

SPIEKER

LANDESKUNDLICHE BEITRÄGE UND BERICHTE

Herausgegeben von der Geographischen Kommission für Westfalen
von Wilhelm Müller-Wille und Elisabeth Bertelsmeier

17

HANS-CLAUS POESCHEL

Alte Fernstraßen in der mittleren Westfälischen Bucht

mit 14 Tabellen / 61 Abbildungen

1968

Im Selbstverlag der Geographischen Kommission, Münster/Westfalen

*Bezug durch den Selbstverlag der Geographischen Kommission Münster
(Westf.), Johannisstraße 1-4 (Institut für Geographie und Länderkunde).
Schriftleitung: Dr. E. Bertelsmeier*

Als Manuskript vervielfältigt
durch Phototechnische Zentralstelle der Universität Münster
Druck des Umschlages und der Abbildungen:
Fahle GmbH, 44 Münster (Westf.), Neubrückenstraße 8—11

Meinen Eltern

Inhalt

	Seite
Einleitung	1
1. Begriffe, Aufgaben und Arbeitsgebiet	1
2. Methoden und Quellen	3
3. Geschichte und Stand der Forschung	4
4. Aufbau der Arbeit	5
 1. Kapitel: Beschreibung der Fernstraßen und ihrer Abschnitte	 7
I. Die Friesenstraßen	7
a) Soest-Beckum-Warendorf-Iburg(Osnabrück)	7
1. Soest-Oestinghausen	7
2. Oestinghausen-Hovestadt-Herzfeld	8
3. Herzfeld-Haskobrügge-Beckum	9
4. Herzfeld-Heckentrup-Beckum	10
5. Oestinghausen-Hunsel-Beckum	10
6. Oestinghausen-Lippborg-Dreinhoff	12
7. Beckum-Ennigerloh	12
8. Ennigerloh-Finkenbergr	13
9. Ennigerloh-Bergstraße-Finkenbergr	13
10. Finkenbergr-Warendorf	13
11. Warendorf-Neite	14
12. Neite-Harkotten-Iburg (Osnabrück)	15
13. Uphoff-Vinnenbergr-Glandorf	16
14. Maibaum-Cords Brücke-Glandorf	17
15. Glandorf-Iburg	17
b) Werl-Hamm-Münster	18
16. Werl-Hamm	18
17. Hamm-Drensteinfurt	19
18. Drensteinfurt-Zollhaus-Hoher Weg-Münster	21
19. Zollhaus-Niedriger Weg-Münster	23
c) Unna-Werne-Hiltrup-(Münster)	23
20. Unna-Kamen	24
21. Kamen-(Lippe)-Werne	24
22. Werne-Herbern	25
23. Herbern-Hiltrup	26
d) Münster-Rheine	27
24. Münster-Emsdetten	27
25. Emsdetten-Rheine	30
 II. Die Diagonalstraßen	 31
a) Soest-Raum Hamm, Mark, Nienbrügge	31
26. Soest-Nateln (Ahsebrücke)	31
27. Nateln(Ahsebrücke)-Süddinker-Nienbrügge	32
28. Nateln(Ahsebrücke)-Dinker-Mark-Hamm	32
29. Mark-(Lippe)-Herrensteiner Berg	33

b) Wickede-Kamen-Nienbrügge/Hamm-Beckum/Ahlen- Warendorf	33
30. Wickede-Kamen	34
31. Kamen-Daberg	34
32. Daberg-Nienbrügge-(Lippe)-Hof Nillies (östl. Heessen).	35
33. Daberg-Hamm-(Lippe)-Hof Nillies	35
34. Nillies-Beckum	36
35. Heessen-Ahlen	37
36. Ahlen-Warendorf	38
c) Dortmund-Lünen-(Lippe)-Werne/Zollhaus	39
37. Dortmund-Lünen	39
38. Lünen-Lenklar	41
39. Lenklar-Zollhaus	41
40. Lenklar-Werne	42
d) Bochum-Castrop-Lüdinghausen-Münster	42
41. Bochum-Castrop	43
42. Castrop-(Lippe)-Rauschenburg	43
43. Rauschenburg-Lüdinghausen	45
44. Lüdinghausen-Münster	46
e) Bochum-Recklinghausen-Münster	47
45. Bochum-Recklinghausen	47
46. Recklinghausen-Ahsen-(Lippe)-Olfen	48
47. Oer-Bossendorf	50
48. Recklinghausen-Sinsen-Bossendorf-(Lippe)-Haltern	50
49. Haltern-Dülmen	53
50. Dülmen-Münster	54
f) Münster-Ladbergen-Tecklenburger Paß/Lengericher Paß- (Osnabrück)	56
51. Münster-Gimbte-Landskrone	57
52. Münster-Schiffahrt-Landskrone	57
53. Landskrone-Ladbergen	58
54. Ladbergen-Tecklenburg-Osnabrück	59
55. Ladbergen-Lengerich-Osnabrück	60
2. Kapitel: Vergleich und systematische Darstellung der Ergeb- nisse	75
I. Chronologie der Fernwege	75
a) Benutzte Kriterien	75
Bodenfunde 75 - Befestigungen 78 - Gerichtsstätten 79 - Zoll und Wegegeld, Gasthöfe und Schmieden 79 - Pflege- stätten 80 - Missionszentren und Ursfarrkirchen 80 - Ober- höfe, Haupthöfe und Amtshöfe 81 - Klöster, Stifte und Klausen 82 - Flur-, Hof- und Straßennamen 85 - Städti- sche Siedlungen 87 - Nutzung der Straßen nach schriftli- chen Quellen 87	
b) Zeitstellung und Datierung der Straßen	89

Allgemeine Gesichtspunkte 89 - Fernstraßen in früh-
 geschichtlicher Zeit 91 - Fernstraßen im Frühmittel-
 alter 94 - Hoch- und spätmittelalterliche Straßen 94 -
 Poststraßen um 1750 und Hauptstraßen um 1800 99 - Zu-
 sammenfassung: Zur Frage der Kontinuität 99

II.	Lage, Verlauf und Formen der Fernwege	103
a)	Lagetypen der Fernwege	103
b)	Spurtypen der Fernwege	104
III.	Wegezustand, Wegebesserung und Flußübergänge	108
a)	Wegezustand	108
b)	Flußübergänge	109
3.	Kapitel: Fernwege und Städte	114
I.	Die Städte des Hellweggebietes	114
a)	Soest	114
b)	Werl	116
c)	Unna	116
d)	Kamen	118
e)	Dortmund	119
f)	Vergleich	121
II.	Die Städte des Emschergebietes	122
a)	Bochum	122
b)	Recklinghausen	124
c)	Vergleich	126
III.	Die Städte der Lippetalung	126
a)	Hamm, Mark, Nienbrügge	126
b)	Werne	129
c)	Lünen	130
d)	Haltern	132
e)	Vergleich	133
IV.	Die Städte des Kernmünsterlandes	134
a)	Beckum	134
b)	Ahlen	135
c)	Lüdinghausen	136
d)	Dülmen	137
e)	Vergleich	139
V.	Die Städte der Emstalung	139
a)	Warendorf	140
b)	Münster	141
c)	Rheine	143
d)	Vergleich	144
Schluß:	Die geometrische Grundstruktur des Wegenetzes in der Westfälischen Bucht - Möglichkeit und Wirklichkeit	151

Schrifttum und Karten	158
a) Zeitschriften und Reihen	158
b) Literatur	159
c) Karten	175

Tabellarische Beschreibung der Streckabschnitte des 1. Kapitels

179-257.

Bildanhang

Abbildungen in der Beilage

1. Fernstraße Werl-Münster, Radspuren im Podsol
2. - 6. Fernstraße Soest-Beckum-Warendorf-Osnabrück
7. -11. Fernstraße Unna-Münster-Rheine
12. Fernstraße Hamm-Warendorf
13. -15. Fernstraßen Bochum-Castrop bzw. Recklinghausen-Lüdinghausen-Münster
16. -21. Fernstraße Bochum-Recklinghausen-Haltern-Münster-Osnabrück
22. Bodenplastik und alte Fernstraßen in der mittleren Westfälischen Bucht
23. Frühgeschichtliche Straßen, Stand der Forschung 1960
24. Fernstraßen im Mittelalter
25. Die untersuchten Fernstraßen und ihre Abschnitte
26. Übersicht: Fernstraßen, Abbildungen, Bilder und topographische Karten
27. Münzfunde und Fernstraßen
28. Befestigungsanlagen und Fernstraßen
29. Gerichtsstätten und Fernstraßen
30. Verkehrseinrichtungen, Pflegestätten und Fernstraßen
31. Kirchliche Organisation und Fernstraßen
32. Alter der Städte und Fernstraßen
33. Fernstraßen in frühgeschichtlicher Zeit
34. Fernstraßen im Frühmittelalter
35. Hansische Handelsstraßen im 14. -15. Jahrhundert
36. Postverkehr und Fernstraßen um 1750
37. Die "Land Straßen" = Hauptverkehrsstraßen um 1800
38. Die Kontinuität der Fernstraßen
39. Gelände und Fernstraßen
40. Flußübergänge und Fernstraßen
41. Geometrisches Schema der Verkehrswege
42. Fernstraßen im Raum Werne
43. Fernstraßen im Raum Hamm
44. -48. Die Städte des Hellweggebietes
49. -54. Die Städte des Emschergebietes und der Lippetalung
55. -61. Die Städte des Kernmünsterlandes und der Emstalung

Tabellen

1. Benutzte Kriterien, ihre Häufigkeit und räumliche Beziehung zu Altstraßen	83
2. Flur-, Hof- und Straßennamen	84
3. Verteilung, Einordnung und Zeitstellung historischer Belege	86
4. Die zeitliche Einordnung der Bestimmungsmerkmale	88
5. Die Kontinuität der Fernstraßen	100
6. Kontinuitätsstufen	102
7. Lagetypen der Fernwege	103
8. Lagetypen und ihre zeitliche Stellung	104
9. Spurentypen der Fernwege	105
10. Maße der stark eingetieften Wege	105
11. Maße der kaum eingetieften Wege	106
12. Maße der nicht eingetieften Wege	106
13. Flußübergänge im Zuge der Fernstraßen	110
14. Das Verhältnis von Luftlinie zur Altstraße	156

Tabellarische Beschreibung der Streckenabschnitte des 1. Kapitels

1-15: Soest-Beckum-Warendorf-Iburg	180	193
16-19: Werl-Hamm-Münster	194	201
20-23: Unna-Werne-Hiltrup-(Münster)	202	207
24-25: Münster-Rheine	208	211
26-29: Soest-Hamm-Nienbrügge	212	215
30-36: Wickede-Kamen-Hamm-Beckum/Ahlen-Warendorf	216	223
37-40: Dortmund-Lünen/Werne-Zollhaus	224	229
41-44: Bochum-Castrop-Lüdinghausen-Münster	230	237
45-50: Bochum-Recklinghausen-Münster	238	249
51-55: Münster-Ladbergen-Tecklenburger Paß/Lengericher Paß-(Osnabrück)	250	257

Benutzte Abkürzungen

a) Zeitschriften und Reihen

Arch. Geogr.	Archaeologia Geographica
BAW	Bodenaltertümer Westfalens
Ber. RGK	Berichte der Römisch-Germanischen Kommission
BKD	Die Bau- und Kunstdenkmäler der Provinz Westfalen (Mit Angabe des Kreises)
Cas Hei	Heimatblätter für Castrop und Umgegend. Monatschrift des Vereins Heimatpflege; seit 1949: Kultur und Heimat. Mitteilungsblatt des Westfälischen Heimatbundes, Ortsverband Castrop-Rauxel
CTW	Codex traditionum Westfalicarum, I. -VII.
DoBei	Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark
EsBei	Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen
GlaBl	Gladbecker Blätter für Orts- und Heimatkunde
HGBll	Verein für Hansische Geschichte. Hansische Geschichtsblätter
Hist. St.	Handbuch der Historischen Stätten Deutschlands
INA	Inventare der nichtstaatlichen Archive der Provinz Westfalen
Jb.	Jahrbuch
MAW	Mitteilungen der Altertumskommission für Westfalen
OM	Osnabrücker Mitteilungen. Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück
PZ	Prähistorische Zeitschrift
SZ	Zeitschrift des Vereins für die Geschichte von Soest und der Börde
VJ	Vestisches Jahrbuch =Bd. 50 ff. von VZ Zeitschrift der Vereine für Orts- und Heimatkunde im Veste und Kreise Recklinghausen
WarBl	Warendorfer Blätter für Orts- und Heimatkunde
WF	Westfälische Forschungen
WUB	Westfälisches Urkundenbuch
WZ	Zeitschrift für vaterländische Geschichte und Altertumskunde. Westfälische Zeitschrift

b) Sonstiges

EA = Erstausgabe der Topographischen Karte 1 : 25 000; Fl. = Flur;
Gem. = Gemeinde; H. = Höhe; KA = Katasterarchiv; KS = Karten-
sammlung; MTB = Meßtischblatt 1 : 25 000; ON = Ortsname; STAM =
Staatsarchiv Münster; STAOS = Staatsarchiv Osnabrück; TK 25 = To-
pographische Karte 1 : 25 000 = MTB; UK = Urkataster; UM = Ur-
meßtischblatt

E i n l e i t u n g

1. Begriffe, Aufgaben und Arbeitsgebiet

In dieser Arbeit^x wird der Versuch unternommen, alte Fernstraßen in einem zeitlich, räumlich und sachlich begrenzten Rahmen zu untersuchen. Unter F e r n s t r a ß e n sollen die Landverbindungen verstanden werden, die als Durchgangsbahnen friedlichem wie kriegerischem Verkehr dienten und in der Regel in Abständen von einer Tagesreise (20 - 30 km) einen Rastplatz besaßen.

Z e i t l i c h endet die Untersuchung mit dem Beginn des Chausseebaus im frühen 19. Jahrhundert, so daß ein Anschluß gewonnen wird an die Arbeit von Sälter (1).

Schwieriger war schon die zeitliche Untergrenze zu bestimmen. Dieses Problem ist eng verbunden mit der Frage der vorgeschichtlichen Straßenzüge und der Möglichkeit ihrer Erfassung. Ich schließe mich hier weitgehend der von Priaz und Hömberg für Westfalen vertretenen Meinung an, nach der wir vorerst noch keine Möglichkeit besitzen, "... das vorkarolingische Verkehrssystem dieses Raumes zu rekonstruieren"(2). Diese Untersuchung setzt demnach mit der Erforschung des Wegenetzes ein, das vermutlich um 800 n. Chr. bestand hat. Allerdings wird darüber hinaus der Versuch unternommen, gewisse Kriterien zu einer vorsichtigen Aussage über wahrscheinlich vorkarolingisches Alter einiger Straßen zu verwerten (Abb. 33). Der Kartenausschnitt, der durch Zusammenlegung von Teilstücken aus vier Blättern der "Karte des Deutschen Reiches" 1:200 000 (orohydrographische Ausgabe) entstand (3), stellt im wesentlichen die mittlere Westfälische Bucht dar, im Norden reichen Weserbergland und das Westfälische Tiefland in die Karte hinein. Die Südgrenze des A r b e i t s g e b i e t e s ist in etwa durch den Hellweg gegeben, die große Ost-West-Straße Westfalens. Als Nordgrenze bot sich der T e u t o b u r g e r W a l d mit seinen Ausläufern an. Wohl erscheinen dieses Waldgebirge wie auch das Wiehengebirge von außen "... wie abschließende Mauern, doch erleichtern zahlreiche Pforten, die Dören, den Eintritt in das Innere ..." (4) der Weserfestung. Damit ist das Gebirge Grenze und Mittler zugleich, und um dieser Eigenart gerecht zu werden, wurden die Straßen in ihrem wahrscheinlichen Verlauf bis zum Hellweg vor dem Santforde verlängert, so daß das Nord-Süd-Verkehrsspannungsfeld zwischen den beiden großen westfälischen Hellwegen erfaßt ist. Die Suche nach geeigneten Ost- und Westgrenzen wurde wesentlich von zwei Forderungen bestimmt. Im Osten sollte die Verkehrslinie Soest-Beckum-Warendorf-Osnabrück näher untersucht werden, im Westen verdienten die Städtereihe Bochum-Recklinghausen-Haltern sowie die Emsfurt bei Rheine besondere Aufmerksamkeit. Das Arbeitsgebiet mit einer Fläche von etwa 6 000 qkm umfaßt verschiedene Landschaften, die durchweg eine ebene, kleinräumig auch eine wellige Oberflächengestalt besitzen. Da die Reliefenergie in der Regel unter 20 m liegt und nur selten 20-100 m erreicht, gewinnen

die Flachmulden und Talungen als Verkehrssperren und auch als Verkehrsleitlinien Bedeutung und sollen deswegen im folgenden besonders berücksichtigt werden (Abb. 22) (5).

Das Gebirgsvorland im Süden zwischen Lippe und Möhne ist das "klassische Verkehrsland der Bucht, ja sogar Gesamtwestfalens" (6). Drei bedeutende Ost-West-Wege, der Haarweg, der Hellweg und der Lipperandweg verlaufen durch das Hellweggebiet, zum Teil auch durch das Emschergebiet. Das Hellweggebiet verdankt seinen Namen der wichtigsten dieser Fernstraßen, die im allgemeinen eine Linie oberhalb des Quellhorizontes an der Schichtgrenze Turon-Emscher sucht und somit die relativ trockene Hochlage ausnutzt. "Aber auch der Querverkehr findet günstige Bedingungen." Nur im Westen scheint die feuchte Emscher-Talung zwischen Bochumer Lößebene und Castroper Platte im Süden, dem Recklinghauser Landrücken und den Waltroper Flachwellen im Norden eine verkehrssperrende Wirkung auf den Nord-Süd-Verkehr gehabt zu haben, wohingegen die breite, aber flache Hellweger Talung im Osten kein Verkehrshindernis darstellte. Auch die Lippetalung weist viele, gute Übergangsmöglichkeiten auf, so daß man nur bedingt von einer" ... negativen Verkehrsbedeutung des Flusses als Hindernis für den Nordsüdverkehr..."(7) sprechen kann. An einigen Passagen entstanden die wichtigen Lippestädte Haltern, Lünen, Werne und Hamm als Flußübergangssiedlungen.

Nördlich an die Lippe schließen Teile des Kern- und Westmünsterlandes an. Das Kernmünsterland mit seinen schweren Kläböden erschwerte sicherlich den Wagenverkehr (8), so daß man diesem Naturraum eine gewisse passive Verkehrsstellung nicht absprechen kann; allerdings bot das Kernmünsterland dem Nord-Süd-Verkehr keine so großen Hindernisse, daß es umgangen werden mußte (9). Selbst die feuchten Flachmulden der Davert und der Lüdinghauser Mulde im Süden und Südwesten Münsters werden von den Fernverkehrsbahnen gequert. Im Norden bilden Münster und Warendorf, im Grenzsaum von Sand- und Kernmünsterland gelegen, wichtige Verkehrssammelpunkte.

Das im südwestlichen Kartenteil verzeichnete Westmünsterland ist durch die Vollformen der Haard, der Hohen Mark und der Borkenberge vertreten. Diese Höhenzüge engen die Lippetalung zwischen Haltern und Ahsen ein und schaffen günstige Übergangsmöglichkeiten. Auch die Waltroper Flachwellen treten von Süden dicht an die Lippe und ermöglichen einen weiteren Übergang bei Rauschenburg. Als Verkehrshindernis ist nur die feuchte Meerfelder Niederung anzusprechen, die jedoch durch einen schmalen Moorpaß zwischen Dülmen und Hausdülmen überwunden wird. Das sandige Ostmünsterland ist durch die Ems ganz nach Nordwesten orientiert. Die Ems-talung mit ihren trockenen Terrassenflächen und Dünen erlaubte die Anlage einer bedeutenden Straße Münster - Rheine - Emden, die als Friesenstraße bezeichnet wurde (10). Auch die ehemals von Münster südlich Telgte vorbei über Warendorf nach Paderborn ziehende Fern-

straße benutzte in ihrem ersten Teil die Emsterrassen als Verkehrsleitlinie (11). Der Fluß ist an mehreren Stellen leicht zu queren. Übergänge bestanden bei Warendorf, Telgte, an der Schifffahrt nördlich Münster, in Greven und Rheine seit dem Frühmittelalter. Hier wurde der Verkehrsfluß unterbrochen, günstige Standorte für die Entstehung städtischer Zentren waren gegeben. Nur im Falle der Schifffahrt scheint sich die Nähe der alten Stadt Münster negativ auf eine mögliche städtische Entwicklung ausgewirkt zu haben. Im Norden der Emstalung schließt sich ein teilweise vermoorter Feuchtbereich an (Kattenvenner Flachmulde), der dem Nord-Süd-Verkehr an einigen Stellen relativ bequeme Passagen gestattete. Die Osning-oberfläche nördlich der Niederungszone ist "... trocken und leicht zu begehen ...". Die hier verlaufende Osning-Randbahn dürfte zumindest in das Frühmittelalter zurückgehen.

Auf die Durchgängigkeit des Teutoburger Waldes an zahlreichen Paßlücken, die nicht einmal alle von Fernstraßen genutzt wurden, konnte bereits hingewiesen werden.

Die Aufgabe dieser Arbeit bestand darin, in dem umschriebenen zeitlichen und räumlichen Rahmen Fernwege hinsichtlich ihres genauen Verlaufes, ihrer Physiognomie, ihrer Funktion, ihrer mannigfachen wegeorientierten Einrichtungen und ihrer Genese zu untersuchen und zu beschreiben. Ein solches Vorhaben erfordert außer einer Durchsicht zahlreicher schriftlicher Quellen auch eine Begehung der Straßen im Gelände, so daß aus diesen Gründen eine sachliche Einschränkung unumgänglich ist. In dieser Arbeit wurden deswegen nur Nord-Süd-Straßen, die eigentlichen Friesenstraßen, und Südwest-Nordost bzw. Südost-Nordwest verlaufende Diagonalstraßen genau untersucht. Die Ost-West-Wege sind zwar mit in das Kartenbild aufgenommen worden; die vereinzelt eingetragenen Details stellen jedoch nicht das Ergebnis einer systematischen Untersuchung dar.

2. Methoden und Quellen (12)

Die Aufgabe dieser Untersuchung, den spurengenauen Verlauf der alten Fernwege von der Neuzeit bis in das frühe Mittelalter zurückzuverfolgen, kann am ehesten mit Hilfe der in der siedlungsgeographischen Forschung erprobten topographisch-genetischen Methode gelöst werden.

Ausgehend von den genauen Katasterkarten des beginnenden 19. Jahrhunderts wurden zunächst die Fernwege, die sich durch charakteristische Flur-, Hof- und Straßennamen ermitteln lassen, in großmaßstäbige moderne Karten (TK 25) übertragen. Als dann erfolgte eine Begehung der so kartierten Straßen im Gelände, wobei Lage und Art der Wegespuren festgehalten werden konnten und darüber hinaus die aus dem Urkataster rekonstruierten Wege ergänzt und korrigiert wurden. In einem Fall war es möglich, durch Ausheben eines Bodenprofils alte Radspuren im Boden sichtbar werden zu lassen (Abb. 1).

Die Rückdatierung der so gewonnenen Wegeverbindungen ist linienhaft nur in sehr seltenen Fällen möglich, z.B. dann, wenn eine genaue **W e g e b e s c h r e i b u n g**, ein **S t r a ß e n z u - s t a n d s b e r i c h t**, eine **a l t e K a r t e** den spuregenauen Verlauf einer Straße angeben. Im allgemeinen können nur punkthafte Kriterien herangezogen werden, die eine Einstufung der rekonstruierten Fernverbindung in eine bestimmte Zeit wahrscheinlich werden lassen. Solche punkthafte Kriterien der Altstraßenforschung sind zahlreiche, **k a r t i e r b a r e**, **w e g e o r i e n t i e r t e E i n r i c h t u n g e n**: Befestigungsanlagen, mittelalterliche Gerichtsplätze, Zoll- und Wegegeldhebestellen, Gasthöfe, Schmieden, Absteigequartiere, Siechenhäuser und Hospitäler, die ältesten Pfarrkirchen, Verwaltungszentren kirchlicher Institutionen, Klöster, Stifte, Klausen u.a.m. Natürlich bieten auch Genese, Funktion und Grundriß der städtischen und ländlichen Siedlungen, die von alten Fernverbindungen berührt werden, mannigfache Hinweise auf die Bedeutung der Verkehrswege. Nicht zuletzt erlaubt die Verteilung von Funden, vor allem von Münzfunden, Rückschlüsse auf Alter und Nutzung der Fernwege; auch die Auswertung aller Nachrichten über Warentransporte, Reisen, kriegerische Auseinandersetzungen, Versammlungen, Botendienste usw. kann wichtige Ergänzungen bieten, wie auch Sagen, Erzählungen, Überlieferungen des Volksmundes nicht unberücksichtigt bleiben dürfen.

Die Belege für all diese Kriterien können in der Regel durch **s c h r i f t l i c h e Q u e l l e n** (Karten, Urkunden, Fundakten, Literatur), seltener durch mündliche Überlieferung, erbracht werden. Zur Datierung können auch naturwissenschaftliche Methoden z.B. ¹⁴C-Methode) herangezogen werden.

3. Geschichte und Stand der Forschung (Abb. 23 und 24)

Noch heute kann man dem 1930 von Stieren (13) und 1932 von Krüger (14) geäußerten Urteil zustimmen, nach dem "... in Westfalen dringende Fragen moderner Straßenforschung noch so wenig geklärt..." sind. Die ersten Versuche von Sockeland (15), Seibertz (16) und Schulte (17) geben nur ungefähre Vorstellungen über grobe Verkehrsrichtungen in Westfalen, und die "Römerstraßen" Schneiders (18) und Dörrenbergs (19) halten keiner Nachprüfung stand, so daß schon Philippi resignierend erklärte: "Sicher bekannt sind für das Mittelalter in Westfalen nur drei **L a n d s t r a ß e n**: der von Albert von Stade beschriebene Landweg von Bremen nach dem Rhein (Duisburg) und die beiden ostwestlichen Straßen Hellweg und Haarweg" (20). Auch die Auswertung historischer Quellen über die Feldzüge Karls des Großen durch Krüger (21) ergab nur "... gewisse große Straßenlinien ..." und "... einige wenige Verkehrspunkte (Orte, Gebirgspässe, Flußübergänge usw.). Die dazwischenliegende Streckenführung bleibt auch weiterhin ungewiß" (22). Diesem Mangel wurde auch durch die Arbeiten von Ortmann und Prinz nicht abgeholfen.

Ortmann (23) versuchte zunächst, die frühgeschichtlichen Straßen mit Hilfe von Befestigungsanlagen und Münzfunden zu datieren und billigte auch der Christianisierung unseres Raumes sowie dem Gerichtswesen Quellenwert für die Straßenforschung zu. Seine im ganzen vorsichtigen methodischen Erwägungen stehen jedoch im Widerspruch zur Karte "Frühgeschichtliche Handels- und Heerwege Westfalens". Hier ist Ortmann, wie Prinz (24) zu Recht bemerkte, "... entschieden nicht vorsichtig genug", was die Aussage "gesicherter frühgeschichtlicher Handelsweg" betrifft. Darüber hinaus ist die kartographische Darstellung unzureichend und bietet im Grunde auch nur "... gewisse große Straßenlinien ...". Diese nur grob skizzierten Verkehrsrichtungen bezeichnete Ortmann später erneut als "... die großenteils bekannten vorgeschichtlichen Handelswege Westfalens" (25). Aber auch Prinz (26), der wie Ortmann die Fernstraßen nur am Rande behandelt, kommt nicht über eine Darstellung ungefährender Verkehrsverbindungen hinaus und wollte außerdem "... nur eine Auswahl aus dem mittelalterlichen Straßennetz Westfalens, soweit es für den Verkehrspunkt Münster von Wichtigkeit ..." war, vorführen (27). Die Beschreibung der Verkehrssituation um Münster bei Prinz bietet dagegen zahllose, wertvolle topographische Einzelheiten, die häufig ein spurgenaues Kartieren der wichtigsten Straßen etwa in einem Umkreis von 15 km um Münster gestatten. Zu erwähnen sind noch die beiden kleinen Aufsätze von Schulte (28) und Humborg (29).

Sehr umfassende und zuverlässige Angaben über die mittelalterlichen Handelsstraßen in Westfalen (und darüber hinaus im gesamten Handelsraum der Hanse) lassen sich dem Atlas Hansischer Handelsstraßen (30) und dem jüngst dazu erschienen Textband (31) entnehmen. Sieht man einmal von kleinen Fehlern und Ungenauigkeiten ab, die bei der Größe des Untersuchungsgebietes schwer zu vermeiden waren, so stellen die exakten Routenangaben unbedingt eine wertvolle Erweiterung unserer Kenntnisse über das hochmittelalterliche und frühneuzeitliche Verkehrswesen in Westfalen dar.

4. Aufbau der Arbeit

Die Arbeit ist in drei Hauptteile gegliedert.

Das e r s t e K a p i t e l umfaßt einen katalogartigen Streckenteil, in dem das gesammelte Material vorgeführt wird. Die einzelnen Fernwege sind dabei zur besseren Übersicht in kleine Abschnitte aufgeteilt und fortlaufend durchnummeriert. Hinter der Abschnittsüberschrift ist die Länge der behandelten Strecke in km angegeben; die Abschnitte werden beschrieben und außerdem noch in zwei Tabellen dargestellt, in denen zusätzlich Angaben über Lage und Formen der Straßen festgehalten sind. Eine Legende zu diesen Tabellen befindet sich auf S. Spezielle Angaben über Siedlungen usw. können in der Regel den Maßstischblättern (TK 25) entnommen werden. (Abb. 26).

Die Lage der Abbildungen ist mit Rechts-Hoch/Werten (Gauß-Krüger-sches Gitternetz) genau fixiert.

Das z w e i t e K a p i t e l bringt eine systematische Zusammenfassung, in der das Alter der Fernwege, ihre Physiognomie, die Wegebau-technik und die Funktion der wegeorientierten Einrichtungen diskutiert und bewertet werden.

Im d r i t t e n K a p i t e l wird versucht, die an den Wegen gelegenen Städte in ihrer Genese und ihren Grundrissen darzustellen und den wechselseitigen Beziehungen zwischen Städten und Fernstraßen nachzugehen.

Im Schlußteil werden an einem Modell die theoretisch zu erwartenden mit den tatsächlich vorhandenen Verbindungen verglichen und einige Aussagen über den Grad der Verkehrserschließung getroffen.

- 1) Sälter, 1917, 2) Prinz, 1960, S. 32 f; Hömberg, 1961, S. 11,
- 3) Die Grundkarte zeichnete der Kartograph der Geographischen Kommission, Herr Fistarol, 4) Müller-Wille, 1952, S. 104,
- 5) Talungen und Flachmulden nach Müller-Wille, 1966, S. 11, Abb. 7 und Abb. 24, 6) Müller-Wille, 1952, S. 55 ff; danach auch das Folgende. 7) Krakhecken, 1940, S. 39, 8) Müller-Wille, 1952, S. 57,
- 9) Niemeier, Rothert, 1954, S. 39, 10) Müller-Wille, 1952, S. 28 und Prinz, 1960, S. 12 f, 11) Flaskamp, 1963, S. 456 und Schulte, 1937, S. 60, 12) Eine zusammenfassende Darstellung der Quellen der Altstraßenforschung geben: Bruns, Weczerka, 1967, S. 77 ff, 13) Stieren, 1930, S. 188, 14) Krüger, 1932, S. 240,
- 15) Soekeland, 1825, 16) Seibertz, 1842, 17) Schulte, 1926, 18) Krüger, 1932, 19) Dörrenberg, 1897, 1909, 20) Philippi, 1926, S. 94, 21) Krüger, 1932, 22) Prinz, 1960, S. 5, 23) Ortmann, 1949, 24) Prinz, 1960, S. 5, Anm. 7, 25) Ortmann, 1957, S. 150,
- 26) Prinz, 1960, Abb. 1, 27) Prinz, 1960, S. 7, Anm. 2, 28) Schulte, 1944, 29) Humborg, 1944, 30) Bruns, Weczerka, 1962,
- 31) Bruns, Weczerka, 1967.

X

Promotionsschrift, die im Institut für Geographie und Länderkunde der Universität Münster (Westf.) mit Anleitung von Herrn Professor Dr. W. Müller-Wille entstanden und von der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät angenommen ist. Die mündliche Prüfung war am 26. Januar 1968.

1. Kapitel

Beschreibung der Fernstraßen und ihrer Abschnitte

I. Die Friesenstraßen

a) Soest-Beckum-Warendorf-Iburg -(Osnabrück)

Die folgende Strecke umfaßt die Abschnitte 1-15.

Der Fernweg überquerte bei Hunsel, Lippborg und Hovestadt - Herzfeld die Lippe, führte zwischen Beckum und Ennigerloh über die Beckumer Berge und überwand die Ems bei Warendorf, um in mehreren Spuren den Osningspaß bei Iburg und von hier Osnabrück zu erreichen. Die Luftlinienentfernung zwischen Soest und Iburg beträgt 64 km.

Als Verkehrsrichtung wird diese Straße erwähnt bei Ortmann (1) und Prinz (2), kurze Hinweise finden sich bei Niemeier, Rothert (3) und bei Schwartz (4). Recht genau sind die Angaben bei Bruns, Weczerka (5), (6). Allerdings ist die Linienführung südlich Warendorf fehlerhaft. Eine exakte Beschreibung des Abschnittes 10 gibt Brüning (7). Der Abschnitt 5 wird schon in einer Karte bei Dörrenberg (8) als alter Verkehrsweg eingetragen, auf diesen "Salzpfad" weist Diedrichs (9) erneut hin.

1. Soest-Oestinghausen (6 km)

Eine wichtige Nord-Süd-Straße, die von Hessen kommend über den Grandweg die Stadt Soest erreichte, durchschnitt ursprünglich zwischen St. Peter und St. Patrokli die karolingische (?) Befestigung im Herzen der Stadt und führt über die Walburger Straße am Ostende der alten Sälzersiedlung entlang nach Norden. Durch das Walburger Tor verläßt diese Verkehrsstraße die Stadt; sie ist in der Straße "Vor dem Walburger Tor" im Norden des Bahnkörpers noch heute erhalten. Bereits nach ca. 250 m zweigt ein Weg ab "... nach Nordosten ... in den Raum um Lippstadt ... und ehemals wohl über Wiedenbrück und den Paß von Bielefeld ... " (10). Im UK wird die Erinnerung an diese Straßengabel festgehalten durch den Parzellenkomplex "Zwischen dem Östinghäuser und Lippstädter Weg" (11); nach weiteren 200 m heißen einige Parzellen "Am Östinghäuser Weg" (12). 250 m westlich H. 94,7 liegt die "curia hinriking" (13), ein befestigter Hof aus dem Hochmittelalter, der wahrscheinlich in Zusammenhang mit dieser Straße, vielleicht als Sicherungsposten vor den Toren der Stadt, gesehen werden kann (14).

Etwas 500 m nordwestlich H. 80,3 bog die alte Führung spitzwinklig nach Norden ab, was noch heute an einer sanften Eindellung östlich der Chaussee zu erkennen ist. Ein Bachlauf wurde 40 m östlich km 45 überschritten, die kleine Steinbrücke ist noch erhalten. Unmittelbar nördlich lag einst eine alte Richtstätte der Stadt Soest (15), im UK durch den Flurnamen "Galgenkamp" fixiert (16). Bis Oestinghausen

liegt die alte Straße ganz unter der heutigen. Unmittelbar beim Hofe Herbsthof (s. UK) befand sich wieder eine Richtstätte, diesmal zu Oestinghausen gehörig, an der 1492, 1500 und 1506 Hinrichtungen bezeugt sind (17). Die Tatsache, daß der Rat der Stadt Soest 1338 einen Zuschuß zur Wegebesserung in Oestinghausen zahlte und 1363 die Brückenarbeiten an der Ahsebrücke bei Oestinghausen finanzierte (18), läßt sich wohl kaum dadurch erklären, daß in Oestinghausen einer der fünf Oberhöfe des erzbischöflichen Schulzenhofes in Soest lag. "Der Zustand der wichtigen nach Münster führenden Straße mochte das erfordern" (19). Auch eine Klausel bestand bei Oestinghausen an der Ahse schon 1570 (20). 1681 wird die "... rechte Hellwegs Brücke, vor Oestinghausen über die Aesse gelegen, ..." genannt (21). In Oestinghausen gabelt sich der Hellweg.

2. Oestinghausen-Hovestadt-Herzfeld (4 km)

In Oestinghausen biegt dieser Heerweg als "Hovestädter Straße" nach Nordosten ab und verläßt bei H. 80,2 die Asphaltstraße, ein Wegerest ist im Zufahrtsweg nach Huneke zu sehen. Der weitere Verlauf auf das "Fust Kreuz" zu (22), noch im UM ganz verzeichnet, heißt im UK "Der alte Hovestädter Weg" (23). Im Gelände zeigen sich nur noch ganz schwache Spuren in Form flacher Mulden. Am Westrand der Bauerschaft Nordwald stößt der Weg auf die asphaltierte Straße und verläuft hart an der Südkante einer feuchten Niederung, zu der das Gelände stellenweise 2 m tief abfällt. In weitem Bogen erreicht die Straße, von der heutigen Asphaltstraße überdeckt, das Dorf Hovestadt.

Eng verbunden mit einem alten Lippeübergang ist wohl seit dem 8. Jahrhundert das Dorfpaar Hovestadt und Herzfeld, ersteres südlich, letzteres nördlich der Lippe gelegen. Sollte auch die Erzählung von der Heirat einer Nichte Karls des Großen, der hl. Ida, mit dem Sachsen Egbert, einem späteren Getreuen Karls, in Herzfeld-Hovestadt nur eine Legende sein, so ist doch immerhin auffällig, daß der Besitz Egberts sowohl nördlich als auch südlich der Lippe liegt. Auch die zur Namensklärung herangezogene Sage, die hl. Ida habe Steine zum Bau einer Kirche auf dem Rücken eines zahmen Hirsches nach Herzfeld durch die Lippe geschafft, deuten diese alten Verbindungen an und halten vielleicht die Erinnerung an eine alte Lippefurt wach (24). Hömberg vermutet, daß "... die Burg Hovestadt die Stelle einer karolingischen Befestigung zum Schutze der Lippestraße und des hier befindlichen alten Lippeüberganges..." einnahm (25), während Herold die Entstehung der Burg gleich nach den Ungarneinfällen im 10. Jahrhundert ansetzt. Die genaue Lage der alten Befestigung ist wohl durch die Parzelle "Auf'm Althoff" hart östlich des heutigen Schlosses bestimmt (26).

Wenn auch die ersten urkundlichen Erwähnungen Hovestadts erst aus der Mitte des 13. Jahrhunderts stammen, so möchte ich mich doch der These Hömbergs anschließen. Im Mittelalter war Hovestadt eine feste Landesburg der Kölner Erzbischöfe, die 1303 von Everhard von der Mark zerstört wurde (27). Im Jahre 1309 gab Soest zum Bau einer Brücke bei Hovestadt eine ansehnliche Summe Geldes. Dafür durften die Hovestädter von keinem Soester Wegegeld nehmen (28). 1322 werden die Gierponten (Fähre) bei Herzfeld, Rauschenburg, Haltern und Dorsten als Kölner Besitz genannt (29), und 1363 erneut in Soester Stadtrechnungen Ausgaben für die Brücke bei Hovestadt verbucht (30). In den Jahren 1395 und 1396 wird ein Freistuhl auf der Brücke bei Hovestadt erwähnt, der bezeichnenderweise im Besitz der Stadt Soest ist, ebenfalls noch 1444 (31). Im Hoch- und Spätmittelalter spielte der Übergang bei Hovestadt-Herzfeld immer noch eine gewichtige Rolle, die Burg wurde mehrfach zerstört, Truppendurchmärsche sind bezeugt. 1649 wird eine Poststation am Kirchhof zu Hovestadt genannt (32); diese Station lag an der Poststraße Berlin-Wesel. 1799 erbaute der Graf von Plettenberg eine Lippebrücke, am Südufer befand sich am "Segenkamp" (UK) ein Zollhäuschen. Der Damm durch die Lippewiesen, der die heutige Chaussee trägt, wurde erst im Jahre 1848 erbaut (33). Der Hof Herzfeld, auf dessen Grunde im 9. Jahrhundert die Eigenkirche der hl. Ida gegründet wurde, gelangte 898 durch Schenkung an das Kloster Werden und hatte dem Abt jährlich dreimal ein Absteigequartier zu bieten (34). Auch der 1024 in Herzfeld abgehaltene Fürstentag, der gegen Ende des 13. Jahrhunderts zu Herzfeld einberufene Städtetag zur Zeit einer Messe (also bestand damals ein Markt !) unterstreichen nachdrücklich die Bedeutung dieses Lippeüberganges (35). Die Fortsetzung des von Soest kommenden Weges nach Norden ist außerordentlich schwer genau zu fixieren, weitgehend ist man bei der hier versuchten Festlegung auf Vermutungen angewiesen. Möglich erscheinen Fortsetzungen über Oelde, über Haskobrücke nach Beckum und über die Bauerschaft Heckentrup im Zuge der heutigen Landstraße nach Beckum.

3. Herzfeld-Haskobrücke-Beckum (15 km)

Es scheint, daß der auf die Lippestraße mündende Weg ursprünglich geradeaus nach Norden verlief, um nach etwa 1100 m seine Fortsetzung im "Strünkerweg oder Kirchstraße" (36) zu finden. Einige in dieser Richtung verlaufende Parzellengrenzen sowie die Geradlinigkeit der Spur lassen allerdings keine sicheren Aussagen zu. Ungefähr 3 km nördlich Herzfeld findet sich im UK westlich der Straße die Parzelle "In der Langen Straße" (37). In diesem Teil ist die Straße, im MTB (1955) noch verzeichnet, fast vollständig verschwunden, nur ein ca. 100 m langer Rest ist bei Stuckmann zu erkennen (Bild 1). Hart westlich Buddevoss zog der Weg nach Nordwesten weiter, teils in schwachen Eintiefungen, teils in Feldwegen erhalten. Nordöstlich

Bockey wurde ein Acker von dieser Straße durchschnitten (38). 750 m südöstlich Haskobrücke erreicht der Weg dann die heutige Asphaltstraße, in deren Zuge sie den Mühlenbach überschreitet. Eine Brücke über diesen Bach scheint schon im 10. Jahrhundert bestanden zu haben, denn der Hof Hasicasbruggiu wird bereits in dieser Zeit im Werdener Urbar genannt (39) und heißt im 14. Jahrhundert "Hasekenbrücke". Es ist sehr wahrscheinlich, daß der Abt des Klosters Werden oder sein Vertreter bei Besuchen seiner Höfe über diesen Weg von Herzfeld, wo ihm viermal jährlich eine Absteige zustand, seinen Hof Hasicasbruggiu erreichte (40). Die alte Straße führte nordöstlich Lammert wohl ca. 500 m genau in der alten Nordwest-Richtung weiter, wenn sich auch weder im UK noch bei LeCoq Belege dafür finden lassen. In der EA ist der Weg in der Heller Mark als "Helloweg" bezeichnet; die Quellen für diese vielsagende Straßenbezeichnung waren nicht zu ermitteln. Bei Windhövel querte der Weg die städtische Landwehr am "Specksbaum" (41) und zog dann als Höhenweg nach Nordwesten, um im westlichen Teil eines Steinbruches auf den "Lippweg", die Straße Beckum-Lippstadt, einzubiegen und im Zuge dieser Straße Beckum durch das Osttor zu erreichen. Vermutlich bezeichnet die um 1300 genannte "via Susaciensis" diesen Weg über Hovestadt-Herzfeld nach Soest (42).

4. Herzfeld-Heckentrup-Beckum (13 km)

Über diese Straße, die sich geringfügig von der heutigen Landstraße abhebt, läßt sich sehr wenig aussagen. Südlich Illies, in der Bauerschaft Heckentrup nordwestlich Herzfeld wird sie auf der Westseite von einer Baumreihe begleitet (Bild 2), die wohl den älteren westlichen Straßenrand bildet. 200 m nordöstlich Illies findet sich im UK die Parzelle "Alte Straße" (43). Auch nördlich H. 77,8 kann man auf 500 m eine alte Wegespur westlich der Straße beobachten (Abb. 2). Bis auf wenige, sehr kurze, heutige Biegungen abkürzende Strecken liegt der Weg dann praktisch bis Beckum unter der Asphaltdecke. Bei km 3 verlief er allerdings schnurgerade nach Nordwesten und querte die Beckumer Landwehr an einer Stelle, die noch heute "Kieker" genannt wird (44). In der Gemarkung der Stadt Beckum ist der Weg häufig durch Parzellennamen als "Roßweg" ausgewiesen (45). Unmittelbar an der Einmündung dieses Weges in den Lippweg findet sich im UK der Beleg dafür, daß diese Straße nach Soest führte: ein ganzer Parzellenkomplex heißt "übern Sostweg am Lippweg" u. ä. (46). Im Zuge des Lippweges erreicht dann auch diese Straße durch das Osttor die Stadt.

5. Oestinghausen-Hunsel-Beckum (15 km)

Dieser Straßenzug, im UM noch gut zu erkennen und als Feldweg teilweise noch heute erhalten, querte südlich Hunsel den alten, südlichen Lipperandweg, den "Hammweg" (47), und berührt hart südlich der Lippe die Parzelle "Galgenmersch", die eine alte Richtstätte

lokalisiert. Schoppmann möchte ohne nähere Begründung den Galgen 500 m südlich dieser Parzelle am Hammweg suchen, was ich angesichts der o. a. Parzellenlage für unwahrscheinlich halte (48). An der nördlich anschließenden Parzelle "Hunselkamp" soll nach dem Volksmund eine alte Lippefurt gelegen haben (49). Der nördlich der Lippe gelegene Hof Hunsel war Amtshof des Klosters Abdinghof in Paderborn (50) und hatte vermutlich die Aufgabe, den Lippeübergang zu sichern. Nördlich von Hunsel folgt der Weg ein Stück der Asphaltstraße nach Nordwesten, um sie bei H. 82,3 zu verlassen. Hier finden sich im UK die Flurnamen "Galgenbreite" und "Vor den Soestheck" (51), die eine Richtstätte und einen Schlagbaum an der Straße nach Soest markieren.

Der Galgen scheint zum Haus Assen gehört zu haben; die Herren von Ketteler zu Assen waren nämlich Richtherren im Kirchspiel Lippborg (52). In leicht geschwungenen Bögen erreicht der Weg weiter, im UK nur noch an Parzellengrenzen erkennbar und in der Erinnerung der Einheimischen als "Alter Postweg" gegenwärtig (allerdings hat es hier m. W. nie eine Postverbindung gegeben), die jetzt asphaltierte Straße westlich Haus Assen bei H. 71,9 (53).

Auch in der östlich Hunsel liegenden Bauerschaft Keßler, in der ein Freistuhl 1498 bezeugt ist (54), sollen hölzerne Brückenreste gefunden worden sein, die zu einem alten Weg von Soest nach Beckum gehören (55). M. E. hat dieser Übergang nur lokale Bedeutung besessen; in das aufgezeigte Fernstraßennetz läßt er sich nicht einpassen.

Haus Assen, im 9. Jahrhundert als "Asningsel in pago Dreni" bereits erwähnt (56), wurde von den Lehnsherren des Amtshofes Hunsel erbaut, die seit 1292 auch mit Hovestadt belehnt waren. 1376 erklärte Wennemar von Oldendorp seine Burg zu Assen zum Offenhaus des Bischofs Florenz Münster (57). Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß sich in diesem Zusammenspiel der Faktoren die strategische Bedeutung des Amtshofes Hunsel und der Burg Assen widerspiegelt, die wahrscheinlich aus dem alten Lippeübergang resultiert (58).

In fast genauördlicher Richtung verlaufend quert die Straße nördlich des Quabbeüberganges das "Brüggenfeld" (59). Nördlich H. 77,5 ist der Weg vergrast und stellenweise völlig zugewachsen, hier entstanden Bild 3 und Abb. 3. 250 m westlich Hessing enden heute jegliche Spuren. Es besteht aber wohl kein Zweifel, daß die Straße ursprünglich in der alten Richtung weiterführte und am Zufahrtsweg nach Dreinhoff auf die heutige Chaussee stieß. Vielleicht ist die 1,5 km westlich Dreinhoff gelegene Burg Havixbrock im Zusammenhang mit dieser Straße zu sehen. Diese Befestigungsanlage wurde vermutlich im 9. oder 10. Jahrhundert errichtet (60). Vom Zufahrtsweg zum Dreinhoff bis zum Feldkreuz 500 m südlich der Soestwarte deckt sich die alte Führung mit der modernen Landstraße. Vom Kreuz aus verlief der Weg jedoch ehemals in nordwestlicher Richtung weiter. Unter dem Waldbewuchs haben sich auf etwa 30 m Länge die Reste einer mannstiefen Hohle von ca. 23 m Breite erhalten (Abb. 4). Eigentüm-

licherweise biegt die Straße nach 100 m in einem weiten, nach Westen offenen Bogen von der geradlinig verlaufenden Chaussee ab und querte die Landwehr an der Soestwarte, einer mächtigen, noch heute erhaltenen Befestigung (61). An der weiteren Führung im Zuge der Chaussee wird etwas nördlich im UK der "Soestweg" genannt (62), der 500 m südlich H. 130 über einen Feldweg nach Nordwesten zieht und im UK als "Diebesweg" oder "Soestweg" bezeichnet wird (63). Der Diebesweg wird bereits 1456 genannt. Die Straße trifft dann mit den unter 3 und 4 beschriebenen Wegen zusammen und betritt Beckum durch das Osttor.

6. Oestinghausen-Lippborg-Dreinhoff (12 km)

Diese Straße wird heute bis Lippborg von der Asphaltstraße überdeckt. An der Einmündung in die Lipperandstraße, die wenige Meter westlich durch die Parzelle "Hellweg" (64) als wichtige Straße gekennzeichnet ist, soll nach Le Coq ein Zollhaus gestanden haben. Über diese Zollstation konnte ich nichts erfahren. Wahrscheinlich liegt eine Verwechslung mit der im frühen 15. Jahrhundert in Hultrop genannten Zollstelle vor (65). Zwischen Hultrop und Oestinghausen lag der Krug "Landskrone", in den 1584 der pommerschen Abenteurer Lupold von Wedel einkehre (66). Am westlichen Dorfausgang befand sich im heutigen Wohnhaus Northoff eine Poststation der preussischen Postlinie Berlin-Wesel. Am Abzweig zur Lippebrücke lag noch 1800 ein Galgen, worauf im UK die Parzelle "Auf'm Galgenknapp" hindeutet (67). Das Kirchspiel Lippborg, bereits 1189 als Lippeburch erwähnt (68), soll während der Magyarenstürme eine Burg zum Schutze der Lippegrenze (und vermutlich auch eines Lippeüberganges) erhalten haben (69). 1347 wurde in der Nähe des Kirchhofes eine Burg gebaut (70), die jedoch bereits 1371 nicht mehr bestand (71). Von Lippborg aus erreicht der Weg im Zuge der "Alten Beckumer Straße" die H. 71,9 westlich Haus Assen und führt im Zuge der unter Nr. 5 beschriebenen Strecke nach Beckum.

7. Beckum-Ennigerloh (9 km)

Ausgehend vom Beckumer Marktplatz verläßt die Straße die Stadt im Zuge der Nordstraße. Zwischen dem Nordtor und der Straßengabel unmittelbar nördlich des Bahnkörpers zeigen die Parzellen "am Steinwege" (72) u. ä. deutlich den Charakter dieser Straße an, ca. 1000 m nördlich kommt in der Parzellenbezeichnung "Am Warendorfschen Wege" (73) auch die Richtung dieser Fernstraße zum Ausdruck. Etwa am Wasserturm durchschneidet die Straße am Kreuzbaum die städtische Landwehr (74), um dann im Zuge der Chaussee Neubeckum zu erreichen. Nördlich Neubeckum verlief der Weg nicht, wie die heutige Chaussee, durch das Feuchtgebiet des Hellbach-Angel-Zusammenflusses, sondern hielt sich etwas westlich am östlichen Rand der Bauerschaft Werl entlang der Höfereihe Nordhues, Mittrup, Borchert und Grandweg, um die Angel im Zuge der Nebenstraße zu überqueren. Auffällig sind zwei Flurnamen in der Bauerschaft Werl.

Zum einen befindet sich ca. 100 m westlich der Straße eine rechteckige Parzelle von 125 x 175 m, "Borgstätte" u. ä. genannt (75), zum anderen liegt unmittelbar am Angelübergang die Parzelle "up Watervorde" (76). Ob hier am Angelübergang eine Burg lag? In der Literatur war kein Hinweis darauf zu finden, immerhin ist auch der Name Borchert in diesem Zusammenhang bemerkenswert (77). - Im Zuge der Chaussee, an der sich bei Überquerung eines Bachlaufes die Parzellen "up de Waterfohr" (78) und in Höhe von H. 101,3 die Flur "Strate" finden (79), erreicht die Warendorfer Straße Ennigerloh. Dieser Ort war im Mittelalter Verwaltungszentrum kirchlicher Güter. Allein zwei Haupthöfe wurden hier wohl schon im 9. Jahrhundert ange-
setzt. Der ehemalige Freckenhorster Oberhof Schulze Ennigerloh (80), ca. 250 m südöstlich Dannebette gelegen, heute wüst, und der bischöfliche Amtshof, auf dessen Boden wahrscheinlich in der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts die Jakobikirche gegründet wurde. Das Patrozinium des Hl. Jakobus darf als typisches Patrozinium für eine Fernstraße bezeichnet werden, die zugleich Pilgerstraße ist (81). Südlich Ennigerloh gabelt sich der Weg für eine kurze Strecke auf.

8. Ennigerloh-Finkenberg (5 km)

Ein östlicher Ast folgte der heutigen Chaussee und fand seine Fortsetzung in der Clemens-August-Straße und dem Friggenpättken. Der weitere Verlauf ist bis km 10 durch die Asphaltstraße nach Westkirchen verdeckt. Hier biegt die alte Straße nach Nordwesten ab und zieht noch heute etwa 1500 m auf dem Rücken des Finkenberges bis H. 113,0 entlang.

9. Ennigerloh-Bergstraße-Finkenberg (4 km)

Der westliche Zweig ist in der Straßenflucht Südstraße - Verbindungsgäßchen - Haferknapp zu erkennen. Im nördlichen Teil des Haferknapps finden sich im UK Flurnamen "am Steinpfad" u. ä. (82). Über die heute asphaltierte Bergstraße führte dann der Weg nach Norden, um in den weitgehend vergrasteten "Römerweg" einzumünden (83) (Bild 4).

10. Finkenberg-Warendorf (10 km)

Auf der Höhe des Finkenberges, von dem man bei klarem Wetter ein Fernziel dieser Straße, den Iburger Paß, als breite Scharte im Osning erkennen kann, vereinigen sich die beiden Stränge. Über einen vor allem bei feuchtem Wetter nahezu unpassierbaren Weg quert die alte Landstraße die breite, feuchte Mussenbachniederung. Bei km 20,4 wird die Landstraße Westkirchen - Hoetmar überschritten und ebenfalls der Landhagen der Gemeinde Westkirchen geschnitten, der hier durch den Kuhlbaum versperrt war (84). Bis zum Pkt. 76,7 ist die alte Beckumer Straße durch Fahrspuren in der Weide und in einem Feldwegrest noch heute zu erkennen. Auch das UM kennt den Weg noch. Vom Pkt. 76,7 bis zur Straße Westkirchen - Freckenhorst ist der alte Verlauf im Meßtischblatt zwar noch als 50 m breite Bahn verzeichnet, im Ge-

lände jedoch nur noch durch geringfügige, möglicherweise als Radspuren deutbare Eintiefungen zu erkennen. Unmittelbar südöstlich der Kreuzung mit der Kunststraße Westkirchen - Freckenhorst stand einst ein Freistuhl in der Bauerschaft Hoenhorst (85). Die genaue Lage ist wohl durch die im UK auftauchenden Flurnamen "In de Dingböke (86) u. ä. bestimmt. Ein Schlagbaum sperrte an dieser Stelle den Weg (87). Nach Norden setzt sich die alte Beckumer Landstraße, im Volksmund "Römerweg" genannt und heute auch schon asphaltiert, in Richtung Warendorf fort. Südlich H. 64,0 wurden Silbermünzen aus dem Jahre 1552 gefunden Zwischen H. 64,0 und H. 62,0 ist die Straße, "Herweg" genannt (88), in ihrer alten Trasse von zumeist 25 m Breite deutlich erkennbar (Abb. 5). In Höhe des Zufahrtsweges nach Osthoff entdeckte man hart westlich der Straße drei Silberdenare aus der Zeit von 916 - 1002 (89). Südlich Grundmeier querte die Straße die Warendorfer Landwehr, die hier durch den Lehmbaum versperrt war (90), und erreichte als "Bredenweg" das Osttor der Stadt Warendorf. 1398 wird er als "Grote Weg" bezeichnet und ist auch noch im 15. Jahrhundert unter diesem Namen bekannt (91).

11. Warendorf-Neite (6 km)

Durch das Osttor erreicht die oben beschriebene Breite Straße von Soest-Beckum die Stadt und knickt nach 100 m rechtwinklig nach Westen ab; ursprünglich scheint sie jedoch in alter Richtung nach Nordwesten geführt zu haben und mündete in das Osttor der ältesten Befestigung. Dieses Tor befand sich etwa in der Gegend der heutigen Klosterstraße 7 und hieß im Mittelalter "der Stadt-Schefel-Porte" (92); Von hier aus zog sie am Südrande der vermuteten karolingischen Befestigung entlang, erreichte den Markt und verließ im Zuge der Emsstraße die Stadt. Unmittelbar nördlich Warendorf wird diese ohne Zweifel bedeutende Straße schon 1360 als "... via seu strata regia publica ..." (93) bezeichnet. Östlich der Straße befand sich in der "Langen Wiese" ein Hinrichtungsplatz, und etwa in Höhe der St. Annen-Kapelle stand ein Freistuhl; Recht sprach man jedoch gewöhnlich vor dem Münstertor (94). Vor dem Emstore wurde vermutlich schon im 13. Jahrhundert ein Hospital gegründet, das nicht nur Kranke der Stadt Warendorf, sondern auch sieche Pilger und Kaufleute beherbergt haben dürfte (95). Beim Hospital finden sich im UK die Parzellennamen "am Osnabrücker Wege", die auf den nächsten größeren Ort an dieser Straße hindeuten (96). Wenige Meter nördlich mußten die Fahrzeuge die städtische Landwehr beim "Springbernbäum" queren (97). Vom Abzweig des Weges nach Sassendorf bis zum Zufahrtsweg nach Schröder kann man noch heute auf ca. 250 m die Spuren der alten Straße unmittelbar östlich der Chaussee nach Gröblingen deutlich erkennen (Abb. 6). Weiter nördlich liegt die "Alte Landstraße von Warendorf nach Osnabrück" (98), wie sie im UK genannt wird, genau unter der heutigen Asphaltstraße. - Denkbar günstig ist der Übergang über den Hesselbach an einem von Südwesten an

den Bach stoßenden Geländesporn. Hart nördlich Neite gabelt sich die Straße in zwei Arme auf (99).

12. Neite-Harkotten-Iburg (Osnabrück) (20 km)

Dieser Weg ist nördlich Neite noch als 4 m breiter und 80 cm hoher Damm gut zu erkennen (Bild 5) und folgt heute etwa 250 m dem asphaltierten Feldweg nach Nordosten, um in nördliche Richtung auf Quabbendiek abzubiegen. Spuren sind nur in einer kleinen Waldparzelle ca. 500 m nordöstlich Horstmann in einem ca. 150 m langen Wegerest erhalten. Bei Quabbendiek stieß dieser Weg einst auf einen breiten, ausgefahrenen Sandweg, der nach 250 m vom "Hellweg", einer Ost-West-Straße, gequert wird (100). Am Butterpatt - so genannt, weil auf diesem Wege die Füchtorfer Händler ihre Butter nach Warendorf zu bringen pflegten (101) - lagen auf dem Galgenkamp östlich der Straße beim Hof Heitmann seit 1371 Rad und Galgen der Gerichtsherren von Harkotten, die in diesem Jahr den Richtplatz von der "Langen Wiese" bei Warendorf hierher verlegten (102). Wenige Meter nördlich wird diese Straße durch Flurnamen auch als "Warendorfer Weg" ausgewiesen (103). Durch die Bauerschaft Twillingen - der Name rührt von Twele = Wegegabel her (104) - führt die Straße weiter nach Norden, nachdem sie den "Breeweg" gekreuzt hat. Bei H. 62,2 schwingt die Fernstraße, heute ein verlassener Feldweg, nach Nordosten um und zieht an Bietebeer, Rüsenschulte und Möllmann vorbei zur alten Bever, die etwa 30 m nordöstlich der Holzbrücke überschritten wurde. Auch in der Lake nördlich soll eine Furt gewesen sein (105). Vermutlich oblag der im 14. Jahrhundert errichteten Burg Harkotten auch die Sicherung dieses Beverüberganges, der einige Bedeutung gehabt haben dürfte. Harkotten stand als Grenzburg zwischen Osnabrück und Münster im Mittelalter häufig im Wechselspiel der Interessen zwischen den beiden Bistümern (106). Zoll und Brückengeld sind 1588 bei Harkotten bezeugt (107). 1604 nahm ein Transport von 274 Ochsen aus dem Oldenburgischen seinen Weg über die Zollstelle Harkotten (108). 500 m nordwestlich findet der heute in den Beverwiesen verlorene Weg seine Fortsetzung in einem ausgefahrenen Sandweg, der in nördliche Richtung umschwenkt und stellenweise 8-10 m breit ist. Bis etwa 250 m südwestlich Vennschäfer deckt sich die alte Straße mit dem Feldweg. Dann führte sie ca. 1250 m in nördliche Richtung weiter. Auf dieser Strecke sind nur noch kleine Reste erhalten. Erst bei H. 77,4 stieß der Fernweg auf einen Feldweg, der nach Glane hineinführt. Ursprünglich wurde der Esch "In der Johannes Fuhr" westlich im Zuge eines jetzt noch erhaltenen Pfades umgangen (109). Möglicherweise hat bei der Benennung des Langstreifenkomplexes "In der Johannes Fuhr" dieser Fuhrweg Pate gestanden. Auffällig ist in Glane das Patrozinium des Hl. Jacobus, das ja bekanntlich des öfteren an Fernstraßen zu finden ist (110). Durch Glane verlief auch der bedeutende Osningrandweg sowie eine Straße, die von Osnabrück über Hilter nach Südosten führte. Somit ist die Frage, auf welche dieser drei Fernwege die 1299

genannte "strate publica" (110 a) in Glane zu beziehen ist, nicht eindeutig zu beantworten. Vielleicht ist die besprochene Straße über Harkotten nach Warendorf gemeint; auch unmittelbar nördlich Warendorf heißt die Straße im Jahre 1360 "via seu strata regia publica" (Abschnitt 11). - Das letzte Stück der Straße von Glane nach Iburg liegt ganz unter der heutigen Bundesstraße.

13. Uphoff - Vinnenberg - Glandorf (10 km)

Bei Uphoff läßt sich der Wegestrang noch als breiter Sandweg über einen Kilometer schnurgerade nach Norden verfolgen. Er ist als "Alte Osnabrücker Landstraße" bekannt. Nach Überquerung des Specken-Grabens (Specke = Knüppelbrücke, Damm, Dammweg (111) biegt die Straße bei Maibaum nach Nordwesten auf Vinnenberg zu um. An diesem Hofe - von dem vielleicht der 1326 genannte Warendorfer Bürger Rotbertus Meybom stammt (112) - befand sich, wie der Name vermuten läßt, ein Schlagbaum, an dem die Stadt Warendorf im 17. Jahrhundert einen Zoll erhob (113). Der Schlagbaum hat wenige Meter nordöstlich Maibaum gelegen.

Von Maibaum bis zur H. 57,0 südwestlich Baumhöder zieht die breite Sandbahn 1,5 km schnurgerade nach Nordwesten. Vielleicht der älteste Weg überhaupt in diesem Raum verlief wohl in genau nordwestlicher Richtung weiter, querte beim Kotten Freise (Venneker) die Landstraße Telgte - Füchtorf und etwa 100 m südwestlich der heutigen Beverbrücke den Fluß, um dann westlich des Klosters in den Vinnenberger Busch einzumünden; dieser Weg ist etwa 2 km in nördlicher Richtung bis H. 59,9 als Feldweg erhalten. Der Übergang über die Bever ist allerdings heute durch keinerlei Hinweise mehr zu belegen. Eventuell sind tiefe Hohlwegspuren (?) nördlich der Straße Telgte - Füchtorf bei Freise (Venneker) Reste dieses Weges, sie können aber auch die Spuren der hier auslaufenden Landwehr Maibaum - Baumhöder - Bever sein. Zu erwähnen bleibt noch, daß die Lage des etwa 1250 gegründeten Klosters Vinnenberg (114) wohl durch die Beverfurt mitbestimmt war, spielte doch in der wirtschaftlichen Struktur des Klosters die Verarbeitung rheinischer und heimischer Wolle eine Rolle (115). Auffällig ist weiter die bei Vinnenberg gefundene Münze des Augustus (116). - Von H. 59,9 südwestlich Kl. Brockmann aus existieren zwei Spuren. Die erste führt im Zuge der Landstraße, die bei Kl. Brockmann den Oedingberger Bach quert, nach Glandorf und über die B 51 nach Iburg. Die zweite verläuft in nordwestliche Richtung ca. 1000 m weiter und ist als breiter Sandweg noch gut zu sehen (Bild 6). Sie biegt dann bei H. 56,9 nach Nordosten und überschreitet nordwestlich Gr. Brockmann den Oedingberger Bach. Von H. 58,0 aus scheint Glandorf im Westen umgangen worden zu sein, etwa an den Höfen Germesmann, Gohe, Hannemann vorbei. Die B 51 wird etwa bei H. 68,0 nördlich Glandorf von dieser Straße erreicht.

In Glandorf ist 1399 - 1428 ein Freistuhl der Grafen von Ravensberg bezeugt (117), der im Garten von Hoymanns Hof in Glandorf gestan-

den hat (118). Nicht unerwähnt bleiben darf auch der Fund einer römischen Münze des frühen 3. Jahrhunderts südlich Glandorf (119). Im Mittelalter führte eine wichtige Straßenverbindung von Münster über Telgte - Glandorf nach Osnabrück. Im Jahre 1300 tagten die Vertreter der Städte Münster und Osnabrück in Glandorf (120).

Ein kleiner Nebenarm des Abschnittes 13 (in den Karten nicht vermerkt) bog beim Hofe Baumhöder scharf nach Nordosten um und querte hier erneut die Landwehr. Der Hof Baumhöder wird erst 1678 erwähnt (121); die erhaltenen Landwehrreste stehen sehr wahrscheinlich in einem Zusammenhang mit den verschiedenen Wegespuren. Bei km 4 wird die Landstraße Telgte - Füchtorf erreicht. Hier errichtete man 1819 ein Zollhaus an der Hannoverischen Grenze. Bis zur H. 58,5 ist der alte Weg auch im UK identisch mit der heutigen Landstraße, biegt dann jedoch scharf nach Norden auf Cords Brücke um. An dieser Brücke, die 1678 als "Kordes bruggen" bekannt ist, blühte einst der Schmuggel mit Wagenladungen (122). Auch hier standen Zollpfahl und Schlagbaum (123).

14. Maibaum - Cords Brücke - Glandorf (8 km)

Ursprünglich scheint die Brücke über die Bever bei Cords vom Hofe Maibaum aus jedoch auf einer anderen Spur erreicht worden zu sein. Nach Querung der Landwehr ist dieser Weg ca. 250 m mit der Asphaltstraße identisch und dann etwa 500 m in einem Feldweg zu erkennen, der über die H. 57,7 und H. 59,3 nach Nordwesten umbiegt und in einem leichten Bogen Cords Brücke erreichte (124). Von dieser Brücke fuhr man schnurgerade nach Nordwesten, das Wegestück vom Zufahrtsweg nach Keuper bis zur H. 59,6 ist völlig verschwunden (125).

15. Glandorf - Iburg (9 km) - (Osnabrück)

Der weitere Verlauf der Straße ist bis Iburg durch die B 51 fixiert. Etwa bei km 20 bog ein Nebenarm, die "Chaussee nach Münster" (126), 1805 auch als "alte Landstraße" bezeichnet (127), nach Norden ab, um südlich Ostenfelde im Zuge des alten Postweges, des südlichen Osningrandweges, auf die B 51 nördlich des Bahnhofs Iburg zu stoßen. Nach der Karte von Bussche-Benoit (125) bog bei km 17,3 ein Arm von der Straße ab und erreichte in zwei parallelen Spuren Iburg im Norden und Süden. Der alte Verlauf von Iburg nach Osnabrück ist recht genau bekannt (128). Bei Herrenrest (!) führte die Heerstraße einst nach Nordosten. Im Hochholz sind die Wegespuren noch heute erkennbar. Die Düte wurde östlich Ösede in der Bauerschaft Dröper gequert, in der Nähe dieser Brücke wurde 1480 ein Straßenräuber festgenommen (129). Von dieser Brücke aus ging es in mehreren tiefen Hohlwegen zum Nahner Turm und zum Johannistor der Stadt Osnabrück. Kurz zuvor war in diese alte Heerstraße die wichtige Frankfurter Heerstraße eingemündet. Im 15. Jahr-

hundert war der Verkehr auf diesen von Süden nach Osnabrück führenden Straßen sehr bedeutend; fast die Hälfte der an allen fünf Toren Osnabrücks erzielten Torakzise wurde im Jahre 1459 am Johannistor eingenommen (130).

b) Werl - Hamm - Münster

Dieser Fernweg wird in den Abschnitten 16 - 19 beschrieben. Die Straße querte bei Hamm die Lippe, bei Drensteinfurt und südwestlich Albersloh die Werse und die Emmer südlich bzw. südöstlich Hiltrup. Die Luftlinienentfernung zwischen Werl und Münster beträgt 50 km.

Als Verkehrsrichtung ist diese Fernverbindung erwähnt bei Prinz (131); mit Ausnahme der Eintragungen südwestlich Albersloh sind die Angaben bei Bruns, Weczerka (132) sehr genau. In älteren Karten werden Teile dieser Strecke verzeichnet. So zeigt die Karte des s' Grooten von 1573 (133) den Weg von "Münster" über "Drecksteenforde" und "Ham". In der Karte des Gigas von 1620 (134) werden dieselben Abschnitte mit erheblich mehr Ortsangaben eingetragen. "Tolhus-Arnhorst-Drenstenvort - östlich Walstede-Amcke" sind die Stationen. Bei Rizzi Zannoni (135) fehlt zwar der Abschnitt 18, allerdings ist das Zollhaus vermerkt. Die Abschnitte 16 und 17 sind durch die "Schipfort" bei "Ham" (Posthorn), "Berge", "Rinderen", "Budberg", "Borg" und "Werll" markiert.

16. Werl - Hamm (17 km)

Die von Siegen heraufziehende Handelsstraße führt über die Steinerstraße durch Werl. Im Namen dieser Durchfahrt, an der sich auch der Werler Markt entwickelte, wird die Erinnerung an die Pflasterung festgehalten. Über die B 63 verläßt diese Straße die Stadt nach Nordwesten. Etwa bei Neuwerk wird der Salzbach an der Mailoher Brücke gequert; auf dieser Brücke befand sich 1525 ein märkischer Schlagbaum (136). 1533 erklärten die Märker, "... daß der sogenannte große Hilbecksche Weg, der nach Werl lief, bis auf die Mailoher Brücke ('meyloer Brugge'), die auf dem Salzbach lag, ..." die Grenze sei zwischen der Grafschaft Mark und Westfalen. Der Weg bis zum Mailoh sei stets von den Märkern ausgebessert worden (137). Bereits 1525 erklärten die Kölner den ca. 2 km nordwestlich gelegenen Loebaum (bei H. 96,4 TK 25, 4413) zur Grenze (138). Da die Märker und Westfalen sich auf der Mailoher Brücke zu treffen pflegten, scheint der märkische Grenzvorschlag sich durchgesetzt zu haben. Das Gebiet um Hilbeck war wohl stets umkämpft. In Hilbeck existierte schon 1396 eine Burg der Grafen von der Mark; diese Burg war offensichtlich ein Stützpunkt gegen Köln (139). In der Burganlage Haus Borg möchte man den Nachfolger einer vorgeschichtlichen Fliehbürg sehen (140). Im Burgholz bei Haus Borg wurden mehrere römische Münzen aus der Zeit des Kaisers Augustus gefunden (141). Interessant ist im Zusammenhang der Kämpfe zwischen Mark und Köln der Oberhof Pentling (142) des St. Pantaleon Stiftes in Köln.

Dieser Hof liegt wenige hundert Meter von der Straße entfernt. - Hart südwestlich km 52 (TK 25, 4413) findet sich im UK die Parzelle "Am alten Hellwege" (143). Die Bezeichnung Hellweg ist südöstlich am Loebaum (H. 96, 4) bereits 1561 bezeugt (144). Ob man allerdings den Ortsnamen Hilbeck mit diesem Hellweg in Verbindung bringen kann, erscheint mir sehr fraglich (145).

Am nördlichen Ortsausgang von Hilbeck verläßt die alte Straße die Chaussee und zieht, zunächst als Feldweg noch sichtbar; nach Nordwesten weiter. Zwischen Bökelmanns Hof und Haus Kump heißt die Straße im UK "Hellweg von Kump nach Rhynern" (146). Als Viehtrift und ausgeprägte, langgezogene Delle sind die letzten Spuren dieses alten Weges noch heute gut zu erkennen. Dieser Teil des Hellweges wird noch heute von einer Prozession benutzt, die alljährlich von Werne nach Werl führt (147).

Der Hof Kump, wie Pentling im 14. Jahrhundert Absteigequartier der Grafen von der Mark (148), soll aus einem karolingischen Königshof am Wege von Hamm über Werl nach Arnsberg hervorgegangen sein (149). 1592 wird bei Kump die "Werlische Helwegsstraße" genannt, ebenfalls die Parzelle "Rinerboem", die auf einen Schlagbaum an dieser Straße hinweist (150). Von Kump führt der heute asphaltierte Hellweg nach Norden weiter und stieß, im letzten Teil verschwunden, 300 m nördlich TP 91, 6 (TK 25, 4313) auf die Bundesstraße, in deren Zuge Rhynern erreicht wird. Der Schulzenhof in Rhynern war Haupthof der Bischöfe von Münster, vermutlich gründete Ludger auf diesem Hofe bereits eine Kirche (151). Neben dem Gotteshaus befand sich eine Gogerichtsstätte (152). Die weitere Wegführung ist bis Hamm von der Bundesstraße überdeckt. Als dieser alte Hellweg 1828/30 zur festen Landstraße ausgebaut wurde, "... mußten ganze Schichten verfallener Holzknüppel und Buschen ..." entfernt werden, die offensichtlich zur Wegebesserung benutzt worden waren (153). - Am südöstlichen Ortseingang von Hamm lautet ein ganzer Parzellenkomplex an der Werler Straße im UK "Am Rhyner Wege" (154). Über die Südstraße wird die Stadt erreicht. Bis zum heutigen Südenfriedhof war die Straße schon 1725 (von Hamm aus) gepflastert worden, um den Verkehr zu fördern. Im Jahr 1627 wurde von durchfahrenden Wagen, vor allem von Kohlentransporten, die Straßen und Brücken besonders beanspruchten, ein Wegegeld in Hamm erhoben (155).

Die heute winklige Durchfahrt in Hamm im Zuge der Südstraße, Weststraße, Nordstraße stellt wohl nicht den ursprünglichen Straßenverlauf dar. "Da jedoch die Wegerichtungen nördlich der Lippe und südlich der Ahse ebenso wie die Flußübergänge selbst deutlich aufeinander bezogen sind, darf man wohl auch hier eine ursprünglich durchgehende Verbindung annehmen" (156).

17. Hamm - Drensteinfurt (15 km)

Durch das Nordentor verläßt diese Heerstraße die Stadt und überschreitet die Lippe auf einer Brücke, in ältester Zeit durch eine

sehr seichte Furt. Die Brücke hat wohl schon im 13. Jahrhundert bestanden; denn 1280 wird der Hammer Ratsherr Lodewicus de Ponte genannt (157), 1323 der Bürger Johannes ante Pontem (158). In demselben Jahr wurde Bischof Ludwig von Münster mit 80 Reitsigen auf der Brücke vor Hamm gefangen genommen (159). Unmittelbar nördlich der Brücke lag östlich der Straße das Nordenhospital - die Lage ist durch Flurnamen genau zu bestimmen - (160), welches 1280 gegründet wurde (161) und vermutlich auch der Beherbergung kranker Kaufleute und Pilger diente. Gegenüber hatte der Freistuhl von Wildeshorst seinen Platz (162), der 1331 als "in via publica sive regia iuxta Hammonem" gelegen bezeichnet wird (163). Damit ist diese Straße als öffentliche Königsstraße für das frühe 14. Jahrhundert gesichert.

Beim Hofe Mosterschulte, in dessen unmittelbarer Nähe eine Münze aus dem 6. Jahrhundert beim Ackern gefunden wurde (164), querte die Straße im Zuge der B 63 am Hardinghauser Baum die Landwehr (165), mit der schon um 1400 der märkische Vorposten im Norden der Lippe umgeben worden war, um die hier befindliche Zollstation in die Hand zu bekommen (166). Aber noch im 16. und sogar zu Beginn des 18. Jahrhunderts war diese Hebestelle im Besitz Münsters (167). 1476 wird die Straße nördlich Hamm auch "vrye Königstrate" genannt (168). Der weitere Verlauf deckt sich bis Drensteinfurt mit der heutigen Chaussee und ist auf zwei Karten des 16. und 17. Jahrhunderts eingetragen (169). In dieser Zeit muß sich die Strecke Hamm - Drensteinfurt in einem furchterregenden Zustand befunden haben, der wahrscheinlich charakteristisch für fast alle Straßen Westfalens war; deswegen seien zwei zeitgenössische Straßenzustandsberichte angeführt. So heißt es im Jahre 1590, die Straße wäre "... überaus enge und besonders zu winterlicher Zeit unaussprechlich böse, sodaß nicht einmal ein Wandersmann wohl und füglich sie passieren ... könnte" (170). Im Jahre 1606 wird berichtet: "... den 4. Decem. passirten auff Steinforde zu Mittag und den Abent auff Hamme; war ein sehr boser tieffer Wegk, das bei gantzen Meilen die Wagen bis zu den Axsen im Dreke giengen" (171). Noch zu Vinckes Zeiten war diese Strecke ein gefährlicher Knüppelweg; von Münster bis Hamm benötigte die Post mindestens einen, meistens eineinhalb Tage. 1827 war die Strecke unter der persönlichen Leitung v. Vinckes fertiggestellt (172). Eine erste Ausbesserung war jedoch bereits 1722 auf Geheiß des Bischofs von Münster erfolgt (173). -In der Bauerschaft Herrenstein befand sich ein Freistuhl (174), ein zweiter in Walstedde unfern der Straße (175). Erwähnenswert ist noch der ca. 1,5 km östlich der Straße in der Bauerschaft Herrenstein gelegene ehemalige Essener Oberhof Sch. Beerhorst (176). Etwa am Friedhof südöstlich Drensteinfurt lag seit dem Beginn des 18. Jahrhunderts der Galgen der Stadt; vorher befand sich die Hinrichtungsstätte nördlich der Stadt an der Straße nach Münster, etwa bei der Kapelle (177). Im UK markiert die Parzelle "der Galgenplatz" (178) südöstlich der Stadt den Richtplatz. Unmittelbar südlich

des Hammer Tores hat an der Hammer Straße einst ein Schlagbaum gestanden (179), an dem vermutlich das für 1638 verbriefte und 1664 näher spezifizierte Wegegeld für die durchfahrenden Wagen, vor allem für Weintransporte (180), entrichtet wurde. Nur die münsterischen Kaufleute waren von den Abgaben befreit (181). 1671 sind Zoll und Wegegeld im Besitz der Herren von Steinfurt und Welpendorf (182). Drensteinfurt, das schon in seinem Namen die Lage an einer mit Steinen gepflasterten Furt zum Ausdruck bringt, wird bereits in der Translatio der Reliquien des Hl. Alexander von Boppard nach Wildeshausen im Jahre 851 als "... Stenuord" genannt (183). Ohne Zweifel haben die Reliquien den Weg von Hamm bis Münster genommen. Drensteinfurt scheint schon im 9. Jahrhundert eine bedeutende Stellung im Dreingau eingenommen zu haben. Hier befand sich ein Oberhof des Osnabrücker Domkapitels (184), in der Nähe lagen vier Freistühle (185).

Um 1320 war die Wersefurt schon durch eine Brücke ersetzt; in diesem Jahr wird der Bürger Arnoldus ante Pontem genannt (186). Vielleicht hatte der Ende des 13. Jahrhunderts erbaute Rittersitz Steinfurt den Werseübergang zu sichern (187).

18. Drensteinfurt-Zollhaus-Hoher Weg - Münster (22 km)

Im Zuge der Asphaltstraße verlief der alte Weg nach Norden in Richtung Albersloh. In der Bauerschaft Natorp, etwa in Höhe der H. 66,3 halten die Flurnamen "Münsterbreite" u. ä. (188) die Erinnerung an das Ziel dieser Straße wach. Eine Landwehr wurde beim "Arenhörsterbeimer" gequert (189). 500 m östlich lag vermutlich beim Hofe Wiewelhofe der Freistuhl "ton Wevelinghaven by Albersloh" (190).

Wenige Meter nördlich des Landwehrdurchlasses findet sich im UK die Parzelle "Fohrwegskamp" (191). 1440 wird die Strecke zwischen Albersloh und Drensteinfurt ausdrücklich als "via publica" bezeichnet (192). Wenige hundert Meter östlich dieser öffentlichen Straße liegt südlich Albersloh der ehemalige bischöfliche Haupthof Schulze Bisping (193). - Beim Hofe Voß wurde auf einer heute noch erhaltenen Brücke die Werse erneut überschritten. Vorbei an "Tollers Geist" ging es zum "Zollhaus", einer alten bischöflichen Zollstelle (194), die in einer Karte von 1573 als "Tolhuis" eingetragen ist (195). Vermutlich ist die Zollstelle jedoch wesentlich älter. Die für 1321 belegte Bezeichnung "Hilighenwech" (196) in der Gemeinde Albersloh scheint sich auf diese Straße zu beziehen. Vielleicht lebt hier die Erinnerung an die o. a. Translatio der Reliquien des Hl. Alexander fort. Auch die Ursprache (197) Albersloh unmittelbar nördlich des Weges ist auffällig und spricht für das ohnehin schon nachgewiesene Alter dieser Fernstraße. Bei H. 60,1 (TK 25, 4112) werden einige Parzellen "Hohehart am Hohen Weg" (198) im UK genannt, wie auch der Weg als der "Hohe Weg von Münster nach Albersloh, Sendenhorst etc." (199) oder auch als "Communicationsweg von Münster nach Albersloh und Sendenhorst" bzw. als "Landstrase von Münster nach Sendenhorst" (200)

bezeichnet wird. Bei H. 59,6 (TK 25, 4112) biegt der überaus breite Sandweg nach Nordwesten um (Bild 7). Die alte Spur dürfte jedoch in der eingeschlagenen Richtung weiterverlaufen sein und stieß nördlich des Wasserwerkes auf einen heute noch vorhandenen, ausgesprochenen Höhenweg, der von bronzezeitlichen Hügelgräbern umgeben ist (201). Das fehlende Stück von fast 1000 m ist durch ein Bodenprofil mit zwei prächtigen Radspuren 250 m östlich des Wasserwerkes (Abb. 1) gesichert. In der Nähe des Wasserwerkes lag auch der schon im 13. Jahrhundert bedeutende Freistuhl "upper Hoenward" (202), und zwar auf dem am Hohenwege gelegenen Richtstuhlkamp. Gegenüber befand sich der jetzt nicht mehr vorhandene Galgenknapp, auf dem um 1800 noch ein Galgen stand (203). Der weitere Verlauf ist durch Wegereste - Teile sind durch Absandungen zerstört - bis zum Hofe Peperhove an der Emmer zu verfolgen. Durch einen Zufall konnte ich hier im Juli 1965 bei Begräbnisarbeiten der Emmer etwa 80 angespitzte Eichenbalken entdecken, die vom Bagger tief aus dem Schlamm ans Tageslicht befördert worden waren und offensichtlich einst zu einer Brücke gehörten. Die Balken waren rechteckig bis quadratisch, etwa 25 cm stark und zwischen 1 m und 3,40 m lang (Bild 8). Einige trugen eine Eisenspitze. Die ¹⁴C-Untersuchung (204) ergab ein Alter von 1125 ± 60 vor 1950, damit ist die Brücke in die Mitte des 9. Jahrhunderts n. Chr. Geb. zu datieren - eine erstaunliche Parallele zum historischen Beleg der o.a. Translatio aus dem Jahre 851. Der Emmerübergang an dieser Stelle war übrigens besonders günstig, da der Fluß zwischen Hartmann und Peperhove den münsterischen Kiessandrücken durchbricht und hier die beiden Uferländer eng zusammentreten. Die Fortsetzung des Weges nach Norden ist in einer breiten, von einem Bachlauf durchflossenen Hohle noch gut zu beobachten. Nach Hilstrup führte der "Breite Sandweg" (205) - im UK ist die Spur 75 m breit - über das Grundstück der Fam. Grawen (206) in die heutige Klosterstraße und nahm an der Hiltruper Kirche die von Unna-Werne bzw. Dortmund - Lünen - Werne heraufführenden Straßen auf. Über den Breiten Weg, der im 15.-16. Jahrhundert auch als "brede wech", "grote wech", "via superior", "de brede oft honwech", "breite Collisch wegh", "der (ofne) Helweg" usw. bezeugt ist (207) und noch im UK "Hoher Weg" oder "Alte Landstraße" hieß (208), werden die Straßen nach Norden geführt. Die weitere Fortsetzung ist wohl westlich des Langstreifenkomplexes der Ostgeist zu suchen, und zwar im Zuge der Straße "Am Berg Fidel", wo die städtische Landwehr gequert wurde, und im Zuge der Elsässer Straße. Prinz vermutet (209), daß der an der Kölnischen Straße liegende Hof Schulze Althoff in karolingischer Zeit aus seiner Höferei am Ostrande der Geist herausgenommen und an seine heutige Hofstelle verlegt wurde, "... gewiß mit der Absicht, ihm den Schutz und die Kontrolle des auf die Domburg zuführenden Hellweges zu übertragen". Wahrscheinlich erreichte die Straße ursprünglich die Domburg über Geiststraße, v. Kluckstraße, Hals und Krumme Straße. Erst nach dem großen Brand von 1121 wurde

sie auf die heutige südliche Ausfallstraße verlegt und lief nun durch das Ludgeritor über die Königs- bzw. Ludgeristraße zum Prinzipalmarkt. An der Einmündung der Geiststraße in die Hammer Straße stand einst ein Vredestein, im UK heißt hier eine Parzelle "An der Frankfurter Straße" (210). Näher zur Stadt hin lag unfern der Straße ein 1229 genannter Freistuhl (211). Als im Jahre 1606 eine han-sische Gesandtschaft nach Spanien reiste, wählte sie den beschriebenen Weg über Münster, Drensteinfurt und Hamm (212). Von Süden erreichte diese Straße die Stadt Münster ursprünglich über die Krumme Straße und wurde erst im 12. Jahrhundert auf die Königs- bzw. Ludgeristraße verlegt.

Über die Rothenburg und den Prinzipalmarkt, seit dem 12. Jahrhundert der wichtige Straßenmarkt Münsters, zog die Fernstraße über den Straßenschnittpunkt an der Lambertikirche weiter nach Norden über den Alten Fischmarkt und die Herrenstraße. Wahrscheinlich mit Anlage der Stadtbefestigung um 1200 wurde dieser Wegestrang über die Hörsterstraße und den Bohlweg verlegt (213).

19. Zollhaus - Niedriger Weg - Münster (12 km)

Am Zollhaus zweigte der "Niedrige Weg" nach Nordwesten ab (214). Während der unter Nr. 18 beschriebene Hohe Weg im allgemeinen in einer Höhe von 65 m verläuft, liegt der Niedrige Weg ziemlich genau 10 m tiefer und war sicher durch Wershochwasser gefährdet. Das spricht gegen ein hohes Alter dieser Straße (215), die ursprünglich durch das Servatiitor in die Stadt geführt wurde. Immerhin ist es auffällig, daß die ehemaligen domkapitularischen Amtshöfe Rummeling und Holsen (216) nahe an diesem Niedrigen Weg liegen, daß unmittelbar südlich des Emmerüberganges schon 1280 eine klösterliche Niederlassung existierte (217) und daß der Albersloher Weg, in dessen Zuge die Straße weitgehend verläuft, streckenweise die Grenze zwischen den Gemeinden Hiltrup und Angelmodde bildet (218). Dennoch kann wohl kein Zweifel daran bestehen, daß der Hauptverkehr stets über den trockeneren Hohen Weg verlief. Das letzte Stück des Niedrigen Weges wurde ursprünglich durch das Servatiitor in die Stadt Münster eingeführt (219).

c) Unna - Werne - Hiltrup - (Münster)

Diese Fernverbindung wird in die Abschnitte 20 - 23 untergliedert. Nach Querung der Lippetalung südlich Werne und der Emmer südlich Hiltrup mündet die Straße in Hiltrup in den unter Nr. 16-18 beschriebenen Fernweg und erreichte Münster. Die Luftlinienentfernung zwischen Unna und Münster beträgt 47 km. Bei Ortman (220) sind nur die Abschnitte 20, 21 dieser Fernstraße vermerkt. Prinz (221) kennt zwar den Werner Lippeübergang, beschreibt aber nur die Straße von Werne nach Münster (Abschnitte 22 und 23). Im Atlas von Bruns, Weczerka (222) sind wieder nur die Abschnitte 20, 22, 23 dieser Beschreibung eingetragen; die Be-

schreibung (223) lehnt sich eng an Prinz (221) an.

20. Unna-Kamen (6 km)

Der von Köln über Hagen - Schwerte heraufziehende Fernweg querte hart nördlich Unna den alten Hellweg. Der Verlauf der Nord-Süd-Straße in Unna ist durch den Straßenzug Hertinger Straße - Viehstraße (heute Bahnhofsstraße) bestimmt; an dieser Verbindung entwickelte sich der schon 1290 erwähnte Markt, der jedoch älter sein dürfte (224). Die Straße nach Kamen verläßt die Stadt Unna durch das Viehtor, so genannt, weil durch dieses Tor die Hirten der Stadt das Vieh in die 1339 vom Essener Oberhof Brockhausen aufgekaufte Unnaer Heide trieben (225). Wenn dieses Tor, 1493 auch als "Kamensches Thor bezeichnet, identisch ist mit der 1342 erwähnten "wunneporten" (226), dann wäre die Lage des im selben Jahr bezugten Freistuhls "buten der wunneporten to Unna" bestimmt. Dieser Freistuhl entspricht vermutlich dem 1291 als "coram sede iudiciali liberi comitatus nostri loco qui dicitur Hoginche" (227) und 1332 als "ante oppidum Unna in publica via" bezeichneten Stuhl (228). Es ist allerdings nicht zu entscheiden, ob mit dieser "publica via" der nördlich Unna verlaufende Hellweg oder die Straße nach Kamen gemeint ist, die schon 1406 als "Kemenscher wech" genannt wird (229). Vielleicht lag der Stuhl an der Einmündung der Hansa Straße in die Friedrich-Ebert-Straße, der alten Straßenkreuzung (230). Im Zuge der Chaussee führte die Straße vorbei am ehemaligen Essener Oberhof Brockhausen, auf dem schon 1389 Salzgewinnung nachgewiesen ist (231). In Königsborn überquerte die Straße den Afferder Bach auf der 1303 genannten "Scharbrugge" (232). Im Gasthof "An der Barriere" in Königsborn waltete noch 1817 ein Wegegeldempfänger seines Amtes (233). das Gasthaus lag unmittelbar nördlich der Autobahnunterführung westlich der Straße (234). Gegenüber dieser Gaststätte weist der Flurname "Am Zollpost" (235) im UK wohl auch auf diese Hebestelle hin, die 1557 bereits belegt ist (236). Unmittelbar nördlich dieses Zollpostens wird die Straße im UK auch "Unnaer Straße" genannt (237). 1782 wurde eine Postverbindung auf der Strecke Hamm - Kamen - Unna eingerichtet (238). Nach Überquerung der Seseke führt die Straße über Mühlenstraße - Marktplatz - Am Geist nach Norden und verläßt die Stadt Kamen durch das Viehtor.

21. Kamen - (Lippe) - Werne (10 km)

Über die Viehstraße (heute Nordstraße) führt diese Fernstraße nach Norden, ist jedoch am Ende der Nordstraße heute auf ca. 500 m verschwunden und wird erst wieder ab km 7 im Zuge der Chaussee faßbar. Am Nordrande von Bergkamen erinnert das Wirtshaus "Am Schlagbaum" an eine Wegesperre. Diesen Weg von Kamen nach Werne schlugen 1388 die Münsteraner ein, die den Kamenern eine große Anzahl Vieh während der Dortmunder Fehde entwenden wollten. Vor

den Toren Wernes wurde ihnen die Beute jedoch wieder abgejagt (239). Zwischen Bergkamen und Kamen ist 1372 eine Steinbrücke bezeugt (240), auf der die Straße vermutlich den Kuhbach überquerte. Die Lippe wurde in der Bauerschaft Rünthe etwa 50 m westlich der heutigen Lippebrücke überschritten (Abb. 42). Hier kam beim Lippedurchstich Pfahlwerk zutage, vermutlich Reste der alten Brücke. Noch im 19. Jahrhundert waren die Zufahrten zu dieser Brücke in tiefen Uferenschnitten in den Lippeterrassen zu beobachten (241). In der Bauerschaft Rünthe wurde auch die südliche Lipperandstraße gequert, die durch die Parzelle "Helwegsgarten" (242) als Hellweg gekennzeichnet ist. Ob die 2,5 km östlich der Straßenkreuzung und des Lippeüberganges gelegene karolingische Befestigungsanlage der Bumannsburg (243) der Sicherung dieses Verkehrsschnittpunktes und Flußüberganges diene, ist kaum mit Sicherheit zu entscheiden, jedoch wahrscheinlich. - Die Christopherusbrücke bei Werne spielte im 13. Jahrhundert eine große Rolle. 1253 wurde auf dieser Brücke der Städtebund zwischen Lippstadt, Münster, Soest und Dortmund zum "... Schutz ihrer Bürger und Kaufleute ohne jede Gebietsbeschränkung, ..." geschlossen (244). Die These von Tibus, der Lippeübergang bei Werne habe erst "... nach dem Jahre 1220 seine eigentliche Frequenz erhalten ..." (245), erscheint mir schon deshalb fraglich, weil bereits 1195 ein Zoll in Werne erhoben wurde, und zwar sicherlich hier an der Lippe (246). Die Entwicklung Wernes deutet jedoch darauf hin, daß dieser Lippeübergang bereits im 9. Jahrhundert eine Rolle spielte. Erwähnenswert ist noch der 1282 bezeugte Freistuhl "... ad pontem S. Christopheri juxta villam Werne in littore fluminis ..." (247). Die Nord-Süd-Achse der Stadt Werne verläuft durch das Neutor über die Neustraße und die Bonenstraße und verläßt Werne durch die Bonenpforte, die letzteren wurden auch Münsterstraße und Münsterpforte genannt (248).

