

Provinzial Straßen und Brücken in preußischer Zeit: Die Wennestraße, ihre Dörfer und Anlieger (Hanfranzen und andere)

© Wilhelm Feldmann 2023

Das Sauerland gehörte seit 1815 zur preußischen Provinz Westfalen. Der Regierungsbezirk Arnsberg wurde 1817 in mehrere Landkreise gegliedert. Für kurze Zeit, im Jahre 1819, bildete Eslohe wegen seiner zentralen Lage einen Landkreis. Bereits im Dezember wurde der Dienstsitz des Landrats von Eslohe nach Meschede verlegt. Grund waren die unzulänglichen Bedingungen im Ort, die den Aufbau einer Verwaltung erschwerte. Ab September 1832 ging als letzte Konsequenz der Kreis Eslohe in den Landkreis Meschede ein.

Überhaupt gestaltete sich die Eingliederung der Provinz Westfalen in das Königreich Preußen in vielerlei Hinsicht problematisch. Man fand hierzulande nicht nur erschwerte Bedingungen für die Landbewirtschaftung. Eine funktionale Verwaltung nach preußischem Vorbild musste aufgebaut werden. Auch die Verkehrswege waren in einem erbärmlichen Zustand, sodass dem Straßenbau unter preußischer Regierung eine hohe Bedeutung zukam. Gänzlich fehlte eine Infrastruktur, die einen wirtschaftlichen Aufschwung fördern konnte.

Früher war's eine beschwerliche Reise: Vom Ruhrtal in die Höhen des Sauerlandes

Vorrangig bezog sich der Wegeausbau in preußischer Zeit auf die bereits vorhandenen Verkehrswege. Die Anbindung des oberen Sauerlandes an das damals schon stärker besiedelte Ruhrtal hatte Priorität. Hier im Tal der Ruhr waren die ursprünglichen Auwälder in Wiesen- und Weideland umgewandelt und die fruchtbaren Böden eigneten sich zum ertragreichen Ackerbau. Eine ausgebaute Chaussee verband Arnsberg mit Meschede, die beide mittelalterliche Stadtrechte genossen und der Hanse angeschlossen waren.

Gute Wegeverbindungen erlaubten regen Handel und versprachen damit eine Steigerung der Wirtschaftskraft. Daran knüpfen sich verbesserte Lebensverhältnisse der Menschen in einer, von der Natur benachteiligten Region.

Am Beispiel der „**Provinzial- Wennestraße**“, die in mehreren Teilabschnitten von Freienohl bis Gleidorf ausgebaut wurde, kann man das nachhaltige Bemühen der preußischen Regierung erkennen, die unzutraglichen Verkehrswege im Sauerland auszubauen. Verwendet wurde der Begriff „Provinzialstraße“ in Preußen bis in die 1930er Jahre. Die Baulast wurde von einer Provinzialverwaltung getragen. Darüber war die „Staatsstraße“, darunter die „Kreisstraße“ klassifiziert. Für deren Bau und Unterhalt war der Preußische Staat bzw. der jeweilige Landkreis zuständig. Das galt ebenfalls für den Bau von Brücken in preußischer Zeit. Sie nannte man „**Provinzial-Brücken**“. Nach 1934 wurden die Provinzialstraßen in Reichsstraßen oder Landesstraßen erster und zweiter Ordnung umgewidmet.

Bis zur Achse im Schlamm versunken

Die uralten Fernwege im Mittelalter waren keine ausgebauten befestigten Straßen. Die *Heidenstraße*, der *Römerweg* und der *Kriegerweg* waren einfache Wege. Sie nahmen ihren Verlauf weitgehend über die Höhenzüge des Sauerlandes. War eine Spur so weit ausgefahren, dass sie nicht mehr befahrbar, verlegte man eine neue daneben. So entstand oft ein ganzes Bündel von Spuren, die noch heute als parallele Hohlwege durch unsere Wälder ziehen und

einem gemeinsamen Ziel entgegenstreben. Auch der sog. „*Apothekerpfad*“, der zwischen Grevenstein und Eslohe verlief, ging über die Höhen des Homert- Gebirges. Er wurde täglich von einem reitenden Kurier der Thurn-und-Taxis-Post benutzt. Er beförderte die Eilpost und Geldsendungen zwischen Arnsberg und Bilstein. Erst 1867 übernahm der preußische Staat das Postwesen.

Man mied die nassen und tiefgründigen Talauen, in denen ein Fuhrwerk bei schlechter Witterung, insbesondere im Winter bei Tauwetter oder nach großen Niederschlägen, bis zur Achse einzusacken drohte. Das verlangte dem Fuhrmann und seinen Zugtieren stets erhebliche Mühen ab. Entlang der Wege entstanden einfache Herbergen und Stationen zur Versorgung der ermüdeten Zugpferde.

