

Kreuzung Fährstraße

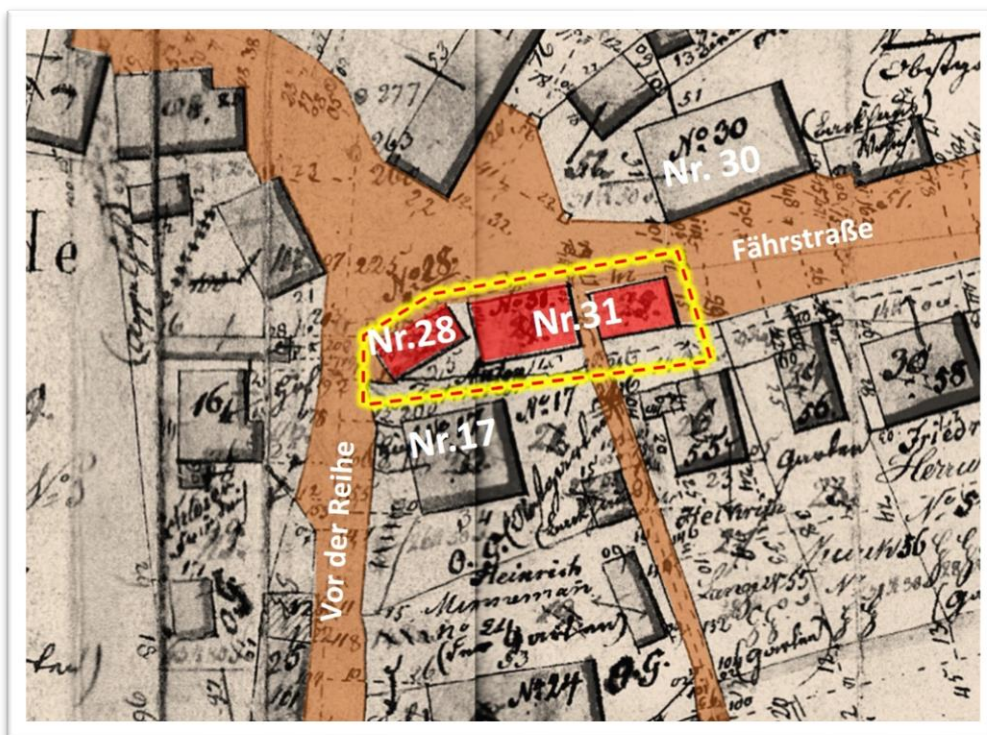


Bild 1: Lageplan aus der Jahr 1828

Wenn man sich in der heutigen Zeit den Kreuzungsbereich zur Fährstraße anschaut, wirkt er recht großzügig angelegt, jedoch nicht überdimensional groß. Das war nicht immer so. Wie auf der Karte aus dem Jahr 1828 zu erkennen ist, standen im heutigen Kreuzungsbereich noch drei weitere Gebäude. Es waren die früheren Hofstätten Nr. 28 und Nr. 31 mit Wohnhaus und Scheune. Lediglich die Hofstätten Nr. 16 und 30 haben bis in die heutige Zeit ihren Grundriss nicht verändert.

Damit war die Einfahrt zur Fährstraße erheblich schmaler und führte direkt zwischen der Scheune von Nr. 31 und dem Wohnhaus Nr. 30 (heute Fährstraße 3) vorbei. An der engsten Stelle wird die Durchfahrt nicht breiter als sechs Meter gewesen sein.

Erst mit dem Chausseebau ab dem Jahr 1848 änderte sich die Situation. Aber wie kam es zum Ausbau der Straßen? Hier lohnt sich ein Blick auf die damaligen Lebensumstände. Mit dem beginnenden 19. Jahrhundert verschlechterten sich die wirtschaftliche Situation auf dem Land dramatisch. Immer wieder berichtet die Lahder Chronik von Missernten. Mal vernichtete der Regen jegliche Feldfrucht und die Obsternte, mal waren es Pflanzenkrankheiten und Ungezieferplagen. Hinzu kamen noch die erheblichen Überschwemmungen, die gerade in der Zeit über die Weserdörfer hereinbrachen. Die Lahder Chronik berichtet allein für die Zeit von 1818 bis 1841 von neun Überflutungen, die große Schäden verursachten und mitunter den kostbaren Mutterboden wegschwemmen. 1830 gab es dreimal große Überschwemmungen, und 1827 wurde der Damm im „Alten Felde“ zerstört. Die größte Flutkatastrophe gab es im Januar 1841, als der Lahder Damm an mehreren Stellen brach. Zweimal, am 16. und 17. Januar, stiegen die Wassermassen in den späten Abendstunden mit großer Geschwindigkeit, überschwemmten ein Drittel des Dorfes und stand bis zu zehn Fuß hoch in den Häusern. Das eisige Wetter ließ die Wassermassen in

den Häusern gefrieren. Der Heckerhof war ganz vom Wasser eingeschlossen, und nur mit Mühe konnte man das Vieh in Kähnen retten.

