, Marl)

Das Gefüge ländlich-agrarer Siedlung hat je nach dem Grad der industriellen Durchsetzung und städtisch-zentraler Entwicklung in den letzten 70—100 Jahren vielerlei Umwandlungen durchgemacht. Zwar war es bereits differenziert, bevor der Einbruch der industriellen Gestaltung einsetzte. Im Großstadtbereich Gelsenkirchen lagen in den Lößgebieten die Bördedörfer Gelsenkirchen und Buer, in der feuchten

Emschertalung indessen eine Anzahl kleinster Gruppensiedlungen, deren Bauerschafts- oder Landgemeindenamen zum größten Teil von den Stadtbezirken übernommen sind, ferner Einzel- und Zwichhöfe, das Herrschaftsdorf (Freiheit) Horst und einige Schlösser. Die Bauwerke einiger Schlösser und mancher Einzelhöfe bestehen zwar noch, sind aber zweckentfremdet und haben daher ihre alten Funktionen verloren.

Der Grad der Umwandlung im ländlich-agraren Siedlungsgefüge ist beiderseits der Emscher verschieden.

Im Stadtgebiet südlich der Emscher läßt sich infolge der weitgehenden industriellen Durchsetzung des Raumes in der Art der bäuerlichen Siedlungsweise keine Abhängigkeit von den Physiotopen, besonders den Bodenarten (s. Abbildung 6) mehr feststellen. Sowohl auf dem Lößboden als auch in lößfreien Anbaugeländen dominiert der Einzelhof neben der Streusiedlung mit 3—5 Hofstellen, so daß hier auch das frühere Siedlungsgefüge erheblich überformt worden ist. Dagegen läßt sich nördlich der Emscher in der Siedlungsweise eine Anpassung an die Physiotopen noch nachweisen. Ein Kranz bäuerlicher Siedlungsstellen umsäumt die Äcker auf den Sandlöß-Flachrücken. In dem durch Bachläufe modellierten Gelände bevorzugen Hufner für ihre Gehöfte die geschützte Nischenlage. Die Köttergehöfte liegen indessen höher an den Flachrücken im Halbkreis um die älteren Hufnerstellen. Diese Orientierung läßt sich weit über den Vestischen Landrücken verfolgen und gestattet hier noch eine Aufgliederung der Siedlungsschichten in Altersstufen.

Auch dort, wo in der Landschaft altes ländlich-agrares Gefüge erhalten zu sein scheint, hat der Strukturwandel durch Bergbau und Industrie häufig schon eingesetzt mit einer Änderung der Besitzverhältnisse. Um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts begann mit der Einbringung der Tiefschächte der Ankauf von Grund und Boden seitens des Bergbaus und der Industrie. Um die Jahrhundertwende treten die neuen Stadtverwaltungen ebenfalls als Interessenten und durch Aufkäufe als Eigentümer zusammenhängenden, städtischen Geländes in Erscheinung. Die Erwerbsmotive von Industrie und Stadtverwaltung lagen jedoch auf völlig verschiedenen Ebenen.

Die Bodenpolitik innerhalb der Großstadtgrenze spiegelt sich gut in den Besitzverhältnissen der landwirtschaftlich genutzten Flächen wider. Die Grundbesitzverhältnisse der Landwirtschaft in den einzelnen Anbaubezirken, die nach ähnlicher Struktur, nicht nach alten Landgemeindengrenzen zusammengefaßt wurden, sind folgende:

„Gelsenkirchen-West“	13 %	Eigentum	87 %	Pachtland
„Gelsenkirchen-Ost“	0 %	„	100 %	„
„Buer-West“	55 %	„	45 %	„
„Buer-Ost“	57 %	„	43 %	„
„Buer-Nord“	75 %	„	25 %	„

Vergleicht man die Zahlenverhältnisse der einzelnen Anbaubezirke miteinander, dann ersieht man, wie sehr differenziert die Grundbesitzverhältnisse sind. Nördlich der Emscher (Buer) überwiegt noch der

Eigenbesitz, südlich der Emscher (Gelsenkirchen) ist der ländliche Eigenbesitz z. T. schon völlig verschwunden, obwohl noch ländlich-agrarer Bereiche vorhanden sind. Darüber hinaus kann ganz allgemein für alle Anbaubezirke gesagt werden, daß mit zunehmender Wirtschaftsfläche der einzelnen Betriebe der Anteil des industriellen oder städtischen Pachtlandes zunimmt.

In der Gruppe der Kötter sind es die Großkötter (5—7,5 ha-Betriebe) und in der Hufnergruppe die Vollhufner (15—30 ha-Betriebe), die noch vorwiegend auf Privatbesitz wirtschaften. Die Tatsache, daß vier Großhufner ausschließlich industrielles Eigentum beackern, rechtfertigt die Bezeichnung „Industriehufner“. Diese Gutsbetriebe sind keine organischen Restbestände des alten agraren Gefüges, sondern in Abhängigkeit von der Industrie neu gebildet worden. Der Grundbesitzer ist in allen Fällen die Gelsenkirchener Bergwerks AG., die ihre Gutshöfe von Verwaltern bewirtschaften läßt. Diese stehen zum Industrierwerk im Angestelltenverhältnis mit prozentualer Beteiligung am Feldertrag. Sie sind also nur Gutsverwalter, nicht Gutspächter.

Wenn, wie schon erwähnt, der Norden des Stadtgebietes auch physiognomisch noch den Eindruck eines Bauernlandes macht, so ist auch hier in der innerbetrieblichen Struktur der industrielle Einfluß schon nachweisbar. So kommt regional im Verhältnis zwischen privatem und industriellem Grundbesitz bei den landwirtschaftlichen Betrieben eindeutig die Verlagerung der Industrie von der Ruhr nordwärts zur Lippe hin zum Ausdruck; denn wegen der Nord-Süd-Erstreckung des Großstadtgebietes treten die verschiedensten Stadien im Abhängigkeitsverhältnis der Landwirtschaft von der Industrie auf.

Die Spanne landwirtschaftlicher Betriebsgrößen reicht vom Kleinstbetrieb bis zum Gutsbetrieb. Im gesamten Stadtgebiet sind die Kleinkötter (0,5—2,5 ha-Betriebe) am stärksten vertreten. Ein zweiter Schwerpunkt liegt bei den Vollhufnern (15—30 ha-Betriebe). Dann folgen, der Anzahl nach, Vollkötter (2,5—5 ha-Betriebe), Großkötter (5—7,5 ha-Betriebe), Kleinhufner (7,5—15 ha-Betriebe), Großhufner (30—50 ha-Betriebe) und schließlich Guts- oder Industriehufner (über 50 ha-Betriebe). Es ist besonders darauf hinzuweisen, daß hier die Unterscheidung in Kötter- und Hufnergruppe lediglich nach der Größe und nicht nach der Genese zu verstehen ist. Dementsprechende Bezeichnungen fehlen leider noch. So sind z. B. die Kleinkötter meist, aber nicht immer, praktisch (Gemüse-)Gärtner. Andererseits würde aber auch im Revier eine genetische Differenzierung zu einer schwer durchschaubaren Vielfalt führen.

Ein Vergleich zwischen den südlichen und nördlichen Anbaugebieten beweist, daß die Häufung der Kleinbetriebe erst unter dem Einfluß der Industrie entstanden ist. Von einer ausgesprochenen Kleinparzellierung, die bei der starken industriellen Durchsetzung des Raumes vermutet werden könnte, kann jedoch nicht gesprochen werden. Durchgangsstraßen und Bahnen begrenzen zum größten Teil die einzelnen Parzellen. Die innerbetriebliche Aufgliederung liegt nördlich der Emscher, wo die alten Verhältnisse noch am stärksten erhalten sind, zwischen 8 und 15 Parzellen unterschiedlichster Größe.

