



Fahrradroute Hellweg

Wissenswertes

Zwischen Rhein und Weser – Der Verlauf des Hellwegs

Der Hellweg verband den Rhein mit der Weser und war im Mittelalter wohl die wichtigste Ost-West-Verbindung in Mitteleuropa. Er nahm im Westen seinen Anfang bei Duisburg und führte über Essen, Bochum, Dortmund, Unna, Werl, Soest, Erwitte, Geseke, Salzkotten nach Paderborn. Hier verzweigte sich der Weg. Ein Strang lief weiter in östliche Richtung über Driburg und Brakel nach Höxter an die Weser. Ein anderer führte nach Nordosten und kam bei Hameln an den Fluss.

Der Hellweg war Teil eines größeren, 3000km langen Straßenzuges, der im Westen über Aachen bis Brügge und im Osten über Magdeburg, Berlin, Königsberg und Riga bis nach Novgorod reichte.

Im Katalog zur Ausstellung „transit. Brügge – Novgorod“ heißt es dazu: „Die Straße von Brügge nach Novgorod ist die längste und älteste West-Ost-Verbindung in Europa. In römischer Zeit begonnen, hat sie sich um 1400 vom Atlantik bis ins russische Festland ausgedehnt. Die Hansekontore Brügge und Novgorod sind ihre beiden Endpunkte. In den folgenden Jahrhunderten, vor allem im zwanzigsten, zerstückelt, ist sie heute wieder, nach der Öffnung der Grenzen, eine der wichtigsten europäischen Transitstrecken. In Deutschland heißt sie Bundesstraße 1. Von Aachen über Düsseldorf kommend, bildet sie heute als Ruhrschnellweg die Hauptstraße des Ruhrgebiets – von Duisburg über Essen nach Dortmund: die Trasse des alten Hellwegs.“ (transit S.24)

Im Bereich der Städte verlief der Hellweg im Mittelalter unterschiedlich. Durch bedeutende Städte wie Dortmund und Soest lief der Weg hindurch. An den Stadttoren musste Zoll bezahlt werden, von dem die Städte profitierten. Aber die Händler waren auch interessiert, ihre Waren in der Stadt anzubieten.

Bei weniger bedeutenden Städten (z.B. Unna, Werl, Geseke) lief die Handelsstraße an der Stadt vorbei. Erst in späteren Jahren (in Werl nach 1433) konnten auch kleinere Städte durchsetzen, dass der bedeutende Handelsweg durch die Stadt verlief, um vom Zoll zu profitieren. Vermutlich hat dies auch mit dem geringer werdenden Einfluss der Kaufleute zu tun.

Zwischen Rhein und Weser durchquerte der Hellweg 7 verschiedene Hoheitsgebiete und passierte dabei 9 Grenzen, bis die Kleinstaatigkeit im Königreich Preußen aufging.

Der Name „Hellweg“

Für die Deutung des Namens „Hellweg“ gibt es die unterschiedlichsten Erklärungen:

„Hangstraße“ – von Mittelniederdeutsch „helle“ oder „helde“ = Hang oder Abschüssigkeit, englisch „hill“. Eine Halde meint eine kleine Bodenerhebung, was in diesem Falle eine auf einer kleinen Erhöhung bzw. am Hang entlang geführten Weg bedeutet.

„Salzweg“ - von Mittelhochdeutsch „hall“ für Salz. Von Unna-Königsborn bis Salzkotten wurden schon frühzeitig das im Mittelalter so kostbare Salz aus solehaltigen Quellen gewonnen und auf dieser Straße abtransportiert.

„Heerweg“ – oftmals wurden große Landstraßen so bezeichnet, die sich zur Fortbewegung größerer Menschen- und Warenmengen eigneten und damit aus den vielen Nebenstraßen lokaler Bedeutung herausragten.



Heilweg – Hellweg leitet sich ab von „Heyl“ – oder „Heyle-Weg, Weg des Heils, auf dem den Sachsen das Heil des Glaubens gebracht wurde, bzw. „Weg der Heiligen“, da auf ihm die Reliquien von Heiligen, z.B. des hl. Liborius nach Paderborn, des hl. Patrokus nach Soest und des hl. Vitus nach Corvey, überführt wurden.

„Hallweg“ – Schallsignale von Königshof zu Königshof hallten den Hellweg entlang. Ein sich nähernder Feind wurde durch Schallsignale angekündigt.

„Totenweg“ – von dem angeblich germanischen Wort „hel“. „Weg zur Hel“ – nach der germanischen Totengöttin Hel. Nach dieser Deutung sollen die Toten auf dem „Totenweg“, dem Hellweg, zur Bestattung befördert worden sein.

„Helweg“ – von hehlen, verbergen, Weg durch abgelegenes oder tiefliegendes Land

„Hilleweg“ – hille, eilen = der schnelle Weg

„Hellweg“ – ein heller, lichter Weg, der durch ein lichtiges Gelände und nicht durch finsternen Urwald führte.

„Heilweg“ – heil = groß. Es war also ein öffentlicher Fernweg, der sich über eine größere Entfernung erstreckte (durchgehende Straße), sich außerdem wegen seiner Breite auszeichnete und unter dem besonderen Schutz der Obrigkeit stand. (nach Koch, J. und Rickling, M.)

Der Hellweg trägt heute als Straße u.a. folgende Namensbezeichnungen: Kaiserstraße (Dortmund), Hansastraße (Unna), Salzweg (Werl-Holtum), Alte Heerstraße (Soest-Ampen), Alter Postweg (östlich von Bad Driburg), Königstraße (Brakel).

1200 Jahre und älter – Die Geschichte des Hellwegs

„Der Hellweg ist eine uralte Handelsroute. Schon in der jüngeren Steinzeit fand über ihn, wie die Vorgeschichtsschreibung nachgewiesen hat, ein Gütertausch statt, der z.B. die Verbreitung eines in Flandern geförderten Feuersteins nachhaltig unterstützt. Dabei war die „Uhrstraße“ keineswegs planmäßig angelegt, sondern folgte lediglich den Kraftlinien des Verkehrs.

Oftmals wurde angenommen, dass der Hellweg den Römern als wichtige Militärstraße für die Vorstöße in den germanischen Kernraum diene. Er tritt jedoch in den ausführlichen Berichten über die Römerkriege nicht hervor und man vermutet, dass der Hellweg in friedlichen Zeiten auch den Römern als Handelsweg diene.

