



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Universitätsbibliothek Paderborn**

### **Der Kreis Wiedenbrueck in Vergangenheit und Gegenwart**

**Eickhoff, Hermann**

**Wiedenbrück, 1921**

5. Zur Geschichte des Kreises 1816-1915.

**urn:nbn:de:hbz:466:1-29319**

## Zur Geschichte des Kreises 1816—1915.

Es stand von vornherein außer Frage, daß der Mittelpunkt des neuen Kreises die Stadt Wiedenbrück werden mußte. Sie stand an erster Stelle, was ihre Vergangenheit und geschichtliche Bedeutung anbelangte. War sie doch die zweitgrößte Stadt des Bistums Osnabrück gewesen, oft Sitz und Aufenthaltsort des Bischofs und seiner Beamten. Sie lag ferner in der Mitte zwischen dem Lande Rheda und Rietberg und somit in der Mitte des Kreises. An Einwohnerzahl und Wohlhabenheit freilich wurde sie schon damals von Gütersloh übertroffen. Wiedenbrück zählte 1815 nur 1800 Einwohner, Gütersloh hatte 1818 bereits 2357 Einwohner und das Amt Gütersloh, welches damals mit dem Dorf vereinigt war, ebensoviel. Aber in Gütersloh hatte nie eine Behörde existiert, Wiedenbrück war über 800 Jahre Wohnort bischöflicher Beamter gewesen. Die Entscheidung der preußischen Behörde fiel für Wiedenbrück aus. Der Sitz des Landratsamtes hätte nun eigentlich wieder in dasselbe Haus verlegt werden müssen, in welchem seit undenklichen Zeiten die osnabrückischen Behörden die Amtsgeschäfte geführt hatten, in das Amtshaus Reckenberg. Allein das Haus war in der französischen Zeit verkauft worden und die preußische Regierung trug Bedenken, den Verkauf rückgängig zu machen, wie es die hannoversche Regierung 1814 beabsichtigt hatte. So blieb das Haus, welches Ernst August gebaut hatte, 100 Jahre lang in Privatbesitz. Die ersten Beamten, an ihrer Spitze der frühere Landrat und nunmehrige Landrat von Scheele leiteten die Verwaltung in die neuen Verhältnisse und die Verbindung mit einem großen, lebenskräftigem Staate über. Sie kannten ja Land und Volk noch aus der Zeit vor 1806 und wußten schonend das gute Alte zu erhalten und das gute Neue einzuführen. Der Kreis hatte einen Flächeninhalt von 484 Quadratkilometern und zählte fast 30 000 Einwohner, welche zum größten Teile auf dem Lande wohnten. Der Zusammenhang der nunmehr zum Kreise vereinigten drei Länder war bisher nur ein loser gewesen, der Verkehr sehr gering. Alles war in dem Nachbarlande verschieden gewesen, Münze, Maß, Gewicht, bürgerliche Ordnung usw. Nun galt es, ein organisches Ganze zu schaffen. Landrat v. Scheele hat diese Aufgabe nur kurze Zeit erfüllen können, sein Nachfolger, Gerstein, hat es dagegen im hohen Maße verstanden, sich die Sympathieen des ganzen Kreises zu erwerben. Wir finden v. Scheele 1817

als Mitglied der Regierung in Minden wieder, Gerstein wird 1818 ernannt und blieb bis zum Jahre 1823. Er stammte aus dem benachbarten Rheda und war vorher in der gräflichen Kammer tätig gewesen. Unter seiner zielbewußten Leitung beginnt der Kreis allmählich aus seiner bisherigen Isolierung erlöst in lebendige Verbindung mit den Nachbarkreisen, des Ravensburger, Münsterschen und Paderborner Landes zu treten. Von den traurigen Verhältnissen jener Zeit machen wir uns kaum eine Vorstellung. Das Amt Reckenberg, welches in den Jahren 1808—1813 an Steuern 41 842 Francs aufgebracht hatte, konnte 1814-15 nur 12 700 Taler und 1816-17 13 796 Taler aufbringen, von denen 1816 wegen großen Mißwachses 9529 Taler erlassen werden mußten.

Die öffentliche Sicherheit ließ viel zu wünschen übrig. Eine Räuberbande hauste im Kreise und überfiel u. a. 1820 den Rötter Lücke in St. Vit. Der Hauptschuldige und Anführer der Bande erhielt 30 Jahre Zuchthaus.