An sog. „*Vorspannhöfen*“ hielt man Pferde, die zusätzlich an die Fuhrwerke vorgespannt wurden, um einen steilen Anstieg mit schwerer Ladung bewältigen zu können. An der Koblenz-Mindener Straße, die heutige Bundesstraße 55, befanden sich mehrere Vorspannhöfe. Dazu zählt der „*Stertschulthenhof*“ in Cobbenrode. Dort wurde in Richtung Schwartmecke vorgespannt für Fuhrwerke, die nach Olpe bis ins Siegerland Holzkohle oder Eichenlohe lieferten. Im weiteren Verlauf wurde auch in Oedingen und Oberveischede vorgespannt. Auch standen Leihpferde in Reiste und Meschede. Die Gaststätte „*Schwarzer Peter*“ in Meschede war vormals ein Vorspannhof in guter Lage. Von hier gingen alle Fuhrwerke, die in Richtung Warstein und Soest über den steilen und gefahrvollen „*Stimmstamm*“ ziehen mussten.



Der Stertschulthenhof in Cobbenrode, damals Eigentümer: Bille
Foto von 1910

In alter Zeit wurde nur mit zweirädrigen Karren gefahren. Die wurden auch für den Transport von Holzkohle für die Eisenindustrie ins Siegerland genutzt. Bergab wurde ein „*Schlepp Holz*“ angehängt, da keine Bremse vorhanden. Die Karren hatten hölzerne Achsen, die mit einer schmalen Eisenschiene verstärkt waren. Geschmiert wurde mit ranziger Butter. Im Jahre 1830 übernahm der Schmiedemeister Michael Busch aus Meschede von Freiherrn Max von Fürstenberg eine ehemalige Sensenschmiede im Nierbachtal bei Wehrstapel und produzierte erstmals Achsen für eisenbereifte Gespannwagen. Um 1870 kamen vierrädrige Wagen mit Deichseln, Bremsen, Vorder- und Hintergestell auf. Die konnten dann zweispännig gefahren werden. Mit ihnen wurde auch geschälte Eichen-Rinde zur Lohmühle in den Kreis Olpe gebracht. Die Rinde wurde zum Gerben von Leder genutzt, da sie „*Tanin*“, eine Gerbsäure enthält. Letztlich aber wurde der Einsatz von zweiachsigen Wagen erst möglich durch den fortschreitenden Ausbau der Wege in preußischer Zeit.

Die Furten, gefährliche Übergänge durch die Wenne

Die „*Provinzial-Wennestraße*“ erhielt ihren Namen nach Fertigstellung des ersten Bauabschnitts von Freienohl bis Bremke im Jahre 1834. Sie verdankt ihre Bezeichnung dem Umstand, dass ihr Verlauf weitgehend dem natürlichen Lauf des „*Wenne*“- Flusses folgt. Bis zur Fertigstellung hatte es drei Jahre gedauert, aber dennoch war mit dem Bau von Brücken noch nicht begonnen. Wie zu alten Zeiten mussten die Fuhrleute vorerst mit Pferd und Wagen

den Fluss an einer Furt, also an einer Untiefe, einer seichten Stelle, überqueren. Die Überquerung wurde durch einen von Ufer zu Ufer liegenden Baumstamm erleichtert. Manch Kutscher stieg vom Pferd, benutzte den Steg und führte sein Pferd, indem er es am langen Zügel hielt. Bei hohem Wasserstand nach regenreichen Tagen war das gefährlich und oft unmöglich. Sie haben für manchen Unheil gebracht. (> [Reisen damals](#) <).

Letztlich aber hatte sich der Verlauf der alten Wege, so wie auch entlang der Wenne sichtbar, nach seichten Stellen im Flussbett gerichtet. Eine Furt befand sich im Dorf Wenholthausen, damals auch „*Wineholthusen*“ genannt, dessen Ortsname schon die Nähe zur Wenne offenbart. Eine weitere Furt befand sich unweit der Mündung des Salwey-Baches in die Wenne. Der Adelssitz „*Haus Wenne*“ liegt in Sichtweite. Die Fluren entlang dieses Überganges tragen noch heute die Bezeichnung „*Am Wienschien*“, was nichts anderes wie: „Eine Schiene über die Wenne“ bedeutet. Auch wird in alten Schriften ein „*Freistuhl an der Frankenfurt*“ erwähnt. Hier tagte nicht weit entfernt ein Freigericht; in Westfalen auch „*Femgericht*“ genannt.



Die Wennebrücke in Wenholthausen, rechts das Hanfranzen Haus (wfoto 2022)

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Wennestraße in seinen frühen Anfängen lagebedingt ein schmaler Pfad war; ein Fußweg auf dem Waren und Güter mit Hilfe eines auf einem Pferde- oder Ochsenrücken geschnallten Packsattels befördert wurden. Das sind Sättel, an denen zwei sog. „*Zwiesäcke*“ befestigt wurden. Auf diese Weise konnte die Last für das Tragtier gleichmäßig verteilt werden. Nur bei trockenem Wetter im Jahr war hier die Fahrt mit einem einachsigen Karren möglich.

Der erste Teilabschnitt von Freienohl bis Bremke (heute: L 541 zur B 55)

In Freienohl (erstmalig 1272 als „*Friggenaul*“ erwähnt) befand sich bereits vor 1825 neben einer Furt eine steinerne Brücke über die Ruhr. Diese alte Ruhrbrücke, welche auch „*Plasterbrücke*“ genannt wurde, war Ausgangspunkt der Provinzial-Wennestraße, mit deren Ausbau von Freienohl bis Bremke im Jahr 1831 begonnen wurde.

