

IN DIESER AUSGABE

Ein Tretspinnrad gehörte in jedes Haus

SEITE 2

Radrennen auf der Aschenbahn

SEITE 3

Das Fahrrad wird aktenkundig bei den Behörden

SEITE 4

Arbeiter gründeten Radfahrervereine

SEITE 5

Als Polizistinnen in den Dienst kamen

SEITE 6

Einbäume sind die ältesten Fahrzeuge

SEITE 7

Erste Raubseeschwalbe im Kreis gesichtet

SEITE 8

Schicksale jüdischer Kinder

Die Gedenkstätte Zellenstrakt im Herforder Rathaus zeigt bis zum 26. März 2018 noch einmal die Ausstellung „Anne Frank war nicht allein“ in überarbeiteter und ergänzter Form. In ihr werden Schicksale jüdischer Kinder und Jugendlicher aus Kreis und Stadt Herford nachgezeichnet. Begleitet wird sie von Zeitzeugen-Videos, der Dokumentation des Schicksals einer Schülerin am Friedrichs-Gymnasium Herford, Dokumenten zur Situation jüdischer Kinder. Die Ausstellung ist samstags und sonntags von 14 – 16 Uhr und nach Vereinbarung für Gruppen geöffnet. www.zellenstrakt.de

Zweirad auf eigenen Wegen

200 Jahre: Das Fahrrad hat Geburtstag.
Populär wie es ist, muss es doch sehen, wo es bleibt

Von Christoph Mörstedt

Radweg oder Straße? Wo muss, wo darf der Radfahrer fahren? Wo nie, wo nur ausnahmsweise und wenn doch, in welche Richtung? Radfahrer haben es nicht leicht, aber immerhin gibt es sie: die Radwege. So viele Radwege wie heute gab es noch nie. Wieso eigentlich? Als vor 200 Jahren der Forstbeamte Karl von Drais mit seiner Laufmaschine die erste Fahrradtour unternahm, dachte niemand an Radwege. Straßen und Wege waren für alle da. Mehr als hundert Jahre blieb es noch so. Derweil wurde das Fahrrad zum Massenverkehrsmittel. Es war zuverlässig, preisgünstig, umweltfreundlich und ungefährlich.

Gefährlich wurde es auf den Straßen, als während der 1920er Jahre die Automobile Gas gaben. 40 Unfälle ereigneten sich 1928 in Herford, bei denen Radfahrer zu Schaden kamen, ein Jahr später waren es schon mehr als 50. Eng und gefahrvoll sei es auf den Straßen geworden, von lebensgefährlichen Verhältnissen war die Rede, auf der Hansastrasse zum Beispiel, wo auch die Kleinbahn fuhr. Preußens Innenminister empfahl, den Radverkehr vom übrigen Verkehr zu trennen. Eine Zentralstelle für Radfahrwege wurde in Berlin gegründet, Lobbyarbeit für Radwege betrieben. Fahrradhändler stellten Sammelbüchsen für Radwegspenden auf. Herford, dessen Finanzen während der Wirtschaftskrise auf Grundeis gegangen waren, lies sich nur auf den Bau eines einzigen Radwegs ein – 200 Meter lang. Straßen baute die Stadt trotzdem.

Mit dem Wirtschaftswunder seit Beginn der 1950er Jahre übernahmen die Kraftfahrzeuge die Alleinherrschaft über die Straße. Fußgänger, Rad-



Mit dem Drahtesel unterwegs: Die Brüder Udo, Eckhard und Bernd Rolfsmeier starten passend gekleidet in Löhne auf Jahrzehnte alten Fahrrädern zur gemeinsamen Tour. FOTO: FRANK-MICHAEL KIEL-STEINKAMP

fahrer, Kinder und alte Leute mussten zusehen, wo sie blieben. Erst während der 1970er Jahre rückte der Bau von Radwegen mehr ins Blickfeld. Seitdem werden auch an allen Kreisstraßen grundsätzlich Geh- und Radwege gebaut. Mitte der 1980er Jahre startete Bünde mit



einem eigenen Radwegenetz. Der Landschaftsverband legte Radfernwanderwege an („R-Wege“). Der Kreis brachte die erste Radwanderkarte heraus, mit Rundwegen für jede Gemeinde („HF 1.1“ bis „HF 9“), in der Natur ausgeschildert und mit „Pilzen“ („Paddestoelen“) als Wegweiser ausgestattet. Aus-

gedient hatte dieses System, als das aktuelle NRW-Netz kam, mit roten Pfeil-, Tabellen- und Zwischenwegweisern, mehr als 5.000 Stück im Kreisgebiet. Nicht weniger als 748 Kilometer Radwege sind so im Wittekindsland festgelegt. Schutzstreifen und Fahrradstraßen gibt es zusätzlich. Eigene Wege brauchen Radfahrer nur noch solange, wie die Herrschaft der Autos besteht.

Mit Wockenstock und Flügelspindel

HF-Reihe Das Dings: Ein Tretspinnrad mit zweifädigem Antrieb war Grundausrüstung in nahezu allen europäischen Haushalten.

Von Christoph Mörstedt

Eine Wissenschaft für sich“ sei das Arbeiten mit dem Spinnrad, sagt die Expertin. Waltraud Troche kennt sich mit dem Spinnen und Weben aus und zeigt im Löhner Heimatmuseum, wie es gemacht wird.

„Das Ding ist total empfindlich und funktioniert nur, wenn es ganz genau eingestellt ist.“

Aus dem Vorrat an gekämmten Flachsfasern, dem Wocken, zieht sie mit der einen Hand einige Fasern heraus und führt sie mit Bedacht und der anderen Hand einer Öffnung zu. Sie wird „Büchse“ genannt und da hinein laufen nun die Fasern. Sie werden von einem Arm, dem Flügel, mitgenommen und umgelenkt, währenddessen verdrillt und als Faden auf einer Spule aufgewickelt. Mit dem rechten Fuß treibt die Spinnerin über einen Pleuelstab, den „Knecht“, ein Schwungrad an. Das wiederum versetzt mittels eines doppelt gelegten Bandes die Spule und die Flügelspindel gleichzeitig in schnelle Drehung. Klingt kompliziert.

Und das ist es auch. Jahrhunderte hat es gebraucht, bis das raffinierte Dings entwickelt war. Aus der Wolle von Tieren oder Pflanzenfasern Fäden spinnen – das machen die Menschen seit rund 6000 Jahren, zunächst mit der Handspindel, seit dem Mittelalter per Spinnrad. Aus dem 15. Jahrhundert stammt die geniale Idee



Mit Bedacht: Die Spinnerin führt feine Fasern der Spindel zu. Durch Verdrehen entsteht der Faden.

FOTOS: KIEL-STEINKAMP

mit der Flügelspindel. Spindel und Spule drehen sich dabei koaxial, die Spule innen aber schneller als die Spindel mit ihren Flügeln außen. Durch das gleichzeitige Verdrillen und Aufwickeln kommt ein kontinuierliches Spinnen zustande.

In nahezu allen Haushalten Europas gehörte das Spinnrad einst zur Grundausrüstung. Mit der Gestaltung haben sich die Holzhandwerker oft große Mühe gegeben, war das Gerät doch eine beliebte Hochzeitsgabe für die Braut. Spinnen war Frauen- und Kinderarbeit. Gesponnen wurde gerne in

Gesellschaft. Man sang dabei oder erzählte sich was. Unser Spinnrad aus Minden-Ravensberg, dem früheren Land von Flachs und Leinen, gehört zur Bauart „Ziege“. Dafür ist die annähernd horizontale Anordnung der Radbank mit dem seitlich angebrachten Halter für den Flachsvorrat typisch.

