. DIE KIEL-ALTONAER CHAUSSEE -AUSWIRKUNGEN DES MODERNEN KUNSTSTRASSENBAUS AUF DAS WEGEWESEN

Schriftliche Hausarbeit zur Erlangung des Grades
eines Magister Artium (M.A.)
der Philosophischen Fakultät
der Christian-Albrechts-Universität
zu Kiel

vorgelegt von Monika Frohriep

Kiel 1987

UNIVERSITATE SHARE THEK KIEL

Referent: Prof. Dr. K.D. Sievers Korreferent: Prof. Dr. P. Wulf

Tag der mündlichen Prüfung: 7.11.1987

Zur Vervielfältigung genehmigt: Kiel, den 14.12.1987

Dekan: Prof. Dr. M. Salewski

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. EINLEITUNG	1
1.1. Thema und Forschungsstand	1
1.2. Quellen	8
2. DAS WEGEWESEN IN SCHLESWIG-HOLSTEIN VOR DEM	
KUNSTSTRASSENBAU	10
2.1. Entwicklung des Wegenetzes	10
2.2. Zustand der Wege	14
2.3. Zugriff der Obrigkeit: Wegeverordnungen	22
2.3.1. Wegebaupflichtigkeit	25
2.3.2. Organisation und Kontrolle der Arbeiten	28
2.3.3. Arbeiten	30
2.3.4. Haltung der Pflichtigen	36
3. DIE KIEL-ALTONAER CHAUSSEE	40
3.1. Überblick: Entwicklung des Wegebaus außerhalb	
Schleswig-Holsteins	40
3.2. Diskussion über Bauweise und Linienführung der	
Kiel-Altonaer Chaussee	44
3.3. Organisation und Durchführung des Baus	49
3.3.1. Anlieger: Schäden und Entschädigungen	52
3.3.2. Straßenbauarbeit und Straßenbauarbeiter	58
3.4. Berufe än der Chaussee nach der Fertigstellung	71
3.4.1. Wärter	72
3.4.2. Einnehmer	77
3.4.3. Chausseehäuser	82
3.5. Straßenverkehrsordnung	88
4. SCHLUSS	97
ANMERKUNGEN	101
QUELLEN UND LITERATUR	120
ANHANG: ABBILDUNGEN	135
ΜΔΤΕΡΙΔΙΙΕΝ	1/15

1. FINLEITUNG

1.1. Thema und Forschungsstand

"Die Wissenschaft - Kulturgeschichte, Volkskunde hat ihre Straßenkarte noch nicht vermessen und gezeichnet." (1) Dieses Zitat stammt aus dem neueren Aufsatz von Martin Scharfe "Straße. Ein Grund-Riß". Indem er vielfältige Aspekte im Zusammenhang mit der Straße spielerisch aufgreift, die für die Volkskunde interessant sein könnten, will er auf ein bisher weitgehend unbearbeitet gebliebenes Gebiet hinweisen. Dabei spannt er den Bogen von den Zuständen auf vorindustriellen Stadtstraßen über den kunstmäßigen Ausbau der Landstraßen seit dem 18. Jahrhundert bis hin zur "Straße als Wohnung des Kollektivs", also als Ort des Arbeiterprotests gegen die kapitalistische Unterdrückung. Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit dem Bereich der Straße, den Scharfe in dem Abschnitt "Chaussee und Boulevard: Kunstmäßige Behandlung der Straßen" mit den Worten kennzeichnet:

"Die herkömmlichen Verkehrswege sind im 18. Jahrhundert der entwickelteren Produktionsweise und dem wachsenden Bedürfnis nach zweckmäßiger Distribution von Waren und Menschen nicht mehr gewachsen, und das gilt erst recht fürs 19. Jahrhundert. Im Grunde geht es um Zeitersparnis, um die Vergrößerung des Transportvolumens etc. – und dazu bedarf es einer angemessenen Linienführung und geringerer Reibungsmechanik." (2)

Die Entwicklung vom traditionellen Wegebau, von Erdwegen und manchauch Pflasterstraßen, hin zum Bau von Chausseen geschah auf Betreiben der Obrigkeit, um das Wegewesen den Anforderungen der Interessant für die Volkskunde Wirtschaftsentwicklung anzupassen. ist was diese obrigkeitliche Maßnahme Kunststraßenbau die Menschen bedeutete, die, auf welche Weise auch immer, dem Wegewesen zu tun hatten. Daß im Zusammenhang mit einer derartigen Innovation einschneidende Veränderungen eintreten mußten, liegt auf der Hand. Grundsätzlich wirkt sich der Zustand der Straßen in einem Territorium zwar auf alle seine Bewohner aus. jedoch ein Unterschied, ob man Wege nur als Benutzer passiert, ob man direkter Anlieger einer Straße ist oder ob jemand mit seiner eigenen Arbeitskraft oder seinem Vermögen am Bau und der Unterhaltung von Wegen beteiligt ist (3). Um den Auswirkungen, die der Kunststraßenbau für

die davon betroffenen Menschen mit sich brachte, auf die Spur zu kommen, ist es zweckmäßig, ein einzelnes Bauprojekt herauszugreifen, den ursprünglichen Zustand des Wegewesens in dem betreffenden Gebiet zu beschreiben, um dann kontrastiv dazu die Wandlungen durch den Chausseebau zu untersuchen.

Im Rahmen dieser Arbeit soll speziell auf die Entwicklung des Wegewesens in den Herzogtümern Schleswig und Holstein Bezug genommen werden. Zunächst wird einführend über die Entstehung des Wegenetzes von frühester Zeit an bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts referiert. Dann folgt eine Zustandsbeschreibung der Wege im 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts vor dem Kunststraßenbau und ihre Bedeutung für Anlieger sowie Benutzer. Dazu gehört auch die Untersuchung der Wegebauarbeit, die in dem oben genannten Zeitraum durch Wegeverordnungen obrigkeitlich geregelt wurde. Ein kurzgefaßter Überblick über die Entwicklung des Wegebaus außerhalb Schleswig-Holsteins folgt, bevor zuletzt auf den Bau und die Inbetriebnahme der Kiel-Altonaer Chaussee eingegangen wird. Sie wurde in der Zeit von 1830 - 1833 vom dänischen Staat, zu dem das Herzogtum Holstein, durch das die Trasse verlief, damals gehörte, gebaut. Da es das erste Kunststraßenprojekt Schleswig-Holsteins war, lassen sich die Veränderungen gegenüber dem hergebrachten Wegewesen gut herausarbeiten. Schwerpunktmäßig wird zunächst die Bauphase und dann die Situation nach der Fertigstellung untersucht. Auch hier stehen die Bauarbeiten sowie die Situation der Anlieger und Benutzer im Vordergrund.

Die Entwicklung des Wegewesens in Schleswig-Holstein stellte einen kulturellen Prozeß dar, der durch obrigkeitliche Maßnahmen gelenkt wurde. Für eine derartige Vermittlung von Kultur prägte die schwedische Volkskunde den Begriff der "Zentraldirigierung". Das heißt, daß eine erklärte Absicht des Staates oder einer anderen zentralen Institution formuliert und publiziert wird, zum Beispiel in Form von Gesetzen. Zur Durchsetzung des Zieles werden Maßnahmen wie die Androhung und Vollstreckung von Strafen im Fall von Zuwiderhandlungen ergriffen. In der Realität steht die Reaktion der Betroffenen der Zentraldirigierung gegenüber. Sie kann entsprechend der Strenge der Maßnahmen und ihrem Verhältnis zu den Tendenzen der betroffenen

Kultur verschieden stark ausgeprägt sein. Davon ist es schließlich auch abhängig, wie sich die obrigkeitliche Zielsetzung in der Realität durchsetzt (4). Sigurd Erixon schreibt dazu:

"Wenn wir auch in der Hauptsache genau wissen, inwieweit Direktiven dieser Art gegeben wurden, wissen wir gewöhnlicherweise weniger, in welchem Umfang diese in die Wirklichkeit umgesetzt wurden (...). Oft kann man ohne weiteres zeigen, daß die Direktiven wenig beachtet oder vergessen wurden oder daß viele Menschen ungehorsam waren." (5)

Für den Volkskundler stellt sich also die Frage, wie sich ein Gesetz oder eine andere Maßnahme zur Lebenswirklichkeit verhielt, wie die Reaktion der Betroffenen dazu aussah und was schließlich in der Realität dadurch bewirkt wurde.

Mit dem Straßenwesen beschäftigten sich bisher vor allem Historiker, Geographen, Techniker und Heimatforscher. Dabei erweist sich die sogenannte "Altstraßenforschung" oder "Altwegeforschung" als dominierend. In einer neueren Untersuchung heißt es dazu: "Fragestellung und das Forschungsziel die möglichst authentische Darstellung ist Nah- und Fernverkehrsnetze für verschiedene historische Epochen sowie die Entwicklung und Bedeutung der Verkehrsverbindungen im Verlaufe Geschichte." (6) Dazu werden einander ergänzend Geländeforschungen (Feldforschung) und archivalische Forschungen durchgeführt. dieser Richtung sind meist auf regional begrenzte in Untersuchungsräume bezogen, wie zum Beispiel die Arbeit von J.G. Landau "Beitrag zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in von 158 Deutschland", die sich mit hessischen Verhältnissen beschäftigt (7).

Dann gibt es breit angelegte Monographien, die sich mit der Straße unter vielen Gesichtspunkten gleichzeitig befassen. Das Standardwerk in dieser Hinsicht ist noch immer E. Gasners "Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis ins 17. Jahrhundert", das bereits 1889 erschienen ist (8). Dieses Buch wird fast in jedem späteren Werk über Straßen zitiert und dient oft als Vorbild im Hinblick auf Fragestellung und Konzeption. Folgende Auflistung soll einen Eindruck von Gasners Themenvielfalt geben, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben: Routen, Wegetypen und -bezeichnungen, Wegegesetzgebung, Bautechnik Wegegeld, Benutzung und Bauarbeit, von Wegen und Wegzeichen. Andere Arbeiten dieser Art beschränken sich nicht auf Deutschland als Untersuchungsraum, sondern beziehen auch andere Länder und Kontinente mit ein. Dabei beginnen sie mit frühen Hochkulturen und enden im 20. Jahrhundert. Typische Beispiele sind E. Rehbein, "Zu Wasser und zu Lande" (9), H. Schreiber, "Sinfonie der Straße" (10) und A. Weise, "Vom Wildpfad zur Motorstraße" (11).

Einen beliebten Forschungsgegenstand im Zusammenhang mit der Straße bilden die historischen Verkehrsmale oder Wegzeichen. Eine umfassende Monographie zu diesem Bereich der Sachkultur liegt mit "Verkehrsmale in Hessen, ein topographisches Handbuch zur Verkehrsgeschichte" von H. Riebeling vor (12). Diese Untersuchung basiert auf der Inventarisation aller betreffenden Zeugnisse, die noch in der Landschaft vorzufinden sind.

Mit dem technikgeschichtlichen Aspekt der Straße beschäftigen sich vor allem zwei Arbeiten. Dabei entspricht "Die Straße, ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte" von A. Birk noch weitgehend den oben genannten Werken in der Nachfolge von Gasner (13). A. Speck stellt daher mit Recht kritisch fest:

"Es fehlt jedoch in allem, was bisher von Geschichtlern und Technikern darüber (Straßenbau) geschrieben worden ist, die klare Unterscheidung zwischen Verkehr und Straße, zwischen Pfaden und Wegen (...) und bestimmten, vom menschlichen Willen zielbewußt angelegten Kunststraßen, und es fehlt eine kurzgefaßte, systematische Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der Bautechnik." (14)

Diese Lücke füllte er mit seiner Arbeit "Der Kunststraßenbau, eine technisch geschichtliche Studie von der Urzeit bis heute" aus (15).

Technik allein macht noch keinen Straßenbau aus, es gehören auch die Arbeiter dazu. Bis heute werden sie nur in dem umfassenden Werk von A. Knoll, "Geschichte der Straße und ihrer Arbeiter" (16), berücksichtigt, das schon um 1925 erschienen ist (17).

In den genannten grundlegenden Arbeiten wird auf Schleswig-Holstein überhaupt nicht eingegangen. Das mag einmal daran liegen, daß die Herzogtümer erst von 1867 an zu einem deutschen Territorialstaat, nämlich zu Preußen, gehörten. Außerdem war das Wegewesen in Schleswig-Holstein bis ins 19. Jahrhundert hinein gegenüber anderen Gebieten so weit zurückgeblieben, daß es auch in Arbeiten, die über Deutschland hinausgehen, keine Erwähnung findet. Die schleswig-holsteinische Straßenforschung liegt daher noch immer weitgehend in der Hand der Heimatforschung. Ihre Arbeiten haben daher meist einen starken lokalen Bezug. Beiträge über Wege finden sich als Spezialaufsätze in verschiedenen landes- und heimatkundlichen Zeitschriften und Jahrbüchern, aber auch in Ortsmonographien und anderem landeskundlichen Schrifttum. Dabei überwiegt die Altstraßenforschung. Einen Gesamt-Überblick bis ins 20. Jahrhundert hinein bietet die geographische Staatsexamensarbeit von A. Paulsen "Das schleswig-holsteinische Stra-Bennetz - unter besonderer Berücksichtigung seiner Entwicklung" (18). Dort ist auch die wichtigste Literatur aufgeführt. Einen weiteren Schwerpunkt bilden Forschungen zum Verkehrs- und Beförderungswesen. Als Beispiele sind H. Lütjohann, "Das Personen- und Frachtfuhrwesen in Schleswig-Holstein" (19) und E. Pörksen, "Das Post- und Verkehrswesen Schleswig-Holsteins in seiner Entwicklung" (20) zu nennen. Der Kunststraßenbau wird in der landeskundlichen Literatur als großartige Errungenschaft hervorgehoben, seine historische Entwicklung im allgemeinen nur kurz beschrieben (21).

Besonderes Interesse zeigt die Heimatforschung an alten Meilensteinen und am Beruf des Steinklopfers. Die repräsentativen Meilensteine sind oft die einzigen Relikte, die an Straßenverhältnisse in früherer Zeit erinnern, und werden so zum Anlaß für heimatkundliche Aufsätze (22). Der ausgestorbene Beruf des Steinklopfers, der in enger Verbindung mit dem Chausseewesen stand, wird in der Heimatliteratur idyllisiert und dient als unreflektiert eingesetztes Versatzstück, um das Bild einer guten alten Zeit zu malen, in der alles geruhsamer und damit auch schöner als heute war (23).

