

## 1954: Ausbau der Ortsdurchfahrt durch Spahn

**Q.: Heimatverein Spahnharrenstätte von 2004 e.V. (Hrsg.): Spahn und Seine Geschichte. Schul- und Ortschronik (1820) – 1948 bis 1967. Spahnharrenstätte 2016, S. 54ff..**

Der hier vorliegende Text aus der Feder des Spahner Lehrers Albert Polle (1937 – 1964) bietet eine summarische Zusammenfassung der umfangreichen Straßenbauarbeiten in Spahn, die zu ungefähr gleicher Zeit auch in Harrenstätte einsetzten. Das Resultat war eine endlich für den motorisierten Verkehr maßgeschneiderte zentrale Verkehrsachse durch Spahn-Harrenstätte.

Am 18.10.1954 wurde der Ausbau der Ortsdurchfahrt durch Spahn beschlossen. Die Ausführung der Arbeiten wurde vom Kreis in die Dringlichkeitsstufe gesetzt. Die Finanzierung des Projektes geschieht durch den Kreis. Als Bausumme wurden 100.000 Mark genannt, doch dürfte der Betrag wesentlich höher ausfallen.

So sah die alte Straße durch Spahn aus. Neben einem 3 m breiten Kopfsteinpflaster zog sich ein ebenso breiter Sandweg entlang. In den Regenzeiten war die Straße schwer verschlammmt. Schlaglöcher und Wasserpfützen machten ein Ausweichen unmöglich. Auf die Initiative des (Spahner) Landrates Heermann hin wurde dann die völlige Erneuerung der Straße mit Kanalisation beschlossen. Die Arbeiten wurden an die Fa. Hermann Jansen, Tiefbauunternehmen, Aschendorf, vergeben.



Baustelle Spahn im März 1955. Das Bruchsteinmaterial für die Fundamentierung der neuen Dorfstraße ist bereits geliefert.

Ab Anfang Februar 1955 geschah dann die Materialanfuhr. Täglich rollten Lastzüge mit Bruchsteinen aus dem Piesberg bei Rheine an. Kanalisationsrohre und Bordsteine folgten. Das material häufte sich links

der Straße entlang und auf dem Brink. Frost, Tau- und Regenwetter ließen im Februar und März keine Außenarbeiten zu. Am 18. März wurde dann am Straßenbau der erste Spatenstich gemacht. Zunächst galt es auf der linken Seite der Straße den Graben für die Kanalisation auszuheben. Die Arbeiten wurden von Arbeitern (Wohlfahrtsempfängern aus den Nachbarorten) ausgeführt. Unter einer Mutterbodenschicht von ca. 60 – 80 cm begann die sehr harte Lehmschicht. Es war eine schwere Arbeit, die oft von Regenwetter gestört wurde. Große Lehmberge zogen sich an der ganzen Straße entlang. Der Wagen- und Autoverkehr war schwierig. In diese Gräben, die auf der Höhe der Schule eine Tiefe von bis zu 23,0 m erreichten, wurden die Kanalisationsrohre mit einem Durchmesser von 30, 40 und 50 cm gelegt. Mit Flaschenzügen und Winden wurden diese Rohre, die ein Eigengewicht von 4 -5 Zentnern hatten, in die Gräben eingelassen. Alle 50 m wurde ein großer Auffangschacht eingebaut, an dem die Straßenschächte und Hausanschlüsse angeschlossen wurden [...].

Nach dem ersten Bauabschnitt (Kanalisation) wurde der Sandweg ausgehoben und mit zerschlagenen Bruchsteinen gefüllt, so daß nun eine Straßenbreite von 6 m entstand. Die Bordsteine

wurden gesetzt. Nachdem das Profil der Straße geschaffen war, wurden alle Unebenheiten mit Schotter angefüllt. Zwei Straßenwalzen (eine Diesel- und eine Dampfwalze) mit einem Eigengewicht von 10 – 15 t machten die ersten Auswalgungen. Nun trat die Teerkolonne in Tätigkeit. Auf der Schotterstraße wurde eine Lage heißen Teers gespritzt und sofort mit Teersplitt abgedeckt. Die Walzen mußten diese Teerung sofort auswalzen [...]. Auf die erste Abdeckung mit groben Teersplitt folgte eine weitere mit heißem feinen Teersplitt (eine Art Buna9, die die groben Poren der Straße schloß. Als letzte Schicht, die der Straße den Asphaltcharakter verleiht, wurde noch eine Lage feinen Teerstaubes über die Straße gestreut.

Mitte Juli (1955) war dann der Straßenbau durch den Ort von Rolfes bis über das „Große Kreuz“ hinaus (in Richtung Harrenstätte) beendet [...]. Einem großen Übelstand ist damit im Dorf Abbruch getan.



Im Juli 1955 waren die Arbeiten im Wesentlichen vollendet. Im Laufe dieses Jahres 2019 wird übrigens eine umfassende Erneuerungsmaßnahme an der inzwischen in die Jahre gekommenen Piste in Angriff genommen werden.

Im Zuge des Straßenbaus haben alle Anwohner der Straße eine Kanalisation ihres Grundstückes an die Straßenkanalisation

angeschlossen. Die oft nicht geringen Kosten wurden von niemanden gescheut. Hopfpflasterung und Teerung wurden von einigen Anwohnern durchgeführt. Zur Tankstelle Schmitz wurden große Wege angelegt [...]. Die Wirtschaftswege von Bökelmann zum Moor hin wurden durch die Fa. Jansen z.T. neugelegt, zum Teil neu gepflastert.