



Die Borgholzhausen-Edition 5



Eine steinige Beziehung

Borgholzhausens Grenze zum Grönegau aus der
Perspektive des früheren Amtes Ravensberg

von Rolf Westheider

Impressum

Die Borgholzhausen-Edition
Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Borgholzhausen 5
Borgholzhausen 2022

© Stadt Borgholzhausen

Titelfoto:
Ausschnitt einer Karte der Kreise Bielefeld und Halle (Westf.) von 1844
(Michael Erichreineke)

Einleitung

Mehr als 30 Jahre nach Überwindung der deutschen Teilung und der Spaltung Europas wird auf der Ebene der Heimatvereine und auch als Gegenstand der regionalen Geschichtsforschung immer öfter der Funktions- und Bedeutungswandel der historischen Grenzen thematisiert. Hier ist geschichtlicher Fortschritt greifbar wie selten: Während Grenzen früher trennten, verbinden sie heute. Statt Abschottung und Distanz, der Betonung des Andersartigen, der Fremdheit, des Nicht-Zueinander-Passens stehen heute Grenzen für nachbarschaftliche Verbindungen und Begegnungen, für Annäherungen und Kennenlernen, für Gemeinsamkeiten und Wesensverwandtschaften.¹

Dieser Wandel entspricht einer allgemeinen Erfahrung. Europäische Einheit und Globalisierung haben Grenzen überwunden, Mobilität ist grenzenlos geworden. Auch kulturellen und religiösen Grenzen ist ihre Schärfe genommen. Moderne Gesellschaften sind multi-ethnisch, -kulturell und -religiös. Dass dies in der Praxis nicht konfliktfrei funktioniert, ändert nichts an dem Sachverhalt, der so vor einigen Jahrzehnten noch nicht bestand. Einige dieser Errungenschaften scheinen jedoch erneut gefährdet zu sein; Populismus wie Nationalismus setzen wieder auf Abschottung und das Errichten neuer Barrieren bis hin zu gewaltsamen Grenzverschiebungen.

In der Nachbarschaft des Ravensberger Landes ist es recht erfolgreich gelungen, Grenzen ins öffentliche Bewusstsein zu rücken. Tourismus und Freizeit haben die Geschichte entdeckt. Die sehr gute Akzeptanz der „Grenzgängerroute Teuto-Ems“², einer mehrfach ausgezeichneten Fahrradrouten entlang der Grenzen der Kreise Gütersloh, Steinfurt und Osnabrück oder die 2019 aufgestellte Info-Tafel zum Thema historische Grenzsteine am grenznahen Wanderweg X25 in Borgholzhausen³ sind dafür nur zwei Beispiele. Grenzbegegnungen mit längerer Tradition wie das Dreiländereck-

treffen zwischen den Heimatvereinen Vermold und Füchtorf sowie dem Kur- und Verkehrsverein Bad Laer finden Nachahmungen, etwa im Driedörfer-Treffen zwischen Füchtorf, Glandorf und Milte am Grenzfluss Bever. Zunehmender Beliebtheit erfreuen sich auch Schnatgänge zu Fuß oder per Rad, dies zumeist infolge einer neuerlichen Beschäftigung mit erhaltenen Grenzsteinen, wie die Begegnung zwischen den Heimatvereinen Neuenkirchen und Borgholzhausen im Juni 2018.⁴



Die Grenze als Sackgasse? Keineswegs, kam es doch am 23. Juni 2018 zu einem interessanten Schnatgang der Heimatvereine Neuenkirchen und Borgholzhausen. Als Nachbarn reichten sich Neuenkirchens Ortsbürgermeister Karl-Heinz Gerling und Borgholzhausens Bürgermeister Dirk Speckmann am Grenzstein Nr. 500 die Hand. (Heimatverein Borgholzhausen)

Grenzen bieten zahlreiche Ansatzpunkte zu ihrer historischen Betrachtung. Interessant sind immer die naturräumlichen Bedingungen, unter denen sie entstanden sind. Entlang ihres Verlaufs lassen sich ursprüngliche Landschaftsverhältnisse noch am besten erkennen. Oft waren es Heideflächen und Dünen, Sümpfe und Moore oder ausgedehnte Wälder, mithin für den sesshaften Menschen eher widrige Naturvoraussetzungen, unter denen Grenzen entstanden. Herrschaftsgrenzen bildeten unterschiedliche Wirtschaftsräume aus; verschiedene Währungen, Zölle, Steuern, staatliche Monopole und das daraus resultierende Preisgefälle führte zu Schmuggel als Form der Armutskriminalität. Kultur- und Sprachgrenzen mit ihren diversen Aus- und Abgrenzungen prägten unterschiedliche Mentalitäten und Milieus. Im höchsten Maße trennend waren schließlich die Konfessionsgrenzen. Der protestantischen Homogenität des Ravensberger Landes stand eine auf Dauer gestellte konfessionelle Binnendifferenzierung im Bistum Osnabrück gegenüber, wo „lutherske Braken“ kleinräumiger auf „katholske Bücke“ trafen. Der „kalte Krieg“ zwischen den Konfessionen ist bis heute wirkmächtiger als die bisweilen eher appellative Ökumene sich eingesteht.