22. Werne - Herbern (10 km)

Im Zuge der B 54 querte die Straße bei Colonat Weghaus, 1366 "... Gerhardus juxta viam ..." genannt (249), die städtische Landwehr. Nördlich Schulze Froning verlief die alte Straße einst westlich und östlich der Chaussee. Noch 1788 war die Bezeichnung: "Münsterweg" gebräuchlich, Reste der alten Spur sind noch heute erhalten (250). Zwischen km 12,4 und 12,5 mündet von Südwesten die "Zollstraße", das vermutlich letzte erhaltene Stück der alten, westlichen Umgehung der Stadt Werne durch die Straße Dortmund - Lünen - Münster, in die Chaussee (s. Nr. 39 und Abb. 42). 250 m nördlich der Einmündung deuten sich die Spuren der alten Straße unmittelbar östlich der Chaussee auf ca. 300 m an. Bei H. 76,0 (TK 25, 4211) stand einst der 1546 genannte "Renneborn", an dem die Hauptstraße die Herberner Landwehr querte (251). In der Bauerschaft Horn befand sich, wohl auf dem "Thiekamp" (252) bei den Höfen Große und Kleine Richter, ein Freistuhl der Freigrafschaft Rinkerode. An diesem Freistuhl wurde im frühen 13. Jahrhundert (253) die erste

Freigerichtstätigkeit in der Gegend direkt an der "Cöllnischen Straße" (254) vorgenommen. Im 14. Jahrh. scheint die Straße als "steinwech to Münster ..." bekannt gewesen zu sein (255). Durch Herbern führte die Straße im Zuge der Chaussee nach Norden. In Herbern befand sich ein domkapitularischer Haupthof, auf dessen Grunde schon um 1100 eine Kirche entstand (256). Vielleicht erinnert der Name Herbern (Heriburnon, Heribrunno) an Kriegszüge auf dieser Straße; der Ortsname wird als "Heeresquelle" gedeutet (257). 1556 sollte die "Hylstraten" oder "Hylwegsstraten" bei Herbern mit Holz ausgebessert werden, erst 1774 wurde ein Steinweg im Dorf angelegt (258). 1634 kampferten die Hessen und Lüneburger bei der Verfolgung der Kaiserlichen "... von Lünen nach Münster, für welche Route die alte "Köllnische Straße" über Werne, Herbern nach Münster führte ...", bei Herbern (259). Einer der alten Krüge an der Straße lag auf dem Hof Schulze Diekhoff bei der Kirche (260).

23. Herbern - Hilstrup (19 km)

Am nördlichen Ortsausgang verließ die Straße bei H. 80, 4 (TK 25, 4211) die Chaussee; durch Parzellennamen ist sie im UK als "Alte Landstraße" oder "Alter Weg" ausgewiesen (261). Wegereste sind in Feldwegen und im "Mühlenweg" noch zu erkennen. Etwa bei km 6, 4 stieß dieser Straßenzug wieder auf die Asphaltstraße und folgte ihr bis Kreuzkamp, wo sich ebenfalls ein alter Krug an der belebten Handelsstraße befand (262). Ab Kreuzkamp verlief der Weg auf einer Strecke von etwa 500 m ca. 40 m westlich der Straße; in einer Buschreihe und einer grabenartigen Vertiefung sind schwache Spuren erhalten. Im UK wird dieses Stück "der alte Weg" genannt (263). Östlich km 3 liegt die Parzelle "Münsterkamp" (264). Bei H 68, 0 (TK 25, 4212) bog die Straße nach Nordosten ab, wurde bei "Billermann an'n Baum" erneut durch einen Schlagbaum gesperrt (265) und ist in dem nördlich anschließenden Waldstück "Beuckmanns Holz" als "alte Straße" (266) in Form von Gräben erhalten (Abb. 7). 1653 wurde die "Collnische Straße" am Silckenboom im Bockmannsholte genannt. Sie war hier derart "... vertieft, ... daß kein Pferd oder Oxse, will geschweigen, daß ein reisender Mann durch passieren kann" (267). Auch 1627 war sie in so schlechtem Zustande, daß "dieselbe kaum zu fuß und noch weniger mit pferd und wagen, ohne gefahr zu laufen, beides stecken zu lassen, kann passirt werden" (268). Eine Begehung in diesem Waldstück vermittelt noch heute ein Bild dieser kaum zu passierenden Strecke. Etwa 1 km östlich der Straße befand sich wahrscheinlich der Freistuhl zu Langenhövel (269). Beim Silkenböhrmer, wo Schlagbaum und Zollstelle angenommen werden (270), stieß die Straße wieder auf die heutige Chaussee und erreichte am Schönefelder Baum das Amt Wolbeck; das letzte Stück hieß auch "Eselsschlot". An der Amtsgrenze standen Schlagbaum, Zollhaus und Wirtshaus (271), dessen alter Brunnen noch westlich der Straße zu sehen ist. Ein "domus Sconevelde" wird 1266 genannt (272). - Die auffällige Reihung von drei Schlagbäumen auf einer Strecke von nur drei Kilometern

südlich der Amtsgrenze (Billermann an'n Baum, Silkenböhrer, Schonefeldsbaum) kann vielleicht so gedeutet werden, daß der Schlagbaum im Laufe der Zeit verlegt wurde, bis schließlich der Schönefelder Baum am Landwehrdurchlaß als Zollstelle übrigblieb, während die anderen nur im Namengut fortleben (273).

In der Bauerschaft Eickenbeck befand sich, vermutlich unfern der Straße, ein Freistuhl (274). Hier sind Wegereste unmittelbar neben der Chaussee im UK als "Alte Straße" ausgewiesen (275), und bei der Mühle in Höhe von km 15 sind Spuren der Fernstraße westlich der B 54 noch gut zu erkennen (276). Vielleicht deutet der nördlich gelegene "Schmiedekamp" (277) auf eine Hufschmiede an dieser Stelle; auch in der Bauerschaft Altendorf existiert ein "Schmidtkamp" (278); dort führte die alte Straße, im Volksmund noch heute als "Münsterweg" oder "Alter Münsterweg" bekannt, hart westlich und östlich der Asphaltstraße entlang und querte den Hemmerbach in einer "Fuhr" (279). Bei Straßenarbeiten am Wirtshaus "Zum Klaren Hause" entdeckte man tief im Boden verrottete Eichenbohlen, die man vermutlich zur Straßenbefestigung verwandte (280). Nördlich km 12 ist wieder ein kleiner Wegerest, die "Alte Landstraße" (281), in einem Wiesenstück erhalten. Im Zuge der Chaussee erreicht die "Frankfurter Straße" (282) den alten Emmerübergang am Wirtshaus "Dickes Weib". Dieser Gasthof ist wohl identisch mit dem 1223 genannten "tugurium ante pontem" (283). Einst lag die Emmerbrücke östlich der heutigen Betonbrücke. Bei der Kanalisierung des Baches 1964/65 fand man dort zahlreiche Brückenpfosten, die denen der etwa 1000 m östlich entdeckten Brücke fast auf das Haar gleichen (Bild 8). Eine ¹⁴C-Untersuchung ergab ein Alter von 515 ± 70 vor 1950 (284). Historisch ist die Brücke schon im frühen 13. Jahrhundert belegt (283). Ob die bei Hiltrup im 15. Jahrhundert nachgewiesene Bezeichnung "Konynckstrate" sich auf die Kölnische Straße oder aber auf die Straße Werl-Hamm-Drensteinfurt-Münster bezieht, läßt sich nicht mit Sicherheit sagen. Prinz entscheidet sich für die Kölnische Straße (285); mehr spricht jedoch für die Hammer Straße, die 1331 bei Hamm als "via publica", 1476 nördlich Hamm als "vrye Königstrate" und Mitte des 15. Jahrhunderts zwischen Albersloh und Drensteinfurt als "publica via" bezeichnet ist (286). Von der Emmerbrücke aus zog der Weg am Hang des Kiessandrückens entlang und mündete an der Hiltruper Kirche in die unter Nr. 16-18 beschriebene Fernstraße Werl-Münster.

d) Münster-Rheine

Die Strecke umfaßt die Abschnitte 24 und 25. Von Münster bis Rheine folgt der Fernweg dem Lauf der Aa und der Ems. Die westlichen Emsterrassen dienen als Leitlinie. Die Luftlinie Münster-Rheine beträgt 38 km. Bei Ortmann (287) und Prinz (288) wird die Verbindung frühgeschichtlich genannt. Eine ausführliche Beschreibung gibt Schöningh (289). Die Angaben bei Bruns-Weczerka (290), (291) treffen zu.

24. Münster-Emsdetten (25 km)

Von der Straßenkreuzung bei St. Lamberti verlief die Friesenstraße

über Drubbel, Roggenmarkt, Bogenstraße und querte die Aa ursprünglich im Zuge der Straße "Wegesende". Die weitere Führung ist wohl in den Straßen "Am Kreuztor", "Nordstraße", "Coerder Weg" zu sehen. Vermutlich schon im 9. Jahrhundert wurde die alte Friesenstraße über den Spiekerhof, die heutige Rosenstraße, Hollenbecker Straße, Finkenstraße, Jahnstraße verlegt und nach Ummauerung der Stadt wieder durch das Kreuztor und über die o. a. älteste Führung umgeleitet. Eine letzte Verlegung fand dann im 17. Jahrhundert statt, als die Straße die Stadt durch das Neutor erreichte, etwa im Zuge der Kinderhauser Straße, Schulstraße, Jüedfelder Straße (292). Südlich Kinderhaus liefen die verschiedenen Bahnen der Friesenstraße zusammen; beim Nubbenberg befand sich an dieser Stelle ein Freistuhl, der vielleicht identisch ist mit dem 1283 "in Jodevelde" genannten Stuhl (293). In Höhe der Dreizehnerkaserne und am Nubbenberg befinden sich im UK die Parzellen "Helwegskamp"(294), die Bezeichnung "Helweg" ist für diese Straße im 15. und 17. Jahrhundert mehrfach bezeugt (295), im 17. Jahrhundert wird sie als "via regia" verzeichnet (296). Auch in Kinderhaus ist im 14. Jahrhundert von der "herstrate", im 17. Jahrhundert vom "gemeinen hellwege" die Rede (297).

Erwähnenswert sind noch die beiden an der Grevener Straße gefundenen römischen Kupfermünzen (298). - Westlich der Grevener Straße führt der alte Weg, der noch heute als Fußpfad erhalten ist, nach Kinderhaus, wo ein 1342 genanntes Siechenhaus lag, das aber älter sein dürfte (299). Etwa 100 m östlich der B 219 querte der alte Hellweg den Kinderbach. Die Annahme, daß die 500 m östlich und nordwestlich des Bachüberganges gelegenen Höfe Schulze Dieckhoff und Brüning fränkische Königshöfe waren, die aus sächsischen Höfen hervorgingen und eine Sicherungsfunktion an der Bachfurt besaßen, erscheint mir wenig begründet (300). Immerhin reich/der Ansatz dieser Siedlungen möglicherweise ins 8. Jahrhundert zurück, und so ist auffällig, daß die alte Straße im wesentlichen die Grenze zwischen den Besitzungen der beiden Höfe bildet (301). Die Parzellen "Vorderste Borgkamp", "Achterste Borgkamp" und "Saelhoff" im UK, 250 m östlich km 6 der B 219, deuten vielleicht auf eine Befestigung hin (302). Südlich Ahlert ist die alte Wegespur in einer flachgespannten Mulde östlich der Straße zu erkennen. Beim Hofe Ahlert wechselte die Straße auf die Westseite der Chaussee und zog im Abstand von 50 - 100 m nach Norden. Alteingesessene Bauern erinnerten sich noch an Erzählungen, denen zufolge die alte, tief eingefahrene Wegespur mit Humus aus der Aaniederung zugefüllt wurde. Noch heute soll sich dieser Eingriff in der Vegetation bemerkbar machen (303). Ein gut erhaltener Wegerest kann in einer ca. 100 m langen Hohlwegspur etwa 100 m westlich km 8,2 beim Hofe Volkert beobachtet werden (Bild 9). In der Bauerschaft Sandrup und im nördlich gelegenen Sprakel werden Langstreifenkomplexe von der alten Straße begrenzt, ein weiteres Indiz für das hohe Alter dieses Fernweges (304). Die Höfereihe Ahlert, Borgmann, Wenning sowie die Siedlungsgruppe

Ovendorp südlich Sprakel scheinen zudem an den Stellen angesetzt worden zu sein, an denen die Landstraße einen Bachlauf querte (305). Am Sandruper Baum führte die Straße durch die städtische Landwehr. Hier liegt der Hof Lohmann, ehemals Schlüter, der noch 1491 "Bomsluter" genannt wurde (306). Gegenüber liegt im UK die Parzelle "Münsterbren" (307). Etwa ab km 10 nördlich des Sprakeler Bahnhofes verläuft die alte Straße auf einer Strecke von ca. 1000 m östlich der Chaussee, bis zum Hofe Brinkkötter sind noch Feldwegreste erhalten. Dieses Straßenstück wurde "Sandruper Damm" oder "Sprakeler Stiege" genannt (308). Bei km 11,2 querte die alte Friesenstraße die B 219 erneut, in dem Wäldchen westlich der Straße sind die Wegespuren noch gut zu sehen (Abb. 9). Von hier bis zum Hofe Vegesack trug die Straße den Namen "Wichtruper Damm" (309). Eine ältere Führung scheint jedoch zwischen den Höfen Große und Middel-Wichtrup östlich der Chaussee verlaufen zu sein (310). Aus einer Notiz des Jahres 1616 geht nämlich hervor, daß bei diesen Höfen einst eine Schankwirtschaft bestand (311). Ein weitaus bedeutsamerer Krug existierte jedoch schon seit dem 14. Jahrhundert wenig nördlich in der Bauerschaft Aldrup auf dem Hofe Joachmaring, ehemals Vegesack (312). Unmittelbar östlich Vegesack liegt Schulze Pellengahr-Höping, früher domkapitularischer Amtshof, der ins 8. Jahrhundert zurückreichen und einen Etappenpunkt an der Friesenstraße darstellen dürfte. Darüber hinaus könnte er die Aufgabe besessen haben, den Aa- und Emsübergang der Straße zu sichern, die hier von der Rheinischen Landstraße abbog und über Greven-Saerbeck nach Ibbenbüren führte. Prinz nimmt zwar an (313), daß die Emsfurt bei Greven im fränkischen Wegenetz nur lokale Bedeutung gehabt hat. Es ist aber wahrscheinlich, daß schon im Frühmittelalter eine Verbindung zwischen den Missionszellen Münster und Ibbenbüren bestand. In Saerbeck lag an dieser Straße ein Oberhof der Herren v. Kappenberg. In Greven und Saerbeck sind für den Weg außerdem die Bezeichnung "Hellweg" bezeugt (314). Nördlich Vegesack senkt sich die Friesenstraße als tief ausgefahrene Hohlle zum Gellenbach (Abb. 10) und verläuft hart an der Steilkante der Aaterrasse entlang nach Norden (315). Unmittelbar westlich der Hohlwegspur kamen im Januar 1967 bei Absandungsarbeiten die Reste einer kaiserzeitlichen Siedlung zutage (316). Über die Mühlenstraße wird die Emsdettener Straße erreicht, mit der die alte Straße zunächst identisch ist. 750 m westlich liegt Sch. Gronover, der seit dem 13. Jahrhundert domkapitularischer Amtshof ist (317). In diesem Gräftenhof vermutet Prinz eine fränkische Anlage, die "... vielleicht zur Deckung der alten Wege und Straßen hierher gelegt ..." wurde (318). Bei km 2 nördlich Greven verläßt der alte Weg die heutige Chaussee in nördlicher Richtung und zieht als Sandweg und tief ausgefahrene Hohlle über den Hof Untrup (heute Rolf) zum km 3 der B 219, der die Straße knapp 500 m folgt, um dann erneut nach Nordwesten abzubiegen (Bild 10; Abb. 11). Ein Stück dieses Weges ist jetzt verschwunden, der alte Verlauf ist in der Erinnerung der Bauern jedoch noch wach (319). An der Höfereihe Rickermann, Westrup und

Grabbe in der Bauerschaft Herbern entlang führt die alte Straße noch heute geradewegs nach Norden. Wenige Meter östlich liegt der ehemalige bischöfliche Haupthof Schulze Gerling (320). Bis zum Wirtshaus Micheel am Eingang zur Reckenfelder Heide sind die Straßenspuren in Hohlwegresten deutlich zu erkennen. Den Zugang zur Reckenfelder Heide sperrte ein Schlagbaum, den der "Reckenfelderbäumer" zu öffnen und zu schließen hatte (321). Beim Kotten Micheel bestand seit dem 17. Jahrhundert ein Schankkrug (322). Am Reckenfelder Baum lag auch die Richtstätte von Greven dicht an der Straße. Der Emsdettener Galgen war ca. 3 km nordwestlich auf dem "Galligenhüwelken" aufgeschlagen (323). Schnurgerade führte der breite Sandweg noch vor Jahren im Zuge der heutigen Asphaltstraße nach Emsdetten.

25. Emsdetten - Rheine (13 km)

Im Kirchspiel Emsdetten wurde die Friesenstraße, die ziemlich exakt der heutigen Landstraße nach Rheine entspricht, noch vor hundert Jahren als "Hiälweg" bezeichnet (324). In der Tat finden sich im UK nördlich der Stadt mehrere Parzellen wie "am Hellweg" u. ä. (325). In Höhe des Hofes Heidkämper führte der alte Weg ursprünglich geradeaus nach Nordwesten weiter; die Wegespuren sind noch in einer flachen Rinne angedeutet (Bild 11).

Eine weitere Abweichung von der heutigen Straßenführung läßt sich vom Umspannwerk bei H. 41,7 bis km 6,3 feststellen. Hier verlief die Friesenstraße ursprünglich östlich der Chaussee; nur schwache Bodenwellen verraten im Gelände den ehemaligen Verlauf. Über Mesum führte die alte Straße im Zuge der Chaussee nach Norden. Unmittelbar westlich km 9,2 ist noch eine tiefe Hohlwegspur erhalten. Der Weg scheint in der Nähe früher ebenfalls eingeschnitten gewesen zu sein; denn nach Überquerung des Frischhofbaches sind im UK an der Straße die Parzellen "an deipen Weg" u. ä. eingetragen (326). Im 14. Jahrhundert ist hier in der Bauerschaft Hauenhorst der Name "Steenstrate" oder auch "de strate to Rene" belegt (327). In einer Karte aus dem 18. Jahrhundert wird diese Straße noch als "Steinweg" bezeichnet. (328). Am km 11 verlief die Straße ursprünglich nach Nordwesten weiter und setzte sich im Zuge der Hauenhorster Straße und der Münsterstraße in einem weiten, nach Nordosten offenen Bogen nach Rheine fort. Südlich des Münstertores finden sich im UK Parzellen wie "am Münsterwege", "Münsterbreite", "Münster Bleiche" und "Münstergoren" (329). Über die Münsterstraße erreichte der Fernweg den Rheiner Markt. Von hier scheint die Friesenstraße ursprünglich geradlinig nach Nordwesten weitergeführt zu haben und wurde zu Beginn des 15. Jahrhunderts nach Einbeziehung des Herforder Stadtbezirks in die Stadtummauerung (330) über Thiestraße und Tiefe Straße verlegt. Die Straße von Münster nach Rheine benutzte im Jahre 1470 der Dortmunder Bürgermeister Arnd Sudermann auf der Reise von Münster nach Lübeck (331). Seit 1697 existierte eine Postwagenordnung für diese Strecke (332).

II. Die Diagonalstraßen

a) Soest - Raum Hamm, Mark, Nienbrügge

Der folgende Straßenzug umfaßt die Abschnitte 26-29. Die Strecke gabelt sich bei Nateln und erreichte in zwei parallelen Strängen die Lippeübergänge im Raume Hamm. Die Luftlinienentfernungen zwischen Soest und den Lippeübergängen schwanken zwischen 25 km (Soest-Nienbrügge), 24 km (Soest-Hamm) und 23 km (Soest-Mark).

Die Verkehrsrichtung ist sowohl Ortmann (333) als auch Prinz (334) bekannt; kurze Hinweise finden sich bei Rothert (335), Vogeler (336); einzelne Abschnitte werden von Nordhoff (337) (Abschnitte 27 und 28), Steinkühler (338) (Abschnitt 29) und in BKD, Kreis Unna (339) (Abschnitt 27) erwähnt. Die Angaben von Bruns, Weczerka (340), (341) sind m.E. nur für den Abschnitt 26 korrekt.

26. Soest - Nateln (Ahsebrücke) (11 km)

Am Soester Markt beginnt dieser Weg, der die Stadt im Zuge der Brüderstraße durch das Brüdertor nach Nordwesten in Richtung Hamm verläßt. Im 13. Jahrhundert orientierten sich die Gebiets-erweiterungen der Stadt Soest recht eindeutig an dieser Straße (342). An der Gabelung Brüderstraße-Salzbrink kamen bei Ausschachtungsarbeiten im Jahre 1948 drei Bohlwegpackungen übereinander zutage (343).

Im Bereich der Bahnunterführung wurde der Weg, der auch im Folgenden genau unter der heutigen Chaussee liegt, schon im UK als "Hammscher Weg" bezeichnet (344). Vielleicht verbirgt sich im Namen des Hofes Dörmann, ca. 2 km nordwestlich des Brüdertores, ein alter Schlagbaum an der Grenze der Soester Stadtfeldmark (345). Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß die 1685 getroffenen Lagebezeichnungen "am bredden Wege", "im Nortfelde am Hellwege", "Soestweg", "am Soestwege" und "am alten Soestwege" (346) in der Gem. Borgeln sich auf diesen Weg beziehen. Auch im UK heißt eine Parzelle an dieser Straße ca. 125 m südlich H. 74, 8 (TK 25, 4314) "am alten Soestweg" (347). Wahrscheinlich kann man auch die in Borgeln vermutete Burg und den kölnischen Oberhof (348) mit dieser Straße in Verbindung bringen. In Fahnen befand sich, ca. 1 km westlich der Straße, ein Freistuhl (349).

Südlich Berwicke, wo die Straße die Landwehr kreuzte, befand sich ein Schlagbaum der Stadt Soest (350), die diese Wegesperre 1363 reparieren ließ (351). Eine Brücke über den Soestbach wird bereits 1279 (1280) in Berwicke genannt (352); auch diese Brücke wurde 1363 auf Kosten der Soester Stadtkasse ausgebessert (353). Die Brücke wird auch 1681 erwähnt (354), 1685 kennt man einen "Brüggensch" (355). Im Bördekataster dieses Jahres wird Land "... am Bredenschemme am Soestwege", "... am Hellwege ...", "... am alten Soestwege ..." bezeichnet (356). Auch ein Baumschließer wird in diesem Jahr noch genannt (357). Auf der freien Straße zwischen

dem Neuenhause am Ahseübergang bei Nateln und Berwicke wurden 1469 5 Kaufleute von 3 Rittern überfallen (358). Im Jahre 1533 beschwerten sich die Dinkerschen Ritter beim Herzog von Kleve darüber, daß die Soester Kaufleute vom Markt zu Hamm nicht über Dinker, sondern über Oestinghausen und Scheidingen führen (359). - Das Neue Haus an der Ahse bei Nateln, eine Soester Befestigung, diente zur Sicherung des Ahseüberganges (360). Unmittelbar südlich dieses Flußüberganges bei Nateln gabelte sich der Weg: ein Ast verlief auf dem Nordufer, der andere auf dem Südufer der Ahse.

27. Nateln (Ahsebrücke) - Süddinker-Nienbrücke (16 km)

An der Gabel bei H. 68,4 (TK 25, 4313) zweigte die Straße ab, die auf dem Südufer der Ahse nach Nienbrücke verlief. Beim Hofe Loh soll an diesem Weg ein Freistuhl gestanden haben (361). Westlich dieses Gehöftes kann man noch heute die ursprüngliche Breite des Weges - etwa 6 m - erkennen (Bild 12). Die mittelalterliche Turmhügelanlage bei Galens Platz in Dorfwelwer hatte vielleicht einen hier befindlichen Ahseübergang zu sichern. Ein breiter Graben südlich dieses Turmhügels wird als Straßenrest angesprochen (362). Zwischen Süddinker und Dorfwelwer wird der Salzbach, die alte Grenze zwischen Mark und Soest, überschritten. Im Winkel zwischen Salzbach und Ahse wurde bereits 1884 ein Reitergrab, vermutlich aus dem 6. Jahrhundert, entdeckt und ausdrücklich die mögliche Beziehung zu dieser Fernstraße erwähnt (363). Unmittelbar nördlich dieser Grabstätte lag der bereits 1358 erwähnte Freistuhl "an dem Rodensteine" (364). In Westünnen ist schon 1289 ein Freistuhl unweit der Straße bezeugt (365). Über den Caldenhofer Weg und weiter über die Hohe Straße führte die Straße dann wohl südlich an der Altstadt von Hamm vorbei. Noch im UK sind Wegereste westlich des Bahnhofes in dieser Flucht zu erkennen. Die Straße erreichte die Südliche Lipperandstraße etwa 300 m nordwestlich des Sportplatzes an einem Punkt nahe oder in der Stadt Nienbrücke (Abb. 43).

28. Nateln (Ahsebrücke) - Dinker - Mark (13 km) - Hamm (14 km)

Diese Straße erreicht im Zuge der heutigen Landstraße nach ca. 3 km Dinker, wo sich im Gebiet des Friedhofes die Parzelle "am Hellweg" im UK finden soll (366). Der Flurname ist schon 1685 bezeugt, die Straße wird in dieser Quelle auch "Soestweg" oder "Hammweg" genannt (367). In Dinker, das an der Grenze zwischen dem Kölner und dem Soester Dekanat gelegen ist, stand schon 1282 ein Freistuhl, den Lindner mit dem späteren Stuhl am Rodenstein identifizieren möchte (368). Auch der Name Dinker dürfte mit diesem Richtplatz in Verbindung zu bringen sein. Unmittelbar südlich dieses Freistuhls lag noch um 1800 ein Galgen, wie auch die Flurnamen "Am Galgenplatz" beweisen (369). Um den Freistuhl, der mit der Grafschaft Rügenberg 1328 von Soest aufgekauft wurde, gab es ständig Reibereien zwischen Soest und Mark; ebenso sind aus den Jahren 1580/81 Grenzdifferenzen

an der alten Straße in Dinker bekannt (370). In einem Schnadjagdprotokoll von 1681 wird nordwestlich Dinker ein Wirtshaus "... im Häm-mischen Wege ..." erwähnt (371). Vielleicht ist damit der Gasthof Königswirth in der Koeniger Heide gemeint (372). Etwa 500 m süd-östlich Mark befand sich direkt an der Landstraße ein Leprosenhaus der Stadt Hamm (373). Hier biegt die Straße auch heute noch recht-winklig nach Norden um, zieht durch Mark und führt über die süd-liche Lipperandstraße durch das Ostentor nach Hamm. Bei Mark wurde ebenfalls an einem Freistuhl Recht gesprochen (374). Es be-steht jedoch die Möglichkeit, daß eine ältere Fortsetzung nach Nord-westen etwa im Zuge Dunantweg-Kentroper-Weg-Ostenalle an Haus Kentrop vorbei zu suchen ist, wo 1310 ein Freistuhl genannt wird (375).

29. Mark-(Lippe) - Herrensteiner Berg (6 km)

Die Lokalforschung weist auf einen weiteren Weg hin, der wie heute durch Mark verlief und über die Fährstraße "de bausemer brugge" an der Lippe erreichte (376). Diese Brücke ist im 16. Jahrhundert be-legt und wurde noch 1827 staatlich unterhalten, später jedoch durch eine Fähre ersetzt (377). Nach Norden ist der Weg heute nicht mehr vorhanden; er mündete jedoch offensichtlich am Galgen von Heessen auf die heutige Chaussee nach Ahlen (Abb. 43) und führte einmal über Ahlen - Warendorf nach Osnabrück, zum anderen zog dieser Weg aber auch westlich Heessen vorbei nach Nordwesten und traf am Herren-steiner Berg auf die Fernstraße Werl - Hamm - Münster (s. Ab-schnitt 17), wie aus einer Karte aus dem 16. Jahrhundert (378) zu entnehmen ist. Die Bedeutung dieses Lippeüberganges erhellt aus der Lage des Oberhofes Mark (379) südlich der Lippefurt sowie des Hau-ses Heessen im Norden des Überganges. Steinkühler vermutet, daß dieses Haus Heessen möglicherweise in fränkischer Zeit als Stütz-punkt "... an einem wichtigen Lippeübergang auf der Linie eines al-ten Weges nach Soest und Werl ..." gelegen war (380).

b) Wickede - Kamen - Nienbrügge/Hamm - Lippe - Beckum/Ahlen - Warendorf

Dieser Fernweg wird in den Abschnitten 30-36 beschrieben. In Kamen quert er die Seseke, bei Nienbrügge (heute wüst) und Hamm die Lippe, teilt sich dann nördlich Hamm bei Heessen auf und erreicht zum einen über den Werseübergang in Ahlen die Emsspassage in Warendorf, zum andern die Stadt Beckum an der oberen Werse. Die Luftlinienentfer-nung zwischen Wickede und Warendorf beträgt 54 km, zwischen Wik-ede und Beckum 39 km.

Als Königsstraße ist der Fernweg Rieckenberg (381) bekannt. Ort-mann (382) zeichnet die Verkehrsrichtung Dortmund-Kamen-Hamm-Beckum in seine Karte ein und hält diese Straße für "... die alte B e r n s t e i n s t r a ß e quer durch Westfalen...". Auch Prinz (383) vermerkt in seiner Abbildung 1 dieselbe Verbindung

und erwähnt die Abschnitte 35 und 36. Bei Bruns, Weczerka (384) sind nur die Abschnitte 30, 31, 33, 35 bekannt; die Linienführung des Abschnittes 35 bleibt unklar, Abschnitt 36 ist nicht eingetragen. Kurze Hinweise finden sich schon bei v. Steinen (385) (Abschnitt 30) weiter bei Rückert (386) (Abschnitt 30), Kaiser (387) (Abschnitt 31, 33), Steinkühler (388) (Abschnitte 34, 35) und Hömberg (389). In der Karte des Rizzi Zannoni (390) sind die Abschnitte 35 und 36 dieser Strecke angegeben. Zwischen Ahlen und Warendorf werden die Stationen "Voorheim", "Tonnishuiske", "Enniger", "Hotmar", "Freckenhorst" und "Warendorf" (mit Posthorn) angegeben.

30. Wickede - Kamen (8 km)

In Wickede, wo die Grafen von der Mark gewöhnlich die märkischen Landtage abhielten (391), zweigte vom Hellweg eine alte, nach Nordosten verlaufende Fernstraße ab. Von Wickede bis Kamen entspricht die alte Straße genau der heutigen Landstraße. Afferde, 1325 als Affurde bezeugt, ist nach Jellinghaus ein Furtnamen (392), eine Ansicht, der sich auch Rückert anschließt (393). In der Tat überschreitet die Straße hier den Afferder Bach, an dem sich möglicherweise zum Schutze des Überganges eine Burg befand (394). Zwischen Afferde und Kamen lag einst in der Südkamer Heide auf dem "Galgenkamp" ein Richtplatz der Stadt Kamen (395). Unmittelbar südlich der Eisenbahnüberführung lauten zahlreiche Parzellen im UK "An der Dortmunder Straße" u.ä. (396). Zusammen mit der Unnaer Straße (s. Abschnitte 20, 21) wird der Weg nach Kamen geführt und zieht weiter nach Nordosten im Zuge der B 61.

31. Kamen - Daberg (12 km)

Die Strecke Kamen - Daberg - Hamm ist schon im 14. Jahrhundert urkundlich belegt (397). 1782 führte die neu eingerichtete Poststrecke Hamm - Kamen - Unna über diese Straße (398). In der Gemeinde Oberberge befand sich ein zweiter Richtplatz Kamens auf dem Galgenberg (399), der wohl auch nicht weit von der Straße entfernt lag. Für diesen Weg war auch die Bezeichnung "Hellweg" gebräuchlich, wie die im UK gefundenen Flurnamen "Im Hellweg" bezeugen (400). Wenn man dem Parzellennamen "Auf der Herberge" Glauben schenken darf (401), stand hier auch ein Gasthof. 1935 wurde nordöstlich Kamen nahe der Landstraße eine Bronzemünze des Augustus und Agrippa entdeckt (402).

Die Pelkumer Kirche mit dem bezeichnenden "Fernstraßenpatrozinium" des Hl. Jacobus major geht zurück auf eine Eigenkapelle des seit dem 11. Jahrhundert im Besitz der Kölner Abtei Deutz befindlichen Oberhofes Pelkum, "in dem eine karolingische Anlage an der Fernstraße Köln - Minden zu sehen sein dürfte" (403). 1285 ist in Pelkum ein Freigericht bezeugt (404). Am Übergang der Straße über den Pelkumer Bach wurde 1599 eine Schmiede errichtet; der Pelkumer Bierkotten wird 1766 zuerst erwähnt, hier befand sich

eine Hebestelle für Wegegeld (405). "An der Pelkumer Brücke" (406) wird die Straße über den Wiescherbach geführt. Unmittelbar südlich der Hammer Stadtgrenze erinnert der Flurname "Dörmann" (407) an eine Wegesperre. Im Südosten der fast rechtwinklig auf Hamm abbiegenden Straße lag auf dem Daberg das bereits 1410 erwähnte Leprosenhaus der Stadt Hamm (408). Von hier aus müssen zwei Wegeverbindungen angenommen werden.

32. Daberg - Nienbrügge - (Lippe) - Hof Nillies (östl. Heessen) (8 km)

Das fast rechtwinklige Abknicken der Straße am Leprosenhaus auf dem Daberg in Richtung Hamm erweckt den Eindruck einer relativ jungen Straßenverlegung, die mit der Gründung der Stadt Hamm im 13. Jahrhundert und der damit verbundenen Konzentrierung der Wege auf die dortige Furt zusammenhängen könnte. Den ursprünglichen Verlauf der Fernstraße möchte ich in einer Linie suchen, die vom Leprosenhaus nach Nordosten auf einen Lippeübergang bei Nienbrügge zielt (Abb. 43). Die Geradlinigkeit dieser Führung, die Lage und der Name der alten heute wüsten Stadt (?) Nienbrügge und die durch Flurnamen fixierte Lage der Burg auf dem Nordufer der Lippe unmittelbar westlich des angenommenen Überganges können jedoch meine Vermutung nur unzureichend stützen. Eine mögliche Fortsetzung dieser Spur stößt nördlich der Hülseystraße in Heessen auf einen Feldweg; die Verlängerung nach Osten dürfte zwischen den Häusern 76 und 78 der Ahlener Straße in Heessen hindurchgeführt haben. Heute befindet sich dort ein schmaler Fußweg. An der Dorfstraße lassen sich im UK die bezeichnenden Parzellennamen "am hohen Wege", "Hoheweg" u. ä. sowie "Heerweg" nachweisen (409). Der "Hoenweg" ist bereits 1395 bezeugt (410). Über die Kleistraße ging es weiter nach Osten, im 19. Jahrhundert wurde dieser Weg auch "Viehstraße" genannt (411). Auf ca. 250 m ist die alte Straße dann nicht mehr vorhanden, findet sich aber am Hof Nillies wieder, wo eine jüngere Spur von Hamm einmündet, die im allgemeinen unterhalb der 60 m-Isophyse verläuft (Abschnitt 33).

33. Daberg - Hamm - (Lippe) - Hof Nillies (östl. Heessen) (10 km)

Die im Abschnitt 32 angedeutete jüngere Straßenverlegung wird vom ehemaligen Leprosenhaus am Daberg bis Hamm von der modernen Bundesstraße überdeckt. Zwischen dem Leprosenhaus und dem Westentor der Stadt Hamm wurden einst auf dem "Galgenkamp" (412) die zum Tode Verurteilten hingerichtet; diese Richtstätte ist 1634 bezeugt (413). In Hamm schwenkt die Straße nach Norden um und folgt bis zum Nordhospital der im Abschnitt 17 beschriebenen Strecke. Von hier führte die Straße im Zuge der B 61 nach Osten und querte an dem 1502 zuerst bezeugten Marpenbaum die Hammer Stadtlandwehr (414). Unmittelbar südlich der Einmündung der Ahlener Straße lagen Rad und Galgen des Gerichtes zu Heessen; bereits 1466 wird der "... galgen

to Heessen ..." erwähnt (415). Neben der Richtstätte stand das 1514 genannte "seikenhuis" (416). In der Nähe wurden römische Münzen gefunden (417). Südlich der Einmündung des sog. Hohen Weges in die B 61 lag die Hofesstelle des Oberhofes Heessen, der schon 975 bezeugt ist (418). Von der Schloßstraße an war die Straße auf eine kurze Strecke zweigleisig. Der vermutlich ältere Teil lag etwas höher im Zuge der B 61 und ist im UK an Wegeresten und Flurgrenzen deutlich zu rekonstruieren (419). Wie eine späte Umlegung mutet der zweite Arm an, der rechtwinklig über die Schloßstraße nach Haus Heessen umbog und nach Nordosten weiterzog. Im Gelände und im UK sind Spuren noch erkennbar. Etwa bei km 4,4 stieß dieser Weg über den heute vorhandenen Feldweg auf die o.a. Straße, um hart östlich km 5 im Zuge eines Feldweges den alten Heerweg am Umspannwerk zu erreichen. Allein das zweimalige, rechtwinklige Umknicken der Straße und ihr Verlauf am Rande der hochwassergefährdeten Lippeaue lassen vermuten, daß die Führung über Haus Heessen und Stratenfischer die jüngste ist. Aus einem Schreiben von 1620 geht jedoch hervor, daß dieser Weg am stärksten befahren war. Es heißt dort: "... das Dorpf zu Heessen mit zweien gemeinen Landtstraßen versehen, davon eine zwischen meinem Hauß Heessen und gemeltem Dorpf duchhergehet, die andere aber hinder demselbigem Dorpf herumbhergehet, under welchen beiden Landstraßen, wiewoll sie gleiche bequem sindt, auch in der Längde schier gleiche weidt sich erstrecken, gleichwoll die ihnige, so zwischen meinem Hauß und dem Dorffe wie gemeldt hergehet, ahn meisten wird gebrauchet...." (420). Der Hohe Weg (Heerweg) wurde schon lange nicht mehr als Fernweg genutzt.

34. Nillies (östl. Heessen) - Beckum (12 km)

Vom Umspannwerk östlich Nillies folgt die Straße bis Ostermann dem Asphaltweg und wendet sich dann, als Heerweg noch heute bekannt (421), in einem breiten, teilweise grundlosen Weg in Richtung Beitelhoff (Bild 13). Hier schwingt der Fernweg nach Osten um und ist südlich Rodelbronn auf einer Strecke von etwa 750 m spurlos verschwunden. Die Fortsetzung dürfte jedoch in Dolberg über den "Dillweg" geführt haben, am alten Fischbecker Oberhof Nordhoff vorbei (422). Die 500 m nördlich der Straße beim Hofe Gr. Berkhoff nachgewiesene fränkische Befestigung auf den Hüenknäppen diente wohl der Sicherung dieser bedeutenden Straße (423). Möglicherweise ist der Straßename "Dillweg" aus "de Hillweg" entstanden; so heißt die Fernstraße noch jetzt östlich Dolberg an der Autobahn. - 1674 befand sich in Dolberg eine Hebestelle für Zoll und Wegegeld (424). Bei Hansmeier querte der alte Heerweg die B 61 und ist in der Folge nur noch auf ca. 250 m erhalten. Die "Küenningsstrot", wie sie ab Hennenberg auch heißt, läßt sich in einem breiten Höhenweg verfolgen, der über die H. 106,9 und 120,5 (TK 25, 4213) am Rande der Beckumer Platte nach Nordosten verläuft (Bild 14). Am Bildstock bei Sch. Tenkhoff soll sich

einst ein Freistuhl befunden haben (425). Bis in die Bauerschaft Holtmar wird der Weg, der durch die Umlegung stellenweise zerstört wurde, im UK häufig als "Hellweg" bezeichnet (426). Dieser Hellweg querte an der "Hammwarte" die Beckumer Landwehr (427) und erreicht über den "Alten Hammweg" durch das Westtor den Verkehrsknotenpunkt Beckum. Möglicherweise wurde diese Fernstraße einst auch durch das Südtor in die Stadt geführt. Vorher berührte die Straße das "Hammhäuschen", eine alte Kapelle am Wege. Unweit der Straße wurde ein Fürstengrab des 6.-7. Jahrhunderts entdeckt (428). Die hier zutage gekommenen Wegespuren zeigen vielleicht einen Nebenarm dieser Straße an (429). Das Wegestück von Hamm nach Beckum wird um 1300 genannt (430).

35. Heessen-Ahlen (8 km)

Vom Heessener Gerichtsplatz an liegt dieser Weg unter der Ahlemer Straße, mit deren Ausbesserung "... auf der Linie eines alten Weges ..." (431) 1829 begonnen wurde. Damals zog die alte Straße in wechselnder Breite durch ^{III}die gemeine Mark.

Nach Südosten führte, wie Abschnitt 29 ausgeführt wurde, über die Bosmarbrücke ein alter Weg nach Soest. Auf Galgen, Siechenhaus und Römermünzen an der Abzweigung der Ahlemer Straße von der B 61 sei hier noch einmal hingewiesen. Im Zuge der heutigen Chaussee erreichte der alte Weg Ahlen. Etwa bei Nachtkamp sperrte der 1532 erwähnte "Holtwieschesbom" den Weg (432). Ein weiterer Schlagbaum befand sich wohl bei H. 92,1 (TK 25, 4213), wo die Landwehr der Stadt Ahlen gequert wurde. Hier lag auch auf dem "Galgenort" (433) eine Richtstätte der Stadt. Vielleicht darf man in der Nähe den 1366 bezugten Freistuhl "... by der schemmen an der landwere by Aveburne-Osterich ..." suchen? (434). Mit der "... schemmen ..." könnte die wenige Schritte nördlich der Landwehr im UK verzeichnete Steinbrücke gemeint sein (435); die Bauerschaft Oestrich grenzt im Südwesten an die Landwehr. Die Straße wird im UK auch Dahlweg genannt (436) und ist seit 1634 unter diesem Namen bekannt (437). Südöstlich des Eisenbahnüberganges verlief der Weg ursprünglich etwas östlich der Chaussee; ein Heckenrest, ein Feldweg und Grundstücksgrenzen markieren noch heute die alte Führung. Im UK ist der weitere Verlauf nach Ahlen abweichend von der heutigen Chaussee eingetragen (438). Danach zielte die alte Spur von der Einmündung der Friedrich-Ebert-Straße auf die Chaussee nach Hamm nach Nordosten, traf die Weststraße bei der Einmündung der Straße "Wienkamp" und erreichte über die Weststraße durch das Westtor die Stadt. Ursprünglich scheint diese Straße aber noch einen anderen Verlauf genommen zu haben. Die älteste Spur führte wohl von der Einmündung der Friedrich-Ebert-Straße in die Chaussee nach Hamm weiter in nordöstliche Richtung, überschritt die Wese 200 m südöstlich der Brücke vor dem Westtor und zog über die Straße "Alter Hof" zum Ahlemer Marktplatz (439).

36. Ahlen - Warendorf (23 km)

Diese Fernstraße verläßt Ahlen durch das Nordtor, vor dem Freigerichtsverhandlungen bezeugt sind. Vielleicht lag der Freistuhl in Höhe des Sportplatzes westlich der Straße, wo sich im UK die Flurnamen "Hummel", "Spielbrink" und "Walgarten" u. ä. finden. (440), die auf Gerichtsstätten hinweisen können. In gleicher Höhe wurden einst östlich der Straße auf dem "Galgenkamp" (441) Todesurteile vollstreckt. Ein zweiter Galgen stand auf dem Galgenberg nördlich Ahlen (442). Beim Hofe Hallene dürfen wir den nur 1298 erwähnten Freistuhl "... in loco qui dicitur Len ..." (443) suchen. Der weitere Verlauf der Straße entspricht bis in die Bauerschaft Mestrup südöstlich Hoetmar genau der heutigen Landstraße. Bei Tönnishäuschen ist die Fernstraße 1529 als "... via regia ab opido Warendorp versus opidum Alen" bezeugt (444), westlich km 41 wird die Straße im UK auch als Hellweg ausgewiesen (445). Bemerkenswert ist der 600 m östlich H. 75,1 liegende ehemalige Freckenhorster Oberhof Sch. Balhorn (TK 25, 4113), dessen Lage unfern der Altstraße charakteristisch ist. - Bei "Haarbaum" (446) wurde die Straße durch einen Schlagbaum gesperrt, nördlich dieses Durchlasses finden sich im UK die bezeichnenden Parzellen "vör de deure" (447), d.h. vor der Tür, vor dem Durchlaß. Am Hofe Molitor in der Bauerschaft Mestrup bog die alte Straße nach Nordosten ab und zog an den Höfen Stratmann (!) und Herweg (!) vorbei in Richtung Freckenhorst. Von H. 69,4 bis Everskötter (H. 69,0 in TK 25, 4113) ist die Strecke noch heute als etwa 14 m breite, vergraste Bahn zu erkennen (Bild 15, 16; Abb. 12). Im Volksmund ist der Weg als "Römerstraße" bekannt (448). Nördlich Everskötter erscheint die Straße dammartig aufgehöhht. Bei km 33 (westlich TP 67,0 am Südrande der TK 25, 4013) stößt die alte Führung wieder auf die Landstraße Warendorf - Hoetmar, in deren Zuge sie Freckenhorst erreicht. Man darf wohl annehmen, daß bei der Gründung des Stiftes Freckenhorst in der Mitte des 9. Jahrhunderts (449) die Lage an der alten Heerstraße von Warendorf über Ahlen nach Hamm eine bedeutende Rolle gespielt hat. An dieser Straße konnte sich auch ein alter Markt von allerdings geringer Bedeutung entwickeln (450). Innerhalb der vier Pfähle des Stiftes - die Stiftssiedlung wird von der Durchgangsstraße im Zuge der Langen Straße westlich und nördlich umgangen - wurde ab 1561 Recht gesprochen (451). Ursprünglich befand sich der Freistuhl jedoch nördlich der Stadt bei dem 1262 zuerst erwähnten Spital (452). Vor diesem Stuhl wurde 1344 verhandelt vor dem "... vriedinc auf der Königsstraße bei der Stadt Freckenhorst ..." (453), und 1668 heißt es im Protokoll eines Hexenprozesses "... Quod actum in re presenti fürm Spital ufm Hellewegk ..." (454). Im 15. Jahrhundert befand sich in Freckenhorst eine Zollstelle der Edlen von der Lippe (455). Etwa 400 m südwestlich WHS Beermann, auf dessen Grundstück bis 1863 das schon 1288 erwähnte Siechenhaus der Stadt Warendorf stand (456), wurde die Straße am Warendorfer Stadthagen durch einen im 16. Jahrhundert bezeugten Schlagbaum ge-

sperrt (457). Über Bühlnstraße und Königsstraße, später über die Freckenhorster Straße, erreichte der Steinweg (458) die Stadt Warendorf. Der Steinweg wird 1503 genannt (459); aber schon im 15. Jahrhundert existierte in Warendorf eine Stiftung zur Unterhaltung dieser Straße, zu deren Ausbesserung auch das Wigbold Freckenhorst besondere Kapitalien besaß (460). - Für die gesamte Strecke zwischen Warendorf und Wickede ist für das Jahr 1475 ein Truppendurchmarsch bezeugt (461).

c) Dortmund - Lünen - (Lippe) - Werne/Zollhaus

Dieser Weg, der Seseke und Lippe bei Lünen überschreitet und in Werne bzw. 5 km nördlich Werne auf die unter Nr. 22 beschriebene Strecke stößt, wird in die Abschnitte 37-40 aufgegliedert. Die Luftlinienentfernung zwischen Dortmund und Werne beträgt 20 km, zwischen Dortmund und Zollhaus 25 km.

Bei Ortman (462) sind die Abschnitte 37, 38, 40 vermerkt, die auch von Prinz (463) beschrieben werden. Dieselbe Linienführung nehmen auch Bruns, Weczerka (464) an. In einem Straßenatlas des späten 16. Jahrhunderts ist die grobe Richtung Dortmund-Münster zu erkennen (465). Der Abschnitt 37 wird auch in einer Karte aus dem Jahre 1788 angegeben (466). Der Abschnitt 39 wird schon bei Lappe (467) angedeutet, so daß dieser Wegezug insgesamt als sehr gut erforscht angesehen werden kann.

37. Dortmund - Lünen (13 km)

In Dortmund queren zwei von Schwerte und von Wetter heraufziehende Fernstraßen, deren Verlauf im Stadtgrundriß in der Wißstraße und in der Beetenstraße erhalten ist, den Hellweg und verlassen im Zuge der Brückstraße durch das Burgtor die Stadt nach Norden. Der Name Wißstraße leitet sich von "witstrate", d.h. weite Straße, ab (468). Die "Brugghestrate" ist 1393 belegt (469) und trägt ihren Namen daher, daß sich in ihrem Zuge die vom Dortmunder Rücken nach Norden abfließenden Wassermengen sammelten. Aus diesem Grunde war der Weg wohl stets schwer zu passieren, man mußte ihn deswegen mit Holzpfehlern befestigen, die 1950 bei Straßenarbeiten gefunden wurden (470). In der Brückstraße kam auch ein Bronzelappenbeil der jüngeren Bronzezeit zutage (471). An der Burgpforte wurde schon 1357 Recht gesprochen "... uppen echten konyngstrate ..." (472). Hier berührte der Fernweg den ursprünglich im Bereich des heutigen Hauptbahnhofs gelegenen Königshof (473). Unmittelbar östlich der Straße lag gegenüber die Königsburg (474), die "... den westlich und südwestlich von ihr liegenden Königshof, den Nordsüdverkehrszug und die wichtige Straßenkreuzung am Hellweg schützen sollte" (475). Am Fredenbaum, der schon 1393 als "... Wredenbaum ..." belegt ist (476), sperrten ein Schlagbaum und ein Turm die Straße an der städtischen Landwehr. Der Turm wurde 1518 neu errichtet und ist noch in der Grenzkarte vom Dorstfelder Bruch um 1700 deutlich zu sehen, 1680 war jedoch

der Turmwächter schon entlassen worden (477). Am Fredenbaum mündeten eine vermutlich alte Straße von Mengede über die Königsmühle und eine andere von Waltrop über die Baukloher Höfe in die Heerstraße nach Lünen. An den Baukloher Höfen führte schon im 16. Jahrhundert eine "Königsstraße" vorbei (478).

Westlich der Zeche Minister Stein finden sich im UK unmittelbar an der Straße die bezeichnenden Flurnamen "Am Königsplatz", "Auf der Tränke" und "Auf der Furth" (479). Ob der am Externberg gelegene Parzellenkomplex "Auf der Pforte" u. ä. (480) ebenfalls auf einen Schlagbaum hinweist, war nicht zu klären. Die Straße quert hier die knapp 3 km breite Hellwegniederung, die durch eine Talwasserscheide relativ durchgängig ist, und erklimmt den Südrand der Kreidehügel, auf denen das Dorf Brechten liegt (481). Auf Karten des 17. und 18. Jahrhunderts ist dieser Weg eingetragen, vielleicht verlief er ursprünglich etwas östlich der Chaussee (482). In der Karte von Mulhers von 1611 ist wahrscheinlich der Freistuhl auf dem Wulferich mit dem zu Brechten identisch (483). Der Stuhl lag unmittelbar westlich der Chaussee im Grävingsholz (484). Bei Brechten auf dem Wulferich fand die Schlacht zwischen dem Erzbischof von Köln und dem Grafen von der Mark auf der einen Seite und den Bischöfen von Münster, Osnabrück und Paderborn auf der anderen Seite im Jahre 1254 statt. Der geschlagene Bischof von Münster mußte nach der Schlacht seine Festung in Lünen schleifen (485). Der Lippebrückenkopf in Lünen spielte offensichtlich in jener Zeit eine gewichtige Rolle. Sehr interessant ist in diesem Zusammenhang die Erwähnung eines Ortes "Brictan" in der etwa 1260 niedergeschriebenen Thidrek-Saga. Dieser Ort "Brictan" liegt an einem Fluß, besitzt eine Brücke, auf der ein Zoll erhoben wird, und eine Befestigung zur Sicherung des Überganges (486). Nach Holthausen (487) und Paff (488) ist Brictan mit Brechten identisch, die Angaben beziehen sich aber auf Lünen. Vermutlich liegt hier eine Namensverwechslung vor.

Im Zuge der B 54 querte die Straße an "Bökenbergs Baum" die Lünener Landwehr und wird hier 1674 als "fuhrweg" bezeichnet (489). Auf dem nahe gelegenen Buchenberg befand sich einer der beiden städtischen Richtplätze (490). Um diesen Galgen wie auch um den an der Seseke - Brücke südwestlich Lünen gelegenen Freistuhl "juxta pontem Luenen in districtu Gamene" (491) entbrannte im 16. Jahrhundert des öfteren Streit zwischen den Dortmundern und Märkern, wobei der Galgen auch zerstört wurde. Den Freistuhl beanspruchten die Dortmunder ebenfalls für sich (492). Überhaupt war der Raum um Lünen, was noch näher auszuführen sein wird, im Mittelalter ähnlich umkämpft wie die Lippetalung bei Hamm. Der Erzbischof von Köln, der Bischof von Münster, die Grafen von der Mark und von Dortmund sowie die Stadt Dortmund zeigten häufig lebhaftes Interesse am Lünener Brückenkopf. Als Beispiel für diese Auseinandersetzungen möge die o. a. Schlacht bei Brechten genügen. Die Bedeutung des Lünener Lippeüberganges wurde noch dadurch erhöht, daß südlich der Lippe die Nord-Süd-Straße die große Lipperandstraße querte.

Die Durchfahrt durch Lünen geht über die Bäckerstraße und Lange Straße. Letztere war 1504/05 gepflastert und hieß Steinweg (493). Im Zuge der Langen Straße überschreitet der Weg die Lippe auf einer Brücke, die im 13. Jahrhundert bezeugt ist. 1267 wird der Bürger "Wilhelmus supra Pontem" genannt (494). Ein älterer Übergang scheint etwa 250 m flußabwärts gelegen zu haben. Wie Flurgrenzen im UK und der Verlauf der Straßen beidseits der Lippe erkennen lassen, scheint ein älterer Weg zwischen Friedensstraße und Wilhelmsstraße im Westen Lünens von der Dortmunder Straße nach Nordosten etwa durch das Gelände des Freibades geführt zu haben. Die Lippe wurde östlich der Graf-Adolf-Straße gequert. Nördlich des hier vermuteten Überganges fanden sich im UK 3 Parzellen mit dem Namen "Stellfort" (495), die vielleicht die Lage der Furt bezeichnen (Abb.53). Die Fortsetzung der alten Wegespur ist dann in der am Südrande Alt-lünens verlaufenden Gartenstraße zu suchen, die ursprünglich wohl direkt in die Münsterstraße mündete. Lappe vermutet die alte Brücke etwas stromab der heutigen und sucht sie nördlich der Marktstraße (einst Königsstraße) und der "Dehlbrücke" (496).

38. Lünen - Lenklar (7 km)

Diese Straße entspricht ziemlich genau der heutigen Bundesstraße und verläuft somit zumeist auf der trockenen Lipperrasse oder auf der hier weit nach Süden vorgeschobenen Senonplatte. Ungefähr 750 m östlich der Bahnüberführung lag einst an der Landwehr der zweite Galgen der Stadt Lünen, der auf der Karte von 1566 zu sehen ist und 1572 genannt wird (497). In der Bauerschaft Langern wurde 1378 am Freistuhl "super rivum" geurkundet (498); dieser Richtplatz lag wohl unmittelbar südlich der Straße. Vielleicht darf man der 3 km nordwestlich errichteten Burg Kappenberg eine Sicherungsfunktion über die Straße zuweisen (499). Etwa in Höhe von km 22 wird die Straße durch Parzellen im UK als "Hellweg" ausgewiesen (500), südlich liegt an der Lippe die "Münsterstille" (501), in der Bauerschaft Lenklar nördlich der Straße ein "Hillwegsgarten" (502). In dieser Bauerschaft stand auf dem "Galgenkamp" (503) der Richtplatz der Stadt Werne. Wahrscheinlich spernte hier schon 1175 ein Schlagbaum die Straße; denn in diesem Jahr ist "de domo Hermanni in Lencler juxta Ubbesboom" die Rede, ebenfalls 1233 (504).

39. Lenklar - Zollhaus (8 km)

Vermutlich bog in Lenklar der Weg, der Werne im Westen umging, nach Nordosten ab und mündete über die Zollstraße auf die B 54 zwischen Herbern und Werne (Abb. 42). Diese Linienführung ist der Lokalforschung lange bekannt (505). Ein Wegerest scheint beim Hofe Lohmann erhalten zu sein. In einer Grenzbegehung der Bauerschaft Lenklar von 1542 heißt es "vann dem Mailstein richt hen uth ind westenn dem oeldenn Voirwegh, genandt de Münsterwegh, tho langes Under dem hunderde hen bis up denn Voirwegh im Nierfelde" (506). In einer Urkunde von 1376 wird "eyn stücke an dem honrode, darde munsterwegh dure gheyt..." genannt (507). Die genannten Par-

zellen liegen genau im Zuge der von mir vermuteten Spur (Abb.42). An diesen alten Wegeverlauf erinnert auch noch der heute geläufige Flurname "Münsterfort" (508), der wohl "Münsterfahrt" bedeutet. In der nördlich anschließenden "Hoheheide" wird in den Prozeßakten des 16. Jahrhunderts mehrfach eine Gerichtsstätte erwähnt (509). Der Zollbäumer erhob im 17. Jahrhundert am Zollhaus einen Zoll. 1630 wurde am Honfeld ein Schlagbaum aufgehängt, zu dessen Unterhaltung der Zollbäumer verpflichtet war. Für jeden durch die Stadtfeldmark fahrenden Wagen mußten 1650 drei Reichstaler an Abgaben gezahlt werden. (510).

Auf diese westliche Umgehung Wernes, die übrigens Napoleon zu Beginn des 19. Jahrhunderts gegen den Widerstand der Werne Bürger nicht zu beleben vermochte (511), deutet auch wohl die Sage hin, nach der der Tolle Christian, der 1622 bei starkem Nebel von Lünen nach Werne zog, die Stadt verfehlte und westlich vorbeimarschierte (512).

40. Lenklar - Werne (3 km)

Wahrscheinlich im 14. Jahrhundert wurde die alte Wegespur, die Werne im Westen umging, durch die Stadt Werne verlegt. Vermutlich versuchte man damals, die ältere westliche Wegespur durch eine Landwehr zu sperren, deren Verlauf im Süden der Bauerschaft Lenklar auf ca. 400 m nördlich der B 54 durch Flurnamen zu rekonstruieren ist (513). Die Landwehr westlich der "Münsterfort" wurde 1380 angelegt (514). An der Reitbecke ist 1587/88 ein Schlagbaum bezeugt (515); hier passierte der Verkehr die im Westen der Stadt Werne in einem zweifachen System ausgebildete "Butenlandwehr". An diesem Bach lag auch das 1479 bezeugte Leprosenhaus von Werne (516). Nach etwa 1000 m verlief die "Landtstraße" (517) über den Weg "An den zwölf Bäumen" nach Osten. Unmittelbar nördlich der Straße stand einst der Freistuhl zu Mottenheim, der identisch sein soll mit dem 1294 an der "Rikesmole" gelegenen Stuhl (518). Die genaue Lage der Richtstätte zu Mottenheim ist im UK durch die Parzelle "Friggenstuhl" bestimmt (519).

In zwei rechtwinkligen Umbiegungen zog die Straße am Tigge vorbei und mündete an der Hornebachbrücke auf die heutige Chaussee. Schon der winklige Verlauf dieser Straße im Westen der Stadt Werne läßt die späte Wegeverlegung erkennen, die zu einem Zeitpunkt erfolgte, als hier die Bürger Land besaßen, so daß die Besitzverhältnisse einen geradlinigen Wegestrang verhinderten. Über die Steinstraße, die bereits 1339 als "Stenwech" bekannt ist (520), erreichte die Straße den im Abschnitt 22 beschriebenen Fernweg.

d) Bochum - Castrop- Lüdinghausen - Münster

Dieser Fernweg wird im folgenden in den Abschnitten 41-47 beschrieben. Er überschreitet bei Henrichenburg die Emscher, an der Rauschenburg die Lippe und in Lüdinghausen die Stever. Die Luftlinienentfernung zwischen Bochum und Münster beträgt 59 km.

In der Literatur sind vor allem die Strecken 41 und 42 weitgehend unbekannt. Ortman (521) kennt die gesamte Verbindung Bochum-Münster nicht; Prinz (522) und in Anlehnung daran auch Bruns, Weczerka (523) beschreiben die Abschnitte 43, 44, 45, 47. Einige Stationen sind in dem Itinerar des Abtes Albert von Stade aus der Mitte des 13. Jahrhunderts genannt (524). In der Karte der Grafschaft Mark von 1788 (525) ist der Abschnitt 41 verzeichnet.

41. Bochum - Castrop (11 km)

Von dem im 14. Jahrhundert durch Bochum verlegten Hellweg (526), der ursprünglich südlich der Stadt vorbeiführte, zweigte im Zentrum der Stadt Bochum eine über Bongardstraße und Große Beckstraße nach Castrop führende Straße ab. Bei Straßenarbeiten im Zuge der Bongardstraße wurden Knüppeldämme entdeckt (527).

Der Fernweg verläuft als Höhenweg über die Castroper Platte und wird noch heute als "Castroper Hellweg" bezeichnet. Etwa beim heutigen Ruhrschnellweg wurde die Bochumer Landwehr gequert, hier sind im UK die Parzellen "Am Hellewege" und "Alten Stein" u. ä. eingetragen (528). Am Grümer Baum sperrte ein Schlagbaum die Straße; dort stieß von Nordwesten eine Straße von Herne und Recklinghausen auf den Castroper Hellweg. An der Hiltroper Landwehr zweigt der "Bövinghäuser Hellweg" vom "Castroper Hellweg" ab und erreicht über Mengede (529) und Groppenbruch den Lippeübergang Lünen.

Nördlich der Hiltroper Landwehr umgeht der Hellweg nach Castrop eine von Westen an die Straße reichende feuchte Senke und zielt dann geradewegs über die heutige Kreuzstraße nach Castrop (530). Dieser alte Weg war, wie die Flurnamen "am tiefen Wege" (531) bezeugen, einst ein ausgefahrener Hohlweg, der über die Widumer Straße nach Castrop führte. An dieser Straße und einem von Witten her aufziehenden alten Fernweg (532) bildet der Reichshof Castrop, der im Bereich der ehemaligen Wasserburg auf dem Hofe des heutigen Mädchengymnasiums zu suchen ist (533), den Kern der späteren Stadt Castrop. Die Lambertuskirche dürfte auf eine ehemalige Reichskirche zurückgehen (534). 1266 ist ein Freistuhl zu Castrop belegt (535), auch Zoll wurde in Castrop erhoben (536).

42. Castrop - (Lippe) - Rauschenburg (15 km)

Über die Münsterstraße, die im UK noch Sandweg genannt wird (537), verläßt die Straße durch das Muffentor (oder Widumertor) (538) die Stadt und zieht über die Wartburgstraße nach Norden. Ursprünglich scheint sie jedoch etwas westlich dieser Straße durch das Castroper Holz verlaufen zu sein und ist erst ab Habinghorst mit der Wartburgstraße identisch (539). Wenig westlich lag in der Nähe von Bladenhorst ein ungefähr 1450 erbautes Siechenhaus (540). Westlich Henrichenburg wird die Emscher überschritten, die hier ehemals Grenze zwischen der Grafschaft Mark und dem Vest Reck-

linghausen bildete (541). Wahrscheinlich sicherte die Mitte des 13. Jahrhunderts entstandene Henrichenburg, die 1382 zum Offenhaus der Kölner Erzbischöfe erklärt wurde (542), diesen Emscherübergang, an dem 1780 eine Fahrbrücke existierte (543). Nordwestlich der Kanalbrücke bog die Straße nach Nordosten um und stieß bei H. 59,7 wieder auf die B 235. Am Wirtshaus Warthaus spernte ein Schlagbaum die Straße (544). Der westlich gelegene Hof Sch. Strathaus, 1412 Strothusen genannt (545), verdankt seinen Namen wahrscheinlich der Lage an dieser großen Heerstraße (546), wie ja auch die von dieser Landstraße durchschnittene Fl. VI der Gem. Henrichenburg den bezeichnenden Namen "Alte Weg" trägt (547). Eine seltsame Wandlung hat der Name des Wirtshofes "Zum Böhmerwald" erfahren, der noch im UK "Böhmer" = Bäumer lautete. Vermutlich befand sich auch hier einst ein Schlagbaum. In Meckinghoven wurde die bedeutende Vestische Landstraße gekreuzt. Der 1403 bezugte Freistuhl "to den Dümmeren" lag vielleicht dicht an der Straße in der Siedlung Dümmer (548). Der Reichshof Hofstede unmittelbar westlich Datteln hatte sicher auch die Funktion eines Etappenpunktes an der Heerstraße. Auf dem Grund und Boden dieses Hofes entstand vermutlich als Königshofkapelle die Amanduskirche zu Datteln (549). Sehr auffällig sind weiter römische Münzfunde in Datteln (550). Über die Hohe Straße, die ihren Namen völlig zu Recht trägt, da das umliegende Gelände meist feucht und sumpfig ist, die Straße jedoch auf einem trockenen Rücken verläuft, verläßt die Heerstraße Datteln. Die Straße wurde zwar schon 1660 gepflastert, ist aber erst im 18. Jahrhundert unter dem Namen "Hohe Straße" bekannt (551). Nach Norden ist die Fortsetzung nur noch in Resten in der Lohstraße und dem Feldweg im Anschluß an die Bülowstraße erhalten. Im Zuge der Chaussee erreicht der Fernweg die Lippe an der Rauschenburg. Dieser Lippübergang hat wohl seit karolingischer Zeit große Bedeutung besessen. Vielleicht läßt der an dieser Stelle im Lippebett gefundene Eisenhelm aus der Latènezeit sogar einen Schluß auf prähistorisches Alter der Lippassage zu (552); auch der bronzezeitliche Hortfund (553) 1,3 km südwestlich Olfen nahe der Straße ist in diesem Zusammenhang sehr auffällig. Jedenfalls dürfte der nördlich der Lippe in der Bauerschaft Sülsen gelegene gleichnamige Königshof (554) die Aufgabe gehabt haben, einen Brückenkopf an der Lippe zu bilden. Die Sicherung des Lippüberganges übernahm dann im Mittelalter die 1317 zuerst erwähnte Rauschenburg (555). Eine Fähre und eine Brücke werden hier seit dem 14. Jahrhundert mehrfach erwähnt (556). Der Übergang war im Mittelalter häufig Schauplatz kriegerischer Auseinandersetzungen. 1323 wurde z. B. Bischof Ludwig von Münster von den Märkern an der Rauschenburg geschlagen (557). 1514 ist hier eine Zollstelle belegt (558). Die große Bedeutung dieses Überganges kommt wohl nicht zuletzt darin zum Ausdruck, daß das bekannte Stader Itinerar aus der Mitte des 13. Jahrhunderts auf dem Weg von Stade nach Rom Sülsen (Sulsene) nennt mit dem Hinweis "Ibi venies super Lippiam fluvium" (559). Als weitere

Stationen sind nördlich Lüdinghausen (Ludinhusen) und südwestlich Oer (Tore) erwähnt. Zweierlei ist daran besonders auffällig und aufschlußreich. Zum einen darf man die Mitte des 13. Jahrhunderts als "Terminus post quem" für den Bau der Rauschenburg ansetzen; denn hätte zur Zeit der Niederschrift des Stader Itinerars die Rauschenburg an der Lippe existiert, so wäre sie wohl eher genannt worden als Sülßen. Zum anderen folgt nach Süden nicht Oer, sondern Datteln. Die Straße nach Oer hingegen verlief, wie noch auszuführen ist, von Olfen aus über den nicht minder bedeutsamen Übergang Ahsen/Eversum etwa 4 km nordwestlich Rauschenburg. Die beiden Lippeübergänge Ahsen und Rauschenburg scheinen jedenfalls auf dem Wege nach Süden bzw. Südwesten sehr häufig benutzt worden zu sein (560). Die Bedeutung der Passage über Rauschenburg wird durch das Vorhandensein von zwei Freistühlen unterstrichen. Der im 14. u. 16. Jahrhundert genannte Dortmunder Freistuhl soll auf dem Hofe Brinkmann in der Bauerschaft Natrop südlich der Lippe gestanden haben (561). In der Bauerschaft Sülßen nördlich der Lippe wurde schon Anfang des 13. Jahrhunderts vor einem Freistuhl Recht gesprochen (562).

Der alte Lippeübergang ca. 100 m westlich der jetzigen Behelfsbrücke ist mit seinen beiden hohlwegartigen Zubringern noch heute deutlich zu erkennen (Bild 17). In der Neuzeit vermittelte eine Fähre den Verkehr, erst seit 1875 existiert eine Brücke, auf der noch um 1900 Wegegeld erhoben wurde (563).

43. Rauschenburg - Lüdinghausen (13 km)

Im Zuge der Landstraße wird Olfen erreicht. Auffällig ist der bei km 28 östlich der Straße gelegene rechteckige Parzellenkomplex "Herrenburg" (=Herrenburg ?) (564). Ob in diesem Flurnamengut die Erinnerung an die Hofesstätte des Königshofes zu Sülßen weiterlebt? In Olfen wurden 1674 Zoll und Wegegeld erhoben (565); auf einer Karte des Schultenhofes zu Olfen von 1684 erscheint ausdrücklich die "via regia" (566). Von Ahsen her mündet eine wichtige, vom Niederrhein über Recklinghausen heraufziehende Straße in Olfen in die Straße Münster - Castrop - Bochum. In dieser Straßengabel waren schon im 9. Jahrhundert die Bischöfe von Münster begütert. Auch die Olfener Kirche geht auf eine Eigenkirche Bischof Wolfhelms zurück (567). Am östlichen Ortsausgang lag westlich der Steverbrücke im 17. Jahrhundert ein Leprosenhaus (568); noch im UK findet sich nördlich der "Eremitage" das "Seikenkämpken" (569). Am Steverübergang, der schon im 12. Jahrhundert durch die bischöfliche Landesburg Rechede gesichert war (570), ist wieder ein Freistuhl bezeugt, der 1317 "ante pontem in suburbio Rechede" stand (571). In der Bauerschaft Rechede wird die Straße im UK als "Heerstraße von Lüdinghausen nach Olfen" bezeichnet (572). Nordöstlich der Kanalbrücke ist noch heute ein ca. 300 m langer Wegerest westlich der B 235 zu sehen (Bild 18). Im Gebiet der Eisenbahnüberführung scheint ein Schlagbaum gestanden zu haben, wie die Flurnamen "Reck" u. ä. vermuten

lassen (573). Über die bereits 1302 genannte Steverbrücke betritt die Straße durch das 1314 bezeugte Mühltentor die Stadt Lüdinghausen (574). 1599 wird das Recht zur Erhebung von Wege- und Torgeld in Lüdinghausen erwähnt (575). In einem leicht geschwungenen Bogen durchzieht die Fernstraße Lüdinghausen über Langebrückenstraße, Markt und Münsterstraße.

44. Lüdinghausen - Münster (26 km)

Durch die Münsterpforte führte der gemeine Hell- oder Koningsweg (576) nach Nordosten stets im Zuge der B 235. In Höhe von km 15,2 lag etwa 250 m östlich der Straße einst der Galgen der Stadt Lüdinghausen, der vielleicht schon für das Jahr 1302 bezeugt ist (577). Als "Hellweg" wurde die Straße beim Hofe Pernhorst noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts bezeichnet (578). Bei H 65,1 gabelt sich der Weg. Ein unbedeutender Nebenstrang zieht über Senden nach Albachten (579), während die Fortsetzung der alten Fernstraße über Venne nach Münster weiterführte. Westlich Ottmarsbocholt wurde am Schimmelbaum am "gemeinen Wege" ein Wegegeld erhoben (580). Von hier über die H. 60,2 bis H. 59,7 liegt der Lehmdamm im Zuge der alten Straße (Bild 19, Abb. 13). Unweit der Straße dürfte auch der Freistuhl "apud Woluesculen juxta villam Otmersbocholte" gelegen haben (581). Eine jüngere Nebenlinie, die allerdings im UK als "Alte Straße von Lüdinghausen nach Münster" benannt wurde (582), stellt der Weg dar, der von H. 60,2 nach Nordosten zur H. 60,8 verläuft und von hier mit der B 235 identisch ist. Bei Reher auf dem "Klusenkamp" (583) hat vielleicht einmal eine Klausen gelegen; danach wird die Straße auch Klausendamm genannt (584). In Venne am Nordwestrande der Davert wird bereits 1249 ein Hospital erwähnt (585), das an dieser belebten Straße Kranke und Pilger aufzunehmen hatte. 1255 oblag dem Priester zu Venne die Pflicht, einen Teil der Einkünfte aus zwei Höfen, die ihm der Rat der Stadt Münster verliehen hatte, zur Wegeverbesserung zu verwenden (586). Da der Weg entlang der Venner Kirche hoch und sandig war, wurde er bis 1706 nicht repariert (587). Weiter auf Münster zu war die Fernstraße noch um die Jahrhundertwende eine "... einfache, tiefsandige Landstraße" (588). Häufig genannt werden die "Konigsstraße" bei Ottmarsbocholt und der "hellewech bi der Vennekerke" in einer Grenzbegehung der Davert von 1470 (589). "Bei dem 1389, wenn nicht gar schon 1284 bezeugten Kanenboemen... erreichte die Hellstraße (1622) das Amt Wolbeck ..." (590). Etwa 1000 m westlich der Straße liegt hier Sch. Wilbrenning, ein ehemaliger Oberhof des Domkapitels (591), am "Lüdinghäuser Damm", wie die Straße im UK auch heißt (592). Ein weiterer Oberhof des Domkapitels war das nördlich gelegene Gut Loevelingloh (593). Seit dem 14. Jahrhundert ist dort die Straße als "strata publica" bzw. als Hellweg oder Königsstraße belegt (594). Westlich H. 57,3 lag einst eine Richtstätte, die wohl zum domkapitularen Gefängnis "Helleborch" gehörte (595). Noch vor 1700 wurde der Galgen in die Nähe von Haus Feldhaus verlegt (596). Von hier aus führte die Straße

ursprünglich vielleicht nach Nordosten zwischen den Höfen Sch. Althoff und Kleimann zur Kölnischen Straße (597), später jedoch über den Kappenberger Damm und die Weseler Straße durch die Galgheide nach Münster zum Ägidiitor. Etwa am ehemaligen Sender befand sich ein 1332 zuerst genannter Galgen zwischen dem Hellweg nach Lüdinghausen und der Fernstraße nach Haltern. Am Übergang der Wargbeke stand im Mittelalter ein weiterer Freistuhl (598). Über die Ägidiistraße, Rothenburg und den Prinzipalmarkt erreichte die Fernstraße im Zentrum Münsters den Straßenschnittpunkt an der Lambertikirche.

e) Bochum - Recklinghausen - Münster

Diese Fernstraße wird in den Abschnitten 47-52 beschrieben. Nach Querung der Emscher bei Burg Strünkede wird Recklinghausen erreicht; von hier zog ein Strang über den Lippetbergang Ahsen nach Olfen und stieß dort auf die unter Nr. 41-44 beschriebene Strecke. Zwei Parallelwege überschreiten die Lippe bei Haltern, um von hier über Dülmen die Stadt Münster zu erreichen.

Die Luftlinienentfernung zwischen Bochum und Münster beträgt 60 km. Als Verkehrsrichtung ist dieser Fernweg bei Ortman (599) vermerkt. Prinz (600) kennt nur die Abschnitte 48, 51 und 52, während Bruns, Weczerka (601) außerdem noch auf den Abschnitt 49 dieser Linienführung hinweisen. Die Abschnitte 51 und 52 sind in einem Straßenatlas aus dem 16. Jahrhundert eingetragen (602), in der Etzlaub-Karte von 1501 (603) ist der Abschnitt 52 verzeichnet.

Ein kurzer Hinweis auf die Gesamtstrecke findet sich bei Darpe (604); Teilabschnitte werden bei Molly (605) (Abschnitt 48), Vossmann (606) (Abschnitt 48) und Dorider (607) (Abschnitt 47) erwähnt.

45. Bochum - Recklinghausen (18 km)

Im Zuge der im Abschnitt 41 beschriebenen Straße erreicht dieser Weg den Grümer Baum nordöstlich Bochum. An diesem Schlagbaum bog der Fernweg im Zuge der heutigen Dietrich-Benking-Straße nach Nordwesten ab. Parzellen im UK heißen hier "Bochumer Weg" (608). Auf dem Gelände der Zeche Lothringen IV ist die Verbindung natürlich heute völlig verschwunden; die Spuren tauchen erst wieder nördlich des Zechengeländes in einem Feldweg auf, der in Höhe der Zeche Constantin X auf die Wiescher Straße stößt. Diese quert einen Höhenrücken und passiert dann südlich Herne eine feuchte Niederung. Hier wurden unter der Chaussee Bohlwegpackungen gefunden (609). Im Jahre 1389 wird vermutlich diese Straße, die über den Steinweg (!) Herne erreicht, genannt als "... dem wege, dey get van Boykhem to Strünkede ..." (610). Vermutlich hat diese Verbindung von Bochum nach Herne schon im 8. Jahrhundert bestanden; denn es ist sehr wahrscheinlich, daß ein Weg zwischen dem Reichshof Bochum und der karolingischen Niederlassung in Herne (611) existierte. Ob darüber hinaus jedoch schon im Frühmittelalter oder in frühgeschichtlicher

Zeit eine Verlängerung dieses Weges nach Recklinghausen und weiter nach Haltern und Münster bestanden hat, ist fraglich. Die Wallanlage westlich Haus Strünkede am Emscherübergang könnte die Aufgabe gehabt haben, eine Furt zu sichern. Allerdings wird diese Funktion von der Lokalforschung energisch bestritten (612); zudem ist das Alter der Befestigung ("... zwischen Ende des 9. und 12. - 13. Jahrhunderts" (613) zu unsicher, um eine Datierung darauf aufzubauen. In diesem Zusammenhang sind jedoch die Funde einer merowingischen und einer römischen Münze nahe dieser Straße auffällig (614). Im Mittelalter befand sich bei Haus Strünkede ein Freistuhl der Herren von Strünkede. 1464 fand "... op de Emscher inde scemme to Strunkede ..." eine Besprechung zwischen den Recklinghäusern und den Herren von Haus Strünkede statt (615). Die Strünkeder waren offenbar zum Brückenbau berechtigt, um ihr Vieh von der Burg in das Emscherbruch treiben zu können. Hier auf der Brücke errichteten die Burgleute einen Schlagbaum, um Recklinghäuser Bürgern die Benutzung des Emscherüberganges zu verwehren. 1497 zerstörten die Bewohner Recklinghausens diese Brücke. Auch im 16. Jahrhundert war der Übergang häufig Gegenstand von Streitereien. Sieht man jedoch die Urkunden über diese Auseinandersetzungen durch (616), so gewinnt man den Eindruck, daß die Brücke nie eine besondere Bedeutung besessen hat. Eine wichtige Straße von Recklinghausen über Herne nach Bochum wird ebenfalls nicht erwähnt. Auf einen Handelsweg deutet nur eine Bemerkung von Pennings (617) hin, nach der Bernd von Strünkede im 14. und beginnenden 15. Jahrhundert Handel und Gewerbe der Recklinghäuser schädigte. Alles in allem möchte ich der Verbindung Herne - Strünkede - Recklinghausen den Charakter einer frühmittelalterlichen Fernstraße absprechen. Erst im Spätmittelalter mag eine Lokalverbindung (618) zwischen Bochum und Recklinghausen über Strünkede aufgekommen sein. Offenbar war in frühgeschichtlicher und frühmittelalterlicher Zeit die feuchte Emscherniederung ein zu großes Hindernis für einen Übergang an dieser Stelle.

46. Recklinghausen - Ahsen - (Lippe) - Olfen (19 km)

Eine alte Fernverbindung, die von Essen über Karnap, Buer, Herten nach Recklinghausen zieht, verläuft im Zuge der Steinstraße - Geiststraße - Münsterstraße durch Recklinghausen. Durch das Lohtor, dessen Torwärter im Mittelalter das größte Gehalt aller Torwärter erhielt (619), verließ diese Fernstraße die Stadt und zog über Börster Weg, Hardtstraße, Lange Wanne nach Nordosten. Zum Teil ist die Führung durch den Bahnkörper zerstört. Der nordöstlich des Bahnhofes gebräuchliche Name Oer-Weg, der schon 1422 bezeugt ist (620), scheint ursprünglich für den gesamten Straßenzug vom Lohtor an gültig gewesen zu sein; noch im Urkataster heißen einige Parzellen "am Oer Wege" (621). Am Oer-Kreuz, wo der Karweg, die älteste Spur der Vestischen Landstraße, den Oer-Weg kreuzte, fanden zu-

weilen die Landtage des Vestes Recklinghausen statt (622), ein Hinweis auf die Bedeutung dieser Straßenkreuzung. Hier sperrte an der Oer-Linde das Kruse Eikbomken die Straße an der Recklinghäuser Landwehr. Dieser Schlagbaum wird 1574 erwähnt (623) und dürfte identisch sein mit dem 1426 genannten "... Oer-renne-borne..." (624). 750 m nordöstlich dieses Schlagbaumes gabelt sich der Weg. Ein Arm führt nach Norden durch die Haardt nach Bossendorf (Abschnitt 49), während ein zweiter nach Ahsen zum Lippeübergang weiterzieht. Diese Straßengabel hatte im 8. Jahrhundert "... die Anlage eines Reichshofes zur Folge gehabt, der in dem folgenden Jahrtausend zu den bedeutendsten des Vestes gehörte ..." (625). Immerhin liegt der Hof, dessen genaue Lage wohl auf dem Kaninchenberg hart westlich der Straße Oer - Bossendorf zu suchen ist, nur 4 km nordöstlich des Reichshofes Recklinghausen (626). Unmittelbar nordöstlich der Straßengabel ist der Weg auf ca. 350 m im Löß als schmaler, tiefer Hohlweg erhalten (Abb. 14). Durch Oer-Erkenschwick ist die alte Führung identisch mit dem Straßenzug Uferweg, Ehseler Straße, Friedhofstraße, Ahsener Straße. Bei H. 103,7 befand sich einst unterhalb des Stimberges ein Schlagbaum, "Weidenbaums Schlink" (627) genannt. Zwischen Kùsberg und Stimberg, auf dem wohl der 1432 genannte Freistuhl "by der Steynberch" gelegen hat (628), zieht der breite, ausgefahrene Sandweg nach Nordosten (Bild 20). Etwa 300 m südöstlich H. 89,4 wurden westlich Schönebeck die Reste einer undatierten Erdwallanlage entdeckt, die vielleicht mit dieser Straße in Verbindung gebracht werden kann (629). Unweit Haus Mahlenburg zieht der Weg, heute als Wanderstrecke A 2 markiert, nach Ahsen. 1342 sicherte sich der Kölner Erzbischof die feste Burg zu Mahlenburg und beherrschte damit diese wichtige Straße nach Münster (630). Im 17. Jahrhundert entstand auf Haus Mahlenburg eine Niederlassung des Deutschen Ritterordens, die also auch, entgegen der Ansicht von Fiebig (631), ihren Standort an einer belebten Straße gefunden hat. - Bei H. 53,5 südwestlich Ahsen entstand das charakteristische Profil des Weges (Abb. 15), der am Sportplatz vorbei nach Ahsen führte und auch heute noch stellenweise als Feldweg vorhanden ist. Von der Lokalforschung wird die Straße zu Recht als sehr alter Heer- und Handelsweg bezeichnet (632), und noch 1671 wurde beschossen, den von Berlin nach Köln fahrenden Postwagen durch Ahsen über Recklinghausen zu führen (633). 1798 wird die Verbindung Ahsen - Oer - Recklinghausen als wichtige Straße erwähnt (634). Bei Ahsen, wo die Lippe in das enge Tal zwischen Borkenberge und Haardt eintritt, ist schon 1275 ein Fährschiff bezeugt (635). Man vermutet, daß sich zur Sicherung des Überganges in Ahsen eine karolingische Befestigung befand (636). 1287 wurde die etwa 1180 errichtete kölnische Burg in Ahsen von den Märkern zerstört (637). Bekannt ist weiter ein Zollregister dieses viel begangenen Lippeüberganges aus den Jahren 1303/05; die Zollstelle wird noch 1652 erwähnt (638). Seit 1660 wurde das Wegegeld bei Ahsen verpachtet und erbrachte eine stattliche Einnahme. Noch in der Mitte des 18. Jahrhunderts setzten hier Truppen über die Lippe (639).

Am Nordufer der Lippe ist die Zufahrt zum Lippeübergang westlich der Brücke noch heute durch eine tief ausgefahrene Wegespur deutlich markiert (Bild 21). Im UK finden sich an dieser Stelle bezeichnende Parzellen wie "die Fohrt" und "Am Schiffbauholz" u. ä. (640). Im UM ist eine Fährvermerkt. Bis Olfen, wo die Straße Anschluss an die Fernstraße Castrop - Lüdinghausen - Münster gewinnt, ist die Wegführung identisch mit der heutigen Asphaltstraße, die im UM und neben der heutigen Straße in ihrer ursprünglichen Breite zu erkennen ist.

47. Oer- Bossendorf (11 km)

In Oer zweigt von der im Abschnitt 46 beschriebenen Straße ein alter Weg nach Norden ab, der über die Asphaltstraße, die Clemens- und die Theodorstraße in die Haardt führt und hier schnurgerade als "Halte Weg" (641) in großer Breite nach Norden zieht (Bild 22). Am Standbild des Hl. Johannes (642) gabelt sich der Wegestrand. Der breitere zieht nach Flaesheim, der schmalere setzt sich nach Nordwesten fort. Der letztere muß jedoch ursprünglich auch 8 - 10 m breit gewesen sein, wie die stellenweise seitlich erkennbaren Randwälle zeigen. Am Rennberg gabelt sich der Weg erneut. Ein Nebenarm schwingt nach Nordwesten zur B 51 um und ist noch heute ganz erhalten. Der Hauptast führte westlich des Finkenberges vorbei nach Bossendorf (643) über ausgefahrene Sandwege. Etwa 750 m südöstlich Bossendorf findet sich auf ca. 500 m an der "Königsheide" (644) ein tiefer Hohlwegrest, der im UK als "Alter Hohl- und Gemeinde Weg nach Ohr und Castrup" bezeichnet wird (645) (Abb. 17). In Bossendorf wird der alte Lippeübergang erreicht, auf dessen Bedeutung weiter unten hingewiesen werden soll.

48. Recklinghausen - Sinsen - Bossendorf - (Lippe) - Haltern (15 km)

Neben der im Abschnitt 47 beschriebenen Straße existierte eine zweite, die ebenfalls durch das Lohtor nach Haltern und weiter nach Norden führte. Auf ca. 2,5 km war dieser Weg ursprünglich zweigleisig. Der westliche Strang schlängelte sich hart östlich und westlich der B 51 entlang. Ein Reststück dürfte sich im Beisinger Weg verbergen. In einer noch jetzt gut erhaltenen Hohlwegspur im Löß mündete diese Spur südlich Speckhorn in den östlichen Wegestrand, der in einer ähnlich gut ausgebildeten Höhle zu sehen ist (Bild 23). Nach Süden zum Lohtor ist dieser östliche Wegestrand durch das Umliegeungsverfahren auf 500 m vernichtet worden. Einst erreichte er das Lohtor wohl über die Straße "Im Romberg". Beide Wege heißen im UK "Speckhorner Weg"; 1470 ist die Straße als "Speckhorner Kirchweg" belegt (646). Über die Flutstraße erreichte die Straße die Bauerschaft Speckhorn, in der 1403 ein Freistuhl stand (647). Der Name Speckhorn, der schon 1047 als Spechurne bezeugt ist, setzt sich zusammen aus Hurne = Horn, Bodenschwelle, und Specke = Damm, Faschinenweg. Speckhorn bedeutet somit etwa: Bodenwelle, zu der ein Dammweg führt (648). Diese

Deutung stimmt ausgezeichnet mit dem topographischen Befund überein. Die Bauerschaft Speckhorn liegt nämlich auf einem nach Norden vorgeschobenen Riedel des Recklinghäuser Höhenrückens, der hier mit Löß verkleidet ist. Nach Norden schließt sich das Feuchtgebiet des Großen Baches an, zu dessen Überwindung eine "Specke" notwendig sein mochte.

Bei H. 67, 5 querte die alte Straße die B 51 und schwenkte über die Burgstraße alsbald nach Nordosten um. Sie verlief dann etwa 50 - 100 m östlich der B 51 durch die Bauerschaft Sinsen, um bei H. 73, 5 nördlich Sinsen auf die B 51 zu stoßen. In Sinsen ist diese alte Führung nur noch stellenweise in Feldwegen erhalten. Es ist wahrscheinlich, daß die unmittelbar westlich der Straße in Sinsen gelegene Burganlage mit dieser Fernstraße in Zusammenhang gebracht werden kann (649). 1322 schlossen hier in Sinsen der Erzbischof von Köln und der Bischof von Münster einen Vertrag zur gegenseitigen Hilfeleistung gegen den Grafen von der Mark. Zwei Tage nach dieser Vertragsschließung wurde die Sicherung der Lippebrücke bei Hovestadt und einer zwischen Lünen und Dorsten gelegenen Brücke beschlossen (650). Diese letztere kann sehr gut die Halterner Brücke gewesen sein, über die ja der Bischof von Münster reisen mußte, wenn er nach Sinsen fahren wollte (651).

Im Zuge der B 51 führte die alte Straße nördlich Sinsen durch die Haardt. In Höhe des Haidt-Berges scheint einst ein Schlagbaum gestanden zu haben, wie die Flurnamen "In der Haelter Porte" vermuten lassen (652). Südlich km 4 stieß von Südosten ein Abzweig der im Abschnitt 47 beschriebenen Straße, der Halterner Weg, auf diese Fernstraße; bei H. 80, 5 am Forsthaus Bossendorf mündete ein von Buer über Westerholt, das Steinere Kreuz zwischen Marl und Dorsten und weiter durch die westliche Haardt heraufziehender alter Weg (653), an dem auf dem Hammer Berg im Jahre 1403 ein Freistuhl lag (654). Südlich des Bossendorfer Sportplatzes lassen sich die Spuren der alten Straße, die über den heutigen Holtkampweg nach Bossendorf eingeführt wurde und bei Haus Waldfrieden noch tief ausgefahren ist, in Form einer breiten, tiefen Senke erkennen. Nördlich Bossendorf zielte die alte Führung, die in Feldwegresten noch erhalten ist, ziemlich genau auf die Mitte zwischen Stevermündung und heutiger Chausseebrücke; an dieser Stelle ist im UK eine "Fehre" (655) vermerkt. Im UM findet sich hier nördlich der Lippe ein Zollhaus (656). Dieser Lippeübergang existierte wohl erst seit 1571. In diesem Jahr verlagerte der Fluß sein Bett nach Süden, so daß an dieser Stelle der Bau einer neuen Brücke notwendig wurde (657).

Die Siedlung Bossendorf zeigt enge Beziehungen zum Lippeübergang, wie die nördlich der Lippe gelegene Stadt Haltern. Die Überquerung des Flusses an dieser Stelle war stets relativ leicht; denn durch die von Norden und Süden an den Fluß reichenden Höhen der Hohen Mark und der Haardt wird das breite Lippetal verengt, so daß man geradezu von der "Porta Westfalica der Münsterischen Bucht" sprechen kann (658). Der südliche Lippebrückenkopf war in karolingischer Zeit

durch zwei Königshöfe gesichert. Unmittelbar südlich des Überganges lag die "curtis Bossendorf" (659) und 1 km südwestlich der Reichshof Hamm. Auch die auf dem Gelände der "curtis" befindliche Katharinenkapelle weist Hömberg trotz des wesentlich jüngeren Patroziniums der Karolingerzeit zu (660). Interessant sind in diesem Zusammenhang zwei Hinweise: zum einen wird in der Vita rythmica des Hl. Ludger von einem Lippeübergang des ersten Bischofs von Münster bei Haltern berichtet (661); zum anderen versuchte Tibus die Tatsache, daß der Bischof von Münster das Patronatsrecht über die südlich der Diözesangrenze, der Lippe, gelegene Bossendorfer Kapelle besaß, dadurch zu erklären, daß die Lippe ursprünglich südlich Bossendorf geflossen sei (662). Sicherlich hat das Lippebett noch in der Neuzeit starke Verlagerungen erfahren. Die Annahme eines alten Lippelaufes südlich Bossendorf läßt sich jedoch durch keine Beobachtung stützen (663). Man kann aber auch das Übergreifen Münsters als einen strategischen Versuch verstehen, den Brückenkopf Haltern an der südlichen Diözesangrenze fester in die Hand zu bekommen. Ähnliche Bestrebungen lassen sich bei Herzfeld-Hovestadt, Hamm und Lünen beobachten. Noch 1444 grenzen der Erzbischof von Köln und der Bischof von Münster ihre Interessen an der Lippe klar gegeneinander ab. Danach oblag die Unterhaltung der Brücken bei Dorsten und Hovestadt dem Kölner Erzbischof, während der Münsteraner für die Instandsetzung der Brücken bei Haltern und Rauschenburg verantwortlich war (664). Das Besitzrecht an allen vier Brücken sollte jedoch beiden gemeinsam sein. Vielleicht deuten sich in diesen Verhandlungen ältere Besitzverhältnisse an. Das Werden und die Geschichte der Stadt Haltern lassen eindeutig die Bemühungen Münsters um den Lippeübergang Haltern erkennen.

Die Lage der beiden karolingischen Höfe in Hamm und Bossendorf ist allerdings nicht allein durch den Lippeübergang, sondern auch durch die südliche Lipperandstraße bestimmt. Dieser Straße muß man karolingisches Alter zusprechen; vermutlich kam der Abkürzung des Lippebogens über Marl - Oer - Waltrop - Elmenhorst - Lünen eine größere Bedeutung zu.

