

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Grenzen

So, 6. November 2016 | 11 – 18 Uhr
im Kreishaus Steinfurt

Straßen Brücken

AUSSTELLUNG | VORTRÄGE | MULTI-MEDIA

Sie sind herzlich eingeladen, ein spannendes Kapitel der Geschichte unseres Kreises Steinfurt zu entdecken!

Weitere Informationen erhalten Sie im Internet unter www.kreis-steinfurt.de, über **Tobias Zuidinga** (02551 69-2523, tobias.zuidinga@kreis-steinfurt.de) und **Franz Hüsken** (02551 69-1811, franz.huesken@kreis-steinfurt.de).

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Der Flughafen Münster-Osnabrück wurde am 27. Mai 1972 offiziell eröffnet.
Quelle: Stadtarchiv Greven

Fliegen vor der Haustür

Vom Flugplatz zum Flughafen



Flugtag auf dem Flugplatz Hiltuper Heide, 6. April 1955.
Quelle: Stadtarchiv Greven, Foto: C. Woespe

1903 startete das erste Motorflugzeug in den USA. Das Münsterland musste aber noch bis zur Gründung der Flughafen Münster/Osnabrück GmbH 1966 warten, bis sich der „Traum vom Flughafen vor der Haustür“ erfüllte. Bis dahin gab es in Nordrhein-Westfalen nur zwei Verkehrsflughäfen. Ein verkehrspolitisches Konzept für NRW in den 1960er Jahren sah den Ausbau des Luftverkehrsnetzes vor. Geplant war der Bau von einem Verkehrsflughafen in Drensteinfurt und fünf Regionalflughäfen, u.a. Münster/Osnabrück in Greven. Realisiert wurde bis zum 27. Mai 1972 jedoch nur der Bau des Flughafens Münster/Osnabrück, der an diesem Tag offiziell eröffnet wurde. Seit 1986 ist der Flughafen Münster/Osnabrück International Airport der zwölfte internationale Verkehrsflughafen in der Bundesrepublik.

Autorin: Angelika Haves, Stadtarchiv Greven



Kolorierte Postkarte mit vier Motiven, 1976.
Quelle: Stadtarchiv Greven

Vorbau des FMO: Der Flugplatz der Luftfahrtvereinigung Greven 1956.
Quelle: Stadtarchiv Greven, Foto: Alfred Brinkhaus



1816 – 2016 Kreis Steinfurt 20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Wandmalerei im Ratsaal des Hauses Teckmeyer von Eugen Teeken (1823–2003), Mettingen.



10 Jahre Postmuseum Mettingen wurden 2012 mit einer Postkutsche, zwei Postkutschern und Clemens Beckermeyer, dem Leiter des Postmuseums, gefeiert.
Quelle: Gemeinde Mettingen



Die Postroute von Amsterdam nach Hamburg mit Zetangablen. Die Fahrpläne zwischen dem Haltestellen in Seinden für das Jahr 1789.
Quelle: Calendar of Schreftalmanach Deventer 1789 (Privatbesitz)

Der Almanach der Stadt Deventer für das Jahr 1789 enthält einen Fahrplan für die Postkutsche von Amsterdam nach Hamburg. Auf dem Weg liegen die Städte Ibbenbüren, Rheine und Osnabrück. Die gesamte Fahrt dauerte 95 Stunden. Die fahrende Post war bereits im Jahr 1664 von Kaufleuten aus Osnabrück und Naarden in Holland gegründet worden.

Um 1820 besaß Mettingen ein Postwärteramt. Ein Bote transportierte zwischen Mettingen und Ibbenbüren einige Male in der Woche zu Fuß die Post. In der Postexpedition Ibbenbüren lagerten die Sendungen aus Lingen, die ebenfalls per pedes weiter nach Mettingen und ab 1822 auch nach Recke gebracht wurden. 1823 wurde der Botendienst wieder eingestellt; stattdessen lief ein Bote von Osnabrück nach Lingen auf seiner Tour über Westerkappeln (Cappeln), Mettingen, Ibbenbüren und Recke. Zusätzlich zur Botenpost verkehrte 1834 eine Carriolpost, ein einachsiges Pferdefuhrwerk, zwei Mal in der Woche von Westerkappeln über Mettingen nach Ibbenbüren.

Postrouten im 19. Jahrhundert

Mit dem 1834 gegründeten Deutschen Zollverein entwickelte sich der Binnenmarkt, Handel und Verkehr nahmen zu. Mettingen bekam eine Postexpeditionsstelle. Diese wurde in Einheit mit einer Gastwirtschaft und einer Schmiede betrieben. Bernhard Werthmöller, Gastwirt und Schmied, betrieb diesen Dienst als erster Mettinger. 1837 übernahm der Schenkwirt und Kaufmann Alexander Meyknecht das Amt bis 1851 für ein Jahresgehalt von 80 Talern. 1856 wurde die Königlich Hannoversche Westbahn über Ibbenbüren bis Rheine in Betrieb genommen. Über die Personenpost gab es zwischen Mettingen und Ibbenbüren drei Haltestellen. Im Jahr 1905 wurde die Kleinbahn mit dem Transport der Post beauftragt.

Autorin: Sabine Jarnot, Gemeindearchiv Mettingen



Der preußische Briefkasten um 1860, wie er auch in Mettingen verwendet wurde.
Quelle: Postkarte des Bundespostmuseums, Frankfurt am Main; Postmuseum Mettingen



1816 – 2016 Kreis Steinfurt 200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Auszug aus einem Schreiben der
Königlichen Regierung von 1848 bekannt
gemacht durch Lehrer und Küster Naber,
Quelle : Stadtarchiv Hörstel, gekürzt

Grenzstein XIII,
Quelle: Vermessungs-
und Katasteramt
Kreis Steinfurt



...den eingeschritten von
Dreierwalde und besonders den
anwohnenden gemeindefreien wird
dieses zur strengsten pflicht gemacht.
alle von ihnen bemerkten
veränderungen an der grenze gegen
hannover sie mögen durch zufall,
muthwillen oder naturereignisse,
als durch einschneemurungen und
dieselichen entstanden sein jedes
mal sofort zur strengung zu bringen,
was die bestrafung betrifft, so wird
bemerket, dass das beschäden eines
Landbesizers zuechtens nach
allgemeinen strafrecht mit sträuben
oder körperlichen züchtigung oder
gefängnis (...) oder verhältnismässiger
gelbstrafe geahndet wird, die
verrückung stellt einen betrug dar und
wird je nach schwere des betrages mit
(...) gefängnis oder zuchthaus bestraft.



postkarte (ca. 1920)

Für die Dreierwalder war die Grenz-
ziehung zwischen den Königreichen
Preußen und Hannover von 1816 nach
einigen Wechslen nun die endgültige
Eingliederung in den Kreis Tecklenburg.
An diese Situation mussten sich die
Dreierwalder auch noch gewöhnen.

Mehrere große, kantige, nicht zu
übersehende Steine, an markanten
Punkten gesetzt, markierten nun
die Grenze zwischen dem Königreich
Preußen und dem Königreich Hanno-
ver. Auf ihnen war ein P für Preußen
und ein H für Hannover eingemeißelt.
Die neue Grenze verlief am Barentel-
gen Stein (Fünfgemeindengrenzstein)
nahe Holsterfeld bis zur Trogbahn am
dritten Markenstein in der Nähe der
Hamwall Brücke.

An den Grenzen wurde, auf Grund
eines Erlasses aus dem Jahre 1818
auf Kolonialwaren wie Kaffee, Vieh
u.ä. Zoll erhoben. Infolge der dras-
tischen Steuern kam es zu starken
Teuerungen bei vielen Produkten des
täglichen Bedarfs. Scharfe Kontrollen
und Durchsuchungen der Gespanne
und des Gepäcks sorgten für Unruhe.
So war es denn nicht verwunderlich,
dass Kleinbauern und Heuerleute
für Schmuggelaktivitäten entlang
der 8 km langen Grenze empfänglich
waren.

Parzellarkatasterkarte 1828,
Quelle: Vermessungs- und Katasteramt
Kreis Steinfurt

Dreierwalde - Ein Grenzort im Wandel

Welch eine Situation! Bislang kann-
te man keine Grenzen, keine Zölle und
schon garnicht Grenzaufseher. Hier
Dreierwalde im Königreich Preußen und
3km entfernt die Speller Nachbarn im
Königreich Hannover. So wurden die
Dreierwalder aufgrund dieser, aus ihrer
Sicht willkürlichen Trennung, schlicht
und einfach zu „Musspreußen“ erklärt.
Hinzu kam, dass auf Bekanntmachun-
gen an der Kirche zu Dreierwalde, auf
strikte Einhaltung der neuen Bestim-
mungen an der Grenze zu Hannover
verwiesen wurde. Bei Nichteinhaltung
drohten schwere Strafen.

Hier ein Vorfal der diese Zeit und die
Stimmung in der Bevölkerung beleuch-
tet. Am 15.11.1830 fand der Grenzaufse-
her Tombrock in Dreierwalde an seiner
Tür einen recht eindeutigen Zettel.

Nicht selten ist es in diesen Jahren zu
kleinen Aufständen gekommen, bei denen
Zollschranken, Grenzsteine und staatli-
che Herrschaftssymbole zerstört wurden,
wenn den Schmugglern von Zollbeamten
die Waren abgenommen wurden.

Autor: Bernhard Terbeck, Heimatverein Dreierwalde



Quelle: Volker Jarren



Heimatverein
Dreierwalde



KREIS
STEINFURT

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Die heutige Grenze zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen war früher die Grenze zwischen den Königreichen Hannover und Preußen, davor war sie jahrhundertlang eine Grenze zwischen den Grafschaften Lingen und Tecklenburg.

Nach dem Wiener Kongress (1815) entstand die preußische Provinz Westfalen. 1816 wurde daraufhin der Landkreis Tecklenburg gebildet. Die Grenze zum Königreich Hannover wurde erst 1827 nach jahrelangen Verhandlungen festgelegt.

Der Grenzverlauf war mit großen Grenzsteinen aus Sandstein markiert. Sie trugen auf der hannoverschen Seite den Buchstaben „H“ und auf der preußischen Seite den Buchstaben „P“. An wichtigen Grenzpunkten und Richtungsänderungen wurden besonders große Steine verwendet, die eine Länge von 4-5 Fuß aufwiesen. Entlang der Grenzstrecke von Bentheim bis zur Messlage in Schale gab es 42 Hauptsteine, die mit einer fortlaufenden Nummerierung mit römischen Zahlen versehen waren. Zwischen den Hauptsteinen befanden sich kleinere Läufersteine mit einer fortlaufenden Nummerierung mit arabischen Zahlen.

↳ Schale



Schale - Ein Dorf an der Grenze



Der nördlichste Stein des Kreises Steinfurt hat die Nr. XLII (= 42). Dieser Grenzpunkt liegt 200m vom Dreiländereck Emsland, Steinfurt, Osnabrück und der „Messlage“ entfernt. Der vor einiger Zeit schwer beschädigte Grenzstein wurde 2015 auf Betreiben des Heimatvereins Schale restauriert und wieder aufgestellt.

Der Bereich um die Messlage stellt eine Besonderheit dar. Im 18. Jahrhundert hatten die Oranier die Herrschaft über die Grafschaft Lingen und verboten das Abhalten von katholischen Gottesdiensten. Die Schaler, obwohl sie evangelisch waren, erlaubten jedoch den Katholiken aus Freren auf ihrem Gebiet Messen und Taufen zu feiern. Dies geschah auf der Messlage auf Schaler Gebiet, wo die Frerener einst eine Notkirche errichteten. Heute steht dort ein Gedenkstein.

Die Grenze war einst und ist auch heutzutage noch eine Zäsur. Früher spürten die Bewohner die Grenze, wenn Zoll verlangt wurde, heute wenn die Buslinie an der Kreis- und Landesgrenze endet oder die Lokalpresse über Geschehnisse auf der anderen Seite der Grenze nicht berichtet.

Autor: Reinhard Lömker, Heimatverein Schale

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Das Dooßer Venn (auch Duhsenveen oder Dohse) erstreckt sich nördlich von Gut Harskamp bis vor die Tore Schüttorfs. Hier gab es über Jahrhunderte immer wieder Streit über die Nutzungsrechte und den Grenzverlauf. Dabei ging es um Holz, Torf und Töpferton. Der Streit wurde vor Gerichten, aber auch handfest, ausgetragen.