Die volkskundliche Bibliographie spiegelt den Zugang der speziell

volkskundlichen Forschung zum Thema Straße. Unter den Stichworten Weg, Straße, Landstraße, und Kunststraße sind nur vereinzelt Arbeiten Chaussee ausgewiesen. Die Schwerpunkte liegen bei der Altstraßenforschung, der Namenforschung und der Beschäftigung mit Wegzeichen (24).

Abschließend sollen drei Beispiele für die Präsentation von historischem Straßenwesen und vor allem Straßenbau im Museum vorgestellt werden (25).

Im Deutschen Museum in München befindet sich eine selbstständige kleine Abteilung "Straßenbau", die um 1960 konzipiert wurde und seitdem unverändert blieb. Schaukästen mit Dioramen, die die Entwicklung des Zustands der Wege von der Römerzeit bis heute vorführen, werden durch Schautafeln mit Karten, zeitgenössischen Darstellungen und Erläuterungstexten ergänzt (26). Obwohl die Aufstellung, bedingt durch ihr Alter, schon recht "verstaubt" wirkt, bietet sie dem Besucher, der sich davon nicht abschrecken läßt, anschaulich einen Einstieg in die Thematik. Dabei steht die Technikgeschichte deutlich im Vordergrund.

In Wasserburg am Inn gibt es ein Spezialmuseum, das sich ausschließlich mit dem Wegebau beschäftigt. Als im Jahr 1977 die dortige Straßenmeisterei in ein neues Gelände verlegt wurde, stellte sich die Frage, was mit den nicht mehr benötigten Beständen an Geräten und dem ausgesonderten Archivmaterial geschehen sollte. Dieses alte Inventar bildet heute den Grundstock des "Wegmachermuseums". Die Sammlung wird laufend ergänzt und umfaßt mittlerweile 1500 Exponate (27). Obwohl sich dieses Museum selbst nicht als volkskundlich bezeichnet, kann durchaus a1s solches angesehen werden, da es die Menschen, die an den Straßen arbeiteten, im Blickpunkt des Interesses stehen.

Das Freilichtmuseum Finsterau in Bayern führt zur Zeit ein Projekt durch, das sich mit Straßenbau in historischer Technik beschäftigt. Darin wird der Anspruch erhoben, "alte handwerkliche Techniken nicht lediglich abstrakt forschend nachzuvollziehen, sondern in der Praxis wiederherzustellen und zu dokumentieren" (28). Tatsächlich

ist im Museum ein Zufahrtsweg zu einem neu zu errichtenden Gebäude in der Technik der Packlage angelegt worden, in der für den an Steinen reichen Bayrischen Wald typischen Bauform.

1.2. Quellen

Nach der Durchsicht einschlägiger Bibliographien (1) und Bibliotheks-kataloge stand eine Menge Sekundärliteratur zum Wegewesen zur Verfügung. Bei der Bearbeitung dieser Literatur stellte sich jedoch heraus, daß nur ein Bruchteil der Arbeiten verwendbares Material speziell zu meiner Fragestellung enthält. Deshalb war es nötig, zeitgenössische Quellen wie literarische Texte, Verordnungen und Archivalien hinzuzuziehen.

Der erste Teil dieser Arbeit, der sich mit dem Wegewesen in Schleswig-Holstein vor dem Chausseebau beschäftigt, ist vorwiegend aufgrund von Sekundärliteratur, zeitgenössischen Texten und Verordnungen erarbeitet worden. Als ergiebig erwiesen sich Landesbeschreibungen wie zum Beispiel von A.C.H. Niemann (2) und A. Gudme (3) über Schleswig-Holstein, von G. Hanssen (4) über das Amt Bordesholm und von H.N.A. Jensen (5) über Angeln. Weiterhin wurden die Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichte und ihre Folgezeitschriften (6) und das Staatsbürgerliche Magazin (7) durchgesehen (8). In diesen Zeitschriften fand um 1800 eine rege Diskussion über das Wegewesen statt, die sich in speziellen Druckschriften über die Zeitschriften hinaus fortsetzte (9). Die herangezogenen Verordnungen über das Wegewesen sind verschiedenen Sammlungen von Verordnungen Schleswig-Holsteins entnommen (10). Aus der Quellenkartei des Seminars für Volkskunde der Universität Kiel stammen die wenigen archivalischen Belege für diesen Teil. Die belegen im wesentlichen die Sicht Quellen Schriftsteller und der Obrigkeit. Die Haltung der wegebaupflichtigen Anlieger und Straßenbenutzer aus den unteren Sozialschichten läßt sich nur zwischen den Zeilen erkennen. Um diesem Mangel abzuhelfen, wäre die Durchsicht der Archivbestände der einzelnen schleswig-Betreff "Wegesachen" holsteinischen Verwaltungsbezirke unter dem nötig. Aus Zeitmangel mußte jedoch darauf verzichtet werden.

Die Entwicklung des Wegewesens außerhalb Schleswig-Holsteins wird anhand von Sekundärliteratur referiert.

In dem Teil der Arbeit, der sich mit dem Bau und der Benutzung der

Kiel-Altonaer Chaussee befaßt, werden neben den Quellen, die für den ersten Teil genannt worden sind, vorwiegend Archivalien verwendet, die im Landesarchiv in Schleswig einzusehen sind. In den bereits erwähnten Zeitungen wurde auch der Chausseebau diskutiert. Verschiedene Verordnungen speziell zu den Kunststraßen entstanden.

Bei dem Aktenmaterial handelt es sich um den Schriftverkehr, der zwischen der für den Chausseebau verantwortlichen Direktion und deren Angestellten und den verschiedenen Behördeninstanzen des dänischen Gesamtstaats, der den Bau finanzierte, geführt worden ist. Dieser Schriftwechsel beinhaltet auf der einen Seite formelle regelmäßig einsowie informelle Berichte der Chausseebaudirektion besonderen Vorfällen und Gesuche einzelner Personen an die dänischen Behörden, auf der anderen Seite behördliche Anweisungen und Verfügungen. Da die Baudirektion über jedes Vorhaben und jeden Vorfall Rechenschaft ablegen mußte, vor allem, wenn daraus Kosten entstanden oder Geld eingenommen wurde, enthalten die Akten viel Material zu den Bereichen Bauarbeit, Bauarbeiter, Instandhaltung durch die Chausseewarter, Chausseegeldhebung und Benutzungsvorschriften. Ob-Archivalien die Sichtweise der Obrigkeit diese enthalten sie bei kritischer Durchsicht doch auch brauchbare Hinweise die Situation der Arbeiter und Angestellten, der Anlieger und Benutzer.

Aktenmaterial stammt zum größten Teil dem Bestand aus der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Kanzlei in Kopenhagen, die die Oberbehörde für die Herzogtümer war. Vier Inventarienbände, die Fertigstellung der Chaussee angelegt wurden und Besitzverhältnisse der Chaussee Auskunft geben, sind Holsteinischen Obergericht in Glückstadt erhalten. Bei den Ämtern als Unterbehörden, durch deren Gebiet die Chaussee verlief, ist nur im Bestand des Amtes Kiel-Bordesholm-Kronshagen einschlägiges Material vorhanden (11).

2. DAS WEGEWESEN IN SCHLESWIG-HOLSTEIN VOR DEM KUNSTSTRASSENBAU

2.1. Entwicklung des Wegenetzes

Grundlegend für die Ausbildung des schleswig-holsteinischen Wegenetzes war zunächst einmal die Lage des Landes im südlichen Teil der jütischen Halbinsel und seine naturräumliche Gliederung in die Landschaftsformen Marsch, Geest und östliches Hügelland. Da Schleswig-Holstein einerseits zwischen Nordsee und Ostsee und andererseits zwischen Nordeuropa und Mitteleuropa liegt, mußte jeder Verkehr, der sich zwischen den beiden Meeren ergab, Schleswig-Holstein überwinden oder durch Skagerrak, Kattegat, Sund und Belte umgehen. Dagegen mußte jeder Verzwischen Nordeuropa und Mitteleuropa Schleswig-Holstein Brücke benutzen (1). Die Gliederung des Landes in die drei Großlandschaften Marsch, Geest und östliches Hügelland wirkte sich auf die Linienführung sowie auf den Zustand der Wege aus (2). Die Marschen bildeten von Natur aus im Sommer normalerweise eine trockene, feste Oberfläche, während sie im Winter weithin unpassierbar waren (3). Die Geest wies mit ihren ausgedehnten Mooren ganzjährige Verkehrshinder-Dagegen waren die Sanderflächen der Geest in längeren Trockenperioden zwar oftmals unwegsam, bei gelegentlichem Niederschlag jedoch, wenn die Oberfläche verhältnismäßig fest war, gut passierbar. In der Moränenlandschaft des Ostens lagen die Schwierigkeiten für das Wegewesen weniger bei der Konsistenz der Bodenoberfläche als vielmehr beim Relief. Ferner stellten besondere vegetationsgeographische Gegebenheiten der Ausbildung eines Wegenetzes im östlichen Hügelland in Form des Waldreichtums entgegen. Auch Moore fehlten hier nicht, besonders aber die zahlreichen Seen stellten erhebliche Verkehrshindernisse dar (4). Die kulturgeographischen Verhältnisse, also Siedlung, Wirtschaft und Agrarverfassung und Einflüsse politischer Art waren weitere Faktoren für die Ausbildung des Wegenetzes (5).

Die Anfänge des Wegewesens in Schleswig-Holstein sind in der jüngeren Steinzeit zu suchen, als der Mensch begann, den Boden landwirtschaftlich zu nutzen, dadurch seßhaft wurde, und als aus den Wildpfaden der mittelsteinzeitlichen Jäger und Fischer oder durch Neuanlage ein erstes festes Wegenetz entstand (6). Die ersten Fernverbindungen

entwickelten sich mit dem Austausch begehrenswerter Güter wie Kupfer und Bernstein in der ausklingenden Steinzeit und der älteren Bronzezeit (7). Diese ältesten Wege richteten sich in ihrem Verlauf nach der Landschaft. War sie für die Wegführung geeignet, verliefen sie gerade, boten sich Schwierigkeiten wie Gewässer, Sümpfe, Moore und Hügel, wich man ihnen aus, ohne auf die Länge des Weges Rücksicht zu nehmen (8). Flußübergänge wurden an den flachsten Stellen, also bei natürlichen Furten gesucht (9).

Die wichtigste Ost-West Verbindung war Eider-Treene-Schleilinie, auf der unter Ausnutzung der vorhandenen Wasserläufe nur ein Landweg von etwa fünfzehn Kilometern zwischen Hollingstedt und Haithabu zurückgelegt werden mußte (10). Die älteste Nord-Süd Verbindung führte westlich der heutigen Städte Apenrade, Flensburg und Schleswig nach Süden und weiter bei Rendsburg über die Eider bis nach Itzehoe. Von dort bestand eine Schiffsverbindung nach Stade, von wo aus die Verbindung mit dem Hellweg (11) im Rheinland hergestellt wurde (12).

Während des Mittelalters wurde die frühgeschichtliche Linienführung der alten Wege weitgehend beibehalten (13). Im 12. Jahrhundert fand eine Umlegung des wichtigsten Ost-West Transitweges von der Eider-Treene-Schleilinie weg in den Hamburg-Lübecker Raum statt (14). Als neue Ost-West Verbindung entwickelte sich die Lübsche Trade, die Heide mit Lübeck verband (15). Der frühgeschichtliche Nord-Süd Weg verlagerte seinen Endpunkt von Itzehoe nach Hamburg und gleichzeitig kam eine Alternativroute über die heutigen Städte Neumünster und Bramstedt zustande, auf die sich der Verkehr nun immer mehr verlagerte. Eine weitere Nord-Süd Verbindung entstand von Lübeck nach Schleswig über Preetz, Kiel und Eckernförde (16). Abschließend muß noch die sogenannte Salzstraße erwähnt werden, die Lüneburg und Lübeck verband und bei Artlenburg über die Elbe ging (17).

Die oben beschriebenen wichtigsten Landstraßen Schleswig-Holsteins blieben in ihrer Linienführung bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts weitgehend unverändert. Eine einschneidende Veränderung des Landstraßennetzes brachte erst der Bau von Chausseen im 19. Jahrhundert. Es waren zwar die alten Routen, die kunstmäßig ausgebaut wurden, aber

durch rigorose Begradigungen wichen sie oft weit von den alten Landstraßen ab. Außerdem bedeutete der Ausbau einer Strecke als Kunststraße eine starke Aufwertung derselben, da die Passage erheblich erleichtert wurde.

Große Veränderungen traten jedoch bei den Nebenwegen auf, was auf verschiedene Gründe zurückzuführen ist. Zum einen hatte die Veränderung der Besiedlungsdichte einer Region immer auch Einfluß auf die Dichte des Wegenetzes. Im 18. und am Anfang des 19. Jahrhunderts wirkte sich die Agrarreform stark auf das System der Nebenwege aus. Vor der Reform gab es die Dreifelderwirtschaft und die dadurch bedingte Feldgemeinschaft. Die Zufahrten zu den einzelnen Flurstücken wurden gemeinsam genutzt. Sie waren keine festen Wege, sondern wurden nach Bedarf angelegt und später wieder umgepflügt. Im Zuge der Agrarreform wurde die sogenannte Verkoppelung durchgeführt, wobei die Feldgemeinschaft aufgelöst und die Dorfflur nach einer genauen Vermessung den einzelnen Höfen stückweise zugeteilt wurde. Die Felder wurden mit Knicks eingefaßt und für den Besitzer frei zugänglich. Der Zugang zu den auf diese Weise entstandenen Koppeln erforderte einen Ausbau der Wege beziehungsweise ihre Verbreiterung, so daß durchschnittlich 1/20 der Feldmark zu festen Wirtschaftswegen wurde (18).

