Stadtteilkultur Brasselsberg

2.Auflage

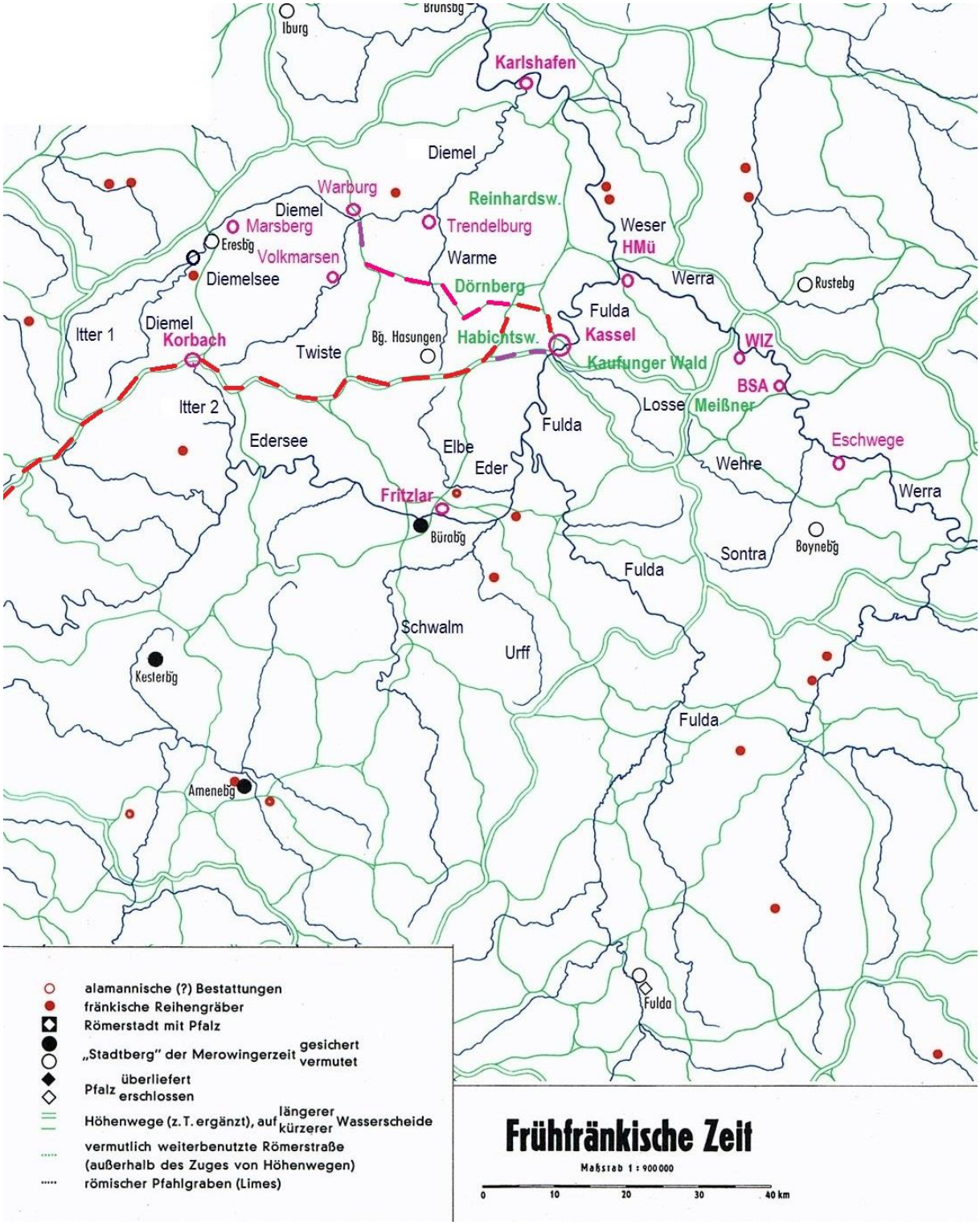
Die Kölnische Straße in Kassel

Torso oder historischer Fernweg ?

Eine Dokumentation mit Blicken auch auf Umfeld und Zusammenhänge

d

Wer heute die Kölnische Straße vom Königsplatz bis an die Berliner Brücke begeht, wo sie abrupt endet, denkt nicht daran, dass diese Straße eine der ältesten der Stadt sein könnte, sondern eher daran, dass dies auch eine der Straßen ist, die zwar nach einer größeren Stadt benannt sind, aber keineswegs dorthin führen. Hier gibt es einige Beispiele in Kassel: Die Wiener Straße führt nicht nach Wien, die Marburger Straße nicht nach Marburg und die bereits erwähnte Berliner Brücke führt nach Kirchditmold, aber nicht nach Berlin.
Man muss also erst an einer Führung des Stadtmuseums im Bereich des Altmarkts teilnehmen, um zu erfahren, dass die vor der 1100-jährigen Stadt Kassel bereits vorhandene Marktsiedlung im Bereich der Fuldafurt nahe dem Altmarkt am Kreuzungspunkt zwischen zwei alten Fernwegen entstanden ist, von denen der Ost-West-Fernweg von Leipzig über die Fuldafurt nach Köln führte.
Wenn man sich dann bereits mit einem historischen Fernweg beschäftigt hat, der über den Stadtteil Brasselsberg zur alten Stadt Kassel führte, wird man plötzlich hellwach. Sollte man vielleicht beim Altersnachweis der damals untersuchten Trasse deshalb nicht über das späte Mittelalter hinausgekommen sein, weil dies nicht die älteste Verbindung war? Um es vorweg zu nehmen: so ist es. Trotzdem sind die in der entsprechenden Dokumentation beschriebene(n) Trasse(n) durchaus richtig, weil sie die ursprüngliche Trasse der Straße nach Köln irgendwann ersetzt haben. Der Zeitpunkt dafür ist nicht eindeutig zu bestimmen, weil er fließend war.
Nachdem die Neugier erst einmal geweckt war, wurden die Recherchen wieder aufgenommen und immer mehr Hinweise auf die Richtigkeit dieser fast beiläufigen Information wurden gefunden.
Hinzu kam eine Kenntnis aus eigenem Erleben zu der man nicht allzu jung sein darf:
Wenn man früher, bevor die A 44 gebaut wurde, von Kassel mit dem Auto nach Köln fuhr, dann fuhr man über Elgershausen, Hoof, Breitenbach, Martinhagen nach Istha auf die B 251 und weiter über Korbach, Willingen, Winterberg usw. auf Bundesstraßen in Richtung Köln. Das war im Winter wegen der erforderlichen Überquerung des Hochsauerlandes etwas abenteuerlich, hat sich aber gerade deshalb auch eingeprägt.
Auch heute noch sind diese Straßen vorhanden. Der Ausbau der Landstraßen liegt auch bereits einige hundert Jahre zurück. Belege hierfür sind ebenfalls in diese Dokumentation eingefügt.
Im Gegensatz zu der Dokumentation über den Weg Brasselsberg - Dönche – Wehlheiden - Kassel, werden hier ausschließlich historische Belege aus sicheren Quellen verwendet, ohne städtebauliche, ökologische, soziale oder sonstige Argumentationen und Belege.
Der Grund für die damalige Dokumentation, war der Einsatz für die Erhaltung der Durchgängigkeit des Weges, der leider vergeblich war. Dass der Weg jetzt eine noch höhere historische Wertigkeit hat, als seinerzeit angenommen, ist sozusagen eine Ironie des Schicksals.
Die Karte auf dem Titelblatt ist eine Darstellung der Höhenwege in der frühfränkischen Zeit, die in verschiedenen Publikationen zeitlich unterschiedlich dargestellt wird. Man kann aber grob von 4. Bis 8. Jahrhundert ausgehen. Sie ist zunächst der Ausgangspunkt für weitere Untersuchungen. Die Karte stammt von Dr. Willi Görich und Helmut Schoppa, beide angesehene Fachleute, und stammt aus dem Kartenwerk LAGIS des Hessischen Landesamtes für geschichtliche Landeskunde.
Die gemäß Zeichenerklärung der Karte angegebenen Bezüge zu den Wasserscheiden werden von einigen Historikern als Wasserscheidentheorie bezeichnet und deshalb in Zweifel gezogen. Da die in der Karte eingetragenen Wegetrassen aber nicht nach einer „Wasserscheidentheorie“ willkürlich erfunden wurden, sondern tatsächlich vorhanden waren und tlw. noch sind spielt es keine Rolle, ob die Wege absichtlich in großen Teilen den Wasserscheiden folgten, oder ob dies zufällig war. Tatsache ist, dass die Wasserscheide, wie der First beim Dach, immer der trockenste Bereich des Geländes ist. Da die Niederungen mit ihren Flüssen und Bächen meist morastig waren, führten die alten Fernwege auch stets über die Höhen, weshalb die Karte auch bei LAGIS als Karte der Höhenwege bezeichnet ist.
Nimmt man den alten Fernweg von der Fuldafurt nach Köln als Beispiel, dann verläuft dieser zunächst auf der Wasserscheide zwischen Ahna und Drusel, biegt dann aber ab nach Südwesten und quert die Drusel, während der Abzweig über den Dörnberg in Richtung Ruhrgebiet nach Nordwesten schwenkt und die Ahna überquert. Dazu gibt es später noch ein paar Sätze.



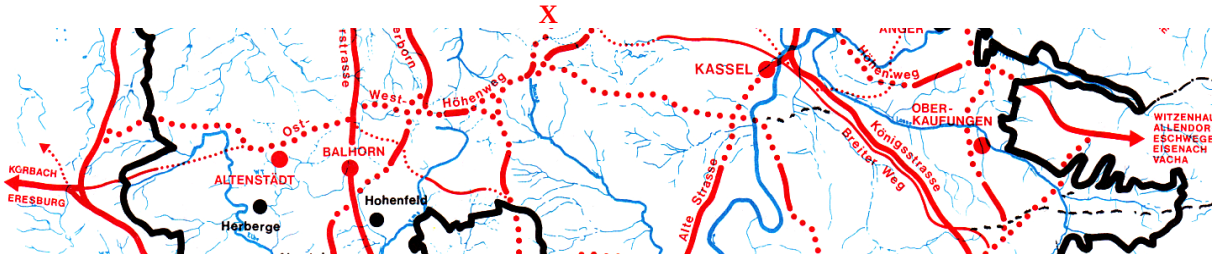
Dies ist ein Ausschnitt aus der Karte der Titelseite. Zur besseren Orientierung sind die dargestellten Flüsse und größeren Bäche beschriftet, sowie Städte und Landschaftsgebiete mit für die Orientierung notwendigen Markierungen und Beschriftungen ergänzt. Die Wege wurden gestrichelt markiert, um die ursprüngliche Darstellung nicht zu verdecken. Rot die Trasse durch die Stadt, pink die Dörnbergtrasse ins Ruhrgebiet, lila die Trasse über die Fuldafurt bei Bergshausen. Zu den beiden letzteren Trassen folgen später noch Hinweise, sie sollen aber Nebenthemen bleiben. Zu den Fortsetzungen in Richtung Osten gibt es eine Dokumentation der Geschichtswerkstatt Lohfelden unter dem Titel „VOM BREITEN WEG AUF DEM LINDENBERG IN LOHFELDEN", in der hier vertretene Darstellungen perfekt ergänzt werden.

Hier ist die direkte Internetadresse der Geschichtswerkstatt Lohfelden.

www.lohfelden.de/w3a/cms/Lohfelden_Erleben/Kultur_-_Freizeit/Geschichtswerkstatt.51486.html

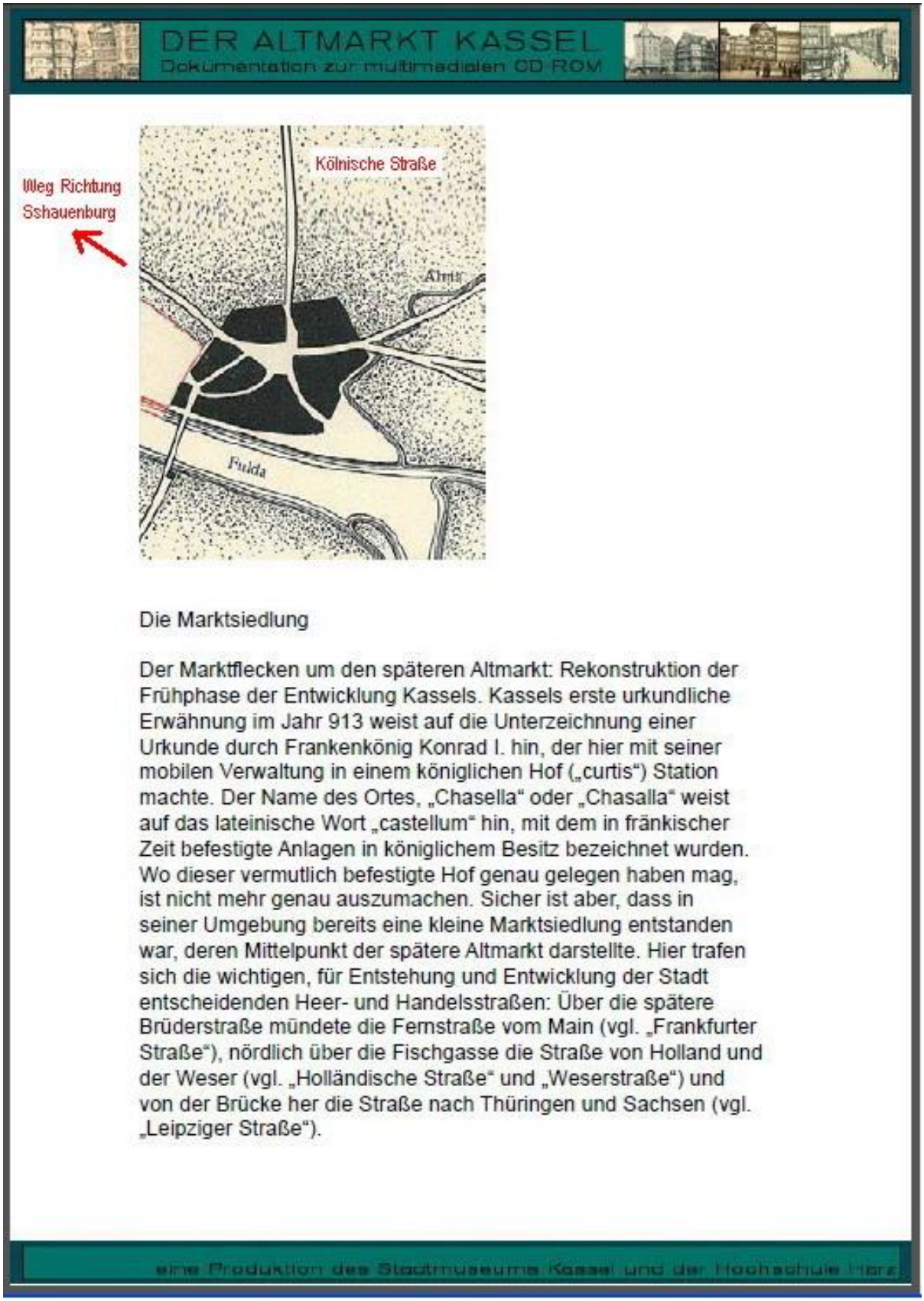
d

Sie muss in das Adressenfenster des Browsers kopiert werden und es öffnet direkt die Internetseite der Geschichtswerkstatt. Dort kann man dann den „Breiten Weg“ auswählen und herunter laden.
Alternativ kann sie auch unter der am Ende der Dokumentation angegebenen E-Mail-Adresse angefordert werden. Die nun folgende Karte stammt aus der Arbeit der Geschichtswerkstatt Lohfelden und soll incl. Text mit zum besseren Begreifen der Beschreibungen beitragen.

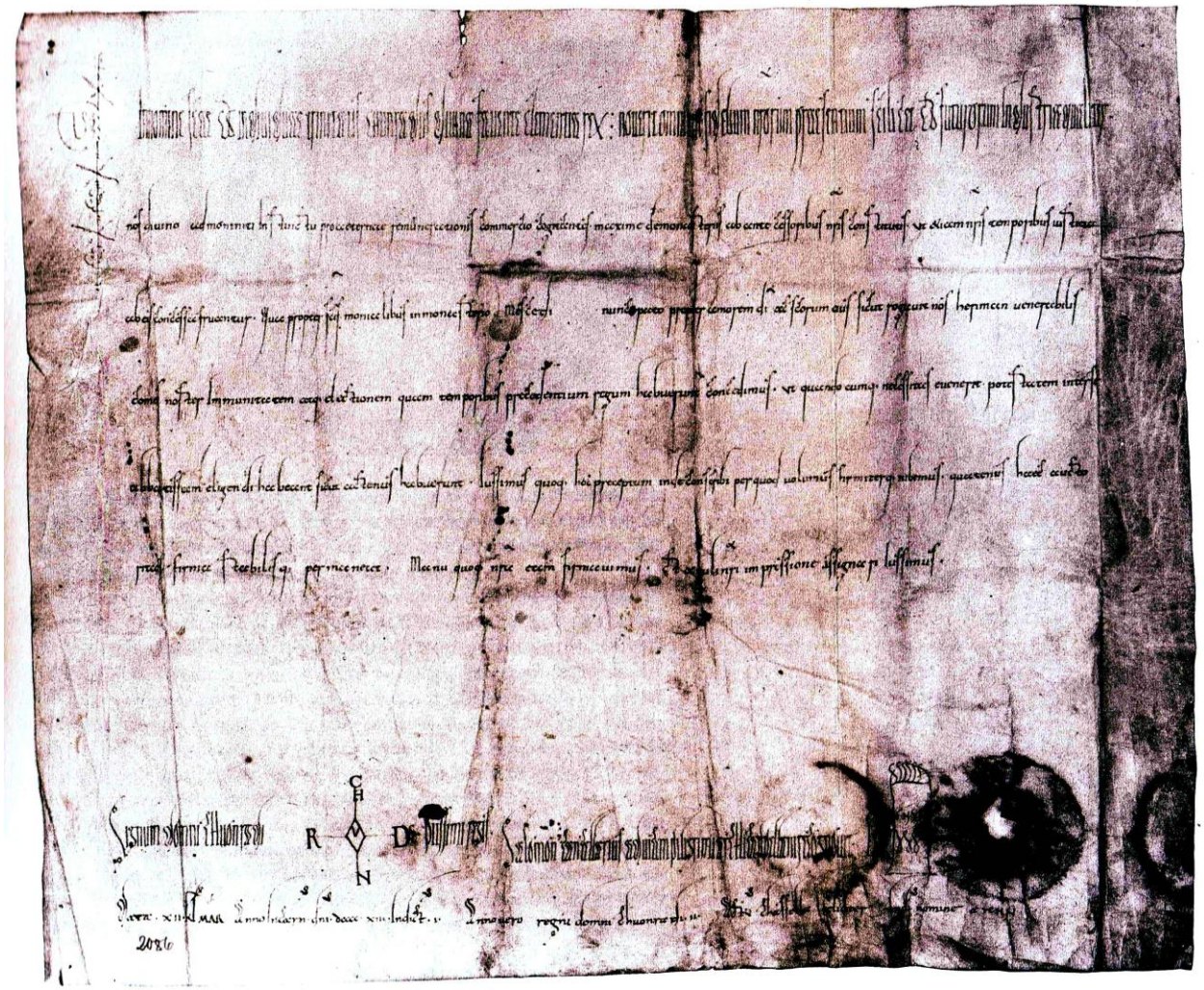


Ausschnitt aus H. Klose, Entwicklung des Straßennetzes im Landkreis Kassel, Jahrbuch Ldkr. Kassel 1986, Abb.5, Höhenwege in Karolingischer - und Frühromanischer Zeit (etwa 700 – 1000 n. Chr.).

