Uwe Finken

„Glocke“-Serie „Ich war einmal“ (Folge 87)

Neugier treibt Menschen damals wie heute an

Von unserem Redaktionsmitglied NIMO SUDBROCK

Rheda-Wiedenbrück (gl). Der Weg ist das Ziel: Das Sprichwort hat damals wie heute seine Berechtigung. In alter Zeit ist damit aber weniger die Freude am Reisen und Fahren gemeint. Es geht vielmehr darum, neue Verbindungen zu schaffen, um ein schnelleres Vorankommen zu ermöglichen.

Die Neugier nach dem Unbekannten und der Wunsch, Grenzen zu überwinden, sind bereits vor Jahrhunderten die Antriebsfedern der Menschheit. Nicht nur im Großen lässt sich das beobachten, sondern auch auf lokaler Ebene: Die Geschichte von Herrschaft und Stadt Rheda ist voll von Lückenschlüssen. Man geht im wahrsten Wortsinn schon früh neue Wege.

Erste Wege durchs Land, es gibt sie bereits vor tausenden von Jahren. Das belegen nicht zuletzt die Ausgrabungen von Dr. Werner Best in Nordrheda. Der Forscher kann 1987 nachweisen, dass erste Verbindungsstrecken entlang der Ems führten. Dass diese Routen längs der Flussläufe zumeist von der Mündung bis ins Inland verliefen, weisen im Fall der Ems weitere Ausgrabungen zwischen Warendorf und Rheda nach. Die Gründungen von Siedlungen in Flussnähe gehen damit über Jahrtausende einher – sie lassen sich sowohl für die mittlere Steinzeit (um 6000 vor Christus), die Bronzezeit (2000 bis 700 vor Christus) und die vorrömische Eisenzeit (700 bis 300 vor Christus) als auch für die frühe Neuzeit belegen.

Die Wegführung entlang der Flüsse macht durchaus Sinn. Denn das Fließgewässer gibt die Richtung vor. Querungen legt man dort an, wo das Wasser seicht und der Untergrund fest ist. Die Furten eignen sich zudem zur Kontrolle des Verkehrs und zum Erheben von Wegezöllen. In Rheda gibt es einst solche Furten bei Hunewinkel im Norden und unmittelbar unterhalb der im zwölften Jahrhundert errichteten Burg.

Holzstege (Schem) ermöglichen seinerzeit Fußgängern das Überqueren der Ems trockenen Fußes, zum Beispiel in Clarholz-Herde und neben der Furt in Rheda. Moorige Bereiche werden ebenfalls mit Holzbrücken überspannt. Brücken sind lange Zeit etwas Besonderes – und sie bestehen anfangs ausschließlich aus Holz, wie die Lange Brücke in Wiedenbrück. Erst 1721 lässt Gräfin Christiane Marie in Rheda eine Steinbrücke errichten. Ein Gedenkstein am Eingang des Rosengartens erinnert noch heute daran.

Heute wie damals werden auch die Flüsse selbst als Wege genutzt – insbesondere für den Transport schwerer Güter. Dass die Ems im Mittelalter vom Unterlauf bis nach Wiedenbrück schiffbar ist, gilt aber als höchst unwahrscheinlich. Der stark mäandrierende Fluss ist nämlich vor seiner Begradigung schlichtweg zu flach.

Kein Emshafen in Wiedenbrück

Rheda-Wiedenbrück (sud). Für den Oberlauf der Ems ab Richtung Greven wird eine Schiffbarkeit zumindest in Zweifel gezogen. Denn es gibt keine entsprechenden Aufzeichnungen, die eine Binnenschifffahrt belegen. Der Warendorfer Historiker Professor Dr. Paul Leidinger hält es aber immerhin für wahrscheinlich, dass die Ems während der früher jährlich vorkommenden Hochwässer für den Holztransport auf Flößen bis nach Papenburg geeignet war. Der immer wieder ins Feld geführte Wiedenbrücker Emshafen existierte indes wohl nie.

Abgesehen von den Wegen entlang der Flüsse gibt es in alter Zeit auch Verbindungen in West-Ost-Richtung. Diese führen in der Regel von einer Kirchengründung aus karolingischer Zeit zur nächsten. In unserer Region reichen diese Handelstrassen von Münster nach Osnabrück, Paderborn, Minden, Herford, Wiedenbrück, Lippstadt und Soest.

Parallel zu den Fernstraßen jener Zeit gibt es aber auch Strecken von lediglich örtlicher Bedeutung. Eine erste Übersicht liefert die sogenannte Westenbergkarte von 1621. Sie zeigt Verbindungen nach Stromberg, Oelde und Marienfeld.

