



## **Ossendorfer Schriftenreihe**

**Heft Nr. 27**

# ***Ossendorf's Flure, Handelsstraßen und Grenzen***

**herausgegeben von  
Erwin-Heinrich Dübbert**

**Ortsheimatpfleger u. Ortschronist**

Ossendorfer Schriftenreihe  
Heft Nr. 27 (Erstdruck Oktober 2019)

Ossendorf´s  
Flure, Handelsstraßen und  
Grenzen

**Impressum:**

Herausgeber / Redaktion: Erwin – Heinrich Dübbert  
Ortsheimatpfleger u. Ortschronist

E-MAIL: [e.duebbert@t-online.de](mailto:e.duebbert@t-online.de)

**34414 Warburg - Ossendorf, Oststr.27**  
Tel. 05642 / 7575



Die Ossendorfer Schriftenreihe erscheint in loser  
Reihenfolge. Themen mit heimatlichem Bezug

# Inhaltsverzeichnis

## 1. Handelsstraßen

Alte Holländische Straße

Verkehrswege 1779

Der Eiserweg

Alte Heer- und Handelsstraßen zwischen  
Westfalen und Nordhessen

## 2. Flurbezeichnungen

## 3. Grenzen

## Ossendorf an alten Handelsstraßen

Zwei römische Dinare, welche im Jahre 1850 am „alten Menner Weg“ gefunden wurden, belegen das Ossendorf schon vor Jahrhunderten an wichtigen Handelsstraßen lag. Hier kreuzten sich der „Eiseweg“ der aus dem Sintfeld kam und ein Höhenweg der auf dem Kamm der Egge verlief und aus Marsberg zur Weser führte. Auf diesem Weg zog schon der Frankenkaiser „Karl der Große“ nach Herstelle; die Burganlage auf dem Gaulskopf bei Ossendorf gilt als bedeutendste Anlage sächsischer Besiedlung. Der französische Kaiser Napoleon ließ im vorigen Jahrhundert den heutigen Straßenverlauf der Bundesstraße 7 anlegen.

Die alten Straßen hier in unserer Gegend waren meistens Höhenwege, da diese zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter befahrbar waren. Eine uralte Höhenstraße war der Kammweg auf dem Eggegebirge, welches am Teutoburger Wald beim Velmerstot (468m über NN) beginnt und dessen Ausläufer bis nach Scherfede reichen. Als altgermanische Heer- und Handelsstraße begann dieser Höhenweg im sauerländischen Marsberg und führte über den schmalen Sandsteinkamm der Egge in einer Höhe von 400 m bis zum Teutoburger Wald.

Dieser Höhenweg von 66 km Länge verband die alten Sachsenburgen und Heiligtümer mit einander (Eresburg bei Marsberg, Karlsschanze bei Willebadessen, Iburg bei Bad Driburg, Grotenburg bei Detmold). Die Burganlage auf dem Gaulskopf bei Ossendorf war ebenfalls eine Sachsenburg. Hier war auch der Diemelübergang der alten Handelsstraße. Heute wird diese alte Nord-Südverbindung nicht mehr befahren; hier verläuft der Eggewanderweg. Eine weitere alte Straße durch das Diemeltal ist der Hellweg, der seit altersher den Rhein mit der Weser verbindet. Er überquerte bei Gut Bülheim das Eggegebirge, kreuzte den Eggeweg und führte durch das Hellebachtal hinab über Willebadessen weiter zur Weser.

Eine andere alte Verbindungsstraße kam aus dem benachbarten Sintfeld, der sogenannte „Bördenweg“. Dieser Weg kam von den Höhen des Eggegebirges bei Scherfede ins Diemeltal herab, und verlief dann über **Ossendorf** nach Borgentreich durch die Warburger Börde. Von da führte die Straße bei der „Elendsburg“ wieder auf die Höhe und ging über Eddessen und das hochgelegene Haarbrück hinab zur Weser. Diese alte Handelsverbindung wird auch „Eiseweg“ genannt. Die Täler wurden vor Jahrhunderten wegen ihrer Versumpfung und ihrer großen Wälder gemieden. So gab es im Diemeltal nur diese zwei frühgeschichtliche Handelswege an deren Kreuzungspunkt **Ossendorf** liegt.

Hier in Ossendorf war der Diemelübergang (Furt) der alten Straße die von Marsberg kam. Die Orte an den Handelsstraßen blühten durch den Verkehr auf; die Handwerksbetriebe (Schmied, Stellmacher, Wagenbauer, Sattler) hatten „alle Hände voll zu tun“. Die Bauern in Ossendorf leisteten mit ihren Pferden „Vorspann“ vor den Wagen der Händler, um die Anhöhe im Dorf zu überwinden. Die Kaufleute übernachteten in der ehemaligen Gastwirtschaft Rustemeier. ( Hof Albers)

## **-Paderborner Land : Der Sintfeld Höhenweg-**

Das Sintfeld im Herzen der Paderborner Hochfläche ist eine sanft gewellte über Jahrtausende geprägte Kulturlandschaft mit einzigartiger Natur. Mehr noch: Zahlreiche Steinkisten- und Hügelgräber, unzählige Wüstungen, Ruinen, Kirchen und Klosteranlagen lassen die Wanderung auf dem Sintfeld-Höhenweg (Wegzeichen: weißer Weg auf rotem Kreis) zu einer historischen Zeitreise werden und präsentieren Geschichte spannend und erwanderbar. Auf dem Weg begleiten den Wanderer zahlreiche Wasserläufe, die mitunter unverhofft im Erdreich verschwinden, um anderswo imposant wieder an das Tageslicht zu sprudeln.

Das Wasserschwinden ist nicht die einzige interessante Erscheinungsform der Region. So bietet der Sintfeld-Höhenweg immer wieder weite

traumhafte Ausblicke über die Karsthochflächen mit seinen gewundenen Auentälern. Der Sintfeld-Höhenweg durchstreift die mit Laub- und Nadelwäldern besetzten Mittelgebirgszüge des Eggegebirges und des Alme-Afte-Berglandes. Hochmoore und Heidelandschaften wechseln sich ab, Felsenmeere der Egge konkurrieren mit sanft gewellten Feldern des Sintfelds, die sich zu jeder Jahreszeit in einem neuen Gewand präsentieren.