Die Wege im Kreise spotteten jeder Beschreibung. Keine Chaussee existierte, die Landwege waren in der allerübelsten Verfassung. Ein Blick auf einen der alten, noch vorhandenen Landwege, z. B. den von Rheda nach Rietberg, genügt, um die Schwierigkeit des Transportverkehrs zu ermessen. Denken wir nun gar an die sandigen Wege durch die Heiden des Rietberger Landes, so wird uns klar, mit welchen Schwierigkeiten der arme Bewohner jener Gegend zu kämpfen hatte. Der Landrat von Trzebiatowski schreibt 1839, daß Land- und Kommunalwege wegen der Kosten nicht zu befestigen seien und eine Besteinerung ohne sehr belastende Aufwendungen nicht zu bewerkstelligen sei. Ständen so dem Verkehr unüberwindliche Hindernisse im Wege und hielt sich der Handelsverkehr in den bescheidensten Grenzen, so konnte der Wohlstand der Bewohner nur ein recht mäßiger sein. Von den wichtigeren Handelsstraßen, die den Kreis durchzogen, kommen nur folgende in Betracht:

1) Die Straße, welche von Bielefeld über Iffelhorst nach Gütersloh, Wiedenbrück und weiter nach Lippstadt führt.

2) Die Straße, welche, von Münster und Warendorf kommend, über Rheda nach Rietberg oder über Wiedenbrück nach Lippstadt führt.

3) Die Straße Mariensfeld—Gütersloh—Berl—Holte—Derlinghausen.

4) Die Straße Bielefeld—Brackwede—Berl—Rietberg—Lippstadt.

Ausgeführt wurde aus dem Kreise wenig, eingeführt auch wenig, denn die Kaufkraft war ebenso gering wie die Produktion. Nur die Fuhrleute aus Gütersloh, die seit Jahrhunderten von ihrem Gewerbe lebten, trugen etwas zur Belebung der Landstraßen bei. Besser wurde es schon, als seit

1817 die preußischen Postwagen durch unsern Kreis über Gütersloh—Wiedenbrück gingen.

In Neuentkirchen bildeten sich die Anfänge des jetzt dort in blühendem Betrieb befindlichen Brennereigewerbes, aber der Ertrag war zunächst nur sehr gering. Im Jahre 1818 kamen aus Neuentkirchen, Barenfell, Westertwiehe und Druffel nur 186 Taler 13 Gr. 4 Pf. Gewerbesteuer ein, die Grundsteuer dagegen betrug 1603 T. 15 Gr. 10 Pf. Noch in den siebenziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wird über eine starke Auswanderung aus jener Gegend ins Bergische geklagt, weil nichts zu verdienen war. Im Jahre 1818 hatte Neuentkirchen 1106 Einwohner, 1873 nur 1108, aber 1913 1784. Diese Zahlen reden eine deutliche Sprache, zumal über die Wirtschaftspolitik der letzten 40 Jahre.

In Wiedenbrück wurde in dieser Zeit wohl etwas Garnspinnerei betrieben, im wesentlichen aber lebten die Einwohner von der Landwirtschaft. Im Verlschen ist damals wie in Avenwedde, Speyard und Kattensroth, wohl angeregt durch die Nachbarschaft Güterslohs, etwas Verdienst durch Garn- und Flachs-spinnerei unter die Leute gekommen, aber die große Armut der Gegend dauerte noch lange an. Dazu kam, daß die Bewohner infolge der dürftigen Ernährung vielfach an Schwindsucht und in den fünfziger Jahren am Hungertyphus zu leiden hatten.

Auch die Landwirtschaft befand sich in tiefem Verfall. Die Armut war so groß, daß viele Bauernsöhne im Sommer bis in die Zeit vor 50 Jahren nach Holland gingen, um etwas zu verdienen, die sogenannten Hollandgänger. Die Landesregierungen hatten bisher wohl hier und da kleine Anläufe zur Melioration des Bodens, zur Kultivierung von Dedflächen unternommen, die Anpflanzung von Fruchtbäumen angeregt und Handel und Gewerbe unterstützt, aber die Mittel waren in dem armen Lande stets sehr gering, und wenn man die geringen Erträge betrachtet, die das Land jährlich brachte, so konnte man auch nicht erwarten, daß viel Geld in dasselbe hineingesteckt wurde. Man darf ohne Uebertreibung sagen, daß die Hälfte des gesamten Kreises, wenn nicht noch mehr, aus ödem Heideland bestand. Nur der südliche Teil zeigte viel Fruchtfelder, besonders in der Gegend von St. Vit, Mastholte und Langenberg, in dem Teile nördlich der Ems dagegen ragten die Ortschaften wie Dasen aus dem Wald- und Heidelande hervor. Der spärliche Roggenwuchs lohnte kaum die darauf verwandte Arbeit, mehr schon der sehr zahlreich gepflanzte Buchweizen. Weizen gedieh nur auf Kleiboden. Hanf wurde vielfach für den Garnhandel gezogen und verarbeitet. Für Flachs eignete sich der Boden kaum, er mußte importiert werden. Die Wiesen und Weiden zeigten meistens einen sehr geringen Grasmuchs, und ganze Striche des Kreises mußten bis in die neuere Zeit ihr Heu aus den Lippeniederungen holen,