Zur Benennung der verschiedenen Wegetypen hatte sich eine Vielzahl von Bezeichnungen entwickelt. Etymologisch betrachtet hat das Wort "Weg" seinen Ursprung in der germanischen Wurzel "+weg", die "ziehen, fahren" bedeutete. Das Wort "Straße" dagegen ist aus dem Latein des 4. Jahrhunderts entlehnt, wo "via strata" die Bezeichnung für einen gepflasterten Weg als Heerstraße war (19). Die Unterscheidung von Weg und Straße, wie wir sie heute verwenden, wobei dieser unbefestigt und jene befestigt ist, wurde bis ins 19. Jahrhundert hinein nicht gemacht, sondern beide Begriffe synonym verwendet.

in Schleswig-Holstein.
Die Beschaffenheit von Wegen charakterisiert man durch die Bezeichnungen Redder, Hohlweg, Damm, Steindamm, Steinbrücke, Sommerweg, Sandweg, und Leimweg (=Lehmweg). Diese Auflistung enthält nur die gängigsten Bezeichnungen und läßt sich noch erheblich erweitern. Sie bedürfen näherer Erläuterung. So war ein Redder, der auch Hohlweg genannt

wurde, an beiden Seiten durch Knicks in der Fahrbahnbreite begrenzt (20). Ein erhöhter Fahrweg wurde Damm genannt (21). Wenn er gepflastert war, hieß er Steindamm, Steinbrücke oder einfach nur Brücke. Meist befanden sich neben einem gepflasterten Weg sogenannte Sommerwege, die unbefestigt waren und die Pflasterstrecke in der trockenen Jahreszeit entlasten sollten.

Bei der Unterscheidung in Fahrweg und Steig oder Pfad wurde von der Benutzungsart ausgegangen. Fahrwege wurden immer auch von Reitern und Fußgängern mit oder ohne mitgeführte Tiere benutzt, aber es gab auch reine Fußwege, die für den Wagenverkehr zu schmal waren.

Von der Funktion, der vorrangigen Nutzung oder dem Zielort ausgehend, erhielten viele Wege Namen, die regionale Geltung besaßen. Beispiele dafür sind Mühlenweg (=Weg zur Mühle), Kirchenweg (=Weg zur Kirche), Leichenweg (=Weg, auf dem die Toten zum Friedhof gebracht wurden), Ochsenweg (=Weg, auf dem Ochsentriften statt fanden), Frachtund Poststraße oder Kieler Landstraße.

Neben den genannten Bezeichnungen gab es die amtliche Klassifizierung der öffentlichen Wege, die im 18. Jahrhundert drei Wegetypen unterschied. Die für die Herzogtümer Schleswig und Holstein gemeinschaftlich erlassene Wegeverordnung von 1769 klassifizierte in große, kleine und andere Landstraßen (22). In der Wegeverordnung für Schleswig von 1784 wurde diese Einteilung genauer definiert:

"Große Land- und Heerstraßen, worunter die auf Städte und Flecken führenden und zur gewöhnlichen Route der Posten und Frachtwagen dienenden Wege zu verstehen sind. (...) Die anderen Landstraßen und gemeinen Wege, die zwar nach Städten und Flecken führen, jedoch gewöhnlicherweise von Posten und Frachtwagen nicht befahren werden. (...) Die übrigen nach Kirch- und anderen Dörfern oder adelichen und kanzeleysäßigen Gütern und Höfen führenden oder durch Köge gehenden Wege, insbesonderheit die Kirch- und Leichenwege." (23)

Die einzige Wegeverordnung, in der neben den genannten öffentlichen Haupt- und Nebenwegen auch Feld- und Wirtschaftswege bezeichnet wurden, ist die für Fehmarn von 1792. Darin ist von "wandelbaren, sogenannten Graswegen" die Rede, die für den Durchgangsverkehr keine Rolle spielten (24).

2.2. Zustand der Wege

Bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts befanden sich die Wege in Schleswig-Holstein in sehr schlechtem Zustand. In der Regel waren noch alle Wege unbefestigt, nur vereinzelt waren auf Hauptstraßen, bei Ortsdurchfahrten und vor und nach Brücken über Wasserläufe Steindämme angelegt worden.

Bemerkungen über schlechte Wegestrecken findet man in der Zeit um 1800 oft in Reiseberichte eingestreut und in Zeitschriften wie den Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichten, wenn Vorschläge zur Wegebesserung diskutiert wurden. Die Berichtenden waren entweder Durchreisende oder Anlieger aus den gehobenen Schichten, die durch die schlechten Wegeverhältnisse in Schwierigkeiten geraten waren. Probleme brachten vor allem die unebenen, feuchten, sandigen oder verschmutzten Fahrbahnen mit sich, aber auch zu enge oder nach den Seiten ausufernde Wege gaben Anlaß zur Klage.

In einem Bericht über eine Sommerreise in Holstein im Jahr 1815 schilderte Meyer die öffentlichen Landstraßen folgendermaßen:

"Es sind wahre Marterfahrten, diese sogenannten Wege, mit losen Granitklötzen überstreut, gegen die die Wagenräder anschmettern, jeden Augenblick in Gefahr zerschmettert zu werden. Die unbefestigte Oberfläche dieser Landstraßen soll dadurch entstehen, daß die Bauern die aus dem steinigten Boden (...) aufgepflügten Steine, in die Wege hineinwerfen dürfen, und es gemächlich den Wagenrädern überlassen, sie einzustampfen. Eben so sind die dem Schein nach gepflasterten Straßen überall mit Sumpfpfützen durchlöchert, holpricht und ausgefahren. Auch in dem bequemsten Wagen läuft man, wegen des beständigen, rastlosen Stoßens, Rüttelns, Schleuderns der darin sitzenden Personen gegen einander, dafür nur ein beständiges krampfhaftes Festhalten an den Handhaben der innern Wagenseiten einigermaßen schützt, die Gefahr eines Rippenbruchs." (1)

In derselben Quelle heißt es weiter:

"Man pflügt von hier ab eine gute Weile in einem schlüpfrig tiefen Lehmboden schneckenartig fort, viel erträglicher zwar als die Höllenfahrten auf den rädernden Steinwegen, aber doch langweilig, besonders da die dicht belaubten hohen Knicks (...) jede Aussicht abschneiden." (2)

Im Jahrgang 1829 der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Provinzialberichte schilderte ein Reisender seine Fahrt auf der Strecke Eutin - Lehnsahn - Oldenburg. Er zählt diesen Weg zu den besseren, aber an zwei Stellen geriet er erheblich in Gefahr:

"Die eine hätte mich bald ein Auge, die zweite einen Arm gekostet. Sie sind nicht weit aus einander entfernt, beide zwischen der Höhe Halendorf und einer Försterwohnung (Cremperkate), vor welcher selbst das Unglück statt fand. Es war Abend und ich wiegte mich halb schlummernd auf meinem Einspänner. Siehe da, mitten im Weg erreicht mich ein Busch und streift mir über Nase und Augen, daß ich ohnmächtig in den Wagen zurück sinke. Aber es wartete meiner auf dieser ominösen Straße noch ein größeres Schreckniß. Ein paar Büchsenschüsse weiter, gerieth ich auf ein Steinpflaster, das seines gleichen kaum in Mecklenburg findet. Hier brach die Achse meines Wagens und ich stürzte von der holprigen Straße nach einem tiefen Hohlweg hinein, wobei ich dermaßen den Fuß verrenkte, daß ich ihn anfänglich für gebrochen hielt. Man versicherte mir, daß keine Woche, zuweilen kein Tag hinginge, wo nicht auf dieser Stelle Unglück passirte." (3)

Ein anonymer Reisebericht von 1828 aus derselben Zeitschrift macht deutlich, wie verschieden der Zustand eines Weges im Verlauf einer einzigen Route sein konnte:

"Auch ich machte eine Badetour nach Oldesloe. Von Altona über Hamburg freute ich mich über das herrliche Steinpflaster. Meine Freude ward vermindert, als dies in Barmbeck aufhörte, ich noch 1/4 Meile, auf Hamb. Gebiete, bis zur holst. Gränze Hellbrock, im Sande und Morast mich kümmerlich durchschleppen mußte. Von hier fängt der holst. Weg an, der unter Trittauer Aufsicht stehen soll, auf dem man auch hie und da Gräben aufgemacht sah, auf dem aber doch viel Wasser stand. (...) Schlimmer, ja nur mit Mühe passirbar, war die kurze Strecke, genannt beim grünen Jäger, unter Wandsbecker Aufsicht; Die Pferde keuchten, und der Weg schwamm - und das mitten im Sommer! Mittelmäßig gings nun bis Lottbeck, von wo ein herrlicher Stein- und Kiesweg, zum Amte Tremsbüttel gehörig, mich nach Hovesbüttel brachte, und durch dieß adel. Gut, das recht viel für seine Wege gethan, bis zu einer weißen Brücke, ich meine bei Hunnau, wo es denn mit dem guten Weg rein aus war, und ein endloses Gewühl im Schlamm, ein Holpern über einzelne große Steine, kein Ende nahm, ja zuletzt beinahe zur Verzweiflung brachte, da zwischen Wirthshäusern auf beiden Seiten - man nannte es Timmenhörn und rechnet es zu Ahrensburg - der Weg immer schlechter ward, die Pferde jeden Augenblick im grundlosen Schlamm stecken blieben und Luft schöpfen mußten." (4)

Entsprechend den naturräumlichen Gegebenheiten differierte das Erscheinungsbild der Wege. Besonders schlecht waren sie in Angeln, wo sich ständig Feuchtigkeit im Boden hielt. H.N.U. Jensen bestätigte, daß sie nicht zu Unrecht berüchtigt waren, diese engen, krummen, tiefen, ja stellenweise grundlosen Wege, die man notdürftig durch hineingeworfenes Buschwerk so erhielt, daß mit Mühe ein Wagen

bei schlechter Jahreszeit hindurch kommen konnte, ohne ganz zu versinken (5). In Nordfriesland, wo ebenfalls Moore und Flußläufe häufig zu finden waren, sahen die Wege ähnlich aus. F. Mager führte eine Quelle aus der Zeit kurz nach 1800 an, aus der hervorgeht, daß ein Fahrweg durch die Heide direkt durch einen Fluß führte und in dessen Umgebung häufig überschwemmt wurde. Man kann also davon ausgehen, daß die alten Furten durchaus noch nicht überall durch Brücken ersetzt worden waren (6).

In den sehr feuchten Marschen wurden die Wege teilweise erhöht angelegt oder auch die Deiche als Wege verwendet. Die regulären Wege konnten nur während des Sommers und an winterlichen Frosttagen regelmäßig befahren werden. In regenreichen Frühjahrs- und Herbstzeiten waren sie bodenloser Morast und deshalb nahezu unbenutzbar (7).

Den Gegensatz zu den feuchten Gebieten bildeten die Sandflächen der Geest. Dort waren die Wege in der feuchten Jahreszeit am besten befahrbar, während sie im Sommer durch den trockenen, lockeren Sand sehr tief wurden.

Reparaturen an den unbefestigten Straßen führte man, wie in einigen Quellen schon angedeutet, nur mit den einfachsten Mitteln durch. Man warf in die Löcher mehr oder weniger große Steine, deckte sie mit Kies oder Sand zu, machte sandige Strecken mit Heide und Kies fester und besserte moorige und lehmige Stellen mit Buschwerk und Heidekraut aus (8). Viele dieser Maßnahmen verbesserten die Wege jedoch kaum, oder nur für eine kurze Zeit. Diese Tatsache wurde in dem Jahrgang 1799 der Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichte gerügt:

"Man fuhr nämlich in die tiefsten Stellen grosse Zweige und halbe Bäume, und bedeckte diese mit Erde, wodurch die Wege auf eine Zeit lang fahrbar wurden. Nun aber hat sich nach langen Jahren die Erde abgewühlt, das grosse Holz liegt unbedeckt, und macht wirklich das Reiten und Fahren an einigen Stellen gefährlich."

Im Jahrgang 1829 derselben Zeitschrift wurde noch einmal zu dieser Problematik Stellung genommen:

Auf der Strecke von Rendsburg nach Schleswig wurde "der Weg mit

steinigem Sand aufgefahren, welches allerdings gut gemeint seyn mag, welches aber mitten im Weg so unpassend zusammengehäuft war, daß Einsender zweimal, als er ihm entgegenkommenden Posten ausweichen mußte, im Begriff war umzuwerfen, und unter welchem Sande sich eine ungeheure Menge mehr als Faust großer sehr harter Steine befand, so daß der auch mitten in der Hauptspur seinen Weg fortsetzen konnte, durch schreckliches Stoßen beinahe gerädert wurde." (10)

Auch die vorhandenen Steindämme ließen in ihrer Qualität zu wünschen übrig, wie aus einigen der oben vorgestellten Quellen schon zu entnehmen war. A.C.H. Niemann berichtete dazu im Jahr 1802:

"Von Struckdorf nach Vergoldetenhahn geht ein Steindamm, und von hier ganz nach Lübeck. Dieser ist nicht dicht genug gepflastert, daher verschieben sich die Steine leicht und sinken, so daß durch das Befahren der schweren Frachtwagen selbst Gleise darauf entstanden sind. Wegen dieser schlechten Beschaffenheit braucht man ihn nur, wenn der deneben gehende Leimweg unfahrbar ist." (11)

Wie hier beschrieben waren es vor allem die beladenen Frachtwagen, denen die Steindämme nicht Stand hielten. Im Jahrgang 1824 der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Provinzialberichte hieß es dazu, daß ein einziger, mit vierzig Schiffspfund beladener Frachtwagen, wenn er beim Auftauen im Frühjahr nach starkem Frost, wenn das Tauwetter bis auf ungefähr einen Fuß Tiefe eingedrungen und unten noch harter Frost sei, einen Steindamm von Grund auf ruinieren könnte, wenn er über denselben fahren würde (12). Man konnte also keine guten Straßen voraussetzen, wenn ein Steindamm vorhanden war. Die meist schmale, holperige Bahn wurde nur benutzt, wenn sich die daneben angelegten Bei- oder Sommerwege nicht in einem befahrbaren Zustand befanden. Jene waren in ihrem Zustand mit den übrigen unbefestigten Wegen der betreffenden Gegend zu vergleichen.

Neben den Fahrwegen spielten die Fußsteige besonders für den innerörtlichen Verkehr eine bedeutende Rolle. Nur 1/2 bis 1 Meter breit
zogen sie sich in großer Zahl durch die Feldmark oder begleiteten die
Fahrwege. Die durch die Verkoppelung entstandenen Knicks überwanden
sie durch sogenannte Stengel, das waren kleine Steinhaufen, die das
Übersteigen erleichterten (13). Die Fußsteige hatten den Vorteil, daß
sie meist den direkteren Weg nahmen als der Fahrweg, so daß der
Fußgänger die zurückzulegende Strecke erheblich abkürzen konnte (14).
Ihr Zustand war ebenso wie der der Fahrwege von den landschaftlichen

Gegebenheiten abhängig, nur daß diese zertreten, wo jene zerfahren wurden (15).

