

Relikte einer Altstraße zwischen Radolfshausen und Roringer Warte

Von Erhard K ü h l h o r n

Mit 4 Aufnahmen des Verfassers und einer Karte

Im Zusammenhang mit den seit einigen Jahren erfolgenden Ausgrabungen der Pfalz Pöhlde und den schon früher durchgeführten Untersuchungen bei der Pfalz Grona tritt auch die Frage, auf welchen Wegen sich der Verkehr zwischen diesen beiden Pfalzen abgespielt haben mag, in den Vordergrund. Archivalische Unterlagen zu dieser Frage besitzen wir nur in den Itineraren der deutschen Kaiser, in denen die Aufenthaltsorte auf ihren Zügen durch das Reich aufgezeichnet worden sind¹. Aus ihnen ergeben sich, wenn auch nur in ganz groben Umrissen, die damals eingeschlagenen Reiserichtungen. Für unseren Straßenabschnitt kann man neun Belege anführen, die sich mit ziemlicher Sicherheit auf ihn beziehen:

- 978 Magdeburg — Allstedt — Grona — Sohlingen — Rhein
- 986 Grona — Pöhlde — Merseburg
- 987 Allstedt — Corvey
- 994 Rhein — Sohlingen — Memleben
- 1002 Merseburg — Grona — Corvey — Paderborn
- 1012 Merseburg — Grona
- 1013 Paderborn — Grona — Merseburg
- 1025 Merseburg — Wallhausen — Grona — Fulda
- 1046 Naumburg — Wallhausen — Corvey — Dortmund

Nur 986 werden Grona und Pöhlde zusammen genannt; bei den übrigen Erwähnungen jeweils nur eine dieser beiden Pfalzen — in drei Fällen keine von beiden. Die Route vom Jahr 978 führte zweifellos von Allstedt über Pöhlde nach Grona und Sohlingen; von dort aus dürfte wohl der Weserübergang bei Beverungen — Lauenförde benutzt worden sein. Auch 987 muß der Weg über beide Pfalzen geführt haben. Zwischen Allstedt und Pöhlde liegen die Pfalzen Tilleda und Wallhausen, beide als Aufenthaltsorte der Kaiser bezeugt, sowie die Freie Reichsstadt Nordhausen, die nachweislich ebenfalls aufgesucht worden ist (945, 993). Die Strecke Allstedt — Nordhausen konnte bei etwa 40 km Entfernung und einer durchschnittlichen Tagesleistung zu Pferde von 30—35 km an einem Tag bewältigt werden. Das gilt auch für die Abschnitte Nordhausen — Pöhlde mit ungefähr 35 km und Pöhlde — Grona auf dem noch zu betrachtenden Weg von rund 33 km. Von Grona ging es dann weiter über Harste, Asche und quer über den Forst Uslar nach Allershausen und Uslar. Wahrscheinlich kam man dann im Zuge der heutigen Waldstraße über Forsthaus Knobben und Neuhaus, das damals allerdings noch nicht bestand, nach Höxter/Corvey. Auch die Reisen der Jahre 994, 1002, 1012 und 1013 dürften diesem Weg gefolgt sein, wobei neben den bereits genannten Weserübergängen auch der von Herstelle/Würgassen in Frage kommt. 1025 wird der Königszug ebenfalls von Wallhausen über Pöhlde nach Grona geführt haben, sehr wahrscheinlich auch der des Jahres 1046.

An der Existenz einer direkten Verbindung zwischen den Pfalzen Pöhlde und Grona kann, wenigstens für die Zeit des hohen Mittelalters, nicht gezweifelt werden. Hinweise auf den Verlauf dieser Straße geben allerdings weder die Itinerare noch sonstige archivali-

¹ Rieckenberg, H. J.: Königstraße und Königsgut in liudolfingischer und frühsalischer Zeit (919—1056), Arch. f. Urk.-forsch. Bd. 17/1942.

sche Quellen. Also muß man im Gelände selbst nach ihren Spuren suchen. Im Bereich der Goldenen Mark zwischen Ebergötzen und Gieboldehausen, die wenigstens seit der Zeit um 500 nach Christi Geburt Siedelland war, wie es z. B. Pollenuntersuchungen am ehemaligen Luttersee und in der Umgebung des Seeburger Sees ergeben haben², wird man kaum Zeugen alter Fernverkehrswege erwarten können; denn die im Laufe der Jahrhunderte immer intensiver werdende Bodenkultur hat die meisten Überreste in Gestalt von Hohlwegen zerstört. Erfolg verspricht somit nur eine Geländeuntersuchung in den Waldgebieten des Rotenberges oder im Bereich des Plesseforstes zwischen Ebergötzen und Roringen, die etwa im Verlauf der gesuchten Verbindung liegen müssen — und hier wurde nun mit den Nachforschungen begonnen³. Das feuchte und in früheren Zeiten zu ständigen Überschwemmungen neigende Tal der Aue kommt, wie vorweg bemerkt werden soll, als Leitlinie für eine Altstraße nicht in Betracht.