Das Gerät ist der getreue Nachbau eines Originalrades von etwa 1885 und voll funktionsfähig. Nur das märchenhafte Verspinnen von Stroh zu Gold ist leider noch immer nicht geglückt.

(Mitarbeit: Leon Haberer)



Aus dem Vorrat an gekämmten Flachsfasern entsteht ein Faden, der auf die Spule gewickelt wird. Mit einem Fuß auf dem Brett treibt die Spinnerin über einen Pleuelstab, den „Knecht“, ein Schwungrad an. Das Spinnrad ist ein Nachbau im Ravensberger Stil.

Bülte, Flage und Siekendieck

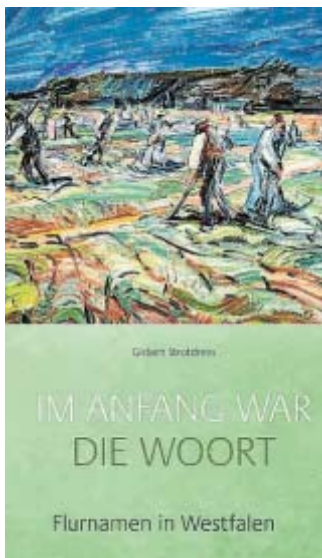
Flurnamen in Westfalen: Ein neues Buch erzählt von den alten Wörtern der Landschaft.

Und es lässt eine Landschaft der Wörter entstehen

Als die meisten Menschen früherer Zeiten noch auf dem Lande und von der Landwirtschaft lebten, mussten sie sich über die Landschaftsphänomene verständigen. So gaben sie ihnen Namen: Jedes Stück Acker, jede Bachbiegung und jedes Gebüsch trug eine eigene Bezeichnung. Der Sprachforscher Gunter Müller kennt sie alle. Über Jahrzehnte hat er sie für den Westfälischen Flurnamenatlas zusammengetragen: ein Schatz.

Es sind Tausende: Namen von „Aa“ bis „Zwölfscheffelackerend“, von der „Vörderste Placken“ bis zum „hintersten Bocksterfeldskamp“, von der „Nassen

Wand“ zum „trockenen Grund“. Die allermeisten sind plattdeutsch und müssen übersetzt werden. Das hat jetzt der Münsteraner Historiker Gisbert Strottdrees getan. Was Bülte, Flage und Siekendieck bedeuten, steht in diesem neuen Buch: „Am Anfang war die Woort. Flurnamen in Westfalen.“ Der Autor erklärt zudem, woher die Namen kommen und was aus ihnen geworden ist. Ganznebenbei wird dabei eine Landschaft lebendig, in der die Menschen ihr Leben lebten, so ganz anders als heute, zwischen „Elend“ und dem „Freudenthal“. Beim genauen Sortieren dieses Wörterschatzes lassen sich regionale Besonderheiten fest-



Flurnamen: Im Anfang war die Woort.

ABBILDUNG:

VERLAG FÜR REGIONALGESCHICHTE

stellen. So kommen zwischen Teutoburger Wald und Wiehengebirge auffallend viele Namen vor, die sich auf Bach- und Flussläufe beziehen, wie Aukamp, Obrook und Stockenohe. Im Münsterland benennen Landleute ihre Fluren je nach ihrer Lage zum Bauernhof: „Echterer Kamp“, „Vorderste Tünte“ und „Hinterstefeld“ zum Beispiel. Die Bewohner der Hellwegregion hingegen orientieren sich lieber an Straßen und Wegen und setzen ihre Flurnamen mit „Twiete“ und „Stiege“ zusammen.

Das Buch zeigt eindrucksvoll, wie aus ziemlich trockenem Wissenschaftsstoff ein munteres Stück Regionalge-

schichte werden kann. So ist es sowohl zum Nachschlagen (mit Register) als auch zum entspannten Lesen geeignet.

Lösen wir zum Schluss das Rätsel auf: „Bülte“, auch „Bult“ meint Hügel, Geländeanstieg. „Flage“ meint ein Stück eines größeren Ganzen, beispielsweise ein schmaler Streifen eines großen Ackers. „Siekendieck“ heißt „Siekteich“, also ein Teich, der in einem Siek liegt. „Obrook“ wird hier nicht verraten. Es steht wie alles andere im Buch.

Gisbert Strottdrees, Am Anfang war die Woort. Flurnamen in Westfalen. 183 Seiten, 54 Abb., Verlag für Regionalgeschichte, ISBN 978-3-7395-1116-0, 24 Euro.



Siegerschleife: Hugo Hüchtemann zeigt sich den Fans als Sieger eines 4000-Meter-Verfolgungsrennens im Herforder Stadion in den 1950er Jahren. FOTO: SAMMLUNG HÜCHTEMANN.

Gefährliche Rennen auf der Aschenbahn

Im Stadion: Bahnrad sport war vor Jahren äußerst populär. Die Wunden gestürzter Fahrer heilten schlecht

Von Udo Rolfmeier

Das Herforder Stadion war voll. „4.000 Zuschauer waren da; jeder zahlte vier Mark Eintritt“, erinnert sich Claus Naß, Radsportler und Ehrenvorsitzender des „Radsport-Club Endspurt“ an ein Rennen in der Ludwig-Jahn-Kampfbahn.

„Auch im Innenraum drängten sich die Menschen“, berichtet Hugo Hüchtemann, einer der jungen Männer, den die Leute als Radrennfahrer auf der Aschenbahn des Stadions siegen sehen wollten.

Bahnradrennen waren die Attraktion schlechthin. Bereits im September 1949 fand mit Genehmigung der britischen Militärregierung das erste Rennen in der Ludwig-Jahn-Kampfbahn statt, ausgerichtet vom Radsportverein „Wittekind“. In der Zeit von 1955 bis Anfang der 1960iger Jahre hatte der Bahnrad sport auf Aschenbahnen seine Blütezeit. Bahnradrennen faszinierten ihre Zuschauer schon lange. 1880 war die erste Radrennbahn gebaut worden. 1904 gab es solche Bahnen bereits in 54 Städten des deutschen Reiches. Ein wahrer Boom setzte 1907 ein: Radprofi Wal-

ter Rütt war als Sieger im New Yorker Sechstagerrennen heimgekehrt.