Quelle: [www.paderborner-land.de](http://www.paderborner-land.de)



## **Alte Holländische Straße**

Die heutige Linienführung der Bundesstraße 7, die von Kassel über Ossendorf weiter durch das Ruhrtal bis zum Rhein führt, stammt erst aus dem 19. Jahrhundert. Die Straße wurde vom Franzosenkaiser Napoleon mehr für den Krieg als für den friedlichen Verkehr angelegt. Der Meilenstein, welcher bei der Johanneskapelle in Ossendorf steht, stammt ebenfalls aus dieser Zeit.



**Die Johanneskapelle erbaut 1776 an der alten Warburger Chausse ( Postroute Leipzig-Amsterdam)**



Übersichtskarte des Gebietes des historischen Warburger Distriktes im Oberamt Dringenberg aus dem "Theatrum orbis terrarum, sive, Atlas novus" von Willem Janszoon und Joan Blaeu, erstellt 1645/1662.

## **Instandsetzung 1808**

Vor 210 Jahren - im Jahre 1808 - (als das Hochstift an Preußen kam) wurde die Straße renoviert. An Kosten entstanden damals 231.198 Franken. Über 400 Mann waren damit beschäftigt den Straßenabschnitt von Warburg bis Grundsteinheim aufzuarbeiten. Zur Finanzierung wurde ein „Chausseegeld“ an den Hebestellen in Warburg und später bis 1834 in Ossendorf erhoben. Im Unterdorf war dazu eigens eine Schranke angebracht. In der Zeit als unsere Gegend zum Königreich Westfalen gehörte, wurden auch die heute noch erhaltenen Meilensteine aufgestellt. Ein solcher steht neben der Johanneskapelle und hat die Inschrift: „COELN 28 MEILEN und PADERBORN 4 ½ MEILEN“.

Bereits wenige Jahre nach der erfolgten Renovierung dieser Hauptverkehrsverbindung, beschrieb der Maler und Baumeister Carl-Friedrich Schinkel im Jahre 1833 den Zustand als „größtenteils schlecht“. Aber trotz dieser oftmals „widrigen Straßenzustände“ waren täglich große Wagenkolonnen darauf unterwegs; in Ossendorf war Basaltpflaster verlegt worden, welches noch bis 1956 vorhanden war. Damit die Pferdewagen die Steigung im Dorf überwinden konnten, leisteten einige Ossendorfer „Vorspanndienste“ indem sie ihre Pferde gegen das „Vorspanngeld“ zur Verfügung stellten. Dieses starke Verkehrsaufkommen hielt an bis zur Eröffnung der Westfälischen Eisenbahn im Jahre 1853.

**Ein Meilenstein**, auch Postmeilensäule, ist ein in regelmäßigen Abständen an Straßen errichteter Entfernungsanzeiger. Eine preußische Meile entspricht 7,532 km.

**Auf dem Ossendorfer Meilenstein steht:**

<b>PADERBORN</b>	<b>4 ½ Meilen</b>	<b>(ca. 34 km)</b>
<b>CASSEL</b>	<b>5 ½ Meilen</b>	<b>(ca. 41 km)</b>
<b>COELN</b>	<b>28 Meilen</b>	<b>(ca. 210 km)</b>



**Preußischer Meilenstein bei Ossendorf an der alten Postroute neben der Johanneskapelle.  
Erbaut zwischen 1814 und 1830.**

# Verkehrswege 1779

Warburger Distrikt:

## Hauptstraßen und Landwege 1779

1. Eine Hauptstraße, kommt von Paderborn, gehet Scherwede vorbey, allwo eine andere Straße, die von Meerhof kommt, sich mit dieser vereiniget, ferner Rimmecke vorbey, durch **Ossendorf** und Stadt Warburg, über Dahlheim nach Cassel.
2. Eine Landstraße, kommt aus dem waldeckschen, auf den rothen Anger, durch die Diemel, nach Hohenweyel.

## Brücken 1779

1. Zwischen Rimmecke und **Ossendorf** ist eine fahrbare Brücke über die Diemel.
2. Zwischen Warburg und Dahlheim ist die sogenannte lange Brücke über die Diemel passable.
3. Nota: Die Diemel ist bey Westheim bey nicht zu hohem Wasser passable.
4. Bey Wermelen ist eine fahrbare Brücke über die Twiste, die bey Welda.
5. Die Nauer fließet bey Bonnenburg vorbey, und fällt bey **Ossendorf** in die Diemel, ist bey nicht zu hohem Wasser passable.

## **Reisen auf Postwegen**

Im 18. Jhdt. benötigte man für eine Reisedistanz von etwa vierzig Kilometern um die fünf Stunden — wenn es bei den schlechten Wegeverhältnissen nicht zu Rad- oder Achsenbrüche kam.

## ***Kanal- Wege- und Brückenbau, Wegegeldkasse***

Der schlechte Zustand der Straßen in den verschiedenen Ländern Westfalens schon vor 1802 beeinträchtigte Handel und Gewerbe stark. Durch abweichende Radabstände der unterschiedlicher Fuhrwerken waren tiefeingefahrene Wagengeleise entstanden, die das Regenwasser nicht ablaufen ließen. Aus anfänglichen Pfützen entwickelten sich unübersichtliche Schlaglöcher mit steinigen Holperstellen für die benutzten ungefederten Wagen.

Bemühungen regionaler übergeordneter Stellen in den Ländern, regionale Verbindungswege zwischen den Kirchspielen und den Postwegen in einem erträglichen Zustand zu versetzen, scheiterten an der Gleichgültigkeit der lokal zuständigen Amtsträger oder belehnten. Mögliche und tatsächliche Schäden an den Fuhrwerken (Radbrüche) führten zu unnötigen Verzögerungen. Hinzu kamen für Reisende und Lasten Gebühren für Zölle, Brücken- und Wegegelder, was die Kosten in die Höhe trieb.