Etwa 120 m südwestlich des Einganges zum Forstamt Radolfshausen zweigt von der Bundesstraße 27 der Weg zur Siedlung Ebergötzen ab (Abb. 1). Nach weiteren 20 m beginnt eine genau nach Westen gerichtete Schlucht (Abb. 2), der Wegabschnitt 1 unserer gesuchten Verbindung. Die Sohlenbreite beträgt am Eingang dieses Hohlweges, der stark mit Buschwerk bestanden ist, etwa 2 m. Beide Seitenwände bestehen fast durchweg aus Mittlerem Buntsandstein, der Boden meist aus einer dünnen Verwitterungsdecke, die an einigen Stellen vom anstehenden Sandstein durchragt wird. Diese Tatsachen und eine für einen Hohlweg ungewöhnliche Ausweitung seines mittleren Teiles lassen darauf schließen, daß man später die günstige Gelegenheit benutzt hat, den wertvollen Bausandstein zu brechen — vielleicht zum Bau des festen Hauses Radolfshausen 1508, dessen noch vorhandener Wohnturm ja aus Buntsandstein besteht. Nach dem Westausgang zu verzweigt sich der rund 180 m lange Hohlweg auf 1,5 m Sohlenbreite; seine größte Tiefe mißt gegen 3 bis 3,5 m. Der Ostausgang ist bereits durch den Bau eines Weges in der Siedlung um 0,5 m zugefüllt (Abb. 2). Die Steigung in diesem Wegabschnitt, der fast senkrecht zu den Höhenlinien auf den Kamm des Bergsporns zwischen dem Tal der Aue und dem Diebestal führt, beträgt etwa 1:6,5, also 1 m Höhendifferenz auf 6,5 m Wegstrecke.

Lediglich durch einen befestigten Feldweg (Packlage aus Kalksteinen zwischen hochgestellten Randsteinen) vom Hohlweg 1 getrennt schließt sich der Wegabschnitt 2 unmittelbar an und führt bereits auf dem Kamm der erwähnten Bergnase entlang. Bei einer Länge von ungefähr 150 m und einer Sohlenbreite von knapp 2 m erreicht seine Tiefe im Ostteil 1 m, im Westen nahezu 2 m. Der ganze Wegeinschnitt ist dicht mit Schlehen und Weißdorn verwachsen, doch ist auch hier der anstehende Buntsandstein der Wände gut zu erkennen; die Sohle trägt eine dünne Verwitterungsschicht. Bis zum Waldrand läßt sich die Wegspur einwandfrei verfolgen. Hier fächert sie sich in mehrere Zweige auf, die sämtlich nördlich des heutigen Waldweges verlaufen.

100 m westlich des Waldrandes zeichnet sich dann wieder eine Hauptspur ab, der Hohlwegabschnitt 3, der bei einer Länge von 400 m dicht westlich der Weißwasserköpfe (Punkt 282,0) in den heutigen Waldweg einmündet, wobei durchweg unter gelegentlichem Ausbiegen von der kürzesten Linie der Kamm des Höhenzuges streng eingehalten wird. Am schönsten ist dieser Hohlweg in den letzten 200 m ostwärts der Weißwasserköpfe ausgebildet, wo er völlig geradlinig verläuft. Kurz vor Punkt 282,0 befindet sich

² Firbas, F.: Zur Vegetationsgeschichte des Göttinger Gebietes, Göttinger Jb. Bd. 3/1954.

³ Die topographischen Angaben des folgenden Abschnittes entsprechen der „Sonderkarte Göttingen und Umgebung“ 1:25 000 bzw. der Topographischen Karte 1:25 000, Blatt 4426 Waake; die Bezifferung der Hohlwegabschnitte findet sich in dem beigegefügtten Ausschnitt dieser Karte (Abb. 1).

eine Verflachung von ungefähr 50 m Länge, doch ist an diesem Punkt selbst wieder eine ausgeprägte Einsenkung zu beobachten (Abb. 3). Die maximale Tiefe dieses Wegabschnittes beträgt knapp 2 m, seine Sohlenbreite ebenfalls 2 m und der Abstand seiner oberen Ränder etwa 3 m. Wieder steht der Mittlere Buntsandstein an verschiedenen Stellen der Hohlwegflanken an. Unter einer 15–20 cm dicken Laubschicht und einer schwachen Laubhumuslage wird auch hier die Sohle durch festes Gestein gebildet. Es fällt auf, daß das Laub, wie auch später bei Hohlweg 6, im südlichen Winkel zwischen Wegboden und Wand zusammengeweht ist, wodurch ein scheinbar asymmetrisches Profil entsteht. Wie bei allen festgestellten Hohlwegen erhebt sich sein oberer Rand nicht über das Niveau des benachbarten Waldbodens — ein deutliches Zeichen für eine natürliche Entstehung des Einschnittes, denn sonst müßte er von aufgeworfenen Wällen begleitet werden, wie z. B. Landwehrgräben.