Nach dem 2. Weltkrieg herrschte Euphorie in den Stadien auch außerhalb der großen Städte. „Wir starteten im Stadion am Dustholz in Bünde und im Stadion an der Leichter in Bad Oeynhausen, immer auf Aschenbahnen“, erklärt Heinz Feld, heute 80-jähriger Endspurtler. „In Minden auf der Bahn aus schwarzer Asche sahen wir nach den Rennen aus wie die Schornsteinfeger.“

Klaus Augustin von „Wittekind Herford“ fürchtete diese Aschenbahnen in den Stadien, die keine Kurvenhöhen hatten. Denn das Vorderrad rutschte leicht weg und das Risiko zu stürzen war sehr groß. Die Wunden mit der Asche darin waren äußerst schmerzhaft und heilten schlecht. Hugo Hüchtemann weiß: „Die Kunst auf Aschenbahnen war es, lenken zu können; denn wer lenken kann, der kommt gut durch die Kurven. Und vorne fuhren wir ohnehin die etwas dickeren Reifen, die Conti Typ 4, dann rutschten die Vorderräder nicht so leicht.“

Die Rennen wurden in ver-

schiedenen Disziplinen ausgetragen: Fliegerrennen, heute Sprint genannt, Mannschaftsfahren nach Sechs-Tage-Art, Verfolgungs- und Tandemrennen. „Königsdisziplin“ des Bahnrad sports war die Mannschaftsverfolgung. Zwei Mannschaften mit je zwei Fahrern starten jeweils von den gegenüberliegenden Geraden der Bahn; Sieger ist, wer seinen Gegner einholt oder zumindest die schnellste Zeit erzielt.

„Radsport-Ehe eilt von Erfolg zu Erfolg“

Populär wie die Rennen waren auch ihre siegreichen Fahrer. Die bekanntesten Herforder Mannschaften waren Ottmar Kreimeyer/August Rieke vom RSV Wittekind, Hugo Hüchtemann/„Schorse“ Hawermann vom RC Endspurt und Heinz Sussiek/Claus Naß. „Kreimeyer/Rieke – die ‚Radsport-Ehe‘ eilt von Erfolg zu Erfolg“ titelte die Presse im Sommer 1957; August Rieke nahm drei Jahre später an der Olympiade in Rom teil.

Zum Rennen auf der Bahn gehörten spezielle Rennräder:

Ohne Bremsen, mit starrem Gang. Die Pedalen drehten sich immer mit. „Die meisten von uns hatten nur ein Rennrad für die Straßenrennen. Wir haben die Räder umgebaut, ein anderes Hinterrad mit starrer Nabe rein und dann hatten wir unser Bahnrad“, grinst Claus Naß. Hugo Hüchtemann erklärt: „Ich habe mein Rad von August Rieke bekommen. Das war mein erstes Bahnrad. 50 Mark hat es gekostet. Eigentlich war es nur der Rahmen; Laufräder, Lenker und Sattel musste ich noch dazu kaufen.“ Heinz Feld erinnert sich: „Für die Aschenbahnrennen habe ich mir ein Bahnrad von Günter Pankoke aus Bielefeld, dem zweimaligen Deutschen Meister im Zweiermannschaftsfahren, ausgeliehen.“

Im Juni 1953 war die „neue“ Bielefelder Radrennbahn in Betrieb genommen worden – eine ganz selten anzutreffende Mehrzweckbahn aus Beton für Steher und Sprinter. Die Bahnfahrer aus dem Herforder Raum durften diese Bahn mitbenutzen. Letztlich fehlte es den Radsportlern im Kreis Herford aber an guten Trainingsmöglichkeiten, die auf kurzen Wegen erreichbar waren. So wurden in den

1970er Jahren Ideen von einer eigenen Radrennbahn für alle Vereine im Wittekindland im Kreissportausschuss beraten. Letztlich scheiterten die Bemühungen: Es fehlte das Geld und ein geeignetes Grundstück. Der Traum von einer eigenen Radrennbahn in der Nähe blieb noch lange lebendig. Die Festschrift des RC Endspurt zum 40-Jahres-Jubiläum schrieb noch 1994: „Zu gern hätten wir auch unseren Sport auf einer heimischen Radrennbahn ausgeübt.“

Das wäre Uwe Buchtmann, dem Radsport-Ass des RC Endspurt sicherlich zu pass gekommen. Er wurde fünfmal deutscher Meister und viermal Vize-Meister. Bei der Weltmeisterschaft 1990 erlangte er die Bronze-Medaille – ganz ohne heimische Radrennbahn.

HF-TIPP:

Wer die Faszination des Radrennsports erleben möchte, sollte die Bielefelder Radrennbahn besuchen. Sie ist jetzt Denkmal. Jährlich finden drei bis vier Renntage für Steherrennen statt; auch die Sommerbahn-Meisterschaft in allen olympischen Raddisziplinen ist einen Besuch wert.

Das Fahrrad wird aktenkundig

Behörden sehen Handlungsbedarf: Um 1890 erreicht der Drahtesel den Kreis Herford. Manche Fahrer nehmen wenig Rücksicht auf Fußgänger, Reiter und Fuhrwerke

Von Sarah Brünger

König Humbert und Königin Margherita von Italien taten es, Napoleon III und Zar Alexander von Russland, die Herrscher von Dänemark bis Griechenland, sogar die Prinzessinnen Maud und Viktoria von England taten es – sie fuhren Rad. War das Fahrrad zunächst ein teures Prestigeobjekt für Gutbetuchte, wurde es durch technischen Fortschritt bald zum Massenprodukt.

In den 1890er Jahren hatte es auf seinem Siegeszug von den Europäischen Metropolen den Kreis Herford erreicht, wie wir vom Bänder Amtmann wissen. 1893 berichtete er: „Das Fahrrad hat im Laufe der Zeit zweifellos eine Existenzberechtigung erworben und wird auch an Bedeutung von Jahr zu Jahr zunehmen.“

Wenige Jahre zuvor war das Fahrrad, auch Velociped genannt, auf den meisten Straßen im Kreis Herford noch ein Kuriosum. Seitens der Amtsverwaltung Bünde hieß es 1886, „daß hier nur ganz wenige derartige Instrumente benutzt werden“.

Landrat Rudolf von Borries hatte eine Umfrage gestartet. Im Fürstentum Lippe war gerade eine Polizeiverordnung zur Regulierung des

Fahrradfahrens erlassen worden und der Landrat versuchte sich einen Überblick zu verschaffen, ob eine ähnliche Verordnung diesseits der lippischen Grenzen ebenfalls von Nöten sei.

Im Amt Vlotho hieß es, „sind es bis jetzt nur zwei Personen, die sich mit Radfahren befassen“ und auch in Spenge schrieb der Amtmann „existieren nur 2 junge Leute welche sich dem Vergnügen des Radfahrens mal hin und wieder hingeben“. Problem sah die Beamten weder in Vlotho noch in Spenge.

Andererseits sah es im Amt Gohfeld aus. Hier wusste der Amtmann „gehorsamst zu berichten, daß auf den im hiesigen Amtsbezirk befindliche Straßen der Verkehr von Velocipedigten oft ein sehr reger ist und es in Anbetracht des Umstandes, daß die Fahrer in der Regel sehr wenig Rücksicht auf Fußgänger, Reiter und Fuhrwerke

nehmen, durchaus notwendig erscheint, daß der Verkehr mittelst Velocipeden auf öffentlichen

geführt würde und forderte, dass „die Räder respektive die Speichen des Velocipeds angestrichen werden, daß der glänzend helle Schein dieser Theile, welcher die Pferde blendet und scheu macht, vermieden wird.“

Außerdem gab er zu bedenken, dass die Fahrradklingel nicht geeignet sei, um vor dem auf leisen Kautschukrädern herannahenden Radfahrern zu warnen. „Sie schadet mehr, als sie nutzt, weil sie bei Anwendung erschreckt und in der Regel der Ton so schwach ist, daß er nur ganz in der Nähe gehört wird.“

Sehr skeptisch stand man in Enger dem Fahrrad gegenüber. Der Amtmann schrieb, „daß das Fahren auf Velocipeden hier nicht üblich ist.“ Eine Verordnung hielt er aus diesem Grund auch für unnötig: „Ein Bedürfnis zur Regulierung des Radfahrens mag in größeren Städten, wo viele nicht wissen, was sie mit ihrer Zeit anfangen sollen,

vorhanden sein, in dem hiesigen ländlichen Bezirke läßt sich ein solches Bedürfnis nicht nachweisen“.

