



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Zur Geschichte von Nordborchen**

**Schäfers, Johannes**

**Paderborn, [1937]**

11. Wegebauten. Überschwemmungen. Hunger- und Teuerungsjahre

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-61232](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-61232)

## II. Kapitel

### Wegebauten. Überschwemmungen. Hunger- und Teuerungsjahre

#### a) Wegebauten.

Mit dem Untergang des alten Römerreiches geriet auch die Straßenbaukunst der Römer in Vergessenheit. Die Chausseierung der neuzeitlichen Straßen geht auf die Erfindung des Schotten Mac Adam zurück. Da im Mittelalter und in der Zeit des Nachmittelalters die Straßen nicht gehärtet waren, können wir uns von deren Zustand besonders in der Regenzeit kaum eine Vorstellung machen. Der Transport des Getreides und Mehles zur und von der Mühle erfolgte meistens auf Eseln, und bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts findet man vielfach in Kirchenbüchern als Gewerbe eines Mannes „Eseltreiber“ angegeben. Der von Nordborchen nach Kirchborchen zur Mühle führende Weg hieß „Mühlenweg“ oder „Eselspad“, wie auch der zu den Padermühlen führende Weg in Paderborn „Eselgasse“ hieß.<sup>1</sup>

Im Fürstbistum Paderborn bestanden zwei voneinander unabhängige Postarten: die kaiserliche Thurn- und Taxis'sche Briefpost, die Briefe und Wertsachen durch reitende Postillione oder Briefträger besorgen ließ, und die „Hochfürstliche fahrende Post“ zur Beförderung von Personen und Stückgütern.<sup>2</sup> Die Hauptpoststraße für letztere Post war die Strecke Warburg-Paderborn-Rietberg in der großen Poststraße Leipzig-Amsterdam. Hauptforge der Paderborner Landesfürsten war, diese Hauptstraße, soweit sie Paderborner Gebiet durchquerte, in etwa in Ordnung

<sup>1</sup> Leider modernisiert in St. Michaelstraße.

<sup>2</sup> S. Schäfers: „Der Kaiserhof in Paderborn und das Postwesen im Hochstift Paderborn“, Heimatborn 1936 Nr. 2.

zu halten. In den Paderborner Landesverordnungen von 1777 finden wir ein „Regulativ, wie die Post- und Landstraßen verbessert werden sollen“. Zu Verbesserungsarbeiten („Scharwerken“) an dieser Straße sind auch die Einwohner von Nordborchon verpflichtet. — Nun liegt aber die Gemeinde Nordborchon an der alten Handelsstraße Hamburg-Frankfurt am Main, die von Paderborn über Nordborchon, Haaren, Marsberg (Stadtberge), Frankenberg, Marburg an den Main führte. Dieser uralte Handelsweg war aber „nur in trockenem Sommer oder bei Frost zu frequentieren“.<sup>3</sup> Zu Ausbesserungsarbeiten werden in der vorerwähnten Landesverordnung von 1777 Nr. 8 die Einwohner der vom Frankfurter Handelswege berührten Ortschaften sowie die Einwohner von Wewelsburg, Wünnenberg, Leiberg, Bleiwäsche, Fürstenberg und Westheim herangezogen.

In außerordentlicher Weise förderte Napoleon I. schon aus militärischen Gründen den Bau fester Straßen auch im Königreich Westfalen. — Die preußische Regierung ließ es sich angelegen sein, in Verbindung mit den Provinzial-, Kreis- und Ortsverwaltungen den Bau fester Straßen kräftig zu fördern. So kam auch für Nordborchon die Zeit der Straßenbauten und damit des erleichterten Verkehrs nach Paderborn und den Nachbargemeinden. Bereits 1832 erklärten sich die Besitzer des Meier- und des Matthigeshofes bereit, von ihren Grundstücken hinter dem Laurentius-Heiligenhäuschen den Stadtberg hinauf für die Straße nach Paderborn die erforderlichen Grundstücke freiwillig abzugeben. 1842 wurde für die Kreisstraße Paderborn-Haaren die steinerne Brücke über die Altenau gebaut; bis dahin waren alle Brücken in Nordborchon aus Holz errichtet. 1859 wurde endlich die Chaussierung der Straße Paderborn-Haaren tatkräftig in Angriff genommen und 1861 bis zum „Sezten Heller“ fertiggestellt.