Unter diesen Umständen hatten es die Bauern schwer, ihren Besitz vor Verschuldung zu bewahren, und so mancher alte, große Hof kam damals unter den Hammer. Schlimm stand es um die „Brinksitzer“ und „Neubauern“. Eine schlechte Ernte von ihren kleinen Ackerstücken und Gärten bedeutete jedes Mal Hunger und Elend. Am übelsten aber waren die Tagelöhner daran, die keine eigenen Häuser besaßen und in großer Zahl als „Einlieger“ in kleinen Nebengebäuden der Bauernhäuser, in Ställen, Speichern, oder Backhäusern hausten. Auf den Höfen gab es zu wenig Arbeit für sie, so konnten sie kein Geld verdienen und auch keinen eigenen Ackerbau betreiben. In der Folge kam es zur massenhaften Abwanderung der jungen Arbeitskräfte. Immer mehr Männer zogen in den Sommermonaten nach Holland zum Grasmähen oder an die Nordsee zum Heringsfang. Viele Einwohner brachen ihre Verbindung zur Heimat auch ganz ab und wanderte nach Amerika aus.

In der schlimmsten Notzeit, in den sogenannten „Hungerjahren“ 1846 bis 1848, erwirkte der Freiherr von Schlotheim Nothhilfen für die Landbevölkerung. Aus den Mindener Magazinen wurden Getreidevorschüsse und Geld für Saatkartoffeln bereitgestellt, um der hungernden Bevölkerung unter die Arme zu greifen. Ferner ließ er die Straße von der Bückeburgischen Staatsgrenze in Quetzen über Lahde bis nach Petershagen (Weser) ausbauen und verhalf so den arbeitslosen Mitmenschen wenigstens zeitweise zu einer bezahlten Beschäftigung. Nach der Flutkatastrophe 1841 setzte er sich als Ober-Wege-Kommissar der Regierung in Minden tatkräftig für den Aufbau des Lahder Dammes ein, der bedeutend erhöht und verstärkt wurde.

Im August 1847 beschlossen die Gemeindeverordneten von Lahde und Quetzen, jedes Dorf solle 12 Tage lang mit 20 zweispännigen Wagen Grand (Kies) von der Weser auf die neue Straße fahren. Außerdem sollten noch 30 Handarbeiter 12 Tage lang Grand sieben.

Anfangs besserte man die Straßen nur mit Weserkies aus. Gegen Ende des 20. Jahrhunderts kamen weitere Verkehrswege hinzu, die dann zugleich verbreitert und mit einem Kopfsteinpflaster versehen wurden. Für den Ankauf von Grundstücken und die Durchführung erhielt der Chausseeaufiskus staatlich Zuwendungen.

Im Zuge dieser Straßenerweiterung kam es dann auch zum Umbau des Kreuzungsbereich an der Fährstraße. Die Durchfahrt in die Fährstraße war zu schmal, was den Chausseeaufiskus dazu bewegte, die beiden Kleinbauerstellen aufzukaufen.

Der Besitzer der Hofstätte Nr. 28 war damals Karl Friedrich Koch. Mit der Entschädigung vom Bauaufiskus kaufte er die Hofstätte Nr. 57, die etwas weiter nördlich in der Fährstraße lag. Das Grundstück der erworbenen Hofstätte grenzt noch heute an den Löösenweg. Die Familie wird zunächst jedoch in das alte Gebäude der Stätte Nr. 57 eingezogen sein. Denn der Neubau der noch heute vorhandenen Hofstätte folgte gut 40 Jahre später unter der Leitung des Sohnes. Die Hofnummer 28 wurde bei dem Umzug mitgenommen und wechselte 1880 auch auf den Neubau.

Die zweite Hofstätte, Nr. 31 befand sich seinerzeit im Besitz von August Friedrich Wilhelm Wiebke. Allerdings dürfte er um 1880 verstorben sein, denn seine Witwe heiratete im selben Jahr den Cousin ihres verstorbenen Mannes, Christian Deerberg. Mit dem Kapital baut Christian 1882 das neue Wohn- und Wirtschaftsgebäude gegenüber der Mühle. Hier stand zu der Zeit noch die alte Stätte der Familie Horstmann. Das Anwesen was allerdings schon im

Besitz des Meyerhof Nr. 2, nachdem der letzte Horstmann auf dem Meyerhof eingeheiratet war.

Nun war der Weg frei und der Chausseeaufiskis ließ den Straßenverlauf einschließlich Kreuzungsbereich großzügig anlegen, sodass er noch heute den modernen Ansprüchen genügt.

Kurztext zum Vorlesen:

1. **Lahde einst und jetzt, Festschrift zur 800-Jahr-Feier der Gemeinde**
1968, Gemeinde Lahde (Buch)
2. **Gemeinderatsprotokolle Lahde, 1846-1886**
Stadtarchiv Petershagen
3. **Private Recherchen**
2018-2024, Heinrich Rodenbeck, Jürgen Nahrwold

Bildnachweis:

Bild 1: Lageplan aus dem Jahr 1828
Stadtarchiv Petershagen, Karten