Man findet in diesem Kartenausschnitt leider nur den Ansatz der Kölnischen Straße, die vor Kirchditdmold nach Südwesten schwenkt und an dem roten **X** wieder auf den dargestellten Weg über Wehlheiden stößt, der in der Dokumentation zu dem Weg Vogelwiesen – Dönche beschrieben wird. Hier findet man auch in der Darstellung der Kölnischen Straße oberhalb der Fuldafurt vor Kassel als punktierte Linie die Bestätigung dafür, dass diese Trasse bereits früh ihre Bedeutung durch andere Verbindungen eingebüßt hat, aber, wie man aus späteren Dokumenten erkennen kann, durchaus noch vorhanden war und benutzt wurde. Man kann hier aber auch erkennen, dass die Fortsetzung des Fernweges in Richtung Osten von der Kasseler Fuldafurt als „Der Breite Weg“ wohl auch zunächst der übergeordnete war.
Außerdem ist in der Karte auch der Abzweig in Richtung Paderborn dargestellt, der nördlich von Balhorn nach Norden verläuft und der Trasse der heutigen B 450 in Richtung Istha entssprechen dürfte.
Wenn man die Beschreibungen der historischen Fernwege liest, geht man automatisch von der heutigen Situation aus. Da gibt es z.B. die Leipziger Straße nach Osten, die Weserstraße nach Norden oder die Frankfurter Straße nach Süden und man denkt, dass die Trassen dieser Straßen schon immer bestanden haben müssten, weil sie einfach so logisch erscheinen. So einfach ist es aber nicht, denn die Flusstäler wurden erst als Verkehrswege interessant, nachdem der Mensch die Flüsse „gebändigt“ und die Wasserkraft für sich nutzbar gemacht hat. Vorher gingen die Wege über die Höhenlagen als Höhenwege. Und wenn man dann den Verlauf dieser Wege verfolgt fragt man sich automatisch, ob diese nicht bereits von den sogenannten „Alten Römern“ benutzt wurden, denn die Trasse in Richtung Osten führt dann verdächtig nahe an dem schon länger nachgewiesenen Römerlager oberhalb von Bad Sooden-Allendorf vorbei und die Trasse in Richtung Norden tangiert das in jüngerer Zeit entdeckte und erschlossene Römerlager bei Hedemünden. Da erhebt sich die Frage, ob diese Fernwege und damit auch der von Köln, wo eine Hochburg der „Alten Römer“ war, bereits zur Zeit der Römerherrschaft vorhanden waren, auch wenn sie außerhalb der in entsprechenden Karten dargestellten „Römergebiete“ lagen. Schließlich sind die erwähnten Römerlager eindeutig belegt.
Eine Archäologin, mit der über das Thema gesprochen wurde, vermutet sogar die Existenz des Fernwegs nach Köln (und Paderborn) bereits in vorgeschichtlicher Zeit. Ein anderer namhafter Archäologe hat klargestellt, dass echte Beweise über die Existenz von historischen Wegen zu bestimmten Epochen, über das bereites nachgewiesene hinaus, nur durch Grabungen mit entsprechenden diesen Epochen zuzuweisenden Funden erbracht werden können. Deshalb sind die im letzten Abschnitt erwähnten Hypothesen lediglich Denkanstöße und nicht als abgesichert zu betrachten. Abgesichert durch wissenschaftliche Forschungen ist aber die Existenz der Straße nach Köln (und Paderborn) auf jeden Fall bis in die Frühfränkische Zeit Aber auch in späteren Epochen gibt es Belege für das Vorhandensein dieses Fernweges oder dieser Straße.

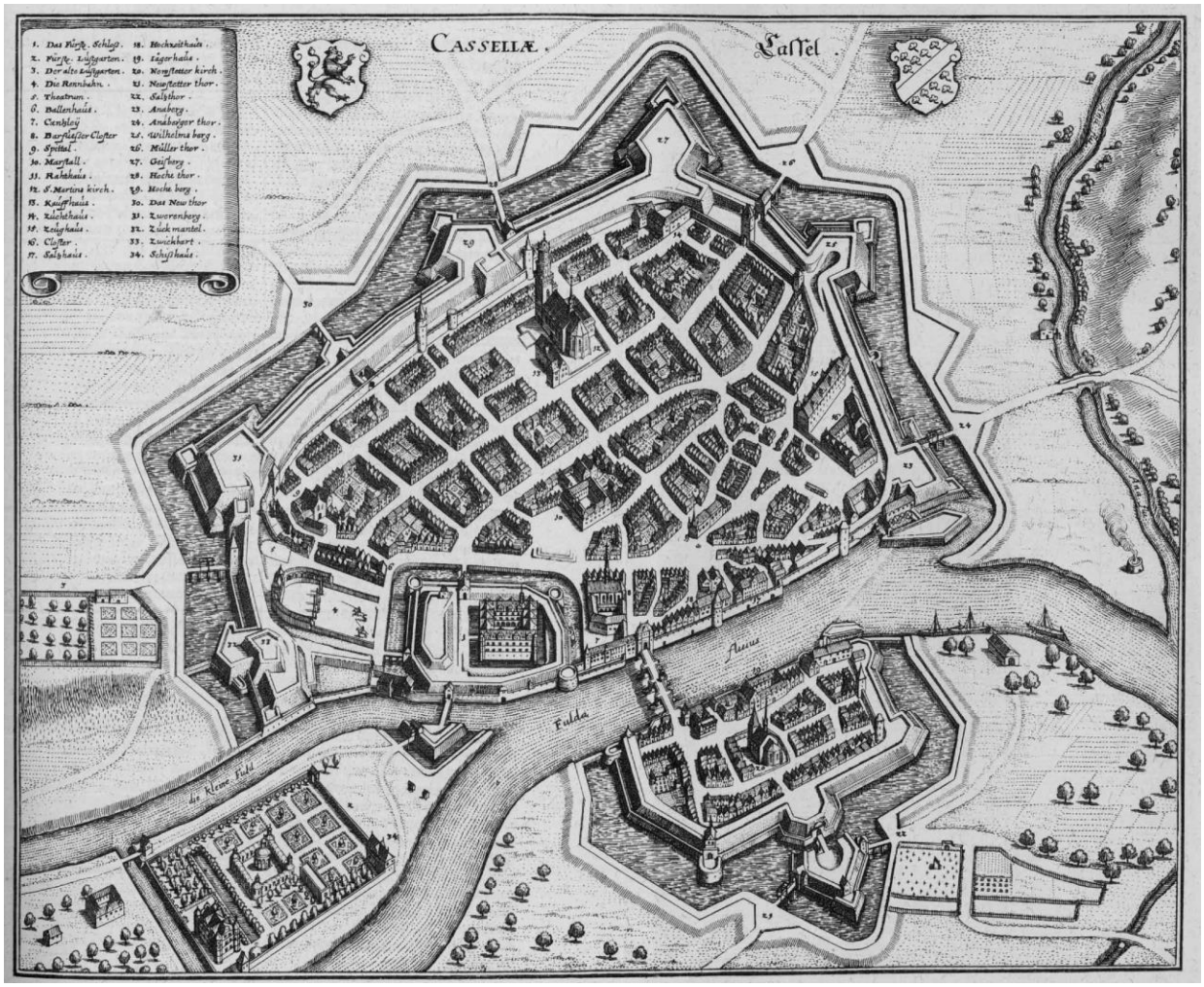


Dieser Ausschnitt aus einer Dokumentation des Stadtmuseums stellt die Situation im Jahr 913 dar, dem Jahr der ersten urkundlichen Erwähnung der späteren Stadt Kassel. Die zeichnerische Darstellung stammt von A. Holtmeyer. Die Eintragung „Kölnische Straße" erfolgte hier bereits vor ca. 3 Jahren, als die Recherchen zu dem historischen Weg über den Brasselsberg begannen und noch keine weiteren Erkenntnisse zu dem Thema vorlagen. Jetzt erst stellt sich heraus, dass die in dieser Markierung ausgedrückten Vermutungen nicht falsch waren. Leider ist die Straße nach Köln im Text nicht vermerkt.



Urkunde von 913 mit der ersten urkundlichen Erwähnung von Kassel durch Frankenkönig Konrad I.

Im weiteren Verlauf der Geschichte hat sich Kassel mit einer Befestigung umgeben und in 1189 die Stadtrechte erhalten. Im Zuge der Befestigung war Durchgangsverkehr nicht mehr erwünscht und im Stadtplan von Merian ist schon keine durchgängige „Kölnische Straße“ mehr zu erkennen. Dies sollte man aber nicht als Argument gegen die Existenz der „Kölnischen Straße“ verwenden, denn das Schicksal hatten alle alten Fernstraßen, die einmal durch das spätere Stadtgebiet von Kassel führten.
Im Stadtplan von Matthäus Merian ist unter Nummer 28 das „Hoche thor“ verzeichnet, von dem aus die „Kölnische Straße“ nach der Unterbrechung durch die befestigte Stadt wieder neu beginnt.
Dies war 1646 und die Straße nach Köln oder die Kölnische Straße sind immer noch vorhanden. Welchen Stellenwert sie noch hat, ist zwar nicht zu erkennen, aber die Trasse ist noch deutlich erkennbar. Daran ändert sich auch nichts bis zum 7-jährigen Krieg (1756 – 1763).
Der große Bogen, den sie dabei beschreibt hat Rätsel aufgegeben, weil historische Fernwege sonst meist sehr geradlinig verlaufen, aber das hängt mit der Trasse über den Dörnberg ins Ruhrgebiet zusammen mit der zunächst eine gemeinsame Trasse bestand. Alle Karten weisen diesen Bogen aus.
Die spätere Trasse über Wehlheiden hingegen führt über das Zwehrener Thor und quer durch Teile der späteren Oberneustadt und das heutige Königstor nach Westen. Sie ist zweifelsohne der kürzere Weg und hat wohl auch deshalb im Verkehr von Kassel in Richtung Köln und aller Zwischenziele schon früh die Funktion der Hauptverbindung übernommen.



Hier ist nun der bereits erwähnte Merian-Stadtplan von 1646. Man kann hier gut die gewaltigen Stadtbefestigungen erkennen. Auch die im 13. Jahrhundert entstandene Unterneustadt ist hier mit ebenso martialischen Befestigungen zu erkennen. Auch hier ist kein eindeutiger Wegeverlauf durch das Stadtgebiet zu erkennen. Immerhin haben diese Befestigungen dazu geführt, dass Kassel im 30-jährigen Krieg nicht eingenommen wurde.

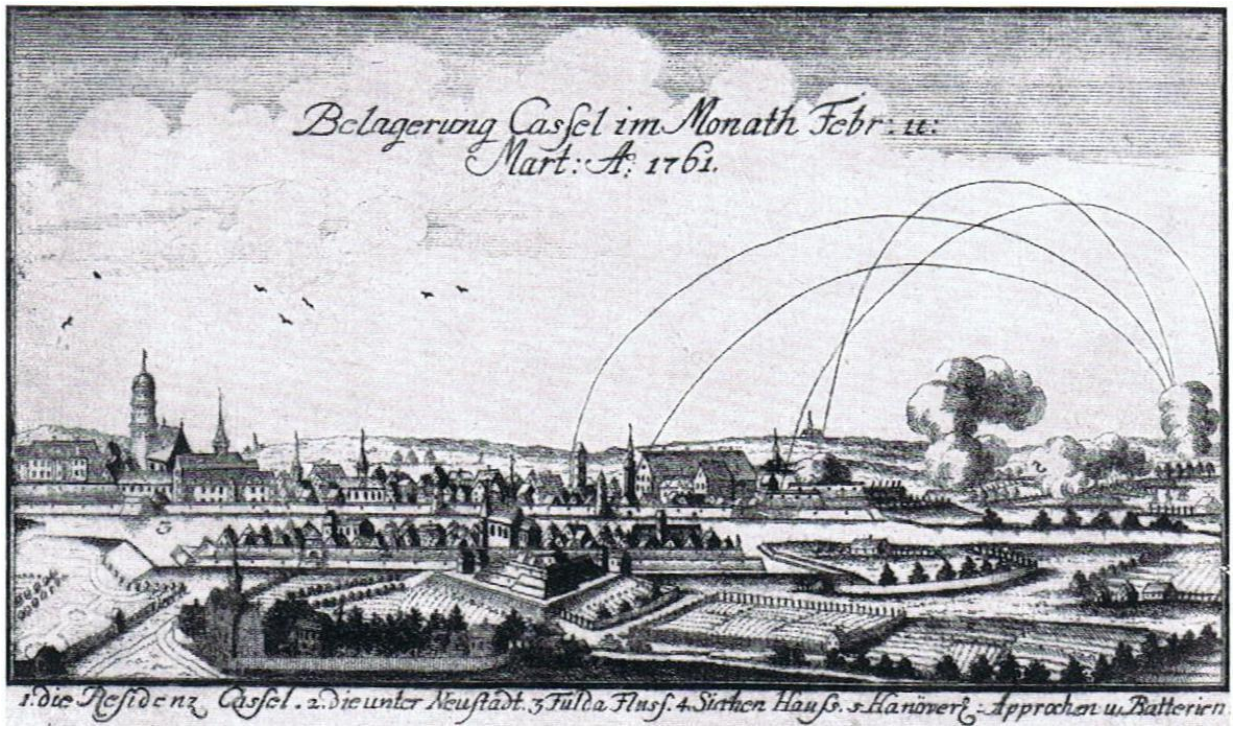
Es ist anzunehmen, dass der Durchgangsverkehr mit Hilfe der vielen vorhandenen Querverbindungen schon früh auf den Fernweg Leipzig – Köln über die Fuldafurt bei Bergshausen abgedrängt wurde, die aber nicht mit der Trasse der heutigen Korbacher Straße identisch ist. Diese ist erst wesentlich später entstanden. Dazu wird es später noch ein paar kurze Erläuterungen und Belege geben. Diese Trasse konnte aber bisher wegen zu vieler Störungen durch Eisenbahn- und Autobahnbau noch nicht ausreichend im heutigen Zustand recherchiert werden. Lediglich der historische Verlauf kann durch Karten belegt werden, aber nicht, welche Wegstrecken davon heute noch sichtbar sind.

Verbindungen dorthin waren die Nord-Süd-Verbindungen in Richtung Nürnberg und auch östlichere Querverbindungen, die die Benutzer zu jener Zeit auch ohne die heute üblichen Navigationssysteme mit sicherem Gespür gefunden haben.

Hier noch eine Ergänzung zum Alter von Fernwegen: Als am Brasselsberg ein Steinbeil in einem Privatgarten gefunden wurde, wurde das Material als Aktinolith identifiziert, der im Isergebirge (heute Tschechien) gewonnen wurde. Aussage der Archäologin: Mit dem Material fand ein reger Handel statt. Und das war zwischen 4800 und 5500 vor Christus (Linearbandkeramik-Kultur).

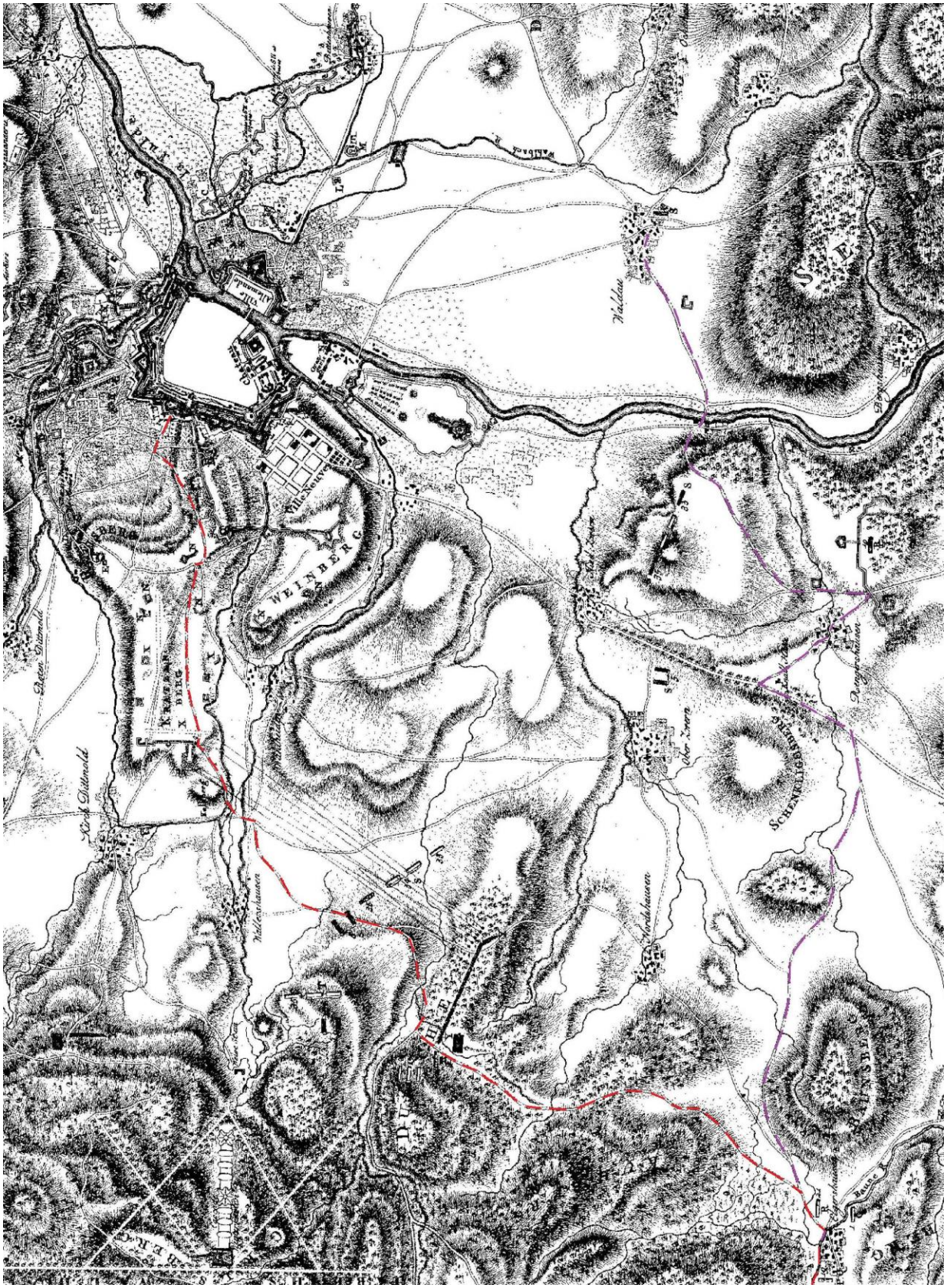
Nach dieser Aussage und der bereits abgesicherten Erkenntnisse über menschliches Leben im Kasseler Becken bereits vor ca. 250.000 Jahren (Neandertaler) und einer Besiedelung bereits seit ca. 8.000 Jahren, ist es eigentlich auch nicht verwunderlich wenn diese Menschen auch über Wege verfügten, die sie immer wieder benutzten.

d



Dieser Stich von 1761 zeigt mit der Darstellung der ballistischen Kurven, dass die Stadtbefestigungen aufgrund der Entwicklung der Waffentechnik nicht mehr wirksam waren.