Die Nutzung der Wirtschaftsf lächen zeigt als Charakteristikum eine starke Verzahnung von Grün- und Ackerland. In Gebieten stauender Nässe, also vor allem in der Emschertalung, werden die relativen Höheninseln als Ackerland bevorzugt, während die Grünflächen in den feuchten Gründen liegen. Angebaut werden Winterroggen (23 0/0), Hafer (14 0/0), Kartoffeln (10 0/0), Rüben (9 0/0), Klee (6 0/0), Weizen (6 0/0) und Feldgemüse (5 0/0). Die Anbauflächen für Getreide, Knollenfrüchte und Futterpflanzen schwanken in den verschiedenen Anbaubezirken in engen Grenzen. Südlich der Emscher herrschen Getreide- und Gemüsebau vor, letzterer vor allem bei den Köttern, den Gärtnern in Stadt Gelsenkirchen-West. Der hohe Kartoffel- bzw. Rübenanteil dient entweder dem eigenen Bedarf oder findet seine Abnehmer bei den Kleintierzüchtern.

Dagegen liegt nördlich der Emscher der Schwerpunkt auf der Weide- und Hackfruchtwirtschaft (vor allem Knollenfrüchte). Die Anbaubezirke nördlich und südlich der Emscher differieren also in ihren Wirtschaftsformen. „Gelsenkirchen-Ost“ und „Gelsenkirchen-West“ hat eine Hackfrucht-Getreide-Gemüsewirtschaft; dem steht in Buer-Ost, -Nord und -West eine Getreide-, Weide- und Hackfruchtwirtschaft gegenüber. Die Emscher bildet also auch unter dem Gesichtspunkt der landwirtschaftlichen Nutzungsarten eine Grenzlinie.

Die allgemeine Fruchtfolge Hackfrucht — Weizen — Roggen — Hafer wird nicht schematisch befolgt; denn die unmittelbare Nachbarschaft zum Bedarfsgebiet fordert von der Landwirtschaft, ja von jedem einzelnen Landwirt, eine besondere Beweglichkeit, eine Anpassung an die augenblicklichen Forderungen der Bevölkerung, die erst die Rentabilität der bäuerlichen Betriebe sichert.

Man vermißt in den Anbaugebieten Großstadt-Gelsenkirchens einen intensiveren Gemüseanbau. Dieser „Mangel“ beruht auf dem industriellen Einfluß. Einmal beeinträchtigen Staub und Abgase der Industriewerke den Gemüseanbau, und zum andern saugt die Industrie durch hohe Löhne die Arbeitskräfte auf, auf die der Gemüsebauer nun einmal angewiesen ist. Der Arbeitermangel ist eine Dauererscheinung und spielt in der Landwirtschaft eine wesentliche Rolle. In bäuerlichen Betrieben Großstadt-Gelsenkirchens werden daher vielfach Invaliden des Bergbaus beschäftigt. Sie werden selten mit Bargeld, sondern meist mit Naturalien entlohnt. So ist z. B. die Betriebsform des Kartoffelanbaues aus dem Mangel an Arbeitskräften für die Landwirtschaft zu erklären. Der rutenweise Verkauf des Ertrages von ungeernteten Kartoffel-Anbauflächen ist bei den Hufnerbetrieben des Industriegebietes für die Einbringung der Ernte charakteristisch. Der Privatmann, meist Industriearbeiter, kauft den Ertrag einer Kartoffelanbaufläche für die Deckung seines eigenen Bedarfes. Die Kartoffeln werden in Gemeinschaftsarbeit von der Arbeiterfamilie gerodet. Der Verdienst liegt weniger bei dem geringen Einkaufspreis als vielmehr bei dem zusätzlichen Anfall der kleinen Kartoffeln, die zur Stallfütterung der Kleintiere verwendet werden. Die geernteten Kartoffeln werden dann vom Bauern frei Haus geliefert. Durch diese Erntemethode spart der Landwirt wiederum Arbeitskräfte, und zum anderen hat er die Gewißheit, daß sein Acker sorgfältig ausgelesen wird.

Entsprechend den verschiedenen innerbetrieblichen Strukturen schwankt auch die Zahl des Großviehs in den einzelnen Anbaubezirken und Betriebsgrößen. Rund 65 % der Rindviehwirtschaft kann der Betriebsform der Abmelkwirtschaft zugerechnet werden. Im Durchschnitt wird tragendes Rindvieh eingekauft, abgemolken und gemästet, um dann an den städtischen Schlachthof verkauft zu werden. Die untere Grenze, auf die eine „schlachtreife“ Kuh abgemolken wird, liegt im Stadtgebiet bei 5 Litern Tagesleistung. Die Kühe bleiben etwa zehn bis zwölf Monate auf dem Hof. Gegenüber der preisgesunden Milcherzeugung tritt die Aufzucht von Großvieh in den Hintergrund. Bei der geringen Anzahl von Zuchttieren ist kein besonderes Zuchtziel zu erkennen. Der direkte Einfluß der Industrieanlagen mit Staub und Abgasen einerseits und der lebhafteste Straßenverkehr andererseits machen die Aufzucht von gesundem und widerstandsfähigem Vieh sehr schwer, wenn nicht gerade unmöglich, zumindest unrentabel. Die Erfahrung hat gelehrt, daß Rinder, die im Industriegebiet aufgezogen wurden, nach ca. fünf Jahren aufgebraucht sind.

Im Verhältnis zu den Hufnern haben die Kötter eine relativ hohe Anzahl von Pferden. Die Groß- und Vollkötter betreiben nämlich neben ihrer Landwirtschaft durchweg noch ein Transportgeschäft, sei es als Kohlenhändler oder als Unternehmer für Gelegenheitsfahrten. Der Kohlentransport hat für Deputatkohlen besondere lokale Bedeutung.

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen nehmen in Großstadt-Gelsenkirchen, vor allem nördlich der Emscher, immer noch ein beträchtliches, mehr oder weniger zusammenhängendes Areal ein. Aber der Einfluß der Industrie ist unverkennbar, selbst dort, wo physiognomisch ein Wandel der alten bäuerlichen Kulturlandschaft kaum zu erkennen ist, durch Eingriffe in die Besitzverhältnisse und Betriebsformen. Wie die industrielle Durchdringung von S nach N abnimmt, hat auch die Umformung des bäuerlichen Siedlungsgefüges und die Änderung der agraren Betriebsformen unterschiedliches Ausmaß erreicht. So bietet Großstadt-Gelsenkirchen ein gutes Beispiel für die immer noch rasch fortschreitende Entwicklung dieser vitalen Landschaft im rheinisch-westfälischen Industriegebiet.

Das funktionale Gefüge. Das differenzierte Gefüge von Industriegebiete, Geschäftsvierteln, Verkehrsräumen und landwirtschaftlichen Nutzungsflächen machen den Inhalt der Großstadtlandschaft Gelsenkirchen aus. Nach der analytischen Betrachtung der Einzelercheinungen soll abschließend die räumliche Ordnung und Bindung der kommunalpolitisch abgegrenzten Großstadt Gelsenkirchen auf das Vorhandensein einer Raumeinheit untersucht werden.

Um das Gefüge zu klären, sind auf Abb. 7 zunächst die städtischen Siedlungen und Grünanlagen, sowie die industriellen Siedlungen und Werke in ihrer gegenseitigen Durchdringung dargestellt.