# Der Eiserweg

## Ein alter Metall-Transportweg zwischen dem Marsberger Raum und der Weser

### Auszüge aus einem Fachaufsatz von Horst Braukmann

In alten Karten des Warburger Raumes ist öfter der Wege- und Flurname „Eiserweg“ verzeichnet. So findet man ihn in der preußischen sogenannten Le Coq-Karte von 1806 nördlich von Warburg an einem dort eingezeichneten Weg. Der alte Flurname aus dem Urkataster „Am Eisenweg“ liegt südlich von Germete direkt nördlich der heutigen A 44.

Der Name Eiserweg oder Eisenweg geht auf die frühe Neuzeit des 16. und 17. Jahrhunderts zurück. In dieser Zeit haben Marsberger Eisenhändler Eisen und Eisenprodukte in großer Zahl über die Weser, und zwar über den Weserhafen Beverungen, in den norddeutschen Raum und nach Holland transportiert. In dem niederländisch/spanischen Krieg Ende des 16. Jahrhunderts und dem anschließenden Dreißigjährigen Krieg galt Marsberg als Waffenschmiede (z. B. Kanonen und Kugeln).

Einige der über 20 um diese Zeit bestehenden Eisenhütten und Eisenhämmer rings um Marsberg,

aber auch im benachbarten Waldeck (z. B. Orpetal), hießen Holländerhütten, da sie ihre Eisenwaren direkt an niederländische Kaufleute lieferten . Das Eisen für die Eisenhütten und Eisenhämmer kam von den Eisenbergwerken aus dem Bereich zwischen Padberg, Giershagen und Adorf In der Karte von 1806 sind damals noch bestehende Eisenhütten und Eisenhämmer (z. B. im Orpetal) verzeichnet.

Bei der Rekonstruktion des Eiser- oder Eisenweges von Marsberg zum Hafen in Beverungen an der Weser wird sehr schnell deutlich, dass es nicht nur den Eiserweg gab, sondern mehrere Führungen, die einmal bedingt waren durch den Standort der Eisenhütte bzw. des Eisenhammers und andererseits die damaligen Naturwege aufgrund topografischer Gegebenheiten (z. B. schwierige Wetterverhältnisse) je nach Jahreszeit und Witterung unterschiedlich genutzt wurden. Der vermutete Hauptweg ist in den Karte 1 mit einer durchgehenden Linie eingezeichnet, die vermuteten Nebenstrecken mit einer gestrichelten Linie. Die preußische Le Coq-Karte von 1806 im Maßstab 1:86.400 wurde bewusst als Grundlage für die eingezeichneten Altwege genommen, da sie das Wegenetz vor dem Beginn des Ausbaues unseres heutigen Kunststraßennetzes (ab dem Jahre 1807) zeigt. Da die Wege damals Naturwege, d. h. unbefestigt waren, wurden Höhenrücken als Wege genutzt, sumpfige Täler gemieden und nur an geeigneten Stellen auf möglichst kurzer Strecke gequert.

Die Hauptstrecke des Eiserweges verlief deshalb nicht durch das Diemeltal, wie man heute annehmen würde, sondern südlich der Diemel über die dortigen Höhen von Marsberg auf Rhoden zu, dann über Wethen und querte die Diemel nördlich von Germete bei (Ossendorf) unterm Heinberg.

Auf diesem Wegstück musste der Eiserweg das tief eingeschnittene Orpetal queren. An dem dortigen Aufstieg vom Orpetal nach Rhoden befinden sich tief eingeschnittene Hohlwege die auf den Schwerlastverkehr mit Eisenwaren hinweisen. Im Orpetal selbst gab es im 16. und 17. Jahrhundert mehrere Eisenhütten und Eisenhämmer, an denen auch Marsberger Unternehmer beteiligt waren. Neben diesem vermutlich wichtigsten und ältesten Eiserweg gab es etwa ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts einen weiter nördlich verlaufenden Eisenweg, der von Marsberg über Hesperinghausen zur Diemelfurt in Billinghamen verlief, dort dann weiter als Hangweg nördlich der Diemel bis zum Hammerbach führte.

Dort stieß er auf die überregionale Mittelalterliche Handelsstraße Holland-Warburg-Kassel-Thüringen, die hier von der Egge von der Stadtwüstung Blankenrode herabstieg und weiter nach Scherfede führte. An der Diemel in Billinghamen hatte Waldeck eine Zollstelle eingerichtet. In der 1806 ist das „Zollhaus“ noch vermerkt. Über diesen Weg erhielten u. a. auch die Eisenhämmer des Klosters Hardehausen im Hammerbachtal ab 1611 ihr Roheisen.

Von Rohden ab gab es auch eine südliche Nebenstrecke des Eiserweges, wie der o. g. alte Flurname „Am Eisenweg“ im Bereich der heutigen A 44 beweist. Sie führte über Laubach auf die Diemelfurt im Bereich der Einmündung der Twiste in die Diemel und dann über Warburg in Richtung Desenberg, wo sie wieder auf den Haupteisenweg traf.