Ihr Verlauf ähnelt der heutigen L 531, ist aber um 1910 beim Bau der Eisenbahnstrecke Finnentrop nach Wennemen tangiert worden. Auch eine Straßenbegradigung in den siebziger Jahren zwischen dem Berger Hammer und Wenholthausen hatte zur Verlegung des Wennebettes und der in diesem Abschnitt



Alte Ruhrbrücke in Freienohl, Foto von 1912

kurvenreichen Wennestraße geführt. Die L 541 beginnt als Landstraße in Oeventrop und führt über Freienohl, Olpe, Berge, Berger Hammer, Gut Blessenohl bis nach Wenholthausen und weiter bis Höhe des Gutshofs Haus Wenne. Dort mündet sie in die Bundesstraße 55, ehemals Koblenz-Mindener Reichsstraße, in Richtung Bremke. Diese wurde zwischen 1816 und 1828 in mehreren Etappen gebaut. Auf kürzestem Wege sollten mit ihr die preußischen Garnisonsstädte Koblenz und Minden miteinander verbunden werden.

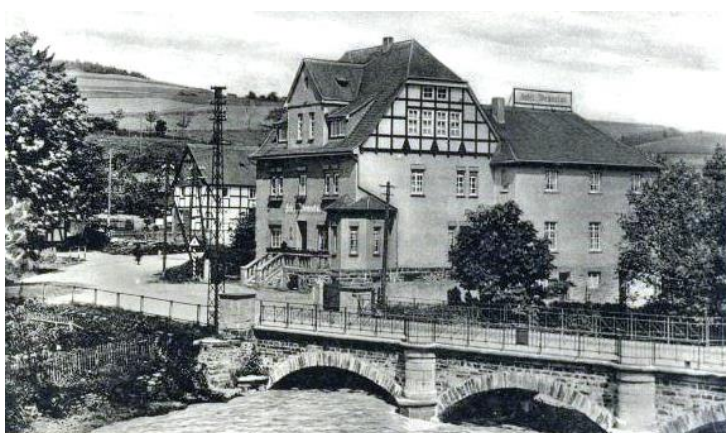
Neben Hanfranzen Haus errichtet: Die Wennebrücke in Wenholthausen

In Wenholthausen hat es nach Fertigstellung der Wennestraße im Jahre 1834 weitere zehn Jahre gebraucht, dass an Stelle der bis dahin bestehenden Furt die erste Provinzial Wennebrücke errichtet wurde. Sie wurde als Gewölbebrücke 1845 aus Grauwacke hergestellt. Ihr Bau hatte Auswirkung auf „Hanfranzen Haus“, welches 1824 direkt an der Furt von dem Schreiner Johann Franz Schulte, geb. am 11.12.1794 auf dem Schultenhof in Sallinghausen, aufgebaut war. Sein Haus war ehemals von 1812 bis 1818 auf dem Hof als Schnapsbrennerei errichtet, wurde dort wieder abgebaut und ihm als Kindsteil mitgegeben. Zum Zeitpunkt der Erbauung des „Hanfranzen Haus“, so wie es seitdem im Volksmund genannt wird, befand sich noch die Furt über die Wenne. Dementsprechend tief lag die Straße, sodass das Haus bis zur Errichtung der Brücke eine hohe Treppe hatte. Nach Fertigstellung zog der Schreiner Franz Schulte in sein neues Heim und heiratete - noch im selben Jahr - am 20.11.1824 die Theresia Müller gnt. Fischers. Die



Luftaufnahme von der neuen Wennebrücke. Links steht Hanfranzen Haus, rechts der freie Platz war Standort vom Hotel Wennetal.

älteste Tochter der Eheleute Maria Bernhardine Schulte übernahm das Erbe. Sie ehelichte 1853 den in Leckmart aufgewachsenen Franz Anton Dünnebacke, geb. am 19.7.1817. Dieser heiratete bei Hanfranzen ein und übte als Tischlermeister, so wie ihm nachfolgenden Generationen der Familie Dünnebacke, hier seinen Beruf aus. Im Jahre 1955 wurde die Tischlerei in die Mathmeckestraße verlegt. Noch heute wohnen die Nachkommen



Das Hotel „Wennetal“ mit alter Wennebrücke, vor 1945

„auf der Insel“, so genannt, weil Hanfranzen Haus zwischen Wenne und dem Mühlengraben liegt.