Wenige Jahre später sah die Sache anders aus. Zwar ist nicht genau nachzuweisen, ob 1886 eine Polizeiverordnung über das Radfahren erlassen wurde, bereits 1900 erging jedoch ein Erlass, der vorgab, dass Radfahren allgemein nur mit Erlaubnis der jeweiligen Amtsverwaltung gestattet sei. Betreffende Personen erhielten eine Art Ausweis, die sogenannte „Radfahrkarte“ (Foto). Anhand der 1900 durch die Amtsverwaltungen im Kreis Herford bestellten Mengen an Blanks Radfahrkarten lässt sich ablesen, wie rasant sich die Anzahl der Fahrradfahrer innerhalb weniger Jahre gesteigert hatte.

Die Stadt Herford bestellte 2000 Stück, das Amt Herford 500, das Amt Bünde 500. Gohfeld wollte 50, Spenge 400, Vlotho 200 und das Amt Rodinghausen 100. Das Fahrrad fuhr also eindeutig auf der Überholspur – auch in Enger. Hier wurden ebenfalls 200 Blanks Radfahrkarten bestellt, wohl für alle diejenigen geschäftigen Einwohner, die nun doch ihre Zeit dafür verwendeten, um sich „dem Vergnügen des Radfahrens mal hin und wieder hinzugeben“.



Straßen geregelt wird“. Im Amt Herford-Hiddenhausen hielt der Amtmann es sogar für wünschenswert, dass eine Regelung nach lippischem Vorbild in verschärfter Form ein-

Von Pedelecs und Flitzepees

Plattdeutsche Sprechstunde: Junge Radlerin zeigte beim Sturz über den Lenker in den Graben Geistesgegenwart. Ein Bauer hatte trotzdem was zu lachen

Als vor der Jahrtausendwende die modernen elektrischen Fahrräder in Form des „Pedelec“ oder „e-bike“ den Markt eroberten, war ich erstaunt über den Fortschritt, andererseits als Mediziner skeptisch, ob jetzt die Bequemlichkeit gesiegt hatte und die Leute sich noch weniger bewegen wollten. Inzwischen wissen wir, dass sich Menschen (50 plus) mit dieser Technik mehr bewegen und sich weitere Strecken zutrauen, auch wenn sie zugeben: „Och, met Strom unnern Sadel es't doch kommeode“. Dafür müssen sie sich von Verwandten oder Nachbarn

„trietzen“ lassen: „Wat es? Hässe Malessen met de Knei oder keine Muckis in'e Beine?“. Lang ist es her, da war Ostwestfalen-Lippe eine blühende Produktionsstätte für das „Flitzepee“, wie das Rad auf plattdeutsch auch hieß. Es war nur Mittel zum Zweck. An Hobby und Freizeit dachte niemand. Das plattdeutsche „Flitzepee“ kommt übrigens aus dem französischen „velocipede“, was „schneller Fuß“ heißt. Erst schubste man sich ja vorwärts. Den Kettenantrieb erfanden später die Engländer. Rad wird auch im OWL-hochdeutsch häufig noch wie „Ratt“ (statt „Raad“)



Achim Schröder: Plattdeutscher Doktor. FOTO: KIEL-STEINKAMP

ausgesprochen, weil im Plattdeutschen auch der kurze a-Vokal gilt. Der Platt-Kenner kennt auch den dritten Fall (Dativ) und die Mehrzahl: „Eken met'n Rae kuomen“ (Ich bin mit dem Rad(e) gekommen) und: „Iuse Noahber häff zwei Riar“ (Unser Nachbar hat zwei Räder). Zum Schluss noch eine plattdeutsche Fahrradgeschichte, die sich einst, wie „Meiers August iut Kleosterbürschopp“ erzählte, bei Bünde ereignete. Er ging einmal mit dem Bollerwagen nach Bünde und musste in Randeringhausen pausieren. „In Rannekhusen woll ek verpiußen. Där stond'n Biuern an'e Stroate, de

was an'n Koihe hoiën. Wäi unnerhoilen us so'n bieden, woam henwoll un seo, un där kamm so'n junget Luüd met'n Rae van Buüne de Stroate runner, un – wie dat früher üblich was – lange Kläer anne, un up einmoal, dat Kleid tüschen de Käien (Kette), et make'n Sturz uober'n Lenker un lagg in'n Graben. Kleid uober'n Kopp und Unnertuüg hädden se ja nich jümmer seo anne. Et hadde us oaber sähn, sprang up un sia teo dän Biuern, de oll so'n bieden lache: „Haben Sie meine Geistesgegenwart gesehen?“ Där sägg de äole Biuer: „Och, där sägge wäi Mäse teo!“

Die Roten Radler fahren anders

„Solidarität“: Arbeiter in Holsen schließen sich 1908 zu einem Radfahrerverein zusammen. Sie unterstützen sich gegenseitig – und lehnen Radrennen strikt ab