da die Bäche des Kreises wenig Düngstoffe enthielten. Der Oberpräsident v. Vincke regte deshalb schon Ende der dreißiger Jahre die Anlegung eines Kanals in den Kreisen Paderborn, Büren und Wiedenbrück an, um die Ländereien ertragreicher zu machen (Bokellkanal). Der Grundbesitz befand sich glücklicherweise in den Händen vieler kleiner Besitzer, aber sie waren nicht imstande, ihren ganzen Besitz erfolgreich auszunutzen, da es an Geld und Vieh mangelte. Das Vieh war klein und unansehnlich und mit dem heutigen nicht zu vergleichen, am wenigsten das Rindvieh. In dem amtlichen Kreisbericht des Landrats von 1839 heißt es: „Die Rasse des Viehes ist verbesserungswürdig, ausgenommen die Schweine.“ Die Schafzucht wog bei weitem vor. Wo ist sie heute geblieben? Sie ist auf einen bescheidenen Teil zurückgegangen und kann sich mit der Rindvieh- und Schweinezucht gar nicht vergleichen. Nur Fische mochte es damals in allen Bächen und Kölken viel mehr geben als heute. Die Regulierungen der Flußläufe und andere Feinde haben diesen Fischbestand dezimiert. Nur die Ems dürfte noch einen guten Fischbestand aufweisen, und die Teiche bei Rietberg, welche schon 1622 dem Kommandanten von Wiedenbrück Fische lieferten, scheinen nunmehr durch Neuanlagen ihren alten Fischreichtum wiederzuerhalten.

Was *H a n d e l* und *G e w e r b e* anbetraf, so stand das Dorf Gütersloh seit Jahrhunderten an der Spitze aller Orte des Kreises. Die Fuhrleute brachten die Waren nach Berlin, Braunschweig, Leipzig, Kassel, Elberfeld und Wesel, ja noch weiter. Lange Frachtwagenreihen standen allabendlich vor Stocks Gasthof, dem Absteigequartier der Fuhrleute. Die Straßen des Dorfes waren nicht gepflastert, mitten durch die Straße floß ein „Flött“, aus dem manche Bewohner ihr Trinkwasser schöpften, und es war schon ein Fortschritt, als dieses an die Seite der Straße verlegt wurde. Wie Gütersloh, so werden auch die andern Orte 1815 noch der Wohlthat eines Straßenpflasters entbehrt haben. Neben dem Frachtgewerbe blühte in Gütersloh der Garnhandel und die Flachspinnerei. Justus Möser rühmt die vorzüglichen Leistungen des Gütersloher Gewerbes, und mehrfach wurden Gütersloher Garnspinnereien durch Preise und Medaillen ausgezeichnet. Zwei Drittel der Einwohner des Dorfes und ein Drittel der Landgemeinde ernährten sich damit. Für 100 000 Taler Garn wurde jährlich angekauft und verarbeitet nach Holland und Brabant, nach Elberfeld und Barmen versandt. Andere Erwerbszweige waren Korn- und Viehhandel und Branntweimbrennereien. Dabei gab es doch in Gütersloh 80 notorisch arme Familien, und Handelskrisen riefen einen Notstand hervor, sodaß 1829 u. f. Jahre einige wohlhabende Bürger größere Summen Geldes vorschossen, damit die Spinner das Garn zu billigeren Preisen erwerben könnten. Später ging der Handel über Bielefeld, war aber weniger ein-

