

Wo laufen sie denn? Im 11. Jahrhundert von Essen-Werden über die Düssel nach Köln

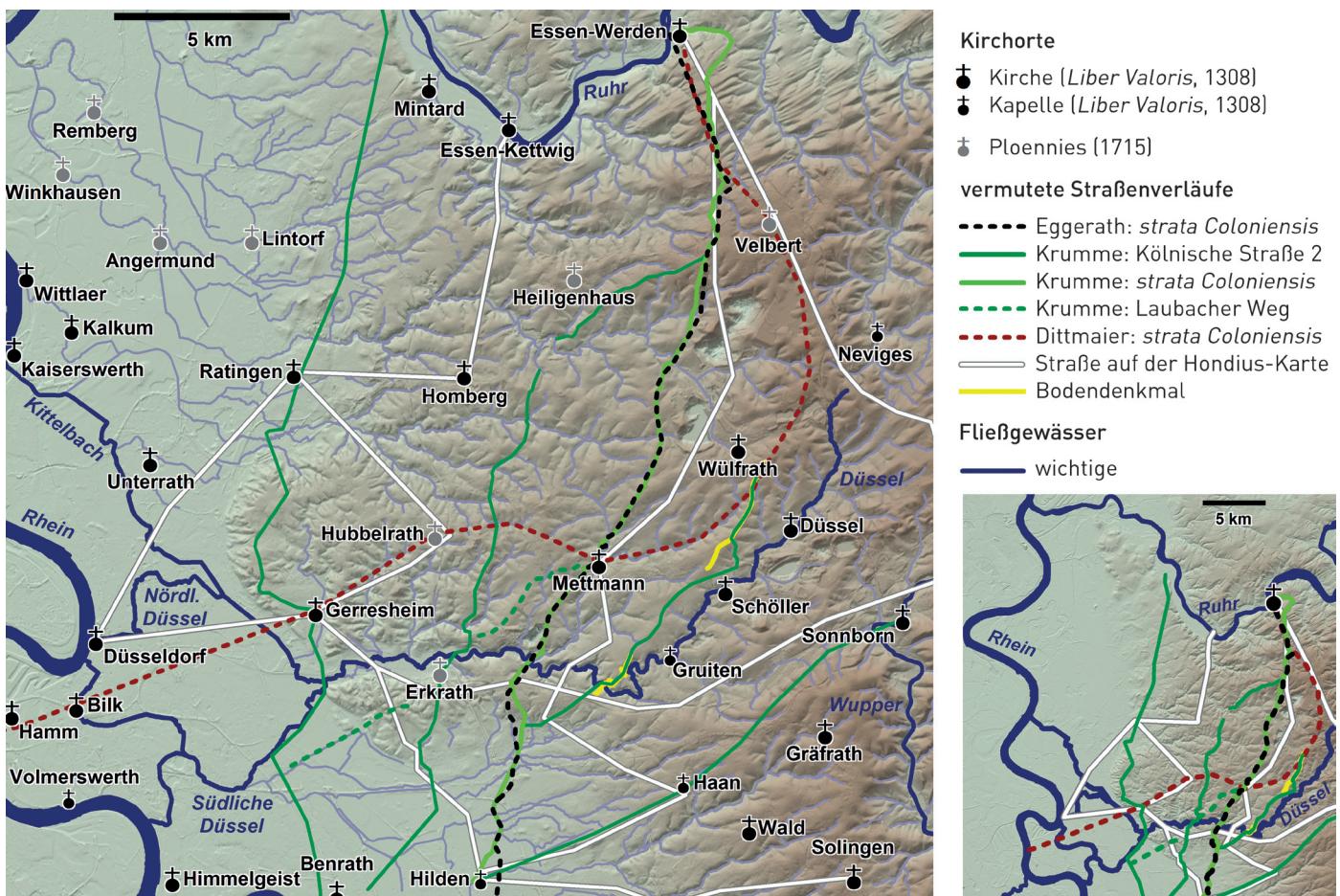
Irmela Herzog

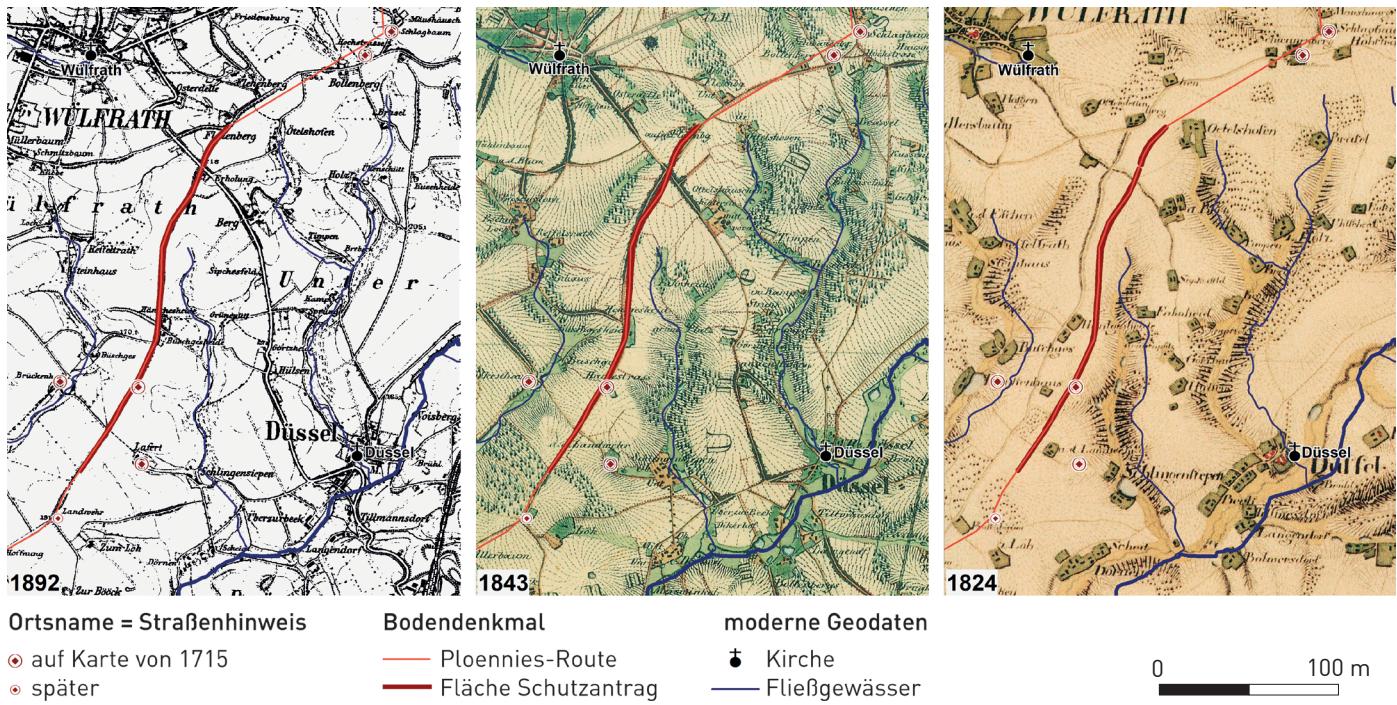
Eine Urkunde aus dem Jahr 1065 erwähnt die *strata Coloniensis*, einen Handelsweg, der Essen-Werden mit Köln verband und dabei den Fluss Düssel querte. Da in der Fachliteratur verschiedene Aussagen zum Verlauf dieser Altstraße publiziert sind, war das Ziel der hier vorgestellten Untersuchungen, mithilfe von historischen und archäologischen Daten Nachweise für die tatsächliche Route zwischen Essen-Werden und dem Düsselübergang zu finden.

In einer Publikation aus dem Jahr 1961 weist Erich Krumme darauf hin, dass verschiedene Altstraßen als Kölnische Straßen bezeichnet wurden und beschreibt neben der aus seiner Sicht wahrscheinlichsten Route der *strata Coloniensis* vier weitere sog. Kölnische Straßen. Die Karte Abb. 1 zeigt außerdem die von Krumme als Laubacher Weg bezeichnete