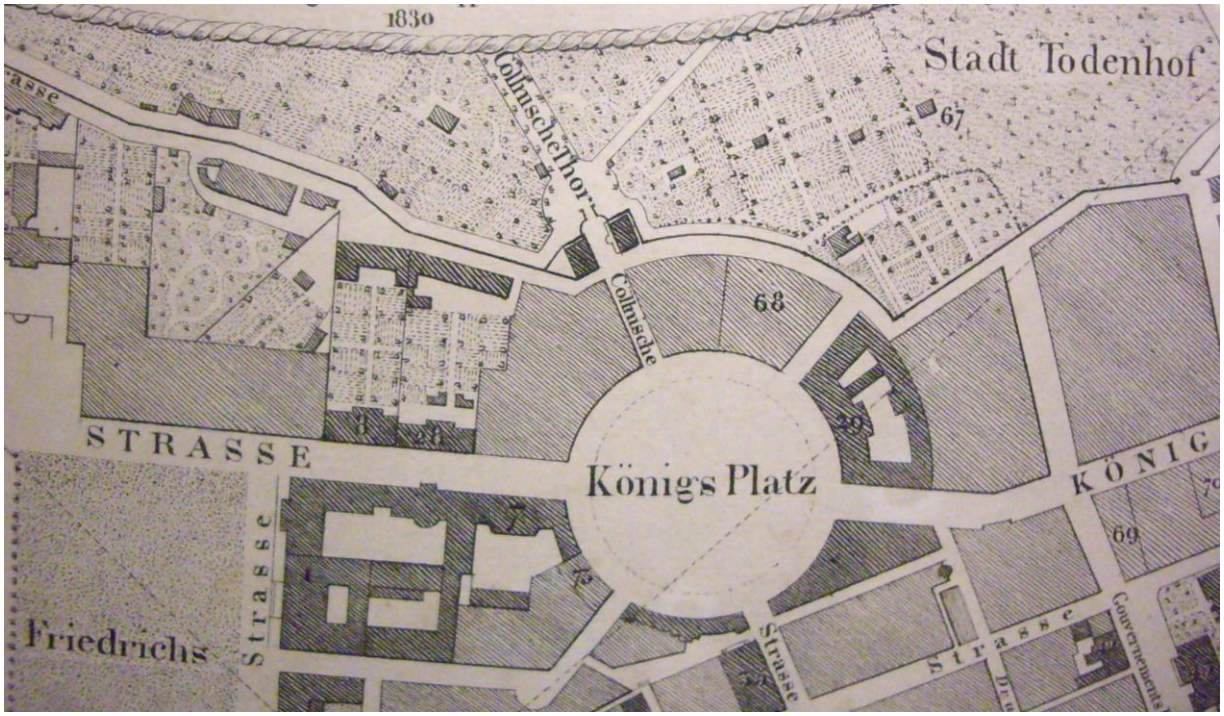
Auf diesem Foto vom Stadtmodell 1766 aus dem Stadtmuseum kann man noch einmal die aufwändigen Befestigungsanlagen erkennen. Links oben hat sich bereits die Oberneustadt mit Friedrichsplatz entwickelt. Auch die Kölnische Straße ist oben zu erkennen (2. von links).



Diese Belagerungskarte im Querformat aus dem 7-jährigen Krieg, datiert mit 1762, lässt noch deutlich den Verlauf des Fernweges nach Köln erkennen. Die gestrichelte Darstellung sagt nichts über die Wertigkeit des Weges aus. Zur besseren Erkennung wurde der Weg rot markiert. Der Weg über die Fuldafurt bei Bergshausen wurde lila markiert. Man kann gut erkennen, dass er sich in Großen Teilen direkt im Bereich der heutigen Trassen von Autobahn und Eisenbahn befindet, wo nichts mehr vom Weg zu sehen sein dürfte. Für den Bereich westlich der Fulda gibt es eine Vermutung, aber das ist ein anderes Thema. Diese Trasse wird nur erwähnt und dargestellt, um zu zeigen, welche Alternativen

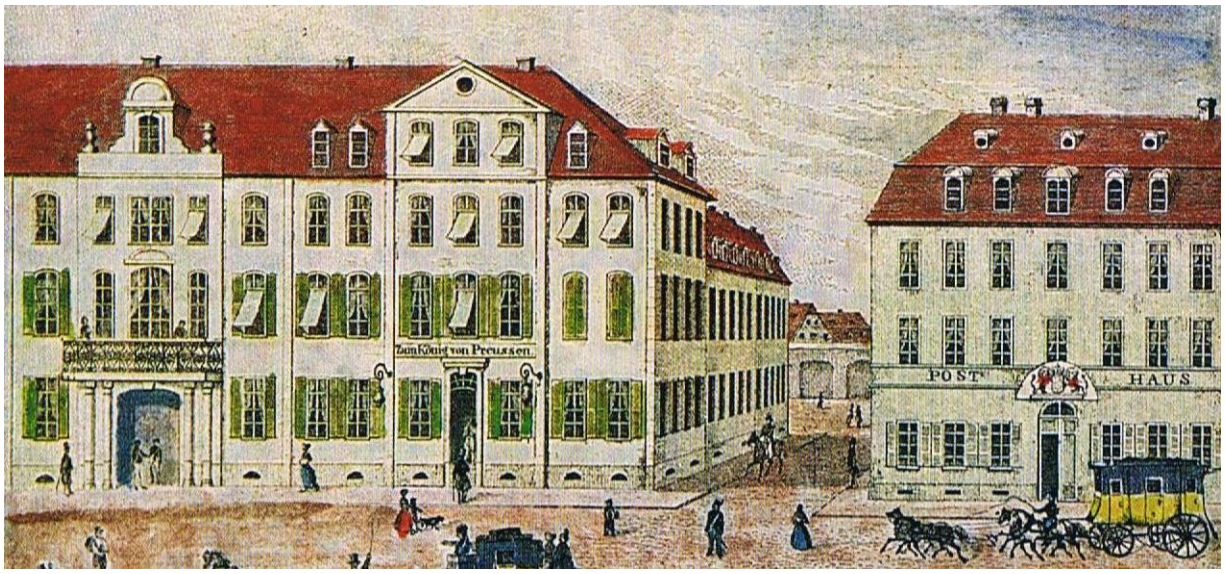
gegenüber der Trasse durch Kassel bestanden, die zur allmählichen Vernachlässigung der „Stadttrasse“ führte. Aber in dem gezeigten Plan sind alle Zusammenhänge noch gut zu erkennen.
Man muss allerdings bei den Militärkarten, die von Laien gezeichnet wurden, Abstriche bei der Genauigkeit machen. So liegt z.B. Bergshausen viel zu weit südlich gegenüber der tatsächlichen Lage bezogen auf die Fuldafurt. Deren Lage ist den älteren Nordhessen noch bekannt dadurch, dass an dieser Stelle auch nach dem 2. Weltkrieg eine Fähre über die Fulda betrieben wurde.
Die in der Karte dargestellten Befestigungsanlagen um die Oberneustadtwaren nur temporär im 7-jährigen Krieg vorhanden.

Bergshäuser Ansichtskarte von 1959, auf der auch die Fähre links unten zu sehen ist.

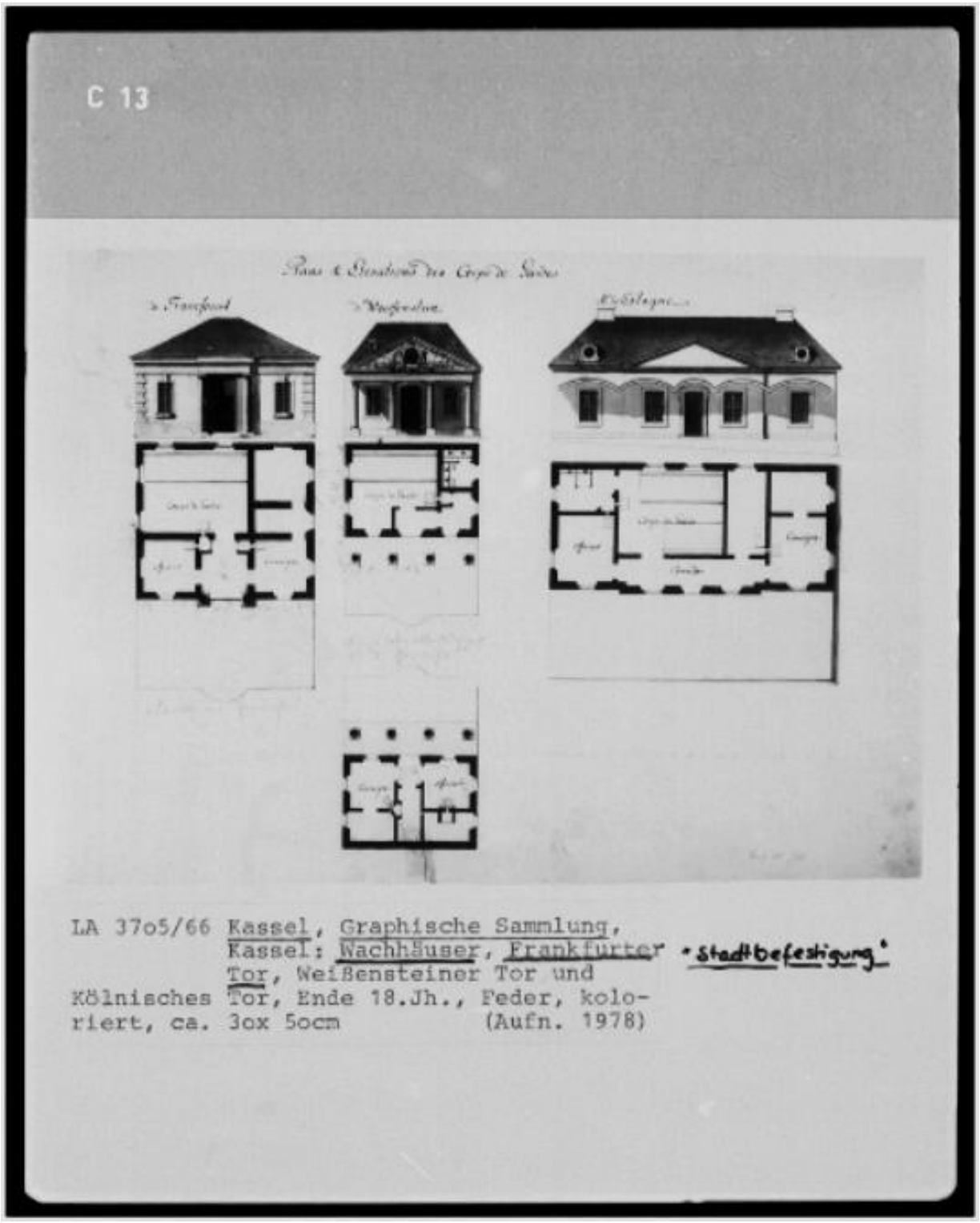


Nun wieder zurück zur Kölnischen Straße. In diesem Stadtplanausschnitt von 1830 ist der nach Schleifung der Stadtbefestigungen ab 1768 angelegte Königsplatz zu sehen. An die Stelle der Stadtbefestigungen treten Zollmauern und in diesen waren Tore nötig, an denen der Zoll eingenommen wurde. Die besondere Erkenntnis für unser Thema ist eigentlich nur, dass auch noch um 1770 die Kölnische Straße immerhin so viel Bedeutung für die Stadt hatte, dass man auf ihrer Trasse ein „Cölnisches Thor“ errichtete, das nicht nur ein Loch in der Mauer war, sondern richtig aufwändig gestaltet wurde. In der Karte ist auch deutlich zu erkennen, dass die Kölnische Straße auch unterhalb des Königsplatzes bis in Höhe der alten Stadtmauer vorhanden war (heute „An der Garnisonkirche“).

Hier ist ein Gemälde von Ernst Metz, das die damalige Situation sehr ausführlich zeigt. Der Blick ist ganz offensichtlich aus der Stadt heraus in die Landschaft dargestellt.
Besonders interessant sind die segmentbogen-förmigen Vordächer, die zudem auch noch frei auskragen.



Da auf dem Bild oben die Konstruktion der Zollmauer nicht erkennbar ist, hier der Blick durch die benachbarte Poststraße auf die Zollmauer mit ihren Bögen.



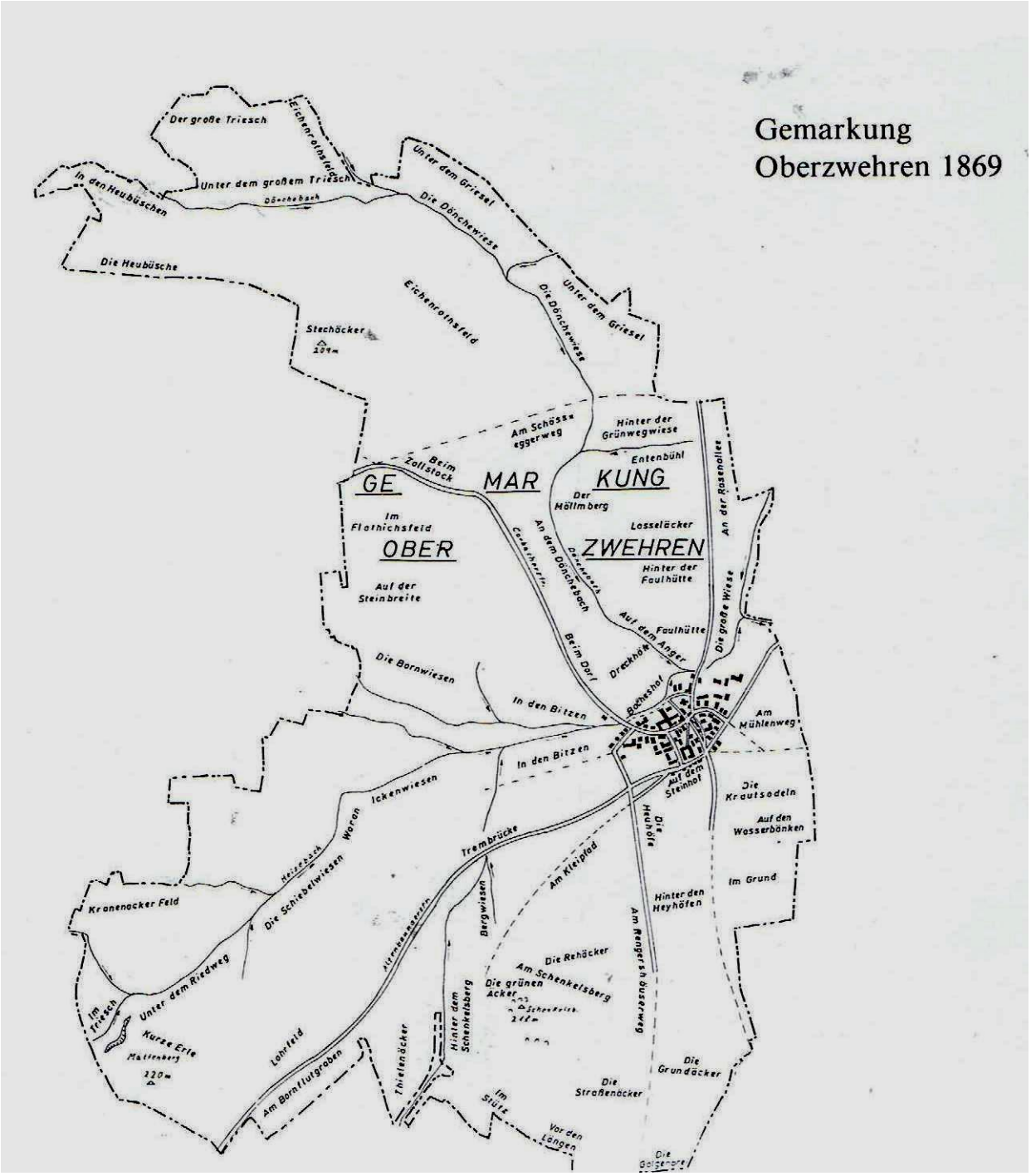
Für die Torbauten gab es Standartentwürfe, nach denen die verschiedenen Toranlagen dann gebaut wurden. Dies kann man auch der Beschriftung entnehmen, ebenso die Quelle. Der Begriff Stadtbefestigung ist aber falsch, weil wir uns in der Epoche der Zollmauern nach Schleifung der Stadtbefestigungen befinden.

Aber es ist auch ein baugeschichtlich interessantes Dokument, das belegt, dass auch schon im 18. Jahrhundert typisiert wurde und dies keineswegs nur im Zeitalter der Plattenbauten (Brückenhof, Waldau usw) ein Thema war, sondern auch schon 200 Jahre davor. Insofern durchaus eine besondere kultur- und bauhistorische Erkenntnis.