Von den Fuhrwerken wurde das sog. Chausseeegeld erhoben, was der heutigen Jugend unbekannt ist. Die vom Kreise Paderborn beim „Sezten Heller“ eingerichtete Chausseeegeld-Hebestelle wurde 1880 aufgehoben. Auch das Legen der sog. Schlangensteine durch die Wegewärter zum Schutze der Straßen ist

<sup>3</sup> Westf. Zeitschrift Bd. 64 II S. 36.

in Wegfall gekommen und wäre auch bei dem heutigen Autoverkehr unmöglich.

Es folgte dann in weiteren Abständen der Bau fester Straßen im Dorfe, der Wege nach Kirchbörchen, Wewer usw. Die hölzerne Piepenbrücke auf der Chaussee nach Wewer wurde durch eine steinerne ersetzt. Alle Wegebauten sind in der Ortschronik genau aufgeführt, sollen aber hier im einzelnen nicht mitgeteilt werden. — Auf der Kreisstraße Paderborn-Fürstenberg fuhr die Kaiserliche Post 1864—1898 bis zur Eröffnung der Almetalbahn Paderborn-Brilon-Wald. Seitdem der Postillion das Posthorn nicht mehr bläst, ist ein Stück Poesie auch aus dem Dorfleben verschwunden!

Durch den Bau fester Straßen kam Nordbörchen aus seiner Vereinsamung heraus, besonders durch die Chaussee nach Paderborn. Die Dorfbewohner konnten ihre Erzeugnisse leichter zum Verkauf zur Stadt bringen, wie auch manche Arbeiter daselbst besonders auf der Eisenbahnwerkstätte Beschäftigung fanden. Paderborn wurde Station der 1849 erbauten Eisenbahnstrecke nach Hamm. 1853 wurde in Gegenwart des Königs Friedrich Wilhelm IV., der Fürsten zu Lippe und Waldeck die Eisenbahn Paderborn-Warburg eröffnet.

Durch die Autobusverbindungen Paderborn-Atteln-Sichtenau und Paderborn-Wünnenberg ist für Nordbörchen der Verkehr ganz außerordentlich erweitert. — Was würden unsere Vorfahren vor 100 Jahren mit ihren grundlosen Wegen wohl sagen, wenn sie unsere heutigen modernen Verbindungsmöglichkeiten sehen könnten?

#### b) Überschwemmungen.

Große Überschwemmungen erlebte Börchen 1738,<sup>4</sup> 1799 und 1805.<sup>5</sup> Die Chronik möge uns von weiteren Überschwemmungen erzählen:

<sup>4</sup> S. u. S. 177.

<sup>5</sup> S. o. S. 94.

1817: „Im Winter 1816/17 große Überschwemmung. Das Siedwasser nahm oberhalb der Piepenbrücke das Ufer mit sich fort, und der ganze Strom ging gerader Richtung auf das Richterhaus los, das dadurch sehr bedroht wurde.“

1821: „Maitag Großwasser. Das Siedwasser wurde so reißend, daß mehrere Wagen und Ackergeräthe ein Raub der Fluten und die Länder sehr beschädigt wurden.“

1830: „Bei Abgang des Winters Großwasser, so daß die Lohme- und Lütthenbrücke fortfloßen.“

1841: „Am 27. Januar Überschwemmung, bei der 38 Wohnungen unter Wasser standen, 3 Bogen mitten unter der Piepenbrücke wurden weggerissen.“ — „Am 15. Dezember ertranken 2 Pferde des Herrn von Hartmann bei der Piepenbrücke, gerieten beim Durchfahren in einen Kolk, der sich infolge eines Durchbruches des Siedufers gebildet hatte.“