Im Folgenden soll es um zwei Aspekte gehen. Zum einen um die Frage, wie die frühere Staatsgrenze zwischen dem fürstbischöflich-osnabrückischen Amt Gröneberg und dem kurfürstlich-brandenburgischen und später königlich-preußischen Amt Ravensberg, danach zwischen den Königreichen Hannover und Preußen, festgelegt und markiert wurde und welche Konflikte sich darüber entspannen. Im zweiten Teil soll anhand der Geschichte der Warendorf-Meller Chaussee gezeigt werden, wie mobilitätsbehindernd sich diese politische Grenze noch zur Mitte des 19. Jahrhunderts ausgewirkt hat.

Kuhlen, Bäume, Steine – die Probleme mit den Grenzmarkierungen

Grenzsteine sind wichtige Zeugen der Geschichte. Sie künden von Rechts- und Eigentumsverhältnissen, von Landnutzungen, von friedlichen Nachbarschaften ebenso wie von feindlichem Gegenüber. Damit sind sie historische Quellen, die es wiederzuentdecken und zu sichern gilt. Umfangreiches Archivgut verstärkt ihren Quellenwert, umgekehrt macht die materielle Überlieferung den Archivbestand wertvoller. Aber wie war es um sie noch bis vor kurzem bestellt? Vom Waldboden verschluckt, von Holzerntemaschinen zerstört, der Ignoranz und Indifferenz anheimgefallen, dem öffentlichen Bewusstsein entzogen: das war das ruhmlose Schicksal von Grenzsteinen im öffentlichen Raum. Im günstigsten Fall einer Rettung tauchten sie in Privatgärten auf, manchmal im Schlick oder Fließsand eines Baches oder im Unterholz eines dichten Waldes unter dicken Humusschichten. Im Kreis Gütersloh ist es dem beispiellosen Engagement des Archäologen Johannes W. Glaw zu verdanken, der dieser Entwicklung ein Ende bereitet hat. Ausgehend von der Stadt Gütersloh hat Glaw seine Grenzsteinermittlungen vor etwa zehn Jahren auf den ganzen Kreis ausgedehnt. Sämtliche 32 Heimatvereine wurden von ihm aufgesucht, um die Situation vor Ort zu erfassen. Vielen als verschollen geglaubte Grenzsteine spürte er nach, einige konnten wiederentdeckt und gesichert werden. Bevor Glaws auch methodisch wegweisende Publikation⁵ die Einzelergebnisse zusammenfasste, fanden seine zahlreichen Präsentationen des bis dahin wenig beachteten bzw. vergessenen Themas viel Aufmerksamkeit.

Als wichtiger Abschnitt der heutigen Außengrenze des Kreises Gütersloh nach Norden und der Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen kann der Abschnitt im Bereich der Stadt Borgholzhausen zu den Ortsteilen Wellingholzhausen und Neuenkirchen der heutigen Stadt Melle gelten. Erste schriftliche Hinweise auf die Art der Grenzmarkierung-

gen vermittelt uns die sogenannte Kerssenbrock- oder auch Schnat-Karte aus dem Jahre 1582⁶. Dort sind aufgereiht bzw. wechselweise Kuhlen und Bäume verzeichnet, also „punktuell gesetzte Grenzmale, die den Grenzverlauf definierten.“⁷ Dieses einzigartige Dokument vermittelt uns gute Einblicke in die damalige Praxis der Grenzmarkierung, gilt doch auch ein „affgehowerer snatboem“, der nur wenige Fuß über dem Erdboden herausragt, noch immer als rechtsgültige Grenzmarkierung. Handelt es sich beim Grenzbaum um eine Buche, so wird sie als „snaetboke“ kenntlich gemacht.



Ein Ausschnitt der Kerssenbrock-Karte: Kuhlen und Bäume markierten die Grenze. (Archiv Haus Brincke)

Für das Fällen oder auch Beschädigen von Grenz bäumen wurden harte Strafen angedroht. In der Herrlichkeit Wulften bei Osnabrück galt: „Wer einen Grenzbaum fällt, den soll man nach der alten Gewohnheit des Bistums Osnabrück zum Stamm führen, die Hand darauf nageln und dann abhauen.“⁸ Noch im 19. Jahrhundert durften Grenz bäume selbst dann nicht gefällt werden, wenn sie morsch oder durch Sturm schon beschädigt waren.⁹

Der Untertitel der Kerssenbrock-Karte enthält eine weitere wichtige Information über „Kassenbrokes huis dat huis thombrincke genannt de Landsnat durch de koken“, also über das Haus Brincke, wo die Lan-

desgrenze durch die Küche verläuft. Eine solche Grenzziehung verweist regelmäßig auf vorausgegangene lang andauernde Grenzstreitigkeiten. Mindestens zwei weitere Fälle sind in der näheren Umgebung bekannt: Im Hof Hollmann im heutigen Vermolder Ortsteil Peckeloh verlief nach einer Grenzbeschreibung von 1535 die lange strittige Grenze zwischen Ravensberg (Vermold) und Münster (Füchtorf) „underherth, dar de Kettelhake henget“¹⁰, also unterm Herdfeuer, da, wo der Kesselhaken hängt! (In dieser Grenzbeschreibung geben auch Schnatbäume und -kühlen die Grenzpunkte an.¹¹) Auch im adligen Hause von Korff auf Harkotten verlief nach dem Protokoll einer Begehung von 1652 die Bistumsgrenze zwischen Münster und Osnabrück durch den wichtigsten Raum des Hauses, die Küche.¹² Eine geteilte Küche als Versorgungseinrichtung war die tagtäglich präsente symbolische Erinnerung an die Grenze und zugleich eine Mahnung, sie nachhaltig zu respektieren.