Für die Existenz des Hellwegs in vorkarolingischer Zeit sprechen die reichen Münz- und Grabfunde in den Hellwegstädten Dortmund und Soest. Demnach waren diese beiden Orte schon vor der Zeit Karls des Großen bedeutende politische und wirtschaftliche Zentren, denen entsprechende Straßenverbindungen wie der Hellweg nicht gefehlt haben können.“ (Rickling, S 954)

„Eine weit größere Geltung erhielt der Hellweg unter Karl dem Großen, der durch einen mehr als dreißigjährigen Krieg in den Jahren nach 772 die Eingliederung Sachsens in das Fränkische Reich erzwang. Die Infrastruktur des Hellwegraumes und seine Bedeutung wurde unter Karl in erster Linie von strategischen und militärischen Notwendigkeiten geprägt. Man vermutet sogar, dass die Existenz des Hellwegs eine der Voraussetzungen für die gesamte karolingische Organisation darstellte. Der Hellweg bildete die kürzeste Verbindung zwischen dem Niederrhein und Paderborn, dem bedeutungsvollsten Stützpunkt der Franken im Sachsenland, und wurde zur wichtigsten Nachschublinie. Da die fränkischen Truppenverbände aus mittelschweren bis schweren Reiterheeren



und einem großen, wenig beweglichen Verpflegungs- und Belagerungstross bestanden, wurde es notwendig, für eine gesicherte Marchroute zu sorgen.“ (Rickling, S 954/955)

Karl der Große ließ um 770 n.Chr. zwischen Duisburg und Paderborn in regelmäßigen Abständen von 14 – 18 km Burgen und Königshöfe anlegen. Sie dienten der Sicherung seiner Feldzüge gegen die Sachsen. Aus diesen Königshöfen entwickelten sich die Hellwegstädte.

Eine besondere Blütezeit erlebte der Hellweg in den 150 Jahren zwischen 919 und 1070 mit dem Aufstieg der luisolfingischen Sachsenherzöge zu deutschen Königen. Sie pendelten häufig zwischen ihren Herrschaftsgebieten am Rhein und am Harz, benutzten daher den Hellweg als Reiseroute und machten ihn so zur via regia, zur Königsstraße.

„Einen erneuten Aufschwung erfuhr der Hellweg im 12. Und 13. Jahrhundert mit der Entfaltung des westfälischen Städtewesens. Neben den zahlreichen bereits genannten Königshöfen wird die einzigartige Bedeutsamkeit dieses Verkehrsstranges durch die Tatsache unterstrichen, dass von den acht Orten, die vor 1180 zwischen Niederrhein und Weser zur Stadt erhoben wurden, fünf an ihm gelegen sind: Duisburg, Essen, Dortmund, Soest, Paderborn und Höxter. Die übrigen waren die Bischofstädte Münster, Osnabrück und Minden. (Rickling, S. 956)

Für das mächtige Städtebündnis der Hanse war der Hellweg zu dieser Zeit einer der wichtigsten Landverbindungen und auch als Pilgerweg von großer Bedeutung.

„Mit den technischen Innovationen in Schiffbau und Navigation sowie Verlagerung des Handels an die deutsche Nordseeküste und nach Holland verlor der Hellweg seinen Anteil am nordeuropäischen Verkehr. Schließlich brachte die Pest, die kurz vor 1350 das Land durchzog, und später dann der Niedergang der Hanse den Verkehr nahezu zum Stillstand und ließen den Hellweg veröden. Seit dem 16. Jahrhundert war es nur noch eine Landstraße unter vielen anderen.“ (Rickling, S 956)

Als um 1820 parallel zum Hellweg eine befestigte Kunststraße gebaut wurde, fiel die alte Handelsstraße in vielen Abschnitten in die Bedeutungslosigkeit eines Feldweges herab. Vielleicht gewinnen ja einige Strecken als populärer Radfernwanderweg neue Bedeutung. An einigen Stellen wurde er allerdings völlig unter den Pflug genommen.

Am 8.7.1975 wurde die Chaussee, heute B1, durch einen weiteren Straßenzug, die Autobahn 44 (Ruhrgebiet – Kassel) entlastet. Dies zeigt, wie zentral dieses Gebiet über die Jahrtausende als Durchgangsland war und heute noch ist.

Vom Ruhrgebiet zum Kurggebiet – Die Städte am Hellweg

Als Hauptorte entstanden aus den karolingischen Königshöfen Duisburg, Dortmund, Soest, Paderborn und Höxter im Abstand von jeweils etwa 50 km. Dazwischen gab es jeweils zwei Etappen mit weniger bedeutenden Städten: Essen und Bochum, Unna und Werl, Erwitte und Geseke, Driburg und Brakel. Die größte Hellwegstadt war im Mittelalter Soest (101 ha), gefolgt von Dortmund (81 ha) und Paderborn (66 ha). Erwitte erlangte kein Stadtrecht. Bochum, das nur durch Wall und Graben, nicht aber durch eine Stadtmauer gesichert war, und Unna gehörten zu den kleineren Städten. Driburg und Salzkotten warten mit weniger als 10 ha die kleinsten Städte am Hellweg.

Früher einmal waren Unna-Königsborn und Werl aufgrund ihrer Solequellen Heilbäder, Die Städte Bad Sassendorf, Bad Westernkotten (bei Erwitte), Bad Driburg und Brakel sind es heute noch.



Mal schlammig, mal hohl – Der Zustand des Weges

Der Hellweg war ein einfacher, unbefestigter Weg. Obwohl er oberhalb der oft feuchten und sumpfigen Tiefebene verlief und das Regenwasser gut ablaufen konnte, war er nach Regenfällen gelegentlich schlammig und tief und manchmal schwer befahrbar.

So schreibt S. Seibert: „Am Hellwege arbeite man sich nach Eintritt des Regenwetters so gut durch den Brei als es gehen wollte, so dass z.B. nicht selten ein ganzer Tag damit hinging, die eine Stunde von Erwitte bis Lippstadt, mit Hülfe drei- oder vierfachen Vorspanns zurückzulegen.“ (Seibert, S 114)

1816 berichtet ein Wegeaufseher: „... dass auf einigen Strecken der Schlamm zwei Fuß tief sei, und dass auch die Gräben verschlammmt seien... Für Infanterie sei der Weg „nicht passabel“, da sonst großer Schaden an den Kornfrüchten entstände (offenbar, weil die Truppen dann nebenher auf den Feldern marschieren müssten) ... Im September stellte Oberweginspektor Knoth fest, dass an einigen Stellen mehrere nur mit 12 bis 15 Zentnern beladenen Karren von 4 bis 6 Pferden durch den Schlamm geschleppt werden mussten.“ (Rückert, S 256)

Trotz einiger solcher Meldungen, die darauf hinweisen, dass die Wagen manchmal bis zu den Achsen im Morast versanken, kann der Zustand dieses Weges nicht immer und nicht überall so schlecht gewesen sein. Er wurde oft durch quer gelegte Hölzer oder mit Steinen ausgebessert und hätte über die Jahrhunderte nicht diese Bedeutung gehabt, wenn sein Zustand so unerträglich gewesen wäre.