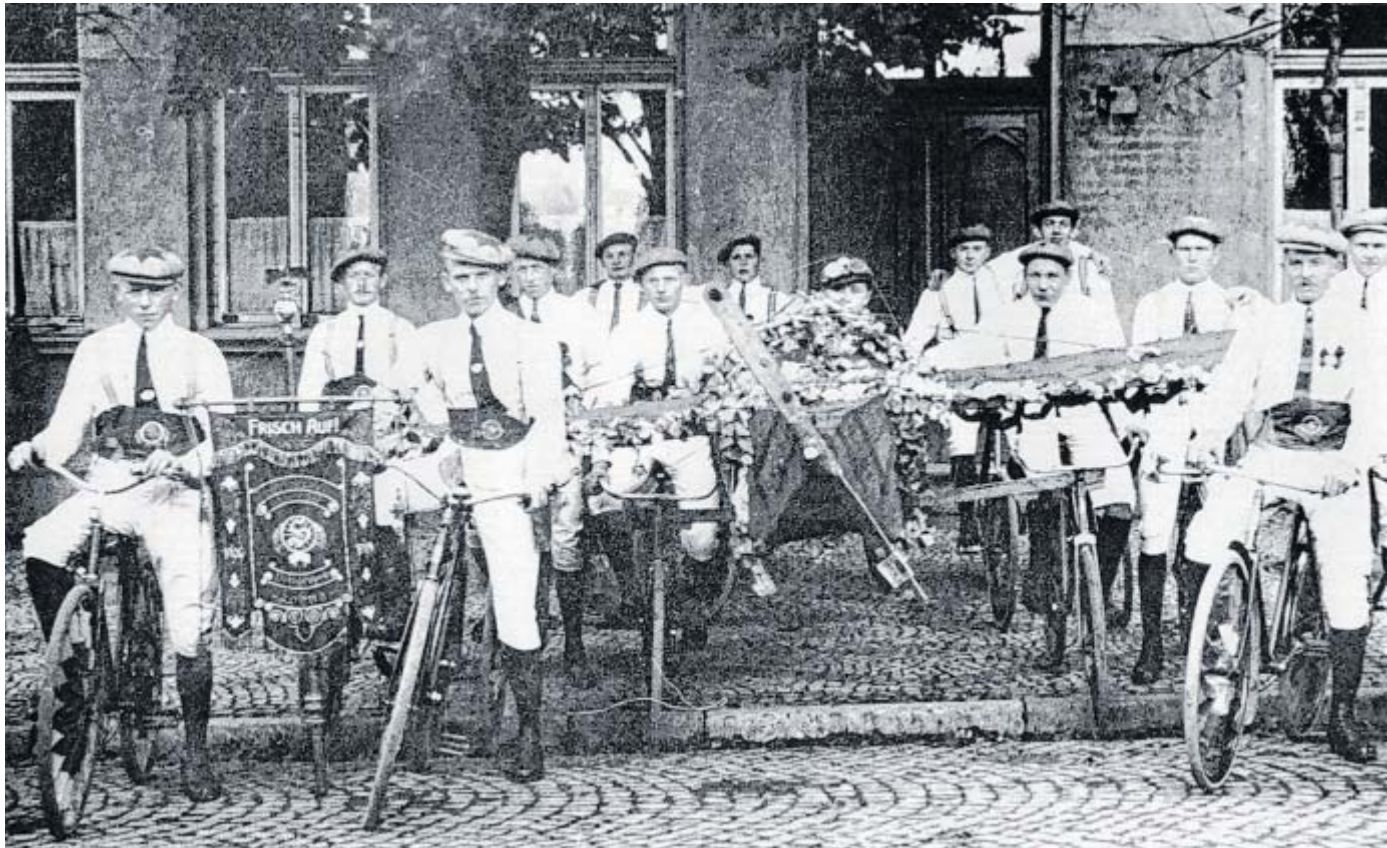
Von Udo Rolfsmeier

Sie trafen sich regelmäßig zu sonntäglichen Radtouren, unternahmten Wanderfahrten und erholten sich radelnd von den Alltagsstrapazen der Arbeitswelt. Sie gehörten zur Arbeiterschaft, waren in den Zigarren- und sonstigen Fabriken von Bünde und Umgebung beschäftigt und wohnten in Holsen. Fahrräder gehörten zu ihrem Leben, als Transportmittel sowieso, aber auch als Sportgerät. 1908 machten sie ernst, bildeten einen Verein und schlossen sich dem Arbeiter-Radsportverband „Solidarität“ an. „Wir betreiben unseren Radsport ganz anders. Bei uns gibt es keine Tempobolzerei. Wir sind nicht die Kilometerfresser.“ Übertriebener Ehrgeiz, körperliche Überforderungen, Machtgehabe und Siegeswille waren unter Arbeitersportlern verpönt. Es kam ihnen auf Freude an der Bewegung an, unabhängig von der Leistungsstärke und dem sozialen Status. Der Radsport sollte die Gesundheit erhalten, Körperbeherrschung und das gemeinschaftliche Erleben waren wichtig.

„Bei uns gibt es keine Tempobolzerei“

Statt Bahnrennen gab es Wettbewerbe im Langsamfahren, Wanderfahrten in der Natur statt Straßenrennen mit „übermenschlichen Anforderungen“. Kunstradfahren und andere Hallensportarten wie Radpolo, Radball und Rollschuhsport standen im Vordergrund. Ziel des Sportes sollte nicht der Sieg über andere sein, sondern das Verbessern des eigenen sportlichen Leistungsvermögens. Damit standen die Arbeitersportler im schroffen Widerspruch zu „gegnerischen“ Radfahrerverbänden, die politisch zur bürgerlichen Fraktion zählten, teils nationalistisch ausgerichtet waren, wie „Stahlrad“ und „Meteor“ in Herford und ihre Bundesverbände.

Der Name „Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität“ (ARB)



Frisch auf: Der Radsportverein Löhne mit Banner des ARB Solidarität um 1927. Neben dem Radsportverein in Holsen schlossen sich auch Vereine aus Hiddenhausen, Südlengern, Herford und Löhne dem ARB Solidarität an.

FOTO: KOMMUNALARCHIV HERFORD

war Programm; mit dem Fahrrad wurde Politik gemacht. Die „Solidarität“ war Teil der Arbeiterbewegung und stand der sozialdemokratischen Politik nahe. In der straffen Organisationsform mit Gauen und Bezirken nahmen die Arbeiter Teil am Klassenkampf und traten für eine Gesellschaftsordnung ein, in der Fürsorge und Gemeinschaftsinn, gegenseitiger Respekt, Toleranz und Fairness das Maß der Dinge sein sollten. Der ARB „Solidarität“ war neben dem Arbeiterturnerbund stärkster Sportverband in der Arbeitersportbewegung. Radfahren war ohnehin Volkssport und rangierte deutlich vor dem Fußball. Das Wort von Radsportlern hatte Gewicht und wurde im Volk wahrgenommen. Bekannt waren sie als die „Roten Husaren des Klassenkampfes“ oder die „Roten Radler“.

In der Zeit des Ersten Weltkrieges kam das Vereinsleben zum Erliegen. Danach bewegte der Radsport wieder die Massen, allen voran die Arbeiter in der Solidarität. Siegfried Lübckemeier – seit 70 Jahren Mitglied – erklärte in seiner Chronik zum 100-jährigen Bestehen 2008 den Neubeginn

so: „Der Spätheimkehrer Heinrich Klüter hat den Radsportverein Holsen wieder zum Leben erweckt.“ Die „Solidarität“ boomte; 1930 gehörte die Ortsgruppe Holsen zu den 5.000 Ortsgruppen des ARB. Mit 330.000 Mitgliedern war der ARB Solidarität der weltweit größte Radsportverband. Mit Hitlers „Machtübernahme“ 1933 und der sogenannten Gleichschaltung wurden alle Arbeitersportvereine verboten und enteignet. Den Holsern wurden zehn Radsporträder, ein Ersatzteilschrank, Banner mit Fahne, sechs Polostöcke und ein Ball weggenommen.

Wenn einer für den anderen steht, das nennt man Solidarität

Nach dem Zweiten Weltkrieg, als der Sportbetrieb langsam wieder in Gang kam, wurde die „Einheit im Sport“ zu einer geläufigen Formel. Bürgertum und Arbeiterschaft waren längst nicht mehr so scharf getrennt. So entwickelte sich in den Orten und Ver-

einen eine gemeinsame Sportbewegung. Die Arbeiter-Radfahrer machten dies deutlich, indem sie „Arbeit“ aus dem Namen entfernten. Dennoch dauerte der Einigungsprozess auf Verbandsebene noch mehr als drei Jahrzehnte.

Erst seit 1977 gehört der R.K.B. Solidarität OG Holsen dem Bund Deutscher Radfahrer an. Ihr war die Aufnahme in den Deutschen Sportbund (DSB) in den 50iger und 60iger Jahren verweigert worden, weil es aufgrund des satzungsgemäß festgelegten „Ein-Platz-Prinzips“ nur jeweils einen Spitzenverband geben konnte – und das war der Bund Deutscher Radfahrer. Die Militärregierung hatte ihn bereits 1945 anerkannt. Die Teilnahme an nationalen Wettbewerben war den Sportlern des RKB Solidarität verwehrt. So wanderten sie ab, was alte Fahrensleute wie den Vorsitzenden Horst Hagemann bis heute schmerzt. Erst der Bundesgerichtshof entschied 1974, die Solidarität sei in den Deutschen Sportbund aufzunehmen. Drei Jahre später war es soweit.

