

Heimatland

Beilage zur Siegener Zeitung



Nr. 4

Elfter Jahrgang

1936

Die Eisenstraße.

Von Hermann Böttger, Weidenau.

Die Eisenstraße, die im Mittelpunkt der folgenden Abhandlung steht, ist nicht die einzige im Lande, die diesen Namen trägt. Aber sie ist dem Siegerländer so vertraut und lieb geworden, daß er darüber die andern gleichnamigen Schwestern vergessen hat. Auch der fremde Wandersmann liebt sie, und nicht zufällig folgt ihr eine der ältesten Hauptwanderstrecken des Sauerländischen Gebirgsvereins. Mit Recht gilt diese auf der 600 Meter hohen Wasserscheide zwischen Sieg einerseits und Eder-Lahn anderseits meist durch Fichten- und Laubholzwald führende, gut gebaute Straße als einer der schönsten und bequemsten Wanderwege weit und breit. Wenn man den Kartenangaben glauben darf, so beginnt sie am Bahnhof Löhel oder etwa 1 Kilometer südlich davon und führt in etwa 13 Kilometer Länge bis zum Jagdberg, d. h. bis zu dem Punkt, wo die alten Grafschaften und heutigen Kreise Siegen, Wittgenstein und Dillenburg zusammenstoßen. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß hier nicht das Ende der Straße sein kann. Wie ließe sich auch sonst ihr Name erklären, zumal sie bis hierhin durch ein Gebiet führt, das kein nennenswertes Eisenvorkommen aufweist und in dem auch ältere Eisenhütten oder Hämmer völlig fehlen. Es kann kein Zweifel darüber sein, daß die Fortsetzung der im allgemeinen nord-südlich verlaufenden Straße weder der in der Nähe des Jagdbergs nach Südosten abzweigende Weg über die Haincher Höhe zur Kalteiche, noch der in östlicher Richtung gehende Fischenbacher Höhenweg ist, sondern nur die breite über das Dörfchen Söhl nach Süden führende Fahrstraße, die beim Bahnhof Straßenebersbach das Diekhölzetal erreicht. Straßebersbach oder allgemein das obere Diekhölzetal als Endpunkt der Eisenstraße (I) anzunehmen, scheint schon deshalb berechtigt zu sein, weil in der Nähe bereits die ersten Gruben des Dillenburgs Eisengebirgs liegen, weil hier seit Jahrhunderten Eisenhütten stehen und hier vordem der Waldschmied ebenso tätig war wie im Siegerland. Von den Ebersbacher und Dillenburgs Hüttenwerken ist tatsächlich um 1800 Eisen in größeren Mengen auf dieser Straße nach Norden ins Wittgensteiner Land und Sauerland gefahren worden.

Straßenebersbach — man beachte die Namengebung veralichen mit dem in unmittelbarer Nähe liegenden Bergenebersbach — ist aber nicht nur Südennde der Eisenstraße; es ist auch der Punkt, wo diese Nord-Südstraße auf eine ehemals bedeutende Westoststraße trifft, auf die von Siegen über Kaan, Flammersbach, Anzhausen, Irwgarteichen nach Marburg führende Hessestraße (II), deren Dasein im Mittelalter durch die seit 1301 belegte Bezeichnung Marburger Tor in Siegen bezeugt ist. Ganz entsprechend liegen die Der-

hältnisse im Norden. Auch hier würde die Eisenstraße einfach in der Luft hängen, wenn wir sie südlich des Bahnhofes Lühel enden lassen würden; hier ist es verhältnismäßig leicht, sie ebenfalls bis zu einer Querstraße weiterzuführen. Das ist die von Osten über Erndtebrück kommende alte *Kölnische Landstraße* (III). Dieser Name, der vielleicht heute schon vergessen ist, war noch vor einigen Jahrzehnten in der Gegend von Erndtebrück bekannt. Auf das Vorhandensein dieser Straße im Mittelalter dürfen wir mit Sicherheit schließen aus mehreren Kaiserurkunden, deren älteste aus dem Jahr 1349 stammt. Damals bestätigte Kaiser Karl IV. dem Grafen von Wittgenstein das Recht, in Erndtebrück Zoll zu erheben. Bald danach wird dort eine wittgensteinische Burg zum Schutz dieser Straße erwähnt. 1515 und später finden wir in der Gegend von Lühel die „lantstrack die nach Irnegartenbrucken gehet“ (Erndtebrück); im selben Jahr wird östlich von Erndtebrück auf der *Eder-Lahn-Wasserscheide* zwischen Balde und Weidenhausen die west-östlich verlaufende *Heerststraße* genannt, die der Kölnischen Landstraße gleichzusetzen ist. Der Name *Kölnische Landstraße* erklärt sich durch ihre Weiterführung in das „Kölnische“, d. h. in das ehemalige kurkölnische Sauerland. Sie nahm ihren Anfang wahrscheinlich in dem Raum zwischen Frankenberg und Marburg an der alten *Weinstraße* (= *Wagenstraße*), die von Mainz oder Frankfurt kommend am Westrand der Wetterau und westlich von Marburg vorbei nach Norden führte; der Wasserscheide zwischen oberer Eder und Lahn (zwischen Battenberg und Biedenkopf) folgend lief sie über Stünzel und Leimtruth nach Erndtebrück; von hier folgte sie ungefähr der heutigen Straßenführung bis östlich Altenteich und ging von dort in gerader Richtung nördlich Altenteich am Forsthaus Lühel vorbei durch den nördlichen Teil des Dorfes Lühel zur Ginsberger Heide; dort bog sie dann in nördlicher Richtung in das „Kölnische“ ab. Die geradlinige Verlängerung unserer *Eisenstraße* von ihrem vorläufigen nördlichen Endpunkt läuft über die Eisenbahnbrücke westlich des Bahnhofes Lühel und erreicht die Kölnische Landstraße beim obersten Haus von Lühel am Osthang des Giller. Eine nordöstliche Abzweigung von dem bisherigen Endpunkt der Eisenstraße führt am Bahnhof Lühel vorbei (dort noch der alte Hohlweg) und trifft auf die Querstraße beim vorgenannten Forsthaus. Damit sind die beiden Endpunkte der Eisenstraße eindeutig festgelegt, und sie selbst ist bestimmt als natürliche Verbindung der *Hessenstraße* (II) mit der *Kölnischen Landstraße* (III) und somit als direkter Weg von den Dillenburgern Gruben und Eisenhütten nach Wittgenstein und Sauerland; ersteres wurde auf dem Ostarm, letzteres auf dem Nordarm der Kölnischen Landstraße verhältnismäßig bequem erreicht. Diese Zusammenhänge ergeben sich einwandfrei aus den Beobachtungen im Gelände, wobei allerdings zu beachten ist, daß die ursprünglichen Verhältnisse durch den tiefen Eisenbahneinschnitt westlich vom Bahnhof Lühel gestört sind.