Klare Unterschiede ergeben sich für Stadt-Gelsenkirchen und Horst einerseits und für Stadt-Buer andererseits. Im Stadtgebiet von Gelsenkirchen tritt uns eine ziemlich Geschlossenheit der städtisch und industriell besetzten und gestalteten Flächen entgegen. Hierdurch

sind die agraren Bereiche an den Rand gedrängt und umschließen gewissermaßen die industriell-städtischen mit einem ländlich-agraren Ring, in den aber städtische und industrielle Bildungen vorstoßen. So sind städtische Grünflächen, vor allem Friedhöfe, in ihn eingelagert. Im SW an der Stadtgrenze gegen Essen liegen Werkswohnsiedlungen darin, und an der Ostgrenze gegen Wanne-Eickel wird er gar unterbrochen durch

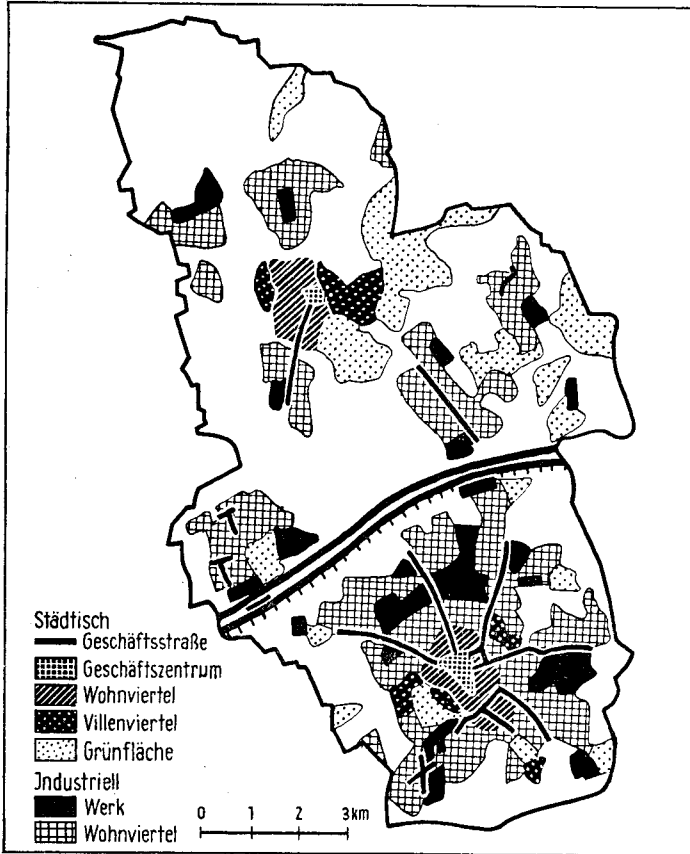


Abb. 7: Städtische und industrielle Komplexe

die Eisenwerke Gelsenkirchen AG., deren Werkssiedlungen und das weitverzweigte Eisenbahngelände.

Der Landwirtschaftsbereich setzt sich aus den Kötter- und Hufnerhöfen und ihren Wirtschaftsflächen zusammen. Jeder dieser Betriebe schafft wiederum um sein Gehöft hinsichtlich der Wirtschaftsintensität, die radial mit wachsender Entfernung vom Gehöft abnimmt, Ringe (J. H. Thünen). Der Landwirtschaftsbereich setzt einen kulturgeographischen Ring mit einem sehr komplizierten Gefüge zusammen.

Ihm können wir eine Anzahl von Industriebereichen, ebenfalls jeweils mit eigenem funktionalen Gefüge, gegenüberstellen. Die einzelnen Industriebereiche sind jedoch meist nur als Halbkreise oder Sektoren ausgebildet, wie anfangs dargelegt wurde.

Als dritter kulturgeographischer Bereich wäre der städtische Einflußbereich zu nennen. Er wird gebildet vom „Stadtkern“-Geschäftsviertel, den städtischen Siedlungsflächen und Grünanlagen. Im Vergleich mit dem Gefüge der übrigen Einflußbereiche kann die Innenstadt ebenfalls als Kristallisationskern angesehen werden, der aber nicht, wie bei agraren Betrieben und Industriewerken, eigenständig ist. Zwar baut sich auch der städtische Einflußbereich wie der Landwirtschaftsbereich aus zentralen Ringen auf; denn die Innenstadt von Stadt-Gelsenkirchen schart um sich den städtischen Siedlungsring und den Erholungsgürtel. Letzterer ist im Süden von industriellen Siedlungsflächen unterbrochen. Eine weitgehende, verschieden starke Verschachtelung zwischen städtischem Einflußbereich und Industriebereich ist von Stadtteil zu Stadtteil festzustellen. Während Schalke durch Arbeiterstraßen mit dem städtischen Einflußbereich verbunden ist, grenzt im Süden und Osten Schrebergartenland an den äußersten Stadtring und im Westen an die städtischen Parkanlagen. Darüber hinaus ist die Tatsache hervorzuheben, daß sich kein Industriewerk mit dem städtischen Einflußbereich in direkter Nachbarschaft befindet. Eine direkte Nachbarschaft mit einem Industriewerk ist weder bei dem äußeren Landwirtschaftsbereich noch bei dem inneren städtischen Einflußbereich vorhanden.

Der durch den Verlauf der Emscher und die Niederländisch-Westfälische Bahnlinie eingeengte Stadtteil Horst weist in seinem Gefüge gewisse Übereinstimmungen mit Gelsenkirchen auf. Ein schmaler Landwirtschaftsbereich ist an der Gemeindegrenze noch vorhanden. Die beiden Industriewerke Nordstern und Gelsenberg-Benzin-AG. ließen um sich halbkreisförmige Siedlungsräume entstehen. Dem Gründungsalter entsprechend sind bei der Zeche Nordstern die Arbeiterstraße und bei Gelsenberg-Benzin-AG. die Werkswohnsiedlungen vorwiegend ausgebildet. Gartenland (Schreber- und Feldgärten) verbindet die industriellen Siedlungsräume mit dem städtischen Erholungsgürtel einerseits und den Betriebsflächen des Landwirtschaftsbereiches andererseits. Der funktionale Aufbau von Horst ist durch die drei Einflußbereiche gekennzeichnet, von denen auch hier wie in Stadt-Gelsenkirchen der Industriebereich vorherrscht.

Die standortgebundenen Industriebereiche nehmen also in Stadt-Gelsenkirchen und Horst die größte Fläche ein. Diese beiden Städte sind also vorwiegend Industriearbeiter-Großsiedlungen mit Anfängen zentraler Bereiche und Funktionen.

Das Gefüge des Stadtgebietes nördlich des Rhein-Herne-Kanals mit Ausnahme von Horst kann als jüngeres Industriegebiet nicht mit dem von Stadt-Gelsenkirchen zur Deckung gebracht werden. Während in Stadt-Gelsenkirchen die Industriebereich-Sektoren flächenmäßig überwiegen, nimmt in Buer der Landwirtschaftsbereich das größte städtische Areal ein. Den Gehöften kommt als landwirtschaftlichen Kristallisationspunkten dieselbe, wenn nicht noch ausgeprägtere Bedeutung zu wie in

Gelsenkirchen. Neben diesen organischen Schwerpunkten sind im Landwirtschaftsbereich die Industriewerke mit ihren Siedlungsräumen eingelagert. Diese Industrieinseln sind alle in unterschiedlichem Abstand vom alten Dorfkern Buer entstanden. In ihrem inneren Gefüge und der sektorenförmigen Begrenzung gleichen sie jenen in Stadt-Gelsenkirchen und Horst. Allerdings sind im Vergleich mit Stadt-Gelsenkirchen die ge-

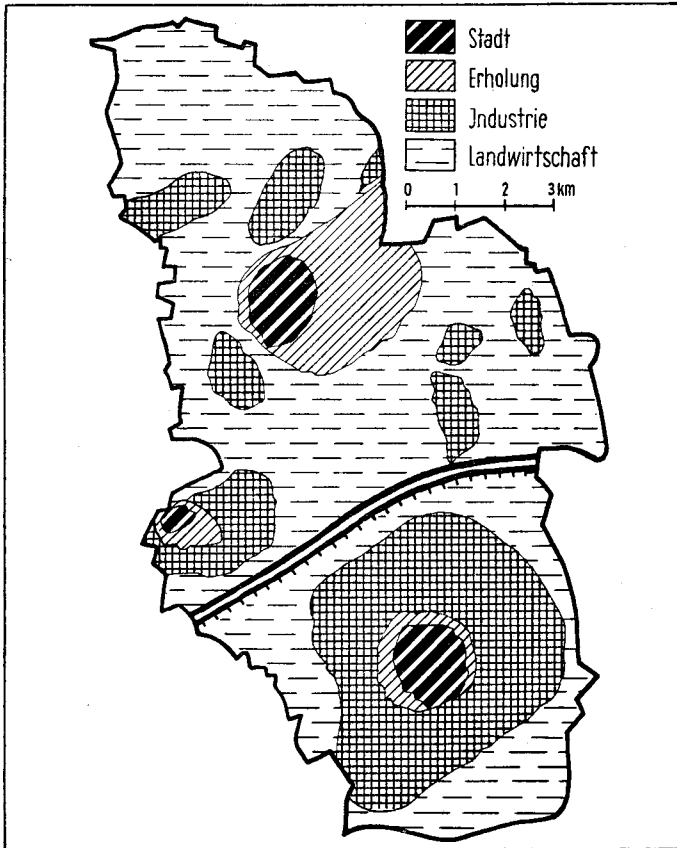


Abb. 8: Funktionsbereiche

schlossenen Werkwohnungsgebiete großräumiger. Ferner sind südlich des Stadtbereiches von Buer nur wenige Arbeiterstraßen entstanden, ja, nördlich fehlen sie ganz. In allen Industrieinseln sind die Beamtenwohnungen in schmalen randlichen Streifen vertreten. Der Umfang der Schrebergärten entspricht den jeweils vorhandenen Arbeiterstraßen.