Bereits 1444 ist eine Grenzscheidung zwischen dem Bischof von Münster und dem Grafen zu Bentheim im Bereich des Kirchspiels Ohne urkundlich erwähnt. Probleme gab es aber immer wieder. 1745 wurde zwischen Holt-Egberts-Mathe im Westen und Ruhschulten Hof im Osten in Gegenwart je

eines Kommissars beider Seiten nach Ausmessung durch die Landvermesser Berteling und Schrader an den vereinbarten und auf der Karte markierten Lokationen zehn Grenzsteine gesetzt. Hinzu kamen sieben Läufersteine. Der Grenzverlauf wurde aber weiterhin von den Territorialherren nicht uneingeschränkt anerkannt.

Beschreibung der Landmesser Berteling und Schrader,
Quelle: Landesarchiv NRW, Abteilung Westfalen



Jahrhundertelange Streitereien im Dooßer Venn

1766 stürzten Ochtruper zahlreiche Fuder Torf und Klüen der Bentheimer im Brechter Feld um, steckten sie in Brand und nahmen einem Schäfer die Herde weg. Im Gegenzug nahmen die Bauern aus Gildehaus und Schüttorf mit Billigung der Regierung des Grafen zu Bentheim den Bauern aus Ochtrup einige Wagenladungen ihres gestochenen Torfs ab und ruinierten den Rest.

Am 31.08.1767 wurde dann ein Kompromiss zur Nutzung gefunden. Nachdem König Georg III. von Großbritannien, als Pfandherr der Bentheimer, und Bischof Maximilian von Köln, als Bischof von Münster, den Vergleich durch Unterschrift ratifiziert hatten, konnte man daran gehen, die Territorialgrenze durch Grenzsteine erneut zu markieren und darüber hinaus den Bentheimern zugestandene Torfstichgebiete von denen der Ochtruper durch kleine Steine und durch Pfähle zu kennzeichnen.



Sechs Grenzsteine mit der Beschriftung M.P.L. und der Jahreszahl 1768 bezeichneten die Münsterische praetendirte Limiten und sieben Steine mit der Aufschrift B.P.L. und 1768 bezeichneten die Bentheimische praetendirte Limiten.

Mehr als drei Jahrhunderte hatte es gedauert bis von einer ersten Grenzabsprache im Raum Ohne eine Grenze auf der ganzen Länge durch die Brechte verbindlich gezogen und markiert wurde. Diese 1768 definierte Grenze wurde durch den Staatsvertrag 1833 bestätigt. Stumme Zeugen der Grenzkonflikte sind die noch heute zu findenden historischen Grenzsteine.

Autor: Bernd Dirksen, Heimatverein Wetringen

Grenzstein von 1768 mit dem Wappen der Grafen von Bentheim
Quelle: Vermessungs- und Katasteramt, Kreis Steinfurt



Heimatverein
Wetringen e.V.



KREIS
STEINFURT

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Die Altenberger Landwehr wird erstmals 1395 erwähnt. Sie ist als Grenzsicherung des Kirchspiels auf Veranlassung des Bischofs von Münster von den Kirchspielbewohnern errichtet und in stand gehalten worden.

Wie andere Landwehren ist auch sie nicht mehr vollständig erhalten, doch ist ihr über sechs Jahrhunderte unveränderter Verlauf entlang der ganzen Westgrenze der Gemeinde Altenberge über mehr als 12 km heute noch gut zu verfolgen.

Im Münsterland waren zwei- oder dreiwellige Landwehren üblich. So auch in Altenberge. Die wenigen Durchlässe an wichtigen Wegen wurden durch Schlagbäume oder Schwenktore geschützt, welche durch den „Bäumer“ oder „Schließer“ bewacht wurden. In Altenberge befanden sich diese Durchlässe im Norden beim „Plettendorfer Baum“ im Südwesten beim Sturler Baum“ und wahrscheinlich noch ein Durchlass im Westen am Weg nach Laer. Hier weisen aber nur noch zwei Hausnamen auf Laerer Gebiet auf den möglichen Durchlass hin, nämlich „Scharbaum“ und „Schlautmann“.

Nicht überall aber in vielen Abschnitten ist die Altenberger Landwehr noch als eindrucksvolles historisches Monument bewahrt. Das ist vor allem für Strecken unter Wald, wo sie vor zerstörenden neuzeitlichen Eingriffengeschützt blieb.

Autor: Felicitas Plettendorf,
Heimatverein Altenberge



Station 6: ca. 1,8 km langer Landwehrabschnitt mit drei Wällen und drei Gräben.
Foto: Werner Witte, Heimatverein Altenberge

Station 11: Landwehrabschnitt mit zwei Wällen, zwei Gräben und befahrbarer Mittelmulde.
Foto: Werner Witte, Heimatverein Altenberge

Die Landwehr von Altenberge

Mittelalterliche Wehranlage



Altenberge
Mit Weitblick ins Münsterland



KREIS
STEINFURT

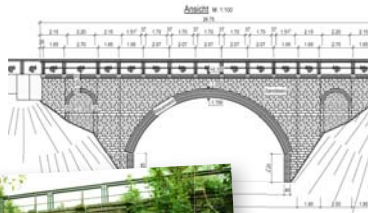
1816 – 2016 Kreis Steinfurt 200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Rechts: Ansicht aus dem Bestandsplan; Straßenbauamt

Unten: BW RadBahn; überspannt die Steinfurter Aa mit einer lichten Weite von 12 m

Foto: K.-H. Wilp



Die Entwicklung und Epochen des Brückenbaus lassen sich an den Bauwerken im Kreis Steinfurt gut erkennen. Eine der ältesten Bauformen im Brückenbau stellt die Bogenbrücke dar. Ein schönes Beispiel findet man nördlich von Burgsteinfurt im Zuge des heutigen Radweges „RadBahn Münsterland“. Dieses Bauwerk überspannt die Steinfurter Aa mit einer lichten Weite von 12 m.

Das Tragverhalten einer Bogenbrücke ist dadurch gekennzeichnet, dass die vertikalen Lasten durch horizontale Umleitung als Druckkräfte in den Baugrund abgeleitet werden. So konnten bereits im Altertum Bogenbrücken aus Natursteinen oder Ziegelmauerwerk gebaut werden, da diese Materialien nur Druckkräfte, aber keine Zugkräfte übertragen können. Die Stützweite der Brücken war bei dieser Konstruktion jedoch begrenzt. Die massige Bauweise erfordert hohen Materialaufwand.

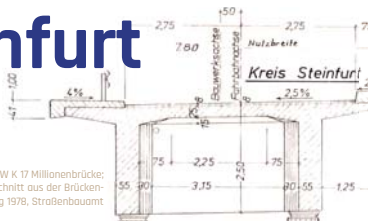
Entwicklung des Brückenbaus anhand von Bauwerken im Kreis Steinfurt

BW K 2 Emsbrücke; historische Aufnahme um 1955, Straßenbauamt



Mit der Industrialisierung kam später Beton und Stahl als Baustoff hinzu und eröffnete dem Brückenbau als

Verbundwerkstoff neue Möglichkeiten. Mit den einbetonierten Stahleinlagen konnten erstmals auch große Zugkräfte aufgenommen werden, wobei der umgebende Beton die Druckkräfte überträgt. Gegenüber den sehr massiven Gewölbebrücken konnten nun mit den Stahlbeton-Brücken Einzelstützweiten bis 30,0m mit schlanken Konstruktionen erreicht werden. Dies zeigt sich deutlich an der Brücke der K2 zwischen Hembergen und Saerbeck über die Ems. Diese wurde als Dreifeldbauwerk mit einer Gesamtstützweite von 41,2 m ausgeführt. In Verbindung mit den aufgelösten Mittelpfeilern entstand hierdurch im Jahre 1955 ein sehr filigranes Bauwerk.



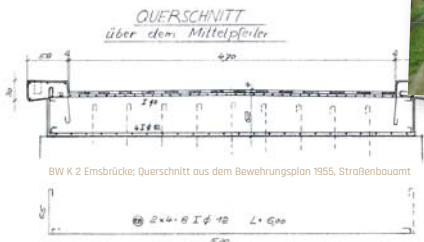
BW K 17 Millionenbrücke; Querschnitt aus der Brückenplanung 1978, Straßenbauamt

Eine Weiterentwicklung des Stahlbetonbaus stellt der Spannbeton dar. Bei dieser heute noch sehr gebräuchlichen Bauweise wird die Tragfähigkeit des Stahlbetons durch hochfeste, vorgespannte Stahleinlagen weiter gesteigert. Als eine der bekanntesten Spannbetonbrücken im Kreis Steinfurt gilt die „Millionenbrücke“ am „Nassen Dreieck“ von 1978. Dieses Bauwerk überspannt den Mittellandkanal mit einer Gesamtlänge von 91,0m.

Autor: Thomas Dechtering, Straßenbauamt Kreis Steinfurt



BW K 17 Millionenbrücke; Aufnahme aus Richtung „Nasses Dreieck“, K.-H. Wilp



BW K 2 Emsbrücke; Querschnitt aus dem Bewehrungsplan 1955, Straßenbauamt

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Am 5. Mai 2010 wurde das letzte Teilstück der B 54n zwischen Münster und den Niederlanden freigegeben. Foto: Pape

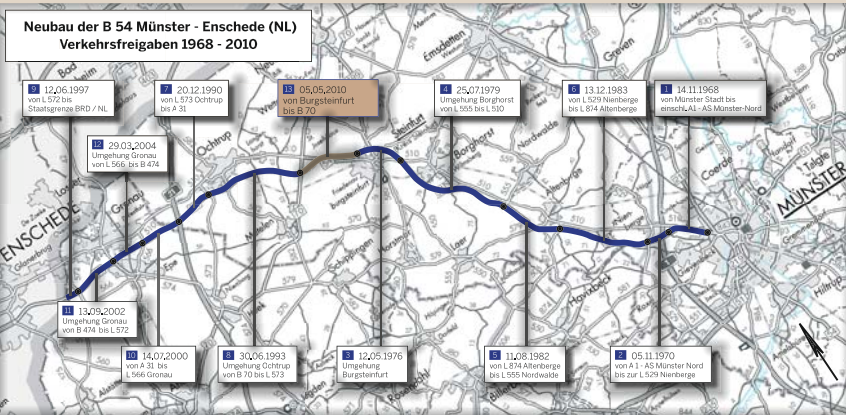


Foto: Menebräcker

„Dem in der Eingabe der Gemeinden vom 20. Juli dieses Jahres vorgetragene Gesuch, der neuen Chausseeanlage die Richtung über Borghorst, Burgsteinfurt, Ochtrup und Gronau geben zu lassen, werde ich gern entsprechen, wenn nicht wesentliche Bedenken entgegenstehen sollten... Inzwischen muss ich mir die definitive Entscheidung bis zum Eingang ihres Finalurteils vorbehalten, welchen ich in der Angelegenheit erwarte. Sans-Souci, den 28. September 1840 (gez.) Friedrich Wilhelm.“

B 54n - Der lange Weg nach Enschede

Neubau der B 54 Münster - Enschede (NL)
Verkehrsfreigabe 1968 - 2010



In 13 Bauabschnitten wurde die B 54n fertig gestellt. 1968 wurde das erste Teilstück freigegeben, im Mai 2010 das letzte. Karte: Straßen NRW

Über Jahrzehnte beschäftigte die B 54n nicht nur Planer und Straßenbauer, sondern immer wieder Politik und Juristen. Es gab kaum ein Teilstück der 13 Bauabschnitte, das nicht vor Verwaltungsgerichten beklagt wurde. Dies führte dazu, dass die komplette Freigabe sich bis Mai 2010 verzögerte.

Ursprünglich war die Strecke als Autobahn (A314) geplant. Erste Überlegungen zum Bau gab es bereits in den 1930er Jahren. Auf dem ersten Abschnitt von Münster bis zur A1 rollt der Verkehr seit November 1968. Zwei Jahre später folgte das Stück bis zur L 529 in Nienberge. Danach war neun Jahre Pause. 1976 erfolgte die Freigabe in Burgsteinfurt, 1979 der Abschnitt von Borghorst bis Nordwalde und erst 1982/83 das Teilstück zwischen Nienberge und Altenberge.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 3. Oktober 1983 für die Ortsumgehung Ochtrup klagten damals 26 Bürger. Das Verwaltungsgericht hob im Mai 1986 den Planfeststellungsbeschluss dafür auf. Das Oberverwaltungsgericht revidierte zwei Jahre später das erstinstanzliche Urteil.