Geländebeobachtungen in Verbindung mit allgemeinen Erwägungen über den Charakter und den Verlauf alter Straßen führen zu weiteren Schlüssen, deren Richtigkeit durch urkundliches Material bestätigt wird. Die alten Fernverbindungsstraßen, vorgeschichtliche, frühgeschichtliche und mittelalterliche, sind im Gegensatz zu den heutigen Kunststraßen, die zuerst im 18. Jahrhundert erscheinen und meist durch die Täler ziehen, um volkreiche Gegenden und große Ortschaften miteinander zu verbinden, *Höhenwege*; sie laufen möglichst geradlinig über langgezogene Wasserscheiden und berühren infolgedessen kaum die heutigen größeren Siedlungen. Diese Charakteristik trifft in vollem Umfang auf die Eisenstraße zu, und die Vermutung liegt nahe, daß wir in ihr ein Stück einer alten Fernverbindung zu sehen haben. Die Beobachtungen im Gelände führen zu demselben Ergebnis. Alte, tief eingeschnittene Hohlwege, meist mehrere nebeneinander, deutliche, oft mehrere Zentimeter tiefe Waagenpuren im anstehenden Felsen, Wegesperrern oder Schläge (d. h. kürzere oder längere Wälle, die die Straße senkrecht treffen und dadurch eine bestimmte, leicht zu überwachende Linienführung erzwingen), kleinere wallumringte Befestigungsanlagen in unmittelbarer Nähe des Weges usw. zeigen mit Deutlichkeit die Fortsetzung nach Süden und Norden. Hier geht sie (I n) zusammen mit dem Nordarm der Kölnischen Landstraße über die Ginsberger Heide fast bis zur Ferndorfquelle; dann folgt sie der Hauptwanderstrecke 10 des S. G. D. am Riemen entlang über den Dreiherrnstein zum Milfenberg, d. h. sie führt in weitem Bogen, den Höhenrücken benutzend, um die Heinsberger Mulde herum; hier verläßt der S. G. D.-Weg die alte Straße, die an Rinnecke vorbei zum Hundemübergang zwischen Oberhundem und Würdinghausen führt. Nach Über-



Zeichenklärung:
 — Eisenstrasse
 - - - andere Strassen
 * Wallburgen
 □ befestigte Köfe
 ♂ mittelalt. Bürgen

Schreitung des Tals steigt sie hinauf zur Hundem-Lenne-Wasserscheide, wo das alte „Steinerne Kreuz“ (an der Hauptwanderstrecke 6) den Schnittpunkt unserer Nord-Südstraße mit dem über die Wasserscheide führenden alten Weg bezeichnet. Weiter geht es zum Lenneübergang bei Gleierbrück-Totenohl; nach mündlicher Überlieferung führte hier ein „Totenweg“ vorbei, d. h. ein Weg, auf dem ehemals Leichen nach Wormbach (nordwestlich Schmalfenberg) gebracht wurden, wohl dem ältesten kirchlichen Mittelpunkt des südöstlichen Sauerlandes. Die Heidenstraße (IV), wieder eine alte West-Ostverbindung aus der Gegend von Köln über Wipperfürth, Meinerzhagen, Attendorn, Bilstein, Grevenbrück, Bracht, Wormbach, Oberkirchen, Astenberg, Winterberg, Korbach, Kassel, bzw. Weertal, wird in der Nähe von Bracht überschritten. Siemlich geradlinig läuft die Straße zur Ruhr, die bei Meschede erreicht wird, und weiter nach Soest, wo sie den bekanntesten West-Ostweg, den Hellweg, trifft. Flurnamen und sonstige mündliche Überlieferung kommen hinzu, um diesen ungenau angegebenen natürlichen Verlauf der nördlichen Fortsetzung der Eisenstraße und kölnischen Landstraße sicherzustellen. Südlich von Straßebach weisen entsprechende Feststellungen auf eine Weiterführung wahrscheinlich über die Struth etwa an Manderbach vorbei nach Dillenburg (bzw. in jüngerer Zeit wohl auch durch das Diekhölzetal) (I s.). Von hier aus übernimmt die alte Rheinstraße, die über den Westerwald zum Neuwieder Becken und Koblenz führt, die Fortsetzung. Eine andere sich nach denselben Gesichtspunkten ergebende südwestliche Fortsetzung ist folgende: Abzweigung (I s. w.) von der Eisenstraße am Jagdberg über die Haincher Höhe zur Kalteiche, weiter über den Würaendorfer Sattel zur Höh (d. h. dem schmalen Höhenzug, der den Hickengrund vom Freiengrund scheidet), dieser entlang zum südlichsten Punkt des Siegerlandes beim Zollhaus an der Straße Burbach—Rennerod; von hier ergeben sich verschiedene Möglichkeiten, in westlicher Richtung der alten West-Oststraße am Nordrand des Westerwaldes in Richtung Hachenburg folgend oder nach Süden über Rennerod und dann Vereinigung mit der Rheinstraße.