Da der industrielle Siedlungsraum vielfach nur einseitig ausgebaut worden ist, trifft man hier, im Gegensatz zu den Verhältnissen von Stadt-Gelsenkirchen, Industriewerk und agrare Nutzungsfläche in direkter Nachbarschaft an.

Betrachtet man die Orientierung der industriell beeinflussten Räume unter dem verkehrstechnischen Gesichtspunkt, so sind in Stadt Buer die von der Innenstadt radial ausgehenden Durchgangsstraßen die funktionalen Leitlinien. Die Eisenbahnwege sind nur sekundäre Raummerkmale.

Östlich an den Stadtkern mit dem zentralen Ring der städtischen Siedlungsfläche schließt sich eine ausgedehnte städtische Erholungsfläche an. Westlich, nordwestlich und südwestlich grenzt der städtische Einflußbereich unmittelbar an den Landwirtschaftsbereich.

Auch Stadt Buer ist eine von standortgebundener Industrie ins Leben gerufene Großsiedlung, in welcher der Landwirtschaftsbereich nicht nur flächenmäßig noch überwiegt, sondern in der die Industriebereiche sich zudem durch Weitabständigkeit und isolierte Lage innerhalb des Landwirtschaftsbereichs auszeichnen.

Wenn wir uns alle Wesensmerkmale der Großstadt Gelsenkirchen noch einmal vergegenwärtigen, kommen wir zu der Feststellung, daß wir hier einen anderen Siedlungstyp vor uns haben als jenen, den wir uns meist unter „Großstadt“ vorstellen (Abb. 8); denn wir denken bei dieser Bezeichnung an eine Großsiedlung mit klar erkennbarem Mittelpunkt, auf den die gesamte Raumeinheit ausgerichtet ist und von dem aus sie ihre Impulse empfängt und gelenkt wird, mit einer City und ihren Lebensformen, die so ganz und gar etwas Neues und nicht mit den mittelalterlich-städtischen vergleichbar sind. Dieses Merkmal fehlt in Gelsenkirchen. Es fehlt in diesem, erst in naher Vergangenheit künstlich kommunalpolitisch zusammengefaßten, vielgliedrigen Siedlungsgebilde Großstadt-Gelsenkirchen eine echte Zentralität bzw. ist sie über erste Anfänge bisher nicht hinausgekommen. Die Industrie hat diese Großstadt nicht nur ins Leben gerufen, sondern ist auch heute noch maßgebend und, was entscheidend ist, fördert die Mittelpunktbildung nur indirekt.

So ist denn in Großstadt-Gelsenkirchen eine Zentralität vorerst im wesentlichen bei kommunalpolitischen Funktionen und vielleicht bei den geschäftlichen, übergeordneten Verteilerfunktionen etwa erreicht. Großstädtische Lebensformen sind nur schwach zu erkennen und beschränken sich auf kleine Bereiche.

Wir können also Großstadt-Gelsenkirchen unter dem Gesichtspunkt industriellen und städtischen Gefüges kennzeichnen als Häufung industrie-großdörflich orientierter Siedlungen inmitten noch zum selben Großstadtbereich gehörender, oft zusammenhängender ländlich-agrarer Bereiche mit einem Gemisch aus städtischen und ländlichen Lebensformen, zwar mit kleiner großstädtischer Sammlung, aber bisher ohne echte Zentralität.

Tradition, zeitlicher Vorsprung und die verkehrstechnische Verbindung sichern den benachbarten, aus alter städtischer Wurzel entstandenen Großstädten Essen und Bochum echte überörtliche Zentralität und hindern oder verzögern zumindestens ihr Aufkommen in den eng benachbarten Industrie-Ballungsräumen, so auch in Großstadt-Gelsenkirchen.

Die räumliche Verteilung der kulturlandschaftlichen Elemente und Komplexe läßt sich durch ein Raumschema veranschaulichen (Abb. 9).

Für die ältere Stadt-Gelsenkirchen existiert ein Zweiring-System und für die jüngere Stadt Buer ein Einring-System. Bei beiden bildet der städtische Komplex jeweils zentral geordnete Kreise, der industrielle

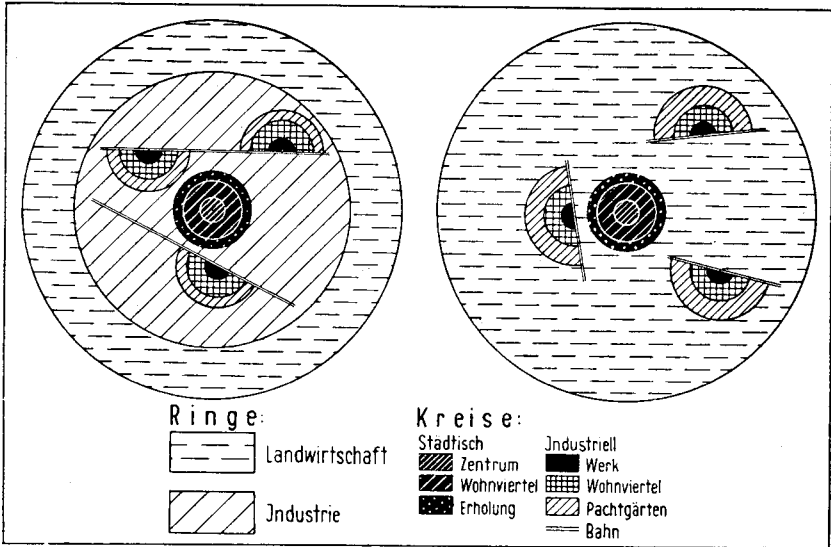


Abb. 9: Zwei- und Einring-Schema

Komplex ist jeweils halbkreisförmig geordnet. Beide können im industriellen Ring oder im agraren Bereich liegen.

Diese funktionale Gliederung läßt sich auch bei andern Industriestädten beobachten. Ganz allgemein gilt z. B. das Zweiring-Schema bei den Städten entlang der Emscher, das Einring-Schema bei den sehr jungen Industrieorten auf dem Vestischen Höhenrücken.

Berichte und Mitteilungen

Der Untergrund von Münster

Die rege Bautätigkeit in und um Münster gibt uns in nicht erhoffter Weise ein immer genaueres Bild vom Bau des Untergrundes. Im folgenden sind einige Profile zusammengestellt, die im Bereich der Altstadt und an ihrem Rande im Herbst 1953 bei Ausschachtungsarbeiten aufgenommen wurden.

Lage und Aufbau der Profile

I. Neubau der Philosophischen Fakultät der Universität, Ecke Domplatz/Pferdegasse

Profil 1: neben dem Franz-Hitze-Haus, gemeinsam mit Frl. Dr. E. Bertelsmeier, 16. Oktober 1953

Geschiebemergel über Sanden und Schottern

- 160 cm Kulturschutt, unten mit Geschiebemergel vermennt, übergehend in
- 55 cm ungestörten, festen gelben und tonigen Geschiebemergel mit regellos verstreuten nordischen Geschieben, scharf abgesetzt von
- 110 cm fein- bis mittelkörnigen Sanden, abwechselnd im Abstand von 10—20 cm dunkelbraun und hell gebändert
- 10 cm Kreideschotter, gerundet und abgeplattet
- 22 cm fest verbackener Kreidemergel, mit 10 cm mächtigem braun-gefärbten „B-Horizont“.