Der Ortsname Bossendorf, der im 11. und 12. Jahrhundert als "Botscippe", "Bovnispe" bezeugt ist (665), wurde gedeutet als "... Ort, wo man mit einem Boote übersetzt, Fähre" (666). Die genaue Lage des Lippeüberganges zwischen Haltern und Bossendorf läßt sich wohl kaum exakt festlegen; mit den Flußbettverlagerungen im Laufe der Geschichte dürfte auch die Übergangsstelle "gewandert" sein, wie ja auch der Brückenneubau des Jahre 1571 notwendig war "... als der Lippstroem iren (!) alten Gangk verlassen und einen newem unverhoffentlich genommen ..." (667). Bis zu dieser Zeit soll die Brücke etwa dort gelegen haben, wo die B 51 die Eisenbahnlinie überquert (668). Spuren des alten Lippelaufes unmittelbar südlich Haltern sind noch heute gut zu erkennen. Sicher belegt ist der Übergang bei Haltern, sehen wir einmal von der Erwähnung in der o.a. Vita rythmica sowie von der überaus auffälligen Lage des römischen Lagers Haltern mit Hafen

und Uferkastell ab, erst im Jahre 1444. Die 1322 genannten vier Gierponten (Fähren), von denen je zwei von Münster und Köln unterhalten wurden, dürften jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit identisch sein mit den 1444 bezeugten Übergängen bei Dorsten, Haltern, Rauschenburg und Hovestadt (669). 1526 übertrug der Bischof von Münster Zoll und Brücke bei Haltern einem Herrn von Erkel und beauftragte ihn gleichzeitig mit der Ausbesserung dieser Brücke (670). Der Neubau der Brücke nach der Flußverlegung im Jahre 1571 entstand ungefähr an der heutigen Stelle, also auf vestischem Boden. Aus dem Jahre 1574 ist uns dieser Tatbestand genau überliefert: "To Haltern hebn die van Haltern dat weggeldt und halden die brugge over den Lipstrom. Dwył aver die Lippe ... eren rinsal ... verändert, dat sie eine grote streck dore dat Vest lopet, dören se geine brugge dartegen weder legen ..." (671). 1584 werden erneut "... die Lipbrügge und Zoll zu Haltern ..." genannt (672). 1587 sollte diese Brücke im spanisch-niederländischen Krieg zerstört werden. Der Widerstand der Halterner Bürger vereitelte jedoch diesen Anschlag (673). Die Lippezölle und Wegegeder bei Haltern waren ganz erheblich, die Tarife sind uns aus dem Jahre 1624 überliefert (674). Bürger und Einwohner der Stadt Haltern waren jedoch von allen Abgaben befreit. Geradlinig von Südwesten nach Nordosten quert die Fernstraße die Stadt Haltern und berührt dabei randlich den alten bischöflichen Oberhof, den Richthof. Im Zuge der alten Straße entstand der platzartig erweiterte Markt, auf dem auch das Rathaus errichtet wurde.

49. Haltern - Dülmen (12 km)

Über die Mühlenstraße verläßt die Fernstraße durch das Mühltor die Stadt und setzt sich im "Breiten Weg" (675) fort. Die Straße zieht dann am Hang über der Bachau des Mühlenbaches entlang in Richtung Sythen und passiert die westlich der Stadtmühle gelegene Galgenheide, auf der sich wohl nahe dieser alten Straße ein Richtplatz befand (676). In Sythen soll Pippin 758 gegen die Sachsen gekämpft haben (677); in Verbindung mit dem karolingischen Brückenkopf Bossendorf ist diese Schlacht ein wichtiger Beleg für das Vorhandensein einer Straße Haltern - Dülmen im 8. Jahrhundert. Der Fernweg ist in Sythen noch heute als "Hellweg" bekannt. Auch im UK finden sich die Parzellennamen "Hellwegsgarten" u.ä. (678). Im 18. Jahrhundert wird der Hellweg bei Sythen häufig genannt, und 1811 wurden 20 - 30 Gespanne täglich benötigt, um "... Bohlen zu fahren auf den Münsterweg" (679). Um 1600 werden zwei Leprosen aus Sythen gemeldet, ein Leprosenhaus, das im Bruch östlich Sythen gelegen haben soll, wird 1661 genannt (680). Am nördlichen Ortsausgang sperrete vermutlich ein Schlagbaum den "Alten Weg von Dülmen nach Haltern" (681). Durch die Schmaloeer Heide zieht der bis zu 15 m breite Sandweg noch in der Gegenwart unberührt nach Nordosten und vermittelt ein anschauliches Bild vom Charakter und Zustand unserer alten Straßen in Sandgebieten (Bild 24; Abb. 16). An der 1364 zuerst genannten Großen Teichsmühle (682), die aber

ebenso alt sein dürfte wie die angeblich 1117 errichtete Burg in Hausdülmen (683), überquert die Straße den Mühlenbach, zunächst in einer Furt, dann über den Mühlendamm und erst 1705 über eine Brücke (684). Schon 1121 wurde die Burg in Hausdülmen von Lothar von Supplinburg zerstört und alsbald erneut aufgebaut. Sehr wahrscheinlich hatte die feste Landesburg der Bischöfe von Münster in Hausdülmen die Aufgabe, die von Wesel und Haltern heraufkommenden Straßen am Moorpaß von Dülmen zu sichern (685). 1354 wird vor Hausdülmen ein Freistuhl erwähnt (686). - Über den Mühlenweg erreicht die Straße durch das Burgtor Dülmen. Am Wege von Wesel, der ab Hausdülmen östlich der B 51 nach Nordosten führte, scheint auf dem "Klusenkamp" (687) eine Klause gestanden zu haben. Vor der Dülmener Kirche biegt der Fernweg über die Lüdinghäuser Straße nach Osten ab, um alsbald über die Münsterstraße weiter nach Norden zu führen. Eine ältere Wegespur scheint jedoch ursprünglich durch das Gelände der St. Viktor-Kirche nach Nordosten verlaufen zu sein; ein Wege- rest deutet sich vielleicht im "Bült" nördlich der Kirche an. Diese alte Führung traf dann beim Abzweig der Berstraße auf die Münsterstraße und zog weiter nach Norden. Bei Kanalisierungsarbeiten auf der Münsterstraße wurde ein Rost aus Eichenschwellen entdeckt, vermutlich eine alte Straßenbefestigung (688). Auf welche Straße der 1300/01 bezeugte Name "... Thiderico upper Stenweghe ..." (689) zu beziehen ist, dürfte schwer zu klären sein. Im Jahre 1407 ist in Dülmen eine Zollstelle bezeugt, die noch 1674 existierte (690).

50. Dülmen - Münster (29 km)

Durch das Münstertor zieht die Straße nach Norden und lag vom Abzweig der Bergfeldstraße an ursprünglich westlich der Chaussee; ein Reststück ist noch in dem Weg "Alter Münsterweg" erhalten; dieser stieß bei H. 80 auf die B 51 und führte im Zuge der Bundesstraße nach Nordosten.

In der Bauerschaft Weddern lag noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts der Hof Schulze König unmittelbar neben der Straße, auf deren Ostseite sich das etwa 145 Morgen große Königsfeld und der fast 40 Morgen große Königsbusch erstrecken (691). Dieser Hof König, der noch bis ins 19. Jahrhundert Steuerfreiheit genoß, wurde schon von Bielefeld (692) als fränkischer Königshof am Hellweg von Haltern nach Münster angesprochen. Hömberg scheint sich dieser Ansicht angeschlossen zu haben. (693). 1706 wird die am Königsfeld vorbeiführende Straße als Wasserstraße bzw. Königswasserstraße bezeichnet und scheint nicht sonderlich gut in Ordnung gewesen zu (694). In Höhe des ehemaligen Hofes König verlief die alte Straße ursprünglich hart nordwestlich der Bundesstraße; die Spuren sind jedoch fast völlig verlorengegangen; auch die bei Haus Beck und bei km 24 etwa 50 m nördlich der B 51 verlaufende "Alte Landstraße" (695) ist nur noch in Resten erhalten (Bild 25). Im Zuge der Bundesstraße führte die alte Straße nach Buldern. Hier befand sich, wie Bielefeld nachgewiesen hat (696), zwischen dem Münsterweg, dem Wege nach Hiddingsel und

dem Pastorskamp, der 1321 genannte Freistuhl "... in publica strata in villa Bulleren ...". Ungefähr 1 km südlich Buldern liegt der ehemalige domkapitularische Amtshof, das heutige Haus Buldern (697). Auffällig sind auch die vom 13. - 16. Jahrhundert nachgewiesenen Bezeichnungen "... up der Herberghe ..." u.ä. (698), die auf eine Raststätte an der alten Fernstraße schließen lassen. 1619 wird diese Straße mehrfach als "Münsterweg" bezeichnet (699). Noch in Buldern folgte die alte Spur dem heutigen Weg "Alte Landstraße" (700) und querte hart nordöstlich km 21,7 die Chaussee. Dieses Wegestück ist noch nördlich und südlich der B 51 auf etwa 700 m in einem Feldwegrest zu erkennen und wurde im 19. Jahrhundert als "de olde Weg" kartiert (701). Am Feldkreuz biegt die breite, vergraste Spur nach Osten um und stieß etwa bei km 20,5 auf die B 51 (Bild 26). Dieses letzte Wegestück nennen die Einheimischen noch heute "Alte Landstraße" oder "Münsterstraße". Im UK finden sich ähnliche Wegennamen in Parzellennamen etwa in Höhe von km 19 zwischen Buldern und Appelhülsen, wo die Namen "Münsterwegskamp" und "Landstratenkamp" u.ä. auftauchen (702). Der verdorbene Münsterweg im Kley zwischen Buldern und Appelhülsen wird 1689/92 genannt (703). Vielleicht dürfen wir die etwa 2 km östlich Appelhülsen gelegene Burganlage bei Gr. Schonebeck, die nach Oberflächenfunden mindestens ins 10. Jahrhundert zurückreicht (704), in Beziehung zu dieser Straße setzen; auch die Fernstraßenlage des ehemalig bischöflichen, später domkapitularischen Haupthofes in Appelhülsen, Sch. Frenking, ist charakteristisch (705). - Südlich Bösensell sind zwei kleine Abweichungen von der Bundesstraße nördlich und südlich durch Feldwegreste und schwach ausgeprägte Spuren im Gelände noch kenntlich. Im UK werden sie als "Alte Landstraße (706) bezeichnet.

Auch in Albachten befand sich an der alten Fernstraße ein domkapitularischer Amtshof (707). Bei km 7,1 bog die alte Führung nach Nordwesten von der Bundesstraße ab; in Richtung auf den Kotten Bücken ist hier noch eine leichte Eindellung im Zuge der Straße zu erkennen. Hier finden sich im UK die Flurnamen "Alten Weg" (708). Unmittelbar südlich soll im Funtruper Brook ein Freistuhl gestanden haben (709). Durch die Mecklenbecker Stiege und weiter über die Scharnhorststraße führte der Fernweg, der 1500 und 1564 auch "grote wegh", "gemeyne helstrate" und "koningsstrate na Meckelenbeck" genannt wurde (710), nach Münster und blieb dabei stets auf der trockenen Terrassenkante der Aaniederung. Erst im Mittelalter war der Weg zuweilen durch Hochwasser, bedingt durch den Rückstau der Mühlen in und bei Münster, gefährdet (711). Ursprünglich dürfte der Mecklenbach in der Bauerschaft Mecklenbeck über die Schlaustiege umgangen worden sein. Hier lag auch der alte Hof Smydinch (Schmiede!) an der Straße. Die zweimalige Querung des Baches war jedenfalls unnötig und auf diese Weise leicht zu vermeiden. In der "... waldhufenartigen Bachrand-siedlung ..." Mecklenbeck möchte Prinz eine Rodungssiedlung aus karolingischer Zeit sehen (712). Diese Siedlung hatte vielleicht eine Sicherungsfunktion an der großen Ausfallstraße zu erfüllen (713).

Schulze Meckmann und der unweit gelegene Hof Schulze Kump waren domkapitularische Amtshöfe. In Mecklenbeck wird schon 1285 ein Freistuhl genannt (714).

Während die mittelalterliche Straßenführung der von Haltern her aufziehenden Fernstraße durch das Ägidiitor in die Stadt mündete, scheint die älteste Linienführung etwa über die Straße "Am Kanonen-graben" auf die "Krumme Straße" gestoßen zu sein, um dann über Rothenburg und Prinzipalmarkt den Straßenschnittpunkt an der Lambertikirche in Münster zu erreichen.

Der Verlauf der Abschnitte 49 und 50 ist in drei Reisebeschreibungen des 16., 17. und 18. Jahrhunderts bezeugt (715).

f) Münster - Ladbergen - Tecklenburger Paß/Lengericher Paß - (Osnabrück)

Diese Fernverbindungen werden in den Abschnitten 53-57 beschrieben. Nach Überschreiten der Ems bei Gimfte bzw. an der Schifffahrt gabelt sich der Weg in Ladbergen in einen Arm über Tecklenburg und einen zweiten über Lengerich nach Osnabrück auf. Die Luftlinienentfernung zwischen Münster und Tecklenburg bzw. Lengerich betragen in beiden Fällen 31 km

Während Ortmann (716) nur die Abschnitte 54, 55 und 57 kennt, erwähnen Prinz (717) und in Anlehnung an Prinz auch Bruns, Weckerka (718) die Abschnitt 54-57. Genaue Angaben für die Abschnitte 54 und 55 finden sich bei Prinz (719) und Schenkel (720).

In einigen Karten des 16. und 17. Jahrhunderts sind beide Linienführungen eingetragen. Ist auch aus der oft zitierten Etzlaub-Karte von 1501 die Linienführung nicht zu entnehmen (721), so wird in einer Karte des s'Grooten von 1573 (722) deutlich der Weg von "OßnaBrüghe" über "Teckenbürg" nach "Munster" gezeigt. In der Karte des Gigas von 1620 (723) werden als Stationen dieser Fernstraße genannt: "Schipfort" an der Ems, "Lanskroon", "Ladberg", von hier geht es über Lengerich nach Osnabrück. Offensichtlich fehlerhaft sind die Angaben in der Karte der Gebr. Jung von 1641 (724); hier sind die Stationen "Lengerick", "Landcron" und "Zaerbeck" (südlich der Ems) verzeichnet. Die Karte des Rizzi Zannoni (725) nennt als Fixpunkte an der Strecke von Münster nach Osnabrück: "Munster" - "Ewinckhof" - "Scipfoort" - "Lands Cron" - "Landberg" (mit Posthorn) - "Vortlage" - "Lengerich"; von hier aus geht es nach Osnabrück. Im "Itinerarium Orbis Christiani" (etwa 1579-1580) (726) ist wieder die Strecke über Lengerich markiert: "Landskron", "Ladberge", "Lengergck", "Hagben" und "Ossenbrugk". Erwähnung findet der Weg über Tecklenburg in dem mehrfach zitierten Itinerar aus dem 13. Jahrhundert (727); etwas unklar ist hingegen eine Reisebeschreibung aus dem Jahre 1606 (728), in der es heißt: "Den 2. Decemb. aus Osnabrügge, auff Lengerke, Tekelenburg und Münster .."

51. Münster - Gimbte - Landskrone (16 km)

Diese alte Straße verlief, wie Prinz nachgewiesen hat (729), vom Prinzipalmarkt über den Alten Fischmarkt, die Herrenstraße (730), Gartenstraße und den Hohen Heckenweg nach Norden, wurde jedoch nach Entstehung der Stadtmauer um 1200 durch das Hörstertor über den Bohlweg aus der Stadt geführt. Betrachten wir jedoch zunächst die vermutete ältere Führung, die offensichtlich im Zuge des Hohen Heckenweges nach Norden zur Ems führte. Nach Prinz folgte diese Straße am Ende des Hohen Heckenweges in mehreren rechtwinkligen Knicken der Straße "Edelbach" und stieß dann auf den Schiffahrter Damm (731). Gerade die im Norden an den Hohen Heckenweg anschließenden alten Gemeinheiten der Coerheide und Gelmerheide konnten jedoch einen relativ geradlinigen Verlauf der alten Fernstraße zulassen, unabhängig von bereits in Ackerkultur genommenen Flächen. Verlängert man in diesem Sinne den Hohen Heckenweg durch eine gedachte Linie in nördlicher Richtung, so quert diese Linie die Landstraße Gelmer - Gimbte bei km 1 hart östlich des Gimbter Esches. Genau an dieser Stelle finden sich im UK die Parzellen "Auf'm Fährkamp" u.ä. oder "Veerenkamp" unmittelbar nördlich der Ems (732). Sehr interessant ist in diesem Zusammenhang eine von Prinz an anderer Stelle geäußerte Vermutung bei der Beschreibung dieser Straße, die nach der o.a. Verlegung die Ems ohne Zweifel an der Schiffahrt überschritt. Es heißt dort: "Ursprünglich scheint aber die Linienführung dieser Landstraße eine ganz andere gewesen zu sein. Nach einer Urkunde von 1341 überließ ... (ein Ritter) ... seine Rechte an dem Wege vom Fährschiff bei Gimbte an in der Richtung auf Ladbergen zu ..." dem Stift Clarholz. Dieses Stift hatte im selben Jahr die Berechtigung, über den wenige Meter nördlich der Ems fließenden Gellenbach eine Brücke zu bauen (733). All das fügt sich auszeichnet in den o.a. geradlinigen Verlauf der alten Straße nach Osnabrück ein. Der Übergang über die Ems wurde außerdem noch durch den nördlich des Flusses gelegenen Amtshof von Überwasser, Sch. Bisping, gedeckt (734). Weiter führte die Straße wohl durch die Guntruper Berge in die Bauerschaft Guntrup. Bei Wauligmann heißt eine Parzelle im UK "Strate am Hof" (735). Nordöstlich Schürmann finden sich eigenartige Spuren unter Wald, die sich in Richtung auf den alten Postdamm bei H. 49,7 südlich Landskrone erstrecken (Abb. 18). Wenn dieses Profil nicht den Verlauf einer alten Landwehr verrät - über eine solche konnte ich nichts erfahren, auch eine Grenze ist hier nicht bekannt -, so könnte sich in diesen Spuren der letzte erhaltene Rest dieser alten Straßenführung verbergen.

52. Münster - Schiffahrt - Landskrone (17 km)

Nach Befestigung Münsters wurde die alte Straße nach Osnabrück offensichtlich über die Hörsterstraße durch das Hörster Tor aus der Stadt geführt und benutzte zunächst die Fernstraße nach Warendorf

über den Bohlweg und die Ostmarkstraße (736), um im Zuge der Wiener Straße nach Nordosten abzubiegen; an diesem Abzweig stand ein 1469 erwähnter "Vredestein" (737). Durch die Mauritzheide folgte die Straße dann etwa dem heutigen Schiffahrter Damm nach Nordosten und ist schon 1575 und 1585 als "... hellweg..." und "... Osnabrückische Helweg ..." bekannt (738). Am alten Durchlaß durch die Gelmer Landwehr liegt der Stadtbäumer, der hier den Schlagbaum zu bedienen hatte (739). Im Zuge der Asphaltstraße wird Gelmer erreicht, wo zwischen Werse und Straße in Höhe Haskenau die Parzellen "Borgesch", "Borghof" und "Borgkamp" u. ä. entweder auf die Wallburg Haskenau oder aber auf eine andere Befestigung verweisen (740). Vermutlich hatte die unfern gelegene Wallburg an der Haskenau den Emsübergang zu sichern (741). Wenige Meter westlich der Kanalüberführung der Straße Gelmer - Gimfte hat auf dem "Galgenbrink" wohl ein Richtplatz bestanden, über den nichts weiter bekannt ist (742). An der Schifffahrt (743) überschritt der Osnabrücker Hellweg unterhalb der Wersemündung die Ems, ursprünglich in einer Furt, später über Fähre und Brücke (744). Seit 1521 befand sich hier eine Zollstelle (745). Am Eingang in die Bockholter Berge ist im UK der "Münsterkamp" vermerkt (746). Westlich km 10 kann man noch heute auf ca. 40 m Länge einen alten Hohlwegrest beobachten, ebenfalls etwa 50 m südlich der Straßenabzweigung nach Telgte im Westen der Chaussee (Abb. 19). Bei Henrichmann wurde der Gellenbach gequert; unmittelbar bei diesem Bachübergang lagen der Schmemann (Schmiedel) und Schulze Bockholt, der im 14. Jahrhundert domkapitulärischer Amtshof war. Dieser Schulzenhof soll in fränkischer Zeit gegründet worden und in seiner Lage auf den alten Osnabrücker Hellweg bezogen sein (747). Bei Schellhove sperrte ein Schlagbaum am Landwehrdurchgang die Straße, die dann als "Alter Postdamm" schnurgerade durch die Kroner Heide nach Norden zieht (Bild 27). 1776 wurde die Straße stellenweise als Damm befestigt (748). Am Ausgang der Kroner Heide lag das alte Gasthaus zur Landskrone, das als Treffpunkt bereits im 15. Jahrhundert belegt ist, wahrscheinlich aber in das 14. Jahrhundert zurückreicht (749). In der Karte des Gigas von 1620 sind Straße und "Lanskroon" eingetragen (750).

53. Landskrone - Ladbergen (5 km)

Die im ältesten Freckenhorster Heberegister genannte Siedlung "... Smithehuson ..." deutet darauf hin, daß hier im heutigen Schmedehausen schon im 11. Jahrhundert an der alten Straße eine Schmiede gelegen hat (751). Einer der fünf Oberhöfe des Stiftes Freckenhorst, Sch. Jochmaring, liegt ebenfalls in Schmedehausen unweit der Fernstraße (752). Am Übergang über den Eltingmühlenbach wurde um 1400 ein Zoll erhoben (753). In der heutigen Gastwirtschaft "Eltingmühle" wechselte man noch im 19. Jahrhundert die Postpferde auf dem Postkurs von Münster nach Osnabrück (754). Im Zuge der Chaussee zieht die alte Fernstraße weiter in nordöstliche Richtung nach Ladbergen. In Höhe von km 8,5 und km 9 sind neben der Straße im UK die Par-

zellen "Helwegs Toschlag" und "Helwegskamp" eingetragen (755). Etwa einen Kilometer westlich liegt der Hof Sch. Farwick, ein domkapitulärer Amtshof. Südwestlich Ladbergen gabelte sich der Weg. Ein Strang führte über Tecklenburg nach Norden, der andere erreichte die Hansestadt Osnabrück über Lengerich. Vermutlich auf Grund der günstigen Verkehrslage versammelten sich im Jahre 1246 in Ladbergen die Gesandten der Städte Osnabrück, Münster und Minden, um hier ein Bündnis zur Sicherung von Handel und Verkehr abzuschließen. (756).

54. Ladbergen - Tecklenburg (12 km) - Osnabrück

Der vermutlich älteste Weg bog zwischen km 9,3 und km 9,4 nach Norden von der Chaussee ab und verlief zwischen Budde und Berlemann zur Königsbrücke (757) am Mühlenbach. Nordöstlich dieser Brücke finden sich die Reste dieses Weges in einer tiefen Hohlwegspur, die in einem Feldweg bei Lutterbeck auf die heutige Landstraße Ladbergen - Tecklenburg stößt (Abb. 20). Eine weitere Spur verließ als noch heute erhaltener, tiefer Hohlweg 50 m nordöstlich km 10,2 die Bundesstraße und querte einst den Mühlenbach 100 m westlich der modernen Straßenbrücke (Abb 21). Hier wurden Brückenreste im Bach entdeckt (758), unmittelbar nördlich kamen Siedlungsreste des 8. - 11. Jahrhunderts zutage (759). 500 m nördlich des Mühlenbaches mündete diese Spur in die o.a. ältere Bahn. Der alte Verlauf dieser Fernstraße von Lutterbeck über Wechte nach Tecklenburg dürfte ziemlich genau mit der modernen Asphaltstraße übereinstimmen. Bei H. 53,7 heißen im UK einige Parzellen "An Ferdeldamm" (760), die ein künstliches Aufhöhen dieses Weges in der Ladberger Sandebene vermuten lassen. In der Bauerschaft Wechte, deren Name vielleicht soviel wie "Weg-Heide" bedeutet (761), wurde der bedeutende Osning-Randweg gequert. Dieser ist weiter westlich am Schnittpunkt mit der B 219 ausdrücklich als "Hellweg" bezeichnet (762). Es ist auffällig, daß im Straßenschnittpunkt bei Wechte eine Silbermünze des Trajan gefunden wurde (763).

Der Übergang über den Teutoburger Wald bei Tecklenburg "... ist verhältnismäßig beschwerlich, da die Straße zu der ziemlich hoch gelegenen Paßscharte emporklimmen muß" (764). Von den Pässen bei Iburg, Lengerich, Tecklenburg und Brochterbeck zeigt der Nordhang bei Tecklenburg sogar die größte Steigung; auf einer Strecke von knapp 3 km überwindet die Straße am Südhang von Hülshoff (106 m) bis zur Paßhöhe (182,5 m) einen Höhenunterschied von gut 75 m (765). Dennoch war der Tecklenburger Paß spätestens seit dem Mittelalter sehr bedeutsam, und wir dürfen die Tatsache, daß hier im 12. Jahrhundert ein Grafengeschlecht eine Burg errichtete, um die herum die Grafschaft Tecklenburg entstand, als Beweis für die ehemalige Bedeutung dieser Scharte im Teutoburger Wald werten. Man kann die Grafschaft Tecklenburg geradezu als Paßstaat bezeichnen. Krüger wollte die "... imponierende mittelalterliche Straßensperre ..." mit Hilfe einer in Tecklenburg gefundenen Silbermünze

des Konstantin sogar in die Römerzeit zurückdatieren (766). In dem mehrfach zitierten Reiseführer aus dem 13. Jahrhundert (767) wurde als bester Weg von Stade nach Rom die über Wildeshausen, Vechta, Bramsche, Tecklenburg, Münster, Lddinghausen, Sülsen, Oer, die Bauerschaft Lippeln an der Emscher nach Duisburg usw. verlaufende Straße empfohlen. Neben dieser Straße, die über Westerkappeln, Achmer nach Bramsche und weiter nach Wildeshausen führte, existierte auch eine Verbindung nach Osnabrück, die wohl in Lotte auf den berühmten Hellweg vor dem Sandforde stieß.

55. Ladbergen - Lengerich (13 km) - Osnabrück.

Nach Überquerung des Mühlenbaches westlich Ladbergen zweigt von der Tecklenburger Straße ein Weg über Lengerich nach Osnabrück ab; dieser Weg "... wurde dann im späteren Mittelalter die Hauptverkehrsstraße, es wurde die "Münstersche Straße" (768); bis Lengerich entspricht die alte Fernstraße ziemlich genau der heutigen Chaussee. Beim Hofe Große Stockdiek befand sich einst eine alte Poststation (769), und in der Bauerschaft Settel heißt die Straße noch im UK "Postweg" oder "Damm" (770). Auffällig ist das unmittelbar an der Aabrücke gelegene Haus Vortlage. Ob in diesem Namen nicht die Lage an der Bachfurt zum Ausdruck kommt? Ein "Nicolai de Vorthlage" wird bereits 1241 genannt (771). In Lengerich trifft der "Münsterweg" auf den Osninggrandweg, der in Hohne als "Deetweg" bekannt ist (772). Auch in Lengerich wurde eine römische Münze gefunden (773). Der alte Herforder Besitz in Lengerich geht vielleicht sogar auf Königsgut zurück (774), die Kirche entstand schon im frühen 9. Jahrhundert. Den Weg über Lengerich sollen auch im 9. Jahrhundert die Reliquien des Hl. Alexander auf dem Wege von Rom nach Wildeshausen genommen haben (775). 1441 scheint der Verkehr auf dieser Straße durch Lengerich recht bedeutsam gewesen zu sein, denn in diesem Jahr ist hier eine Zollstelle der Grafen von Tecklenburg bezeugt (776), an der noch im 17. Jahrhundert Abgaben erhoben wurden (777). 1644 - 46 spielte Lengerich in den Friedensverhandlungen nach dem 30jährigen Krieg eine Rolle als Beratungsort (778). Eine charakteristische Anlehnung an das "T" der beiden Hauptstraßen zeigt die Siedlungsentwicklung, die einmal im Zuge des Osninggrandweges, zum anderen entlang der Münsterstraße erfolgte (779). Im Zuge der heutigen Chaussee überquerte die alte Fernstraße den Teutoburger Wald. Am Abzweig vom Osningrandweg wird sie im UK wieder als "Postweg" kartiert (780). In der Intruper Mark lag einst auf der Paßhöhe am "Galgenknapp" (781) eine Richtstätte der Grafenschaft Tecklenburg neben der Straße. Von hier aus führte der Weg über Osterberg an die Hasefurt nach Osnabrück. Schon 1298 wird der Weg am Hegertor Osnabrücks als "strata publica Hege" bezeichnet (782).

- 1) Ortmann, 1949, Karte und S. 172. 2) Prinz, 1960, Abb. 1 und S. 19 f. 3) Niemeier, Rothert, 1954, S. 57, S. 59.
- 4) Schwartz, 1955, S. 11. 5) Bruns, Weczerka, 1962, Karten 12 und 18. 6) Bruns, Weczerka, 1967, S. 404 f. und S. 414.
- 7) Brüning, 1902, S. 9 f. 8) Dörrenberg, 1897, Karte B.
- 9) Diedrichs, 1943, S. 24. 10) Schwartz, 1955, S. 11.
- 11) KA Soest, Gem. Soest, Fl. XIII, 35f. 12) KA Soest, Gem. Soest, Fl. XIII, 37 ff. 13) Timmermann, 1954, S. 45. 14) Viehbahn, 1891/92; Vogeler, 1881/82 und Rothert, 1906, S. 64 f. 15) Schoppmann, 1940, S. 28, Nr. 43. 16) KA Soest, Gem. Brockhausen, Fl. I, 18, 20, 17) Vogeler, 1889. 18) Rothert, 1953, S. 145 und S. 173.
- 19) Rothert, 1953, S. 145. 20) Hömberg, 1963, S. 106, Anm. 15.
- 21) SZ, H. 8, S. 57. 22) Schoppmann, 1940, S. 36, Nr. 11.
- 23) Schoppmann, 1940, S. 35, Nr. 2. 24) Herold, 1886, S. 9.
- 25) Hömberg, 1950, S. 122, Anm. 352 und Metz, 1959, S. 88, 114, 117. 26) Schoppmann, 1940, S. 15, Nr. 3. 27) Herold, 1886.
- 28) BKD, Kreis Soest, S. 51 ff. 29) Schwieters, 1891, S. 384 und WUBVIII, Nr. 1607. 30) Rothert, 1953, S. 93. 31) Lindner, 1896, S. 115 "... per iudicem susatiensem ..., super pontem to der Hovestadt ..." s.a. Herold, 1886, S. 89 "... by der Brüggen to Hertfelde ...", 32) Herold, 1886, S. 138. 33) Herold, 1886, S. 138. 34) hierzu s.a. Hömberg, 1953, S. 83 und Anm. 189 das.
- 35) Herold, 1886, S. 138. 36) KA Beckum, Übersichtskarte der Gemeinde Herzfeld. 37) KA Beckum, Gem. Herzfeld, Fl. H, 237.
- 38) Mdl. Mitteilung von Herrn Bockey, der sich an Erzählungen seines Vaters über diesen Weg erinnern konnte. 39) Kötzschke, 1906, S. 82 und CTW V, S. 317. 40) Prinz, 1960, S. 19.
- 41) KA Beckum, Gem. Beckum-Stadt, Fl. V, 432 "Ostseits vom Roßwege am Specksbaum". 42) Prinz, 1960, S. 19 f. 43) KA Beckum, Gem. Herzfeld, Fl. C, 81. 44) Ob sich hier eine Beobachtungsstelle befand? Kieken = gucken, schauen, beobachten!
- 45) KA Beckum, Gem. Beckum-Stadt, Fl. V, 338 ff. 46) Fl. V, 1-20, 24, 31-34, KA Beckum, Gem. Beckum-Stadt. 47) Schoppmann, 1940, S. 29, Nr. 20. 48) Schoppmann, 1940, S. 28, Nr. 40.
- 49) s. Hölzermann, 1878 und Dörrenberg, 1897 und 1909 sowie schriftliche Mitteilung des Herrn Grafen von Galen vom 15.11.1965.
- 50) BKD, Kreis Beckum, 1897, S. 58. 51) KA Beckum, Gem. Herzfeld, Fl. O, 188 ff. und 208. 52) Herold, 1886, S. 89.
- 53) schriftliche Mitteilung des Herrn Grafen von Galen vom 15.11.65.
- 54) Tibus, 1886, S. 304. 55) Timmermann, 1954, S. 32. Ein Brückenpfeiler ist im Städt. Museum Soest zu sehen. Eine ¹⁴C-Untersuchung im Niedersächsischen Landesamt für Bodenforschung vom 20.7.1967 (Probennummer Hv:1552) führte infolge eines Untersuchungsdefektes zu keinem gesicherten Ergebnis. "Wahrscheinlich ist die Probe jünger als 1650 n. Chr.. Möglicherweise kommt aber auch ein Zeitabschnitt zwischen 1220 und 1260 n. Chr. in Frage Sicher ist, daß das Holz nicht aus der Römerzeit stammt." (Aus dem Gut-

- achten des Landesamtes). 56) Schneider, 1936, S. 10.
- 57) BKD, Kreis Beckum, 1897, S. 58. 58) Rothert, 1956.
- 59) nach UM. 60) Hist. St., 1963, S. 260 f. 61) 1562 Soesterwarde genannt. Prinz, 1960, S. 20, Anm. 107. 62) KA Beckum, Gem. Beckum-Stadt, Fl. V, 241, 245. 63) KA Beckum, Gem. Beckum-Stadt, Fl. VI, 255, 266 ff. 1456 "... boven dem Deiffwege..." CTW V, S. 221. 64) Schoppmann, 1940, S. 19, Nr. 29.
- 65) BKD, Kreis Soest, 1905, S. 29. 66) Bruns, Weczerka, 1967, S. 404. 67) Schoppmann, 1940, S. 10, Nr. 31. 68) Prinz, 1960, S. 19. 69) Tibus, 1869, S. 609 ff. 70) Tibus, 1869, S. 609 ff. 71) Prinz, 1960, S. 19, Anm. 105. 72) KA Beckum, Gem. Beckum-Stadt, Fl. VII, 130 ff., 453 ff. 73) KA Beckum, Gem. Beckum-St., Fl. I, 198. 74) KA Beckum-Kirchspiel, Fl. IV, 180. 75) KA Beckum, Gem. Ennigerloh, Fl. XVII, 97, 102 f. 76) KA Beckum, Gem. Ennigerloh, Fl. XVII, 4. 77) Der Name Grandweg, der ähnlich wie in Soest auf frühe Besteinung hinweisen könnte, wird 1468 zuerst genannt. CTW III, S. 55 und Anm. 4 das. 78) KA Oelde, Gem. Ennigerloh, Fl. X, 153. 79) KA Oelde, Gem. Ennigerloh, Fl. X, 153. 80) CTW I, 1872. 81) Müller, 1957, S. 2. 82) KA Oelde, Gem. Ennigerloh, Fl. IX, 103 ff. 83) Mdl. Mitteilung von Herrn Dahlhoff, Ennigerloh. 84) KA Warendorf, Gem. Westkirchen, Fl. X, 184, Fl. IX, 190 f. "Kuhlbaums Platz". 85) Lindner, 1896, S. 45. Bereits 1224 erwähnt. 86) KA Warendorf, Gem. Westk., Fl. I, 56 ff., 68, 75. 87) KA Warendorf, Gem. Westk., Fl. I, 77, "Hecke am Schlagbaum an de Dingböke". 88) Brüning, 1902, S. 9, mit einer Beschreibung dieses Weges; s.a. BKD, Kreis Warendorf, 1886, S. 6. 89) Brüning, 1902, S. 9. Nach mdl. Mitteilung von Herrn Prof. Dr. Berghaus können die Münzen auch aus dem 12. Jahrhundert stammen. 90) Brüning, 1902, S. 9. 91) INA II, S. 226 und Zuhorn, 1913, S. 1. 92) Zuhorn, 1918/20, S. 82 f. 93) Schulze, 1955, S. 235. 94) Schulze, 1955, S. 40 ff. 95) Schulze, 1955 S. 191 f. 96) KA Warendorf, Gem. Warendorf, Fl. I, 74 ff., 106 ff.; 97) Klessing, 1913. 98) KA Warendorf, Übersichtskarte von 1828. 99) BKD Kreis Warendorf, 1886, S. 6. 100) KA Warendorf, Gem. Füchtorf, Fl. XII, 7-9, 16-22 "Hellweg" u. ä. 101) Riese, 1957, S. 21 f. 102) Riese, 1957, S. 21 f. 103) KA Warendorf, Gem. Füchtorf, Fl. III, 97 und 185. 104) Riese, 1957, S. 21 f. 105) Mündliche Mitteilung von Herrn Möllmann. 106) BKD Kreis Warendorf, 1936, S. 137. 107) INA II, H. 2, S. 50 ff.; s.a. J. Prinz, 1941, S. 139. 108) Bruns, Weczerka, 1967, S. 414. 109) Wrede, 1954, S. 44. 110) Kampschulte, 1867, S. 150. 110 a) Osnabrücker Urkundenbuch, IV, Nr. 575 "... in Glane, quandam stratam publicam, que licwech dicebatur ..." Den Hinweis verdanke ich Herrn Staatsarchivdirektor i.R. Dr. G. Wrede, Osnabrück. 111) Kluge, 1960, S. 722. 112) INA II, H. 2, S. 39. 113) WarBl 11, 1912, S. 48 und BKD, Kreis Warendorf, 1936, Hist. Karte. 114) Vinnenberg, am Rande der Kattenvenner Flachmulde gelegen, hält

im Namen (Vinne = fen, fehn) die Erinnerung an den ehemals ver-
moorten Naturraum fest. Frdl. mdl. Mitteilung von Prof. Dr. Müller-
Wille. 115) BKD, Kreis Warendorf, 1936, S. 372 f. 116)
Wormstall, 1935, S. 270. 117) Lindner, 1896, S. 174.
118) Prinz, 1934, S. 139, Anm. 1. 119) Wormstall, 1935, S. 270.
120) Bruns, Weczerka, 1967, S. 396. 121) CTW V, 1900, S. 193.
122) Witte, 1956, S. 125. 123) Witte, 1956, S. 105.
124) LeCoq, 1805, Sect. 13. 125) Bussche-Bénoit, 1:24 000.
Eine Kopie befindet sich im Kartenarchiv des Geographischen In-
stituts der Universität. 126) Karte von Du Plat, StAOS.
127) StAOS, K 72, Nr. 868. 128) Imeyer, Wrede, 1951, S. 19.
129) Bruns, Weczerka, 1967, S. 396. 130) Bruns, Weczerka,
1967, S. 395 und Anm. 208. 131) Prinz, 1960, Abb. 1,
132) Bruns, Weczerka, 1962, Karten 12 und 18, sowie Bruns,
Weczerka, 1967, S. 428 f. 133) Mortensen, Lang, 1959, Karte 2.
134) Engel, 1959. 135) Karte des Rizzi Zannoni. 136) Frisch,
1937, S. 36 und Karte auf S. 37. 137) Lappe, 1949, S. 69 f.
138) Frisch, 1937, S. 36 und Karte auf S. 37. 139) Frisch, 1937,
S. 61. 140) Preising, 1963, S. 10, der sich auf Schoppmann,
1940, S. 140 und einen mdl. Hinweis von Hömberg stützt.
141) Wormstall, 1935, S. 270. 142) Höfken, 1954, S. 65. Lappe,
1949, S. 19 f. vermutet sogar Reichsgut. 143) Schoppmann, 1940,
S. 138, Nr. 139. 144) Timpte, 1961, S. 180. 145) Mehler,
1891, S. 514 ff. 146) StAM, Reg. Bez. Arnsberg, Kat. Karten,
Nr. 385, Fl. II. 147) Frdl. mdl. Mitteilung von Herrn Schulze
Kump. 148) Höfken, 1930, S. 187, 189. 149) Lappe, 1935,
S. 18 f. 150) Lappe, 1935, S. 30 f. 151) Lappe, 1949;
s.a. BKD, Kreis Unna, 1959, S. 382 ff., wonach die Gründung even-
tuell auch von Köln her erfolgte. 152) Frisch, 1937, S. 54 und
Anm. 31. 153) Lappe, 1949, S. 136. 154) StAM, Reg. Bez.
Arnsberg, KS, Kat. Karten, Gem. Hamm, Fl. IX, 239 ff.
155) Festschrift Hamm, 1926, S. 99. 156) BKD, Stadt Hamm,
1936, S. 68. 157) WUB VII, Nr. 1708. 158) WUB VII, Nr.
1629. 159) Schwieters, 1891, S. 497. 160) KA Hamm, Gem.
Hamm, Fl. IV, 255 ff. 161) WUB VII, Nr. 1746. 162) Stein-
kühler, 1952, S. 172; s.a. Le Coq, 1805, Blatt 16. 163) Lindner,
1896, S. 37, S. 95. 164) Fundakte Prof. Dr. Berghaus.
165) Steinkühler, 1952, S. 124. 166) Frisch, 1937, S. 30, S. 44.
167) Festschrift Hamm, 1926, S. 131 ff. 168) Steinkühler, 1952,
S. 154. 169) Prinz, 1966, S. 76 und Engel, 1959, Karte des
Gigas von 1620. 170) Festschrift Hamm, 1926, S. 98.
171) Seibertz, 1860, S. 424. 172) Sälter, 1917, S. 11 und S. 54.
173) Schwieters, 1888, S. 216. 174) BKD, Kreis Beckum, 1897,
S. 2 und Lindner, 1896, S. 41, Anm. 1. 175) Lindner, 1896,
S. 38 und Steinkühler, 1952, S. 167. 176) Arens, 1912.
177) Schwieters, 1886, S. 222. 178) KA Lüdinghausen, Gem.
Drensteinfurt-Stadt, Fl. II, 186 f. 179) KA Lüdinghausen, Gem.
Drensteinfurt-Stadt, Fl. I, 206, ff. 180) Prinz, 1960, S. 23.

Anm. 140. 181) Schwieters, 1886, S. 225 f. 182) INA II, H.3, S. 17. 183) Sudendorf, 1843, S. 182. 184) Tibus, 1869, S. 673 ff. 185) Lindner, 1896, S. 38. 186) CTW V, S. 73, 187) Schwieters, 1888, S. 219. 188) KA Lüdinghausen, Gem. Drensteinfurt-Kirchspiel, Fl. IV, 21 ff. 189) KA Münster-Land, Gem. Albersloh, Fl. XVI. 190) BKD, Kreis Münster-Land, 1897, S. 4, 14. Lokalisierung nach frdl. mdl. Mitteilung von Herrn Dr. Böckenhoff, Lüdinghausen. 191) KA Münster-Land, Gem. Albersloh, Fl. XVII, 112 f. 192) Prinz, 1960, S. 23, Anm. 140. 193) BKD, Kreis Münster-Land, 1897, S. 13 ff. - 194) BKD, Kreis Münster-Land 1897, S. 13 ff. 195) Mortensen, Lang, 1959: Episcopatus Monasteriensis quem Amasus fluvius interlabitur, quondam Bructerorum sedes, Karte von 1573. 196) WUB VIII, Nr. 1747. 197) Hömberg, 1953, S. 81. 198) KA Münster-Land, Gem. Albersloh, Fl. XXIV, 40 ff. 199) KA Münster-Land, Gem. Albersloh, Fl. XXI, StVR. 200) KA Münster-Land, Gem. Rinke-
rode, Fl. I. 201) Stieren, 1929, S. 23. 202) Lindner, 1896, S. 47. 203) Wentrup, 1954, S. 26 f. Bei Le Coq, Blatt 13, ist die Richtstätte eingezeichnet. 204) Probennummer Hv 1061. Die Untersuchung nahm Herr Dipl. Phys. Dr. Geyh am Niedersächsischen Landesamt für Bodenforschung vor, Nach Mitteilung von Herrn Prof. Dr. Narr kann man eine "ziemlich hohe Wahrscheinlichkeit für ein wahres Alter zwischen etwa 700 und 950 n. Chr." ansetzen. 205) KA Münster-Land, Gem. Hiltrup, Fl. VI, 82, 84. 206) Frau Grawen teilte mir mit, daß der Gärnter bei Anlage ihres Gartens über den schlechten Boden im Zuge des alten Weges geklagt habe. 207) Prinz, 1960, S. 24. 208) KA Münster-Land, Gem. Hiltrup, Fl. XII, 24, 53, 55, 102 f. 209) Prinz, 1960, S. 37 und Abb. 3. Das Folgende nach Prinz 1960, S. 25. 210) KA Münster-Land, Gem. Lamberti, Fl. VII, 70. 211) Prinz, 1960, S. 25. 212) Bruns, Weczerka, 1967, S. 429. 213) Prinz, 1960, S. 31. Statt Herrenstraße ist dort fälschlich die Martinistraße genannt. 214) Prinz, 1960, S. 24. 215) Prinz, 1960, S. 24. 216) BKD, Kreis Münster-Land, 1897, S. 13 ff., S. 86. 217) Hömberg, 1963, S. 122 f. 218) BKD, Kreis Münster-Land, 1897, S. 35. 219) Prinz, 1960, S. 24. 220) Ortmann, 1949, Karte. 221) Prinz, 1960, S. 23, 222) Bruns, Weczerka, 1962, Karten 18 und 12. 223) Bruns, Weczerka, 1967, S. 427 f. 224) Lüdicke, 1930, S. 10*, S. 22* f. 225) Timm, 1962, S. 12. 226) Rückert, 1949, S. 44; dagegen Timm, 1962, S. 13 und Lüdicke, 1930, S. 9. Auch in Kamen gab es eine Wunnen-
pforte. (wunne = Weide!) 227) Schulze Höing nordöstlich Unna. 228) Rückert, 1949, S. 44 u. Lindner, 1896, S. 95 f. 229) Lüdicke, 1930, S. 33, Nr. 34 c. 230) Die Existenz einer alten Straße über Heeren - Werwe - Altenböge nach Pelkum ist m. E. unsicher. 231) BKD, Kreis Unna, 1959, S. 427 ff. 232) Lüdicke, 1930, S. 3, Nr. 3. Ich vermute die Identität dieser Brücke mit der

"Scharbrugge". 233) Rückert, 1949, S. 97, 234) UM, 4412, "Barrierhaus". 235) KA Unna, Gem. Kamen, Fl. XXVII, 280 ff. 236) Lüdicke, 1930, S. 111. 237) KA Unna, Gem. Kamen, Fl. XXVII, 290 ff. 238) Meister, 1909 (Hrsg.), S. 665. 239) BKD Kreis Unna, 1959, S. 230 f. 240) Merx, 1908, Urk. Nr. 166 "... belegen by der stenbruggen tusschen Berghcamen unde Kamene, ... ". 241) Borggreve, 1869, S. 333 f., S. 310 und Nordhoff, 1880, S. 7, Lappe, 1917, Karte 2 sucht die Christopherusbrücke noch weiter westlich gegenüber Sch. Wedeling. 242) KA Unna, Gem. Rünthe, Fl. VI, 85. 243) Schuchhardt, 1931, S. 182 m. Abb.; BKD Kreis Unna, 1959, S. 23 f. 244) Winterfeld, 1954, S. 3. 245) Tibus, 1869, S. 641. 246) Haase, 1965, S. 119. 247) Lindner, 1896, S. 37. 248) Lappe, 1917, S. 116, Anm. 1. 249) CTW II, S. 111. 250) StA Werne, Wolffsche Karte von 1788, Karte 9 und Protokoll S. 84 "... schießet osten auf dem Münsterweg ...". 251) Tenhagen, 1921, S. 38. 252) KA Lüdinghausen, Gem. Herbern, Fl. XV, 55. 253) Lindner, 1896, S. 38. 254) KA Lüdinghausen, Nr. 9293, Karte von 1829. 255) Borgmann, 1937, S. 10. Die Zuordnung zu dieser Straße ist hypothetisch. 256) Schwieters, 1886, S. 11 f. Auf S. 232 wird ausgeführt, daß auch das westlich gelegene Schloß Westerwinkel seine Lagebezeichnung "Wester" der alten Kölnischen Straße verdankt. 257) Schwieters, 1886, S. 327 f. 258) ebenda, S. 265, S. 327 f.; s.a. Schauerte, 1955, S. 195. 259) Schwieters, 1886, S. 290 f. 260) Schwieters, 1886, S. 334 f. 261) KA Lüdinghausen, Gem. Herbern, Fl. III, 52; Fl. XIII, 14. 262) Schwieters, 1886, S. 334 f. und Schauerte, 1959, S. 177 ff. 263) KA Lüdinghausen, Gem. Herbern, Übersichtskarte. 264) KA Lüdinghausen, Gem. Herbern, Fl. I, 56. 265) Tenhagen, 1921, S. 31. 266) KA Lüdinghausen, Gem. Ascheberg, Fl. IV. 267) Prinz, 1960, S. 23, Anm. 137. 268) Lappe, 1917, S. 85, Anm. 1 und 4. 269) Lindner, 1896, S. 38. Die ungefähre Lokalisierung verdanke ich Herrn Dr. Böckenhoff, Drensteinfurt. 270) mdl. Mitteilung Dr. Böckenhoff, Drensteinfurt. 271) Prinz 1960, S. 23 und Anm. 138. 272) WUB VII, Nr. 765. 273) mdl. Mitteilung Dr. Böckenhoff, Drensteinfurt. 274) BKD, Kreis Münster-Land, 1897, S. 144. 275) KA Münster-Land, Gem. Rinkerode, Fl. IX, 136, 148, 155. 276) KA Münster-Land, Gem. Rinkerode, Fl. XIII, 4 "Alte Straße". 277) KA Münster-Land, Gem. Rinkerode, Fl. XV, 16. 278) KA Münster-Land, Gem. Rinkerode, Fl. XV, 197. 279) KA Münster-Land, Gem. Rinkerode, Fl. III, 232. 280) mdl. Mitteilung von Herrn Heitmann, Rinkerode. 281) KA Münster-Land, Gem. Rinkerode, Fl. III, 291. 282) KA Münster-Land, Gem. Rinkerode "Gemeinde Charte zum Parzellar Kataster der Gem. Rinkerode" von 1830 und StVmR der Fl. II sowie die Grenzhandrisse der Gem. Rinkerode und Amelsbüren. S. a. Schuler, 1965, S. 23. 283) Prinz, 1960, S. 23 und Anm. 139; s.a.

WUB III, Nr. 180. 284) Die Untersuchung führte Herr Dipl. Phy-
 siker Dr. Geyh beim Niedersächsischen Landesamt für Bodenfor-
 schung durch. Probennummer Hv 1062. 285) Prinz, 1960, S. 23 f.
 und Anm. 142. 286) Prinz, 1960, S. 23. 287) Ortmann, 1949,
 Karte und S. 31. 288) Prinz, 1960, S. 12 f. 289) Schönigh,
 1956. 290) Bruns, Weczerka, 1962, Karte 12. 291) Bruns, Weczer-
 ka, 1967, S. 385 ff. 292) Prinz, 1960, S. 12 f., S. 18. Prinz
 weist jedoch auf die hier angenommene älteste Führung außerhalb
 der Stadtmauern hin. 293) Prinz 1960, S. 12; siehe aber S. 15.
 294) KA Münster-Stadt, Gem. Überwasser, Fl. VIII, 73; Fl. XII, 55.
 295) Prinz, 1960, S. 12, Anm. 34. 296) StAM Kartensammlung,
 Reg. Bez. Münster, 406/b. 297) Prinz, 1960, S. 12, Anm. 34.
 298) Schoppa, 1936, S. 398. 299) Prinz, 1960, S. 12 und Anm.
 33 das. 300) Schulze Dieckhoff, 1952, S. 72 f. 301) Schulze
 Dieckhoff, 1952, S. 55. 302) KA Münster-Land, Gem. Mauritz,
 Fl. VIIu, 16, 26, 22. 303) mdl. Mitteilung von Herrn Henrich-
 mann, 304) Schulze Dieckhoff, 1952, S. 70. 305) Schulze
 Dieckhoff, 1952, S. 70. 306) BKD, Kreis Münster-Land, 1897,
 S. 109 f. 307) KA Münster-Land, Gem. Mauritz, Fl. IVu, 251.
 308) Prinz, 1950, S. 264. 309) Prinz, 1950, S. 264. 310) Prinz, 1950, S. 264.
 311) Prinz, 1950, S. 408. 312) Prinz, 1950, S. 444.
 313) Prinz, 1950, S. 26 f. 314) Prinz, 1950, Abb. 16 und S. 77
 ff. sowie KA Münster-Land, Gem. Saerbeck, Fl. XVI, StVmR,
 Abt. 2 "Aan den Helweg". 315) Prinz, 1950, Tafel VIII, 1.
 316) mdl. Mitteilung von Dr. Wilhelmy vom Landesmuseum Münster.
 317) Prinz, 1950, S. 450. 318) Prinz, 1950, S. 34.
 319) mdl. Mitteilung von Herrn Rickermann. 320) Prinz, 1950,
 S. 26 f. 321) Prinz, 1950, S. 458. Johann Boemer "... an den
 Reckenfelder Bomen up der Lantfert ..." wird 1535 erwähnt.
 322) Prinz, 1950, 323) Pottmeyer, 1922. 324) Pottmeyer, 1922.
 325) KA Burgsteinfurt, Gem. Emsdetten, Fl. XI, 5, 42, 72, 59,
 74. 326) KA Burgsteinfurt, Gem. Rheine l.d. Ems, Fl. XIII, 65,
 89 f., 92, 96 f. 327) INA I, H. 4, S. 373 f. 328) Karte der
 Rheinischen Landstraße, StAM, Reg. Bez. Münster, Kartensammlung,
 Nr. 498/4. 329) KA Rheine, Gem. Rheine Stadt, Fl. III, 342
 ff., 350 f., 442f. 330) Darpe, 1880, S. 137. 331) Bruns,
 Weczerka, 1967, S. 386. 332) Scotti, 1842, S. 283.
 333) Ortmann, 1949, Karte und die Angaben in Abb. 49.
 334) Prinz, 1960, Abb. 1. 335) Niemeier, Rothert, 1954, S. 59.
 336) Vogeler, 1896, S. 69. 337) in BKD, Kreis Hamm, 1880, S. 8.
 338) Steinkühler, 1952, S. 12, 16, 198. 339) BKD, Kreis Unna,
 1952, S. 19 f. 340) Bruns, Weczerka, 1962, Karte 18.
 341) Bruns, Weczerka, 1967, S. 445. 342) Schwartz, 1955, S. 12.
 343) Ortmann, 1949, S. 172, Anm. 2. 344) KA Soest, Gem. Soest,
 Fl. XI, 80 ff. 345) Clarenbach, 1942, S. 57 f. 346) Koske,
 1960, S. 37 ff., S. 40, S. 49, S. 54, S. 56. 347) KA Soest,
 Gem. Stocklarn, Fl. II, 189 f. 348) BKD, Krs. Soest, 1905, S. 9 ff.
 349) ebenda. 350) Clarenbach, 1954, S. 32. 351) "... dat sclinch

tu Berevich tu makende ...", Rothert, 1956, S. 95. 352) WUB VII, 1908, Nr. 1701 "... in Berewich ... prope pontem sitam ..."

353) Rothert, 1956, S. 93. 354) Köster, 1933, S. 67 und 69.

355) Koske 1960, S. 30. 356) Koske, 1960, S. 16 f., S. 22, S. 28. 357) Clarenbach, 1934, S. 45. 358) Clarenbach, 1954, S. 33. 359) Vogeler, 1900, S. 43. 360) Schwartz, 1955, S. 12.

361) Schoppmann, 1936, S. 194. 362) Bänfer, 1955, S. 8 ff.

363) BKD, Krs. Unna, 1959, S. 19 f. 364) Frisch, S. 54; BKD, Kreis Soest, 1905, S. 25 f. und Anm. 27 dieses Abschnittes.

365) BKD, Kreis Unna, 1959, S. 497 f. 366) Schoppmann, 1936, S. 37, Nr. 33. Im UK konnte ich die Parzelle nicht entdecken.

367) Koske, 1960, S. 117, S. 119, S. 122, S. 312. 368) Lindner, 1896, S. 113; s.a. Schwartz, 1934, 369) KA Soest, Gem. Dinker, Fl. II, 202 ff. 370) Köster, 1933, S. 63. 371) SZ, H. 8, 1892, S. 53. - 372) Lappe, 1949. 373) Festschrift Hamm, 1926, S. 281.

374) Lindner, 1896, S. 95. 375) Lindner, 1896, S. 95.

376) Das Folgende nach Steinkühler, 1952, S. 12, 16, 198 und brieflicher Mitteilung durch Herrn Steinkühler vom 19.1.1966. 377) StAM, Reg. Bez. Arnsberg, KS, Nr. 1313. Lippekarte aus dem 16. Jahrhundert. 378) Prinz, 1966, Abb. auf S. 73; s.a. Steinkühler, 1952, S. 43. 379) BKD, Kreis Unna, 1959, S. 304 f.

380) Steinkühler, 1952, S. 16 f. 381) Rieckenberg, 1941, Tafeln II und III. 382) Ortman, 1949, Karte und S. 36.

383) Prinz, 1960, Abb. 1 und S. 21. 384) Bruns, Weczerka, 1962, Karte 18 und Bruns, Weczerka, 1967, S. 405. 385) v. Steinen, XII, S. 1020. 386) Rückert, 1949, S. 265. 387) Kaiser, 1950, S. 60.

388) Steinkühler, 1952, S. 17, S. 152, S. 139, S. 188.

389) Hömberg, 1961, S. 6. 390) Karte des Rizzi Zannoni.

391) Festschrift Hamm, 1926, S. 130. 392) Jellinghaus, 1923, S. 66. 393) Rückert, 1949, S. 265. 394) Rückert, 1949, S. 265 ff.

395) Brandenburg, 1932, S. 132; s.a. BKD, Kreis Unna, 1959, S. 244. 396) KA Unna, Gem. Kamen, Fl. XXII, 295 ff., Fl. XXI, 107 ff., 128, 132 ff. 397) Kaiser, 1950, S. 60. 398) Meister, 1909, (Hrsg.), S. 665. 399) Brandenburg, 1955, S. 132.

400) KA Unna, Gem. Lerche, Fl. IV, 129; Fl. V, 138 f.

401) KA Unna, Gem. Oberberge, Fl. IX, 44 ff., 61, 75, 150, 154 f.

402) BKD, Kreis Unna, 1959, S. 12. 403) Hömberg, 1951, S. 39. An die Zugehörigkeit zu Deutz erinnert das "Deutzholz". KA Unna, Gem. Pelkum, Fl. IX, 27. 404) WUB VII, Nr. 1956. 405) Kaiser, 1950, S. 55, S. 57. 406) KA Unna, Gem. Wiescherhöfen, Fl. XIX, 126 f.; Fl. XV, 107 f. "Brüggenkamp". 407) KA Unna, Gem. Wiescherhöfen, Fl. XIX, 1, 69 ff. 408) Liese, 1919, S. 153 f.

409) KA Ahlen, Gem. Heessen, Fl. XI, 73, 76, 140 ff., 144 und Fl. X, 158. 410) Steinkühler, 1952, S. 17, S. 152. 411) KA Ahlen, Gem. Heessen, Fl. IX, 136, StVR. 412) KA Hamm, Übersichtskarte der Gem. Hamm. 413) CTW V, S. 287. 414) Steinkühler, 1952, S. 12. 415) Steinkühler, 1952 (für Nr. 415-419), S. 157 und Anm. 4 das. sowie S. 215. 416) Steinkühler, S. 217 f.

417) Steinkühler, 1952, S. 3. 418) Steinkühler, 1952, S. 15 ff.
419) Steinkühler, 1952, Karte im Anhang. 420) Briefl. Mitteilung
von Steinkühler vom 19.1.1966. 421) mdl. Mitteilung von Herrn
Ostermann. 422) Steinkühler, 1965. 423) Schuchhardt, 1935,
S. 317. 424) Tücking, 1865, S. 266 f. 425) Kemper, 1950,
S. 123. 426) KA Ahlen, Gem. Dolberg, Fl. X, 71, 73 f. und KA
Beckum, Gem. Beckum Ksp., Fl. XI, 10 f., 15, 38 ff., 62, 115 f.
427) KA Beckum, Gem. Beckum Stadt, Fl. VIII, 268, 273 ff.
428) Winkelmann, 1962. 429) mdl. Mitteilung von Herrn Winkelmann.
430) Prinz, 1960, S. 23, Anm. 134. 431) Steinkühler, 1952, S. 139,
S. 188. 432) Steinkühler, 1952, S. 12. 433) StAM, Reg. Bez.
Münster, Kat. Karten, Ms 71, 444 - 447, Fl. XII, 228 ff. 434)
Beleg nach Lindner, 1896, S. 46. 435) StAM, Reg. Bez. Münster,
Kat. Karten, Ms 71, Fl. IX, 42 f., 82; Fl. XII, 9, 178 f., 295 f.
"Steinbrückenkamp" u. ä. 436) StAM, Reg. Bez. Münster, Kat. Karten,
Ms 71, Fl. VII, 205 ff., 237, 243 ff.; Fl. IX, 1 ff. "Auf dem Dahl-
wege" u. ä. 437) CTW V, S. 269. 438) StAM, Reg. Bez. Münster,
Kat. Karten, Ms 71, Fl. VIII, 152 ff. "Am Wege nach Hamm", 155,
176 f., 180, 182 "Am faulen Wege". 439) Dr. Mayr vom Geographi-
schen Institut der Universität Bochum verdanke ich den Hinweis darauf,
daß die hier angenommene Wegführung schon von Schoop, 1957, ent-
wickelt wurde. 440) StAM, Reg. Bez. Münster, Kat. Karten, Ms 71,
Fl. I, 207 ff., 213 ff., 229, 231 ff. Siehe dazu Müller, 1957.
441) StAM, Reg. Bez. Münster, Kat. Karten, Ms 71, Fl. I, 444 ff.
442) KA Ahlen, Gem. Neuahlen, Fl. III H, 17, 73 f., 85; Fl. VI, 1 ff.
443) Lindner, 1896, S. 46 und Schwieters, 1886, S. 43 444) Prinz,
1960, S. 21 und Anm. 116 ebenda. 445) KA Ahlen, Gem. Enniger,
Fl. IV, 201 ff. "Hellweg" u. ä. 446) KA Warendorf, Grenzkarte der
Gem. Hoetmar von 1829/30. 447) KA Warendorf, Gem. Hoetmar,
Fl. VIII, 58. 448) mdl. Mitteilung von Herrn Budt. 449) Zuhorn,
1918/20, S. 33 ff. 450) Haase, 1965, S. 276. 451) Lindner, 1896,
S. 52. 452) BKD, Kreis Warendorf, 1936, S. 54. 453) INA II, H.
2, S. 46. Die Bezeichnung "Stadt Freckenhorst" ist wohl fehlerhaft,
denn Freckenhorst wird 1802 zuerst Stadt genannt. 454) Zuhorn,
1907, S. 31 f. 455) CTW I, S. 185. 456) BKD, Kreis Warendorf,
1936, S. 406. 457) Klessing, 1913, S. 11. 458) KA Warendorf,
Gem. Warendorf Stadt, Fl. V, 432 "up den Steenweg". 459) CTW
V, S. 159. 460) Zuhorn, 1913, S. 1. 461) Stüve, 1892.
462) Ortmann, 1949, Abb. 38. 463) Prinz, 1960, S. 22 f. und Abb. 1
464) Bruns, Weczerka, 1962, Karte 18; s.a. Bruns, Weczerka,
1967, S. 428. 465) Schuler, 1962, Karten 23 und 33. 466) Müller,
1788. 467) Lappe, 1917, S. 17, Anm. 2. 468) v. Winterfeld, 1963,
S. 19. 469) Meininghaus, 1936, S. 182. 470) v. Winterfeld, 1950,
S. 72. 471) Ortmann, 1949, S. 136. 472) Lindner, 1896, S. 67.
473) Meininghaus, 1913, S. 18 ff. und v. Winterfeld, 1963, S. 8.
474) Meininghaus, 1913, S. 18 ff und v. Winterfeld, 1924, S. 18.
475) v. Winterfeld, 1950, S. 18. 476) Rübel, 1907, S. 31, Anm. 2.
s.a. Stadtarchiv Dortmund, Katasterkarten, Gem. Dortmund, Fl. XXV,
99 ff. "Am Fredenbaum"

477) v. Berken, 1937, S. 175 ff. und Fox, 1955. 478) Schopohl, 1925, S. 142 ff. 479) Stadtarchiv Dortmund, Katasterkarten, Gem. Eving, Fl. X, 28 ff., 97 ff. 480) Stadtarchiv Dortmund, Gem. Eving, Fl. IX, 195 ff. 481) Eulenstein, 1958, S. 113. 482) Fox, 1955. 483) Lindner, 1896, S. 65 und Meininghaus, 1910, S. 28 ff. 484) Frisch, 1937, Karte 2; ähnlich Meininghaus, 1910, S. 28 ff. 485) Schwieters, 1891, S. 495 und Lappe, 1926, S. 6, Siehe aber auch Rüb-
 bel 1913, S. 274 ff. 486) Erichsen, 1924, S. 148, 152. 487) Holthausen, 1883. 488) Paff, 1959, S. 46 ff. 489) Nigge, 1905, S. 22 und Lappe, 1926, S. 11. 490) Lappe, 1909, S. 37 f. KA Lünen, Gem. Lünen, Fl. III, 88 ff. "Galgenkamp". 491) Lindner, 1896, S. 65 (aus dem Jahre 1344), und Meininghaus, 1910, S. 45 f. 492) Lindner, 1896, S. 64 ff. 493) Nigge, 1905, S. 66. 494) WUB VII, Nr. 1908. Weitere Erwähnungen: 1367, 1491, 1514, 1566, 1570, 1622. Siehe Schwieters, 1886, S. 252; Nigge, 1905, S. 18 f., S. 24, S. 33; Meister, 1909, II, S. 136 ff.; Dösseler, 1963, S. 304; Prinz, 1953, S. 37 und Karte von 1566. 495) KA Lünen, Gem. Lünen, Fl. VII, 6-8. 496) Lappe, 1930 (Zeitungsaufsatz, Stadtarchiv Lünen, 0105). 497) Prinz, 1953, S. 35 ff. 498) Lindner, 1896, S. 34. 499) Schopohl, 1928, S. 85 und Prinz, 1960, S. 23. 500) KA Lüdinghausen, Gem. Werne, Ksp., Fl. XXXIV, 46 ff. 501) KA Lüdinghausen, Gem. Werne, Ksp., Fl. XXXIV, Nr. 33 ff., auch "Münstersiel". Vielleicht befand sich hier eine Tränke am Wege nach Münster? 502) KA Lüdinghausen, Gem. Werne, Ksp., Fl. XXXIII, 63. 503) KA Lüdinghausen, Gem. Werne, Ksp., Fl. XXXIII, 187. 504) Schwieters, 1888, S. 109. 505) Lappe, 1917, S. 17, Anm. 2. 506) Aus einem Schreiben des Kämmerers i.R. Bülhoff vom 30.10.1954 an den Westf. Heimatbund. Diesen Brief stellte mir Herr Brockpähler zur Verfügung. 507) Lappe, 1917, S. 17, Anm. 2. 508) Stadtarchiv Werne, Katasterkarten, Gem. Werne Stadt, Fl. V, 54 und die Wolffsche Karte von 1788 ebenda. 509) Prinz, 1948, S. 30, Anm. 36. 510) Lappe, 1917, S. 85 f., Anm. 1-3 und INA II, H. 3. 511) Lappe, 1917, S. 17, Anm. 2. 512) Brüggemann, 1880, S. 46 f. 513) KA Lüdinghausen, Gem. Werne, Ksp., Fl. XXXIII, 70 ff. "Landwehr" u. ä. 514) Tenhagen, 1920, S. 40 f. 515) Lappe, 1917, S. 89, Anm. 1. 516) Liese, 1919, S. 182. 517) Protokoll zur Karte von Wolff, 1788, im StA Werne. 518) Lindner, 1896, S. 37. 519) StA Werne, UK, Gem. Werne Stadt, Fl. II, 183 f. 520) INA II, H. 3, S. 106. 521) Ortmann, 1949. 522) Prinz, 1960, S. 25 ff. 523) Bruns, Weczerka, 1962, Karte 18 und Bruns, Weczerka, 1967, S. 423 f. 524) Krüger, 1956, 1957, 1958. 525) Müller, 1788. 526) Darpe, 1888-1890, Bd. I, S. 182. 527) Darpe, 1888-1890, Bd. I, S. 189f.

528) KA Bochum, Gem. Grumme, Fl. II, 8 ff. und 2 ff.
529) Hömberg, 1951, S. 38 und Borgmann, 1962. 530) Wiggermann, 1952, S. 16. 531) KA Castrop, Gem. Castrop, Fl. XV, 394 ff., 404 ff. Auch im UM ist die Kreuzstraße als einzige Verbindung nach Bochum eingetragen. 532) Hartung, 1963. 533) Frisch, 1937, S. 93; Hartung, 1955, S. 92 und 1963, S. 7. 534) Hömberg, 1953, S. 92. 535) WUB VII, Nr. 1241 und Lindner, 1896, S. 78. 536) Hartung, 1963. 537) KA Castrop, Gem. Castrop, Fl. XIII, 120 ff. 538) Hartung, 1957, S. 153. 539) Dorider, 1924, S. 12 f. 540) Wiggermann, 1929, S. 9 ff. und Lappe, 1932, S. 123, Anm. 1. 541) Lappe, 1938. 542) Esch, 1896, S. 99 ff. und Pennings, 1930, S. 179, S. 289. 543) Dorider, 1948. 544) Lappe, 1938, S. 175. 545) Bette, 1922 - 24, S. 42. 546) Weber, 1962, S. 180. 547) KA Recklinghausen-Land, Gem. Henrichenburg, Fl. VI. 548) Bette, 1933. 549) Hömberg, 1951, S. 38 und Grochtmann, 1951, S. 17. 550) Grochtmann, 1951. 551) Schriftl. Mitteilung von Dr. Grochtmann vom 30.11.1965. 552) Zeiss, 1934, S. 177 f. und Prinz, 1960, S. 26, Anm. 164. 553) Aschemeyer, 1959, S. 271 f. 554) Rübel, 1901, S. 57. 555) Prinz, 1960, S. 26, Anm. 164. 556) Belege bei Prinz, 1960, S. 26, Anm. 165. 557) Schwieters, 1899, S. 385. 558) Schwieters, 1899, S. 223. 559) Krüger, 1956, 1958, 1959. Die Wiedergabe bei Prinz, 1960, S. 26 scheint fehlerhaft zu sein. 560) Prinz, 1960, S. 26 und Anm. 164 f. 561) Meininghaus, 1910, S. 41 ff. und Jansen, 1885, S. 4. 562) Prinz, 1960, S. 26. 563) Vossmann, 1932, S. 85. 564) KA Lüdinghausen, Gem. Olfen Stadt, Fl. XII, 61 ff. 565) Tücking, 1865, S. 266 f. 566) Prinz, 1960, S. 26, Anm. 167. 567) Hömberg, 1953, S. 82, Anm. 180. 568) Lappe, 1932, S. 116, Anm. 2 und Liese, 1919, S. 168. 569) KA Lüdinghausen, Gem. Olfen Stadt, Fl. XIV, 377. 570) BKD, Kreis Lüdinghausen, 1893, S. 74 f. 571) Lindner, 1896, S. 30 und Prinz, 1960, S. 26, Anm. 167. 572) KA Lüdinghausen, Gem. Olfen, Ksp., Fl. IV, Stückvermessungsriß, Bl. VII. 573) KA Lüdinghausen, Gem. Seppenrade, Fl. XVII, 60 ff. und Fl. XVIII, 3, 6, 7. 574) CTW VI, 1907, S. 12 und WUB VIII, Nr. 690. 575) Schwieters, 1891, S. 187. 576) Prinz, 1960, S. 27. 577) KA Lüdinghausen, Gem. Lüdinghausen Ksp., Fl. XIII, 149 f. "Galgen Toschlag" und CTW VI, 1907, S. 12. 578) KA Lüdinghausen, Gem. Lüdinghausen Ksp., Fl. X, Nr. 4 "Am Helleweg". 579) Prinz, 1960, S. 30. 580) Prinz, 1960, S. 27, Anm. 172. 581) Tibus, 1869, S. 305. 582) KA Lüdinghausen, Gem. Ottmarsbocholt, Fl. VII, 583) KA Lüdinghausen, Gem. Venne, Fl. IV, 8. 584) Prinz, 1960, S. 28, Anm. 176. 585) Tibus, 1869, S. 685 ff. und Prinz, 1960, S. 27. 586) Schwieters, 1891, S. 28 f. und Prinz, 1960, S. 27 f. 587) Prinz, 1960, S. 28. 588) Kremann, 1963. 589) Prinz, 1960, S. 28 und Anm. 177 das. 590) Prinz, 1960, S. 28 und Anm. 178 das. 1699 wird hier eine Brücke erwähnt. 591) BKD, Kreis Münster-Land, 1897, S. 30. 592) KA Münster-Land, Gem. Amelsbüren, Fl. VIII, 24. 593) BKD, Kreis Münster-Land,

1897, S. 29. 594) Prinz, 1960, S. 28, Anm. 181 das. Auch im Urkataster finden sich hier die Bezeichnungen Hellweg oder Hellstraße. KA Münster-Land, Gem. Amelsbüren, Fl. III, 130; Fl. V, 80, 229, 286 f. 595) KA Münster-Land, Gem. Amelsbüren, Fl. III, 122 f., 124 f., 114 f. "Galgenkamp" u. ä. 596) Messing, 1924, S. 160, 163. 597) Prinz, 1960, S. 28 und Anm. 185 das. 598) Prinz, 1960, S. 28, Anm. 182. 599) Ortmann, 1949, Karte, 600) Prinz, 1960, Abb. 1 und S. 25 f., S. 29 - 31. 601) Bruns, Weczerka, 1962, Karte 18 und Bruns, Weczerka, 1967, S. 421-424. 602) Schuler, 1965, Karte 33. 603) Krüger, 1958. 604) Darpe, 1888-1890, Bd. I, S. 3 ff. 605) Molly, 1922-24, S. 154. 606) Vossmann, 1932, S. 65. 607) Dorider, 1948, S. 18. 608) KA Bochum, Gem. Hiltrop, Fl. II, 22 ff. 609) Frdl. schriftl. Mitt. von Herrn Brandt, Herne, vom 30.9.1965. 610) BKD, Kreis Bochum-Land, 1907, S. 29. 611) Brandt, 1952, S. 48 ff. Nach frdl. schriftl. Mitt. vom 30.9.1965 hält Herr Brandt diese Straße für "uralt", ohne eine Datierung zu geben. 612) Frdl. schriftl. Mitt. von Herrn Brandt, vom 30.9.1966. 613) Brandt, 1952, S. 39 ff. 614) Fundakte Prof. Dr. Berghaus. 615) Pennings, 1925, S. 1 ff. und 1926, S. 1 ff., danach auch das Folgende. 616) Pennings, 1926. 617) Pennings, 1930, S. 284 f. und S. 300 ff. 618) Dorider, 1948, S. 18. 619) Pennings, 1936, S. 334 f. 620) VZ 46, 1939, S. 60 f. 621) KA Recklinghausen, Gem. Recklinghausen-Stadt, Fl. XIX, 224 a, 403; Fl. XII, 237, 255. 622) VZ, 4, 1894, S. 137. 623) Pennings, 1936, S. 67. 625) Pennings, 1930, S. 175 f. 626) Menke, 1936, S. 36; Brandt, VZ, Bd. 66/67, 1964/65, S. 7 ff. 627) KA Recklinghausen, Gem. Oer, Fl. XII, 52 ff. 628) Esch, VZ 19, 1906, S. 16 f. 629) Brandt, 1952, S. 43 f. 630) Pennings, 1930, S. 261. 631) Fiebig, 1953, S. 364. 632) Molly, 1922-24, S. 154. 633) Esch, 1897, S. 11. 634) Vossmann, 1932, S. 65. 635) WUB VII, Nr. 1522. 636) Esch, 1904, S. 13 ff. u. a. 637) Esch, 1904, S. 19. 638) Prinz, 1960, S. 26, Anm. 164 und Esch, 1904, S. 24. 639) Esch, 1904, S. 19. 640) KA Lüdinghausen, Gem. Olfen, Ksp., Fl. XIX, 123 ff., 126 ff., 132 f., 136, 144 ff. 641) KA Marl, Gem. Oer-Erkenschwick, Fl. III, 93-129 "Am Halter Wege auf dem Stenberg". 642) Schäfer, 1921, S. 38 ff. 643) Karte von LeCoq, Sekt XV: 644) KA Marl, Gem. Hamm, Fl. VI, 52 ff. 645) KA Marl., Gem. Hamm, StVmR der Fl. VI, Bd. I. 646) Pennings, 1930, S. 84 f. 647) Esch, 1909, S. 1 ff. und Pennings, 1936, S. 356. 648) nach Pennings, 1930, S. 61; s. a. Kluge, 1960, S. 722 und S. 45. 649) Brandt, 1952, S. 217 f. 650) Pennings, 1930, S. 78 und WUB VIII, Nr. 1606 f. 651) Philippi, 1901, S. 1. 652) KA Marl, Gem. Oer-Erkenschwick, Fl. III, 1 ff., Fl. IV, 1. 653) Bette, 1929, (a), S. 4 f. 654) Esch, 1906, S. 16 f. und Bette, 1933, S. 51 ff. 655) KA Recklinghausen, Gem. Haltern, Fl. IV, StVmR.

656) Ein zweites Zollhaus ist jedoch auch neben der heutigen Lippebrücke vermerkt. 657) Philippi, 1901, S. 139. 658) Schuchhardt, 1913. 659) Brandt, 1952, S. 102 ff. mit Lageplan, s.a. Schuchhardt, 1904. 660) Hömberg, 1951, S. 38 f. 661) Philippi, 1901, S. 2. 662) Tibus, 1869, S. 232 ff., s.a. Schaefer, 1939, S. 336. 663) Müller, 1950, Karte. 664) BKD, Kreis Coesfeld, 1913, S. 100, Anm. 3. 665) CTW III, S. 19. 666) CTW III, S. 246. 667) Philippi, 1901. 668) Philippi, 1901, Tafel I, a und b. 669) Philippi, 1901, S. 11. 670) Philippi, 1901, S. 11. 671) Philippi, 1901, S. 12. 672) VZ 63, 1961, S. 76. 673) Esch, VZ 16, S. 8. 674) Schaefer, 1939, S. 66. Der Tarif ist auf S. 168 f. abgedruckt. 675) KA Recklinghausen, Gem. Haltern, Fl. II, 73 ff., 192 ff. "Am Bredenweg" u. ä. In den Karten ist der Weg stellenweise 25 m breit. 676) KA Recklinghausen, Gem. Haltern, Ksp., Fl. XVIII, 422, und auch Schaefer, 1939, S. 214. 677) BKD, Kreis Coesfeld, 1913, S. 6; dagegen Rübel, 1917, S. 25, Anm. 21. 678) KA Recklinghausen, Gem. Haltern, Ksp., Fl. XIX, 246 ff., 357, 360; Fl. XX, 43, 45, 46 ff. 679) Heimatverein Sythen, 1955, S. 39, S. 45. 680) Heimatverein Sythen, 1955, S. 47 und Liese, 1919, S. 177; Lappe, 1932, S. 135, Anm. 1.S. 146. 681) KA Recklinghausen, Gem. Haltern, Ksp., Fl. 19 f. 682) INA I, H. II, S. 210. 683) Hömberg, 1961, S. 10, Anm. 13. 684) Bielefeld, 1912, S. 78 ff. 685) Hömberg, 1961, S. 10, Anm. 13. Welche Bewandnis es mit den Parzellen "An der Burg" südöstlich Berning nördlich Hausdülmen hat, konnte ich nicht feststellen. KA Coesfeld, Gem. Dülmen, Ksp., Fl. VIII, 46. 686) Weskamp, 1911, S. 117. 687) KA Coesfeld, Gem. Dülmen, Ksp., Fl. XIV, 298 ff. 688) Dülmener Zeitung vom 14.4.1956. 689) WUB VIII, Nr. 6. 690) Bielefeld, 1912, S. 24 ff. u. Tücking, 1865, S. 266 f. 691) KA Coesfeld, Gem. Dülmen, Ksp., Fl. XXIII, 1; Fl. XXXV, 1. 692) Bielefeld, 1912, S. 275. 693) Hömberg, 1961, S. 10, Anm. 12. 694) Prinz, 1960, S. 29 und Anm. 195. 695) KA Coesfeld, Gem. Dülmen, Ksp., Fl. XXXIV, 45 ff., 69 ff. 696) Bielefeld, 1927, S. 90 f. 697) BKD, Kreis Coesfeld, 1913, S. 170 f. 698) CTW VI, 1907, S. 245 f., S. 250 und Anm. 5 das., S. 257, S. 270. 699) Bielefeld, 1927, S. 90 f. 700) KA Lüdinghausen, Gem. Buldern, Fl. I, 12 ff. 701) KA Lüdinghausen, Gem. Buldern, Fl. II, 114. 702) KA Lüdinghausen, Gem. Buldern, Fl. III, 19 ff., 64 und Fl. IV, 33, 35 f. 703) Prinz, 1960, S. 29, Anm. 198 mit Beleg. 704) Prinz, 1960, S. 29 deutet die Möglichkeit einer fränkischen (?) Anlage mit Hinweis auf den in der Nähe gelegenen Schulthenhof Frenking vorsichtig an; s.a. Hömberg, 1961, S. 10, Anm. 13. 705) BKD, Kreis Münster-Land, 1897, S. 39 f. 706) KA Münster-Land, Gem. Bösensell, Fl. V, 136, Fl. IX, 89 ff., 99. 707) BKD, Kreis Münster-Land, 1897, S. 10. 708) KA Münster-Land, Gem. Albachten, Fl. IV, 20 f. 709) BKD, Kreis Münster-Land, 1897, S. 11. 710) Prinz, 1960, S. 30 und Anm. 204 das. 711) Prinz, 1960, S. 30 und Anm. 4 das.

712) Prinz, 1960, S. 30, S. 59. 713) Wie auch wohl die Siedlung Gievenbeck am Coesfelder Hellweg westlich Münster; Prinz, 1960, S. 60 ff. 714) WUB III, 1202, Lindner 1896, S. 25. 715) Bruns, Weczerka, 1967, S. 421 f. Auf S. 422 sind in einer Tabelle die genannten Stationen zusammengestellt. 716) Ortmann, 1949, Karte und S. 37. 717) Prinz, 1960, Abb. 1, S. 31 f. 718) Bruns, Weczerka, 1962, Karte 12 und Bruns, Weczerka, 1967, S. 391 ff. 719) Prinz, 1950, S. 266 f. 720) Schenkel, 1953, S. 44, 92, 94. 721) Krüger, 1958. 722) Mortensen, Lang, 1959, Karte Nr. 2. 723) Engel, 1959. 724) Korzendorfer, 1931. 725) Karte des Rizzi Zannoni. 726) Schuler, 1965, Karte 33. 727) Krüger, 1956, 1957, 1958. 728) Seibertz, 1860, S. 423. 729) Prinz, 1960, S. 31 f. 730) Bei Prinz ist hier fälschlich die Martinistraße genannt. 731) Prinz, 1960, Abb. 4. 732) KA Münster-Land, Gem. Greven r.d. Ems, Fl. XXXVIII, 187 und Gem. Mauritz, Fl. XXIII, 118 ff., 125 f. 733) Prinz, 1950, S. 266 f. 734) BKD Kreis Münster-Land, 1897, S. 54. 735) KA Münster-Land, Gem. Greven r.d. Ems, Fl. XXXIX, 106. 736) Prinz, 1960, S. 21 f., S. 31 und Abb. 4. - Schon 1344 wird der Weg "... uppen bohlen ..." genannt. S. 31, Anm. 215. 737) Prinz, 1960, S. 31 und Anm. 216 das.; s.a. Abb. 4 bei Prinz. 738) Prinz, 1960, S. 31, Anm. 217. 739) BKD, Kreis Münster-Land, 1897, S. 104. 740) KA Münster-Land, Gem. St. Mauritz, Fl. XX, 52, 64 ff.; Fl. XXI, 35 f. 741) Schmedding, 1920, S. 30 ff. 742) KA Münster-Land, Gem. St. Mauritz, Fl. XXII, 88, 46 ff. "Alter Tie" u. ä. 743) KA Münster-Land, Gem. St. Mauritz, Fl. XXII, 229 f., 236, 240 f. "an der Schifffahrt" u. ä.; KA Münster-Land, Gem. Greven r.d. Ems, Fl. XXXVI, 32 f. "Schippkamp"; Fl. XXXVII, 32 f., 37 "Brüggenkämpken" u. ä. 744) Prinz, 1950, S. 265 f. 745) Prinz, 1950, S. 265 f. 746) KA Münster-Land, Gem. Greven r.d. Ems, Fl. XXXVII, 30. 747) Prinz, 1950, S. 37 f. und S. 481 f. 748) Prinz, 1950, S. 267. 749) Prinz, 1950, S. 267. 750) Engel, 1959, S. 54 ff. 751) CTW, I, S. 47 und Schenkel, 1953, S. 11. 752) CTW I, S. 47 und Prinz, 1950, S. 472. 753) Schenkel, 1953, S. 44. 754) Schenkel, 1953, S. 44. 754) Schenkel, 1953, S. 94; s.a. S. 92. 755) KA Tecklenburg, Gem. Ladbergen, Fl. X, Nr. 46, 145. 756) v. Winterfeld, 1954. 755) Vermutlich hängt der Name mit dem ca. 1 km südöstlich gelegenen Hof König zusammen. Der Volksmund bringt die "Königsbrücke" mit Friedrich dem Großen in Zusammenhang, dessen Initialen sich an der Brücke befinden sollen (mdl. Mitteilung von Herrn Saatkamp, Ladbergen). Interessant ist eine Legende, nach der ein Ladberger Vogt in einer Prozeßsache nach Münster fuhr. "Der Weg führte durch den großen Esch, am Heidhügel vorbei und über die Königsbrücke", "Festprogramm der 1000-Jahr-Feier in Ladbergen", S. 25. 758) Mdl. Mitteilung von Herrn Saatkamp, Ladbergen. 759) Fundakten des Landesmuseums für Vor- und Frühgeschichte in Münster. 760) KA Tecklenburg, Gem. Lengerich, Fl. III. 761) Im 12. Jahrhundert sind folgende Namen bekannt; Wecthi, Wekthi, Wegthe, im 14. Jahrhundert Weghte und Wechte. CTW IV, S. 39, 41, 81 f., 123 und INA II, 2,

- S. 87. Ithi = Heide; Weg, Wec könnte identisch mit Weg sein.
- 762) KA Ibbenbüren, Gem. Ibbenbüren, Fl. XXXI, Nr. 13.
 763) Schoppa, 1936, S. 397. 764) Pittelkow, 1941, S. 118.
 765) Wolke, 1923, S. 26. 766) Krüger, 1956-58, S. 3. Zum Münz-
 fund, Schoppa, 1936, S. 398. 767) Krüger, 1956-58. 768) Prinz,
 1841, S. 132. 769) Schenkel, 1953, S. 93 ff. 770) KA
 Tecklenburg, Gem. Lengerich, Fl. XXXIX, Nr. 69, 143 und Fl. XXXX,
 Nr. 82. 771) OM 28, 1903, S. 171. 772) Hunsche, 1961,
 der deet = diot = Volk setzt. 773) Schoppa, 1936, S. 398.
 774) Hist. Stätten, 1963, S. 398. Im Süden der Stadt liegt eine "Königs-
 wiese". KA Tecklenburg, Gem. Lengerich, Fl. VIII, 314. Der Her-
 forder Amtshof ist wahrscheinlich identisch mit dem Meier Budde in
 Aldrup. 775) Tibus, 1869, S. 666. 776) Prinz 1960, S. 32,
 Anm. 220. 777) Anonym in OM 6, 1860, S. 106. 778) Hist.
 Stätten, 1963, S. 398, 779) Niemeier, 1928, S. 78 f. 780) KA
 Tecklenburg, Gem. Lengerich, Fl. XVIII, 83 ff., Fl. XIX, 33.
 781) KA Tecklenburg, Gem. Lengerich, Fl. XIX, 124. 782)
 Meier, 1935, S. 8; s.a. Penner, 1961, S. 21.

2. Kapitel

Vergleich und systematische Darstellung der Ergebnisse

I. Chronologie der Fernwege

a) Benutzte Kriterien

Wenn man versuchen will, aus der verwirrenden Vielfalt der Einzelangaben ein Bild über die zeitliche Einordnung der Fernwege zu gewinnen, so ist es einmal notwendig, die Aussagekraft der angeführten Kriterien zu überprüfen, wobei es nützlich sein wird, die bisherigen Forschungsergebnisse zu berücksichtigen. Dann sind die Häufigkeit und die Verteilung der Merkmale (und Merkmalskombinationen) darzustellen, um von hier eine Chronologie der Straßen zu versuchen. (s. Tabelle 1, S. 83)

Bodenfunde

Außerordentlich problematisch ist die Frage nach dem vor- und frühgeschichtlichen Handelsverkehr (1). Während der Handel als "... Verkehr mit Gütern, welche über den Bedarf eines einzelnen vorhanden sind und dem Tausch gegen Dinge dienen, die von anderer Seite angeboten werden ..." (2), bereits für das Neolithikum angenommen wird (3), ist die Festlegung einzelner Handelsbahnen dieser Frühzeit - wenn überhaupt - nur sehr grob möglich. Goetze, de Navarro und Sturms arbeiteten vor allem mit der Kartierung von Bernsteinfunden und anderen typischen Objekten, die eindeutige Aussagen über ihre Herkunft zulassen. Einen ähnlichen Weg beschritt Jahn, der allerdings auch einschränkend auf die Verbreitung charakteristischer Schmuck- oder Werkzeugtypen durch modische Strömungen und kriegerische Auseinandersetzungen hinwies. Unter Berücksichtigung der natürlichen Voraussetzungen der Wegeführungen versuchte man dann, eine ungefähre Vorstellung vom Verkehrsnetz der Frühzeit zu gewinnen; de Navarro und Sturms wagten sogar eine kartographische Darstellung der Fernstraßen. Es muß jedoch auf die im Grunde geringe Aussagekraft des Fundmaterials hingewiesen werden, die mindestens ebenso fragwürdig ist wie die Bedeutung der mittelalterlichen Münzen für die Straßenforschung. Wenn man berücksichtigt, in welchem Maße unsere Fundkarten von Bodenbewegungen jeder Art, vom Ausmaß der Industrialisierung und Verstädterung, oft auch von der Aktivität eines einzelnen Heimatpflegers oder Forschers abhängen, so muß man alle Versuche, das vorgeschichtliche Straßennetz auf Grund von Funden rekonstruieren zu wollen, mit größter Vorsicht, wenn nicht gar Ablehnung betrachten; als Beispiel für einen solchen verfehlten Rekonstruktionsversuch kann die Arbeit von Krebs (4) dienen. Auch Krüger (5) versuchte, "... eine durchgehende Straßenspur als steinzeitlichen Handelsweg zu zeichnen, indem ... (er) ... alte Hohlwege und Feldwege, die in der heutigen Fluraufteilung keinen Sinn mehr haben, mit-

einander ..." verband. "Dabei werden die uns bekannt gewordenen Steinzeitsiedlungen des westlichen Leinetalrandes geradezu perlschnurartig an unserer Straßenlinie aufgereiht."

In diesem Zusammenhang darf auch auf das Problem der Gräberstraßen hingewiesen werden. Verschiedentlich versuchte man, die in der Tat auffällige "Reihung" vorgeschichtlicher Gräber an mittelalterlichen Straßen zur Rückdatierung der Straßen in die vorgeschichtliche Zeit zu verwenden (6). Möglicherweise kann man tatsächlich eine planmäßige Anlage der Gräber an Fernstraßen annehmen; vielleicht unterliegt der Beobachter jedoch nur einem Zirkelschluß; denn in der Regel finden sich Bestattungen in hohen, trockenen Lagen, wie ja auch alte Straßen diese Hochlagen bevorzugen. Gollub wies darauf hin (7), daß die im Kernmünsterland bekannt gewordenen vorgeschichtlichen Friedhöfe "... sich ausschließlich an sandige und trockene Böden halten". Somit muß hier keine Wechselbeziehung zwischen Altstraßen und Gräbern bestehen, sondern ein Kausalzusammenhang kann sehr wohl nur in der Gräbern und Straßen gemeinsamen Hochlage vorhanden sein. Sichere Datierungsmöglichkeiten sind jedoch z.B. dann gegeben, wenn bronzezeitliche Hügelgräber Straßen Spuren überdecken.

Da es nicht das Ziel dieser Arbeit war, das vorgeschichtliche Verkehrsnetz des Untersuchungsgebietes zu rekonstruieren, wurde auf die Einbeziehung des Fundmaterials, mit Ausnahme der Münzfunde, verzichtet und nur in vier Fällen auf auffällige Parallelitäten hingewiesen (Abschnitt 18, 37, 42).

Schwer zu beurteilen ist auch die Bedeutung der Münzfunde für die Straßenforschung. Wies schon Dörrenberg (8) darauf hin, daß Münzen und Waffen nur sehr bedingt zur Festlegung von Straßenzügen herangezogen werden können, so unterschied Bolin (9) zwischen Siedlungs-, Grab-, Schatz- und Streufunden und billigte den beiden letzten Quellenwert für die Straßenforschung zu. Wormstall (10) wollte mit Hilfe römischer Münzen des Augustus, Tiberius und der Republik römische Marschrichtungen bestimmen, und Schoppa (11) maß auch dem Vorkommen augustischer Sigillata verkehrsgeschichtliche Bedeutung zu "... besonders dann ..., wenn die Fundplätze dieser Sigillaten im Bereich solcher Marschrichtungen liegen" (12). Auch Adelson versuchte, den Rheinweg durch Münzfunde für das 6. nachchristliche Jahrhundert nachzuweisen (13). Wesentlich vorsichtiger beurteilen Jammer und Christ den Quellenwert der Münzfunde für die Straßenforschung (14). Nach Christ ist es vor allem notwendig, die Münzfunde in zeitlicher Differenzierung vorzuführen, wie es schon Wormstall versuchte, dessen Arbeit jedoch weitgehend die materielle Basis fehlte. Jammer hingegen stellte fest: "Wie weit es zulässig ist, aus der Verbreitung von Münzfunden Reiserouten der Kaufleute abzulesen, kann nur von Fall zu Fall entschieden werden. ... Um gesicherte Ergebnisse zu erhalten, sind hierbei stets die schriftlichen und archäologischen Quellen vergleichend heranzuziehen. Immer aber spricht das Auftreten von Münzschatzen in bestimmten Gegenden von einem

gewissen Geldumlauf in diesen Gebieten und zeugt von einer Verbindung zwischen dem Herkunftsland der Münzen und ihrem Fundland ..." (15). Auch nach Ansicht von Hävernick (16) drücken sich in Münzstreuungen über weite Räume Verkehrsbeziehungen aus. Zusammenfassend wurde der Fragenkomplex "Münzen und Straßenforschung" 1954 auf der Numismatikertagung diskutiert (17). Die These von Berghaus, daß mindestens die Hälfte aller Schatzfunde in Kriegszeiten vergraben wurde, fand wenig Widerhall, wie auch der Hinweis auf die enge Beziehung zwischen Funddichte und Landesausbau auf Widerspruch stieß. Nach Berghaus können allenfalls Einzelfunde, nicht jedoch Schatzfunde zur Rekonstruktion von Handelsstraßen herangezogen werden. Fast einhellige Übereinstimmung erzielten die Tagungsteilnehmer darüber, daß eine Konzentration von Münzen "... nicht direkt an den Straßenläufen selbst, sondern in den umliegenden Ortschaften ..." erfolgt; diese Funddichte wird zurückgeführt auf das Hilfsgewerbe (Fuhrleute, Schmiede, Wirte, Lebensmittelieferanten und Geleitleute).