Einflussreiche Händler nutzten ihn für ihre lukrativen Geschäfte und besonders in der Zeit von 920 – 1070 wurde er häufig als Reisestrecke für die deutschen Könige in Anspruch genommen. „Im Zuge dieser Nutzung des Hellwegs als ottonischer und salischer Königsstraße dürfte sich auch der Ausbau der Straße selbst vollzogen und durch das Anwachsen von Kirchdörfern seine siedlungsmäßige und technische Infrastruktur erweitert und verbessert haben. Dadurch konnten sich auch die täglichen Reisestrecken gegenüber der Karolingerzeit auf fast 30km verdoppeln, die ohne Tross im Einzelfall mit Pferdewechsel auch bis zu 70km erreicht haben dürften.“ (Leidinger, S 29)

Zumindest im Verhältnis zu anderen, weniger wichtigen Wegen wird der Hellweg im Allgemeinen in einem guten Zustand gewesen sein.

An vielen Stellen hat er sich als 2-3m tiefer Hohlweg eingegraben. Dies kann man heute noch gut zwischen Werl-Holtum und -Büderich an der Schanze, zwischen Bad Sassendorf und Lohne, im südöstlichen Stadtgebiet von Erwitte und südöstlich der Stadtmauer von Paderborn erkennen.

Die Breite des Hellwegs war wohl sehr unterschiedlich. Dort, wo der Weg sehr aufgeweicht und schwer zu befahren war, suchte man daneben eine neue Fahrspur, so dass die Fahrtrasse gelegentlich sehr breit war oder man wählte einen ganz anderen Verlauf im Gelände. Ansonsten waren Hellwege „Fernwege, öffentliche Wege unter Aufsicht und Schutz der Obrigkeit und von bestimmter Breite, die Gegenverkehr gestattete.“ (Koch, J., S.143)

Die Lage der Stadt Driburg vor dem Steilhang der Egge machte für alle Fuhrwerke nach Westen einen Vorspann notwendig. Damit den Reisenden schnell geholfen und mit übertriebenen Vorspann-Gebühren nicht belastet würden, hatte der Magistrat den Vorspanndienst jeweils für ein Jahr verpachtet. Es kam aber vor, dass der Pächter, vor allem in der Erntezeit, seinen Dienst nur schlecht versah und es zu Wartezeiten für Fuhrleute und damit zu Ärger und Beschwerden kam. (siehe Gräfliche Kurverwaltung Bad Driburg, 1966)



Mit Karre, Wagen und Kiepe – Der Handel

Auf dem Hellweg wurden transportiert: Salz aus Werl, Tuche aus Flandern, Wein von Mosel und Rhein, Metallwaren aus dem Märkischen, Fisch aus den Niederlanden, außerdem Pelze, Getreide, Wachs und Bier. Die Abteien Corvey an der Weser und Herford besaßen z.B. Weingüter am Rhein und an der Mosel.

Die Fernhändler benutzten Pferd und Wagen, die Kleinhändler auf den Rücken geschnallte Kiepen für den Transport. Man unterscheidet Karren und Wagen:

Die Karre war ein einachsiges Fuhrwerk mit Rädern bis zu 1,60 m Durchmesser. Sie hatten sehr schmale Felgen von etwa 5 cm Breite. Sie waren so sehr wendig und eigneten sich besonders für gebirgige Gegenden und für aufgeweichte Wege. Die Pferde wurden hier hintereinander gespannt.

Die Wagen hatten zwei Achsen, es wurden je zwei Pferde nebeneinander angespannt und sie eigneten sich vor allem für flaches Gelände mit festem Untergrund.

Für die ca. 200 km von Duisburg bis Höxter benötigte ein Händler mit seinem Fuhrwerk etwa eine Woche.

Via regia – Die Königsstraße

In den rund 150 Jahren von 919 n. Chr. Bis etwa 1070 war der Hellweg ein bedeutender Königsweg. Um das Land zu regieren, reisten die Könige zu der Zeit von Königsgut zu Königsgut und lebten vom Ertrag der jeweiligen Region.

Man kann von mindestens 58 Königsbesuchen am Hellweg ausgehen. Davon entfielen auf Paderborn 32, auf Dortmund 31, auf Erwitte 5 und auf Soest 4. Dortmund wurde damals zum wichtigsten Hellwegort.

Arme Reisende auf dem Hellweg – Die Pilger und Bettler

Auch zahlreiche Pilger und Bettler zogen über den Hellweg. Ein Ziel war Werl, das 1661 zur Marienwallfahrtsstätte wurde, ein anderes Aachen. Hier „bewahrte man die vier sogenannten großen Heiligtümer, die – wie noch heute – alle sieben Jahre öffentlich gezeigt wurden: das Kleid Mariens, die sogenannten Windeln, und das Leichentuch Jesu sowie das Tuch des heiligen Johannes des Täufers. Kaiser Karl der Große hatte diese Reliquien einst in seine Residenz überführen lassen; auch sein Grab im Dom war später das Ziel der Pilger.“ (H.J.Deisting, 1991)

„Für Pilger waren die Städte lebensnotwendig, hier konnten sie Nahrung und Herberge bekommen. Es gehörte zur Christenpflicht, Pilger auf ihrer Wallfahrt zu unterstützen.“ (Deisting) Als Gegengabe erwartete man Fürbitten und Gebete der Reisenden.

Aus Werler Polizeiakten geht hervor, wie zahlreich die Herkunftsländer der Bettler waren: Frankreich, den Niederlanden, England, Dänemark, Schweden, Polen, Ungarn, der Türkei, Österreich usw.

Außerhalb der Städte gab es gelegentlich Unterkünfte für fahrendes Volk und Pilger. So der Elendighof nördlich von Unna an der Kreuzung des alten Hellwegs mit der heutigen Hammer Straße, südlich von Werl die Antoniusklausen und die Klausen in Ostönnen. Auch das Gasthaus am oberen Westenhellweg/Ecke Martinstraße in Dortmund nahm arme Reisende auf. „Es war eine Art

Obdachasyl, wo Fremde und Obdachlose, die von auswärts kamen, zunächst Unterkunft und Verpflegung fanden. Auch mit diesem Haus war eine Kapelle verbunden.“ (Brinkmann, A., S. 89)



Der weite Weg nach Santiago – Der Hellweg aus Pilgerstraße

Besondere Bedeutung für die christlichen Wallfahrer erlangte im Mittelalter der Ort Santiago de Compostela im Nordwesten von Spanien. Zu Ehren des heiligen Jakobus nahmen Pilger, auch aus Nordeuropa und dem Hellwegraum, die lange Reise über Duisburg, Venlo durch Belgien auf Paris in Richtung Spanien auf sich. In Unna trennten sich die Wege der Jakobspilger. Andere nahmen den Weg von hier über Schwerte, Hagen, Köln und Aachen durch Frankreich hindurch nach Spanien.