Das Haus Brincke in einer Aufnahme des aus Neuenkirchen stammenden Fotografen Ludwig Schumacher (1870–1957) aus dem Jahr 1912. (Heimatverein Borgholzhausen)

Als Ergebnis des jülich-klevischen Erbfolgestreits fiel die Grafschaft Ravensberg 1609 an das Kurfürstentum Brandenburg. Dessen Kurfürst Friedrich Wilhelm schloss 1664 ein Grenzabkommen mit Osnabrücks Fürstbischof Ernst August von Braunschweig-Lüneburg, in dem es auch um den nach wie vor strittigen Verlauf der Grenze im Gebiet von Borgholzhausen ging.¹³ Im Verlauf des 18. Jahrhunderts wurden dann nach und nach die Grenzbäume durch Grenzsteine ersetzt, erstmals in größerer Zahl im Jahr 1709. Von diesen Steinen ist nur noch einer erhalten; er befindet sich heute auf einem Privatgrundstück des früheren Gutes Stockheim auf dem Gebiet der Stadt Versmold.¹⁴ Nach einer Anweisung der Kriegs- und Domänenkammer in Minden vom 29. Juli 1745 waren als Ersatz für gefällte Grenzbäume auf Kosten der Verursacher Grenzsteine zu setzen.¹⁵

Ein interessanter Fund des Grenzsteinexperten Glaw verweist auf die Mehrdeutigkeit des älteren Begriffes Mark sowohl als Grenze, als des von der Gemeinschaft genutzten Grundes und als Grenzzeichen im Sinne von „Markierung“: „Zu den besonderen Grenzsteinen gehört ein bogenförmig eingerundeter Stein in einem Waldstück östlich der Wellingholzhauser Straße in Borgholzhausen. Während die Ravensberger Seite nur flächig scharriert ist, ist auf osnabrückischer Seite die Inschrift *N:M 1773* eingetieft. Damit dürfte es sich – im wahrsten Sinne des Wortes – um einen ‚Markstein‘ handeln, denn die Buchstaben *N:M* verweisen wohl auf die ‚Nüvener Mark‘, ein angrenzendes Wald- und Weidegebiet des zu Osnabrück gehörigen Amtes Grönenberg. Im engeren Verständnis handelt es sich also um einen Nutzungsrechtstein, der das Recht zur Hude und zum Holzeinschlag festlegte. An der Territorialgrenze aufgestellt, kennzeichnete er trotz fehlender Hoheitszeichen zugleich aber auch deren Verlauf.“¹⁶

Karten als wichtige Quellen

1783 wurde wiederum ein neuer Grenzvertrag geschlossen, nunmehr zwischen dem Preußenkönig Friedrich II. und dem letzten Osnabrücker Fürstbischof Friedrich von York. In dessen Folge sind 53 Grenzsteine neu gesetzt worden, beginnend mit dem ersten auf der Höhe der heutigen Landesgrenze an der Wellingholzhauser- bzw. Hasestraße. Bemerkenswert sind die Karten, die dazu entstanden sind und in unterschiedlichen Ausfertigungen in den Staatsarchiven Osnabrück¹⁷ und Münster¹⁸ verwahrt werden. Gezeichnet hat sie Johann Hermann Siekendiek (1731–1811), ein aus Bockhorst stammender Geometer und Feldmesser. Siekendiek hatte diese Fertigkeit von Christian Ludolph Reinhold (1739–1791)¹⁹ erlernt, der als Lehrer am Ratsgymnasium Osnabrück durch die Vermittlung Justus Möser 1766 mit der Vermessung und Kartierung der osnabrückischen Exklave Reckenberg, ausgehend vom Hauptort Wiedenbrück, beauftragt wurde. Danach ging er in preußische Dienste, verzog nach Versmold und leitete als Markenteilungskommissar eine Vielzahl von Teilungsverfahren. In dieser Eigenschaft assistierte ihm Siekendiek, um dann nach Reinholds Tod für dessen Nachfolger Dr. med Anton Henrich Delius aus Versmold selbstständig zu vermessen und zu kartieren. Siekendieks Zeichnungen, Karten und Pläne tragen eine unverwechselbare Handschrift, sind sie doch stets mit allerhand schmückendem Beiwerk dekoriert, was auch von einem deutlichen Repräsentationsbedürfnis der Auftraggeber zeugt.²⁰