Die Verteilung der bisher bekannten Münzfunde zeigt durchweg enge Beziehung zu den in dieser Arbeit untersuchten Fernstraßen (Abb. 27). Nur 11 % der Münzfunde liegen weiter als 2 km von den Straßenzügen entfernt. Besonders dicht besetzt ist der Raum zwischen Lippe und Hellweg (Emscher-Gebiet und Hellweggebiet). Dort lassen sich 18 % aller Fundpunkte des Untersuchungsgebietes nachweisen. Die Häufung vor allem der römischen Münzen ist nicht zu übersehen, am Hellweg selbst kann sogar eine Reihung festgestellt werden. Aber auch die vom Hellweg nach Norden führenden Straßen sind in der Regel von einigen Münzen "markiert", nur an der von Soest nach Warendorf ziehenden Fernstraße sind keine römischen Münzen bekannt. Die Lippeübergänge bei Haltern, Lünen, Werne und vor allem bei Hamm (letzterer mit einer Häufung in der näheren Umgebung) treten mit einzelnen Münzfunden hervor, wie ja auch an den Pässen bei Tecklenburg, Lengerich und ganz besonders Iburg römische Münzen zu belegen sind. Wie schon ausgeführt wurde, ist jedoch die Beziehung zwischen den Münzfunden und den Fluß- bzw. Gebirgsübergängen nicht zu belegen. Vielleicht gelangten die Münzen über den Osningrandweg und einen Lipperandweg nach Westfalen. Auffällig sind die Funde bei Telgte, Vinnenberg und Glandorf, die wir jedoch nicht ohne weiteres zur Rekonstruktion einer römischen Verbindung Münster-Telgte-Vinnenberg-Glandorf-Iburg-Osnabrück verwenden dürfen (18). Auch die Funde von Rheine und Münster bezeugen natürlich keinesfalls ein römisches Alter der im Mittelalter bedeutsamen Friesenstraße. In meinem Untersuchungsgebiet können wir feststellen, daß die überwiegende Zahl der Münzen enge Beziehungen zu den Fernstraßen zeigt; diese Beziehungen dürften kaum zufälliger Natur sein. Es ist sehr wahrscheinlich, daß sich in diesem Zusammenhang eine Gesetzmäßigkeit niederschlägt, in dem Sinne, daß Fernstraßen allgemein als mehr oder weniger breite Säume, auf denen friedlicher und kriegerischer Verkehr pulsieren, durch eine größere Funddichte an Münzen charakterisiert sind.

B e f e s t i g u n g e n

Wichtige Hinweise auf Verlauf, Bedeutung und Zeitstellung von Straßen liefern die vor- und frühgeschichtlichen sowie mittelalterlichen B e f e s t i g u n g s a n l a g e n (19), die oftmals in einem engen Zusammenhang mit Fernstraßen stehen. Allerdings sind diese Beziehungen in Westfalen z. Zt. noch nicht zufriedenstellend zu klären, denn es fehlt bislang eine zusammenfassende Darstellung der vor- und frühgeschichtlichen wie auch der mittelalterlichen Burgen (20). Auch über grundsätzliche Lagebeziehungen wird eine unterschiedliche Meinung vertreten. Hömberg (21) möchte eine Sicherungsfunktion der Burgen für bestimmte Straßen auch über eine Entfernung von mehreren Kilometern annehmen. Prinz hingegen vermutete (22), daß eine Vielzahl der Burgen "... eine solche Beziehung ... gar nicht mehr oder nur noch sehr bedingt erkennen ..." läßt. Besondere Aufmerksamkeit verdienen der alte Königsbesitz und die karolingischen Befestigungen, die schon seit langem als Etappenpunkte an fränkischen oder gar noch älteren Straßen angesehen werden (23).

Charakteristische mittelalterliche Wegesperren sind neben den Burgen die L a n d w e h r e n , die an den wenigen Durchlässen durch Schlagbäume gesperrt wurden, die der Böhmer, Bäumers oder Schlingmann zu bedienen hatte (24). Oftmals wurden Landwehren auch parallel zu Straßenzügen aufgeworfen und damit der Verkehr in eine bestimmte Richtung geleitet.

Überblickt man die Verteilung der Befestigungsanlagen, soweit sie in meinem Untersuchungsgebiet bekannt geworden sind, so ergibt eine Auswertung, daß nur 5 % der Burgen, der römischen Lager, der Königs- bzw. Reichshöfe und der Wegesperren weiter als 2 km von einer Altstraße entfernt liegen und vermutlich nicht mit Fernstraßen in Verbindung gebracht werden können (Abb. 28).

Von den beiden r ö m i s c h e n L a g e r n in Haltern und Oberaden zeigt nur das erste eine auffällige Beziehung zu einem im Mittelalter ohne Zweifel bedeutsamen Lippeübergang. Das Lager in Oberaden kann zwar eine Schutzfunktion über die im Mittelalter bezeugten Lippeübergänge bei Lünen und Werne erfüllt haben; die Position dieses Lagers war jedoch vermutlich in erster Linie durch die Lippe und die südliche Lipperandstraße bestimmt. - Bei den K ö n i g s h ö f e n , die allerdings zu einem großen Teil aus Stadtgrundrissen und hochmittelalterlichen, selten frühmittelalterlichen, Quellen erschlossen sind, läßt sich ebenfalls der enge Kontakt zu den alten Straßen, vor allem auch zum Hellweg, nicht leugnen. Wichtige Flußübergänge wie Hovestadt, Rauschenburg (Sülsen), Haltern (Bossendorf), Mengede und Rheine, vielleicht auch Aldrup südlich Greven, sind strategisch gesichert; die Straßenknotenpunkte in Recklinghausen, Castrop, Oer-Erkenschwick und Beckum (?) wurden von Königshöfen bewacht. Eine gewisse Reihung läßt sich ohne Konstruktion an verschiedenen Straßen beobachten: so am Hellweg und dem Hellweg vor dem Santforde, dem Osningrandweg, an der Fernstraße Coesfeld-Billerbeck-Münster-Warendorf, der Straße Recklinghausen-Haltern-Dülmen-Münster, am

südlichen Lipperandweg, an der Fernstraße Castrop-Datteln-Sülsen-Lüdinghausen-Münster, an der Fernstraße Castrop-Mengede-Elmenhorst-Lünen und an der alten Verbindung Soest-Hovestadt-Beckum-Warendorf-Osnabrück. Die übrigen Befestigungsanlagen des 5. bis 7. und 8. Jahrhunderts verdichten dieses Netz von Sicherungspunkten an den alten Fernstraßen, und auch bei den späteren Anlagen finden sich nur ganz selten Abweichungen von einer typischen Fernstraßenlage. Die zu meist im 14. Jahrhundert oder später errichteten Schlagbäume und Warten hängen ganz offensichtlich mit den Durchgängen der großen Straßen durch die in dieser Zeit gebauten Landwehren zusammen.

G e r i c h t s s t ä t t e n

Eng verbunden mit dem Netz der alten Heer- und Handelsstraßen sind mittelalterliche Gerichtsstätten (25). Die Freistühle lagen in der Regel an den alten Straßen, oft wurde sogar Recht auf freier Königsstraße gesprochen. Neben dem besonderen Königsschutz, der diesen Richtplätzen schon durch ihre Lage zustand, dürfte auch die leichte Erreichbarkeit bei der Standortwahl eine große Rolle gespielt haben (26). 1359 erteilte z.B. Karl IV. dem Erzbischof von Köln das Recht "... die Freistühle von den alten Malstätten an bequemere Orte zu verlegen" (27). Der Königsschutz der Straßen führte übrigens auch wohl zu einer besonders harten Bestrafung des Straßenraubes (28). Die fast in allen Fällen unmittelbar an Straßen befindlichen Hinrichtungsplätze wurden zur Abschreckung neben den Verkehrswegen errichtet (29). Wenn auch die Lage vieler Freistühle nur vermutet wird und sicherlich nicht alle Richtplätze (Galgen, Räder) in meinem Untersuchungsgebiet erfaßt sind, so ist doch die Zahl von 195 kartierten Richt- und Hinrichtungsstätten repräsentativ und zeigt eine deutliche Anlehnung an das Fernstraßennetz (Abb. 29). Diese "Gesetzmäßigkeit" wird nur bei 11 % der erfaßten Freistühle und Gerichtsplätze unterbrochen.

Z o l l u n d W e g e g e l d, G a s t h ö f e u n d S c h m i e d e n

Eine Gruppe von charakteristischen Verkehrseinrichtungen nutzt die Straßen als Leitlinien des Handels und des Verkehrs und versucht, aus dem Fernverkehr einen Profit zu ziehen. In erster Linie ist hier der Zoll zu nennen. Man muß dabei zwischen "... Handels- und Durchfuhrzoll, dem Marktzoll, dem Wege- und Brücken-zoll ..." unterscheiden; zu den letzteren ist auch das Wegegeldd zu rechnen als "... Bezahlung für den tatsächlichen Gebrauch eines vom Staate oder dessen Vertretern dargebotenen und im brauchbaren Stande zu erhaltenden Verkehrsmittels" (30). Gasner weist darauf hin (31), daß Zölle jedoch in erster Linie Einnahmequellen sind und die zur Begründung herangezogenen Wegebesserungs-

kosten oft ein Vorwand waren; aus diesem Grunde sei es gefährlich, aus vielen Zöllen auf eine stark frequentierte Straße zu schließen. In Westfalen scheinen die eingenommenen Gelder tatsächlich nur selten dazu benutzt worden zu sein, die Landstraßen in Ordnung zu halten, wie einige Berichte und Edikte aus dem 17. und 18. Jahrhundert beweisen (32). Selbstverständlich lagen zahlreiche *Gasthöfe und Schmieden* an unseren alten Fernstraßen. Beide dienten dem Verkehr und suchten im Verkehr ihren Nutzen. Die unmittelbaren Nachfolger dieser typischen Verkehrseinrichtungen sind die Raststätten und Tankstellen an den Autobahnen. Ein Blick auf die Kartierung in der mittleren Westfälischen Bucht zeigt, daß die Zusammenhänge zwischen Fernwegen und den oben charakterisierten Einrichtungen deutlich erkennbar sind (Abb. 30). Selbstverständlich liegen die insgesamt 42 Zoll- und Wegegeldhebestellen unmittelbar an Straßen, in der Regel an Straßenschnittpunkten oder Straßengabeln, an Flußübergängen oder Pässen. Die Zahl von 11 Gasthöfen und 6 Schmieden ist zu gering, um ihre Lage an Fernstraßen als typisch zu charakterisieren. Allerdings dürfte ohnehin kein Zweifel daran bestehen, daß diese Dienstleistungsbetriebe in stärkstem Maße vom Verkehr abhängig sind und sich deshalb wohl ausnahmslos an den großen Durchgangsstraßen finden.

P f l e g e s t ä t t e n

Ähnlich charakteristisch in ihrer Lage an viel befahrenen Landstraßen sind die Siechenhäuser und Hospitäler (33), die meist in städtischer Initiative entstanden. Der entscheidende Grund für die bevorzugten Standorte der *Siechenhäuser* an den großen Durchgangsstraßen ist eindeutig darin zu suchen, daß die Leprosen auf milde Gaben angewiesen waren, "... die man an den großen Verkehrsstraßen am besten auftreiben konnte" (34). Aus hygienischen Gründen erbaute man die Siechenhäuser immer außerhalb der Stadtmauern am Rande der Stadtfeldmark; oft wurde sogar die herrschende Hauptwindrichtung beachtet (35).

Während die Leprosenhäuser auf den Verkehr angewiesen waren und in der Westfälischen Bucht ausnahmslos an den Fernverkehrswegen lagen (insgesamt 20), dienten die *Hospitäler* für kranke Reisende und Pilger dem Fernverkehr; nur ein Hospital (von insgesamt 15) lag weiter als 2 km von einer Durchgangsstraße entfernt (Kappenberg) (Abb. 30).

M i s s i o n s z e n t r e n u n d U r p f a r r k i r c h e n

Wichtige Kriterien zur Festlegung frühgeschichtlicher Straßenzüge sind die ältesten Pfarrkirchen und Missionszentren; man kann ohne Zweifel davon ausgehen, daß die fränkische Missionierung orientiert war an dem bestehenden Verkehrsnetz, so daß die Lage und Aufeinanderfolge der Missionszentren und Urfarrkirchen gleichsam

die Wege der Missionstätigkeit aufzeichnen. Diese Aussage wurde schon von Benzerath (36) getroffen und in der Folgezeit häufig wieder aufgenommen (37).

In Westfalen hat besonders Hömberg (38) auf die Verkehrslage der frühen kirchlichen Zentren hingewiesen. In der Tat zeigt (Abb. 31) deutlich, daß fünf von sechs Missionszentren an Straßenschnittpunkten errichtet wurden, während eines (Ibbenbüren) an einer wichtigen Durchgangsstraße liegt (Hellweg vor dem Sandforde). Auch die zwanzig Urfarrkirchen wurden ausnahmslos in verkehrsgünstiger Lage begründet, so daß in der mittleren Westfälischen Bucht der Ansatz früher Kirchengründungen an bestehenden (oder neu geschaffenen ?) Straßen als erwiesen gelten darf.

O b e r h ö f e , H a u p t h ö f e u n d A m t s h ö f e

Eine ähnliche Bedeutung für die Straßenforschung besitzen die frühen kirchlichen Verwaltungszentren, die Oberhöfe, Haupthöfe, Amtshöfe u. a. Deutet schon die Tatsache, daß sämtliche Urfarrkirchen in meinem Untersuchungsgebiet auf dem Grund und Boden von Haupthöfen errichtet wurden, auf die verkehrsgünstige Lage dieser Höfe hin, so wird weiter die notwendigerweise gute Verkehrsstellung der Wirtschaftsoberhöfe auch durch deren Funktion erklärlich. Die Lage der Oberhöfe war im wesentlichen durch zwei Aufgaben bestimmt. Die Verwalter kirchlichen Gutes trugen die Verantwortung für die regelmäßige Einnahme der bäuerlichen Abgaben und mußten außerdem die Naturalien an die übergeordnete kirchliche Institution weiterleiten. Darüberhinaus saßen auf den Oberhöfen vermutlich doch treue Vasallen, so daß die Höfe an den alten Durchgangsstraßen Stützpunkte bildeten und Sicherungsaufgaben übernehmen konnten. Somit ist der optimale Standort eines Oberhofes bestimmt durch die Wohnstätten der abgabepflichtigen Bauern und durch einen Verkehrsweg, auf dem die Abgaben transportiert und gleichzeitig eine militärische Sicherung übernommen werden konnten. Natürlich waren die Besitzer der Oberhöfe in der Regel verpflichtet, den kirchlichen Herrn oder seinen Vertreter zu beherbergen. Osthoff hat nachgewiesen (39), daß sogar die Reihenfolge der in einem Heberegister genannten Höfe den Weg widerspiegelt, der bei einer Visitation eingeschlagen wurde, und auch Matthias war es aufgefallen, daß sich die Unterhöfe des Essener Oberhofes Brockhausen am Hellweg reihen (40). Die Hauptschwierigkeit zur Ausschöpfung dieser Quellen liegt darin, daß es in der Regel noch nicht gelungen ist, ein lückenloses Netz der kirchlichen Verwaltungshöfe kartographisch darzustellen. Immerhin dürften die in Abb. 31 erfaßten Oberhöfe einen hohen Prozentsatz der einst vorhandenen Verwaltungshöfe ausmachen. Von allen Kriterien ist die Beziehung zu alten Straßen hier am schwächsten ausgeprägt; denn 30 % aller kartierten Höfe liegen weiter als 2 km von einem Fernweg entfernt und sind somit in ihrer Lage nur bedingt an Fernwege gebunden.

Auch die Lage der Kl ö s t e r zeigt meist enge Beziehungen zum alten Fernstraßennetz, worauf in Westfalen schon Fricke (41) hingewiesen hat. Im Gegensatz zu den Zisterziensern, die sich an einsamen Stellen "... in locis a conversatione hominum remotis..." niederlassen mußten, "... haben die Benedictiner bei der Christianisierung Deutschlands an Verkehrswegen oder in deren nächster Nähe ihre Hütten aufgeschlagen" (42). Auch die Kommenden des Deutschen Ritterordens in Westfalen "... liegen unmittelbar an oder nur wenig entfernt von den damals bedeutsamen Verkehrswegen des Landes" (43).

Die Verflechtungen der meisten klösterlichen Niederlassungen mit den großen Durchgangsstraßen haben mancherlei Ursachen. Zum einen muß man sich vor Augen halten, daß die Missionierung der Frühzeit auch eine militärische Aufgabe mit sich brachte, so daß die Lage der Ordensniederlassungen an den alten Heer- und Handelsstraßen eine strategische Notwendigkeit war. In Zeiten der Gefahr konnten zum Entsatz rasch Truppen herangeführt werden, außerdem bildeten die Klöster wie die Oberhöfe vermutlich Stützpunkte für militärische Operationen. Auch spielten die klösterlichen Gemeinschaften im Wirtschaftsleben des Mittelalters eine wichtige Verbraucherrolle, worauf Ammann aufmerksam machte (44). Er vermerkte "... den erstaunlich hohen Verbrauch der Klöster an Fernhandelswaren verschiedener Herkunft ..." und zeigte, daß die Städte die Vermittler dieser Bedarfsdeckung waren und die Klöster auch selbst Einkaufsfahrten unternahmen, bei denen die hörigen Bauern sicher Gespanndienste leisteten. Zahllos sind in den westfälischen Einkünfteverzeichnissen (CTW) die Erwähnungen der "Rinvore", der Rheinfahrt, zu der viele Bauern verpflichtet waren, um den Weinbedarf der geistlichen Herren zu decken. - Nicht zuletzt gehörten natürlich karitative Aufgaben wie die Beherbergung von kranken Pilgern und anderen Reisenden zu den Obliegenheiten der Klöster (45).

Eine ähnliche Beziehung zu den Fernstraßen zeigen die K l a u s e n, die schon Niemann (46) und Herbst (47) als Indizien zur Bestimmung von Altstraßen dienten. In Westfalen hat vor allem Hömberg (48) "... auf die engen Zusammenhänge, die zwischen den Klausen und den großen Landstraßen, den Heer- und Hellwegen bestanden", hingewiesen. Einmal forderte die Abhängigkeit der Klausner von den Almosen der Reisenden die Lage an möglichst belebten Heerstraßen, so daß sich am Hellweg zwischen Buderich und Lohne auf einer Entfernung von 26 km sieben Klausner niederließen. Aber die Einsiedler dienten auch dem Verkehr, da sie dem Reisenden eine Unterkunft gewährten. Ist auch die Zahl von 19 Klöstern und 9 Klausen in meinem Untersuchungsgebiet sehr gering- nicht kartiert wurden in Abb. 31 die Klöster und Klausen in den Städten, so fällt doch auf, daß 16 Klöster bzw. Stifte = 71 % und sämtliche 9 Klausen an den großen Durchgangsstraßen liegen.

Tabelle 1

Benutzte Kriterien, ihre Häufigkeit und räumliche
Beziehung zu Altstraßen

Kriterium	Gesamt- zahl	Beziehungen zu Altstraßen	
		eng (1) % der Gesamtz.	keine (2) % der Gesamtz.
Münzfunde	91	89	11
Befestigungen, Sperren	164	95	5
Gerichtsstätten	195	89	11
Zoll, Wegegeld, Gasthöfe, Schmieden }	59	100	-
Siechenhäuser/Hospitäler	35	97	3
Missionszentren/Urpfarren	26	100	-
Oberhöfe, Amtshöfe, Haupthöfe	88	70	30
Klöster, Stifte, Klausen	28	89	11
Städte/stadtähnliche Siedlungen	27	100	-

1) Bis 2 km Entfernung

2) Mehr als 2 km Entfernung

Tabelle 2

Flur-, Hof- und Straßennamen

Bestimmungswort	Grundwort						Summe
	-weg -via -wech	-straße -strata -strate	-damm	-pfad -patt -stiege	-fuhr -fohr -schlot	Ver- schie- dene	
Orientierend							
Nahort	10	3	3	1			17
Rastort	30	12	1		1	12	56
Fernort	1	5					6
Zustand							
Pflasterung	8	2		1			11
Übrige	14	5	1				20
Lage							
Hoher-	4	1					5
Übrige	3	-					3
Hell-	28	4					32
Her-	4	2					6
-publica	4	4					8
-regia/ Königs	6	10					16
Spezielle Nutzung							
Post-	3	-	1				4
Vieh-	1	3			1		5
Fahr-/Fuhr-	4	-					4
Römer-	2	2					4
Verschiedene	3	1		1	1		6
Sonstiges							
alter-	5	3					8
Land-	-	11					11
Ohne	1	4	1				6
	131	72	7	3	3	12	228

Flur-, Hof- und Straßennamen

Art, Richtung und Benutzung der alten Fernstraßen sind wohl am besten im Namengut zu erfassen. Die Flur-, Hof- und Straßennamen lassen sich dabei nach den Grund- und Bestimmungswörtern analysieren (Tabelle 2).

Bei einer Betrachtung der Grundwörter der insgesamt 228 Namen fällt auf, daß praktisch nur die -weg und -straße-Namen von Bedeutung sind, auf die 89 % aller Namen entfallen. Während die selten vorkommenden -stieg-Namen (und auch die -pfad-Namen) andeuten, daß man sich auf diesen Strecken zu Fuß oder zu Pferd fortbewegte (49), dürfen wir den -weg-Namen entnehmen, daß auf den so bezeichneten Verkehrslinien der Wagen benutzt wurde (50). 58% aller Namen deuten auf dieses Transportmittel hin. - Das Grundwort -straße hingegen bezeichnet in der Regel eine irgendwie von Menschenhand befestigte Verkehrslinie (51). Berücksichtigt man diese Ergebnisse der Sprachforschung, so zeigt sich in meinem Untersuchungsgebiet, daß die Naturwege durch insgesamt 59 % der Namen belegt sind (-weg, -stiege, -pfad), während die Kulturwege durch 35 % der Namen ausgewiesen sind (-straße, -damm). Allerdings werden -straße und -weg auch zuweilen gleichbedeutend benutzt (via seu strata regia publica, Hylwegsstrate), auf diese Identität weist Weczerka (52) hin. Auch heißen die gepflasterten Verkehrsverbindungen in neun von insgesamt elf Fällen "Steinweg" bzw. "Steinpfad".

Wesentlich differenzierter ist das Bild, wenn wir die Namen nach ihren Bestimmungswörtern gruppieren. Mit insgesamt 56 (= 25 %) sind die Rastort-orientierten Bezeichnungen (53) am häufigsten, 32 (= 15 %) entfallen auf die bedeutsamen Hellweg-Namen während zwanzig Bestimmungswörter den Zustand einer Straße wiedergeben (9 %); die für unsere Fragestellung relativ unbedeutenden Nahort-orientierten Namen sind fast ebenso zahlreich (17 = 8 %) wie die überaus wichtigen "Königsstraßen"-Bezeichnungen (16 = 7 %). Jeweils 11 Namen deuten auf Pflasterung hin oder lauten nur schlicht "Landstraße". Damit sind 75 % aller Bestimmungswörter erfaßt, die restlichen 25 % verteilen sich auf 12 Gruppen (Tabelle 2). Auffällig ist es, daß das Grundwort -straße nur in fünf von 20 Möglichkeiten häufiger vorkommt als das Grundwort -weg, und zwar in Verbindung mit Fernort-orientierten Bestimmungswörtern, als Königs-, Vieh- und Landstraße und ohne Bestimmungswort.

St ä d t i s c h e S i e d l u n g e n

Die engsten Verbindungen und Wechselbeziehungen mit den Altstraßen zeigen die städtischen Siedlungen. Genese, Funktion und Physiognomie unserer Städte wurden weitgehend von den alten Handelsstraßen geprägt, die entscheidenden Impulse städtischer Entwicklung scheint in der Regel eine günstige Verkehrslage geliefert zu haben. Diese Annahme einer vorstädtischen Existenz der meisten Heer- und Handelsstraßen wird wohl von keinem Forscher ernsthaft bestritten (54). Natürlich hatte eine hervorragende Verkehrslage nicht zwingend die Genese einer Stadt zur Folge; die Verleihung des Markt- und Münzrechtes, eine obrigkeitliche Kontrolle und oft sogar private Initiative waren außerdem notwendige Voraussetzungen für das Aufblühen einer Stadt (55), das wie der Niedergang städtischer Siedlungen Verkehrsverlagerungen zur Folge haben konnte. Zuweilen entwickelten sich Städte aus zumeist topographischen Gründen in unmittelbarer Nähe alter Fernstraßen, die sich dann häufig ebenfalls Verlegungen durch die Städte gefallen lassen mußten.

Die in Abb. 32 erfaßten Städte sind eindeutig mit den alten Heer- und Handelsstraßen verbunden. Am Hellweg reihen sich allein drei der sechs ältesten Städte. Coesfeld (?), Münster und Osnabrück liegen an wichtigen Flußübergängen und/oder Straßenschnittpunkten. Die neun Städte der zweiten Stadtentstehungsschicht (1180-1240) liegen ebenfalls entweder an Flußübergängen alter Fernstraßen und/oder an Straßenschnittpunkten. Besonders auffällig ist die Konzentration von drei Städten (?) im Raum Hamm. Diese Ballung wurde vermutlich durch drei Flußübergänge hervorgerufen (Abb. 43). Erstaunlich ist die späte Stadtwerdung von Rheine, das von der Lage her verkehrsgeographisch die besten Voraussetzungen bot. Die Pässe bei Tecklenburg, Lengerich und Iburg stellten offensichtlich keine günstigen Standorte für die Entstehung von Städten dar. Vielleicht behinderte hier, ähnlich wie in Haltern, Werne, Lünen und Hamm die Grenzlage eine blühende städtische Entwicklung.

N u t z u n g d e r S t r a ß e n n a c h s c h r i f t - l i c h e n Q u e l l e n

Die Aussagekraft der Nachrichten, die direkt oder indirekt Auskunft über die Benutzung eines Straßenzuges erteilen können, ist sehr unterschiedlich (Tabelle 3). Von den insgesamt 56 Belegen beziehen sich 43 (= 76,8 %) direkt auf einen Streckenteil, sei es als Wegebeschreibung in einem Itinerar, in einer Translatio, in einem Bericht über einen Warentransport oder einen Kriegszug. Als indirekte Hinweise können die restlichen 13 Belege (=23,2 %) gewertet werden. In diesen Quellen wird punkthaft ein Versammlungsort (Brücke, Siedlung u. a. m.) erwähnt; in den drei Legenden und Sagen spielt stets ein Flußübergang eine Rolle.

Eine zeitliche Gruppierung der Quellen zeigt, daß in 47 Belegen (= 83,9%) Zustände des 13. - 17. Jahrhunderts beschrieben werden,

Tabelle 4 Die zeitliche Einordnung der Bestimmungsmerkmale

Merkmal	Früh- geschichte	Früh- mittelalter	Hoch-/Spät- mittelalter	Neuzeit
Bodenfunde	+			
Befestigungen	+ (+)	+	+	
Missionszentren/ Urpfarren	(+)	+		
Oberhöfe	(+)	+		
Münzen	(+)	+	+	
Städte			+	
Schlagbäume/ Warten			+	+
Freistühle			+	
Galgen			+	+
Siechenhäuser			+	+
Hospitäler			+	+
Zollstellen			+	+
Wegegeld-Hebestellen			+	+
Gasthöfe/Absteigen		(+)	+	+
Schmieden		(+)	+	+
Klöster/Stifte		(+)	+	+
Klausen, Wegekreuze			+	+
Poststationen				+
Furten, Fähren		+	+	+
Brücken				
Ereignisse		+	+	+
Straßennamen				
Herweg/-straße			+	+
Hellweg/-straße			+	+
Hoher Weg/Straße via publica			+	+
gemeiner Weg via regia			+	+
Königsstraße			+	+
Postweg/damm u. a.			+	
Summe:	6	9	22	19

(+) = Zeitstellung unsicher

so daß die überwiegende Zahl nur Hinweise auf die Straßenzustände des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit zuläßt. In Tabelle 3 ist die genaue sachliche, zeitliche und streckenmäßige Verteilung der Quellen wiedergegeben.

b) Zeitstellung und Datierung der Straßen

Allgemeine Gesichtspunkte

Das Problem der Datierung von Altstraßen ist außerordentlich schwer zu lösen. Zum einen liegt das daran, daß Fernwege lineare Bestandteile der Kulturlandschaft sind, die zur Datierung der Wege herangezogenen Kriterien jedoch in der Regel nur punkthaft auftreten; selbst bei so seltenen Quellen wie Wegebeschreibungen oder Berichten über friedlichen und kriegerischen Verkehr werden in der Regel nur einzelne Etappenpunkte an einer Straße genannt. Zum anderen sind aber auch die chronologischen Bestimmungsmerkmale in ihrer Aussagekraft keinesfalls eindeutig, wie bereits ausgeführt wurde (2. Kapitel, I a). In Tabelle 4 sind die wichtigen Kriterien zusammengestellt und werden einer oder mehreren Epochen (Frühgeschichte, Frühmittelalter, Hoch- und Spätmittelalter, Neuzeit) als charakteristisch zugeordnet. Auf diesen Bestimmungsmerkmalen beruht im wesentlichen die im Folgenden versuchte Chronologie, die mit Hilfe der topographisch-genetischen Methode aufgestellt wird (56). Ausgehend vom Hauptwegenetz um 1805, das nach den Karten von Le Coq entworfen und mit Hilfe des UK ergänzt werden konnte (Abb. 37) wird rückschreitend das Poststraßennetz um 1750 vor Augen geführt (Abb. 36). Das in Abb. 35 rekonstruierte Netz der hoch- und spätmittelalterlichen Straßen wurde dem Atlas hansischer Handelsstraßen von Bruns, Weczerka (57) entnommen und in begründeten Fällen mit Hilfe von urkundlichen Belegen und charakteristischen Bestimmungsmerkmalen ergänzt und korrigiert. Die frühmittelalterlichen und frühgeschichtlichen Verkehrslinien sind nur noch punkthaft belegt. Dürfen wir aber zum Beispiel das frühgeschichtliche Alter einer Strecke A-B festlegen, wenn sich in A und B ein frühgeschichtliches Bestimmungsmerkmal findet und die genannte Strecke aus Karten des frühen 19. Jahrhunderts, durch Kartierung rezenter Geländereste und mit Hilfe schriftlicher Quellen des Hoch- und Spätmittelalters rekonstruiert wurde? Streng genommen ist diese Projektion neuzeitlicher Wegeverhältnisse in die Vergangenheit bedenklich; denn es besteht durchaus die Möglichkeit mannigfacher Wegeverlegungen auf kleinen und großen Strecken, wie sie uns für das Mittelalter wiederholt belegt sind (58). Aber dennoch spricht sehr viel für die oft in der Forschung geäußerte These, daß "... die Wege im Siedlungsbild das zäheste und konservativste Element ..." (59) darstellen. Diese vermutete Kontinuität von alten Fernstraßen wird einmal dadurch wahrscheinlich, daß die Linienführung durch natürliche Grundvoraussetzungen wie Flußübergänge, Pässe, Moore, Talungen gelenkt wird. Zum anderen dürften auch die Besitzverhältnisse der Anrainer einer Verlegung hinderlich gewesen sein,

und letztlich standen die großen Durchgangsstraßen unter dem ausdrücklichen Schutz des Königs, der selbst oder durch einen Vertreter Straßenverlegungen genehmigen mußte. Aus diesen Gründen entscheide ich mich für die Annahme weitgehender Kontinuität der alten Fernwege. Stets muß man sich jedoch beim Studium der Karten und des l. Kapitels bewußt sein, daß die angestrebte Genauigkeit in Beschreibung und Darstellung in der Topographie der Wege neuzeitliche Verhältnisse betrifft, und die Rückdatierung dieser Wegelinien in die Vergangenheit nur punkthaft belegt ist (60).

Wenn auch die Aufgabe, frühgeschichtliche, frühmittelalterliche und hoch- bzw. spätmittelalterliche Fernwege zu unterscheiden, m.E. noch nicht zufriedenstellend zu lösen ist, so soll hier doch zumindest versucht werden, im Vergleich mit den Angaben von Ortmann, Prinz und Bruns-Weczerka vorsichtige Aussagen über die Zeitstellung der Fernstraßen in der mittleren Westfälischen Bucht zu treffen. Ich gehe dabei von folgenden Arbeitshypothesen aus: Eine im Mittelalter bezeugte Fernstraße reicht dann mit einiger Wahrscheinlichkeit in die Frühgeschichte zurück, wenn sich an oder in nächster Nähe der Straße vorkarolingische Münzen finden. Auch dürfen wir annehmen, daß die fränkische Missionierung in erster Linie an den bestehenden Fernstraßen orientiert war, so daß die Missionszentren und Ursiedlungen, weiter die Reichs- und Königshöfe sowie karolingische und vorkarolingische Befestigungsanlagen als zusätzliche Kriterien zur Bestimmung frühgeschichtlicher Straßen dienen können.

Dagegen möchte ich eine Fernstraße als frühmittelalterliche Neuanlage ansehen, wenn sich an ihr Missionszentren, Verwaltungsoberhöfe, militärische (?) Etappenpunkte (Reichshöfe, Königshöfe) und karolingische Befestigungsanlagen, jedoch keine vorkarolingischen Münzen oder Befestigungsanlagen nachweisen lassen. Finden sich keine der genannten Kriterien an einer Straße, sondern nur hoch- und spätmittelalterliche Münzen und Befestigungsanlagen, Freistühle und Galgen, Klausen, Gasthöfe, Siedenhäuser, Hospitäler, Schmieden, Zollstellen usw., so möchte ich die Entstehung einer solchen Straße in das Hoch- bzw. Spätmittelalter verlegen.

Es ist offenkundig, daß die in den Abbildungen 33-35 getroffene Unterscheidung frühgeschichtlicher, frühmittelalterlicher sowie hoch- und spätmittelalterlicher Straßen nicht endgültig sein kann; sicherlich werden neues Fundmaterial und eine tiefere Kenntnis der weltlichen und kirchlichen Organisation in der Westfälischen Bucht zur Umdatierung der einen oder anderen Straße zwingen.

Fernstraßen in frühgeschichtlicher Zeit (Abb. 33)

An der Fernstraße Soest - Beckum - Warendorf - Osna br ü c k (Abschnitte 1-15), der Ortman und Prinz frühgeschichtliches Alter geben, finden sich Münzen aus römischer Zeit bei Glandorf-Iburg und eine merowingische Münze bei Beckum. Vielleicht ist die sächsische Befestigung bei Iburg am Osningpaß, die sächsische Siedlung bei Warendorf und das Beckumer Fürstengrab mit dem Vordringen der Sachsen entlang dieser Straße zu verbinden. Auch die vermuteten Königshöfe in Beckum, Warendorf und Herzfeld-Hovestadt erlauben, ein frühgeschichtliches Alter der Straße anzunehmen. Wenn auch außer zwei römischen Münzen nördlich Münster und in Rheine sowie einem Königshof (?) südlich Greven und einem Königshof in Rheine keine sonstigen Funde oder Einrichtungen für das frühgeschichtliche Alter der Fernstraße M ü n s t e r - R h e i n e (Abschnitte 24-25) sprechen, so möchte ich doch Prinz und Ortman zustimmen und der Straße frühgeschichtliches Alter zubilligen. Der Fernweg entlang der Ems wurde bereits unter Karl dem Großen den Friesen als Verkehrsstraße zugesprochen, unter Liudger spielte er eine entscheidende Rolle als Verbindungsbahn zwischen seinen beiden Missionssprengeln in Friesland und in Westfalen. M. E. handelt es sich bei dieser Verkehrslinie auf den trockenen Terrassenhöhen der Ems nicht um eine karolingische, sondern um eine wesentlich ältere Fernstraße.

Der Straßenzug D o r t m u n d - W i c k e d e - K a m e n - H a m m - B e c k u m (Abschnitte 30-32, 34), den Ortman und Prinz von Dortmund direkt nach Kamen verlaufen lassen, der aber in Wirklichkeit bis Wickede über den Hellweg führte und dann nach Kamen abzweigte, dürfte ebenfalls in die Frühgeschichte zurückreichen. Auffällig sind die Häufungen römischer Münzen im Raum Asseln-Wickede-Unna, am Sesekeübergang bei Kamen und am Lippepaß bei Hamm. Aber auch die karolingischen Befestigungen in Heessen (?) und Dolberg machen das frühgeschichtliche Alter wahrscheinlich.

Beide Autoren zählen die Straße B o c h u m - L ü d i n g h a u s e n - M ü n s t e r (Abschnitte 41-44) nicht zu den frühgeschichtlichen; während der erste Teil überhaupt keine Erwähnung findet, wird die Strecke Lüdinghausen-Münster von Ortman als frühgeschichtlich, von Prinz als mittelalterlich angesprochen.

Immerhin gibt es einige gewichtige Argumente für das frühgeschichtliche Alter (61). So kann man die Funde römischer Münzen bei Datteln und in Seppenrade mit dieser Straße in Verbindung bringen; auch der Fund eines latènezeitlichen Eisenhelmes im Lippebett am Lippeübergang dieser Straße sowie der bronzezeitliche Hortfund südwestlich Olfen unfern der Straße sind auffällig. Dazu kommen die Reichshöfe Castrop und Datteln sowie der Königshof Sülzen am Lippeübergang. Der vermutete Königshof in Lüdinghausen, die dortige Urfarre und die für das frühe 9. Jahrhundert bezeugte Straßenverbindung Münster-Lüdinghausen.

Werden liefern weitere Anhaltspunkte, die das vorkarolingische Alter dieser im Mittelalter bedeutenden Fernstraße wahrscheinlich machen. Das Alter der Fernstraße **Recklinghausen - Haltern - Münster** (Abschnitte 47-50) läßt sich mit hoher Wahrscheinlichkeit als frühgeschichtlich bestimmen (62). An der von Duisburg heraufziehenden Straße wurde in Recklinghausen eine römische Münze gefunden. Urfarre und Königshof in Recklinghausen lassen auf die strategische Bedeutung dieses Punktes im Frühmittelalter schließen. Von hier nach Haltern war der Weg vermutlich zweigleisig. Der westliche Strang wurde durch die frühgeschichtliche Burg zu Sinsen gesichert. An der Straße Recklinghausen-Haltern finden sich weiter römische Münzen in Haltern und Dülmen. Das römische Befestigungswerk in Haltern und der karolingische Königshof Hamm-Bossendorf sicherten den Halterner Lippeübergang, der auch in der Überlieferung wie das nördlich gelegene Sythen für das 8. Jahrhundert bezeugt ist. Einen Etappenpunkt an dieser Straße bildete in der Karolingerzeit vielleicht ein Königshof in oder bei Dülmen. Die Urfarreien in Haltern und Dülmen liefern in Verbindung mit den angeführten Kriterien ein weiteres Argument für das vermutlich frühgeschichtliche Alter dieser Straße.

Wenn auch die Ost-West-Straßen nur am Rande und weniger gründlich mitbearbeitet wurden, so soll dennoch mit Hilfe des vorhandenen Materials eine kurze Wertung gegeben werden.

Frühgeschichtlich sind mit großer Wahrscheinlichkeit die beiden Hellwege im Norden und Süden des Untersuchungsgebietes, wie auch schon Ortmann und Prinz mit geringen Abweichungen annahmen.

Der **Hellweg im Süden der Westfälischen Bucht** erscheint in einem schmalen Saum von 2 km mit zahlreichen römischen Münzen geradezu "gepflastert"; Königsbesitz, Missionszentren und Urfarren reihen sich an dieser Heerstraße, an der sich auch drei der sechs ältesten Städte des Untersuchungsgebietes finden. Auch der **Hellweg vor dem Santforde** scheint im 8. Jahrhundert eine wichtige Verkehrsachse gewesen zu sein; denn an dieser Straße wurden die drei bedeutenden Missionszentren Rheine, Ibbenbüren und Osnabrück gegründet. Der Emsübergang und Kreuzungspunkt Rheine war zudem durch einen fränkischen Königshof gesichert, ein zweiter Königshof bei Ibbenbüren etwa auf der Mitte der Strecke zwischen Rheine und Osnabrück stellte wohl einen Etappenpunkt auf dieser Straße dar. Wenn auch nur in Rheine und Osnabrück römische Münzen gefunden wurden, so deuten die angeführten Kriterien m. E. auf frühgeschichtliches Alter des Hellweges vor dem Santforde.

Den **südlichen Osningsrandweg**, der von Rheine über Lengerich-Iburg nach Südosten führt, hält Ortmann wohl zu Recht für eine frühgeschichtliche Straße. Die trockene, ebene Osningsflußfläche bot gute Voraussetzungen für eine große Durchgangsstraße. Königshöfe in Lengerich und Lienen sowie die Urfarreien an diesen Orten zeigen, daß diese Straße in der Karolingerzeit benutzt wurde.

Darüber hinaus wurden in Tecklenburg, Lengerich und Iburg römische Münzen gefunden. Allerdings lassen diese numismatischen Kriterien durchaus auch den Schluß zu, daß die an diesen Orten für das Mittelalter gesicherten Pässe schon im frühgeschichtlichen Verkehrsnetz eine Rolle gespielt haben.

Nicht nachzuweisen ist m. E. die Existenz der frühgeschichtlichen Straße, die nach Ortmann über den **K a m m d e s T e u t o b u r g e r W a l d e s** nach Südosten verlaufen sein soll. Zum einen fehlen für einen solchen Fernweg, der militärische Stützpunkte verbunden haben soll, jegliche Hinweise. Zum anderen ist es auch aus physiogeographischen Gründen unwahrscheinlich, daß eine Durchgangsstraße in unmittelbarer Nähe einer bequem befahrbaren, relativ trockenen und ebenen Gebirgsfußfläche auf einem bewaldeten, schmalen, von zahlreichen Paßlücken zerschnittenen Gebirgsrücken verlaufen sein soll.

Auch für die frühgeschichtliche Straße von **W a r e n d o r f n a c h R h e i n e** auf dem nördlichen Emsufer konnte ich keine Belege finden (63).

Frühgeschichtliches Alter möchte ich mit Ortmann (64) der Fernstraße **C o e s f e l d - M ü n s t e r - W a r e n d o r f** zubilligen (65). Römische Münzfunde sind nur aus Nottuln, Telgte und Beelen bekannt. An oder nahe dieser Fernstraße entstanden die Urfarren in Coesfeld, Nottuln, Telgte und Warendorf, in Nottuln wurde schon im 9. Jahrhundert ein Damenstift gegründet. Natürlich wird auch die Bedeutung Münsters als Verkehrsknotenpunkt von dieser Fernstraße mitbestimmt. Militärische Etappenpunkte an diesem Fernweg bildeten die westlichen Roxel und in Warendorf vermuteten Königshöfe.

Nicht die geringste Spur konnte ich von den beiden Verkehrsachsen entdecken, die Prinz als frühgeschichtliche Wege von **D ü l m e n ü b e r L ü d i n g h a u s e n n a c h H a m m** und von **H a l t e r n ü b e r L ü d i n g h a u s e n - D r e n s t e i n f u r t - A h l e n n a c h B e c k u m** kennzeichnete (Abb. 23). Der Schatzfund römischer Münzen bei Seppenrade könnte das hohe Alter der Straße Haltern-Lüdinghausen-Drensteinfurt-Ahlen-Beckum bezeugen, auch die Urfarren in Ahlen und Beckum lassen sich auf diese Straße beziehen. Da sie aber im Mittelalter m. E. nicht existiert hat, sind derartige Konstruktionen zweifelhaft.

Die Annahme Ortmanns, im Norden der Lippetalung sei eine durchgehende Fernstraße verlaufen, kann ich weder unterstützen noch widerlegen. Wahrscheinlicher ist der **s ü d l i c h e L i p p e r a n d w e g**, der sicher von Lünen bis Hovestadt nachzuweisen ist und vielfach als Hellweg bezeichnet wird. Entscheidend war wohl der Verkehrsweg, der von **R e c k l i n g h a u s e n ü b e r W a l t r o p n a c h L ü n e n** führte und hier in den südlichen Lipperandweg einmündete. Die Funde römischer Münzen in Recklinghausen, Waltrop, Lünen, Herringen und Hamm im Zuge dieser Straße, die Königshöfe in Recklinghausen, Elmenhorst, Stockum und Herzfeld,

das Römerlager in Oberaden und die Ursparren in Recklinghausen, Herringen und Herzfeld machen das frühgeschichtliche Alter dieser Straße wahrscheinlich.

Eine von Ortman vermutete frühgeschichtliche Straße, die von Dortmund etwa über Mengede und nördlich Recklinghausen vorbei nach Dorsten geführt haben soll, kann ich ebensowenig bestätigen wie die frühgeschichtliche Straße Lünen - Kamen - Werl. Die Funde römischer Münzen in Mengede, Oberaden und Kamen, die Reichshöfe in Mengede und Oer sowie das Römerlager in Oberaden scheinen zwar diese Linienführungen zu stützen; im Mittelalter wurde jedoch keine der beiden Straßen benutzt, und da man die genannten Münzfunde, Befestigungsanlagen und Etappenpunkte ohne weiteres mit anderen mittelalterlichen Fernstraßen verbinden kann, erübrigen sich m. E. diese Konstruktionen.

Aufmerksamkeit verdient jedoch ein Fernweg, den weder Prinz noch Ortman erwähnen. Er zweigt südlich Castrop von der Fernstraße Bochum-Castrop-Lüdinghausen-Münster nach Nordosten ab und erreicht über Mengede (römische Münze, Königshof am Emscherübergang), Elmenhorst (Reichshof) den Lippeübergang in Lünen. Vielleicht stellt diese Straße, die im Mittelalter Bedeutung hatte, eine frühgeschichtliche Diagonalverbindung des Emscher-Gebietes dar.

Fernstraßen im Frühmittelalter
(Abb. 24 und 34)

Verhältnismäßig unsicher ist das Alter der Straße Soest-Hamm (Abschnitte 26-29), die Prinz nicht erwähnt, während Ortman sie für eine frühgeschichtliche Verbindung hält. Das frühgeschichtliche Alter könnte man durch die auffällige Lage des Reitergrabes aus dem 6. Jahrhundert unmittelbar neben dieser Straße bei Süddinker und den sächsischen (?) Oberhof Mark am Lippeübergang bei Hamm wahrscheinlich machen. Da jedoch eine Beziehung zwischen Gräbern und Altstraßen nicht erwiesen ist und der Hof Mark auch ein Stützpunkt an der südlichen Lipperandstraße gewesen sein kann oder den Übergang der Fernstraße Wickede-Hamm-Beckum zu sichern hatte, möchte ich diese Straße eher als frühmittelalterlichen Verbindungsweg ansehen, an dem zwei Oberhöfe und zwei bedeutende Freistühle lagen.

Schwer zu bestimmen ist auch die Alterstellung des Fernweges Werl-Hamm-Münster (Abschnitte 16-19), den Prinz für frühgeschichtlich hält. Für das frühgeschichtliche Alter sprechen die römischen Münzfunde nördlich Werl, nicht weit vom Hellweg entfernt, sowie die Münzfunde um Hamm, die jedoch auch ganz allgemein die Bedeutung des Brückenkopfes Hamm unterstreichen können und nicht unbedingt auf diese Straße bezogen werden müssen. An einer Existenz dieses Straßenzuges im Frühmittelalter ist jeden-

falls nicht zu zweifeln. Nicht weniger als fünf Oberhöfe lassen sich an dieser Straße nachweisen, an der auch die Urfparre in Albersloh liegt. Die ¹⁴C-Datierung eines Brückenpfeilers, der südlich Münster den Emmerübergang des Fernweges markiert, und der schriftliche Beleg aus der Translatio der Reliquien des Hl. Alexanders weisen eindeutig in das Frühmittelalter.

Frühmittelalterlich ist auch die **Fernstraße Hammahlen - Warendorf** (Abschnitte 35 - 36), die Prinz erwähnt (66), obwohl sie in seiner Abb. 1 nicht erscheint. Sowohl die Urfparre in Ahlen als auch das im 9. Jahrhundert gegründete Kanonissenstift in Freckenhorst liegen an dieser Fernstraße, an der sich auch drei Oberhöfe nachweisen lassen.

Die Strecke **Unna - Werne - Münster** (Abschnitte 20 - 23), deren Teilstück von Unna bis Werne weder Ortman noch Prinz in ihren Karten aufnahmen, wurde sicher schon im Frühmittelalter befahren; für das Wegestück von Werne nach Münster stellte Prinz zahlreiche mittelalterliche Belege zusammen.

Gleich zwei dieser Höfe sicherten den Werner Lippeübergang, dessen Schutze vermutlich auch die wenig östlich gelegene karolingische Befestigung der Bumansburg diente. In Werne wurde auch eine Urfparre gegründet. An der Fernstraße lagen mehrere Freistühle, u. a. auch auf der Werner Lippebrücke, auf der im 12. Jahrhundert ein Zoll erhoben wurde.

Die Fernstraße **Münster - Lüdinghausen - Ahsen - Oer - Recklinghausen** (Abschnitt 43, 44, 46) wird in dem berühmten Stader Itinerar als Pilgerweg erwähnt. Das Teilstück zwischen Olfen und Recklinghausen dürfte jedoch schon im Frühmittelalter dem Verkehr gedient haben; der Reichshof in Oer und die vermutete karolingische Befestigung in Ahsen bildeten wohl Etappenpunkte auf dieser Strecke. Ortman erwähnt diesen Weg nicht, während Prinz ihn für mittelalterlich hält.

Große Schwierigkeiten bereitet die zeitliche Einstufung der von **Münster über Lengerich und Tecklenburg nach Osnabrück** führenden **Fernstraßen** (Abschnitte 51-55); zwar kann man die Funde römischer Münzen bei Tecklenburg und Lengerich als Hinweise auf die frühgeschichtliche Nutzung der beiden im Mittelalter bekannten Osningpässe werten. Der Königshof in Lengerich könnte zudem eine Sicherungsfunktion an der Paßscharte besessen haben. Münzfunde und Königshof können jedoch ebensogut auf den frühgeschichtlichen Osningrandweg bezogen werden und fallen somit als eindeutige Bestimmungsmerkmale aus. Immerhin erlauben es die frühmittelalterliche Befestigungsanlage am Emsübergang nördlich Münster und die Lage von mindestens vier Verwaltungsoberhöfen nahe der Straßen, diese zumindest als frühmittelalterliche Fernstraßen anzusehen. Prinz hält beide Fernwege für mittelalterlich, während Ortman, der nur die Straße über Lengerich kennt, frühgeschichtliches Alter annimmt. Beide Deutungen sind vertretbar, die Existenz beider Straßen im

frühen Mittelalter erscheint mir sicher.

Die Straße **D o r t m u n d - L ü n e n** (Abschnitt 37) soll nach Ortmann und Prinz bereits in frühgeschichtlicher Zeit benutzt worden sein. Nach der o.a. Arbeitshypothese erweist sich diese Aussage jedoch als nicht stichhaltig. Die römische Münze bei Lünen, der Reichshof Elmenhorst und das Römerlager in Oberaden sind wohl eher auf den südlichen Lipperandweg zu beziehen, der von Recklinghausen über Waltrop nach Lünen zog und von hier am Südufer der Lippe entlang nach Osten führte.

Über den weiteren Verlauf der Fernstraße von **L ü n e n n a c h N o r d e n** sind die Meinungen der Autoren geteilt. Während Prinz eine frühgeschichtliche Verbindung Lünen-Drensteinfurt-Sendenhorst-Warendorf vermutet, verknüpft Ortmann die Städte Lünen und Münster mit einem frühgeschichtlichen Fernweg, der etwa über Nordkirchen in das Innere der Westfälischen Bucht verlaufen sein soll. Beide Linienführungen möchte ich ablehnen (67), da ich selbst für das Mittelalter nicht die geringsten Hinweise auf diese Straßen finden konnte. Der wahrscheinlich frühmittelalterliche Verkehr von Dortmund nach Münster ging stets im Zuge der modernen B 54 über Lünen-Werne-Herbern (Abschnitte 38, 39, 40, 22, 23, 18) nach Norden. Auch für die von Ortmann vermutete frühgeschichtliche Fernstraße Dortmund-Lüdinghausen lassen sich keine Belege anführen. Der Weg hat selbst im Mittelalter keine Bedeutung gehabt.

Drei weitere Straßenzüge, die nur am Rande bearbeitet wurden, gehören wahrscheinlich dem Frühmittelalter an.

Die von **M ü n s t e r ü b e r B i l l e r b e c k n a c h C o e s f e l d** verlaufenden Straßen haben, wie schon Prinz und Hömberg (68) bemerkten, schon im Frühmittelalter bestanden; wir wissen, daß der Hl. Liudger einen der beiden Wege benutzte, als ihn im Jahre 809 in Billerbeck der Tod ereilte. Die Ursfarrne in Billerbeck und der dort vermutete Königshof unterstreichen die verkehrsgeographische Bedeutung des Ortes im frühen Mittelalter .

Für die frühmittelalterliche Zeitstellung der **S t r a ß e M ü n s t e r - A l b e r s l o h - B e c k u m** sprechen nur die Ursfarrnen in Albersloh und Beckum sowie die dort gelegenen Oberhöfe. Erst im Spätmittelalter ist dieser Straßenzug als "via regia" bei Sendenhorst belegt. Ortmann hält das Alter der Straße für frühgeschichtlich, Prinz zählt die Verbindung zu den mittelalterlichen Wegen.

Dem frühmittelalterlichen Verkehr diente wahrscheinlich die Straße **M ü n s t e r - T e l g t e - O s t b e v e r n - O s n a - b r ü c k**, die nach Prinz erst im 13. Jahrhundert aufgekommen sein soll. Die Lage der Oberhöfe in Telgte und Ostbevern, die wohl den Ems- und Beverübergang zu sichern hatten, sowie die Ursfarrnkirche in Telgte sprechen jedoch für ein höheres Alter dieser Straße. Vielleicht dürfen wir sogar die bei Telgte gefundene Römermünze als Kriterium für das frühgeschichtliche Alter des Emsüber-

ganges werten.

Hoch- und spätmittelalterliche Straßen (Abb. 35)

Nur in sehr wenigen Fällen können neue Fernstraßen dieser Epoche nachgewiesen werden; im großen ganzen scheint das Wegenetz an bestehenden Linienführungen orientiert zu sein, Wegeverlegungen beschränken sich auf relativ kurze Strecken.

Eine sicher hochmittelalterliche Wegeverlegung läßt sich im Norden von Münster nachweisen. Hier wurde beim Bau der Stadtbefestigung die alte Fernstraße nach Osnabrück aus ihrer alten Spur (Abschnitt 51) in eine neue Bahn im Zuge des späteren Bohlweges und des Schiffahrter Dammes umgeleitet (69).

Im Norden von Warendorf führte vermutlich der Bau der Burg Harkotten zu einer Verkehrsverlagerung; seit 1300 gewann der Wegestrang über Harkotten-Glane-Iburg (Abschnitt 12) an Bedeutung.

Die Auseinandersetzungen um Lünen und Werne im 14. Jahrhundert gaben wahrscheinlich Anlaß zur Verlegung der Straße Dortmund-Münster, die ursprünglich westlich an Werne vorbeiführte (Abschnitt 39) und nun durch die Stadt Werne umgeleitet wurde (Abschnitt 40). Der Niedergang der Städte (?) Nienbrügge und Mark und die Gründung der Stadt Hamm im 13. Jahrhundert führten vermutlich zu Verkehrsverlagerungen im Raume Hamm. Die Folge war eine weitgehende Konzentration des Durchgangsverkehrs von drei Lippeübergängen auf einen einzigen nördlich Hamm (Abschnitte 28 und 33).

Vier weitere Straßen, die in dieser Arbeit nicht näher behandelt wurden, scheinen ebenfalls im Hoch- oder Spätmittelalter neu aufgefunden zu sein. Zwei Nebenarme der frühmittelalterlichen Fernstraße Münster-Telgte-Osnabrück, die bei Kloster Rening und Kloster Vinnenberg die Bever überschritten, haben wohl erst im Spätmittelalter den Verkehr an sich gezogen. Vielleicht hängt diese Verlagerung mit den Gründungen der genannten Klöster im 13. Jahrhundert zusammen. Bezeichnenderweise trafen sich im Jahre 1245 die Bischöfe von Münster und Osnabrück auf dem Hofe des Schulze Hakenesch (70), der in unmittelbarer Nähe der Landstraße Telgte-Glandorf-Osnabrück (über Vinnenberg) lag.

Die Einstufung der beiden Straßen im Südosten Münsters in das Hoch- und Spätmittelalter erfolgte in Anlehnung an die von Prinz (71) angeführten historischen Belege. Zudem verliefen Wolbecker Straße und Albersloher Weg im Bereich der hochwassergefährdeten Wersetalung; der Albersloher Weg wird noch im UK im Gegensatz zum benachbarten Hohen Weg ausdrücklich als Niedriger Weg bezeichnet. Äußerst unsicher ist die Einstufung der Strecke Bochum-Recklinghausen (Abschnitt 45) in das Hochmittelalter bzw. Spätmittelalter. Die feuchte, verkehrs-

feindliche Emscherniederung war nord-südlichen Verkehrsbeziehungen äußerst hinderlich. Für den frühgeschichtlichen und frühmittelalterlichen Verkehr auf dieser Strecke sprechen zwei Münzfunde aus römischer und merowingischer Zeit nahe der Straße. Die Lokalforschung setzt die Datierung der Straße im Spätmittelalter an; gewisse Hinweise, die für diese Deutung sprechen, lassen sich dem Grundriß der Stadt Recklinghausen entnehmen (Kapitel 3, II, b).

Die übrigen spät- und hochmittelalterlichen Verkehrswege lehnen sich eng an das ältere Wegenetz an, ja entsprechen diesem weitgehend. In Abb. 35 sind die Fernstraßen dieser Epoche zusammengefaßt, die Darstellung fußt auf den beiden Publikationen von Bruns- Weczerka (72), die an einigen Stellen korrigiert werden mußten.

So verlief der Fernweg von Beckum nach Warendorf ganz sicher nicht über Freckenhorst, sondern ließ die Stiftssiedlung im Westen liegen (Abschnitt 10 im I. Kapitel). An der Existenz des Weges von Kamen nach Werne, der bei Bruns-Weczerka nicht verzeichnet ist, kann nicht gezweifelt werden. Die frühe Zollstelle in Werne (1195) und die im 13. Jahrhundert bedeutsame Lippebrücke belegen nachdrücklich diesen Verkehrsweg (Abschnitt 21).

Die Verbindungslinien von Beckum nach Hamm sind bei Bruns-Weczerka fehlerhaft eingetragen. Die angenommene Straße Beckum-Ahlen-Hamm hat m. E. erst in jüngster Zeit Bedeutung erlangt; die Strecke von Beckum über Dolberg hingegen verlief wohl stets von Dolberg aus auf dem Nordufer der Lippe nach Hamm (Abschnitt 34) und ist schon um 1300 urkundlich belegt.

Mit Sicherheit fand die Straße Hamm-Ahlen ihre Fortsetzung bis Warendorf (Abschnitt 36). Die im UK nördlich Ahlen nachgewiesene Hellwegparzelle, der 1668 in Freckenhorst belegte "Hellewegk", der hier 1344 als Königsstraße bekannt ist, die 1529 zwischen Ahlen und Warendorf bei Tönnishäuschen erwähnte "via regia ab opido Warendorp versus opidum Alen" und der 1475 belegte Truppendurchmarsch lassen keinen Zweifel an der Bedeutung dieser Strecke.

Weniger gut belegt, aber im ganzen doch wohl sicher, ist eine hoch- bzw. spätmittelalterliche Verbindung von Rauschenburg über Datteln nach Bochum (Abschnitt 41 und 42). Der Lippeübergang an der Rauschenburg ist zwar schon im 14. Jahrhundert urkundlich bezeugt, der Verlauf einer von Lüdinghausen kommenden Fernstraße ist jedoch ab Rauschenburg ziemlich unklar. In dem mehrfach zitierten Reiseführer aus dem 13. Jahrhundert erreichte man vom Lippeübergang an der Rauschenburg (in der Bauerschaft Sülsen) als nächstes Oer. Da jedoch keine Spuren für einen Weg Rauschenburg-Oer gefunden wurden, auf der anderen Seite aber in der Neuzeit eine Verbindung über Datteln-Castrop nach Bochum mit einigen indirekten hoch- und spätmittelalterlichen "Wege-merkmalen" bestand, möchte ich annehmen, daß diese frühgeschicht-

liche Verbindung auch vom hoch- und spätmittelalterlichen Verkehr benutzt wurde.

Ähnlich schwer zu bestimmen ist der Verlauf der Straße von Lüdinghausen zum Lippeübergang bei Ahsen. Für die von Bruns-Weczarka angenommene Wegeführung über Seppenrade lassen sich weder in Urkunden noch in Karten Beweise finden; ich entschied mich daher für die im UK belegte Strecke, die über Olfen am Nordrand der Lippetalung entlang nach Ahsen führte (Abschnitt 46).

Poststraßen um 1750 und Hauptstraßen um 1800 (Abb. 36).

Die relativ geringe Anzahl von Postverbindungen, die seit dem 16. Jahrhundert ins Leben gerufen wurden, benutzten im wesentlichen das bestehende Wegenetz. Nur die Strecke Münster - Wolbeck - Albersloh - Sendenhorst - Ahlen - Hamm scheint zwischen Sendenhorst und Ahlen neu angelegt worden zu sein.

Da die Postkurse in erster Linie der bischöflich-landesherrlichen Verwaltung dienten, ist es erklärlich, daß die Poststraßen noch stärker als die bisher besprochenen Fernwege zum Bischofssitz Münster orientiert sind.

Eine Kartierung der Hauptstraßen um 1800 nach Le Coq (73) zeigt einmal eine starke Verkehrsverdichtung durch zahlreiche Querverbindungen, so daß man jetzt schon von einem ausgeprägten Verkehrsnetz sprechen kann (Abb. 37). Daneben haben aber auch einige der alten Verkehrswege ihre Bedeutung verloren und leben nur noch in Resten und unwichtigen Lokalverbindungen fort. So ist die Verkehrsachse Soest - Beckum - Warendorf - Osna-brück zwischen Soest und Beckum stellenweise unterbrochen, ebenso die Verkehrslinie Münster - Werne - Kamen - Unna zwischen Werne und Kamen. Eigenartig zerstückelt und zerrissen wirken die Verkehrswege im Südwesten des Untersuchungsgebietes zwischen Hellweg und Lippe. Es scheint so, als ob die Emscher mit ihrer verkehrsfeindlichen Feuchtniederung den Durchgangsverkehr abweist, der sich in Recklinghausen sammelt und parallel der Emscher zum Niederreingebiet nach Duisburg führt.

Insgesamt ist jedoch nicht zu übersehen, daß noch um 1800 die wesentlichen alten Fernverkehrswege immer noch vom Überlandverkehr benutzt wurden und nur hie und da neue Straßenzüge entstanden, wie auch kleinere Strecken ihre alte Bedeutung verloren.

Zusammenfassung: Zur Frage der Kontinuität

Überblicken wir rückschauend die Chronologie der Fernstraßen, so werden wir uns der Frage nach der Kontinuität der alten Durchgangsstraßen nicht entziehen können. Stellen tatsächlich

Tabelle 5

Die Kontinuität der Fernstraßen

Ab- schnitt	km	früh- gesch.	früh- ma.	hoch/ spät- ma.	Post- str. um 1750	Haupt- str. um 1800	Bundes- str. 1966	Bewert.- Ziffer	Kontinui- tät
1	6	+	+	±	-	+	-	4	m
2	4	+	+	-	-	-	-	2	sch
3	15	+	+	-	-	-	-	2	sch
4	13	-	-	-	-	-	-	0	sch
5	15	-	-	(+)	-	-	-	1/2	sch
6	12	-	-	+	-	(+)	-	1 1/2	sch
7	9	+	+	+	-	+	+	5	st
8	5	+	+	+	-	+	(+)	4 1/2	st
9	4	+	+	+	-	-	-	3	m
10	10	+	+	+	-	+	-	4	m
11	6	+	+	+	-	+	-	4	m
12	20	-	-	+	-	+	(+)	2 1/2	m
13	10	+	+	-	-	-	-	2	sch
14	8	-	-	-	-	+	-	1	sch
15	9	+	+	+	-	+	+	5	st
16	17	-	+	+	+	(+)	+	4 1/2	st
17	15	-	+	+	+	+	+	5	st
18	22	-	+	+	+	+	(+)	4 1/2	st
19	12	-	-	-	+	+	(+)	2 1/2	m
20	6	-	+	+	+	+	+	5	st
21	10	-	+	+	-	(+)	+	3 1/2	m
22	10	-	+	+	+	+	+	5	st
23	19	-	+	+	+	+	+	5	st
24	25	+	+	+	+	+	(+)	5 1/2	st
25	13	+	+	+	+	+	(+)	5 1/2	st
26	11	-	+	+	-	+	-	3	m
27	16	-	+	-	-	(+)	-	1 1/2	sch
28	14	-	+	+	-	(+)	-	2 1/2	m
29	6	-	+	-	-	-	-	1	sch
30	8	+	+	+	-	+	-	4	m
31	12	+	+	+	+	+	+	6	st
32	8	+	+	-	-	-	-	2	sch
33	10	-	-	+	+	+	-	3	m
34	12	+	+	+	-	+	-	4	m
35	8	-	+	+	+	+	-	4	m
36	23	-	+	+	-	+	(+)	3 1/2	m
37	13	-	+	+	+	+	+	5	st
38	7	-	+	+	+	+	+	5	st
39	8	-	+	+	-	(+)	-	2 1/2	m
40	8	-	-	+	+	+	(+)	3 1/2	m
41	11	+	+	+	-	-	-	3	m
42	15	+	+	+	-	(+)	+	4 1/2	st

Ab- schnitt	km	früh- gesch.	früh- ma.	höch/ spät. ma.	Post- str. um 1750	Haupt- str. um 1800	Bundes- str. 1966	Bewert- Ziffer	Konti- nuität
43	13	+	+	+	-	-	+	4	m
44	26	+	+	+	-	+	(+)	4 1/2	st
45	18	-	-	+	-	-	(+)	1 1/2	sch
46	19	-	+	+	-	(+)	-	2 1/2	m
47	11	+	+	+	-	+	-	4	m
48	15	+	+	-	-	-	(+)	2 1/2	m
49	12	+	+	+	+	+	+	6	st
50	29	+	+	+	+	+	+	6	st
51	16	-	+	-	-	-	-	1	sch
52	17	-	-	+	+	+	-	3	m
53	5	-	+	+	+	+	+	5	st
54	12	-	+	+	-	+	-	3	m
55	13	-	+	+	+	+	+	5	st

(+) = nur als Teilstrecke belegt; st=stark, m=mittel, sch = schwach

"... die Wege im Siedlungsbild das zähste und konservativste Element ..." dar, oder müssen wir mit einem stärkeren Wandel, mit Neuanlagen und Straßenverlegungen in größerem Ausmaße rechnen? Eine bündige Antwort auf diese Fragen kann natürlich erst dann gegeben werden, wenn eine eindeutige Datierung der Straßen möglich ist. Aber immerhin kann man versuchen, das Kontinuitätsproblem mit einigen Abschätzungen und Bewertungen zumindest annähernd zu lösen. Zu diesem Zweck wurden in Tabelle 5 die untersuchten Abschnitte noch einmal zusammengestellt und ihre Benutzung in den verschiedenen Zeitphasen sowie eine Überdeckung durch moderne Bundesstraßen eingetragen. Bewertet man die Existenz einer Straße in einer Epoche mit einem Punkt, so ergibt sich die optimale Bewertungsziffer 6 dann, wenn eine Straße von der Frühgeschichte an durch alle Zeiträume benutzt wurde und heute von einer Bundesstraße überdeckt wird (z.B. die Abschnitt 31, 49, 50). Ist für eine Straße nur ein Teilstück in einer Epoche belegt, so wurde nur ein halber Punkt zugewiesen. Durch ganz schematische Addition können dann Bewertungsziffern errechnet werden, die zwischen 0 und 6 schwanken. Auf Grund dieser unterschiedlichen Bewertungsziffern wurde eine Skala mit drei "Kontinuitätsstufen" unterschieden (Tab. 6).

Tabelle 6
Kontinuitätsstufen

<u>Stufe</u>	<u>Bewertungsziffer</u>
starke Kontinuität	4-6
mittlere "	2-4
schwache "	0-2

Das Ergebnis ist in Abb. 38 dargestellt. Hier zeigt sich deutlich, daß alle frühgeschichtlichen und frühmittelalterlichen Straßen eine starke bis mittlere Kontinuität aufweisen. Eine schwache Kontinuität ist dann zu belegen, wenn mehrere Parallelwege nebeneinander existieren (Abschnitte 3-6, 13-14, 51-52, 27-28, 32-33, 17 und 29), oder wenn besondere physiographische Ungunst die ständige Nutzung eines Strassenzuges behindert (Abschnitt 45).

Von den insgesamt 686 km untersuchter Altstraßen waren in der Frühgeschichte 288 km (=41,9 %) vorhanden. Im Frühmittelalter hatte sich die Streckenlänge fast verdoppelt (558 km = 79,8) und behielt diesen Wert bis zum Spätmittelalter etwa bei (553 km = 80,6 %). Der Postverkehr um 1750 nutzte die alten Fernverbindungen etwas geringer als die heutigen Bundesstraßen (Poststraßen = 268 km = 39 %; Bundesstraßen = 295 km = 43,0 %). Um 1800 sind noch 468 km (= 68,2 %) als wichtige Hauptstraßen kartiert.

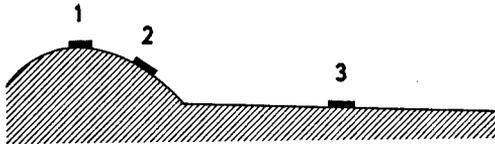
II. Lage, Verlauf und Formen der Fernwege

In der Straßenforschung wird häufig die Ansicht vertreten, die alten Fernwege seien im allgemeinen Höhenstraßen (74), die in ihrem Verlauf die trockenen Rücken und Wasserscheiden bevorzugen. In der Tat lassen einleuchtende Gründe die Wasserscheiden als besonders gute Leitlinien erscheinen. Zum einen wirkt ihre relative Trockenheit verkehrsfördernd; auch sind Wasserscheiden stets Linien geringster Erosion, so daß die auf ihnen verlaufenden Verkehrswege gegen Veränderlichkeit und Verlegung gesichert sind. Zuletzt gewähren die Wasserscheiden infolge ihrer relativen Höhe nach beiden Seiten Ausblicke, die überraschende Überfälle verhindern helfen und die Orientierung erleichtern.

Allerdings wurde m. W. niemals der Versuch unternommen, diese als günstig angesehene Rückenlage auch quantitativ nachzuweisen, so daß mir für die folgenden Ausführungen kein Vergleichsmaterial zur Verfügung steht.

a) Lagetypen der Fernwege

Durch Auswertung genauer topographischer Karten (TK 25) und mit Hilfe der Beobachtung im Gelände lassen sich die untersuchten Fernstraßen meines Arbeitsgebietes drei Lagetypen zuordnen: der Rückenlage (=1), der Kantenlage (=2) und der Flachlage (=3).



- 1 Rückenlage
- 2 Kantenlage
- 3 Flachlage

Der Anteil an diesen drei Lagetypen ist, wie die Tabelle 7 lehrt, sehr unterschiedlich. Fast die Hälfte der Streckenkilometer nutzt weder die trockenen Rücken bzw. Geländekanten, sondern verläuft in ebener Flachlage. Ungefähr ein Drittel nimmt eine Kantenlage ein, und nur

Tabelle 7 Lagetypen der Fernwege

Typ	km	Länge der Strecken %
Rückenlage	115,5	16,8
Kantenlage	230,5	33,5
Flachlage	340,0	49,7
Gesamtstr.	686,0	100,0

16,8 % sind durch Rückenlage charakterisiert. Dabei ist zu bemerken, daß in dem nur gering reliefierten Untersuchungsgebiet schon schwache Geländeerhebungen, die manchmal nur 1-2 m über ihre Umgebung herausragen, als Rücken bezeichnet werden.

Ebenso differenziert ist der prozentuale Anteil der drei Lagetypen an den Strecken unterschiedlicher Zeitstellung (Tabelle 8). Wenn man die relativ geringe Länge der untersuchten Straßen als repräsentativ wertet, so fällt bei einer Gegenüberstellung frühgeschichtlicher und frühmittelalterlicher Straßen auf, daß die jüngeren Straßen häufiger in Flachlage verlaufen und nicht so stark an die Rücken- und Kantenlagen gebunden sind wie die frühgeschichtlichen Straßen. Die hoch- und spätmittelalterlichen Fernwege bevorzugen dann wieder die Rückenlage in stärkerem Maße. Allerdings ist die Strecke von 82,0 km (untersuchter Straßen dieser Zeitstellung) sehr kurz, die gegebene Verteilung könnte zufällig sein.

Tabelle 8 Lagetypen und ihre zeitliche Stellung

	Ges. km	km %		km %		km %	
		Rückenlage		Kantenlage		Flachlage	
frühgeschichtl.	288,0	53,0	18,2	116,5	40,7	118,5	41,1
frühmittelalterl.	270,0	45,5	16,8	81,0	30,0	143,5	53,2
hoch- u. spätm.	82,0	17,0	20,7	24,0	29,3	41,0	50,0

In allen Perioden dominiert die Flachlage, dann folgt die Kantenlage, relativ selten ist die Rückenlage. Hier deuten sich die geringen Reliefunterschiede in meinem Untersuchungsgebiet an. Vergleicht man Abb. 39 mit einer Karte der Reliefenergie (75), so fällt auf, daß die Lagetypen gebunden sind an die relativen Höhenunterschiede. Sind diese stärker ausgeprägt, wie etwa im Emschergebiet, um Haltern, von Lünen bis Werne oder in den Beckumer Bergen, so häufen sich auch Rücken- und Kantenlage. In der weiten Emssandebene, im Ostmünsterland, und in den schwächer reliefierten Teilen des Kernmünsterlandes hingegen überwiegt eindeutig die Flachlage.

Zusammenfassend dürfen wir festhalten, daß in dem hier untersuchten Teil der Westfälischen Bucht die frühgeschichtlichen Straßen die Rücken- und Kantenlage in stärkerem Maße bevorzugen (58,9 % der Strecke) als die frühmittelalterlichen (48,8 %) und die hoch- bzw. spätmittelalterlichen Straßen (50 %). Der relativ hohe Anteil der Flachlage wird durch die geringen Reliefunterschiede in weiten Teilen der Bucht verständlich.

b) Spurtypen der Fernwege

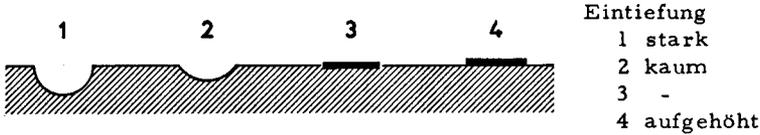
Ließen sich die Lagemomente der alten Fernwege relativ sicher erarbeiten und darstellen, so stellen sich einer formalen Betrachtung der Wegereste großer Durchgangsstraßen fast unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. Breite, Eintiefungs- und Aufhöhungsgrad sind zwar theoretisch unmittelbarer Beobachtung zugänglich und damit meßbar; in

der Praxis zeigt sich jedoch, daß die alten Straßenzüge auf weiten Strecken von modernen Asphaltstraßen überdeckt sind oder aber keine Geländereste nachgewiesen werden können. In meinem Untersuchungsgebiet fallen so z.B. etwa 80 % der untersuchten Strecken als Quellen formaler Untersuchung aus (Tab. 9).

Tabelle 9 Spurentypen der Fernwege
Fernstraße

	eingetieft			auf- gehört	unter Straße	keine Spur
	stark	kaum	nicht			
km:	4,5	21,5	103,5	4,0	478,5	74,0
%:	0,7	3,1	15,0	0,7	69,8	10,7

Die verbleibenden Wege haben ihre alte Gestalt nur annähernd behalten und sind, da sie als Feld- und/oder Waldwege in der Regel noch heute in irgendeiner Weise genutzt werden, sicherlich durch mannigfache Einflüsse verändert worden. Eine formale Typisierung der verbleibenden Wegereste besitzt somit ein relativ unsicheres Fundament und soll auch nur als Versuch angesehen werden, ungefähre Vorstellungen über die Gestalt der alten Fernwege zu entwickeln.



Die Typisierung gründet sich auf das Verhältnis einer Wegespur zu einer gedachten, horizontalen Bezugsebene. Je nachdem, ob die Eintiefung größer oder geringer als die halbe Spurbreite ist, spreche ich von stark bzw. kaum eingetieften Wegen (= 1 u. 2). Liegt eine Wegespur im Niveau der Umgebung oder hebt sie sich als Vollform darüber hinaus, so bezeichne ich sie als nicht eingetieft bzw. aufgehöht (= 3 und 4). Da in den stark eingetieften Wegeresten eine scharfe seitliche Begrenzung gegeben ist, eignen sie sich am besten zur Bestimmung einer minimalen Spurbreite, die im Mittel bei 2,95 m liegt (Tab. 10).

Tabelle 10 Maße der stark eingetieften Wege

Nr. der Abb.	Fahrspur Breite in m	Eintiefung in m
14	2,00	2,50
17	2,50	1,80
10	5,00	3,50
11	2,70	3,50
20	2,00	2,50
21	3,50	2,50
Mittel	2,95	2,70

Neben diesen kantigen Hohlwegen wirken die Formen der kaum eingetieften Wege weicher, verwaschener. Es sind weite, flachgespannte Mulden, deren befahrbare Spur im Mittel 6,60 m breit und nur um 1,20 m eingetieft ist. - Die Verbreitung dieser beiden Typen ist in auffälliger Weise an Talkanten von Flüssen und Bächen und an Geländekanten gebunden. Es scheint so, als ob sich Hohlwege überall dort entwickeln können, wo eine gewisse Reliefenergie herrscht. Terrassenkanten, Stufenränder und mehr oder weniger stark geneigte Hänge sind

Tabelle 11 Maße der kaum eingetieften Wege

Nr. der Abb.	Fahrspur Breit in m	Eintiefung in m
4	12,00	2,00
6	4,00	0,50-1,00
7	3,50 (?)	1,00
15	8,00	0,70-1,00
8	9,00	0,90
19	3,00	1,00-1,50
Mittel	6,60 m	1,20 m

oft von tiefen Wegespuren durchzogen. Durch häufiges Befahren wird in reliefiertem Gelände die schützende Vegetation zerstört und die Bodenkrume gelockert, so daß hier das fließende Wasser und der Wind erodieren können. Im Laufe der Zeit entstanden so charakteristische Hohlen, die besonders im Bergland häufig sind und von Kohl schon als "Kunstabahnen" bezeichnet wurden (76). Allerdings muß man der Erosion wohl die entscheidende Bedeutung zumessen, so daß Rippel mit Recht davor warnt, von der Tiefe der Hohlwege auf die Verkehrsfrequenz oder auf hohes Alter einer Straße zu schließen (77). - Möglich sind auch Dünenbildungen entlang von Straßen infolge Winderosion und -akkumulation.

Die nicht eingetieften Wege zeigen insgesamt drei charakteristische Eigenschaften (Tab. 12).

Tabelle 12 Maße der nicht eingetieften Wege

Abb.	Breite des Weges in m	Breite der Fahrspur in m
2	7,00	5,00
3	11,00	6,00
5	26,00	21,00
12	13,00	7,00
16	14,00	8,00
9	8,00	5,00
Mittel	13,1 m	8,7 m

Zum ersten ist allen Wegekörpern die randliche Begrenzung durch Wälle und oftmals durch Gräben gemeinsam. Zum zweiten ist die große Breite typisch, die im Mittel 13,1 m in der Gesamtanlage (zwischen zwei Randwällen) und 8,7 m in der Wegespur beträgt. Zum dritten ist die Verbreitung des nicht eingetieften Wegetyps deutlich gebunden an ebenes Gelände.

Drei Beispiele mögen den Charakter der aufgehöhten Wege demonstrieren. Bild 5 und Abb. 13 zeigen einen 4 m und einen 6 m breiten Wegedamm, der um 80 cm erhöht ist. Hohe Bodenfeuchtigkeit war wohl in beiden Fällen der Grund für die Anlage eines Dammes (Hesselbachniederung nördlich Warendorf, Rand des Venner Moores südwestlich von Münster.) Ob der in Abb. 18 skizzierte Damm tatsächlich einen Wegerest darstellt, ist unklar. Die geringe Breite der Dammkrone von 2,20 m läßt auch an den Rest einer Wallhecke denken.

Zusammenfassend läßt sich festhalten, daß die dargestellten Wegetypen eine klare physiotopische Einordnung zeigen. Charakteristisch in ihrer Lage an Geländekanten und mehr oder weniger stark geneigten Hängen sind die e i n g e t i e f t e n W e g e, deren Eintiefungsgrad wohl in erster Linie von der Reliefenergie abhängt. Auf den ebenen Flächen des Kern- und des Ostmünsterlandes sind die n i c h t e i n g e t i e f t e n S t r a ß e n entwickelt, die, vermutlich wegen des hohen Grundwasserstandes, noch heute randlich Wälle und Gräben besitzen. Die wenigen d a m m a r t i g e n W e g e sind an ehemals vernäste oder vermoorte Hohlformen gebunden. Untersucht man den Verlauf der alten Fernwege in der agrar genutzten Kulturlandschaft, so überrascht es auf den ersten Blick, daß von insgesamt 686 km nur 26,9 % (185 km) in den Allmenden liegen. Die verbreitete Vorstellung, der Durchgangsverkehr habe mit Vorliebe die großen Gemeinheiten gequert, da nur hier ein ständiges Wechseln und Verlegen der Fahrspuren möglich war, trifft demnach in meinem Untersuchungsgebiet nicht zu.

Allerdings ist die räumliche Beziehung zwischen Fernwegen und Allmenden im einzelnen sehr differenziert und spiegelt im Grunde nur den mehr oder weniger großen Flächenanteil der Gemeinheiten gequert, da nur hier ein ständiges Wechseln und Verlegen der Fahrspuren möglich war, trifft demnach in meinem Untersuchungsgebiet nicht zu. Allerdings ist die räumliche Beziehung zwischen Fernwegen und Allmenden im einzelnen sehr differenziert und spiegelt im Grunde nur den mehr oder weniger großen Flächenanteil der Gemeinheiten in der Agrarlandschaft und damit die Nutzungsintensität wider. So verlaufen im altbesiedelten, weitgehend mit Löß verkleideten Hellweggebiet nur 12,1 % der untersuchten Streckenkilometer durch Gemeinheiten, im Kernmünsterland sind es schon 20,7 %. Im Emschergebiet mit seinen großen Gemeinheitsflächen (78) ist die Führung der Altstraßen zu 37,7 % an Allmenden gebunden, das Maximum wird im sandigen Ostmünsterland mit 45,9 % erreicht.

III. Wegezustand, Wegebesserung und Flußübergänge

a) Wegezustand

Geht man den wenigen zeitgenössischen Berichten und Beschreibungen über den Wegezustand in der mittleren Westfälischen Bucht nach, so gewinnt man ein recht anschauliches Bild von der Verkehrssituation dieses Raumes, und man kann schon jetzt zusammenfassend sagen, daß die Straßenverhältnisse in Stadt und Land bis in das 19. Jahrhundert katastrophal waren.

Nach einem Reisebericht von 1590 war die Strecke von Hamm nach Drensteinfurt "...überaus enge und besonders zu winterlicher Zeit unaussprechlich böse, so daß nicht einmal ein Wandersmann wohl und füglich sie passieren ..." könne (79). 1606 heißt es von dieser Straße: "... war ein sehr boser tieffer Wegk, das bei gantzen Meilen die Wagen bis zu den Axsen im Dreke giengen" (80). Noch im 19. Jahrhundert mußten die Postkutschen diesen gefährlichen Knüppeldamm hinter sich bringen und benötigten für die Strecke von 37 km zwischen Münster und Hamm mindestens einen, meistens anderthalb Tage (81). Nicht besser stand es mit der Straße Werne-Münster, die noch 1653 nördlich Herbern derart "... vertieft (war), ... daß kein Pferd oder Oxse, will geschweigen, daß ein reisender Mann durch passieren kann" (82). 1706 wird die Straße Dülmen-Münster nördlich Dülmen als "Wasserstraße" (83) bezeichnet und scheint nicht sonderlich in Ordnung gewesen zu sein. Aus dem benachbarten Vest Recklinghausen berichtete 1809 ein Wegekommisсар: "Die Strecke (Kirchellen-Bottrop) in den Breils Hösten war so versunken, daß eine dreispännige Landfuhr in meiner Gegenwart sich ausgraben lassen mußte" (84). Insgesamt dürfte, wie Prinz bemerkte, das Urteil des "... besten Kenners der westfälischen Landesverhältnisse, Schwerz, zutreffen: 'Furcht und Grausen erregend sind die Wege in den Kleigegenden Westfalens'" (85).

Nicht anders sah es in der Regel in den Städten aus. So war in Werne im Jahre 1610 die Steinstraße "... dermaßen zerschlagen, daß zu Zeiten niemandt, es sei dann mitt Leibsgefahr und großen Beschwer selbige gebrauchen könne ..." (86). Auch in Bochum war noch 1791 das Straßenpflaster "... in solchen desolaten Umständen, daß bei schweren Fuhren die Fuhrleute fast alles Geschirr darauf ruinieren ..." (87). Wir dürfen festhalten, daß die folgende Beurteilung der Verkehrssituation aus dem Jahre 1613 wohl für das gesamte Mittelalter Gültigkeit besaß. Danach waren "... die gemeine Weg und Straßen auf vielen Orten gantz verderbt, außgefahen und dermassen tief, grundt- und bodemloß worden, daß, woferne demselben bey Zeiten durch bequeme Mittelen nicht fürgebauwet, die Commercica, Gewerb und Handthierung gantz gehemment, ..." (88). Die "bequeme Mittelen" des Straßenbaus und der Straßenausbesserung im 17. und 18. Jahrhundert sowie in den früheren Jahrhunderten waren jedoch auch kaum geeignet, den Wegezustand entscheidend zu verbessern. So wurde z.B.

1659 befohlen, daß die Wege "... wo es die Gelegen- und Nothwendigkeit also erfordert, mit beständigen dicken Bollen und dauerhaftigen und zusammengemachten Reiß- und anderem Holze und nicht dünnen Zweigern dieselbe fürsichtiglich auß und mit Erden der gestalt angefüllt werden ...". Auch sollten die Gräben gereinigt und angrenzende Hecken beschnitten werden, da sonst "... die Wege von der Sonne und Winde nicht ausgedrocknet werden können ..." (89). 1556 mußte die "Hylwegsstraten bei Herbern mit Holz ausgebessert werden" (90), und noch 1811 wurden in Sythen bei Haltern 20-30 Gespanne benötigt, um "... Bohlen zu fahren auf den Münsterweg" (91).

Gewöhnlich war die ländliche Bevölkerung verpflichtet, diese Arbeiten auszuführen (92); aber auch die ländliche Bevölkerung verpflichtet, diese Arbeiten auszuführen (92); aber auch die Priesterschaft und natürlich die Städte lieferten ihre Beiträge zur Wegebesserung. So zahlte z. B. die Stadt Soest im Jahre 1338 einen Zuschuß zur Ausbesserung der Straße in Oestinghausen und finanzierte 1363 die Arbeiten an der dortigen Ahsebrücke (93). 1255 war der Priester des Hospitals in Venne südlich Münster verpflichtet, einen Teil der Einkünfte aus zwei Höfen, die ihm der Rat der Stadt Münster verliehen hatte, zur Wegebesserung zu verwenden (94).

Die Landstraßen außerhalb der Städte scheinen allein mit Hilfe von Holzpackungen ausgebessert worden zu sein, wie auch durch verschiedene Funde von Bohlen und Reisigbündeln unter dem heutigen Straßenniveau zu belegen ist (Abschnitt 16, 45 und 50 im 1. Kapitel). Aber auch in den Städten war diese Ausbesserungsmethode zuweilen üblich; jedenfalls kamen in Soest, Dortmund, Bochum und Dülmen bei Straßenarbeiten Bohlenpackungen zutage. Im Hochmittelalter wurden die wichtigsten Straßen dann gepflastert, was unter anderem an den zahllosen Steinstraßen, Steinwegen u. ä. zu erkennen ist. Derartig befestigte Wege wurden natürlich am stärksten befahren und zogen den Hauptverkehr an sich. So beschwerte sich im Jahre 1717 der Zolleinnehmer am Ludgeritor in Münster darüber, daß er kaum noch 25 Taler an Zoll erhebe, seitdem der Herr von Recke Steingrut in die Wege am Servatii- bzw. Ägidiitor habe fahren lassen, so daß der ganze Verkehr jetzt durch diese beiden Stadttore gehe (95)..

b) Flußübergänge

Art, Verteilung und Alter der Flußübergänge sind in Abb. 40 und Tabelle 13 festgehalten. Auffällig ist zunächst der relativ hohe Anteil der Brückenbelege (62,7 %), nur 25,4 % der Übergänge sind in den Quellen als Furten erwähnt, während 11,9 % als Fähren ausgewiesen sind. Die Hauptzahl der Belege entfällt auf die Zeiträume des 12. - 14. Jahrhunderts (42,5 %) und des 15. - 18. Jahrhunderts (24,0 %). Die beiden vermutlich ältesten Übergänge sind eine Furt durch die Ems westlich Warendorf ("Slader Furt") (96) und eine vermutete römische Brücke bei Haltern. Die "Slader Furt" bei Warendorf läßt sich nicht in das mittelalterliche Verkehrsnetz einpassen

Tabelle 13

Flußübergänge im Zuge der Fernstraßen

Art	Alter				
	vor 800	8.-10. Jahrhdt.	12.-14. Jahrhdt.	15.-18. Jahrhdt.	fraglich
Furt	1	3	2	1	8
Fähre	-	-	5	2	-
Brücke	1	3	19	13	2

und kann in der Frühzeit durchaus nur lokalen Charakter besessen haben. Der Übergang bei Haltern wurde dagegen schon im Frühmittelalter wieder genutzt und existierte kontinuierlich bis in unsere Zeit. Aus dem Zeitraum des 8.-10. Jahrhunderts sind in Siedlungsnamen Furten durch die Aa in Münster (Mimigernaforde) und durch die Werse in Drensteinfurt (Stenvorde) bekannt; eine dritte Furt scheint, wenn man einer sagenhaften Überlieferung Glauben schenken darf, bei Herzfeld-Hovestadt durch die Lippe geführt zu haben. Brücken aus dieser Zeit sind datiert durch eine ¹⁴C-Untersuchung an Brückenpfosten, die in der Emmer südöstlich Münster gefunden wurden; durch einen Hofesnamen südöstlich Beckum (Hasicasbruggiu) und durch eine Legende aus dem Leben Ludgers in Haltern.

Im 12.-14. Jahrhundert sind praktisch alle wichtigen Lippe- und Emsübergänge entweder als Fähren oder Brücken gesichert, allein für Warendorf konnte ich keinen Beleg finden; im nächsten Zeitabschnitt vom 15.-18. Jahrhundert werden einige dieser Übergänge (Haltern, Rauschenburg, Bosmarbrücke bei Hamm, Herzfeld-Hovestadt, Warendorf und Schifffahrt nordöstlich Münster) erneut erwähnt. Betrachtet man das Gewässernetz des Untersuchungsgebietes aufmerksam, so lassen sich leicht die wichtigsten Zuflüsse der Ems und der Lippe herausfinden. Ahse, Seseke und Stever münden bei Hamm, Lünen und Haltern in die Lippe, die Werse vereinigt sich an der Schifffahrt nordöstlich Münster mit der Ems. An all diesen Einmündungen, und zwar unmittelbar unterhalb, entwickelten sich Flußübergänge. Diese auffällige Erscheinung bedarf einer Klärung. Herbst, der das gleiche Phänomen an der Nethemündung in die Weser bei Boffzen beobachtete (97), vermutete, daß hier besonders mächtige Geröllablagerungen Untiefen bildeten, die zum Übergang einluden. Da jedoch die angeführten Nebenflüsse nur Sand und feinkörnigere Sinkstoffe mit sich führen, kann diese Deutung in meinem Untersuchungsgebiet nicht zutreffen. Das Zusammentreffen zweier Stromstriche dürfte außerdem erhöhte Erosionskraft, Strudelbildungen und Auskolkungen zur Folge haben, so daß hier besonders ungünstige Furtsituationen entstehen. In der Tat ist an diesen Punkten auch keine Furt sicher belegt; hingegen sind Fähren immerhin aus Haltern und von der Schifffahrt bekannt. Es leuchtet ein, daß diese Flußeinmündungen die günstigsten Voraussetzungen für die Anlage einer Fähre boten; denn das Prinzip der Fähre be-

steht ja darin, daß die Energie eines Flusses ausgenutzt wird, um eine Kraft senkrecht zum Stromstrich wirksam werden zu lassen. Diese Kraft verhält sich proportional zur Wasserführung, die durch jeden Zufluß erhöht wird. Die Annahme einer Furt für die Frühzeit muß an diesen Stellen sehr zweifelhaft bleiben.

Relativ schlecht sind wir über den mittelalterlichen Brückenbau informiert. Die Erwähnung einer "stenbruggen" im 14. Jahrhundert (98) zeigt zwar, daß auch der Stein als Baumaterial verwendet wurde; die größeren Brückenbauten waren jedoch Holzkonstruktionen. So mußte der Verwalter des Werdener Oberhofes zu Werne zehn Bäume zum Bau der Werner Christopherusbrücke liefern (99), Holzreste dieser Brücke wurden auch später entdeckt (100). Der Probst von Cappenberg war im Jahre 1570 verpflichtet, Holz zum Bau der Lippebrücke in Lünen zu geben (101). Die Funde von etwa 80 angespitzten Eichenbalken (Bild 9) an einem Emmerübergang südöstlich Münster deuten eine besondere Konstruktionsweise an. Vielleicht schlug man diese Pfähle möglichst eng nebeneinander in das seichte Bachbett und bedeckte dieses Gerippe oberflächlich mit Faschinen, Knüppeln und Lehm, so daß eine leidliche Übergangsmöglichkeit geschaffen war.

