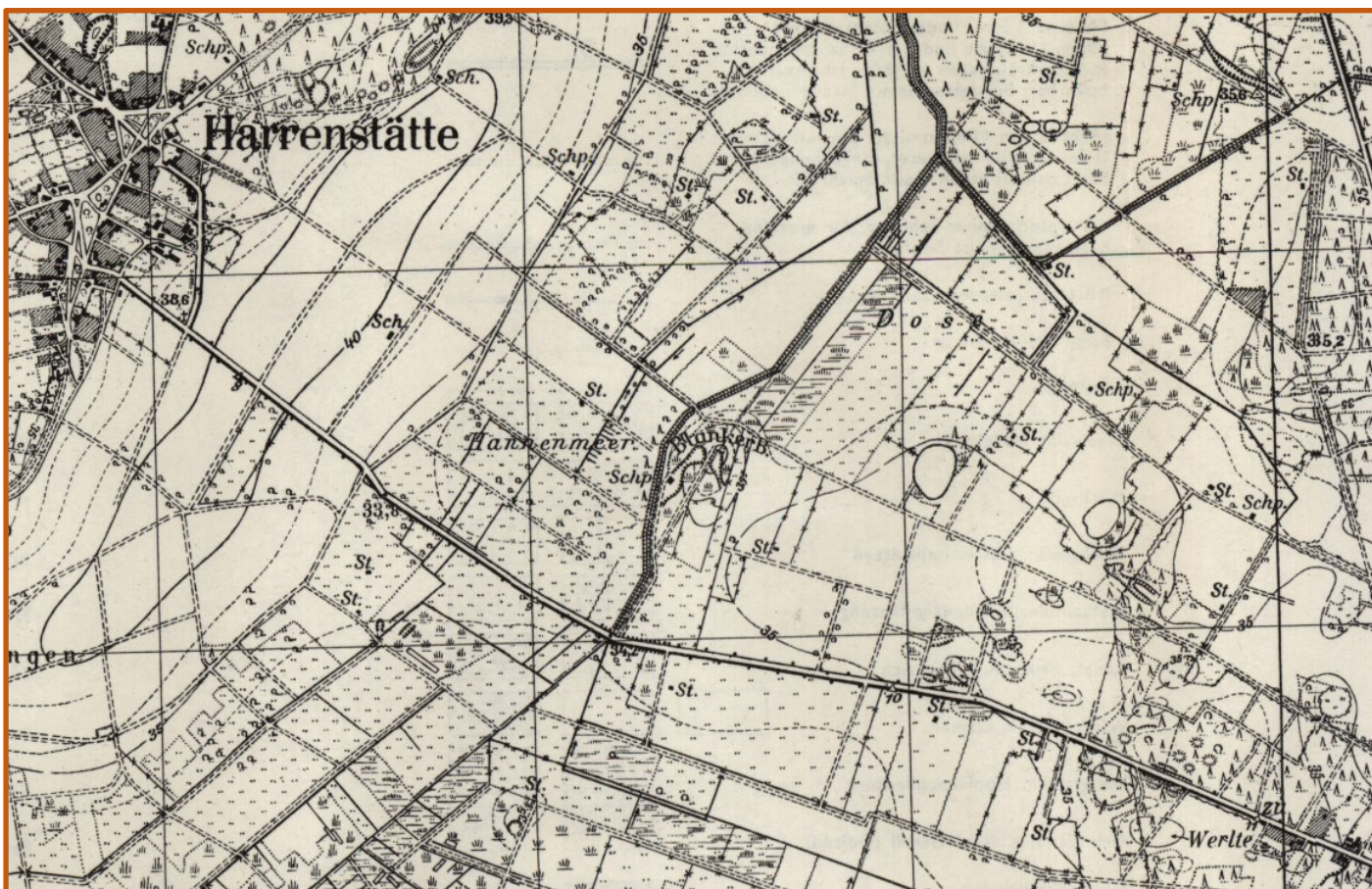


1913 – 1928: Ausbau der Landstraße Harrenstätte - Werlte

Q.: Aus der Harrenstätter Schulchronik, S. 19 u. S. 29f.