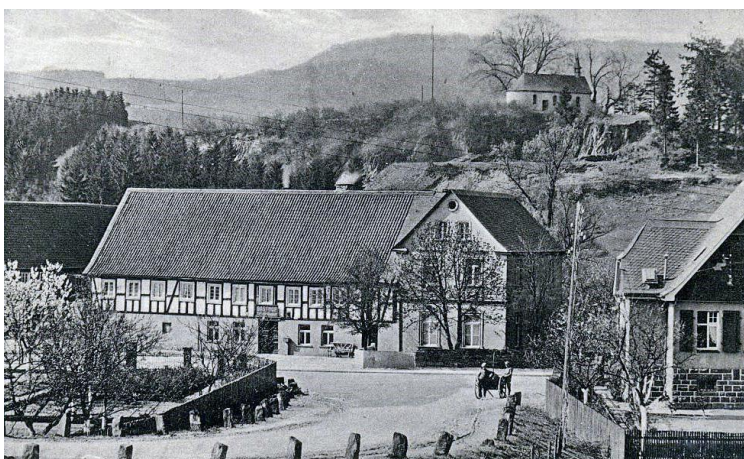
Gegenüber Hanfranzes Haus auf der anderen Seite der Wenne, stand ehemals das Hotel Wennetal, welches beim Einrücken der Alliierten am 7. April 1945 mit schwerer Artillerie beschossen wurde. Ein davorstehender Munitionswagen explodierte und setzte das Gasthaus vollständig in Brand. Auch die Wennebrücke wurde im einhundertsten Jahr ihres Bestehens dabei so stark beschädigt, dass sie für den Verkehr unbrauchbar war. Eine neue Brücke wurde auf den Fundamenten der alten geplant und in Auftrag gegeben. 1953 konnte diese ihrer Bestimmung übergeben werden.

Hölter Gasthäuser profitierten von der Wennestraße

Heute kennen wir gut ausgebaute, asphaltierte Straßen in unseren Dörfern. Tagtäglich bewegen sich auf ihnen vielzählige Fahrzeuge, so auch in Wenholthausen. Der weitaus größte Verkehrsanteil betrifft nicht die Bewohner selbst. Es ist der Durchgangsverkehr, der für die Anlieger belastend ist. Lärm und Abgase, aber auch Gefahr besteht. Der Ruf nach Veränderung ist verständlich. Doch der Plan für eine Umgehung trifft auch auf Widerstand. Der Handel und die Gastronomie befürchten wirtschaftliche Nachteile.

Eine gute und vorteilhafte Lage sah man indes in früherer Zeit. So nah wie möglich rückte man an die schmale Dorfstraße heran, um dort zu wohnen und einem Gewerbe oder Handwerk nachzugehen. So reihten sich in Wenholthausen die Schankwirte wie Perlen an einer Kette und drängten sich an die Wennestraße, die im Dorfbereich heute als „Südstraße“ bezeichnet wird. In der Aufzählung, die mit dem **Hotel „Wennetal“** beginnt und dessen Existenz 1945 mit einer kräftigen Detonation besiegelt wurde, finden sich traditionsreiche Gasthäuser, die eine lange Geschichte vorweisen können.

Das ursprünglichste und älteste unter diesen Häusern ist das **„Hotel zur Post“**, heute geführt von Familie Seemer. Es war ehemals der Schultenhof im Dorf. Sein Ursprung ist in der Schatzung aus dem Jahre 1536 zu



„Hotel zur Post“, im Hintergrund die Eibelkapelle



Hotel und Cafe Hochstein



„Sauerländer Hof“ Beckmann

finden: Wohlmöglich war es der „*Heinrich Schoulten tzu Blessenoill Huisfraw*“. Dieser zahlte 5 Gulden und „*dereselben Scheper 1 Ort*“ Schatzung (01). Es war wohl das erste Gasthaus vor Ort, welches vorbeiziehenden Fuhrleuten Unterkunft und Bewirtung gewährte. Auch wurden die ersten Schützenfeste in Wenholthausen hier gefeiert. Zum 1. April 1900 wurde neben dem Gasthaus eine Postagentur eingerichtet (02).

Das „Hotel Hochstein“ mit Gasthaus und Cafe besteht nach der Familienchronik seit dem Jahr 1872, obwohl die Eheschließung eines Johannes Hochstein mit Theresia Welter am 26.09.1848 im Kirchenbuch vermerkt wurde. Dessen Beruf wird da bereits mit „*Schankwirth*“, auch „*Gastwirth*“ benannt.

Der „Sauerländer Hof“, geführt von der Familie Beckmann, wurde einst von einem Gastwirt namens Kaufmann im Jahr 1889 eröffnet. 1932 ging das Gasthaus durch Kauf auf die Familie Beckmann über.

Leben an und auf der Straße

Weiter flussaufwärts, außerhalb des Dorfes, schlängelt sich das Bett der Wenne durch die „*Hustadt-Wiesen*“. Die Straße richtet sich hier an ihren Lauf. Gegenüber der „*Bußschlacht*“ steht „[Andreas Haus](#)“. Dessen Grundstück hat man damals dem dahinter liegenden felsigen Gebirge abgerungen. Dicht davor drängt sich die Wennestraße, deren Ufer bis an die Schlacht herunterführt. Bis zum Jahre 1868 hatten hier „*über den Ossenkämpen*“, wie man es damals auch nannte, zwei alleinstehende Damen mit Namen Eickhoff ihr Heim. Auch sie verdienten ihr Dasein mit einer Kaffeewirtschaft für Fuhrleute. Aus Altersgründen verkauften sie ihr Anwesen an den Andreas Schulte, der jedoch die Wirtschaft nicht fortführte. Der Platz vorm Haus war immer sehr beengt, sodass auch die Wennestraße, z.B. zur Bergung der Heuernte, zu seinem Hofplatz wurde. Auch die Wäsche musste zum Waschen über den Weg hinüber zum Fluss gebracht werden. Der Straßenverkehr in damaliger Zeit ließ das gefahrlos zu. Die Zeiten haben sich geändert: Heute könnte man wegen des hohen Verkehrsaufkommens daran nicht denken.