träglich und ging mit der Einführung maschinellen Betriebs ganz ein. Eine Spinnschule bestand vorübergehend seit 1836 in Gütersloh, ebenso in Wiedenbrück und Rheda. Der Gesamtverdienst der Flachsgarnspinnerei wurde amtlich 1839 auf 50 000 Taler berechnet. Geringeren Umfang hatte das Gewerbe der Lohgerberei, des Wollhandels, der Lithographie und der Seilerei in Gütersloh. Eine Glockengießerei, die schon im 18. Jahrhundert unter Meister Fricke bestanden hatte, wurde im 19. Jahrhundert wieder durch den Glockengießer Lohmeyer und seine Söhne neu eingerichtet. Die erste Glocke wurde 1836 für Wiedenbrück gegossen. Eine Fortepianofabrik bestand vorübergehend seit 1823 auf dem Kolonate Benkert in Blankenhagen. Der Preis des Instrumentes betrug 120 T. Auch Flügel wurden dort gebaut.

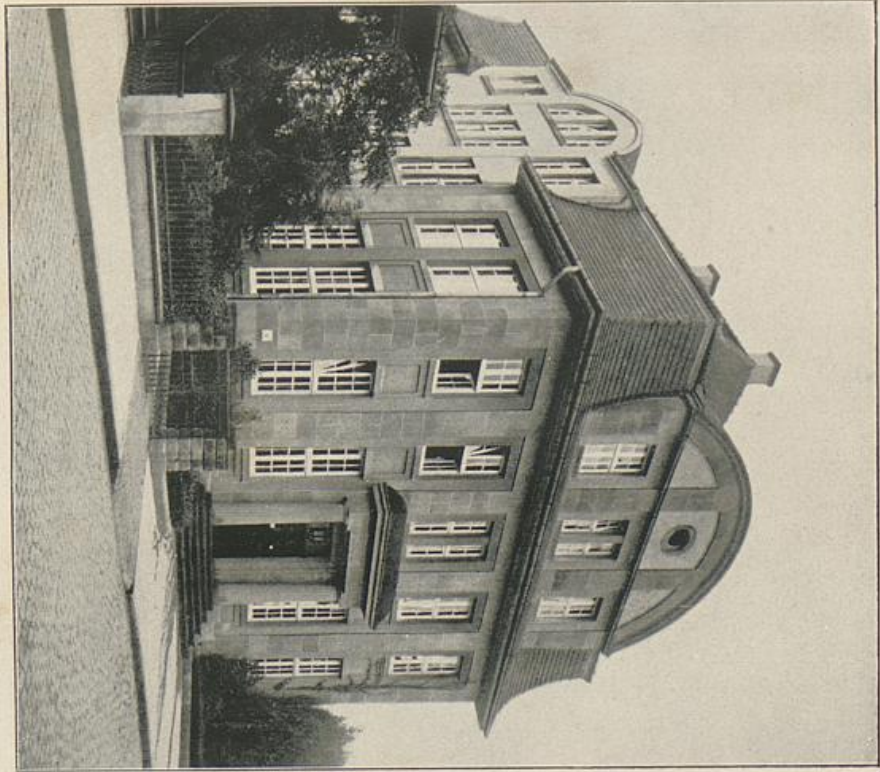
Und nun die Münzverwirrung! Sie erreichte in der französischen Zeit ihren Höhepunkt, als alle möglichen Sorten entwerteten und minderwertigen Geldes in den Händen des Bürgers waren. Da war es eine wahre Erlösung, als mit der preussischen Herrschaft ein fester Münzfuß eingeführt wurde.

Eine noch größere Wendung zum Besseren trat durch den Bau der *Chaussee Bielefeld—Lippstadt* ein. Sie wurde 1817 begonnen und war in ihren letzten Teilen vor Lippstadt erst 1828 fertig. Breit und bequem angelegt, läuft sie schnurgerade durch den Kreis von einer Stadt zur andern, ein Luxus, den man sich damals bei den billigen Bodenpreisen erlauben konnte. Um ihre Anlage machte sich in hohem Grade der Oberpräsident v. Vincke verdient, und es bedarf wahrlich keiner Darlegung, wie sie zur Hebung des Verkehrs und zur Verbesserung der Wege beigetragen hat. Nun benutzte sogar die kgl. Familie oft den breiten und bequemen Weg zur Reise und berührte den Kreis. Im Jahre 1826 wurde die Straße mit Obstbäumen bepflanzt. Rheda erhielt erst 1835 eine Chaussee, welche die Verbindung Münster—Wiedenbrück—Rietberg—Paderborn herstellte. Bei diesen Chausseebauten blieb es für's erste, erst in der Zeit nach 1870 nahm der Wegebau wie alle Verkehrsverhältnisse im Kreise einen neuen ungeahnten Aufschwung.