Fast wäre der Bau der alten Straße, die um 1840 fertiggestellt wurde, an 16 Silbergraschen gescheitert. Als der Bau von Münster in die Niederlande geplant wurde, baten die hiesigen Gemeinden den König von Preußen, diesen Weg über Borghorst, Burgsteinfurt, Ochtrup und Gronau zu bauen. Als in Borghorst ein schlichter Brief aus Berlin ohne Absenderangabe eintraf, der allerdings mit 16 Silbergraschen Porto belegt war, wurde seine Annahme verweigert. Der damalige Postmeister erzählte davon am Stammtisch, wo der Brief aus Berlin Neugierde erregte. Einige Herren meinten: „Laot us'n paar Größken zusammenschmieten!“ Gesagt - getan. Wie groß war das Erstaunen, als dem Wunsch in dem Brief vom König entsprochen wurde.

Autor: Rainer Menebräcker, Heimatverein Burgsteinfurt

HEIMATVEREIN
BURGSTEINFURT e. V.



KREIS
STEINFURT

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Der Eisenbahnbau war im Kreis Motor der industriellen Entwicklung. Lange wurde teilweise über die Streckenführungen diskutiert. Die Strecke Münster – Rheine wurde erst am 23. Juni 1856 eröffnet, weil der Fürst zu Bentheim und Steinfurt (vergeblich) eine Strecke von Münster über Burgsteinfurt statt über Greven durchsetzen wollte. In dem Jahr wurde auch die Strecke Rheine – Osnabrück in Betrieb genommen. Im Oktober 1865 kam die Strecke Almelo – Salzbergen hinzu.

Erst mit der Eröffnung der Strecke Münster – Enschede über Kinderhaus, Altenberge, Nordwalde, Borghorst, Burgsteinfurt, Metelen, Ochtrup und Gronau 1875 erhielt Burgsteinfurt Anschluss an das Bahnnetz.



Die Bahnlinien im heutigen Kreis, Stand 1966.
Kartographie: Bundesbahndirektion Wuppertal.

Die Eisenbahn als Motor der Wirtschaft

Rechts: Moritätenbild des Gerichtsreferendars Carl von Kleinsorge von 1855 zu den gescheiterten Bemühungen der Stadt Burgsteinfurt an das Eisenbahnnetz angeschlossen zu werden. Foto: Menebröcker

Unten: Der Eisenbahntunnel in Lengerich nach dem Neubau 1920. Foto: Oberhellmann



Am 1. Juli 1879 erfolgte die Eröffnung der Bahnstrecke Duisburg – Quakenbrück über Rheine, Hauenhorst, St. Arnold, Burgsteinfurt, Horstmar, Darfeld, Lutum und Coesfeld. Am

30. September 1902 folgte die Strecke der Westfälischen Nordbahn von Stadtlohn nach Burgsteinfurt. 1905 wurde die Strecke Rheine – Ochtrup eröffnet, ebenso die Kleinbahnstrecke von Piesberg nach Rheine-Stadtberg. Die Kleinbahn Piesberg Rheine AG wurde am 8.8. 1900 gegründet, Die Gesamtstrecke über den Kanalhafen bis Rheine, Ibbenbürener Straße, wurde 1905 eröffnet. 1935 erfolgte die Umbenennung in Tecklenburger Nordbahn AG.

Für die Bahnlinie Münster – Osnabrück musste in Lengerich der Teutoburger Wald auf 765 Metern untertunnelt werden. Die dreijährigen Bauarbeiten wurden 1871 abgeschlossen. 1920 wurde ein Tunnel-Neubau notwendig. Dieser wurde 1928 in Betrieb genommen.

1899 wurde die Teutoburger Waldeisenbahn AG gegründet. Die Züge fuhren ab 1901 von Ibbenbüren über Brochterbeck, Tecklenburg, Lengerich und Lienen bis Versmold. 1967 wurde der Personenverkehr auf Busse umgestellt.

Der Schienenverkehr in der Region war seit den 70er Jahren auf dem Rückzug.

Autor: Rainer Menebröcker, Heimatverein Burgsteinfurt

Stillgelegten Strecken im Reiseverkehr :

- 1962 Ahaus – Heek – Nienborg – Metelen – Burgsteinfurt, eröffnet 1902
- 1967 Recke – Altenrheine
- 1968 Bad Laer – Lengerich – Ibbenbüren
- 1969 Rheine – Ochtrup (27. September), eröffnet 1905
- 1972 Stadtlohn – Burgsteinfurt
- 1984 Coesfeld – Burgsteinfurt – Rheine (Güterverkehr bis 1992 – heute Radbahn) und Ochtrup – Wetrtingen (heute Radweg, 1879 eröffnet)



1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

In früheren Zeiten wurden in regelmäßigen Abständen Schnatgänge durchgeführt, um die mündliche Überlieferung des Grenzverlaufes und damit die Sicherung von Besitzrechten (z.B. bei der gemeinsamen Nutzung von Marken) zu gewährleisten.

Die Grenzverläufe orientierten sich meist an natürlichen Gegebenheiten in der Landschaft, aber auch an Schnatpfählen, -steinen und -kühlen (Wassertümpel), in denen mittig ein angekohlter Pfahl eingeschlagen wurde. Nach kriegerischen Auseinandersetzungen mit dem Fürstbischof von Münster, die 1660 begannen, zogen sich die Grenzstreitigkeiten mit der Grafschaft Steinfurt bis 1785 hin. Um die Grenzen festzulegen, legte der münsterische Artillerie-Fähnrich Jan Anton Jansinck ein Protokoll über Abstände und Winkel der

Schnatgänge

zu setzenden Grenzsteine vor und fertigte auch eine Karte. Nach dieser wurden 1788 die Steine gesetzt. Nach dem Wiener Kongress 1815 entstand das Urkataster mit dem Anlegen amtlicher Karten.



Stein bei Specker: Rundstein Nr. 78, der 1752 gesetzt wurde, Foto: Wilhelm Ailff



Oben: Der restaurierte Schnatstein Nr. 11 wurde im Dezember 2016 gesetzt, v.l. Helmut Schantini, Bernd Steinkamp, Reinhold Rosenboom.

Rechts: Auch Kinder beteiligen sich am Schnatgang, v.l. Anne Riedel, Anna Bercks, Frieda Bercks*.

Fotos: Günther Hilgemann



Der Heimatverein Burgsteinfurt ließ 1953 die Tradition der Schnatgänge wieder aufleben. In den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts ließ der Kreis alle vorhandenen historischen Grenzsteine erfassen. 1987 wurden ein Kunsthistoriker und eine Vermessungstechnikerin eingestellt. Eine ihrer ersten Tätigkeiten war das Aufsuchen der Grenzsteine um die ehemalige Grafschaft Steinfurt. Von den einst gesetzten 102 Grenzsteinen wurden etwa 40, einige allerdings umgefallen oder als abgebrochenes Fragment, wieder aufgefunden.

An einigen Stellen fanden sich damals noch ältere, gut erhaltene Grenzsteine, die man nur mit einer neuen Nummer zu versehen brauchte. Einige dieser alten Grenzsteine sind heute noch erhalten, geschmückt mit dem Steinfurter Schwan und dem bischöflichen Wappen. 2002 wurden die Schnatsteine unter Denkmalschutz gestellt.

Autor: Gottfried Bercks, Heimatverein Burgsteinfurt



HEIMATVEREIN
BURGSTEIFURT e.V.



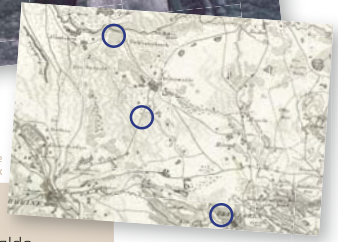
KREIS
STEIFURT

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Historische Aufnahme Chausseestein L 38, Hof Kohle im Emsland
Foto: Heimatverein Salzbergen



Übersichtskarte der Chausseesteine
Quelle: LWL Kartenwerk

Bis zur Gebietsreform 1975 gab es in Dreierwalde, im nordwestlichen Zipfel des Altkreises Tecklenburg gelegen, zum Teil kuriose Grenzverhältnisse. Zum einem war es die Kreisgrenze zwischen Steinfurt und Tecklenburg. Zum anderen war sie die Ortsgrenze zwischen Dreierwalde und der zum Amt Rheine gehörende Bauerschaft Lütkenfelde. Nach der Gebietsreform kam Dreierwalde zur Stadt Hörstel.

Der Chausseestein und gleichzeitig Grenzstein an der Landesstraße L 593, Rheine-Dreierwalde, wurde im Oktober 2016 restauriert. Dieser wies noch eine besondere Kuriosität auf: Sein Standort war direkt vor dem Haus von Ferdinand Strotmann. Der Bauer zählte zum Kreis Tecklenburg, weil der Wohntrakt auf Tecklenburger Gebiet und der Tennenteil mit dem Vieh auf Steinfurter bzw. Rheinenser Gebiet stand.

Der Grenzstein steht heute noch, wurde allerdings 1973 um 90 m in Richtung Rheine versetzt. Das Verhältnis der Bewohner von Dreierwalde und Lütkenfelde war gut. Die Lütkenfelder waren kirchlich, schulisch und auch vereinsmäßig mit Dreierwalde verbunden.

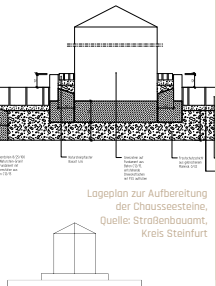


Arbeiten am Chausseestein L 593 in Dreierwalde
Foto: Selker



Einweihung Chausseestein K 14 in Dreierwalde
Foto: Selker

In zehn Minuten mit dem Rad durch drei Kreise



Lageplan zur Aufbereitung der Chausseesteine,
Quelle: Straßenbauamt, Kreis Steinfurt

Der zweite Chausseestein – im Oktober 2014 renoviert – steht an der Kreisstraße K 14 von Dreierwalde nach Spelle. Er markiert die Grenze zwischen den damaligen Landkreisen Tecklenburg und Lingen.

Heute sind es die Kreise Steinfurt und Emsland. Gleichzeitig war es auch die Grenze zwischen Preußen und Hannover und die heutige Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Die Wegeverbindung zwischen Dreierwalde und Spelle verlief bis zur Markenteilung 1869 – 1889 westlich der Dreierwalder Aa.

Ein dritter Chausseestein – wird im Winter 2016 renoviert – befindet sich an der Landesstraße L 591 von Rodde nach Bevergern. Dieser markiert die Grenze der preußischen Landkreise Steinfurt und Tecklenburg und wurde im Zuge des Auseinandersetzungsverfahrens (frühere Flurbereinigung) im Zuge des Chausseestraßenbaus um 1910/12 gesetzt.

Autor: Aloys Germann (verstorben 2005), ergänzt Heimatverein Dreierwalde in 2016

Chausseestein im Bestand L 591 in Bevergern
Foto: Selker



Heimatverein
Dreierwalde



KREIS
STEINFURT

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Hohe Brücke („Napoleons Brücke“), in der heutigen Form anno 1703 von Bischof Friedrich-Christian von Plettenberg erbaut, vom Hochwasser 1947 zerstört und 1952 wieder aufgebaut.



Verlauf des Horstmarer Landweges
Quelle: Vermessungs- und Katasteramt,
Kreis Steinfurt

Der zu allen Zeiten sehr rege Handelsverkehr des Münsterlandes mit den Niederlanden führte u. a. nach Deventer, dass bereits im 9. Jahrhundert ein wichtiger Handelsplatz an der IJssel war. Im 14. Jahrhundert wurde dieser Weg als *strata regia* bezeichnet, im 16. und 17. Jh. „der gemeine Helweg vor der Jodeveldeporten“, „*strata regia*“ (Königsstraße) und „Hellweg“ bezeichnen eine über Land verlaufende Königs- oder Heerstraße. Ab wann diese Handelsstraße den Namen „Horstmarer Landweg“ erhielt, ist nicht bekannt.

Von Münster verlief er am Südhang des Altenberger Höhenzuges entlang durch die Bauerschaften Schonebeck, Nienberge sowie Waltrup und überquerte in der Beerlage die Steinfurter Aa über die „Hohe Brücke“. Sie wurde in der heutigen Form anno 1703 von Bischof Friedrich-Christian von Plettenberg erbaut und nach dem zweiten Weltkrieg im Jahre 1952 erneuert. Alten Gerüchten nach soll an dieser Stelle sogar Napoleon die Aa überquert haben („Napoleon Brücke“).