Verbindung zwischen Mettmann und Erkrath. Der von Hanna Eggerath publizierte Verlauf der *strata Coloniensis* stimmt weitgehend mit dem Vorschlag von Krumme überein (Abb. 1), wobei die Düsselquerung nahe des heutigen Bahnhofs Neandertal erfolgte. Michael Gechter übernahm die Angaben von Heinrich Dittmaier aus dem Jahr 1956, der einen von Krumme und Eggerath abweichenden, wenig geradlinigen Verlauf der Straße beschreibt, und zwar über Velbert, Mettmann, Hubbelrath und Gerresheim bis zum Rhein bei Neuss (Abb. 1). Die zugehörigen Karten in beiden Publikationen zeigen jedoch eine Route, die in Düsseldorf auf den Rhein trifft. Bei Krumme und Eggerath finden sich recht detaillierte Angaben zu einzelnen Straßenabschnitten, Gechter und Dittmaier erwähnen nur die Hauptorte, die ihrer Meinung nach an dieser

1 Vermutete Verläufe der *strata Coloniensis* und anderer Altstraßen. Hintergrundkarte: modernes Geländerelief und Fließgewässer.





2 Bodendenkmal im Stadtgebiet von Wülfrath und auf der Ploennies-Karte eingezeichnete Route auf verschiedenen Altkarten mit straßenanzeigenden Ortsnamen.

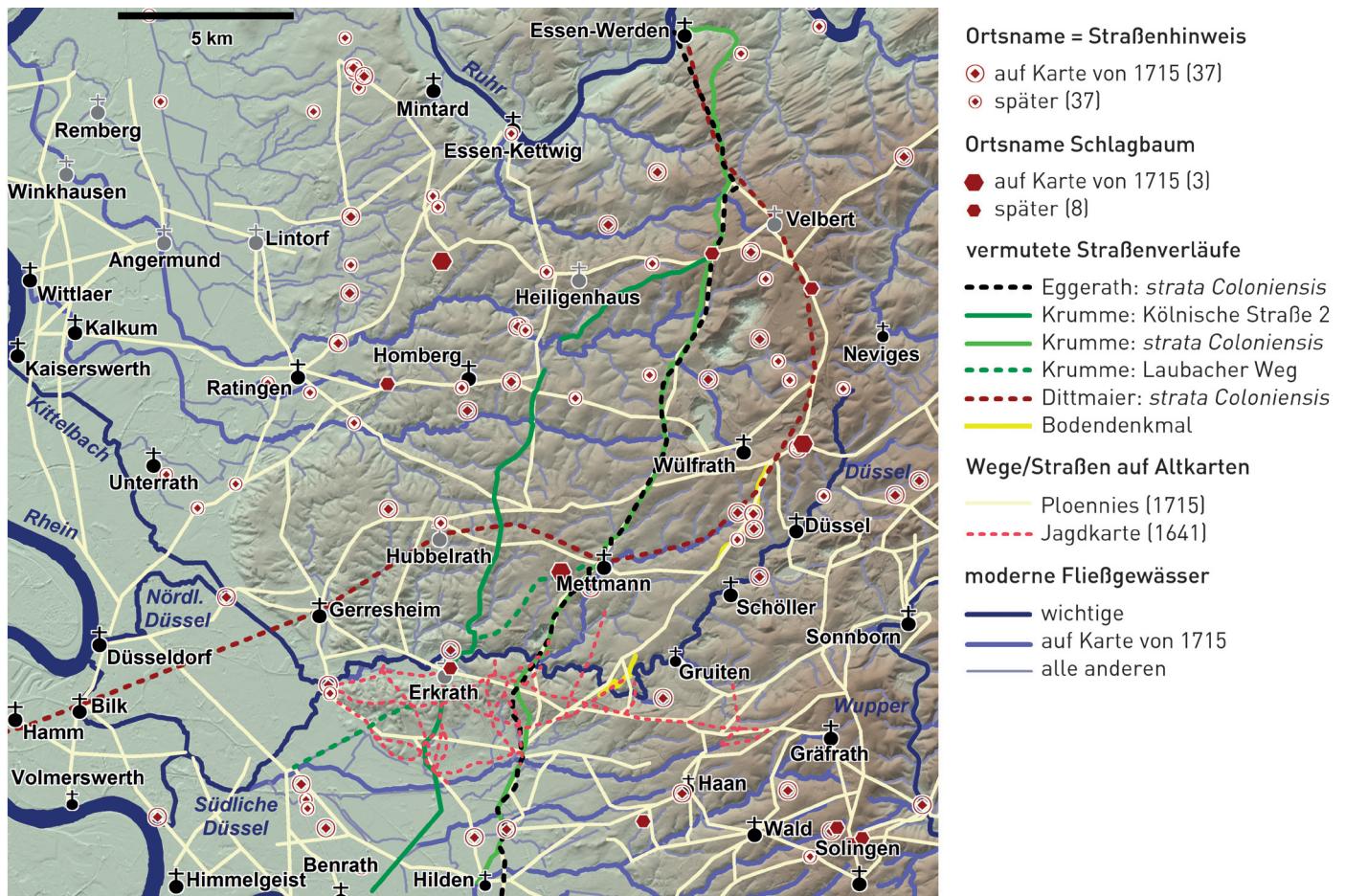
Straße liegen. Insgesamt lassen die Beschreibungen aller genannten Autoren einen gewissen Interpretationsspielraum zu. Der ehemals Verantwortliche für die Anträge auf Unterschutzstellung beim LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR-ABR), Wolfgang Wegener, favorisiert einen dritten Straßenverlauf östlich von Mettmann, der die Düssel ca. 2 km südwestlich von Gruiten quert. Seine Fachgutachten, sog. Bodendenkmalblätter, waren die Basis für Unterschutzstellungsverfahren nach dem Denkmalschutzgesetz NRW für mehrere Teilstücke dieser Straße, die streckenweise wie Hohlwege in das Gelände eingeschnitten sind (Abb. 1). Das Web-Informationssystem KuLaDig veröffentlicht die Angaben aus dem Bodendenkmalblatt für einen mehr als 2 km langen Straßenabschnitt im Stadtgebiet von Wülfrath (Abb. 2).