1845: „Im März große Flut, die einige Grundstücke teils bis vier Wochen überschwemmte und die 50 Fuß lange und 12 Fuß breite, größtenteils hölzerne Piepenbrücke ganz fortriß.“

1851: „Herstellung der Piepenbrücke durch Massivbau und Befestigung des Sieddammes 715 Tlr.“

1852: „19. Juli starke Flut. In der früheren Mönchscheune<sup>6</sup> zu Kirchbörchen ertranken 285 Schafe des Gutspächters Büttner (vom Oberhaus) hier selbst und 87 des Ackerwirtes Karl Menke II von hier: 1242 Tlr. — Das Wasser stand im Stalle über 4 Fuß hoch.“

1858: „Ein Wolkenbruch anfangs August. — Das Wasser kam im Strome vom Stadtberge und im Bockwege herunter. Die Hälfte des Wassers etwa machte sich am Kemmerge hinter Stümpels Garten ein Flußbett durch den Mersch und richtete beträchtlichen Schaden an. Der andere Teil des Wassers floß durch die Straße vor Stümpels Hause her, und es war der Strom noch so groß, daß die Leute, welche aus dem Mersche vom Roggenschnelden zurückkamen, etwa eine Stunde lang den Abfluß desselben abwarten mußten, ehe sie ohne Gefahr durchkommen konnten. Vom Ortberge neben der Steinkuhle rollte das Wasser mit Erde vermischt herunter in den Mersch, daß an der Seite unter dem Berge der 4. Teil, ein mit Roggen besämter Morgen, ganz mit Erde bedeckt war; sogar die Ähren steckten unter dem Schlamm. — Im Totenweg kam ein Strom herunter, der die an die Chaussee grenzenden Gärten mit Wasser und Schlamm füllte.“

<sup>6</sup> S. o. S. 68.

1867: „Am 13. Dezember ist Jakob Schäfers aus Kanneß Hause (früher Heinrich Rath) im Siedflusse ertrunken.“<sup>6a</sup> Er hatte an jenem Tage seinem Sohn, der an der anderen Flußseite für Lückeßen Holz behauete, Frühstück gebracht und ist auf dem Rückwege wahrscheinlich dem Flusse, der Großwasser führte, zu nahe gekommen und hineingefallen oder von der schmalen und schlecht angelegten Brücke in den Fluß gestürzt. Seine Kappe und sein Taschentuch hat man im Flusse wiedergefunden; seine Leiche aber hat man trotz wochenlanger sorgfältiger Nachsuchung nicht wiederfinden können.“<sup>7</sup>

1882: 16. Juli Wolkenbruch, Hochwasser der Alme wie seit 50 Jahren nicht mehr.

1890: „Vom 20. — 25. November regnete es ununterbrochen. Am 23. 11. begann Hochwasser. Am 24. 11. morgens waren Alme und Altenau ein See. Das Wasser stieg bis mittags 2 Uhr. Altenau- und Almebrücken am Ausgang des Dorfes stürzten ein. Ebenso die massive Almebrücke in Alfen. Die Altenaubrücke in Kirchborchen lag auf der Seite. Nach Ablauf des Hochwassers starker Frost, der bis Anfang März 1891 dauerte.“<sup>8</sup>

1903: In Kirchborchen stand Hochwasser 1 Meter in der Kirche.

1909: „Anfangs Februar gewaltiges Hochwasser durch Tauwetter. Das ganze Tal von Nordborchen nach Kirchborchen und Alfen hinauf ein See. Der Wasserstand von 1890 um ein Ziemliches überschritten. Es wurde die Notglocke geläutet.“

1952: „Gewaltiges Hochwasser 3.—4. Januar. Das Vieh mußte aus dem Unterdorf z. T. im Oberdorf in Sicherheit gebracht werden. Die Räume des Erdgeschosses einzelner Häuser standen z. T. 1 Meter tief unter Wasser. Auf dem Damme der „Schweiz“ lagen u. a. drei angeschwemmte tote Schweine.“

<sup>6a</sup> Den gleichen Tod durch Ertrinken in der Altenau (Sied) hatte 1795 die Dienstmagd bei Freesmeyer Anna Margaretha Sander aus Henglarn gefunden.

