

W. Foerste

Niederdeutsches Wort

KLEINE BEITRÄGE ZUR NIEDERDEUTSCHEN MUNDART-
UND NAMENKUNDE

herausgegeben von
WILLIAM FOERSTE

Band 6 · Heft 1/2
1966



VERLAG ASCHENDORFF · MÜNSTER

DAS NIEDERDEUTSCHE WORT erscheint als Organ des Westfälischen Wörterbuch- und Flurnamenarchivs in Münster (Westfalen) mit Unterstützung des Westfälischen Heimatbundes und des Seminars für Niederdeutsche und Niederländische Philologie der Universität Münster jährlich in zwei Heften von insgesamt etwa 100–120 Seiten

BEITRÄGE werden nach Möglichkeit druckfertig in DIN A 4-Format, einseitig beschriftet, erbeten. Die Verfasser erhalten 25 Sonderdrucke. Manuskripte, Zusendungen von Veröffentlichungen zur Anzeige im Rahmen der *Chronik* und alle das *Niederdeutsche Wort* betreffenden Anfragen und Mitteilungen sind zu richten an den Herausgeber Prof. Dr. W. FOERSTE, Münster (Westf.), Domplatz 20

© Aschendorff, Münster Westfalen, 1966 · Printed in Germany.

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen und tontechnischen Wiedergabe und die der Übersetzung, vorbehalten

Aschendorffsche Buchdruckerei, Münster Westf., 1966

Inhalt des 6. Bandes (1966)

KARL SPANGENBERG	Niederdeutsches Wortgut in Thüringen (mit 12 Karten)	1
HEINZ ROSENKRANZ	Niederdeutsches im Laut- und Formenstand des Thüringischen (mit 8 Karten)	28
WILLIAM FOERSTE	Zwei wendische Wörter im Niederdeutschen .	55
	Die Herkunft des Wortes Driesch	57
JOACHIM HARTIG	Frauennamen auf <i>-lant</i>	69
FRIEDRICH WALTER	Zur Entstehung münsterländischer Hofnamen, besonders im Raum Telgte (mit 6 Karten) . .	73
BRUNO PLOETZ	Über Hessenwege	97
BALDUR PANZER	Das niederdeutsche Laut- und Formensystem im Gewande der Rechtschreibung	102
JOACHIM HARTIG	Ein alter Beleg für westfälisch <i>Wisebōm</i> 'Bindebaum'	135

Über Hessenwege

Ergänzende Mitteilungen zum Erklärungsversuch
von JOACHIM HARTIG: *Hirschweg, Heßweg und Hessenwege*
(Niederdeutsches Wort 4, 1964)

Die im Zuge des *Hirschweges* auftretenden Wegebezeichnungen *Heerstraße* und *Heerweg* waren allgemein für öffentliche Wege üblich. Sie entsprachen den später auftretenden *Landstraßen*. Die drei Namen finden sich mehrfach abwechselnd im Zuge durchgehender Fernverkehrswege; oft waren sie mit richtungsweisenden Ortsnamen verbunden (*Celler Heerstraße* u. ä.). Verkehrstechnische Besonderheiten waren bei diesen Namensgebungen nicht maßgebend.

Anders steht es mit den *Hessenwegen*. Ähnliche, allerdings bisher ungeklärte Vorkommen des Mittelalters, wie etwa der *Hessewech* bei ADAM VON BREMEN, lassen keine Beziehungen zu den amtlich überlieferten Wegenamen der neueren Zeit erkennen. Daher müssen auch die Versuche, *Hesseweg* und *Hellweg* gleichzusetzen, – 1897 bei H. SCHMIDT¹ – hier unberücksichtigt bleiben.

Die amtlichen *Hessenwege* waren offenbar für eine besondere Art von Verkehrsmitteln bestimmt, vergleichbar den in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts entstehenden *Poststraßen*, die übrigens auch keine Straßen in unserem Sinne waren, sondern einfache unbefestigte Wege.

