

# Der Eiserweg

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

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 (siehe Karte 1 und 2) 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 (1). 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 (1). Das Eisen für die Eisenhütten und Eisenhämmer kam von den Eisenbergwerken aus dem Bereich zwischen Padberg, Giershagen und Adorf (z. B. Martenberg, Arnstein, Karte 1). In der anliegenden Karte 1 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 Karten 1 und 2 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 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





Karte 2. Zeichnung: Horst Braukmann

Hohlwege (siehe Foto), 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 (1). Neben diesem vermutlich wichtigsten und ältesten Eisenweg 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



Hohlweg am Brökerberg, Teil des Eisenweges von Marsberg zur Weser bei Beverungen. Foto: privat

mittelalterliche Handelsstraße Holland-Warburg-Kassel-Thüringen, die hier von der Egge von der Stadtwüstung Blankenrode herabstieg und weiter nach Scherfede führte. Dieser nördliche Eisenweg ist gestrichelt in die Karte 1 eingetragen. An der Diemel in Billinghamen hatte Waldeck eine Zollstelle eingerichtet. In der Karte 1 von 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 Eisenweges, 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. Sie ist ebenfalls gestrichelt in die Karten 1 und 2 eingezeichnet.

Die Hauptstrecke des Eisenweges verlief von der Diemelfurt am Heinberg nördlich von Warburg und dem Desenberg über Daseburg, Rösebeck nach Borgentreich. Dort stieß der Eisenweg 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 (siehe Karten 1 und 2). Von Borgentreich lief der Eisenweg identisch mit dem Bördenweg über Bühne und Haarbrück nach Beverungen zum dortigen Weserhafen. Auf diesem Wegestück gab es natürlich ebenfalls Neben- und Kürzestrecken (siehe Karte 2).

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 Menne, Hohenwepel, Lütgeneder nach Borgentreich (siehe Karten 1 und 2).

Der Eisenweg 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 (2). 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 (3). 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 (4). Die in den Jahren 1150 und 1192 ausgestellten Kaiserurkunden für das Kloster Corvey zum Recht auf Bergbau (5) 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 (6). 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 römisches Krug aus dem 2./3. Jahrhundert n. Chr. gefunden (7). In der Blankenroder Bleikuhle oberhalb der Diemel fand man 1872 ein Römerschwert (8). 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 (9). 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 (10). 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 (11). 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 Bleibarranfunde 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 Menne, wo dieser Bleibarren gefunden wurde. Zwischen Menne und der nur ca. sechs Kilometer östlich liegenden Schmiedesiedlung entstand natürlich auch eine alte Wegeverbindung. Der Verlauf dieses vorstehend beschriebenen alten Weges über die Blankenroder Bleikuhle und der dortige Römerschwertfund schließen nicht aus, dass das Blei nicht oder nicht nur von der Briloner Hochfläche, sondern auch aus der Blankenroder Bleikuhle stammte.

Hypothetisch könnte der römische Bleibarrenfund bei Menne auch auf einen Transportweg von Blei während der römischen Kaiserzeit aus dem Brilon/Marsberger Raum zur Weser hindeuten, wo das Blei dann mit Schiffen die Weser hinunter über die Nordsee in die römischen Provinzen transportiert wurde. Die vorstehenden Ausführungen machen deutlich, dass die zu Anfang 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.

#### Quellen und Literatur

(1) Wilfried Reininghaus/Reinhard Köhne: Berg, Hütten- und Hammerwerke im Herzogtum Westfalen im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Westfalen) Münster 2008, Seite 288 ff.

(2) wie (1), Seite 219

(3) wie (1), Seite 283

(4) wie (1), Seite 285

(5) wie (1), Seite 286

(6) wie (1), Seite 287

(7) wie (1), Seite 285

(8) Walter Schriel: Alter und Vererzung des Westheimer Abbruches am Ostrand des Rheinischen Schiefergebirges. In: Roemeriant, Dahlgrün-Festschrift, Clausthal-Zellerfeld, 1954 Seite 247

(9) Daniel Bärenger: Frühhömische Kaiserzeit und Blei in Ostwestfalen-Lippe. In: Melzer/Capelle, Bleibergbau und Bleiverarbeitung während der römischen Kaiserzeit im rechtsrheinischen Barbarium (Soester Beiträge zur Archäologie, Band 8), 2007, Seiten 25 bis 31

(10) Peter Rothenhöfer: Zum Phänomen der germanischen Bleiproduktion im nördlichen Sauerland während der römischen Kaiserzeit. In: wie (9), Seiten 47 bis 55

(11) Melzer/Pfeffer: Soest - Ein Zentrum der Bleiverarbeitung im 1. Jahrhundert nach Christus. In: wie (9), Seiten 91 bis 104