Profil 2: neben dem Geologischen Institut, gemeinsam mit Frl. Dr. E. Bertelsmeier, 16. Oktober 1953

Geschiebemergel über Sanden und Schottern

- 185 cm Kulturschutt, allmählich übergehend in
- 87 cm ungestörten, festen gelben und geschiebereichen Geschiebemergel, unmittelbar übergehend in
- 38 cm mittelkörnige, helle Sande mit schmalen, 5 cm breiten dunkelbraunen Bändern, allmählich übergehend in
- 90 cm fein- bis mittelkörnige, hellgraue bis weiße Sande, durchsetzt von 5—7 cm breiten, mittelkörnigen hellbraunen Sandbändern
- 14 cm Schotter, verbacken, eckig, gerundet und abgeplattet, vorwiegend aus Kreide, Graniten und Feuersteinen
- 20 cm fest verbackener Kreidemergel mit 8—10 cm braunem „B-Horizont“, in ihm Quarzit- und Granitsplitter bis zu 5 mm Durchmesser.

II. Aufschluß an der Frauenstraße/Ecke Jüdefelderstraße, 27. Oktober 1953

Profil 3: Geschiebemergel über Sanden

- 63 cm Kulturschutt, übergehend in
- 166 cm ungestörten Geschiebemergel, scharf abgesetzt von
- 158 cm mittelkörnigen dunkelbraunen Sanden, nach unten wechselnd mit hellgrauen bis weißen, durchschnittlich 3 cm breiten, weißen Sandbändern
- 16 cm Kreideschotter, verbacken, gerundet und abgeplattet, übergehend in Kreidemergel mit einem 10 cm mächtigen braunen „B-Horizont“.

III. Aufschluß an der Domgasse, 19. November 1953

Profil 4: Kulturschutt über Sand

- 343 cm Kulturschutt, übergehend in
- 106 cm helle bis weiße, rostbraun gepunktete, fein- bis mittelkörnige Sande
- 21 cm sandiger Lehm (in Nestform), übergehend in
- 84 cm mittelkörnigen braunen Sand mit grobkörnigen Einlagerungen.

IV. Neubau Bogenstr. Nr. 3, 7. Dezember 1953

Profil 5: Kulturschutt über Sand

- 500—550 cm Kulturschutt, darunter mindestens
- 150 cm Sand wie in Profil 4. Die Oberfläche dieser Sande fällt mit 3—4° nach Osten in Richtung Profil 6 ein.

V. Aufschluß an der Neubrückenstraße Nr. 1, 2. Oktober 1953

Profil 6: Geschiebemergel über Sanden

- 112 cm Kulturschutt, übergehend in
- 160 cm ungestörten quarzit- und granitreichen Geschiebemergel, fest verbacken und tonig, unmittelbar übergehend in fein- bis mittelkörnige, braun und hell bis weiß gebänderte Sande. Die Kreideoberfläche wurde nicht erreicht.

VI. Aufschluß zwischen Ludgeri- und Königstr. am Verwaltungsgebäude des Kreises Münster-Land, gemeinsam mit Herrn H. Gorki, 21. November 1953

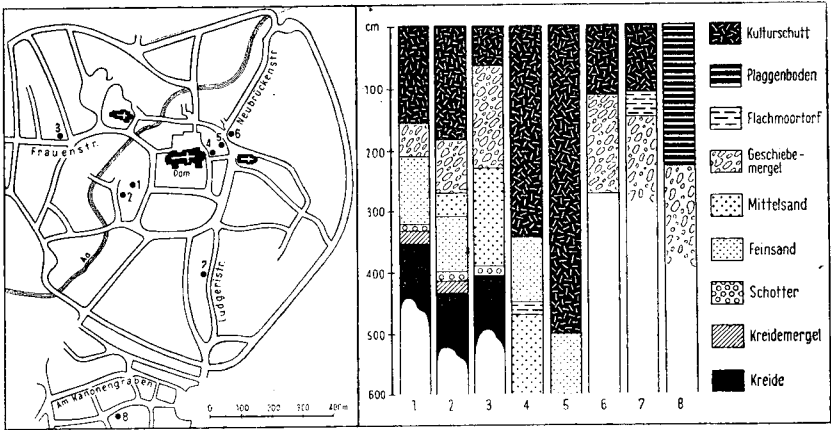
Profil 7: Flachmoortorf über Geschiebemergel

- 110 cm Kulturschutt
- 40—42 cm Flachmoortorf, in 9 m West-Osterstreckung, setzt sich wahrscheinlich unter der Ludgeristraße fort, in Flachmulde des Geschiebemergels.

VII. Neubau Marienschule, Hermannstr., gemeinsam mit Herrn Professor Dr. Müller-Wille, 18. August 1953

Profil 8: Plaggenboden über Geschiebemergel

- A₁ 63 cm schwarz-grauer, gut humoser Sand mit Bleichkörnern, gut durchwurzelt und krümelig
- A₂ 65 cm gleicher Sand, nur dichter als A₁
- A₃ 50 cm stark humoser, schwarz-blauer mittel- bis grobkörniger Sand, bleichkörnig, scharf abgesetzt von
- B gelber und geschiebereicher Geschiebemergel.



Lage und Aufbau der Profile

Diese Aufschlüsse liegen in unmittelbarer Nachbarschaft des Kies-Sandrückens, an seinem Abfall oder gar auf ihm. Sie ergeben einmal (Profil 2) das sichere Vorhandensein eines zweiten, unteren Geschiebehorizontes mit nordischem Material. Dieser Horizont liegt über einer Verwitterungsschicht der oberen Kreide, kann aber auch innig mit ihr vermengt sein. Zum anderen zeigen die Profile 1, 2, 3, 6, daß der obere Geschiebemergel auf Sanden ruht, die zum Domplatz, also zur höchsten Erhebung des Rückens hin ansteigen. Profil 6 am Osthang des Rückens zeigt noch Geschiebemergel, im Profil 5, 20—25 m westlich vom Profil 6, fehlt er. Er muß also auf dieser kurzen Entfernung ausklingen. Es scheint somit, daß Geschiebemergel randlich auf dem Rücken liegt. — In Flachmulden des Geschiebemergels treten Flachmoortorfe auf, als Ergebnis intensiver Verlandung postglazialer Erlenbrücher. Endlich hat der Mensch in starker Weise das Bild der Oberfläche verändert: Plaggenböden und mächtiger Kulturschutt geben beredtes Zeugnis davon.

H. Müller

Buchbesprechungen

Blume, Helmut: Das Land Hessen und seine Landschaften. Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 55, Remagen 1951. 110 S. 3 Karten, 16 Bildtafeln, Preis 8,40 DM.

Das nach dem zweiten Weltkrieg neugeschaffene Land Hessen findet in der Arbeit H. Blumes seine erste geographische Darstellung nach den Methoden der modernen Landeskunde. Dieses „Land Hessen“ entspricht als junge politische Neuschöpfung in räumlicher und volksmäßiger Beziehung in keiner Weise dem alten Begriff „Hessen“, zumal einige Gebiets-teile des ehemaligen Volksstaates Hessen und der preußischen Provinzen Kurhessen und Nassau an andere neugeschaffene Länder abgetreten wurden, besonders an das Land Rheinland-Pfalz. Wie fast allgemein faßt nun auch die junge politische Grenze des Landes Hessen Landschaftsräume verschiedensten Gepräges zusammen, wobei sie aber auch Teile aus größeren landschaftlichen Einheiten herauschneidet wie z. B. dem Taunus und dem Westerwald.