Bisher wurde nur auf die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche eingegangen, aber auch die Abmessungen spielten eine Rolle. Hier wirkte sich vor allem die Verkoppelung aus, durch die die Wege ein vollanderes Aussehen bekamen. Als die alte Feldgemeinschaft noch bestand, gab es bei den Nebenwegen und Wirtschaftswegen weder festgelegte Linien noch eine bestimmte Breite. "Auf Fehmarn wanderten die Wege auf der Flur umher mit Pflug- und Dreeschjahren", heißt es zum Beispiel bei P. von Hedemann-Heespen (16). Dies galt nicht für die Hauptlandstraßen, die auch schon damals festgelegt waren. Verbindungswege zu den Nachbardörfern bestanden zwar, vielfach nicht ganzjährig. Wie das ausgedehnte, ständig wechselnde Wegenetz zu den Acker- und Wiesenländereien wurden auch die Nebenwege zum Teil mit Frucht besät. Erst im Zuge der Verkoppelung setzten Landvermesser Wege und Wegebreiten entsprechend ihrer Bedeutung fest. Sie hatten dabei die Anweisung, die angeordneten Breiten einzuhalten und überflüssigen Nebenwege und Fußsteige einzurichten. Die neu angelegten Knicks und Gräben der Koppeln bewirkten, daß die Breite der Wege nicht mehr überschritten werden konnte. Für die Anwohner hatte das den Vorteil, daß der Durchgangsverkehr sich an die fest begrenzten Wege halten mußte und nicht mehr über die Felder ging, um schlechten Wegstellen auszuweichen (17). Es war aber auch eine Versuchung für die Bauern, die in der Breite festgelegten Wege, die auf fruchtbarem Grund angelegt worden waren, zugunsten ihrer Ackerfläche durch Uberpflügen wieder zu schmälern. Diese "Veruntreuung von Wegebreiten" stieß auf heftige Kritik (18). In den verkoppelten Gebieten wurde ebenfalls kritisiert, daß Tore und die das weidende Vieh zurückhalten sollten, quer über die Landstraße angelegt wurden und die Reisenden in ihrer Passage behinderten. In diesem Zusammenhang hieß es im Jahrgang 1829 der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Provinzialberichte:

"Namentlich führt die sehr frequente Landstraße von Cismar nach Lütjenburg in der Nähe des Dorfes Harmsdorf über eine Bauern-koppel, die auf beiden Enden mit sehr krüppelichten Hecken, die kein Reisender vom Pferde ab auf- und zumachen kann, versehen ist." (19)

In der Übergangszeit, in der die Verkoppelung durchgeführt wurde, waren die Wege besonders schlecht, weil zuerst nur ihre neue Linie festgelegt war, ohne daß sie ausgebaut wurde. In einem Beitrag über das Reisen in Holstein im Jahrgang 1821 des Staatsbürgerlichen Magazins wurde berichtet:

"Noch gibt es mehrere Wege, welche in Folge vorgenommener Einkoppelungen schon vor längerer Zeit umgelegt und über vormalige Ackerfelder fortgeführt sind, ohne daß man die Erhöhungen, welche die Ackerbreiten oder Stücke, ihrer früheren Bestimmung gemäß, hatten, geebnet hätte, so daß man auf solchen Wegen über eine wellenförmige Fläche beständig auf und nieder geschaukelt wird, in deren Vertiefung sich bey jedem anhaltendem Regen ein Wasserbehälter bildet." (20)

Eine weitere Quelle, die ebenfalls den versäumten Ausbau der neu angelegten Wege zum Inhalt hat, stammt aus der Kartei des Kieler Seminars für Volkskunde:

"Durch die vorgewesende Auftheilung der Gemeinheiten in der Hohner Harde haben die Kirch- Stadt- und Mühlenwege an unterschiedenen Stellen nun andere Richtung erhalten ohne daß selbige geebnet und die Moorstrecken durch Busch und Sandauffahren in fahrbaren Stand gesezzet worden." (21)

In den unfruchtbaren, dünn besiedelten Heidegegenden blieb die Situation auch nach der Verkoppelung unverändert. Die Wege waren in ihrer Breite nicht begrenzt, und wenn eine Fahrspur zu tief ausgefahren war oder Schäden aufwies, wurde eine neue gesucht. Deshalb dehnten sich die Wege in diesen Gebieten sehr in die Breite aus. Besonders bei Nacht und im Winter bei Schneefall war es für die Benutzer Strecken schwierig, die richtige Richtung beizubehalten und sich nicht zu verirren. In den verkoppelten Gebieten dagegen grenzten die neu entstandenen Gräben und Knicks die Straßen ein und zwangen den Verkehr in eine bestimmte Richtung. In den Heidegebieten wurden zu diesem Zweck Markierungszeichen aufgestellt, die die Normalerweise wurden Orientierung erleichterten. Pfähle oder Steine verwendet, auf der Landstraße von Flensburg nach Apenrade jedoch im Jahr 1799 sogar Leuchtfeuer aufgestellt, um die Passage auch in der Nacht zu gewährleisten (22).

Neben der Fahrbahnoberfläche und den Ausmaßen der Wege muß drittens

die Linienführung betrachtet werden. A.C.H. Niemann lobte und tadelte in dieser Hinsicht die Situation im Amt Travental um 1800:

"Die Landwege sind ziemlich gerade von einem Ort zum anderen ausgelegt; die Dorfwege aber weichen oft so sehr von der geraden Linie ab, daß der Weg zweimal so lang als die gewöhnliche Entfernung wird." (23)

Diese Aussage charakterisiert deutlich die Situation vor der planmäßigen Anlage von Wegen mit modernen technischen Mitteln, wo natürliche Hindernisse nicht mehr umgangen werden mußten und wo der geraden Linie der Vorzug gegenüber privaten Besitzverhältnissen und Interessen eingeräumt wurde.

Obwohl in diesem Abschnitt ausschließlich zeitgenössische Berichte von Angehörigen der gebildeten Oberschicht zum Zustand der Wege vorgestellt worden sind, kann man daraus indirekt Schlüsse auf die Sicht der übrigen Bevölkerung ziehen. Alle beschriebenen Probleme, die aus dem schlechten Zustand der Wege resultieren, wie die mühlselige, langsame, mit Unfallgefahren verbundene Passage, stellten sich genauso den Anwohnern wie durchreisenden Personen. Wie oben erwähnt. allem die waren es vor schweren Frachtfuhrwerke, nur die Steindämme, sondern auch die unbefestigten beschädigten. Wenn man dem gegenübersetzt, daß es Untergehörigen der Amter, Landschaften und Güter waren, denen die Pflicht zur Unterhaltung der Wege auferlegt wurde, erkennt wie groß die Belastung für die ländliche Bevölkerung war, wenn sie Schäden an den Straßen beheben mußte, die zum großen Teil von anderen verursacht wurden. Die Pflege der Wege kam darüber hinaus, wenn es sich um Durchgangswege handelte, eher dem Durchgangsverkehr zugute, als den Anliegern, die bei ihren täglichen Wegen nur kleine Teilstrecken und überwiegend Neben- und Wirtschaftswege benutzten. Daher mußten die Anlieger es als Ungerechtigkeit und zusätzliche Belastung empfinden, wenn sie neben der landwirtschaftlichen Arbeit zu bestimmten Zeiten auch noch zu Wegebauarbeiten herangezogen wurden. So ist es verständlich, daß sich die Pflichtigen diesem Zwang nur widerwillig beugten. Das wirkte sich wiederum auf den Zustand der Wege aus (24).

Ein ganz anderer Aspekt war, daß die schlechten Wege für verschiedene Anwohner eine sichere Einnahmequelle darstellten (25). Wenn sich ein schwerer Wagen festfuhr und aus eigener Kraft nicht mehr weiterkam, mußte der Kutscher von den Anwohnern zusätzlich Pferde mieten. um mit Hilfe des größeren Vorspanns wieder frei zu kommen. Auf diese Dienstleistung hatten sich besonders Gasthöfe spezialisiert, die ständig Reservepferde bereithielten. Da auftretende Schäden am Beschlag der Pferde, am Zaumzeug und an den Fahrzeugen nur von Fachleuten repariert werden konnten, wurden diese Arbeiten den Landhandwerkern übergeben. Das betraf vor allem die Schmiede, Sattler, Rademacher und Wagner. F. Mager sieht darin, daß die Rademacher im 18. Jahrhundert unter den Handwerkern der einzelnen schleswigschen Kirchspiele oftmals an erster Stelle standen, einen Beweis für den schlechten Zustand der Straßen (26). Die Verzögerungen der Reise, durch Schäden oder Unfälle entstanden, kamen zuletzt auch die den Gastwirten zugute, die die Aufgehaltenen bei sich beherbergten und bewirteten (Abbildungen 1 - 6).

2.3. Zugriff der Obrigkeit: Wegeverordnungen

Wegeverordnungen waren Sondergesetze, die zu den Polizeiordnungen gehörten, die auch als Landesordnungen bezeichnet wurden. Polizeiordnungen waren Gesetze, die in den Territorien und im Reich vor allem im 16. bis 18. Jahrhundert zur Ordnung des Gemeinwesens, nach dem damaligen Sprachgebrauch "zum Zweck der guten Polizei", erlassen wurden. Der Anlaß waren Mißstände, die es zu beseitigen galt. Verordnungen dienten zur Vorsorge und Lenkung und waren auf das "Allgemeinwohl" ausgerichtet. Mit diesen Ordnungsaufgaben des Staates waren besondere Behörden für die Polizeigerichtsbarkeit betraut, die im 18. Jahrhundert von den Justizbehörden getrennt wurden (1).

Die ersten Wegeverordnungen Schleswig-Holsteins stammen aus dem 17. Jahrhundert. Insgesamt sieben Verordnungen wurden von den beiden regierenden Fürsten, dem König von Dänemark und dem Herzog von Gottorf, gemeinschaftlich erlassen. Sie sollten auf eine Verbesserung des Zustands der öffentlichen Wege und Fußsteige hinwirken. Diese waren nämlich

"numehr dermassen verdorben und vernichtet, daß man sich deren beydes im Gehen als im Fahren und Reiten ohne grosse Gefahr länger nicht zu gebrauchen, ja wegen der Tiefe und daß sie im Grunde zerfahren, offt und vielmahls mit nicht geringer Ungelegenheit und anderer Schaden Umb- und Abwege nehmen und suchen müssen" (2)

Die Verordnungen richteten sich an die lokalen Obrigkeiten, also an den Adel, die Amtmänner, die Prälaten und Magistrate. In ihrer Verantwortung lag, daß die Reparatur der Wege in ihrem Zuständigkeitsbereich innerhalb der festgesetzten Fristen durchgeführt wurde, sonst drohte ihnen eine Strafe von 500 Reichstalern. Die Kontrollfunktion wurde Lokal-Beamten zugewiesen, die nach abgelaufener Frist eine Wegeschau durchführen sollten, um die Befolgung der Verordnungen zu überprüfen. Es blieb den Obrigkeiten überlassen, die eigentlichen Wegebaupflichtigen, nämlich die Landbesitzer und ihre Leute zur Arbeit anzuhalten, die Arbeitsabläufe zu organisieren und technisch zu bewältigen (3).

Im Verlauf des 18. Jahrhunderts setzte sich bei der Landesherrschaft daß allein durch Ermahnungen und Strafandie Erkenntnis durch, keine Verbesserung der Wege erreicht werden Daher verfolgte man nun eine andere Methode. Die Verordnungen wurden jetzt inhaltlich immer differenzierter und enthielten genaue Bestimmungen über die Verteilung der Wegelasten, die Organisation und die Kontrolle über technische Ausführung der Arbeiten und Pflichtigen. Die Wege wurden nach ihrer Bedeutung klassifiziert, Breiten vorgeschrieben, und die verordnungsmäßige Beschaffenheit entsprechend dem Wegetyp und den landschaftlichen Gegebenheiten genau beschrieben. Neben den Hauptverordnungen, die den Gesamtkomplex abdeckten, wurden immer wieder Ausführungsbestimmungen zur Präzisierung Abschnitte vorhandener Verordnungen und zu Problemen, die Anlaß zur Klage gaben, erlassen. Im folgenden sollen die Hauptverordnungen des 18. Jahrhunderts kurz dargestellt werden.

Die gemeinschaftlich für beide Herzogtümer erlassene "Wegeverordnung vom 13. April 1711" befaßte sich mit der Verteilung der Wegestrecken an die Pflichtigen (4). Die "Wiederholte Verordnung vom 6. Oktober 1712" legte zum ersten Mal Breiten fest und beschrieb die anfallenden Arbeiten, allerdings noch sehr oberflächlich (5). Die ebenfalls gemeinschaftliche "Wegeverordnung vom 28. September 1767" enthielt Breitenangaben und Bestimmungen zur Pflichtigkeit, zur Wegeschau und zu den anfallenden Arbeiten, wobei nach landschaftlichen Gegebenheiten unterschieden wurde (6).

Die "Wegeverordnung für das Herzogtum Schleswig vom 29. Oktober 1784" erläuterte auf 29 Seiten in 30 Paragraphen sämtliche Bereiche der Wegebesserung bis in die Einzelheiten. Zum ersten Mal wurde den Pflichtigen eine Art Leitfaden zur Wegebesserung in die Hand gegeben, in dem sie genaue Arbeitsanweisungen entsprechend den verschiedenen lokalen Gegebenheiten vorfanden (7). Diese Verordnung war so vorbildlich ausgearbeitet, daß sie auch von Sachverständigen in Deutschland zur Kenntnis genommen wurde. In einem Artikel in den Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichten aus dem Jahr 1795 wurde angemerkt, J.G. Krünitz daß sie in seiner "Oekonomisch-technologischen

Encyklopädie" (8) und in seinem Werk über Straßenbau "Die Landstraßen und Chausseen historisch, technisch, polizeimäßig und kameralistisch abgehandelt" (9) als Vorbild abgedruckt habe. Sie sei "ein Muster für alle Länder, denen der Bau von Straßendämmen noch zu kostbar ist" (10). In einem Beitrag in den Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Provinzialberichten 1828, also 44 Jahre nach ihrer Verabschiedung, wurde die Verordnung von 1784 noch immer als "Meisterstück der Gesetzgebung" (11) bezeichnet. Tatsächlich behielt sie ihre Gültigkeit bis zum Jahr 1844.

Das "Patent für das Herzogthum Holstein und die Herrschaft Pinneberg, wegen der Breite der Landstraßen und übrigen Wege, deren Reinlichkeit, auch sichern und ungehinderten Passage vom 15. März 1787" stellte eine Ausweitung der älteren gemeinschaftlichen Verordnungen um die im Titel genannten Punkte dar. Bestimmungen zur Pflichtigkeit und zu den anfallenden Arbeiten waren nicht enthalten (12). Diese Tatsache bewirkte, daß Holstein, was den Zustand der Wege betraf, bald deutlich hinter Schleswig zurückstand. In Reiseberichten wurde oft ausdrücklich darauf hingewiesen.