Die Hauptstrecke des Eiserweges verlief von der Diemelfurt am Heinberg nördlich von Warburg und dem Desenberg über Daseburg, Rösebeck nach Borgentreich. Dort stieß der Eiserweg auf den sogenannten Bördenweg. Der Bördenweg, der vom Eggekamm an der Alten Burg bei Bonenburg/Borlinghausen durch die Warburger Börde zur Weser verlief, war ein Teilstück des wahrscheinlich schon vorgeschichtlichen Rhein-Weser-Höhenweges. Von Borgentreich lief der Eiserweg identisch mit dem Bördenweg über Bühne und Haarbrück nach Beverungen zum dortigen Weserhafen. Auf diesem Wegestück gab es natürlich ebenfalls Neben- und Kurzstrecken

Die nördliche Nebenstrecke des Eisenweges nördlich der Diemel zweigte in Rimbeck von der mittelalterlichen Handelsstraße Holland-Warburg-Kassel-Thüringen nach Osten ab und verlief über (Ossendorf), Menne, Hohenwepel, Lütgeneder nach Borgentreich

Der Eiserweg oder Eisenweg verdankt seinen Namen, wie bereits beschrieben, dem vor allem im 16. und 17. Jahrhundert blühenden Einzelhandel aus dem Marsberger Raum zur Weser. Es stellt sich natürlich die Frage, ob die Wegeverbindungen zwischen dem Marsberger Raum und der Weser nicht bereits in früherer Zeit für den Metalltransport genutzt wurden. Als erstes stößt man dabei auf die älteste westfälische Bergbau-Urkunde aus dem Jahr 1103/1107, in der die Erhebung von 50 Zentnern Blei in Hoppecke durch das Kloster Corvey verbürgt ist. Es ist davon auszugehen, dass diese 50 Zentner Blei von Hoppecke zum Kloster Corvey, also zur Weser transportiert wurden.

Es ist deshalb anzunehmen, dass dies über Marsberg und einen der bereits beschriebenen Wege zur Weser erfolgte. Die Propstei Marsberg mit umfangreichem Besitz im mittleren Diemeltal wurde dem Kloster Corvey im Jahre 826 von Kaiser Ludwig dem Frommen übertragen. Archäologische Funde in der wüsten Siedlung Twiste, zwei Kilometer von Marsberg, bestätigen frühmittelalterlichen Kupferbergbau. Auch das frühe Markt- und Münzrecht für Horhusen (Niedermarsberg), verliehen im Jahr 900, sprechen für bereits länger existierenden Bergbau und Verhüttung. Die in den Jahren 1150 und 1192 ausgestellten Kaiserurkunden für das Kloster Corvey zum Recht auf Bergbau bestätigen offensichtlich den vom Kloster Corvey bereits im Bereich des mittleren Diemeltals betriebenen Bergbau.

Archäologisch und urkundlich nachweisbar ist die Produktion von Panzerwaren und anderen Fertigwaren aus Metall in Obermarsberg im 13. und 14. Jahrhundert. Alle diese Dinge sprechen für einen seit dem Frühmittelalter bestehenden Handel von Metallen und Metallwaren zwischen dem Marsberger Raum und der Weser.

Einige Hinweise lassen sogar Metalltransporte schon in der römischen Kaiserzeit vermuten. 1875 wurde in einem alten Stollen in Marsberg ein römischer Krug aus dem 2./3. Jahrhundert n. Chr. gefunden. In der Blankenroder Bleikuhle oberhalb der Diemel fand man 1872 ein Römerschwert. Am Eiserweg in der Nähe des Desenbergs bei Daseburg wurde eine römerzeitliche Schmiedesiedlung aus der Zeitspanne 20 bis 60 n. Chr. ausgegraben, in der Bronze, Eisen, Silber und Blei verarbeitet wurden. Am nördlichen Eisenweg bei Menne ist ein Kleinbarren aus Blei gefunden worden. Der Fundort liegt westlich nicht sehr weit von der Schmiedesiedlung am Desenberg. Diese Formen der Kleinbarren aus Blei sind schwerpunktmäßig auf der Briloner Hochfläche gefunden worden und stammen aus der römischen Kaiserzeit. Sie belegen einen Bleibergbau auf der Briloner Hochfläche zu dieser Zeit. Die gleichen Bleibarren sind auch in der römerzeitlichen Siedlung Soest-Ardey gefunden worden, in der durch spezialisierte einheimische Handwerker eine intensive Bleiverarbeitung erfolgte. Die Siedlung Soest-Ardey ist archäologisch in die Mitte des 1. Jahrhunderts n. Chr. datiert worden.

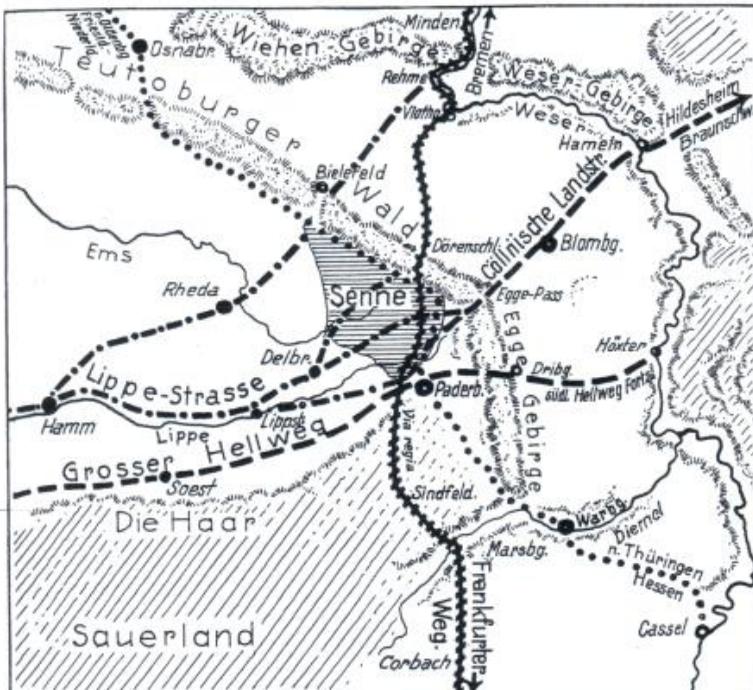
Man könnte also annehmen, dass der bei Menne gefundene Bleibarren für die zur gleichen Zeit wie Soest-Ardey existierende Schmiedesiedlung am Desenberg bestimmt war. Das Blei könnte aufgrund der Bleibarrenfunde dort von der Briloner Hochfläche stammen. Der Transportweg wäre dann wahrscheinlich der vorgeschichtliche Rhein-Weser-Höhenweg, der über die Briloner Hochfläche läuft, gewesen. Von der Briloner Hochfläche in Madfeld geht dieser Weg über den Totenkopf nach Essentho und Meerhof. Weiter verläuft er bis zur Blankenroder Bleikuhle, wo das Römerschwert gefunden wurde.