An den Karten beeindruckt zum einen die Präzision, mit der die 53 Steine verzeichnet sind. In der ausführlichen Legende bestimmt Siekendiek deren Positionen, indem er die Kompasseinstellung und die Entfernung zum jeweils nächsten Stein angibt. Die für Osnabrück entstandenen Karten sind exakt genordet, bei jener für Ravensberg ist es umgekehrt – das jeweils eigene Territorium steht im Mittelpunkt der Darstellung. Die Steine selbst zeigen auf der einen Seite das Ravensberger Sparrenwappen, auf

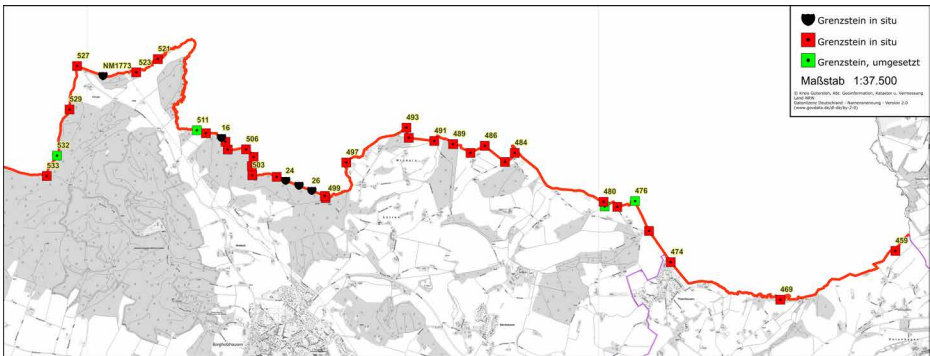


Ein Kunstwerk: Die von Johann Hermann Siekendiek 1783 gezeichnete Grenzkarte, (Niedersächsisches Landesarchiv, Abt. Osnabrück)

der anderen Seite das Osnabrücker Rad und die Jahreszahl 1783. Zwischen 1807 und 1813 hatte die Grenze keine Gültigkeit, denn die benachbarten Länder fanden sich gemeinsam im französischen Vasallenstaat namens Königreich Westphalen wieder. Die Steine wurden geschliffen oder aber das Osnabrücker Rad an ihnen abgeschlagen. Daher sind nur noch vier von ihnen im Gelände erhalten, ein fünfter – als einziger mit erhaltenem Rad – befindet sich in Borgholzhausen auf einem Privatgrundstück.²¹

Neu auf der politischen Landkarte Europas erschien 1815 nach dem Wiener Kongress das Königreich Hannover. In Verträgen vom 29. Mai und 13. September 1815 wurde zwischen dem wiederhergestellten Preußen und dem neuen Hannover die alte Grenze zwischen Preußen und dem Fürstbistum Osnabrück festgeschrieben. Am 11. Juni 1833 fand von Neuenkirchen aus eine „Grenz-Besichtigung“ statt, zu der sich der Mindener Regierungspräsident Richter und der Haller Landrat Zur Hellen eingefunden hatten.²² Zweck der Begehung war, die neu erstellten Katasterkarten mit der Siekendiek-Karte von 1783 abzugleichen und die Veränderungen im Gelände zu dokumentieren. Im Bereisungsprotokoll wurde vorab festgehalten, „daß die Landesgrenze nirgends streitig ist.“ Die meisten der seinerzeit gesetzten „53 Grenzsteine sind nach Angaben der Führer zur Zeit der französischen Occupation durch den Voigt Niemann in Neuenkirchen vernichtet, und nur noch einige in den beholzten Bergen stehen gelassen worden.“

– Ob Buchen oder Steine, durch den Zahn der Zeit und die politischen Wechselfälle erwiesen sich diese Grenzmarkierungen auf Dauer als unzuverlässig. Mit einem Bach hingegen – in diesem Fall dem Steinbach nordöstlich der Wellingholzhauser Straße – war man immer auf der sicheren Seite: „Der Bach macht eine unverrückbare Grenze. Man wurde jedoch als man etwas über den Anfang desselben hinausgekommen war, durch das Wetter, welches sich [...] in einen solchen Sturm und starken Regen verwandelte, daß keine Karte und kein Papier zu halten war, gezwungen, die Fortsetzung der Grenzbegehung, die durch dicht verwachsenes Gebüsch und ganz durchnässtes Heidekraut führte, aufzugeben. Man kehrte deshalb nach Borgholzhausen zurück.“



Die noch erhaltenen Grenzsteine aus der Linie von 1783 (schwarz) und 1837 (rot am ursprünglichen Standort und grün umgesetzt). NM 1773 ist der Stein, der 1773 vermutlich zur Kennzeichnung der Nüvener Mark gesetzt wurde. (Johannes W. Glaw)