Auf sportlichem Gebiet zeigte der Kunstradfahrer

Hermann Kleinedöpke hervorragende Leistungen. Mitte der siebziger Jahre spielten die Radballer aus Holsen in der höchsten deutschen Spielklasse, der Bundesliga. Horst Meyerdröes und Willi Niederbröcker waren die herausragenden Radballer in dieser Zeit.

Die RKB Ortsgruppe Bünde-Holsen betreibt auch heute noch die sehr anspruchsvolle Disziplin des Radballs. Neben dem Radsportverein aus Holsen gehören aus der hiesigen Gegend der „RSV Knetterheide e.V.“, Bad Salzuflen, der „RRC zur Höhe Lohe von 1924 e.V.“ und der „RKB Rehme“, beide Bad Oeynhausens, dem RKB „Solidarität“ an. Gemeinsam sehen sie sich in der Tradition der „Solidarität“ mit Fairness, Toleranz und Teamgeist und bekräftigen den Gegensatz zum kommerzialisierten Spitzensport mit seinen Unsportlichkeiten, von denen das Doping nur die bekannteste ist. Wenn von den Werten die Rede ist, für die der Sport stehen möchte, werden wohl am ehesten diejenigen gemeint sein und bestehen können, die schon 1908 die Hauptrolle gespielt haben – sonntags in Holsen.

Polizistinnen im Wittekindland

In der Männerbastion: Die ersten Frauen bei der Polizei waren zuständig für Straftaten durch Frauen und Jugendliche. Adele Stipp war eine Pionierin

Von Monika Guist

Sie war wohl die erste von über lange Zeit wenigen Beamtinnen in einem ausgesprochen männlichen Arbeitsgebiet des Kreises Herford: die Kriminalhauptmeisterin Adele Stipp (1924-2014). Friedhilde Plewka von der Herforder Polizei hat sie noch persönlich kennengelernt: „Sie war immer gut drauf und hatte etwas sehr Mütterliches. Sie hat die Abteilung der Weiblichen Kriminalpolizei mit ihrer fröhlichen Art zusammengehalten.“

Im Wittekindland fanden Frauen erst nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs ihren Platz bei der Polizei, als diese von der Britischen Besatzungsmacht neu geordnet wurde.

Mit der Gründung einer Weiblichen Schutzpolizei im Jahre 1947 durch die Briten hinkte der Kreis Herford einer Entwicklung hinterher, die bereits 1903 mit Henriette Arendt in Stuttgart als erster Polizeiassistentin in Deutschland begonnen hatte und unter anderem in Preußen 1926/27 unter der Leitung von Friederike Wiekling weitergeführt wurde.

Allgemeiner Widerstand gegen „Kollegen im Rock“

Die Beamtinnen der weiblichen Schutzpolizei im Wittekindland wurden zusammen mit ihren männlichen Kollegen an der Polizeischule in Düsseldorf ausgebildet. Ihr Hauptaufgabengebiet: die Bekämpfung und Verfolgung von Straftaten, die von jugendlichen und weiblichen Personen begangen oder erlitten wurden.

Die Aufnahme von Frauen in den Polizeidienst war von Anfang an kein Ergebnis des beginnenden Strebens nach Gleichberechtigung und Chancengleichheit. Frauen waren lange Zeit nur dann in der absoluten Männerdomäne willkommen, wenn ihre Arbeit der Wohlfahrtspflege und Fürsorge gegenüber gefährdeten Kindern und Jugendli-



1949: Adele Stipp in Polizeiuniform.



Herforder Rathaus: Eine Stube auf diesem Flur der Kriminalpolizei war der Arbeitsplatz von Adele Stipp. FOTOS: KREISPOLIZEIBEHÖRDE

chen galt.

Im Landkreis Herford wurde im März 1952 die Weibliche Schutzpolizei aufgelöst und als Abteilung Weibliche Kriminalpolizei, kurz WKP, in die Kriminalpolizei übernommen. Sie blieb im Kreis Herford bis 1980 unter Beibehaltung ihres Aufgabengebietes als eigene Abteilung erhalten.

Adele Stipp machte eine typische Karriere in der für Frauen lange Zeit einzigen Abteilung bei der Polizei. Sie wurde im Laufe ihrer Dienstjahre von 1947 bis 1984 bei der Weiblichen Kriminalpolizei von der Kriminalpolizeiwachtmeisterin zur Kriminalhauptmeisterin im Beamtenverhältnis befördert.

Bevor Adele Stipp in den Ruhestand ging, bearbeitete sie alle Angelegenheiten, die Frauen und Kinder betrafen. Darüber hinaus war sie Kontaktperson zur Evangelischen Jugendhilfe Schweicheln mit ihren Einrichtungen für schwer erziehbare Jugendliche. Ihre Meinung als beratendes Mitglied im Jugendwohlfahrts-

ausschuss des Kreistages wurde beim Kreis Herford geschätzt.

Bis in die 1970er Jahre konnten Frauen nur bei der Weiblichen Kriminalpolizei arbeiten. Die „männlichen“ Kommissariate blieben ihnen verschlossen. In den 1980er Jahren begann die Polizei bundesweit die Schutzpolizei und den Bundesgrenzschutz für die Frauen zu öffnen. Auch dies hatte wenig mit emanzipatorischen Beweggründen zu tun: Es gab nämlich in diesen Abteilungen einen besorgniserregenden Rückgang der männlichen Bewerber zu verzeichnen. Vielen Polizeibeamten, insbesondere denen, die ihre polizeiliche Sozialisation während des Nationalsozialismus oder kurz danach erfahren hatten, wehrten sich vehement gegen die „Kollegen im Rock“.

Heute sind die Widerstände und Vorurteile gegen Frauen im Polizeidienst weitgehend überwunden. Schließlich hat man erkannt, dass der Einsatz von Frauen bei der

Schutz- und Kriminalpolizei das Bild der Polizei in der Öffentlichkeit stark verbessert hat. Bei Festnahmen können die Beamtinnen deeskalierend wirken und eine größere Akzeptanz gegenüber polizeilichem Handeln erreichen. Frauen haben sich nicht zuletzt bei der Schutzpolizei gut positioniert.

In den letzten zehn Jahren liegt der durchschnittliche Frauenanteil bei den Neueinstellungen in NRW bei knapp 40 Prozent. Bei gleicher Ausbildung und gleichem dienstlichen Einsatz wie ihre männlichen Kollegen müssen Männer und Frauen heute gemeinsam gegen eine zunehmende Respektlosigkeit gegenüber der Polizei ankämpfen.

Sicherlich ging es früher bei der Polizei familiärer zu: „Es gab weniger Druck und mehr Zusammenhalt. Das lag natürlich an den wesentlich kleineren Abteilungen der Polizei im Vergleich zu heute“ resümiert Friedhilde Plewka kurz vor ihrem verdienten Ruhestand.