Der Zollmauer am Cölnischen Thor verdankt die heutige Mauerstraße ihren Namen, auch wenn dort von der Mauer und auch vom Tor nichts mehr zu sehen ist.

Diese Karte stammt aus der Zeit 1835 / 40. Hier fehlen bereits Teilstücke der bisherigen Trasse und man muss schon um einige Ecken springen. Allerdings ist der Bereich über Dönche und Brasselsberg immer noch unverändert. Die Trasse über die Fuldafurt bei Bergshausen ist in der bisherigen Form nicht mehr dargestellt. Stattdessen gibt es eine Corbacher Straße, die aber über Oberzwehren führt. Die restliche Strecke bis zur Fulda kann nur noch erahnt werden. Wahrscheinlich hat dann irgendwann die heutige Dennhäuser Straße die Funktion übernommen und die anderen Wege sind heute Feldwege oder nicht mehr existent. Die mit Fragezeichen versehenen Markierungen nehmen die Trassen aus dem Belagerungsplan von 1762 auf. Leider bricht die Karte im Süden zu früh ab..

d



Dies ist ein Plan von Oberzwehren aus dem Jahr 1869, in dem die Corbacher Straße durch Oberzwehren verläuft. Die heutige Trasse über Niederzwehren entstand erst mit dem Bau der Naumburger Kleinbahn um 1903. Davor war das Gelände ein absolutes Feuchtgebiet und man kann das heute noch seitlich der Korbacher Straße erkennen, wo es ganzjährig feucht ist und die Sumpflilien wachsen. Erst mit dem Bau dieser Nebenbahn war man bereit, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, das Sumpfgebiet zu queren. Die Trasse der früheren Corbacher Straße entsptricht der heutigen Brückenhofstraße. Aber gerade die Veränderungen im Läufe der Jahrhunderte machen es schwer, vorangegangene Wegetrassen zu erkennen und zeitlich zuzuordnen. Sowohl die Oberzwehrener als auch die Niederzwehrener Trasse sind weit entfernt von der ursprünglichen Trasse des Ost-West-Fernweges von Leipzig nach Köln über die Bergshausener Fuldafurt. Diese exakt zu ermitteln wird äußerst schwierig sein, zumal mindestens zwei frühere Siedlungen und heutige Wüstungen tangiert werden, von denen man nur die ungefähre Lage kennt. Aber wenigstens ist die frühere Existenz dieser Siedlungen unstrittig und eine Beziehung zu dem Fernweg mehr als wahrscheinlich.

In der weiteren rasanten Entwicklung der Stadt Kassel spielte die heutige Kölnische Straße, zeitweise auch als „Cölnische Allee“ bezeichnet, weiterhin eine herausragende Rolle. Ihr Verlauf wurde in einem Teilabschnitt bis zur Querallee begradigt, denn es ist anzunehmen, dass sie ursprünglich, wie auch in der Karte von 1762 dargestellt, in den gleichen kleinen Windungen verlief, wie heute noch der Abschnitt von der Querallee bis zur Berliner Brücke bzw. Gilsastraße. Die Zollmauer fiel, das Tor fiel. Die Stadt wollte keine künstlichen Grenzen mehr.

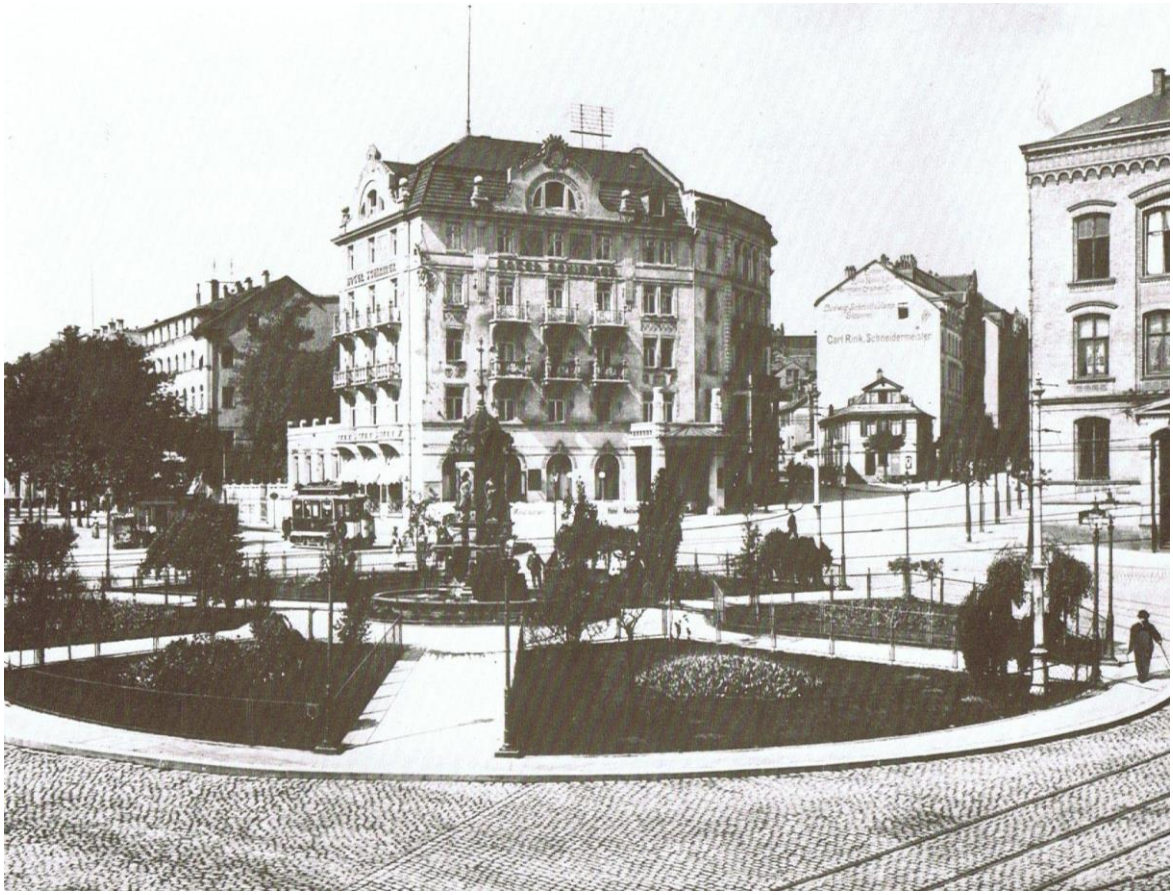
Die Einmündung der Kölnischen Straße in den Königsplatz befindet sich an der oberen linken Bildecke. Von dem Gebäude rechts ist noch die Ecksäule mit dem Erdgeschoss vorhanden, oberhalb wurde das Gebäude nach dem Krieg verändert wieder aufgebaut.

Hier eine Aufnahme aus dem Jahr 2005. Man kann die Veränderungen am rechten Eckgebäude gut erkennen. Das Henschelhaus links aus den 50-er Jahren wurde abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Es ist nicht Gegenstand dieser Dokumentation, das zu kommentieren.

Hier noch einmal die Einmündung der Kölnischen Straße im Großformat. Gut ist hier die kunstvoll gestaltete Säule des rechten Eckhauses zu erkennen. Die linksseitige Bebauung wurde inzwischen ersetzt.

Dieses Haus markierte die Ecke Kölnische Straße / Wolfschlucht. Es stand bereits außerhalb der Zollmauer, die links im Bild noch zu erkennen ist. Später hat sich hier die Buchhandlung Lometsch in einem neuen Gebäude niedergelassen.

Hier noch ein Blick in die Kölnische Straße am Tag der Mobilmachung zum 1. Weltkrieg am 2. August 1914 (aus Frank-Roland Klaube „Alt-Kassel“)

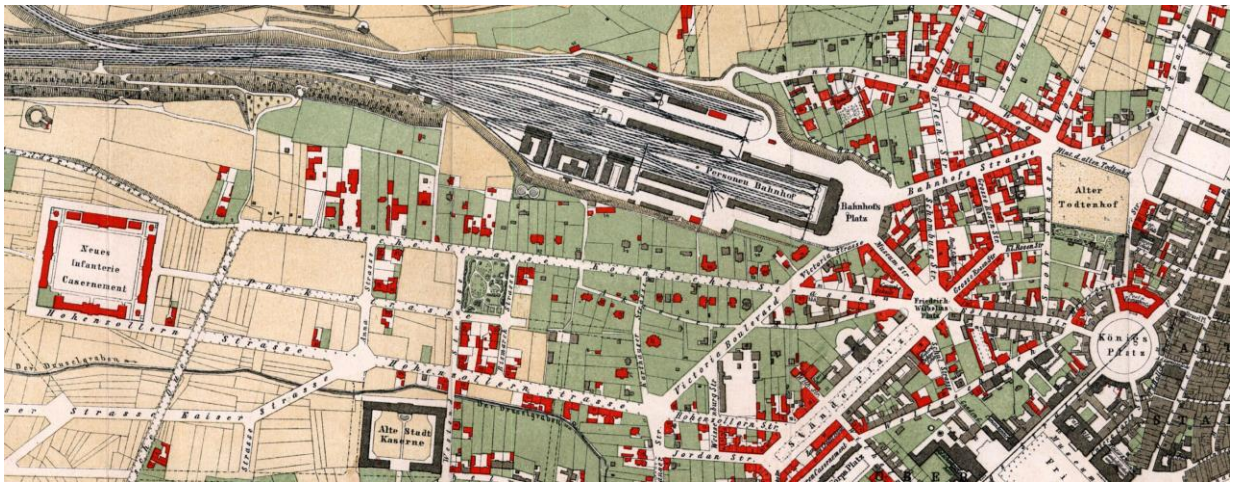


Hier überquert die Kölnische Straße den Friedrich-Wilhelm-Platz und setzt sich rechts neben dem niedrigen Haus vor der hohen Brandwand fort. Links davon ist der Akazienweg zu sehen und ganz links der Ständeplatz.

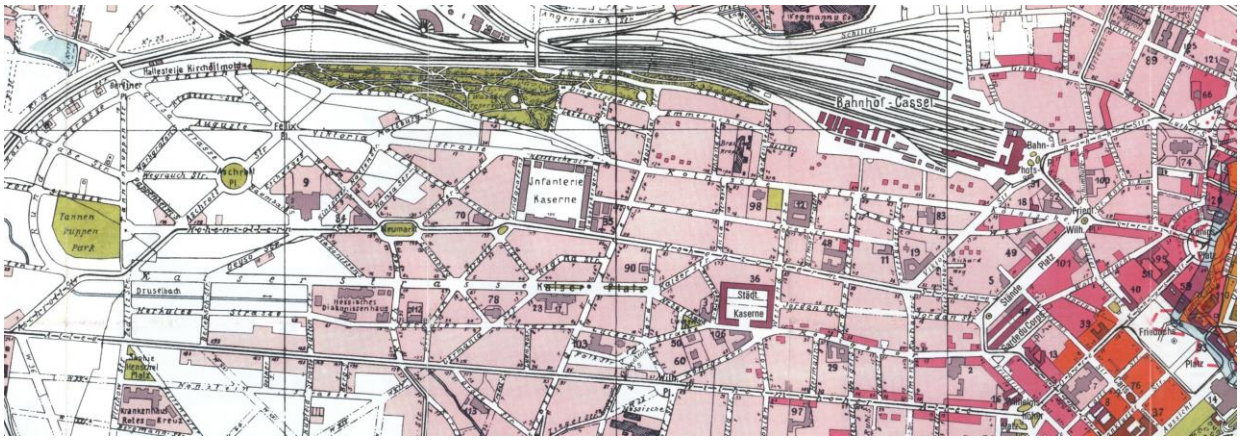
Hier der heutige Blick vom Scheidemannplatz in die Kölnische Straße. Die Leuchtwerbung der SV-Versicherung ist deutlich zu erkennen.

Die SV-Versicherung mit Altbau (im Vordergrund) am Tag und ein Stück weiter die Kirche St. Familia.

In diesem Bereich westlich der Victoria-Straße (Bürgermeister-Brunner-Straße) entstand ein Villenviertel in das elegant eine Schule, die Oberrealschule (heute Albert-Schweitzer-Schule), integriert wurde. Die Not-Abiturienten in diesem Bild durften anschließend in den ersten Weltkrieg ziehen. Das sollte nachdenklich stimmen. (Infos und altes Bild aus Frank-Roland Klaube „Alt-Kassel“). Rechts ein Bild des Eingangsportals der ASS heute.



In diesem Ausschnitt aus dem Neumannplan von 1878 kann man erkennen, dass die Kölnische Straße an der Querallee endet. Der weitere Abschnitt bis zur heutigen Gilsa-Straße wird als Kirchditmolder Straße bezeichnet. .



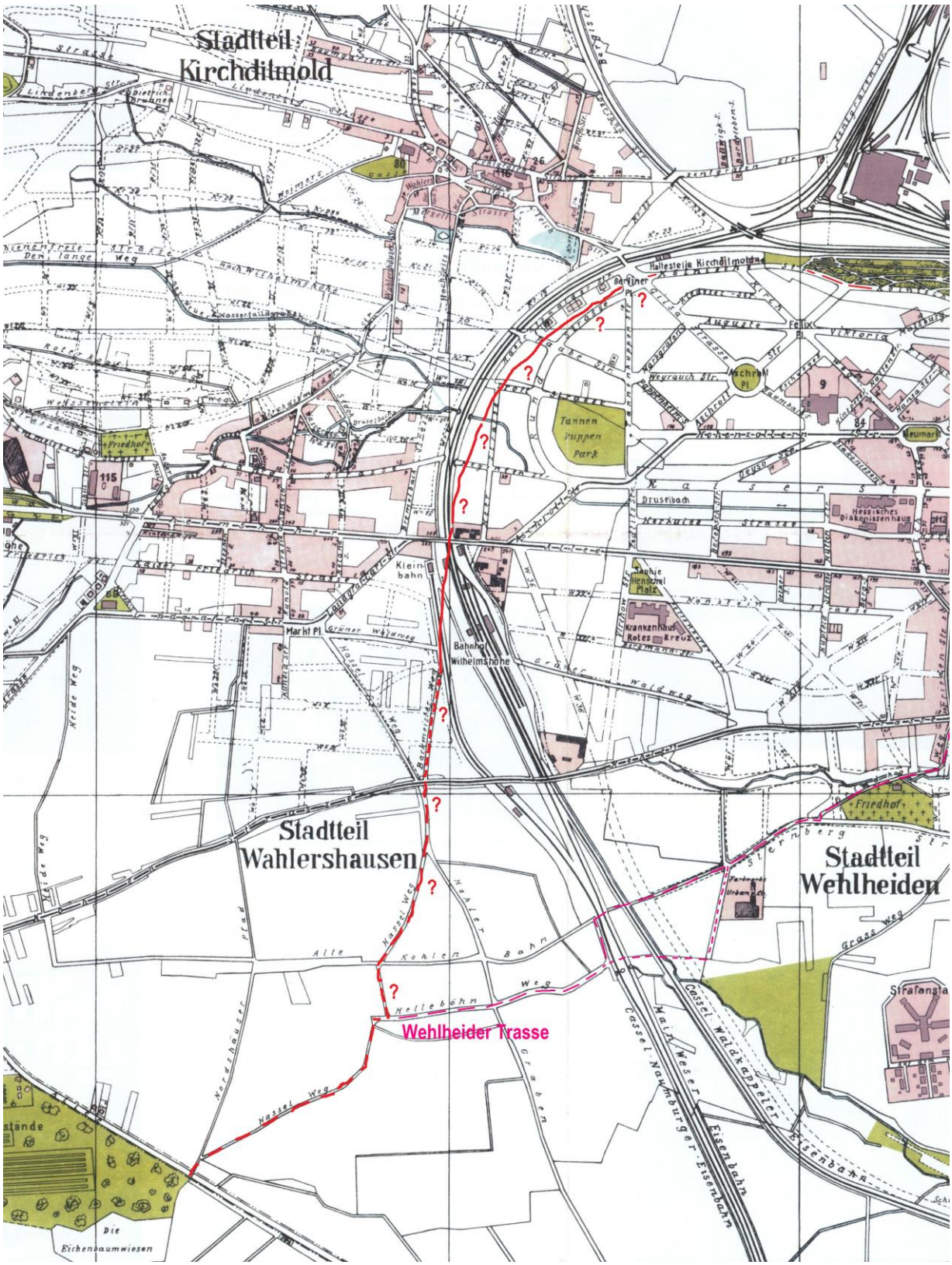
Bereits in dem Kartenausschnitt von 1913 heißt die Straße durchgängig bis zur Gilsastraße. die ihren Namen seitdem offensichtlich nicht ändern musste, wieder Kölnische Straße. Und so ist es auch heute noch. In der Karte zu erkennen sind auch die Bahntrassen, die den historischen Weg nach Köln in einem spitzen Winkel durchschnitten haben, so dass ein großes Stück der Trasse unterbrochen wurde, und dass kaum noch die südliche Fortsetzung feststellbar ist.

Hier (Bild links) zweigte frühe die Auguste-Victoria-Straße (heute Breitscheidstraße) von der Kölnischen Straße ab. Heute ist die Kölnische Straße Nebenstraße und zweigt aufgrund zeitgemäßer Verkehrsführung von der Breitscheidstraße ab. Rechts von der Fahrbahn erhebt sich der Kratzenberg, auch als Tannenwäldchen bekannt. Der Alleecharakter ist kaum noch zu erkennen, weil der Parkstreifen nicht zur Neuanpflanzung von Bäumen geführt hat. Die Fahrbahn hat noch etwas den Charakter einer alten Landstraße, bei der allerdings die Gräben fehlen.