P-H – Die Grenzsteinlinie von 1837

Auf Grundlage der Ergebnisse dieser und weiterer Grenzbegehungen kam es am 25. November 1837 zum Abschluss eines Staatsvertrages, in dessen Folge auf einem ca. 200 km langen Abschnitt zwischen Wiedensahl, dem Geburtsort von Wilhelm Busch im Schaumburger Land, und dem Dreiländereck zwischen Bad Laer und Versmold neue Grenzsteine gesetzt wurden.²³ Auf der Linie zwischen der ehemaligen Grafschaft Ravensberg und dem Königreich Hannover wurden zwischen 1843 und 1846 134 Steine aufgestellt, von denen nach Glaw immerhin noch 61 erhalten sind.²⁴ Sie tragen die Buchstaben H für Hannover und P für Preußen, die Jahreszahl 1837 und eine fortlaufende Nummer. Die Nr. 1 steht im Landkreis Schaumburg, der letzte Stein mit der Nr. 590 befand sich am Dreiländereck zwischen Versmold und Bad Laer. Richtung Westen führt eine mit römischen Ziffern markierte Serie von 1827/1828 die Grenzlinie weiter fort. Die Steine, deren Ausführung und Beschaffenheit ausführlichst geregelt war, sind aus Osning- oder Obernkirchner Sandstein gefertigt. Oft sind Schreibfehler zu beobachten, denn die Steinmetze, die sie bearbeiteten, konnten häufig weder lesen noch schreiben. So wurde versucht, aus einem P ein H zu machen oder umgekehrt. Auch gespiegelte oder umgekehrte Inschriften des P als 9 oder 6 kommen vor. Der exakte Grenzverlauf wurde 1845 im Amtsblatt der Regierung in Minden veröffentlicht.²⁵ Erst 1846 waren alle Steine aufgestellt, deren Zustand dann erstmals und danach in Fünf-Jahres-Abständen in Schnatgängen überprüft wurde. Die Ergebnisse waren ernüchternd; bereits 1846 hieß es in einer Verfügung der Regierung in Minden: „Die zu häufig sich wiederholenden Fälle, wo Landesgrenzsteine abgebrochen, umgefallen oder ganz verschwunden sind, und wieder aufgerichtet resp. durch neue ersetzt werden müssen geben hiervon Zeugniß. Denn es ist kaum gläublich, daß – wie meist vorgeschützt zu werden pflegt – stets Naturereignisse oder schlechtes Material die Schuld hieran tragen.“

Es liegt ohne Zweifel in manchen Fällen Unvorsichtigkeit oder Böswilligkeit, vielleicht auch wohl nur Unbekanntheit mit der Wichtigkeit und Bedeutung eines Landesgrenzzeichens zu Grunde.“²⁶



Der Stein Nr. 16 von 1783 von der ravensbergischen (links) und von der osnabrückischen Seite. (Johannes W. Glaw)

Als Ergebnis des preußisch-österreichischen Krieges verschwand 1866 das Königreich Hannover und wurde zu einer preußischen Provinz; die Staatsgrenze entfiel. Die von Johannes Glaw inventarisierten und mit GPS-Koordinaten versehenen noch vorhandenen Steine²⁷ sind als Grenzmarkierungen zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen jedoch noch heute rechtsgültig.

Streit über den Verlauf der Warendorf-Meller-Chaussee im Jahre 1854

Die Erfahrung, dass es nicht immer leicht ist, Grenzen auf dem Landweg zu überwinden, machten wir Deutsche ebenfalls bis vor gut 30 Jahren. Noch im vorletzten Jahrhundert war eine länderübergreifende Mobilität durchaus unerwünscht; es gab unterschiedliche Auffassungen über Dichte und Verlauf von Straßen, teilweise wurden gute Landverbindungen noch immer aus Furcht vor Wegebenutzung durch feindliche Truppen generell abgelehnt. Auch beim Projekt einer länderübergreifenden Straßenverbindung, der Warendorf-Meller-Chaussee, gab es kaum ein grundsätzliches Einverständnis zwischen den Planern, weil sie sich als Kontrahenten gegenüberstanden.²⁸ Die Vertreter der Kreise Iburg und Melle aus dem Königreich Hannover einerseits und die des preußischen Kreises Halle andererseits betrachteten und behandelten sich gegenseitig als feindliche Ausländer. Obwohl Borgholzhausen unter seiner Grenzlage litt, wurden verkehrspolitische Notwendigkeiten durch außenpolitische Querelen beeinträchtigt. Dieser Umstand erschwerte die hinsichtlich der Finanzierung und des Arbeitskräfteeinsatzes ohnehin komplizierte Bauausführung zusätzlich.

Allgemein wurde von vielen Seiten der schlechte Straßenzustand beklagt. Nördlich von Borgholzhausen waren die Wegeverhältnisse so katastrophal, dass die Weiterfahrt nach Melle von der Grenze an zu einem abenteuerlichen Unternehmen wurde. Sich davon zu überzeugen, war die Absicht des Borgholzhausener Amtmanns Hermann-Josef von der Decken, der am 9. Juli 1854 offensichtlich erstmals in seiner Borgholzhausener Dienstzeit ins benachbarte Hannoveraner Ausland reiste. Die Schilderung seiner Inspektionsfahrt nach Melle und wieder zurück liest sich wie ein Expeditionsbericht aus dem innerasiatischen Hochland. Der Weg, so berichtete von der Decken, „stürzt sich bisweilen von der Höhe ins Thal und erklimmt die gegenüberliegende Höhe mit einem so steilen normalwidrigen Gefälle, daß schweres und