Der Horstmarer Landweg

Nächster Ort am Horstmarer Landweg war Laer, wo es bereits im 13. Jahrhundert einen wichtigen Markt gab. Von hier führte die Straße nach Horstmar, einer ab 1269 befestigten Stadt, weiter am Fuß des Schöppinger Berges entlang nach Schöppingen, über die „Steinerne Brücke“ über die Vechte, vorbei an der Nienborg, die Ende des 12. Jh.s zur Sicherung des Verkehrs gegründet wurde und über Gronau zur Glaner Brücke, wo sie die Niederlande erreichte. Weiter ging die Straße über Enschede und Hengelo nach Delden, wo sie den Deventer Hellweg (Töddenweg) erreichte, der die niederländischen Hansestadt Deventer mit Osnabrück verbindet.

In jüngster Zeit wurde der Bereich zwischen Laer und der Stadtgrenze Münster als Radwanderweg ausgewiesen, Teile um einen Radweg ergänzt.

Autor: Anton Janßen, Heimatverein Horstmar



Horstmar von Westen aus gesehen.
Foto: Christian Birghan



Neuer Radweg in der Bauerschaft Kümper



Waltraper Wege-Kapelle – von Ehepaar Anton und Paulina Schulze Lefert 1868 errichtet



Modell der Nienborg – Nienborg wurde 1198 von Fürstbischof Hermann II. u. a. zur Sicherung des Horstmarer Landweges gegründet



1816 – 2016 Kreis Steinfurt 200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



14. November 1968, Autokorso bei der Eröffnungsfeier der A 1 am Lotter Kreuz, Bildmitte Verkehrsminister Georg Leber, Foto: Erwin Schröder, Lengerich

Heute sind die A1 (Hansalinie), A 30 und die A 31 für den Standortfaktor „Verkehrsanbindung“ für den Kreis Steinfurt von entscheidender Bedeutung. Mit der Fertigstellung des Lückenschlusses zwischen Münster-Süd und Osnabrück-Nord am 14.11.1968 war die A1 (Hansalinie) die erste Autobahnstrecke im heutigen Kreis Steinfurt und im

Altkreis Tecklenburg. Für den Altkreis Tecklenburg vom Kreuz Lotte-Osnabrück bis zur Anschlussstelle Ladbergen waren es 30 km.

Der ursprüngliche Plan einer direkten Autobahnverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Nordseehäfen aus den Jahren 1933 bis 1939 wurde 1955 wieder aufgegriffen und durch ein Gesetz vom 27.07.1957 bestätigt.

In der Planbeschreibung zum Autobahnbau wird der A 1 für den Altkreis Tecklenburg als „Drehscheibe zwischen Ruhrgebiet und Nordseehäfen“ eine große strukturelle Bedeutung beigemessen. Für das Tecklenburger Land als „Bergweltinsel in der Norddeutschen Tiefebene“ erwartete man für den Fremdenverkehr einen neuen Aufschwung. Vom Ruhrgebiet aus konnte man nunmehr in einer Stunde den Teutoburger Wald erreichen.

Flächenverbrauch für die Autobahntrasse im Altkreis Tecklenburg **75 ha**

Abbruch von Hof- und Hausstellen im Bereich der Anschlussstelle Lengerich **8**

Flurbereinigungsverfahren Lengerich-West:

Größe des Flurbereinigungsgebietes **5552 ha**

Betroffene Teilnehmer **800**

Abbruch von Häusern und Gehöften **13**

Ausbau neuer Gewässer **19 km**

Neue befestigte Straßen / Wege **108 km**

Flächen für überörtliche Straßen **110 ha**

Neupflanzung von Wallhecken **63 km**



Tecklenburger Landbote vom 18.09.1975, Archiv Heimatverein Lengerich

A 1 / Hansalinie - die erste Autobahn im Kreisgebiet

Im Luftbildausschnitt (2011) stehen der Teutopark und der Gewerbepark „Antrup A1“ an der Anschlussstelle Lengerich heute beispielhaft für die unmittelbaren wirtschaftlichen Auswirkungen des Autobahnbaus.

Das veränderte Landschaftsbild

Die Gegenüberstellung der Luftbildausschnitte von 1960 und 2011 zeigt im Detail den Eingriff in das typische Landschaftsbild des Tecklenburger Landes. Die Autobahntrasse wurde zu einer markanten Orientierungslinie und brachte zusammen mit dem Flurbereinigungsverfahren Lengerich-West (1962 - 1975) tiefgreifende Landschaftsveränderungen. Für die unmittelbar Betroffenen stellte der Autobahnbau eine große Herausforderung dar.

Autor: Dr. Alois Thomes, Heimatverein Lengerich

Planskizze der Anschlussstelle Lengerich; Acht Hof- und Hausstellen mussten weichen, bearbeitet von: Erwin Schröder, Lengerich



Luftbild um 1960, Bereich Anschlussstelle Lengerich



Hansalinie 2011



Aufnahme Frühjahr 1967: Fahrbahn im Bereich der Anschlussstelle Lengerich im Rohbau, Foto: Erwin Schröder, Lengerich



Aufnahme 1967: Umgeben von Hausruinen sind die Hofstellen kaum noch zu erkennen. Schwierige Grundstücksverhandlungen verzögerten die Umsiedlung, Foto: Erwin Schröder, Lengerich



Landesdirektor Walter Hoffmann und Verkehrsminister Georg Leber bei der Eröffnungsfeier am Lotter Kreuz, Foto: Erwin Schröder, Lengerich



1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Die Tecklenburger Nordbahn, oft als Teckel oder Pingel-Anton (Pengel-Anton) bezeichnet, ist die 49,8 Kilometer lange Eisenbahnstrecke auf der Nordseite des Schafgebirges, welche die Orte Osnabrück, Westerkappeln, Mettingen, Recke, Ibbenbüren-Uffeln bis nach Rheine verbindet. Die Geschichte der Tecklenburger Nordbahn begann um das Jahr 1900. Es kam mit Unterstützung des Staates Preußen zur Gründung der „Kleinbahn Piesberg-Rheine A.G.“. Am 10. Mai 1905 wurde die Schmalspurbahn mit einer Spurweite von einem Meter eröffnet, die von Rheine-Stadtberg bis Osnabrück-Eversburg führte.

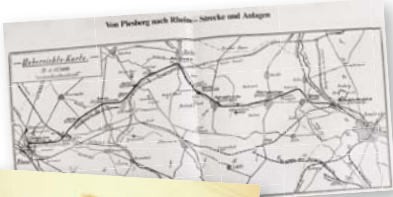


Bild 4, Buch „75 Jahre Verkehrsbetriebe in Wort und Bild“, Herausgeber: Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH Münster



Die Schmalspurbahn, die von 1903 bis 1935 unterwegs war.

Fertigstellung der Strecken:

Datum	Abschnitt	Länge
24.10.1903	Eversburg – Recke	24,0 km
16.05.1904	Recke – Rheine Kanalhafen	16,9 km
10.05.1905	Rheine Kanalhafen – Stadtberg – Rheine/Altenrheine	8,0 km
10.05.1905	Stadtberg – Rheine/Ibbenbürener Str.	0,9 km

Tecklenburger Nordbahn

Buch „75 Jahre Verkehrsbetriebe in Wort und Bild“, Herausgeber: Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH Münster



Im Jahr 1935 wurde die Strecke auf die Normalspurweite umgerüstet und erhielt den Namen „Tecklenburger Nordbahn AG“. Die Endstationen der Personenzüge beziehungsweise der Triebwagen waren nun der Osnabrücker Hauptbahnhof und „Rheine-Ibbstr“. Die Fahrzeit betrug 1,5 bis 2 Stunden. In der Wirtschaftswunderzeit stiegen die Fahrgastzahlen an und es wurde von dampf- auf dieselgetriebene Züge umgestellt. 1960 gab es die Umbenennung in „Verkehrsbetriebe Kreis Tecklenburg“. Der zunehmende Autoverkehr sorgte für schwindende Fahrgastzahlen, sodass im Jahr 1967 der Personenverkehr zwischen Osnabrück und Recke und 1970 zwischen Recke und Rheine eingestellt wurde. Seitdem diente die Tecklenburger Nordbahn ausschließlich zum Transport von Gütern. Seit 2014 wird die Strecke nur noch als „Auslaufbetrieb ohne regelmäßige Nutzung“ betrieben. Seit einigen Jahren wird unter erheblichem Widerstand eine Reaktivierung des Personenzugverkehrs auf dem Streckenabschnitt zwischen Recke und Osnabrück angestrebt.

Autorin: Claudia Keller, Heimatverein Mettingen



Der Bahnhof von Mettingen mit dem Pingel-Anton, der in jedem Jahr noch an Pfingsten fährt.



Zwei Dieselloks im Mettinger Bahnhof im Jahr 1982 (verkauft nach Haltungen Ruhr)



Der Zug (Kieszug für die Firma Reekers in Spelle) kurz vor Ende des Güterverkehrs im Jahr 2011

Fotos: Archiv von Karl-Heinz Köller sowie Werner Otte

1816 – 2016 Kreis Steinfurt 200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Im Hause Moormann am Mettinger Marktplatz wurde im Jahr 1816 ein Postwärteramt eingerichtet, heißt es im preußischen Adresskalender 1817. Es stand bis 1828 unter der Leitung von Ferdinand Moormann, der Postwärter im Nebenberuf war. Nach Beendigung des Wiener Kongresses 1815 wurden die Deutschen Grenzen neu gezogen. Die Postämter in Münster, Warendorf, Dorsten und Lengerich erhielten den ersten preußischen Poststempel nach einer Verfügung vom 23. Dezember 1816, einen Zweizeiler (Ortsangabe, darunter Datum mit Monatsangabe ohne Jahreszahl). Er wurde von 1817 bis 1845 verwendet. Im Jahr 1824 war die Einführung der ersten Briefkästen. 1825 wurden die Postwärterämter in Postexpeditionen umgewandelt und mit einem zweizeiligen Aufgabestempel ausgerüstet. Die Verwaltung der hiesigen Postexpedition wurde im Jahr 1846 von Lengerich nach Ibbenbüren verlagert. Als erster Landbriefträger in Mettingen wird Johann Heinrich Meyer im Dezember 1848 eingestellt. Er musste bei einem Jahresgehalt von 55 Talern eine Kautions von 50 Talern hinterlegen.



Im preußischen Adresskalender wird in Mettingen ein Postwärteramt am Markt 14 erwähnt. Postwärter war Ferdinand Moormann, der das Haus 28 für 8000 Taler an Alexander Meylannecht kaufte. Hier war auch eine Poststation zu Postdienstzeiten. Foto: Hueschmannstraße im 18. Jhd. Museum



Postbeamter Clemens Beckemeyer. Das Mettinger Postmuseum ist sein Lebenswerk.



Oben: Brief von Clemens Beckemeyer. Für die Entwertung wurde ein Nummernstempel verwendet. Dieses Verfahren gab es nur 5 Wochen.

Unten: Brief vom 11. Dezember 1830 von Margarethen-Lengerich (Mettingen-Lengerich). Abgestempelt mit einem zweizeiligen Aufgabestempel, Ortsangabe, Tag und Monat. Foto: Friedhelm Hilge

In Preußen wurden am 15.11.1850 Briefmarken zu 1, 2 und 3 Silbergroschen eingeführt mit dem Bildnis Friedrich Wilhelm des IV. Zum Entwerten der Briefmarken erhielt jedes Postamt einen Nummernstempel. In dieser Zeit erschienen insgesamt 12 Briefmarken in Preußen, und es wurden ab dem 15.9.1851 Briefumschläge (Franco-Couverts) mit aufgedruckten Briefmarken angeboten. Diese waren vom 15.9.1851 bis zum 25.10.1851 auch mit dem Nummernstempel zu entwerten, danach waren die Postwertzeichen nur durch einen blauen Tintenstrich zu entwerten. Ab 1. April 1859 wurden die Briefmarken mit einem Ortsstempel entwertet.

Autorin: Claudia Keller, Heimatverein Mettingen

Vom 15.11.1850 bis zum 31.3.1859 wurden in Preußen und somit im Kreis Burgsteinfurt und Tecklenburg Nummernstempel/Vierlingsstempel zur Entwertung der ersten Briefmarken geschaffen. Neben vier Ringen hatte der Stempel in der Mitte eine Nummer:

- | | |
|-----------------------------|------------------|
| 26 Altenberge | 1208 Recke |
| 120 Bevergern | 1239 Rheine |
| 162 Borghorst | 1244 Riesenbeck |
| 215 Burgsteinfurt | 1294 Saerbeck |
| 234 Cappeln | 1484 Tecklenburg |
| (Westerkappeln) | 1623 Wetrtringen |
| 380 Emsdetten | 1831 Havixbeck |
| 537 Greven | (01.04.1856) |
| 643 Hopsten | 1845 Hörstel |
| 648 Horstmar | (23.6.1856) |
| 673 Ibbenbüren | |
| 781 Laer | |
| 826 Lengerich | |
| 853 Liene ¹ | |
| 940 Metelen | |
| 941 Mettingen | |
| 1007 Neuenkirchen | |
| 1057 Nordwalde ² | |
| 1082 Ochtrup | |

¹ Liene gehörte bis zum 31.12.1857 dem Kreis Warendorf an. Auf Antrag vom Liene am 12.1857 zum Kreis Tecklenburg.