Etwa 230 m westlich der Weißwasserköpfe wird der heutige Weg verlassen, und als Einmündung von durchschnittlich 30 cm Tiefe zieht sich der Abschnitt 4 des fossilen Weges wenige Meter südlich des rezenten hin, bis er 70 m ostwärts Punkt 186,3 wieder auf den begleitenden Waldweg trifft. Mit dem Verlassen des Waldes hören die Spuren auf, doch muß die Altstraße weiter im Zuge des Feldweges nach Punkt 263,5 am Ostrand von Bösinghausen geführt haben, und von dort weiter die nördliche Dorfstraße entlang nach Westen zum Weißwassertal.

Bereits 80 m nach dem Eintritt in den Wald zwischen Lukas-Berg und Büsteppe begegnet man dem nächsten Zeugen der alten Straße. Von der Nordseite der Waldstraße zweigt ein Fächer von drei parallel laufenden Hohlwegen ab, Abschnitt 5, der nach 150 m in einem Bogen 0,7 km westlich Punkt 305,3 wieder in die Kreisstraße einmündet (Abb. 4). Da hier drei Fahrspuren benutzt worden sind, ist die einzelne nicht so stark eingetieft — immerhin weist die nördliche als Hauptweg eine Tiefe von 0,8–1 m auf. Zunächst erscheint das erhebliche Ausbiegen der Hohlwege nach Norden unmotiviert; bei näherer Betrachtung zeigt sich jedoch, daß sie genau auf die niedrigste Stelle zwischen den genannten Bergen zielen, während die moderne Linienführung nur durch Sprengungen am Hang der Büsteppe erreicht werden konnte.

Nach rund 220 m verläßt der alte Weg erneut die Waldstraße nach Norden, also dicht westlich des Waldrandes. Diesmal sind es zwei Spuren im Abstand von 15–20 m zur Kreisstraße. Die südliche mündet nach 100 m wieder in diese ein, der Haupthohlweg des Abschnittes 6 jedoch erst nach 280 m bei der Wegebiegung 350 m westlich Punkt 346,0. Er ist das eindrucksvollste aller untersuchten Wegrelikte mit 2,5 m Tiefe auf den ersten 100 Metern und einer Sohlenbreite von gut 1 m. Wie bereits erwähnt, ergibt sich die scheinbare Asymmetrie seines Querschnittes aus einseitiger Laubanwehung an der Südseite (Abb. 5). Während die Laubschicht am Boden 20 cm stark ist, konnten im Winkel zwischen Sohle und Südflanke 50 cm gemessen werden. Im weiteren Verlauf schwankt die Tiefe der Altstraße zwischen 30 und 50 cm, sie ist aber immer deutlich zu verfolgen.

Bis zum Punkt 346,0 sind wegen der umfangreichen Straßenbauten in neuerer Zeit keine Relikte mehr zu beobachten; es dürfte aber keinem Zweifel unterliegen, daß die Roringer Warte, mit deren Bau 1407 begonnen wurde, im Zusammenhang mit unserer alten Verbindung gesehen werden muß. Man darf sie mit ziemlicher Sicherheit als Endpunkt der bei Radolfshausen beginnenden Teilstrecke des alten Weges betrachten, als dessen weiterer Verlauf die Richtung Punkt 346,0 — Punkt 337,4 — Roringer Warte anzusehen ist. Dicht südlich dieses Waldweges ist denn auch eine Einmündung von 20–30 cm Tiefe mehr oder weniger deutlich auszumachen, die etwa bei Punkt 239,1 endet. Der weitere Verlauf entspricht der alten Herzberger Landstraße nördlich an der Warte vorbei. Karten aus der Zeit des ausgehenden 16. Jahrhunderts zeigen, daß sich der Schlagbaum

auf dieser Seite der Warte befunden hat, was übrigens auch der Mauerschacht für das Bedienungseil in der Wand des Turmes beweist. Vielleicht erklärt sich die eigenartige Ausbuchtung der alten Herzberger Landstraße ostwärts der Warte daraus, daß man, bewußt oder unbewußt, ein Stück der mittelalterlichen Straße benutzt hat, denn durch Relief und Bodenverhältnisse bestand dazu nicht die geringste Notwendigkeit.

Luftbilder⁴ bestätigen die bei der Geländeuntersuchung festgestellten Tatsachen. Deutlich sind die Hohlwegabschnitte 1—3 sowie 5 und 6 zu erkennen. Bei diesem zeigt das Luftbild noch zwei weitere Spuren, die sehr weit nach Norden ausbiegen (Abstand zur Waldstraße 40 m), dann aber mit der anderen Nebenspur nach etwa 100 m wieder in die heutige Straße einmünden. Man sieht, daß die Geländearbeit bei der Altstraßenforschung — und nicht nur bei dieser — durch Luftbilder wesentlich gefördert werden kann.

Von Radolfshausen an verläuft der Altstraßenabschnitt bis etwa 300 m ostwärts Pkt. 268,3 bei Bösinghausen in dem recht harten Bausandstein des Mittleren Buntsandsteins⁵, von dort bis dicht südwestlich Pkt. 346,0 im Oberen Buntsandstein, der hier eine wesentlich geringere Festigkeit besitzt, so daß der Hohlwegabschnitt 6 trotz der schwachen Steigung von 1:160 und der damit verbundenen geringen Erosion auf 2,5 m eingetieft werden konnte. Die letzte Strecke liegt dann im Bereich des Unteren Muschelkalkes.