Papst Calixtus II (1119 – 1124) stellte diese Pilgerreise den Fernwallfahrten nach Rom und Jerusalem gleich. Jakob soll dann nach dem Tode Christi in der weit entfernten römischen Provinz Hispania (Spanien) missioniert haben. Nach seiner Missionstätigkeit ging er nach Jerusalem zurück und wurde von den Gläubigen in einen Rang erhoben, welcher dem eines Bischof gleichgestellt war. Veranlassung für den regierenden Herodes Agrippa I, ihn im Jahre 44 n.Chr. enthaupten zu lassen.

Somit wurde der Heilige Jakob zum ersten Märtyrer des Christentums. Sein Leichnam wurde am Berg Sinai begraben. Später, als die Sarazenen – (Mauren-) Einfälle drohten, wurde der Leichnam nach Spanien, ans Ende der damaligen Welt („Finis terrae“) in der Nähe des heutigen Kap Finisterra gebracht.

In Soest, gleich hinter dem Jakobitor, durch das der Hellweg von Westen in die Stadt kommt, liegt die Gaststätte Pilgrim-Hius, das älteste Gasthaus Westfalens, das dem heiligen Jakobus geweiht ist, dem Schutzheiligen der Wanderer (und auch Radwanderer?). In der Gründungsurkunde von 1304 wurde bestimmt, dass Wandernde und „durch die Felder Streifende“ (gemeint waren vor allem Jakobs-Pilger) Aufnahme und Bewirtung finden mussten.

Bei Hunger, Müdigkeit und Pannen – Die Haushäuser und Gaststätten

Bei einer stark frequentierten Handelsstraße wie dem Hellweg kam es natürlich auch zu Pannen, Radbruch und dergleichen oder die Wagen blieben im schweren Boden stecken. Im gebirgigen Gelände zwischen Paderborn und Höxter benötigten Fuhrwerke oft zusätzlichen Vorspann, um die Steigungen zu bewältigen. Einige Gasthäuser verdienen sich durch Pannenhilfe und Vorspann ein zusätzliches Einkommen.

So gab es in Unna-Hemmerde an der Kreuzung mit der Dorfstraße gleich zwei Häuser, die sich das große und das kleine Hilfshaus nannten. Hier wurden die Reisenden bewirtet und den Fuhrwerken Hilfe geleistet durch zusätzlichen Vorspann, Hufbeschlag und Reparaturen. Auch Unterkunft und sogar eine Pferdewäsche wurden geboten.

Da die Hilfswirte nur wenig Ackerland nebenher bewirtschafteten, ist anzunehmen, dass ihr Gewerbe bei dem großen Verkehrsaufkommen auf dem Hellweg recht einträglich war.

Daneben gab es auch zwischen den Städten zahlreiche Gaststätten, die neben der Landwirtschaft auch noch durch Bewirtung oder Übernachtung der Reisenden ein zusätzliches Einkommen hatten.



Ausgestoßen und doch versorgt – Die Siechenhäuser

Viele Städte verfügten im Mittelalter über Siechen- oder Lebrosenhäuser. Hier waren Menschen mit ansteckenden Krankheiten wie der Pest untergebracht. Hatte ein Mensch den Aussatz (Lepra) oder die Pest, so durfte er nicht in der Stadt bleiben, um die Ausbreitung der Seuche einzudämmen. So standen diese Einrichtungen außerhalb der Stadtmauern oft an Durchgangsstraßen, denn die Bewohner waren auf Almosen der Durchreisenden angewiesen.

Der Pesterreger wird durch Flöhe übertragen, die als Zwischenwirte Ratten benutzen. Ratten und Flöhe wurden auch durch Schiffe und Pferdefuhrwerke befördert. So wurde die Pest über Handelswege wie den Hellweg besonders schnell verbreitet.

Mancheiner hing am Hellweg – Die Galgen

Am alten Hellweg standen in Abständen von 7 – 9 km Galgen. Zwischen Dortmund und Höxter sind 14 Galgen in unmittelbarer Nähe des Hellwegs nachweisbar. Neben ihrer Funktion als Richtstätten der benachbarten Städte dienten sie auch als Abschreckung für Straßenräuber. Man wollte damit zeigen, dass zwischen den Städten kein rechtsfreier Raum existierte. Auf Straßenraub stand die Todesstrafe.

Über die symbolische Bedeutung der Galgen schreibt Günther: „Im Spätmittelalter und früher Neuzeit war er (gemeint ist der Galgen, Anm. des Verf.) längst zum politischen Symbol geworden, entwickelte sich zum Sinnbild gesicherten Rechtsfriedens und des Machtanspruchs hoheitlicher Gewalten. ... Zudem demonstrierte der Galgen außerhalb der Stadt den Machtbereich der Bürgerschaft in augenfälliger Weise für jeden Heranreisenden. Gern stellte man die Strafmonumente an Grenzen auf, ...“ (Günther, S 83)

Die großen Städte wie Dortmund und Soest bauten sogar dreibeinige Galgen aus Stein. So wurde an dem Soester Galgen bei Ampen mit viel Aufwand von August 1590 bis Februar 1591 gebaut und erhielt sogar ein Dach aus Schiefer.

Es diente gewiss auch der Abschreckung, dass die Gehängten nicht gleich nach dem Eintritt des Todes wieder vom Galgen entfernt wurden. Günther schreibt dazu: „Es entsprach ja den regulären Gebrauch, Delinquenten so lange am Galgen hängen zu lassen, bis sie ohne fremdes Zutun herabstürzten.“ (S91) Das Hängenlassen am Galgen galt als besonders unrühmlich und erhöhte den Abschreckungswert.

1591 wurde am Unnaer Galgen bei Uelzen Elsen Overhoff hingerichtet, weil sie ihr neugeborenes, uneheliches Kind umgebracht hatte. Weil sie aber als fromme und treue Dienstmagd galt, die sich vom Satan habe verführen lassen, begnadigte man sie insofern, als dass man sie nach der Exekution nicht hängen ließ, sondern außerhalb des Richtplatzes begrub.

Über die Leiche, die an einem Galgen hing, machten sich – vor allem wenn z.B. im Winter das Nahrungsangebot knapp war – Aasfresser her. Hierzu zählte vor allem der Kolkkrabe, der größte Singvogel Europas, der so den Beinamen „Totenvogel“ oder „Galgenvogel“ bekam.