<sup>7</sup> Jakob Schäfers, Sohn meines Urgroßvaters Johann Schäfers aus Knobbenhause, Bruder meiner Großmutter väterlicherseits, hatte bei Kanneß eingeheiratet und ist Großvater der Gebrüder Schäfers in Nordborchen.

<sup>8</sup> Auch die Almebrücke bei Alfen stürzte ein, die Eisenbahnbrücke über die Alme war stark gefährdet. (Die „Katharinenflut“ 1890!)

### c) Hunger- und Teuerungsjahre.

In früherer Zeit waren die Landgemeinden bei der Ernährung auf sich selbst gestellt, da bei den schlechten Wegen, bei dem Mangel an Eisenbahnen und Kanälen Nahrungsmittel von den Überschußgebieten zu den



Laurentiuslinde mit Heilighäuschen

Notstandsbezirken nicht oder nur zu sehr hohen Preisen geliefert werden konnten. Die erste deutsche Eisenbahn ist 1835 zwischen Nürnberg und Fürth gebaut worden. Dann folgte die Bahn Berlin-Potsdam. 1855 erhielt Paderborn Bahnverbindung nach dem industriellen Westen und dann nach Süden und Südosten durch die Bahn nach Warburg. Erst nach der Mitte der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts war es durch den Ausbau des

Eisenbahnnetzes möglich, die Erzeugnisse des agrarischen deutschen Ostens dem Westen zuzuführen. Mit dem Ausbau des Seeverkehrs wurde die Basis unserer Ernährung auch bei schlechter heimatlicher Ernte noch weiter erbreitert und befestigt, ja das amerikanische Getreide wirkte preisregulierend auf den heimischen Markt.

Diese durch die Entwicklung des Verkehrs völlig veränderten Ernährungsmöglichkeiten haben wir vielfach vergessen. Unsere Vorfahren, angefangen von den alten Germanen bis zu unsern Eltern und Großeltern um die Mitte des 19. Jahrhunderts, fühlten sich ausschließlich auf die heimische Ernte angewiesen. Daher ihre große Sorge das ganze Jahr hindurch um den Stand der Saaten, günstige Witterung und Einbringung der Ernte, daher ihr Gefühl völliger Abhängigkeit von Gott und ihre vertrauensvollen Gebete zum Lenker der Geschicke, wie auch hieraus die Flurprozessionen, Bittgänge, Ernte- und Wettersegnen usw. zu erklären sind.

Nach diesen Vorbemerkungen ist es erklärlich, daß in der Ortschronik besonders in den ersten Jahrzehnten über die Ernte, Wetter und Beschädigung der Ernte ziemlich genaue Mitteilungen gemacht werden; wir ersehen daraus die große Sorge unserer Voreltern um das tägliche Brot. Vernehmen wir einige diesbezügliche Nachrichten:

1816: „Am 12. Mai fiel eine große Menge Schnee. Der darauf folgende Frost vernichtete die Obstblüte. Mißwachs von Winterfrucht, so daß vom König Nachlaß von Pächten und  $\frac{2}{3}$  Nachlaß an Grundsteuern bewilligt wurde.“

1817: „Sehr große Teuerung. Der Scheffel (Paderborner Maß) Weizen kostete 4 Tlr., Roggen 3— $3\frac{2}{3}$  Tlr. Der König ließ Ostseeroggen einkaufen.“<sup>9</sup>