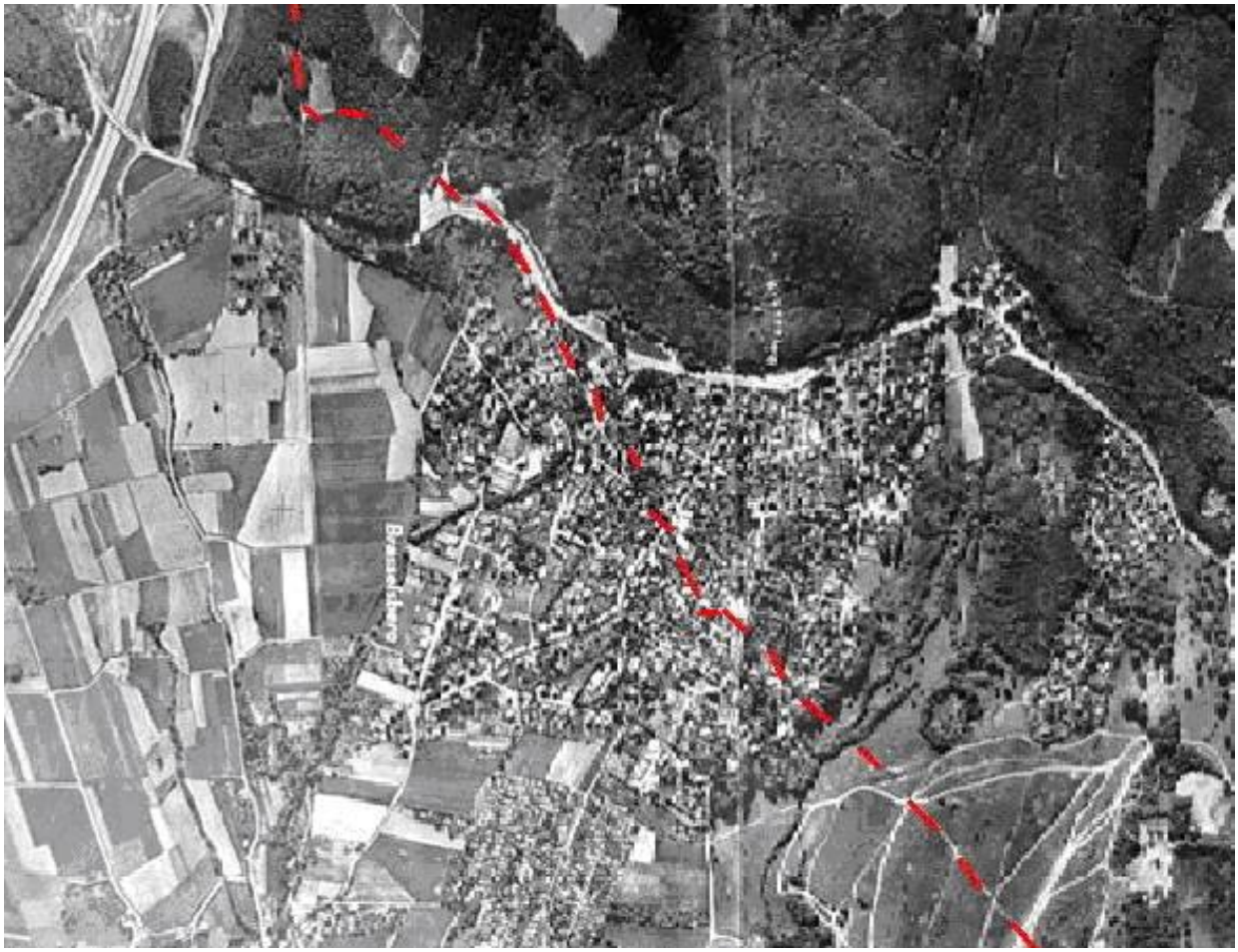
Dieser Blick von 1910 von unterhalb des Kratzenberges zeigt im Prinzip den weiteren Verlauf des ehemaligen Fernweges nach Köln. Er zieht sich im großen Bogen nach links in Richtung Dönche und Brasselsberg. Dass er bereits durch die Main-Weser.Bahn unterbrochen wurde, kann man hier nicht sehen. Rechts unten am Bildrand die Kante der Kölnischen Straße mit ihren Alleebäumen. Im Hintergrund erste Bebauungen an der Gilsastraße.

In diesem Bereich könnte die damalige Fotografie entstanden sein. Auch hier noch etwas Landstraßencharakter.

Und jetzt der letzte Abschnitt, der heute noch den Namen „Kölnische Straße“ führt. Sie endet etwa in Bildmitte an der Gilsastraße. Auch die Alleebäume stammen nicht mehr aus früheren Zeiten und der Landstraßencharakter ist hier kaum noch zu erkennen, denn die Straße ist beidseitig gesäumt von Gehwegen mit Bordsteinen. Aber da, wo jetzt nichts mehr ist, ging es gemäß den historischen Karten einmal weiter. Die Main-Weserbahn lässt in diesem Bereich aber keinerlei Spuren mehr erkennen.



Noch einmal ein Ausschnitt aus dem Stadtplan von 1913. Das Teilstück des Weges zwischen Gilsastraße und Helleböhnweg ist nicht mehr nachvollziehbar. Die Linienführung könnte in Etwa so gewesen sein wie dargestellt. Die Einmündung am Knick des Helleböhnweges ist ziemlich abgesichert. Auch heute noch mündet dort ein Fußweg in den Helleböhnweg ein. Nicht auszuschließen ist aber auch eine Trasse über die Landgraf-Karl-Straße und den Nordshäuser Pfad. Die hohe Ungenauigkeit der historischen Karten, insbes. der Belagerungskarte, lassen es nicht zu, Karten einfach übereinander zu legen, um die Bezüge zur heutigen Situation herstellen zu können.



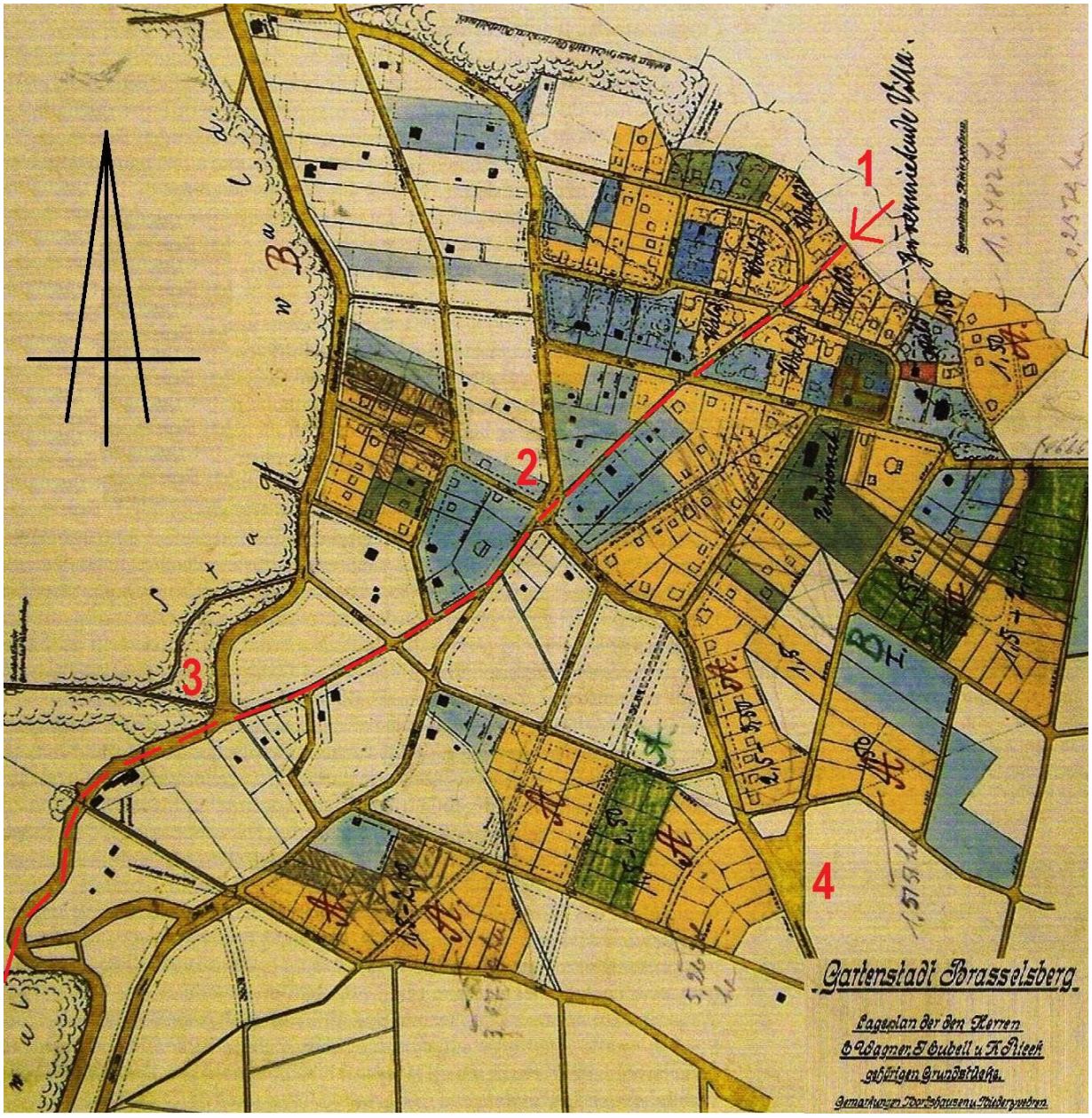
Auf dieser Luftaufnahme aus den 1970-er Jahren ist der Verlauf des Weges über die Dönche und den Brasselsberg ersichtlich. Hier ist mit wenigen Unterbrechungen aus der neueren Zeit die historische Wegetrasse noch begehbar. Die Unterbrechungen gibt es auf der Dönche durch Naturschutzmaßnahmen und am Döncherand durch „Privatisierung“ eines FFH- und Landschaftsschutz-Gebietes. Die Umgehungen sind im letzteren Fall leider so weit von der historischen Trasse entfernt, dass jegliche Verbindung dazu verloren geht. Durch den bebauten Bereich des Brasselsberges ist die Trasse durch Berücksichtigung bei der Besiedelung noch voll erhalten und wird erst wieder an der A 44 unterbrochen. Hier ist die Umgehung so, dass man mit entsprechenden Informationen versehen, den ursprünglichen Verlauf des Weges gedanklich noch nachvollziehen kann.
Dies ist umso eher möglich dadurch, dass der Weg noch unmittelbar bis an die Autobahn begehbar ist, was später auch noch durch Bilder belegt wird. Wenn man weiß, dass auf der anderen Seite ein Fuß- und Radweg nach Elgershausen führt, der zumindest der historischen Trasse zunächst sehr nahe kommt und ihr später bis nach Hoof entspricht, dann kann die gedankliche Verbindung zu der historischen Wegetrasse hergestellt werden. Über einen Seitenweg nach Südwesten kann man zusätzlich noch auf einen alten Eichelgarten stoßen, eine noch vor ca. 250 Jahren übliche Einrichtung, die für die Schweinemast angelegte Eichenhutewälder mit Baumnachwuchs versorgte.. Etwas vorher tangiert der Weg unterhalb des Birkenkopfes ein Hügelgrab und zwei Parallel verlaufende Hohlwege, die wiederum in die Trasse des historischen Weges noch Köln münden. Übrigens nicht die einzigen. Wer Probleme mit verschiedenen Geländewellen im Verlauf des Weges über die Dönche hat, der sollte wissen, dass diese harmlos sind verglichen mit manchen Steigungen in historischen Hohlwegen. Wer es genau wissen will, sollte einmal von Großalmerode über den Bilstein und den Roten See nach Hundelshausen laufen. Dort wird er steil bergab auf gekennzeichnetem Wanderweg über einen Hohlweg von 4 Parallelwegen geführt und weiß was die Menschen damals sich und Ihren Zugtieren abverlangten. Es folgen jetzt Bilder vom Abschnitt Brasselsberg / Dönche.

Hier betreten wir die Dönche. Der gezeigte Weg ist zwar nur die Umgehung des Feuchtbiotops, während die ursprüngliche Trasse mitten hindurch ging, aber sie lässt zumindest ein Gefühl für die frühere Situation aufkommen. Der Weg verschwindet genauso zunächst erst einmal in einer Senke, aus der er sich anschließend wieder nach oben arbeiten muss, wie es auch auf der ursprünglichen Trasse etwa 100 m rechts davon der Fall war.

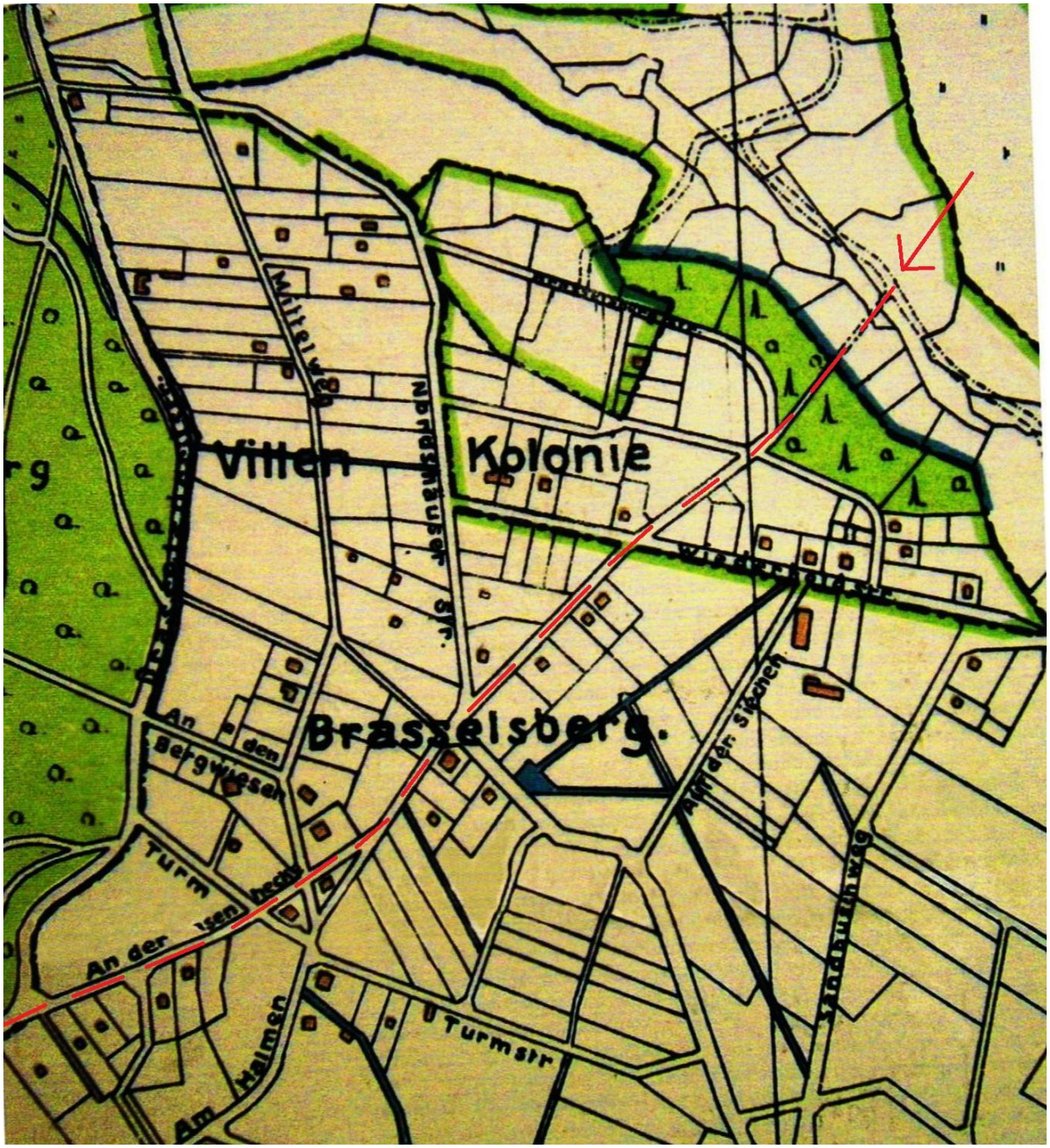
Vor noch überschaubarer Zeit wurden auf der Dönche aus Naturschutzgründen Weiden eingerichtet (s. Zaun), auf denen Galloways artfremde Vegetation wie die Herkulesstaude im Zaum halten. Dies hat aber auch, wohl aus Unwissenheit, dazu geführt dass der historische Weg, der diagonal über das Gelände führte, unterbrochen wurde. Hier geht aber wegen des weitgehenden Sichtkontakts wenigsten nicht das Gefühl für den ursprünglichen Zustand verloren und die Situation ist z,B, bei Führungen wenigstens noch erklärbar.

Hier hingegen wird der Weg durch private Nutzung seit Sommer 2010 so unterbrochen, dass auf den großräumigen Umgehungen jeglicher Bezug verloren geht. Das ist schade, zumal hier die Verantwortlichen auf die historische Bedeutung des Weges durch entsprechende Dokumentationen hingewiesen wurden. Die Dokumentationen können beim Autor unter der E-Mail-Adresse km.rossner@online.de angefordert werden.

Dies ist jetzt die mit großem Umweg erreichte andere Seite des Privatbereichs. Der Blick in die Senke zeigt die Steigungen, die zu überwinden waren, sehr deutlich. Dazu ist aber bereits schon etwas erläutert worden.



Diese Karte vom Zentralbereich des Brasselsberges aus dem Jahr 1911 stammt aus der Denkmaltopographie Kassel III und ist ein wahrer Schatz. Sie wurde hier genordet, um die Orientierung zu erleichtern. Außerdem ist der Verlauf des historischen Fernweges nach Köln und Paderborn hier eingezeichnet und einige Stellen mit Zahlen markiert, auf die im Text besonders hingewiesen wird. Bäche sind in dieser Darstellung leider vernachlässigt, aber interessant ist, dass die Straßenverläufe heut noch so sind, wie damals geplant. Straßennamen gibt es aber offensichtlich noch nicht. Deutlich sind die Parzellierungen zu erkennen, die Farben der Parzellen sind den Eigentümern zugeordnet.
Bei Ziffer 1 kommt der Weg aus der Mulde des Dönchebaches in das geplante Baugebiet und verläuft dann zielstrebig auf den Trassen der heutigen Straßen An den Vogelwiesen, Gnadenweg, Am Hahnen und Schwengebergstraße hinauf zur Konrad-Adenauer-Straße (früher Bergstraße). Folgt dieser eine Weile und verschwindet dann in der Kurve, wo heute der Rundwanderparkplatz ist, im Wald.
Bei Ziffer 3 zweigt ein alter Hohlweg ab, der heute noch mit seinem extrem tiefen Einschnitt gut zu erkennen ist. Ein Beweis für Verknüpfungen zwischen Hohlwegen und dem Fernweg. Auch im Bereich vom Zeche-Marieweg gab es eine solche Anbindung, die aber auf der Karte nicht zu sehen ist.
Die Ziffern 2 und 4 markieren offensichtlich geplante öffentliche Flächen, die als Gemeinschaftsflächen eigentlich zu einer Gartenstadt gehören. Geblieben ist Ziff. 2 als Verkehrsfläche.