² Nordwalde wurde schon am 30.11.1853 geschieden. Dieses kann durch Briefe mit Inhalt belegt werden. Ab 16.4.1854 wurde der Stempel von der Poststelle in Clünen (Rheinland) benutzt.

Mettinger Postgeschichte



1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Die Bauerfrau, der Kiepenkerl sowie der Tüötte vor dem Haus Telsemeyer in Mettingen.

Der Handelsweg verbindet die deutsche Friedensstadt Osnabrück mit der niederländischen Hansestadt Deventer. Auf dem 229 Kilometer langen Weg entlang der Orte Westerkappeln, Mettingen, Recke, Hopsten, Dreierwalde, Rheine, Salzbergen, Bad Bentheim, Oldenzaal und Deventer waren die Tüötten (Tödden), Marskramer, Kiepenkerle, Hollandgänger und Hansekaufleute unterwegs.

Tödden- handelsweg Auf den Spuren der Tüötten, Marskramer und Hollandgänger



Von Februar bis August waren die Tüötten in den Niederlanden unterwegs, um Leinen zu verkaufen.



Zwei Tüötten am Mettinger Tüöttenmuseum

Die Tüötten waren fußreisende Kaufleute, die von Mettingen, Recke, Ibbenbüren und Hopsten aus von Mitte des 17. Jahrhunderts bis zur Industrialisierung im 19. Jahrhundert quer durch Europa zogen, um Leinen zu verkaufen. An die Geschichte der Tüötten erinnert heute das Tüöttenmuseum im Haus Telsemeyer, ein liebevoll eingerichtetes Heimatmuseum im Herzen von Mettingen. Einige der Tüötten wie Brenninkmeijer (C&A), Hettlage und Lampe wurden im Laufe der Zeit zu „Tüötten-Großhändlern“. Die Marskramer und Kiepenkerle, gekleidet im typischen Blauketten, den Stock in der Hand und die geflochtene Kiepe auf dem Rücken, zogen bis zum 2. Weltkrieg zu Fuß über Land und versorgten die Bevölkerung. Die Hollandgänger, meist arme Kötter, Heuerleute, Bauernknechte und -söhne zogen bis Mitte des 19. Jahrhunderts zu Fuß in die Niederlande, um dort in der Zeit zwischen Saat und Ernte als Saisonarbeiter Geld zu verdienen. Heute ist der Handelsweg ein Wanderweg auf den Spuren reisender Händler aus vergangenen Jahrhunderten durch eine idyllische Naturlandschaft mit dem Kulturgenuß in den malerischen Städten.

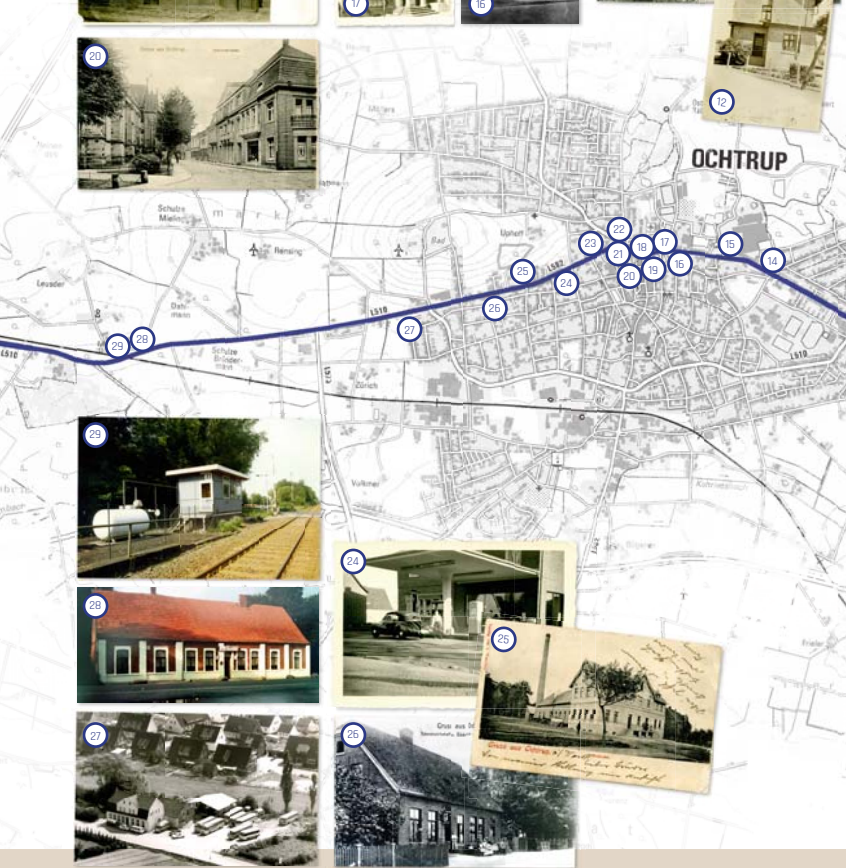
Autorin und Fotos: Claudia Keller, Heimatverein Mettingen



1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Vom Eine Straße



Im Jahre 1669 wurde eine Landespost eingerichtet. Ab 1695 verkehrte 2x wöchentlich eine Wagenpost zwischen Münster und Enschede über Ochtrup. Fürstbischof Clemens August erließ 1727 Vorschriften für den Straßenbau. Diese Kunststraßen waren in der Regel Dämme. Einige Straßennamen zeugen heute noch davon, z.B. Postdamm.

Um Handel in die Stadt Ochtrup zu ziehen, war eine Verbesserung der innerstädtischen Straßenverhältnisse unabdingbar. Da die Stadt aber arm war, ging das nur mit Zuschuss der Landesregierung. 1791 wurde das Vorhaben verwirklicht. Der Sand zum Bau der Straße wurde von den Wällen abgetragen, während die Steine von außerhalb angekart werden mussten.

Ab 1815 ging die Unterhaltungspflicht für die Verbindungsstraßen auf die Gemeinde über. Nach und nach wurden im 19. Jahrhundert Überlandchauseen gebaut. Zum Unterhalt wurde ein Chausseegeld von den Benutzern erhoben. Der Ausbau der Überlandchauseen 1847 brachte eine Verbesserung für den Regional- und Fernverkehr. Später wurde durch den Bau der B54n die alte B54 zur Landstraße abgestuft, der heutigen L510/L582.

Hellweg zur B54 - prägt die Region Ochtrup



1. Engels
2. Engels neu
3. Gering
4. Posthof
5. Tankstelle Langenhorst
6. Schepers
7. Teupen
8. Stiftskirche
9. Gehörlosenschule
10. Präparandie
11. Elshoff
12. Langenhorster Bahnhof
13. Erholung
14. Posslick Grönfeld
15. Laurenz Werkbahn
16. Gaststätte Pieper erste Tankstelle
17. Altes Rathaus Polizeil
18. Ortsdurchfahrt Bückler Wenning und Ortsdurchfahrt 2
19. Lambertikirche
20. Schmitz Drogerie Gaststätte
21. Herbers Unionklausen
22. Herberling gegenüber Germania
23. Hotel zur Post
24. Faake Tankstelle
25. Malkerei
26. Kock Buddendiek
27. Katerkamp Veelker
28. II. Katerkamp
29. Posten 33 Bahnübergang

Der Zweig des Hellwegs von Deventer nach Frankfurt war eine mittelalterliche Handelsstraße. In Ochtrup diente sie nur dem Durchgangsverkehr. Der Ortskern wurde dabei gemieden, da die Wege meist grundlos waren und den Verkehr gar nicht aufnehmen konnten.

Unterhalten wurde diese Straße durch die Grundstücksanlieger. Manch Einer lebte von den Reisenden, als Gastwirt, Wagenbauer, Schmied oder Bauer, der durch Vorspanndienste sich ein Zubrot verdiente.

Uns muss klar werden, dass bis in die 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein, die normale Verkehrsgeschwindigkeit - besonders für den Warentransport - die gleiche war wie tausend Jahre vorher, nämlich die Fußgängergeschwindigkeit.



1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Der Ausbau von Straßen hat für die wirtschaftliche Entwicklung von Recke im 19. Jahrhundert eine große Bedeutung. 1868 wird die „Chausseestrecke Recke – Ibbenbüren resp. Recke – Voltlage“ geplant. Diese Straße stellt sicher, dass die Kohlen aus dem Buchholzer Kohlenrevier über einen Moorrücken nach Niedersachsen transportiert werden können. Oftmals wird die Straße in den Archivunterlagen als Kohlestraße bezeichnet. Aber auch für den Transport der auf der Schafbergplatte gebrochenen Sandsteine ist diese Straße besonders wichtig und dringlich.

Landwirte als Häuderer transportieren die Kohle aus dem Buchholzer Kohlenrevier zum Hafen Recke an der Kohlestraße. Sammlung: Heimatverein Recke



Kohlestraße – Transport von Kohle & Sandstein in Recke

Tecklenburger Seerosenblätter, Grenzstein „Schwarze Säule“ mit Anker und Seerosenblättern für die Grafschaft Tecklenburg, sowie „Osnabrücker Rad“ für das Fürstbistum Osnabrück. Sammlung: Heimatverein Recke

Am 16. August 1886 begründet Recke die Dringlichkeit für das „Chausseebauprojekt Recke – Hörstel resp. Recke – Voltlage“ damit, „dass der projektierte Chausseebau die bis dahin so mangelhafte Verbindung von Recke und den hinterliegenden Gemeinden Halverde, Voltlage, Neuenkirchen etc. nach Hörstel herstellen soll, indem der jetzige Sandweg dahin zu Zeiten, besonders im Winter, fast unpassierbar ist. Ferner sollen durch den chausseemäßigen Ausbau dieses Weges einerseits den hinterliegenden Gemeinden Halverde, Schale, Voltlage, Neuenkirchen, Alfhausen etc. die an diesem Wege gelegenen bedeutenden Steinbecker Steinbrüche und Kalbbrennereien erschlossen und andererseits den Besitzern dieser Betriebe die Verbindung mit dem Bahnhof Hörstel ermöglicht werden. Hieraus erhofft die Gemeinde eine Belebung des Handels und des Verkehrs und eine ergiebige Arbeitsgelegenheit für einen großen Theil ihrer überschüssigen Arbeitskräfte“.

Zum Ausbau der Chausseestraße bis zur Grenze an der Schwarzen Säule werden Bruchsteine aus den von der Gemeinde Recke in Steinbeck gepachteten Steinbrüchen bereitgestellt. Transportiert wird der durch Steinhauer gewonnene Sandstein von zwölf Landwirten.

Autor: Robert Herkenhoff, Heimatverein Recke



Oben: Am oberen Rand an der Recker Grenze zu Niedersachsen die „Schwarze Säule“, Le Coo-Karte 1907

Unten: Königlich-Kohlenmesser- und Buschbewahrerhaus, später Gaststätte Kämpker, an der Kohlestraße. Hier werden die Buchholzer Kohlen vor dem Transport gemessen. Sammlung: Heimatverein Recke



1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Königliches Kanalbauamt in Recke von 1907-1916.
Bildarchiv: Heimatverein Recke



Brücke Metzingenstraße um 1910.
Bildarchiv: Heimatverein Recke

Das Königliche Kanalbauamt in Recke leitet von 1907 bis 1915 den Ausbau des Mittellandkanals. 26 Kilometer Kanalstrecke sind zu beaufsichtigen, vom „Nassen Dreieck“ am Dortmund-Ems-Kanal bei Bevergern bis in den Grenzbereich von Osnabrück.

Etwa eintausend Arbeitskräfte werden auf der Kanalbaustrecke Recke eingesetzt. Sie kommen u.a. aus den Staaten Osteuropas, den deutschen Ostgebieten sowie aus Italien und den Niederlanden. Privatquartiere stehen zu Verfügung, Schlaf- und Aufenthaltsräume in Baracken werden geschaffen. Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges werden auch russische und französische Kriegsgefangene eingesetzt.