Wie verlief aber nun die gesamte Strecke Pöhlde — Grona, von der nur etwa 6 km im Gelände sicher festgestellt werden konnten? Nach Osten darf man die heutige B 27 von Ebergötzen bis etwa 1 km ostwärts Gieboldehausen, die sich den Geländeverhältnissen recht gut anpaßt, mit unwesentlichen Abweichungen als Nachfolgerin der alten Straße ansehen. Sie führt hinter Gieboldehausen zum Kamm des Rotenberges, auf dem der schon in frühgeschichtlicher Zeit bestehende Fastweg entlangläuft. Auf ihm gelangten die Königszüge dann zur Pfalz Pöhlde. Einen Hinweis auf das hohe Alter der B 27 im Waldgebiet des Rotenberges enthält die Kurhannoversche Landesaufnahme⁶. Hier trägt der Waldweg, der die Kurve der heutigen Landstraße abschneidet, zwischen den Punkten 209,0 und 221,9 die Bezeichnung „Bohlweg“. Befestigt wurden aber in der ganzen Zeit vor dem einsetzenden Chausseebau um die Mitte des 18. Jahrhunderts nur schadhafte Strecken wichtiger Fernverkehrsverbindungen, meist durch Lagen von Reisig und Baumstämmchen, wie es der Name „Bohlweg“ auch andeutet.

Außerdem sprechen die Hohlwege ostwärts Gieboldehausen für das Alter dieser Straße. Einer beginnt etwa 0,5 km östlich des Gutshauses Elbingen und zielt auf die Kuppe des Elbinger Berges (Pkt. 208,9), wobei die Isohypsen fast senkrecht geschnitten werden⁷. Dieser Weg, der eine Länge von 450 m aufweist, dürfte weiter in die Umgebung des Pkts. 209,0 geführt und dann bis zum „Bohlweg“ die Trasse der B 27 benutzt haben. Ein zweiter Hohlweg geht hart westlich vom Gutshof Elbingen nach Norden ab, biegt dann nach Nordosten um in Richtung auf den Schieren-Berg (Pkt. 217,1). Dieses fossile Wegstück ist 800 m lang. Sein weiterer Verlauf ist ungewiß, sicher wird aber auch er zum Pkt. 209,0 gelaufen sein; vielleicht am Nordrand des Schieren-Berges vorbei, wo sich ebenfalls Wegrelikte befinden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Rhumeübergang bei Gieboldehausen gesucht worden ist, weil das Flußtal auf seiner ganzen Erstreck-

⁴ Bildflug Waake (58), Streifen-/Bild-Nr.: 3/110, Ort: Radolfshausen — SW; Streifen-/Bild-Nr.: 5/200, Ort: Nordwestl. Bösinghausen. Vertrieb: Nieders. Landesverwaltungsamt — Landesvermessung — Hannover.

⁵ Geol. Karte 1:25 000, Blatt 2521 Waake.

⁶ Topographische Landesaufnahme des Kurfürstenthums Hannover 1764—1786. Originalmaßstab 1:21 333 $\frac{1}{3}$. Lichtdruckausgabe 1:40 000, Blatt 145 Catlenburg, aufgenommen 1785.

⁷ Topographische Karte 1:25 000, Blatt 4327 Gieboldehausen.

kung parallel zum Rotenberg hier seine schmalste Stelle besitzt. Damit wären auch die letzten 8 km des Weges Radolfshausen — Pöhlde festgelegt — dazwischen spannt sich ein Wegabschnitt von rund 10 km Länge, der durch Überreste nicht mehr zu belegen sein wird.

Noch schwerer läßt sich die Fortsetzung nach Westen zur Pfalz Grona erschließen. Es liegt nahe, bis zur Knochenmühle annähernd den Verlauf der B 27 anzunehmen. Dann allerdings beginnt das zwischen der Knochenmühle und Hoffmannshof außerordentlich enge und daher stark überschwemmungsgefährdete Luttertal, das im Hochmittelalter — und sicher bis zum 18. Jahrhundert — unpassierbar gewesen sein dürfte. Die B 27 zwischen Weende und der Knochenmühle ist erst 1927 gebaut worden⁸. Also muß der alte Weg über den Hainberg in Richtung auf das Dorf Gutingi gelaufen sein. Hier bietet sich der Roringer Stieg als mögliche Verbindung an, jedoch ist es bei dem sehr unruhigen Kleinrelief in diesem Gebiet so gut wie ausgeschlossen, alte Wegrelikte auszumachen; und die von der Knochenmühle nach Südwesten abgehende Hohlform ist eindeutig eine Erosionsrinne, kommt also als Hohlweg nicht in Frage. Denkbar wäre auch die Richtung Roringen — Drakenberg — Herberhausen — Gutingi, doch konnten bisher keine Spuren im Gelände gefunden werden. Einstweilen muß also dieses Problem ungelöst bleiben.