Ab 1830 wurden Verordnungen erlassen, die speziell auf den beginnenden Chausseebau Bezug nahmen (13).

Anhand der Wegeverordnungen kann man Aussagen darüber machen, wie sich der Staat den idealen Wegebau vorstellte (14). Um das so erhaltene Bild zu objektivieren, müssen archivalische Quellen herangezogen werden, die etwas über die tatsächlich geschehenen Arbeiten und deren Verhältnis zu den Verordnungen aussagen (15).

2.3.1. Wegebaupflichtigkeit

In bezug auf die Wegebaupflichtigkeit enthielt die Wegeverordnung für Schleswig von 1784 mehrere Abschnitte (Paragraph 17, 18, 20 und 23), die diesen Punkt im Gegensatz zu den früheren gemeinschaftlichen Verordnungen genau erläuterten, anstatt die Pflichtigkeit nur vorauszusetzen. Wie bereits in den Verordnungen von 1711, 1767 und 1776, wurde auch in der Wegeverordnung von 1784 Wert darauf gelegt, die Verteilung von Wegstrecken, für die sich niemand verantwortlich fühlte, voranzutreiben und deren Besserung in der Übergangszeit zu regeln, bevor die Zuständigkeit gerichtlich festgelegt war.

In den Ämtern und Landschaften sollten die Wegelasten auf alle Mitglieder der Kommunen verteilt werden und nicht mehr allein den direkten Straßenanliegern aufgebürdet werden. In der Wegeverordnung für Schleswig hieß es dazu:

"Was die Concurrenz zu dieser Wegebesserung betrifft, finden wir weder billig noch thunlich, daß die Instandsetzung der nach Städten und Flecken führenden Haupt- und Nebenstraßen den Besitzern der anschießenden Felder und Grundstücke allein aufgeleget werde. Es ist vielmehr in unseren Amtern und Landschaften damit so zu halten, daß, wenn zu der zweckmäßigen Verbesserung einer solchen Landstraße keine Stein- oder Kies-Brücken oder andere außerordentliche Einrichtungen erfordert werden, sie von der ganzen Dorffschaft oder ihrer Ländereyen wegen in Gemeinschaft stehenden oder vorhin gestandenen sogenannten Egerschop oder andern Commüne gleicher Art, zu die Landlieger gehören, zu übernehmen sey, mithin alle Eingesessene, ohne Unterschied der Jurisdiction, ihre Gründe mögen an die Straße stoßen oder nicht, nach Pflugoder Dematzahl, nach Marken Goldes oder Ottingen, nach dem Verhältnis der Feldgerechtigkeit oder des jedem zuständigen Antheils in der gemeinen Weide, oder wie sonst, dem an diesem oder jenem Orte eingeführten Gebrauche zufolge, die Wegearbeit, damit verknüpften Kosten, vertheilet wird, concurriren sollen". (1)

Wenn zur Instandsetzung die Durchführung kostspieliger Baumaßnahmen nötig wurde, sollten diese von größeren Verwaltungseinheiten wie Kirchspielen oder noch größeren Distrikten getragen werden. In den Stadtdistrikten und Gutsbezirken war die Regelung so, daß die Städte und Gutsbesitzer die Wegearbeiten auf ihre Kosten

auszuführen hatten, wobei die von den Untergehörigen zu leistenden Hand- und Spanndienste ausgenommen waren. Die Unterhaltung von Nebenwegen wie Feld-, Kirch-, Leichen-, Mühlenwegen und dergleichen wurde durch die Verordnung von 1784 nicht neu geregelt. Die in jedem Ort eingeführten Gewohnheiten behielten ihre Geltung, nur wo bis dahin keine festen Regelungen bestanden, sollten die Feldwege von den betreffenden Landliegern, die übrigen Nebenwege von deren Benutzern gepflegt werden (2).

Der ersten Instandsetzung hatte die regelmäßige Unterhaltung der Wege zu folgen. Um dabei keinen Pflichtigen zu benachteiligen und gleichzeitig die Kontrolle durch die Obrigkeit zu erleichtern, sollten die Wege vermessen und verteilt werden, so daß jedes Dorf seine Strecke und von dieser jeder Eingesessene sein Stück zugeteilt bekam. Wenn dabei die Abschnitte zu klein wurden, durften sie nach Absprache der Pflichtigen untereinander auch gemeinsam unterhalten werden. Um die Stücke kenntlich zu machen, mußten sie "mit zweckmäßig gemerkten Steinen oder Pfählen, oder wie es sonst bequem gefunden würde" (3) bezeichnet werden.

Es waren also die Grundstücksbesitzer, die die Arbeit an den Wegen durchführten. Für die einzelnen Dorfschaften innerhalb der Landschaften und Ämter war diese Verpflichtung in den betreffenden Dienstreglements enthalten. So lautete zum Beispiel das Reglement für die Dorfschaft Großenaspe im Amt Neumünster aus dem Jahr 1782:

"So wie sämtliche Untertanen des Amts haben auch die Großenasper (...) die Dämme, Sielen, Brücken, Schlagbäume und Poststraßen daselbst, imgleichen die Stoerbrücke, wozu das Holz ausgewiesen wird, im guten Stande zu erhalten, und mit Hand- und Spanndiensten dabei hülfliche Hand zu leisten (...). Die über die Großenasper Felder gehenden Strassen, Wege und Stege sind von den Eingesessenen stets in gutem Stande herkömmlich zu erhalten."

Im Reglement für das Amt Bordesholm hieß es um 1800:

"Die N.N. sind schuldig, die über ihr Feld nach den angränzenden Dörfern gehenden Wege in gutem Stande zu unterhalten, auch müssen sie mit den übrigen Amtsunterthanen zur Ausbesserung und Instandhaltung der durch die Amtsdistricte gehenden Landstraßen der Ordnung nach concurriren." (5)

Die Hinzuziehung von Zeitpächtern oder Häuersleuten zur Wegearbeit blieb den örtlichen Gepflogenheiten überlassen, wobei entweder deren Kontrakt oder die hergebrachte Gewohnheit entscheidend war (6). In den Gutsbezirken enthielten die Pachtkontrakte die Wegebaupflicht als Forderung, die zwischen den Gutsherren und den Untergehörigen abgeschlossen wurden. Das betraf die Kontrakte der Hufner ebenso wie die der Kleinpächter. In einem Neversdorfer Häuerkontrakt eines Hufners aus dem Jahr 1793 hieß es:

"Die Wege auf den Dorf-Feldern wie auch den Weg in dem Dorfe, hält der Hufner bis an die Scheiden, nach seinem Antheil im guten Stande. Die Landstraße über die Hof-Felder bis an die Lütgenburger Scheide, hält der Hufner gemeinschaftlich mit dem Hofe Neverstorf und Stoefs, gleichfalls im guten Stande. Beym Schnee-Gestöber muß der Hufner gleichfalls die Wege mit aufschaufeln." (7)

Unter den Landbesitzern waren die Kirchen- und Schulbediensteten grundsätzlich nicht wegebaupflichtig. Die betreffenden Strecken mußten von den übrigen Pflichtigen zusätzlich zu ihren eigenen Anteilen zusammen übernommen werden (8).

Nun waren aber die erwähnten großen und kleinen Landbesitzer nicht die einzigen Einwohner der ländlichen Distrikte. Das landlose Gesinde und die Tagelöhner wurden zwar in den Wegeverordnungen nicht als Plichtige erfaßt, aber aufgrund ihres Verhältnisses zu den Landbesitzern, auf deren Höfen sie arbeiteten, kann man davon ausgehen, daß gerade sie die Handdienste beim Wegebau ausgeführt haben.

2.3.2. Organisation und Kontrolle der Arbeiten

Die Zuständigkeit für die Wege war hierarchisch gestaffelt. Ganz unten standen die Pflichtigen, die die Arbeiten zusammen mit ihren Leuten verordnungsgemäß durchführen mußten. Je nachdem, wie es in den einzelnen Distrikten eingerichtet war, wurden ihnen direkt Kirchspiel-, Deich-, und Bauernvögte oder extra dazu benannte Wegeschauer, die auch aus den Reihen der Pflichtigen stammen konnten, vorgesetzt. Die nächste Stufe bildeten die lokalen Obrigkeiten wie Gutsherren oder Beamte der Amtshäuser. Diese unterstanden seit 1767 den Wegeinspektoren, die die Oberaufsicht führten. Vorher wurde diese Funktion von anderen Landesbeamten mit ausgeübt (1).

Die Wegepolizei, das hieß die Aufsicht über den Zustand der Wege, oblag allen drei Instanzen, die den Pflichtigen vorgesetzt waren. Zusätzlich wurden die Postbedienten zur Wegepolizei herangezogen. Die "Verordnung wegen Beförderung der fahrenden und Extraposten" vom Jahr 1762 hatte ihnen die Pflicht auferlegt, dem Generalpostamt über die Beschaffenheit der Wege zu berichten (2). An diese Aufgabe der Post erinnerte die Wegeverordnung von 1784 noch einmal. 1802 wurde diese Einrichtung dann in einem "Circularschreiben an die Postcomtoires" auch in Holstein eingeführt (3). Für die reguläre Wegeschau waren entweder bestimmte Abstände oder fixe Termine vorgeschrieben. Die Bauernvögte mußten ständig auf den Zustand der Wege achten und dem Amtshaus auftretende Schäden oder Ungehorsamkeit der Pflichtigen melden (4). Die Wegeschauer auf den Gütern hatten ihrer Pflicht alle zwei Monate nachzukommen (5). Die lokalen Obrigkeiten zusammen mit diesen jährlich im Frühling oder im Herbst eine Wegeschau durchführen. Außerdem waren sie verpflichtet, an der generellen Wegeschau der Wegeinspektoren teilzunehmen, für die feste Termine angesetzt waren, im Frühling nach bestellter Sommersaat und im Herbst nach Michaelis (29.9.). Wenn dann von den Wegeinspektoren noch Mängel festgestellt wurden, konnten diese auch Anweisungen zur Besserung geben, sonst blieb das den Lokalobrigkeiten überlassen. Um die Kontrolle durch die Wegeschau zu erleichtern, sollten von den betreffenden Instanzen Verzeichnisse der Hauptund Nebenwege

angelegt werden, in denen der Zustand der Wege, die nötigen Materialien und deren Beschaffungsort und die pflichtigen Untertanen zu verzeichnen waren (6).

Die Pflichtigen wurden von den lokalen Obrigkeiten zur Arbeit an den Wegen bestellt. In der Wegeverordnung von 1784 hieß es dazu:

"Die Arbeit selbst, so weit die Unterthanen sie zu verrichten haben, muß an jedem Orte zu der nach Beschaffenheit des Wetters und anderen Lokalumständen obrigkeitlich zu bestimmenden und vorher bekannt zu machenden Zeit von den Pflichtigen oder ihren zu sendenden Leuten zusammen und unter Aufsicht und Anweisung geschehen, und wer ungehorsamlich ausbleibt, verfällt in eine Mulct vorn vier und zwanzig Lübschill., muß auch denjenigen, der seine Arbeit gethan hat, dafür befriedigen." (7)

Für die allgemeine Instandhaltung gab es zwei Termine. Der erste lag im Frühling nach bestellter Sommersaat und der zweite im Sommer oder am Anfang des Herbstes, also vor den Terminen für die generelle Wegeschau. Dringende Reparaturen konnten von der Obrigkeit auch außerhalb dieser Zeiten verfügt werden. Das ganze Jahr über mußte ohne besondere Anweisung an den Wegen ein Vorrat an Steinen, Kies und grobem Sand angelegt werden, um stets Material zur Hand zu haben (8). Im Winter wurden die Pflichtigen zum Schneeschaufeln und Aufeisen der Furten herangezogen, sooft dies nötig wurde (9). Die eigentliche Organisation und Beaufsichtigung der Arbeit, also quasi die Tätigkeit eines Vorarbeiters, lag in den Händen der Bauernvögte und ähnlich autorisierter Personen. Sie mußten auch dafür sorgen, Baustellen durch Absperrungen und Warnungszeichen für die Reisenden jegliche Beschädigungen und waren und Diebstähle Weg melden. Kleine Ausbesserungen an den Wegen sollten sie zusammen mit den Eingesessenen auch ohne besonderen Befehl der Amtsstube ausführen (10).

2.3.3. Arbeiten

Die zu verrichtenden Arbeiten bildeten Grundlage für alle drei wichtigsten Forderungen der Wegeverordnungen den Zustand Breiten sollten der betreffend: Die verordneten und konserviert werden, alle Wege eine trockene, feste und ebene Oberfläche erhalten, und der Verkehr durfte durch nichts behindert oder gefährdet werden.

In den verschiedenen Wegeverordnungen gab es keine einheitlichen Breitenangaben. Es war jedoch immer die Breite der Fahrbahn ohne die Seitengräben gemeint. In der gemeinschaftlichen Verordnung von 1712 wurzwischen Redderwegen und Geestwegen unterschieden. sollten 32 Fuß breit sein, die anderen 24 Fuß (1). In der folgenden Verordnung von 1767 war für die großen Landstraßen eine Breite von 24 Fuß vorgeschrieben, so daß sich zwei Frachtwagen bequem begegnen konnten. Die kleinen Landstraßen sollten 16 - 20 Fuß breit sein, aber alle 100 - 150 Schritte breitere Stellen zum Ausweichen bekommen. Alle anderen Wege mußten wenigstens 12 Fuß breit sein, insbesondere die Leichen- und Kirchwege (2). Die Wegeverordnung für Schleswig von 1784 schrieb nicht nur größere Breiten vor, sondern differenzierte sie auch genauer als die vorangegangenen Verordnungen. Die Land- und Heerstraßen sollten in Sand- und Heidegegenden 48 Fuß, zwischen Koppeln, Wiesen, Getreidefeldern und gemeinen Weiden aber nur 32 Fuß breit sein. Für die Landstraßen und gemeinen Wege waren 32 Fuß vorgeschrieben, sie mußten aber auf 42 Fuß verbreitert werden, wenn sie durch Dörfer führten. Die Kirch-, Leichen-, Dorfs-, Guts-, Hof- und Kogwege sollten 16 Fuß breit sein. Eine besondere Bestimmung betraf die Steindämme, die nur 10 - 12 Fuß breit sein mußten, dafür aber auf beiden Seiten Sommerwege besaßen, für die keine Breiten vorgeschrieben waren (3). Die Wegeverordnung für Holstein von 1787 schloß sich weitgehend der von 1784 an. Eine Ausnahme bildeten die "anderen Landstraßen", für die in bewirtschafteten Gebieten nur eine Breite von 24 Fuß vorgeschrieben war (4). Die Breitenangaben galten nur für die öffentlichen Fahrwege. Wirtschaftswege und Fußsteige konnten den örtlichen Bedürfnissen entsprechend eingerichtet werden.