An der Bleikuhle zweigte dann die mittelalterliche Handelsstraße Holland-Warburg-Kassel-Thüringen vom Rhein-Weser-Höhenweg ab(siehe Karte 1) und stieg über die Stadtwüstung Blankenrode in die Warburger Börde hinab. Der bereits vorher als nördlicher Eisenweg bezeichnete Weg bog in Rimbeck von der o. g. Handelsstraße ab und führte weiter über (Ossendorf) Menne, wo dieser Bleibarren gefunden wurde. Zwischen Menne und der nur ca. sechs Kilometer östlich liegenden rekonstruierten Eisenwege der frühen Neuzeit aus dem Marsberger Raum zur Weser vielleicht schon während der Römerzeit, aber auf jeden Fall seit dem frühen Mittelalter zum Metalltransport genutzt wurden.



Karte 1 (Zeichnung Horst Braukmann)

## Römische Verkehrswege



*Die Senne im Netz alter Strassen.*

Frankfurter Weg  Grosser Hellweg u. Cöln. Landstr.   
 Sennehellweg u. Fortsetzg.  Alte Lippestrasse mit Fortsetzungen. 

### Frühgeschichtliche Straßen in der Senne

Dieses Fernstraßennetz wurde von den Römern gemäß ihren militärischen und wirtschaftlichen Anforderungen ausgebaut.

<https://www.google.com/url/Falisonensis.de/Verkehrswewe>

Internet Zugriff: 27.11.2018

## **Altwege in der Hellweg Börde und im Teutoburger Wald**

Die Hellwegregion wurde schon in vorrömischer Zeit durch Handelswege erschlossen. Der vom Rhein an die Elbe führende **Westfälische Hellweg** wird seit über 5000 Jahren als Handelsroute benutzt. An der Strecke entstanden Duisburg, Essen, Dortmund, Unna, Werl, Soest, Erwitte, Salzkotten und Paderborn. Von Paderborn gab es mehrere Verbindungen nach Osten, die nördlich bzw. südlich um den Harz führten. Nördlich des Hellweges gab es die **Lippe-Route** mit den Lippe-Kastellen und der **Senne-Hellweg**, der südlich des Teutoburger Waldes (Osning/Lippischer Wald) von Paderborn nach Osnabrück führte. Die **Alte Heerstraße** führte nördlich des Wiehengebirges von der Weser bei Minden an die Ems bei Lingen. Südlich des Hellwegs führte der **Haarweg** von Unna zur Eresburg bei Marsberg. An der Kreuzung mit dem **Kriegerweg**, der von Siegen nach Paderborn führte, entstand an Stelle einer germanischen Siedlung das Römerkastell Kneblingshausen. Kurz vor Marsberg in Höhe von Madfeld (keltische Siedlung) kreuzte der **Römerweg**, der von Bonn kommend über die Briloner Hochebene (Eisen) führte. Dieser läßt sich über den **Bördeweg** bis nach Corvey verlängern. Von dort Bestand Anschluß nach Magdeburg (über Elze und Hildesheim) und nach Lübeck (über Hannover und Sülze). Noch weiter südlich bestand mit der **Heidenstraße** eine rund 500 km lange Heer- und Handelsstraße, die auf einem direkten Weg von

Leipzig über Kassel und Korbach nach Köln führte. Wichtige Nord-Süd-Routen waren der **Frankfurter / Bremer Weg (alte Zinn- und Bernsteinstraße)** in der Wetterau auch als **Weinstraße** bekannt, die zur Weser-Mündung bei Bremen führte und die **Route Fulda - Kassel – Lübeck** bzw. Hamburg. Die letzte Strecke splitte sich nördlich von Kassel in eine westliche Route, die über Hofgeismar zum Werra-Knick westlich von Bad Karlshafen führte, dann entlang der Werra östlich an Corvey vorbei über Holzminden nach Hannover führte, wo sie die östlich Route traf, die von Kassel über Münden und Harste (**Harster Heerweg**) entlang der Leine führte.

Quelle: [www.altwege.de](http://www.altwege.de)

## Alte Heer- und Handelsstraßen zwischen Westfalen und Nordhessen

Auszüge aus einem Fachbericht von Horst Braukmann

### Vorbemerkung

Nachfolgend sollen die wichtigsten überregionalen alten Heer- und Handelsstraßen zwischen dem mittleren Westfalen und Nordhessen dargestellt werden. Dabei werden in erster Linie Straßenverbindungen aufgeführt, die vermutlich

schon in vorgeschichtlicher, römischer oder frühmittelalterlicher Zeit bestanden. Nicht eingegangen wird auf die sog. Heidenstraße, die von Köln durch das Sauerland über Meinerzhagen, Attendorn, Grevenbrück, Wormbach, Winterberg nach Korbach und weiter nach Kassel führte. Ihr vormittelalterlicher Verlauf in Hessen zog sich südlich von Korbach von West nach Ost über Eppe, Sachsenhausen, Naumburg, Altenburg, Niedenstein und Altenbauna nach Kassel (Lit. 1). Die eisenzeitlichen Burgen Wilzenberg bei Schmallenberg im Sauerland sowie die Altenburg in Nordhessen direkt an der Heidenstraße weisen auf die vorgeschichtliche Existenz dieser überregionalen Heer- und Handelsstraße hin. Sie ist bereits seit Jahrzehnten eingehend erforscht (Lit. 2), auch als Jakobuspilgerweg (Lit. 3). Aufgrund der geografischen Lage von Westfalen zu Nordhessen handelt es sich bei den nachfolgend beschriebenen Altstraßen überwiegend um West-Ost-Wege bzw. Nord- west-Südost-Wege. Es sollen jedoch zum Schluss auch einige Nord-Süd-Wege angesprochen werden.