Die Abschreckung war ein Versuch, die Sicherheit der Reisenden zu gewährleisten. Dies konnte aber nur bedingt funktionieren, denn die „Zahl der Bettler, Vagabunden, Entwurzelten, derer, die von der Armut ins Verbrechen getrieben wurden, war einfach zu groß, als dass die Sicherheit auf Straßen und in Herbergen allenthalben auf die Dauer hätte gewährleistet werden können.“ (Ohler, S.149)



Um sich gegenseitig Schutz zu geben, schlossen sich mehrere Händler zu Handelszügen zusammen und wurden auch häufig von anderen, zu Fuß Reisenden begleitet. „Wer neben oder hinter einem solchen Gefährt (gemeint sind Fuhrwerke im Auftrag des Abtes oder Bischofs) herging, fand Unterhaltung; vielleicht durfte er sich auch einmal auf dem Wagen ausruhen.

Wichtiger noch: Er verfügte über doppelten Schutz: Er reiste nicht mehr allein, und er kam – als „Trittbrettfahrer“ sozusagen – in den Genuss des besonderen, kirchlichen Einrichtungen und Personen gewährten Schirmes.“ (Ohler, S 230)

Am Standort des Soester Galgens westlich von Ampen hat der Künstler Fritz Risken eine Stahlskulptur errichtet, die zu einer von „Wegmarken am Hellweg“ gehört.

Schutz vor Mensch und Tier – Die Landwehren

Rechts und links des Hellwegs trifft man häufig auf die Flur oder Straßenbezeichnung „Landwehr“. Dies waren im Mittelalter etwa 6 – 10 m breite und ca. 2m hohe Erdwälle mit einer rund 2m hohen dichten Hecke darauf.

Diese Landwehren galten als Grenzabsteckung und waren auch Schutz der Feldfrüchte vor Weidevieh und Wildtieren. Auch kam ihnen die Funktion des militärischen Schutzes zu. Außerdem konnte der Straßenverkehr besser kontrolliert werden, indem man ihn auf einige wenige Durchlässe beschränkte. Die Landwehr noch ein Stück parallel zur Straße weiterzog und den Durchgang durch einen Schlafbaum sicherte, um den fälligen Zoll zu kassieren. Effektiven militärischen Schutz wie z.B. eine Stadtmauer konnten diese Landwehren nicht bieten.

Beobachtung von Feindbewegungen – Die Warttürme

Gelegentlich standen an solchen Landwehren Beobachtungstürme (Warten), um bei Bewegung fremder Truppen rechtzeitig zu warnen. Besonders im Raum Geseke/Paderborn findet man heute noch einige Warten. Diese, so schreibt E.Lüüs, „bestanden aus einem Turm mit etwa 4m Durchmesser und 10 – 12m Höhe, sowie einer äußeren Ringmauer, die von der Mitte des Turmes ungefähr 6 – 8 m entfernt und etwa 2,50 m bis 4 m hoch war.

Die Warten waren in unruhigen Zeiten durch Wächter besetzt, die bei Annäherung des Feindes ein Rauchsignal oder ein Flaggensignal gaben, so dass diese Zeichen vom Türmer im Turm der (Geseker) Stadtkirche wahrgenommen wurden und die Stadt sich für den nahenden Feind kampfbereit machen konnte.“ (Lüüs, E.) Warttürme und Landwehren halfen den Städten ein weites Gebiet zu kontrollieren, in dem sie vor allem für die Sicherheit der Straßen sorgten. Die Warte Lugdal (südwestlich von Geseke) besteht heute nur noch aus den etwa 2 m hohen Fundamenten. Zwei Warten sind aber noch am Hellweg erhalten: die Haxter Warte, etwa 3 km südöstlich von Paderborn (die Aussicht von dort oben ist leider durch hohe Bäume z.T. verdeckt) und die Modexer Warte, etwa 3 km nordöstlich von Brakel direkt neben dem alten Hellweg (heute K 18), ein freistehender Turm mit guter Rundumsicht, der frei zugänglich ist.

Über die Warttürme im Raum Dortmund schreibt Brinkmann: „Einige Durchlässe (gemeint sind Durchgänge durch eine Landwehr) waren auch durch Wachtürme geschützt. Im Süden lag der noch heute vorhandene Steinerner Turm, am Fredenbaum der Fredenturm. Auch an der heutigen Kronenburg und im Osten der Stadt standen Wachtürme. Auf den Türmen waren Tag und Nacht Wächter, die den Türmern auf den Kirchtürmen der Stadt ein Zeichen geben mussten, wenn der



Feind zum Kampf gegen die Stadt heranrückte. Auf der Spitze des Turmes erhob sich eine lange Stange. Daran zog der Wächter bei der Annäherung eines Feindes eine dicke eiserne Hohlkugel hoch, die von den Türmern der Stadt gesehen werden konnte. Der Mantel der Kugel hatte viele Löcher, aus denen leicht brennbares Material herausging. Musste des Nachts gewarnt werden, dann zündete der Wächter den brennbaren Inhalt der Kugel an.“ Brinkmann, A., S. 49/50=

Weißes Gold aus Wasser geschürft – Die Salzgewinnung

In folgenden Hellwegstädten ist nachweislich Salzgewinnung aus Salinen betrieben worden: Unna-Königsborn, Werl, Soest, Bad Sassendorf, Westernkotten, Salzkotten. Hier traten entlang des Hellwegs neben Süßwasser- auch Salzwasserquellen zu Tage. Dieses Wasser wurde in großen Siedepfannen erhitzt und solange verdampft bis nur noch das Salz übrig blieb.

Um nicht zuviel Energie zu benötigen, ließ man die Sole vorher über Gradierwerke, bis zu 800m lange (in Unna-Königsborn) Reisigwände laufen. Dabei verdunstete durch Sonne und Wind ein Teil des Wassers und der Grad der Sole (Salzgehalt) erhöhte sich. Solche Gradierwerke gibt es heute noch (oder wieder) in Werl, Bad Sassendorf, Salzkotten und Bad Westernkotten zu sehen.

Für die Salinen wurden große Mengen an Brennstoff benötigt. Als das Holz zur Neige ging, benutzte man mehr und mehr Steinkohle zur Feuerung. Hinzu kam in Königsborn ab 1799 der Kohlebedarf für die erste Dampfmaschine.

Solche Kohlenmengen konnten aber auf den alten Wegen kaum wirtschaftlich transportiert werden. So wurde, vor vielen anderen, die Strecke Herdecke/Ruhr nach Unna-Königsborn schon 1789 als Chaussee (befestigte Straße) ausgebaut.