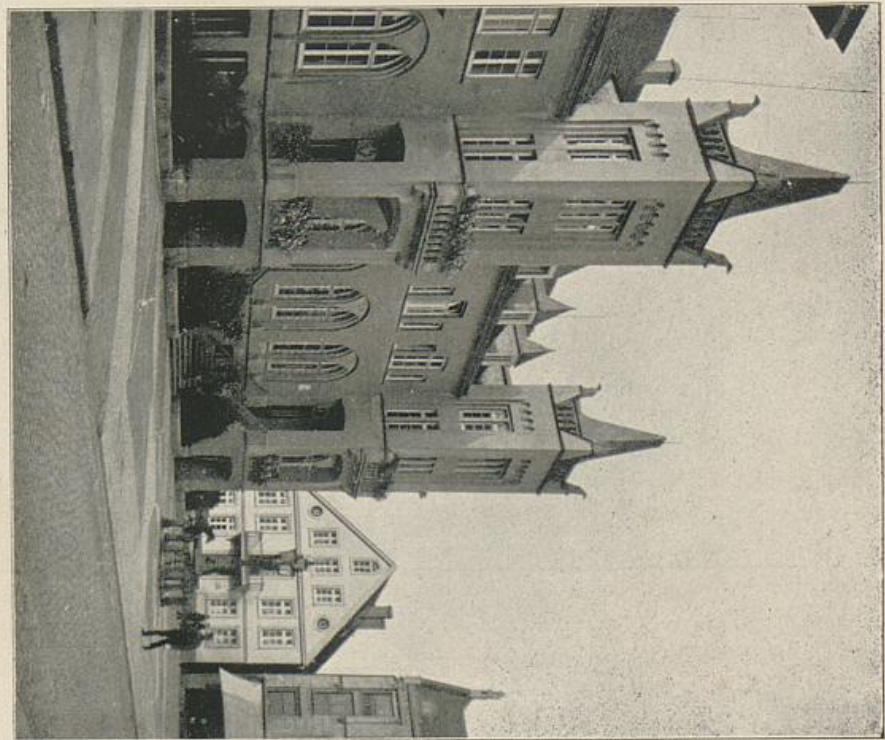
Zur selbigen Zeit (1834), als die Chaussee Münster—Rheda gebaut wurde, tauchte schon das erste Eisenbahnprojekt auf. Die Endpunkte hießen Düsseldorf—Minden. Im Jahre 1841 nannte man die Linie Rhein—Weser-Bahn. Man berechnete in Gütersloh 1834 den jährlichen Versand von Waren auf 3000 Zentner Butter, 1500 Ztr. Schinken, Speck und Würste, 1500 Ztr. Hanf, 1500 Ztr. Lumpen, 1000 Ztr. rohe Häute. Die Frachtwagen hätten, hieß es, keine guten Verdienste mehr, dagegen könnten die Branntweinbrennereien trotz der hohen Steuern noch gut bestehen. Im Jahre 1841 berechnete man den jährlichen



Gütersloh. Kirchstraße.



Stadtparkcafé.



Rathaus.