Die Arbeiten selbst wurden in der Wegeverordnung von 1784 im einzelnen genannt und zum Teil detailliert beschrieben.

Leider gab es nur an einer Stelle Angaben zu den benötigten Werkzeugen. Dies geschah in Paragraph 6, wo die Aufrundung des Wegekörpers mit Erde beschrieben wurde, die über den Weg gebreitet und mit der Reche oder Schaufel geebnet und dann gestampft oder mit der Ramme festgeschlagen werden sollte. Diese karge Angabe bestätigt dann auch, was K.-S. Kramer für die Situation der vorindustriellen Arbeitsweise feststellt:

"Man wird durch unseren ganzen Zeitraum (1550 -1800) davon ausgehen müssen, daß Arbeit in der Hauptsache Handarbeit war. Zwar war die menschliche Zugkraft durch tierische ersetzt, und für manche Arbeitsvorgänge setzte man Feuer, Wasser oder Wind ein. Doch in allen diesen Fällen begleitete Handarbeit, d.h. Arbeit mit einem von der Hand geführten Gerät oder bloße Kraft und Geschicklichkeit der Hände, den mechanischen Vorgang." (5)

Ramme gehörte zu den wenigen mechanischen Geräten, Allein die. die früh in der Landwirtschaft und damit auch beim Wegebau verwendet wurden (6). Neben Pferd und Wagen werden die Pflichtigen und die von gestellten Arbeiter mit den sonst in der Landwirtschaft gebräuchlichen Geräten zum Wegebau angetreten sein. Dabei vor allem an Spaten und Schaufeln, Hacken und Harken und Werkzeuge zur Rodung und zum Mähen zu denken. Für Steinarbeiten und Brückenbauten waren spezielle Werkzeuge nötig, die zum Bestand der betreffenden Handwerke gehörten.

Als Material zur Aufrundung des Wegekörpers und zur Auffüllung von Löchern sollte vor allem die Erde aus neuausgehobenen Seitengräben oder auf andere Weise beschaffte Erde dienen. Da besonders darauf hingewiesen wurde, daß sich der Schlammaushub aus den Gräben nicht zur Besserung eignete, kann man davon ausgehen, daß dies die gängige Praxis gewesen ist. Andere empfohlene Materialien zum Wegebau waren Sand, Kies, geschlagene Steine und Pflastersteine.

Diese Baustoffe waren nicht überall in gleichem Maße vorhanden

mußten gezielt gesammelt oder aufgekauft und manchmal über weite Strecken herantransportiert werden. Die beiden zuletzt genannten Materialsorten mußten zudem aus dem Rohmaterial Feldstein die passende Größe zurechtgeschlagen werden, bevor sie verbaut werden Das verursachte einen wesentlich größeren Arbeitsaufwand beziehungsweise größere Kosten als die Verwendung von Erde, Sand oder Kies. Man verwendete auch lebende Pflanzen zur Befestigung von Wegen und deren Böschungen wie Quecken, Gras, Grassoden und Heidetraditionellen Verwendung von Holz Der in Form von Knüppeldämmen oder Faschinen wurde in der Verordnung von 1784 energisch Einhalt geboten, um die stark zurückgegangenen Waldbestände zu schonen. Dabei nahm man auf den Paragraphen 19 der "Forstund Jagdverordnung" von 1784 Bezug, der die Holzeinsparung bei Wegebau vorschrieb (7). Der Paragraph 11 der Wegeverordnung von 1784 erlaubte den Gebrauch von Holz nur, wenn in der betreffenden Gegend kein Sand oder Kies zu finden war. Für den Winter durfte dann die Mitte oder die Seite eines Weges mit Faschinen befestigt werden.

"Und sind diese Faschinen, zu welchen starke Ellern- und Hagebuchen- Birken- Weid- oder anderer dazu tauchlicher Busch von guter Länge zu nehmen ist, drey- bis viermal zu binden, hart aneinander zu legen, mit Pflöcken zu befestigen, und, damit die Wagenräder sie nicht berühren, wenigstens zwey Fuß hoch mit Kies oder Sande, in deren Ermangelung aber mit kiesiger und sandiger Erde zu bedecken." (8)

Es war nicht erlaubt, ungebundenes Gesträuch oder und dicke Holzstücke in den Weg zu legen, so daß Knüppeldämme entstanden. Auch Brücken und Siele sollten soweit als möglich aus Steinen gebaut werden.

Die Einrichtung der Wege und die dazu nötigen Arbeiten wurden in der Verordnung von 1784 von den naturräumlichen Gegebenheiten abhängig gemacht. Wenn die Wege demnach schon fest und trocken waren, sollte die angeordnete Breite und eine gerade Linie hergestellt und der Wegekörper geebnet und Löcher ausgefüllt werden. Gab es keine begrenzenden Redder, mußten Wegzeichen aufgestellt werden:

"Wenigstens von zwanzig zu zwanzig Ruthen, entweder zwey Bäume einander gegenüber pflanzen, oder, wenn der Grund zu ihrem Wachstum nicht bequem wäre, an deren statt zwey unbearbeitete ellerne Pfähle von vierzehn bis sechzehn Fuß oder andere der Entwendung nicht sehr ausgesetzte zweckmäßige Merkmale anzubringen." (9)

Trockenheit erleichterte den Wegebau nicht immer. In den Sandgegenden konnten die Wege sehr tief werden. Zur Vorbeugung sollten in der Mitte der Wege auf einer Breite von 10 - 12 Fuß Heide gepflanzt werden. Diese Anpflanzung war einmal jährlich im Sommer zu erneuern (§4) (10).

Jahreszeitlich bedingt feuchte Wege mußten neben Erhöhung und Aufrundung Seitengräben und Ableitungsgräben in die Feldmark erhalten. Die Böschungen zwischen Weg und Graben sollten mit Pflanzenbewuchs oder Steinpflaster befestigt werden (§6). Wenn Wege über Moorland oder weichen, feuchten Lehmboden führten, waren neben den Seitengräben zusätzlich noch Einschnitte quer über den Weg anzulegen, die abgedeckt werden mußten, um den Verkehr nicht zu gefährden. Um besonders feuchte Stellen zu überwinden, sollten Dämme aufgeschüttet werden, die eine feste Decke erhielten. Auch die Anlage eines zweiten Weges über besseren Boden war möglich, der nur in der feuchten Jahreszeit freigegeben wurde (§8).

Passagen über Anhöhen sollten durch größere Erdarbeiten bequem eingerichtet werden. Neben der verordneten Breite mußten sie in gerader Linie oder in mäßiger Biegung geführt werden. Dabei durften sie nie so steil sein, daß die Fuhrwerke Schwierigkeiten bekommen konnten, ihre Fahrt abwärts zu bremsen. An gefährlichen Stellen waren Geländer anzubringen (§5).

Die Knicks an den Seiten der Hohl- oder Redderwege durften die verordnete Breite nicht verkleinern. Sie sollten in solchen Fällen versetzt werden. Gräben konnten, wenn es nicht anders möglich war, auch innerhalb der Koppeln geführt werden und Siele über den Weg durch den Knick gegraben werden (§10).

An den alten Furten waren Brücken und Stege geplant. Die Brücken sollten so breit gebaut werden, daß sie von drei Pferden nebeneinander passiert werden konnten. Seitengeländer und Auf- und Abfahrten aus Steinpflaster wurden zur Sicherheit vorgesehen (§14).

12 Fuß breite Steindämme sollten die Ortsdurchfahrten befestigen (§13). Sie waren auch überall dort geplant, wo die Wege nicht auf einfachere Art zu verbessern waren. Die Decke konnte aus Kies, geschlagenen Steinen oder Pflastersteinen bestehen. Der Damm mußte eine Breite von 10 - 12 Fuß haben und auf beiden Seiten unbefestigte Sommerwege erhalten (§7).

Bei den oben geforderten Verbesserungsarbeiten handelte es sich vorwiegend um Erdarbeiten größeren Umfangs, zu deren Durchführung viele Arbeitskräfte und ein großer Zeitaufwand nötig waren. Dazu kam, daß die Verwendung von kostspieligen Materialien gefordert wurde und daß für Arbeiten wie Pflastern und Brückenbau fachkundige Handwerker anzustellen waren. Auf die Pflichtigen muß sich das als große Belastung ausgewirkt haben, zumal sie nicht nur für die erste zweckmäßige Einrichtung der Wege zu sorgen hatten, sondern diese für alle Zeit in gutem Zustand erhalten sollten.

Diese ständige Unterhaltung umfaßte eine Reihe von Arbeiten, die über das ganze Jahr immer wieder neu anfielen. Steine mußten aus dem Weg losgegraben, abgesammelt und zur Seite geräumt werden. Stubben und Wurzeln waren auszuroden. Löcher und Gleise sollten ausgefüllt werden. Bäume und Büsche an den Seiten der Wege waren zu beschneiden. Zur Offenhaltung der Gräben und Siele mußte der Schlamm ausgehoben Bewuchs beschnitten werden. und Bei den Steindämmen waren die losen Steine wieder einzusetzen und festzustampfen. Steinschlagdämme sollten mit frischem Material aufgeschüttet werden. Für die genannten Erd- und Steinarbeiten mußte das benötigte Material herangeschafft und an der Straße gelagert werden. Außerdem bedurften die Stege und Brücken einer ständigen Wartung. Im Winter hatten die Pflichtigen zu allen anderen Arbeiten auch noch das Schneeräumen und das Aufeisen der Furten zu besorgen. Das konnte in kalten und schneereichen Wintern zu einer ungeheuren Arbeitslast werden, zumal diese Einsätze nicht im voraus berechenbar waren, sondern immer wieder spontan erforderlich wurden (§24).

Die Wegeverordnung von 1784 stellte mit ihrem umfassenden Katalog durchzuführender Arbeiten hohe Ansprüche an die Wegebaupflichtigen. Ausgehend von der althergebrachten Verpflichtung der Anlieger, die Straßen in gutem Stand zu erhalten, sollte dies in Zukunft nach modernsten technischen Erkenntnissen im Wegebau Da sich die Straßen zu dem Zeitpunkt, zu dem die Verordnung erlassen wurde, in einem stark vernachlässigten Zustand befanden, handelte es sich nicht einmal nur um Unterhaltungsarbeiten, sondern um den verordnungsmäßigen Ausbau der Wege, dem dann die regelmäßige Unterhaltung folgen konnte. Dabei wurde die Situation der Pflichtigen vollständig außer acht gelassen. Man verplante sie selbstverständlich als vorhandenes Arbeiterpotential, ohne darauf Rücksicht zu nehmen, ihre eigene Landwirtschaft unter den erhöhten Anforderungen des Wegebaus leiden könnte beziehungsweise daß sie aufgrund eigener Interessen die Arbeit an den Straßen vernachlässigen könnten. Forderungen Wegeverordnung von 1784 orientierten der nicht an den realen sozialen Verhältnissen, sondern einzig und allein an den technischen Möglichkeiten der Zeit.

2.3.4. Haltung der Pflichtigen

Daß die Wegebauarbeit meist nicht so durchgeführt wurde, wie die Obrigkeit es verlangte, ist an den häufigen Klagen über schlechte Wege und an den immer wieder erneuerten Wegeverordnungen abzulesen. F. Mager schreibt dazu:

"Die völlig einseitige Belastung der bäuerlichen Bevölkerung mit den bedeutenden gesamten Kosten und Arbeiten für die Unterhaltung des Straßenwesens mag im frühen Mittelalter, als das städtische Leben noch fast ganz unentwickelt war und die freie, starke Bauernschaft noch mit dem Staate nahezu identisch war, Berechtigung besessen haben; je mehr aber im Laufe der Zeiten der Adel und die sonstigen Grundherrschaften ihre Wirtschaftsflächen, gutenteils auf Kosten des bäuerlichen Areals, vergrößerten und je mehr sich die Städte und das ganze wirtschaftliche Leben (...) und damit auch die Ansprüche an das Verkehrswesen entwickelten, desto ungerechter war die alleinige Belastung der Bauernschaft mit der Sorge für das gesamte Straßen- und Wegenetz. Die Folge war natürlich, daß die bäuerliche Bevölkerung diese Pflicht als quälende Bürde empfand und ihr so nachlässig und widerwillig wie möglich nachkam;" (1)

Diese Ungerechtigkeit, Straßen mit eigener Arbeitskraft und Kapital für fremde Benutzer in gutem Zustand zu erhalten, wurde durch die detaillierten Wegeverordnungen des 18. Jahrhunderts, die die Anforderungen an die Arbeitsleistung der Pflichtigen immer weiter ausdehnten, erheblich verstärkt. So befinden sich unter den Akten, die sich mit dem Wegewesen beschäftigen, immer wieder Belege, die Weigerungen von Pflichtigen, die geforderte Wegearbeit zu leisten, zum Inhalt haben. An dieser Stelle sollen nur wenige Belege exemplarisch vorgestellt werden.