Frachtfuhrwerk nur mit Anwendung des Hemmschuhs und Vorspannens diese Höhe passieren kann.“ Bergab war es so schlimm, dass, so der Amtmann, „jedesmal ein 3 3/4 jähriger Knabe, welchen ich im Wagen hatte, ängstlich ausrief, daß der Wagen umfalle, und unwillkürlich nach einem Rettungsanker griff.“ Die Steinbahn bestehe aus „Knübben“, die von der Decken als „unregelmäßig große Steinklumpen“ beschrieb. „Von 2 oft 3 Parallelgeleisen durchschnitten“ wären auf ihr Vater und Sohn ständig im Wagen hin- und hergeworfen worden. Aus den tiefen Furchen wieder herauszukommen – was theoretisch ohnehin wegen der geringen Breite des Weges nur an wenigen Stellen möglich war – bedeute entweder einen Achsenbruch oder eine fahrerische Meisterleistung. Erschwerend komme das „starke Gewölbe“ des Weges hinzu, „so dass man mit Freuden den durch seinen Schmutz beschwerlichen Sommerweg vorzieht“. Dieser verlaufe unmittelbar neben dem steinernen Marterpfad, sei „bei geringstem Regenwetter indessen fast unpassierbar, indem das Wasser von der Steinbahn mit Macht auf ihn herniederfluthet.“

Die Ursachen all dieser Mißstände waren längst erkannt. Sie lagen in dem „unfreundlichen Benehmen des hannöverschen Gouvernements in der Warendorf-Meller-Chaussee-Angelegenheit“ begründet. Diese Ansicht sei „der allgemeine Ausdruck tief verletzten Rechtsgefühls jedes unbefangenen Eingesessenen der hiesigen Gegend vom schlichtesten Landmann bis zum ersten Bürger hiesiger Stadt.“ Schon 1849 gegebene Zusagen, den Ausbau der Straße „von Staats wegen“ ausführen zu lassen, seien nicht eingehalten worden, dies sei „ebenso unbegreiflich wie beklagenswert“. Was der Borgholzhausener Amtmann bei seiner Kontrollfahrt beobachten konnte, waren lediglich unzulängliche Reparaturarbeiten auf Kosten der anliegenden Gemeinden, deren Kassen chronisch leer waren. Angefahrene und in Haufen abgeladene Steine würden nach ihrer Zerkleinerung noch nicht einmal hinreichen, nur die Fahrgeleise auszufüllen. Steigungen würden nicht begradigt, Gräben nicht angelegt und die Arbeiter auch noch schlecht



Blick von der Meller Straße Richtung Kehre, die nach Borgholzhausen hinunterführt (oben) und rechts der abkürzende und steile Sommerweg (unten) – zwei Aufnahmen von Ludwig Schumacher aus dem Jahr 1933 (Heimatverein Borgholzhausen)

bezahlt: „Die armen Steinschläger verdienen täglich etwa 3 Silbergroschen 4 Pfennig.“ Hannover würde mit diesen unzulänglichen Reparaturarbeiten einen wirklichen Neuausbau der Straße gewiß noch jahrelang hinauszögern. Bitter beklagte sich von der Decken mit den Borgholzhausener Stadtverordneten darüber, dass stattdessen in großer Eile die Straße von Dissen über den Rechenberg und Wellingholzhausen nach Melle chausseemäßig ausgebaut würde und die Stadt Dissen dafür „die enorme Summe von 7000 Talern bewilligt“ hätte. Ebenso groß war der Verdruss über den Ausbau von Dissen bis zur Staatsgrenze nach Bockhorst. „Leider haben unsere preußischen Nachbarn in Bockhorst und Loxten [im Amt Versmold], Gott weiß von welchen Einflüssen und Vorspiegelungen geleitet, in unbegreiflicher Zuvorkommenheit jenen hannöverschen Interessen und Pretentionen willige Hand geboten und sich gewiß bei ihren klugen und energischen hannöverschen Nachbarn einen guten Ruf als rechte Preußen erworben.“ Diese preußenfeindliche, geradezu landesverräterische Gesinnung treibe den Borgholzhausenern „die Schamröte ins Gesicht“, womit sich diese über die Bockhorster und Loxtener Gemeindevertreter heftig beklagten. Loxten, Bockhorst und das „hannöversche Gouvernement“ hätten in ihrer unpatriotischen Haltung das gemeinsinnige Opfer Borgholzhausens mit Undank quittiert. Vor allem die Bockhorster standen schon lange wegen ihrer intensiven Kontakte nach Dissen und einem dementsprechend lebhaften Interesse nach einer guten Verbindung dorthin im Ruf einer welfenfreundlichen Gesinnung, eine Haltung, die seitens der Borgholzhausener Musterpreußen nur mit Verachtung gestraft werden konnte.