Alle Hypothesen zum Straßenverlauf stimmen nur auf der Strecke zwischen Essen-Werden und einem Punkt etwa 1,5 km nordwestlich von der Ortsmitte von Velbert weitgehend überein. Lothar Weller wies im Mai 2018 auf die Unterschiede zwischen Eggeraths Meinung und den bisher publizierten Angaben zur *strata Coloniensis* hin. Sowohl Eggerath als auch die Bodendenkmalblätter führen Altkarten als Beleg für den Verlauf der Altstraße an, allerdings sind diese Karten erst einige Jahrhunderte nach der Ersterwähnung der *strata Coloniensis* entstanden: Eggerath bezieht sich auf die von Erich Philipp Ploennies erstellten Karten aus dem Jahr 1715, die Bodendenkmalblätter verweisen auf Kartenwerke aus dem 19. Jahrhundert. Doch schon die Ploennies-Karten zeigen eine Straße, die zu den in den Bodendenkmalblättern verzeichneten Abgrenzungen passt. Lothar Weller hatte nun die Idee, nach möglichst frühen Karten zu suchen, die eine Straßenverbin-

dung von Essen-Werden bis zur Düssel zeigen. In einer Bilddatenbank der Freien Universität Amsterdam befindet sich eine frei zugängliche digitale Karte, die ursprünglich von Henricus Hondius (1573–1650) erstellt wurde, als Entstehungszeitraum ist 1636 bis ca. 1680 angegeben. Leider ist die geometrische Genauigkeit dieser Altkarte recht eingeschränkt, z. B. ist Homberg westlich der geraden Verbindungslinie zwischen Essen-Kettwig und Ratingen eingezeichnet. Abbildung 1 zeigt das Ergebnis, wenn alle modern lokalisierbaren Ortsnamen auf der Altkarte bei der Übertragung der dort eingezeichneten Straßen auf neuere Kartengrundlagen Berücksichtigung finden. Da dieses Resultat nicht überzeugend ist, wurde die Suche nach weiteren Hinweisen zum wahrscheinlichsten Verlauf der Altstraße fortgesetzt.

Im Umfeld des Wülfrather Bodendenkmals fielen einige auf Altkarten verzeichnete Ortsbezeichnungen auf, die auf eine Straße Bezug nehmen (Abb. 2). Dazu gehören auch Ortsnamen, die auf Brücken, Furten oder Grenzkontrollstellen hinweisen. Eine Kartierung solcher Straßenhinweise (Abb. 3) ergibt kein eindeutiges Bild: Die Altstraßenanzeiger finden sich zwar häufig an von Ploennies kartierten Fernverbindungsstraßen, aber nicht immer. Doch ließen sich an der Ploennies-Straße mit den Bodendenkmälern deutlich mehr solcher Hinweise entdecken als an den anderen vorgeschlagenen Verläufen der *strata Coloniensis*.