Verband in Gütersloh auf 62 000 Zentner. So sehr die Stadtgemeinden Rheda und Gütersloh sich für das Projekt erwärmten, so wenig Interesse zeigten die Landgemeinden. In Wiedenbrück wünschte man sich wohl die Bahn, wollte aber keine pekuniären Opfer bringen. Lange schwankte man, welche Stationen die Bahn berühren sollte. Die Ablehnung der Bahn durch Münster und Beckum stellte schließlich die heutige Fluchtlinie her. Die Gütersloher Stadtverordneten scheuten kein Opfer an Geld und Grundeigentum, man schickte Deputationen nach Berlin, und im Verein mit den Bürgern von Rheda und Hamm, die sich ebenfalls sehr lebhaft für das Projekt interessiert hatten, wurde schließlich die Durchführung der Bahn durch unsern Kreis erreicht. Für Rheda fiel der Umstand sehr ins Gewicht, daß der Fürst erhebliche Opfer brachte. Auf Grund dessen besaß er das Privileg, daß Eil- und Schnellzüge auf seinen Wunsch in Rheda halten mußten. Im Jahre 1845 kam zur Freude aller Kreiseingewesenen die Nachricht aus Berlin, daß Gütersloh und Rheda Station werden sollten. Am 26. Januar 1846 geschah der erste Spatenstich, und am 15. Oktober 1847 wurde die Bahn in Betrieb gesetzt. Die große Bedeutung der Bahn für unsern Kreis braucht nicht näher begründet zu werden. Die alte Köln—Mindener Bahn ist einer der wichtigsten, wenn nicht der wichtigste Verkehrsweg des ganzen preußischen Staates. Zur Zeit ist man mit dem Aufbau des dritten und vierten Gleises beschäftigt. So gewaltig hat der Verkehr zugenommen. Die andern Bahnen, welche den Kreis berühren, stammen alle aus neuerer Zeit. Der Süden und Westen des Kreises erhielt durch die Bahn Lippstadt—Warendorf in den Jahren 1886-87 eine bessere Verbindung, im Jahre 1902 wurde die Bahn Wiedenbrück—Sennelager eröffnet, und die Kleinbahn Ibbenbüren—Hövelhof erschloß im Jahre 1902 und ff. Jahre den Osten des Kreises. Auch die Bahn Bielefeld—Paderborn berührt bei der Holte unsern Kreis. So wurden infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs den Bewohnern des Kreises neue und gute Verkehrswege geschaffen. Die Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes im Kreise beträgt z. Zt. 86,1 Km. Davon entfallen auf die Strecke der Köln—Mindener Bahn 10,1 Kilometer, Münster—Lippstadt 20,5 Km., Paderborn—Brackwede 6,2 Km., Wiedenbrück—Sennelager 14,6 Km., Teutoburger-Waldbahn 25,7 Km. Der Kreis beteiligte sich bei dem Bau der einzelnen Strecken mit erheblichen Zuschüssen oder Uebernahme von Stammaktien.

Gleichen Schritt mit dem Ausbau der Eisenbahn hielt der *C h a u s s e e b a u*. Hier haben Provinz, Kreis und Gemeinden in löblichem Wettstreit Mittel zum Ausbau des Chausseeneetzes hergegeben und dem Kreise nunmehr Verkehrswege geschaffen, wie sie besser nicht gedacht werden können. Bis zum Jahre 1870 waren außer den beiden oben genannten Chaussees, die in einer Breite von 40 Fuß den Kreis durchzogen, nur noch die Straße

Auffel—Stromberg angelegt. Einzelne Gemeinden, wie Herzebrock, Lette und Langenberg, bestritten auf eigene Kosten den Anschluß an benachbarte vorüberführende Chausseen. Seit dem Jahre 1875 wurde der Bau von Chausseen erheblich gefördert durch den Beschluß des Kreistags vom 30. Juni 1875, daß dem bauenden Kommunalverband eine Prämie von 4 Mk. für den laufenden Meter—neben der von der Provinz gezahlten Prämie—sowie die dauernde Uebernahme der halben Unterhaltungskosten in Aussicht gestellt werden sollte. In einzelnen Fällen, wie z. B. beim Bau der Chaussee Gütersloh—Krag—Berl und Neuentkirchen, ging man noch über diesen Satz hinaus. Durch den eben erwähnten Beschluß des Kreistags wurden auch den Städten Rietberg, Wiedenbrück und Rheda die Kosten für früher gebaute und später an den Staat übergebene Chausseen wiedererstattet in der Höhe von 24 517,15 Mark. Bis zum Jahre 1887 waren folgende Strecken fertiggestellt: Klarholz—Lette—Delde (Kreisgrenze), Rheda—Delde (Kreisgrenze), Gütersloh—Marienfeld, Gütersloh—Brochhagen, Gütersloh—Krag, Krag—Berl, Krag—Neuentkirchen, Neuentkirchen—Rietberg, Rietberg—Mastholte—Lippstadt. Im Bau waren begriffen die Strecken Wiedenbrück—St. Vit—Stromberg, Berl—Wilhelmsdorf—Hillegossen. In den folgenden Jahren entstand ein wahrer Wettstreit der Gemeinden des Kreises im Chausseebau, und so wurde nun der Kreis mit einem Netz von Chausseen überzogen, wie es sich vor 50 Jahren niemand hatte träumen lassen. Zur Zeit beträgt die Länge des Kreisstraßennetzes 209 497 Kilometer. Zur Unterhaltung und Beaufsichtigung des gesamten Kreisstraßennetzes wurden in dem Haushaltsvoranschlag für 1914 140,246 Mark eingestellt. Die Verzinsung und Amortisation der für den Wegebau vom Kreise aufgenommenen Anleihe erforderte in dem Etat für 1914 38 779,41 Mark. Die Gesamtaufwendungen des Kreises für das Kreisstraßennetz betragen somit 1914 179 025,41 Mark. Die im Jahre 1914 aufkommenden direkten Kreissteuern sind etatsmäßig auf 186 500 Mark veranschlagt. Diese Summen beweisen die Opfer, die der Kreis für den Wegebau jährlich bringt. Man vergleiche hiermit die Dürftigkeit der alten Zeit. Von 1823—1838 wurden im Kreise verausgabt für Wegebau 9408 Taler, für Brückenbau und Reparaturen 93207 Taler.