Endlich ging's voran – Der Chausseebau

Für das Straßenwesen kann man behaupten, dass das Mittelalter nicht um 1500, sondern erst um 1800 endete. Zwischen 1818 und 1827 wurde endlich, einige hundert Meter parallel zum Hellweg, eine befestigte Chaussee zwischen Unna, Werl, Soest, Geseke, Paderborn und Höxter oft schnurgerade von Kirchturm zu Kirchturm gebaut – die spätere B1 bzw. B64.

Die Chaussee hatte eine 5m breite mit Mergelsteinen befestigte Fahrbahn und einen 4,5 m breiten sandigen Sommerweg, Alleegebäude, die im Sommer ein schützendes Blätterdach bildeten, zu beiden Seiten je einen Graben zur Entwässerung und einen Fußweg.

Meilensteine in Form etwa 2 m hoher Obeliskens zeigten jeweils die Entfernung bis Köln an. Es gab auch 1/2-Meilen- und 1/4 -Meilensteine. Einen finden wir noch zwischen Werl und Westönnen mit der Aufschrift „Cölln 16 Meilen“ (eine preußische Meile = 7,5 km), einen am östlichen Ortsausgang von Erwitte auf der südlichen Straßenseite und zwei Meilensteine stehen noch westlich von Paderborn.

Der Chausseebau hatte Folgen für die Fahrzeugtechnik. Statt der zweirädrigen Karren wurden nun mehr vierrädrige Wagen benutzt. Ihre Felgen waren mit 15 cm dreimal so breit wie bei den Karren, um die Fahrbahndecke nicht zu sehr zu beschädigen. Auch Kopfnägel auf den Felgen wurden verboten.

Die Geschwindigkeit der Pferdewagen verdoppelte sich, viermal so viel Gewicht konnte transportiert werden. Auch schwere Massengüter wie z.B. Kohle konnten nun wirtschaftlich befördert werden.



Unsere Straße wird zur Nummer Eins – Die Reichsstraße 1

Von 1875 bis 1934 wird die Strecke Dortmund – Paderborn – Gondelsheim (bei Höxter) zur Provinzialstraße 15. Die Provinz Westfalen ist für den Erhalt zuständig. 1928 erhält diese Straße zwischen Unna und Werl die erste Asphaltierung.

Am 28.5.1934 tritt die Reichsverkehrsordnung in Kraft. Sie legt fest, dass die für den durchgehenden Überlandverkehr bestimmte Straßen in „Reichsstraßen“ umbenannt werden. Unsere Straße von Aachen über Düsseldorf, Essen, Dortmund, Paderborn, Hameln, Braunschweig, Magdeburg, Berlin bis Königsberg erhält die Nummer 1, ab 1949 die Bezeichnung Bundesstraße 1.

1975 kam endlich die Entlastung – Die Autobahn 44

Der Autoverkehr nahm in den 50er und 60er Jahren immer mehr zu. Staus und Unfälle auf der inzwischen ausgebauten B1 wurden immer unerträglicher. 1964 begann man dann mit dem Bau der A 44 (Dortmund – Kassel). 1972 wurde das Stück zwischen Unna und Soest für den Verkehr freigegeben. Ab 8. Juli 1975 war sie dann durchgehend bis Kassel befahrbar.

Im Rausch der Geschwindigkeiten – Zeitgewinn durch Straßenbau und Fahrzeugtechnik

Der Hellweg war eingeteilt in Etappenstationen von etwa 15 km Entfernung, was etwa dem Tagesmarsch einer Truppeneinheit entsprach. „Die Wegstrecken, die das Königstum bei seinen Reisen über den Hellweg zurücklegte, dürften gegenüber der Karolingerzeit im Tagesdurchschnitt wesentlich länger geworden sein. Statt einer Entfernung von 15 – 20 km, die die karolingischen Etappenstationen trennte, wird die Reiseleistung des Hofes (ohne Tross) bei 30 – 50 km am Tag gelegen haben, im Einzelfall konnte sie mit Pferdewechsel auch 70 km erreichen.“ (Leidinger, S. 76)

Ein Fuhrwerk schaffte auf der alten Straße etwa 22 – 30 km/Tag. Mit dem Bau der Chaussee, ihrem schnurgeraden Verlauf und der steinigen, festen und trockenen Oberfläche verdoppelte sich die Reisegeschwindigkeit auf eine Tagesleistung von 45 – 53 km/Tag (nach Stenkamp, S. 40) Das Maß aller Geschwindigkeit blieb aber das Pferd.

Mitte des 19. Jahrhunderts übernahm die Eisenbahn die Führung beim schnellen Transport von Menschen und Waren. Die Strecke Unna-Soest wurde in 45 Minuten zurückgelegt.

Mit der Motorisierung des Straßenverkehrs und der Asphaltierung der Straßen ist es heute möglich, die Strecke Unna-Soest in einer halben Stunde zurückzulegen. Verglichen mit der Tagesleistung im Mittelalter ist das etwa die 15-fache Geschwindigkeit. Nimmt man die Transportleistung hinzu, so kann heute ein großer LKW das 20-fache der alten Karren (1,5 t) transportieren. Die Leistung von Straße und motorisiertem Verkehr liegt somit 300-mal über dem der vergangenen Zeiten.



Ein Stück Hellweg freigelegt – Die Ausgrabung in Paderborn-Balhorn

Im Balhorer Feld – 2 km südwestlich von Paderborn – wird in den letzten Jahren eine mittelalterliche Siedlung ergraben, die „um das Jahr 1300 aus mindestens 41 Höfen sowie einer größeren Anzahl von Kotten bestand“ (Eggenstein), eine hohe dreistellige Einwohnerzahl und eine für frühmittelalterliche Zeiten beträchtliche Größe von 1000 x 300 m hatte. Diese Siedlung am Schnittpunkt von Hellweg und Frankfurter Weg (von Frankfurt über Ostwestfalen bis in den Weselraum) war schon in der vorkarolingischen Zeit eine bedeutende Niederlassung von Handwerkern (Metall- und Textilverarbeitung) und Händlern.

Hier wurde auch ein mehrere hundert Meter langes Stück Hellweg ergraben, das eine mit Steinen befestigte Fahrbahn mit deutlichen Wagenspuren aufweist. Solche Straßenbefestigungen hat man sonst außerhalb der mittelalterlichen Städte nirgends gefunden. Stücke davon sind im Kreismuseum Wewelsburg und auch in der Hellweg-Ausstellung vom 5. November 2000 bis 1. April 2001 im Hellweg-Museum Unna zu besichtigen.

Viel Wind auf der Egge – Der Windpark bei Paderborn

Etwa 200 Windkraftanlagen befinden sich z.Z. im Kreis Paderborn. Weitere 50 sollen in nächster Zeit hinzukommen. Dies ist eine der größten Konzentrationen solcher Anlage in Europa. Hier stehen mehr Windkraftanlagen als in Bayern und Baden-Württemberg zusammen. Grund dafür ist, dass der Standort am sanften Westaufstieg des Eggebirges vom flachen Münsterland her besonders günstige Bedingungen bietet.