Der Fernverkehr des Mittelalters und der ersten Jahrhunderte der Neuzeit bediente sich in der Hauptsache der zweirädrigen Karren, der ältesten Fahrzeugart, die sich den Geländehindernissen besser anpassen konnten als die erst weit später erfundenen und damals noch viel schwerfälligeren Frachtwagen mit vier Rädern². Diese konnten sich erst nach und nach in den großen Fernverkehr einschalten, als die Territorialherrschaften begannen, günstigere Wegetrassen zu suchen und auf ihnen schwierige Stellen zu verbessern. Aber auch dann war es den Frachtwagen unmöglich,

¹ H. SCHMIDT, *Der Einfluß der alten Handelswege in Niedersachsen*, Zeitschrift d. Historischen Vereins für Niedersachsen 1896.

² B. PLOETZ, *Überlandfernverkehr im Gebiet des Fürstentums Lüneburg*, Lüneburger Blätter, 11/12, 1961, Abschnitte II und VIII.

Wege zu benutzen, die gleichzeitig stark von Karren befahren wurden. Auf solchen Routen entstanden daher für sie besondere Parallelwege, welche den Karren verboten waren.

Von Lüneburg aus gab es im 17. und 18. Jahrhundert vier Paare von jeweils einem Karren- und Frachtweg in Richtung auf Soltau-Westfalen, auf Celle-Hannover, auf Braunschweig-Nürnberg-Frankfurt und auf Salzwedel-Magdeburg bzw. Halle-Leipzig.

Der Karrenweg des dritten Paares, der Karrenweg nach Braunschweig, hatte den stärksten Verkehr und hielt, da er nach Süd-deutschland hin die Mittelgebirgsschwelle überschreiten mußte, der Konkurrenz der Frachtwagen bis zum Ende des 18. Jahrhunderts stand, als die Entwicklung des Chausseebaues eine völlige Umwälzung des Verkehrs verursachte. Er führte amtlich den Namen *Hessenkarrenweg*, von welchem in einigen Abschnitten vereinfacht *Hessenweg* erhalten blieb. Die gleiche Bezeichnung *Hessenweg* kommt auch in der Trasse des Karrenweges nach Soltau-Westfalen vor. Dagegen läßt sie sich weder in der des früh verödeten Karrenweges nach Celle noch in der des bis zum Ende des 18. Jahrhunderts stark befahrenen über Salzwedel feststellen. Dieser letzte trug den Namen *Secklendorfer Karrenweg* oder *Karrenweg über Salzwedel*.

Amtlich erscheint der *Hessenkarrenweg* 1729 in einer Aufstellung der Verkehrswege des Amtes Lüne³ und um 1800 in einer umfassenden Karte der Süsingholzmark⁴, die er in ihrer ganzen Ausdehnung von Norden nach Süden durchzog. In den bei der Teilung entstandenen neuen Dorfgemarkungen wurde der überlieferte Name in der gleichen Form in das Kataster übernommen (Hanstedt und Teendorf) bzw. unter Fortlassung des *Karren*-Zusatzes als *Hessenweg* (Velgen). In anderen Abschnitten blieb er überhaupt nur als *Hessenweg* erhalten. Der Grund für diese Vereinfachung wird darin zu suchen sein, daß Einwohner und Beamte in der Mitte des 19. Jahrhunderts sich unter *Hessenkarren* nichts mehr vorstellen konnten. In der Gemarkung Suderburg wird sogar aus dem *Hessenweg* ein *Hussenweg*. Wenn dieser Abschnitt nicht als Teil des großen *Hessenkarrenweges* nachgewiesen wäre, würde hier eine Namensklärung ausgeschlossen sein. Nach Ausbau der Chausseen hatten

³ Staatsarchiv Hannover – Des. 74 – Lüne – 243/4.

⁴ Dasselbe, Kartenabteilung 31 m/26 gg (Süsingwald).

die alten Verkehrswege ihre Bedeutung völlig eingebüßt; die Erinnerung an sie konnte sich nur erhalten, wenn sie Flurlagen bezeichneten.