(1) s.z.B.: Goetze, 1896; de Navarro, 1925; Sprockhoff, 1930; Rochna, 1951; Sturms, 1953; Jahn, 1956; Marschallek, 1964. (2) Jahn, 1956, S. 7. (3) Tackenberg in "Historia Mundi", II, 1953, S. 18. (4) Krebs, 1924. (5) Krüger, 1937. (6) s.z.B. Rübél, 1901, S. 34; Herbst 1926, S. 107; Müller, 1930, S. 149; Steinhausen, 1933, S. 196; Hinz, 1950, S. 52 ff.; Imeyer, Wrede, 1951, S. 18 f.; Emmerich, 1955, S. 278 f.; Bahnschulte, 1961 (a), S. 161. Vorsichtiger sind Krüger, 1937, S. 25; Tackenberg, 1953, S. 18; Görich, 1954, 1963, 1964; Prinz 1960, S. 32. (7) Gollub, 1956, S. 197. (8) Dörrenberg, 1909, S. 7. (9) Bolin, 1929, S. 86 ff. (10) Wormstall, 1935, S. 267 ff. (11) Schoppa, 1936, S. 389 ff. (12) Ein Zirkelschluß! (13) Adelson, 1961, S. 154. (14) Jammer, 1952; Christ, 1957. (15) Jammer, 1952, S. 43. (16) Hävernick, 1961, S. 5 ff. (17) Hävernick, 1954. Das Manuskript stellte mir Prof. Dr. Berghaus, dem ich zahllose wichtige Hinweise und Einsichtnahme in einen Fundkatalog verdanke, zur Verfügung. (18) wie z.B. Wormstall, 1935, S. 268. (19) s.z.B. Fricke, 1895/96, S. 154; Herbst, 1926, S. 48; Unverzagt, 1930, S. 307 f.; Böttger, 1931, S. 221 f.; Schuchhardt, 1931, S. 182; K. Th. Chr. Müller, 1931, S. 16; Krüger, 1937, S. 28; Weigel, 1953, S. 7 ff.; Görich, 1954, S. 15, S. 18, Anm. 67, S. 19; Krüger, 1958, S. 150; A.-K. Hömberg, o.O., o.J.; Görich, 1963, S. 11; K.H. Marschallek, 1964, S. 410. (20) Eine Bearbeitung erfolgt z. Zt. durch Herrn Ph. Hömberg im Rahmen einer Dissertation bei Herrn Prof. Dr. Narr. (21) Hömberg, o.O und o.J. (22) Prinz, 1960, S. 33. (23) s.z.B. Rübél, 1901, S. 3 f. und 1917, S. 16; Niemann, 1919, S. 36 f., S. 45, S. 47; Nottebrock, 1926, S. 283 f.; Herbst, 1926, S. 67, S. 92; Wrede, 1931, S. 143; Menke, 1936, S. 14 ff.; Lappe, 1938, S. 12, S. 15; Rieckenberg, 1941; Hömberg, 1951, S. 36; Weigel, 1953, S. 10; Görich, 1954, S. 10; Metz, 1959. Zur "curtis"-Frage siehe Dölling, 1958, S. 63 ff. (24) Weerth, 1906; Weerth, 1938, 1955. (25) s.z.B. Gasner, 1889, S. 27; Lindner, 1896, S. 372; Th. Chr. Müller, 1930, S. 143; Müller, 1952, S. 112; Müller, 1957, S. 104; Görich, 1963, S. 9 f.; Herbst, KE, 1964, S. 161 f. (26) Gasner, 1889, S. 27. (27) Seibertz, 1864, S. 42. (28) Reuter, 1936, S. 65; v. Winterfeld, 1940, S. 69 ff. (29) Pennings, 1936, S. 405. (30) Falke, 1869, S. XII. (31) Gasner, 1889, S. 30 f. (32) Schlüter, 1829, Bd. 1, S. 169 ff., S. 183 ff., S. 199 ff. (33) Lappe, 1932, S. 121; Frohn, 1932; Lappe, 1933, S. 50; Liese, 1919, S. 128 ff.; Niemann, 1919, S. 36; Herbst, 1926, S. 42, 113, 126, 134. (34) Frohn, 1932, S. 149. (35) Lappe, 1932, S. 149. (36) Benzerath, 1912. (37) s.z.B. Kletler, 1924, S. 87; Rüschen-schmidt, 1926, S. 60; Prinz, 1934, S. 71; Frisch, 1937, S. 56; Rohwer, 1937, S. 6; Wrede, 1950, S. 74; Grochtmann, 1951, S. 16. (38) Hömberg, 1951, S. 27 und 1953, S. 107. (39) Osthoff, 1963, 1964. (40) Matthias, 1911, S. 11. (41) Fricke, 1895 f., S. 154. (42) Mundt, 1932, S. 60 und Ilgen, 1905, S. 227. (43) Fiebig, 1953, S. 352 ff. (44) Amman, 1960, zitiert nach HGBll 79, 1961, S. 138. (45) Kötting, 1950, S. 343 ff. und Schmale, 1959, S. 38 ff.

(46) Niemann, 1920, S. 49. (47) Herbst, 1926, S. 39, S. 102.
 (48) Hömberg, 1963, S. 111 f. (49) Kluge, 1960, S. 744 (Steig).
 (50) Kluge, 1960, S. 844 (Weg). (51) Kluge, 1960, S. 756 (Straße).
 (52) Bruns, Weczerka, 1967, S. 78. (53) Unter Rastorten werden hier
 alle in Abb. 33 aufgeführten Städte verstanden. (54) s. z. B. Simon,
 1892, S. 270; Schmidt, 1896, S. 2 f.; Niemann, 1919, S. 53; Martiny,
 1925, S. 113; Aubin, 1926, S. 440 f.; Görlich, 1954, S. 4; Keyser,⁺⁾
 (55) Spiess, 1927, S. 128. (56) s. dazu Bruns, Weczerka, 1967, S.
 99 f. (57) Bruns, Weczerka, 1962 und 1967. (58) So wurde z. B.
 im Jahre 1351 der Hellweg durch Bochum, im Jahre 1433 durch die
 Stadt Werl verlegt. Darpe, 1888-80, Bd. I, S. 3 ff. und Hömberg,
 1961, S. 10, Anm. 9. (59) Dörries, 1925, S. 81; s. a. Gerlach,
 1925, S. 208 ff.; Martiny, 1925 und Haase, 1965, S. 40. (60) Bruns,
 Weczerka, 1967, S. 98 ff. (61) Hömberg, 1961, S. 11. (62) Hömberg,
 1961, S. 10. (63) Hömberg, 1961, S. 11, Anm. 19. (64) Hömberg,
 1961, S. 11. (65) Hömberg, 1961, S. 11. (66) Prinz, 1960, S. 21.
 (67) Hömberg, 1961, S. 11, Anm. 18 und S. 10 f., Anm. 8.
 (68) Hömberg, 1961, S. 11. (69) Prinz, 1960, S. 31 f. (70)
 Witte, 1956, S. 128. (71) Prinz, 1960, S. 18, S. 24. (72) Bruns,
 Weczerka, 1962, 1967. (73) Karte von Le Coq, 1795-1805; s.
 Kleinn, 1965, S. 45. (74) z. B. Rudolphi, 1910, S. 1 ff.; Niemann,
 1919, S. 23; Herbst, 1926, S. 39; Schulte, 1926, S. 536; Müller, 1928,
 S. 7; Krüger, 1932, S. 236; Steinhausen, 1933, S. 202; Görlich, 1954,
 1955, 1957. (75) Müller-Wille, 1966, Abb. 7. (76) Kohl, 1841,
 S. 94. (77) Rippel, 1959, S. 71. (78) Heese, 1941, Abb. 12 a.
 (79) Festschrift Hamm, 1926, S. 98. (80) Seibertz, 1860, S. 424.
 (81) Sälter, 1917, S. 11 und S. 54. (82) Prinz, 1960, S. 23,
 Anm. 137. (83) Prinz, 1960, S. 29, Anm. 195. (84) Vossmann,
 1932, S. 72. (85) Prinz, 1960, S. 29 f. (86) Brüggemann, 1880,
 S. 43. (87) Darpe, 1888, S. 315 f., S. 396, S. 425. (88)
 Schlüter, 1829, S. 167 f. (89) Schlüter, 1829, S. 170 ff. (90)
 Schwieters, 1886, S. 265, S. 327 f. (91) Heimatverein Sythen,
 1955, S. 39, S. 45. (92) Prinz, 1950, S. 264. (93) Rothert, 1953,
 S. 145. (94) Schwieters, 1891, S. 28 f. u. Prinz, 1960, S. 27 f.
 (95) Prinz, 1960, S. 4. (96) Winkelmann, 1958, S. 514. (97)
 Herbst, 1926, S. 3. (98) Merx, 1908, Urk. Nr. 166. (99) Schwie-
 ters, 1886, S. 173 f. (100) Borggreve, 1896, S. 333 f., S. 310 und
 Nordhoff, 1880, S. 7. (101) Nigge, 1905, S. 33.

+) zu 54) 1958, S. 21 f.; Haase, 1965, S. 32.

3. Kapitel

Fernwege und Städte

Mannigfach sind die Beziehungen zwischen den alten Durchgangsstraßen und den Städten, so daß es gerechtfertigt erscheint, in einer verkehrsgeographischen Arbeit dem Problemkreis "Stadt-Fernstraße" ein besonderes Kapitel zu widmen, obwohl in jüngster Zeit zwei umfangreiche Darstellungen über die Westfälischen Städte erschienen (1).

Im Mittelpunkt dieser vergleichenden Stadtbetrachtung steht die Frage, in welcher Weise die großen Durchgangsstraßen Genese, Funktion und vor allem den Grundriß der Städte prägten. Untersucht wurden mit Ausnahme von Bochum und Werne nur Siedlungen, die bis 1350 in meinem Arbeitsgebiet den Titel "Stadt" trugen und außerdem an einer oder mehreren der im 1. Kapitel beschriebenen Fernstraßen liegen. Die im Folgenden vorgenommene Ordnung der Städte ist im wesentlichen an den Naturräumen orientiert, wie sie von Müller-Wille erarbeitet wurden (2).

I. Die Städte des Hellweggebietes

Im Folgenden werden die Städte Soest, Werl, Unna, Kamen und Dortmund behandelt und miteinander verglichen.

a) Soest

Von entscheidender Bedeutung für das Werden der Stadt Soest war ohne Zweifel der Hellweg, die große, West-Ost gerichtete Heer- und Handelsstraße im Süden der Münsterischen Bucht, eine Straße, die man nicht mehr als Anlage Karls des Großen anspricht (3), sondern die in früh- oder gar vorgeschichtliche Zeit zurückgehen dürfte.

Während Niemeier (4) die Ansicht vertritt, in Soest fehle "... der Schnittpunkt von zwei einigermaßen gleichwertigen, bedeutenden naturgelenkten Fernverkehrswegen", stellen Schmoeckel (5), Ortman (6) und Timmermann (7) die "... Kreuzung einer alten N-S-Fernwegbahn mit einer SW-O-Fernwegbahn ..." als wichtiges geographisches Lagemoment der Stadt Soest heraus. Auch die bereits im 10. Jahrhundert bezeugte Salzgewinnung (8) hat sicherlich die schnelle Entwicklung der Stadt im Mittelalter begünstigt; vielleicht kann man den mit reichen Beigaben ausgestatteten Friedhof des 6. - 8. Jahrhunderts im Süden der Stadt als Beleg für den Reichtum der Siedlung im Raum der späteren Stadt Soest werten (9). Unter Karl dem Großen wurde Soest eine Missionszelle (10), Mittelpunkt eines Missionsbezirks, zur selben Zeit erhielt die Siedlung wohl einen befestigten Königshof (11). Die Gräben der Umwehrung wur-

den erst jüngst im Süden und Westen der Anlage ergraben. Strati-
graphie und Kleinfunde lassen die Entstehungszeit bisher auf das
9. - 10. Jahrhundert einengen (12).

Damit sind die entscheidenden Keimzellen im Herzen der Stadt, neben
der älteren Sälzersiedlung, im Schnittpunkt der wichtigen Heer- und
Handelsstraßen genannt. Um die Jahrtausendwende war Soest eine be-
deutende Siedlung, was nicht zuletzt in zahlreichen Kaiser- und Königs-
besuchen, auch in den späteren Jahrhunderten, zum Ausdruck kommt
(13).

Das heimische Salz und der Transitverkehr der im Harz gewonnenen
Erze, die über den Hellweg in das Maasgebiet verfrachtet wurden,
verschafften der Stadt einen großen Reichtum. "Auch die Anfänge
des nachmals so bedeutenden Handelsverkehrs in nordöstlicher Rich-
tung auf die Ostsee zu mögen bereits in diese Zeit fallen" (14). Da-
neben werden die Produkte des eisenverarbeitenden Sauerlandes hier
verhandelt (15). Auf dem königlichen Markt befand sich schon unter
Otto I. eine Münzprägestätte.

Der Grundriß des mittelalterlichen Soest wird in erster Linie bestimmt
durch die Hellwegachse, über deren ältesten Verlauf eine weitgehend
übereinstimmende Meinung vertreten wird (16) (Abb. 44). Danach ist
der Hellweg in der Trasse Höggenstraße - Petristraße - Westteil
der Kerngasse (Flurname "an der Zollbrücke"!), dem Ost-West ver-
laufenden Teil der Filzengasse und der Osthofenstraße zu sehen (17).
Von Südosten nähert sich, aus Hessen über Meschede Soest erreichend,
der östliche Frankenweg der Stadt, verläuft über den Grandweg (18)
und durchschneidet m. E. in frühester Zeit den befestigten Königshof,
genau zwischen St. Peter und St. Patrokli, zieht über den ältesten
Markt hart nördlich der Kirchen (19) und verläßt die Stadt nach Nord-
westen über die Brüderstraße in Richtung Hamm und über die Walbur-
gerstraße in Richtung Osnabrück und Wiedenbrück. Der rechteckige
Königshof wäre also genau auf das Straßenkreuz gesetzt worden, mit
Toren an allen vier Seiten. Dieser naheliegende Gedanke wird bereits
von Schmoeckel ausgesprochen (20), während Rothert den Verlauf der
Nord-Süd-Achse durch den Königshof für eine Verlegung aus dem 10.
Jahrhundert hält (21). Ich möchte jedoch eher annehmen, daß die west-
lichen und südlichen Umgehungen des Königshofes, verbunden mit einer
Verlegung des Marktes in den Norden der karolingischen Befestigung,
eine sekundäre Erscheinung sind. Gestützt wird diese These, nach der
die Nord-Süd-Achse den Königshof ursprünglich durchschnit, vor
allem durch den am Schnittpunkt mit dem Hellweg liegenden ältesten
Markt, sowie durch die Tatsache, daß alte Heer- und Handelsstraßen
im allgemeinen eine geradlinige Richtung verfolgen. Timmermann (22),
Görich (23) und Deus (24) suchen im Zuge der Hohen Straße einen
alten Nord-Süd-Weg, für den vor allem topographische Überlegungen
sprechen.

b) Werl

Wengleich der Hellweg, 1329 als "heylwegh" bezeugt (25), ursprünglich unmittelbar südlich an Werl vorbeiführte und erst 1433 in die Stadt gelegt wurde (26), so dürfte dennoch diese bedeutende West-Ost-Achse und ihr Schnittpunkt mit einigen, von Süden heraufziehenden Straßen für das Werden und die Entwicklung Werls die größte Bedeutung besessen haben. In dieser günstigen Verkehrslage vermutet Rübel in karolingischer Zeit Königsbesitz (27). Erwähnt werden sollen auch die römischen Münzen, die in Werl gefunden wurden (28). Nachdrücklich weist auch Preising auf die günstige Verkehrslage hin (29), und Haase zählt Werl zu den Städten, bei deren Entstehung und Entwicklung der Fernhandel eine gewichtige Rolle spielte (30), ist doch die Salzstadt Werl im 13. Jahrhundert am Englandhandel beteiligt (31).

Die Nicolaikapelle bei der vermuteten erzbischöflichen Pfalz (32) dürfte eine Gründung der Werler Kaufleute sein (33).

Die Entwicklung des Grundrisses der Stadt Werl ist dank der Forschungen v. Klockes und Preisings hinreichend geklärt (34).

Danach lassen sich drei vorstädtische Elemente aussondern (Abb. 45):

1. die rechteckige Anlage um die Pfarrkirche, das topographische Zentrum der Stadt, auf der höchsten Erhebung im Stadtbereich gelegen. Es ist der Mittelpunkt des karolingischen Werl, von Görich als Rechteck-curtis bezeichnet (35).
2. der Bereich des Alten Hofes nordöstlich des Marktplatzes, der vermutete Sitz der Grafen von Werl.
3. die Sälzersiedlung.

Der Markt liegt westlich der heute das Stadtbild beherrschenden Straßenachse, der Steinerstraße, die im Namen, ähnlich wie der Grandweg in Soest, die Erinnerung an frühe Pflasterung festhält. Offensichtlich war die nach Norden vermittelnde Straße recht bedeutsam; der Hellweg wird jedenfalls erst später in den Marktplatz eingefädelt. Charakteristisch ist auch die Lage des Marktes am Nordrande der "Curtis", womit sich auch in Werl der typische topographische Dualismus der Städte zwischen Rhein und Elbe zeigt (36).

c) Unna

Wie für die beiden besprochenen Hellwegstädte Soest und Werl gelten auch für Unna zwei entscheidende Lagemomente: der Straßenschnittpunkt und die Salzgewinnung. In Unna stoßen drei wichtige Straßen aus dem eisenverarbeitenden Süderland auf den Hellweg und führen von hier nach Norden weiter (37). Die Salzgewinnung bei Haus Brockhausen nördlich Unna ist bereits im 9. Jahrhundert bezeugt (38). Der alte Essener Oberhof Brockhausen wurde sogar schon als ehemaliger fränkischer Königshof angesprochen (39), allerdings finden sich keine Beweise für diese These. - In Unna verläuft der alte Hellweg nicht durch die Stadt, sondern zieht nördlich vorbei; im modernen Meßtischblatt und im UK ist die Spur über Viktoriastraße-

Messingwerk - Hansastraße noch gut zu erkennen (40). Am Messingwerk fanden sich reiche merowingische Grabfunde, deren Lage am alten Hellweg bemerkenswert ist (41). In diesem Zusammenhang muß auch die in Unna (unbekannte Fundstelle) gefundene Trajansmünze erwähnt werden (42).

Wenngleich auch fränkischer Königsbesitz in Unna nicht eindeutig nachgewiesen ist (43), so spricht doch viel für die jüngst noch einmal von der Lokalforschung geäußerte Meinung (44), daß im Stadtgrundriß von Unna, und zwar südlich der Kirche, die rechteckige Anlage einer fränkischen Curtis noch heute durchschimmert (Abb. 46).

Der Straßenschnittpunkt am Hellweg sowie die Entfernungen zu den benachbarten Höfen in Werl und Dortmund mochten hier einen weiteren Hof rechtfertigen. Während der Hellweg nördlich Unna in etwa 75 - 90 m Höhe verläuft, entstand der Königshof auf einer 105 m hohen Kuppe. Unmittelbar am Königshof wurde wohl schon im 8. Jahrhundert die Unnaer Kirche gegründet, die als Ursfarrne Zeugnis von der frühesten fränkischen Missionstätigkeit ablegt; die Verehrung der Heiligen Dionysius und Nikomedes weist vielleicht darauf hin, daß die Unnaer Kirche aus einer Königshofkapelle entstand (45).

"Die günstige Lage Unnas an der alten Verkehrs- und Handelsstraße des Hellwegs und an der Nord-Süd-Verbindung vom Münsterland in das Sauerland begünstigt die Ausübung des Handels in die Ferne" (46). So nimmt es nicht wunder, daß Unna in der Hanse eine beachtliche Rolle gespielt hat. Im 13. Jahrhundert werden Bürger aus Unna in Wismar und Stralsund, im 14. und 15. Jahrhundert in fast allen bedeutenden Hansestädten des Nord- und Ostseeraumes genannt (47). Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang der Unnaer Münzschatzfund aus dem 14. Jahrhundert (48). Die Bedeutung Unnas als Hansestadt wurde entschieden angehoben durch die Salzgewinnung, den Handel mit Unnaer Bier und den Erzeugnissen der eisenverarbeitenden Industrie des märkischen Sauerlandes (49).

Betrachtet man den Grundriß der Stadt Unna, so fällt zunächst die beherrschende Nord-Süd-Achse im Zuge der Hertinger Straße und Viehstraße, heute Bahnhofsstraße, ins Auge (50) (Abb. 46). Platzartig lehnt sich im Westen der fränkischen Curtis (?) der Markt an, der bereits 1290 erwähnt wird und älter als die Stadt sein dürfte (51). Hier lagen auch wohl die im 14. genannte Münzstätte und der Richtstuhl, der ehemals auf dem Vriethof stand (52). Natürlich findet das Rathaus seinen Standort auf dem Markt. Deutlich trennt die Nord-Süd-Achse den älteren Stadtteil mit seinem Gassengewirr im Osten von dem jüngeren westlichen Teil mit seinen großen Baublöcken. Die östliche Anlage nutzt vortrefflich die physiogeographischen Gegebenheiten; das höchste Gelände der Stadt ist hier im Osten noch durch einen Bachlauf begrenzt und bot wohl zu allen Zeiten einen trockenen, leicht zu verteidigenden Standort. Der Königshof (?) wurde durch die 1526 genannte Königsstraße und die Hellwegstraße mit dem nördlich Unna verlaufenden Hellweg verbunden. Bei Anlage der Befestigung im 13. Jahrhundert verlor die Königsstraße (heute Gerhart-Hauptmann-

straße) ihre Zubringerfunktion zugunsten der schon 1275 bezeugten Massener Straße, an der 1315 das Hospital zum Hl. Geist gegründet wurde (53), "... auch vor die arme Reisenden, welche in der Stadt sonst keine Herberge finden können ..." (54). Die Massener Straße führte weiter über die Wasserstraße nach Iserlohn und Menden. Andere Wohlfahrtseinrichtungen, die kranken und armen Reisenden dienten, sind das 1594 genannte "seykenhues" (55), das auf dem Kirchhof lag, sowie der nördlich des Viehtores errichtete "Elendighof" (56), dessen Charakter als Wohlfahrtsanstalt allerdings ungewiß ist (57). Eine halbe Stunde östlich der Stadt nahe Ülzen wurden die Ausätzigen im Siechenhaus am Hellweg aufgenommen (58). - Zu erwähnen ist noch die im Nordosten der Stadt am Ende des 14. Jahrhunderts erbaute Burg der Grafen von der Mark. An allen fünf Stadttoren wurden vermutlich Zoll und Wegegeld erhoben; der Zoll ist in Unna schon 1346 bezeugt (59).

d) Kamen

Die Lage der Stadt Kamen ist bestimmt durch einen Straßenschnittpunkt an einem Sesekeübergang. In Kamen wird die Straße Unna - Münster von einer wichtigen Diagonale Dortmund - Wickede - Hamm - Beckum usw. gekreuzt. Wenn auch die Ableitung des Namens Kamen von lat. camminus = Weg nicht unwidersprochen blieb (60), so können doch vielleicht die in und bei Kamen gefundenen römischen Münzen einen Hinweis auf die verkehrsgeographisch bedeutsame Lage dieses Ortes geben (61). In der südwestlich Kamen ausgegrabenen germanischen Siedlung bei Westick hat man zudem einen hohen Anteil römischen Handelsmaterials festgestellt (62).

Im 11. Jahrhundert wird in Kamen eine Pfarrkirche erwähnt, auf dem Kirchplatz entdeckte man bei Ausschachtungen Scherben der karolingisch-ottonischen Zeit (63). Vielleicht existierte in Kamen eine Burganlage, die Bolenburg, die in karolingischer Zeit den Sesekeübergang zu sichern hatte (64).

1278 war der befestigte Ort bereits mit Stadtrechten begabt (65). In der Hanse spielte Kamen eine bedeutende Rolle, vor allem im England-, Rußland-, Flandern- und Stockholm-Geschäft (66). Haupthandelsartikel waren Leinen, Wolle und die Erzeugnisse der sauerländischen Eisenindustrie. Als im Jahre 1360 ein Hospital im Winkel zwischen der Straße nach Hamm und dem Weg nach Münster für Ortsarme und Durchreisende gegründet wurde, dürfte ein reger Durchgangsverkehr diese Maßnahme mit veranlaßt haben. Seit 1379 besitzen die Kamener Marktrecht und Zollfreiheit in der Grafschaft Mark; die Kamener Bäcker durften ihr Brot auch in Dortmund feilbieten.

Der Stadtgrundriß zeigt einmal die durchlaufende Ost-West-Achse in der West- und Oststraße und den über Mühlenstraße - Marktplatz - Am Geist nach Norden führenden Straßenzug, der sich am Hospital in einen Arm nach Hamm und einen nach Münster gabelt (Abb. 47). Interessant ist die Lage des Marktplatzes mit einem Rathaus seit etwa

1400. Der Platz liegt nicht im Schnittpunkt der Ost-West-Straßen mit der Nord-Süd-Straße, sondern öffnet sich im Zuge der Nord-Süd-Straße, die vielleicht die einzige bedeutende Durchgangsstraße war. Auch waren das Nordentor (oder Viehtor) und das Mülhentor (oder Renntor) besonders stark befestigt (67), was ebenfalls auf regen Verkehr durch diese Tore hinweisen könnte. Die Ost-West-Achse scheint nur dem Lokalverkehr gedient zu haben. Westlich der Pfarrkirche befand sich auf dem Gelände des Funkenhofes die Stadtburg der Grafen von der Mark.

Von der Hand zu weisen ist nach meiner Ansicht die auf Pröbsting (68) zurückgehende und von Brass (69) wiederaufgenommene These, nach der die Straßen von Dortmund und Unna die Stadt ursprünglich durch die Langebrückenpforte (Wunnenpforte ?) betraten, über die Dunkle Straße auf die Rottstraße umbogen und etwa in der Mitte der Oststraße auf diese (Abb. 47) stießen. Diese Führung soll durch Brände ganz verschwunden sein, allein die Reste einer Brücke über die Seseke vor dem Langebrückentor waren Pröbsting noch bekannt. Die Existenz einer Brücke an dieser Stelle soll nicht bestritten werden, ganz entschieden jedoch die konstruierte "Durchgangsstraße"; denn nichts dürfte im Grundriß der mittelalterlichen Städte beständiger gewesen sein und alle Brände überdauert haben als eben die alten Hauptstraßen. Hinzu kommt, daß das Straßennetz um Kamen keinesfalls auf diese vermutete Linienführung zielt, sondern sich ausgezeichnet in die o. a. Durchgangsstraße einfädelt. Ganz charakteristisch laufen die von Dortmund und Unna von Süden heranziehenden Straßen im Süden des Sesekeüberganges zusammen und gabeln sich im Norden in die nach Hamm - Beckum und Werne - Münster ziehenden Straßen auf. Auch die Lage des Marktes und die besondere Befestigung des Mühlen- und Viehtores sprechen eindeutig für die von mir angenommene Straßenführung.

e) Dortmund

In den zahlreichen Arbeiten über Dortmund wird die außerordentlich günstige Verkehrslage dieser Stadt stets hervorgehoben. Schon im 8. Jahrhundert sucht Rübel hier den "... Hauptknotenpunkt des Hellweges, nämlich die Stelle, an der die Straße von der neu eroberten und zum Königsgute genommenen Feste Sigiburg her zur Lippe hin den Hellweg kreuzte ..." (70). In topographisch günstiger Lage auf dem "Dortmunder Rücken", zwischen dem feuchten Wiesenland im Norden und der Emscherniederung im Süden (71), konnte sich hier ein Raum von "militärischer-politischer Wichtigkeit" im Schnittpunkt bedeutender Verkehrslinien entwickeln. Schon in karolingischer Zeit ist das Gebiet der späteren Reichsstadt Dortmund umgeben von den Reichshöfen Brackel, Westhofen, Mengede und zahlreichem weiteren Reichsgut (72). Genau im Schnittpunkt wichtiger Verkehrslinien entstand wohl schon im 8. Jahrhundert in St. Reinoldi die "... Mutterkirche der Großpfarre Dortmund ..." (73), die durch Königshof, Pfalz und Königsburg gesichert war (74). Die im Westen der Stadt

zum Grafenhof gehörige Martinskapelle geht ebenfalls wahrscheinlich in fränkische Zeit zurück (75). Aber nicht nur militärisch-politisch, auch wirtschaftlich hatte die günstige Verkehrslage Folgen. So kann man wohl ohne Übertreibung sagen, "... daß Dortmund von allen Marktorten Westfalens im 10. Jahrhundert das größte Ansehen besaß" (76). Münzfunde lassen sogar vermuten, "... daß Handelszüge von Westen nach Osten in den ersten christlichen Jahrhunderten nicht selten waren" (77). Die Münzstätte in Dortmund, "... die bedeutendste königliche Münzstätte Westfalens ...", reicht wohl ins 10. Jahrhundert zurück. Die meisten Funde gehören jedoch der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts an (78). Dabei zeigen sich Verbreitungsschwerpunkte der gefundenen Münzen im Oder-Weichsel-Gebiet sowie im östlichen Ostseeraum, was nach Jammer eindeutig zeigt, "daß die Dortmunder Münzen ihren Weg nicht durch Mitteldeutschland und über die mittlere Elbe genommen haben, sondern von der Nordsee her über die Schleswiger Landenge oder über die Niederelbe in die Ostsee gelangten und von hier aus dann landeinwärts, nach dem Norden und nach Nordosten abflossen" (79). Im 11. - 12. Jahrhundert wird Dortmund in den Zollprivilegien genannt, die den Kaufleuten von Worms und den nach Goslar ziehenden Kupferhändlern aus dem Maastal verliehen wurden. Der Dortmunder Markt war weit über die Grenzen hinaus bekannt für Leinwand und sauerländische Eisenwaren. Dortmunder Kaufleute zogen schon im 10. Jahrhundert nach Osten und waren im 13. Jahrhundert führend im England- und Flandernhandel (80).

"Fernhandel, Markt, Münze, Zoll und eine angemessene Händlerschaft sind Zeichen städtischen Lebens. Wir verlegen deshalb die Stadtwerdung Dortmunds mutig ins 10. Jahrhundert" (81).

Der Grundriß der Stadt Dortmund wird wie in Soest beherrscht vom Hellweg, der "... Lebensader dieser Siedlung ..." (82), die nördlich des Marktes geschnitten wird von der Nord-Süd-Achse im Zuge der Wißstraße und Brückstraße, einer von Frankfurt über Siegen und Herdecke nach Münster und weiter zu den Nord- und Ostseehäfen führenden, sehr bedeutsamen Fernstraße (83) (Abb. 48). Der Name Wißstraße leitet sich von "witstrata", d.h. weite Straße, ab (84). Die "Brugghestrate" ist 1393 belegt (85) und trägt ihren Namen daher, daß sich in ihrem Zuge die vom Dortmunder Rücken nach Norden abfließenden Wassermengen sammelten. Aus diesem wasserreichen Weg leitete Jellinghaus (86) den Namen Dortmund ab. Es bleibt unerfindlich, warum die bedeutende Straße einen physiographisch äußerst ungünstigen Verlauf nimmt. Der Weg war wohl stets schwer zu passieren, und man mußte ihn mit Holzpfehlen befestigen, die 1950 bei Straßenarbeiten gefunden wurden (87). In der Brückstraße kam auch ein Bronze-Lappenbeil der jüngeren Bronzezeit zutage (88). - Eine weitere Straße stieß von Südosten her auf den Marktplatz. Dieser Fernweg überschritt bei der Hohensyburg die Ruhr und erreichte Dortmund über Wellinghofen und Hörde. Auf dieser Strecke ist 1357 eine Freigerichtsverhandlung "... op der Konynche-

strate tho Dydinchoven ..." bezeugt, und 1543 heißt die Fernstraße in Wellinghofen ausdrücklich "Helstrate" (89).

An dem hier gekennzeichneten Straßenkreuz entstand der Kern Dortmunds. Im Schutze der königlichen Pfalz (90) wurde die Reinoldikirche, die Missionszelle der Großpfarre Dortmund, gegründet. Westlich der Pfalz entwickelte sich im Zuge der Brückstraße der älteste Markt Dortmunds; von hier "wanderte" er nach Süden, die jetzige Lage dürfte ein Ergebnis der letzten Städterweiterung sein (91). Auf dem Markt befindet sich auch das Rathaus und das 1388 genannte Freigericht "... vor deme huse ton speygele" (92). Im Südwesten der Stadt lag der Grafenhof mit der fränkischen Martinskapelle (93).

f) Vergleich

Vier der insgesamt fünf Hellwegstädte sind durch ihre Lage direkt am Hellweg oder aber in unmittelbarer Nähe dieser Fernstraße charakterisiert. Es sind dies Soest, Werl, Unna und Dortmund. Kamen hingegen ist von der Hauptstädtelinie der Westfälischen Bucht nach Norden abgesetzt und nimmt, an einem Sesekeübergang und einer wichtigen Straßenkreuzung gelegen, eine vermittelnde Position zwischen den Siedlungen des Hellwegs und der Lippetalung ein. In den vier Städten am Hellweg und in Kamen sind frühgeschichtliche Funde nachgewiesen, auch von der Verkehrslage her sind in allen Städten ähnliche Grundvoraussetzungen gegeben, liegen doch alle fünf Städte an wichtigen Straßenkreuzungen. Dennoch bleiben im Mittelalter die Städte Kamen, Unna und Werl in ihrer Entwicklung in starkem Maße hinter den mächtigen aufstrebenden "Großstädten" Dortmund und Soest zurück.

Die vier Städte am Hellweg zeigen neben mannigfachen gleichartigen Zügen zahlreiche Verschiedenheiten. Eigentümlich sind allen Städten, wie schon erwähnt, die Lage an einem Straßenkreuz und frühgeschichtliches Fundmaterial. Für Soest, Werl, Unna und Dortmund wird der Ansatz je eines karolingischen Königshofes angenommen. In Soest und Dortmund erscheint diese Annahme am ehesten gerechtfertigt. In Dortmund wurde außerdem wohl schon in frühgeschichtlicher Zeit eine Burg errichtet. Seit dem 8. Jahrhundert machen Soest und Dortmund ihre überragende Stellung im Hellweggebiet geltend. Sie werden Vororte der Christianisierung und entwickeln sich in zwei Jahrhunderten zu bedeutenden Fernhandelsstädten. Während jedoch in Soest (wie auch in Werl und Unna) Salz gewonnen und verhandelt wurde, waren die Haupthandelsartikel der Dortmunder Kaufleute die Erzeugnisse des eisenverarbeitenden Südergebirges. Bereits im 10. Jahrhundert können sowohl Dortmund als auch Soest als Städte angesprochen werden. Zwischen diesen beiden Städten, die 43 km voneinander entfernt liegen, entstanden in Abständen von 15 km (Dortmund-Unna) und 13 km (Soest-Werl) zwei Nebenzentren, die in ihrer Gesamtentwicklung stets überschattet wurden von den großen Nachbarn. Werl erlangte zwar als Sitz der einst mächtigen Grafen von Werl einige Bedeutung, der Fern-

handel spielte jedoch nur eine geringe Rolle. Auch Unna, wo immerhin um 800 eine Urfarrkirche gegründet wurde, hat sich nie zu größerer Bedeutung entwickeln können. Beide Siedlungen dürfen erst im 13. Jahrhundert als Städte angesprochen werden. Eine ausführliche Diskussion der Ursachen dieser unterschiedlichen Entwicklung der vier Hellwegstädte würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Es mag nur der Hinweis genügen, daß Werl und Unna in ihrer Grenzlage zu den benachbarten Territorien ständigen Feindseligkeiten, ja Angriffen ausgesetzt waren und daß diesen Städten das Hinterland fehlte. Die im ganzen gleichartige Verkehrslage kann kaum als Begründung herangezogen werden, wengleich es auffällig ist, daß nur Soest und Dortmund, die beiden Hellweg-Metropolen, direkt durch den Hellweg geformt wurden. Diese beiden Städte "sitzen rittlings" auf der großen Fernhandelsstraße im Süden der Westfälischen Bucht. Besonders am Dortmund Stadtgrundriß ist das stärkere Wachstum der Stadt entlang dieser Straße zu erkennen, während in Soest ein mehr kreisförmiger Grundriß entstanden ist. Die Ausdehnung der Stadt scheint hier gleichförmig in alle Himmelsrichtungen vorangeschritten zu sein. - Unna und Werl hingegen liegen südlich und nördlich des Hellweges, der erst im 15. und 16. Jahrhundert in das Zentrum dieser Städte umgeleitet wurde. Dementsprechend zeigen beide Städte eine stärkere Ausrichtung an Nord-Süd-Straßen, die, verglichen mit dem Hellweg, als relativ unbedeutende Fernverkehrswege angesprochen werden müssen.

II. Die Städte des Emschergebiets

a) Bochum

"Wohl wenige westfälische Städte des Mittelalters geben hinsichtlich ihrer Entstehungszeit und Entstehungsgeschichte so viele Rätsel auf wie Bochum" (94). Die Rätsel beginnen bei der Verkehrslage. Darpe (95) suchte in Bochum den Schnittpunkt "... zweier römischer Heerstraßen ...", nämlich die Kreuzung des Hellweges mit einer bedeutenden Nord-Süd-Straße, die von Bochum nach Münster und weiter zu den Nord- und Ostseehäfen führte. Lassen wir das angeblich römische Alter der Straßen einmal außer acht, so macht der von Darpe selbst publizierte Beleg einer Verlegung des Hellweges in die Stadt Bochum im Jahre 1351 (96) klar, daß Bochum ursprünglich keinesfalls am Hellweg gelegen hat. Diese alte Fernstraße führte vielmehr, ähnlich wie in Werl und Unna, südlich Bochum vorbei. Nur ein alter Nebenast des Hellweges zog über die Große Beckstraße nach Nordosten zum Reichshof Castrop. Vor allem Schumacher (97) kamen dann Bedenken an der Bedeutung der alten Nord-Süd-Straße. Nach seiner Ansicht, der ich mich anschließen möchte, behinderte die zwischen Herne und Recklinghausen gelegene breite, zumeist versumpfte und schwer passierbare Emscherniederung die Verkehrsbeziehungen zum Norden ganz erheblich. Wahrscheinlich bestand im Früh-

mittelalter keine Verbindung Bochum - Herne - Recklinghausen, sie scheint erst im 13. Jahrhundert aufgekommen zu sein (98). Königshof und Urfarrkirche (99), die Bochum im 8. Jahrhundert als strategisches und geistiges Zentrum prägten, entstanden also in einer Straßengabel zwischen Hellweg und dem Castroper Hellweg. Vielleicht dürfen wir einen der Gründe für die relative Bedeutungslosigkeit Bochums im Mittelalter darin suchen, daß ein bedeutender Schnittpunkt wichtiger Verkehrsstraßen in diesem Raum fehlte. Sicherlich haben darüber hinaus die ständigen Auseinandersetzungen des Erzbistums Köln und der Grafschaft Mark um Bochum die Entwicklung dieser Siedlung stark gehemmt (100).

Bedeutung für die frühgeschichtliche Verkehrslage Bochums hatte m. E. nur die Verbindung zum Reichshof Castrop über den Castroper Hellweg. Von diesem Straßenzug, der in Castrop Anschluß an eine bedeutende Nord-Süd-Straße gewann, zweigte an der Hiltroper Landwehr eine ebenfalls alte Straße über Mengede nach Lünen ab, die hier jedoch nicht näher untersucht wird.

1268 ist Bochum als "oppidum" bezeugt; ein Markt, an dem auch die Bochumer Gerichtsstätte lag, existierte bereits 1298. In diesem Jahr hatten Kaufleute und Gewerbetreibende auf dem Marktplatz ihre Stände aufgebaut (101). 1321 erhielt Bochum Stadtrechte, drei Jahre später das Privileg der Marktfreiheit für drei Jahrmärkte (102). "Die vielen Läden (macella) deuten auf lebhaften Handel" (103). Um Fernhandel kann es sich jedoch kaum gehandelt haben, denn bezeichnenderweise ist nur eine Familie am Fernhandel beteiligt (104). Immerhin bestand in Bochum zu Beginn des 14. Jahrhunderts eine märkische Münzstätte (105), doch schon in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts wurde Bochum verschiedentlich "Dorf" genannt. Auch wird im 16. Jahrhundert der Handel selten erwähnt, Ackerbau war damals die Haupterwerbsquelle der Bevölkerung (106). Daran scheint auch die Verlegung des Hellweges durch die Stadt nichts geändert zu haben. Im Jahre 1494 wurde ein erhöhtes Wegegeld zur Instandsetzung der Straßen in Bochum bewilligt (107); aber noch 1791 war das Straßenpflaster "... in solchen desolaten Umständen, daß bei schweren Fuhren die Fuhrleute fast alles Geschirr darauf ruinieren ..." (108). In einer Karte Bochums aus dem Beginn des 18. Jahrhunderts (109) werden allerdings die Bongard- und Massenbergstraße, Brückstraße und Untere Marktstraße sowie die Große Beckstraße als gepflasterte Straßen dargestellt. Bei Straßenarbeiten kamen weiter unter Brückstraße, Bongardstraße und Unterer Marktstraße Knüppeldämme zutage (110). Der Hellweg, auch Steinweg genannt (111), betritt das Oval des mittelalterlichen Bochum im Westen durch das Bongardtör und verläßt die Stadt durch das Butenbergtor im Südosten, um von hier nach Dortmund weiterzuführen (Abb. 49). Wie bereits oben angedeutet wurde, handelt es sich bei dieser Hellwegführung um eine Verlegung im 14. Jahrhundert; der alte Hellweg verlief wahrscheinlich über die Rottstraße und den heutigen Südring und stieß etwa an der Einmündung der Düpelstraße auf die Wittener Straße. Noch im UM ist dieser Wegestrang

in Resten gut zu erkennen. Als Fernstraße des Mittelalters und auch des Frühmittelalters hatte die über Bongardstraße und Große Beckstraße verlaufende Verbindung mit dem Reichshof Castrop Bedeutung. An dieser Straße wurde auch der Reichshof Bochum gegründet, dessen Hofesstätte im Rechteck zwischen Bleichstraße, Unterer Marktstraße, Kleiner Beckstraße und Schwanenmarkt gesucht wird (112). Im Schutze des Reichshofes, jedoch etwas abseits der Fernstraße, entstand der Markt, der erst durch die Hellwegverlegung belebt worden sein dürfte. Die obere Marktstraße hieß übrigens ursprünglich Königsstraße (113). Von Nordwesten stößt der "Gahlener Kohlenweg" (114) über die Brückstraße durch das Brücktor auf die Große Beckstraße; dieser Kohlenweg wurde erst im 18. Jahrhundert bedeutsam und scheint im mittelalterlichen Straßensystem keine große Rolle gespielt zu haben. Wichtiger hingegen war vermutlich einst der Straßenzug, der über den Kleinen Hellweg durch das Hellwegtor die Stadt betrat und in den Großen Hellweg mündete. Diese von Süden nach Bochum führende Wege spur vereinigte südlich Bochum die von Hattingen und Blankenstein heraufführenden Wege.

b) Recklinghausen

Die verkehrsgeographisch günstige Lage Recklinghausen im Frühmittelalter kann wohl kaum bestritten werden. Die hier zusammenlaufenden Straßen von Köln, Lünen, Münster und Dorsten ließen wohl schon in karolingischer Zeit die Anlage eines militärischen Stützpunktes notwendig erscheinen (115). Auch die Urfarre Recklinghausen ist "... im Verkehrsmittelpunkt des Landes zwischen Emscher und Lippe an einer von Köln nach Münster führenden Straße gelegen" (116). Weiter war der Raum Recklinghausen Verwaltungsmittelpunkt der Güter des Klosters Werden, das hier nicht weniger als zwei Oberhöfe besaß (117). Ob Recklinghausen allerdings in römischer Zeit im Verkehrssystem des Landes eine Rolle gespielt hat, läßt sich keinesfalls durch die hier gefundene Bronzemünze des Antonius Pius nachweisen (118).

Der Fernhandel hat für die Entwicklung Recklinghausen entscheidende Impulse geliefert (119). Bereits im 11. Jahrhundert wurde in Recklinghausen in einer königlichen Münze Geld geprägt (120); allerdings kann man auf Grund dieses numismatischen Befundes keine sicheren Aussagen über die Stadtentstehung Recklinghausens bereits im 11. Jahrhundert treffen (121). Die Stadtwerdung scheint um 1230 erfolgt zu sein (122). Schon im 13. Jahrhundert sind Recklinghäuser Kaufleute am Englandhandel beteiligt (123). 1253 läßt sich ein Weinhändler nachweisen (124). 1256 wurde das Rathaus gebaut (125), und Ende des 13. Jahrhunderts beteiligten sich Kaufleute aus Recklinghausen auch am Handel mit Brabant. Im 14. bis 17. Jahrhundert sind Bürger der Hansestadt in fast allen bedeutenden Hansestädten nachzuweisen (126). Im Nordosten von Recklinghausen lag, wahrscheinlich im Bereich der Petruskirche, der ehemalige Reichshof (127), der im Westen von der durchgehenden Hauptverkehrsachse im Zuge der Mün-

sterstraße, der Geiststraße und der Steinstraße berührt wird (Abb. 50). Dieses geradlinige Straßenstück dürfte der Rest der alten, vom Rheine nach Münster und weiter nach Norden führenden Fernstraße sein, der m. E. einzigen durchlaufenden Altstraße im Stadtgrundriß, Schon 1317 wird sie "via lapida", Steinstraße, genannt (128). Im Südwesten der Stadt lag an dieser Straße im 15. und 16. Jahrhundert eine Klause am Pilgrimspfad (129). Bei Hochlar am Segenberge befanden sich ebenfalls an dieser Fernstraße ein Siechenhaus und eine Gerichtsstätte (130); und im 14. bis 16. Jahrhundert wird der "Hoenweg" südwestlich der Stadt des öfteren genannt (131). Pennings vertritt zwar auch die Ansicht, daß "... die Münsterstraße wohl heute noch den ursprünglichen Straßenzug andeutet ..." (132), weist aber an anderer Stelle darauf hin, daß nach der Urkarte von 1822 "... alle alten Wege ... den heutigen Kern der Stadt ... umgehen" (133). Dieser These möchte ich widersprechen; im Urkataster finden sich nicht die geringsten Hinweise für eine derartige Annahme. An der Münsterstraße entstand bezeichnenderweise die älteste Kaufmannsniederlassung im Schutze des Reichshofes, am Werth vom Kirchhof zur Münsterstraße (134). Hier am Kirchhof lag auch der alte Gerichtsplatz (135).

Meiner Auffassung von der relativen Bedeutungslosigkeit der von Bochum über Herne heraufziehenden Straße (Abschnitt 46 im 1. Kapitel) widerspricht es nun in gewisser Weise, daß diese Straße in Recklinghausen schon 1254 als "Lata Platea", als Breite Straße, bekannt ist (136) und daß diese Straße platzartig in einem Markt endet, an dem 1256 ein Rathaus errichtet wurde. Will man nicht die etwas kühne Hypothese vertreten, die Breite Straße habe als Durchgangsstraße ursprünglich durch das Gelände des späteren Reichshofes geradewegs nach Norden geführt - es gibt in der Tat keine Hinweise dafür-, so kann man vielleicht vermuten, daß die Breite Straße in einem relativ dünn besiedelten Teil der Stadt planmäßig angelegt wure und der Markt hier seinen neuen Standort fand. Vermutlich wurde auch die bedeutende Ost-West-Achse des Vestes, die Vestische Landstraße, die ursprünglich das Stadtgebiet im Norden über den Karweg umging (137), über die Kunibertstraße durch die Stadt gelegt. Das planmäßige Rechteckschema der Straßen im Südosten Recklinghausens etwa zwischen Kellerstraße, Kleine Geldstraße, Kunibertstraße und Kampstraße scheint überhaupt darauf hinzuweisen, daß hier der Ausbaubezirk der Stadt liegt, während sich der Kernbezirk im Bereich des Reichshofes und wahrscheinlich im Westen entlang der Münsterstraße befand. Durch das Lohtor, dessen Torwächter im Mittelalter das größte Gehalt aller Torwächter erhielt (138), verließen zwei verkehrsreiche Straße die Stadt nach Norden: einmal die über Oer Ahsen nach Olfen führende Fernstraße, die in Olfen auf die bedeutende Straße Witten-Castrop-Lüdinghausen-Münster stößt, zum anderen die Straße nach Haltern-Münster (Abschnitte 46 - 48, 1. Kapitel).

c) Vergleich

Die Standorte der beiden Städte Bochum und Recklinghausen sind, von der natürlichen Ausstattung her gesehen, sehr ähnlich. Beide Siedlungen entwickelten sich auf trockenen, lößverkleideten Plattformen bzw. Vollformen, auf der Bochumer Lößebene und dem Recklinghauser Landrücken, die durch die breite, ehemals versumpfte Emscherniederung, getrennt wurden. Die verkehrssperrende Wirkung dieser etwa Ost-West verlaufenden Talung scheint zwischen Recklinghausen und Bochum besonders groß gewesen zu sein; in diesem Zusammenhang ist es auffällig, daß in den Grundrissen beider Städte keine durchlaufenden Nord-Süd-Straßen zu erkennen sind und die wichtigen Fernverkehrswege die Städte mehr auf Diagonalen von Südwesten nach Nordosten queren.

Auch in der Entwicklung der Städte sind zwei Parallelitäten auffallend. Vermutlich auf Grund der günstigen Verkehrslage wurden in Recklinghausen und Bochum karolingische Königshöfe angesetzt, auf deren Hofesgelände zwei Ursparren entstanden. Im Laufe der mittelalterlichen Stadtentwicklung fällt Recklinghausen jedoch alsbald eine größere Bedeutung zu, die wohl verkehrsgeographisch bedingt ist. Im 13. Jahrhundert nehmen die Kaufleute Recklinghausens aktiv am Fernhandel teil, während in Bochum der Ackerbau die Haupterwerbsquelle der Bevölkerung ist. Auch die Verleihung der Stadtrechte im 13. Jahrhundert und die Verlegung des Hellweges durch die Stadt im 14. Jahrhundert vermochten Handel und Verkehr in Bochum nicht zu fördern; die Stadt blieb als unbedeutende Ackerbürgersiedlung bestehen.

III. Die Städte der Lippetalung

Neben den noch heute bestehenden Städten Hamm, Werne, Lünen und Haltern werden in diesem Abschnitt die ehemaligen Städte (?) Mark und Nienbrügge kurz mitbehandelt.

a) Hamm, Mark und Nienbrügge

Zu den historisch und geographisch interessantesten und kompliziertesten Landstrichen der Westfälischen Bucht zählt die Lippetalung bei Hamm, die geradezu den Charakter eines Brückenkopfes trägt (139). Die mannigfachen, zum Teil ungeklärten Probleme können hier jedoch nur unter einem verkehrsgeographischen Aspekt angedeutet werden (140) (Abb. 43).

Die Stadt Hamm, im Westen und Osten von der Burg Nienbrügge und der ehemaligen Stadt (?) Nienbrügge sowie von Burg und Stadt (?) Mark flankiert, hat von jeher stärkste Beziehungen zur Lippe gehabt (141). Allerdings erscheinen mir die Bemühungen verschiedener Autoren, nördlich Hamm eine Flußbettverengung durch die Terrassen auf ca. 500 m als besondere Lagegunst hinzustellen (142), sehr von dem Wunsch getragen zu sein, die Lage der Stadt Hamm irgendwie durch natürliche Grundlagen zu erklären. Wenngleich der Bericht aus dem

Jahre 1737, nach welchem das Flußbett der Lippe zwischen Nord- und Westtor so flach ist, daß man es durchwaten konnte, in diese Richtung deutet, so kann man noch viele andere Punkte an der Lippe finden, die dieselben Vorzüge aufweisen wie der Lippeübergang bei Hamm. Außerdem müßte man sich ja die Frage stellen, warum denn die älteren Siedlungen Nienbrügge und Mark von dieser angeblich günstigsten Übergangsstelle so weit entfernt liegen.

In der Westenfeldmark, dem heutigen Hafengebiet westlich von Hamm, stieß man "... auf die Spuren fast aller Perioden der Menschheitsgeschichte". Diese Tatsache gewinnt besondere Bedeutung in Hinblick auf den alten Flußübergang bei Nienbrügge (143), das in diesem Gebiet gelegen haben muß. Immerhin fanden sich auch 900 m südöstlich Haus Mark kaiserzeitliche Siedlungsspuren sowie bei Haus Mark ein rheinischer Wölbwandtopf aus dem 8. Jahrhundert (144). In Hamm selbst wurden eine augustische Sigillata und zwei Kupfermünzen Trajans und Konstantins I. gefunden (145). "Das Stadtgebiet selbst scheint nicht vor dem 9. Jahrhundert ... bewohnt gewesen zu sein" (146). Festen historischen Boden haben wir erst im 12. Jahrhundert unter den Füßen, als die Grafen von Altena ihren Sitz aus dem abgelegenen Lennetal in den verkehrsgünstigen Raum um das spätere Hamm verlegten. Es fällt auf, daß die Grafen v. d. Mark auch weiterhin ihre Herrschaft durch Burgenbauten an strategisch und verkehrsgeographisch wichtigen Punkten sichern, so in Hattingen, Wetter, Langschede (147). 1198 sind die Grafen im Besitz von Burg Mark; diese Feste hatte offensichtlich den Lippeübergang der von Soest nach Münster führenden Landstraße zu sichern. Auch wohl im 12. Jahrhundert entstand auf dem Nordufer der Lippe die Burg Nienbrügge, deren Lage durch die Flurnamen "Burgstelle", "Steinwinkel" (148) exakt zu fixieren ist. Schon 1790 wird die "Hooge Borgstette" genannt (149). Die Lage der Burg Nienbrügge war m. E. ebenfalls durch einen Flußübergang bestimmt. Hier überschritt, wie im 1. Kapitel, Abschnitt 32 gezeigt wurde, der von Wickede bzw. vor Unna über Kamen nach Beckum bzw. nach Münster führende Weg die Lippe. Der Name Nienbrügge läßt zwei Deutungen zu; entweder befand sich hier eine alte Brücke, die durch eine neue ersetzt wurde (150); oder aber in der Nähe, etwa nördlich Hamm, befand sich eine ältere Brücke, zu deren Unterscheidung man eine neue oben "Nienbrügge" nannte (151). Für die erste Deutung spricht die Tatsache, daß die Reste von zwei Brücken bei Niedrigwasser an der Krausen Linde zu sehen waren (152). - Unmittelbar südlich der Burg Nienbrügge, hart westlich der alten Ahsemündung, legten die Grafen von Altena um 1200 südlich der Lippe die Stadt (?) (?) Nienbrügge an. Nach dem Mord an Bischof Engelbert von Köln wurde 1225 die Burg geschleift und die Bürger Nienbrüggens nach Hamm umgesiedelt. Das neue Gemeinwesen entstand im Mündungswinkel zwischen Ahse und Lippe in sehr geschützter Lage. Hier scheint sich tatsächlich ein zweiter Lippeübergang befunden zu haben, an dem die Straße Werl - Hamm - Münster den Fluß überquerte. Auf diesen Übergang konzentrierte sich in der Folge der gesamte Ver-

kehr. Diese Verlagerungen kann man besonders gut aus dem Verlauf der Verkehrsleitlinien um Hamm erkennen. So biegt die von Kamen heranzuführende Straße südwestlich Hamm bei Daberg fast rechtwinklig auf Hamm um, eine geradlinige Verlängerung dieser Spur würde die Lippe unmittelbar östlich der ehemaligen Burg Nienbrügge queren. Eine Verbindung zu der alten, durch Heessen ziehenden Straße, die sich weiter bis Beckum verfolgen läßt, bietet sich an. Auch die alte Straße Soest - Hamm südlich der Ahse und südlich der späteren Stadt Hamm weist nach Nienbrügge.

Der dritte Lippeübergang befand sich zwischen Haus Heessen und Haus Mark. Hier überquerte eine von Soest nach Münster führende Straße den Fluß, die Brücke ist im 16. Jahrhundert belegt (153). Es scheint, als ob sich an diesem Straßenzug im frühen 13. Jahrhundert eine weitere Stadt, nämlich Mark, entwickeln konnte (154); nach Aufblühen der neuen Stadt Hamm sank Mark zur Bedeutungslosigkeit herab.

Fassen wir die hier aufgestellten Hypothesen noch einmal zusammen. Vermutlich existierten seit dem Mittelalter, eventuell schon früher, im Raum Hamm drei Lippeübergänge auf einer Flußlänge von etwa drei Kilometern; bei Nienbrügge, nördlich Hamm und bei Haus Heessen. Erst seit Entstehung der Stadt Hamm im 13. Jahrhundert wurden die Straßenzüge auf den Übergang Hamm abgelenkt, so daß hier nicht nur eine Lokalverbindung zwischen der Grafschaft Mark und dem Stift Münster bestand, sondern auch die Fernverkehrswege in einem Übergang gebündelt wurden. "Die Bedeutung des märkischen Hamm scheint vor allem in seiner Stellung als Lippebrückenkopf ... und vielleicht auch als Handelsplatz für den Verkehr zwischen Nord- und Südwestfalen zu liegen ..." (155). Noch heute ist zu erkennen, daß das Territorium der Grafschaft Mark bei Hamm, wie übrigens auch bei der zweiten märkischen Lippestadt Lünen, einst nach Norden über die Lippe übergriff (156); dieses Gebiet war eigens durch eine Landwehr geschützt. - Bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts spielte Hamm auch in der Hanse eine gewisse Rolle, sank dann jedoch zur Ackerbürgerstadt herab.

Im Grundriß der Stadt Hamm, der in seiner Planmäßigkeit die späte Gründung verrät, hat das alte Straßennetz Spuren hinterlassen (Abb. 51). Als beherrschende Achse tritt hier wieder der südliche Lippe- randweg hervor, wohl eine der bedeutendsten Altstraßen Westfalens. Im Zuge dieser Straße erscheint der Grundriß der Stadt gleichsam "gedehnt", während er im Verlauf der Straße Werl - Münster zwei deutliche Einschnürungen aufweist. "Zwar bilden heute die Nord- und Südstraße keinen durchgehenden Straßenzug mehr. Da jedoch die Wegerichtungen nördlich der Lippe und südlich der Ahse ebenso wie die Flußübergänge selbst deutlich aufeinander bezogen sind, darf man wohl auch hier eine ursprünglich durchgehende Verbindung annehmen (157). Auffällig ist nun die Lage des Marktes fast exakt im geometrischen Mittelpunkt der mittelalterlichen Befestigung, jedoch abseits des ursprünglich mit großer Wahrscheinlichkeit weiter westlich gelegenen Straßenschnittpunktes, dem eigentlich vorgezeichneten Ort für einen

Markt. Die ältere Straßenkreuzung nahm zudem vor Erweiterung der Stadt im Osten ihrerseits eine zentrale Stellung ein. Insgesamt erscheinen die skizzierten Verhältnisse etwas unklar und bedürfen einer Deutung. Trotz fehlender urkundlicher Belege bin ich der Meinung, daß der älteste Markt sich im natürlichen Schnittpunkt der Durchgangsstraßen befand, etwa 200 m westlich des heutigen Marktplatzes. Mit der Erweiterung Hamms im Osten wurde der jetzige Markt ebenfalls nach Osten in das neue Zentrum verlegt, und auch die ursprünglich geradlinig verlaufende Nord-Süd-Straße mußte sich eine abknickende Umleitung durch das neue Stadtzentrum gefallen lassen.

b) Werne

Die Entstehung und Entwicklung der Stadt Werne ist abhängig von den hier zusammenlaufenden Verkehrswegen und von der mittelalterlichen Entwicklung der 9 km flußabwärts gelegenen Nachbarstadt Lünen. Aber schon in vorstädtischer Zeit tritt die strategisch wichtige Position des Raumes um Werne klar heraus. Im 9. Jahrhundert besaßen sowohl der Bischof von Münster als auch das Kloster Werden je einen Haupthof in und bei Werne, der münsterische Hof zählte sogar zu den ältesten des Bistums (158). Zu den Verpflichtungen des Werdener Oberhofes gehörten die Aufgaben, zehn Bäume zum Bau der Lippebrücke zu liefern sowie dem Abt zu Werden sechsmal im Jahr eine Herberge zu gewähren (159). Eine Silbermünze der Sabina oder der Faustina, die in Werne gefunden wurde, sei noch erwähnt (160).

Die Urfarkkirche Werne dürfte im späten 9. Jahrh. entstanden sein; vielleicht geht sie auf eine königliche Kirche zurück. Möglicherweise stand der Raum Werne-Selm in dieser frühen Missionszeit unter dem Einfluß der Dortmunder Missionszelle (161). Sicherlich darf man die Bemühungen Münsters, Dortmunds (?), Werdens und des Staates (?), in Werne festen Fuß zu fassen, als Indiz für die strategische Bedeutung dieses Raumes werten. Diese Schlüsselposition wird durch die mittelalterliche Entwicklung unterstrichen. 1195 ist in Werne ein Zoll belegt. Die Geburtsstunde der Stadt schlägt jedoch erst im frühen 14. Jahrhundert. 1302 verpfändete der Bischof von Münster seine Stadt Lünen an den Grafen von der Mark, der sie 1340 auf das südliche Ufer verlegte, um den Brückenkopf fest in die Hand zu bekommen. 1383 befestigte der Bischof das Weichbild der Stadt Werne mit Graben und Zaun (162). "So entstand hier eine neue Befestigung ... mit der Bestimmung, den Süden der Diözese, wo zwei Straßen über die Lippe führten nämlich bei Lünen und über die Christopherusbrücke, vor Überfall zu sichern" (163). Werne ist in erster Linie eine militärische Gründung (164), die vor allem den Märkern ein Dorn im Auge sein mußte. Die Stadt wurde auch 1400 von diesen zerstört, wenig später jedoch von Münster wiederaufgebaut und durch eine Burg verstärkt. Obwohl Werne schon 1362 Marktrecht besaß und verkehrsmäßig günstig gelegen war, hat die Stadt im mittelalterlichen Handel keine Rolle gespielt. Entscheidend waren offensichtlich die Schutzfunktionen an der Süd-

grenze der Diözese.

Die Nord-Süd-Achse der Stadt verläuft durch das Neutor über die Neustraße und die Bonenstraße und verläßt Werne durch die Bonenpforte (165) (Abb. 52). In diese vermutlich vorstädtische Linienführung mündet rechtwinklig die Steinstraße ein, die schon 1339 als "Stenwech" bekannt ist (166). An dieser Steinstraße entwickelte sich der Markt; die Straße scheint im 14. Jahrhundert starken Verkehr in die Stadt gebracht zu haben und war 1610 "... dermaßen zerschlagen daß zu Zeiten niemandt, es sei dann mitt Leibsgefahr und großen Beschwer selbige gebrauchen könne ..." (167). Wünsche fiel auf (168), daß die heutige Hauptstraße im Zuge der Steinstraße und Bonenstraße "... einen Bogen um eine Art Kernfläche ..." schlägt, um dann geradlinig weiterzuführen. Er vermutete, daß die Straße "... von altersher den Ortskern (169) zu umgehen hatte oder durch die spätere dichtere Bebauung dazu veranlaßt wurde; ...". Nach seiner Ansicht ist die erste Lösung am wahrscheinlichsten. Wünsche hat jedoch offensichtlich die der Lokalforschung lange bekannte Tatsache übersehen, daß die alte, von Dortmund über Lünen nach Münster führende Straße die Stadt Werne ursprünglich im Westen umging (170) (Abb. 42 und Abschnitt 39, 1 Kapitel). Erst mit den Wirren um Werne und Lünen im 14. Jahrhundert wurde diese Straße über die neu besteinte Straße in die Stadt gezogen. Daß dieses Einführen zu einer Zeit relativ dichter Bebauung und intensiver Nutzung des Vorfeldes erfolgte, zeigt auch das mehrfache, rechtwinklige Abknicken der Straße Lünen-Werne südwestlich der Stadt Werne (Abb. 42).

c) Lünen

Auch in Lünen wird die negative Verkehrsbedeutung der Lippe durch die Siedlung nördlich und südlich des Flusses erheblich gemindert. Ob das 4 km östlich gelegene Römerlager bei Oberaden (171) der Sicherung des Lippeüberganges diene, erscheint ebenso fraglich wie die Sicherungsfunktion des 4,5 km westlich Lünen errichteten Reichshofes Elmenhorst (172). Immerhin ist beides möglich, obwohl die Anlagen starke Beziehungen zur Lipperandstraße zeigen. Die Ausführungen Schuchhardts über eine alte Lippefurt bei Beckinghausen mögen zutreffen (173), die Furt läßt sich jedoch nicht mit dem bestehenden Fernstraßennetz in Verbindung bringen. Auch war Elmenhorst (174) kaum Endpunkt der von Westhofen über Dortmund zur Lippe führenden Straße (175). Erwähnt sei die in Lünen gefundene Silbermünze des Postumus (176).

Strategische Beziehungen zum Lippeübergang hatten der nördlich der Lippe vermutete bischöfliche Oberhof (177) und der Herforder Amtshof (178); im Bereich der Altstadtkirche soll sogar eine Burg bestanden haben (179), und auf dem Heikenberge bei Lünen vermutete Schuchhardt eine fränkische Befestigung (180). Bereits 1195 ist in Lünen ein Zoll belegt, der in den folgenden Jahrhunderten häufig zum Zankapfel zwischen Münster, Mark und Dortmund wurde (181). Zu Beginn des 13. Jahrhunderts war die Marktsiedlung am Nordufer

der Lippe befestigt, "... weil es für die Bischöfe von Münster von dem größten Werte war, die Heer- und Handelsstraße von Dortmund nach Münster gleich beim Übergang über die Lippe in münsterisches Gebiet besetzt zu halten, um auf diese Weise das südliche Einfallstor in ihr Land zu schließen und so die Übergriffe der Erzbischöfe von Köln abwehren zu können" (182). Infolge dieser Lage als Grenzfeste an einer der Hauptstraßen des Landes diente Lünen im frühen 13. Jahrhundert wiederholt als Versammlungsort der benachbarten Landesherren, so 1215, 1219 und 1220 (183). Nach der Schlacht bei Brechten im Jahre 1254 wurden die Befestigungen geschleift, jedoch alsbald erneuert. Eine Wende in der Entwicklung Lünens setzte 1302 ein, als der Bischof von Münster seine Festung an die Märker verpfändete. Die Grafen von der Mark lösten in der Folge dieses Pfand nicht wieder ein, sondern verlegten die Siedlung 1336/40 auf das Südufer der Lippe (184). "Mit dem Erwerb Lünens hatten die Grafen von der Mark das Einfallstor ins Münsterland in ihre Hand gebracht ..." (185); während der anschließenden Fehde gelang es den Münsteranern nicht, ihre Grenzfeste zurückzuerwerben. Sie bauten statt dessen das östlich gelegene Werne zur Festung aus, um die Kontrolle über den wichtigen Handelsweg nach Münster wenigstens hier fest in die Hand zu bekommen. Der märkische Stützpunkt Lünen wurde bald durch Übergreifen auf das nördliche Ufer wie in Hamm zu einem Brückenkopf ausgebaut und durch Landwehren gesichert. Nicht nur den Münsteranern war die Stadt ein Dorn im Auge, sie bedrohte auch die Handelsinteressen der Dortmunder, denen der Zoll in Lünen seit 1347 zustand. Noch 1425 bestätigte Graf Gerhard von Kleve und der Mark der Stadt Dortmund die Weitererhebung ihres Zolles in Lünen (186). Für fast hundert Jahre sicherte sich Lünen wenigstens einen Teil des Zolles, der 1461 noch im Besitz der Dortmunder war, dann jedoch ganz an die Mark verlorenging (187). Verschiedenste Waren querten in Lünen die Lippe. 1446 verlor ein Kölner Händler bei einem Unwetter in Lünen 25 Decken Leder, die in Münster eingekauft waren und wohl nach Köln transportiert werden sollten (186); 1622 ging eine Ladung Butter und Käse von Münster über Lünen nach Köln (186) und von 10 münsterischen Kaufleuten wurden 899 Ochsen durch Lünen nach Köln getrieben (188). Ebenfalls erhöhte man hier den Weinzoll (189). 1722 wurde noch Klage geführt, daß das Wegegeld zurückgeht "wegen des zu hohen Zolles, denn jedermann scheut sich, die Stadt zu berühren" (190). Ähnlich umstritten waren die Grenzen zwischen den Grafschaften Mark und Dortmund. Ursprünglich bildete die Seseke im Südwesten Lünens die Scheide, wie aus einer Grenzbeschreibung der Grafschaft Dortmund von 1565/67 hervorgeht. Danach reichte die Grafschaft Dortmund "bit an den vryenstoel op dey Seseke" (191). Aber schon 1505 scheinen die Märker ihre Grenzsteine bis an den Buchenberg versetzt zu haben.

Bei allen Bemühungen der Landesherren ging es offensichtlich um den Lippeübergang, der im Spätmittelalter eine wechselhafte Geschichte erfuhr. Im 13. Jahrh. wurde der Fluß auf einer Brücke überschritten, wie der Name des

1267 genannten Bürgers "Wilhelmus supra Pontem" bezeugt (192). Obwohl in Lünen offenbar ein lebhafter Handelsverkehr über die Lippe ging und Fluß und Randstraße Verkehr in die Stadt brachten, die schon 1262/63 einen Markt hatte (193), hat sich nie ein bedeutender Handel entwickelt, was wohl auf die unsichere Grenzlage und die damit verbundenen militärischen Aufgaben der Grenzfestung zurückzuführen ist. Der Grundriß der südlich der Lippe gelegenen Stadt zeigt deutlich die planmäßige Anlage (Abb. 53). Die Hauptdurchgangsstraße verläuft über die Lange Straße, die schon 1504/05 gepflastert war und ehemals Steinweg hieß (194). Auch die Bäckerstraße ist ein Rest der Fernstraße nach Dortmund. Ein älterer Lippeübergang scheint jedoch vor Verlegung Lünens auf das Südufer der Lippe in den Jahren 1336/40 etwa 250 m flußabwärts gelegen zu haben. Wie Flurgrenzen im UK und der Verlauf der Straßen nördlich und südlich der Lippe erkennen lassen, scheidet dieser ältere Weg zwischen Friedensstraße und Wilhelmsstraße im Westen Lünens von der Dortmunder Straße nach Nordosten etwa durch das Gelände des Freibades geführt zu haben. Die Lippe wurde hart östlich der Graf-Adolf-Straße gequert. Nördlich des hier vermuteten Flußüberganges fanden sich im UK drei Parzellen mit dem Namen "Stellfort" (195) (Nr. 1 in Abb. 53) die vielleicht die Lage der Furt bezeichnen. Die Fortsetzung dieser alten Wegespur ist dann in der am Südrande AltLünens verlaufenden Gartenstraße zu suchen, die ursprünglich wohl direkt in die Münsterstraße mündete. Lappe vermutet, die alte Brücke habe einst etwas stromab gelegen und sucht sie nördlich der Marktstraße - ehemals Königsstraße - und der "Dehlbrücke" (196).

d) Haltern

Mit großer Wahrscheinlichkeit befand sich bei Haltern schon im 8. Jahrhundert ein wichtiger Übergang über die Lippe. Die physiogeographische Gunst dieser Lippepassage und die römischen Befestigungen, die beiden Feldlager, das Kastell auf dem Annaberg, der Hafen und das Uferkastell (197), lassen sogar eine römische Brücke vermuten (198). Für einen bronzezeitlichen Handelsweg, der hier die Lippe gequert haben soll, gibt es jedoch keine Beweise (199).

Die mittelalterliche Entwicklung Halterns ist an diesen Lippepaß gebunden. Schon der hier gelegene bischöfliche Oberhof, der zu den ältesten des Bistums zählte (200), dürfte mit Sicherungsaufgaben an der Südgrenze der Diözese betraut gewesen sein. Auf diesem Hofe entstand wohl schon unter Liudger eine Urfarrkirche (201). Die mittelalterliche Hauptaufgabe Halterns war militärischer Natur (202). Die Brückenstadt (203) hatte vor allem das Einfallstor in das kölnische Vest Recklinghausen zu sichern; von der Funktion gesehen ist Haltern am besten mit Werne, oder, nur mit anderen Vorzeichen, mit den märkischen Städten Hamm und Lünen zu vergleichen. Auf Grund dieser exponierten Lage war Haltern häufig feindlichen Angriffen ausgesetzt und wurde 1288/89 "de novo" befestigt (204). Schon 1287 bestand ein Markt (205), Mitglied der Hanse war Haltern jedoch erst seit Ende des 15. Jahrhunderts. 1575 wurde ein Rathaus gebaut, Münzen sind

von 1595 - 1624 bekannt (206). Schild und Halfter auf den Münzen sollen die Schutzfunktion und die Zollstelle symbolisieren (207).

Das Halt-Machen von Schiffen und Kaufleuten auf der Lippe und der den Fluß kreuzenden Handelsstraße könnte sogar bei der Namengebung Halterns Pate gestanden haben (208). Offensichtlich hat der Handel für die Entwicklung Halterns - ähnlich Werne - nie eine bedeutende Rolle gespielt, trotz hervorragender Verkehrslage. Sicherlich ist das im wesentlichen auf die exponierte Brücken- und Grenzlage zurückzuführen.

Der Grundriß Halterns ist denkbar einfach und bedarf kaum näherer Erläuterungen (Abb. 54). Die beiden Hauptverkehrsachsen schneiden sich winklig etwa in der Mitte des fast kreisförmigen Grundrisses und bilden im Schnittpunkt einen platzartig erweiterten Markt, auf dem auch das Rathaus errichtet wurde. Im Südosten des Straßenkreuzes lag vermutlich im Bereich der Pfarrkirche der alte bischöfliche Oberhof, an den sich im Osten der ehemalige Richthof anlehnte.

e) Vergleich

Genese und Funktion der behandelten Lippestädte wurden ganz entscheidend geprägt durch zwei Lagemomente, die allen diesen Siedlungen zu eigen sind: die Bindung an einen Flußübergang und die Randlage an der Grenze mittelalterlicher Territorien. Flußübergangs- und Grenzsituation bestimmten die wichtigsten Aufgaben dieser Städte: Schutz und Sicherung von Grenze und Flußübergang.

Betrachtet man die drei Übergänge im Raume Hamm - Hamm, Mark und Nienbrücke - als eine Passage durch die Lippe, so läßt sich einmal festhalten, daß an allen diesen im Mittelalter bezeugten Flußübergängen frühgeschichtliches Fundmaterial, zumeist römische Münzen, bezeugt ist. Im Frühmittelalter finden sich an den Lippepassagen bei den späteren Städten Werne, Lünen und Haltern kirchliche Verwaltungszentren, bei Haltern außerdem ein fränkischer Königshof und in Haltern und Werne auch eine Urfarrkirche. Die Stadtwerdung aller Siedlungen mit Ausnahme von Werne (nach 1350) erfolgte im 13. Jahrhundert. Eindeutig ist die dominante Wehrfunktion aller Städte zu fassen. Der Hammer Lippepaß mit seinen drei städtischen (?) Siedlungen an drei Lippeübergängen unterstreicht in seiner wechselvollen Geschichte den erfolgreichen Versuch der Grafen von der Mark, hier einen Lippebrückenkopf zu schaffen. Bei Hamm griff, wie noch heute zu erkennen ist, das märkische Territorium einst nach Norden über die Lippe hinaus, genau wie in der zweiten märkischen Stadt Lünen. Diese Siedlung bietet das anschaulichste Beispiel eines Kampfes um einen Flußübergang. Ursprünglich auf dem Nordufer der Lippe auf münsterischem Territorium gelegen, gelangte Lünen im 14. Jahrhundert in märkischen Besitz und wurde alsbald auf das Südufer der Lippe verlegt, so daß ein wichtiges Einfallstor in das Bistum Münster in märkischer Hand war. Gleichsam im Gegenzuge wurde das 9 km flußaufwärts von Lünen an dieser Straße gelegene Werne befestigt und bald von Münster mit Stadtrechten begabt. Diese Stadt erhielt so neben der Sicherung eines

alten Lippeüberganges zusätzlich die Aufgabe, den verlorengegangenen Stützpunkt Lünen zu ersetzen und die bei Lünen die Lippe querende Straße Dortmund - Münster eben in Werne zu kontrollieren. - Wie die römischen Befestigungsanlagen bei Haltern und die karolingische Curtis in Bossendorf zeigen, wurde der dortige Lippepass schon in frühgeschichtlicher und frühmittelalterlicher Zeit militärisch überwacht. Im Mittelalter ging diese Kontrollfunktion über die Grenze und den Zugang in das kölnische Vest Recklinghausen auf die Stadt Haltern über.

Führt man sich die überwiegend militärischen Aufgaben der besprochenen Lippestädte vor Augen, so nimmt es nicht wunder, daß sich in keiner dieser Siedlungen Handel von bedeutendem Ausmaß entwickeln konnte, obwohl schon Ende des 12. Jahrhunderts in Lünen und Werne eine Zollstätte existierte und die Städte Hamm, Werne und Haltern auch Mitglieder der Hanse waren.

Während die Grundrisse der beiden märkischen Städte Hamm und Lünen in ihrer Planmäßigkeit die gelenkte Anlage verraten, weisen die münsterischen Städte Werne und Haltern einen alten Kern auf, der vom Oberhof und einer Urfarrkirche eigenommen wird.

IV. Die Städte des Kernmünsterlandes

In diesem Abschnitt werden die Städte Beckum, Ahlen, Lüdinghausen und Dülmen beschrieben und miteinander verglichen.

a) Beckum

Beckum, eine -heim-Siedlung an der Beke, der Werse, liegt auf der weiten Beckumer Platte, am Nordufer der Werse mit ihren Ursprungsbächen. Charakteristisch ist Beckums Lage "... an einem alten Straßenschnittpunkt und die für die karolingische Staatsiedlung charakteristische Häufung von auf - heim endenden Ortsnamen" (209). Auch die im Norden der Stadt belegten Flurnamen "Faulé Elen Königsmorgen" (210), " im Königshagen " (211) u.a. sowie der Hof Königskamp, der bereits im Mittelalter bezeugt ist (212), veranlassen Hömberg, in Beckum Königsgut anzunehmen. Die bischöfliche Kaplanei geht nach seiner Ansicht auf eine frühe Übernahme einer königlichen Kapelle zurück (213). Auch die reichen sächsischen Grabfunde des 6.-7. Jahrhunderts unmittelbar südwestlich Beckum (214) bezeugen die frühe Bedeutung dieses Raumes, wie sich ja in Beckum ebenfalls ein bischöflicher Oberhof befand (215), auf dessen Grund eine Urfarrkirche errichtet wurde. Ein Markt wird bereits 1234 erwähnt; 10 Jahre zuvor war Beckum schon Stadt (216) und zählte nach Haase zu den Siedlungen, für deren Entwicklung die Fernhandelslage eine bedeutende Rolle spielte (217). Der Handel Beckums erstreckte sich bis nach Bergen und Stockholm (218), und wenn sich die Vertreter der Hansestädte Dortmund, Münster, Soest und Osnabrück vornehmlich in Beckum trafen (219), so dürfte das durch die verkehrsgeographisch günstige Lage dieser Stadt bestimmt gewesen sein. Die genannten Städte waren durch Hauptverkehrswege mit Beckum verbunden; außerdem konnte man von Beckum

über Oelde oder Stromberg nach Bielefeld gelangen; Lippstadt war ebenfalls gut zu erreichen. Im Grundriß der Stadt hebt sich als beherrschende Achse der Straßenzug Oststraße - Weststraße heraus. Beide Straßen werden bereits im 13. Jahrhundert genannt (220) (Abb. 55). Parallel zu dieser Achse begrenzt im Süden die Werse die mittelalterliche Stadt. Im Nordwestteil des sich trichterförmig erweiternden Straßenmarktes biegt rechtwinklig die Nordstraße ab und verläßt die Stadt durch das Nordtor. Während das Osttor die Straßen von Soest, Bielefeld und Lippstadt aufnimmt, wird der Fernweg von Hamm durch das Westtor in die Stadt geführt. Möglicherweise erreichte diese Fernstraße die Stadt Beckum einst durch das Südtor (221). Auffällig sind die beiden westlich und östlich der Nordstraße gelegenen Viertel. Während das letztere ein planmäßiges Rechteckgitter zeigt, findet sich im ersten ein relativ unregelmäßiges Gewirr von Gassen, das nach Wunsche auf den hier gelegenen Haupthof zurückzuführen ist (222). Es ist jedoch sehr wahrscheinlich, daß sich in diesem Teil der Stadt eine alte Verkehrsstraße nach Münster verbirgt, die von der Nordwestecke des Marktes auf den Roggenmarkt führte und über den Pulort die Stadt verließ (223). In der Fortsetzung dieser von mir angenommenen Spur finden sich im UK, etwa beim Gymnasium, Parzellen "Am lütken Münsterwege" u. ä.. Dieser vermutlich älteste Weg nach Münster traf wohl an der Einmündung des Schlenkhoffweges auf die Vorhelmer Straße, die hier im UK "Der Münster Weg" heißt und die städtische Landwehr am "Münsterbaum" querte (224). Bald nach Befestigung der Stadt im 13. Jahrhundert wurde die von Münster kommende Straße jedoch aus vermutlich fortifikatorischen Gründen durch das Westtor in die Stadt eingeführt. Dieser Ast ist im UK als "Münsterweg" bezeichnet (225) und heißt 1830 auch "Der Postdamm" (226). Er verlief quer über den Sportplatz nach Nordwesten und erreichte nach ca. 1000 m die Vorhelmer Straße. Schon 1483 wird dieser "Monsterweg" genannt, während die Existenz des m. E. älteren nördlichen Weges 1498 als "Nordmünsterweg" bezeugt ist (227).

b) Ahlen

Auf dem Grunde eines alten bischöflichen Haupthofes, der wahrscheinlich u. a. einen alten Wersedübergang zu sichern hatte, entstand wohl um 780 n. Chr. die Ursiedlung zu Ahlen (228). Offenbar war die Siedlung schon um 1200 befestigt und hatte einen gewissen Marktverkehr (229). In der Mitte des 13. Jahrhunderts trug Ahlen alle Merkmale einer voll entwickelten Stadt. 1287 (88) genossen die Bürger Zollfreiheit im gesamten Bistum Münster, und wenn im 13. und 14. Jahrhundert ausdrücklich Bürger aus Ahlen in Lübeck (230) und Stralsund (231) erwähnt werden, so deutet das mit einiger Sicherheit auf Fernhandel Ahlens zu dieser Zeit hin. 1269 ist in Ahlen ein Weinhändler nachgewiesen (232). Eine Münzstätte wird zwar nicht genannt, das Ahlener Maß trat jedoch früh als verbindliche Norm auf, was auch auf eine gewisse Nahmarktfunktion schließen läßt (233).

Im Grundriß der Stadt tritt als beherrschende Achse der Straßenzug

Oststraße - Weststraße hervor (Abb. 56). In dieser heutigen Hauptstraße möchte Wünsche(234) einen Straßenmarkt und die alte Hauptdurchgangsstraße sehen, die etwas abseitige Lage des Marktes sucht er durch einen ursprünglich südlicheren Verlauf der "Hauptstraße" über Hellstraße, Markt, Kleine Weststraße zu erklären. Ich vermute jedoch, daß die Ost-West-Straße lediglich eine Lokalverbindung nach Beckum und Drensteinfurt bzw. Herbern herstellte; ich halte auch die Südstraße keinesfalls für einen "bedeutenden Landweg", sondern für einen unbedeutenden Lokalweg nach Dolberg. Einzig im Verlauf der Nordstraße deutet sich die alte Fernhandelsstraße an, die den Verkehr nach Warendorf und Osnabrück vermittelte. Vermutlich seit Schaffung des Befestigungsringes um 1200 verließ diese Straße die Stadt über die Weststraße durch das Westtor, vor dem 1357 ein Freigericht gehalten wurde. Freigerichtsverhandlungen sind jedoch auch vor dem Südtor, Nordtor und Kamptor bezeugt sowie bei Hallene nördlich der Stadt (235). Auch das Gogericht wurde vor dem Ost- und Westtor gehalten (236). Das 1285 erbaute St. Vinzenz-Hospital für Arme, Kranke und Reisende sowie das 1571 erwähnte Siechenhaus (237) im Nordwesten der Stadt an der Straße nach Sendenhorst seien noch erwähnt. Ich möchte jedoch annehmen, daß die "vorstädtische" Verlängerung der Südwest-Nordost-verlaufenden Nordstraße ursprünglich weiter nach Südwesten zog und über den Markt verlief, der ja noch heute abseits der Ost-West-Straße liegt. Die weitere Fortsetzung suche ich in der Straße "Alter Hof", so daß die Werse ursprünglich 200 m südöstlich der Brücke vor dem Westtor überschritten wurde und an der Einmündung der Friedrich-Ebert-Straße in die Chaussee nach Hamm mündete. Die Straße wäre damit am Südwestrande des bischöflichen Amtshofes verlaufen und hätte im Schutze dieses Hofes die Werse überschritten. Am Rande des ursprünglich wohl befestigten Hofes entwickelte sich weiterhin im Zuge der Fernhandelsstraße der Markt, der seine Lage noch beibehielt, als diese Durchgangsstraße durch das Westtor die Stadt verließ. Zu genau demselben Ergebnis kam auch Schoop, der einen Bachlauf im Zuge der Weststraße nachwies (238).

c) Lüdinghausen

Der Steverübergang bei Lüdinghausen hat vermutlich seit dem Frühmittelalter eine wichtige Rolle im Verkehrsnetz der Westfälischen Bucht gespielt. Bleibt die Vermutung, hier habe zur Sicherung einer fränkischen Heerstraße ein Königshof gelegen (239), bisher noch unbestätigt, "... so spricht für das hohe Alter dieses Weges, der von Münster über Lüdinghausen nach Recklinghausen und weiter zur unteren Ruhr führte, schon der Erwerb von Lüdinghausen durch Bischof Liudger im Jahre 800; der damals mit der Gründung des Klosters Werden beschäftigte Bischof wird den Hof bei einer seiner Reisen zwischen Münster und Werden erworben haben " (240). Die Kirche in Lüdinghausen gehört ebenfalls zu den unter Liudger entstandenen Urfarrkirchen, die auf dem Werdener Haupthof in Lüdinghausen errichtet wurde (241). Der Abt hatte nach der um 1150 geschriebenen Heberolle

des Werdener Stiftes das Recht, auf St. Remigius 6 Herbergen beim Schulzen zu Lüdinghausen zu beanspruchen (242). Der Leichenzug mit den sterblichen Überresten Bischof Liudgers zog im Jahre 809 von Münster nach Werden über Lüdinghausen, wo eine Rast eingelegt wurde (243). Die wirtschaftliche Bedeutung Lüdinghausens schon im 10. Jahrhundert erhellt aus der Verleihung des Münz- und Markt-rechtes im Jahre 974 durch Otto II. (244). Bereits im 13. Jahr-hundert, als Lüdinghausen ausdrücklich im Stader Itinerar auf der Strecke von Münster nach Duisburg erwähnt wird, bestanden in der Stadt an der Stever zwei Burgen, denen eine dritte folgte. Vermutlich darf man diese Häufung von Befestigungsanlagen um den Steverübergang als Kriterium für die Bedeutung der Fernstraßen Münster - Reckling-hausen - Duisburg bzw. Castrop - Bochum im Mittelalter werten. 1308/09 wurde die Stadt befestigt, 1314 fielen die Anlagen jedoch schon wieder der Zerstörung anheim, danach sank Lüdinghausen zur Minderstadt herab (245). Der schon im 13. Jahrhundert genannte Frei-stuhl lag im Südosten der Stadt beim Hofe Kl. Patzlar, an der 1591 bezeugten "via regia", die über die Königheide nach Werne führte (246). 1599 wird das Recht zur Erhebung von Wege- und Torgeld in Lüdinghausen erwähnt (247).

In einem leicht geschwungenen Bogen durchzieht die Fernstraße Lüding-hausen über Langebrückenstraße, Markt und Münsterstraße (Abb. 57). Die Steverbrücke wird schon 1302 genannt, Münster- und Mühlentor sind 1314 bezeugt (248). Der Treffpunkt von Langebrückenstraße und Münsterstraße wurde zu einem Platzmarkt erweitert, hier fand auch das Rathaus seinen Standort. In der Lage der beiden Burgen, beinahe spiegelbildlich etwa 200 m nordwestlich und südöstlich des Steverüber-ganges, zeigt sich noch heute die einstige Bedeutung der Befestigungen für die Steverfurt. Während die Steverniederung von der Bebauung sicher weitgehend gemieden wurde, entwickelte sich der Kern Lüding-hausen auf dem trockenen Hochufer im Osten der Stever; die Fern-straße bildete dabei gleichsam das Rückgrat der Siedlung.

d) Dülmen

Im Frühmittelalter entstand an der Fernstraße Haltern - Münster auf dem Grunde eines bischöflichen Haupthofes eine der fünf Kirchen, die schon unter Bernrad in den achtziger Jahren des 8. Jahrhunderts ge-gründet wurden (249). Wenngleich Haase eine Stadtentstehung vor 1290 nicht annehmen möchte, so deutet doch die Nachricht, daß die Dölmener sich um 1300 von einer geplanten Brandschatzung loskauften, auf einen gewissen Reichtum hin, der wohl kaum anders als durch Handel erworben wurde (250). Diese Vermutung wird gestärkt durch die Tatsache, daß Dülmen schon in der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts Ratsherren bzw. Bürger in Lübeck, Rostock, Stralsund und Elbing stellte, was auf weitreichende Handelsbeziehungen in der Hanse schlie-ßen läßt (251). Schon 1256 ist in Dülmen ein Schmied nachgewiesen (252). 1407 erwarb die Stadt sämtliche Zölle von Bier, Wein und allem, was in Dülmen verkauft wurde, vom Bischof von Münster; 1596 war

der Salzzoll von fremden Salzkarren im Besitz des Dülmener Richtiges (253). Noch 1674 befand sich in Dülmen eine Hebestelle für Zoll und Wegegeld (254). 1414 wird das Hl. Geist Spital genannt (255), dessen genaue Lage nicht bekannt ist. Ein neues Hospital wurde an der Münsterstraße gebaut und diente der Aufnahme kranker und hilfloser Reisender (256). 1414 wird ein Siechenhaus vor dem Lüdinghäuser Tor erwähnt, in der Nähe lag ein Freistuhl, der 1391 als "... vor dem Ludinchuser Thore bei den Rodensteyne ..." gelegen bezeichnet wurde (258). Ein anderer Freistuhl lag 1341 an der alten Straße nach Coesfeld, an der "via regia" (258). Erwähnenswert sind noch die beiden in Dülmen (259) gefundenen römischen Münzen an der im Mittelalter bedeutsamen Fernstraße und die Tatsache, daß die Stadt erst seit Ende des 15. Jahrhunderts bis zum Jahre 1611 Mitglied der Hanse war (260). Der Stadtgrundriß (Abb. 58) gibt einige Rätsel auf, die man wohl nur durch eine kühne Hypothese entwirren kann.

Wie Weskamp (261) und Wünsche (262) betonten, hebt sich aus dem Oval der mittelalterlichen Befestigungsanlage eine rechteckige Kernfläche heraus, die von Münsterstraße, Bergstraße, Marktstraße und Lüdinghäuser Straße umgeben wird. Diese Kernfläche war vor der Befestigung etwa zu Beginn des 14. Jahrhunderts (263) mit Wall und Graben umgeben; hier lag wohl der alte bischöfliche Oberhof, der Richtiges, auf dem Bült (264). In dieser befestigten Anlage wurde im 8. Jahrhundert eine Kirche errichtet, auch der Markt fand hier seinen Platz. Eine solche planmäßige, befestigte Rechteckanlage von 150 x 225 m erinnert sehr an den von Görich (265) herausgearbeiteten Typus der karolingischen Rechteckcurtis. Die Dülmener Anlage gleicht auch in der Größe sehr der Soester "curtis" (150 x 275). Hinzu kommt noch, daß auch in Dülmen diese Befestigung, in der sich wie in Soest der älteste Markt befand, mitten auf eine Straßengabel gesetzt wurde. Ich möchte nämlich Weskamp widersprechen, nach dem die Durchgangsstraßen "nicht die alte Hofesstätte durchschneiden, sondern sie gleichsam mit Achtung umgehen" (266). Sicherlich stimmt das für das Hochmittelalter und die nachfolgende Zeit. Vor Anlage der hier vermuteten karolingischen (?) Befestigungsanlage dürfte das mehrfache rechtwinklige Abknicken der von Süden nach Münster und Coesfeld führenden Straßen nicht notwendig gewesen sein. Die Straße nach Münster scheint geradlinig durch den Bereich der späteren Pfarrkirche nach Nordosten gezogen zu sein, ein Wegerest deutet sich vielleicht im "Bült" nördlich der Kirche an. Diese alte Führung traf dann beim Abzweig der Bergstraße auf die Münsterstraße und zog weiter nach Norden. Bei Kanalisierungsarbeiten auf der Münsterstraße wurde ein Rost aus Eichen-schwellen entdeckt, vermutlich eine alte Straßenbefestigung (267). Auf welche Straße der 1300/01 bezugte Name "... Thiderico upper Stenweghe..." (268) zu beziehen ist, dürfte schwer zu klären sein. - In dem nach Nordwesten umbiegenden "Bült" verbirgt sich eventuell auch die älteste Spur des Coesfelder Weges, der sich ohne weiteres in Richtung auf das Coesfelder Tor verlängern läßt. Die befestigte Recht-

eckanlage scheint also drei Tore gehabt zu haben; je eines in der Nordwest- und Nordostecke und ein drittes südlich der Pfarrkirche. Erst später - wann, vermag ich nicht zu sagen - wurden die Durchgangsstraßen aus dem befestigten Innenteil herausgenommen und hatten die Anlage "mit Achtung" zu umgehen. Die etwas abseitige Position von Markt und Rathaus kann man vielleicht dadurch erklären, daß der an und für sich günstigste Platz an der mutmaßlichen Straßengabel im Nordosten der Kirche durch den Richthof eingenommen wurde, der ja auf dem Bült lag.

e) Vergleich

Hinsichtlich der topographischen Lage und der Verkehrslage der vier kernmünsterländischen Städte fällt auf, daß Beckum und Dülmen in einer Straßengabel am Rande einer feuchten Talung, die beiden Städte Lüdinghausen und Ahlen jedoch am Flußübergang von Werse und Stever entlang einer Fernstraße entstanden. Während in letzteren dementsprechend eine durchgehende Verkehrsachse das "Rückgrat" der Siedlungen bildet, erkennen wir im Beckumer und Dülmener Stadtgrundriß das Zusammenlaufen von zwei Verkehrslinien; diese riefen in Beckum eine keilförmige Gestalt des Marktes hervor.