Siegel des Königlichen Kanalbauamtes Recke.
Bildarchiv: Heimatverein Recke



Königliches Kanalbauamt in Recke

Die Geschäftsleute von Steinbeck und Recke liefern Lebensmittel, die Bäcker machen Nachschichten. Metzger fahren Wagen um Wagen, oftmals mehrmals am Tage mit Wurst, Speck und Fleisch zu den Kantinen. Der Bierverbrauch steigt. Es geht aber nicht alles reibungslos. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung setzt der Tecklenburger Landrat Belli einen besonderen Gendarmen in Recke ein. Für das Gesundheitswesen werden Streckenärzte verpflichtet.



Kanalbett Mittellandkanal im Ausbauschnitt Recke 1912.
Bildarchiv: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden



Oben: Kohlenverladung im Hafen Recke 1920,
Unten: Dücker der Recker Aa um 1910

Bildarchiv: Heimatverein Recke

1916 wird die Strecke von Bevergern bis Hannover in Betrieb genommen. Das Verkehrsvolumen auf dem Mittellandkanal steigt von Jahr zu Jahr. Über den Hafen Recke werden große Mengen von Kohle aus dem Steinbeck angrenzenden Buchholzer Kohlenrevier umgeschlagen. Ende der 1980iger Jahre wird der Kanalabschnitt Recke zur Durchfahrt von Europaschiffen ausgebaut. Das Kanalbett wird vertieft und verbreitert, zehn Brücken und sieben Dücker werden in Recke neu gebaut.

Autor: Robert Herkenhoff, Heimatverein Recke



Heimatverein Recke

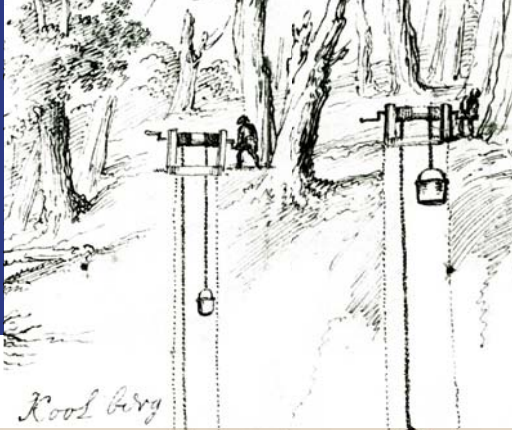


Mühl. Bärghaus Buchholz Recke



1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Hauer als Berufsbezeichnung im Bergbau und in den Steinbrüchen ist in Recke allgegenwärtig. Die Berufe Steinhauer in den Steinbrüchen und Kohlenhauer in den Kohlegruben haben die Bevölkerung seit Jahrhunderten wirtschaftlich und sozialgeschichtlich geprägt. Die Steinhauer werden oftmals als die „Witten“ und die Kohlenhauer als die „Schwatten“ bezeichnet. Kohle und Stein treffen im Recker Ortsteil Steinbeck unmittelbar aufeinander.

Vor hundert Jahren sind an den Bergabhängen oberhalb von Steinbeck annähernd tausend Menschen in der Sandsteingewinnung und in der Kohleförderung beschäftigt. Auf dem Fußweg zur Arbeit nutzen die Kohlenhauer und die Steinhauer gemeinsame Wege, zum Teil nur Pättkes. Simons Knapp ist über Jahrzehnte ein zentraler Treffpunkt im Buchholz Forst, von hier aus teilen sich die Wege zu den Gruben und Steinbrüchen. Eine Sitzgruppe erinnert an diese Landmarke.

Gemeinsame Wege der Steinhauer & Kohlenhauer in Recke

Recke und Steinbeck sind in früheren Jahrhunderten überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Zur Sicherung des Unterhalts für ihre Familien gehen viele Landwirte zum Nebenberuf in die Gruben und Steinbrüche im Buchholz Forst, dem Hausberg von Steinbeck.

Die Dranische Karte mit Darstellung des Buchholzer Kohlenreviers von etwa 1650 zeigt unter Tage hackenschwingende Bergleute. Die Kohle wird in Kübeln gefördert, das Wasser in Eimern gehoben. 1752 wird der Steinbecker Stollen gemeinsam von Kohlenhauern und Steinhauern fertiggestellt, deutlich sichtbar sind Meißelspuren. Die Anlegung des Stollens ermöglicht unter Tage einen wirtschaftlicheren Abbau der Kohle. Die Steinhauer sind über Tage zur Steingewinnung in den Steinbrüchen tätig. Mehrere Steinbecker Bergschmieden schmiedeten Arbeitsgeräte für die Hauer und schärfen die Bicken.

Autor: Robert Herkenhoff, Heimatverein Recke



Ober: Kohlenhauer unter Tage im Buchholzer Flöz um 1950, Bildarchiv: Heimatverein Recke

Mitte: Bau der L 598 Hopstener Straße 1911

Unten: Meißelspuren der Kohlen- und Steinhauer im Steinbecker Stollen von 1750, Bildarchiv: Heimatverein Recke



1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Der „Geometrische Plan der Wüsten Gegend zwischen Recke, Hopsen, Schapen, Beesten, Freren und Schale“ von 1750 öffnet von Recke aus einen Blick über die Gemeindegrenze nach Norden. Es handelt sich um eine sog. Brouillonkarte = erster Entwurf. Die genannten Orte liegen an der Grenze zwischen Nordrhein – Westfalen und Niedersachsen im nördlichen Tecklenburger Land als Teil des Kreises Steinfurt und dem südlichen Bereich des Emslandes. Die „Wüste Gegend“ hat sich seit dieser ersten Dokumentation sehr verändert.

Von Ibbenbüren kommend führt die L 504 über Recke und Hopsten an die Landesgrenze Niedersachsen. In Recke trifft die Straße auf das Naturschutzgebiet „Heiliges Meer“. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe führt dort eine naturkundliche Außenstelle mit Kurs- und Exkursionsprogrammen.

„Wüste Gegend zwischen Recke, Hopsen, Schapen, Beesten, Freren und Schale“ Planerführung, Landesarchiv NRW Abteilung Münster Karten A 4016

Geplante Töddenstadt im Bereich von Halverde, Schale, Schapen



Die L 504 knüpft bei Schale und Schapen an die niedersächsische L 57 nach Lingen. Dieses Gebiet im nördlichen Zipfel Westfalens ragt bis in den Raum Freren. Der alte Grenzpunkt bei Schale auf der Messlage, einst „Dreiländereck“ Grafschaft Tecklenburg, Grafschaft Lingen und Fürstbistum Osnabrück, bildet auch heute noch geographisch, heimat- und regionalgeschichtlich eine bedeutende Landmarke.

Alle Orte in dieser Gegend sind durch das einst florierende Töddenwesen sehr geprägt. Der Geometrische Plan wird angelegt zur Untersuchung eines Standortes einer sogenannten Töddensiedlung. Das konstituierende Element der Planung ist die alte Fernstraße von Osnabrück nach Lingen – Napoleondamm – an der sich auch die Haupttöddendörfer Mettingen, Recke und Hopsten aufreihen. Die geplante Ansiedlung der Tödden in einer ummauerten Stadt gelingt jedoch nicht, lediglich ein einziger Bewohner aus Recke meldet sich.



„Wüste Gegend zwischen Recke, Hopsen, Schapen, Beesten, Freren und Schale“ Landesarchiv NRW Abteilung Münster Karten A 4016

Autor: Robert Herkenhoff, Heimatverein Recke

Grenzbereich – ehemalige Grafschaften Tecklenburg & Lingen



1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Oben: Zollhaus in Recke - 1848 wird das über das Buchholzer Revier eingenommene Wegegeld zu 2/3 an die Gemeinde Recke und 1/3 an das Bergamt abgeführt.
Bildarchiv: Heimatverein Recke

Rechts: Befüllung des Bitumenerhitzers 1930 an der L 501 Rheiner Straße.
Bildarchiv: Stadtmuseum Ibbenbüren



Der Bergbau ist bedeutend für die Anlegung der Straßen. Um 1820 wird auf dem Ibbenbürener Schafberg die Straße zur Erschließung der Grubenfelder des Westfeldes gebaut. Abgebaut werden die Kohlen in Schachtanlagen am Gebirge abseits der öffentlichen Wege. Es bestehen große Schwierigkeiten, die Kohlen aus den Revieren Buchholz, Dickenberg und Glücksburg abzusetzen. Die Wege für den Kohleabsatz (Rheiner Straße) seien in einem erbärmlichen Zustand. Die heute dominierende von-Oeynhausens-Schachtanlage wird erst um 1850 abgeteuft.

Zugänge nach Ibbenbüren führen aus den Richtungen Osnabrück und Lingen über den Schafberg auf Poststraßen. Die Verbindung von Osnabrück in die Stadt erfolgt über die Osnabrücker Postchaussée und den Schafberger Postweg (Treppeberg). Von Lingen führt die Poststraße über Hopsten in die Stadt (Glücksburger Straße). Kaufleute und Bergbau allerdings klagen über miserabelste Wegeverhältnisse.

Kohle- abfuhrstraße auf dem Ibbenbürener Schafberg

Da die wiederholten Vorstellungen des Bergamts, ordentliche Straßen für die Kohlefuhrwerke anzulegen, lange fruchtlos bleiben, bestreitet das Bergamt Anfang der 1820er Jahre die Kosten aus dem Wegebaufonds. Gebaut wird eine Bergwerkstraße als „Kohlenstraße“. Um die Schachtanlagen nicht weiter zu isolieren, erteilt das Zollamt die Zustimmung zu einer Befestigung des Weges für Kohlenwagen zwischen der Chaussee nach Osnabrück in Höhe der Schafberger Schule / Alpenstraße und der Recker Straße bei Schwaben-Bayer.

Schwabe errichtet ein Einnehmer-Häuschen zur Erhebung des Wegegeldes. Die Gelderhebung erfolgt durch das Hauptzollamt in Rheine, das die Einnahmen zu gleichen Teilen an die Bergwerkskasse und die Gemeinde Recke abliedert. 1848 wird das eingenommene Wegegeld zu 2/3 an die Gemeinde Recke und 1/3 an das Bergamt abgeführt. 1849 wird der Schlagbaum Buchholz ins Dorf Recke verlegt (Am Zollhaus).

Autor: Robert Herkenhoff, Heimatverein Recke



Heutige L 501 als Kohleabfuhrstraße 1900



1930 Arbeiter mit Gesichtsschutz. Bitumenerhitzer L 501 Rheiner Straße. Bildarchiv: Stadtmuseum Ibbenbüren



1930 wird die aus dem Wegebaufonds des Bergwerks als Kohleabfuhrstraße gebaute Rheiner Straße erneut ausgebaut. Bildarchiv: Stadtmuseum Ibbenbüren



Die Flötz-Charte von 1829 zeigt auf dem Schafberg die gradlinige Verbindung zwischen der Postchaussee von Osnabrück und Schwaben/Bayer zur Erschließung der Grubenfelder. Bildarchiv: Bergbauhistorischer Verein Recke



1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Die Eisenbahnbrücke kurz nach der Fertigstellung 1913

Die Eisenbahnbrücke wird 100 Jahre

Als 1892 bis 1899 der Kanal auf einer Breite von 31 m gebaut wurde, reichte trotz Schrägüberführung der Bahn über den Kanal eine 44,5 m lange einfache Kastenbrücke. 1912/13 wurde wegen des Baus der zweiten Schleuse der Kanal an der Stelle verbreitert. Hinzu kam, dass die Bahnlinie gleichzeitig zweigleisig wurde. Somit wurden zwei neue Brücken mit einer Stützweite von 90,50 m erforderlich.

Das Foto vom 27. Mai 1898 zeigt den Vorläufer der heutigen Eisenbahnbrücke auf der Strecke Bevergern Station 40 + 15. Hierbei handelt es sich um die erste Kastenbrücke über den Kanal. Im Hintergrund ist noch das alte Schleusenmeisterhaus zu erkennen.



Quelle: Architekturmuseum TU Berlin, Inv. Nr. BZF 23.013



Eisenbahnbrücke zum jetzigen Zeitpunkt. Foto: Ralf Horstmann

Konstruktion

Die Brücke, die heute den Kanal quert, ist eine Fachwerkhalbparabelträgerbrücke aus reinem Stahl, die nach dem Vorbild des amerikanischen Holzbrückenbaus konstruiert wurde. Etwa 4000 Nieten halten die Stahlträger und Platten zusammen. Insbesondere das Nieten war zu der damaligen Zeit eine recht schweißtreibende

Handarbeit. Zunächst mussten die Nietrohlinge in einem Schmiedefeuer „bis zur Weißglut gebracht“ werden. Dann wurden sie mit einer Zange auf eine Schaufel gelegt und zur Nietstelle gebracht. Befand sich die Stelle aber hoch in der Brücke, wurde das glühende Eisen in einem Kasten in Nähe der Nietstelle geworfen. Von dort wurde die Niete mit einer Zange in das vorbereitete Loch geschoben und dann begann das Hämmern von Hand aus. Erst wenn das Eisen abgekühlt war, konnte man am Klang hören, ob alles fest saß.