Kernpunkt des Streits war die Anbindung Bockhorsts an die neue Fernverkehrsachse. Von hannoveraner Seite wurde die Route über Dissen, also mit Anschluss Bockhorsts, preußischerseits diejenige über Borgholzhausen favorisiert, die weit am Dorf vorbeiführte. Borgholzhausen wollte in jedem Fall die Anbindung Bockhorsts über eine direkte Verbindung Bockhorster Landweg – Eschkamp verhindern, denn dann stand zu befürchten,

dass der Hauptverkehr über die bereits fertiggestellte nahegelegene Verbindung Dissen–Wellingholzhausen–Melle abgeleitet würde. Für diesen Fall befürchtete man für das Amt Borgholzhausen einen beträchtlichen wirtschaftlichen Schaden. Hinzu kam der so wichtige Anschluss an die im Bau befindliche Bahnlinie Osnabrück–Löhne in Melle. Dort entstand gerade der für Borgholzhausen nächstliegende Bahnhof. Der „Haller Willem“, die Verbindung zwischen Bielefeld und Osnabrück, ließ noch bis 1886 auf sich warten. Borgholzhausen forderte die Regierung in Minden auf, „zur Aufrechterhaltung unserer preußischen Ehre [...] die Combrinks Linie kategorisch festzulegen.“ Gemeint war damit die Route, die auf Bockhorster Gebiet dem Verlauf der späteren Bundesstraße 476 entspricht. Dadurch sollte Hannover gezwungen werden, nun endlich die auf seinem Territorium gelegene Strecke Borgholzhausen–Melle chausseemäßig auszubauen.

Borgholzhausen setzte sich mit dieser Forderung unter Androhung rechtlicher Schritte durch, jedoch nicht – wie oft im politischen Geschäft – ohne dafür einen hohen Preis zahlen zu müssen. Als großherzigen Ausgleich seitens der Stadt Borgholzhausen hatte Amtmann von der Decken im Juli 1854 angekündigt, man werde sich „angemessene Opfer darzubringen nicht scheuen, um die Hand zur freundlichen Lösung dieses unheilvollen Conflicts zu bieten. [...] Die allermächtigste Vorsehung, welche über unsern theuren Vaterlande wacht, wird alsdann das begonnene Werk rasch zu Ende führen helfen.“

Zähneknirschend nahm es der Stadtrat unter Führung der Herren Schlawffhorst, Meyer zur Capellen und Helling auf sich, „den kunstmäßigen Ausbau von der Stratmannsbrücke bis zur Grenze solidarisch zu übernehmen.“ Damit wurde Borgholzhausen zum Bauherrn der alten Frankfurter und heutigen Dissener Straße in Bockhorst – mit allen Pflichten, aber auch dem Recht der Chausseegelderhebung.²⁹ Für die Regierung in Hannover war mit dem Bau der Verbindung die Bedingung für den weiteren Aus-

bau der Warendorf-Meller-Chaussee auf ihrem Territorium erfüllt. Die 520 Ruten (knapp 2 km) lange Strecke kostete 4000 Taler, wovon abzüglich des staatlichen Zuschusses (8000 Taler pro Meile bzw. 7,5 km) von Borgholzhausen noch 1920 Taler aufzubringen waren. Da der Weg über Borgholzhausen nach Melle allemal kürzer war als der über Dissen, konnte mit dem Fernverkehr und seinen geschäftlichen Annehmlichkeiten jetzt durchaus gerechnet werden. Das Hauptziel war erreicht: die Reisenden nicht vor Borgholzhausen ins Ausland abzuleiten. Obwohl es sich die Borgholzhausener teuer erkaufte hatten, konnten alle mit dem Ergebnis zufrieden sein.

Resümierend kann festgehalten werden, dass das Leben an der Peripherie stets mit Problemen behaftet ist, die dem Zentrum fremd sind. Daher sind die Betroffenen immer gut beraten, sich mit den Nachbarn jenseits der Grenzen zusammenzuschließen – eine naheliegende historische Lehre, der jedoch noch öfter nachzukommen wäre. Moderne Schnatgänge sind vielleicht der Anfang.