Zeugnisse frühgeschichtlicher Besiedlung oder frühgeschichtlichen Verkehrs sind bisher nur in Beckum und Dülmen bekannt geworden; in diesen beiden Siedlungen dürfen wir auch mit einiger Wahrscheinlichkeit karolingische Befestigungsanlagen vermuten. Die beiden Flußübergangssiedlungen scheinen dagegen erst im Frühmittelalter mit Sicherungsposten besetzt worden zu sein.

Als sichere faßbare "Keimzellen" der vier Städte lassen sich kirchliche Verwaltungsoberhöfe nachweisen, auf deren Grund und Boden schon um 800 in verkehrsgünstiger Lage Urfarrkirchen gegründet wurden. Die mittelalterliche Entwicklung ist sehr unterschiedlich verlaufen. Besonders auffällig ist das frühe Markt- und Münzrecht für Lüdinghausen im 10. Jahrhundert und der baldige Niedergang dieses Marktortes, der als einziger der vier Städte nicht Mitglied der Hanse war und erst im 14. Jahrhundert Stadtrechte erhielt. Beckum und Ahlen waren schon im 13. Jahrhundert Städte und gehörten wie Dülmen dem Bund der Hanse an. Einwohner aus Dülmen und Ahlen sind im 13. und 14. Jahrhundert als Bürger und sogar als Ratsherren in hansischen Ostseestädten bezeugt.

V. Die Städte der Emstalung

Außer den beiden direkt mit der Ems verbundenen Städten Warendorf und Rheine wird die Stadt Münster mitbehandelt, die am Rande der Emstalung gelegen ist und über die Ems und die Emsrandstraße (Friesenstraße) mit Friesland verknüpft ist.

a) Warendorf

Die Lage dieser einst so bedeutenden Hansestadt ist bestimmt durch den alten Emsübergang, der seit jeher zwei wichtige, von Süden nach Norden verlaufende Heer- und Handelsstraßen anzog: die oben beschriebene Straße Soest - Beckum - Warendorf und eine zweite, die von Hamm über Ahlen und Freckenhorst in die Stadt führte. Beide werden in nördlicher Richtung nach Osnabrück bzw. nach Nordosten auf Bielefeld zu weitergeführt. Diese Straßen kreuzte ein bedeutender Ost-West-Weg, die Heerstraße Münster - Telgte - Warendorf - Paderborn. Die Emsfurt bei Warendorf scheint in der Tat besonders günstig gewesen zu sein, denn die beiden Terrassenflächen rücken hier auf nur 140 m zusammen (269). Die Ausgrabungen an der "Slader Furt" westlich Warendorf ergaben zwar exakte Hinweise auf einen alten Emsübergang (270), der sich jedoch, wie auch Hömberg betonte (271), nicht in das große Fernstraßennetz der frühgeschichtlichen Zeit einpassen läßt. Die günstige Verkehrslage gab vermutlich schon in karolingischer Zeit Anlaß zu einer befestigten Anlage, die sich im Stadtgrundriß in dem Bereich um die alte Kirche anzudeuten scheint (272). Die bischöfliche Kaplanei Warendorf geht vermutlich auf eine frühe Übernahme einer königlichen Kapelle zurück (273). Unmittelbar westlich des Emsüberganges befand sich der bischöfliche Amtshof (274), der in dieser strategischen Sicherungsposition wahrscheinlich einen sächsischen Vorläufer gehabt hat.

Vermutlich um 1200 war Warendorf zur Stadt aufgestiegen und erlangte in der Folgezeit als Vorort der Hansestädte "auf dem Drein" (Beckum, Ahlen, Telgte, Rheine, Werne) Bedeutung (275). Berühmt war der Haupthandelsartikel der Warendorfer Kaufleute, das Leinen (276). Das alte Straßennetz hat im Stadtgrundriß Spuren hinterlassen (Abb. 59), die schon seit längerer Zeit richtig gedeutet worden sind (277). Die "karolingische Befestigung" wird im Westen tangiert von der Straße Hamm - Ahlen - Warendorf (Abschnitt 35 und 36, 1. Kapitel), die einst über Bühl- und Königsstraße, Markt, Emsstraße nach Norden verlief. Noch zu Anfang des 16. Jahrhunderts hieß die Bühlstraße ebenfalls Königsstraße (278). Beim "Ort" lag vermutlich das Südtor der ältesten Befestigung. Die Bühlstraße wurde nach Erbauung der zweiten Stadtbefestigung (um 1300) zugeschlagen und der o.a. Wegestrang durch das Freckenhorster Tor und über die Freckenhorster Straße in die Stadt geführt. Diese Verlegung kann man noch heute gut daran erkennen, daß eine geradlinige Verlängerung der Bühlstraße nach Süden die Freckenhorster Straße an der Stelle trifft, an der sie nach Norden umbiegt.

Durch das Osttor erreicht die Breite Straße von Soest - Beckum (Abschnitt 1-10, 1. Kapitel) die Stadt und knickt nach 100 m rechtwinklig nach Westen ab; ursprünglich scheint sie jedoch in alter Richtung nach Nordwesten geführt zu haben und mündete in das Osttor der ältesten Befestigung. Dieses Tor befand sich etwa in der Gegend der heutigen Klosterstraße 7 und hieß im Mittelalter "der Stadt-Schefel-Porte" (279). Die Ost-West-Achse führt über die Münsterstraße durch das Münster-

tor, weiter über Krick- und Heumarkt, die Probsteigasse zur Paderborner Straße. Die ältere Führung scheint jedoch die Stadt durch die Fleischhauergasse betreten zu haben, um dann über den Markt am Südrande der "karolingischen Befestigung" vorbei die Schefel-Porte in der Klosterstraße zu erreichen, wo sie sich in die Wege nach Paderborn und Soest - Beckum aufgliederte (280).

b) Münster (281)

Die karolingische Domburg, die Keimzelle der späteren Stadt Münster, wurde errichtet unmittelbar südöstlich der Stelle, an welcher die Aaden "Uppenberger Geestrücken" (282) durchbricht. Auf einem schmalen, im Süden und Norden durch zwei Bachläufe begrenzten Geländesporn nimmt die Domburg eine strategisch außerordentlich günstige Position ein, die zudem noch in enger Beziehungen zur nördlich gelegenen Aafurt steht (283). Dieser Aaübergang scheint schon im 8. Jahrhundert Sammler der wichtigsten Verkehrslinien in der Westfälischen Bucht gewesen zu sein. Neben den bereits beschriebenen Wegen von Recklinghausen über Haltern - Dülmen, von Castrop über Lüdinghausen, von Dortmund über Lünen - Werne, von Unna über Kamen - Werne, von Werl und Soest über Hamm - Drensteinfurt müssen wir auch noch die bedeutenden Ost-West-Straßen nennen, die von Coesfeld und Gronau über Münster-Warendorf nach Paderborn und Bielefeld bzw. über Beckum nach Soest zogen. Zwei weitere Nord-Süd-Straßen nach Rheine und Osnabrück wurden diskutiert, die letztere benutzte die Aafurt nicht. "Es liegt nahe, an einen Einfluß der Verkehrsverhältnisse zu denken, d. h., in Mimigernaford einen Punkt zu sehen, der sich in der Karolingerzeit durch eine besonderes günstige Verkehrslage auszeichnete" (284). Der topographisch und verkehrsgeographisch äußerst günstig gelegene Siedlungsraum der späteren Domburg war, wie die bisherigen Ausgrabungen zeigen, in der Zeit um 200 und seit dem ausgehenden 7. Jahrhundert besiedelt (285). Erwähnenswert ist noch der Fund einer augustischen Münze auf dem Domplatz; die Aussagekraft dieses Münzfundes ist jedoch, da die Fundumstände ungeklärt sind, gering (286). Um 800 bestand auf dem Domhügel ein Monasterium, eine klösterliche Gemeinschaft. In das 10. Jahrhundert dürfen wir den Ansatz einer Kaufmannssiedlung legen, die sich zunächst nördlich an die Domburg anschloß und sich auffälligerweise an der Friesenstraße entwickelte. An dieser Straße lagen auch Münze, Hospital und "Kerspelhus", der Vorläufer des Rathauses. Im Laufe des 11. Jahrhunderts scheint sich der Schwerpunkt der Kaufmannssiedlung an die Nord-Süd-Achse Osten der Domburg verlegt zu haben; dort wurde jedenfalls vermutlich im 12. Jahrhundert das Rathaus errichtet, genau vor dem neuen Zugang zur Domburg, dem Michaelistor. Am Rathaus saß auch der bischöfliche Stadtrichter zu Gericht. Bemerkenswert sind in diesem Zusammenhang noch die Lage der Kaufmannskirche St. Lamberti im Schnittpunkt der Ost-West- und Nord-Süd-Achse (287) sowie die Position des Magdalenenhospitals jenseits der alten Kaufmannssiedlung an der Friesenstraße. Die Gründung dieses Hospitals soll schon im 11. Jahrhun-

dert erfolgt sein (288). Auch die Entstehung und Entwicklung der westlich der Aa gelegenen Stiftssiedlung Überwasser ist sicherlich nur unter religiösen und wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten zu betrachten; dabei zeigt die Tatsache, daß im Überwasserviertel vor allem die Viehhändler lebten - noch heute heißt das Viertel im Volksmund "Kuhviertel" - (289), die Bedeutung und Richtung der alten Friesenstraße, die das suburbium Überwasser durchzieht (290). An dieser Straße lagen auch Gericht, Ratskeller und Waage.

Auf die bedeutende Rolle, die Münster in der Hansezeit als Handelsstadt gespielt hat, braucht hier nicht näher eingegangen zu werden (291). Entscheidend war offenbar der Handel mit friesischem Vieh, so daß man den münsterischen Kaufmann im Rheinland gemeinhin als Ochsenhändler bezeichnete. Daneben spielte der Fernhandel mit Pelzen, Tuchen, Wolle, Leinwand und Salz eine gewichtige Rolle. Auch die Funktion Münsters als Nahmarkt darf nicht unterschätzt werden. Der Grundriß der Stadt Münster zeigt im Zentrum die Domburg, die im Osten, Norden und Süden (?) von den alten Fernstraßen berührt wird (Abb. 60). Von Süden erreichte die alte Kölnische Straße ursprünglich die Stadt durch die Krumme Straße und wurde erst im 12. Jahrhundert auf die Königs- bzw. Ludgeristraße verlegt. In diese Kölnische Straße im Zuge der Krummen Straße mündeten vor 1200 etwa beim "Hals" die von Dülmen und Lüdinghausen heraufziehenden Straßen, die erst nach Erbauung des Ägidiitores durch dieses Tor in die Stadt geführt wurden. Die Ägidiistraße hieß noch bis um 1400 Rinstrate, also Rheinstraße (292).

Über die Rothenburg und den Prinzipalmarkt, seit dem 12. Jahrhundert der wichtige Straßenmarkt Münsters, zog die Fernstraße über den Straßenschnittpunkt an der Lambertikirche weiter nach Norden über den Alten Fischmarkt und die Herrenstraße. Wahrscheinlich mit Anlage der Stadtbefestigung um 1200 wurde dieser Wegestrang über die Hörsterstraße und den Bohlweg verlegt (293).

Noch größere Bedeutung für die Frühzeit Münsters hatte offensichtlich die Straße, die die Stadt von Südosten durch das Servatiitor betrat und über den Alten Steinweg, später auch über die Salzstraße, die Straßenkreuzung bei St. Lamberti erreichte. Von hier verlief sie über Drubbel, Roggenmarkt, Bogenstraße und querte die Aa ursprünglich im Zuge der Straße "Wegesende". Die weitere Führung ist wohl in den Straße "Am Kreuztor", "Nordstraße", "Coerder Weg" zu sehen. Vermutlich schon im 9. Jahrhundert wurde die alte Friesenstraße über den Spiekerhof, die heutige Rosenstraße, Hollenbecker Straße, Finkenstraße, Jahnstraße verlegt und nach Ummauerung der Stadt wieder durch das Kreuztor und über die o. a. älteste Führung umgeleitet. Eine letzte Verlegung fand dann im 17. Jahrhundert statt, als die Straße die Stadt durch das Neutor erreichte, etwa im Zuge der Kinderhauser Straße, Schulstraße, Jüdefelder Straße (294). An dieser Straße entwickelte sich der älteste Markt; hier lagen, wie bereits oben gezeigt wurde, die Münze, der Vorläufer des Rathauses und das ins 11. Jahrhundert zurückreichende Magdalenenhospital. Auch die Entwicklung der "Viehhändlervorstadt" Überwasser an dieser Straße zeigt nachhaltig ihre große Bedeutung für das

Werden Münsters. Der Verlauf der südlichen Tangente der Domburg ist hypothetisch (Abb. 60). Winkelmann (295) weist jedoch auf eine Aafurt etwa in Höhe des Fürstenberghauses hin; dieser Übergang ist durch zahlreiche Fahrspuren gesichert. Es wäre denkbar, daß die von Westen nach Münster führenden Straße (296) vor Benutzung des Frauentores zu Ende des 12. Jahrhunderts vom Coesfelder Kreuz durch das Schloßgelände und über die Bäckerstraße die oben bezeichnete Aafurt erreichten, dann am Südrande der Domburg vorbeizogen und über die Clemensstraße in die Wolbecker Straße mündeten.

c) Rheine

Bei einer Betrachtung der natürlichen Grundlagen, die den Siedelraum Rheine prägen, fällt als dominierender Lagefaktor der "Schnittpunktcharakter" auf. In Rheine wird die Südost-Nordwest streichende Emstaltung gekreuzt von den Südwest - Nordost streichenden Rheiner Höhen, den Ausläufern des Teutoburger Waldes, die hier die Westfälische Bucht im Nordwesten begrenzen. Dort, wo diese Höhen die Ems queren, befindet sich eine Untiefe, die zum einen den Emsübergang an dieser Stelle erleichtert, zum anderen aber die Emsschiffahrt behindert, die die Barre im Fluß nur durch Umstapeln überwinden konnte. So war Rheine seit eh und je ein entscheidender Verkehrsknotenpunkt, in dem sich Ems und Emstalstraße (297) mit zwei von Deventer und vom Niederrhein nach Osnabrück - Minden bzw. Herford sowie nach Paderborn ziehenden Fernstraßen kreuzten (298). In dieser strategisch günstigen Lage wurde in karolingischer Zeit ein Königshof errichtet (299), der mit der zugehörigen Missionskirche im Jahre 838 als Geschenk Ludwigs des Frommen in den Besitz des Stiftes Herford gelangte (300). Der alte Königshof lag auf dem Gelände des Falkenhofes an der Tiefen Straße.-Am Rande sei erwähnt, daß in Rheine eine Goldmünze des Julian gefunden wurde (301).-Aber auch die Bischöfe von Münster versuchten, in Rheine festen Fuß zu fassen. Sie besaßen hier einen Oberhof, der vor dem Münstertor gelegen haben soll (302). Allerdings wurde Rheine erst Anfang des 9. Jahrhunderts dem Bistum Münster eingegliedert; die Stadt scheint ursprünglich stärker nach Herford und Corvey orientiert gewesen zu sein, worauf auch das Patrozinium des Hl. Dionysius hinweist (303), ein Patrozinium, das sich besonders häufig an wichtigen Straßenpunkten finden soll (304). Rheine stand also schon im Frühmittelalter im Interessensbereich von Herford und von Münster, das auf dem Wege zu seinem friesischen Missionsprengel einen Stützpunkt benötigte. Auffällig ist es nun, daß Rheine trotz seiner hervorragenden Verkehrslage im mittelalterlichen Handel nie eine besondere Rolle gespielt hat; die Rheiner sind eigentlich nur am Hollandhandel beteiligt (305). "Rheine war Kreuzungsort und Vermittlerstation für alle Richtungen, ohne daß es sich selbst in den Fernhandel in größerem Maße einschaltete" (306). Erst 1327 kann Rheine als Stadt bezeichnet werden, wenn auch schon vorher gewisse städtische Züge vorhanden sind (307). 1674 befand sich in Rheine eine Hebestelle für Zoll und Wegegeld (308).

Die Beziehungen Rheines zu Herford und Münster haben im Stadtgrundriß nachhaltigen Niederschlag gefunden. Zwei Stadtteile lassen sich aussondern, die ich kurz als "Herforder-Stadt" und "Münster-Stadt" bezeichnen möchte (Abb. 61). Die "Herforder-Stadt" gruppiert sich um den alten Fronhof, den Herforder Oberhof und ehemaligen Königshof im Norden der Stadt. Bezeichnenderweise wird die Achse dieses Stadtteiles von der alten Ost-West-Fernstraße gebildet, die im Zuge der heutigen Tiefen Straße wohl schon 1302 die Ems über eine Brücke querte. Dieser Stadtteil lag außerhalb der 1323 abgeschlossenen Befestigungsanlage der "Münster-Stadt", deren Nordgrenze vermutlich am Kirchplatz lag, während die Ostgrenze durch den alten Stadtgraben hart östlich des Katthagens und der Butterstraße gebildet wurde. In diesem Stadtteil war die Münsterstraße im Zuge der alten Friesenstraße die entscheidende Verkehrsachse. An dieser Straße entwickelte sich der Markt (309), auf dem sich das Rathaus befindet und bis 1764 auch der städtische Galgen stand (310). 1571 wurde hier noch Recht gesprochen (311). Ursprünglich scheint die Friesenstraße geradlinig nach Nordwesten weitergeführt zu haben und könnte bei Einmündung der Neuenkirchener Straße in die Salzberger Straße in diese gemündet sein. Als zu Beginn des 15. Jahrhunderts der Herforder Bezirk sowie der östlich Katthagen-Butterstraße liegende Teil in die Stadt einbezogen wurde (312), erfuhr auch dieser Weg eine Umlegung und führte seitdem über die Thiestraße, um dann rechtwinklig in die Tiefe Straße abzubiegen und durch das Thietor den Verkehr nach Nordwesten, Westen und Südwesten zu vermitteln.

Vermutlich wurde auch schon im 14. Jahrhundert die alte Ost-West-Straße, deren ursprünglicher Verlauf durch den Straßenzug Tiefe Straße - Grabenstraße festgelegt ist, über Bahnhofstraße, Emsstraße durch die "Münster Stadt" geführt, so daß auch der Ost-West-Verkehr diesen Stadtteil passieren mußte.

d) Vergleich

Die verkehrsgeographische und die naturräumliche Lage der drei emsländischen Städte weisen charakteristische Gemeinsamkeiten auf. Alle Siedlungen entstanden an Straßenkreuzungen und Flußübergängen, wobei Warendorf und Rheine in enger Beziehungen zum Fluß stehen, gleichsam mit ihm verbunden sind, während Münster sich nahe der Ems an einem kleinen Nebenfluß, der Aa, entwickelte. Auffällig und typisch ist weiter die allen drei Siedlungen eigene Zwischenposition. Warendorf und Münster liegen so auf dem Übergangssaum zwischen Kern- und Sandmünsterland, Rheine vermittelt zwischen der Westfälischen Bucht und dem Westfälischen Tiefland und berührt außerdem fast den Nordwestzipfel des Weserberglandes.

Belege für frühgeschichtlichen Verkehr und/oder frühgeschichtliche Besiedlung liegen bisher nur in Rheine und Münster vor. Seit dem Frühmittelalter erscheint Münster als dominierende Siedlung der Westfälischen Bucht nördlich der Lippe. Große Bedeutung für die Christianisierung dieses Raumes erhielt das Missionszentrum in Münster. Aber

auch Rheine wurde Mittelpunkt der Missionierung, während in Warendorf von Münster aus eine Urfarrkirche gegründet wurde. Um 800 war die Domimmunität in Münster befestigt, in Rheine ist ein Königshof aus dieser Zeit nachgewiesen, der auch in Warendorf vermutet wird.

Im Hoch- und Spätmittelalter weicht die Entwicklung Münsters zur überragenden Metropole der Westfälischen Bucht im Norden der Lippe stark vom Werden der beiden Siedlungen Warendorf und Rheine ab. Verkehrslage und topographische Lage sind in diesen beiden Städten, wie bereits angedeutet, ganz ähnlich. Hier wie dort quert die bedeutende Emstalstraße die Siedlungen, die beide einen günstigen Emsübergang besitzen. Wenn dennoch die mittelalterliche Stadtentwicklung verschiedene Wege ging, so ist das vermutlich wesentlich darauf zurückzuführen, daß Warendorf nur von Münster abhängig war und von dort entscheidende Impulse empfing, wohingegen sich in Rheine die Interessensphären des Stiftes Herford und Münsters überschneiden. So wurde Rheine nach Lage und herrschaftlicher Abhängigkeit durch eine Zwischenposition geprägt, die sich auch im Stadtgrundriß niedergeschlagen hat. Sicherlich war Rheine in seiner Entwicklung gegenüber Warendorf benachteiligt; während hier schon etwa 1200 von einer Stadt gesprochen werden kann, deren Kaufleute im Fernhandel der Hanse eine gewichtige Rolle spielten, dürfen wir Rheine erst im 14. Jahrhundert als Stadt bezeichnen, in der zu keiner Zeit ein Fernhandel von überregionaler Bedeutung betrieben wurde.

(1) Haase 1965; Bertelsmeier, Meynen, Müller-Wille, Schmidt (Hrsg.), 1965. (2) Müller-Wille, 1966. (3) Rübel, 1901, S. 98 und S.100. Zur Kritik Rübel's siehe u.a. Krüger, 1932, Sp. 278. (4) Niemeier, Rothert, 1954, S. 32. (5) Schmoeckel, 1929, S. 34. (6) Ortmann, 1949, S. 172. (7) Timmermann, 1954, S. 28. (8) Timmermann, 1954, S.35. (9) Niemeier, H. Rothert, 1954, S. 43. (10) Hömberg, 1951, S. 37. (11) Niemeier, Rothert, 1954, S. 47. (12) Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte und Altertumskommission für Westfalen, Neujahrsgruß 1963, 1965. (13) Deus, 1960. (14) Niemeier, Rothert, 1954, S. 48. (15) Seeger, 1926, S. 2 ff. (16) Schmoeckel, 1929, Niemeier, Rothert, 1954 und Timmermann, 1954. (17) Niemeier, Rothert, 1954, Abb. 1 und 2. (18) WUB, VII, Nr. 586 von 1244 "... apud arenosam viam...". (19) Schmoeckel, 1929, S. 32. (20) Schmoeckel, 1929, S. 34 f. und S. 82 f. (21) Niemeier, Rothert, 1954, S. 61. (22) Timmermann, 1954, S. 34. (23) Görich, 1957, S. 160, Anm. 10. (24) Deus, briefliche Mitteilung vom 19.8.1966. (25) Mehler, 1891, S. 2. (26) Hömberg, 1961, S. 10, Anm. 9. 1536 heißt der Hellweg auch "... gemeyne heerstrate ..." v. Klocke, 1953, S. 146. (27) Rübel, 1901, S. 21 f. (28) Schoppa, 1936, S. 398. (29) Preising, 1963, S. 23 f. (30) Haase, 1965, S. 47. (31) Seeger, 1926, S. 25 und S. 78. (32) v. Klocke, 1953, Abb. auf S. 147. (33) BKD, Kreis Soest, 1905, S. 157 ff. und Preising, 1963, S. 24. (34) v. Klocke, 1953; Preising, 1963. (35) Görich, 1957, S. 162. (36) Ennen, 1953, S. 121 ff. (37) Henkelmann, 1957, S. 295. (38) Timm, 1962, S. 19. (39) Matthias, 1911, S. 59 f. (40) Nolte, 1951, S. 51. (41) Rückert, 1949, S. 36. (42) BKD, Kreis Unna, 1959, S. 14. (43) Rübel, 1901, S. 19 f.; Hömberg, 1953, S.93; Rückert, 1949, S. 2. Anderer Ansicht sind Seibertz, 1843, II, S. 143; BKD, Kreis Unna, 1959, S. 427 ff. und Timm, 1962 (a), S. 13. (44) Timm, 1962 (a), S. 13 und BKD, Kreis Unna, 1959, S. 443. Über die Lage herrscht jedoch auch hier keine Übereinstimmung. (45) Hömberg, 1951, S. 27 ff. (46) Henkelmann, 1957, S. 295. (47) Timm, 1962 (a), S. 25. (48) Berghaus, in "Der Märker", Bd. 6, 1957, S. 298f. (49) Seeger, 1926, S. 17, 25f. u. Timm, 1962, S. 28; (50) Zum Grundriß siehe vor allem Lüdicke, 1930, S. 8 f.; BKD, Kreis Unna, 1959, S. 429 ff. und Timm, 1962, S. 11 ff. (51) Lüdicke, 1930, S. 10*, S. 22*f. (52) Lüdicke, 1930, S. 72*. (53) Rückert, 1949, S. 79. (54) v. Steinen, XIII, S. 1196. (55) Liese, 1919, S. 178. (56) KA Unna, Gem. Unna, Fl. XVI, 105 ff. (57) Timm, 1962, S. 34. (58) Lüdicke, 1930, S. 32. (59) Lüdicke, 1930, S. 9*, S. 20*. (60) Jellinghaus, 1923, S. 119; BKD, Kreis Unna, 1959, S. 230 f. (61) BKD, Kreis Unna, 1959, S. 12 ff. (62) Bänfer, Stieren, 1936, S. 410 ff. u. BKD, Krs. Unna, 1959, S. 15 ff., S. 22. (63) BKD, Krs. Unna, 1959. (64) Handbuch d. Hist. Stätten Deutschlands, Bd. 3, 1963, S. 326. (65) Haase, 1965, S. 53. (67) BKD, Kreis Unna, 1959, S. 25 f. Am Nordentor lag der wohl größte Burgmannshof der Herren von Reck. (68) Pröbsting, 1901, S. 9. (69) Brass, 1922, S. 194 f. (70) Rübel, 1907, S. 37; s.a. Ortmann, 1949, S. 132 ff. und Winterfeld, 1963, S. 4 mit

zahllosen Literaturangaben. (71) Eulenstein, 1958, S. 113 f. (72) Rübél, 1901; v. Winterfeld, 1950, S. 10. (73) Hömberg, 1951, S. 36 f. (74) v. Winterfeld, 1963, S. 16. (75) Hömberg, 1951, S. 36f. (76) v. Winterfeld, 1963, S. 16. (77) v. Winterfeld, 1924, S. 12. (78) Jammer, 1952, S. 55 und S. 99 ff. (79) Jammer, 1952, S. 101. (80) Seeger, 1926, S. 2 ff. (81) v. Winterfeld, 1963, S. 19. (82) Ortmann, 1949, S. 136. (83) Denzel, 1952, S. 41; Eulenstein, 1954, S. 22 u. 1958, S. 113. (84) v. Winterfeld, 1963, S. 19. (85) Meininghaus, 1936, S. 182. (86) Jellinghaus, 1919, S. 119 ff. (87) v. Winterfeld, 1950, S. 72. (88) Ortmann, 1949, S. 136. (89) Merx, Urk. Nr. 94 und 446. (90) v. Winterfeld, 1963, S. 19 u. Albrecht, 1954, S. 135. (91) v. Winterfeld, 1950, S. 43. (92) Lindner, 1896, S. 64 ff. (93) Hömberg, 1951, S. 36 f. (94) Haase, 1965, S. 124. (95) Darpe, 1888-1890, Bd. I, S. 3 ff. (96) Darpe, 1888-1890, Bd. I, S. 182. (97) Schumacher, 1937, S. 14. (98) Hömberg, 1951, Karte auf S. 28. (99) Hömberg, 1951, S. 27 und Rübél, 1901, S. 16. (100) Schumacher, 1937, S. 14 (101) Seeger, 1926, S. 23. (102) Haase, 1965, S. 124. (103) Darpe, 1888, S. 37. (104) Darpe, 1888, S. 37. (105) Haase, 1965, S. 125. (106) Darpe, 1888, S. 136. (107) Darpe, 1888, S. 182. (108) Darpe, 1888, S. 315 f., S. 396, S. 425. (109) BKD, Kreis Bochum-Land, 1906, S. 1. (110) Darpe, 1888, S. 189 f. (111) Darpe, 1888-90, S. 189 f (112) Darpe in BKD, Kreis Bochum-Land 1906, S. 5 f und Anm. 9, 11 auf S. 6 (113) Darpe, 1888-1890, S. 22 f. (114) Bette, 1932; Vossmann, 1932, S. 63, 71, 73, 78. (115) Pennings, 1930, S. 81, der allerdings diesen Straßen für den Ursprung Recklinghausens keine Bedeutung zumißt und die Anlage des Reichshofes als künstliche Anlage militärischer Art bezeichnet (s. 84 ff.). Im Namen der Stadt soll Rikeling, d. h., zum Reiche gehörig, die Erinnerung an den Reichshof wachhalten (S. 95). (116) Hömberg, 1951, S. 29; s. a. Pennings, 1930, S. 157. (117) Bette, 1922-24, S. 1 ff. (118) Schoppa, 1936, S. 398. (119) Pennings, 1930, S. 84. (120) Jammer, 1952, S. 55. (121) Haase, 1965, S. 46. (122) Haase, 1965, S. 46. (123) Seeger, 1926, S. 25. (124) Seeger, 1926, S. 69. (125) Pennings, 1930, S. 224 ff. (126) Pennings, 1930, S. 203 ff. (127) Pennings, 1930, S. 86. (128) WUB VIII, Nr. 1198. (129) Pennings, 1936, S. 60. (130) Pennings, 1936, S. 239 ff. (131) VZ 34, 1927, S. 318, 334, 347, VZ 37, 1930, S. 224. VZ 46, 1939, S. 52, 55, 57 f., 67 f., 76. (132) Pennings, 1930, S. 185. (133) Pennings, 1930, S. 84. Siehe dagegen Esch, 1900, S. 8, der sich für eine Kontinuität der alten Verkehrsstraßen im Stadtgrundriß Recklinghausens ausspricht. (134) Esch, 1900, S. 9. (135) Pennings, 1930, S. 91. (136) WUB VII, Nr. 847. (137) Dorider, 1948, S. 19; s. a. Vossmann, 1932, S. 63, 79 ff. (138) Pennings, 1936, S. 334 f. (139) Wrede, 1931, S. 143 u. Steinkühler, 1952, S. 18. (140) Als wichtigste Literatur sind zu nennen: v. d. Marck, 1885; Peter (Hrsg.), 1922; 700 Jahre Stadt Hamm, Festschrift, 1926; Philippi, 1928; Flume, 1929; BKD, Kreis Hamm, 1936 und BKD, Kreis Unna, 1959; Frisch, 1937; Krakhecken, 1940; Kresing, 1947;

Haase, 1965, S. 53, 59, 61. (141) Krakhecken, 1940, S. 31.
 (142) z.B. Peter, 1922, S. 102 und Kresing, 1947, S. 2.
 (143) Kresing, 1947, S.17. (144) BKD, Kreis Unna, 1959, S.13
 und 21. (145) Schoppa, 1936, S. 397 f. (146) Festschrift
 Hamm, 1926, S. 39. (147) Frisch, 1937. (148) KA Hamm, Gem.
 Hamm, Fl. III, 178 ff. (149) Festschrift Hamm, 1926, S. 53 ff.
 (150) Dieser Auffassung, vertreten u.a. durch v.d.Marck, 1885,
 S. 119; Flume, 1929; Hömberg, 1950, S. 85, schließe ich mich an.
 (151) Festschrift Hamm, 1926, S. 53 f.; Krakhecken, 1940, S.39;
 Kresing, 1947, S. 19 f. (152) BKD, Kreis Hamm, 1880, S. 55.
 (153) StAM, Reg. Bez. Arnsberg, KS, Nr. 1313. Lippekarte aus dem
 16. Jahrhundert. (154) Haase, 1965, S. 59. (155) Haase, 1965,
 S. 70. (156) Der Reg. Bez. Arnsberg greift ebenfalls bei Lünen in
 zwei "Exklaven" nach Norden über die Lippe. (157) BKD, Stadt
 Hamm, 1936, S. 68. (158) Tibus, 1869, S. 643; Schwieters, 1888,
 S. 21 ff. (159) Schwieters, 1886, S. 173 f. (160) Schoppa, 1936,
 S. 397. (161) Hömberg, 1953, S. 81 und Anm. 174 das.
 (162) Wünsche, 1937, S. 48 ff. (163) Lappe, 1932, S. 18 f.;
 (164) Pohlschmidt, 1924, S. 33.s.a. Lappe, 1917, S. 21. (165)
 Die Bonenstraße wurde auch Münsterstraße genannt, das Bonentor hieß
 zuweilen auch Münsterpforte. Lappe, 1917, S. 116, Anm. 1.
 (166) INA II, H. 3, S. 106. (167) Brüggemann, 1888, S. 43.
 (168) Wünsche, 1937, S. 48 ff. (169) Er meint die in Abb.61
 schraffierte Kernfläche. (170) Lappe, 1917, S.17, Anm. 2.
 (171) BKD, Kreis Unna, 1959, S. 7 ff. (172) Frisch, 1937, S.4;
 Grochtmann, 1955, S. 136 f. und v. Winterfeld, 1963, S. 5, 8 f. Zu
 Elmenhorst s.a. Blumhoff, 1938, S. 29 f. (173) Schuchhardt, 1905,
 S. 317. (174) Zur Topographie des Hofes s. Lappe, 1928, S. 107,
 und Blumhoff, 1938, S. 22. (175) Rübel, 1901, S. 85 und Menke,
 1936, S. 27. (176) Schoppa, 1936, S. 398. (177) Schwieters,
 1891, S. 493 ff. (178) BKD, Kreis Lüdinghausen, 1907, S. 74.
 (179) Nigge, 1905, S. 50. (180) Schuchhardt, 1904, S. 10.
 (181) Haase, 1965, S. 82. (182) Lappe, 1909, S. 20
 (183) Lappe, 1909, S. 21. (184) Haase, 1965, S. 82.
 (185) Lappe, 1909, S. 20. (186) Bruns, Weczerka, 1967, S. 428.
 (187) Ebert, 1918, S. 90. (188) Planeth, 1937, S. 19 f.
 (189) Planeth, 1937, S. 25. (190) Meister, 1909, II, S. 136 ff.
 (191) Rübel, 1887, S. 53. (192) WUB VII, Nr. 1908. Weitere Er-
 wähnungen: 1367, 1491, 1514, 1566, 1570, 1622. Siehe Schwieters,
 1886, S. 252; Nigge, 1905, S. 18 f., S. 24, S. 33; Meister 1909,
 II, S. 136 ff.; Dösseler, 1963, S. 304; Prinz, 1953, S. 37 und Karte
 von 1566. (193) Haase, 1965, S. 82. (194) Nigge, 1905, S. 66.
 (195) KA Lünen, Gem. Lünen, Fl. VII, 6-8. (196) Lappe, 1930
 (Zeitungsaufsatz, Stadtarchiv Lünen, Nr. O105). (197) MAW, H.
 I-VII, 1899, 1901, 1903, 1909, 1912, 1922. (198) Schuchhardt,
 1901, S. 211 ff.; Rübel, 1917, S. 2; Pennings, 1930, S. 25 f. u.
 1930; Schaefer, 1939, S. 33, S. 35. (199) Schaefer, 1939, S. 25.
 (200) BKD, Kreis Coesfeld, 1913, S. 99 ff. (201) Hömberg, 1953, S. 82;

(202) Wünsche, 1937. (203) Krakhecken, 1940, S. 2. (204) Nach Haase, 1965, S. 81, bedeutet "de novo" erstmalig. (205) Seeger, 1926, S. 23. (206) BKD, Kreis Coesfeld, 1913, S. 99 ff. (207) Schaefer, 1939, S. 70. (208) Darpe, Weskamp, 1913, S. 21. (209) Hömberg, 1953, S. 83. (210) KA Beckum, Gem. Beckum-Ksp., Fl. I, 178. (211) KA Beckum, Gem. Beckum-Ksp., Fl. IV, 73-75. (212) Hömberg, 1953, S. 83 und CTW V, S. 229; Ende des 15. Jhdt. "... Hinr. Koninckamp ...". (213) Hömberg, 1951, S. 35, Anm. 11. (214) Winkelmann, 1962. (215) BKD Kreis Beckum, 1897, S. 16. (216) WUB III, Nr. 1721. (217) Haase, 1965, S. 41 u. S. 48. (218) Haase, 1965, S. 70. (219) Rothert, 1937, S. 196. (220) N.N., 1924, S. 29. (221) Wünsche, 1937, S. 9 ff. (222) Wünsche, 1937, S. 9 ff. Wünsches Ausführungen zur Verkehrslage Beckums sind jedoch nicht stichhaltig, wie schon Prinz, 1960, S. 19, Anm. 101 andeutete. (223) KA Beckum, Gem. Beckum-Stadt, Fl. VII, 299 "am Roggenmarkt". Ob hier an der alten Achse ein Markt lag? (224) KA Beckum, Gem. Beckum-Stadt, Fl. VII, 71-81, Fl. IV, 213. (225) KA Beckum, Gem. Beckum-Stadt, Fl. VII, 1-21, 26-29. (226) KA Beckum, Übersichtskarte von 1830. (227) N.N., 1924, S. 67 f. (228) Hömberg, 1953, S. 81 und Anm. 173 das. (229) Haase, 1965, S. 47 f., danach das Folgende. (230) Schulte, 1929, S. 166. (231) Seeger, 1926, S. 34. (232) Seeger, 1926, S. 69. (233) Haase, 1965, S. 48. (234) Wünsche, 1937, S. 6 ff. (235) Lindner, 1896, S. 46. (236) Philippi, 1907, S. 174. (237) Schulte, 1929, S. 92. (238) Dr. Mayr. Geographisches Institut der Universität Bochum, bestätigte mdl. den von Schoop zuerst entwickelten Wegeverlauf. (239) Lappe, 1920, S. 168. (240) Hömberg, 1961, S. 10. (241) Hömberg, 1953, S. 81 und Anm. 180. (242) Schwieters, 1891, S. 119. (243) Prinz, 1960, S. 25. (244) Schwieters, 1891, S. 121. (245) Haase, 1965, S. 91 f. (246) Prinz, 1960, S. 27, Anm. 169. (247) Schwieters, 1891, S. 187. (248) CTW VI, 1907, S. 12 u. WUB VIII, Nr. 690. (249) Hömberg, 1953, S. 81. (250) Haase, 1965, S. 109. (251) Hömberg, 1961, zit. nach Haase, 1965, S. 276. (252) Seeger, 1926, S. 81. (253) Bielefeld, 1912, S. 24 ff. (254) Tücking, 1865, S. 266 f. (255) Liese, 1919, S. 150. (256) Weskamp, 1911, S. 28. (257) INA, Beiband I, H. II, S. 360. (258) INA, Beiband I, H. II, S. 345 "... in platea regia prope curtim dictam Hinrinchhof ...". (259) Wormstall, 1935, S. 270 u. Schoppa, 1936, S. 398. (260) Weskamp, 1911, S. 38. (261) Weskamp, 1911, S. 38. (262) Wünsche, 1937, S. 27 ff. (263) 1351 werden zwei Stadttore genannt. INA, Beiband I, H. II, S. 353 und Haase, 1965, S. 109. (264) Wünsche, 1937, S. 27 ff. (265) Görich, 1957, S. 158 ff. (266) Weskamp, 1911, S. 38. (267) Dülmener Zeitung vom 14.4.1956. (268) WUB VIII, Nr. 6. (269) Rohleder, 1961, S. 202. (270) Winkelmann, 1958, S. 514. (271) Hömberg, 1961, S. 11, Anm. 18. (272) Hömberg, 1951, S. 35, Anm. 11. (273) Hömberg, 1951, S. 35, Anm. 11. (274) BKD, Kreis Warendorf, 1936; S. 398.

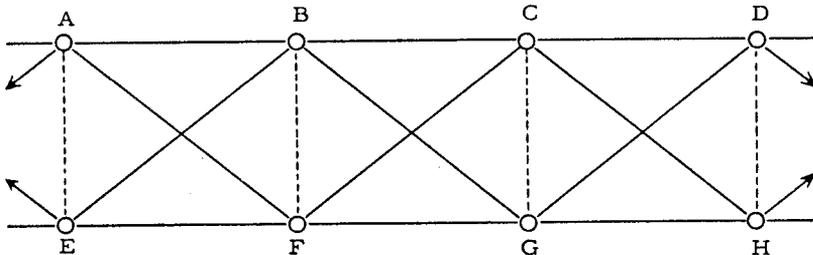
(275) Schulze, 1955, S. 87, S. 208. (276) Handbuch der Historischen Stätten Deutschlands, Bd. 3, 1963, S. 636 f. (277) S. Zuhorn, 1918/20; Wünsche, 1937, S. 43 f. und Schulze, 1955, S. 68 f. (278) Götting, 1956, S. 33. (279) Zuhorn, 1918/20, S. 82 f. (280) Näheres zur Geschichte der Stadt Warendorf, vor allem zur Handelsgeschichte, s. Schulze, 1955. (281) Siehe vor allem Müller-Wille, Bertelsmeier, 1955; Pape, 1956; Prinz, 1960 und Winkelmann, 1966. (282) Müller-Wille, Bertelsmeier, 1955, S. 9 f. (283) Abb. 2 bei Prinz, 1960. (284) Hömberg, 1961, S. 9 und Prinz, 1960, S. 32 ff., S. 103. (285) Prinz, 1960, S. 105. (286) Prinz, 1960, S. 103 u. Anm. 20. (287) Prinz, 1960, S. 153. Zu den Aussagen über das Lambertus-Patrozinium siehe die Kritik von Hömberg, 1961, S. 12. (288) Prinz, 1960, S. 157. (289) Auch das Nutzungs- und Parzellengefüge in und um Münster war durch den Ochsenhandel beeinflusst. Müller-Wille, 1962, S. 304. (290) Prinz, 1960, S. 190 ff. und Abb. 13. (291) Siehe z.B. Planeth, 1937; Seeger, 1926 und Prinz, 1960, S. 164 ff. (292) Prinz, 1960, S. 25, S. 30. (293) Prinz, 1960, S. 31. Statt Herrenstraße ist hier fälschlich die Martinstraße genannt. (294) Prinz, 1960, S. 12 f., S. 18. Prinz weist jedoch nicht auf die hier angenommene älteste Führung außerhalb der Stadtmauern hin. (295) Winkelmann, 1966, S. 32. (296) Prinz, 1960, S. 17 f. (297) Schöningh, 1956. (298) Seeger, 1926, Karte auf S. 40 und Wrede, 1954, S. 72. (299) Wrede, 1954, S. 54 f. (300) Hömberg, 1953, S. 83 f. (301) Schoppa, 1936, S. 398. (302) Wünsche, 1937, S. 34 f.; s. dagegen Tibus, 1869, S. 66. (303) Kampschulte, 1867, S. 4, S. 62. Danach kam das Patrozinium über Herford, Enger von Corvey. (304) Weigel, 1953, S. 34. (305) Haase, 1965, S. 137 und Anm. 1042 das. (306) Kämpers, 1953, S. 34. (307) Haase, 1965, S. 110. (308) Tücking, 1865, S. 266 f. (309) Ganz von der Hand zu weisen ist m.E. die Vorstellung Wünsches, 1937, S. 34 f., wonach sich auf dem Markt die Ost-West-Straße und die Friesenstraße geschnitten haben. (310) Darpe, 1880, S. 137. (311) Philippi, 1907, S. 168. (312) Darpe, 1880, S. 137.

Schluß

Die geometrische Grundstruktur des Wegenetzes in der Westfälischen Bucht Möglichkeit und Wirklichkeit

An den Schluß der Untersuchung soll ein Modell gestellt werden, das durch Vereinfachung- und zahlenmäßige Erfassung die Verkehrsstruktur der Westfälischen Bucht veranschaulichen möge. Ausgehend davon, daß zwischen den Verkehrsknotenpunkten A-D

Schema der Verkehrserschließung



und E-H eine minimale Verkehrserschließung besteht, wenn die Verbindungen A-E, B-F, C-G und D-H realisiert sind, spreche ich im Folgenden von einer maximalen (potentiellen) Verkehrserschließung, wenn von einem Verkehrsknotenpunkt der Reihe A-D die drei nächsten Knotenpunkte der Reihe E-H erreicht werden. Für die Punkte A, E, D, H, die das Schema begrenzen, sind nur je zwei Verbindungen eingezeichnet, die jeweils dritte führt in die Nachbargebiete dieses offenen Systems.

Das Verkehrsspannungsfeld zwischen dem Hellweg vor dem Santforde im Norden und dem Hellweg im Süden der Westfälischen Bucht (Abb. 41) wird durch eine hellwegische Verkehrslinie Coesfeld-Münster-Warendorf gequert. Den Nord-Süd-Verkehr behindern die Talungen der Lippe und der Ems sowie der Osning-Höhenzug; an diesen drei Verkehrs-sperren wurde und wird der fließende Verkehrsstrom unterbrochen und gebündelt, an den Passagen entstanden Brücken- und Paßsiedlungen, die stets in ihrer Bedeutung von den Schnittpunkten der Nord-Süd-Straßen mit den drei großen Ost-West-Achsen übertraffen wurden. Den sieben Verkehrsknotenpunkten am Hellweg (Bochum=Bo, Lütgendortmund=Lü, Dortmund=Do, Wickede=Wi, Unna=Un, Werl=Wer und Soest=Soe) entsprechen sechs Lippepassagen in Haltern (Hal), Ahsen/Rauschenburg (Ah-Ra), Lünen (Lü), Werne (We), Hamm (Ha) und Herzfeld/Hovestadt (He-Ho). Dabei ist zu berücksichtigen, daß die benachbarten Übergänge in Ahsen und Rauschenburg zu einer Passage zusammengefaßt wurden; auch die drei nebeneinander liegenden Brücken bei Hamm habe ich als einen Brückenkopf dargestellt; die drei Lippeübergänge zwischen Lippborg und Herzfeld/

Hovestadt sind ebenfalls nur durch ein Brückensymbol gekennzeichnet. Im Verkehrsraum zwischen Hellweg und Lippe ergeben sich somit 20 potentielle Verkehrswege, denen effektiv 12 Straßenzüge gegenüberstehen. Das nordsüdliche Verkehrspotential zwischen Hellweg und Lippe ist damit zu 60 % ausgenutzt. Betrachtet man nur die Nord-Süd-Verbindungen zwischen Hellweg und Lippe, so läßt sich dieser Verkehrsraum nach der Orientierung der Straßen klar in zwei Gebiete gliedern, die in etwa dem Hellweggebiet und dem Emschergebiet Müller-Willes (1) entsprechen. Im Hellweggebiet, daß die sechs Verkehrsknotenpunkte Werne, Hamm, Herzfeld/Hovestadt, Soest, Werl und Unna umfaßt, tritt Hamm als entscheidender Lippeübergang hervor. Hier überwinden vier von sechs Straßen den Fluß; das Hellweggebiet ist eindeutig über Hamm nach Norden orientiert. Die Genese des Hammer Brückenkopfes spiegelt klar die einstige Bedeutung dieses Überganges wider, und bekanntlich spielt noch heute Hamm im Eisenbahnverkehrsnetz der Westfälischen Bucht eine wichtige Rolle.

Die beiden anderen Lippepassagen bei Werne und Herzfeld/Hovestadt stehen etwa gleichwertig nebeneinander. Während sich jedoch in Werne aus vorwiegend politischen Gründen im Mittelalter eine Brückenstadt entwickeln konnte, entstanden im Gebiet um Lippborg, Hunsel, Herzfeld/Hovestadt lediglich Siedlungen mit dörflichem Charakter. Zum einen ist das auf die Nähe der Stadt Soest zurückzuführen. Die Entfernung zwischen Hellweg und Lippe ist zwischen Soest und Hunsel mit 10 km in meinem Untersuchungsgebiet am kürzesten. Darüber hinaus hat aber m. E. auch die Existenz nur einer einzigen Zufahrt von Süden sowie das gleichzeitige (?) Bestehen von zwei oder gar drei Lippeübergängen bei Lippborg, Hunsel und Herzfeld/Hovestadt eine städtische Entwicklung verhindert.

Die potentielle Verbindung Werl-Herzfeld/Hovestadt wurde vermutlich aus zwei Gründen nie realisiert. Erstens ist die Strecke Werl-Herzfeld/Hovestadt-Warendorf um drei Kilometer länger als die Straße Werl-Hamm-Warendorf (Luftlinie 51:48), und zweitens hätte eine solche Wegestrecke zusätzlich noch die Ahse queren müssen. Auch Werne war als Lippeübergang von Werl her wenig attraktiv; denn diese Passage vermittelte ohnehin nur den Verkehr nach Münster, eine potentielle Verbindung Werl-Werne-Münster ist jedoch um 6 km länger als die Strecke Werl-Hamm-Münster (Luftlinie 54:48 km). Die größere Entfernung war wohl mit dafür verantwortlich, daß die potentielle Straße Unna-Lünen mit dem Ziel Münster nicht ins Leben gerufen wurde; diese Verbindung ist um drei Kilometer länger als die Direktverbindung Unna-Werne-Münster (Luftlinie 51:48 km).

Im Emscher - Gebiet entsprechen den Verkehrsschnittpunkten Bochum, Lütgendortmund und Dortmund am Hellweg die drei Lippeübergänge Haltern, Ahsen/Rauschenburg und Lünen. Während in Haltern und Lünen die Brückenköpfe Ansatzpunkte städtischer Entwicklung wurden, könnte im Falle von Ahsen/Rauschenburg das unmittelbare Nebeneinander von zwei Passagen eine Stadtentstehung verhindert haben.

Dortmund ist eindeutig über Lünen nach Münster orientiert. Eine Verbindung über Ahsen/Rauschenburg hätte die feuchte Emscherniederung queren müssen und ist außerdem um 6 km länger als die Strecke Dortmund-Lünen-Münster (Luftlinie 57:51 km). Auch heute ist diese Straße Dortmund-Ahsen/Rauschenburg nicht als Bundesstraße vorhanden. Wenn auch eine Direktverbindung Dortmund-Werne nicht existierte, so scheint Dortmund doch über Wickede Anschluß nach Nordosten über Hamm-Beckum bzw. Hamm-Warendorf gesucht zu haben. In Wickede verzahnen sich Emscher-Gebiet und Hellweggebiet, und obwohl die Verkehrsgabel Wickede bereits auf märkischem Gebiet liegt, muß dieser Ort wohl als Verkehrsvorposten Dortmunds angesehen werden. Verkehrsgeographisch gesehen bestand die einzige Funktion Wickedes in einer Vermittlung des Verkehrs aus dem Emscher-Gebiet in den Nordosten; außerdem gewann Dortmund von Wickede über Werne einen weiteren Weg nach Münster, der nur unerheblich weiter war als die Strecke Dortmund-Lünen-Münster. Die territorialen Auseinandersetzungen um Lünen und Werne zwischen dem Bistum Münster und der Grafschaft Mark machten eine solche zusätzliche Verbindung geradezu notwendig. Aus dem Gesagten wird auch leicht verständlich, warum eine theoretisch zu erwartende Straße Wickede-Lünen nicht genutzt wurde. Eine geringe verkehrsgeographische Bedeutung besitzt bis heute Lütgendortmund. Von drei potentiellen Verkehrswegen existiert nur die direkte Verbindung über Ahsen/Rauschenburg nach Münster. Der Schnittpunkt einer wichtigen Nord-Süd-Straße Witten-Münster mit dem Hellweg hat wohl auf Grund der Nachbarschaft von Dortmund nie einen städtischen Aufschwung erlebt.

Während die fünf großen Zentren am Hellweg, Bochum, Dortmund, Unna, Werl und Soest im Mittel etwa 15 km voneinander entfernt liegen, schieben sich die kleineren Schnittpunkte Lütgendortmund und Wickede zwischen die Städte Dortmund-Unna bzw. Dortmund-Bochum, standen wohl immer im Schatten dieser Städte und blieben bis heute Verkehrsknoten ohne städtische Entwicklung.

Besonders auffällig ist die Diskrepanz zwischen Genese und verkehrsgeographischer Lage bei Bochum. Neben den möglichen und tatsächlichen Verbindungen nach Münster über Haltern und Ahsen/Rauschenburg existierte eine dritte nach Lünen, von wo man über die südliche Lipperandstraße über Hamm Anschluß nach Nordosten gewinnen konnte. Wenn trotzdem Bochum nie eine ähnliche Blüte erlebte wie Dortmund, Soest, Münster oder gar nur Warendorf, Unna und Coesfeld, so mag das zu einem guten Teil darauf zurückzuführen sein, daß die zwischen Lippe und Hellweg nördlich Bochum verlaufende Emscherniederung den Nord-Süd-Verkehr erheblich erschwerte.

Nach der Orientierung und dem Grad der Verkehrserschließung sind Hellweggebiet und Emscher-Gebiet deutlich voneinander geschieden. Das Hellweggebiet, dessen Verkehrspotential zu 75 % erschlossen ist, ist zwar in erster Linie auf Münster ausgerichtet. Immerhin bestehen sowohl von Hamm als auch von Herzfeld/Hovestadt Verbindungsmöglichkeiten nach Norden und Nordosten, nach Osnabrück. Das Verkehrspotential des Emscher-Gebietes

ist nur zu 55,5 % genutzt; Zielpunkt dieses Raumes ist eindeutig Münster, nur in einem Falle wird über das Hellweggebiet Anschluß an die Verbindungen nach Osnabrück gesucht.

Unter der oben dargestellten Voraussetzung ergeben sich im Verkehrsraum zwischen Lippe und der Ost-West-Straße Coesfeld (Co) - Münster (Mü) - Warendorf (War) 17 potentielle Verkehrswege, denen effektiv 8 Verbindungen gegenüberstehen, so daß hier das Verkehrspotential zu 48 % genutzt ist. Dominierend tritt in diesem Raum Münster hervor; als wichtiger Verkehrsknotenpunkt wird die Stadt von allen Lippeübergängen angesteuert. Die Warendorfer Emspassage wird immerhin noch von zwei Fernstraßen benutzt. Die dritte, potentielle Verbindung von Werne über Warendorf nach Nordosten mag sich infolge der starken Anziehung Münsters nie entwickelt haben. Ganz im Schatten von Münster steht auch offensichtlich Telgte, das in keinem der theoretisch denkbaren Fälle von einem Verkehrsweg angesteuert wurde. Ein Blick auf die moderne Straßenkarte lehrt, daß im Grunde bis heute der Telgter Emsübergang nur für den Verkehr von Münster nach Osnabrück Bedeutung besitzt. Erstaunlicherweise ist Coesfeld im Westen des Untersuchungsgebietes ein Verkehrsknotenpunkt von geringerer Bedeutung gewesen. Die direkte Verbindung Haltern-Coesfeld sperrte die Merfelder Niederung, die nur über Dülmen umgangen werden konnte. Alle anderen potentiellen Verkehrswege scheinen nicht ausgenutzt geworden zu sein. Offensichtlich reiste man von Ahsen/Rauschenburg oder Lünen stets über Münster nach Coesfeld. Die zentrale Stellung Münsters kommt auch hier deutlich zur Geltung. Erst heute hat sich dieser Sog Münsters etwas abgeschwächt; denn immerhin vermitteln zwei Bundesstraßen von Ahsen/Rauschenburg und von Lünen sowie eine Eisenbahn von Lünen nach Coesfeld auf direktem Wege den Verkehr.

Die dominierende Stellung Münsters im Straßennetz der Westfälischen Bucht wird noch einmal im Bereich zwischen Emstalung und der Ost-West-Straße Coesfeld-Münster-Warendorf unterstrichen. Die beiden Emsübergänge an der Haskenau und in Telgte sowie der Verkehrsknotenpunkt Rheine nehmen je einen Zubringer aus Münster auf. Während sich in Telgte jedoch schon früh eine Stadt entwickeln konnte, fehlen am benachbarten Emsübergang an der Haskenau die Ansätze städtischer Siedlung völlig. Telgte genoß offensichtlich den Vorteil einer besseren Verkehrslage. Wenig südlich verlief nämlich die Heerstraße Münster-Warendorf-Paderborn, die östlich Telgte einen Arm über Telgte-Handorf zum späteren Schiffahrter Damm südlich der Haskenau abzweigte. Das Verkehrspotential des Raumes zwischen den drei Emsübergängen Warendorf-Telgte-Haskenau und den Osningpässen Tecklenburg-Lengerich-Iburg ist genau zu 50 % ausgenutzt; den 8 potentiellen Verbindungen stehen 4 tatsächlich gegenüber. Da alle Pässe in erster Linie den Verkehr aus der Westfälischen Bucht nach Osnabrück vermitteln, wurden die potentiellen Verbindungen Haskenau-Iburg-Osnabrück und Warendorf-Lengerich-Osnabrück schon wegen des Umweges von 7 km nie realisiert. Die Funktion Telgtes scheint einzig und allein darin

bestanden zu haben, den Emsübergang einer Straße Münster-Osnabrück zu sichern, wie ja auch schon das Fehlen von Straßenzufahrten aus dem Süden der Westfälischen Bucht vermuten ließ. Den Erfordernissen des mittelalterlichen Straßenverkehrs genügte offenbar eine Verbindung von Telgte über Iburg nach Osnabrück; die beiden möglichen Straßen von Telgte über Lengerich und Tecklenburg nach Osnabrück haben jedenfalls nie bestanden.

Das moderne Straßennetz lehnt sich im wesentlichen an die Altstraßenzüge an. Der Verkehr von Münster nach Osnabrück fließt hauptsächlich über die B 51 (Telgte-Iburg) und über Lengerich, während die Linienführung Münster-Tecklenburg-Osnabrück in etwa in der neuen Autobahn wiederauflebt.

Neben einer Gegenüberstellung realer und potentieller Verkehrswege ist ein **E n t f e r n u n g s v e r g l e i c h** aufschlußreich (Tabelle 14). Gehen wir von der räumlichen Abstraktion aus, das Untersuchungsgebiet sei eine völlig ebene Fläche mit gleichem Untergrund, nur gegliedert durch die verkehrssperrenden Talungen der Lippe und Ems sowie durch den Osning-Höhenzug. Die Lage der Verkehrsknotenpunkte, Furten und Pässe soll den heutigen Verhältnissen entsprechen. Unter diesen Voraussetzungen kann man erwarten, daß sich der Verkehr zwischen den gegebenen Verkehrsknotenpunkten, Flußübergängen und Paßscharten auf dem kürzesten Wege vollzieht. Verkehrswidrige physio- und kulturgeographische Gegebenheiten (Relief- und Bodenunterschiede, Flüsse, Moore, dichte Waldvegetation, aber auch ländliche Siedlungen, die Besitzverhältnisse usw.) sind in diesem idealen Verkehrsraum nicht vorhanden; allein an den vorhandenen Verkehrssammelpunkten orientiert, würden die Verbindungswege den Luftlinien entsprechen.

Aus den theoretischen Überlegungen können wir erkennen, daß offensichtlich eine gesetzmäßige Beziehung zwischen der Durchgängigkeit und den Verkehrswegen eines Raumes besteht; diese Beziehung wird meßbar durch den Abweichungsgrad einer Straße von der kürzesten Verbindung. Je größer die Abweichung, desto größer ist die verkehrssperrende Wirkung eines Raumes.

Kehren wir nun zu den realen Gegebenheiten der Westfälischen Bucht zurück. Betrachtet man in Tabelle 14 die Abweichungen der Altstraßen von den Luftlinien auf der Grundlage der naturräumlichen Einheiten, so zeigen sich nur geringe Unterschiede, die man vielleicht vernachlässigen kann und zu der Aussage zusammenfassen darf, daß das Untersuchungsgebiet im wesentlichen eine einheitliche Verkehrsdurchlässigkeit besitzt. Immerhin ist es jedoch auffällig, daß im "klassischen Verkehrsland" (2) der Westfälischen Bucht, im Hellweggebiet, die mittlere Abweichung der Altstraßen von der Luftlinie mit 7,8 % am größten ist. Das Ostmünsterland, das ehemals von Mooren durchsetzt war, zeigt mit dem Emscher-Gebiet, das dem Nord-Süd-Verkehr in der breiten, sumpfigen Emscherniederung eine Verkehrssperre entgegenstellt, die größere Verkehrsdurchlässigkeit. Offenbar beeinflussen die kulturgeographischen Gegebenheiten den Verlauf der Fernwege in stärkerem Maße als die physiogeographischen Grundlagen des

Tabelle 14 Das Verhältnis von Luftlinie zu Altstraße

Naturraum	Strecke	Luftlinie km	Kürzeste Altstraße km	Abweichung v. Luftlinie %		Heutige Straße km	Abweichung v. Luftlinie %	
Helweg- gebiet	Soest-Hunsel	10	11	10		-	-	
	Soest-Hamm	24	25	4		27	12	
	Werl-Hamm	16	18	12	7,8	17	6	8,8
	Unna-Werne	13	14	8		14	8	
	Wickede-Hamm	22	23	5		24	9	
Emscher- gebiet	Dortmd. - Lünen	12	13	8		14	16	
	Bochum-Rauschen- burg	25	26	4	6,3	26	4	9,0
	Bochum-Haltern	28	30	7		30	7	
Kernmünsterland	Hunsel-Warendorf	33	34	3		-	-	
	Hunsel-Münster	46	52	12		52	12	
	Hamm-Warendorf	32	34	6	7,4	36	12	10,9
	Hamm-Münster	33	36	9		37	12	
	Werne-Münster	34	36	6		37	9	
	Lünen-Münster	39	44	12		45	15	
	Rauschenburg- Münster	36	38	6		40	11	
	Haltern-Münster	40	42	5		42	5	
	Warendorf-Iburg	24	25	4		27	12	
Ostmünster- land	Münster-Iburg	36	40	11		43	20	
	Münster-Lengerich	30	33	10	6,2	42	40	20,8
	Münster-Tecklenburg	31	32	3		40	29	
	Münster-Rheine	39	40	3		40	3	

Reliefs, der Hydrographie, des Bodens, der Vegetation usw.. Deutlich sichtbar wird in Tabelle 14 die bekannte Tatsache, daß Altstraßen in der Regel eine sehr geradlinige Streckenführung besitzen. Während der Umweg (=Abweichung von der Luftlinie) der modernen Straßen im Mittel 12,5 % ausmacht, sind die Abweichungen zwischen Luftlinien und Altstraßen mit 6,9 % fast halb so groß. Wenn wir die aus dem Rahmen fallenden Differenzen von 40 % und 29 % bei den Straßen Münster-Lengerich und Münster-Ladbergen außer acht lassen, so beträgt die mittlere Abweichung der modernen Straßen von den Luftlinien zwar nur noch 10,1 % liegt aber doch noch deutlich über dem Umweg der Altstraßen. Die geringe Abweichung der Altstraßen von den Luftlinien in Höhe von 6,9 % in meinem Untersuchungsgebiet scheint nicht zufällig zu sein. Eine Vergleichsmessung, die ich an zehn von Herbst (3) erkundeten Fernstraßen des Leineberglandes, Harzvorlandes und Harzes durchführte, ergab eine sehr ähnliche mittlere Abweichung von 7,3 %; sehr wahrscheinlich sind "Umwege" dieser Größenordnung charakteristisch für die meisten Fernstraßen.

-
- (1) Müller-Wille, 1966, Karte im Anhang
 - (2) Müller-Wille, 1952, S. 55 ff.
 - (3) Herbst, 1926, Karte im Anhang

Schrifttum und Karten

(in Klammern die benutzten Abkürzungen)

a) Zeitschriften und Reihen

Die Bau- und Kunstdenkmäler der Provinz Westfalen, Bd. 1, ff., Münster 1880ff. (=BKD).

Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark, Bd. 1 ff., Dortmund 1875 ff. (=DoBei).

Warendorfer Blätter für Orts- und Heimatkunde, Bd. 1-16, Warendorf 1902-1921 (=WarB1).

Codex traditionum Westfalicarum, Bd. 1, 2, 3, 5, 7, Münster 1872, 1886, 1888, 1900, 1914 (=CTW).

Westfälische Forschungen, Mitteilungen des Provinzialinstituts für Westfälische Landes- und Volkskunde, Bd. 1 ff., Münster 1938 ff. (=WF).

Handbuch der Historischen Stätten Deutschlands, Bd. II, Niedersachsen und Bremen, Stuttgart 1960; Bd. III, Nordrhein-Westfalen, Stuttgart 1963 (=Hist. St.).

Hansische Geschichtsblätter. Jg. 5 ff., Leipzig und München (Jg. 25), (ab Jg. 26 Lübeck) 1875 ff. (=HGB11).

Unsere Heimat. Beiträge zur Geschichte des Münsterlandes und der Nachbargebiete. Jge. 1-5, Münster 1926-1930; Jg. 6 ff., Münster 1931 ff. = Auf Roter Erde. Beiträge zur Geschichte des Münsterlandes und der Nachbargebiete.

Heimatblätter für Castrop und Umgegend. Monatsschrift des Vereins für Heimatpflege. Jge. 1-9, Castrop-Rauxel 1921-1930; Jg. 1 ff., 1949 ff. = Kultur und Heimat. Mitteilungsblatt des Westfälischen Heimatbundes, Ortsverband Castrop-Rauxel (=CasHei).

Inventare der nichtstaatlichen Archive der Provinz Westfalen, Bd. 1, Heft 1 ff., Münster 1899 ff., Beiband 1-3, Münster 1902 ff. (=INA).

Jahrbuch des Vereins für Orts- und Heimatkunde in der Grafschaft Mark, verbunden mit dem märkischen Museum zu Witten an der Ruhr, Bd. 1 ff., Witten 1886 ff. (=MJ).

Der Märker. Heimatblatt für den Bereich der ehemaligen Grafschaft Mark, Bd. 1 ff., Altena 1951 ff. (=Der Märker).

Osnabrücker Mitteilungen. Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück. Bd. 1 ff., Osnabrück 1848 ff. (=OM).

Westfalen. Mitteilungen des Landesmuseums der Provinz Westfalen und des Vereins für Geschichte und Altertumskunde Westfalens, Bd. 1 ff., Münster 1909 ff. (=Westfalen).

Westfälisches Urkundenbuch, Bd. 1-8, Münster 1847 ff. (=WUB).

Zeitschrift des Vereins für die Geschichte von Soest und der Börde,
Bd. 1 ff., Soest 1881 ff. (=SZ).

Westfälische Zeitschrift. Zeitschrift für Vaterländische Geschichte
und Altertumskunde, Bd. 1 ff., Münster 1838 ff. (=WZ).

Zeitschrift der Vereine für Orts- und Heimatkunde im Veste und
Kreise Recklinghausen, Bd. 1-49, Recklinghausen 1891-1947 (=VZ);
ab 1950: Vestisches Jahrbuch, Bd. 50 ff., Recklinghausen 1950 ff.
(=VJ), ab Bd. 65, 1963 wieder VZ.

b) Literatur

Adelsohn, H. L.: Early medieval trade routes. The American Historical Review 65, 1960, S. 271 ff.

Albrecht, Chr.: Die Ausgrabungen in der Reinoldikirche und in der
Peterskirche auf der Hohensyburg. DoBei 51, 1954, S. 127 ff.

Ammann, H.: Klöster in der städtischen Wirtschaft des ausgehenden
Mittelalters. Festgabe Otto Mittler, Aarau 1960, S. 102 ff.

Arens, F.: Das Heberegister des Stiftes Essen. EsBei, 34, 1912, S.1ff.

Aschemeyer, H.: Ein bronzezeitlicher Hortfund von Olfen. Germania
37, 1959, S. 271 f.

Aschenberg, H.: Schloß und Kloster Iburg. OM 27, 1902, S. 1 ff.

Asmus, W. D.: Ein urgeschichtlicher Weg von Nordjütland nach Nieder-
sachsen, sein Verlauf zwischen Oste und Wümme und seine Da-
tierung durch die Ausgrabung von Helvesiek, Krs. Rotenburg. Die
Kunde, NF 4, 1953, S. 28 ff.

Asmus, W. D.: Prähistorische Weg- und Wagenspuren im Bereich der
Lüneburger Heide. Germania 36, 1958, S. 173 f.

Aubin, H.: Wesen und Bedeutung einer allgemeinen Straßenforschung.
Rheinische Heimatblätter, Bonn 1926, S. 440 f.

Bänfer, L.: Die Humburg an der Lippe - Erdwerk aus dem hohen Mittel-
alter. Ein gutes Beispiel für hundert Jahre westfälischer
Bodenforschung. Heimat am Hellweg, 1955, S. 47 ff.

Bänfer, L., Stieren, Á.: Eine germanische Siedlung in Westick bei Kamen,
Krs. Unna, Westf., BAW 5, 1936, S. 410 ff.

Bahnschulte, B.: Hügelgräber kennzeichnen einen steinzeitlichen Weg.
Westf. Heimatkalender, Jg. 14, 1961 (a), S. 161 f.

Bahnschulte, B.: Die "Bahn", eine vergessene Königsstraße. Westf.
Heimatkalender, Jg. 14, 1961 (b), S. 168 f.

Bauer, A.: Die Funde der Römischen Kaiserzeit im Stadt- und Land-
kreis Osnabrück. OM 68, 1959, S. 54 ff.

Benzerath, M.: Statistique des saints patrons des églises du diocèse de
Lausanne au moyen âge. Revue d'histoire ecclésiastique suisse,
1912.

Bertelsmeier, E., Meynen, E., Schmidt, R. D., Müller-Wille, W.:
Die Städte in Westfalen in geographisch landeskundlichen Kurzbeschrei-
bungen. Ber. z. dt. Landeskunde, Bad Godesberg, 1965

- Berken, R. v.: Die Befestigungsanlagen im alten Dortmund. DoBei 43, 1937, S. 173 ff.
- Berninger, O.: Die Entwicklung des Verkehrs. In H. Scherzer (Hrsg.): Die Bayerische Ostmark, Land- Volk und Geschichte, München 1940, S. 156 ff.
- Bette, L.: Die Abtei Werden und das Vest Recklinghausen. VZ 31 1922-24, S. 1 ff.
- Bette, L.: Zur Geschichte der vestischen Reichshöfe. GlaBl 13, 1926, S. 1 ff., S. 10 f. (a).
- Bette, L.: Wegeverhältnisse des Vestes Recklinghausen in kurkölnischer Zeit. GlaBl 13, 1926 (b), S. 27 f., S. 33 ff., S. 41 f.
- Bette, L.: Vom vestischen Wegebau und von vestischen Wegekommissaren. GlaBl 16, 1929 (b), S. 81 f.
- Bette, L.: Plan einer Postverbindung von Arnheim (Holland) nach Deutz durch das Vest (1804). GlaBl 16, 1929 (a), S. 69 ff.
- Bette, L.: Eine Nord-Südverbindung durch das Vest im 18. Jahrhundert. GlaBl 16, 1929 (c), S. 4 f.
- Bette, L.: Von Hand- oder Wegweisern im alten Vest. GlaBl 16, 1929 (d), S. 5.
- Bette, L.: Vom Gahlener Kohlenweg. GlaBl 19, 1932, S. 57 ff.
- Bette, L.: Die Freistühle der vestischen Freigrafschaft. GlaBl 20, 1933, S. 51 ff.
- Bielefeld, L.: Aus Dülmens Vergangenheit. in: "Festschrift zur 600jährigen Jubelfeier der Stadt Dülmen", Dülmen 1911.
- Bielefeld, L.: Dülmen und seine Siedelstätten. Dülmen 1912-1926.
- Bielefeld, L.: Die Zerstörung der Lippebrücke bei Haltern 1587. GlaBl 13, 1926, S. 67 f. (a).
- Bielefeld, L.: Das alte Posthaus in Dülmen. 1723-1878. Heimatkalender des Kreises Coesfeld, Jg. 2, 1926, S. 18 f. (b).
- Bielefeld, L.: Der Freistuhl "upn Laren" in Buldern. Heimat-Kalender des Kreises Coesfeld, Jg. 3, 1927, S. 90 f.
- Bielefeld, L.: Der Richthof, die Ursiedelstätte der Stadt Dülmen. Heimat-Kalender des Kreises Coesfeld, Jg. 4, 1928, S. 41 ff.
- Blumhoff, H.: Zur Geschichte des Reichshofes Elmenhorst. Diss. Münster 1937, Lengerich 1938.
- Böttger, H.: Wallburgen, Wege und älteste Eisenindustrie in Südwestfalen. Westfalen 16, 1931, S. 217.
- Bolin, S.: Die Funde römischer und byzantinischer Münzen im freien Germanien. 19. Ber. RGK, 1929, S. 86 ff.
- Borggreve, F.A.: Die bei Werne in der Lippe gefundenen Altertümer. WZ 28, 1869, S. 309 ff.
- Borgmann, R.: Hundelagerrecht und Hudegerechtigkeit des Grafen von der Mark im Bistum Münster. Westfalen 22, 1937, S. 7 ff.
- Borgmann, R.: Kirchdorf und Freiheit Mengede in alter Zeit. DoBei 58, 1962, S. 389 ff.
- Brandenburg, F.: Kreis Unna/Stadt Hamm. Münster 1950.
- Brandenburg, F.: Alte Volksgerichte am Hellweg. - Zur Entwicklung unserer volkstümlichen Rechtspflege. Heimat am Hellweg, 1955, S. 129 ff.

- Brandt, K.: Frühgeschichtliche Bodenforschungen im mittleren Ruhrgebiet. Paderborn 1952.
- Brandt, K.: Auffindung der verschollenen Erdburg Oer in Oer-Erkenschwick. VZ 66/67, 1964/65, S. 7 ff.
- Braß, E.: Heimatbuch Kreis und Stadt Hamm. Hamm 1922.
- Brüggemann, F.: Die Stadt Werne oder Historische Nachrichten und Mittheilungen aus der Stadt-Chronik... Werne 1880.
- Brüning, A.: Eine alte Straße im Kreise Warendorf. WarBl. 1, 1902, S. 9 f.
- Bruns, F., Weczerka, H.: Hansische Handelsstraßen (Atlasband). Köln, Graz 1962.
- Hansische Handelsstraßen (Textband). Köln, Graz 1967.
- Bücker, H.: Der Nuntius Fabio Chigi (Papst Alexander VII.) in Münster 1644 - 1649. WZ 108, 1958, S. 1 ff.
- Christ, K.: Die antiken Münzen als Quelle der westfälischen Geschichte. Westfalen 35, 1957, S. 1 ff.
- Clarenbach, A.: Bibliographie über die Dörfer und Höfe des Kirchspiels Borgeln in der Soester Börde. SZ 48, 1934, S. 3 ff.
- Clarenbach, A.: Zur Hofes- und Familiengeschichte des Kirchspiels Borgeln in der Soester Börde, II. Stück, Blumroth und Hattropholsen. SZ 59, 1942, S. 3 ff. Siehe auch SZ 67, 1954, S. 18 ff.
- Darpe, F.: Zur Geschichte der Stadt Rheine. WZ 38, 1880, S. 43 ff.
- Darpe, F.: Geschichte der Stadt Bochum. Bochum 1888.
- Darpe, F.: Herford und Rheine; Politik der Bischöfe von Münster zur Begründung und Befestigung ihrer Herrschaft über Rheine. WZ 48, 1890.
- Darpe, F.: Geschichte der Stadt Bochum nebst Urkundenbuch. Bochum 1894.
- Darpe, F.: Beiträge zur Geschichte des Kreises Coesfeld. München Weskamp, A.: 1913.
- Denzel, E.: Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Stadt Wetter. DoBei 49, 1952.
- Deus, W.-H.: Kaiserbesuche in Soest. SZ 73, 1960, S. 7 ff.
- Diedrichs, H.: Vor- und Frühgeschichte im Kreise Soest. SZ, H. 60, 1943, S. 3 ff. und H. 63, 1951, S. 37 ff.
- Dietz, J.: Flur- und Straßennamen im Norden und Westen Bonns. Rheinische Vierteljahresblätter 10, 1940, S. 307 ff.
- Dölling, H.: Haus und Hof in westgermanischen Volksrechten. Veröffentlichungen der Altertumskommission im Provinzialinstitut für Westfälische Landes- und Volkskunde, Bd. II. Münster 1958.
- Dörrenberg, O.: Römerspuren und Römerzüge im nordwestlichen Deutschland. SZ 14, 1897, S. 130 ff.
- Dörrenberg, O.: Römerspuren und Römerkriege im nordwestlichen Deutschland. Leipzig 1909.
- Dörries, H.: Die Städte im oberen Leinetal: Göttingen, Northeim, Einbeck. - Ein Beitrag zur Landeskunde Niedersachsens und zur Methodik der Stadtgeographie. Göttingen 1925.

- Dösseler, E.: Die Grafschaft Mark und der deutsche Ostseeraum ...
Der Märker, 12, 1963, S. 225 ff. und 12. 1963, S. 304 ff.
- Dorider, A.: Der Chausseebau Castrop - Henrichenburg - Datteln.
CasHei 3, 1924, S. 11 f.
- Dorider, A.: Die Verkehrslage und die allgemeinen wirtschaftlich -
sozialen Verhältnisse des Vestes Recklinghausen in früherer Zeit.
VJ 50, 1948, S. 16 ff.
- Dreßler, G.: Fußpfad und Weg geographisch betrachtet. Mitt. Ver. f.
Erdk. z. Leipzig, Leipzig 1906, S. 137 ff.
- Ebert, A.: Die Lebensmittelpolitik der freien Reichsstadt Dortmund.
DoBei 25, 1918, S. 1 ff.
- Emmerich, W.: Das Hauptwegenetz des 11. Jahrhunderts in den oberen
Mainlanden und seine Grundlagen in karolingischer Zeit. Jb. f.
fränk. Landesforschung. 15, 1955, S. 255 ff.
- Engel, J.: Die Karten des Johannes Gigas vom Früstbistum Münster.
WF 12, 1959, S. 45 ff.
- Ennen, E.: Frühgeschichte der europäischen Stadt. Bonn 1953.
- Erichsen, F.: Die Geschichte Thidreks von Bern. Jena 1924.
- Esch, Th.: Das adelige Gut Henrichenburg. VZ 6, 1896, S. 99 ff.
- Esch, Th.: Zur Geschichte des Postwesens im Veste Recklinghausen.
VZ 7, 1897, S. 1 ff.
- Esch, Th.: Zur Entstehungsgeschichte der Stadt Recklinghausen.
VZ 10, 1900.
- Esch, Th.: Ahsen. VZ 14, 1904, S. 13 ff.
- Esch, Th.: Die Freigrafschaft Recklinghausen, VZ 19, 1907.
- Eulenstein, F.: Die Besiedlung des Dortmunder Raumes in vorkarolin-
gischer Zeit. DoBei 51, 1954, S. 5 ff.
- Eulenstein, F.: Die siedlungsgeographische Entwicklung Dortmunds unter
besonderer Berücksichtigung der natürlichen Oberflächengestaltung.
DoBei 55, 1958, S. 109 ff.
- Ewig, W.: Der Königsweg. Der Schlüssel, 4, 1958, S. 20 ff.
- Falke, J.: Die Geschichte des deutschen Handels, Bde. 1 und 2,
Leipzig 1859 f.
- Falke, J.: Die Geschichte des deutschen Zollwesens von seiner Ent-
stehung bis zum Abschluß des deutschen Zollvereins. Leipzig 1869.
- 700 Jahre Stadt Hamm (Westf.) - Festschrift zur Erinnerung
an das 700 jährige Bestehen der Stadt (=Festschrift Hamm).
Hamm 1926.
- Fiebig, P.: Die Deutsch-Ordens-Kommende zu Brackel. DoBei 50, 1953,
S. 352 ff.
- Fink, E.: Ein Tagebuch des Bischofs Franz Wilhelm über seine italie-
nische Reise 1641. OM 38, 1913, S. 84 ff.
- Flaskamp, F.: König Otto III. in Wiedenbrück. WZ 113, 1963, S. 455ff.
- Flume, G.: Das Haus zur Mark. WZ 86, 1929, S. 1 ff.
- Forstreuter, K.: Eine Reiserechnung des Deutschen Ordens aus dem
Jahre 1303. HGBll 76, 1958, S. 121 ff.
- Fox, W.: Ein Humanist als Dortmunder Geschichtsschreiber und
Kartograph - Detmar Mülher (1567 - 1633). DoBei 52, 1955, S. 108 ff.

- Fricke, E.: Die Frei- und Vemeegerichte in ihrer räumlichen Beziehung zur westfälischen Stadt. - Zugleich ein Beitrag zum Standortproblem bei dem Lüdenscheider Freigericht. DoBei 61, 1964, S. 129 ff.
- Fricke, W.: Denkwürdige Heerstraßen in Westfalen. Westfälische Geschichtsblätter, 1, 1895 f., S. 154 f.
- Frisch, M.: Die Grafschaft Mark. Diss. Göttingen, Münster 1937.
- Frohn, W.: Siechenhäuser und Verkehrsstraßen im Rheinland. Rheinische Vierteljahresblätter, 2, 1932, S. 143 ff.
- Gasner, E.: Zum Deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des XVII. Jahrhunderts. Eine germanistisch-antiquarische Studie. Leipzig 1889 (Fotodruck Wiesbaden 1966).
- Gerlach, W.: Alte und neue Wege in der Stadtplanforschung. Ein Beitrag zur historisch-topographischen Poligraphie HGBll 60, 1935, S. 208 ff.
- Görich, W.: Frühmittelalterliche Straßen und Burgen in Oberhessen. Diss. Marburg 1948 (Masch. -Schrift).
- Görich, W.: Taunus-Übergänge und Wetterau-Straßen im Vorland von Frankfurt. Mitt. d. Ver. f. Gesch. u. Landeskunde z. Bad Homburg vor der Höhe, 23, 1954,
- Görich, W.: Ortesweg, Ansanvia und Fulda in neuer Sicht. Germania 33, 1955, S. 68 ff.
- Görich, W.: Gedanken zur Verkehrslage und Siedlungsentwicklung von Paderborn im frühen und hohen Mittelalter. WF 10, 1957, S. 158 ff.
- Görich, W.: Eine Hohe Straße von Heidelberg nach Frankfurt ? Zur Frage der frühen Fernwege in der mittleren Dreieich. Hessische Historische Forschungen, Festschrift für Ludwig Klemm, Darmstadt 1963, S. 7 ff. (Sonderdruck).
- Görich, W.: Frühe Straßen um Fulda. Fuldaer Geschichtsblätter, 40, 1964, S. 65 ff. (Sonderdruck).
- Görich, W.: Hessische Altstraßen. Zum Stand der Forschung nach Herbert Krügers Abhandlung "Hessische Altstraßen des 16. und 17. Jahrhunderts". Hess. Jahrb. d. Landesgesch., 14, 1965, S. 328ff. (Sonderdruck).
- Götting, M.: Warendorf - Straßen und Gassen einer alten Stadt. Warendorf 1956.
- Götze, A.: Über neolithischen Handel. Festschrift für Adolf Bastian zu seinem 70. Geburtstag. 26. Juni 1896. Berlin 1896.
- Gollub, S.: Zur Besiedlungsgeschichte des Münsterlandes. Friedhöfe der jüngeren Bronze- und frühen Eisenzeit im Ost- und Kernmünsterland. WF 9, 1956, S. 173 ff.
- Gollub, S.: Zur Frage ältester christlicher Bestattungen in Westfalen. Ein Beitrag zum Problem der Christianisierung. WF 11, 1958, S. 10 ff.
- Grochtmann, H.: Geschichte des Kirchspiels Datteln von den Anfängen bis zur Gegenwart. Datteln, Ahsen, Horneburg. Schriftenreihe zur Geschichte der Gemeinden Datteln, Oer- Erkenschwick, Ahsen und Flaesheim, Bd. I. Datteln 1951.

- Grochtmann, H.: Vor- und Frühgeschichte mit einer erdkundlichen Einführung. Schriftenreihe zur Geschichte der Gemeinden Datteln, Oer-Erkenschwick, Ahsen und Flaesheim, Bd. II. Datteln 1955.
- Haase, C.: Die Entstehung der westfälischen Städte. Veröffentlichungen des Provinzialinstituts für Westfälische Landes- und Volkskunde, Reihe I, Heft II, Münster, 1965.
- Hävernich, W.: Die deutschen Münzfunde des Mittelalters und der Neuzeit. Diskussionsvorbereitungen für die numismatische Arbeitstagung Hamburg, 8. - 11. Oktober 1954. Maschinenschrift, Hamburg 1954.
- Hävernich, W.: Zur Münzgeschichte der Karolingerzeit und des 10.-11. Jahrhunderts. Hamb. Beitr. z. Numismatik, 15, 1961, S. 5 ff.
- Hard, G.: "Is leigen fünff Perg in welschen Landt". Eine Topographie der Pilgerwege von Deutschland nach Santiago in Spanien aus dem 15. Jahrhundert. Erdkunde, XIX, 1965, S. 314 ff.
- Hartmann, H.: Die alten Wallbefestigungen des Reg.-Bez. Osnabrück. OM 14, 1889, S. 1 ff. und 15, 1890, S. 1 ff.
- Hartung, K.: Der Reichshof Castrop, CasHei 7, 1955, S. 92 ff.
- Hartung, K.: Das Bennertor zu Castrop und seine Nachbarschaft. CasHei 9, 1957, S. 153 ff.
- Hartung, K.: Alt-Castrop und Umgebung vor dem Industriebruch. CasHei 15, 1963, S. 206 ff.
- Hartung, K.: Das alte Castrop lag am Hellweg. CasHei 13, 1961, S. 158 ff.
- Heimatbuch Kreis und Stadt Hamm. Hamm 1922.
- Heese, M.: Der Landschaftswandel im mittleren Ruhrindustrialgebiet seit 1820. Arbeiten der Geographischen Kommission im Provinzialinstitut für Westfälische Landes- und Volkskunde, Münster 1941.
- Heimatverein Sythen (Hrsg.): Das Dorf Sythen - ein Volks- und Heimatbuch. Recklinghausen 1955.
- Henkelmann, H.: Salz aus Unna. Der Märker, 6, 1957, S. 295 ff.
- Herbst, A.: Die alten Heer- und Handelsstraßen Südhannovers und angrenzender Gebiete nach archivalischem Material auf geographischer Grundlage dargestellt. Göttingen 1926.
- Herold, J.: Die tausendjährige Geschichte des Gemeinwesens Herzfeld. Paderborn und Münster 1886.
- Hinz, H.: Hügelgrabwege an der Westküste Schlesiens. Arch. Geogr. 1, 1950, S. 52 ff.
- Höfken, G.: Ein Verzeichnis der Absteigequartiere der Grafen von der Mark aus dem 14. Jahrhundert. DoBei 38, 1930, S. 173 ff.
- Höfken, G.: Zur ältesten Geschichte des Oberhofes Eickel in Wanne-Eickel. DoBei 51, 1954, S. 65 ff.
- Hölzermann, L.: Lokaluntersuchungen die Kriege der Römer und Franken sowie die Befestigungsmanieren der Germanen und Sachsen und das spätere Mittelalter betreffend. Münster 1878.
- Hömberg, A.-K.: Die karolingisch-ottonischen Wallburgen des Sauerlandes in historischer Sicht. in: "Zwischen Rhein und Weser", Münster 1967, S. 80 ff.

- Hömberg, A. -K.: Geschichte der Comitate des Werler Grafenhauses. WZ 100, 1950, S. 9 ff.
- Hömberg, A. -K.: Das mittelalterliche Pfarrsystem des kölnischen Westfalen. Westfalen 29, 1951, S. 27 ff.
- Hömberg, A. -K.: Studien zur Entstehung der mittelalterlichen Kirchenorganisation in Westfalen. WF 6, 1953, S. 46 ff.
- Hömberg, A. -K.: Die Heidenstraße. Westf. Heimatkalender, 1959, S. 45 ff.
- Hömberg, A. -K.: Probleme der Reichsgutforschung in Westfalen. Blätter f. Deutsche Landesgeschichte, 96, 1960, S. 1 ff.
- Hömberg, A. -K.: Zur Erforschung des westfälischen Städtewesens im Hochmittelalter. WF 14, 1961, S. 8 ff. (a).
- Hömberg, A. -K.: Der Hellweg. Westf. Heimatkalender, 1961, S. 29 ff. (b).
- Hömberg, A. -K.: Unbekannte Klausen und Klöster Westfalens. Ergänzungen zum Monasticon Westfaliae. Dona Westfalica, Münster 1963, S. 102 ff.
- Holthausen, F.: Studien zur Thidrekssaga. Beiträge zur Geschichte der Deutschen Sprache IX, 1883.
- Hücker, W.: Dortmunder Stapelgüter und Stapelleute. DoBei 43, 1937, S. 123 ff.
- Hunsche, F. E.: Alte Poststraßen im Tecklenburger Lande. Westf. Heimatkalender, 1953, S. 181 f.
- Hunsche, F. E.: Von alten Wegen und Straßen im Kreise Tecklenburg. Westf. Heimatkalender, 14, 1961, S. 196 f.
- Ilgen, Th.: Die Landzölle im Herzogtum Berg. Zeitschrift des Bergischen Geschichtsvereins, 38, 1905, S. 227 ff.
- Imeyer, F., Wrede, G.: Die Bauerschaft Nahne. Heimatkunde des Osnabrücker Landes in Einzelbeispielen, H. 1, 1951. Osnabrück 1951.
- Jahn, M.: Gab es in der vorgeschichtlichen Zeit bereits einen Handel? Abhdl. d. sächs. Akad. d. Wiss. z. Leipzig, Phil. Hist. Kl., Bd. 48, H. 4, 1956.
- Jansen, A.: Die Gemeinde Datteln. Ein Beitrag zur Geschichte des Vestes Recklinghausen, WZ 39, 1881, S. 1 ff. und WZ 43, 1885, S. 1 ff.
- Jansen, K.: Die Bedingtheit des Verkehrs und der Ansiedelungen der Menschen durch die Gestaltung der Erdoberfläche nachgewiesen insbesondere an der Cimbrischen Halbinsel. Kiel 1861.
- Jellinghaus, H.: Die westfälischen Ortsnamen nach ihren Grundwörtern. Osnabrück 1923.
- Johansen, P.: Umriss und Aufgaben der Hansischen Siedlungsgeschichte und Kartographie. HGB11 73, 1955, S. 1 ff.
- Jostes, F.: Vorchristliche Altertümer im Gaue Süderlerge (Iburg) WZ 46, 1888, S. 45 ff.
- Kaiser, F.: Dorfbuch Pelkum. Dortmund 1950.
- Kálund, Kr.: En islandsk vejviser for Pilgrimme fra 12. Arhundrede. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie, 3, 1913, S. 51 ff.
- Kampschulte, H.: Die westfälischen Kirchen-Patrocinien, besonders auch in ihrer Beziehung zur Geschichte der Einführung und Befestigung des Christenthums in Westfalen. Paderborn 1867.
- Kemper, G.: Mein Heimatdorf Dolberg. Bigge-Ruhr 1950.
- Kersten, K.: Zum Problem der ur- und frühgeschichtlichen Wege in Norddeutschland. Festschr. f. Gustav Schwantes, 1951, S. 136 ff.

- Keyser, E.: Städtegründungen und Städtebau in Nordwestdeutschland im Mittelalter. - Der Stadtgrundriß als Geschichtsquelle. Forschungen zur dt. Landeskunde, Remagen 1958.
- Kilian, P.: Aus der Chronik der Stadt Werne, 1901-1905. Stadtarchiv Werne.
- Kleinn, H.: Nordwestdeutschland in der exakten Kartographie der letzten 250 Jahre. Ein Beitrag zur Landeskunde. WF 17, 1964, S. 28 ff. und WF 18, 1965, S. 43 ff.
- Klessing, H.: Der Stadthagen Warendorfs. WarBl 12, 1913.
- Kletler, P.: Nordwesteuropas Verkehr, Handel und Gewerbe im frühen Mittelalter. Deutsche Kultur, Historische Reihe, Bd. II, Wien 1924.
- Klocke, F. v.: Kirchplatzbefestigung, Marktpforte und Rathaus im Stadtkernproblem (nach Werler Verhältnissen). WF 6, 1953, S. 145 ff.
- Kluge, F.: Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache. Berlin 1960.
- Köster, I.: Die Soester Börde, das Territorium der Stadt Soest 1281-1809. SZ 47, 1933.
- Kötting, B.: Peregrinatio Religiosa. Wallfahrten in der Antike und das Pilgerwesen in der alten Kirche. Forschungen zur Volkskunde, Heft 33/34/35. Münster 1950.
- Kötzschke, R.: Die Urbare der Abtei Werden a. d. Ruhr. Veröffentlichungen der Gesellschaft für Rhein. Geschichtskunde XX, 2, Bonn 1906.
- Kohl, J.G.: Der Verkehr und die Ansiedelungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. Dresden und Leipzig 1841.
- Korzendorfer, A.: Bayerischer Verkehrsgeschichtsatlas. Archiv für Postgeschichte in Bayern, Nr. 1, München 1931, S. 1 ff.
- Koske, M.: Das Bördekataster von 1685. Soester wissenschaftliche Beiträge 19, Soest 1960.
- Krakhecken, M.: Die Lippe. Arbeiten der Geographischen Kommission im Provinzialinstitut für Westfälische Landes- und Volkskunde, Münster 1940.
- Krebs, A.: Ein uralter Handelsweg durchs östliche Westfalen. Jahresbericht d. Hist. Vereins f. d. Grafschaft Ravensberg, 38, 1924, S. 40ff.
- Kremann, B.: Der Kappenberger Damm, Jugenderinnerungen eines alten Münsteraners. WN vom 27.12.1963.
- Kresing, F.-J.: Hamm als Stadtsiedlung. Diss. Münster 1947.
- Krüger, H.: Die vorgeschichtlichen Straßen in den Sachsenkriegen Karls des Großen. Korr. Bl. d. Ges. Ver. d. dtsh. Gesch. -u. Altert. -vereine, Bd. 80, Berlin 1932, Sp. 223 ff.
- Krüger, H.: Zur Geschichte des Straßenwesens im niederhessisch südhannoverschen Grenzgebiet. Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen, Bd. 2, Berlin 1937.
- Krüger, H.: Das Stader Itinerar des Abtes Albert aus der Zeit um 1250. Stader Jahrbuch 1956, S. 71 ff., 1957, S. 87 ff., 1958, S. 39 ff.
- Krüger, H.: Des Nürnberger Meisters Erhard Etzlaub älteste Straßenkarte von Deutschland. Jb. f. fränk. Landesfshg. 18 1958, S. 1 ff., S. 379 ff.