Auch diese Karte stammt aus der Denkmaltopographie Kassel III und stellt die Situation im Jahr 1927 dar. Auch Bäche sind hier dargestellt wie Dönchebach und Mühlbach. Das geradlinige System von Wasserläufen mit Teichen dient der Gelände-Trockenlegung. Über den schräg nach rechts unten verlaufenden Bach oder Graben in Richtung Gänseweide gibt es aber zumindest noch Zeitzeugen und auch noch Spuren in der Geländeform. Bei einem Unwetter vor einigen Jahren floss dort auch tatsächlich einmal wieder Wasser, das Anlieger sonst möglicherweise im Keller gehabt hätten.
Der Graben zwischen Nordshäuser Straße und Wiederholdstraße war ein Vorfluter für Dränagen zur Trockenlegung der Grundstücke. Bei einem Bauvorhauben in der Rieckstraße, die dort jetzt verläuft, wurde in 1967 morastiger Boden angetroffen. Es musste Schotter eingebracht werden und mit Plattengründung und aufwändiger Dränage die Tragfähigkeit und Trockenheit herbeigeführt werden.
Viele Straßen haben hier schon Namen, die aber nicht immer den heutigen Straßennamen entsprechen.
Der Fernweg ist auch hier entsprechend markiert. Am rechten unteren Bildrand kann man erkennen, dass inzwischen aus der freien Fläche an der Ecke Sandbuschweg ein Baugrundstück geworden ist, wo heute das markante Haus mit dem Reetdach steht.

An den Vogelwiesen: Blick in die Straße am Ende der Steigung, die exakt der historischen Trasse folgt.

Weiter geht es über die Wiederholdstraße in den Gnadenweg, über dessen Namen viel gerätselt wird, aber es ist nur eines sicher, dass er mit dem Kirchgang nichts zu tun hat, weil der Brasselsberg damals noch nicht besiedelt war, Nordhäuser, Elgershäuser usw. ihre eigenen Kirchen hatten, während die Wahlershäuser noch nach Kirchditmold gehen mussten. Wer hätte also hier entlang zu welcher Kirche gehen wollen.

Dafür ist aber heute direkt am Gnadenweg die evangelische Emmauskirche zu sehen, die aber erst 1952 errichtet wurde, also nicht für den Namen des Gnadenwegs verantwortlich sein kann. Rechts im Bild noch zu erkennen die neue Bebauung des Stadtteilzentrums mit dem aufwändig von der Investorin restaurierten Trafohaus, das jetzt eine besondere Zierde des Stadtteilplatzes ist, dessen Gestaltung zwar seit Jahrzehnten diskutiert wird, aber aus verschiedenen Sachzwängen heraus bisher nicht zustande kam. Die Brasselsberger hoffen aber immer noch dass sie hier einmal einen zentralen Platz für Feste, Begegnungen, menschliche Kontakte schaffen können, auch weil der Gartenstadt eine Gemeinschaftseinrichtung als Gartenstadtmerkmal fehlt.

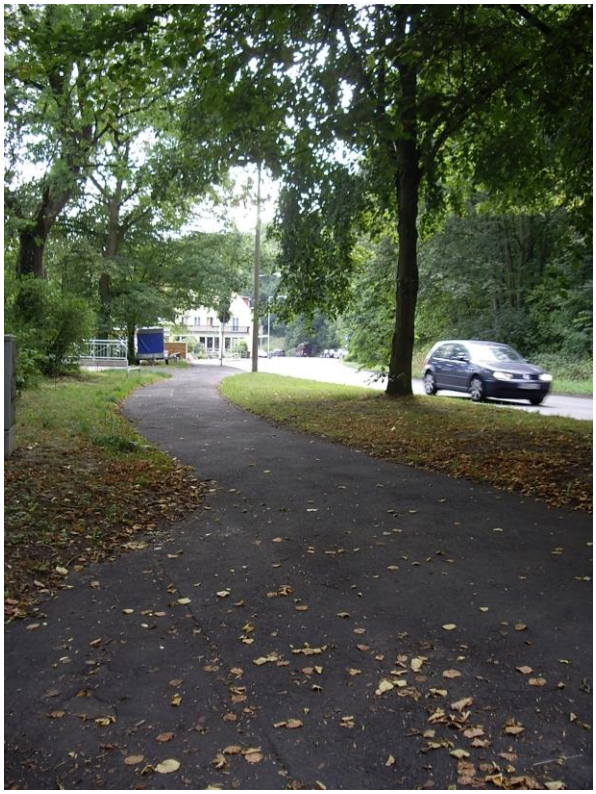
Die neue Bebauung im Stadtteilzentrum mit dem restaurierten Trafohaus. Rechts der Gnadenweg.

Weiter geht es durch die Straße „Am Hahnen“, die der historische Weg aber bald wieder verlässt.

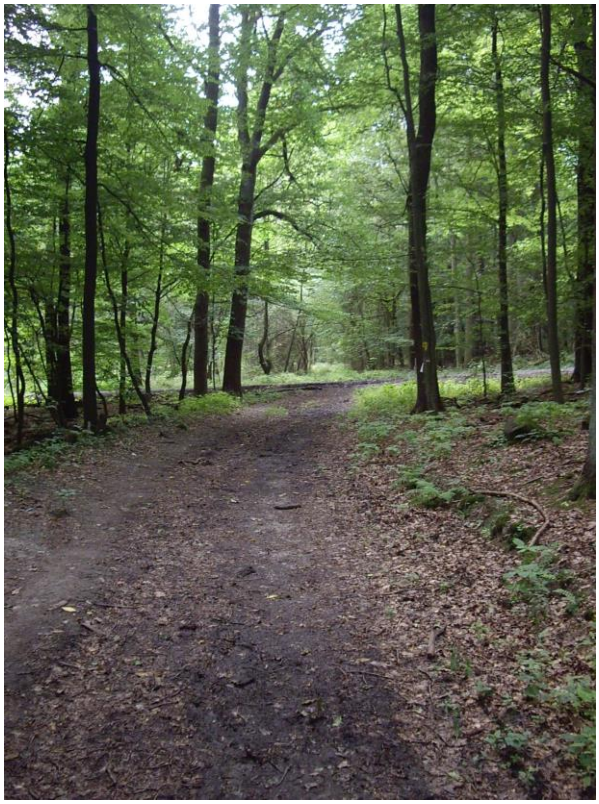
Hier geht es nach rechts in die Schwengebergstraße. Die Garage ersetzt eine „neobarocke“ Garage, die trotz Denkmalschutz abgerissen wurde.

Hier überquert die Schwengebergstraße die Birkenkopfstraße. Es ist schon erstaunlich, wie hier die historische Wegetrasse bei der Bebauung des Brasselsberges berücksichtigt wurde.

Hier steigt die Schwengebergstraße stark an in Richtung Konrad-Adenauer-Straße. Das letzte Stück oben ist Fußweg. Der Straßenzustand ist sehr schlecht, aber den Anwohnern reicht es so.



Hier verläuft der Fernweg ein Stück auf der Trasse der Konrad-Adenauer-Straße entlang, mündet dann in den Parkplatz ein und verschwindet im hinteren Bogen der ehemaligen Bergstraße, der jetzt den Rundwanderparkplatz begrenzt als markierter Wanderweg im Wald. Die Bergstraße wurde übrigens in 1871 von französischen Gefangenen des Krieges 1870 / 71 gebaut, wobei auch der monolithische Quarzit des Steinernen Schweinchens gefunden wurde. Im Bereich des Waldrandes gibt es Spuren dafür, dass ein oberhalb des Steinernen Scheinchens verlaufender Hohlweg hier an den Fernweg angeschlossen gewesen sein könnte (Wegereste, Bachverrohrung usw.)..

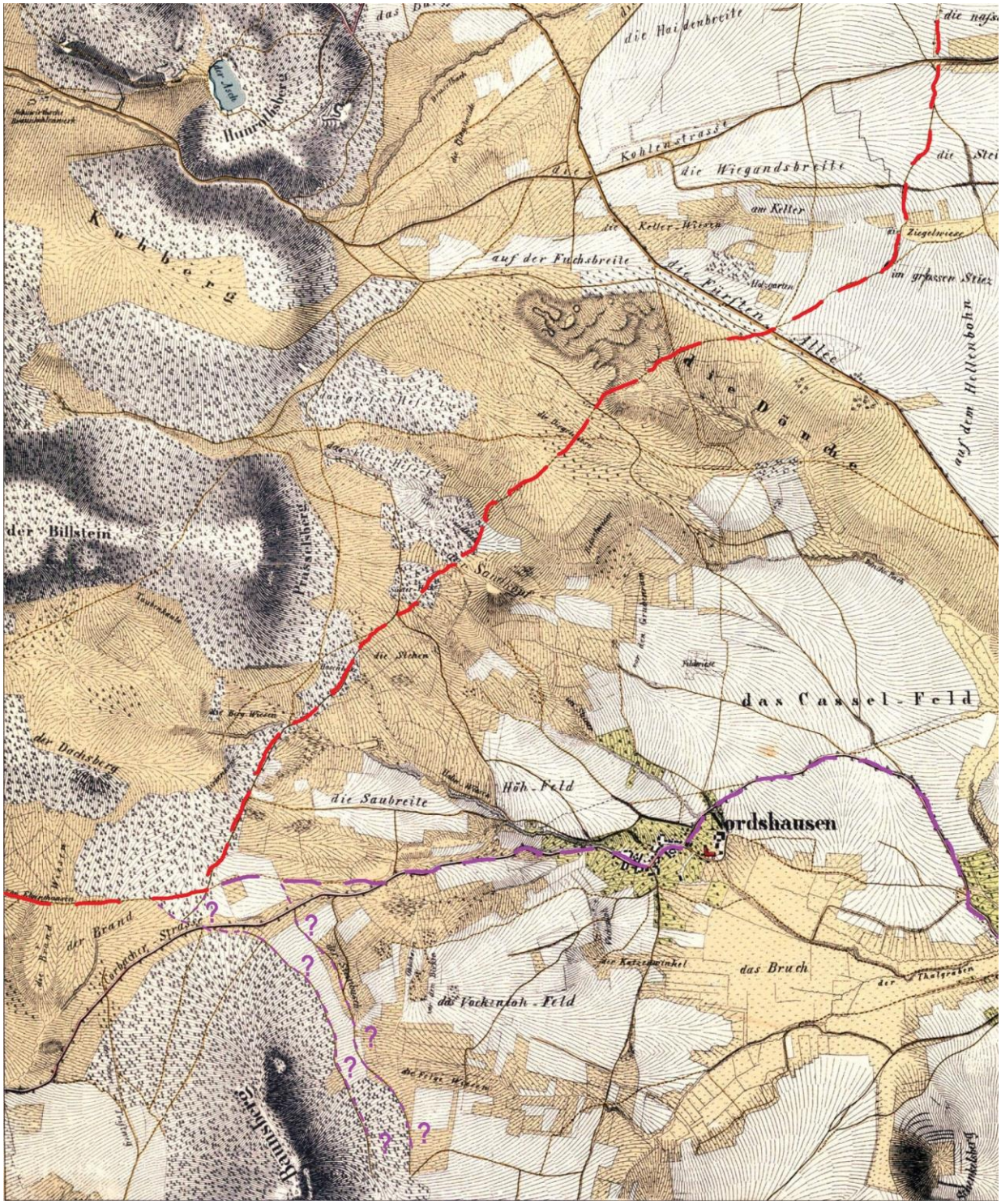


Hier Kreuzt der Weg die Forststraße Richtung Birkenkopf / 7 Teiche und geht gegenüber, als ehemaliger Weg noch gut zu erkennen, weiter.

Hier wird jetzt der Weg in Richtung Dachsberg gekreuzt. Es überrascht, wie gut der Weg auch 40 Jahre nach dem Autobahnbau und der damit verbundenen Unterbrechung noch zu erkennen ist trotz der durch Forstmaschinen erzeugten Wasserlöcher. Man wundert sich, warum er als Abkürzung in Richtung Dachsberg nicht mehr genutzt wird.

Geradlinig geht es weiter und Zäune weisen dann schon auf die Nähe der Autobahn hin.

Und hier ist an der Autobahn erst einmal der Weg zu Ende, den nach Zeitzeugenberichten Elgershäuser Arbeitnehmer noch bis zur Stilllegung der Brasselsbergbahn benutzt haben um zu deren Endhaltestelle zu laufen und dann weiter mit Trams zu ihren Arbeitsstellen bei Henschel oder woanders zu gelangen. Einige fuhren dort auch mit dem Fahrrad an die Arbeit bis nach Mittelfeld, um das Geld für die Straßenbahn zu sparen.

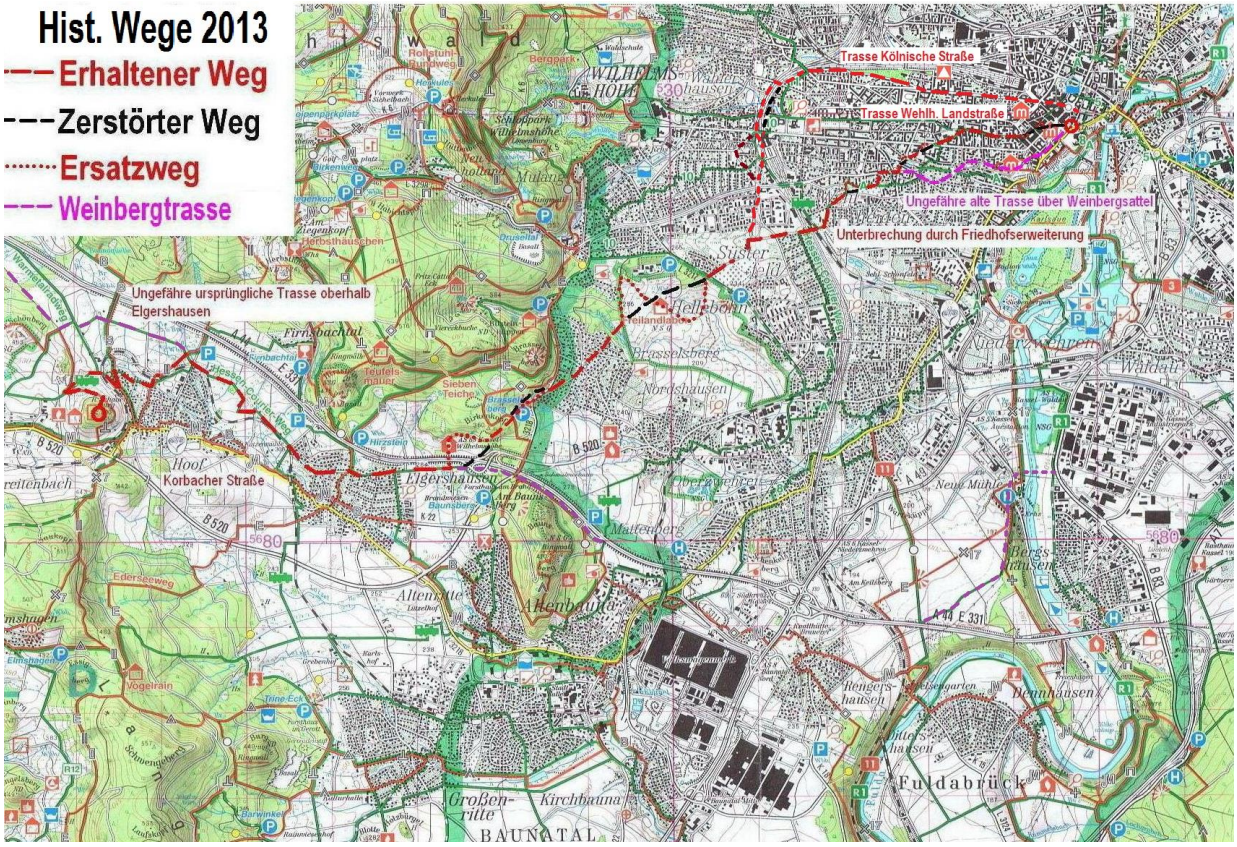


Dies ist ein vergrößerter Ausschnitt aus der Karte von 1835 / 40 mit der Markierung des Fernweges von der Kohlenstraße bis zur Korbacher Straße. Die mit Fragezeichen versehenen Routen sind mögliche Trassen auf der Basis des Belagerungsplanes von 1762. Dort ist eindeutig dargestellt, dass der Weg in Richtung Fuldafurt Bergshausen südlich am Schenkelsberg (rechts unten) vorbeigeht. Das ist im Prinzip die Trasse der A 44, so dass man ausschließen kann, noch eindeutige Reste dieser Trasse in diesem Bereich nachweisen zu können. Zu beachten ist auch der Anschluss zwischen der „Brasselsbergtrasse“ und der „Bergshäuser Trasse“, der bereits vor dem Bau der A 44 erheblich verändert wurde, wie man aus der nächsten Karte von ca. 1936 deutlich erkennen kann. Die Ursachen für die Veränderungen sind tlw. auch der Straßenbau, aber tlw. sind sie auch absolut unklar. Für eine einigermaßen abgesicherte „Bergshäuser Trasse“ wären exaktere historische Karten nötig.

Hier kann man die Veränderungen ganz gut erkennen: Die Bergstraße kreuzt jetzt die Korbacher Straße und verläuft geradlinig weiter nach Altenritte. Die Richtungsänderung der „Bergshäuser Trasse“ zum Baunsberg hin wird unklar. Am Baunsberg scheint die obere Trasse die richtige zu sein, aber auch diese wurde wegen der A 44 weiter nach Südwesten verlegt. Markierung violett mit Fragezeichen. Im Bereich der beschriebenen Abkürzung münden noch 2 weitere Hohlwege in den Fernweg. Man stößt seitlich auf viel Geschichte: 1 Hügelgrab (ca. 1200 v.Chr,), Hohlwege (Alter unbekannt), 1 Eichelgarten, Munitionsgruben aus dem 2. Weltkrieg und eine große ehem. Sandgrube.

Diese Karte von LAGIS wird in voller Absicht vollständig wiedergegeben, weil man dadurch ein Gefühl dafür bekommt, wie weit der Verkehrswegebau schon vor 200 – 250 Jahren war und wie dadurch alte Fernwege aufgenommen, aber auch ersetzt wurden.. Es gibt zwar auch eine noch bis ins 16. Jahrhundert zurückreichende ähnliche Karte, in der ist aber die Trasse nach Köln wegen unzureichender Beschriftung noch schwerer zu verfolgen. Köln ist nicht auf der Karte zu sehen, weil sie auf Hessen bezogen ist, deshalb der nachgetragene Hinweis. Die Trasse entspricht der bereits anfangs erwähnten. Es gab allerdings noch keine Bundesstraßen. Die groben Stationen waren Kassel, Korbach, Winterberg, Olpe, Köln. Aufgrund der hohen Auflösung der Karte ist es möglich, die Trasse im Zoom zu verfolgen. Bei einer Ausgedruckten Ausgabe wäre eine gute Lupe hilfreich.

d



Zur Zusammenfassung hier eine aktuelle Wanderkarte mit Eintragung der Wegetrassen unter Berücksichtigung der heutigen Situation. Sie baut auf der Karte aus der Dokumentation Vogelwiesen-Dönche auf. Für die darin abgehandelten Wegeabschnitte gilt die Beschreibung noch voll und ganz. Für die Kölnische Straße und die Verbindung bis zum Anschluss an die „Wehlheider Trasse“ sind in dieser Dokumentation schon genügend Angaben gemacht worden, die hier nicht wiederholt werden müssen.