Die Schulchronik wurde im Dezember 1894 von Lehrer Ehlers angelegt und dann im Juni 1907 von neuem ausgearbeitet von Lehrer Deters. Danach folgen 1909 – 1929 die jährlichen Einträge von Lehrer Fischer, 1929-1936 jene von Lehrer Hugenberg, 1936 – 1961 Herr Dietrich und seit 1961 Herr Becker. Der Text wurde von der Studiengesellschaft für Emsländische Regionalgeschichte transkribiert (federführend: Franz Felschen) und vom Heimatverein Spahnharrenstätte (federführend: Willi Wigbers) im Jahre 2016 neu herausgegeben.

Der hier vorliegende Text bietet eine summarische Zusammenfassung der umfangreichen Straßenbauarbeiten an der Welter Straße. Das Resultat war eine endlich für den motorisierten Verkehr maßgeschneiderte Verbindung von Harrenstätte nach Werlte, die zunächst insbesondere für den agrarischen Gütertransport von und zu dem Bahnhof nach Werlte von erheblicher Bedeutung war. Die Straße selbst ist – angesichts zahlreicher Verkehrstote in den letzten 40 Jahren – und der zunächst mangelhaften Fundamentierung in der Moorsenke zwischen Harrenstätte und Werlte über lange Zeit hinweg problematisch und sehr reparaturanfällig gewesen.



Die frisch ausgebaute Werlter Straße auf der topographischen Karte des Deutschen Reiches (um 1930. Maßstab 1: 25.000) Q.: <https://contentdm.lib.byu.edu/digital/collection/GermanyMaps/id/929/rec/2839>

Im Dezember 1913 werden die Vorarbeiten für den Bau der Landstraße nach Werlte begonnen [...].

[Danach stagniert, bedingt durch den Ausbruch des 1. Weltkriegs und die Notzeit unmittelbar danach der Ausbau. Im Eintrag zu den Geschehnissen des Jahres 1927/28 heißt es dann aber:]

Starke Holzfuhren nehmen das inzwischen fertig gestellte Harrenstätter Straßenstück der Straße nach Werlte (die Werlter Strecke harrt noch der Vollendung) arg mit. Das Holz wird aus dem Langen abgefahren, dem sogen. „Hudewald“, kurz auch „Busch“ geheißen. Auf Beschluß der Gemeinde muß dieser Wald verschwinden und wird unter die Markenbeteiligten geteilt. Ein heftiger Streit der Meinungen zwischen den Bauern einerseits und den Eignern und Bauerleuten andererseits ging diesem Beschlusse voraus. Die Markengenossen hatten in diesem Walde

das Weiderecht, das sich praktisch aber nur zu Gunsten der wenigen Schafe haltenden Bauern auswirken konnte. Die nicht an diesem Recht interessierten Eigener hatten hingegen Mangel an kulturfähigem Boden und drängten auf Teilung, um so mehr al der in Frage stehende Waldboden als bestes Ackerland galt. Wie schon erwähnt kam es zur Teilung. Aus mehrfachen Gründen ist das sehr zu bedauern, ernstlich verliert die gerade nach Werlter Seite hin öde Gegend mit dem Verschwinden des Waldes das einzig belebende Moment, und dann war der langen der einzige reine Laubwald des Hümmlings und das einzige Birkenwäldchen Westdeutschlands, vielleicht ganz Deutschlands.

Im März 1928 wird die letzte Strecke der Landstraße Werlte-Harrenstätte fertiggestellt und in den provinziallandstraßenverband übernommen, nachdem die Anlieger sich verpflichtet hatten, bei eventueller späterer Verbreiterung der Straße auf 14 m den dazu erforderlichen Grund gegen Entschädigung abzutreten. Auch der Spielplatz der Schule (in Harrenstätte) wird dann ca. 1,5 m in der Breite verlieren. Begonnen wurde der Straßenbau schon vor Kriegsausbruch (1914), nach den Kriegsjahren wurde der Harrenstätter Teil zuerst fertig gestellt, erst etwa 2 Jahre später die Werlter Strecke. – Da die Spahn–Sögeler Strecke schon vorher fertig war, sind die Dörfer Harrenstätte und Spahn an das Straßennetz angeschlossen.