Im übrigen soll es hier nicht meine Aufgabe sein, diese verschiedenen Führungen im einzelnen anzugeben; es kommt nur darauf an zu zeigen, daß es auf Grund der natürlichen Verhältnisse, der Spuren im Gelände, Flurnamen und mündlicher Überlieferung keinerlei Schwierigkeiten macht, die Eisenstraße als Stück einer großen Nord-Südverbindung nachzuweisen. Unter Heranziehung des Ostarms der kölnischen Landstraße und einer alten Wegeführung von Dillenburg nach Südosten zur Wetterau ergeben sich noch weitere Möglichkeiten, für die alle die Eisenstraße ein wichtiges Verbindungsglied darstellt.

Bevor ich auf die urkundlichen Belege eingehe, zu denen ich nicht nur die schriftliche Überlieferung rechne, sondern auch die durch Grabungen festgestellten Bodendenkmäler, ist ein kurzer Hinweis auf den Zusammenhang zwischen alten Straßen und Befestigungen angebracht. Beide bedingen sich gegenseitig. Die Notwendigkeit, wichtige Straßen zu überwachen und zu beherrschen, veranlaßte die Errichtung von Befestigungen an ihr oder in ihrer Nähe, und umgekehrt ergab sich immer wieder die Notwendigkeit, militärisch wichtige Punkte durch Wege miteinander zu verbinden. Der Begriff strategische oder Militärstraße ist ungefähr so alt wie der Begriff Straße selbst. Die Römer, die großen Straßenbauer des Altertums, sicherten ihre Straßen durch größere oder kleinere militärische Stützpunkte genau so wie Karl der Große. Die mittelalterlichen Burgen und Warttürme liegen in der Nähe wichtiger Wege oder Straßenkreuzungen. Dasselbe gilt von den vorgeschichtlichen Wallburgen des Siegerlandes, die nicht versteckt im dichten Wald lagen, sondern ausgesprochene Festungen waren, wie sich schon aus ihrer Lage auf weithin beherrschenden Bergen ergibt; stets führt von ihnen ein natürlicher Zugang zu einer langen Wasserscheide, die im gebirgigen und zerklüfteten Gelände die einzige oder beste Möglichkeit zum Verkehr bietet. Nicht weniger als drei Wallburgen liegen in unmittelbarer räumlicher und bequemer Verbindung mit der verhältnismäßig kurzen Eisenstraße, die Kellenburg bei Rittershausen (a), die Alte Burg bei Obernau (b) und die Wallburg auf dem Schloßberg bei Dormwald (c), deren alter Charakter allerdings durch die innerhalb ihrer Wälle errichtete mittelalterliche Giusburg stark verwischt ist. Die Berge, auf denen diese Burgen liegen, fallen auf drei Seiten steil in tief eingeschnittene Täler ab; nur auf der vierten Seite ist ein natürlicher Zugang, und dieser führt jedesmal geradlinig in etwa 2 Kilometer zur Eisenstraße. Dasselbe gilt entsprechend

für die Hesselbacher Wallburg (g); sie liegt 2,5 Kilometer westlich Hesselbad (Kr. Wittgenstein), 2 Kilometer nördlich Fischelbad und 4 Kilometer östlich der Eisenstraße, und wieder führt die einzige natürliche Höhenverbindung zu dieser. Damit ist für den geländekundigen Leser die Sieg-Eder-Lahn-Wasserscheide als die einzig mögliche Verbindung der vier Wallburgen untereinander gekennzeichnet.

Genau dieselben Verhältnisse finden wir auf der west-östlich streichenden Eder-Lahn-Wasserscheide, die auf der Erndtebrück-Lüheler Hochfläche auf die Sieg-Eder-Lahn-Scheide trifft. An ihrem Rand liegen die Wallburgen bei Aue (Eder) (d), Wittgenstein (e), und Dohlar (Eder) (f). Sie vermittelte einerseits den Verkehr dieser drei Burgen untereinander, anderseits verbindet sie auf natürliche Weise diese drei Ostburgen mit den vier erstgenannten. Daraus ergibt sich mit Notwendigkeit der Schluß, daß die Eisenstraße und die Kölnische Landstraße in der Wallburgenzeit, d. h. in den letzten vorchristlichen Jahrhunderten, als Wege benutzt worden sind. Von den sieben Burgen sind vier, Wittgenstein, Aue, Oberrnau und Rittershausen, genauer untersucht; die drei letztgenannten sind durch Feuer vernichtet und nicht wieder aufgebaut worden, d. h. es haben Kämpfe um sie stattgefunden, sie sind erobert worden. Die an ihnen vorbeiführenden Straßen haben also den Zug kriegerischer Eroberer erlebt. Bei dieser Feststellung ist es zunächst von untergeordneter Bedeutung, ob man mit mir in den siegreichen Angreifern von Osten gekommene Germanen und in den Verteidigern Kelten sieht, oder ob man eine andere Erklärung vorzieht. Sicher ist jedenfalls, daß die Eisenstraße vor etwa 2000 Jahren der Schauplatz blutiger Kämpfe um den Besitz des Landes und seiner Eisenschätze gewesen ist. Wenn aber meine Auffassung richtig ist, dann hat die Eisenstraße eine nicht unwichtige Rolle in den jahrhundertelangen kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Kelten und Germanen gespielt. So müssen wir ihr den Charakter einer vorgehichtlichen Militärstraße, um ein neuzeitliches Wort zu gebrauchen, zusprechen.