Eine Anlage verdorft etwa 3.000 bis 4.000 Personen mit Strom. Die hier vorhandenen Windräder produzieren Strom für etwa 80% aller Privathaushalte im Kreis Paderborn.

Wegmarken am Hellweg

Im Rahmen des Kulturprojektes „Wegmarken Hellweg“ befinden sich 3 der 11 Wegmarken im Bereich unserer Fahrradrouten. Es handelt sich um eine Skulpturenfahrt an landschaftlich reizvollen Plätzen mit historischen Bezügen am Haarstrang und in der Soester Börde, ein Projekt der Kulturregion Hellweg auf Initiative heimischer Künstler.

Nr. 1 erinnert an den Galgen westlich von Ampen und ist eine Stahlskulptur von Fritz Risken. Nr. 2 und 3 finden wir bei Kloster Paradiese: Konrad Winter „Erkenntnisprozess“ und Fritz Risken „Flügelbilder“ im Gebäude einer ehemaligen Wassermühle.



Literaturliste zur Fahrradkarte

1 Deisting, H.J. Pilger, Bettler ... auf dem Hellweg in:
Veranstaltungskalender Stadt Werl,
1991

2 Eggenstein, Georg Balhorn - ein Dorf im Zentrum des Fernverkehrs in: Kunst und Kultur der Karolingerzeit, Sonderdruck Verl.Ph.v.Zabern, o.J. (2000?)

3 Günther, Ralf - Zerbrochen und abgefallen - Galgenbau und Galgenbruch in Soest in: Soester Zeitschrift 101, 1989, S. 79 - 102, 1989

4 Hömberg, Albert - Der Hellweg - Sein Werden und seine Bedeutung in: Zw. Rhein u. Weser - Aufs. z. Ges. Westf. 1960

5 Katalog zur Ausstellung B 1 -Transit Brügge-Novgorod- Ruhrlandmuseum Essen 1997

6 Koch, Josef - Frühe Verkehrsstraßen in der östl. Westfälischen Bucht in: Schrift zum Jubiläum der Stadt Paderborn 1977

7 Leidinger, Paul - Der westf. Hellweg als Verkehrsweg u.

Landschaftsbez.- in: Vergessene Zeiten - Mittelalt. im Ruhrgebiet, Katalog zur Ausst. i. Essen 1990

8 Leidinger, Paul - Der westf. Hellweg als frühmittelalt. Etappenstraße zw. Rhein und Weser - in: Westf. Zeitschrift für vaterl. Geschichte und Altertumskunde, Jg. 149 / 1999

9 Lüüs, Edgar - Die Warten in der Gemarkung Geseke - in: Geseker Heimatblätter Okt. 1960

10 Ohler, Norbert - Reisen im Mittelalter - Artemis und Winkler 1986

11 Rickling, Matthias - Der Hellweg - Geschichte einer Straße - in: 750 Jahre Stadt Salzkotten, Bd. 2 Bonifatius Verlag 1996

12 Rückert, Prof. Dr. Oskar Heimatblätter für Unna und den Hellweg Verlag F.W. Rubens 1949

13 Seibertz, Suibert - Die Straßen des Herzogthums Westfalen. Sonst u. ... in: Zeits.f. vaterländische Geschichte u. ... 1842

14 Stadt Bad Driburg Hrsg. Bad Driburg, Landschaft, Geschichte, Volkstum Kur- und Verkehrsverein 1966

15 Stenkamp, Hermann J. Express - Menschen, Güter, Straßen Landschaftsverband Westfalen-Lippe 1997

16 Stephan-Maaser, R. Zeitreise Hellweg - Spuren einer Straße durch die Jahrhunderte Ausstellungskatalog zur Hellweg-Auss. vom 5.11.00 - 1.4.01 im Hellweg-Museum Unna erscheint Nov. 2000

Wegbeschreibung



KM-Stand	Hauptroute (Dortmund – Unna)
0,0	S-Bahnhaltepunkt Stadthaus, südlicher Ausgang, hinter Treppe bzw. Rampe links
0,1	Märkische Str. rechts
0,3	An Ampel links in Ernst-Mehlich-Str.
0,4	Rechts in „Heiliger Weg“
0,5	Links in Feldstr.
0,7	Links Feldstr. Weiter
1,6	Links in Deggingstr., unter Bahn durch, geradeaus in „Im Defdahl“
2,3	Links in Semerteichstr.
2,5	Rechts vor Bahnbrücke zum Bahnsteig Körne-West, kurz vor Bahnsteig rechts über Parkplatz
2,8	Bielefelder Str.
3,1	Rechts in „Am Zehnthof“, über die Bahnlinie
3,3	Links in „Am Rabensmorgen“
3,4	Links in Massener Weg
4,0	Rechts in Albrecht-Dürer-Str., sofort links in Peter-Paul-Rubens-Str.
4,3	Nußbaumweg an Ampel überqueren, links und weiter parallel zur S-Bahn
8,9	Am S-Bahn HP Asseln-Mitte auf nördliche Bahnseite
9,1	Rechts in Tybbingstr.
9,2	Rechts, wieder auf südliche Bahnseite, dort links
9,5	Links in Donnerst.
9,6	Rechts bei Gaststätte Suberg in „Webershohl“
12,0	Links in Zeche-Norm-Str.
12,1	Rechts in Wickeder Hellweg
15,4	Weg verengt sich zw. Zaun und Hauswand auf etwa 30 m Länge, dahinter rechts in Eintrachtstr.
15,6	Links in Reckerdingsweg, gleich wieder rechts

KM-Stand	Unna-Werl
17,5	An Unterführung B 233 rechts
17,6	Rechts über Brücke
17,8	Links, Bahnlinie entlang
18,2	Am Bahnhof Königsborn rechts in Platanenallee
19,3	Links in Parkstr. (Ampelkreuzung)
19,4	Rechts in Hammer Str. (Ampel)
19,8	Links in Viktoriastr. (Ampel)
21,0	Am Ende links, nach 250m rechts
22,3	Abknickende Straße nach rechts
22,5	Links in Uelzener Dorfstr.
22,9	Geradeaus in Mühlhausener Hellweg
23,4	Rechts in Heerener Str.
23,7	Hinter der Brücke links in Mühlhausener Hellweg
26,3	Rechts an Stockumer Dorfstr. Gleich wieder links
28,5	Geradeaus weiter 50m über Grasfläche
29,3	Links in Hemmerder Landwehr
29,7	Rechts in Holtumer Weg



31,8	Rechts in Henkerstr.
32,2	Links in Holtumer Salzweg
32,9	An einer Eiche rechts in Hohlweg (Schild "Fußweg")
34,1	Am Ende des Hohlwegs links (Heiligenhäuschen auf Schanze)
35,1	Rechts in Schlesienstr., links in B1
36,2	Links nach Werl rein (Unnaer Str.)