Mit der Verbesserung der Verkehrsstraßen hängt Handel, Gewerbe und Landwirtschaft auf's engste zusammen. Und so nahmen wir dann im Kreise zunächst ein langsames, aber stetiges Wachstum des Verkehrs und Wohlstandes, schließlich aber nach dem Kriege von 1870 ein rasches und beispielloseres Aufblühen des gesamten Wirtschaftslebens wahr. Der Hauptnahrungszweig der Bewohner des Kreises war immer und ist auch heute noch die Landwirt-

schaft. Sie soll in einem besonderen Abschnitt eingehend gewürdigt werden. Der Kleinbesitz wiegt im Kreise vor. Nur das Fürstlich-Bentheim-Tecklenburgische Haus in Rheda und die Familie Tenge verfügen über größeren Grundbesitz. Sehr günstig für eine gesunde Bodenverteilung wirkten auch die Ende des 18. Jahrhunderts begonnenen, aber erst im 19. Jahrhundert durchgeführten Gemeinheitsteilungen. So schlug schon im Jahre 1783 die osnabrückische Regierung eine Teilung der gemeinen Mark Olbrock vor, die zwischen Gütersloh und Wiedenbrück lag. Ursprünglich von recht bedeutendem Umfange war sie schließlich auf 2700 Morgen zusammengeschrumpft. Auch von der Teilung der Rad- und Schiffsheide wurde schon damals geredet. In der französischen Zeit bildete sich 1810 eine förmliche Genossenschaft zur Teilung des Olbrock unter Leitung des Meiers in Gütersloh, G. D. Theising. Aber die Sache rückte nicht vom Fleck, bis die preussische Regierung sich ihrer annahm. Es meldeten sich 99 Bewohner, fast ausschließlich den Bauerschaften Pintel, Spegard und Kattenstroth angehörend, welche an der Teilung des Olbrocks interessiert waren. Ende 1830 war das Teilungsgeschäft erledigt. Die ganze zu teilende Masse betrug 2487 preussische Morgen. Der Wert derselben wurde auf 17 763 Taler, 29 Sgr. angeschlagen. Nicht weniger als 14 kleine Abschnitte, die zum Olbrock gehörten, wurden ebenfalls veräußert und der Ertrag der Nebenparzellen den Schulen der genannten Bauerschaften überwiesen. Nun begann man auch im übrigen Kreise mit den „Gemeinheiten“ rasch aufzuräumen. Im Jahre 1825 wurde die an der Bauerschaft Pavenstädt bei Gütersloh gelegene Gemeinheit Stellbrink geteilt (92 Morgen), 1828 die 1059 Morgen große Heide in Blankenhagen. Man überwies davon der dortigen Schule 9 Morgen und 104 Ruten. Im Jahre 1829 wurde die 74 Morgen große Bocksheide in der Bauerschaft Sundern und 1836 die Pavenstädter Gemeinheiten Holzheide, Lareck, Schmalenheide und Brock geteilt und der Schule in Pavenstädt 7 Morgen 48 Ruten überwiesen. Ähnliches ging in andern Teilen des Kreises vor sich. So geschah z. B. in Langenberg 1824 die Teilung der Gemeinheiten Eggestern und Schlückheide. Es dauerte freilich noch sehr lange, bis diese Heiden zu Kulturzwecken benützt wurden, aber sie wurden dadurch, daß der neue Besitzer ein Interesse an ihnen hatte, ihrem Ziele näher geführt.

In der Verwaltung des Kreises fehlte es bisher noch an einer Mitwirkung der Vertreter der Landgemeinde und Städte.