Sie ist aber noch mehr als eine bloße Heeresstraße von nur lokaler Bedeutung gewesen. Die Bodensunde auf den untersuchten Wallburgen sind mit Ausnahme von Rittershausen sehr dürrig; wenn trotzdem bei Aue ein zerbrochener Mühlstein aus Niedermündiger Lava (vom Westrand des Neuwieder Beckens) entdeckt wurde, so darf daraus wohl geschlossen werden, daß er nicht der einzige war, den die Wallburgenleute besaßen haben; er wurde nur zurückgelassen, weil er unbrauchbar geworden war. Jedenfalls beweist sein Vorkommen in Aue, daß aus dem Neuwieder Becken, d. h. daher, wohin die natürliche südliche Fortsetzung der Eisenstraße führte, Verkehr zu den Siegerländer-Wittgensteiner Wallburgen vorhanden war. Ebenso dürfen wir annehmen, daß die verhältnismäßig großen Eisenmengen, die damals im Siegerländer Eisengebiet hergestellt wurden, ausgeführt worden sind und wahrscheinlich in die dicht besiedelten Gebiete am Rande des rechtsrheinischen Schiefergebirges (Kölner Bucht, Neuwieder und Limburger Becken, Wetterau). Das alles setzt aber voraus, daß die Eisenstraße damals mehr war als ein Verbindungsweg zwischen den an ihr liegenden Wallburgen; sie muß ein Stück einer nach Süden (Südwesten oder Südosten) führenden Verkehrsstraße gewesen sein.

Bei dem konservativen Charakter des alten Straßensystems kann man annehmen, daß diese doppelte Eigenschaft der Eisenstraße (Militär- und Verkehrsstraße) sehr lange bewahrt blieb. Viele Jahrhunderte allerdings verstreichen, bis wir weitere Nachrichten über sie haben. In der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts, also nicht lange nachdem die Nassauer Grafen Herren des Siegerlandes geworden waren, wird die Ginsburg (h) auf dem Schloßberg bei Dormwald als östliche Grenzfestung am Nordende der Eisenstraße, nicht weit von ihrer Vereinigung mit der Kölnischen Landstraße, errichtet. Daß sie innerhalb der Wälle einer vorgehichtlichen Burg gebaut wurden, beweist die strategische Bedeutung dieses Punktes und die vielleicht unbewußte Bewahrung einer alten Überlieferung. Zur selben Zeit entsteht am Südende der Eisenstraße die Feste Dillenburg (i). Die Eisenstraße selbst ist also wieder die Verbindung zwischen zwei bedeutenden nassauischen Burgen, eine Militärstraße. Schon vorher, meiner Ansicht nach als Vorläuferin der Ginsburg, muß die kleine Gerlachsburg, eine Art Wartturm, entstanden sein. Sie selbst ist in der Erinnerung des Volkes verblasen, und keine Urkunde berichtet von ihr. Ihre spärlichen Reste liegen verborgen auf einem kleinen, dicht bewachsenen

Bergkegel in dem Winkel, der von der Eisenstraße und der von ihr nach Sohlbach führenden sog. Napoleonstraße (1), einer alten Verbindung von der Kölnischen Landstraße ins Siegerland, gebildet wird. Zweifellos steht auch sie wegen ihrer Lage an dieser Straßen-gabelung in innerem Zusammenhang mit dem alten Straßenstein.

Welche Bedeutung die Nassauer Grafen der Eisenstraße noch am Ausgang des Mittelalters beimaßen, geht deutlich aus den Grenzstreitigkeiten zwischen Nassau-Siegen und Wittgenstein um 1500 hervor. Im allgemeinen waren für die Abgrenzung der kleineren mittelalterlichen Herrschaftsgebiete die natürlichen Geländeverhältnisse, d. h. die Wasserscheiden maßgebend. So ist im Norden und Nordwesten des Siegerlandes die Sieg-Lennescheide unverändert politische Grenze geblieben, im Süden die Sieg-Dill-, bzw. die Sieg-Hellerscheide (Haindler Höhe, Kalkteiche, Schränke); nur gegen Wittgenstein ist die hohe und deutlich ausgeprägte natürliche Grenze verlassen und die politische Grenze über die Wasserscheide nach Osten verschoben worden, so wie heute noch die Siegen-Wittgensteiner Kreisgrenze läuft. Der Grund dazu kann nicht der Wunsch des Siegerer Landesherrn nach dem Erwerb von wertvollem Siedlungsland oder reichen Bodenschätzen gewesen sein, sondern einzig das Bestreben, die über die Wasserscheide führende wichtige Straße fest in die Hand zu bekommen.