Auch Hinweise auf die Herkunft der beiden Namensformen finden sich in den Aktensammlungen. 1746 z. B. heißt es in einem Bericht des Amts Medingen bei der Beschreibung eben des *Hessenkarrenweges*: *der Karrenweg wird von hessischen Kärnern genommen*⁵. In der Trasse des Soltauer Weges spricht ein Bericht der Vogtei Amelinghausen 1749 von *aus dem Hessischen und sonst aus dem Reich kommenden Karren*⁶.

Die beiden Wege führten also ihre besonderen Namen eindeutig nach den hessischen Karren bzw. Hessenkarren. Diese nun wiesen als Besonderheit eine breitere Spur auf als die nur in der Ebene verkehrenden Fahrzeuge. Die besondere Bauart wird durch die Fahrt im Berglande notwendig gewesen sein. Noch 1796 erscheint diese abweichende Spurweite in der Weggeldtaxe der Wegeordnung für das Fürstentum Lüneburg: „Frachtkarren zahlen, wenn sie eine breitere als die hiesige Landesspur haben, für das Hand- oder Gestellpferd 1 mgr. 4 pf., für jedes übrige Pferd aber ohne Rücksicht auf die Anzahl 1 mgr.; bei hiesigländischer Spur aber durchgehends für jedes Pferd nur 6 pf.“ Das „Gestellpferd“ ging in der Scherdeichsel, die anderen waren vorgelegt. Karren mit breiterer Spur wurden also mit weit höheren Gebühren belastet, ein Karren etwa mit 3 Pferden kostete mit Landesspur 18 pf., in Breitspur dagegen 3 mgr. 4 pf. = 40 pf.

Nach den Unterlagen für die oben erwähnte Untersuchung⁷ stammten die „ausländischen“ Karrenführer, also die mit der breiteren Spur, besonders aus dem hessischen und thüringischen Berglande, aber auch aus dem Sauerland. Wegen der kargen Ernährungsgrundlage waren dort die Bauern zur gewerblichen Frachtfahrt gezwungen, die übrigens sehr alt ist. Schon 1299 findet sich ein „Hansestatut für die Karrenleute“⁷, in dem ihre Verpflichtungen gegenüber den Verladern festgesetzt wurden.

Offenbar trugen nun alle im Verkehr des norddeutschen Flachlandes auftretenden Gebirgsbauern mit breitspurigen Karren den

⁵ Dasselbe, Des. 74 – Medingen – Reg. 126 Nr. 8.

⁶ Dasselbe, Des. 93 – Winsen a. d. Luhe – Nr. 2.

⁷ Monumenta Boica, Bd. 53 – UB Regensburg, Nr. 183.

Einheitsnamen *Hessen*⁸. Schon am Ende des 16. Jahrhunderts verkehrten in Emden „fast ausnahmslos Fuhrleute aus Hessen und Thüringen“⁹. Für das Sauerland zitiert HÖMBERG¹⁰ einen Bericht aus dem Jahre 1804, nach dem „die Fuhrleute aus dem oberen Sauerlande in allen umliegenden Ländern mit ihren Karren herumfahren, die unter dem Namen *Hessenkarren* bekannt“ seien.

Vergleicht man die in Norddeutschland gefundenen Merkmale mit denen in den Niederlanden, wie sie FOCKEMA ANDREAE darstellt¹¹, so ergibt sich das gleiche Bild; allerdings müssen die dort angeführten hessischen Kaufleute unberücksichtigt bleiben; sie haben mit der Art der Fahrzeuge nichts zu tun.

Die Fahrzeuge mit *breed-spoor* der Zwollser Wagenordnung stimmen mit den im Lüneburgischen höher taxierten „ausländischen Frachtkarren mit breiterer als der Landesspur“ überein. Der *Weg voor de Hessenkarren* durch Gendringen und die *pleisterung* der Hessenkarren beim Haus zu Deelen und in Voorthuizen müssen jeden Zweifel an der allgemein üblichen Bezeichnung auch in den Niederlanden bannen. Die Ausweisung dieser besonderen Wege für Hessenkarren wird im Bereich von Oberijssel, Groningen und Veluwe bestätigt. An dem Zusammenhang des Namens *Hessenweg* mit den *Hessenkarren* und den *Hessen* als Fuhrleuten ist also wohl nicht zu zweifeln. Allerdings bleiben noch zwei Fragen offen. Warum fielen alle Karrenbauern der Mittelgebirge unter den Sammelnamen, und in welche Zeit kann diese Namensgebung zurückgehen?