- 1 Dieser Beitrag ist erstmals erschienen in: Der Grönegau. Meller Jahrbuch 2020, Bd. 38, Osnabrück 2019, S. 147–166.
- 2 Dazu Rolf Westheider, Grenzgeschichte(n) entlang der Grenzgängeroute Teuto-Ems, hg. vom Heimat- und Kulturverein Glandorf, Glandorf 2012 (als Audiodateien unter <http://www.grenzgaengerroute.de/de/audio-grenzgeschichten>) und Ders., Grenzgeschichten. Geschichtstourismus per Rad auf der Grenzgängeroute Teuto-Ems, in: Jahrbuch Westfalen 2013, NF 67, Münster 2012, S. 154 - 161.
- 3 Der erweiterte Tafeltext auch als Audiodatei unter <https://www.geopark-terravita.de/de/terravista-hoerspiele>.
- 4 <https://www.noz.de/lokales/melle/artikel/1387086/schnatgaenger-erkunden-historische-grenze-in-neuenkirchen#gallery&o&o&1387086>
- 5 Johannes W. Glaw, Vieler Herren Länder. Historische Grenzsteine im Kreis Gütersloh (= Veröffentlichungen aus dem Kreisarchiv Gütersloh, Bd. 14), Bielefeld 2017.
- 6 Archiv Brincke, Best. Karten und Pläne, Bri.K 1 15
- 7 Glaw, Historische Grenzsteine, S. 15.
- 8 Zit. nach Westheider, Grenzgeschichte(n), S. 42.
- 9 Dazu Glaw, Historische Grenzsteine, S. 16, über einen Fall aus dem Jahre 1853, wo eine vom Sturm halb umgewehrte Schnatbuche, die sich im Eigentum des Grafen von Schmising-Kerssenbrock befand, die Sicherheit eines benachbarten Hauses zu gefährden drohte.
- 10 Franz Jostes, Eine alte Grenzumschreibung des Amtes Ravensberg, in Ravensberger Blätter, H. 2, 1902, S. 64.
- 11 Dazu auch Glaw, S. 17f.
- 12 Robert Hüchtker, Ein Schnadgang aus dem Jahre 1652, der den Grenzverlauf zwischen Münster, Osnabrück und Ravensberg klären sollte, in: Jahrbuch Osnabrücker Land 2016, S. 118 – 126.
- 13 Glaw, Historische Grenzsteine, S. 126.
- 14 Ebd., S. 127.
- 15 Stadtarchiv Borgholzhausen, A. 863.
- 16 Glaw, Historische Grenzsteine, S. 130.
- 17 Geometrischer Grund Riss von der zwischen dem Königl. Preuss. Amte Ravensberg und Hochfürstl. Osnabrück-schen Hochstifts Amte Gröneberg erneuerten und mit 53 neuen Steinen an Preussischer Seite das Spahrenberger Wappen drey Sparren und an Osnabrück-scher Seite ein Sechs Speichtes Rad führend besetzten Landes Grenzen in den Borgholtzhauser Dissener Wellingholtzhauser und Neuenkircher Bergen und der Grafen- Krusen- und Vossheyden nach den Auftrage allerhöchst angeordneter Grents Commissarien des Königl. Herrn Amtman Tieman und des Hochfürstl. Herrn Renteymeyster Meyer und der Anweisung des Herrn Vogt Niemann und Amts Führer Niehaus aufgenommen und gemessen im Jahre nach Christi Geburth 1783 von Johan Herman Siekendieck Feldmesser, Niedersächsisches Landesarchiv Abt. Osnabrück, K 43, Nr. 105. Ähnlich auch, von 1784, K 43, Nr. 104.
- 18 Grentz Carte des Osnabrück-schen Amtes Groneberg zwischen den Preus[s]ischen Amte Ravensberg, Landesarchiv NRW, Abt. Westfalen, Kartensammlung A, Nr. 19583. Abgedruckt, auch in verschiedenen Ausschnitten, bei Sebastian Schröder, Des Königs neue Stadt. Borgholzhausen in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Eine Festschrift zum Jubiläum 300 Jahre Stadtrechte in Ravensberg 1719 – 2019 (= Kleine Reihe zur Geschichte der Stadt Borgholzhausen, H. 9), Borgholzhausen 2019, S. 19, 35, 69 und Umschlag.
- 19 Rolf Westheider, Christian Ludolph Reinhold und die visuelle Geschichte Reckenbergs und Ravensbergs, in: Heimatjahrbuch Kreis Gütersloh 2018, S. 66 – 71.

- 20 Hierzu ausführlich: Sebastian Schröder, Kartograph und Tausendsassa: Johann Hermann Siekendiek aus Vermold-Bockhorst, https://www.versmold.de/weblication/grids/tmpHTTP/download_8533ebs84720ac29b6056of4905a0a07/Versmold_Edition_5_Johann_Hermann_Siekendiek.pdf
- 21 Glaw, Historische Grenzsteine, S. 133, Abb. S. 131.
- 22 Stadtarchiv Borgholzhausen, A 974.
- 23 Jörg Feldmann u. Tanya von der Wacht, Grenzsteinlinie Hannover-Preußen von Wiedensahl bis Bad Laer, in: <https://www.geschichtsspuren.de/artikel/zivile-bauten/177-grenzsteinlinie-hannover-preussen.html>
- 243 Glaw, Historische Grenzsteine, S. 138.
- 25 Grenzbeschreibung zwischen dem Königreiche Preußen, Regierungsbezirk Minden und dem Königreich Hannover, Landdrostei-Bezirken Hannover, Osnabrück und Hildesheim (= Beilage zum 43. Stück des Amtsblatts der Königlichen Regierung zu Minden pro 1845), Minden 1845.
- 26 Stadtarchiv Borgholzhausen, A 974.
- 27 Glaw, Historische Grenzsteine, S. 198ff.
- 28 Übernahme des chausseemäßigen Ausbaus des Anschlußzweiges von der Strathmanns Brücke bis zur hannöverschen Grenze innerhalb der Gemeinde Bockhorst seitens der Stadt Borgholzhausen, Stadtarchiv Borgholzhausen, A 941. Auch alle weiteren Zitate stammen aus dieser Akte. Dazu auch: Rolf Westheider, Preußisch-hannoveraner Konflikt beim Bau der Chaussee Warendorf -Melle, in: Heimatjahrbuch Kreis Gütersloh 1993, S. 104–108.
- 29 Allerhöchster Erlaß vom 24. November 1856, betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung einer Zweig-Chaussee von der Vermold-Borgholzhausener Chaussee bei Stratmannsbrücke über Bockhorst, im Regierungsbezirk Minden, nach der Hannöverschen Grenze in der Richtung auf Dissen, in: Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten, Nachtrag 1857, S. 34.