Andreas Haus: Leben an und auf der Straße. Dahinter die 1910 errichtete Eisenbahnbrücke.

Die alte Landstraße durch den „Klusenkamp“ wurde vom Ausbau nicht berührt

Die Wennestraße führte weiter vorbei an [Bauerdicks Anwesen](#), welches dem Bau der Bahnstrecke Wenholthausen nach Fredeburg weichen musste, hin zum „*Wienschin*“, der Furt über die Wenne. Entlang des Weges standen einst sieben Fußfälle (03) und am Standort vom „*Köttenherrgott*“, dort wo sich einst ein Lagerplatz des fahrenden Volkes befand, bog der Weg als einfache Landstraße links ab. Dieser führte weiter „*wenneaufwärts*“ durch den „*Klusenkamp*“, überquerte das „*Mesmecker Siepen*“ (04) und verlief, immer der Wenne folgend, am Gutshof „*Haus Wenne*“ und seinen Nebengebäuden. („*Hoppbauern*“ Haus =

Erbpächter von Gut Wenne und „Auwers“ Haus, später [Forsthaus von Hardebusch und Nolte](#)) vorbei bis nach Bremke. Dort mündete der Weg auf die Koblenz-Mindener Reichsstraße.

Da es für den Baron von Weichs auf Gut Wenne von Interesse war, dass dieser Weg nicht als Hauptverbindung nach Bremke ausgebaut wurde, stellte er für eine neue Streckenführung Gelände zur Verfügung. Der neue Weg führt vom „Wienschien“ weiter unter den „Wennerstieg“ auf die heutige B55 in Richtung Bremke.

Etwa einhundert Meter von der Furt entfernt, zweigte ein schmaler Pfad, von der neuen Wegeführung abgehend, hinauf auf den Wennerstieg. Dieser Pfad wurde zur Abkürzung nach Eslohe genutzt. Am 23.11.1832, also während der Ausbauarbeiten an der Wennestraße, geschah auf diesem Pfad ein mörderischer Überfall, der dem Freiherr Caspar von [Wrede zu Blessenohl](#) sein Leben kostete. Heute ist dieser ehemalige Pfad als „Polizeiweg“ bekannt. Es waren bürgerkriegsähnliche Zustände in Deutschland im Revolutionsjahr 1848, als dieser Weg von Gefangenen unter polizeilicher Aufsicht ausgebaut wurde.



Die Wennestraße führte bis 1910 am Haus des Schreiners Bauerdick vorbei. Dann musste das Anwesen dem Bahnbau weichen. Man erkennt gut die weiß getünchten Begrenzungssteine. Im Vordergrund fließt die Wenne.

Im Jahre 1853-54 wurde die erste Provinzialbrücke über die Wenne am Wienschien von dem Bauunternehmer Pöttgen aus Meschede gebaut. Die meisten Bauarbeiter, wohl zwanzig Maurer und Handlanger aus Meschede, waren während der Bauzeit auf dem Schulthenhof in Sallinghausen in Kost und Logis. Sie zahlten kein Geld dafür, denn der Bauer Eberhard Eickhoff hatte mit ihnen vereinbart, dass sie im darauffolgenden Jahr wiederkommen und für ihn eine neue Scheune bauen sollen. 1855 wurde das neue Gebäude dann auch ins Werk gesetzt. Der Übergang über die Wenne ist seitdem gefahrlos möglich.

Der zweite Teilabschnitt von Bremke nach Fredeburg (heute: B 511)

Bremke ist schon im Mittelalter ein Knotenpunkt alter Handels- und Heerwege gewesen. Hier führte der uralte **Kriegerweg** hindurch, der in seinem Verlauf bei Bracht die **Heidenstraße** kreuzte und weiter an Landenbeck vorbei bis nach Lochtrop führte. Von hier aus ging er über Frielinghausen entlang der Wenne weiter nach Bremke. Vereinigt mit dem **Römerweg** (05), der von Isingheim, Bremscheid, über „die Sange“ nach Bremke führte, ging der Kriegerweg hinauf über den Reister Berg, vorbei an dem Naturdenkmal „[Adam und Eva](#)“ in Richtung Buenfeld. (06)

Wasser, Wege und Bahn: In Frielinghausen musste alles durch

Die Reister Chronik berichtet, dass 1838 der Teilabschnitt der neuen Chaussee von Bremke über Frielinghausen nach Fredeburg, die heutige Bundesstraße 511, fertiggestellt wurde. Der ausgebaute Weg führte, rechts der Wenne aufwärts folgend, nach Frielinghausen und berührte den alten Verlauf des Kriegerweges, der hier von Lochtrop nach Bremke führte. Die Wennestraße verabschiedet sich hier vom Wennefluß und folgt nun dem Verlauf der „Leiß“, ein Bach, der bei Fredeburg entspringt und in Frielinghausen in die Wenne mündet. Eine Brücke gab es zur damaligen Zeit dort nicht, sodass alle Fuhrwerke, die in Richtung Fredeburg wollten, für lange Zeit die Wenne durch eine Furt queren mussten.