Nach einer Betrachtung des Gesamtgebietes im Überblick, die mit der Gliederung in Einzellandschaften abschließt, behandelt der Verfasser diese Landschaften nacheinander. Er gliedert das Gesamtgebiet zunächst in Nordhessen und Südhessen auf Grund der Bodenplastik und des Volkstums; dabei ergibt sich eine Zuordnung des Taunus zum südhessischen Gebiet, während die anderen Landschaften des Schiefergebirges wie Westerwald, Lahn-Dill-Gebiet, Hessisches Hinterland und Waldecker Land dem nordhessischen Raum zugeordnet werden. Nordhessen wird weiter aufgegliedert in die Gebirgslandschaften im Westen, die westhessische Senke, die Gebirge der Mitte, die osthessische Senke und die Gebirge des Ostens. Bei Südhessen wird unterschieden zwischen den Gebirgslandschaften und den Ebenen an Rhein und Main. Im ganzen werden 24 Einzellandschaften herausgearbeitet, die dann im zweiten Teil der Arbeit eingehend behandelt werden und von denen einige in den beigefügten Bildtafeln in ausgezeichneter Weise veranschaulicht werden. Für jede der Einzellandschaften werden die charakteristischen Züge sowohl physisch-geographischer wie kultur-geographischer Art klar und eindeutig dargestellt, wobei sich auch im kleinen der Charakter eines Übergangsgebietes im Zusammentreffen der verschiedensten Bau- und Formenelemente und der kulturellen Ausstrahlungen des ober- und niederdeutschen Raumes in deutlicher Weise zeigt. Der Übergangscharakter des Landes Hessen ist für den Verfasser gewissermaßen das Leitmotiv der Gesamtbehandlung: „Diese großen Züge in der Reliefgestaltung sind es, die Hessen die natürliche Aufgabe haben zukommen lassen, mehr als jede andere deutsche Landschaft zwischen Norden und Süden zu vermitteln. Hessen ist von Natur aus eine ausgesprochene Übergangslandschaft, in der sich nieder- und oberdeutsche Kulturelemente begegnen“ (S. 2). In der Schlußbetrachtung der Arbeit wird zwar die Verflechtung des neuen Landes Hessen mit den anderen Ländern der Bundesrepublik zugegeben, aber auch gleichzeitig die selbständige Stellung und Entwicklung dieser neugeschaffenen politischen Einheit gerechtfertigt. Damit besitzt das Land Hessen wohl als erstes der jungen politischen Räume der Bundesrepublik eine moderne Landeskunde, die in der beigegebenen Wenschow-Reliefkarte auch kartographisch modern dargestellt ist.

Es bleibt jedoch noch zu wünschen übrig, daß der Verfasser seine landschaftliche Gliederung des Landes Hessen auch in einer Karte festgehalten hätte, wenn auch die Übergänge der einzelnen Landschaften mehr oder weniger breite Grenzsäume darstellen, wie der Verfasser auf S. 36 ausführt. Gerade bei der so starken Verschiedenheit der Einzellandschaften wäre es von besonderem Reiz gewesen, die Beziehungen zwischen natürlichen Einheiten und den von dem Verfasser ausgegliederten Kulturlandschaften in der Karte dargestellt zu sehen. Damit hätte diese Arbeit vielleicht einen noch fruchtbareren Beitrag zu dem alten Thema der geographischen Betrachtung liefern können, nämlich zu dem Thema Land und Landschaft, insofern, als in diesem Fall das Land als politische Einheit noch nicht historisch gefestigt genug ist, die Landschaften innerhalb dieses Raumes jedoch ihr altes Gefüge in physisch-geographischer wie kultur-geographischer Sicht aufweisen und an vielen Stellen über den politischen Raum hinausreichen.

Erika Wagner

Müller, Theodor: Ostfälische Landeskunde. Verlag Waisenhaus-Druckerei, Braunschweig 1952. 532 Seiten. Gebunden 14,20 DM.

Wenn unter dem Stichwort „Ostfalen“ über den Raum zwischen dem Nordrand des Harzes und dem Südsaum der Lüneburger Heide, über die Gebiete der Bistümer Hildesheim und Halberstadt mit der Oker als Mittellinie und Braunschweig als Mittelpunkt, über einen Raum, der Watenstedt-Salzgitter und die Volkswagenstadt Wolfsburg einschließt, eine außergewöhnlich umfangreiche geographische Darstellung erscheint, so ist dies für Westfalen als dem Gegenflügel des alten sächsischen Stammesgebietes Grund genug, sich eingehend damit zu befassen, ganz abgesehen davon, daß nicht nur geschichtlich, sondern auch in der Gegenwart mannigfache Beziehungen diesen Raum mit Westfalen verbinden.

Das Buch gliedert sich in drei Hauptteile. Abschnitt I: Die landschaftsgestaltenden Kräfte (Oberfläche und innerer Bau, Klima, Gewässer, Boden, Urlandschaft, naturräumliche Gliederung, sowie der Mensch nach Stammestum, Charakter und Leistung); Abschnitt II: Der Lebensraum (Dorf und Flur, Wald, Straße, Stadt, Bergbau und Industrie); Abschnitt III: Die einzelnen Landschaften. Äußerlich gesehen trifft man, wie diese Inhaltsanordnung zeigt, das bekannte Schema einer landeskundlichen Darstellung an, wobei jedoch bemerkt werden muß, daß der allgemeine Teil (Abschnitt I und II) den breiteren Raum einnimmt, während in der Regel das Schwergewicht des Schemas bei der Schilderung der einzelnen Landschaften liegt. Diese Stoffaufteilung ist nicht glücklich, denn es bleibt nicht genügend Platz, um sich in systematischer Weise mit den einzelnen Landschaften zu befassen. Das Wagnis des Buches wird weiterhin dadurch erschwert, daß der Verfasser nicht nur sachlich und methodisch eine wissenschaftliche Landeskunde bieten möchte, sondern zugleich eine Heimatkunde, die den Schulen und der Heimatforschung Stoff und Werkzeug bieten und einem möglichst breiten Leserkreis das Verständnis für die Umwelt wecken und erleichtern soll. In dieser Absicht entwickelt der Verfasser, was über Land und Leute Ostfalens gesagt werden muß, um dieses nach Art und Stellung als Landschaft Niedersachsens erfassen zu können. In umfangreichen Kapiteln wird der Stoff um einige Hauptfragen geschlossen gruppiert, so daß man bestimmten Einzelgebieten der Naturkunde, der Siedlung und der Wirtschaft leicht und unmittelbar nachgehen kann. Das Werk enthält eine erstaunliche Fülle von Tatsachenmaterial zur Geologie, Geographie, Geschichte, Volks- und Wirtschaftskunde des Raumes, ein stofflicher Reichtum, der gelegentlich zum Ballast für die Darstellung wird. Das Buch ist dadurch ohne Zweifel nicht nur in Zukunft unentbehrlich, sondern zugleich

auch anregend und förderlich für jeden, der sich mit dem Raum als Wissenschaftler, als Schulmann, als Praktiker befassen will. Dankbar und interessiert wird man die große Leistung anerkennen, die in dem Werk der Öffentlichkeit vorgelegt ist. Insbesondere der Heimatfreund wird mit diesem Buch arbeiten. Es sei ihm auch warm empfohlen, obwohl die kritischen Feststellungen, die man treffen muß, auch für die heimatkundliche Zielsetzung des Buches von Belang sind.

Der Name „Ostfalen“, der niemals im ausschließlichen Sinn für den angegebenen Raum üblich war und der seit vielen Jahrhunderten nicht mehr lebendig ist, wird für einen Landstrich aufgegriffen, dessen „eigene Prägung“ und „besonderer Wert“ nicht durch naturräumliche Gegebenheiten — der Raum hat nach West und Ost gleitende Übergänge —, sondern nach Meinung des Verfassers durch ein einheitliches, niederdeutsch bestimmtes Stammes- und in der Gegenwart durch Bildung eines „geschlossenen Wirtschaftsgebiets“ bedingt ist. So eindrucksvoll der Versuch ist, die stammes- tümliche Kultur und die geistesgeschichtliche Bedeutung des Raumes im Sinne einer Einheit prägenden „Landschaft“ herauszuarbeiten, was trotz der Vorarbeiten der Volkskunde, trotz Banse und Nadler schwierig ist, da, im Gegensatz zu Westfalen, das nördliche Harzvorland seit dem Mittelalter über die politische Zersplitterung das lebendige Bewußtsein seiner Zusammengehörigkeit und Einheit verloren hat und deshalb auch keinen umfassenden volkstümlichen Namen aufweist, so eindeutig ist andererseits, daß in diesem Gebiet der Beweis für die Einheit und Sonderart des Raumes in erster Linie durch die Wirtschaft erbracht werden muß. „Ostfalen“ als einheitlicher Wirtschaftsraum: Dies ist, wenn auch nicht in der Form der Darstellung, ein Grundanliegen des Buches, um überdies einen in dieser Weise unterbauten Raum der Gegenwart mit einem Namen belegen zu können, dessen Inhalt von der Geschichte her geistig und kulturell das Gesicht dieser Landschaft mitbestimmt hat und der weiterhin wirken soll. Dieses Ziel wird m. E. nicht erreicht. Es soll kurz angedeutet werden, woran das liegt.