Der erste stammt aus den Polizeiakten des Gutes Schönweide um das Jahr 1810:

"Unterm 18. July d. J. ist den sämtlichen Hüfnern zu Grebin bei Vermeidung einer Brüche von 10 rtl anbefohlen worden, soweit ihnen nach ihren Kaufbriefen die Instandhaltung und Unterhaltung der Landstraßen und Wege obliegt, solche sogleich zu beßern, specialiter aber alle in den Landstraßen und Wegen einzeln und erhaben liegende Steine auszugraben und so wie die in oder an den Wegen befindlichen Stubben mit den Wurzeln auszuraden, auf die Seite zu schaffen und überhaupt alles was die vorschriftsmäßige Breite derselben beschränkt, wegzubringen, die Gräben zu Abführung des stehenden Wassers in den Wegen zu

öfnen und die ausgefahrenen Geleise und Vertiefungen zu ebnen etc. Es ist diesem Befehle von den Beikommenden aber teils gar nicht, teils nur obenhin gelebet worden;" (2)

Ein anderer Beleg stammt ebenfalls aus Schönweide, aus einem Gerichtsprotokoll des Jahres 1802:

"Beschwerte sich die Gutsherrschaft über gedachten Bauervoigt Bünning, daß er, der wiederholten Befehle ungeachtet, den Weg der Saseler Bauern nach Grebbien, so weit derselbe über des Bauervoigts Land gehet, nicht gehörig gebessert habe. Er leugnete dies nicht." (3)

Ein Abschnitt aus einer Amtsrechnung aus Hütten von 1803 lautet:

"Da der schmale Steindamm im Dorfe, der für die mehrsten Dörfer der Harde der Weg zur Kirche nach Hohn und zur Stadt Rendsburg ist und von den Reisenden aus Süder und Norderdithmarschen und Stapelholm gebraucht wird, von der elendesten Beschaffenheit ist, so, daß an dem Abgrunde des Grabens bey Carsten Ehler Hofstelle und bey der Brücke die Fahrt darüber besonders zur Nachtzeit mit Lebensgefahr verknüpft ist, und alle Befehle, die an die Beykommenden zur Instandhaltung solchen Dammes ergangen haben; so wird, obgleich der Gegenstand nichts gefruchtet zur Competenz der Hausvogtei gehöret, auf die vielen Klagen über die gefährliche Befahrung des besagten Steindammes solcher Umstand von Polizeywegen hier angeführt." (4)

Der letzte Beleg betrifft die Verletzung der Aufsichtspflicht eines Bauerwogts. Die Quelle stammt ebenfalls aus einer Amtsrechnung aus Hütten und ist aus dem Jahr 1809:

"Der Bauervogt Jürgen Thöming in Elsdorff ist unter den 14ten Aug. d. J. auf Antrag der Hüttener Hausvogtey wegen Nachlässigkeit bey der Aufsicht über die Ausbesserung der Wege in eine Brüche von 10 Rtl. verurtheilt worden." (5)

Neben dieser totalen Arbeitsverweigerung wurde von den Pflichtigen auch eine mildere Form der Widersetzlichkeit geübt. A.C.H. Niemann schrieb im Jahr 1800 in bezug auf die unbezahlten Wegefronden, daß sich oftmals gänzlich untüchtige Arbeiter wie Greise, Frauen und Kinder einfanden und die brauchbaren Arbeiter ihre Arbeitsleistung auf den Standard dieser schwachen Mitarbeiter hinabschraubten (6). Man schickte also die Arbeiter, die in der Landwirtschaft am leichtesten zu entbehren waren, und wenn ein kräftiger Arbeiter zum Wegebau geschickt wurde, schonte er sich ganz bewußt. In einem

Gerichtsprotokoll aus Plön von 1772 wurde dieser Taktik von vornherein vorgebeugt. Zwei Wege sollten von den Bürgern selbst durch Handdienste ausgebessert werden. Im Protokoll heißt es: "sodaran keine Kinder, sondern Leute, die arbeiten können, gesandt werden sollen." (7)

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gab es in den Provinzialberichten eine Kontroverse darüber, ob gute Wege in Holstein nach dem Muster der Schleswiger Verordnung von 1784 erreicht werden könnten oder ob dazu der Bau von Kunststraßen nötig sei. Im Rahmen Diskussion wurde auch die Frage erörtert, inwieweit die einseitige Belastung mit dem Wegebau den Anliegern zumutbar sei oder nicht. Diejenigen, die den Chausseebau ablehnten und lieber eine Besserung der Wege nach der Schleswiger Verordnung durchführen wollten, waren der Ansicht, daß die dieser Verordnung zugrunde liegende Verteilung der Wegelasten bestehen bleiben sollte. die erste Hauptverbesserung würde eine Last für den Landmann darstellen. Wenn zur Wegearbeit aber die "ledige" Zeit zwischen Saatbestellung im Frühjahr bis zum Anfang der Ernte benutzt würde, bedeute dies keine Störung des landwirtschaftlichen Betriebes (8). weitere Unterhaltung der Wege könnte von den Landleuten leicht bewältigt werden:

"Und was kostet dieser Wegebau? - nichts als leichte Arbeit, die jede Dorfschaft selbst verrichten kann. Zur Anlegung der Wasserleitungen an den Seiten sind allein gesunde Augen bei den Wegeaufsehern erforderlich. Zum Aufrunden bedarfs nur Männer mit einem Spaten, und das Absammeln der Steine könnte von Kindern beschafft werden." (9)

Zusammengefaßt hieß das: In der Landwirtschaft sei die Zeit zwischen Saat und Ernte praktisch frei, und die Erdarbeiten beim Wegebau wurden als leichte Arbeit eingestuft. Auf der anderen Seite standen die Befürworter eines Chausseebaus, die erkannt hatten, daß diese herkömmliche Einschätzung der Situation nicht der Realität entsprach. Sie wollten den Wegebau mit einem baren Vorschuß und der anschließenden Erhebung eines Wegegeldes finanzieren, die Arbeiten selbst von speziell dazu angestellten Arbeitskräften durchführen lassen,

"und nicht durch Frohnen, oder Naturaldienste, welche dem Landmann seine kostbare Zeit rauben, und höchst selten, ohne Beeinträchtigung Hauptgewerbes, von ihm geleistet werden können" seines wichtigen (10). Ihrer Meinung bedurften die Untertanen mehr Schonung, die Kraft der Bauern nicht überbeansprucht werden dürfe, wenn diese Ansicht bisher nur von wenigen vertreten werde (11). Daß die Verwirklichung dieser Pläne nicht nur die Situation der Wegebaupflichtigen verbesserte, sondern zum ersten Mal in der Geschichte Holsteins tatsächlich eine gute Straße hervorbrachte, zeigte der Bau der Kiel-Altonaer Chaussee wenige Jahre später

In diesem Zusammenhang wird deutlich, wie wenig Zentraldirigierung durch den Staat bewirken kann, wenn sich die Maßnahmen nicht an realen Verhältnissen orientieren. Durch die Wegeverordnungen wurde der Zustand der Straßen nicht verbessert, weil sich die Wegebaupflichtigen aus genannten Gründen nicht an die Vorschriften hielten. Die Vorgehensweise beim Bau der Kiel-Altonaer Chaussee war dagegen so gut auf die vorherrschenden Verhältnisse abgestimmt, daß der Staat seine Vorstellungen verwirklichen konnte.

3. DIE KIEL-ALTONAER CHAUSSEE

3.1. Überblick: Entwicklung des Wegebaus außerhalb Schleswig-Holsteins

Die Entwicklung des Wegeausbaus in den europäischen Staaten von den mittelalterlichen Naturwegen bis hin zum Kunststraßenbau ging nur sehr langsam vorwärts. Ganz allmählich entstand das Bewußtsein, daß gute Straßen für die Wirtschaft der einzelnen Staaten eine große Bedeutung hatten. Parallel zu diesem Bewußtseinswandel wurde auch die Straßenbautechnik und -organisation weiterentwickelt, was für Erfolge bei der Wegebesserung unerläßlich war.

Ohne auf spezielle Territorien einzugehen, beschreibt W. Sombart drei Stufen des Wegeausbaus, die der mittelalterlichen Situation folgten. Dazu muß gesagt werden, daß sich diese Stufenfolge hauptsächlich auf die größeren, wohlhabenderen Staaten bezieht. Manche Territorien, wie zum Beispiel auch Schleswig-Holstein, folgten dieser Entwicklung mit zeitlicher Verschiebung. In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts begannen in den größeren Fürstenstaaten noch vereinzelt die ersten Bestrebungen zur Verbesserung der Landstraßen. Die technischen waren jedoch noch auf mittelalterlichem Stand. zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts bis zur ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde die Wegereform in den meisten Ländern systematisch in Angriff genommen. Die technischen Kenntnisse reichten jedoch immer noch nicht aus, um dauerhafte Verbesserungen zu bewirken. Dazu kam, daß die Unterhaltung der neuausgebauten Straßen nicht konsequent durchgeführt wurde. Von der Mitte des 18. Jahrhunderts an waren die technischen und organisatorischen Grundlagen des Straßenbaus so weit entwickelt, daß die europäischen Staaten, entsprechend ihrem Reichtum, ein System von guten und dauerhaften Kunststraßen in ihren Territorien anlegen konnten (1).

Vorreiter im Straßenbau war bis ins 19. Jahrhundert hinein Frankreich. Im 17. Jahrhundert setzte unter Heinrich IV. die systematische Wegebautätigkeit der französischen Könige ein (2). Jean Baptiste Colbert (1619 - 1683), Minister und Generalinspekteur der Straßen unter Ludwig XIV., gründete 1671 die Bauakademie, die auch für den Straßenbau zuständig war. Ein Beauftragter für Straßen und Brücken dieser Akademie, Gautier, verfaßte 1721 ein Buch mit dem Titel "Traite' de la Construction des Chemins", das den Grundstock wissenschaftlichen Behandlung des Straßenbaus darstellte. Im Jahr 1747 wurde die "Ecole des Ponts et Chaussees" gegründet. Sie war die erste Ingenieurschule, die ausschließlich dem Straßen- und Brückenbau diente. Die angewendete Technik stellte keine Neuerung dar, sondern vielmehr eine Wiederentdeckung der römischen Straßenbau-Ingenieurschule, Die ersten Direktoren dieser und Tresaguet, verwendeten pyramidenförmige Bruchsteine als Packgeschüttet wurde, der sich fest mit lage, auf die Steinschlag der Unterlage verband. Diese Straßen besaßen eine große Tragfähigkeit und lange Lebensdauer (3). Der Bau und die Unterhaltung der französischen Chausseen geschah auf der Basis von Frondiensten. Da sehr gebaut wurde und die Technik arbeitsaufwendig war, bedeutete die pflichtigen Straßenanlieger eine gewaltige Last. Sie mußten in manchen Gebieten Frankreichs 30 - 40 Tage pro Jahr beim Straßenbau zubringen (4). Der letzte große Impuls, der in bezug auf den Straßenbau von Frankreich ausging, waren die strategischen Chausseebauten Napoleons, die er auch in den von ihm besetzten Staaten anlegte (5).

Die französiche Bezeichnung Chaussee, die in Deutschland für die Kunststraße übernommen wurde, geht auf das lateinische "via caucida" zurück, das ursprünglich einen mit Mörtel gebundenen oder aus Kalksteinen gebauten Weg bezeichnete (6). In Frankreich wurde das Wort im 17. und 18. Jahrhundert für eine Kunststraße entweder im Gegensatz zur Naturstraße oder im Sinne einer besonders schönen Straße verwendet, ohne eine bestimmte Technik zu bezeichnen. Das deutsche Lehnwort des 18. Jahrhunderts hatte die Bedeutung:

"regelmäßig ausgebaute Straßenzüge, bei denen für den Abzug des Wassers durch Wölbung und richtiges Gefälle der Fahrbahn und durch Gräben, Durchlässe und Brücken gesorgt ist, und die, eben oder in mäßiger Steigung angelegt, aus mehreren dicht gerammten Packlagen fester Steine dauerhaft und gegen Witterung widerstandsfähig hergestellt sind." (7)

In den deutschen Kleinstaaten wurden die ersten Kunststraßen nach dem Vorbild der französischen Chausseen in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts angelegt. Die Entwicklung setzte in Süd- und Westdeutschland ein (Hessen 1720, Baden 1733, Bayern und Württemberg 60er Jahre des 18. Jahrhunderts). In Preußen wurden die ersten Chausseebauten um 1790 begonnen (8).

Friedrich V. (1746 - 1766) leitete die Wegereform in Dänemark ein, zu dessen Staatsgebiet auch Schleswig-Holstein bis 1864 gehörte. Die technische Ausführung übertrug man französischen Ingenieuren (9).

Neue Anregungen für den Straßenbau kamen am Anfang des 19. Jahrhunderts aus England. Das Parlament hatte dem Straßenwesen seit dem letzten Viertel des 18. Jahrhunderts erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt. Es waren Ausschüsse eingerichtet worden, in denen sich Sachverständige mit Straßenbaufragen beschäftigten. Zu diesen Sachverständigen gehörten am Anfang des 19. Jahrhunderts auch die Bauingenieure Telford und Macadam, deren Arbeit über England hinaus Bedeutung hatte. Telford (1757 - 1834) legte in der Grafschaft Shrewsbury Steinschlagstraßen auf Pflastergrund an, die eine Linienführung und nur geringe Steigungen aufwiesen. Ebenso wie Telford baute auch der Schotte John London Macadam (1756 - 1836) Steinschlagstraßen, die den französischen ähnlich waren. Ihm kam es besonders darauf an, wasserundurchlässige Fahrbahnen zu konstruieren, so daß der Untergrund nicht mehr aufweichen konnte. Es waren jedoch nicht seine technischen Anweisungen, sondern seine Vorschläge bezug auf die Arbeitsorganisation, Straßenunterhaltung -verwaltung, die seine Bedeutung ausmachten. Im Gegensatz zu den französischen Frondiensten wurden die englischen Kunststraßen, die sogenannten "turnpike roads" (Drehkreuzstraßen, Drehkreuz=Schlagbaum), von privaten Unternehmern gebaut und die Baukosten durch die Hebung von Wegegeldern wieder hereingebracht. Nach den Vorschlägen von Macadam wurde das Straßenwesen von besonders ausgebildeten Beamten überwacht, die auch für die regelmäßige Unterhaltung sorgen mußten. Macadam veröffentlichte zwei Schriften über den Straßenbau, 1819 "A practical essay on the scientific repair und preservation of public roads" und 1820 "Remarks on the present system of road-making", von denen letztere auch ins Deutsche übersetzt wurde. Diese Schriften rezipierten französische, österreichische und deutsche Straßenbauer und diskutierten sie kontrovers (10). Ein Beispiel für die positive Aufnahme der Grundsätze Macadams war Schleswig-Holstein. Dort wurde die erste Kunststraße nach dem englischem Vorbild angelegt, nachdem die Technik und Arbeitsorganisation unter den Verhältnissen des Landes erprobt worden war. Die Bautechnik wurde im Deutschen als Makadamisierung (Verb=makadamisieren) bezeichnet, was man als Unterbegriff von Chaussierung im allgemeinen verstand.

3.2. Diskussion über Bauweise und Linienführung der Kiel-Altonaer Chaussee

Da es sich bei der Kiel-Altonaer Chaussee um das erste Kunststraßenprojekt (1) handelte, das in Holstein in Angriff genommen wurde,
ging der Bauperiode von 1830 - 1833 eine längere Planungsphase
voraus. Das Interesse der Öffentlichkeit an der Planung eines
Kunststraßenbaus war groß, obwohl die Entscheidung dieser Frage
letztendlich bei der dänischen Regierung lag. Zeugnis von diesem
Interesse geben eine Vielzahl von Beiträgen in Zeitschriften wie den
Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichten und verschiedene
Druckschriften, die zu dem Thema erschienen.