Bei der Bergshäuser Trasse wurden nur die jeweiligen Anschlüsse an Furt und “Brasselsbergtrasse“ dargestellt, weil diese anhand des alten Kartenmaterials noch einigermaßen verfolgt werden können. Was aber unter der A 44 verborgen ist, entzieht sich jeglicher Möglichkeit der Feststellung.

Feststeht, dass die Trasse südlich von Mattenberg und Schenkelsberg (mit größerem Abstand) verlief, dass die Fuldafurt unterhalb des Wehres an der Neuen Mühle war, etwa dort, wo heute die Fußgängerbrücke ist (s. Karte von 1835 / 40), Nach dieser Lage könnte der steile Weg westlich des Ludwig-Noll-Krankenhauses, der auch deutliche Spuren eines Hohlwegs trägt, die Rampe auf das lange Feld gewesen sein. Dort ist der Weg entlang des Waldgürtels die wahrscheinlichste Variante der Fortsetzung bis zur Autobahn, zumal in diesen ein anderer aus dem Tal der Fulda kommender Weg mündet, der mit etwas weniger Steigung und großem Bogen die Höhendifferenz überwindet. Dies sind zwar Hypothesen, resultieren aber aus guter eigener Kenntnis der dortigen Wegesituation, aufgrund häufiger Nutzung der Wege als Fahrradroute auf dem etwas verlängerten Weg von der Arbeit.

Da das Gebiet des Langen Feldes als Gewerbegebiet erschlossen werden soll, wäre es sicher nicht verkehrt bei Erschließung und Bau auf Spuren zu achten. Es ist nicht auszuschließen, dass in diesem Bereich unter der Erde einiges schlummert.

Im Bereich westlich von Hoof ist ebenfalls vieles durch den Autobahnbau beeinträchtigt, aber da wir anhand der Karte aus der frühfränkischen Zeit wissen, dass die Trasse südlich der Burghasunger Burg verlief, während die Autobahn nördlich daran vorbeigeführt ist, muss sich bei Hoof die Trasse von der Autobahn allmählich entfernen. Leider endet das historische Kartenmaterial vorher und die alten Karten lassen nicht genügend Einzelheiten erkennen, um feststellen zu können, welche noch vorhandenen Wege Teile des Fernweges gewesen sein könnten. Da es hier aber um Kassel geht, sind diese Probleme zweitrangig.

Zusatzinformationen::

Antike Straßen entdeckt

Hohlwege und Hügelgräber am Dörnberg weisen auf uralte Handelswege hin

VON BEA RICKEN

ZIERENBERG. Über den Hohen Dörnberg sollen in der Zeit vor Christi Geburt zwei antike Fernstraßen geführt haben, die vom heutigen Ruhrgebiet bis nach Leipzig und von Hamburg bis München verliefen. Diese neue und sensationelle Entdeckung haben Hobbyarchäologen um den ehemaligen Landrat Dr. Udo Schlitzberger aus Fürstenwald und Klaus Fröhlich aus Dörnberg gemacht.

Bereits vor drei Jahren hatten Funde und Ausgrabungen am Dörnberg ergeben, dass dort eine Metropole der Eisenzeit existiert hat, die von einem wohlhabenden Fürsten regiert wurde. „Wir haben daraufhin weitergeforscht und alte Karten gewälzt, weil wir schon vermuteten, dass auch eine wichtige Handelsstraße über den Dörnberg geführt haben muss", sagt Fröhlich.

Tiefe Bodeneinbuchtungen

Bei einer Wanderung vom Dörnberg nach Fürstenwald entdeckte die Gruppe jetzt im Wald die Reste ehemaliger Hohlwege. Diese tiefen Bodeneinbuchtungen entstanden durch Pferde- und Ochsenfuhrwerke. Bis 600 Jahre nach Christi Geburt wanderten die Menschen über Höhenwege, um Flüsse und Bäche in den Tälern zu umgehen. Danach hatten Müller dafür gesorgt, dass die Wege begradigt wurden. So konnten die Hobbyarchäologen die Nutzung der Dörnberg-Straßen eingrenzen. Mithilfe des Marburger Archivs wurde der Verlauf der uralten Straßen, deren Existenz bis in die Steinzeit zurückreichen dürfte, rekonstruiert. Als weitere Orientierung dienten Hügelgräber und Ringwälle am Rande des Weges. „Wir sind mittlerweile sicher, dass römische Heere die Handelsstraße benutzt haben", sagt Fröhlich. Auch die Armeen, die bei der Varusschlacht im Teutoburger Wald kämpften, sollen über den Dörnberg angerückt sein. Die Hobbyarchäologen wollen nun zusammen mit Profis die Geschichte weiter erforschen.

Mehr als 2000 Jahre später: Über diesen Feldweg führte einst eine der antiken Fernstraßen über den Dörnberg, auf der Reisende mit Pferde- und Ochsenfuhrwerken unterwegs waren. Im Hintergrund blickt man auf Fürstenwald. Vorn Dominik und Dagmar Scholz mit ihren Pferden. Foto: Ricken

Kurzclip zu diesem Thema gibt es auf **http://zu.hna.de/berg415**

HINTERGRUND

Antike Metropole in der Eisenzeit

Der Hohe Dörnberg war eine antike Metropole, die im sechsten Jahrhundert vor Christus ein Regierungsstandort in der Region war. Zu dieser Einschätzung kam vor drei Jahren ein Archäologen-Team vom Institut für Vor- und Frühgeschichte der Uni Mainz nach dem Abschluss von Grabungen auf dem Plateau des Berges. Mit einer dichten Besiedlung des Dörnbergs und damit seiner wichtigen regionalen Stellung hatte bis dahin niemand gerechnet. Über die neuesten Entdeckungen wird Klaus Fröhlich am Sonntag, 2. September, ab 10.30 Uhr im Naturparkzentrum berichten. Anschließend ist eine Wanderung zu den antiken Straßen geplant.

Dieser Zeitungsartikel aus der HNA vom 28.08.12 berichtet über einen Fernweg aus dem Ruhrgebiet nach Leipzig (und umgekehrt) und Hohlwege, die man im Habichtswald und im Kaufunger Wald überall findet. Dieser Bericht hat dazu beigetragen, einen Grund für den großen Bogen des alten Fernweges nach Köln zu finden, wo doch die Wehlheider Trasse mit ihrer beinahe Luftlinienausrichtung viel logischer erscheint, nämlich die gemeinsame Trasse bis zur Teilung vor Kirchditmold, was sich auch in dem gemeinsamen Ostziel Leipzig ausdrückt.

Die Bedeutung des Dörnbergs mit seinen Ringwallanlagen, der Blumenburg auf der Wichtelkirche und dem Hohlen Stein drückt sich auch in dem dort angelegten ECO-Pfad aus. Informationen zum ECO-Pfad findet man im Internet. Schöner und gesunder ist es aber, ihn einfach mal zu erwandern.

Außerdem führt auch noch der Habichtswaldsteig über den Dörnberg mit weiteren Informationstafeln und das Naturparkzentrum befindet sich auch hier mit noch mehr Informationen.

Stadtentwicklung

Die Geschichte der Stadtentwicklung Kassels beginnt an einer Senke hin zur Fulda, die an dieser Stelle eine Furt bildete. Dort wo urkundlich die Stadtgründung im Jahre 913 Erwähnung findet und sich später die Siedlung an der Marktkreuzung entwickelte, ist davon auszugehen, dass es bereits in vorchristlicher Zeit Siedlungen von Fischern gegeben haben muss. Zwischen dem Kloster Ahnaberg im Norden und dem ehemaligen Mündungsgebiet des Flusses Ahne am Altmarkt wurden bei archäologischen Sicherungen im Zuge des Abrisses des ehemaligen preußischen Verwaltungs- und Polizeipräsidiums Funde gemacht, die auf eine derartige Kultur aus der Zeit des stammesgeschichtlichen Altertums hinweisen. Die Belege sind den Neubaumaßnahmen an diesem Ort zum Opfer gefallen. Die geschriebene Stadtgeschichte beginnt im frühen Mittelalter, also rund gut eintausend Jahre später, nachdem sich der Siedlungspunkt am Altmarkt in drei eigenständige Stadtteile zu gliedern begann. Altstadt, Neustadt und Freiheit nannten je einen eigenen Rat und bildeten selbstständige Vertretungen, die sich aus der Handwerkerschaft, den Zünften und dem Klerus bildeten. Erst im Hochmittelalter kam es ab 1277 mit der Anlage einer Burg auf einem oberhalb der Fulda gelegenen Hügel zum Ende der Vorherrschaft des klösterlichen Stifts. Diese Anlage bildete nunmehr den weltlichen Kontrapunkt und den Beginn einer säkularen stadtgeschichtlichen Entwicklung, die sich bis in die Renaissance fortsetzte.

Dies ist der erste Absatz zum Thema Stadtentwicklung in Wikipedia. Die Beschreibung der Furt und der Besiedlung lassen auch Rückschlüsse auf das Vorhandensein von Wegen zu. (Stand v. 09.01.13). Das erwähnte Polizeipräsidium hatte allerdings nichts mit Preußen zu tun.

Aus Westen kam eine wichtige alte Straße über Köln, Wipperfürth, Meinerzhagen, Attendorn, Schmallenberg, Winterberg und Korbach[34], die ursprünglich ein Höhenweg war und dann in die Täler hinabstieg[35]. Sie erreichte das Kasseler Becken in geschichtlicher Zeit über Ipping-hausen, Balhorn[36] und Elgershausen südlich des Habichtswaldes[37], überschritt die Fulda zwi-schen Niederzwehren und Waldau[38], querte die Nord-Süd-Straße von Hersfeld und mündete in die Straßen nach Thüringen und dem östlichen Sachsen.
Eine weitere, jüngere Straße aus Westen kam über Duisburg, Düsseldorf, Elberfeld, Iserlohn, Brilon[39] und mündete in die Kölner Straße: mit einem wohl unbedeutenden Zweig bei Korbach[40] und einem anderen bei Istha, der über Landau oder Arolsen und Wolfhagen führte[41]. Die Verbindung nach Elberfeld, die keinen Zusammenhang mit Höhenwegen mehr hatte, war spätestens in der frühen Neuzeit für den Handel mit hessischen Leinwaren bedeu-tend[42]. Eine zweite Route dieser Straße ging von Arolsen über Volkmarsen und Dörnberg nach Kassel, nördlich des Habichtswaldes[43].

31 LANDAU, Heer- und Handelsstraßen, S. 88ff. (mehrere Routen); HERBST, Heer- und Handelsstraßen, S. 105ff. (Nürnberg – Meiningen – Berka – Bad Sooden-Allendorf – Göttingen; die Straße wurde schon zur Zeit Karls des Großen genutzt); KRÜGER, Altstraßen, Routen 41 (Göttingen – Eschwege – Nürnberg) und 42 (Göttingen – Eschwege – Augsburg); BRUNS / WECZERKA, Handelsstraßen, S. 309 (Umgehungen Kassels zwischen Göttingen und Hersfeld), S. 339-341 (Nürnberg – Meiningen – Kassel bzw. Göttingen), S. 352ff. (Nürnberg – Erfurt), S. 310-320 (Erfurt – Braunschweig), S. 287-289 (Erfurt – Mühlhausen – Northeim – Einbeck – Hameln), S. 295-297 (Erfurt – Mühlhausen), Karten III, II, 13, 19, 26, 31, 32.
32 STENGEL, Fränkische Wurzel, S. 79f.; KRÜGER, Altstraßen, Route 32; LANDAU, Heer- und Handelsstraßen, S. 100; BRUNS / WECZERKA, Handelsstraßen, S. 435f., Karte 19.
33 JÄGER, Kreis Hofgeismar, S. 84.
34 LANDAU, Heer- und Handelsstraßen, S. 80; HERBST, Heer- und Handelsstraßen, S. 50f.; KRÜGER, Altstraßen, Route 74; BRUNS / WECZERKA, Handelsstraßen, S. 364, S. 459-461, Karten IV, 24, 18-19; Geschichtlicher Atlas von Hessen, Karte 29a (von Willi GÖRICH). Vgl. auch HEINEMEYER, Königsgut, S. 18f. LANDAU vermutet, dass Kaiser Otto III. bei einer Reise von Aachen zur Weser im Jahre 1000 diese Straße über Köln und das Kasseler Becken benutzte; Heer- und Handelsstraßen, S. 80, danach BRUNS / WECZERKA, Handelsstraßen, S. 459-461.
35 Geschichtlicher Atlas von Kassel, Karte 7a (von Willi GÖRICH / Helmut SCHOPPA), vgl. Karte 29a (von Willi

GÖRICH).

36 Bei Balhorn liegt bereits ein vorgeschichtliches Urnenfeld: KUBACH, Bronzezeit und ältere Eisenzeit, S. 124; VERSE, Keramik, S. 235f.
37 LANDAU, Heer- und Handelsstraßen, S. 80; BRUNS / WECZERKA, Handelsstraßen, S. 460, Karten III und 19; Geschichtlicher Atlas von Hessen, Karte 29a (von Willi GÖRICH). Bei KRÜGER, Altstraßen, führt die Route 74 allerdings von Korbach über Niederwaroldern und Wolfhagen nach Kassel, was einen Umweg bedeutet; diese Strecke ist allerdings nur einmal bezeugt, und zum grundsätzlichen methodischen Problem KRÜGERS vgl. GÖRICH, Altstraßen.
38 S. hierzu nachfolgend den Abschnitt zum Kasseler Becken.
39 LANDAU, Heer- und Handelsstraßen, S. 79.
40 Nur bei KRÜGER, Altstraßen, Route 84 (Korbach – Soest); vgl. dazu GÖRICH, Altstraßen, S. 335.

Dies ist ein Ausschnitt aus einer Abhandlung über historische Fernwege von Christian Presche einschl. der zugehörigen Fußnoten. Der letzte Satz betrifft die Dörnberg-Route. Die Abhandlung ist 25 Seiten lang, obwohl sie nur die Wege aufzählt, aber nicht näher beschreibt. Wenn man das „Strickmuster“ auf der Titelseite betrachtet, wundert das aber gar nicht mehr. Diese Karte ist übrigens auch bei den Fußnoten aufgeführt.

Die Ableitung des Namens Chassella oder Chassalla – so lautet er in seinen ersten Formen – läßt darauf schließen, daß ein befestigtes Haus mit steinernem Unterbau, vielleicht sogar eine burgähnliche Anlage, durch erhöhte Lage den Fluß und seinen Übergang beherrschend, schon von den Anfängen her das Werden des königlichen Wirtschaftshofes begleitet und beschützt hat. Der Name ist von dem lateinischen Wort „castellum“ abgeleitet und wurde früh von den Franken als militärischer Fachausdruck für solche Anlagen in königlichem Besitz verwendet. Dabei fällt auf, daß der Name nur in die ältesten und nächsten Kolonisationsgebiete der Franken hinausgetragen wurde. Nach Bayern und Schwaben ist er kaum, nach Thüringen und Sachsen überhaupt nicht mehr gelangt; die fränkischen Befestigungen in Sachsen erhielten schon den Namen „Burg“. So bewahrt der Name „Kassel“ die Erinnerung an eine befestigte Etappenstation zur Sicherung der fränkischen Heerstraße nach Norden und weist auf eine Entstehung in karolingischer Zeit zurück.

Diese Sätze findet man bei Paul Heidelbach – Kassel auf Seite 27 Ausgabe 1957. Da wird u.a. etwas über Wege gesagt, wenn auch der Name Köln nicht vorkommt, Leipzig allerdings auch nicht, so ist doch die Verwunderung über den Wortstamm Castellum in dieser Region bemerkenswert. Vielleicht hatten die Lehrer doch recht, die in den 1950-er Jahren gelehrt haben, dass an der Fuldafurt ein römisches Castellum gestanden habe und dass daher der Name Cassel bzw. Kassel käme. Die Anwesenheit der Römer und ein Castellum, und wenn es nur aus Holzpalisaden und Zelten bestanden haben sollte – man beachte die vorsichtige Formulierung – könnte die Franken dazu veranlasst haben, den Begriff Castellum zu übernehmen und in ihren Sprachgebrauch zu übersetzen. Eine Hypothese, das ist klar, aber vielleicht des Nachdenkens wert. Auch in den letzten Jahren tauchten immer wieder Vermutungen über die Existenz von Römern im Kasseler Becken auf. Es wurde auch gegraben, aber nach dieser Theorie an der falschen Stelle und beim Finanzdienstleistungszentrum hatte man ja keine Zeit. Vielleicht ist es wirklich so, dass altes Wissen manchmal verloren geht, weil die mündlichen Überlieferungen angezweifelt werden und die Belege im Krieg verbrannt oder anderweitig verloren gegangen sind.
Es wird aufgrund der dichten Bebauung im fraglichen Areal kaum möglich sein jemals darüber verbindliche Kenntnis zu erhalten, weil Grabungen schlicht unmöglich sind.

Bis hierher ist der Text der 2. Auflage noch bis auf kleinere Änderungen an der Formulierung inhaltlich noch identisch mit der ursprünglichen Version. Dann kam der folgende Artikel der HNA vom 10.08.2013 und machte plötzlich noch deutlicher, dass die Römer wesentlich weiter nach Norden vorgedrungen sind, als bisher angenommen wurde. Dies untermauert die bereits in dieser Dokumentation geäußerten Vermutungen, dass die Fernwege im Raum Kassel, also auch die Kölnische Straße, bereits von den „Alten Römern“ benutzt wurden.

Das Thema

2008 wurden im Landkreis Northeim Reste eines Schlachtfelds entdeckt, auf dem vor 1800 Jahren Römer gegen Germanen kämpften. Das Landesmuseum Braunschweig zeigt die spektakulären Funde ab September in einer Schau.