Die Stahlbrücken liegen an einem Ende auf einem Keil und am anderen Ende auf Rollen auf, sodass sie immer bei Temperaturänderung und Belastung durch die Zugfahrt beweglich sind.

Autoren: Arnold Elmer und Ralf Horstmann, Heimatverein Rodde

Daten zu den beiden Brücken:

Baujahr:	1909 – 1913 (hundert-jähriges Jubiläum)
Länge:	90,30 m Stützweite, 105 m Gesamtlänge
Breite:	5,50 m
Gewicht:	ca. 400 t je Brücke
Höhe:	rund 20 m
Wassertiefe:	ca. 4 m
Durchfahrtshöhe der Schiffe:	4,85 und der Züge ca. 7 m
Brückenhöhe von Unterkante bis Bogenhöhe	11 m NN + 43,25 m



Heimatverein Rodde e.V.
gründet 1882



KREIS
STEINFURT

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Am Weingarten – die 50 Jahre alte Straße in Tecklenburg

Das romantische Bergstädtchen Tecklenburg auf den Höhen des Teutoburger Waldes ist bei Gästen wegen des heimeligen Marktplatzes mit mächtiger Linde und der schlichten Fachwerkhäuser aus dem 16./17. Jh. mit vielfältigen Balkeninschriften beliebt.

Als es innerhalb der Stadtmauer eng wurde, entstand vor dem Tor eine der ältesten, fast unverändert erhaltenen Straßen: die Ibbenbürener Straße. Nur dort, wo die Geologie eine gute Versorgung mit Brunnenwasser zuließ, wurden Häuser gebaut. Es siedelten sich über 30 Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe an. Als der Niedergang des Grafenhauses sie ihren wichtigsten Abnehmer kostete, wurden die meisten Häuser zu Wohnungen umgebaut.



Ibbenbürener Str. um 1920. Foto: Ulrich Pottmann



Ibbenbürener Str. heute. Foto: Frank Bosse



Am Weingarten – 850 März 1963.
Foto: Krähly Beschlachts und Heimatverein
(GHV) Tecklenburg

Der enge und steile Straßenzug, der stellenweise kaum Gegenverkehr zuließ und zu chaotischen Staus führte, blieb die einzige Verbindung mit Ibbenbüren. Dies beeinträchtigte Tecklenburg in seiner alten Funktion als Kreisstadt und die Wohn- und Lebensqualität der Anlieger massiv.

Als einzige Lösung bot sich 1963 der Neubau der Straße „Am Weingarten“ an, der Burgberg und Altstadt als südl. Umgehung umfahren lässt. Die neue Trasse führt aus Richtung Ibbenbüren ab Gut Wondahl stetig den Berg zur Bismarckhöhe hinauf, bindet die alte Brochterbecker Straße an und mündet in einem schlanken Bogen in die Bahnhofstraße.

Von der stark verbesserten Erreichbarkeit der Altstadt aus nördl. Richtung profitieren u.a. der wirtschaftlich bedeutsame Tourismus aus den Niederlanden, Gastronomie und Einzelhandel. Für die Bevölkerung wurde das Oberzentrum Ibbenbüren leichter erreichbar.

Die liebevoll restaurierten Häuser in der fast gänzlich im alten Charakter bewahrten Ibbenbürener Straße werden heute auch als Ferienunterkünfte angeboten.

Autor: Frank Bosse



Ibbenbürener Str. heute. Bereich bis zur Einmündung in die Landrat-Schultz-Str.
Foto: Frank Bosse

Ibbenbürener Str. 1895. Bereich bis zur Einmündung in die Landrat-Schultz-Str.
Foto: Archiv BHV Tecklenburg



**Geschichts- & Heimat-
verein Tecklenburg**



**KREIS
STEINFURT**

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Im 18. Jahrhundert plante Clemens-August von Bayern, Fürstbischof von Münster, eine Schiffsverbindung zwischen Münster und Holland und den Seehäfen an der Nordsee. Nach dem ersten Spatenstich am 09.05.1724 bei MS-Kinderhaus waren jahrelang 800 – 1500 Arbeitskräfte im Einsatz. Den vorläufigen Endpunkt bildete nach 30 km der „Clemens-Hafen“ (Neuenkirchen- St. Arnold). Drei von Pferden gezogene Treckschuten verkehrten ab 1731 auf dem Kanal, ab 1733 auch ein Postschiff. Nach Holland ausgeführt wurden Holz, Korn und Eisenwaren. Eingeführt wurden Fisch, Käse, Öl und Kolonialwaren. Von dem damit verbundenen Landfrachtverkehr profitierten etliche Bauern und Fuhrleute. Nach dem Weiterbau des Kanals um 6 km war ab 1771 Maxhafen – benannt nach dem neuen Fürstbischof Max-Friedrich – der neue Endpunkt des Kanals. In Maxhafen (Wettringen) wurde ein großes Speditions- und Packhaus errichtet.

Erste künstliche Wasserstraße in Westfalen

Nach dem Wiener Kongress endete 1816 das Fürstbistum Münster, das Münsterland fiel an Preußen. 1818 wurde in Maxhafen ein zweistöckiges Zollhaus als Grenzsteueramt zur Regelung des Handelsverkehrs zwischen Preußen und Hannover errichtet. Nach Übereinkünften zwischen Preußen und Holland und dem Wegfall drückender Zölle auf dem Rhein verlor der Handel auf dem Max-Clemens-Kanal an Bedeutung. Instandsetzungsarbeiten unterblieben, das Kanalbett versandete bzw. verschlammte. 1840 wurde der Frachtverkehr eingestellt und das Zollhaus geschlossen.

Die ca. 36 km langen Straßen und Wege entlang des alten Kanals bieten eine attraktive und naturnahe Radverbindung zwischen Maxhafen (Wettringen) und Münster. Fünf direkt am Kanal liegende Landgaststätten zwischen Wettringen und Greven laden unterwegs zur Rast ein. Durch Orientierungsschilder und Informationstafeln zur Kanalgeschichte sowie durch die Aufnahme als Radthemenroute in das Radverkehrsnetz NRW wird der Kanal im nächsten Jahr weiter aufgewertet. Der Kreis Steinfurt wird den Verlauf der Kanaltrasse als Radthemenroute in das Radverkehrsnetz NRW aufnehmen, hierfür sind die Beschilderung der Strecke und bauliche Anpassungen erforderlich.

Autor: Werner Janning, Heimatverein Wettringen



Heimatverein
Wettringen

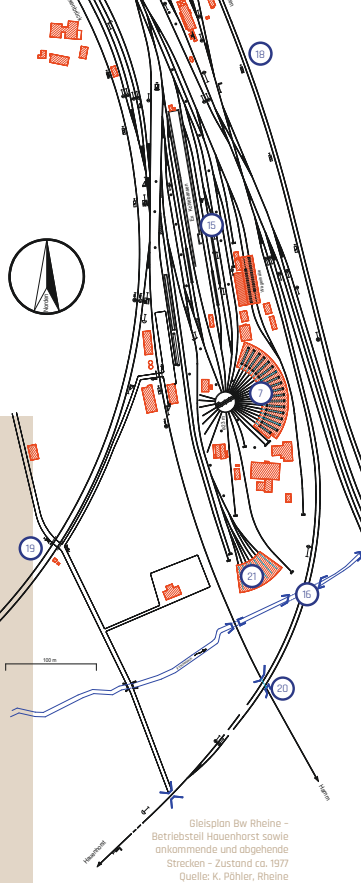


KREIS
STEINFURT

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Rheine wurde 1856 ans Eisenbahnnetz angeschlossen. In Rheine kreuzten sich die Strecken der preußisch-westf. Eisenbahn aus Richtung MS und der Hannoverschen Westbahn aus Richtung OS. Westl. des Bahnhofsgebäudes wurden zeitgleich erste Unterhaltungsanlagen für Lokomotiven errichtet. Der zunehmende Verkehr überlastete den zu Beginn des 20. Jh. noch ebenerdig liegenden Bahnhof und behinderte den Verkehrsfluss. Die Königliche Eisenbahndirektion Münster plante daher die Erweiterung der Bahnanlagen im Süden von Rheine in Form eines Rangierbahnhofs mit Lokbehandlungsanlagen zur Bespannung der Güterzüge.



Gleisplan Bw Rheine - Betriebsstell Hauenhorst sowie ankommende und abgehende Strecken - Zustand ca. 1977
Quelle: K. Pöhler, Rheine

Rheine - Das Bahnbetriebswerk

Nach Erwerb der entsprechenden Flächen begann 1911 der Bau. Die Lokbehandlungsanlagen im OT Hauenhorst (auch genannt: Bw Rheine R) wurden 1919 dem Betrieb übergeben. Das Bw Rheine R blieb im Zweiten Weltkrieg von Bombardierungen weitgehend verschont. Im Februar 1945 wurden die im Monat zuvor zerstörten Betriebswerke Rheine Personbahnhof (Bw Rheine P) und Bw Rheine R zum Bahnbetriebswerk Rheine zusammengelegt.

Mit fortschreitender Einstellung des Dampfbetriebes wurden die ölgefeuerten Dampflokomotiven der Baureihen 012, 042 und 043 aus dem gesamten Bundesgebiet im Bahnbetriebswerk Rheine, als letztem Einsatz-Bw hierfür, zusammengezogen. 1977 wurde der Dampfbetrieb endgültig eingestellt. Die Behandlungsanlagen dafür wurden demontiert, der Betriebsteil 1983 stillgelegt und 1987 alle Gleisanlagen im Bw entfernt. 2008 folgten die Rodung des nördlichen Bw-Teils und der Rückbau von Gebäuden und technischen Einrichtungen, um alles für die neue Nutzung durch die Stadt Rheine vorzubereiten. 2011 begann das Anlegen neuer Entwässerungskanäle zum Bau des 2012 fertiggestellten Regenrückhaltebeckens.

Autor: Heinz Schulte



Bw Rheine - Betriebsstell Hauenhorst - 01.08.1973
Ansicht aus östlicher Richtung
Foto: LU 53592, Gustav Rittstieg, 01.08.1973

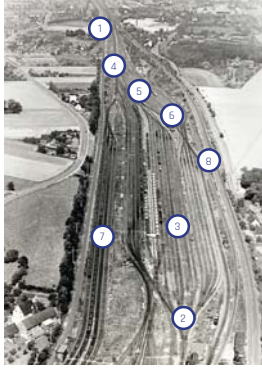
1. Sozial- und Verwaltungsgebäude (Neubau 1960/61)
2. Werkküche
3. Fernheizwerk und Entseuchungsanlage (Neubau 1963/64)
4. Erstes Verwaltungsgebäude
5. Lokleitung (Neubau 1957/58)
6. Drehscheibe
7. Halbrundschuppen (18-ständig)
8. Sozialgebäude (Übernachtung, Betriebsrat, Unterrichtsräume, Aufenthaltsraum Lehrlinge, Jungwerker)
9. Wasserprüfstelle
10. Wagenwerkstatt (und Lehrwerkstatt ab 1954)
11. Trafostation (Neubau 1956/57)
12. Sozialgebäude für Betriebsarbeiter, Handwerker und Lehrlinge (Neubau 1964/65)
13. Nebenlager (Neubau 1965)
14. Lokwerkstatt - Magazin - Schmiede (von 1948 - 1954 Lehrwerkstatt im Gebäude untergebracht)
15. Behandlungsgleise (Neubau Wasserkrangrunden und Ausschlackgrube 1960/61)
16. Berggleise (Einfahrt von Hauenhorst)
17. Einfahrgruppe Rheine Rbf oben über Abzw RS
18. Strecke Rheine - Münster Strecke
19. Quakenbrück - Rheine - Duisburg
20. Güterzugsfahrt Richtung Abzw Rh Süd (MS)
21. Reparaturschuppen (7-ständig mit Achsenke)