Frielinghausen: Durch dieses Tal führen alle Wege, die Bahnstrecke, der Wennefluss und die Mündung der Leiß

Bis zum Bahnbau um 1910 fuhren diese vermutlich auch links entlang der Wenne über einen Feldweg (sog. *Schleichweg*) nach Frielinghausen und weiter durchs Leißetal. Damit umgingen die Fuhrleute wohlmöglich dem Wegezoll, da 1842 in Bremke eine „Barriere“, also eine Mautstelle eingerichtet wurde. Friedrich Göbel gnt. Dömmeke war der Maut-Empfänger. Er stand am Schlagbaum und kassierte das „Chausseegeld“, das für den Ausbau dieser „Kunststraße“ Verwendung finden sollte.

Beim Bahnbau wurde der Verlauf des Schleichweges tangiert, denn auch Frielinghausen erhielt eine Bahnstation. Hier wurde 1910 nicht nur eine eiserne Bahnbrücke, gleichzeitig auch eine massive Brücke über die Wenne errichtet. Noch kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges, am 9. April 1945, zogen die letzten deutschen Soldaten, bis auf vier Panzersoldaten aus ihren Einquartierungen in Frielinghausen ab. Die Zurückgebliebenen sollten die Wennebrücke sprengen um den Alliierten den Vormarsch zu erschweren. Die Sprengung war bereits vorbereitet, da besannen sich die deutschen Soldaten, zogen sich in einen Keller zurück und ergaben sich später den Amerikanern (07). Deshalb wurde hier die Wennebrücke nicht beschädigt und musste nicht wie andernorts abgerissen und neu errichtet werden. Wegen Kriegseinwirkung wurde in Freienohl die Ruhrbrücke in den Jahren 1951-52 neu gebaut und in Wenholthausen, wie berichtet, erfolgte 1953 ein Neubau der alten Provinzial-Brücke über die Wenne.

Die Wennestraße führt durchs Leißetal und eröffnet neue Erwerbsquellen

Auch wenn sich die Wennestraße von ihrem namensgebenden Fluss nun abwendete, behielt sie forthin ihren Namen. Sie war schließlich nun für die Anwohner die beste Verbindung hin zum Wennetal. Ihr Verlauf in Richtung Fredeburg führt bekanntlich über Dorlar. Auch hier bestand genügend Möglichkeit zur Einkehr für die Reisenden. Es folgt das uralte Bauerndorf Mailar, dessen Schultenhof bereits im Jahre 1374 Erwähnung fand.

Kaum zwei Kilometer weiter zwängte sich die Wennestraße über den Feldmanns Hof in Heiminghausen, der erstmals im Jahre 1392 als Kolonialgut der Edelherrn von Grafschaft genannt wird. Der Hof ist Teil eines Weilers von insgesamt vier Höfen. Sein Besitzer Wilhelm Feldmann erkannte bereits früh, dass ihm der Ausbau der Chaussee eine neue Einkommensquelle sichern würde. Da Preußen auch für das Herzogtum Westfalen ab 1835 die Gewerbefreiheit einführte, stellte er beim Landrat in Meschede einen Antrag auf Erteilung einer Schankerlaubnis. Er konnte eine „öffentliche Nützlichkeit“ vorweisen, sodass er am 21.12.1836 die Erlaubnis zum Betreiben einer Gast- und Schankwirtschaft erhielt. Als 1838 die Wennestraße ausgebaut war, kehrten viele Reisende hier ein. Besonders um die Zeit des Reister Viehmarkts (08) war viel Volk unterwegs. Sie kamen auch aus dem Wittgensteiner Land, kehrten ein und konsumierten mehr Schnaps als Bier (09).



Foto um 1930: Der Gasthof auf Feldmanns Hof (links) wurde 1905 neu erbaut und brannte am 9.4.1945 nach Beschuss vollständig ab. Die Wennestraße führt durch die Hofstelle, rechts das Stallgebäude, ehemals das alte Wohnhaus mit Gaststätte. Gut zu sehen ist die Ausbaubreite der Straße mit der starken Wölbung.

Als im Jahre 1851 beim Bau eines Bierkellers in Fredeburg ein großflächiges Schiefervorkommen entdeckt wurde, entwickelte sich mit dessen Abbau ein reges Bergwerksleben (10). In mehreren Gruben fanden viele Menschen eine beschwerliche, aber einträgliche Arbeit. Der zuvor erfolgte Ausbau der Wennestraße erwies sich nun zum Vorteil für die Fuhrleute, die den Fredeburger Schiefer mit Pferd und Wagen an ihre Bestimmungsorte liefern mussten. Dabei fanden sich viele Bauern, die sich mit dem Transport des Schiefers ein zusätzliches Einkommen sicherten.