Die Schenkungsurkunde aus dem Jahr 1065 erwähnt ein Dreieck, das durch die Flüsse Rhein, Ruhr und die *strata Coloniensis* bis zur Überquerung der Düssel begrenzt ist. Bei diesem Dreieck sind zwei Punkte unstrittig, nämlich die Ruhrmündung in den Rhein und die Brücke bei Werden. Der



dritte Punkt ist der Düsselübergang. Je näher dieser Punkt am Rhein liegt, desto eher ergibt sich annähernd ein Dreieck (Abb. 1 rechts unten). Doch ca. 3 km westlich von Erkrath teilt sich die moderne Düssel in mehrere Arme. Die Hondius-Karte zeigt bereits ein solches Düsseldelta, andere Karten aus dem 17. Jahrhundert bilden nur die südliche Düssel ab. Trotz gewisser Veränderungen der Wasserläufe im Laufe der Jahrhunderte ist davon auszugehen, dass es bereits 1065 ein Düsseldelta gab. Da die Schenkungsurkunde eindeutig die „Düssel“ benennt, liegt es nahe, den dritten Punkt östlich der ersten Düsselverzweigung zu wählen.

Doch welche Punkte kommen überhaupt in dem Düsselabschnitt zwischen Verzweigungspunkt und Gruiten für eine Querung in Frage? Die Genauigkeit der Altkartenwerke, die blattschnittfrei als Web-Dienste zur Verfügung stehen, verringert sich erwartungsgemäß mit zunehmendem zeitlichen Abstand (Abb. 2). Die Kartierung der möglichen Flussübergänge über die Düssel erfolgte zunächst auf Grundlage des Webdienstes mit Karten aus den Jahren um 1843. Doch nur zwei dieser insgesamt 21 Stellen ließen sich mit Straßen oder Wegen in Verbindung bringen, die sowohl auf einer Jagdkarte von 1641 als auch dem Kartenwerk aus dem Jahr 1715 verzeichnet sind (Abb. 3). In beiden Karten sind auch einzelne Hofstellen abgebildet, was zu-

mindest in Bereichen hoher Siedlungsdichte eine recht genaue Übertragung der Wege auf eine moderne Kartengrundlage erlaubt. Sowohl der von Krumme und Eggerath favorisierte Verlauf der *strata Coloniensis* als auch der als Bodendenkmal eingetragene Straßenabschnitt queren die Düssel an Stellen, die auf beiden Altkarten eingezeichnet sind. Erstaunlicherweise zeigen beide Karten keine Verbindung von Erkrath nach Haus Brück (Ersterwähnung 1258), das in engem Zusammenhang mit einer steinernen Düsselbrücke steht. Hier wäre ein westlicherer dritter Punkt des Dreiecks, wenn man die von Krumme vorgeschlagene Kölnische Straße 2 als alternativen Verlauf in Betracht zieht. Der Nordteil dieser Altstraße ist als Bodendenkmal „Heidestraße“ unter Schutz gestellt. Außerdem ist Haus Brück von Mettmann aus über die von Krumme als Laubacher Weg bezeichnete Altstraße zu erreichen. Bei Haus Brück ist das Düsseltal weit weniger steil als an den oben erwähnten zwei Stellen. Rechenmethoden, die nach dem günstigsten Weg suchen, lassen sich in diesem Fall nicht einfach anwenden, da das Geländerelief im Untersuchungsgebiet stark modern überprägt ist (Abb. 1). Nicht nur der Kalksteinabbau im Düsseltal, der 1856 zur Entdeckung des Neandertalerskeletts führte, sondern auch der Bau einer Eisenbahlinie von Düsseldorf Richtung Wuppertal-Elberfeld ab 1838 sowie di-

3 Vermutete Verläufe der *strata Coloniensis* und Angaben zu Altstraßen auf Altkarten von 1641, 1715 und dem 19. Jahrhundert.