Vermutlich waren es nicht nur militärische Gründe, die zu dieser Grenzverschiebung führten. Nicht zufällig wird die starke, viereckige Umwallung des ehemals landesherrlichen Gutes *Lahnhof* sein, die etwa 200 Meter nördlich des Forsthauses, da wo der Weg von Nenkersdorf auf die Eisenstraße mündet, noch deutlich sichtbar ist. Der Lahnhof ist die einzige ältere Siedlung an der eigentlichen Eisenstraße. Das oben genannte Dorf Sohl an der Fortsetzung nach Straßenebersbach ist erst zu Anfang des 18. Jahrhunderts entstanden, während der Lahnhof bereits im Jahre 1333 urkundlich belegt ist. Welchen Zweck hatte die Umwallung? Die Auffassung, daß sie dem Schutz der Äcker gegen Wildschaden gedient habe, ist nicht recht einleuchtend; für diesen Zweck hätte sich viel besser eine dichte Hecke oder ein Plankenzaun geeignet, wie er sich auch sonst findet. Auch außerhalb des den Lahnhof umgebenden Viereckswalles liegen noch Wälle. So ist die Eisenstraße südlich des Lahnhofs bis zum Schnittpunkt mit dem Weg Werthenbach—Volkholz beiderseits von Wällen begleitet; sie sind vor Jahrzehnten, vor dem landstraßenartigen Ausbau der Eisenstraße, festgestellt worden und lassen sich stellenweise auch heute noch erkennen; in der Nähe des südlichen Endes dieser Begleitwälle lag in einem Fichtenstück ein quadratisches Erdwerk von 80 Meter Seitenlänge mit innerem Graben; entsprechend finden sich westlich des Lahnhofs an der Nordseite der Stiegelburg Wallanlagen. Der Name Stiegelburg selbst weist auf Befestigungen hin. Damit bekommt der Lahnhof deutlich den Charakter eines besetzten Straßenpunktes. Hinsichtlich des Viereckswalles und der an den zuführenden Straßen liegenden Schutzwällen gleicht er den von Karl dem Großen an seinen Militär- und Handelsstraßen angelegten besetzten Guts- oder Königshöfen, die einerseits dem Schutz und der Überwachung der Straßen, andererseits auch als Etappenstationen und Herbergen für die Beamten des Königs und ihrer Begleitung, sowie der Verpflegung von Truppen dienten¹⁾. Nach Schuchhardt, dem Erforscher und besten Kenner dieser karolingischen Höfe, lagen solche auch auf dem Wilzenberg bei Kloster Grasschaft, am Ruhrübergang bei Meschede und in Weilburg, d. h. die beiden erstgenannten in der Nähe der nördlichen Verlängerung der Eisenstraße, der letztere an einer Abzweigung der südlichen Fortsetzung der Eisenstraße; auch in Haiger, ebenfalls in der Nähe der südlichen Verlängerung der Eisenstraße, ist ein Königshof im 10. und 11. Jahrhundert nachzuweisen.

Wenn meine Vermutung über den ursprünglichen Charakter des Lahnhofs richtig ist, so spricht das deutlich für die Bedeutung der Eisenstraße als ein Stück einer frühmittelalterlichen Verkehrsstraße. Eine gewisse Bestätigung meiner Ansicht sehe ich in einer Urkunde von 1336, wonach in diesem Jahr die Grafen Otto von Nassau, Siegfried von Wittgenstein, Graf Heinrich von Nassau, Dompropst von Spener, die Herren von Seelbach und von der Hees sowie zwei Geistliche von Spener sich zu einer wichtigen

¹⁾ Nach Professor Heuzerlings wohlbegründeter Ansicht ist auch das eigenartig gelegene, umwallte Dorf Hünshorn ein solch besetzter Königshof gewesen.

politischen Besprechung auf dem Lahnhof einstanden. Acht Jahre später, 1344, wird als Grenze eines Landfriedens, der zwischen dem Kaiser, dem Erzbischof von Mainz und den Städten Frankfurt, Wehlar und Gelnhausen abgeschlossen wurde, die „rechte lantstraß“ von Montabaur über Hartenfels bis „an die Kallenaich bi Sigen“ und „von der Kallenaich die rechten lantstraß zu (= nach) Haßfeld“ genannt. Unter „rechter lantstraß“ verstand das Mittelalter eine *directia*, wirkliche, große Fernstraße. Diese Fernverbindung lief also ganz eindeutig von Montabaur (am Ostrand des Neuwied-Koblenzer Beckens) über Hartenfels (12 Kilometer südlich Hachenburg) unter Benutzung alter bekannter Wege (der Köln—Leipziger Straße am Nordrand des Westerwaldes und der von Mainz über den Taunus, Limburg, Burbach führenden Mainzer Straße) über den Westerwald, in der Nähe von Lippe vorbei, über die Höh (vorher schon genannt als Grenze zwischen Hicken- und Freiengrund), den Würgendorfer Sattel, Kalteiche, Hainder Höhe, Eisenstraße und Kölnische Landstraße. Es ist das eine Wegeführung, wie sie schon für die vorgegeschichtliche Zeit von den Wallburgen an der Eisenstraße zum Neuwieder Becken gezeigt worden ist. Der Abschnitt Eisenstraße—Kalteiche wird im Jahre 1594, ebenso wie die Eisenstraße selbst 1484 und 1515 „hoher Weg“ genannt. Die Eisenstraße und ihre Abzweigung nach der Kalteiche werden hier also gewissermaßen als Einheit aufgefaßt, genau so wie in der Urkunde von 1344. Besonders bemerkenswert erscheint mir die 1671 in Amsterdam erschienene „. . . Holländische Karte der Post- und Verkehrsstraßen von den Niederlanden durch Deutschland nach Italien“. Sie will nur eine Übersicht über die großen Fernverbindungen geben; die Straßen sind durchweg geradlinig gezeichnet; in Einzelheiten ist sie deshalb ungenau. Die für uns in Frage kommende Nord-Süd-Straße beginnt bei Zwolle, einer ehemals bedeutenden Handelsstadt nicht weit vom Zundersee, führt über Ahaus, Münster, Hovestadt (Lippekreuzung) und Soest zur Ruhr, die bei Meschede überschritten wird (Königshof!); weiter geht es an Kloster Grasskraft (Königshof auf dem nahen Wilzenberg!) und Heinsberg vorbei unmittelbar nach Dillenburg, so daß Siegen deutlich westlich liegen bleibt, dann über Wehlar nach Frankfurt. Für den geländekundigen Leser ist ohne weiteres klar, daß die einzig mögliche, natürliche, d. h. alte Verbindung aus der Gegend von Heinsberg nach Dillenburg nur über die Eisenstraße führen kann. Der Abschnitt Meschede—Heinsberg entspricht in seiner Linienführung ziemlich genau der oben angegebenen nördlichen Fortsetzung der Eisenstraße.