Eingemachte Köstlichkeiten

Lange Zeit vergessen, macht man sich heute wieder ans Eingemachte im wahrsten Sinne des Wortes. Selbst hergestellte und eingeweckte Lebensmittel garantieren einen Genuss ohne bedenkliche Zusatzstoffe und liefern mit historischen und regionalen Rezepten Erinnerungen an die Küche unserer Großmütter. Nach einer Einführung und Erinnerung an die historische Seite des Einmachens macht das Heft Lust auf das Selbsteinkochen und verrät Tricks, wie dies mit modernen Einkochmethoden schnell und einfach gelingen kann. Das Heft bietet rund 20 Rezepte für westfälische süße und pikante Klassiker, Hochprozentiges und Neumodisches. Es lädt zu einer kulinarischen Zeitreise ein und erzählt vom Jahresablauf und den häuslichen Arbeitsprozessen der Selbstversorger früherer Zeiten. Zum Schluss gibt es im Heft kleine Geschichten aus dem ländlichen Alltag, Sprichwörter und ein plattdeutsches Rezept.

Die gesamte Reihe ist in den Buchhandlungen im Kreis erhältlich und online bestellbar beim Kreisheimatverein unter www.kreisheimatverein.de Schutzgebühr: 2 Euro.



Eingewecktes: Rezepte im Wittekindland Nummer 3.

HF Magazin
Impressum

NEUE WESTFÄLISCHE

HF-MAGAZIN, hg. vom Kreisheimatverein Herford (Red. M. Guist, C. Laue, E. Möller, C. Mörsstedt, H. Braun), verantwortlich für Red. F.-M. Kiel-Steinkamp, Herford, für Anzeigen M.J.Appelt, Bielefeld, Herstellung J.D.Küster Nachf.+Pressdruck GmbH & CoKG Bielefeld

Eichenstämme im Uferschlick erhalten

Einbäume: Die urtümlichen Boote sind die ältesten Fahrzeuge der Menschheit. Zwei gewichtige Exemplare wurden an der Werre gefunden.

Von Christoph Mörstedt

Sie sind groß, schwarz und schwer. Im Rathaus von Kirchlgern liegt so ein Trumm und im Löhner Heimatmuseum auch. Dort ist er das mit Abstand gewichtigste Objekt der ganzen Sammlung: Der Einbaum, ein Boot aus einem Baumstamm gemacht, Eiche, sehr rustikal. Wir kennen Einbäume, wie sie heutzutage in Südostasien oder Südamerika über große und kleine Flüsse fahren, gepaddelt oder mit Außenbordmotor, in der Nähe der großen Städte oder im Dienste von Naturvölkern irgendwo im Regenwald. Bei uns liegen sie im Museum.

Was zeigt das Naturkundemuseum in Münster am Aasee gerade in seiner großen Ausstellung „Wasser bewegt“ als größtes Ding? Einen Einbaum, 6,30 m lang, etwa tausend Jahre alt. Man fand ihn 1866 im Sand des Lippeufers bei Werne beim Neubau einer Brücke. Was liegt in der Dauerausstellung des Gustav-Lübcke-Museums in Hamm? Ein Einbaum, 6,67 Meter lang. Ein weiterer liegt im Magazin, beide stammen aus der Lippe. Das lippische Landesmuseum in Detmold verwahrt drei Stück, einen aus Erder, zwei aus Eisbergen, alle aus dem Kies der Weser geborgen. Rund 60 Einbäume sind in Nordrhein-Westfalen bis heute entdeckt worden. Den Größenrekord hält mit 15 Metern Länge das Exemplar im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg. Es wurde bei Gartrop aus der unteren Lippe gehievt.

Gut 2400 Jahre ist dieses Boot alt. Spezialisten konnten es anhand der Jahresringe feststellen, die bei einer Kernbohrung zu Tage kommen. Das Boot aus Löhne ist jünger; es stammt etwa von 600 n. Chr. Den Kirchlengeraner Einbaum datieren die Fachleute auf die Zeit zwischen 900 und 1200 n. Chr. Beide Boote werden auf der Werre unterwegs gewesen sein. Sie wurden beide in alten, längst verlandeten Werrearmen gefunden, zugedeckt mit feinem Sand und allem, was das Wasser im Lauf der Zeit darüber abgelagert hat.

So haben sie die Jahrhunderte nach ihrem Untergang überstanden – nicht heile, aber doch erstaunlich gut erhalten. Im Dickertsee wurde das Kirchlengeraner Boot 1983/84 bei Baggerarbeiten in zwei Metern Tiefe entdeckt. Das Löhner Boot kam zum Vorschein, als 1893 südlich von Haus Gohfeld Arbeiten zum Hochwasserschutz im Gange waren. Was man über diese Einbäume sicher weiß, ist nicht viel. Die Schriftquellen schweigen dazu; es gibt keine Kaufverträge, Genehmigungen, Baupläne, Typenschilder, nichts. Den Forschern bleiben nur die Boote selbst, von denen es zum Glück relativ viele gibt. In Europa sind sie seit der mittleren Steinzeit gebräuchlich, also seit mindestens 10000 Jahren und bis weit in die Neuzeit hinein in Gebrauch gewesen. Der Archäologe Christian Hirte von der Universität Kiel hat alle in Deutschland gefundenen Einbäume erfasst und beschrieben. Lars Kröger von der Universität Bamberg erforschte alle 93 im Bereich des Mains geborgenen Einbäume. Im Vergleich der Wasserfahrzeuge stellten sie große Unterschiede fest.

Als Verbund von Booten zum Ponton zusammen gebunden

Unsere Werreboote sind zum Beispiel mit 7,70 m und 6,35 m relativ groß. Andere sind deutlich kleiner, so dass sie als allein fahrende Boote nicht funktionieren können. Die Erklärung: Diese Typen wurden als Verbund von vier oder mehr Exemplaren zu einem Ponton zusammengebaut, mit einer Bohlenlage versehen und als Fähre eingesetzt. Am oberen Rand der Bordwand weisen sie Ausstimmungen, Laschen oder Bohrungen auf. Mit Querbalken und Seilen müssen diese Konstruktionen so zusammengehalten worden sein, dass sie auch bei Wellengang und unter Last stabil im Wasser lagen. Experimente haben inzwischen bewiesen: Es geht.

Solche Spuren weist zumin-



Im Löhner Museum: Kultur-Fachfrau Gaby Wellensiek besieht sich das Boot mit seinen vier Stegen. FOTOS: FRANK-MICHAEL KIEL-STEINKAMP



Angebrochen: Beim Transport hat der Eichenstamm Schaden genommen. Ein Zollstock veranschaulicht die Größe.

dest das Löhner Boot auch auf, nicht ganz eindeutig, aber immerhin. Daniel Bérenger, seinerzeit zuständiger Archäologe aus Bielefeld, tippte dann auch darauf, dass der Einbaum als Schwimmkörper einer Werrefähre gebraucht worden sein kann. Keine Frage: Eine Fähre an der Werre macht zur Zeit der Hanse mit zunehmendem Landverkehr Sinn. Übergänge über Flüsse sind neuralgische Punkte in der Landschaft, solange stabile Brücken noch fehlen. Wenn diese Vermutung zutrifft, hätte zu diesem Schwimmkörper mindestens ein weiterer gehört, womöglich mehrere. Ob im Sand des Werreufers noch weitere Einbäume liegen? Man muss damit rechnen.