Viel los ist auf dem Doktorplatz in Rheda anno dazumal. Links verläuft die Lange Straße (heute Berliner Straße). Die 87. Folge der „Glocke“-Serie beschäftigt sich mit Wegeverbindungen früher und heute. Bilder: Archiv Jochen Sänger, privat

Zur Serie

„Ich war einmal...“ Wenn Häuser, Plätze, Bäume, Straßenzüge oder Kirchen sprechen könnten, hätten sie bestimmt viel zu erzählen. Die Lokalredaktion der „Glocke“ und Dr. Wolfgang A. Lewe vom Heimatverein Rheda leihen diesen stummen Zeugen vergangener Zeiten in ihrer geschichtskundlichen Serie eine Stimme.

Folgende Serienteile sind zuletzt erschienen:

- ☐ Geld oder Liebe? (41)
- ☐ Reformation (42)
- ☐ Waldmann (43)
- ☐ Wiedenbrücker Schule (44)
- ☐ Rhedas gefallene Söhne (45)
- ☐ Die letzte Postkutsche (46)
- ☐ Zigarrenproduktion (47)
- ☐ Emsbauerschaft (48)
- ☐ Hauswappen (49)
- ☐ Haus Schwenger (50)
- ☐ 400 Jahre Domhof (51)
- ☐ Simonssiedlung (52)
- ☐ Ebermaier (53)
- ☐ Schulwesen (54)
- ☐ Das letzte Begräbnis (55)
- ☐ Burg Vechtel (56)
- ☐ Familie Fontaine (57)
- ☐ Allgemeiner Hülfsverein (58)
- ☐ Rötteken-Palais (59)
- ☐ Schnitkerhaus (60)
- ☐ Ärzte bis 1945 (61)
- ☐ Am Wasser gebaut (62)
- ☐ Schröder-Essen (63)
- ☐ Jüdische Künstler (64)
- ☐ Schäfereigerechtigkeit (65)
- ☐ Rhedaer Baugeschichte (66)
- ☐ Pfeifenkopf (67)
- ☐ Armgard Erich Balke (68)
- ☐ Nazi-Architektur (69)
- ☐ Totentafeln (70)
- ☐ Moosstraße (71)
- ☐ Doktorplatz (72)
- ☐ Hof Meiners (73)
- ☐ Steinweg (74)
- ☐ Tempelritter (75)
- ☐ Maire Misch (76)
- ☐ Apotheker (77)
- ☐ Maitagsweg (78)
- ☐ Natürliche Kinder (79)
- ☐ Abraham Leeser Ems (80)
- ☐ Fleischindustrie (81)
- ☐ Hopfen (82)
- ☐ Hof Dreier (83)
- ☐ Bauhaus (84)
- ☐ Hotel Reuter (85)
- ☐ Totenbrink (86)

Spukgestalten lauern auf Wanderer im Moor

Geister und Dämonen treiben dem Volksglauben nach in alter Zeit auf der Rämmelkenbrücke ihr Unwesen. Nichts Böses ahnende Wanderer führen sie beim Kalverbach in die Irre.

Rheda-Wiedenbrück (sud). Im Idealfall führen die Straßen über normalen Boden. Um Moore oder andere unwegsame Stellen machen sie wenn eben möglich einen großen Bogen. Zur besseren Haltbarkeit werden die Straßen gestampft, mit Steinen befestigt und in feuchten Bereichen zusätzlich mit Holzbohlen verstärkt.

Der Weg nach Oelde verläuft früher von der heutigen Oelder Straße über die Wegböhne und die Schwenkelstraße (Pflaumenallee) am damaligen Galgen vorbei durch den Wald vor Kleineaschoff. Dahinter beginnt eine schwierige Passage. Der Abschnitt rund um den Kalverbach ist mit Bohlen befestigt. Bei den Menschen ruft jener Abschnitt zur damaligen Zeit gemischte Gefühle hervor. Denn auf dem sogenannten Schwarzenholzdamm sollen Geister und Dämonen ihr Unwesen treiben und Wanderer in die Irre führen. An die Ängste, die die Wegenutzer ausstehen mussten, erinnert nach heute der Gedenkstein an der Rämmelkenbrücke zwischen Rheda und Aurea. Ihren heutigen, vergleichsweise geraden Verlauf erhält die Strecke Rheda-Oelde erst um 1876. Damals wird die Trasse zudem verbreitert und gepflastert.

Ich war einmal ...