(Schluß folgt.)

Was das Dorf bewegt . . .

Man sagt, die alte Dorfsuhr ging verkehrt,
 Ein eigenwillig Ding an manchen Tagen.
 Sie habe kaum noch Kraft, um zwölf zu schlagen
 Und bliebe stehn, wenn sie zu stehn begehrt. —
 Das hat im Dorf nicht manchen Kopf beschwert.
 Da gibt es keinen Anschluß zu erjagen.
 Die Schwalben fliegen, und die Äcker tragen,
 Des Jahres große Uhr läuft unverkehrt!

Die Hühner haben schon ein Ei gelegt,
 Und Kürschens Krischen kauft heut eine Kuh.
 Bei Mörchens Muhme wird der Storch was bringen. —
 So großes Ding die kleine Welt bewegt!
 Der Wind im Dorf trägt's allen Leuten zu,
 Daß ihnen laut davon die Ohren klingen . . .

Adolf Wurmbach.

bei der Ausübung seines Berufes ins Gefängnis nach Siegen gekommen war, wurde trotz Drängens seiner Eiserfelder Mitbürger nicht freigelassen. Da sollen die Eiserfelder schließlich gedroht haben: „Mir horhn die Moreschbicher!“ Wie es heißt, soll diese Drohung die gewünschte Wirkung gehabt haben.

Auf Grund der geschändeten Dorfälle wollte Bürgermeister Beinbauer nicht mehr in seinem Amte verbleiben und zog bald darauf fort. Die beiden Züge der Mundersbacher hatten keineswegs politische Ziele gehabt, sondern man wollte lediglich die 900 Taler Abfindungssumme zurückholen. Der Erfolg aber war, daß Mundersbach einige Kompanien 28 er Infanterie aus Aachen-Jülich als Einquartierung für 6—8 Wochen bekam.

Die Eisenstraße.

Don Hermann Böttger, Weidenau.

(Schluß).

Leider fehlen Nachrichten, die uns ein Bild geben könnten von der Art und dem Umfang des Verkehrs auf der Eisenstraße. Das ist ein Schicksal, das sie mit vielen ihrer Schwestern teilt. Doch wissen wir, daß einst nicht nur reisige Kriegshexen, die zur Ginsburg zogen, adlige Herren, reisende Kaufleute und Köhler sie benutzt haben. Ost und vielleicht besonders im Anfang des 17. Jahrhunderts hat sie Scharen von Menschen gesehen, die wir heute als Bade- oder Kurgäste bezeichnen würden, Krauke, die zur IJsequelle, dem Wunderquell am Heiligen Born, reisten. Mit einiger Verwunderung hören wir von dem dortigen „Kurbetrieb“ und den Plänen zur Ausgestaltung des Kurorts Heiligenborn. Dreißig bis vierzig Hütten zur Aufnahme der Kurgäste und mehrere Bette zum vorübergehenden Aufenthalt für „Dornehme“ sollen errichtet werden. Ein Brunnenvogt (heute würden wir „Kurdirektor“ sagen) und ein Brunnenvirt („Kurhauspächter“) sollen angestellt werden, und die benachbarten Geistlichen sollen abwechselnd jeden Sonntag dort predigen²⁾.

Allmählich aber verlor die Eisenstraße ihre Bedeutung. Wahrscheinlich sind die Truppen, die Wilhelm der Schweiger 1568 auf der Ginsberger Heide sammelte, die letzten Soldaten gewesen, die auf ihr marschiert sind. Am Anfang des 17. Jahrhunderts beginnt bereits der Verfall der Ginsburg; damit verlor die Eisenstraße ihren militärischen Charakter. Allmählich begann das so lange festgehaltene alte Straßensystem sich aufzulösen. Die immer stärker werdende Ansammlung von Industrie und Gewerbe in den Haupttälern des Landes hatte allmählich eine andere Wegführung durch das Siegerland veranlaßt. Der Verkehr von Nordwestdeutschland nach Frankfurt, soweit er überhaupt früher unsere Gegend berührt hatte, verlagerte sich unter dem Einfluß der neuen gewerblichen Mittelpunkte an der Ferndorf und Sieg auf eine mehr westliche Linie, die von Meschede oder Arnsberg über Crevenbrück, Bilsstein, Rahrbach, Siegen, Kalteiche, Dillenburg führte, und als am Ende des 18. Jahrhunderts die Strecke Krombach—Siegen—Kalteiche (als Stück der großen Kunststraße Elberfeld—Frankfurt) ausgebaut war, trat die stundenlang durch schwach besiedeltes und verkehrsarmes Waldgelände führende alte Höhenstraße ganz in den Hintergrund; der wichtige alte Zugangsweg, die über Erndtebrück führende Kölnische Landstraße (III), hatte aus ähnlichen Gründen, wahrscheinlich schon früher, seine Bedeutung als große Verkehrsstraße verloren. Dasselbe Schicksal erfuhr die alte über Straßebersbach von Siegen nach Marburg führende Hessenstraße (II). So sank die Eisenstraße allmählich zu einem Lokalweg herab, der in der Hauptsache nur noch dem Holzkohlenverkehr von Wittgenstein nach dem Siegerland und der Eisenausfuhr aus dem Dickhölzetal nach Wittgenstein und dem Sauerland diente. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hörte auch dieser Wagenverkehr auf.