DER WANDERWEG DES EINBAUMS

Nach dem Fund des Gohfelder Einbaums am 8. August 1893 brachte man das Boot zunächst zur Saline nach Bad Oeynhausen, dann in das Staatliche Museum für Vor- und Frühgeschichte nach Berlin. Am Ende des Zweiten Weltkriegs galt es als verschollen. Seiner Spur gingen die Lehrer Horst Lohmann und Karl Sieveking Ende der 1970er Jahre nach, als sie gerade das Löhner Heimatmuseum aufbauten. Sie fanden schließlich das Boot auf dem Dachboden der Spandauer Zitadelle wieder. Nach langen Verhandlungen erreichten sie mit Hilfe der Stadt die Rückführung nach Löhne – per Luftfracht. Die DDR hatte einem Transport des Kulturguts über ihr Territorium widersprochen. So erreichte das Wasserfahrzeug schließlich über Frankfurt/Main 1982 wieder Löhner Grund.

ENDSPURT: NUR NOCH BIS ZUM 30. OKTOBER

„Wasser bewegt – Erde Mensch Natur“ – Ausstellung über den größten Lebensraum auf der Erde, das Wasser. Es spielt in allen Weltreligionen eine Hauptrolle, es steht für gewaltige Schönheit und brutale Zerstörungskraft. Geöffnet Oktober Di – So 9 – 18 Uhr. Tel. 0 25 15 91 60 50 www.lwl-naturkundemuseum-muenster.de

Erste Raubseeschwalbe

Neu im Kreis: Möwenähnlicher Vogel flog Anfang August niedrig über dem Hücker Moor

Von Eckhard Möller

Ein sonniges Mittagessen sollte es werden, als der Jöllenbecker Naturbeobachter Armin Deutsch mit seiner Familie am 6. August am Hücker Moor bei Spenge gerade an einem der Restaurantische Platz genommen hatte. Aus den Augenwinkeln entdeckte er plötzlich einen möwenartigen Vogel, der hoch über dem Gewässer flog. Mit dem immer bereitliegenden Fernglas erkannte er, dass es gar keine Möwe, sondern eine Seeschwalbe war, und zwar eine sehr große.

Die Alarmglocken gingen an. Ihr Schnabel war kräftig und knallrot, die Kopfplatte war schwarz aber fleckig, der Schwanz recht kurz und deutlich gegabelt. In ihrer Größe kam sie an die einer Silbermöwe. Es konnte nur eine Raubseeschwalbe sein, die dort über dem Wasser kreiste, dann verschwand, aber nach einer halben Stunde wieder auftauchte. Ein absolut seltener Vogel in Ostwestfalen!

Per Smartphone informierte Armin Deutsch dann Dirk Wegener vom Bielefelder NABU, der die Nachricht sofort über die OWL-Vogelgucker-App „sturmmöwe“ verbreitete. Weitere Beobachter machen sich daraufhin sofort zum Hücker Moor auf. Die



Roter Schnabel: Die Raubseeschwalbe wurde in Spenge über dem Hücker Moor gesehen. FOTO: U. SCHÜRKAMP

Raubseeschwalbe tat ihnen den Gefallen, flog niedrig über dem Wasser und versuchte sogar Beute zu machen. Glückliche Gesichter überall.

Abends war sie dann nicht mehr zu finden, auch am folgenden Tag blieb die Nachsuche erfolglos.

Es war die erste Beobachtung einer Raubseeschwalbe im Kreis Herford. Am 29. April 1998 konnte der Valdorfer Ornithologe Jörg Hadasch schon mal ein Exemplar knapp außerhalb des Kreisgebietes bei Eisbergen entdecken, aber das gehört zu Porta Westfalica.

Nach Gefiederkennzeichen identifizierte Armin Deutsch den weißen Vogel als vorjährig. Er war also 2016 wahrscheinlich irgendwo im östlichen Ostseegebiet aus einem Ei gekrochen. Die Brutpopula-

tion dort umfasst nur etwa 1600 bis 1700 Paare. Nur an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern kann man in Deutschland größere Zahlen von rastenden Raubseeschwalben beobachten, im Binnenland werden sie nur selten gesehen.

Die Brutvögel ziehen im Spätsommer nach Süden in den Mittelmeerraum und bis Afrika etwa zum Äquator und verbringen dort den Winter an Binnengewässern. Im April kehren sie dann zurück, die letzten auch noch bis Ende Mai.

In den vergangenen zehn Jahren konnten nur sieben Mal Raubseeschwalben in Ostwestfalen beobachtet werden, alle im Weserbereich in Minden-Lübbecke und Höxter. Jetzt hat der Kreis Herford nachgezogen. FOTO: U. SCHÜRKAMP

Meisterhafter Springer

Die Südliche Eichenschrecke: Sie reist als blinder Passagier nach Norden

Knallgrün war die kleine Heuschrecke, die am 25. August unter der Decke eines Wintergartens am Herforder Stiftskamp saß. „Eichenschrecke“ war der erste Gedanke, denn die heimische Gemeine Eichenschrecke taucht ab und zu im Sommer und Herbst an und in Häusern auf, sofern in der Umgebung Bäume stehen. Aber diese hatte gar keine Flügel! Auf ihrem Rücken lief eine lange schmale bleiche Linie. Es war gar keine Gemeine, sondern eine Südliche Eichenschrecke (*Meconema meridionalis*), der erste bekanntgewordene Nachweis im Kreis Herford!

Diese südliche Art ist erst 1958 zum ersten Mal in Deutschland nachgewiesen worden, im südwestlichen Zipfel bei Freiburg. 1991 wurde sie in Nordrhein-Westfalen in Ratingen bei Düsseldorf entdeckt, 1995 dann in Köln. Heute sind Südliche Eichenschrecken im Rheintal zwischen Köln und Bonn flächendeckend verbreitet.

Die derzeit letzte Verbreitungskarte für unser Bundesland stammt von 2009; sie zeigt die damalige Nordgrenze in Westfalen etwa im Raum Soest. In der Zwischenzeit hat sich die Art offenbar weiter ausgebreitet bis nach Bremen. Eichenschrecken leben im Kronenbereich von Bäumen und ernähren sich dort hauptsächlich von Blattläusen. Die

Weibchen müssen zur Eiablage allerdings nach unten klettern, denn sie legen ihre Eier in tiefe Risse in der Rinde. Da die Südliche Eichenschrecke nur Stummelflügel hat und folglich gar nicht fliegen kann, muss sie auf anderen Wegen bis hier in den Norden gelangt sein. Sie kann zwar meisterhaft springen, aber das reicht nicht für die Strecke von Köln bis Herford. Passiver Transport mit Fahrzeugen bleibt als einzige Erklärung.



Südliche Eichenschrecke: Gesehen in Herford FOTO: ECKHARD MÖLLER

Es gibt Beobachtungen, dass sich die kleine Heuschrecke an Autos klammert. Sehr wahrscheinlich ist auch Schienenverkehr dafür verantwortlich oder sie war blinder Passagier bei Paletten-Ladungen.

Auf jeden Fall ist die kleine knallgrüne Heuschrecke ein weiterer Beleg für die von Biologen schon öfter beschriebene „Mediterranisierung der Fauna“, verursacht von der Klimaerwärmung. (E. Möller)



Neue Westfälische

Wir schreiben Geschichte(n)!

**Exklusiv nur in Ihrer NW:
Das HF-Geschichtsmagazin**

Historisches und Traditionsreiches aus dem Kreis Herford. Spannend und unterhaltend in Ihrer Neuen Westfälischen!