Blick in die Zeit

Der Hintergrund der Harzhorn-Schlacht

- **9 n. Chr.:** Varus-Schlacht bei Kalkriese. Das Heer des Cheruskers Armininus besiegt die Römer, Rachefeldzüge (14 bis 16 n. Chr.) bleiben erfolglos. Historiker glauben lange, dass das die letzten großen Militärinterventionen der Römer in Germanien waren.
- **230 oder 231 n. Chr.:** Ein persisches Heer bedroht die römische Herrschaft in Mesopotamien und Syrien. Kaiser Severus Alexander startet 232 eine Gegenoffensive. Durch den nötigen Truppenabzug ist die Grenze zu Germanien ungeschützt.
- **233/234:** Germanische Krieger nutzen die Gelegenheit: Die Alamannen fallen ins römische Reich ein und plündern die grenznahen Provinzen.
- **235:** Severus Alexander will mit einem großen Heer Rache nehmen, entschließt sich aber doch zu Verhandlungen. Unzufriedene Soldaten ermorden ihn und rufen Maximinus Thrax zum ersten Soldatenkaiser aus. Schriftquellen berichten danach von seinem Feldzug tief nach Germanien hinein sowie von einer großen Schlacht im Moor – was in der Forschung lange umstritten war. Zu diesem Feldzug könnte die Harzhorn-Schlacht gehören.

Maximinus Thrax

- **236:** Römische Münzen preisen Maximinus Thrax als „Germanicus Maximus“ – ein Hinweis auf einen erfolgreichen Feldzug gegen die Germanen. (fst)

HARZHORN

SERVICE

Öffnungszeiten und Eintritt

Die Landesausstellung „Roms vergessener Feldzug. Die Schlacht am Harzhorn“ wird am Sonntag, 1. September, im Landesmuseum Braunschweig, Burgplatz 1, eröffnet. Sie ist bis 19. Januar 2014 zu sehen.

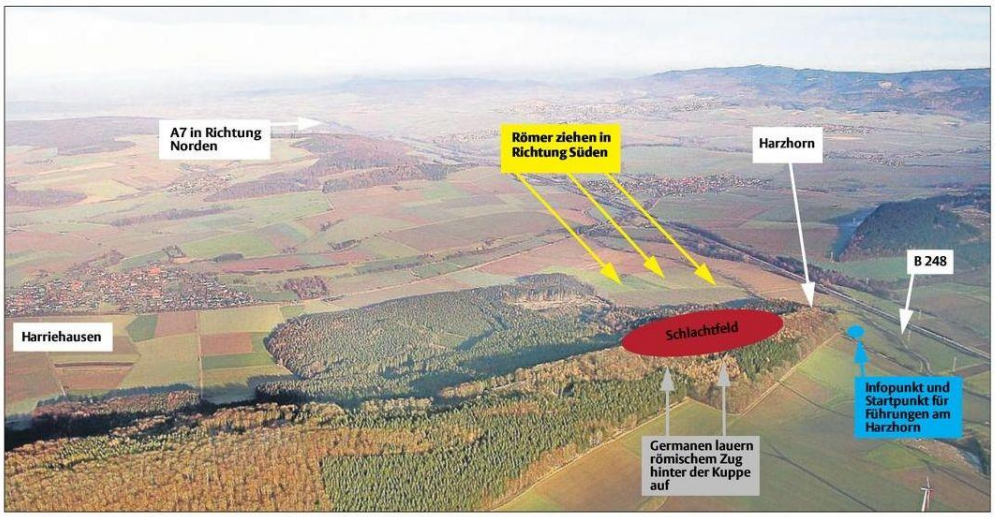
Öffnungszeiten: Di 10 bis 20 Uhr; Mi bis So 10 bis 18 Uhr. Mo sowie 24.,25. und 31. 12. geschlossen.

Eintritt: zehn Euro, ermäßigt acht Euro, Kinder (sechs bis 16 Jahre) drei Euro). Familienkarten 13 bis 20 Euro.

www.3landesmuseen.de

Führungen über das Schlachtfeld: Touristinformation Bad Gandersheim, Tel. 0 53 82/737 00. (fst)

www.roemerschlacht-amharzhorn.de



Gemetzel am Harzhorn: Auf dem Rückweg aus dem Norden gerät der römische Heerzug am Harzhorn in einen germanischen Hinterhalt. Im steilen Gelände an der nördlichen Flanke und am Höhenweg tobt die Schlacht. Doch die Germanen können den Überraschungsmoment nicht nutzen: Sie haben mit ihren Bögen und Nahkampfwaffen keine Chance mehr, als die Römer ihre Katapulte und leichte Artillerie in Stellung gebracht haben. Foto: Rampfel/dpa

Museum wird zur Zeitmaschine

Vor 1800 Jahren kämpfte eine römische Multi-Kulti-Armee am Harzhorn – Landesausstellung in Braunschweig

Von Friederike Steensen

Um das Jahr 235 nach Christus: Ein Kilometer langer Zug römischer Soldaten wälzt sich am westlichen Harzrand vorbei nach Süden, bis zu 10 000 Mann. Sie kommen aus allen Teilen des römischen Reiches – syrische Bogenschützen, mauretanische Speerschleuderer, persische Panzerreiter, zahllose Fußsoldaten. Im Tross stapfen Pferde und Maultiere über den lehmigen Boden. Vor ihnen erhebt sich ein Höhenzug, der Weg führt über einen Pass, der 1800 Jahre später als Harzhorn (im nördlichen Kreis Northeim) bekannt sein wird. Was die Legionäre wohl nicht wissen: Germanen lauern auf dem dicht bewaldeten Hügel.

Was an diesem Tag geschah, beschäftigt Archäologen und Historiker seit 2008. Damals präsentierten zwei Hobby-Archäologen der Northeimer Kreisarchäologin Dr. Petra Lönne römische Speerspitzen, Katapultbolzen, eine Pionieraxt und einen eisernen Hufschutz, die sie im Wald nahe der Bundesstraße 248 zwischen Oldenrode und Harriehausen gefunden hatten. Ab Sonntag, 1. September, werden diese Funde nun in einer großen Landesausstellung erstmals einer großen Öffentlichkeit gezeigt.

Für das Landesmuseum in Braunschweig ist die Ausstellung „Roms vergessener Feldzug. Die Schlacht am Harzhorn“ ein extrem wichtiges Projekt, betont Museumsdirektorin Dr. Heike Pöppelmann, als sie der HNA einen exklusiven Blick in die Vorbereitungen ermöglicht. Das Museumsgebäude aus dem 18. Jahrhundert wurde eigens saniert, um die Klimatisierung der Ausstellungsräume für die empfindlichen Funde zu verbessern. Um auf 1000 Quadratmetern Platz zu schaffen, wanderten 1600 Exponate der Dauerausstellung ins Magazin. „Das platzt aus allen Nähten“, sagt Pöppelmann.

Leihgaben aus ganz Europa

1,8 Millionen Euro kostet die Schau, die unter anderem vom Land Niedersachsen und verschiedenen Stiftungen finanziert wird. Aus acht europäischen Ländern werden seit Mitte Juli Exponate nach Braunschweig gebracht, 84 Leihgeber stellen sie zur Verfügung, darunter hochkarätige Institutionen wie die Kapitolinischen Museen in Rom, das Kunsthistorische Museum in Wien und das Landesmuseum in Mainz. Die Leihgaben sollen eine Zeitreise in die Jahre 231/232 bis 238 ermöglichen und so die Umstände der Schlacht am Harzhorn näher beleuchten, erklärt Pöppelmann.

Denn eine Schlacht wartete auf den römischen Heerzug, das ist nach der Untersuchung der 2500 Fundstücke vom Harzhorn klar. Anhand der Lage der Pfeilspitzen und Katapultbolzen im Gelände und mit Hilfe von Computersimulationen können die Wissenschaftler den Schlachthergang rekonstruieren – und wie das geht, soll ein zentraler Teil der Ausstellung zeigen. Die Besucher sollen selbst zu Forschern werden, verrät Pöppelmann. „Wir wollen bewusst Familien mit Kindern ansprechen.“

Sensationsfund: Northeims Kreisarchäologin Dr. Petra Lönne präsentiert eine am Harzhorn gefundene römische Dolabra. Das Besondere: Die Streitaxt kann anhand der eingeritzten Zeichen datiert und einer römischen Legion zugeordnet werden. Foto: dpa

Pionierarbeit mit Sonde und Spatel

Die Funde vom Harzhorn stellen die Geschichtsschreibung auf den Kopf und Archäologen vor Probleme

Nicht nur für Touristiker und Journalisten ist das Schlachtfeld am Harzhorn ein „Jahrhundertfund“. Vor allem Archäologen und Historiker sind aus dem Häuschen. „Es ist einer der bedeutendsten archäologischen Funde der letzten Jahre“, sagt etwa Dr. Michael Geschwinde vom Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege und vergleicht die Entdeckung mit der Himmelsscheibe von Nebra. Die Geschichte über das Verhältnis von Germanen und Römern im dritten Jahrhundert nach Christus muss neu geschrieben werden.

Fundstück: Münzfragment vom Harzhorn. Foto: Schwarz/Lkr. Northeim/nh

Bislang hatte niemand vermutet, dass die Römer sich zu Beginn der Völkerwanderungszeit so weit nach Norden wagten. Mit Münzfunden und Radiocarbon-Tests datieren die Forscher die Schlacht auf die Zeit zwischen 228 und 245. Texte des Römers Herodian und die zeitgenössische Kaiserbiografie „Historia Augusta“ legen nahe, dass das Heer unter Führung von Soldatenkaiser Maximinus Thrax auf dem Heimweg nach Süden war.

Davon ist auch Michael Geschwinde überzeugt. Mit Petra Lönne und zwei Grabungstechnikern untersucht er seit 2008 die Fundstelle am Harzhorn, aus Angst vor Raubgräbern zunächst unter strenger Geheimhaltung.

Das Team betritt Neuland. „Es gibt bislang kein antikes Schlachtfeld, auf dem man auch archäologische Funde macht“, so Geschwinde. „Daher kann uns niemand Tipps für die Grabung geben.“ Der Grund: In der Antike gab es oft Feldschlachten auf fruchtbaren Ebenen – Kampfspuren fielen meist dem Pflug zum Opfer, Kampforte kennt man nur aus Schriftquellen. Doch das Harzhorn ist zu steil für Ackerbau, auf dem Kalkstein wurden die Reste römischer und germanischer Waffen gut erhalten.

Dr. Michael Geschwinde

Lange hat das Team am effektivsten Vorgehen auf dem 600 Hektar großen Waldareal getüftelt. Jetzt wird mit der Metallsonde systematisch untersucht, danach gräbt Prof. Dr. Michael Meyer von der Freien Universität Berlin mit Archäologiestudenten vielversprechende Stellen aus.

Michael Geschwinde kann sein Glück immer noch nicht richtig fassen: „Ein Schlachtfeld wie dieses kann man nicht suchen, nur finden.“ (fst)

Video und Fotos zu diesem Thema gibt es auf **http://zu.hna.de/archaeologie**

Am Harzhorn: Grabungstechniker Thorsten Schwarz sucht mit dem Metalldetektor nach Resten der Schlacht. 2 Fotos: Steensen

d

Das lässt aber auch die Hypothesen zum Begriff Castell / Castellum noch logischer erscheinen. Es ist mehr als unwahrscheinlich, dass die Römer diesen strategisch wichtigen Verkehrsknotenpunkt am späteren Kasseler Altmarkt unbewacht und ungeschützt ließen. Das war nicht die Art der Römer, die sich bei ihren Eroberungen immer gegen Überfälle geschützt haben. Bekannteste Beispiele dafür sind der Limes (lateinich = Grenze) oder Hadrian`s Wall in England.
Da die Schlacht am Harzhorn ca. 235 nach Christus geschlagen wurde, ist die Zeitspanne bis zur frühfränkischen Zeit, die tlw. auch schon mit ab 250 nach Christus angegeben wird, gar nicht mehr weit und die Übernahme eines römischen Kastells durchaus denkbar, zumal die strategische Bedeutung des Verkehrsknotens mit Sicherheit der gleiche war wie zur Römerherrschaft.
Es wird sich hier darauf beschränkt, die Schlacht am Harzhorn als weiteres Indiz zur Untermauerung der bereits aufgestellten Thesen einzusetzen. Wer mehr darüber wissen will, findet sicher noch weitere Infos im Internet.
Inzwischen hat in Kassel ein Denkprozess in Sachen Baukultur begonnen. Baukultur drückt sich aber nicht nur in schönen Gebäuden aus, sondern auch in Straßen und Wegen. Auch da sind erhebliche Entwicklungsprozesse im Laufe der Jahrtausende, insbesondere aber auch in Mittelalter und Neuzeit zu erkennen. Während z.B. ursprünglich die Wege dem Gelände folgten, hat man später durch Dämme, Einschnitte und Brücken den Höhenverlauf gestaltet. Wurden ursprünglich Flüsse in Furten überquert, gab es später Brücken, so auch in Kassel. Also sind auch Straßen und Wege Baukultur!

Wege sind ein Kulturerbe von besonderer Bedeutung: Menschliches Zusammenleben und Wirtschaften sowie die Entwicklung und Verbreitung kultureller Leistungen und Errungenschaften wären ohne Verkehrs-, Handels- und Wirtschaftsstraßen, Agrar- und Schifffahrtswege oder auch die zahlreichen immateriellen Wegebeziehungen des Gedanken- und Ideenaustauschs nicht möglich. Viele historische Wege sind jedoch in ihrem Bestand akut gefährdet.

Hier eine Feststellung von Karl-Hermann Wegner aus einer E-Mail vom 27.08.12, die mit einer etwas pessimistischen Feststellung endet, die zum Nachdenken anregen soll.
Das kann man auch auf andere Kulturdenkmäler übertragen, die auch oft gefährdet sind. Es geht ja gar nicht darum, der Nachwelt irgendwelche esoterischen Hirngespinste zu erhalten oder aufzuzwingen, sondern es geht um den Respekt vor der Leistung früherer Generationen.
Viele Menschen lieben klassische Musik, schwärmen für Mozart, Beethoven, Bach, Händel usw. besuchen die Schauspielhäuser auch wenn Goethe, Kleist, Schiller, Lessing oder andere angesagt sind und nicht nur ein aktuelles Boulevardstück. Sie spenden begeistert Applaus, obwohl das alles nur „Schnee von gestern“ ist? Aber vieles hat, manchmal direkt, manchmal indirekt hat höchste Aktualität auch heute noch. Wer denkt bei Faust nicht an die Gier heutiger Spekulanten, die die Welt dicht an den Abgrund gebracht haben, oder bei Michael Kohlhas an die vielen engagierten Menschen, die Missstände in der Gesellschaft anprangern. Meist mit wenig Erfolg.
Aber wenn es um einen historischen Weg oder eine altes Baudenkmal geht, dann denkt niemand daran, wie mühselig früher der Handelsverkehr auf den alten Fernwegen war und wie oft die Wagen an einer schwierigen Steigung stecken blieben oder daran, dass die alten Römer bereits eine Art Beton kannten, den sie „opus caementitium“ nannten oder warum ein Gewölbe nicht einstürzt außer man nimmt den sogenannten Schlussstein weg. Wer reißt sich z. B. darum, durch eine schmale Öffnung zu kriechen, um sich ein gotisches Kreuzgewölbe von oben anzusehen?
Man muss endlich dahin kommen, dass diese Kulturgüter denselben Stellenwert haben wie die musikalischen und literarischen Klassiker. Und dieser Umdenkprozess muss am Kopf beginnen, dem Kopf der Gesellschaft, Politiker, Wirtschaftsführer, Intellektuelle usw.
Nun ist bezogen auf unseren Fernweg niemand so naiv zu fordern, dass man die Main-Weser-Bahn und einige Wohngebiete abreißt und eine schöne Wanderpromenade auf der Trasse anlegt mit Alleebäumen und Nostalgiepflaster. Realismus sieht anders aus. Es genügt völlig, wenn die Teile des Weges, die noch vorhanden sind, wieder ins Bewusstsein der Verantwortlichen und der Bürger treten

und bei künftigen Stadt- und Grünplanungen Berücksichtigung finden. Ab und zu ein Schild, mit Sponsorenhilfe erstellt, mehr bedarf es nicht.
Es ist kein Zufall, sondern Absicht, dass diese Dokumentation rechtzeitig zum 1100-jährigen Jubiläum der Stadt fertiggestellt wird. Aber es war großer und glücklicher Zufall bei den Recherchen, dass immer wieder, wenn diese nicht weiter zu führen drohten, aus tlw. völlig anderen Bereichen die nötigen Informationen kamen, bis alles genügend abgesichert war.
Auch nach Fertigstellung, aber vor der Verteilung der Dokumentation, hat es bei einem Vortrag in der Universität im Rahmen von Kassel 1100 noch eine Bestätigung für den Weg nach Köln gegeben mit den Worten: Diese Straße führte nach Köln, übrigens ebenfalls ein alter Fernweg …..
Der Gesamtumfang der Dokumentation mag lang erscheinen, aber nachdem so viel Material zusammengetragen worden ist, sollte dieses auch nicht zu sparsam in der Dokumentation verwendet werden, damit der Leser auch etwas davon hat. Das insgesamt gesammelte und gesichtete Material beträgt ein Vielfaches und die Auswahl war nicht ganz einfach.
Hier wird nur ein einzelner historischer Weg aufgrund seiner besonderen Bedeutung beschrieben. Wenn man aber im Habichtswald und den anderen umliegenden Wäldern wandert oder auch gezielt sucht, trifft man auf nahezu unglaublich viele historische Hohlwege, tlw. als Teile von Fernwegen, tlw. aber auch als Zubringerwege zu historischen Steinbrüchen usw. Sehr oft haben die Nebenwege dann wieder Anschluss an die Fernwege. Man bekommt angesichts dieser Dichte des Wegenetzes einen unglaublichen Respekt vor den Transportleistungen vergangener Zeiten.

Aufgestellt: Kassel, den 04.02.13 / 2. Auflage 03.07.15

Dipl.Ing. Karl-Martin Roßner, Architekt i.R.

E-Mail: km.rossner@online.de

Hinweis: Die 2. Auflage erfolgt nicht mehr unter dem Dach der Stadtteilkultur Brasselsberg, weil der Autor, dessen alleinige Arbeit dies ist, dort ausgeschieden ist und seine Arbeit unter eigenem Label fortsetzt.
Die nicht besonders gekennzeichneten verwendeten Dokumente stammen aus dem Archiv des Autors. Fremde Texte bzw. Zitate, Bilder und Karten sind kenntlich gemacht.
Die Dokumentation kann unter der E-Mail-Adresse des Autors als PDF-Datei angefordert werden. In Ausnahmefällen sind auch Druckexemplare bei Übernahme der Druckkosten lieferbar.