Metropoli

KREIS
STEINFURT

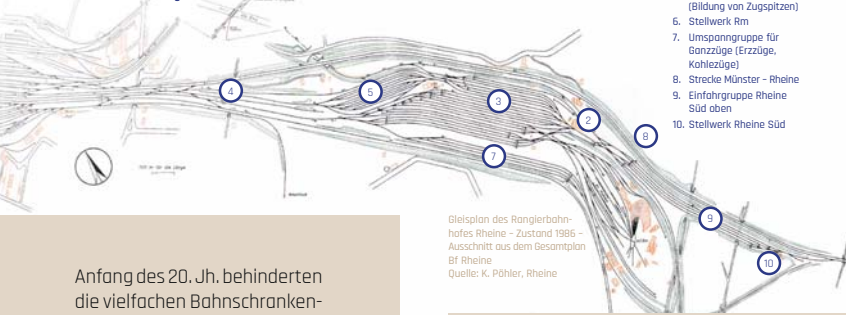
1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Rangierbahnhof Rheine - 1974 - Luftaufnahme aus südöstlicher Richtung
Foto: Aloys Tegelkamp, Stadtarchiv Rheine 1974

1. Einfahrt/Ausfahrt - Rangierbahnhof
2. Ablaufberg Süd (Hauptablaufberg) mit Stellwerk Rgf (Befehlsstellwerk/Fahrdienstleiterstellwerk)
3. Richtungsgruppen/ Ausfahrgruppen Ablaufberg Süd
4. Ablaufberg Nord (Nachordnungsgruppe) mit Stellwerk Rgn
5. Richtungsgruppen Ablaufberg Nord (Bildung von Zugspitzen)
6. Stellwerk Rm
7. Umspanngruppe für Ganzzüge (Erzzüge, Kohlezüge)
8. Strecke Münster - Rheine
9. Einfahrgruppe Rheine Süd oben
10. Stellwerk Rheine Süd



Gleisplan des Rangierbahnhofs Rheine - Zustand 1986 - Ausschnitt aus dem Gesamtplan Bf Rheine
Quelle: K. Pöhler, Rheine

Anfang des 20. Jh. behinderten die vielfachen Bahnschrankenschlüsse durch den erhöhten Rangierbetrieb im ebenerdigen Bahnhof Rheine, den Verkehrsfluss der Stadt deutlich. Daher plante die Eisenbahndirektion Münster zur Entlastung eine südl. Erweiterung des Personenbahnhofs in Form eines Rangierbahnhofs (Baubeginn: 1911).

1919 ging der Rangierbahnhof in Betrieb und erreichte seine endgültige Ausbaustufe in den 20er Jahren. Er erstreckte sich parallel zur Strecke Rheine-Münster (Länge von ca. 3,5 km). Ende des Zweiten Weltkrieges wurde der Rangierbahnhof 1944/45 mehrfach bombardiert und der nördl. Teil vollständig zerstört. Die Beseitigung aller Schäden dauerte bis in die 50er Jahre.

In den 50er/60er Jahren hatte der Rangierbahnhof Rheine seine größte Auslastung mit tägl. Ø 1250 Wagen (mögl. Spitzenkapazität 1800 Wagentägl.) und war damit der zweitgrößte in der ehem. Bundesbahndirektion MS. Im Schnitt wurden tägl. 40 Güterzüge aufgelöst und neu zusammengestellt und 20 Züge umgespannt (Lokwechsel). Dies waren z.B. Erzzüge von der Nordsee (Emden) mit Ziel Ruhrgebiet bzw. umgekehrt fahrende Kohle- und Kokszüge. In den 60er Jahren arbeiteten 424 Bundesbahnbedienstete im Personen- und Rangierbahnhof Rheine (davon 150 Zugbegleiter, 40 Rangierer im Personenbahnhof und 75 im Rangierbahnhof) im 3-Schichtbetrieb. In den 80er Jahren führten Rationalisierungen zu Personalabbau und Verringerung von Rangierleistungen. 1993 wurde der Rangierbahnhof geschlossen. Elektrifizierung und Teile der Signaltechnik wurden zurückgebaut; 1997-2003 sukzessive nicht mehr benötigte Gleise und Signaltechnik. 2008 begannen die Flächenrodung sowie der vollständigen Rückbau auf Flächen, die künftig von der Stadt Rheine genutzt werden sollten.

Bei den Kohlezügen, die vom Ruhrgebiet nach Emden führen, wurde meistens nur ein Lokwechsel durchgeführt.
Foto: Jürgen Hartmann



Rangierbahnhof Rheine - Ablaufberg Süd mit Stellwerk Rgf (rechts) mit Blick auf die Richtungsgruppen/Ausfahrgruppen - Ende der 1980er Jahre
Foto: August Sandkötter, Sammlung Boole

Autor: Heinz Schulte

Rheine - Der Rangierbahnhof

Metropoli



KREIS
STEINFURT

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

Der schnelle Ausbau der Eisenbahn beeinflusste die Lebenssituation der Menschen nicht nur positiv: Geplante Bahnstrecken führten häufig über privaten Grundbesitz. Die Eisenbahngesellschaften verhandelten vor Streckenbau mit den Eigentümern, um notwendige Flächen durch Kauf oder Enteignung mit Entschädigungszahlung zu erwerben. In Rheine, als Knotenpunkt mehrerer Eisenbahnlinien, teilte der Streckenbau einige Hofstellen.



Oben: Hofansicht Hovekamp nach dem Neubau 1884 – Aufnahme von 1911 vor dem Umzug nach Neuenkirchen – Im Vordergrund Heinrich Hovekamp mit seinen 3 Kindern aus erster Ehe stammend

Unten: Letzte Aufnahme in Hauenhorst 1911 vor dem Umzug nach Neuenkirchen – Heinrich Hovekamp mit seiner 2. Ehefrau Maria geb. Bertling und den Kindern Karl, Anna und Heinrich aus erster Ehe stammend

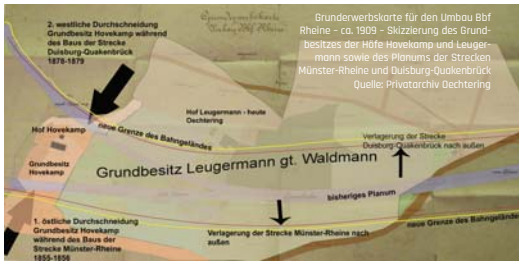
Fotos: Privatarchiv Familie Hovekamp, Neuenkirchen

Auswirkungen des Eisenbahnbaus

Hof Hovekamp

Die unfreiwillige Verwendung des Hovekamp'schen Besitzes führte zu Absurditäten. Statt der Forderung der Eisenbahngesellschaft

nachzugeben, die Strohdächer auf dem nahe der neuen Strecke liegenden Gehöftes wegen der Brandgefahr durch Funkenflug der Dampflok neu einzudecken, erstritt sich die Familie Hovekamp ein neues Wohnhaus in sicherer Entfernung zum Bahndamm. Rund 30 Jahre lag der Hof Hovekamp zwischen den Strecken Münster-Rheine und Duisburg-Quakenbrück. Als die Königl. Eisenbahndirektion um 1910 Teile dieses Grundbesitzes zum Bau des neuen Rangierbahnhofes benötigte, verkaufte die Familie freiwillig, da der zerteilte Grundbesitz nicht mehr sinnvoll zu bewirtschaften gewesen wäre. Sie siedelte nach Neuenkirchen auf eine andere Hofstelle um.



Gründerwerkskarte für den Umbau Bf Rheine - ca. 1909 - Skizzierung des Grundbesitzes der Höfe Hovekamp und Leugermann sowie des Planums der Strecken Münster-Rheine und Duisburg-Quakenbrück
Quelle: Privatarchiv Dechtering

Hof Leugermann gnt. Waldmann

Auch der Hof Leugermann gnt. Waldmann wurde von den Strecken Münster-Rheine und Duisburg-Quakenbrück mehrfach durchschnitten. Zum Bau von Teilen des Bahnbetriebswerkes mit Wartungsanlagen und Gleisgruppenteilen für den neuen Rangierbahnhof wurde 1911 ein Teil des Besitzes erneut durch die Eisenbahngesellschaft enteignet. Der Geschichte zum Trotz hat der unter dem Namen Dechtering geführte Hof Leugermann Rangieranlagen und Betriebswerk überlebt und existiert weiter am Rande des ehem. Bahngeländes.

Autoren: Jürgen Mutschler, Heinz Schulte



Skizze der Hoflage Hovekamp 1883, direkt am Bahndamm der Strecke Duisburg - Quakenbrück gelegen, Quelle: Privatarchiv Familie Hovekamp, Neuenkirchen

1816 – 2016
Kreis Steinfurt
200 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster

A30 - Die Verlängerung der niederländischen Autobahn

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde für den Abschnitt von Bad Bentheim bis nach Osnabrück zunächst nur an den Ausbau der Bundesstraße 65 mit einigen Ortsumgehungen gedacht. 1961 wurden die Planungen dahingehend geändert, den Abschnitt als Autobahn zu errichten.

Infolge der Stadterweiterung von Rheine war eine Verschiebung der bestimmten Linie der A30 auf die Nordseite des Dortmund-Ems-Kanals erforderlich, dadurch verzögerte sich der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und Rheine-Nord bis 1984.

A1 - Die Hansalinie

Die A1 verbindet die Zentren Nordrhein-Westfalens mit dem Norden. Eine Autobahn zwischen Bremen und dem Ruhrgebiet war bereits im Autobahn-Grundnetz aus dem Jahr 1933 vorgesehen. Mehr als Vorplanungen konnten jedoch vor dem Krieg nicht mehr vollbracht werden. In den 1960er Jahren wurde die A1 zwischen dem Bremer Kreuz und dem Kamener Kreuz dann abschnittsweise freigegeben.

Im Kreis Steinfurt verläuft die so genannte „Hansalinie“ von Greven aus kommend und überquert den Höhenzug des Teutoburger Waldes mit einem Höhenunterschied von bis zu 100 m.



Autobahngeschichte im Kreis Steinfurt



A31 - Der ruhige Ostfriesenspieß

Schon 1966 wurde der erste Planungsauftrag für die A31 erteilt. Es vergingen 30 Jahre bis die ersten zwei großen Teilabschnitte zwischen Bottrop und Ochtrup im Süden sowie zwischen Emden und Geeste im Norden befahren werden konnten.

Zwischen Geeste und Ochtrup unterbrach jedoch eine 41,9 km lange Lücke die durchgängige Verbindung. Durch regionale und private Mitfinanzierungen konnte das Teilstück bereits im Dezember 2004 fertiggestellt werden, statt wie vom Bund geplant in 2013.

Nina Klipp, Planungsamt Kreis Steinfurt



1816 – 2016
Kreis Steinfurt
20 Jahre

Tecklenburg – Steinfurt – Münster



Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wuchs der Transportbedarf zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Nordseehäfen stark an. Dies führte zum Bau der am 1. Juli 1879 eingeweihten Eisenbahnstrecke von Duisburg über Coesfeld, Burgsteinfurt, Rheine nach Quakenbrück. Die Strecke wurde zunächst für Erz-, Kohle- und Militärzüge genutzt. Der Lokalverkehr hatte zu Beginn nur geringe Bedeutung. Mit dem zum Ende des 19. Jahrhunderts aufkommenden „Eisenbahntourismus“ wurden in den Ferien sogar Sonderzüge eingesetzt.

Jeweils einen Aufschwung bekam die Strecke während der beiden Weltkriege zum Transport wichtiger Rüstungsgüter zum Marinekriegshafen Wilhelmshaven, bis schließlich infolge völliger Zerstörung des Rheiner Bahnhofes im Oktober 1944 der Zugverkehr ganz eingestellt werden musste.

Von der Eisenbahn zur RadBahn



Danach bildeten wieder die schweren Erz-, Kohle- und Ölzüge den Hauptverkehr. Allerdings waren die Transportmengen schon ab 1956 rückläufig. Einen gewissen Aufschwung gab es noch einmal zur Blütezeit der Strumpfstrickerei Schulte & Dieckhoff in Horstmar; so wurden zwischen 1954 und 1967 täglich bis zu 40 Waggons mit Stückgut abgefertigt. Ab 1972 war die Nutzung stark rückläufig. Am 28. September 1984 fuhr der letzte Personentriebwagen auf der Strecke. Ein eingeschränkter Güterverkehr von Coesfeld nach Horstmar verblieb bis Ende 1992 und von Coesfeld nach Darfeld bis 1995.

Schließlich haben die anliegenden Kommunen die Schienenstrecke erworben und von 2008 bis 2012 mit Unterstützung des Landes NRW und der Kreise Steinfurt und Coesfeld in einen Radweg umgebaut. Im Rahmen von LEADER wurde die für den Radtourismus notwendige Infrastruktur geschaffen. Inzwischen hat sich diese „RadBahn“ zu einer viel genutzten Radwanderstrecke entwickelt.



Autoren: Anke Biehl, Lokale Aktionsgruppe Steinfurter Land e. V. (Regionalmanagement) und Prof. Dr. Anton Janssen Kreisheimatbund, Kreisheimatbund Steinfurt e.V.