1821: „Im Sommer zeigten sich viele tolle Hunde, die unter den Schafen und in den Gemeinden viel Unheil anrichteten. — Am 8. 9. vernichtete ein furchtbarer Hagelschlag Gerste und Hülsenfrüchte. Der Roggen hatte gelitten unter dem Mäusefraß. Deshalb erfolgte Nachlaß an Grundsteuern von  $\frac{2}{3}$ ; auch bei den Zehnten erfolgte Nachlaß bei Roggen um  $\frac{1}{4}$  und bei der Sommerfrucht  $\frac{3}{4}$ .“

1823 heißt es dagegen: „Der Roggen war außerordentlich gut und überhaupt eine Ernte, die keiner besser erlebt hat.“

1825: „Die Früchte waren außerordentlich billig. Der Berliner Scheffel Weizen kostete 1 Tlr., guter Roggen 15 Sgr.“

<sup>9</sup> Im Osten kostete das Getreide nicht  $\frac{1}{3}$  der obigen Preise.



1826: „Roggen: 1 Berliner Scheffel 1 Tlr. 11 Sgr. — Die Sommerfrüchte vertrockneten wieder wie im Vorjahr. Im folgenden Jahre kam der Scheffel Roggen auf 1 Tlr. 20 Sgr.“<sup>10</sup>

1829: „Mitte bis Ende Juli litten die Felder unter nie gekanntem Raupenfraß. Von Raufutter, Bohnen, Erbsen, Kartoffeln und Disteln blieben nur die Stengel übrig. . . . Die Raupen fraßen in einem Tage einen Morgen Raufutter. Das hintere Alte Feld glich einer gänzlichen Verwüstung. . . . Von Johanni bis halben November regnete es fast jeden Tag. 100 Morgen Winterfelder blieben unbestellt. Der Winter kam überraschend, fast alle Rüben, Wurzeln, Zichorien blieben in der Erde. Eine bedeutende Anzahl Kartoffeln erfror gänzlich. Wohl der anhaltendste Winter seit 100 Jahren.“

1833: Ernte schlecht.

1835: Mißernte.

1836: Ernte gut.

1837: „Vom 5. 4. schneite es fünf Tage. Der Schnee lag im Durchschnitt drei Fuß hoch. . . . Die Vögel drängten sich in die Stuben und Kammern. Die Ernte war durchschnittlich schlecht, besonders die Sommerfrucht.“

1845/46: „Es tritt eine Kartoffelkrankheit auf. . . . Ernte sehr farg. Kartoffel- und Roggenkrankheit.“

1847: „Infolge der Teuerung wurden Hilfsvereine gegründet. Von 24 Privatwohlthättern . . . wurden täglich 62 Kinder und 11 Erwachsene gehörig gepflegt. Die Bekleidung der Armen geschah auf Kosten der Gemeindefasse.“

1853: „8. 7. fürchterlicher Hagelschlag über alle Gemeinden des Amtsbezirktes. Strichweise fielen Eisstücke wie Gänseeier und über 1/2 Pfund schwer, wovon die meisten dreieckig waren. Alle Dächer und Fenster waren mehr oder weniger zerschlagen.“

1856: „Mäuse verzehrten wohl 1/5 des Ernteertrages. Beim Umpflügen der Stoppelfelder fand man in der Erde Früchtetvorräte bis zu 1/4 Scheffel.“

Des Wolkenbruches im Jahre 1858, wodurch Feldern und Gärten großer Schaden zugefügt wurde, haben wir im vorhergehenden Abschnitt Erwähnung getan. — Die 1845 und 1846

<sup>10</sup> Der außerordentlich billige Getreidepreis mehrerer aufeinanderfolgender Jahre verursachte vielfach bei den Erzeugern wirtschaftliche Schwierigkeiten, wodurch Höfe zum Verkauf kamen.

erwähnte Kartoffelkrankheit mit außerordentlicher Verminderung des Ertrages dauerte teilweise bis 1860 trotz aller Bemühungen der Regierung, durch Einführung neuen Saatgutes usw. der Krankheit Herr zu werden. Die Erinnerung besonders an die Hungerjahre 1816/17 und 1845—1847 hat sich noch recht lange in der Erinnerung des Volkes gehalten.