Die Geschichte der Eisenstraße wäre aber unvollständig, wenn nicht noch einiger der zahlreichen auf sie zuführenden oder sie kreuzenden kürzeren Zugangswege ge-

²⁾ Der Leser möge die näheren Einzelheiten in dem Aufsatz „Heiligenborn“ von Hebe, Siegerland 3. Bd. S. 114 ff. nachlesen.

dacht würde. Denn gerade sie zeigen, wie sehr die alte Eisenstraße das Rückgrat eines für unsere heutige Auffassung auffallend gut entwickelten Straßensystems war. Einer der ältesten und bedeutendsten dieser Wege war anscheinend der auf einer Karte des ausgehenden 18. Jahrhunderts als *Berleburger Kohlenstraße* (2) bezeichneten. Sie führt von Aetphen talaufwärts bis Asholderbach und steigt, wie mehrere sehr tief eingeschnittene Hohlwege beweisen, die zwischen dem Asholderbacher Weiher und Sohlbach liegende vorspringende Höhe hinauf und erreicht die Eisenstraße an der Flur „Am Schlag“, 1 Kilometer südlich Bahnhof Lüzel. Hier konnte also ehemals die Straße zur besseren Überwachung des Verkehrs durch einen Schlagbaum gesperrt werden. Einer dieser Hohlwege, der jetzt von der Eisenstraße nach Sohlbach führt, trägt den Namen „Napoleonstraße“ (1); er ist vermutlich in französischer Zeit, Anfang des 19. Jahrhunderts, ausgebaut worden, wodurch sich sein Name erklären dürfte. Daß die schon genannte kleine mittelalterliche Befestigung, die Gerlachsburg, im Winkel der Napoleon- und der Eisenstraße liegt, weist wohl auch auf die Bedeutung dieses Zugangsweges hin. — Die *Berleburger Kohlenstraße* (2) folgt der Eisenstraße einige hundert Meter und zweigt dann in nordöstlicher Richtung am Bahnhof Lüzel vorbei zur Kölnischen Landstraße ab; sie verläßt diese wieder nordöstlich von Erndtebrück; ein Zweig führt über Berghausen in Richtung Berleburg, ein anderer weiter östlich auf Arfeld zu, dem Hauptort des nach ihm benannten Dekanats, das im Mittelalter Siegerland und Wittgenstein kirchlich zusammenfaßte; um 1320 war der Aetphener Pastor *Henricus* Dekan dieses Kirchenbezirks. Der eben beschriebene Weg stellt die natürliche und kürzeste Verbindung zwischen den beiden alten kirchlichen Mittelpunkten Aetphen und Arfeld dar und wird auch in den folgenden Jahrhunderten der wichtigste Verkehrsweg zwischen dem Siegerland und dem Wittgensteiner Edergebiet gewesen sein. Die Vermutung liegt nahe, daß auf diesem Weg auch das Christentum von Osten ins Siegerland eingebracht ist.

Das Gegenstück zu diesem Berleburger Kohlenweg ist der *Wittgensteiner Kohlenweg* (3). Er führt von Aetphen im Obernautal aufwärts bis Brauersdorf; oberhalb der Mühle ersteigt er in einer großen Kehre den zwischen Obernau- und Nauholtal liegenden Rücken und geht als denksicherer Hohlweg auf dieser Höhe bis zum Forsthaus Hohenroth, wo er den 1523 urkundlich bezeugten Schlag durchschreitet; noch heute sind im Waldgelände unmittelbar beim Forsthaus die Wälle der alten Wegesperre sichtbar; geradlinig kreuzt der Weg die Eisenstraße und wendet sich nach Ludwigseck, von wo eine natürliche Verbindung sowohl nach Erndtebrück wie über Rückershausen nach Feudingen—Saasphe läuft. Die dritte die Eisenstraße querende, auf älteren Karten ausdrücklich als Kohlenstraße bezeichnete Verbindung ist der „*Wittgensteiner Kohlenweg nach dem Freiengrund*“ (4). Er kommt aus der Richtung Banse und führt in südwestlicher Richtung als Höhenweg nördlich von Bernshausen vorbei zur Eisenstraße (der Abschnitt Banse—Eisenstraße führt im Volksmund auch die Bezeichnung „Eisenstraße“); er folgt ihr etwa 500 Meter, läuft dann über die Haincher Höhe bis zur Tiefenrother Höhe und geht von dort fast schnurgerade über Wilgersdorf, Wilnsdorf ins Wildetal. Etwa 500 Meter bevor die Banse Eisenstraße die Siegerländer Schwester erreicht, trifft sie auf einen alten Höhenweg von Fischelbach, der 1581 die „*Fischelbacher Straße* so auf Siegen gehet“ genannt wird (5); auch diese läuft weiter über die Haincher Höhe, scheint aber dann über Hainchen und Irngarteichen zur Hessenstraße (11) geführt zu haben. Von den zum Nordende der Eisenstraße laufenden Zugangswegen sei noch der *Lüzeler Kirchweg* (6) genannt, den man auch als westliche Fortsetzung der Kölnischen Landstraße (11) ansehen kann. Er führt vom Nordrand des Dorfes Lüzel nördlich um den Giller herum über die Ginsberger Heide am Schloßberg vorbei, kreuzt die heutige Landstraße beim Bahnhof Dormwald (hier der Flurname „Am Zollposten“) und geht in gerader Richtung hinunter zum Dorf Dormwald. Auch er wird besonders zur Beförderung von Wittgensteiner Holzkohle benutzt worden sein; mehrere nebeneinander laufende Hohlwege in der Nähe des Bahnhofs Dormwald weisen auf starken Wagenverkehr hin. Die erste Nachricht über Holzkohlentransport von Wittgenstein ins Siegerland stammt von 1535; vermutlich schon lange vorher wird Holzkohle über die Eisenstraße gefahren sein, denn in diesem Jahre wird zwischen den beiden Grafschaften ein regelrechter Kohlenvertrag abgeschlossen. Die Menge der gelieferten Kohle ist, wie aus Einzelnachrichten hervorgeht, wohl immer