## **Die West-Ost-Wege**

### **Die Altstraße Friesland - Kassel – Thüringen**

Bereits der hessische Straßenforscher Willi Görlich (Lit. 4) vermutete 1957 eine alte Wegeverbindung, die über den Senner Hellweg am Westrand des Teutoburger Waldes östlich um Paderborn herum

über den Eggepass an der Alten Burg bei Borlinghausen / Bonenburg Richtung Weser bzw. Richtung Kassel verlief. Der ostwestfälische Straßenforscher Josef Koch (Lit. 5) nannte diese Wegeführung „Straße unter dem Walde“. Diese Altstraße kam aus Friesland und verlief von Rheine an der Ems immer am Westrand des Teutoburger Waldes her. Von Brackwede bei Bielefeld bis Schlangen/Bad Lippspringe heißt die Straße „Senner Hellweg“. Von Bad Lippspringe führte sie über Neuenbeken nach Schwaney und dann weiter entweder am Westrand des Eggegebirges bis Kleinenberg oder über den Eggeweg bis zur Alten Burg, an der die beiden Führungen wieder zusammenkamen. An der Alten Burg erfolgte der Abstieg vom Eggekamm in die Warburger Börde. Der Verlauf dieser Altstraße lässt sich aus der sog. preußischen Le Coq-Karte (Sect: XVII) im Maßstab 1:86400 von 1805 erschließen. In dieser Karte sind die beschriebenen Wegestrecken mit breiterem Strich kenntlich gemacht. Zusätzlich sind die Altstraßen in die Kreiskarte Höxter im Maßstab 1:50000 eingetragen worden. Die Alte Burg ist eine der wenigen Stellen des Eggegebirges, an denen ein Abstieg nach Osten in den Weserraum für den Handelsverkehr mit Karren in vorgeschichtlicher und mittelalterlicher Zeit möglich war. Das Eggegebirge vom Velmerstot bei der Stadt Horn im Norden bis zur Diemel im Süden hat durchweg einen Steilhang an seiner Ostseite mit einzelnen Felspartien, der eine Querung für den Handelsverkehr früher kaum zuließ. Nur die drei Übergänge zwischen Schwaney und Neuenheerse

(Großer Hellweg Paderborn— Höxter), an der Alten Burg und an der Stadtwüstung Blankenrode ermöglichten in früherer Zeit eine bequeme West-Ost-Querung des Eggegebirges für den Handelsverkehr mit Karren.

**Die Altstraße Friesland — Kassel — Thüringen** stieg von der Alten Burg über die Ausläufer des Eggegebirges über Nörde und Menne nach Warburg zur Diemel hinab. Hier befand sich eine uralte Wegefurt, die von überregionalen Straßen seit vorgeschichtlicher Zeit benutzt wurde. Auch die frühmittelalterliche Existenz der Warburg zur Bewachung des Diemelüberganges geht hierauf zurück.

Von Warburg ab entspricht die heutige Bundesstraße 7 ganz grob der Führung dieser vorgeschichtlichen Handelsstraße nach Kassel. Die historische Wegeführung geht aus der bereits o. g. Le Coq-Karte von 1805 hervor, und zwar über Niederlistingen, Obermeiser, Westuffeln, Calden, Obervellmar. Von Kassel nach Thüringen ging es weiter über Creuzburg, Eisenach nach Erfurt.

### **Die Altstraße Holland/Friesland — Kassel — Thüringen**

Eine kürzere Strecke. zur unter Friesland-Thüringen Altstraße. verlief aus dem Bereich Holland und Friesland durch das Münsterland über Münster, Beckum, Lippstadt, Büren, über das Sintfeld zur Stadtwüstung Blankenrode auf dem Eggegebirge.

Von hier stieg diese Altstraße als sog. Warburger Weg zum Diemeltal hinab und verlief über Scherfede, Rimbeck und **Ossendorf** nach Warburg. Noch heute vorhandene, sehr ausgeprägte Hohlwegbündel an der Egge beweisen die frühere große Bedeutung dieser Handelsstraße. Eine südlichere Streckenführung verlief vom Eggeabstieg über die Diemel bei Wrexen und dann über Wethen nach Warburg. Ob diese Streckenführung älter ist als die über Scherfede, wie Willi Görich (Lit. 4) und Josef Koch (Lit. 5) behaupten, darf mit Recht bezweifelt werden, da der Verlauf über Wrexen und Wethen nach Warburg und weiter nach Kassel dreimal (!) die Diemel queren musste. Hügelgräber am Verlauf dieser Straße zwischen Lippstadt und der Stadtwüstung Blankenrode lassen vermuten, dass diese Altstraße schon vorgeschichtlich ist. Die Bezeichnung „Friesenweg“ nördlich der Lippe zwischen Lippstadt und Beckum — die Friesen waren im frühen Mittelalter die wichtigsten Händler im nördlichen Deutschland — sowie die Anlage der mittelalterlichen Stadt Blankenrode auf dem höchsten Punkt des Eggegebirgsübergangs und die Lage der sächsisch/karolingischen Burgen **Gaulskopf** und Leuchte zwischen der Nord- und Südführung im Bereich der Diemel beweisen auf jeden Fall die große Bedeutung dieser Heer— und Handelsstraße seit dem frühen Mittelalter. Der Verlauf von Warburg nach Kassel und Thüringen ist identisch mit der im Abschnitt beschriebenen Strecke Friesland-Thüringen. Die in Kassel bestens bekannte Holländische Straße in Richtung Warburg

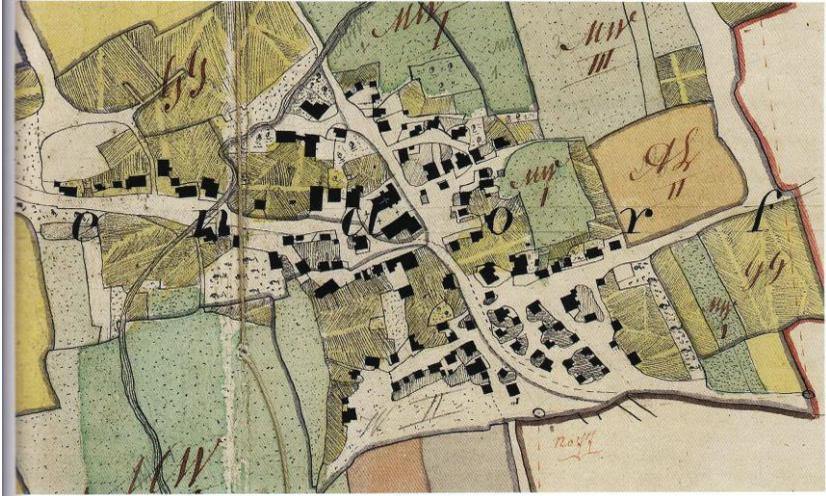
führte erst seit dem Spätmittelalter über Kloster Hardehausen bei Scherfede, Kleinenberg, Lichtenau und Paderborn ins Münsterland und nach Holland.