- Krüger, H.: Hessische Altstraßen des 16. und 17. Jahrhunderts. Nach zeitgenössischen Itinerar- und Kartenwerken (1500-1650). Hess. Forsch. z. gesch. Landes- und Volkskunde, 5, Kassel, 1963, S. 9 ff.
- Kümpers, H.: Rheine- Vermittler und Mittelpunkt des Verkehrs. Westfalenspiegel 7, 1953, S. 34 ff.
- Kuske, B.: Wirtschaftsentwicklung Westfalens in Leistung und Verflechtung mit den Nachbarländern bis zum 18. Jahrhundert. Veröffentlichungen des Provinzialinstituts für Westfälische Landes- und Volkskunde, Reihe I, Heft 4, Münster 1943.
- Lappe, J.: Die Sondergemeinden der Stadt Lünen. - Zur Geschichte der deutschen Stadtverfassung. Dortmund 1909.
- Lappe, J.: Die Entstehung und Feldmarkverfassung der Stadt Werne. WZ 76, 1917 (Sonderdruck).
- Lappe, J.: Lünen - Ein westfälisches Städtebild. Berlin 1926.
- Lappe, J.: Die Bauerschaft Elmenhorst. VZ 35, 1928, S. 95 ff.
- Lappe, J.: Stadtgründung und Stadtverfassung im Gebiet der Einzelhöfe (Werne im Münsterland). WZ 89, 1932, S. 1 ff.
- Lappe, J.: Siechenhäuser im Münsterlande. Auf Roter Erde. Beiträge zur Geschichte des Münsterlandes und der Nachbargebiete, 8, 1933, S. 49 ff.
- Lappe, J.: Ein westfälischer Schulzenhof. (Der Hof zu Kump im Kreise Unna). Ein Beitrag zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des westfälischen Bauernstandes. Görre-Gesellschaft zur Pflege der Wissenschaft im katholischen Deutschland. Veröffentlichungen der Sektion für Sozial- und Wirtschaftswissenschaft. Paderborn 1935.
- Lappe, J.: Geschichte des Amtes Waltrop, umfassend die Gemeinden Waltrop, Henrichenburg und Horneburg. Waltrop 1938.
- Lappe, J.: Die Geschichte des Amtes Rhynern. Hamm 1949.
- Liese, W.: Westfalens alte und neue Spitäler. WZ 77, 1919, S. 128 ff.
- Lindner, Th.: Die Veme. Paderborn 1896.
- Lüdicke, R.: Die Stadtrechte der Grafschaft Mark - Unna. Münster 1930.
- Marck, v. d.: Ueber eine alte Culturstelle an der Nordgränze der Grafschaft Mark. WZ 43, 1885, S. 118 ff.
- Marschallek, K. H.: Vor- und frühgeschichtliche Straßenforschung. Beispiele aus dem Nordseeraum. Varia Archaeologica (Unverzagt-Festschrift), Berlin 1964, S. 410 ff.
- Martiny, R.: Die Grundrißgestaltung der Städte und Flecken im Gebiet des alten Sachsenstammes. OM 47, 1925, S. 112 ff.
- Masch, K.: Der Verlauf der Recklinghäuser Landwehr. Heimat in Vergangenheit und Gegenwart, 3, 1926, S. 49 ff., S. 71 ff.
- Matthias, E.: Der Essener Oberhof Brockhausen. Ein Beitrag zur westfälischen Wirtschaftsgeschichte. EsBei 33, 1911, S. 1 ff.
- Mehler, F. J.: Geschichte der Stadt Werl. Werl 1891.
- Meier, P. J.: Niedersächsischer Städteatlas, II. Abteilung, 4. Lieferung. Braunschweig und Hannover 1935.
- Meininghaus, A.: Die Dortmunder Freistühle und ihre Freigrafen. DoBei 19, 1910, S. 1 ff.

- Meininghaus, A.: Wo lag die "Burg Dortmund"? DoBei 22, 1913, S. 18 ff.
- Meininghaus, A.: Drei Dortmunder Steuererklärungen (Henxtenberg, Clepping, Berstrate) aus dem Ende des 14. Jahrhunderts. DoBei 42, 1936, S. 171 ff.
- Meister, A.: Die Grafschaft Mark. Festschrift zum Gedächtnis der 300jährigen Vereinigung mit Brandenburg-Preuß., Bd. 1, Bd. 2, Dortmund 1909.
- Menke, J.: Die Geschichte des Reichshofes Oer von seinen Anfängen bis zur Bauernbefreiung. VZ 43, 1936, S. 14 ff.
- Merx, O.: Urkundenbuch des Clarissenklosters, späteren Damenstiftes Clarenberg bei Hörde. Dortmund 1908.
- Messing, B.: Das domkapitularische Gefängnis Hellenburg bei Münster i. W. WZ 82, 1924, S. 157 ff.
- Messing, B.: Aus der Vergangenheit der Pfarrei Amelsbüren. Unsere Heimat - Beiträge zur Geschichte des Münsterlandes und der Nachbargebiete, 4, 1929, S. 60 ff.
- Metz, W.: Probleme der fränkischen Reichsgutforschung im sächsischen Stammegebiet. Niedersächs. Jb.f. Landesgesch., 31, 1959, (a), S. 77 ff.
- Metz, W.: Zum Stand der Erforschung des karolingischen Reichsguts. Hist. Jb., 1959 (b), S. 1 ff.
- Meyer, H.: Alte Wege um Scheeßel. Die Kunde, NF 4, 1953, S. 44ff.
- Miller, K.: Die ältesten Weltkarten. Stuttgart 1895.
- Molly, K.: Die Haard als Sonderlandschaft. VZ 31. 1922-24, S. 140 ff.
- Mortensen, H.: Die Karten deutscher Länder im Brüsseler Atlas des Christian s'Grooten (1573). Göttingen 1959.
- Müller, H.: Die Halterner Talung. Westfälische Geographische Studien, Heft 3, Münster 1950.
- Müller, K. Th. Chr.: Alte Straßen und Wege in Oberhessen. Mitt. d. Oberhess. Gesch. Vereins, 28, 1928.
- Müller, K. Th. Chr.: Alte Straßen und Wege in Oberhessen, ihre Erkundung und ihre Bedeutung für vor- und frühgeschichtliche Forschung. Friedberger Gesch. Blätter, 9, 1930, S. 135 ff.
- Müller, W.: Der Hummelgau - Ein Beitrag zur geschichtlichen Landschaftskunde Oberfrankens. Arch. f. Gesch. v. Oberfranken, 36, 1952, S. 81 ff.
- Müller, W.: Bibliographie zur Altstraßenforschung in Oberfranken und den Nachbargebieten. o.O. 1954, 1955 I, 1955 II, 1957.
- Müller, W.: Die Spielberge - Ein Beitrag zu ihrer Deutung. Archiv. f. Gesch. v. Oberfranken, 37, 1957, S. 98 ff.
- Müller-Wille, W.: Die Akten der Katastralabschätzung 1822-35 und der Grundsteuerregelung 1861-65 in ihrer Bedeutung für die Landesforschung in Westfalen, WF 3, 1940, S. 48 ff.
- Müller-Wille, W.: Die Naturlandschaften Westfalens. WF 5, 1942, S. 1 ff.
- Müller-Wille, W.: Westfalen - Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes. Münster 1952.
- Müller-Wille, W.: Bertelsmeier, E.: Der Stadtkreis Münster 1820 - 1955. Siedlung und Landschaft in Westfalen, Heft 1, Münster 1955.

- Müller-Wille, W.: Blöcke, Streifen, Hufen. Ber. z. dtsch. Landeskunde 29, 1962, S. 296 ff.
- Müller-Wille, W.: Stadtkartographie und Siedlungsgeographie. Kartographische Nachrichten 14, 1964. S. 185 ff.
- Müller-Wille, W.: Bodenplastik und Naturräume Westfalens. Spieker, Heft 14, Münster 1966.
- Mundt, H.: Die Heer- und Handelsstraßen der Mark Brandenburg vom Zeitalter der ostdeutschen Kolonisation bis zum Ende des XVIII. Jahrhunderts. Berlin 1932.
- Navarro, J. M. de: Prehistoric Routes between Northern Europe and Italy defined by the Amber Trade. The Geographical Journal, Vol. LXVI, Nr. 6, 1925, S. 481 ff.
- Niemann, K.: Die alten Heer- und Handelsstraßen in Thüringen. Mitt. d. Sächs.-Thüringischen Ver. f. Erdkde. zu Halle Jg. 39-43, 1915-1919, Halle 1920.
- Niemeier, G.: Das Tecklenburg — Osnabrücker Hügelland. Veröff. d. Nat. Ver. z. Osnabrück, 20. Jahresber., 1926 f.
- Niemeier, G.: Rothert, H.: Der Stadtplan von Soest. WZ 103/104, Münster 1954, S. 30 ff.
- Nigge, F.: Georg Gerlich's Chronik der Stadt Lünen. Lünen 1905.
- N. N. (Versch. Verfasser): Beckum 1224-1924. Dortmund 1924.
- Nolte, E.: Unna "Fern dem fließenden Wasser". Ein Beitrag zur Stadtgeschichte und Namensdeutung. Heimat am Hellweg, 1954, S. 51 f.
- Nottebrock, H.: Der Aachen-Frankfurter Heerweg. Bonner Jahrbücher. Bd. 131, 1926, S. 283 f.
- Ortmann, B.: Vororte Westfalens seit germanischer Zeit. Paderborn 1949.
- Ortmann, B.: Neues zur Stadtkernforschung in Westfalen. WF 10, 1957, S. 149 ff.
- Osthoff, H.: Beiträge zur Topographie älterer Heberegister und einiger Urkunden. OM, Bd. 71, 1963, S. 1 ff. und Bd. 72, 1964, S. 1 ff.
- Paff, W. J.: The Geographical and Ethnic Names in the Thidreks Saga. 's-Gravenhage 1959.
- Penners, Th.: Topographische Bemerkungen zur "Burg" Osnabrück. OM, Bd. 70, 1961, S. 1 ff.
- Pennings, H.: Die Beziehungen zwischen Recklinghausen und Strünkede im 15. und 16. Jahrhundert. VZ 32, 1925, S. 1 ff. und VZ 33, 1926, S. 1 ff.
- Pennings, H.: Geschichte der Stadt Recklinghausen und ihrer Umgebung. Bd. 1 Recklinghausen 1930 (a), Bd. 2 Recklinghausen 1936.
- Pennings, H.: Der Recklinghäuser Handel gegen Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit. VZ 37, 1930 (b), S. 281 ff.
- Philippi, F.: Lippe- und Steverlauf in früheren Jahrhunderten. MAW II, Münster 1901.
- Philippi, F.: Über Wegforschung. Korr. Bl. d. Ges. Ver. d. dtsch. Gesch. - und Altertums-Vereine, Bd. 53, Berlin 1905. S. 357.
- Philippi, F.: Landrechte des Münsterlandes. Münster 1907.

- Philippi, F.: Geschichte Westfalens. Paderborn 1926.
- Philippi, F.: Die Gründung der Stadt Hamm und die sich daran anknüpfenden Fragen. DoBei 36, 1928, S. 287 ff.
- Pittelkow, J.: Der Teutoburger Wald geographisch betrachtet. Oldenburg 1941.
- Planeth, E.: Der außerwestfälische Handel münsterscher Kaufleute von 1536-1661. Gütersloh 1937.
- Pohlschmidt, H.: Die Wehrverfassung der Stadt Werne. Münster 1924.
- Pottmeyer, H.: Das Reckenfeld. Heimat. Blätter des Heimatbundes Emsdetten, Jg. 3, 1922.
- Pottmeyer, H.: Das Reckenfeld. Unsere Heimat - Beiträge zur Geschichte des Münsterlandes und der Nachbargebiete, Jg.1, 1926, S. 12 ff.
- Preising, R.: Stadt und Rat zu Werl. Schriften der Stadt Werl, Reihe A, Heft 9/10, Münster, 1963.
- Prinz, J.: Das Territorium des Bistums Osnabrück. Göttingen 1934.
- Prinz, J.: Untersuchungen zur Geschichte der altsächsischen Gaue. Habil.Schrift, Münster 1941, (Masch.-Schrift).
- Prinz, J.: Die Parochia des Heiligen Liudger. Westfalia Sacra 1, 1948, S. 1 ff.
- Prinz, J.: Greven an der Ems. Greven 1950.
- Prinz, J.: Hermann tom Ring als Kartograph. Westfalen 31, 1953, S. 27 ff.
- Prinz, J.: Mimigernaford-Münster. Die Entstehungsgeschichte einer Stadt. Veröffentlichungen der Historischen Kommission Westfalens XXII, Bd. 4, Münster, 1960.
- Prinz, J.: Der Kartenmaler Hermann tom Ring. Westfälischer Heimatkalender, Jg. 20, 1966, S. 72 ff.
- Pröbsting, F.: Geschichte der Stadt Camen und der Kirchspielgemeinde von Camen. Hamm 1901.
- Rensing, F.J.: Geschichte des Postwesens im Fürstbistum Münster. Hildesheim 1909.
- Reuter, R.: Verbrechen und Strafen nach altem lübischem Recht. HGBll 61, 1936, S. 41 ff.
- Rieckenberg, H.J.: Königsstraße und Königsgut in liudolfingischer und frühsalischer Zeit, 919-1056. Arch.f. Urkundenfshg., 17, 1941 (Nachdruck Darmstadt 1965).
- Riese, B.: Alte Wege um Füchtorf. Westfälischer Heimatkalender, 8, 1954, S. 189 ff.
- Riese, B.: Füchtorf, ein Heidedorf im Münsterland. Warendorf 1957.
- Rippel, J.K.: Methoden und Ergebnisse geographischer Wegforschung, dargestellt an Beispielen aus dem Gebiet zwischen Harz und Weser. Ber.z.dtsch.Landeskde., 22, 1959, S. 57 ff.
- Rochna, O.: Handelsbeziehungen während der jüngeren Steinzeit und der ältesten Bronzezeit im westlichen Norddeutschland. Festschrift G. Schwantes, 1951, S. 129 ff.
- Rohleder, F.: Die Wege um Warendorf. Westfälischer Heimatkalender, 14, 1961, S. 201 ff.
- Rohwer, B.: Der friesische Handel im frühen Mittelalter. Leipzig 1937.

- Rothert, H.: Einige Urkunden zur Geschichte des Grundbesitzes in der Soester Börde. SZ 22, 1906, S. 62 ff.
- Rothert, H.: Geschichte der Stadt Osnabrück im Mittelalter. OM 57, 1937, S. 1 ff. und OM 58, 1938, S. 1 ff.
- Rothert, H.: Die ältesten Stadtrechnungen von Soest aus den Jahren 1338, 1357 und 1363. WZ 101/102, 1953, S. 139 ff.
- Rothert, H.: Wie die Stadt Soest ihr Territorium, die Börde, erwarb. WZ 106, 1956, S. 79 ff.
- Rudolphi, H.: Die Bedeutung der Wasserscheide für den Landverkehr. Leipzig, Diss. Halle a. d. S. 1910.
- Rübel, K.: Die Dortmunder Grafschaft und die Stadt Dortmund gegen Ende des 14. Jahrhunderts. DoBei 5, 1887, S. 52 ff.
- Rübel, K.: Reichshöfe im Lippe-, Ruhr- und Diemelgebiete und am Hellwege. DoBei 10, 1901.
- Rübel, K.: Agrarisches vom Hellwege und aus der Grafschaft Mark. DoBei 11, 1902, S. 158 ff.
- Rübel, K.: Die Dortmunder Reichsleute. DoBei 15, 1907, S. 1 ff.
- Rübel, K.: Die Armen- und Wohltätigkeitsanstalten der freien Reichsstadt Dortmund. DoBei 20, 1911, S. 127 ff.
- Rübel, K.: Hufe und Hof in Dortmund und in der Grafschaft Dortmund. DoBei 22, 1913, S. 244 ff.
- Rübel, K.: Geschichte der Grafschaft und der freien Reichsstadt Dortmund. Dortmund 1917.
- Rückert, O.: Heimatblätter für Unna und den Hellweg. Unna 1949.
- Rüschenschmidt, A.: Entstehung und Entwicklung des Dortmunder Pfarrsystems, sein Dekanat und Archidiakonats bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts. DoBei 33, 1926, S. 59 ff.
- Sälter, F.: Entwicklung und Bedeutung des Chaussee- und Wegebaus in der Provinz Westfalen unter ihrem ersten Oberpräsidenten Ludwig Freiherrn von Vincke, 1815 - 1844. Diss., Marburg 1917.
- Schäfer, J.: Aus der Geschichte der Dörfer Bossendorf und Hamm. VZ 27, 1918, S. 43 ff.
- Schäfer, J.: Jan Bomseens' neues Heim in der Haard. VZ 30, 1921, S. 38 ff.
- Schaefer, Ph.: Geschichte der Stadt Haltern. Haltern 1939.
- Schauerte, A.: Heimatliche Wanderung. Westfälischer Heimatkalender, 13, 1959, S. 177 ff.
- Schenkel, W.: Schmedehausen - Die Geschichte einer Westfälischen Bauerschaft. Greven 1953.
- Schlüter, C.A.: Provinzialrecht der Provinz Westfalen. Bde. 1-3, Leipzig 1829 f.
- Schmale, F.-J.: Kanonie, Seelsorge, Eigenkirche. Hist. Jahrbuch, 78, 1959, S. 38 ff.
- Schmedding, J.H.: Die Wallburg Haskenau an der Ems. Westfalen 10, 1919, S. 57 ff.
- Schmidt, H.: Der Einfluß der alten Handelswege in Niedersachsen auf die Städte am Nordrande des Mittelgebirges. Hannover 1896.

- Schmoeckel, H.: Die Soester Straßennamen. SZ 44/45, 1929, S. 25 ff.
- Schneider, H.: Die Ortschaften der Provinz Westfalen bis zum Jahre 1300 nach urkundlichen Zeugnissen und geschichtlichen Nachrichten. Münstersche Beiträge zur Geschichtsforschung, II. Folge, XII. Heft (63. Heft der ganzen Reihe), Münster 1936.
- Schöningh, W.: Königsweg und Friesenstraße Münster - Rheine - Emden im Mittelalter. in: "Alle Fäden laufen durch Rheine. - Eine Verkehrsgeschichte des Emstaales". Rheine 1956, S. 7 ff.
- Schoop, H.: Der Raum Ahlen (Westf.) - Die geographische Struktur im Frühmittelalter. Geographische Staatsarbeit, Münster 1957 (Maschinenschrift).
- Schopohl, F.: Von den Reichshöfen unter besonderer Berücksichtigung des Reichshofes Frohlinde. CasHei 4, 1925, S. 142 ff.
- Schopohl, F.: Kappenberg. CasHei 7, 1928, S. 84 ff.
- Schoppa, H.: Zum römischen Import in Westfalen. BAW 5, 1936, S. 389 ff.
- Schoppmann, H.: Die Flurnamen des Kreises Soest. 1940.
- Schuchhardt, C.: Die karolingische curtis Bossendorf bei Haltern. VZ 14, 1904, S. 1 ff.
- Schuchhardt, C.: Zur Alisofrage. Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst, Jg. XXIV, 1905, S. 317.
- Schuchhardt, C.: Die Burg im Wandel der Weltgeschichte. Potsdam 1931.
- Schuchhardt, C.: Vorgeschichte von Deutschland. Berlin - München 1935.
- Schuler, J. E.: (Hrsg.) Der älteste Reiseatlas der Welt. Stuttgart 1965.
- Schulte, B.: Die natürlichen Grundlagen der westfälischen Weegeentwicklung in ihrem geschichtlichen Werden. Heimatblätter der Roten Erde, Jg. 1926, S. 535 ff.
- Schulte, W.: (Hrsg.) Heimatbuch der Stadt Ahlen. Ahlen 1929.
- Schulze-Dieckhoff, H.: Vollbäuerliche Höfe im engeren Münsterland. Diss., Münster 1952 (Masch.-Schrift).
- Schulze-Westen, K.: Die geschichtliche Stellung Dinkers als Kirchdorf und Dingstätte. SZ 69, 1956, S. 9 ff.
- Schulze, R.: Geschichte der Stadt Warendorf. Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Warendorf, Bd. 1, Warendorf 1955.
- Schumacher, W.: Das Stadtbild von Bochum. Diss. Bochum 1937.
- Schwartz, H.: Soester mittelalterliche Verkehrswege. Soester wissenschaftliche Beiträge, Bd. 24, Soest 1963, S. 11 f.
- Schwieters, J.: Die Bauernhöfe des östlichen Theiles des Kreises Lüdinghausen. Münster 1888.
- Schwieters, J.: Geschichtliche Nachrichten über den westlichen Teil des Krs. Lüdinghausen. Münster 1891.
- Seeger, H.-J.: Westfalens Handel und Gewerbe vom 9.-14. Jahrhundert. Studien zur Geschichte der Wirtschaft und Geisteskultur, Diss. Berlin, 1926.
- Seibertz, J. S.: Die Straßen des Herzogthums Westfalen. Sonst und Jetzt. WZ 5, 1842, S. 92 ff.
- Seibertz, J. S.: Urkundenbuch zur Landesgeschichte und Rechtsgeschichte des Herzogtums Westfalen. Arnberg 1843.

- Seibertz, J. S.: Quellen der westfälischen Geschichte. Bd. 1-3, Arnsberg 1857, 1860, 1869.
- Seibertz, J. S.: Zur Topographie der Freigrafschaften. WZ 24, 1864, S. 17 ff.
- Simon, A.: Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung. Forschg. z. dtsch. Landes- u. Volkskunde, VII, 1892, S. 173 ff.
- Soekeland, B.: Über die Straßen der Römer und Franken zwischen Ems und Lippe. Münster 1825.
- Sommerfeld, M.: Die Reisebeschreibungen der deutschen Jerusalem-pilger im ausgehenden Mittelalter. Deutsche Vierteljahresschrift für Literaturwissenschaft und Geistesgeschichte, 2, 1924, S. 816.
- Sonderegger, S.: Das Alter der Flurnamen und die germanische Überlieferung. Jb. f. fränk. Landesf. schg., 20, 1960, S. 181 ff.
- Spieß, W.: Heerstraße und Stadtsiedlung in Südhannover. HGB 11 32, 1927, S. 122 ff.
- Sprockhoff, E.: Zur Handelsgeschichte der germanischen Bronzezeit. Berlin 1930.
- Stein, W.: Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit. Berlin 1922.
- Steinhausen, J.: Die Flurnamen im Dienste der Bodenforschung. Rheinische Vierteljahresblätter, 3, 1933, S. 192 ff.
- Steinkühler, E.: Heessen (Westf.) - Die Geschichte der Gemeinde. Hamm 1952.
- Steinkühler, E.: Zur Gründungskurkunde des Stiftes Fischbeck an der Weser. Westfalen, 44, 1966, S. 186 ff.
- Stieren, A.: Ein Bericht über Grabungen und Funde für die Jahre 1925-1928. BAW I, 1929, S. 23.
- Stieren, A.: Probleme in der Vor- und Frühgeschichte Westfalens. Westfalen, 15, 1930, S. 182 ff.
- Stüve, E.: Der Zug der Osnabrücker nach Neuß im Jahre 1475. OM 17, 1892, S. 165 ff.
- Sturms, E.: Der ostbaltische Bernsteinhandel in der vorchristlichen Zeit. Commentationes Balticae I, 1953, S. 167 ff. (Sonderdruck).
- Sudendorf, H.: Beiträge zur Geschichte des Stiftes Wildeshausen. WZ 6, 1843, S. 179 ff.
- Tackenberg, K.: Die jüngere Steinzeit Europas. Das Neolithikum. Historia Mundi, 2, 1953, S. 11 ff.
- Tenhagen, F.: Die Landwehr des Kirchspiels Herbern. WZ 79, 1921, S. 25 ff.
- Tibus, A.: Gründungsgeschichte der Stifter, Pfarrkirchen, Klöster und Kapellen im Bereiche des alten Bisthums Münster mit Ausschluß des ehemaligen friesischen Theils. Münster 1867 - 1885.
- Timm, W.: Geschichte der Stadt Unna. Dortmund 1962.
- Timmermann, O. F.: Grundriß und Altersschichten der Hansestadt Soest. Münster 1954.
- Timpte, H.: Typologische Studien zur historischen Kartographie in Westfalen. Düsseldorf 1961.

- Trier, J.: Patrozinienforschung und Kulturgeographie. Hist. Zeitschr. 134, 1926, S. 319 ff.
- Tücking, K.: Geschichte des Stiftes Münster unter Christoph Bernhard von Galen. Münster 1865.
- Unverzagt, W.: Die vor- und frühgeschichtlichen Befestigungen an der Oderstraße. PZ 21, 1930, S. 307 f.
- Viehbahn, v.: Die Ausgrabungen am Hinderking. SZ 1, 1881/82, S. 20 ff.
- Vogeler, E.: Einige geschichtliche Nachrichten über die sogenannte Herrlichkeit Hinderking und die zu derselben gehörige Kapelle. SZ 1, 1881/82; S. 23 ff.
- Vogeler, E.: Alte Soester Kriminalnachrichten. SZ 6, 1889, S. 91 ff.
- Vogeler, E.: Aeltere Nachrichten über Dinker. SZ 15, 1900, S. 41 ff.
- Voges, H.: Methodische Fragen über historisch-topographische Forschungen. Braunschweigisches Magazin, 36, 1930, Sp. 1-9.
- Voßmann, J.: Die Entwicklung des Verkehrswesens im Veste Recklinghausen während des 19. Jahrhunderts. VZ 39, 1932, S. 58 ff.
- Wagner, H.: Die geographischen Grundlagen der alten Elbübergänge bei Artlenburg, Dömitz und Lentzen. 22. Jahresbericht des Naturwissenschaftlichen Vereins Lüneburg 1926.
- Weber, W.: Hof Schulte Strathaus in Henrichenburg. CasHei 14, 1962, S. 179 ff.
- Weerth, O.: Über Knicke und Landwehren. Korr. Bl. d. Ges. Ver. d. dtsh. Gesch. - u. Altert. - vereine, 54, 1906, Sp. 372 ff.
- Weerth, K.: Westfälische Landwehren. WF 1, 1938, S. 158 ff., WF 8, 1955, S. 206 ff.
- Weigel, H.: Straße, Königszentene und Kloster im karolingischen Ostfranken. Jb. f. fränk. Landesfshg. 13, 1953, S. 7 ff.
- Wentrup, A.: Hilstrup einst und jetzt. Hilstrup 1954.
- Wertheim, H.: Der erste europäische Straßenatlas "Itinerarium Orbis Christiani". Imago Mundi, Jb. d. alten Kartographie, 1, 1935, S. 41 ff.
- Weskamp, A.: Geschichte der Stadt Dülmen. Dülmen 1911.
- Weskamp, A.: Beiträge zur Geschichte der Stadt Recklinghausen. VZ 29, 1920, S. 5 ff.
- Wiggermann, H.: Das ehemalige Castroper Leprosen- oder Siechenhaus. CasHei 8, 1929, S. 9 ff.
- Wiggermann, H.: Wegebau in Obercastrop. CasHei 4, 1952, S. 16.
- Winkelmann, W.: Die Ausgrabungen in der frühmittelalterlichen Siedlung bei Warendorf (Westfalen). Neue Ausgrabungen in Deutschland, Berlin 1958.
- Winkelmann, W.: Das Fürstengrab von Beckum. Eine sächsische Grabstätte des 7. Jahrhunderts in Westfalen. Die Glocke, Sonderdruck 1962.
- Winkelmann, W.: Ausgrabungen auf dem Domhof in Münster in "Monasterium - Festschrift zum siebenhundertjährigen Weihegedächtnis des Paulus-Domes zu Münster". Münster 1966, S. 25 ff.
- Winterfeld, L. v.: Untersuchungen zur ältesten Geschichte Dortmunds. DoBei 31, 1924, S. 7 ff.

- Winterfeld, L. v.: "ruten und roven". Ein Beitrag zur Geschichte des Fehdeunwesens und Straßenraubes in Westfalen. DoBei 46, 1940, S. 69 ff.
- Winterfeld, L. v.: Die Entstehung der Stadt Dortmund. DoBei 48, 1950, S. 5 ff.
- Winterfeld, L. v.: Der Werner Städtebund. WZ 103/104, 1954, S. 1 ff.
- Winterfeld, L. v.: Geschichte der Freien Reichs- und Hansestadt Dortmund. Dortmund 1963.
- Witte, W.: Milte- Unser Heimatbuch. Warendorf 1956.
- Wolke, E.: Die Pässe des Teutoburger Waldes und Weser-Wiehengebirges in ihrem Einfluß auf Verkehrswege und Siedlungen. Diss. Münster 1923 (Masch.-Schrift).
- Wormstall, A.: Augustische Münzfunde im Raume Westfalens und römische Marschrichtungen. BAW 4, 1935, S. 267 f.
- Wrede, G.: Herzogsgewalt und kölnische Territorialpolitik in Westfalen. Westfalen 16, 1931, S. 139 ff.
- Wrede, G.: Die Kirchensiedlungen im Osnabrücker Lande. OM 64, 1950, S. 63 ff.
- Wrede, G.: Langstreifenfluren im Osnabrücker Lande. Ein Beitrag zur ältesten Siedlungsgeschichte im frühen Mittelalter, OM 66, 1954, S. 1 ff.
- Wünsche, A.: Die Gestalt der Städte im Bereich des ehemaligen Fürstbistums Münster. Gütersloh 1937.
- Zeiß, H.: Der Latènehelm von Olfen. Westfalen 19, 1934, S. 177 ff.
- Zuhorn, W.: Die alte Einteilung der Stadt Warendorf und ihre Straßen. WarBl 7, 1908, S. 45 f.; 8, 1909, S. 23 f., S. 28, S. 30 f., S. 39 f.
- Zuhorn, W.: Die Freckenhorster Steinwegs-Stiftung zu Warendorf. WarBl 12, 1913, S. 1 ff.
- Zuhorn, W.: Kirchengeschichte der Stadt Warendorf. 2 Bde., Warendorf 1918/1920.

c) Karten

- TK 25, Blätter 3709 - 3714, 3809 - 3814, 3909 - 3914,
4009 - 4014, 4109 - 4114, 4209 - 4214,
4309 - 4314, 4409 - 4414, 4509 - 4514.
Ausgabe nach 1950.
- UM Blätter wie TK 25, ohne 3714 und 3814. (Lichtpausen befinden sich im Kartenarchiv des Instituts für Geographie und Länderkunde an der Universität Münster.)
- EA Blätter wie TK 25.

Topographische Karte in XXII Blättern den größten Theil von Westfalen enthaltend, so wie auch das Herzogthum Westfalen und einen Theil der Hannövrischen Braunschweigischen und Hessischen Länder.....
Carl Ludwig von Le Coq (General Major) 1:86 400, 1805 - 1813.
Sektionen 8, 9, 12, 13, 15, 16.
Neueste Spezialkarte der Umgebung von Münster von A. Weiß

(Steuerinspektor) in 16 Sectionen. 1:20 000, 1869.

Katasterkarte des Hochstifts Osnabrück. Johann Wilhelm Du Plat
1:3 840, 1784 - 1790.

Karten der Preußischen Grundsteuervermessung in Westfalen und im
rechtsrheinischen Rheinland. 1820 - 1837.

Topographische Karte vom Hochstift Osnabrück.

Georg Wilhelm von dem Bussche - Franz Christian Benoit.

1: 24 000, 1766/67. (Kopien befinden sich im Kartenarchiv des
Instituts für Geographie und Länderkunde an der Universität Münster.)

Seconde Carte Particulière du Théâtre de la Guerre d'Allemagne
(G. Antonio Rizzi-Zannoni) um 1770.

Nr.	Strecke :						km	Luftlinie				
						Altstraße						
I. Geländeerost		stark		eingetieft kaum		nicht		auf- gehöhrt		unter Straße	ohne	
km												
II. Topographische Lage		Rücken				Kante			Ebene			
km												
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt				Fähre			Brücke			
IV. Toponymie		Flur-, Hof-, Straßennamen									Zahl	
km												
25												
20												
15												
10												
5												
V. Münzen		römisch bis 14 n.C.		14—305		nach 305		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung
Einzelfund Schatzfund												
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof		5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.		Jh.?	Warte		Schlag- baum
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekreuz		Oberhof		
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl					Richtstätte					
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle			Wegegeldhebestelle				Poststation			
		Gasthof			Absteige				Schmiede			
X. Pflegestätte		Siechenhaus					Hospital					
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Überfall	Itinerar		Sage		Zusammen- kunft	km in Allmende		Sonst.	
		Tr	Üb	It		Sa		Zu				

*L = Landesburg

Tabellarische Beschreibung
der Streckenabschnitte des 1. Kapitels
(S.178 Benutzte Signaturen und Abkürzungen)

Nr. 1-3		Strecke: Soest-Herzf./Hovestadt Haskobrügge-Beckum				km 20		Luftlinie	
						25		Altstraße	
I. Geländerest		eingetieft			auf- gehöh	unter		ohne	
		stark	kaum	nicht		Straße			
km		-	3	3	-	18		1	
II. Topographische Lage		Rücken			Kante		Ebene		
		km		6	12		7		
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt			Fähre		Brücke		
		-		1. (1332)		1. (1363) 2. (1309) 3. (UK)			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen							Zahl
	25	Lippweg (UK)							1
	20	Hellweg (EA)							1
	15	Strünker Weg oder Kirchstraße (UK)							1
	10	Der alte Hovestädter Weg (UK)							1
	5	Hellweg (1681) Am Östinghäuser Weg (UK) Zwischen dem Östinghäuser und Lippstädter Weg (UK)							1 1 1
V. Münzen		römisch		mero- wingisch	10.-12. Jh.	12.-13. Jh.	13.-15. Jh.	Häu- fung	
		bis14n.C	14-305					nach305	
		-	-	-	-	-	-	-	
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
		-	1 (?)	-	-	2	-	-	1
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift		Klaue Wegekreuz	Oberhof	
		-		-	-	-		je 1	1
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl				Richtstätte			
		1 (1395)				1. (1492) 2. (UK)			
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation			
		1. (1799)		-		-			
		Gasthof		Absteige		Schmiede			
		-		1. (9. Jhdt.)		-			
X. Pflegestätte		Siechenhaus				Hospital			
		-				-			
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
		versch.	-	-	1	1	2	-	

Nr. 4	Strecke : Herzfeld/Hovestadt Heckentrup-Beckum				km $\frac{12}{13}$	Luftlinie Altstraße	
I. Geländereist	eingetieft			auf- gehöh	unter Straße	ohne	
	stark	kaum	nicht				
km	-	1	1	-	11	-	
II. Topographische Lage	Rücken		Kante		Ebene		
	km	-	4		9		
III. Fluß-/Bach- übergang	Furt		Fähre		Brücke		
	km	-	-		-		
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen					Zahl
	25	Übern Soestweg am Lippweg (u. ä.) (UK) Ostseits vom Roßwege (u. ä.) (UK)					25 versch.
	20						
	15						
	10	Alte Straße (UK)					1
5							
V. Münzen	römisch	merc- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung	
	bis 14 n.C. 14—305 nach 305	-	-	-	-	-	
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	Burg			Warte	Schlag- baum
	-	-	5.-7. Jh.	8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	-
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum	Urpfarre	Kloster, Stift		Klaue Wegekreuz	Oberhof	
	-	-	-		-	-	
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl			Richtstätte			
	-			-			
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation		
	-		-		-		
	Gasthof		Absteige		Schmiede		
	-		-		-		
X. Pflegestätte	Siechenhaus			Hospital			
	-			-			
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.
	-	-	-	-	-	2	-

Nr. 5	Strecke: Oestinghausen - Hunsel-Beckum											Luftlinie		
	km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	km	I 4
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis				

Oestinghausen

Nr. 5	Strecke: Oestinghausen-Hunsel-Beckum					km 14	Luftlinie			
					km 15	Altstraße				
I. Geländeart		eingetieft			auf-	unter	ohne			
km		stark	kaum	nicht	gehöh	Straße				
		2	-	2	-	9	2			
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene				
km		-		2		13				
III. Fluß-/Bach-übergang		Furt		Fähre		Brücke				
		1 (Volksmund)		-		1 (UK)				
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl		
	25	Am Diebesweg, Am Soestweg (UK), Diebesweg (1456) Steinkuhle am Soestwege (UK) vor den Soestheck (UK)						4		
	20							2		
	15							1		
	10									
5	Alter Postweg (Volksmund)									
V. Münzen		römisch		mero-	10.—12.	12.—13.	13.—15.	Häu-		
		bis14 n.C.	14—305	nach305	wingisch	Jh.	Jh.	Jh.	fung	
		-	-	-	-	-	-	-		
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs-hof	5.-7. Jh.	Burg	8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag-
		-	-	-	-	2	-	1	baum	
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions-zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klause Wegekreuz		Oberhof		
		-		-	-	-		1		
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte					
		-			2 (UK)					
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation				
		-		-		-				
		Gasthof		Absteige		Schmiede				
		-		-		-				
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital					
		-			-					
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen-marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen-kunft	km in Allmende	Sonst.		
		-	-	-	-	-	6	-		

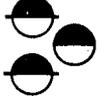
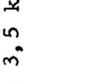
Nr. 6	Strecke :	Oestinghausen-Lippborg Dreinhoff				km — 9 12		Luftlinie
								Altstraße
I. Geländereist	km	eingetieft		nicht	auf- gehöh	unter Straße	ohne	
		stark	kaum					12
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene		
		-		8		4		
III. Fluß-/Bach- übergang	km	Furt		Fähre		Brücke		
		-		-		1		
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl
	25	Alte Beckumer Straße (heutige Bezeichnung)						1
	20							
	15							
	10							
5								
V. Münzen	römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung	
	bis 14 n.C.	14—305						nach 305
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
	-	-	-	-	1 (?)	-	-	-
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klause Wegekreuz	Oberhof		
	-		-	-	-	-		
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl			Richtstätte				
	-			1 (UK)				
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation		
	1 (15. Jh.)		-			-		
	Gasthof		Absteige			Schmiede		
	-		-			-		
X. Pflegestätte	Siechenhaus			Hospital				
	-			-				
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
	-	-	-	-	-	4	-	

Nr. 7, 9, 10	Strecke : Beckum - Warendorf										Lufflinie		
	km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	km	22 24	Altstraße
Gelände- rest		Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	—	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte		XI	Sonstiger Hinweis
24		Warendorf											
18													
12													
6													
		Beckum											

Nr.7, 9,10		Strecke: Beckum-Warendorf				km $\frac{22}{24}$		Luftlinie		
						Altstraße				
I. Geländerest		eingerieft		nicht	auf-gehöh	unter Straße	ohne			
		stark	kaum							
km		-	-	3	-	20	1			
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene				
		km		-		12		12		
III. Fluß-/Bach-übergang		Furt		Fähre		Brücke				
		-		-		1 (UK)				
		Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl		
IV. Toponymie	km									
	25	am Bredenweg ü. ä. (UK) u. Grote Weg (1398) Herweg								
	20	Römerweg (TK 25)								
	15	Römerweg (Volksmund) Bergstraße (heutige Bezeichnung)								
	10	am Steinfeld u. ä. (UK) Strate (UK)						10 1		
5	am Warendorfschen Wege (UK) am Steinwege (UK)						1 15			
V. Münzen		römisch		mero-wingisch	10.-12. Jh.	12.-13. Jh.	13.-15. Jh.	Häu-fung		
		bis14n.C.	14-305					nach305		
		-	-	-	-	versch	-	-	-	
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs-hof	5.-7. Jh.	Burg	8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag-baum
		-	-	-	-	-	-	1	-	4
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions-zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klaue Wegekreuz		Oberhof		
		-		-	-	-	-	2		
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte					
		1			-					
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation				
		-		-		-				
		Gasthof		Absteige		Schmiede				
		-		-		-				
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital					
		-			-					
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen-marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen-kunft	km in Allmende	Sonst.		
		-	-	-	-	-	2	-		

Nr. 11, 12	Strecke: Warendorf-Harkotten-Iburger Paß										24 km		Luflinie	
	km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	km	Altstraße	XI
Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis					
Iburger Paß														
24														
18														
12														
6														
Warendorf														

Nr. 11, 12		Strecke: Warendorf-Harkotten Iburger Paß				km — 24 26		Luftlinie Altstraße		
I. Geländerest		eingetieft			auf- gehöh	unter Straße	ohne			
		stark	kaum	nicht						
km		-	-	10,5	0,5	8,5	6,5			
II. Topographische Lage		Rücken			Kante		Ebene			
		km		5	4	17				
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt			Fähre		Brücke			
		km		-	-	1				
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl		
	25	strata publica (1299) In der Johannes Fuhr						1		
	20									
	15									
	10	Warendorfer Weg (UK) Am Butterpatt						2		
5	Alte Landstraße von Warendorf nach Osnabrück (UK) am Osnabrücker Wege u. ä. (UK) via seu strata regia publica (1360)						1 69			
V. Münzen		römisch		mero-	10.—12.	12.—13.	13.—15.	Häu-		
		bis14n.C.	14—305	nach305	wingisch	Jh.	Jh.	Jh.	fung	
		1	versch	-	-	-	-	-		
VI. Befestigung		röm.	Königs-	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag-
		Lager	hof							baum
		-	-	-	-	2	-	-	-	1
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions-		Urpfarre	Kloster,	Klaue	Oberhof			
		zentrum			Stift	Wegekrenz				
		-		-	1	-	1			
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl				Richtstätte				
		1				2				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation				
		1 (1588)		-		-				
		Gasthof		Absteige		Schmiede				
		-		-		-				
X. Pflegestätte		Siechenhaus				Hospital				
		-				1 (13. Jhdt.)				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen-	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen-	km in	Sonst.		
		marsch				kunft	Allmende			
		-	-	-	-	-	12	-		

km	Nr. 13, 15	Strecke : Uphoff-Vinnenberg-Iburger Paß											Luftlinie	
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	km	18
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis			
24														
18														
12														
6														
	Uphoff (etwa 3,5 km sö Vinnenberg)													
	siehe Nr. 11													
	Warendorf													

Nr.	13,	Strecke : Uphoff-Vinnenberg Iburger Paß				18		Luftlinie	
	15					km		19	Altstraße
I. Geländerest	km	eingerieft		nicht	auf- gehöh	unter Straße	ohne		
		stark	kaum					8	-
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene			
		1		7		11			
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke			
		-		-		1			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25	alte Landstraße (1805)							
	20								
	15								
	10								
5									
V. Münzen	römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung		
	bis 14 n.C.	14—305						nach 305	-
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum	
	-	-	-	-	1	-	-	1	
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekreuz		Oberhof
	-		-		2		-		1
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl				Richtstätte				
	2				1				
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation			
	1. (17. Jh.)		-			-			
	2. (1819)		-			-			
	Gasthof		Absteige			Schmiede			
-		-			-				
X. Pflegestätte	Siechenhaus				Hospital				
	-				-				
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.		
	-	-	-	-	-	12	-		

Nr. 16	Strecke: Werl-Hamm										16		Luftlinie	
	km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	km	X	XI	Altstraße
km	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	—	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis			
24														
18	Hamm 													
12														
6														
														Zu

Werl

Nr. 16	Strecke : Werl - Hamm					km	16	Luftlinie
						17	Altstraße	
I. Geländerest	km	eingetieft		nicht	auf- gehöh	unter Straße	ohne	
		stark	kaum					
		-	0,5	3,5	-	11	2	
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene		
		-		6,5		10,5		
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke		
		-		-		1 (1533)		
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl
	25	<p>Am Rhyner Weg (UK)</p> <p>Werlische Hellwegstraße (1592)</p> <p>Hellweg von Kump nach Rhynern (UK)</p> <p>Hellweg von Kump nach Rhynern (UK)</p> <p>große Hilbecksche Weg (1533)</p>						14
	20							
	15							
	10							
5								
		römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung
V. Münzen	bis 14 n.C.	14—305	nach 305					
	versch.	-	-	-	-	-	-	-
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
	-	1(?)	-	-	1	1	-	3
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekreuz	
	-		-		-		Oberhof	
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl				Richtstätte			
	-				-			
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation		
	-		1 (1627)			-		
	Gasthof		Absteige			Schmiede		
	-		2 (14. Jh.)			-		
X. Pflegestätte	Siechenhaus				Hospital			
	-				-			
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
	-	-	-	-	versch.	0,5	-	

Nr. 17	Strecke: Hamm-Drensteinfurt											14 km 15		Luftlinie
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	Altsraße		
km	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis			
24														
18														
12	Drensteinfurt													
6														
													üb	

Hamm

Nr. 17	Strecke : Hamm-Drensteinfurt				km	14	Luftlinie		
						15	Altstraße		
I. Geländereist		eingetieft			auf- gehöh	unter Straße	ohne		
		stark	kaum	nicht					
km		-	-	-	-	15	-		
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene			
		km		-	1		14		
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke			
		1		-		1 (1280)			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25								
	20								
	15								
	5	vrye Königstrate (1476) in via publica sive regia (1331)							
V. Münzen		römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung	
		bis14n.C.	14—305						nach305
		-	-	1	1	-	-	-	
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
		-	-	-	-	-	-	-	2
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klause Wegekreuz		Oberhof	
		-		-	-	-		1	
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte				
		1. (1301)		2. und 3. (?)		1 (UK)			
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation			
		1. (um 1400)		1 (1638)		-			
		2. (1671)							
		Gasthof		Absteige		Schmiede			
		-		-		-			
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital				
		-			1 (1280)				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
		-	1(1323)	-	-	-	1,5	-	

Nr. 18	Strecke: Drensteinfurt-Zollhaus-Hoher Weg-Münster	20 km										Luftlinie	
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	Altstraße
km	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis		
24	Münster												
18													
12													
6													
	Drensteinfurt												

Drensteinfurt

Nr. 18	Strecke: Drensteinfurt-Zollhaus - Hoher Weg-Münster				km 20	Luftlinie			
				km 22	Altstraße				
I. Geländereist	km	eingetieft			auf- gehöh	unter Straße	ohne		
		stark	kaum	nicht					
		-	-	9	-	9	4		
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene			
		16		6		-			
III. Fluß-/Bach- übergang	km	Furt		Fähre		Brücke			
		1 (851)		-		1. (1320) 2. (?) 3. (9. Jhdt.)			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25	An der Frankfurter Straße (UK) (15.-16. Jhdt.)						1	
	20	brede wech, grote wech, via superior, honwech, Helweg Konynckstrate (15. Jhdt.)						2	
	15	Breite Sandweg (UK)							
	10	am Hohen Weg (UK) Hilighenwech (1321)						5	
5	via publica (1440) - middelste und ächterste Fohrwegskamp (UK)						2		
V. Münzen	römisch bis 14 n.C.		14-305	nach 305	mero- wingisch	10.-12. Jh.	12.-13. Jh.	13.-15. Jh.	Häu- fung
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum	
	-	-	-	-	-	-	-	-	
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekreuz		Oberhof
	-		1		-		-		2
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl			Richtstätte					
	1. (?) 3. (1229)		2. (13. Jhdt.)		1 (um 1800)				
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhobestelle			Poststation			
	1 (1573 ?)		-			-			
	Gasthof		Absteige			Schmiede			
	-		-			-			
X. Pflegestätte	Siechenhaus				Hospital				
	-				-				
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.		
	-	-	-	-	-	5	-		

Nr. 19	Strecke: Zollhaus-Niedriger Weg-Münster											Luftlinie	
												km	Altstraße
km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI		
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis		
24	Münster 												
18													
12													
6	Zollhaus siehe Nr. (18)												

Drensteinfurt

Nr. 19		Strecke: Niedriger Weg-Münster-Zollhaus				km $\frac{11}{12}$		Luftlinie	
								Altstraße	
I. Gelände- erest		eingerieft		nicht	auf- gehöh	unter Straße	ohne		
		stark	kaum						
km		-	-	4	-	8	-		
II. Topographische Lage		Rücken			Kante		Ebene		
		km		-		5		7	
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt			Fähre		Brücke		
		1. (851)		-		-		1. (1320) 2. {?} 3. {?}	
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25	Der niedrige Weg (1840) Siegenweg (UK)							
	20								
	15								
	10								
5									
V. Münzen		römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung	
		bis14n.C.	14—305					nach305	
		-	-	-	-	-	-	-	
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
		-	-	-	-	-	-	-	-
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift		Klaue Wegekreuz		Oberhof
		-		1	1		-		3
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte				
		1			1 (UK)				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation		
		1 (1573 ?)		-			-		
		Gasthof		Absteige			Schmiede		
		-		-			-		
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital				
		-			-				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
		-	-	-	-	-	6	-	

Nr. 20, 21	Strecke: Unna-Kamen-Werne					km $\frac{14}{16}$	Luftlinie		
I. Geländerest		eingetieft		nicht	aufgehöhht	unter Straße	ohne		
km		stark	kaum						
		-	-	-	-	-	-		
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene			
km		-		-		16			
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke			
		-		-		1. (1303) 2. (?) 3. (1372) 4. (1253)			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen					Zahl		
	25	An der Unnaer Straße (UK) Kemenscher wech (1406) publica via (1332)					37		
	20								
	15								
	10								
5									
V. Münzen		römisch bis 14 n.C.	14—305	nach 305	mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung
		-	versch.	-	-	-	-	-	-
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
		-	-	-	-	1	-	-	1
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum	Urpfarre	Kloster, Stift	Klaue Wegekrenz	Oberhof			
		-	-	-	-	1			
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte				
		1. (1291) 2. (1282)			-				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation			
		1. (UK) (1557) 2. (1195)		-		-			
		Gasthof		Absteige		Schmiede			
		-		-		-			
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital				
		-			1 (1360)				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
		-	1 (1388)	-	-	versch.	1,5	-	

Nr. 22	Strecke: Werne-Hierbern											Luftlinie	
												km	Altstraße
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI		
km	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis		
											Tr		
24													
18													
12	Herbern 												
6													
		Werne 											

Nr. 22		Strecke: Werne - Herbern				km $\frac{9}{10}$		Luftlinie	
I. Geländerest		eingetieft		aufgehöh		unter Straße	Altstraße		
km		stark	kaum	nicht			ohne		
		-	-	-	-	9	1		
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene			
km		4		6		-			
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke			
		-		-		-			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25								
	20								
	15								
	10	Hylstraten oder Hylwegsstraten (1556)						1	
5	Steinwech to Münster (?) (14. Jh.)								
5	Cöllnische Straße (UK)								
V. Münzen		römisch bis 14 n.C. 14—305		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung	
		-	-	-	-	-	-	-	
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
		-	-	-	-	-	-	-	2
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klaue Wegekrenz		Oberhof	
		-		-	-	-		1	
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte				
		1 (frühes 13. Jh.)			-				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation			
		-		-		-			
		Gasthof		Absteige		Schmiede			
		1		-		-			
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital				
		-			-				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
		1	-	-	-	-	4	-	

Nr. 23	Strecke: Herbern-Hiltrup										18 km		Luftlinie	
											19	km	Altstraße	
km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI			
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	—	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis			
24	Münster													
18	Hiltrup													
12														
6														

Herbern

Nr. 23	Strecke: Herbern-Hiltrup					km	18 19	Luftlinie Altstraße
I. Geländerest	stark		eingetieft		nicht	auf- gehöh	unter Straße	ohne
	km	-	2,5	1				
II. Topographische Lage	Rücken			Kante			Ebene	
	km	3			12			4
III. Fluß-/Bach- übergang	Furt			Fähre			Brücke	
	1 (UK)			-			1 (1223)	
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl
	25	brede wech, grote wech, via superior, honwech, Helweg (15.-16. Jhdt.) Frankfurter Straße (UK) Alter Münsterweg (Volksmund) Alte Straße (UK) Eselschlöt Alte Straße (1653=Collnische Straße) der alte Weg (UK) Alte Landstraße, alterWeg (UK)						3
	20							
	15							
	10							
5								
V. Münzen	römisch bis 14 n.C.	14-305	nach 305	mero- wingisch	10.-12. Jh.	12.-13. Jh.	13.-15. Jh.	Häu- fung
	-	-	-	-	-	-	-	-
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
	-	-	-	-	-	-	-	3
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekrenz	
	-		-		-		-	
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl				Richtstätte			
	1 (?) 2 (?)				-			
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation		
	2		-			-		
	Gasthof		Absteige			Schmiede		
	3		-			2		
X. Pflegestätte	Siechenhaus				Hospital			
	-				-			
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
	-	-	-	-	-	3	-	

Nr. 24	Strecke: Münster-Emsdetten											24 km		Luftlinie Altstraße		
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	km	2.5	X	XI	
km	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis						
	<p>Emsdetten</p> <p>24</p> <p>18</p> <p>12</p> <p>6</p> <p>Münster</p>															

Nr. 24	Strecke: Münster-Emsdetten					km 24 25	Luftlinie Altstraße	
I. Geländereist km	eingetieft		nicht	auf- gehöhht	unter Straße	ohne		
	stark	kaum						
	1	0,5	5,5	-	12,5	5,5		
II. Topographische Lage km	Rücken		Kante		Ebene			
	6		15		4			
III. Fluß-/Bach- übergang	Furt		Fähre		Brücke			
	-		-		1 (?)			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen					Zahl	
	25	Wichtruper Damm Sandruper Damm, Sprakeler Stiege herstrate (14. Jhdt.), gemeiner hellweg (17. Jhdt.) Helweg (15. Jhdt.), via regia (17. Jhdt.) Helwegskamp (UK)					2	
	20							
	15							
	10							
5								
V. Münzen	römisch bis 14 n.C.	14—305	nach 305	mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung
	-	-	1	-	-	-	versch.	-
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
	-	-	-	-	-	-	-	2
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klaue Wegekreuz		Oberhof	
	-		-	-	-		3	
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl			Richtstätte				
	1 (1283)			2 (?)				
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation			
	-		-		-			
	Gasthof		Absteige		Schmiede			
	3 (17., 14., 17. Jhdt.)		-		-			
X. Pflegestätte	Siechenhaus			Hospital				
	1 (1342)			-				
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
	-	-	-	-	-	6	-	

Nr. 25	Strecke : Emsdetten-Rheine											Luftlinie		
												km	12	13
km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI			
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	—	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis			
24														
18														
12														
6														

Emsdetten

Nr. 25		Strecke: Ermsdetten - Rheine				km 12		Luftlinie	
						km 13		Altstraße	
I. Geländereist		eingetieft		nicht	auf- gehöhht	unter Straße	ohne		
		stark	kaum						
km		-	0,5	-	-	11,5	2		
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene			
		km		-	4		9		
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke			
		-		-		-			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25	Steinweg (18. Jhdt.), am Münsterwege u. ä. (UK) an deipen Weg u. ä. (UK) Steenstrate, de strate to Rene (14 Jhdt.)						4 6	
	20								
	15								
	10	Am Hellweg u. ä. (UK)						5	
5	Hiälweg (Volksmund im 19. Jhdt.)								
V. Münzen		römisch bis 14 n.C.	14—305	nach 305	mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung
		-	-	-	-	-	-	-	-
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
		-	-	-	-	-	-	-	-
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klause Wegekreuz		Oberhof	
		-		-	-	1 Klause		1	
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte				
		-			-				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation			
		-		-		-			
		Gasthof		Absteige		Schmiede			
		-		-		-			
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital				
		-			-				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
		-	-	-	-	-	4	-	

Nr.	Strecke : Soest-Dinker-Hamm											Lufteinia					
	26, 28	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	km	24	25	Altstraße	
km	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis							
											Üb						

Nr. 26, 28		Strecke: Soest-Dinker-Hamm				km $\frac{24}{25}$		Luftlinie	
I. Geländeerst		eingetieft			auf-gehöhrt	unter Straße	ohne		
		stark	kaum	nicht					
km		-	-	4	-	20	-		
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene			
		km		9	7		9		
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke			
		-		-		1. (1279) 2. (1469)			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25	im Hämmisschen Wege (1681) am Hellweg, Soestweg, Hammweg (1685) am Soestwege, am Hellewege (1685) alter Soestweg (UK) am Hellwege, am alten Soestwege (1685) breden Wege, Soestwege (1685) Hammischer Weg (UK)						2	
	20								
	15								
	10								
5									
								19	
V. Münzen		römisch bis 14 n.C. 14—305		nach 305	mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung
		-	-	-	-	-	-	-	-
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
		-	-	1	-	-	1	-	2
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klaue Wegekreuz		Oberhof	
		-		-	-	-		1	
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte				
		1. (?)	2. (1282)		1 (UK)				
		3. (?)							
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation			
		-		-		-			
		Gasthof		Absteige		Schmiede			
		1 (1681)		-		-			
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital				
		1			-				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
		-	1(1469)	-	-	-	2,5	-	

Nr. 27	Strecke: Natelyn-Süddinker-Nienbrügge										Luftlinie		
	km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	km	I 5	Altstraße
Gelände- rest	km	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis			
<p>Hammm</p> <p>24</p> <p>18</p> <p>12</p> <p>Neuhaus</p> <p>siehe Nr. 26</p>													

Soest

Nr. 27		Strecke : Nateln-Süddinker-Nienbrügge				km 15		Luftlinie	
						km 16		Altstraße	
I. Geländereist	km	eingetieft		nicht	auf-gehört	unter Straße	ohne		
		stark	kaum						
		-	-	3	-	12	-		
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene			
		-		16		-			
III. Fluß-/Bach-übergang	km	Furt		Fähre		Brücke			
		-		-		1-			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25	keine							
	20								
	15								
	10								
5									
V. Münzen	römisch		mero-wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu-fung		
	bis 14 n.C.	14—305						nach 305	
		-	-	-	-	-	-		
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs-hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag-baum	
	-	-	-	-	-	1	-	-	
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions-zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekrenz		Oberhof
	-		-		-		-		-
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl			Richtstätte					
	1. (?) 2. (1358) 3. (1289)			-					
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation			
	-		-			-			
	Gasthof		Absteige			Schmiede			
	-		-			-			
X. Pflegestätte	Siechenhaus				Hospital				
	-				-				
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen-marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen-kunft	km in Allmende	Sonst.		
	-	-	-	-	-	2,5	-		

km	Nr. 30, 31, 33	Strecke: Wickede - Kamen - Hamm - Nillies										km	Z/30	Luftlinie	
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X			XI	Altstraße
km	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis					
24															
18															
12															
6															
														Zu	

Wickede

Nr. 30,31, 33		Strecke: Wickede - Kamen - Hamm - Nillies				km 27 30		Luftlinie Altstraße	
I. Geländerest		eingetieft			auf- gehört	unter Straße	ohne		
		stark	kaum	nicht					
km		-	-	-	-	30	-		
II. Topographische Lage		Rücken			Kante		Ebene		
		km		16	13		1		
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt			Fähre		Brücke		
		1		-		4			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25	Heerweg (UK)						1	
	20	Hohewegskamp, am hohen Wege, Hoheweg (UK und 1395)						7	
	15	Im Hellweg (UK)						3	
	10	An der Dortmunder Straße u. ä.						versch.	
5									
V. Münzen		römisch		mero-	10.—12.	12.—13.	13.—15.	Häu-	
		bis14n.C	14—305	nach305	wingisch	Jh.	Jh.	Jh.	fung
		2	versch.	-	-	-	-	-	
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	Burg			Warte	Schlag- baum	
		-	-	5.-7. Jh.	8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	-	1 ?
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klause Wegekreuz	
		-		-		-		-	
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte				
		1. (1285)			1. (UK) 3. (1634) 2. (UK) 4. (1466)				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation			
		-		1 (?)		-			
		Gasthof		Absteige		Schmiede			
		1 (UK)		-		1 (1599)			
X. Pflegestätte		Siechenhaus				Hospital			
		1. (1410); 2. (1514)				1. (1360); 2. (1280)			
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
		-	1 (1323)	-	-	versch.	0,5	-	

Nr. 34		Strecke: Nillies-Beckum				km $\frac{11}{12}$		Luftlinie Altstraße		
I. Geländereist		eingetieft		nicht	auf- gehört	unter Straße	ohne			
		stark	kaum							
km		-	2	3, 5	-	5	1, 5			
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene				
		km		-	11		1			
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke				
		1 (?)		-		-				
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl		
	25-	Am Hammwege u. ä. (UK) Hellweg u. ä. (UK) Küenningsstrot (Volksmund) Dillweg (heutige Bezeichnung, vielleicht "de Hillweg"?)						27 14		
	20-									
	15-									
	10-									
5-										
V. Münzen		römisch bis 14 n.C. 14-305 nach 305		mero- wingisch	10.-12. Jh.	12.-13. Jh.	13.-15. Jh.	Häu- fung		
		-	-	-	-	-	-	-		
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	Burg			Warte	Schlag- baum		
			5.-7. Jh.	8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?				
		-	-	-	-	1	-	1		
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekreuz		Oberhof
		-		-		-		-		
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl				Richtstätte				
		1 (?)				-				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation			
		1 (1674)		-			-			
		Gasthof		Absteige			Schmiede			
		-		-			-			
X. Pflegestätte		Siechenhaus				Hospital				
		-				-				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.		
		-	-	-	-	-	2, 5	-		

Nr. 35	Strecke : Hamm - Ahlen											Luftlinie				
	km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	km	10 12	Altstraße	
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis					
24																
18																
12	Ahlen															
6																

Nr. 35	Strecke : Hamm-Ahlen					km	10 12	Luftlinie Altstraße
I. Geländereist	eingerieft		nicht	auf- gehöh	unter Straße	ohne		
	stark	kaum						
km	-	-	-	-	10,5	1,5		
II. Topographische Lage	Rücken		Kante		Ebene			
	km	-	10		2			
III. Fluß-/Bach- übergang	Furt		Fähre		Brücke			
	1		-		1. (1280) 2. (1366)			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl
	25	Auf den Dahlwege u. ä. (UK)						80
	20							
	15							
	10							
5								
V. Münzen	römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung	
	bis14n.C/14—305	nach305						
	versch.	-	1	-	-	-	-	
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
	-	-	-	-	-	-	-	3
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klaue Wegekrenz	Oberhof		
	-		-	-	-	-		
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl			Richtstätte				
	1 (1366)			2 (UK)				
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation			
	-		-		-			
	Gasthof		Absteige		Schmiede			
	-		-		-			
X. Pflegestätte	Siechenhaus			Hospital				
	1 (1514)			1 (1280)				
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
	-	1(1323)	-	-	-	1	-	

Nr. 36	Strecke: Ahlen-Warendorf										Luftlinie	
	km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis	
	24 Warendorf											
	18											
	12											
	6											
	Ahlen											

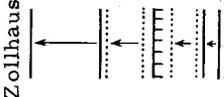
Ahlen

Nr. 37	Strecke: Dortmund-Lünen										Luftlinie			
	km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	km	Altstraße	
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	—	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	XI	Sonstiger Hinweis		
24														
18														
12	Lünen 					+								
6						+								Tr,Sa
		Dortmund												

Dortmund

Nr. 37		Strecke: Dortmund-Lünen				km 12		Luftlinie		
						km 13		Altstraße		
I. Geländerest		eingetieft			auf- gehöh	unter Straße	ohne			
		stark	kaum	nicht						
km		-	-	-	-	13	-			
II. Topographische Lage		Rücken			Kante		Ebene			
		km		4, 5	2		6, 5			
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt			Fähre		Brücke			
		-		-		1 (1344)				
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen							Zahl	
	25	fuhrweg (1674)								
	20									
	15									
	10									
5	eechten konyngstrate (1357)									
V. Münzen		römisch bis 14 n.C.	14—305	nach 305	mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung	
		-	-	-	-	-	-	-	-	
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum	
		-	1	-	-	1	-	1	2	
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift		Klause Wegekreuz		Oberhof	
		-		-	-		-		-	
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte					
		1. (1357)		2. (?)		1 (UK)				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle			Wegegeldhebestelle			Poststation		
		-			-			-		
		Gasthof			Absteige			Schmiede		
		-			-			-		
X. Pflegestätte		Siechenhaus				Hospital				
		-				-				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.		
		1 (1254)	-	-	1	-	7	-		

Nr.38, 40		Strecke : Lünen-Werne				km $\frac{9}{10}$		Luftlinie											
						10		Altstraße											
I. Geländeerest		stark		eingetieft kaum		nicht		aufgehöhrt											
		km		-		0,5		-											
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene													
		km		-		10		-											
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke													
		1		-		1 (1267)													
IV. Toponymie		Flur-, Hof-, Straßennamen							Zahl										
		km																	
		25																	
		20																	
		5		Landtstraße (1788) Hillwegsgarten (UK) Arm Hellweg (UK)							1 16								
V. Münzen		römisch		mero-		10.-12.		12.-13.		13.-15.		Häu-							
		bis 14 n.C.		14-305		nach 305		Jh.		Jh.		Jh.		fung					
VI. Befestigung		röm. Lager		Königshof		5.-7. Jh.		8. Jh.		Burg		9.-14. Jh.		Jh.?		Warte		Schlagbaum	
		-		-		-		-		-		1		-		-		3	
VII. Kirchliche Einrichtung		Missionszentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekreuz		Oberhof									
		-		-		-		-		-		-		-		-			
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl				Richtstätte													
		1. (1378) 2. (1294)				1. (1572) 2. (UK)													
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation													
		1 (1195)		1 (1722)		-													
		Gasthof		Absteige		Schmiede													
		-		-		-													
X. Pflegestätte		Siechenhaus				Hospital													
		1 (1479)				-													
XI. Sonstiger Hinweis		Truppenmarsch		Überfall		Itinerar		Sage		Zusammenkunft		km in Allmende		Sonst.					
		-		-		-		-		-		3		-					

Nr.	Strecke: Lenklar-Zollhaus										Luftlinie		
											7	8	
km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	Altstraße	
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis		
24													
18													
12													
6	Zollhaus 												

Lenklar

Nr. 39	Strecke: Lenklar-Zollhaus					km	7 8	Luftlinie Altstraße
I. Geländereist	km	eingetieft		nicht	auf-gehört	unter Straße	ohne	
		stark	kaum					
		-	-	4	-	0,5	3,5	
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene		
		-		5,5		2,5		
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke		
		-		-		-		
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl
	25	Münsterfort (UK) munsterwegh (1376) dem oeldenn Voirwegh, genandt de Münsterwegh (1542)						1 1 1
	20							
	15							
	10							
5								
V. Münzen	römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung	
	bis 14 n.C.	14—305						nach 305
	-	-	-	-	-	-	-	
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
	-	-	-	-	-	-	-	1
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekrenz	Oberhof
	-		-		-		-	-
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl				Richtstätte			
	1. (16. Jh.) (?)				-			
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation		
	1. (17. Jh.) (?)		-			-		
	Gasthof		Absteige			Schmiede		
	-		-			-		
X. Pflegestätte	Siechenhaus				Hospital			
	-				-			
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
	1	-	-	1	-	7	-	

Nr. 41	Strecke: Bochum-Castrop					km	$\frac{10}{11}$	Luftlinie	
I. Geländereist		eingetieft		aufgehöh		unter Straße		ohne	
km		stark	kaum	nicht			11	-	
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene			
km		11		-		-			
III. Fluß-/Bach-übergang		Furt		Fähre		Brücke			
		-		-		-			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25								
	20								
	15								
	10	am tiefen Wege (UK)						14	
5	Am Hellewege (UK) Castroper Hellweg (heutige Bezeichnung)						4		
V. Münzen		römisch		mero-	10.—12.	12.—13.	13.—15.	Häu-	
		bis14n.C.	14—305	nach305	wingisch	Jh.	Jh.	Jh.	fung
		1	1	-	-	-	-	-	-
VI. Befestigung		röm. Lager	Königshof	Burg			Warte	Schlag-	
		-	1	5.-7. Jh.	8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	-	baum
		-	-	-	-	-	-	2	-
VII. Kirchliche Einrichtung		Missionszentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klausen Wegekrenz		Oberhof	
		-		-	-	-		-	
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte				
		-			-				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation			
		-		-		-			
		Gasthof		Absteige		Schmiede			
		-		-		-			
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital				
		-			-				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppenmarsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammenkunft	km in Allmende	Sonst.	
		-	-	-	-	-	0,5	-	

Nr. 42	Strecke: Castrop-Rauschenburg										14 Luftlinie	
											km	15
km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	—	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis	
24												
18												
12												
6												
												Jt Tr

Nr. 42	Strecke: Castrop-Rauschenburg					km	14	Luftlinie
						15	Altstraße	
I. Geländereist	km	eingetieft		nicht	auf-gehört	unter Straße	ohne	
		stark	kaum					
		-	0,5	0,5	-	13	1	
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene		
		11		1		3		
III. Fluß-/Bach-übergang		Furt		Fähre		Brücke		
		-		1 (14. Jh.)		1. (1780) 2. (14. Jh.)		
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl
	25	Hohe Straße (18. Jh.) Alte Weg (UK) Sch. Strathaus (1412 Strothusen)						
	20							
	15							
	10							
5								
V. Münzen	römisch		mero-wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu-fung	
	bis14n.C.	14—305						nach305
	1	1	-	-	-	-	-	
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs-hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag-baum
	-	2	-	-	1	-	-	2
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions-zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekrenz	
	-		-		-		-	
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl				Richtstätte			
	1. (1266) 2. (1403)				-			
	3. (14. Jh.)							
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation		
	1. (?) 2. (1514)		-			-		
	Gasthof		Absteige			Schmiede		
	-		-			-		
X. Pflegestätte	Siechenhaus				Hospital			
	1 (1450)				-			
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen-marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen-kunft	km in Allmende	Sonst.	
	versch.	-	1	-	-	3	-	

Nr. 43	Strecke: Rauschenburg - Lüdinghausen											Luftlinie	
												km	km
km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI		
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis			
24													
18													
12	Lüdinghausen												
6													
	Rauschenburg												

Rauschenburg

Nr. 43	Strecke: Rauschenburg-Lüdinghausen				km 12	Luftlinie		
					13	Altstraße		
I. Gelände- erest	eingetieft			auf- gehöh	unter Straße	ohne		
	stark	kaum	nicht					
km	-	-	-	0,5	12,5	-		
II. Topographische Lage	Rücken			Kante		Ebene		
	km	1			7		5	
III. Fluß-/Bach- übergang	Furt			Fähre		Brücke		
	-			-		1. (1317) 2. (1302)		
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl
	25	Heerstraße von Lüdinghausen nach Olfen (UK) via regia (1684)						1
	20							
	15							
	10							
5								
V. Münzen	römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung	
	bis14n.C.	14—305						nach305
Schatz	-	-	-	-	-	Schatz	-	
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7.Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14.Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
	-	1	-	-	2	-	-	1 (?)
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift		Klaue Wegekreuz	Oberhof	
	-		-	-		-	-	
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl				Richtstätte			
	1. (Anfang 13. Jh.) 2. (1317)				-			
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation		
	1 (1674)		1 (1674)			-		
	Gasthof		Absteige			Schmiede		
	-		-			-		
X. Pflegestätte	Siechenhaus				Hospital			
	1 (17. Jh.)				-			
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
	-	-	-	-	-	1	-	

Nr. 44	Strecke: Lüttinghausen - Münster										24 km		Luftlinie Altstraße	
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI			
km	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis			
24	Münster 													
18														
12														
6														
	Lüttinghausen 													

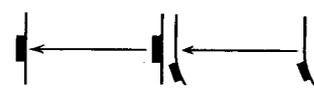
Nr. 44	Strecke: Lüdinghausen-Münster				km	24	Luftlinie	
						26	Altstraße	
I. Geländereist	km	eingetieft		nicht	auf- gehört	unter Straße	ohne	
		stark	kaum					
		-	-	3	0,5	21,5	1	
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene		
		-		-		26		
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke		
		-		-		1 (?)		
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl
	25	Hellweg, Hellstraße (UK)						5
	20	strata publica, Hellweg oder Königsstraße (14. Jhdt.)						
	15	Hellstraße (1622)						
	10	hellewech bi der Vennekerke (1470)						
10	Klausendamm							
10	Königsstraße bei Ottmarsbocholt (1470)							
5	Hellweg (UK)						1	
	gemeine Hell- oder Koningsweg							
V. Münzen	römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung	
	bis14n.C.	14—305						nach305
	-	-	-	-	-	-	-	
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.7	Warte	Schlag- baum
	-	-	-	-	-	-	-	2
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klaue Wegekrenz		Oberhof	
	-		-	-	1 (?)		2	
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl			Richtstätte				
	1. (?) 2. (?)			1. (1302 und UK) 2. (?) 3. (1332)				
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation		
	-		1 (?)			1		
	Gasthof		Absteige			Schmiede		
	-		-			-		
X. Pflegestätte	Siechenhaus			Hospital				
	-			1 (1249)				
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
	-	-	-	-	-	7	-	

Nr. 45	Strecke: Bochum-Herne-Recklinghausen				km		17	Luftlinie	
							18	Altstraße	
I. Geländereist	km	eingetieft			auf- gehöh	unter Straße	ohne		
		stark	kaum	nicht					
		-	-	1	-	16,5	0,5		
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene			
		9		-		9			
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke			
		-		-		1 (1464)			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25	<p>Steinweg (heutige Bezeichnung)</p> <p>dem Wege, dey get van Boykhem to Strünkede (1389)</p> <p>Am Bochumer Wege (UK)</p> <p>Am Hellewege (UK)</p> <p>Castroper Hellweg (heutige Bezeichnung)</p>						20 4	
	20								
	15								
	10								
5									
V. Münzen		römisch bis 14 n. C.	14–305	nach 305	mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung
		-	1	-	1	-	-	-	-
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
		-	-	-	-	1	-	-	2
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klausen Wegekrenz		Oberhof	
		-		-	-	-		1	
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte				
		1 (?)			-				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation		
		-		-			-		
		Gasthof		Absteige			Schmiede		
		-		-			-		
X. Pflegestätte		Siechenhaus				Hospital			
		-				-			
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
		-	-	-	-	1	4	-	

Nr. 46	Strecke: Recklinghausen-Oer-Ahsen-Olfen					km	16 19	Luftlinie Altstraße
I. Geländereist	km	eingetieft			auf- gehöh	unter Straße	ohne	
		stark 0,5	kaum 10	nicht 0,5				
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene		
		2		9		8		
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke		
		-		1 (1275)		1 (?)		
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl
	25	Oer-Weg (1422)						
	20							
	15							
	10							
5								
V. Münzen		römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung
		bis14n.C.	14—305					
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	Burg			Warte	Schlag- baum
		-	1	5.-7.Jh.	8. Jh.	9.-14. Jh.		
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum	Urpfarre		Kloster, Stift		Klause Wegekreuz	Oberhof
		-	-		1		-	-
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte			
		1 (1432)			-			
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation		
		1 (1303/05)		1 (1660)		-		
		Gasthof		Absteige		Schmiede		
		-		-		-		
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital			
		-			-			
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.
		versch.	-	-	-	versch.	7	-

Nr. 47		Strecke: Oer-Haltern				km 10		Luftlinie		
						km 11		Altstraße		
I. Geländerest		eingerodert		nicht	auf-gehöhrt	unter Straße	ohne			
		stark	kaum							
km		0,5	-	6,5	-	2	2			
II. Topographische Lage		Rücken			Kante		Ebene			
		km		-		8,5		2,5		
III. Fluß-/Bach-übergang		Furt			Fähre		Brücke			
		-		1 (11. Jh.)		1 (1444)				
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl		
	25									
	20									
	15									
	10	Alter Hohl- und Gemeinde Weg nach Ohr und Castrop (UK)						1		
	5	Halte Weg (UK)						37		
V. Münzen		römisch		mero-wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu-fung		
		bis 14 n.C.	14—305					nach 305		
		-	-	-	-	-	-	-		
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs-hof	5.-7. Jh.	Burg	8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag-baum
		1	2	-	-	-	1	-	-	-
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions-zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klaue Wegekrenz		Oberhof		
		-		-	-	1		-		
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte					
		-			-					
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation				
		1 (1526)		1 (1526)		-				
		Gasthof		Absteige		Schmiede				
		-		-		-				
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital					
		-			-					
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen-marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen-kunft	km in Allmende	Sonst.		
		versch.	-	-	1	-	7	-		

Nr. 48		Strecke: Recklinghausen-Sinsen-Haltern				km $\frac{14}{15}$		Luftlinie		
		eingetieft			auf-	unter		Altstraße		
I. Geländerest		stark	kaum	nicht	gehöhht	Straße		ohne		
km		0,5	0,5	2	-	5		7		
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene				
km		-		6		9				
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke				
		-		1 (11. Jh.)		1 (1444)				
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen							Zahl	
	25									
	20									
	15									
	5	Speckhorner Weg (UK), Speckhorner Kirchweg (1470)								
V. Münzen		römisch bis 14 n.C. 14—305		nach 305	mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung	
		-	-	-	-	-	-	-	-	
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum	
		1	1	1	-	-	-	-	1	
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekrenz		Oberhof
		-		-		-		-		-
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl				Richtstätte				
		1 (1403)				-				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation			
		1 (1526)		1 (1526)			-			
		Gasthof		Absteige			Schmiede			
		-		-			-			
X. Pflegestätte		Siechenhaus				Hospital				
		-				-				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.		
		versch.	-	-	1	1	6	-		

Nr. 49	Strecke : Haltern-Dülmen											Luftlinie		
	km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	km	Altstraße
km	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis				
24														
18														
12	Dülmen													
6														Tr

Haltern

Nr. 49	Strecke: Haltern-Dülmen				km		11	Luftlinie
					12		Altstraße	
I. Geländereist	km	stark	eingetieft kaum	nicht	auf- gehöh	unter Straße	ohne	
		-	-	4	-	8	-	
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene		
		-		6		6		
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke		
		1 (?)		-		1 (1705)		
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl
	25							
	20							
	15							
	10	Alter Weg von Dülmen nach Haltern (UK) Hellwegsgarten u. ä. (UK)						1 25
5	Münsterweg (1811) Am Bredenweg u. ä. (UK)						70	
V. Münzen	römisch bis 14 n.C. 14—305		nach 305	mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung
	-	-	-	-	-	-	-	-
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag- baum
	-	-	-	-	1	-	-	1
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekrenz	Oberhof
	-		-		-		1 Klaue (?)	-
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl				Richtstätte			
	1 (1354)				1 (UK)			
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation		
	-		-			-		
	Gasthof		Absteige			Schmiede		
	-		-			-		
X. Pflegestätte	Siechenhaus				Hospital			
	1 (1661)				-			
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Über fall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.	
	versch.	-	-	-	-	4	-	

Nr. 50	Strecke : Dülmen-Buldern-Münster										Luftlinie	
	km										km	27 29
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis	
	Münster											
24												
18												
12												
6												
	Dülmen											

Nr. 50		Strecke: Dülmen-Münster				km 27		Luftlinie	
						29		Altstraße	
I. Geländereist		eingetieft		nicht	auf-gehört	unter Straße	ohne		
		stark	kaum						
km		-	-	3	-	24	2		
II. Topographische Lage		Rücken		Kante		Ebene			
		km		-	13		16		
III. Fluß-/Bach-übergang		Furt		Fähre		Brücke			
		-		-		-			
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25	grote wegh, gemeyne helstrate, koningsstrate (1500) Alten Weg (UK)						2	
	20	Alte Landstraße (UK)						10	
	15	Münsterwegskamp, Landstratenkamp (UK), Münsterweg de olde Weg (UK), Alte Landstraße, Münsterstraße (1622) (heut. Bez.)						6	
	10	in publica strata (1321), Münsterweg (1619) Alte Landstraße (UK)						4	
5	Koningswasserstraße, Wasserstraße (1706) Alter Münsterweg (heutige Bezeichnung)								
V. Münzen		römisch		mero-wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu-fung	
		bis 14 n.C.	14—305						nach 305
		-	-	-	-	-	-	-	
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs-hof	5.-7. Jh.	Burg 8. Jh.	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag-baum
		-	1	-	-	1	-	-	-
VII. Kirchliche Einrichtung		Missionszentrum		Urpfarre	Kloster, Stift	Klaue Wegekreuz		Oberhof	
		-		-	-	-		5	
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl			Richtstätte				
		1. (1321) 3. (1285)			2. (?)		-		
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle		Poststation			
		-		-		-			
		Gasthof		Absteige		Schmiede			
		1 (UK)		-		1 (?)			
X. Pflegestätte		Siechenhaus			Hospital				
		-			-				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen-marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen-kunft	km in Allmende	Sonst.	
		-	-	-	-	-	8	-	

Nr.	51	Strecke: Münster-Gimble-Landskrone											Lufflinie	
													km	Altstraße
km		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI		
	Gelände- rest		Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis		
24														
18														
12														
6														

Landskrone

Münster



I

Nr. 51		Strecke: Münster-Gimbte-Landskrone				km $\frac{14}{16}$		Luftlinie Altstraße		
I. Geländereist		stark		eingetieft		auf-		unter		
		-		kaum		gehöh		Straße		
		-		-		2		3		
II. Topographische Lage		Rücken			Kante			Ebene		
		-			3			13		
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt			Fähre			Brücke		
		-			1 (1341)			-		
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen							Zahl	
	25	Strate am Hof (UK)							1	
	20									
	15									
	10									
5	Hoher Heckenweg (heutige Bezeichnung)									
V. Münzen		römisch bis 14 n.C. 14—305		nach 305		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung
		-		-		-	-	-	-	
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg 9.-14. Jh.		Jh.?	Warte	Schlag- baum
		-	-	-	-	-		-	-	-
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klausen Wegekreuz		Oberhof
		-		-		-		-		1
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl				Richtstätte				
		-				-				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation			
		-		-			-			
		Gasthof		Absteige			Schmiede			
		-		-			-			
X. Pflegestätte		Siechenhaus				Hospital				
		-				-				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende		Sonst.	
		-	-	-	-	-	8		-	

Nr. 52, 53	Strecke: Münster-Ladbergen										Luftlinie		
											km	20-22	Altstraße
km	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI		
Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis				
24	Ladbergen 												
18					▲		Z P						
12					▲								
6		 ↑ 			▲								
	Münster												
													Zu

Nr. 52, 53		Strecke: Münster-Ladbergen				km 20		Luftlinie		
						km 22		Altstraße		
I. Geländereist		eingetieft		nicht	auf-gehöh't	unter Straße		ohne		
		stark	kaum							
km		-	0,5	4	-	16,5		1		
II. Topographische Lage		Rücken			Kante		Ebene			
		km		-	2		20			
III. Fluß-/Bach-übergang		Furt			Fähre		Brücke			
		1 (?)		1 (?)		3 (?)				
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen							Zahl	
	25									
	20	Helwegs Toschlag, Helwegskamp (UK)							2	
	15	Alter Postdamm (Volksmund)								
	5	helleweg, Osnabrückische Helweg (1575, 1585) Weg uppen bohlen (1344)								
V. Münzen		römisch		mero-wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu-fung		
		bis 14 n.C.	14—305					nach 305		
		-	-	-	-	-	-	-		
VI. Befestigung		röm. Lager	Königs-hof	5.-7. Jh.	8. Jh.	Burg	9.-14. Jh.	Jh.?	Warte	Schlag-baum
		-	-	-	-	1	-	-	-	2
VII. Kirchliche Einrichtung		Missions-zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klaue Wegekreuz		Oberhof
		-		-		-		-		3
VIII. Gerichtsstätte		Freistuhl				Richtstätte				
		-				1 (UK)				
IX. Verkehrsstätte		Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation			
		1. (1521)		-			1 (19. Jhdt.)			
		2. (1400)								
		Gasthof		Absteige			Schmiede			
		1 (15. Jhdt.)		-			1. (?) 2. (11. Jhdt.)			
X. Pflegestätte		Siechenhaus				Hospital				
		-				-				
XI. Sonstiger Hinweis		Truppen-marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen-kunft	km in Allmende		Sonst.	
		-	-	-	-	1 (1246)	7		-	

Nr.	Strecke: Ladbergen-Tecklenburger Paß											Luftlinie	
												km	11 12
54	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI		
	Gelände- rest	Topograph. Lage	Fluß-/Bach- übergang	-	Münz- funde	Befesti- gung	Kirchl. Einrichtung	Gerichts- stätte	Verkehrs- stätte	Pflege- stätte	Sonstiger Hinweis		
km													
24													
18													
12		Tecklenburger Paß									Jt		
6													
		Ladbergen											

Ladbergen

Nr. 54	Strecke: Ladbergen-Tecklenburg				km	11 12	Luftlinie Altstraße		
I. Geländereist	km	eingetieft		nicht	auf- gehöh	unter Straße	ohne		
		stark	kaum						
		-	-	1	-	11	-		
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene			
		-		1		11			
III. Fluß-/Bach- übergang	Furt		Fähre		Brücke				
	-		-		-				
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen						Zahl	
	25	An Ferdeldamm (UK)							
	20								
	15								
	10								
5									
V. Münzen	römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung		
	bis14 n.C.	14—305							nach 305
	-	1	-	-	-	-	-		
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg		Jh.?	Warte	Schlag- baum	
	-	-	-	8. Jh.	9.-14. Jh.				
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre		Kloster, Stift		Klause Wegekreuz		Oberhof
	-		-		-		-		
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl				Richtstätte				
	-				-				
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation			
	-		-			-			
	Gasthof		Absteige			Schmiede			
	-		-			-			
X. Pflegestätte	Siechenhaus				Hospital				
	-				-				
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.		
	-	-	1	-	-	7	-		

Nr. 55	Strecke: Ladbergen - Lengericher Paß				km	11 13	Luftlinie Altstraße
I. Geländereist	km	eingetieft		nicht	auf- gehöh	unter Straße	ohne
		stark	kaum				
		-	-	1	-	12	-
II. Topographische Lage	km	Rücken		Kante		Ebene	
		-		-		13	
III. Fluß-/Bach- übergang		Furt		Fähre		Brücke	
		1 (?)		-		1 (UK)	
IV. Toponymie	km	Flur-, Hof-, Straßennamen					Zahl
	25-	Am Postwege u. ä. (UK) Auf der Münsterstraße (UK) Niese Toschlag am Postwege, am Postwege, Damm (UK)					44 1 3
	20-						
	15-						
	10-						
5-							
V. Münzen	römisch		mero- wingisch	10.—12. Jh.	12.—13. Jh.	13.—15. Jh.	Häu- fung
	bis 14 n.C.	14—305					
	-	1	-	-	-	-	-
VI. Befestigung	röm. Lager	Königs- hof	5.-7. Jh.	Burg		Warte	Schlag- baum
	-	1	-	8. Jh.	9.-14. Jh.		
VII. Kirchliche Einrichtung	Missions- zentrum		Urpfarre	Kloster, Stift		Klause Wegekrenz	Oberhof
	-		-	-		-	-
VIII. Gerichtsstätte	Freistuhl			Richtstätte			
	-			1 (UK)			
IX. Verkehrsstätte	Zollstelle		Wegegeldhebestelle			Poststation	
	1 (1441)		-			1	
	Gasthof		Absteige			Schmiede	
	-		-			-	
X. Pflegestätte	Siechenhaus			Hospital			
	-			-			
XI. Sonstiger Hinweis	Truppen- marsch	Überfall	Itinerar	Sage	Zusammen- kunft	km in Allmende	Sonst.
	-	-	-	-	1	7	-

B i l d a n h a n g

Aufnahmen des Verfassers

August-Oktober 1965

**(mit Hinweis auf die Lage in der Topogra-
phischen Karte 1 : 25 000 (= TK 25) und
die Abschnitte im 1. Kapitel)**



Bild 1 (zu Abschnitt 3)
Fernstraße Soest – Beckum,
nördl. Herzfeld – Hovestadt
TK 25, 4314; R 3440/600, H 5728/300

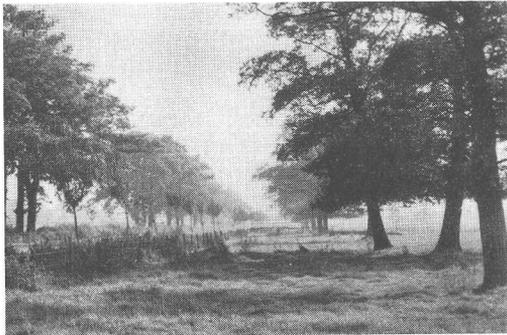


Bild 2 (zu Abschnitt 4)
Fernstraße Soest – Beckum,
nördl. Herzfeld – Hovestadt
TK 25, 4314; R 3439/200, H 5728/000



Bild 3 (zu Abschnitt 5)
Fernstraße Soest – Beckum,
nördl. Haus Assen
TK 25, 4314, R 3436/000, H 5729/300

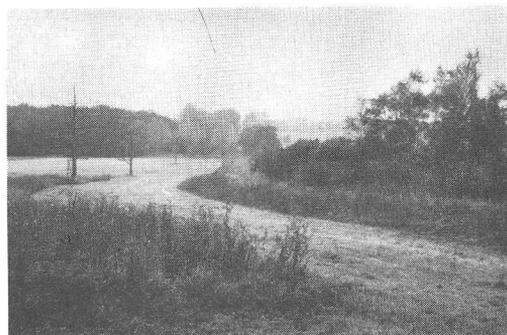


Bild 4 (zu Abschnitt 9)
Fernstraße Beckum – Warendorf
nordwestl. Ennigerloh, „Römerweg“
TK 25, 4114, R 5752/700; H 5749/340

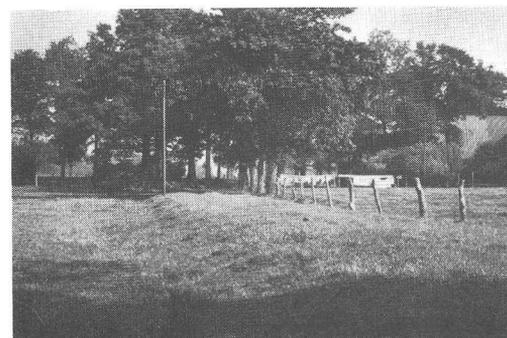


Bild 5 (zu Abschnitt 12)
Fernstraße Warendorf – Osnabrück,
südöstl. Kloster Vinnenberg
TK 25, 3913, R 3430/760; H 5763/180



Bild 6 (zu Abschnitt 13)
Fernstraße Warendorf – Osnabrück,
nördl. Kloster Vinnenberg
TK 25, 3913, R 3429/500; H 5768/680



Bild 7 (zu Abschnitt 18)
Fernstraße Münster – Werl
in der Hohen Ward
TK 25, 4112, R 3410/100; H 5750/120

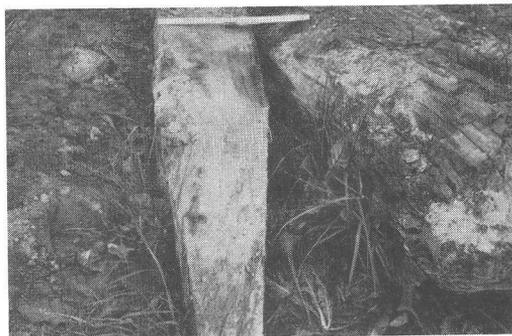


Bild 8 (zu Abschnitt 18)
Brückenpfeiler an der Emmer
südl. Hilstrup (ca. 25 cm breit)
TK 25, 4111, R 2607/660; H 5752/100

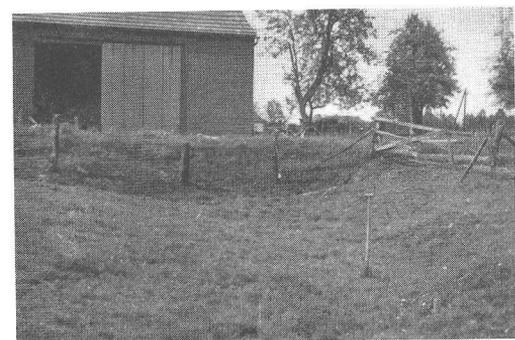


Bild 9 (zu Abschnitt 24)
Fernstraße Münster – Rheine,
„Friesenstraße“, südl. Sprakel
TK 25, 3911, R 3405/280; H 5767/180



Bild 10 (zu Abschnitt 24)
Fernstraße Münster – Rheine,
„Friesenstraße“, nordw. Greven
TK 25, 3811, R 3403/000; H 5776/680



Bild 11 (zu Abschnitt 25)
Fernstraße Münster – Rheine,
„Friesenstraße“, südöstl. Mesum
TK 25, 3711, R 2603/160; H 5787/440



Bild 12 (zu Abschnitt 27)
Fernstraße Soest – Hamm,
südöstl. Dinker
TK 25, 4313, R 3429/400; H 5722/600



Bild 13 (zu Abschnitt 34)
Fernstraße Dortmund – Hamm – Beckum,
östl. Heessen
TK 25, 4213, R 3422/880; H 5731/420



Bild 14 (zu Abschnitt 34)
Fernstraße Dortmund – Hamm – Beckum,
„Hellweg“, nordöstl. Dolberg
TK 25, 4213, R 3428/280; H 5732/500



Bild 15 (zu Abschnitt 36)
Fernstraße Hamm – Ahlen – Warendorf,
nordöstl. Hoetmar
TK 25, 4113, R 3427/060; H 5750/780



Bild 16 (zu Abschnitt 36)
Fernstraße Hamm – Ahlen – Warendorf,
nordöstl. Hoetmar
TK 25, 4113, R 3427/140; H 5751/260

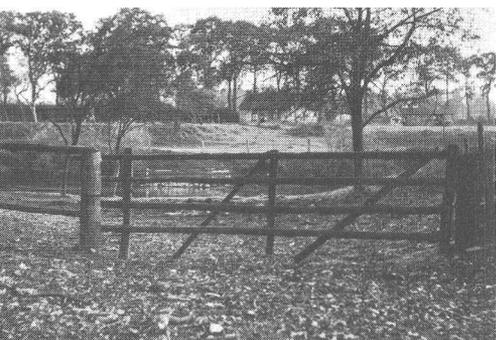


Bild 17 (zu Abschnitt 42)
Fernstraße Bochum – Lüdinghausen – Münster
Lippeübergang bei der Rauschenburg,
TK 25, 4310, R 2594/240; H 5728/200



Bild 18 (zu Abschnitt 43)
Fernstraße Bochum – Lüdinghausen – Münster
südöstl. Lüdinghausen
TK 25, 4210, R 2598/720; H 5736/420

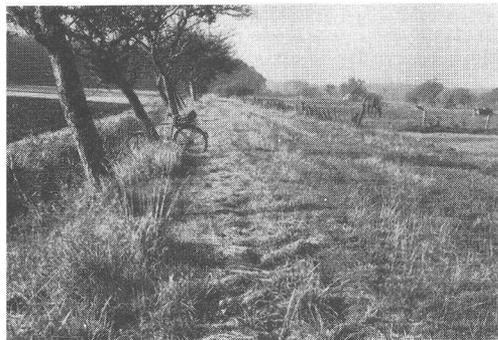


Bild 19 (zu Abschnitt 44)
Fernstraße Bochum – Lüdinghausen – Münster,
„Lehmdamm“ nördl. Ottmarsbocholt
TK 25, 4111, R 2606/180; H 5746/660



Bild 20 (zu Abschnitt 46)
Fernstraße Recklinghausen – Ahsen – Münster
in der Haard
TK 25, 4309, R 2587/520; H 5726/780