Wesentlich ist auch die Beziehung der alten Straße zwischen den Pfalzen zu den Fernverkehrswegen ihrer Zeit. Wie eingangs schon angedeutet, stellt die betrachtete Teilstrecke ein Glied der großen Ost-West-Verbindung zwischen Merseburg und dem Rheingebiet dar, die während des Hochmittelalters zur Zeit der Ottonen und frühen Salier ihre größte Bedeutung besessen hat. Dagegen bedingte in der ersten Hälfte des 10. Jahrhunderts Magdeburg als überragendes Bollwerk im Osten einen Verlauf der wichtigen Straße zwischen Elbe und Rhein am Nordrand der Mittelgebirgsschwelle. Später wurde der süddeutsche Raum Zentrum der kaiserlichen Macht, die Pfalzen Grona und Pöhlde verloren ihre Vormachtstellung und damit zunächst wohl auch unsere Straße.

Diese zweigte bei Bartolfelde von der Harzrandstraße ab, die über Gittelde und Seesen nach Goslar führte und von Seesen aus je einen Zweig nach Hildesheim und Braunschweig entsandte, während der Weg nach Westen von Bartolfelde über die „Hohe Straße“ — heute teilweise mit der Zonengrenze identisch — nach Pöhlde führte und sich ostwärts dieses Ortes durch einen beispielhaft ausgebildeten Hohlweg von mehreren Hundert Metern Länge im Gelände abzeichnet. Bei der Pfalz Grona traf die Ost-West-Straße auf die Leinestraße. Diese kam aus dem Mainzer Becken und zog über die Wetterau, Fritzlar und Kassel wahrscheinlich weiter nach Münden, dann über Meensen, Jühnde, Mengershausen und Rosdorf nach Grona. Sie ging dann westlich der Leine, im Gegensatz zur Zeit nach dem Hochmittelalter, gemeinsam mit der Ost-West-Straße weiter bis Harste und zweigte hier nach Moringen und Einbeck ab. So stellt unsere Straße unter anderem ein wichtiges Bindeglied zwischen im wesentlichen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Verkehrsverbindungen dar.

Schließlich bleibt noch die Frage zu untersuchen, ob der alte Weg Grona — Pöhlde auch nach dem Hochmittelalter weiter bestanden hat. Besser wird man nun allerdings die Orte, Göttingen, Gieboldehausen und vielleicht Herzberg einsetzen müssen, weil die Pfalzen inzwischen untergegangen waren. Die Quellen über diese Frage fließen recht spärlich, und schon das wird man als eine Antwort gelten lassen müssen. Zuletzt trat die Verbindung zu Anfang des vorigen Jahrhunderts in den Vordergrund des Interesses, als sich die Göttinger um den Bau der Herzberger Landstraße bemühten⁹. Aus den damals

⁸ Auskunft des Straßenbauamtes Northeim 1961.

⁹ Wagner, F.: Die Anlage der Herzberger Landstraße. Neues Göttinger Jb. Bd. 1/1928.

aus diesem Anlaß geführten Verhandlungen geht hervor, daß sich die sogen. „alte Duderstädter Heerstraße“ über den Hainberg und Herberhausen nach Waake in einer hoffnungslos schlechten Verfassung befand und kaum noch befahren wurde, zumal die neue Duderstädter Heerstraße durch das Gartetal bereits seit dem 17. Jahrhundert bestand und z. B. Tilly auf ihr am 2. 5. 1626 in das Eichsfeld gezogen war. Es ist hier nicht notwendig, die Vorgänge bis zum Bau der Herzberger Landstraße in ihrem heutigen Verlauf näher zu verfolgen — soviel sei aber erwähnt, daß man die alte Duderstädter Straße lediglich als Kommunikationsweg zwischen den an ihr liegenden Dörfern und Göttingen wertete, deren Ausbau sich nicht lohne.

Das Fehlen einer bedeutenderen Straße zwischen Göttingen und Ebergötzen im 18. Jahrhundert zeigt auch die Kurhannoversche Landesaufnahme¹⁰, die im fraglichen Gebiet nur einige untergeordnete Waldpfade angibt, ebenso für die Strecke Gieboldehausen — Herzberg. Eine Karte von 1747¹¹ vermerkt am Weg Roringer Warte — Bösinghausen — Ebergötzen einfach „Weg von Bösiehausen nach Radolffshausen und Ebergötzen“. Ähnlich verhält es sich 1716¹². Neben einem „Weg von Waake nach Niclausberg“ von der Roringer Warte über die Punkte 296,0 — 282,4 — 309,5 nach Südwesten findet sich von Roringen aus nach Osten die „Land Straaße nach Waake“, die sich aber nach der Art ihrer kartographischen Darstellung nicht von den anderen Feldwegen unterscheidet. Das gilt auch für die drei Wege von Roringen nach Göttingen, „Unterster“, „Mittler“ und „Ober Göttinger Weg“, wobei dieser etwa der B 27 entspricht. Also auch hier deutet nichts auf das Bestehen einer Heerstraße.