Zur ersten wird man annehmen dürfen, daß die Bauern aus Hessen im norddeutschen Flachland in größerer Zahl verkehrten, weil sie in der Hauptsache den Nord-Südverkehr bedienten; mög-

⁸ In diesem Zusammenhange mag auf den Spottnamen *Blinder Hesse* verwiesen werden. Hier findet sich eine wirklich plausible Erklärung, wenn man an die Schwierigkeiten denkt, die entstehen mußten, wenn ein unaufmerksamer Fuhrmann in schmale Wege oder Hohlwege einfuhr, ohne sich vergewissert zu haben, daß kein Wegbenutzer entgegenkam.

⁹ B. HAGEDORN, *Betriebsformen und Einrichtungen des Emden Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts*, Hansische Geschichtsblätter 16, 1910, S. 187.

¹⁰ A. K. HÖMBERG, *Siedlungsgeschichte des oberen Sauerlandes*, Münster, 1938, S. 115.

¹¹ S. J. FOCKEMA ANDREAE, *Hessenwegen*, Mededelingen der Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen, Afd. Letterkunde, Nieuwe Reeks, Deel 20, Nr. 11, 1957.

licherweise führen sie auch schon früher als die aus anderen Gebieten. Die thüringischen z. B. werden mehr im Ostverkehr tätig gewesen sein, was sich schon aus der Nähe der großen Handelsplätze Erfurt, Halle und Leipzig ergeben könnte.

Schwieriger scheint die Beantwortung der zweiten Frage. Die Nachrichten aus Urkunden und Karten stammen aus den letzten Jahrhunderten. Man darf aber nicht vergessen, daß erst seit dem Ende des Dreißigjährigen Krieges geordnete Staatsverwaltungen entstanden, in denen bürokratische Berichte, die alle Verwaltungsgebiete umfaßten, notwendig wurden. Es kann also nicht wundernehmen, daß erst zu dieser Zeit Mitteilungen über die Art der Fahrzeuge und über die von ihnen benutzten Wege auftauchen. Die Namen der Wege können natürlich viel früher entstanden sein.

Die Trennung der breitspurigen Karren von den normalspurigen Fahrzeugen fand wahrscheinlich bald statt, nachdem die Frachtwagen in größerer Zahl im Verkehr auftraten. Spätestens in der Mitte des 16. Jahrhunderts gab es im Lüneburgischen besondere Wege für Frachtwagen. Von diesem Zeitpunkt ab mag sich hier die sprachliche Kennzeichnung durchgesetzt haben, für die vorher kein erkennbarer Grund bestand.

Ergebnis

Hessenwege waren Wege für den gewerblichen Karrenverkehr mit breiterer Spur als die im Flachland übliche. Der Name stammt von den überwiegend beteiligten Karrenbauern des hessischen Mittelgebirges. Mit „hessischem Handel“ hat der Name nichts zu tun; dieser konnte sich aller vorkommenden Fahrzeuge bedienen. Erst recht schließt die räumliche Verbreitung des Namens eine etwaige Erinnerung an „hessische Heerzüge“ aus.

Keine Beziehung haben die *Hessenwege* auch zu *Heerwegen*, *Heerstraßen* und *Heereswegen*, deren Namen von dem allgemein üblichen Begriff *Heer* stammen. Diese Wegnamen kommen genau wie die *Landstraßen* in allen Teilen Deutschlands vor, auch z. B. in Hessen, wo *Hessenwege* erklärlicherweise nicht entstehen konnten¹².

Hanstedt I

BRUNO PLOETZ

¹² K. TH. CH. MÜLLER, *Alte Straßen und Wege in Oberhessen*, Mitteilungen des oberhessischen Geschichtsvereins 28, 1928, und andere umfassende Arbeiten.