Das Buch ist nicht aus einem Guß. Die einzelnen Kapitel stehen zu selbständig nebeneinander, anstatt aufeinander Bezug zu nehmen. Die Einzelfragen werden zu wenig als landeskundliche Bausteine eingefügt, erhalten vielmehr zu viel Eigeninteresse. Die Fragestellung z. B., wie es im Arbeitsgebiet zur Eiszeit aussah, führt von der landeskundlichen Zielsetzung ab, da diese sich nur soweit um die Eiszeit bemüht, als sie durch bestimmte Nachwirkungen für die Gegenwart von Belang ist. Auch morphologische Spezialfragen (Alter von Rumpfflächen z. B.) können in einer Landeskunde, die ihrem Wesen nach synthetisch, nicht analytisch ist, wohl angedeutet und in ihren Ergebnissen kurz mitgeteilt, nicht aber diskutiert und bewiesen werden, denn in einer Landeskunde hat jedes Teilgebiet der Geographie dem Ganzen zu dienen, nicht aber die Aufgabe, selbständig eigenen Fragen nachzugehen. Es ist kennzeichnend, daß in dieser Landeskunde die Landwirtschaft vom Kapitel „Wald“ abgesondert wird, und ebenso kennzeichnend, daß im Landwirtschaftskapitel die Viehwirtschaft nur einen einzigen Absatz ausmacht. Die Ackerwirtschaft kann ohne den Wald und ohne das Vieh als ein Wirtschaftsorganismus, dessen verschiedene Seiten sich in jeweils bestimmter Weise im Raum auswirken, nicht begriffen werden. Dieser Organismus kommt, wenn überhaupt, nur ungenügend nach Eigenart, Umfang und Wert zur Darstellung. Andererseits hat nicht nur der Feldgemüse- und Zuckerrübenbau, sondern durch die Marktorientierung auch die Landwirtschaft als Ganzes bestimmte räumliche und sachliche Beziehungen zur Industrie- und Landwirtschaft und ihren Folgeerscheinungen. Von diesen grundlegenden Bezogenheiten ist weder im allgemeinen noch im besonderen Teil ausdrücklich die Rede. Damit entfällt die Möglichkeit, den Raum als Ganzes zu begreifen oder auch, ihn in seiner besonderen Funktion für entferntere Räume zu erkennen.

Ebenso bezeichnend ist es, daß Industrie und Bergbau dem Kapitel über die Stadt nachgesetzt sind. Die Stadt ist in der Regel die Zusammenballung und räumliche Spitze der modernen Industrielandschaft. Neben dem Grundriß und der Physiognomie der Stadt, die mit Recht ausführlich behandelt werden, ist die Funktion der Stadt für die Kulturlandschaft zur Erkenntnis landeskundlicher Zusammenhänge so entscheidend, daß das Kapitel „Wirtschaft“ vor dem Kapitel „Stadt“ stehen müßte, um damit die Möglichkeit zu schaffen, von den zentralen Orten aus das gesamte Gefüge der Landschaft aufzuweisen, während im umgekehrten Fall die Stadt nur als ein Landschaftsbestandteil neben anderen behandelt wird, nicht als deren Kopf und Herz. Verfasser hat die Kapitel so wenig aufeinander eingestellt, daß es eine Frage 2. Grades ist, in welcher Anordnung sie sich folgen.

Wenn man sich Aufgaben dieser Art vergegenwärtigt, so ergibt sich auch die Frage, warum auf die in Abschnitt I erfolgte Darstellung der natürlichen Landschaften nicht auch der Abschnitt II, der unter landeskundlichem Gesichtspunkt die kulturelle Entwicklung und Situation bringt, in Form einer entsprechenden Zusammenfassung eine kulturräumliche Aufgliederung des Gesamtgebietes versucht. Es muß überraschen, daß der Abschnitt III (Darstellung der Einzellandschaften) haargenau auf Abschnitt I (naturräumliche Gliederung) aufbaut. Damit wird gesagt, daß die in Abschnitt II aufgewiesene riesenhafte Leistung des Menschen im Laufe der Geschichte sich nicht derart ausgewirkt hat, daß bei aller Anpassung und Ausnutzung des Naturraums die Kulturlandschaft doch auch zu eigener Gliederung des Gebietes gelangt ist. Das kann selbstverständlich so sein, doch hätte der Verfasser dieser Frage nachgehen müssen, nicht zuletzt deshalb, weil ihm daran liegt, auch das Gesamtgebiet als „geschlossenen Wirtschaftsraum“, d. h. als Kulturraum selbständiger Art aufzuweisen.

Der vom Verfasser beschrittene Weg ist mehr beschreibend und registrierend als ordnend und wertend. Diese Art der Betrachtungsweise bestimmt auch die Darstellung der Einzellandschaften (Abschnitt III). Einzellandschaften können sinnvoll nur herausgestellt werden, wenn Landschaft für Landschaft als in sich stehende Ganzheit besonderen Charakters erfaßt werden kann. Der Verfasser entwickelt die Einzellandschaften aber nicht so sehr von innen her, aus dem besonderen Merkmal des Einzelraumes, sondern er durchquert Ostfalen sozusagen Schritt für Schritt, kommt dabei von einem Raum in den nächsten und macht, wie die Dinge am Wege aufeinander folgen, Bemerkungen zu den einzelnen Objekten, z. B. über eine Stadt, über ein Industrierwerk, über Bau und Oberflächenform eines Höhenzuges usw. So setzt der spezielle Teil in gewisser Hinsicht nur die ungemein weit-schichtige Stoffsammlung der ersten Hauptabschnitte fort. Es wiederholt sich im einzelnen, was für das Buch überhaupt kritisch vermerkt werden muß: es fehlt die letzte Durcharbeitung des Materials, die ordnende Gesamtschau auch der Einzellandschaft im Rahmen des Ganzen.

Mit der geschilderten Darstellungsmethode hängt es zusammen, daß das Buch fast überhaupt keine selbständig erarbeiteten Karten enthält. Dieser Mangel macht sich in jedem Abschnitt erneut bemerkbar und er erschwert die Lektüre des Werkes zumindest für den Außenstehenden, insbesondere die meisten Kapitel auch ungewöhnlich lang und nicht unterteilt sind. Warum fehlen z. B. Karten des alten Straßennetzes oder der Einzugsbereiche der Städte? Es fehlt sogar eine ausreichende Übersichtskarte zur Orientierung.

Zu den einzelnen Kapiteln wäre aus jeweils besonderer Fragestellung manches anzumerken, was hier aus Raumgründen unterbleibt.

Eine Stoffsammlung des angedeuteten Umfangs und von solch reicher Vielfältigkeit, wie sie dieses Buch bietet, stellt eine Bereicherung der Literatur dar, die nicht unterschätzt werden darf, insbesondere wenn sie, wie hier, aus persönlicher Anschauung der Landschaft stammt. Wenn andererseits

vom Standpunkt landeskundlicher Zielsetzung und Methodik wichtige Wünsche offen bleiben, so bietet das Werk dennoch einen originalen Baustein zur landeskundlichen Beurteilung eines Gebietes, das in den letzten Jahren überraschend schnell an Bedeutung gewann.