Ferner mögen zwei Belege für das 17. Jahrhundert erwähnt werden. In der „Beschreibung der Heer- und Landstraßen im Fürstenthum Grubenhagen anno 1689“¹³ sind u. a. auch die Angaben des Amtes Radolfshausen vermerkt. Danach gab es im Amt, das die Dörfer Ebergötzen, Landolfshausen, Falkenhagen und Potzwenden umfaßte, keine Heerstraßen, weil niemand von Gieboldehausen nach Göttingen zu reisen wünsche. Wir würden heute sagen, daß eine Verkehrsspannung zwischen beiden Orten gefehlt hat. Es gehe zwar eine Straße von Krebeck und Wollbrandshausen über Ebergötzen nach Waake, doch werde sie „weillen der Berge, Thäler und Morastigten Quellen halber“ nur selten befahren. Einen Hinweis auf die Straßenverhältnisse um die Mitte des 17. Jahrhunderts gibt der Kupferstich von Merian „Radolfshausen, Im Fürstenth. Grubenhagen“¹⁴. Die heutige B 27 war danach eine gewöhnliche Dorfstraße ohne besonderen Verkehr; der Weg zur Siedlung Ebergötzen und dem Anfang des Hohlwegabschnittes 1 ist nur durch einen Lattenzaun sowie eine Baumreihe gekennzeichnet und kann nur ein schmaler Fußpfad gewesen sein. Die Bergnase zwischen dem Diebestal und dem Tal der Aue (Abb. 1) war damals mit Hochwald bedeckt, so daß der Hohlweg nicht zu erkennen ist.

¹⁰ Siehe Anm. 6, hier Blatt 150 Waake, aufgenommen 1785.

¹¹ Forsten des Amtes Radolfshausen westlich Ebergötzen 1748, gezeichnet von Nicolai, Maßstab 1:4 000, Staatsarchiv Hannover, Sign. 22 d/Ebergötzen 4 pg.

¹² Entwurff der Roringer Feld Flur . . . Anno 1716 verfertigt von Johann Thomas Willich. Stadtarchiv Göttingen.

¹³ Staatsarchiv Hannover, Cal. Des. 3 A Grubenh. Generalia Nr. 175.

¹⁴ Topographia vnd Eigentliche Beschreibung Der Vornembsten Stäte, Schlösser vnd anderen Plätze vnd Örter in denen Herzogthumern Braunschweig vnd Lüneburg, vnd denen dazu gehörende Graffschafften Herrschafften vnd Landen. Franckfurt, Bey Matthaei Merians S. Erben MDCLIII.



Abb. 1. Ausschnitt aus der Topographischen Karte 1:25 000, Blatt 4426 Waake, mit eingezeichneten Hohlwegabschnitten. (Veröffentlicht mit Genehmigung des Niedersächsischen Landesverwaltungsamtes — vom 12. 4. 1961 Az. 1080 B)

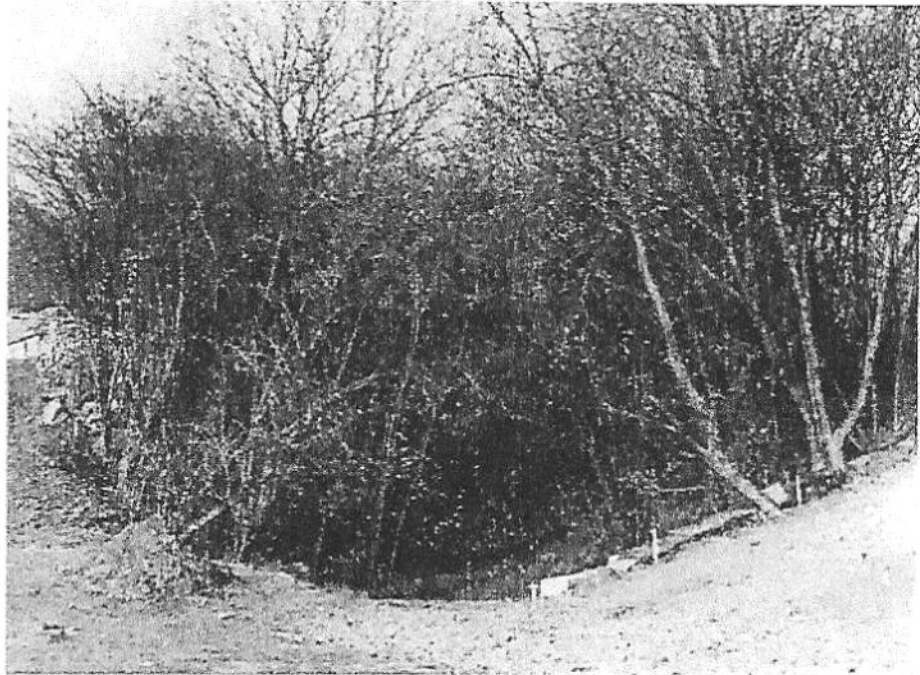


Abb. 2: Westeingang zum Hohlwegabschnitt 1 bei Radolfshausen. Im Vordergrund ein neu gebauter Weg in der Siedlung Ebergötzen, durch den der Eingang um 0,5 m zugefüllt worden ist.