KM-Stand	Werl - Soest
37,4	Am Kreisverkehr weiter geradeaus, am Marktplatz vorbei
38,0	Rechts in Hedwig-Dransfeld-Str. (Am Rathaus)
38,2	Links in Mellinstr.
39,7	In Ostuffeln links
40,3	Rechts vor Bahnunterführung
41,6	Links in Weststr.
41,7	Rechts in Bruchstr.
42,0	Links in Breite Str., sofort wieder rechts in „Auf'm Hackenfeld“
43,3	Links von Ostfeldmark in Schützenstr.
43,4	Rechts in Hirtenstr.
43,5	Links in Ostlandstr.
44,9	Links in Bachstr.
45,1	links in Lindweg
46,1	rechts in „Am Drusenbrink“, über Bruchstr. Durch Ekesen nach Paradiese
49,9	Links in Schwefer Str.
50,0	Rechts in Kampstr.
50,3	Links in Paradieser Weg
52,5	Rechts in Kölner Ring, weiter über Wisbyring, Lübecker Ring, Riga Ring (zur Soester Stadtmauer: nach 300m links in Meister-Conrad-Str. und weiter über „Beamtenlaufbahn“ bis zur Stadtmauer, diese rechts umrunden bis zur Tomästr., hier links und über Ostenhellweg wieder zur Hauptroute.)
56,4	Rechts in Paderborner Landstr.
57,0	Vor der Auffahrt zur B 475 links
57,2	Rechts unter Bundesstr. Hindurch

KM-Stand	Soest - Erwitte
58,0	Links, vor Eisenbahn rechts
58,8	An Kreuzung mit Schützenstr. Weiter geradeaus in „Am Haulenbach“
59,6	Rechts in Schützenstr. Bis Ampel (Für Besuch des Automuseums an der Ampel links rein bis zum Bahnhof. Hier Fahrrad abstellen und über Bahnsteigtreppe auf die andere Seite gehen. Dort befindet sich das Automuseum.)
59,7	Rechts in Bahnhofstr.
60,1	Links in Weslarner Str.
60,3	Rechts in Landwehr
61,1	Links in „Neuer Weg“
61,3	Halb rechts weiter über „Neuer Weg“



61,8 Halb rechts, ab hier dem R 6 folgen bis km 74,1. Die orangefarbene Nebenroute folgt hier in Erwitte weiter dem R 6, für die Hauptroute nicht rechts in „Alter Hellweg“, sondern geradeaus über B 1 bis zum Marktplatz, direkt vor der Kirche rechts, dann links und hinterm Schloss bis Landsbergstr.

KM-Stand	Erwitte – Geseke
74,8	Links
74,9	Rechts in Brockmeiers Weg
75,2	Rechts
75,8	Links
76,8	Rechts in Mühlenweg
77,0	Links, gleich wieder rechts über Kurpromenade
77,4	Halb rechts über Osterbachstr. Durch Bad Westernkotten hindurch
77,8	Rechts in K 56 (Bruchstr.), durch Bökenförde
80,8	Hinter Bökenförde rechts in L 875 (mit Radweg)
87,0	Links am Ortseingang von Geseke wieder dem R 6 folgen bis km 92,7
92,7	Links
93,2	Rechts

KM-Stand	Geseke - Paderborn
96,3	Rückwärtiger Zugang zum Bahnhof Salzkotten, links, rechts und unter der Bahn hindurch bis zur B 1
96,6	Links in B 1
98,2	Rechts
98,3	Am Rittergut links
100,1	Links
100,5	Rechts über Brücke
100,8	Vor dem Wald links
102,1	Rechts
102,6	Links in „Harter Bruchweg“
103,9	Geradeaus weiter über „Meerschlag“, „Hinter den Höfen“ und „Waterfurt“
106,0	Links in Barkhauser Str.
107,8	Links Richtung „Stadtmitte“
108,1	Rechts in „Bahnhofstr.“
110,2	An Ampelkreuzung Richt. Warburg, Ring überqueren, weiter auf linksseitigem Radweg
111,7	An Ampel, rechts in Driburger Str.
111,9	An Ampel Straße überqueren, rechts in Luise-Hensel-Str. (kl. Weg parallel zur Driburger Str.)
112,0	Weiter geradeaus in Philosophenweg, diesen Holweg entlang

KM-Stand	Paderborn – Driburg
113,2	An Gabelung links
113,7	Links in Schotterweg
113,9	Asphaltierte Str. geradeaus bis Ende



114,0	Rechts hoch
114,1	An Bushaltest. Links hinunter ins Tal
115,8	Bei Gabelung links in Schotterweg
117,4	Rechts hoch, erster natürlicher Anstieg hinter Paderborn, etwa 300 m lang
118,1	Rechts
118,2	Links in „Am Stadtberg“ (L813)
118,9	Hinter Ortseingangsschild „Dahl“ links in „Dahler Heide“
120,1	Links
121,6	Rechts am heiligen Kreuz
124,6	Rechts an Wegekrenzungen bis nach Swaney rein
128,0	In Swaney links in die Brokstr. (zum Gasthof Uhlengrund rechts in die Agathastr., links auf Hauptstr., nach 300m links, unter Brücke hindurch)
129,5	Hinter der Eisenbahnbrücke rechts, 50 m weiter an Gabelung links
132,5	Links in Eggeweg, E 11(Europa-Wanderweg, Nordsee-Bodensee-Gotthardt-Mittelmeer) folgen
133,6	Rechts
135,0	Rechts Richtung Iburg

KM-Stand	Bad Driburg - Brakel
135,5	Am Autowendeplatz den Wanderweg A 2 hinunter ins Tal (zur Iburg und Sachsenklause hier 400m weiter geradeaus)
137,1	Rechts in Kapellenstr.
137,2	Links in Driburger Str.
137,3	Rechts in „Am Katzohlbach“
137,4	Links in Hauptverkehrsstr.
137,5	Rechts in „Lange Str.“
140,4	Rechts, von hier an dem R 2 folgen bis 177,0

KM-Stand	Brakel - Höxter
155,7	Steinbrücke über Nethe, guter Zugang zum Wasser, Bademöglichkeit
174,0	Hier erreicht man die Weser, links in Weserradweg
178,4	Ende der Hellweg-Route am Bahnhof Höxter-Rathaus

Stand: Oktober 2000

Alle Angaben ohne Gewähr