Hans Riepenhausen

Müller-Wille, Wilhelm: Westfalen — Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes. 384 Seiten, 40 Abbildungen im Text und eine Übersichtskarte. Aschendorffsche Verlagsbuchhandlung, Münster (Westf.), 1952. Hl. geb. 16,50 DM.

Mit dem hier vorliegenden, langerwarteten Werk aus der Feder eines der besten Kenner Nordwestdeutschlands besitzt Westfalen nun auch eine moderne Landeskunde, die eine bisher immer schmerzlich empfundene Lücke im deutschen landeskundlichen Schrifttum schließt. Infolge straffer Gliederung, prägnanten Stils und reichlicher Beigabe von Abbildungen bietet es trotz enormer Stofffülle eine gut lesbare Übersicht über den vielgestaltigen westfälischen Raum, der in der vom Verfasser schon früher begründeten Umgrenzung die Grenzen der alten Provinz im Norden und Osten überschreitet.

Untertitel und Widmung deuten schon an, daß der Leitgedanke der inneren räumlichen Ordnung des Landes voransteht. Dementsprechend verzichtet die auch methodisch anregende Darstellung auf das übliche länderkundliche Schema, der Verfasser versucht vielmehr mit souveräner Stoffbeherrschung und aus eingehender Kenntnis heraus das Wesen der Landschaft zu deuten, die geographische Gestalt zu erfassen. Von der für Westfalen charakteristischen Lage — „im küsten- und stromfernen gebirgigen Binnenwinkel des Nordsee-Sektors am getreppten Nordwest-Hang des mitteleuropäischen Gebirgsdaches“ — ausgehend, wird das Relief, dann die biologisch-ökologische Ausstattung behandelt, wobei sich, scheinbar zwanglos, einerseits die Begriffe Hochland, Oberland, Unterland und Tiefland ergeben, andererseits die gerade für Nordwestdeutschland wichtige Unterscheidung in bodenfeuchte, trockene und luftfeuchte Gebiete herausgearbeitet wird. Aus dieser Sicht erfolgt dann die fein durchdachte Abgrenzung, Gliederung und Beschreibung der vier Großlandschaften: Südergebirge, Westfälische Bucht, Weserbergland und Westfälisches Tiefland und ihrer Landschaftsgebiete. Bei diesem naturräumlichen Kapitel kommen naturgemäß alle die die Naturlandschaft bestimmenden Faktoren zur Geltung, wie Lage, Relief, Bau, Boden, Gewässer, Klima, Pflanzendecke, immer in ihrer Wechselwirkung und ihrer Bedeutung für das Landschaftsbild. Hier fußt Verfasser auf seiner früheren Abhandlung über „Die Naturlandschaften Westfalens“ (in Westf. Forsch. Bd. V, 1942).

Mehr als die Hälfte des Bandes ist den folgenden kulturgeographischen Abschnitten gewidmet, ist doch Westfalen, wie mit Recht betont wird, ein Raum, der vor allem vom Menschen und seiner Kultur bestimmt wird. Ausgangspunkt der stark historisch unterbauten Darstellung der Kulturlandschaft ist die Bevölkerung nach Dichte, Struktur und Dynamik. Breiter Raum ist sodann der ländlich-agraren Landschaft eingeräumt, zu deren Erforschung der Verfasser schon früher ebenfalls eigene Beiträge beigesteuert hat. Aber auch die weitschichtige Literatur und die Karten sind ausgewertet. Mit Recht wird die agrare Landschaft bei ihrer engen Bindung an die Natur und ihrer flächenhaften Bodennutzung als die tragende Schicht der Kulturlandschaft gewertet. Die Formen der Siedlung, der Bodennutzung und Erzeugung werden in ihrer von Natur und Kultur bestimmten Entwicklung in Längsschnitten für die Hauptlandschaftstypen dargelegt und damit die Wandlung des Siedlungsbildes und der Nutzlandschaft in ihren engen Wechselbeziehungen. Sehr lesenswert ist die Aufstellung von charakteristischen Typen-

folgen des Bauern, so in den Sandgebieten: Wald-Vieh-Bauer, Heidjer, Grünland-Bauer oder in den Löß- und Kalkbörden: Zelgen- und Getreide-Bauer, Vieh-Korn-Bauer. Nicht minder interessant ist die Deutung der marktwirtschaftlichen Verflechtung der Agrarlandschaften im historischen Ablauf mit ihrer der Wirtschaftsstufe entsprechenden Gürtelbildung in Anlehnung an die Thünensche Theorie.

Diese agrarische Landschaft wird nun durchsetzt und überlagert von der industriellen und der städtisch-zentralen, und alle drei ergänzen und beeinflussen sich wechselseitig. So dürfen denn gerade in Westfalen die folgenden Abschnitte über die Industrie- und Bergbauggebiete und die zentralen Orte besondere Beachtung erheischen. Wohl liegen über die westfälischen Industriegebiete einzelne hervorragende Darstellungen vor, aber der ganze Industrieraum besaß bisher keine derartig fundierte geographische Darstellung, bei der nicht nur das Industriesystem jedes einzelnen Bezirks in seiner natürlichen, verkehrs-, produktions- und absatzmäßigen Entwicklung beschrieben wird, sondern auch das Zusammenspiel, und damit die Ordnung und Bindung, die heute nur vom Ruhrrevier aus zu verstehen ist. An zwei instruktiven Karten von Bergbau, Industrie und Gewerbe wird der Wandel der Funktion und Bedeutung der einzelnen räumlichen Komponenten deutlich. Der Text überrascht durch die Fülle von Beispielen aus der Sozial-, Verkehrs- und politischen Geschichte, die aber immer unter geographischem Aspekt ausgewählt sind und das Bild der Industrielandschaft deuten helfen. Im einzelnen werden das Ruhrrevier, die ober- und hochländischen und die unter- und tiefländischen Industriebezirke beschrieben und dann in ihrem Stammbaum vergleichend im Diagramm nebeneinandergestellt, bei Unterscheidung der folgenden Industrie- und Gewerbebranchen: Kohlenbergbau, Erzbergbau, Metallherzeugung, Metallverarbeitung, Holzgewerbe, Glasherstellung, Salzgewinnung, Mühlengewerbe, Nahrungs- und Genußmittelindustrie, Textilgewerbe.

Am Abschluß der Betrachtung stehen die zentralen Orte mit ihren besonderen Funktionen im Raumorganismus, ihren besonderen Lebensformen und Ausprägungen als Verwaltungssitz, Verkehrsknoten, Festung, Kulturort, als Sitz des Lokalhandels und Zentrum weitgespannter Fernhandelsbeziehungen. In vier historisch-geographischen Querschnitten (Ur- und Frühgeschichte, Mittelalter, Frühe Neuzeit und Merkantil-technische Neuzeit) werden Rolle und Eigenart der Hauptorte Westfalens und ihr Beziehungssystem abgehandelt und die zentral-örtlichen Bereiche abgesteckt, von denen die Bucht immer seit der Bildung eines Landes Westfalen die Führung innehatte. Wieder wird an Hand eines Stammbaumes seit etwa 800 n. Chr. das Werden der Städte verfolgt, nämlich Münster, Osnabrück, Dortmund, Iserlohn, Hagen, Soest, Paderborn, Lippstadt, Bielefeld, Herford, Minden.

Die Aufschließung des reichen Materials durch ein Orts- und Sachregister wäre sehr zu begrüßen gewesen. Fühlbarer aber ist das Fehlen von Quellen und Literatur, wenn auch in des Verfassers Literaturbericht „Schriften und Karten zur Landeskunde Nordwestdeutschlands 1939—45“ ein wesentlicher Teil der Unterlagen zu finden ist, vor allem auch Hinweise auf die eigenen unveröffentlichten Vorarbeiten. Und bedauerlich ist, daß ein Teil der sehr detaillierten Karten durch die starke Verkleinerung an Lesbarkeit stark eingebüßt hat. Aber diese, nur die technische Seite betreffenden Ausstellungen mindern nicht die Achtung vor der in dieser Landeskunde vollbrachten Leistung, die einen großen aufmerksamen Leserkreis verdient und schließlich weitere Anregung zur Landesforschung gibt.

Erwin Mai

