



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Reichshöfe im Lippe-, Ruhr- und Diemel-Gebiete und am Hellwege

Rübel, Karl

Dortmund, 1901

Die Via regia. Bedeutung und Entstehung,

urn:nbn:de:hbz:466:1-13757

auf der Sehne abgefürzt haben, wie der Lippebogen Haltern—
Lünen abgefürzt wurde.

Wir haben im Laufe der Untersuchung den Beweis zu erbringen gesucht, daß die Anordnung des Reichsgutes drei westöstliche Richtungen von der Lippe zur Weser bis Hörter, von der Ruhr zur Diemel bis Herstelle und am Hellwege von Duisburg über Paderborn nach Hörter erkennen lasse. Aus der Flurverfassung, der Markeneintheilung, den urkundlich mehr oder weniger deutlich hervortretenden Beziehungen haben wir auf eine systematisch eingreifende Gewalt geschlossen, die nach Lage der Dinge keine andere sein kann als die des Eroberers Karl. Die militärischen Zwecke treten mehr oder weniger deutlich hervor als Sicherung der Wege durch Verpflichtungen zu Führen, Sicherung der Brücken¹⁾ durch Hergabe von Holz aus den gemeinen Marken, Leistungen von Getreideabgaben. Wir haben oben erwähnt, daß außer den drei Parallelstraßen der Lippe, des Hellweges, der Ruhr über Brilon zur Diemel sich auch die Verbindungslinien von Norden nach Süden mit der via regia, der „königlichen Straße“, feststellen lassen.

V.

Die Straße über Westhofen=Dortmund zur Lippe.

Straßen entwickeln sich entweder aus dem natürlichen Siedelungs- und Verkehrsbedürfnisse der benachbarten Dörfer, Geschlechter, Stammesverbände oder Völker heraus zu größeren Verkehrswegen, die schließlich weit entlegene Gebiete verbinden, oder sie sind im Wesentlichen die Schöpfungen einer einzelnen, militärisch und politisch eingreifenden Gewalt, die vielleicht schon vorhandene Verbindungen benützt, immer aber feste militärische Stützpunkte als Ausgangs- und Endpunkte auffuchen wird. Auch die Straßen ersterer Art werden in den Kriegen

¹⁾ Reichsmarkenordnung von 1563 bei Sethe, Leibgewinnsgüter 2 S. 135: „unser here heft dairto Noitturfft von Holt tho der gemeinen Nuß als Wegen, Bruggen und sonst.“

immer eine große Rolle spielen, sie werden auch im Laufe der Entwicklung mit Befestigungen versehen, sie unterscheiden sich schließlich nur ihrer Entstehung nach von den großen Militärstraßen, zumal letztere sich umgekehrt zu Handelswegen entwickeln. Immerhin kann man, wo, wie beispielsweise im alten Italien oder auch in neuester Zeit, die Motive zum Straßenbau klar vorliegen, nicht wohl im Zweifel sein, welches der Ursprung der betreffenden Straßen, Eisenbahnen oder Kanäle, welches der treibende Grund zur Schaffung derselben war. Auch der Handel paart sich in der Geschichte stets mit Waffengewalt, auch der Eroberer sucht und findet Handelsverbindungen und Handelsvortheile; nach Jahrhunderten wird die alte Heerstraße oft nur noch als Handelsweg erscheinen, wird ein alter Handelsweg oft durch militärische Befestigungen gesichert als Militärstraße erscheinen, und wird sogar in der Auffassung und im Rechtsbewußtsein die Verschiedenheit der Entstehung ganz verschwunden sein. Die Frage also: was ist die „via regia“, wann und wie ist sie geschaffen? wird sich nicht immer leicht erledigen lassen; auch ist kein Zweifel, daß die Bezeichnung des späteren Mittelalters, wenigstens die Bezeichnung der Fehmurkunden eine schwankende ist. Immerhin läßt sich erkennen, daß die „via regia“, die „Königsstraße“ in den Konstitutionen und Rechtsbüchern, eine ganz bestimmte Reichsstraße ist, die der König beansprucht, und die er kraft seines Regalitätsrechtes mit Zollstätten besetzen kann, und wir fassen als solche echte „Königsstraßen“ eben die, bei deren Schaffung oder Erklärung als via regia und Erhaltung ursprünglich der strategische, militärische Zweck der entscheidende war, wengleich späterhin der fiskalische Gesichtspunkt oft genug entscheidend geworden sein mag bei Bezeichnung einer via als regia. Wenn Rietschel annimmt, daß wohl alle durch die Stadt führenden Straßen und Plätze *stratae publicae* gewesen seien¹⁾, so trifft diese Auffassung selbst auf das spätere Mittelalter nicht zu; für die

¹⁾ Rietschel, Markt und Stadt S. 18.