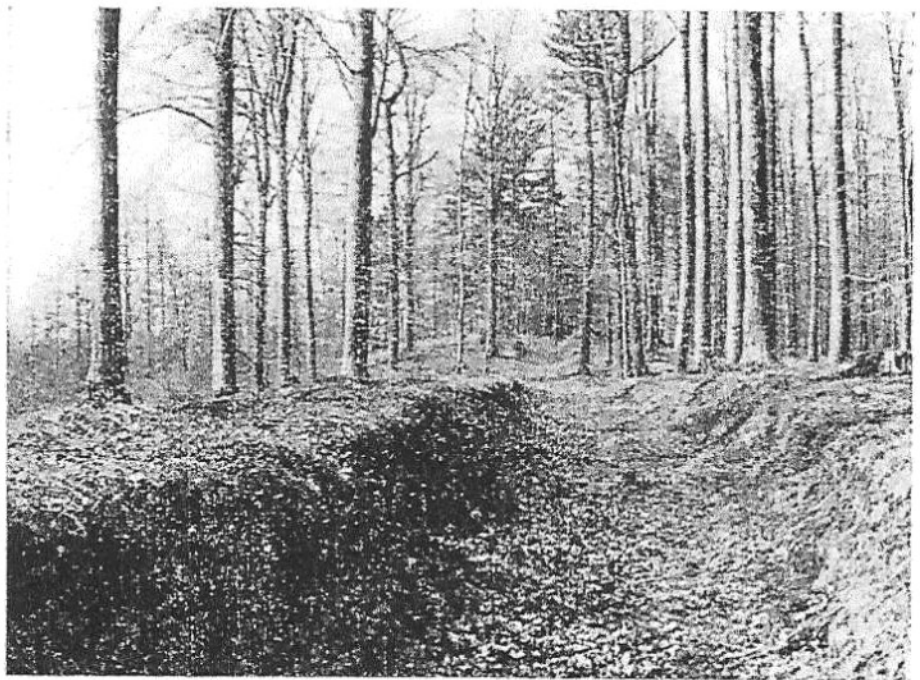


Abb. 3: Hohlweg 3 nach Westen. Hinter der Verebnung ist seine Fortsetzung auf den Weißwasserköpfen gut zu erkennen, ebenso der Verlauf des Weges auf dem Kamm des Höhenzuges.

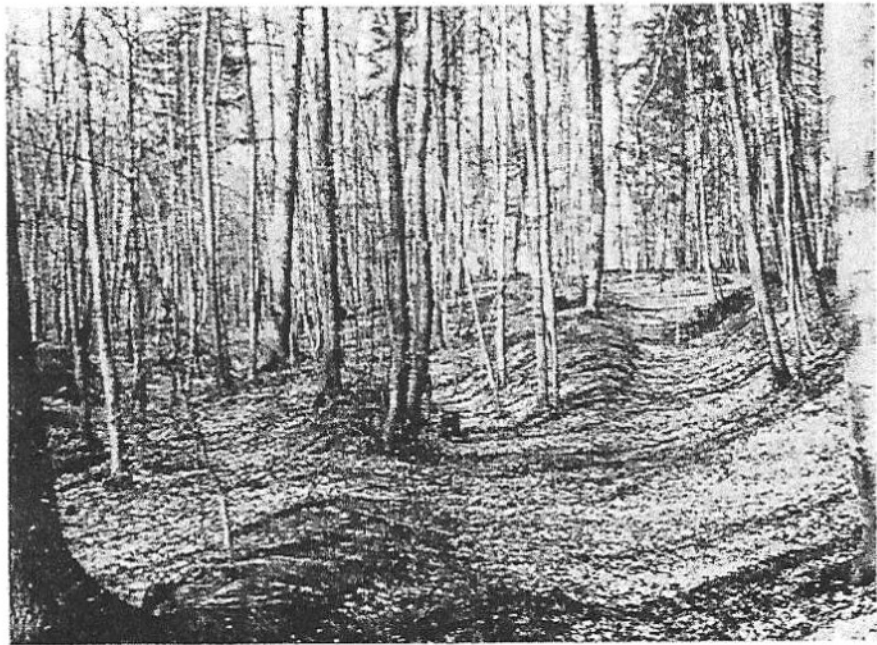


Abb. 4: Beginn des Hohlwegabschnittes 5 westlich Bösinghausen mit drei Gleisen, rechts die Hauptspur.



Abb. 5: Hauptspur von Hohlweg 6 nach Osten. Die Baumschatten heben Profil und Neigung der Hohlwegflanken hervor. Rechts Laubanwehung, die die Seitenwand flacher erscheinen läßt. Länge des hellen Stabes 1,5 m, dazu kommt noch eine Laubschicht von 20 cm Dicke auf der festen Wegsohle.