Der Haar- und Bördenweg eine dritte, wahrscheinlich vorgeschichtliche West-Ost-Verbindung zwischen dem Rhein und der Weser verlief vom Rhein sowohl aus dem Kölner wie aus dem Duisburger Raum kommend nach Westfalen im Bereich Hagen/Dortmund und führte dann über den Höhenrücken nördlich von Ruhr und Möhne als sog. Haarweg nach Osten. Dieser Haarweg hat eine Engstelle östlich der Stadt Rüthen bei Kneblinghausen zwischen dem Almetal im Norden und dem Möhnetal im Süden. An dieser Stelle lag das Römerlager Kneblinghausen. Es beweist die Benutzung dieses Rhein-Weser-Höhenweges durch die Römer während der Okkupationszeit. Es ist nicht auszuschließen, dass bereits der römische Feldherr Drusus bei seinem ersten Vorstoß durch Westfalen zur Weser im Jahre 11 v. Chr. über den Haarweg marschierte. Das auf dem Rückweg von der Weser von Drusus angelegte Römerlager Oberaden südlich der Lippe hat eine direkte alte Wegeverbindung zum Haarweg im Bereich von Unna. Vom Römerlager Kneblinghausen verlief dieser Rhein-Weser-Höhenweg nach Osten über die Briloner Hochfläche von Wülfte nach Madfeld, dann weiter über Essentho, Meerhof, Blankenrode bis zur Alten Burg auf dem Eggegebirge. Von Blankenrode an hat dieser Höhenweg den Namen „Bördenweg“. Von der Alten Burg steigt der

Bördenweg nach Osten in die Warburger Börde hinab. Ein Hohlwegbündel zeigt noch heute an dieser Stelle die besondere Bedeutung dieses Weges. Durch die Warburger Börde verlief der Bördenweg über Ikenhausen, Eissen, Borgentreich und Bühne nach Haarbrück. Von Haarbrück führte ein Zweig des Wegs nach Beverungen an die Weser, ein anderer nach Herstelle und weiter nach Karlshafen (Sigiburg), ein dritter über Langenthal zur Krukenburg bei Helmarshausen an die Diemel. Eine weitere, wahrscheinlich schon vor- römische Verbindung verlief vom Bördenweg in Bühne weiter nach Osten über die Trendelburg und die dortige Furt an der Diemel, über Lippoldsberg an der dortigen Weserfurt, über Uslar zur Leine und dann möglicherweise zur Mittelelbe. Diese alte Wegeverbindung könnte durchaus während der römischen Okkupationszeit eine Bedeutung gehabt haben. Sie verband die Römerlager an der Lippe mit der von Mainz herkommenden Römerstraße, die durch die Wetterau, über Kassel, über das Römerlager Hedemünden ins Leinetal verlief. Im Raum Northeim trafen sie zusammen und führten gemeinsam zur Mittelelbe. Die oben genannte vorgeschichtliche Straße Friesland - Kassel - Thüringen und der Haar-/Bördenweg führten über die Alte Burg im Eggegebirge. Diese Situation lässt vermuten, dass die Alte Burg in der Eisenzeit und wahrscheinlich auch während der römischen Okkupationszeit eine Sicherungsfunktion für diese Altstraßen beim Übergang über das Eggegebirge hatte. Der Eiserweg als alter Weg mit besonderer Funktion soll hier noch der sog. Eiserweg genannt

werden. Er hat seinen Namen nach dem über diesen Weg transportierten Eisen. Auf ihm wurden Metalle, neben Eisen auch Blei und Kupfer aus dem Briloner und Marsberger Raum zur <https://www.roemerfreunde-weser.info/alte-heer-und-handelsstraesen-zwischen-westfalen-und-nordhessen.pdf> ( Internet-Zugriff am 26.11.2018)  
Quellen und Literatur

- (1) Herbert Nicke: Die Heidenstraße. Nümbrecht 2001.
- (2) A. K. Hömberg: Drei alte Straßen, Heimatblätter für das südliche Sauerland. 10. Jg. Nr. 7/8. Olpe 1933. Sowie: Die Heidenstraße. - In: A. K. Homberg: Zwischen Rhein und Weser. Münster 1967.
- (3) Sauerländer Heimatbund und Heimatbund Märkischer Kreis (Hrsg.): Wandern und Pilgern auf der Heidenstraße. Paderborn 2004 und 2007.
- (4) Willi Görich: Gedanken zur Verkehrslage und Siedlungsentwicklung von Paderborn im frühen und hohen Mittelalter. Westfälische Forschungen, Bd. 10, 1957.
- (5) Josef Koch: Frühe Verkehrsstraßen in der östlichen Westfälischen Bucht. Paderborn 1977.
- (6) Herbert Krüger: Die vorgeschichtlichen Straßen in den Sachsenkriegen Karls des Großen. Korrespondenzblatt des Gesamtvereins Nr. 4, 1932.
- (7) Herbert Krüger: Altstraßen des 16. und 17. Jahrhunderts. Hessische Forschungen zur geschichtlichen Landes- und Volkskunde, Heft 5, 1963.