verse frühindustrielle Entwicklungen führten dazu, dass auf dem ersten Kartenwerk mit Höhenlinien aus der Zeit um 1892 häufig nicht mehr die hochmittelalterliche Geländeoberfläche ablesbar ist. Dennoch lässt sich aus heutigen Höhendaten und dem Verlauf moderner Straßen in unmittelbarer Nähe der hypothetischen Altstraßen deren Höhenprofil näherungsweise rekonstruieren. Der Vergleich dieser Höhenprofile zeigt, dass die auf den Bodendenkmalblättern verzeichnete Ploennies-Straße länger, aber mit weniger Steigungen verbunden ist als die von Krumme und Eggerath favorisierte Route der *strata Coloniensis*. Die beiden Alternativwege über Haus Brück – Kölnische Straße 2 oder die Eggerath-Route bis Mettmann, dann Laubacher Weg – weisen noch größere Höhenunterschiede auf. Ergebnisse von Rechenverfahren zur Rekonstruktion von Altwegen im Oberbergischen Kreis legen nahe, dass die Querung von Fließgewässern zusätzlichen Aufwand erforderte und möglichst gemieden wurde (Arch. Rheinland 2012, 34–36). In dieser Hinsicht ist die östliche Strecke mit den Bodendenkmälern deutlich günstiger als die westlichere Route über Mettmann. Wie die hier angesprochenen Faktoren in Bezug auf den Verkehr im 11. Jahrhundert zu gewichten sind, ist eine offene Frage. Auch politische Faktoren mögen bei der Wahl des Weges von Essen-Werden nach Köln eine Rolle gespielt haben, so erwähnt das Bodendenkmalblatt, dass die Straße im Einflussbereich der Abtei Werden bleibt und nicht die des Stiftes Kaiserswerth berührt.

Die im Jahr 2006 im Zuge eines Bauvorhabens durchgeführten Suchschnitte im nördlichsten des als Bodendenkmal eingetragenen Straßenabschnitts erbrachten zwar den Nachweis für Relikte eines Hohlweges, doch datieren die ältesten Funde dieser Maßnahme in die frühe Neuzeit. Im Jahr 2013 erfolgten im Vorfeld des Neubaus der A 44 Suchschnitte durch das Bodendenkmal „Heidestraße“ südlich von Heiligenhaus. In diesem Fall konnte ein Graben dokumentiert werden, der vermutlich mit dem Altweg in Beziehung steht, jedoch im unter-

suchten Bereich fundleer war. Ansonsten verzeichnet die Datenbank des LVR-ABR im Umfeld der hier diskutierten Routen hauptsächlich steinzeitliche und frühindustrielle Befunde und Funde. Eine genauere zeitliche Einordnung der mittelalterlichen Fundstellen in diesem Bereich ist bisher nicht erfolgt. Die hier zusammengetragenen Daten lassen keine eindeutige Entscheidung bzgl. des Verlaufs der *strata Coloniensis* zu. Wie Abb. 3 zeigt, sind die von Eggerath und Krumme sowie die von Wegener favorisierten Routen auf der Karte von 1715 verzeichnet, es handelt sich daher in beiden Fällen um Altstraßen, die die Denkmaleigenschaft nach dem Denkmalschutzgesetz NRW erfüllen.

Literatur

H. Dittmaier, Siedlungsnamen und Siedlungsgeschichte des Bergischen Landes. Zeitschrift des Bergischen Geschichtsvereins 74 = Veröffentlichung des Instituts für Geschichtliche Landeskunde der Rheinlande an der Universität Bonn (Neustadt a. d. Aisch 1956). – H. Eggerath, Die *Strata Coloniensis* von Werden bis Hilden. Journal 12, Jahrbuch des Kreises Mettmann 1992/93, 1991, 22–26. – M. Gechter, Verkehr im Bergischen Land. In: Mit Feuer und Wasser. Stationen der Industriekultur zwischen Wupper und Sieg, hrsg. vom Netzwerk Industriekultur Bergisches Land (Essen 2000) 9–17. – I. Herzog, Von Wildberg nach Wipperfürth. Archäologie im Rheinland 2012 (Darmstadt 2013) 34–36. – E. Krumme, Die Kölnischen Straßen im Niederbergischen Raum. Romerike Berge, Zeitschrift für Heimatpflege, Volkskunde, Kunst, Museumswesen, Denkmalpflege und Naturschutz im Bergischen Land 11/2, 1961, 68–80. – E. Krumme, Alte Verbindungsstraßen im Innern des niederbergischen Raumes. Romerike Berge, Zeitschrift für Heimatpflege Volkskunde, Kunst, Museumswesen, Denkmalpflege und Naturschutz im Bergischen Land, 1, 1964, 29–40.

Abbildungsnachweis

1–3 I. Herzog/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Grundlage ©Geobasis NRW.