In unserem westfälischen Volke ist der Gedanke einer Volksvertretung, mochte es sich um ein größeres Ganze oder um eine einzelne Gemeinde handeln, nie ausgestorben. So gab es im Mittelalter die Kirchenjuraten oder Provisoren der Gemeinde, die im Gildehaus (in

Gütersloh z. B.) tagten, es gab rhedische Landstände, es gab ein Goding im Reckenbergischen, ein Bürgerrecht im Rietbergischen bis Ende des 18. Jahrhunderts. Die großen und trefflichen Reformen des Freiherrn von Stein, seine Ideen über Provinzial-, Kreis- und Gemeindevertretung, wurden erst allmählich zur Wirklichkeit und Gemeingut des Volkes. Durch Kabinettsorder vom 13. Juli 1827 waren die Stände des Kreises Wiedenbrück organisiert, und der erste Kreistag fand am 29. August 1829 in Wiedenbrück statt. Bald darauf, im Jahre 1833, erschien in lithographischem Druck bei C. Bertelsmann in Gütersloh der „Oeffentliche Anzeiger für den Kreis Wiedenbrück“. Er sollte das Organ des Kreises werden. Nach einjährigem Bestehen ging das Blatt wieder ein, da es nur 250 Abonnenten hatte und in den Nachbarstädten von Gütersloh fast garnicht gelesen wurde. Als Deputierter zum Provinziallandtage vertrat die kleineren Städte von Ravensberg und Minden der Kaufmann W. Bartels in Gütersloh. Durch Verfügung des Oberpräsidenten vom 24. Juni 1842 wurde die Landgemeindeordnung im Kreise eingeführt. Im Februar 1843 fanden die Wahlen der Gemeindevertreter statt, nachdem die Städte bereits im Vorjahre die ersten Stadtverordneten erhalten hatten. Diese Einführung einer neuen Ordnung hatte z. T. schwerwiegende Folgen für die einzelnen Gemeinden des Kreises. In Gütersloh wurde nunmehr Stadt und Land getrennt, nachdem sie bisher stets unter einer Verwaltung gestanden hatten. Der sehr verdiente Bürgermeister Häge wurde am 11. März 1843 als Amtmann des Amtes Gütersloh eingeführt und behielt interimistisch die Verwaltung der Stadt als Magistratsdirigent bei, bis am 28. Sept. 1846 der Bürgermeister Rüter gewählt und am 22. Januar 1847 eingeführt wurde. Die Stadt Gütersloh zählte damals 3072, das Amt Gütersloh 2831 Einwohner. Die Teilung war auf Drängen der Regierung geschehen. Bald stellte sich heraus, daß der Schritt übereilt war, und so mußte 1868 ein Teil der Landgemeinde, welcher der Stadt zunächst lag, in der Größe von 91 Morgen 91 Ruten abgetrennt und dem Stadtgebiet zugewiesen werden. In neuester Zeit, 1910, ist bekanntlich wieder das ganze Amt Gütersloh und ein erheblicher Teil der Bauerschaft Rattenstroth mit der Stadt verbunden worden, sodaß die Stadt Gütersloh nunmehr eine größere Feldmark als die Nachbarstädte besitzt. Vorher war das ganze Stadtgebiet nur 174 Hektar groß. Eine ähnliche Auseinandersetzung fand zwischen der Stadt Wiedenbrück und dem Amte Reckenberg statt. Bisher hatte der Bürgermeister von Wiedenbrück das Amt Reckenberg mitverwaltet. Am 25. Januar 1843 wurde der Oberlandesgerichtsreferendar Konr. Herm. Lappmann Amtmann von Reckenberg, und der Bürgermeister Hellweg von der Verwaltung befreit. Lappmann

wohnte zunächst in Hohensfelde bei Wiedenbrück. Auf Lappmann folgte 1851 der Amtmann Brüning, auf Brüning 1860 Lümke-  
mann, auf Lümke-  
mann 1890 Murenhoff († 1913). Die Städte Rheda und Rietberg blieben  
bis heute mit dem Amte unter einer Verwaltung vereinigt.

Die Namen der Landräte, welche den Kreis seit seiner Bildung im  
Jahre 1815 verwaltet haben, sind folgende: v. Schele 1815—1817,  
Gerstein 1818—1823, v. Trzebiatowski 1823—1851, Bessel 1851—1868,  
Düesberg 1868—1875, Schmiß 1876—1882, Osterrath 1882—1898,  
Engelhard 1898—1909, Klein seit 1909.