Wo Licht, da ist auch Schatten

Der Feldmanns Hof ist, wie auch die Nachbarhöfe im Laufe der Jahrhunderte mehrmals zu Schaden gekommen. Auch das Sauerland wurde im Dreißigjährigen Krieg (1618 – 1648) nicht verschont und durch marodierende Gruppen belagert. Außerhalb von kriegerischen Kampfhandlungen kam es zu Brandschatzungen und Plünderungen. Es wurde, geraubt, vergewaltigt oder gar ermordet. Besonders Siedlungen, die an den Handelswegen lagen, waren betroffen. Die offene Lage des Dorfes Heiminghausen, an einem wichtigen Verbindungsweg vom Ruhr- und dem Wennetal ins obere Sauerland gelegen, war Grund dafür, dass die Wirren dieses Krieges nicht an der Dorfbevölkerung vorbei gingen. Das Dorf wurde, wie andernorts, der Überlieferung nach mehrfach geplündert und Häuser in Brand gesteckt. 1635 wurde Feldmanns Hof durch Brandschatzung vollständig zerstört.

Das fand eine Wiederholung in den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges. Die Dörfer entlang der Wennestraße wurden böse zugerichtet. In Heiminghausen brannten mehrere Häuser, darunter Feldmanns Hof vollständig aus. Der Ort wurde am 9. April 1945, von Fredeburg aus vorstoßend, von den Amerikanern besetzt.

Wo die Wennestraße (B 511) endet

Von Heiminghausen aus geht die Chaussee weiter, vorbei am Altenhof bis nach dem heutigen Bad Fredeburg (11). Sie ist eine geschichtsträchtige Stadt, deren älteste Erwähnung Anfang des 14. Jhd mit dem Bau der Fredeburg und der danach folgenden Stadtgründung erfolgte. Auch Fredeburgs Geschichte erzählt von zahlreichen Unruhen, von Hexenprozessen im 17. Jhd, und von einem Brand, der im Jahre 1810 die gesamte Altstadt vernichtete. Große Teile der Stadt wurden auch im April 1945 vernichtet. Fredeburg war Handelsort, Gerichtsstätte und wurde selbstständiges Amt Fredeburg bis zur Eingemeindung als Ortsteil der Stadt Schmallenberg im Jahre 1975.

Von Fredeburg erfolgte erst nach 1838 der abschließende Bauabschnitt der Wennestraße bis Gleidorf. Dort endet die heutige Bundesstraße 511 nach 15,3 Kilometern und mündet in die B 236, die hier von Schmallenberg kommend in Richtung Winterberg führt.



Blick von der Koblenz-Mindener Reichsstraße auf das Adelsgut Haus Wenne

Hinweis zu den fehlenden Quellenangaben der gezeigten Bilddokumente:
Diese stammen überwiegend aus dem Archiv des Verfassers. Bildquelle waren zudem die Internetseiten www.wenholthausen.info und www.freienohler.de

Anhang:

- 01 Schatzungsregister Herzogtum Westfalen, Seite 166 und Hinweis in der Wenholthäuser Chronik. Das aber ist nicht eindeutig, da auch ein Hannß Schoulth im Verzeichnis erfasst wurde. Dieser zahlte 3 ½ Gulden Schatzung, was darauf hindeutet, dass sein Gut auch ein stattliches war. Im Abgabenverzeichnis der Hofbesitzer aus dem Jahre 1600 findet sich zum „Kirchspell“ Wenholthausen das zur Bauernschaft Holthusen gehörige „unterhabene Gut“ eines Tonnis Schulte. (Das Verzeichnis ist unterteilt in die Bauernschaften Matmecke und Holthusen. Blessenohl ist gesondert aufgeführt: Ein Volpert Schulte bewirtschaftete um 1600 das Gut, sodass davon auszugehen ist, dass es in Wenholthausen und Blessenohl zwei Schatzungspflichtige namens Schulte gab.) Was nun Wahrheit ist, kann letztlich zur Aussage, dass der Hof schon 1536 bestand, nicht entscheidend sein.
- 02 Textauszug aus der Wenholthäuser Chronik: „Trotz vieler Ereignisse und Wandlungen auf dem Hofe, werden nach alten Überlieferungen (vielleicht ein Gelübde) an jedem „Heiligen Abend“ zwei Kerzen in der Kapelle auf dem Eibel geopfert...“
- 03 Die sieben Fußfälle es eine im späten Mittelalter verbreitete Andachtsform, eine Frühform des Kreuzweges. Seinen Namen erhielt der Bittgang durch Dorfstraßen oder die Flur von dem Brauch, an den Stationen jeweils betend niederzuknien. So sollte an den Fußfällen an den Leidensweg Christi in Jerusalem gedacht werden. (Info aus Wikipedia). Als 1831-34 der Ausbau der Wennestraße erfolgte, waren die aus Holz gefertigten Fußfälle bereits morsch und verfault. Sie standen „im Wege“ und wurden beseitigt. Heinrich Heymer wusste zu berichten, dass Eberhard Eickhoff vom Schultenhof in Sallinghausen, diese dort aufsammelte und auf dem Osterfeuer den Flammen übergab.
- 04 Durch das Mesmecker Siepen fließt der namensgleiche Bach, die Mesmecke. Er besteht aus mehreren namenlosen Quellbächen, die im Reister Berg, tlw. in Nähe des Dorfes Buemke entspringen. Die Mesmecke mündet unterhalb ihres Siepens in die Wenne. Nach dem Bau der Bahnstrecke von Wenholthausen nach Fredeburg um 1910 wurde das Siepen durch Aufschüttung eines Damms, über den die Gleise führten, abgeschnitten. Durch eine schmale Unterführung gelangt das Wasser der Mesmecke jetzt hindurch. Oberhalb, in der Mesmecke, 1,3 km von Gut Wenne entfernt in Richtung Buemke, lagen einst zwei Höfe, die später zusammengelegt wurden. Sie waren Pachthöfe von Gut Wenne. Der Name „Mesmecke“ bedeutet „Sumpf, Morast“, aber auch „feucht, nass“ lt. Dr. W. Beckmann, EMN 2019, Seite 23.
- 05 Der Römerweg ist ein vorgeschichtlicher Fernweg, der von Bonn in nordöstlicher Richtung das Sauerland geradlinig durchzieht und auf den Briloner Hochebenen endet. Bis zum Ausbau der Bundesstraßen war er eine wichtige Handelsstraße, auf welcher der Fernhandel florierte. Den Namen „Römerweg“ trägt er zu Unrecht, denn Bewegungen römischer Truppen sind hier nicht nachweisbar. Der Aufbau der Straße ist mit römischen Transportwegen nicht zu vergleichen. Er führt völlig unbefestigt, nicht wie bei Römerstraßen üblich, über die Höhen und Täler des Sauerlandes. (Quelle: Wikipedia)
- 06 Weitere Literatur, insbesondere zum Kriegerweg, findet sich in den Esloher Museumsnachrichten 1993, Seite 26, sowie Jahrbuch Hochsauerlandkreis 1991, Seite 78. Der Verfasser ist Siegfried Deventer aus Arnsberg-Rumbeck
- 07 Siehe auch [Hofgeschichte Klauke und Klöpfer](#) aus Frielinghausen. Veröffentlicht in zwei Teilen in den Esloher Museumsnachrichten 2022 und 2023
- 08 Nach der bisher weit verbreiteten und immer noch herrschenden Meinung geht der Reister Markt bis in die Zeit der Hanse zurück und ist etwa im 11. Jahrhundert entstanden. Durchziehende Kaufleute sollen auf ihrem Weg zu den damaligen Hansestädten wie Soest, Brilon und Attendorn an dem kleinen Bach „Reismecke“ gerastet und an die Bewohner der

Umgebung ihre Waren feilgeboten haben. Aus dem sich im Laufe der Jahrhunderte immer weiter ausbreitenden Handel soll der Reister Markt entstanden sein. Diese Meinung wird auch dadurch verstärkt, dass schon im Mittelalter in Reiste jeweils am Tage nach St-Bartholomäus ein „echtes Ding“ - also ein Gericht - eine Landesversammlung stattfand. Dies beweist die älteste Urkunde aus dem Jahre 1347 im Pfarrarchiv in Reiste. Dieses alte „Landing zu Reiste“, zu dem fast die gesamte Landbevölkerung, soweit sie zu den Freien gehörte, erscheinen musste, brachte es dann mit sich, dass sich bei dieser günstigen Gelegenheit auch die Kaufleute mit ihren Waren bei der Gerichtsstätte einfanden. Angeboten wurden hier allerlei Stoffe, Hüte, Halstücher, Umschlagtücher, fertige Hosen, irdene Pfeifen, Stöcke, Schirme, Obst und vieles mehr. Auf den Kirchdörfern aber gab es damals noch keine Läden, wo man seinen Bedarf eindecken konnte. Größere Städte waren zu weit entfernt und wegen der schlechten Wegeverhältnisse schwer zu erreichen. Erst ab 1850 entstanden die ersten Krämerläden in den Kirchdörfern. Dass sich aus diesem Bartholomäus-Ding sicherlich schon im Mittelalter der heutige große Reister Markt entwickelt hat, weshalb auch das kleine Dorf Reiste zur Hanse gehörte, bestätigte auch der um die Siedlungsgeschichte des oberen Sauerlandes besonders verdienstvolle Historiker A.K. Hömberg. (Auszug aus der Homepage vom Reister Markt).

- 09 Der Alkohol macht bekanntlich die Zunge locker und führt nicht selten zu verbalen Auseinandersetzungen. Da treffen unterschiedliche Lebens- und Glaubensfragen aufeinander. So auch 1879, als es in Feldmanns Wirtsstube zu Handgreiflichkeiten zwischen Wittgensteiner und Einheimischen kam (Chronik von Feldmanns Hof in Heiminghausen)
- 10 Siehe auch WOLL Magazin Ausgabe „Schmallenberg, Eslohe, Umgebung“ / Winter 2021, Ausgabe 43 zum Thema: „Schiefergeschichten: Sauerland, das Schieferland“
- 11 Seit 1995 ist Fredeburg ein Kneippheilbad.