Einen anderen Verlauf hat ursprünglich auch der Rhedaer Postweg nach Herzebrock. Er führt zunächst von der heutigen Eisenbahnunterführung über die damalige Wasserstraße (jetzt Holzstraße) am Rhedaer Galgen (heute befindet sich hier der Jüdische Friedhof) vorbei über den Postdamm nach Herzebrock. Die Passage über die Woeste verläuft über einen Damm, wie auch der Name des ersten Siedlers in dem Bereich vermuten lässt. Er heißt Dammfranz (später Pohlmann).

Der Postweg ist unbefestigt, weshalb eine Fahrt darüber nicht gerade ein Zuckerschlecken ist. Das kann auch Dichter Johann Wolfgang von Goethe bestätigen, der dort im Jahr 1792 in der Postkutsche unterwegs ist.

Die heutige Herzebrocker Straße legen erst zwischen 1844 und 1859 die Preußen an. Sie ist gepflastert und verläuft schnurgerade auf die Stadtkirche zu. Zu jener Zeit wird auch der Bosfelder Weg neu angelegt. 197 Reichstaler kostet die Gesamtmaßnahme. Dafür werden unter anderem ein Damm und beim Holzbach die sogenannte Kuhlmerschbrücke errichtet.

Der Verlauf der Ringstraße ist anfangs ein anderer als heute. Das Bild zeigt die noch erhaltene frühere Trassenführung. Im Hintergrund ist der Hof Oldemeyer zu sehen.

Ursprünglich führt die Landverbindung von Rheda nach Oelde über die Pflaumenallee (heute Schwenkelstraße).

Bis ins 18. Jahrhundert gibt es nur wenige gepflasterte Straßen in Rheda. Eine davon ist die Lange Straße (heute Berliner Straße).

Alte Siedlungsstruktur für immer zerstört

Rheda-Wiedenbrück (sud). Planungen für eine weitere Straße in Richtung des Gasthofs Schalück in Lintel gibt es bereit 1826. Doch erst in den Jahren 1896 bis 1905 kommt es zur Umsetzung der Chaussee, die heute als Gütersloher Straße bekannt ist. Bis dahin führt der Weg nach Gütersloh parallel zur Eisenbahntrasse auf der heutigen Rhedaer Straße.

Innerhalb Rhedas sind die Lange Straße (heute Berliner Straße) und der Steinweg im 18. Jahrhundert die einzigen gepflasterten Verbindungsstrecken. Alle anderen Stadtstraßen sind zunächst unbefestigt. Erst 1778 wird ein Plan zur Pflasterung der Kirchstraße erstellt. 1789 erhält auch der Wiedenbrücker Weg (heutige Willy-Hoffmann-Straße) einen Steinbelag.

Die Ringstraße als wichtige Verbindung in die Nachbarstadt Wiedenbrück gibt es damals noch nicht. Erst im Zuge des Autobahnbaus 1936 werden die Wegebeziehungen nach Wiedenbrück neu strukturiert.

Nunmehr geben Unterführungen und Brücken die Richtungen vor. So entstehen die Ringstraße (ehemals Hermann-Göring-Ring) und die Wegböhne (ehemals St. Viter Straße).

Zu weiteren nennenswerten Änderungen des örtlichen Straßennetzes kommt es im Zusammenhang mit der Stadtkernsanierung und der kommunalen Neuordnung 1970. Um den Verkehr aus der Rhedaer Innenstadt zu verbannen, wird die Schlossstraße neu angelegt – mit dem Ergebnis, dass die historischen Siedlungsstrukturen zwischen Schloss und Stadt unwiederbringlich zerstört werden. Damals wird auch die Ringstraße als dritte Entlastungsstraße (neben Hauptstraße und Neuenkirchener Straße) durchgebaut.

Letzte größere Neuerungen sind 1985 die Rhedaer Umgehungsstraße, die zum Autobahnkreuz in der Schiffheide führt, und 2006 die neue Autobahnauffahrt Aurea auf der Marburg im Norden Rhedas.

Ist die Entwicklung des Straßennetzes damit für alle Zeiten abgeschlossen? Höchstwahrscheinlich nicht. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass geänderte Mobilitätsansprüche immer wieder neue Verbindungen mit sich bringen – getreu dem Motto: Der Weg ist das Ziel. So viel steht fest: Es geht immer weiter voran.

Schnee legt in den 1970er-Jahren den Bau der Schlossstraße vorübergehend lahm. Links im Bild ist die St.-Clemens-Pfarrkirche.

Die Wilhelmstraße vom Bahnhof Richtung Bombeck (später Andreas-Apotheke) aus gesehen, links der Kolonialwarenhandel Kretschmer.