## Ossendorf: Urrissübersicht von 1832 - Ausschnitt

### Flurbezeichnungen:

#### Ossendorfer Feldmark:

Entnommen der Separationskarte von 1836

Flur Nr. IX: Die Ohmewiesen, auf den üblen Morgen,

Flur Nr. VIII: auf dem Mühlenberge, Wallmer, am vorderen Sieke, Rabensberg, beim Kalkofen, am Hange, Dahlacker, an der schiefen Halbe, auf dem Liehen, in der Helle, beim Heinthurm,

Flur Nr. VI: an der Nonnenbreite, am Tunsterwege, im Hohle, auf der Zaunstätte, an der neuen Chaussee, über Giershagen, Gershagen, über den

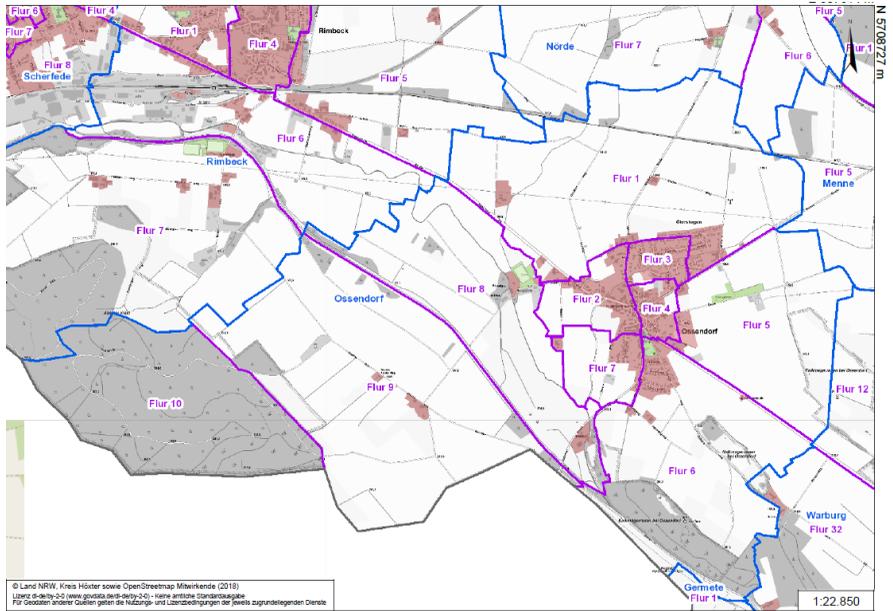
langen Kämpen, am Nörder Wege, am Diebeswege,  
am Eiserwege, auf der Taubenbreite, auf der Nörder  
Höhe, im Twitten, an der Trift,

Flur Nr. VII: am Bolaes, Weige, hinter der mittleren  
Wiese, am Diekoppe, am Heidweg, Heideacker, an  
der Chaussee, Dickwiese, am Raurieke, Paulhof,

## **Grenzen:**

Topografische Karte ( 1:25.000)





## Ossendorfer Gemarkungen:

(aktuelle Karte: Kartendienst ALKIS / ATKIS)

- Flur 1= Nörder Feld, Rimbecker Feld
- Flur 2= Kerndorf
- Flur 3= Kerndorf, Giershagen
- Flur 4= Kerndorf
- Flur 5= Menner Feld
- Flur 6= Fr.-Schanze, Heinberg
- Flur 7= Kerndorf, Wethenerstr.
- Flur 8= Diemelverlauf



<http://www.eberhard-gutberlett.de>

**34 historische Grenzsteine von der Nordspitze des Asseler Waldes (Scherfede) bis durch offene Landschaft in die Nähe von dem Ortsteil Warburg-Germete.**

Es sind die Grenzsteine Nr. 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 44 und 45.

Grenzsteine mit preußischen Initialen ( K.P. = Königreich Preußen) und auf der andern Seite F. W. (Fürstentum Waldeck) sind Nr. 33 & Nr. 36 mit der Jahreszahl 1905.



Grenzstein Nr. 3 im Asseler Wald



Grenzstein Nr. 24 im Asseler Wald

Noch heute ist diese Grenze an den zahlreichen Grenzsteinen mit dem Paderborner Kreuz und dem Waldecker Stern zu erkennen.

## **Bisher erschienen:**

- Heft Nr. 1      Ossendorf in preußischer Zeit
- Heft Nr. 2      Ossendorf und die Diemel
- Heft Nr. 3      Ossendorf und seine Geschichte
- Heft Nr. 4      Schützenwesen in Ossendorf
- Heft Nr. 5      Alte holländische Straße / B 7
- Heft Nr. 6      Ossendorf im Dreißigjährigen Krieg
- Heft Nr. 7      Heinturm, Heinberg, Heinturmbaude
- Heft Nr. 8      Fränkischer Friedhof in Ossendorf
- Heft Nr. 9      Juden in Ossendorf
- Heft Nr. 10     Schützentradition in Ossendorf
- Heft Nr. 11     Geschichte der Post in Ossendorf
- Heft Nr. 12     Schlacht am Heinberg
- Heft Nr. 13     Wasserversorgung
- Heft Nr. 14     Ossendorf im I. Weltkrieg
- Heft Nr. 15     Kirchengeschichte
- Heft Nr. 16     Ossendorf im II. Weltkrieg
- Heft Nr. 17     Ossendorf u. Johann Conrad Schlaun
- Heft Nr. 18     Baudenkmäler in Ossendorf
- Heft Nr. 19     Die Franzosenschanze bei Ossendorf
- Heft Nr. 20     Die Johanneskapelle
- Heft Nr. 21     Die Kliftmühle
- Heft Nr. 22     Ossendorfs Name u. Ersterwähnung
- Heft Nr. 23     Asseln, Burg, Feldmark u. Dorf
- Heft Nr. 24     Die Wallburg auf dem Gaulskopf
- Heft Nr. 25     Ossendorf im Königreich Westphalen
- Heft Nr. 26     Naturschutzgebiete
- Heft Nr. 27     Flure, Handelsstraßen u. Grenzen

**zu beziehen bei    Erwin - Heinrich Dübbert  
Oststraße 27  
34414 Warburg - Ossendorf**