Die Situation am Ende des 16. Jahrhunderts belegen drei weitere Karten. Eine gibt nur einen gänzlich bedeutungslosen Weg von „Ralshausen“ nach Bösinghausen an^{15a}, die von 1585 einen Weg Nordrand Bösinghausen — Nordflanke der Büsteppe — Roringer Warte — Nikolausberg — Göttingen^{15b}, dessen kartographische Darstellung aber ebenfalls beweist, daß er nur lokalen Charakter besessen hat. Leider ist diese Karte so grob gezeichnet, daß der Verlauf des vielleicht wichtigsten Abschnittes von der Roringer Warte nach Nikolausberg nicht fixiert werden kann. Außerdem lassen die Geländebeziehungen kaum erwarten, daß hier ein lebhafter Fernverkehr bestanden hat. Bei einer weiteren Karte aus der Zeit um 1600^{15c} fehlt eine Verbindung über Bösinghausen zur Roringer Warte überhaupt, dafür ist aber ein Weg von dieser Warte über Nikolausberg nach Südwesten eingetragen, offenbar in Richtung Weende. Auch hier kann der genaue Verlauf nicht festgestellt werden. Alle Karten sind anläßlich des Streites zwischen Braunschweig und Hessen um die Herrschaft Plesse entstanden.

Aus den herangezogenen Quellen ergibt sich jedenfalls eindeutig, daß das enge Tal der Aue mit seinen noch heute feuchten Wiesen nie eine Verkehrsbedeutung gehabt hat und sicher häufigen Überschwemmungen ausgesetzt war. Ferner hat sich gezeigt, daß auch der untersuchte Höhenweg längst verlassen war — er taucht nur gelegentlich als belangloser Waldweg auf.

Für die Neuzeit scheidet also die Teilstrecke des hochmittelalterlichen Verbindungsweges von Göttingen zum Rotenberg bzw. zum Harz durch den Plesseforst als Fernverkehrsstraße aus. So bleibt nur noch übrig, die Verhältnisse zur Zeit des ausgehenden Mittelalters zu klären. Archivalische Zeugnisse konnten zwar nicht gefunden werden, jedoch gibt es eine Tatsache, die gewisse Rückschlüsse zuläßt. Wie bereits erwähnt, erbaute die Stadt Göttingen 1407 die Roringer Warte („warde by dem berwynkele“), die als reine Beobachtungswarte ohne Beziehung zu einer wichtigen Straße an ihrem Standort westlich des Plesseforstes/Göttinger Wald kaum notwendig gewesen wäre, zumal auch der Blick in das Leinetal durch vorgelagerte Höhenzüge stark eingeschränkt ist. Außerdem war die Warte mit einem Schlagbaum versehen, wie es u. a. die angeführten Karten zeigen, und damit dürfte ihre Lage an einer Straße bewiesen sein, die überdies ziemlich wichtig gewesen sein muß, damit sich der kostspielige Bau eines Wartturmes auch lohnte. Im 16. Jahrhundert hat die Warte dann meist als Wohnung eines Holzhauers gedient¹⁶, woraus gefolgert werden darf, daß jene nicht mehr zum Schutz der Heerstraße gebraucht wurde, und diese wiederum ihre Bedeutung verloren hatte, was bereits durch Landkarten belegt worden ist.

Methodisch zeigt der vorliegende Beitrag, daß bei der Altstraßenforschung gleichberechtigt neben archivalische Forschungen die eingehende Geländeuntersuchung treten muß, unterstützt durch die Analyse von Luftbildern, wenn der genaue Verlauf alter Wege kartographisch fixiert werden soll. Bei der Arbeit im Gelände jedoch ist darauf zu achten, daß echte Hohlwege nicht mit Erosionsrinnen und anthropogen bedingten Kleinformen verwechselt werden dürfen.

¹⁵ a) Übersichtsskizze der Wälder zwischen Plesse und Radolfshausen, Ende 16. Jahrh., Maßstab 1:30 000. Staatsarchiv Hannover, Sign. 21 d/29 pm. — b) Karte des Gebietes nördl. und nordöstl. Göttingen. 1585, Maßstab 1:19 000. Staatsarchiv Hannover, Sign. 21 d/5 pm. — c) Karte des Plesseforstes um 1600. Staatsarchiv Marburg, Sign. C 180 k. Diese Karte ist im Götting. Jb. Bd. 3/1954 nach Seite 64 abgebildet.

¹⁶ Fahlbusch, O.: Warten und Landwehren um Göttingen. Gabe d. Gesch.-ver. f. Göttingen u. Umgeb., Göttingen 1938.

Der alte Höhenwegabschnitt zwischen Radolfshausen und der Roringer Warte ist, wie wir abschließend wohl feststellen dürfen, ein Teil der Königstraße Pfalz Pöhlde — Pfalz Grons, auf der die Herrscher Otto II. und Otto III., Heinrich II., Konrad II. und Heinrich III. bei ihren Zügen durch das Reich entlanggeritten sind. Außerdem ergibt sich, daß die Straße bis etwa zum Jahre 1500 benutzt wurde; sie geriet dann allerdings bald in Vergessenheit, nicht zuletzt wahrscheinlich deshalb, weil die Verkehrsspannung zwischen ihren Endpunkten zu bestehen aufgehört hatte. Noch heute aber können wir, abseits der modernen Straßen, ihren Verlauf im Gelände verfolgen als Zeuge einer längst vergangenen Zeit.