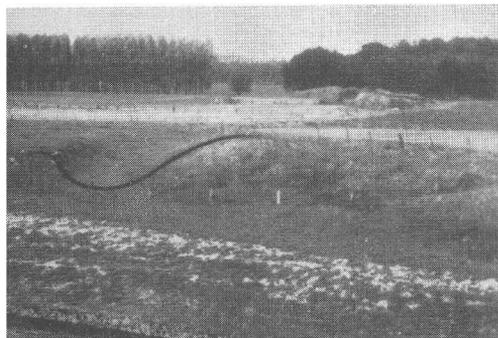


Bild 21 (zu Abschnitt 46)
Fernstraße Recklinghausen – Ahsen – Münster,
„Lippeübergang bei Ahsen“
TK 25, 4209, R 2590/700; H 5730/520



Bild 22 (zu Abschnitt 47)
Fernstraße Recklinghausen – Haltern – Münster,
„Halter Weg“ in der Haard
TK 25, 4309, R 2584/880; H 5727/560



Bild 23 (zu Abschnitt 48)
Fernstraße Recklinghausen – Haltern – Münster,
nördl. Recklinghausen
TK 25, 4309, R 2582/660; H 5723/100



Bild 24 (zu Abschnitt 49)
Fernstraße Recklinghausen – Haltern – Münster,
„Hellweg“ nordöstl. Sythen
TK 25, 4209, R 2585/240; H 5739/840



Bild 25 (zu Abschnitt 50)
Fernstraße Recklinghausen – Haltern – Münster,
westl. Buldern
TK 25, 4110, R 2592 /820; H 5748/520

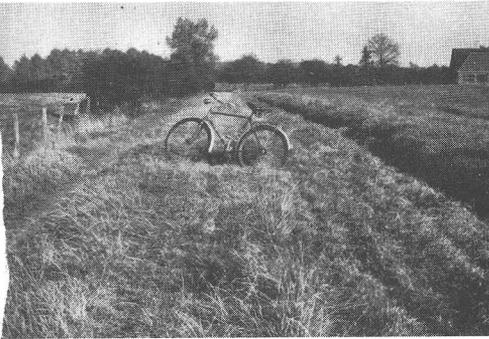
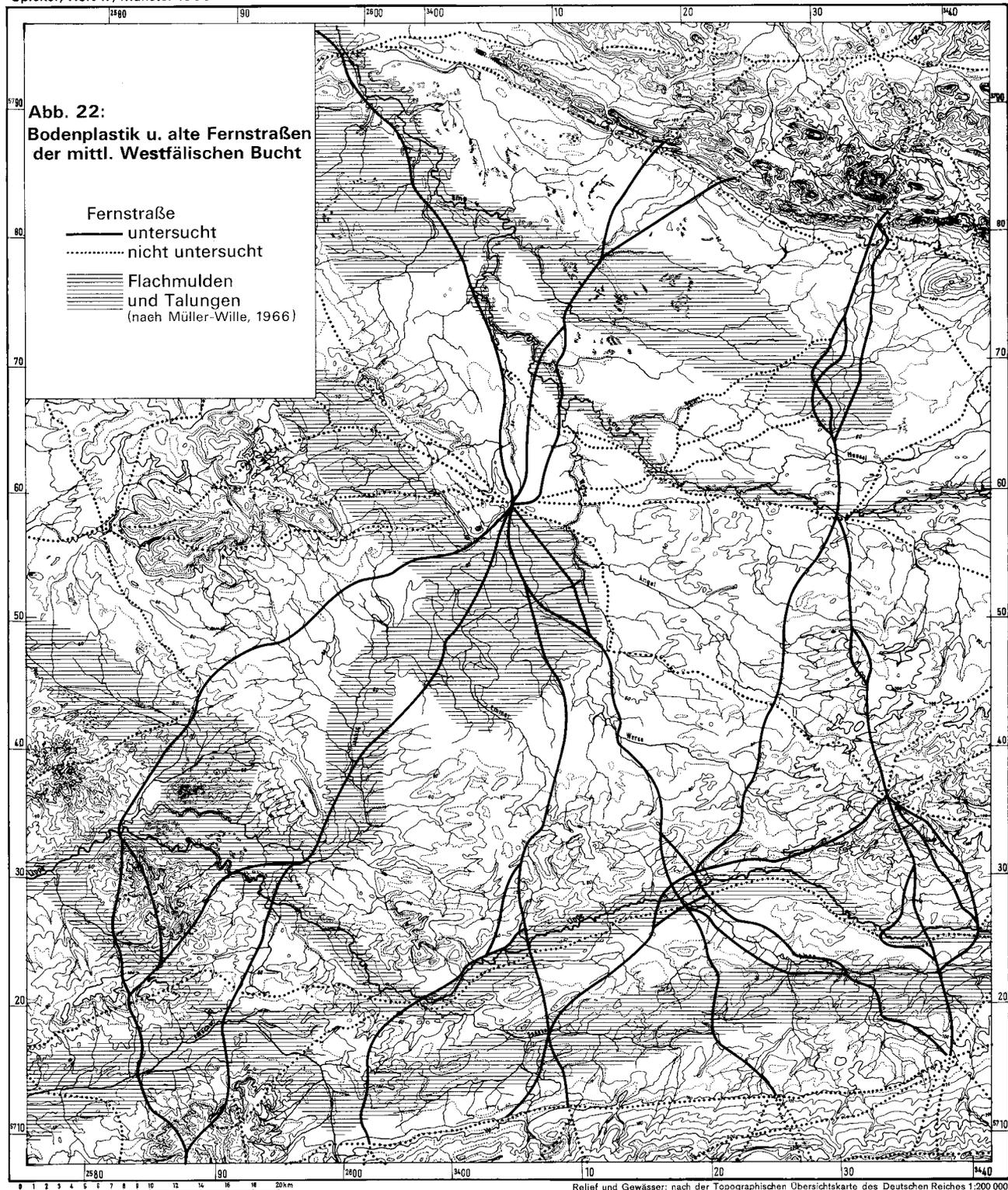


Bild 26 (zu Abschnitt 50)
Fernstraße Recklinghausen – Haltern – Münster,
„Münsterstraße“ nordöstlich Buldern
TK 25, 4110, R 2595/300; H 5749/800



Bild 27 (zu Abschnitt 52)
Fernstraße Münster – Osnabrück, der
„Alte Postdamm“ in der Kroner Heide,
südl. Schmedehausen
TK 25, 3912, R 3410/240; H 5772/280



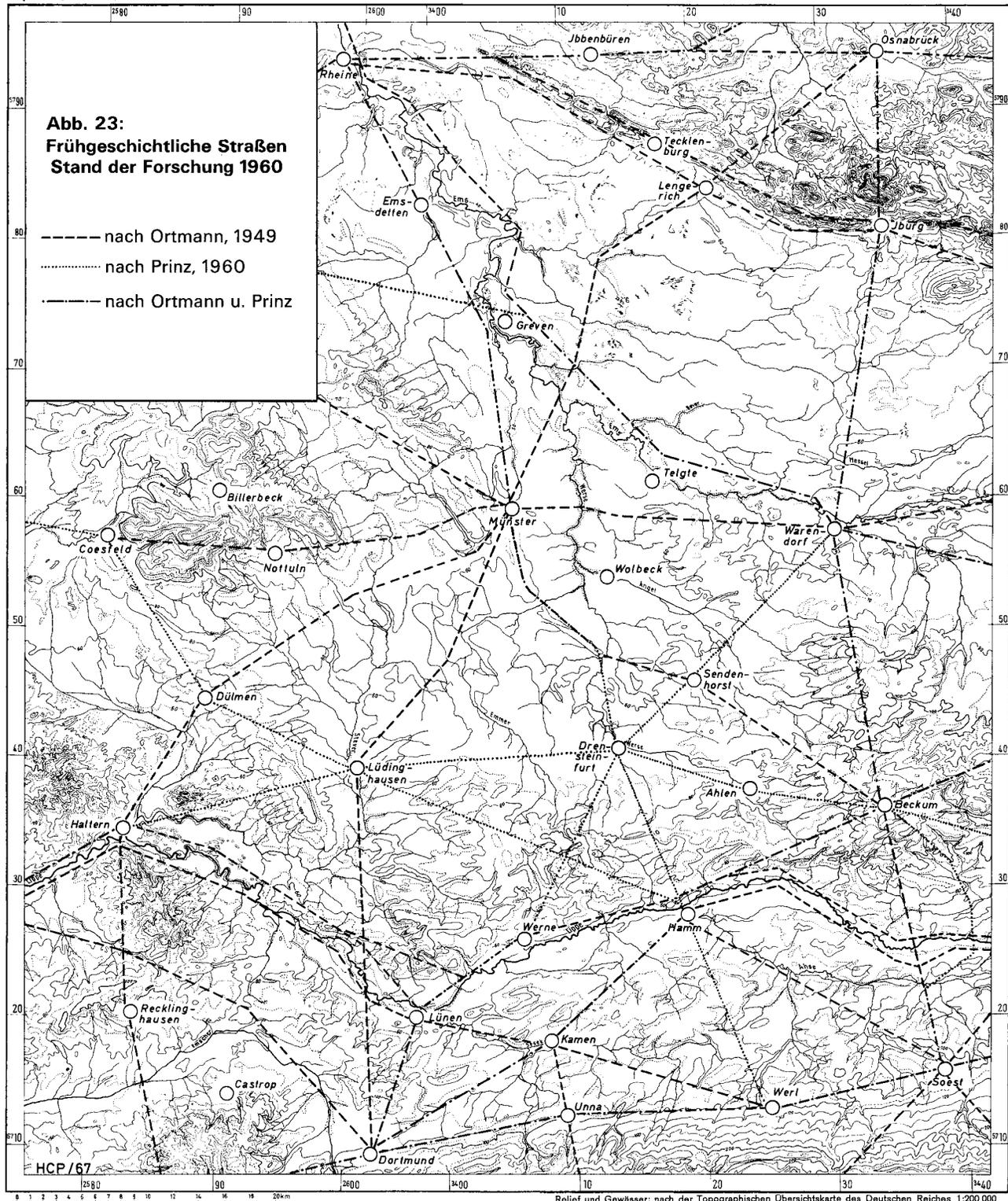


Abb. 23:
Frühgeschichtliche Straßen
Stand der Forschung 1960

- nach Ortmann, 1949
- nach Prinz, 1960
- nach Ortmann u. Prinz

HCP / 67

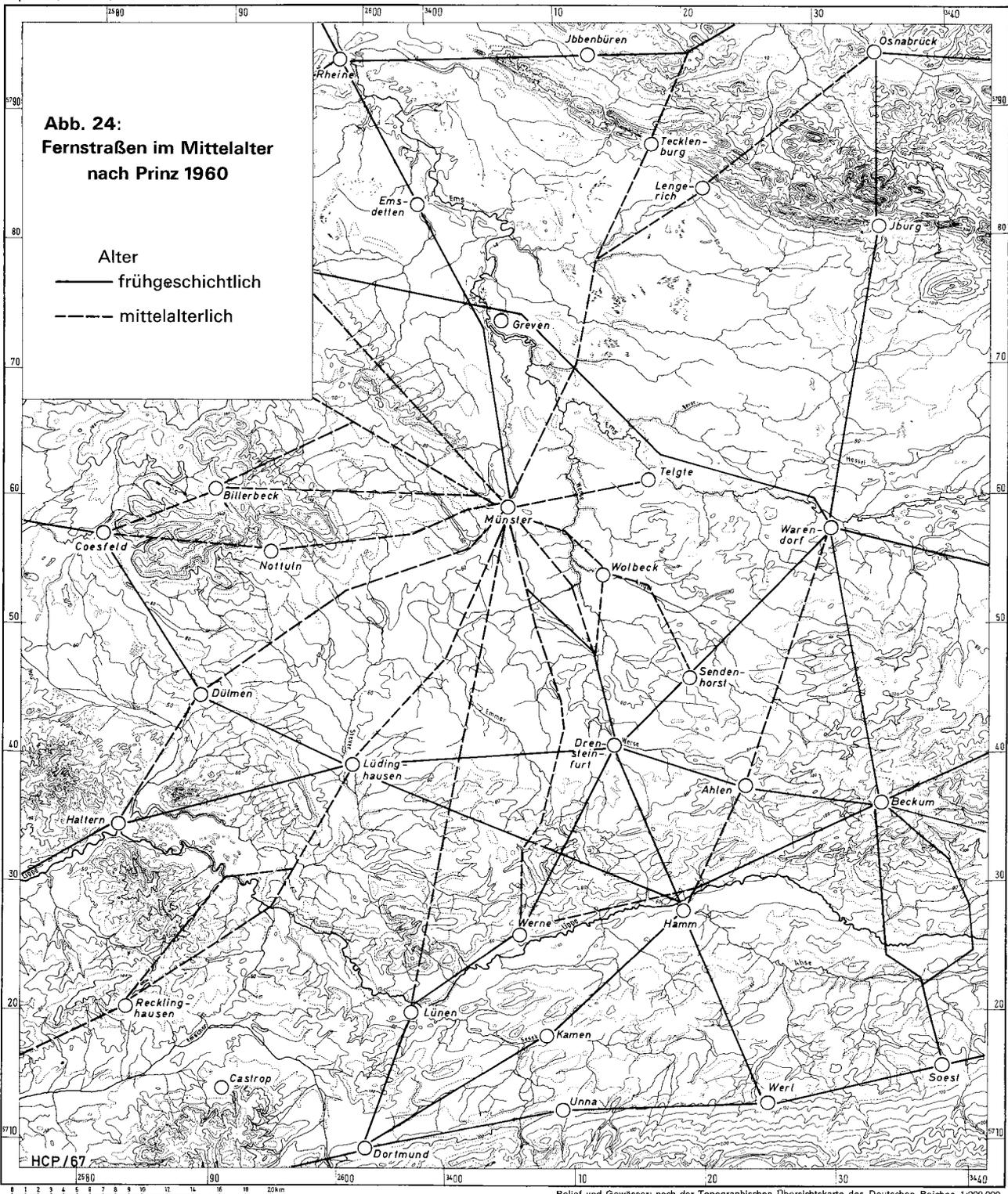
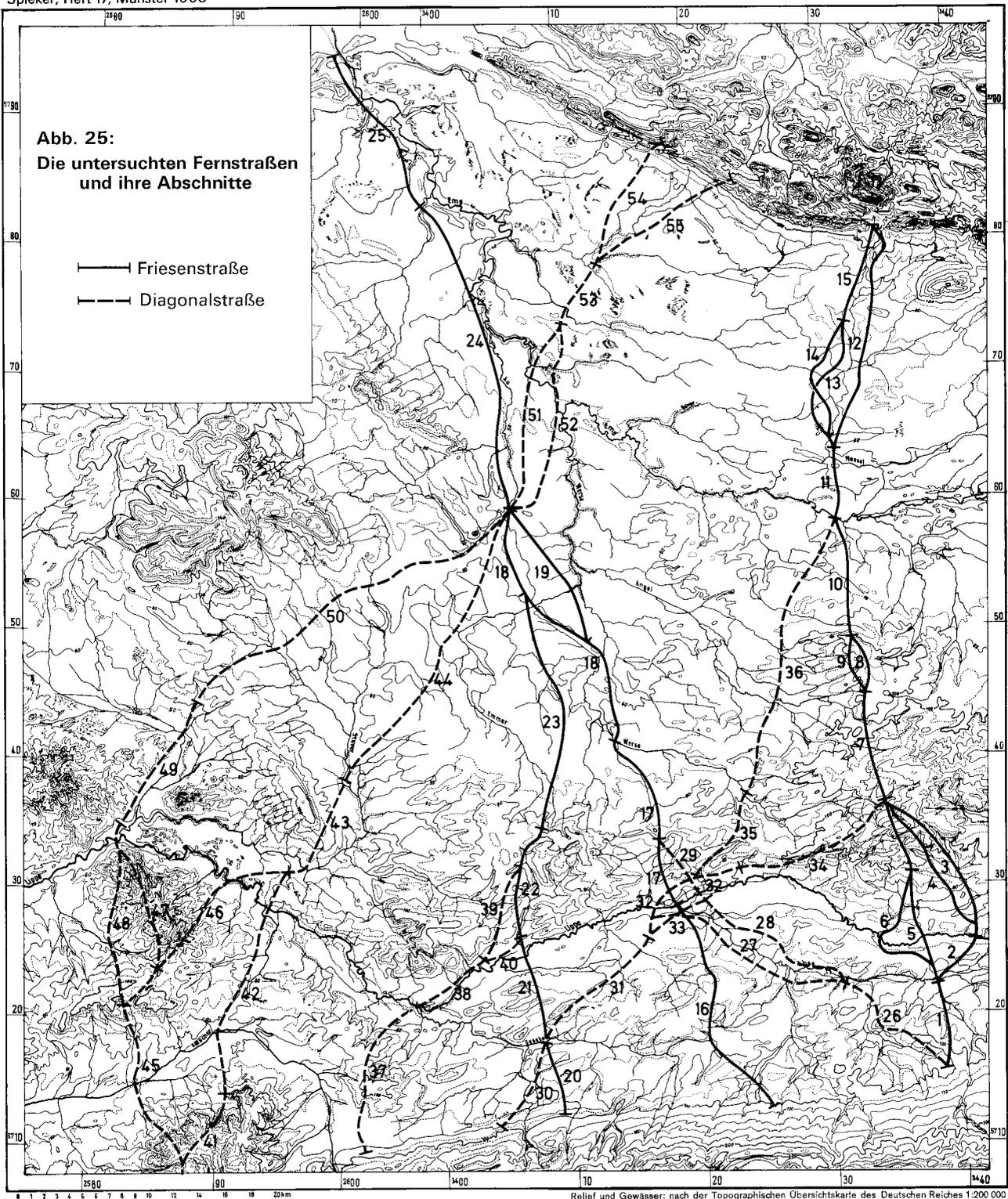
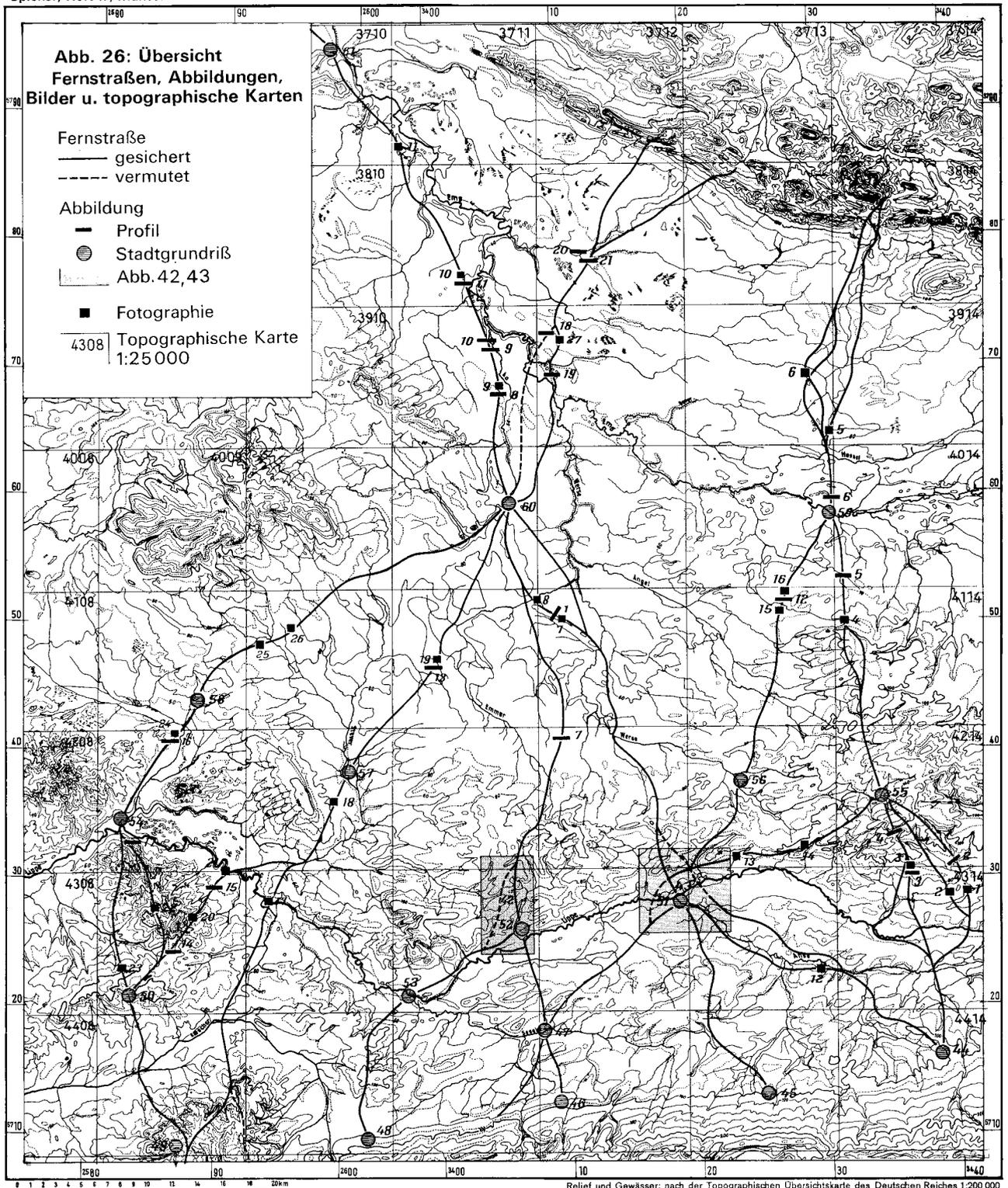


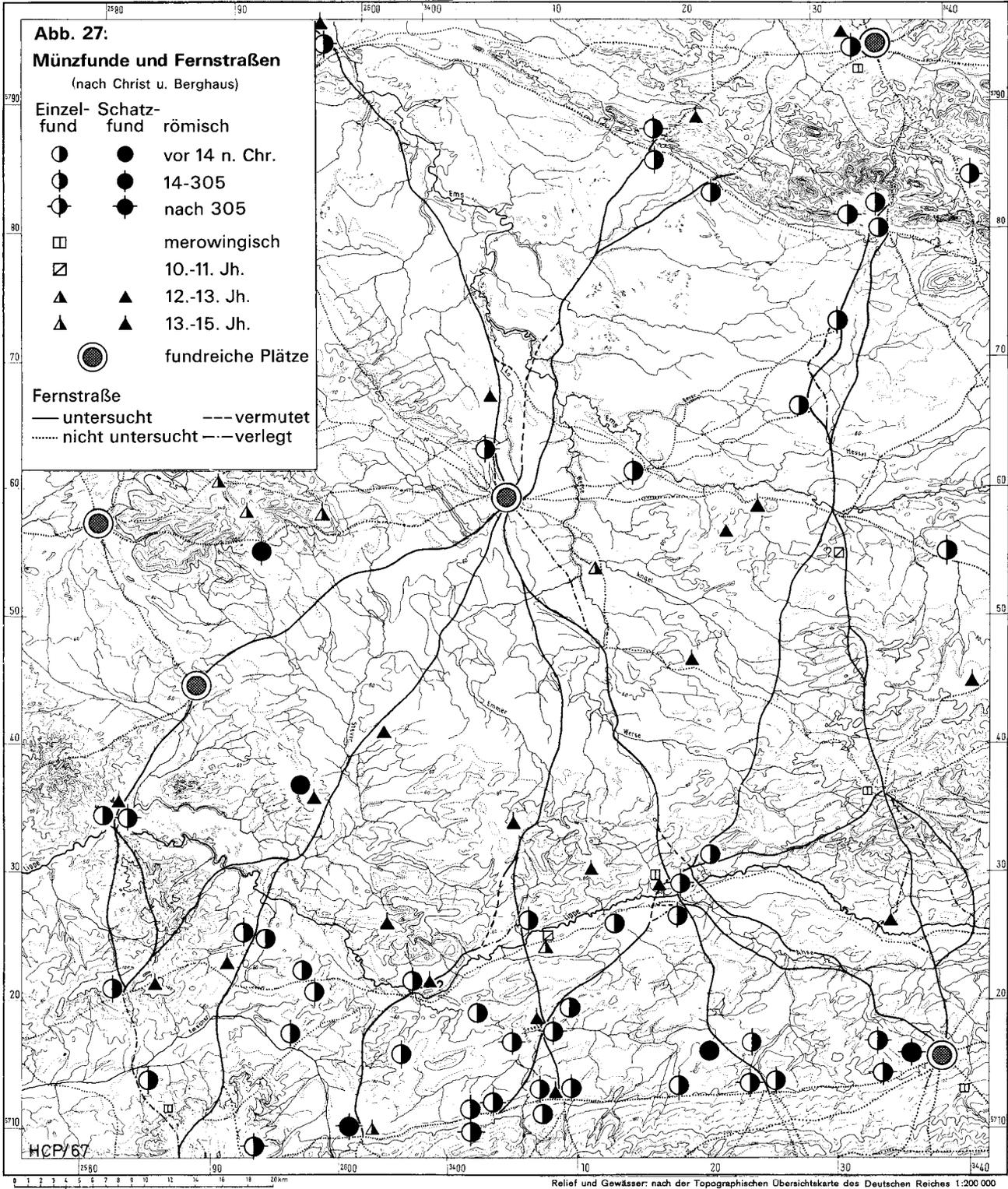
Abb. 24:
Fernstraßen im Mittelalter
nach Prinz 1960

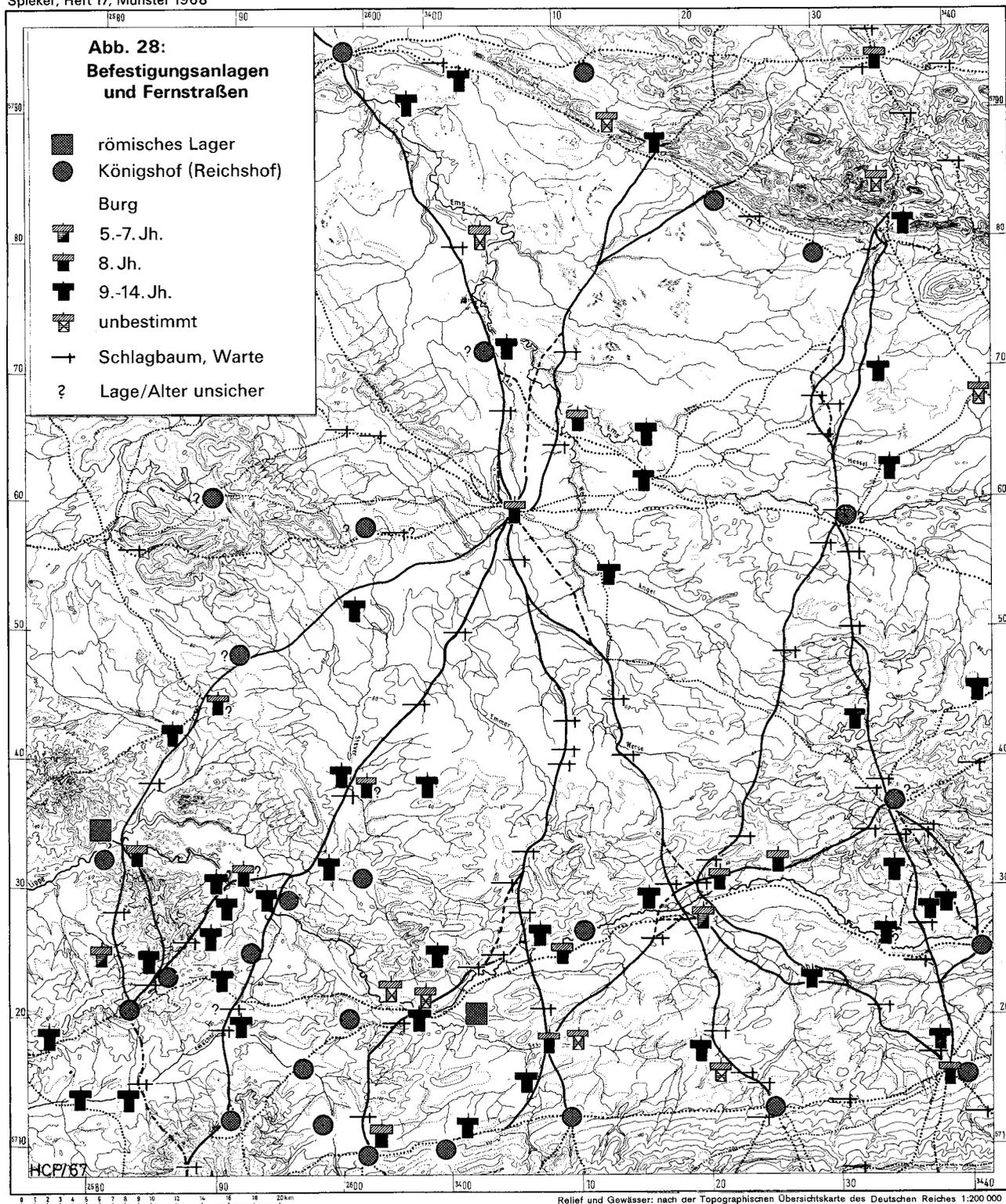
Alter
 ——— frühgeschichtlich
 - - - - - mittelalterlich

HCP/67









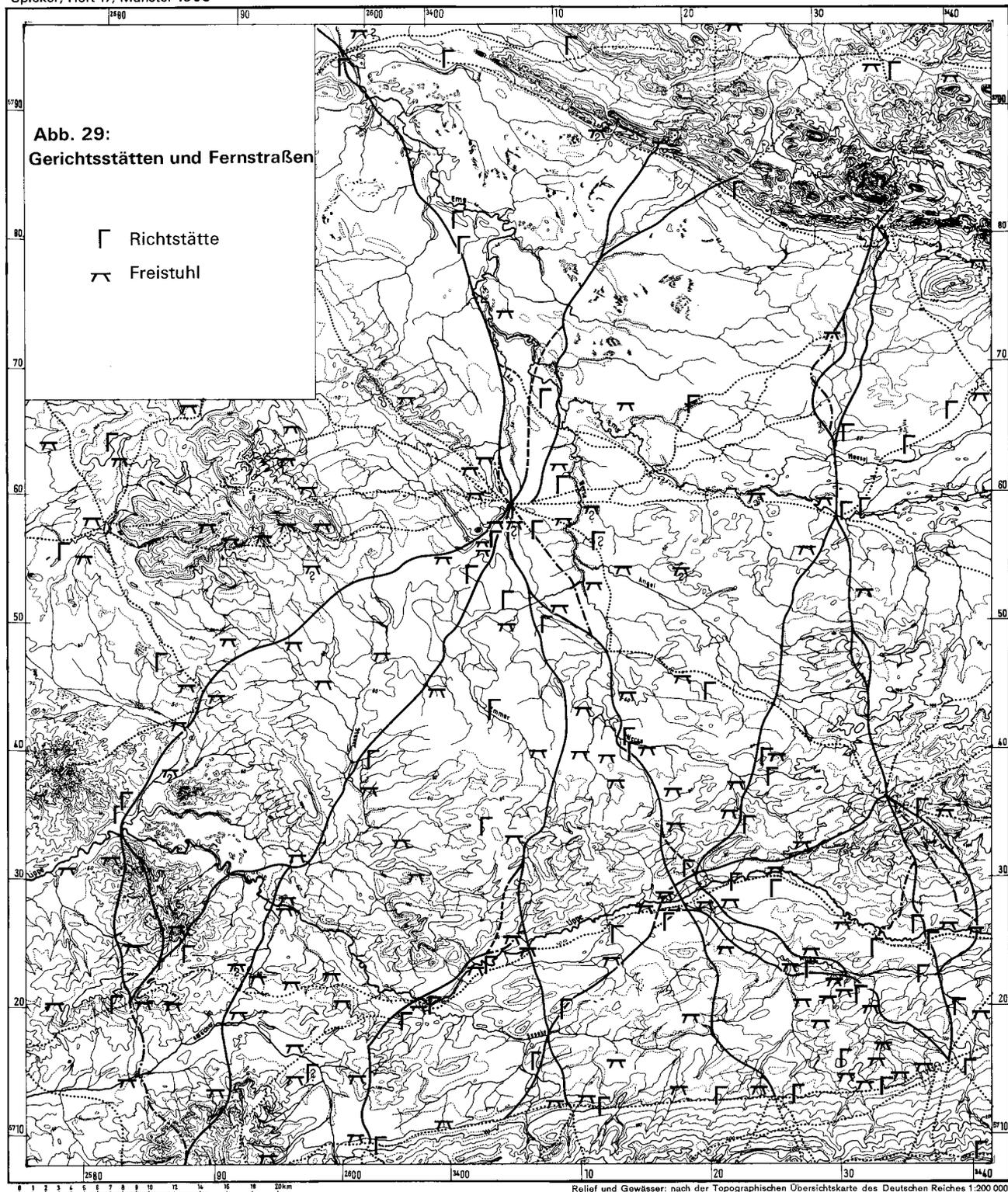


Abb. 29:
Gerichtsstätten und Fernstraßen

- ┐ Richtstätte
- ⌘ Freistuhl

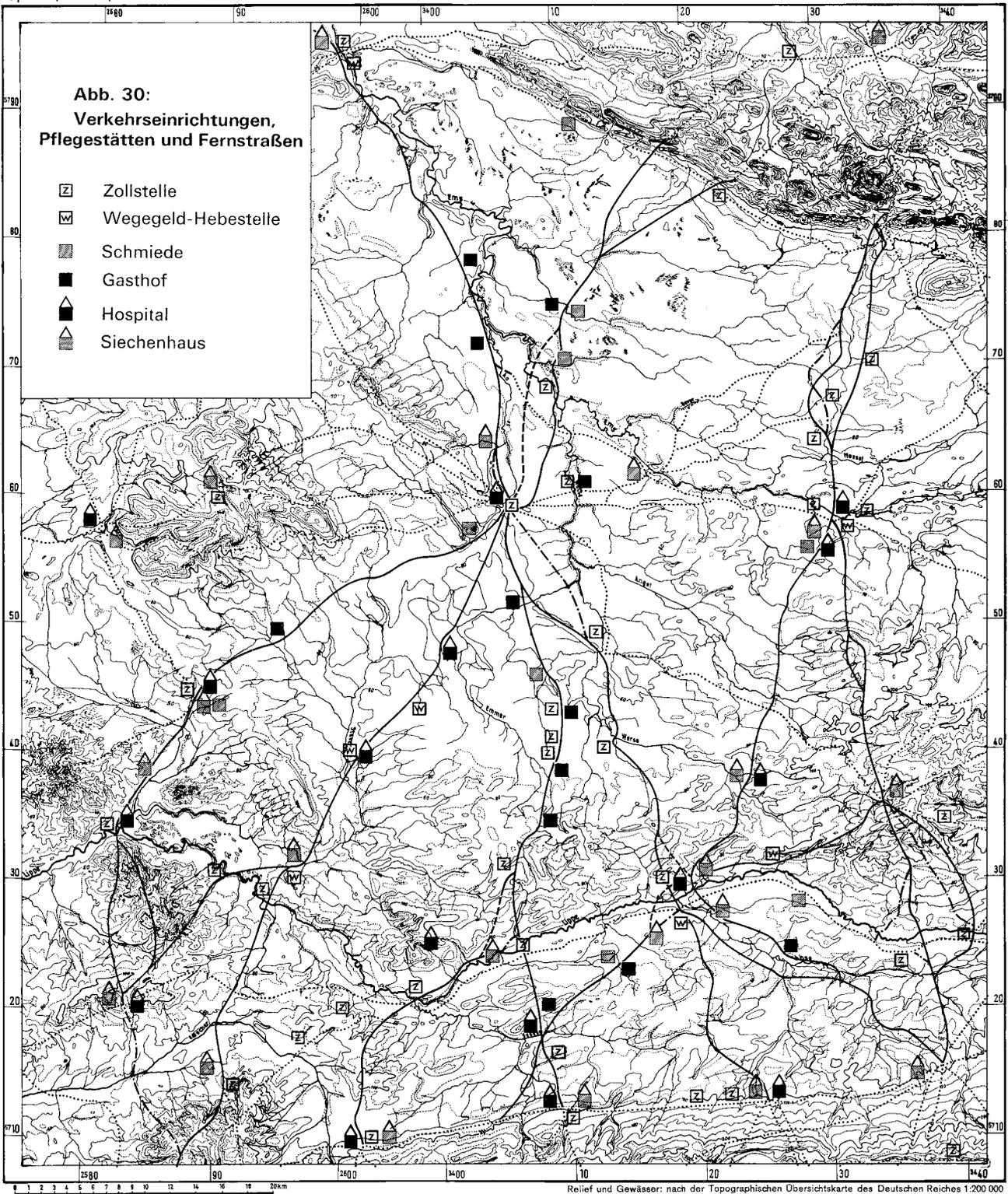


Abb. 30:
Verkehrseinrichtungen,
Pflegestätten und Fernstraßen

-  Zollstelle
-  Wegegeld-Hebestelle
-  Schmiede
-  Gasthof
-  Hospital
-  Siechenhaus

2580 80 2400 3400 10 20 30 1440
8 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 12 14 16 18 20km

Relief und Gewässer: nach der Topographischen Übersichtskarte des Deutschen Reiches 1:200 000

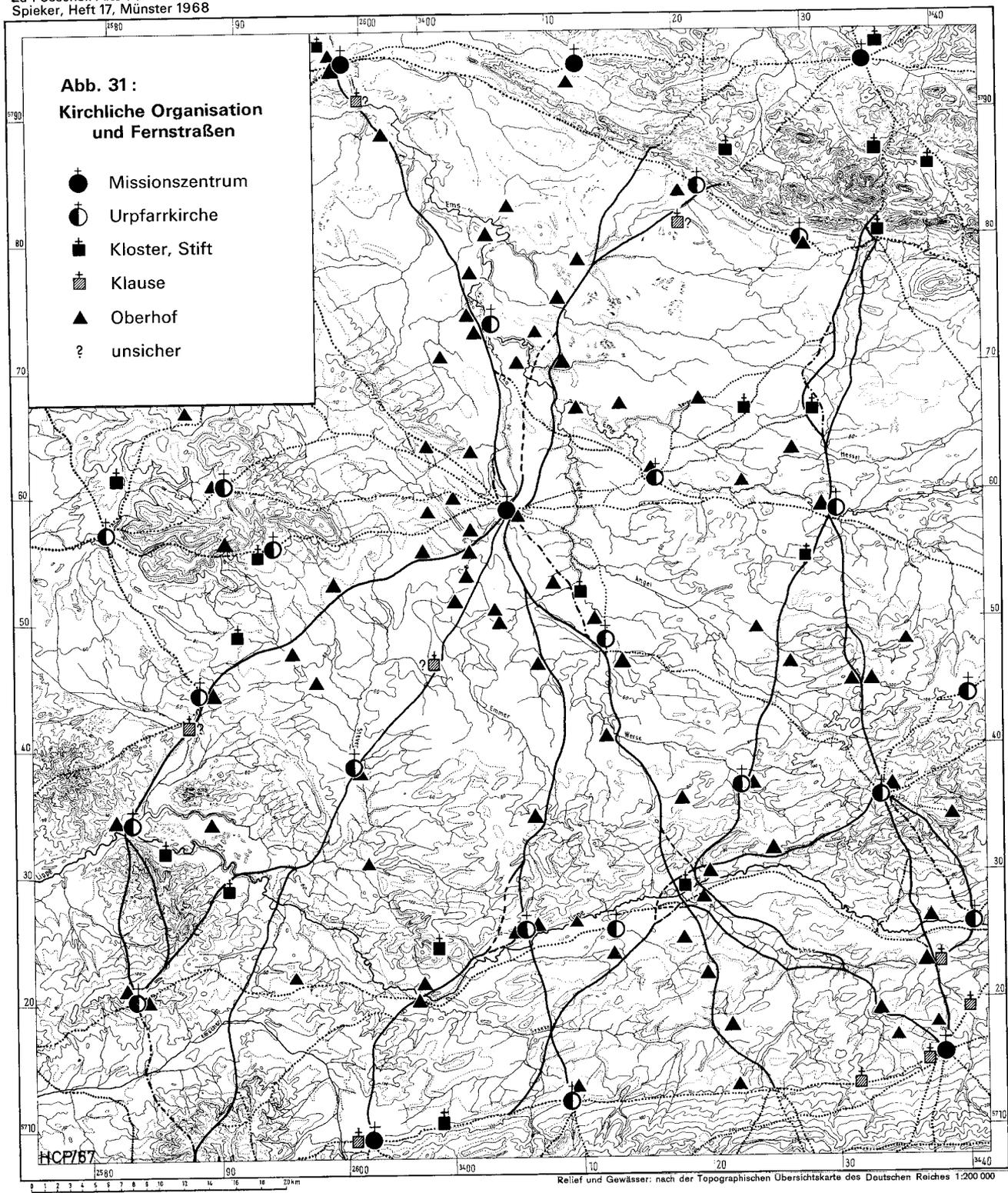


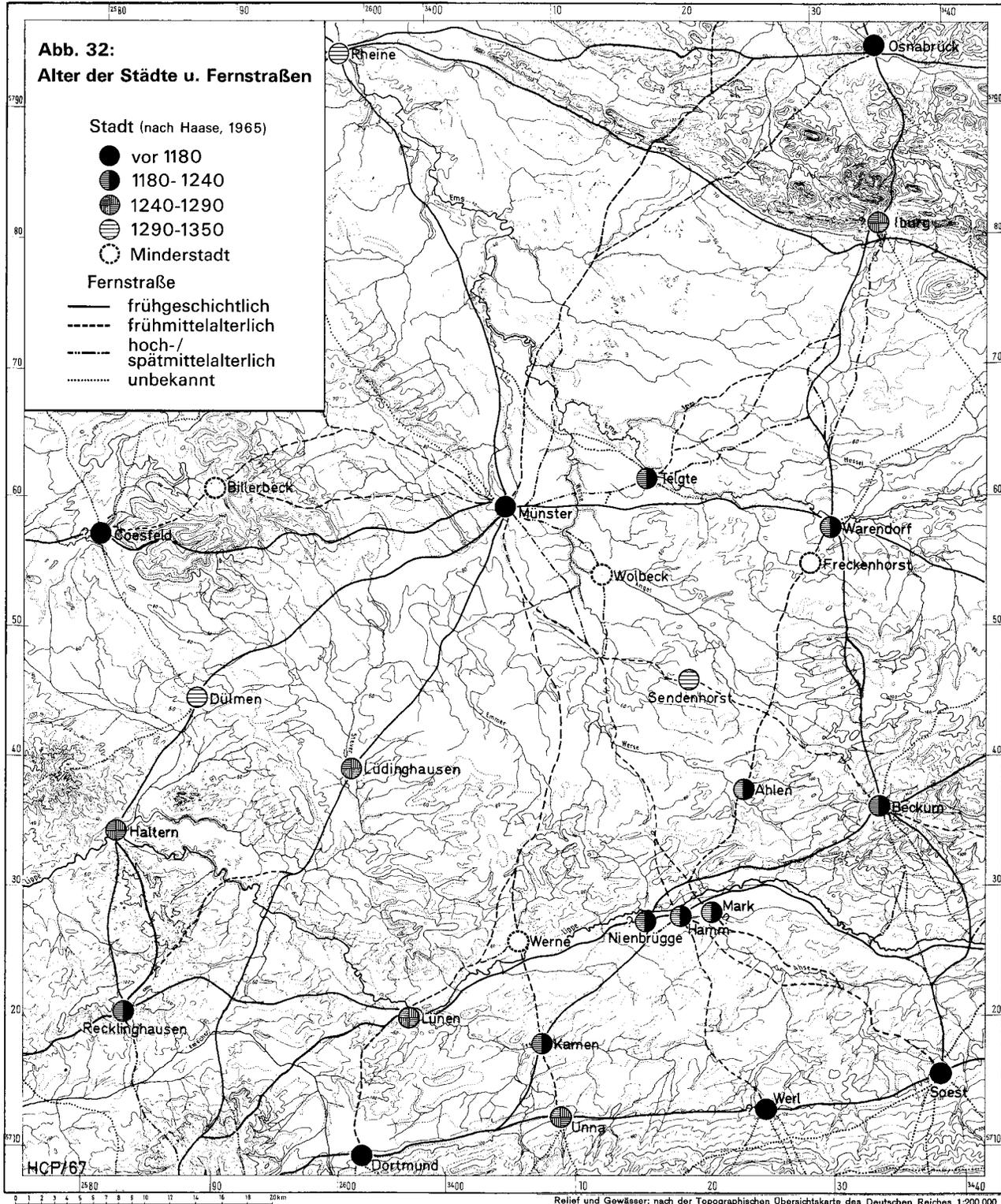
Abb. 32:
Alter der Städte u. Fernstraßen

Stadt (nach Haase, 1965)

- vor 1180
- ◐ 1180-1240
- ◑ 1240-1290
- ◒ 1290-1350
- Minderstadt

Fernstraße

- frühgeschichtlich
- - - - - frühmittelalterlich
- · - · - hoch-/
- - - · - spätmittelalterlich
- · · · · unbekannt



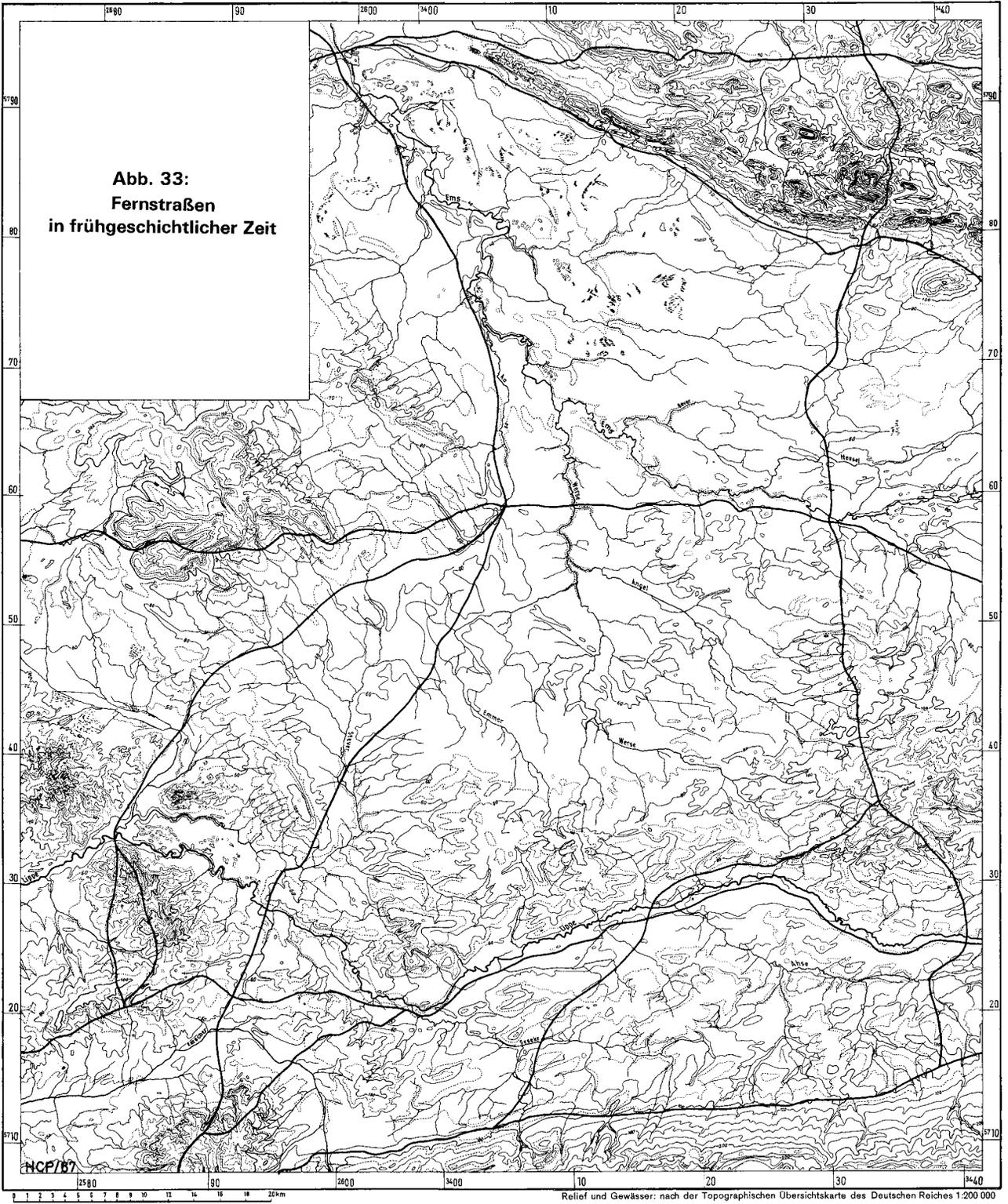
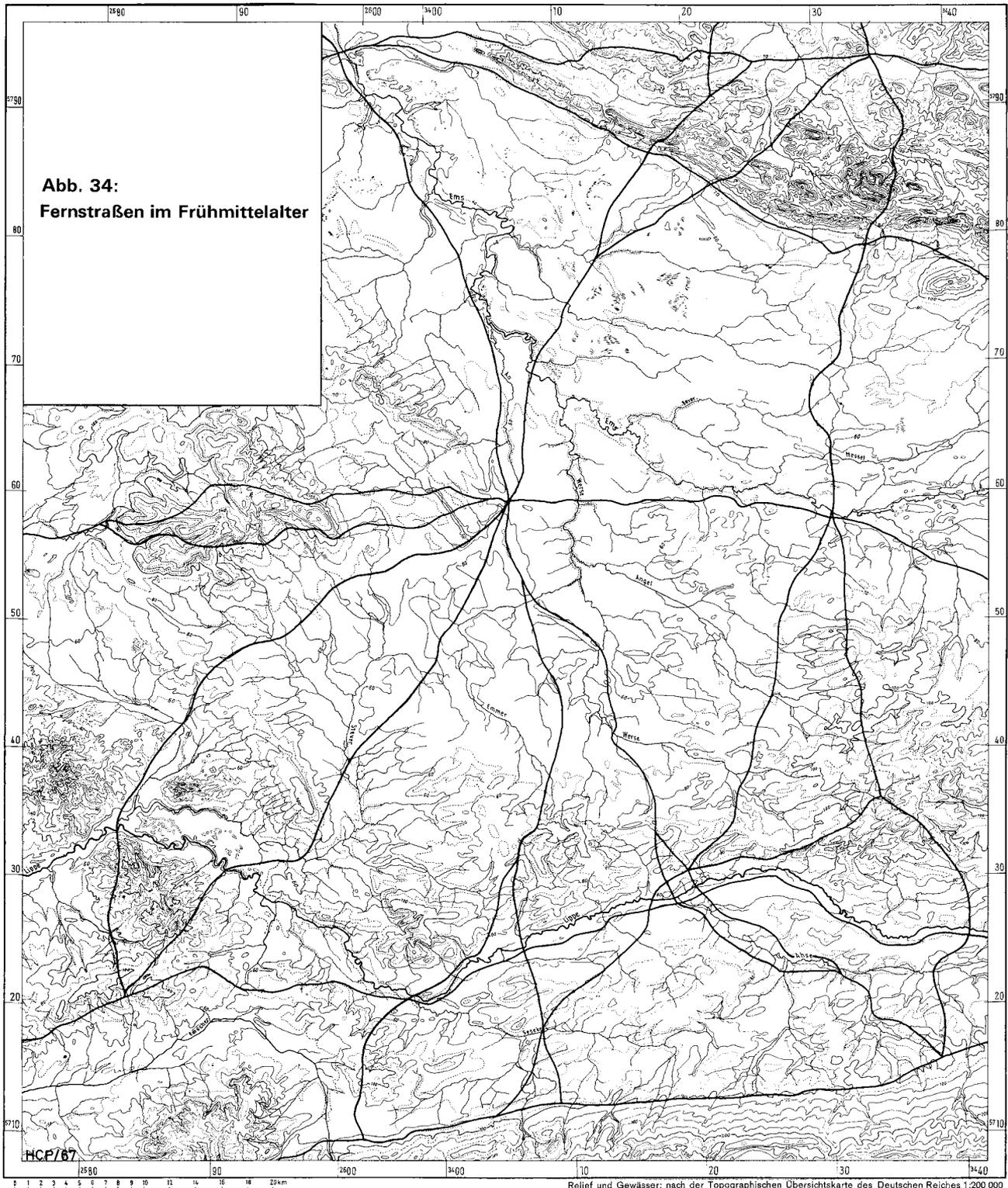
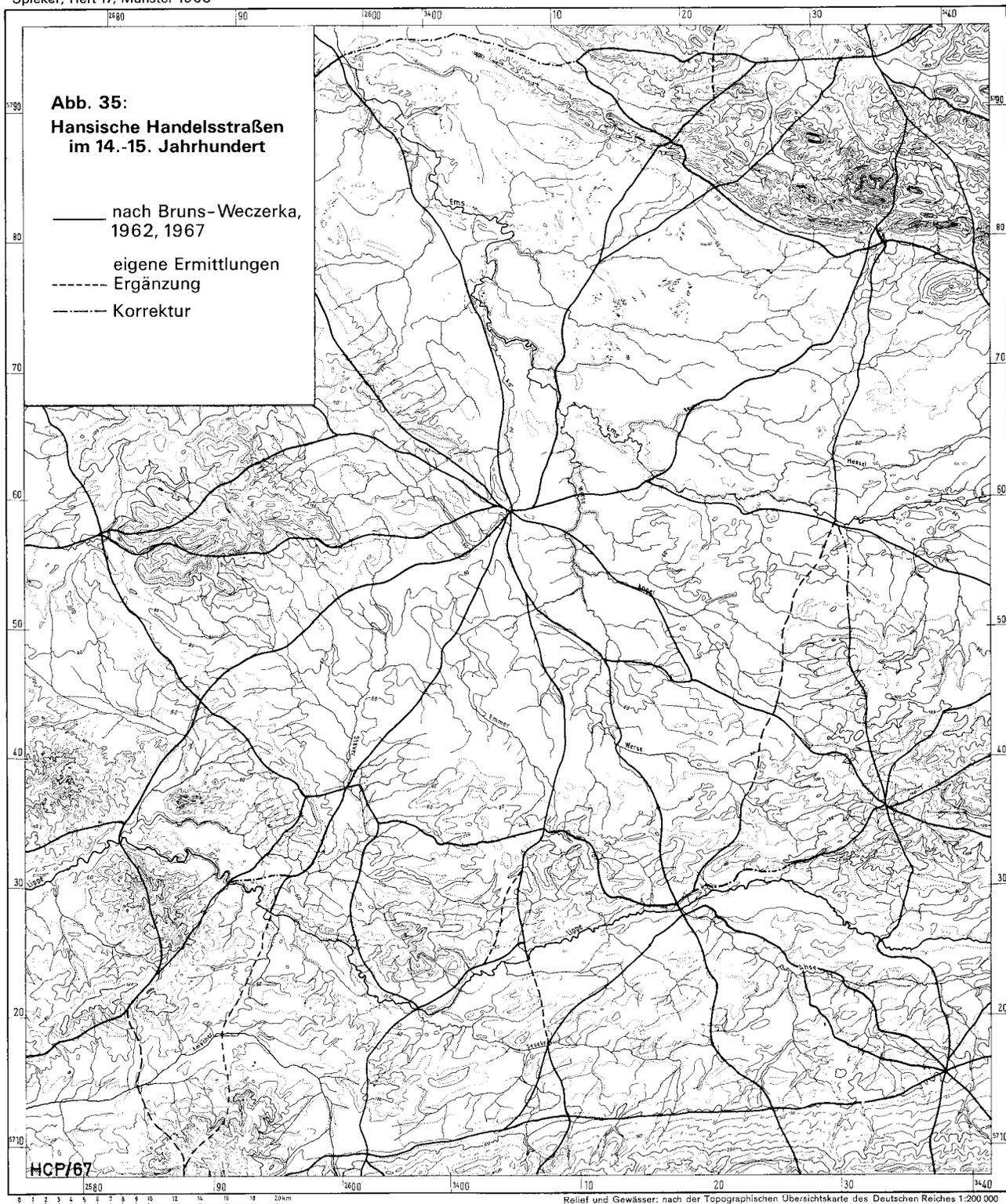
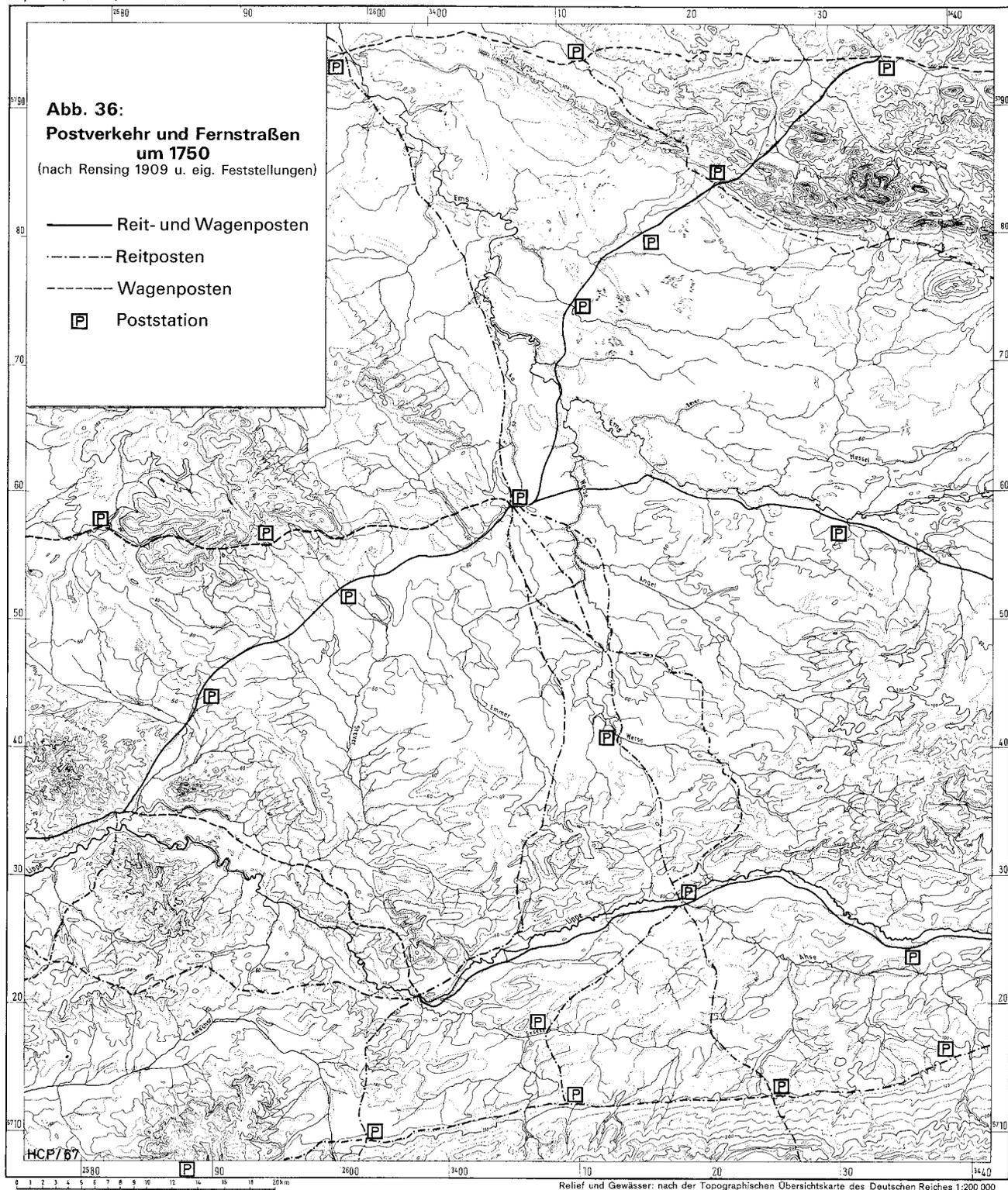


Abb. 33:
Fernstraßen
in frühgeschichtlicher Zeit







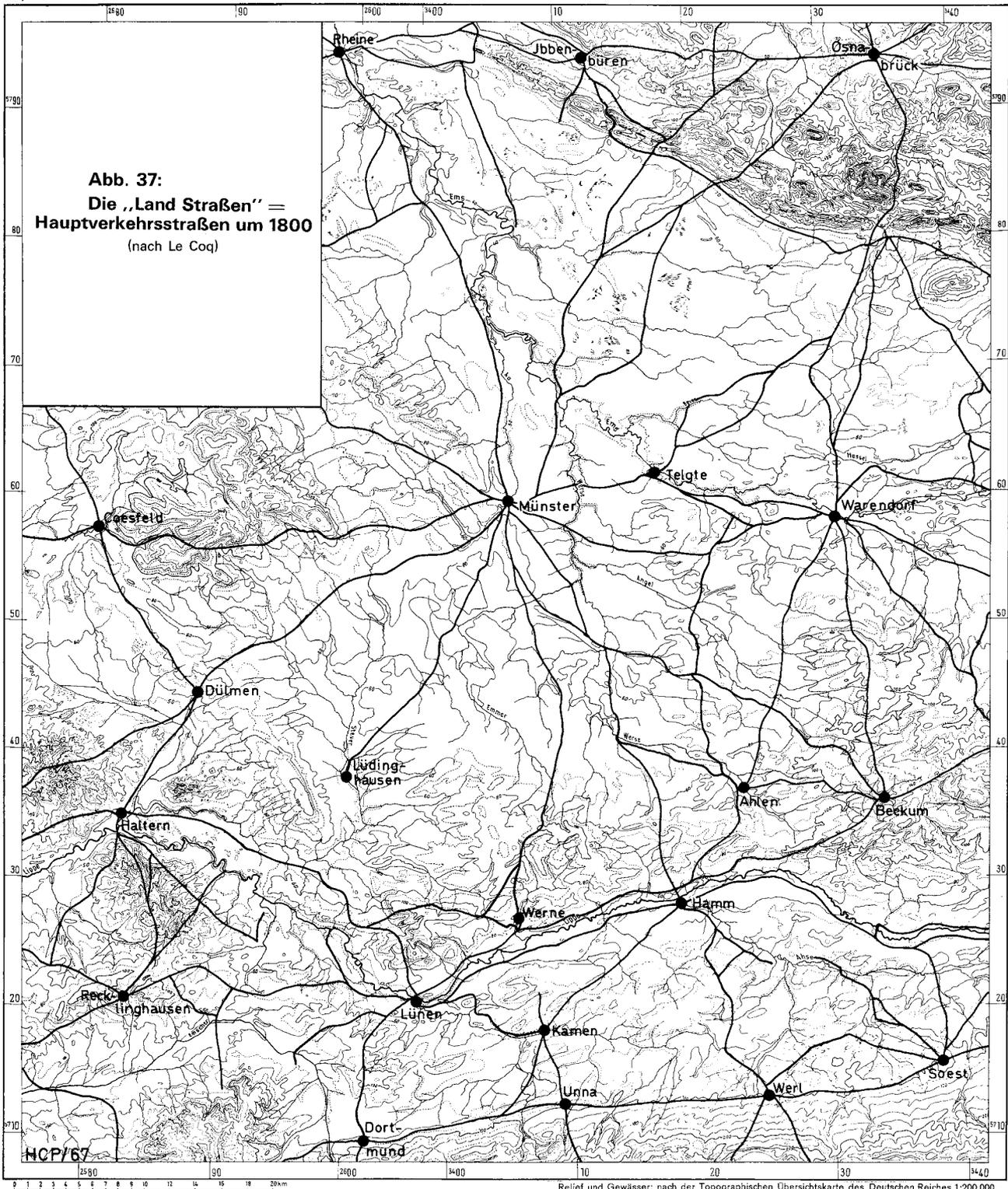
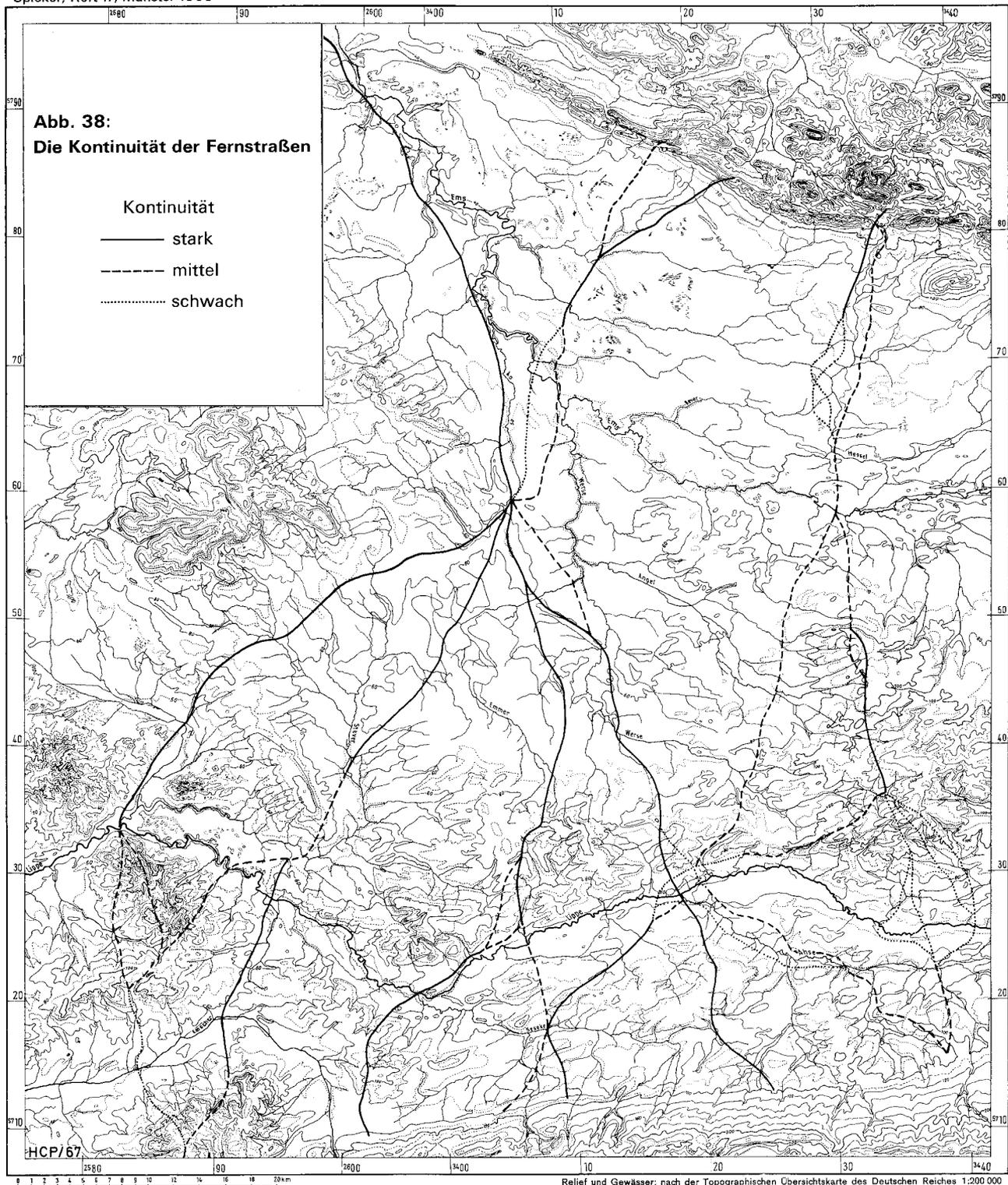


Abb. 37:
Die „Land Straßen“ =
Hauptverkehrsstraßen um 1800
 (nach Le Coq)

HCP/67



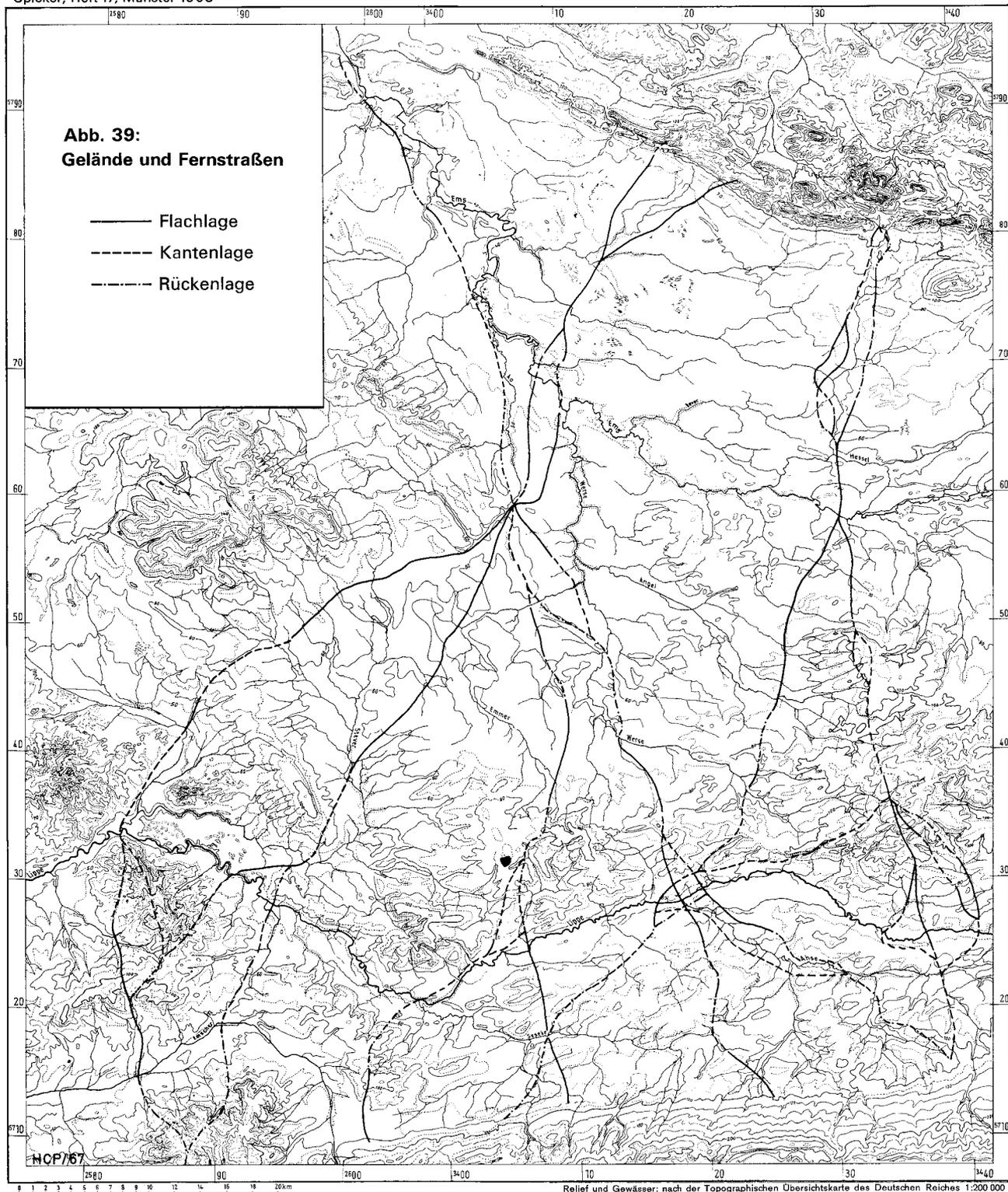
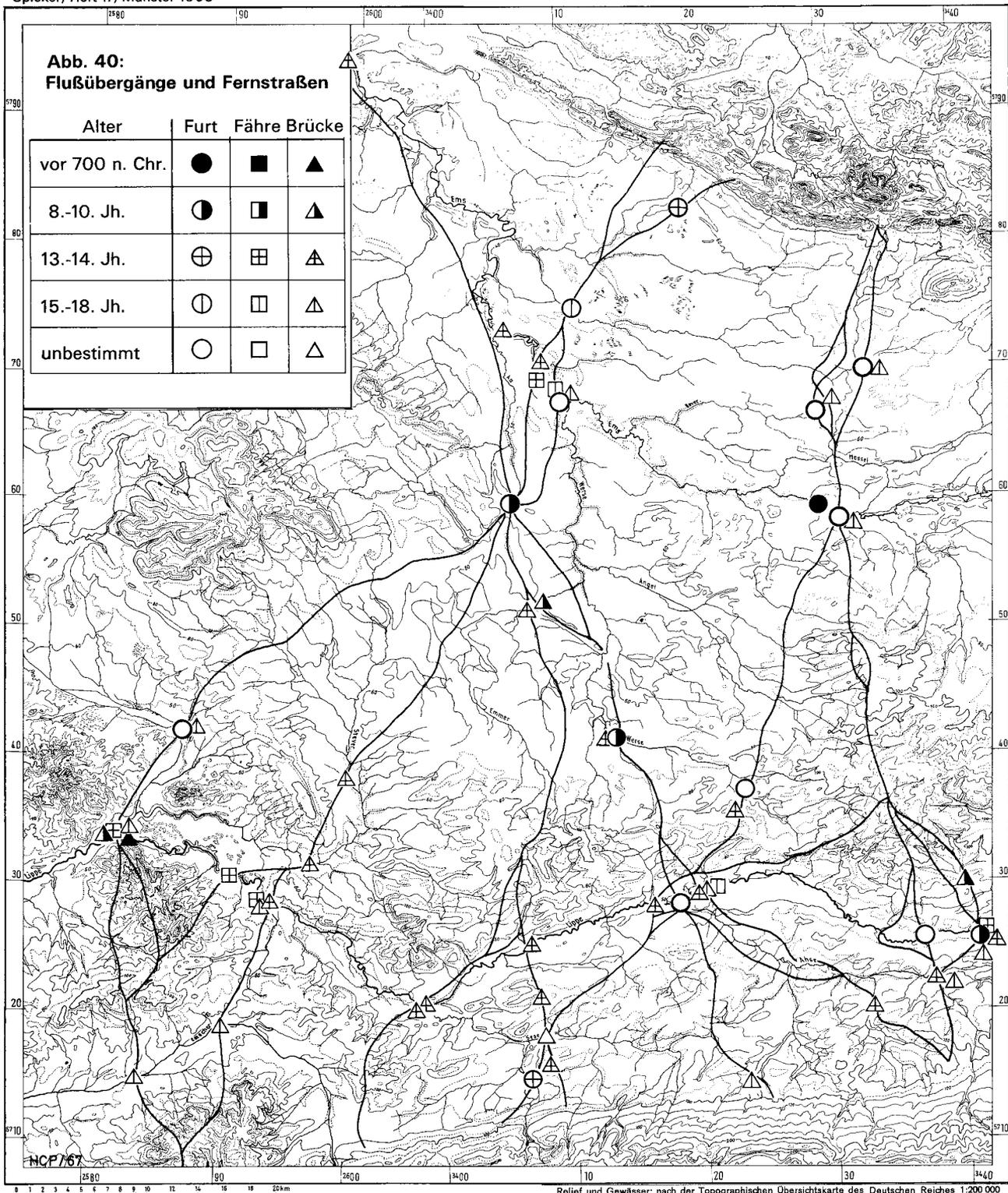


Abb. 40:
Flußübergänge und Fernstraßen

Alter	Furt	Fähre	Brücke
vor 700 n. Chr.	●	■	▲
8.-10. Jh.	◐	◑	▴
13.-14. Jh.	⊕	⊞	⊠
15.-18. Jh.	○	□	△
unbestimmt	○	□	△



NCP/67

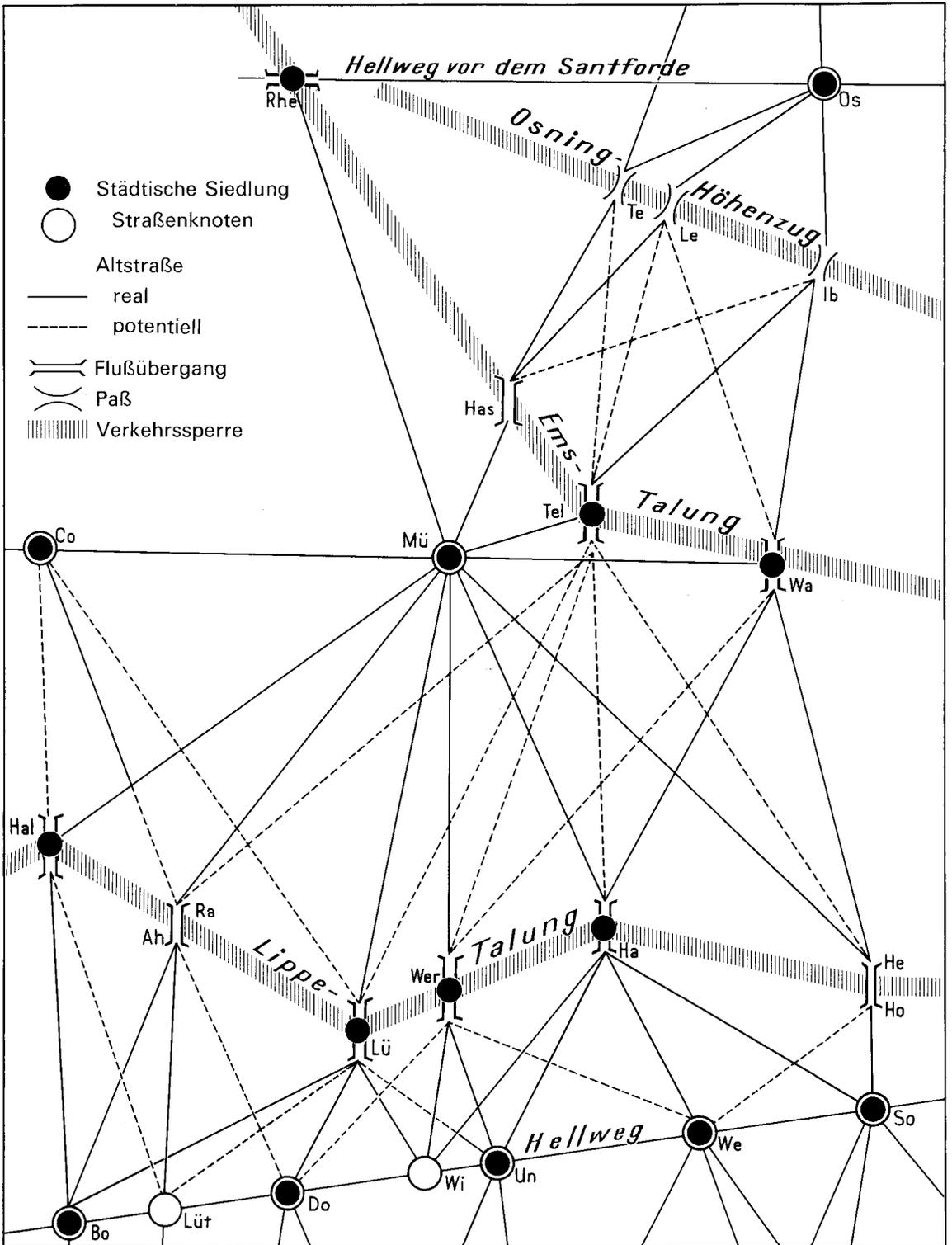


Abb. 41: Geometrisches Schema der Verkehrswege

Abb. 42:

Fernstraßen im Raum Werne
 (nach Lappe 1917, Borggreve 1869 u. a.)

..... Stadtbefestigung

>>>> Landwehr

▨▨▨▨ Jahrmarktplatz

Fernstraße

— gesichert

- - - vermutet

- · - verlegt

— Nebenstraße

⌋⌋ Brücke

1 nach Lappe

2 nach Borggreve

▲ Friedstein

⌋ Freistuhl

⊞ Gogerichtsstätte

⊞ Zollstelle

▨ Siechenhaus

0 250 500 750m

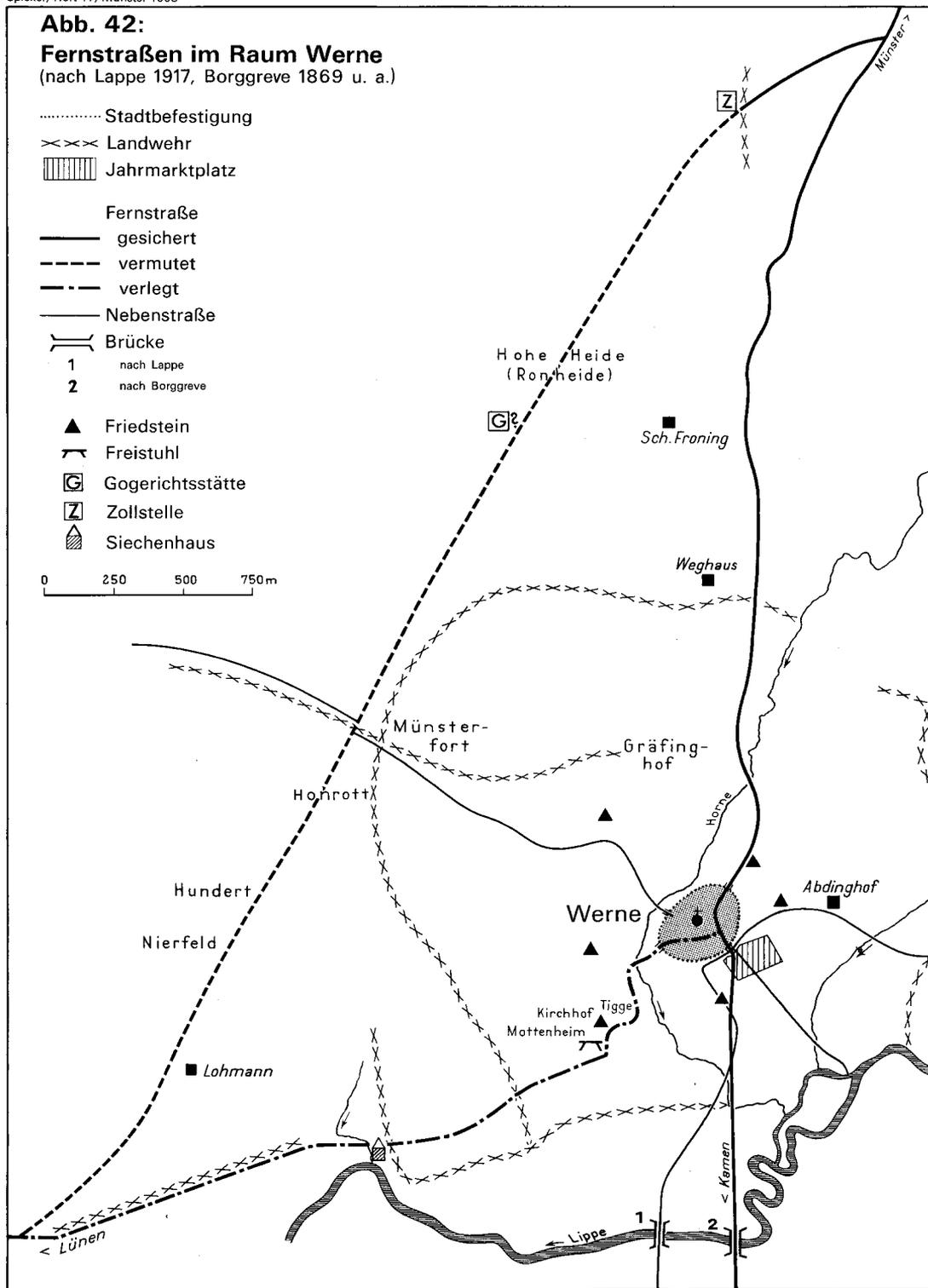


Abb. 1 : Fernstraße Werl-Münster,
 Radspuren im Podsol

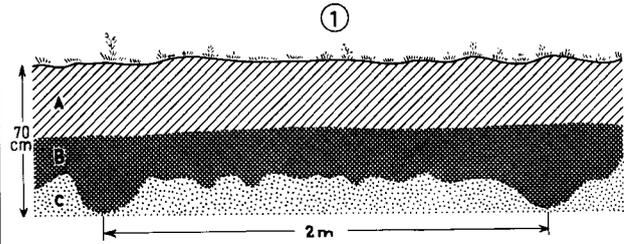
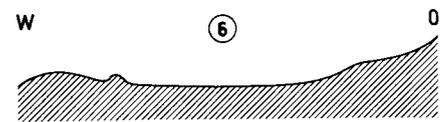
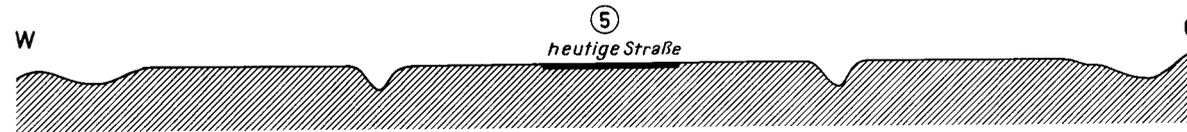
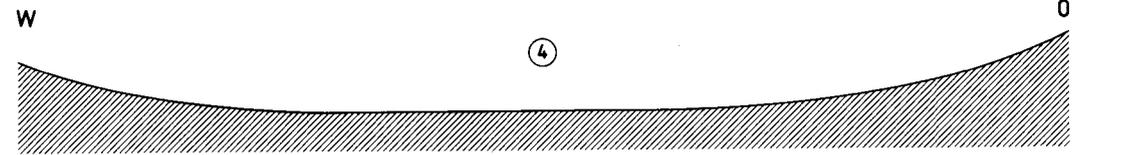
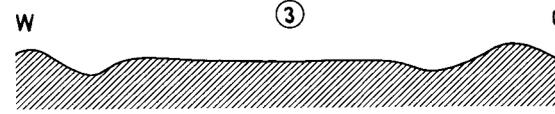


Abb. 2-6 : Fernstraße Soest-Beckum-
 Warendorf-Osnabrück



- | | | |
|---|---|---|
| zu: ① TK 25, 4112
R 3409/500
H 5750/460 | ③ TK 25, 4314
R 3436/000
H 5729/300 | ⑤ TK 25, 4014
R 3431/400
H 5753/260 |
| ② TK 25, 4314
R 3438/340
H 5729/680 | ④ TK 25, 4214
R 3434/960
H 5733/560 | ⑥ TK 25, 4013
R 3430/920
H 5759/760 |

Abb. 7-11 : Fernstraße Unna-Münster-Rheine

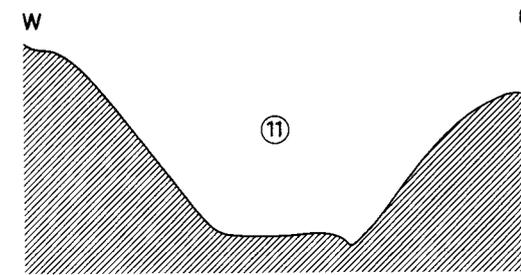
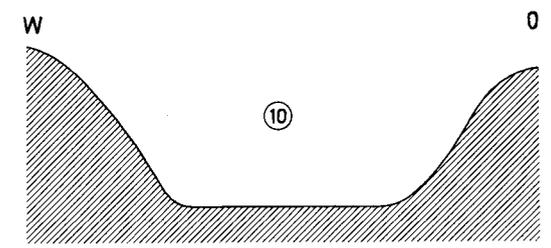
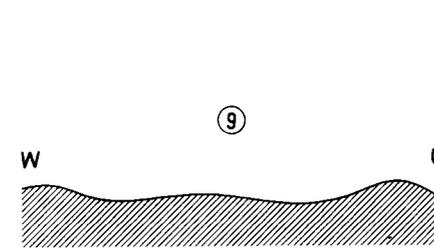
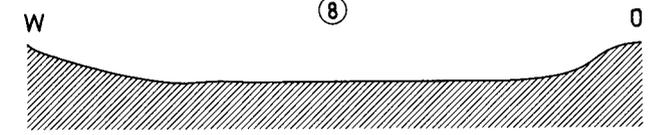
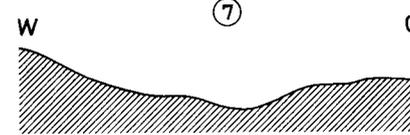
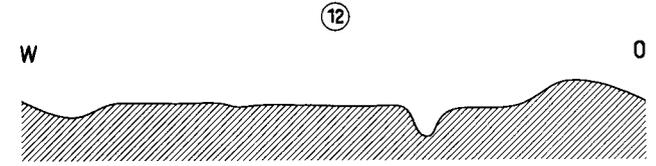


Abb. 12 : Fernstraße Hamm-Warendorf



- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| zu: ⑦ TK 25, 4212
R 3409/300
H 5740/620 | ⑧ TK 25, 3911
R 3405/240
H 5767/120 | ⑨ TK 25, 3911
R 3404/960
H 5771/260 | ⑩ TK 25, 3911
R 3404/660
H 5771/960 | ⑪ TK 25, 3811
R 3403/000
H 5776/680 | ⑫ TK 25, 4113
R 3427/060
H 5751/100 |
|---|---|---|---|---|---|

Abb. 13-15 : Fernstraßen Bochum-Castrop bzw. Recklinghausen-Lüdinghausen-Münster

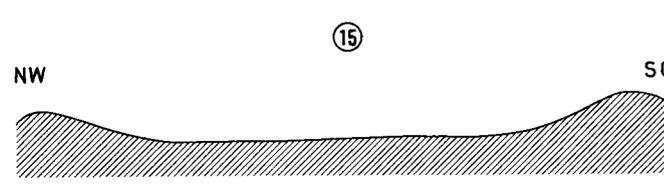
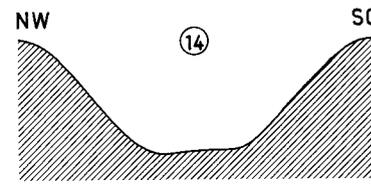
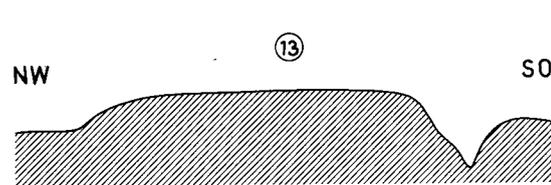
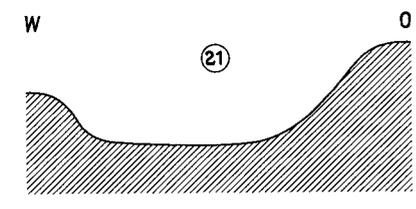
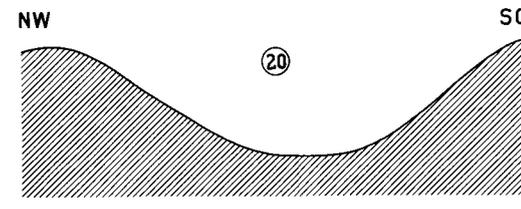
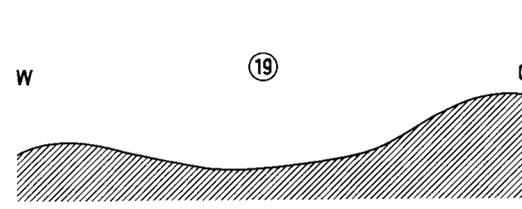
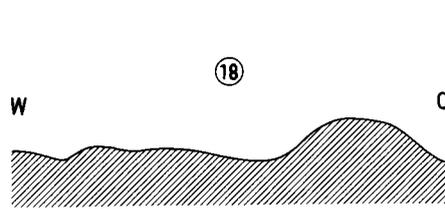
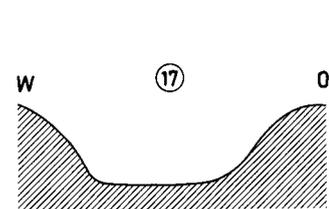
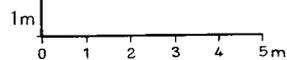


Abb. 16-21 : Fernstraße Bochum-Recklinghausen-
 Haltern-Münster-Osnabrück



- | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| zu: ⑬ TK 25, 4111
R 2606/180
H 5746/660 | ⑭ TK 25, 4309
R 2585/100
H 5723/380 | ⑮ TK 25, 4309
R 2589/140
H 5729/280 | ⑯ TK 25, 4209
R 2585/240
H 5739/840 | ⑰ TK 25, 4209
R 2582/740
H 5732/700 | ⑱ TK 25, 3912
R 3409/700
H 5772/380 | ⑲ TK 25, 3912
R 3409/560
H 5769/300 | ⑳ TK 25, 3812
R 3412/520
H 5778/400 | ㉑ TK 25, 3812
R 3413/180
H 5778/460 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|



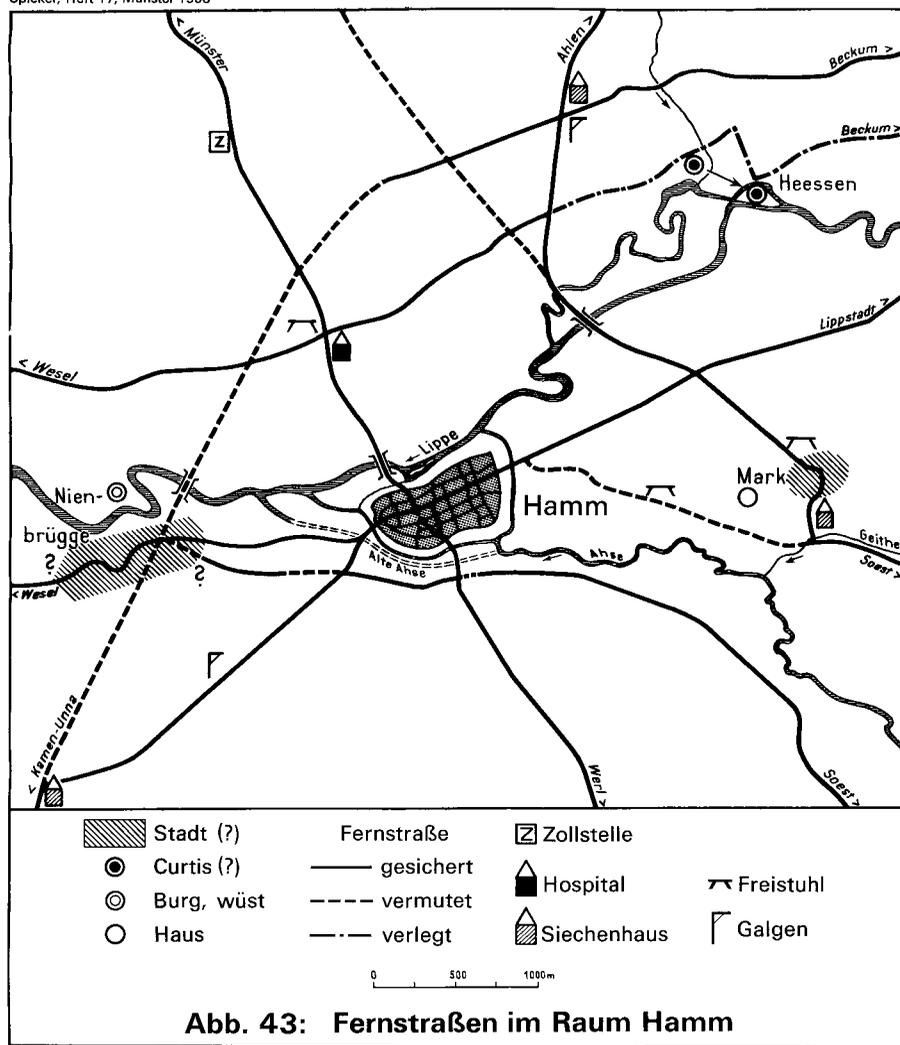


Abb. 43: Fernstraßen im Raum Hamm