recht beträchtlich gewesen. In den Jahren 1721—1758 sind es insgesamt über 54 000 Wagen. Um 1800 wird die jährliche Ausfuhr aus der Grafschaft Berleburg ins Siegerland auf 1800—2000 Klasten geschätzt, die aus der südlichen Grafschaft Wittgensteins-Laasphe auf 2400 Wagen.

Reizvoller aber als diese trockenen Zahlen und die urkundlichen Belege zu lesen¹⁾ ist es, einmal diesen alten, steilen, tief eingeschnittenen Hohlwegen, die zur Eisenstraße hinaus führen, und dieser selbst mit dem Wanderstab in der Hand zu folgen. Wenn der Wandersmann dann bedenkt, daß die Eisenstraße im Laufe des 19. Jahrhunderts ausgebaut worden ist und ehemals auf lange Strecken ebenfalls Hohlweg war, so wird ihm die Mühsal, nicht die Poesie des Fuhrmannslebens vergangener Zeiten ohne weiteres verständlich. Wenige Erinnerungen an jene Zeit scheinen im Volke noch vorhanden zu sein, um so wertvoller ist es darum, daß wenigstens die Sage noch deutlich von den Gefahren des Reiseverkehrs im Bereich der Eisenstraße in alten Zeiten erzählt. Man lese die Erzählung von Hans Hübner, in der der Held der Sage noch deutlich als Straßenräuber erkennbar ist.

Ultsiegerländer Kleidertracht.

Seit dem Jahre 1806, also mit Eintritt der Bergischen Herrschaft, der französischen Gesetzgebung, zog auch welsche Sitte und Brauch ins Siegerische Land ein. Daß auch die Volkstracht dadurch beeinflusst wurde, ist verständlich, und so verschwand nach und nach die Kleidertracht der Väter. Es gingen dahin die breiten Röcke, die langen Westen nach altem Schnitt von blauem Tuch. Es verschwanden die kurzen ledernen oder tuchenen Hosen, die blau- oder weißgemischten Strümpfe, die Schnallenschuhe. Der breite, runde oder zweiseitig aufgeschlagene und vorn zugespitzte Hut kam in Abgang, unter fremdmodischem Einfluß trat eine neue Kleidungsweise in Erscheinung. Nach etwa 15 Jahren, so sagt Schendt, also um 1820 hin, war eine neue Kleidertracht aufgekommen, und nur bei wenigen älteren Personen erhielt sich noch in der Kleidung die Vätersitte. Die Kleidung richtete sich von nun an nach dem Wohlstande, nach dem Gewerbe, oft auch nur nach dem Werte, nach dem sich die Einzelperson einschätzte.

Es fand sich jetzt in allen Ständen eine besondere Sonntags- und Werktagskleidung. Der Reiche ließ seine Kleidung nach der neuesten Mode ausstatten, ohne gerade zu prohen, oder gar gute Kleider abzulegen, weil sie nicht mehr modern waren. Der Mittelstand tat es in der Sonntagstracht den Reichen gleich, nahm aber dafür billigere Stoffe. Werktags ging er im blauen Kamisol, langer Tuchhose, darunter kurze Stiefel, in einer bunten Weste und darüber ein weißes Schurzfell. Bei Regenwetter trug er einen blauen Kittel von feinem Leinen oder Baumwollzeug, der schön mit weißen genähten Streifen verbrämt war. Bei der geringen Klasse sah man in der Woche den blauen Kittel von grobem Leinen, mit den Namenbuchstaben des Trägers bezeichnet. Unter dem Titel erschien das Kamisol, die Weste, blauleinene oder blautuchene Hose und Stiefel oder Gamaschen. Den Kopf zierte ein runder Hut oder die aufgekommene Kappe. Sonntags dagegen ging der Mann im feinen leinenen Kittel. Der ledige Bursche trug Kamisol und Kappe, der verheiratete aber runden Hut und langen Frackrock. Der Landmann warf an Werktagen bei gutem und schlechtem Wetter über die alten Kleider den blauen Kittel und trug am Sonntag sich dem mittleren oder geringen Stande gleich. Der Bergmann erschien in der Woche mit grauem Grubenkittel, mit Hinterleder, rundem Hut und Gamaschen, am Sonntag in Uniform, schwarz mit roten Aufschlägen. Hammer-schmiede und Hüttenarbeiter trugen bei der Arbeit einen langen, weißen, leinenen Kittel, darüber ein großes Schurzfell, weite Gamaschen (Strumpfhosen) und einen breiten runden

¹⁾ Den Leser, für den diese letzteren und weitere Einzelheiten von Interesse sind, verweise ich auf meinen größeren Aufsatz „Die Verkehrswege des Siegerlands bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts“, Abschnitt B Ost- und Nordostwege, Siegerland, 1934, Heft 3, S. 74 ff.