Auf der einen Seite standen die Gegner des Chausseebaus, die grundsätzliche Bedenken gegen derartige Pläne hatten. Ihr schwerwiegendstes Argument waren die hohen Boukasten, die sich in einem wirtschaftlich rückständigen Gebiet wie Holstein nicht rentieren würden, selbst gelingen sollte, die benötigte Bausumme aufzubringen. Als Alternative zur Lösung des Wegeproblems wurde der zweckmäßige Ausbau der Naturwege entsprechend der Schleswiger Wegeverordnung von 1784 vorgeschlagen, was in jenem Herzogtum zu einer Verbesserung der Situation geführt hatte (2). Andere, die anzuwendende Technik betreffende Anregungen, wie zum Beispiel der "lebendige" Straßenbau durch Weidenzweige (3) und die Steinbahnen mit Spurrillen (4) heutiger Sicht kurios, erscheinen aus zeigen jedoch deutlich, wie intensiv man sich damals mit dem Problem der dem Verkehr nicht mehr gewachsenen Wege beschäftigte. Die Gegner des Chausseebaus standen solchen technischen Neuerungen, zu denen schließlich auch die Steinschlagstraßen, wie sie für Holstein geplant wurden, gehörten, skeptisch gegenüber. Sie waren ihnen nicht nur zu teuer, sondern schienen diesen konservativen Männern auch noch zu unerprobt zu sein, um in ein solches Projekt zu investieren (5).

Übrigens diskutierte man damals nicht nur über Straßenbau, sondern auch über eine Reihe von Kanalprojekten, die jedoch nie zur Ausführung kamen (6).

Diejenigen, die sich für den Chausseebau in Holstein einsetzten, wollten dabei die Steinschlagtechnik zur Anwendung bringen, die von Macadam entwickelt worden war. Die Grundlage der Entwicklung dieser Technik war folgende Erkenntnis Macadams:

"Es muß der eigenthümliche Grund und Boden seyn, der im Stande ist, die Last der Passage zu tragen; wird er nur im trockenen Stande erhalten: so wird er jede Last aushalten können, ohne sich zu senken, und daher vollkommen gut die Last der auf ihm angelegten Straße, so wie des darüber gehenden Fuhrwerks, ertragen. Dieser ursprüngliche Boden muß vergängig ganz trocken gemacht werden, dann aber eine, dem Regen ganz unzugängliche Decke darüber gelegt werden, um ihn stets im trockenen Zustande zu erhalten. Die Dicke dieser Decke oder der zu bauenden Straße braucht nur so viel zu betragen, als Material erforderlich ist, um eine solche undurchdringliche Decke zu bilden; und es ist durchaus nicht nöthig, auf ihre eigene Kraft zur Tragung der Lasten Rücksicht zu nehmen." (7)

Diese wasserdichte Decke stellte man aus zerschlagenen Steinen her, die lauter gerade Seiten und scharfe Kanten besaßen, so daß sie sich, wenn die Bahn befahren wurde, so lange drehten und wendeten, bis jeder von ihnen einen zu seiner Form passenden Nachbarn gefunden hatte, mit dem er sich so fest zusammenfügte, daß das Ganze eine fest zusammenhängende Fläche bildete, die vollkommen wasserundurchlässig war (8). Der Straßenbau nach diesem Muster vollzog sich im wesentlichen in drei Arbeitsgängen. Zuerst mußte das Steinschlagmaterial hergestellt werden, indem große Steinbrocken gesprengt oder durch Hitzeeinwirkung in kleinere Stücke geteilt und dann mit Eisenhämmern auf einem Amboß in die nötige Größe geschlagen wurden. Zweitens waren Erdarbeiten durchzuführen, die sich nicht von üblichen Straßenbau unterschieden: sonst Die Trasse wurde trockengelegt und geebnet, die Wolbung und die Gräben angelegt. Zum Abschluß mußte der Steinschlag aufgebracht werden, der dazu der Größe nach sortiert wurde. Die größeren Stücke kamen in die unteren Lagen, die kleineren in die oberen. Jede Schicht mußte glattgeharkt werden. Wie oben schon gesagt, erfolgte dann die endgültige Konsolidierung der Fahrbahn durch das Befahren mit Fuhrwerken (9).

Die Anwendung dieser Technik unter den in Holstein herrschenden Zuständen und mit den dort vorhandenen Materialien wurde nicht nur diskutiert (10), sondern auch an kurzen Versuchsstrecken ausprobiert, bevor man ein größeres Projekt in Angriff nahm. Auf diese Weise konnte gezeigt werden, daß Makadamisierung billiger und zugleich haltbarer als Pflastern war. Die längste Versuchsstrecke betrug 1,7 km und wurde 1825 - 1826 bei Pfingstberg auf der Poststraße von Plön über Ahrensbök nach Lübeck angelegt. Sie war auf Befehl und Kosten des dänischen Königs Friedrich VI. gebaut worden. Die Oberaufsicht und technische Leitung lag in den Händen des damaligen Oberlandwegeinspektors, des Kammerherrn von Warnstedt, der später auch den Chausseebau von Kiel nach Altona leiten sollte (11).

Einigkeit der Chausseebaubefürworter bezüglich der Bautechnik standen verschiedene Ansichten über die Finanzierung und die Linienführung gegenüber. In Ostholstein bildeten sich zwei die als Aktiengesellschaften das nötige Kapital für das jeweilige Kunststraßenprojekt sammelten, das sie nach dem Bau durch Hebung eines Wegegeldes wieder einnehmen wollten. Der eine projektierte die Linie Oldesloe - Hamburg, um den Absatz der Landesprodukte auf dem Hauptmarkt für das Herzogtum zu erleichtern und zu beschleunigen. Die Befürchtung wurde laut, Mecklenburg könnte Holstein mit einem Chausseebau zuvorkommen und dadurch in Hamburg die Vormachtstellung (12). Der andere Verein gewinnen Trasse von Kiel über Preetz, Plön, Segeberg und Oldesloe nach legen, um die Produkte des fruchtbaren dem dänischen Altona zu Ostens nach Süden zu führen (13). Beide Vereine scheiterten an der Beschaffung des Kapitals. Holstein war also auf eine Finanzierung durch den dänischen Staat angewiesen, wenn ein Kunststraßenprojekt durchgeführt werden sollte. Auf dieser Grundlage standen Linienführungen zur Debatte. um Kiel und Altona zu verbinden. Der direkte Weg war nicht möglich, da einige Seen dazwischen liegen. Die Partei, die für die östliche Richtung über Bornhöved eintrat, begründete ihre Entscheidung mit der Erschließung der hiesigen Landwirtschaft für das Hamburger Absatzgebiet. Außerdem bestand die Hoffnung, daß im Westen von Altona über Itzehoe nach Rendsburg eine zweite Kunststraße als Gegenstück zu der östlichen entstehen Es habe keinen Wert, eine Chaussee über die arme, dünn besiedelte Geest zu legen (14). Aber gerade das war das Anliegen der

zweiten Partei. Sie strebte in erster Linie eine schnellere, bequeme Verbindung von Kiel nach Altona an und wollte außerdem den unterentwickelten Geestgebieten zu einem wirtschaftlichen Aufschwung verhelfen, vor allem den Orten Neumünster und Bramstedt. Zudem könne von Neumünster aus eine abzweigende Chaussee nach Rendsburg angelegt werden, die neben ihrer strategischen Bedeutung für die Landesfestung den Weg nach Skandinavien öffnen würde (15). Vorteilhaft war an dieser Linienführung ganz vordergründig, daß der Boden vorwiegend eben und trocken war und die Trasse ausschließlich durch königliches Gebiet führte, was sich positiv auf die Baukosten niederschlagen würde (16). Die Orte Neumünster (17) und Bramstedt (18) selbst hatten großes Interesse daran, von der Chaussee berührt zu werden. Sie boten unentgeltliche Landabtretungen und Materiallieferungen an, wenn dies der Fall sein würde. Auffällig ist, daß die Städte Kiel und Altona, die die Endpunkte der Chaussee bilden sollten, kein Interesse an dem Projekt bekundeten. Sie beteiligten sich nicht einmal an der Planung und boten auch keinerlei Beiträge zum Bau an.

Durch einen Erlaß, den der dänische König Friedrich VI. am 9.9.1828 unterzeichnete, begannen die planmäßigen Vorarbeiten zum Bau der Kiel-Altonaer Chaussee. In dem Papier wurde der Oberlandwegeinspektor von Warnstedt zum ersten Chausseebaudirektor bestimmt und beauftragt, die beiden in Frage kommenden Trassen zu vermessen und untersuchen zu lassen, um eine endgültige Entscheidung zu ermöglichen (19).

Am 12.4.1829 ernannte der König eine Kommission, die untersuchen sollte, ob der Richtung über Neumünster nach Altona der Vorzug vor der Richtung über Bornhöved zu geben sei. Zu dieser Kommission gehörten neben dem schon genannten Oberlandwegeinspektor die Majore bei dem Ingenieurcorps von Prangen und von Stoppel und der Justizrat und Bankkommissar Feldmann (20). Aus einer Bekanntmachung dieser Kommission vom 6.10.1829 geht hervor, daß die endgültige Richtung zu diesem Zeitpunkt immer noch nicht feststand, aber beide Trassen genau abgesteckt waren. Die Landbesitzer, über deren Grund die

projektierten Kunststraßen verliefen, wurden aufgefordert, ihre Entschädigungsansprüche geltend zu machen. Die auf diese Weise ermittelten Kosten für den Chausseebau sollten als Kriterium in die der beiden Entscheidung für eine Linien einfließen (21).

Nachdem die Kommission dem König ihren Schlußbericht vorgestellt hatte, fiel am 5.3.1830 endlich die Entscheidung: Die Kiel-Altonaer Chaussee sollte über Neumünster und Bramstedt gebaut werden. Anfangspunkt in Kiel war die Stelle, wo sich die Landstraßen nach Lübeck gabelten, also das Rondeel. Bis Neumünster und blieb die Trasse auf der alten Landstraße, abgesehen von einigen Begradigungen bei Schulenhof, Molfsee kleineren und Rothenhahn und einer neuen Ortsumgehung von Bordesholm. Von Neumünster aus war die Trasse über Bramstedt und Quickborn zum Fränkischen Tor in Altona ganz neu abgesteckt worden, allerdings zum Teil unter Benutzung bereits vorhandener Wege (22). Im Gegensatz zu der alten Landstraße, die 14 Meilen lang war, wurde die Strecke so auf nur 12 Meilen und 63 Ruten abgekürzt (Abbildung 7) (23).

3.3. Organisation und Durchführung des Baus

Noch bevor die Entscheidung für eine Linie erfolgt war, erstellte die Chausseebaudirektion einen "Generellen Arbeitsplan", der den Verlauf der Bauarbeiten grob skizzierte. Dabei behielt sich die Direktion vor, den Arbeitsplan zu ändern, falls die genauen Lokaluntersuchungen dies zweckmäßig erscheinen lassen würden. Der gesamte Bau sollte spätestens nach vier Jahren vollendet sein. Um die Aufsichtsführung über die Arbeiter zu erleichtern, wurde die Strecke von Kiel nach Altona in drei Arbeitsdistrikte von je ungefähr vier Meilen Länge unterteilt, deren Scheidepunkte Neumünster und die Heide bei Langeln waren. Die Bauarbeiten sollten an mehreren Orten gleichzeitig begonnen und wichtige Passagen mit hohem Verkehrsaufkommen bevorzugt fertiggestellt werden (1).

Die Chausseebaudirektion war der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Kanzlei in Kopenhagen unterstellt, der alle Vorhaben zur Entscheidung vorgestellt werden mußten. Die Kanzlei forderte zudem monatlich einen "Bericht über den Fortgang der Arbeiten beim Neubau der Chaussee sowie der Einnahmen" von der Baudirektion ein. Dieser enthielt jeweis einen schriftlichen Bericht über jeden einzelnen Distrikt und Übersichten in tabellarischer Form über Arbeiterbestand, ausgeführte Arbeiten und die Kosten (2).

Für jeden Baudistrikt wurde ein Baukondukteur angestellt, der sich ständig an der Linie aufhalten mußte und dort die Chausseebaudirektion vertrat. Seine Aufgabe war es, die Bauarbeiten zu leiten, die Arbeiter einzustellen und zu beaufsichtigen. Im nördlichen Distrikt war zuerst der Ingenieur Kapitän von Dau Kondukteur, bis er im Juni 1830 von dem Kammerjunker und Premierleutnant des Königlichen Ingenieur Corps von Krag abgelöst wurde. Im mittleren Distrikt wurde von Möller angestellt, im südlichen von Bruhn, die ebenfalls dänische Ingenieuroffiziere waren. Zur Unterstützung der Direktion bei der Verwaltung des Bauprojekts wurden 1830 ein Schreiber und ein Kassierer eingestellt. Der Schreiber erhielt ein

vierteljährlich ausbezahltes Gehalt von jährlich 400 Reichsbanktalern. Er arbeitete vor allem für den ersten Baudirektor und begleitete ihn auch auf seinen Reisen (3). Ein Angestellter der Altonaer Bank wurde mit einem jährlichen Gehalt von 390 Reichsbank-Die Kasse bewahrte man im Altonaer Bankhaus talern Kassierer. auf. Dort befand sich auch der Arbeitsplatz des Kassierers, der ein Kassenbuch über die Einnahmen und Ausgaben führen, jede Woche einen Bericht abliefern und einen Monatsabschluß erstellen mußte. Er war verpflichtet, von seinem Verdienst Pferd und Wagen und einen Angestellten zu halten, um einmal in der Woche die Geldbeträge an die Baukondukteure abzuliefern, die diese zur Auszahlung der Arbeiter und Unteraufseher an den Sonnabenden benötigten. Der Geldwagen mußte am Freitagnachmittag losgeschickt werden, um noch am selben Tag Bramstedt anzukommen. Am Sonnabend sollte er dann Neumünster und Kiel erreichen. Neben diesen Fuhren mußte der Kassierer ebenfalls selbst für Papier, Bücher, Schreibzeug und Geldsäcke aufkommen (4).

Die Vorarbeiten für den Chausseebau, das heißt Vermessungsarbeiten, Untersuchungen der Gegend und Planungen für Siele und Brücken wurden im Norden am 24.4., in der Mitte am 8.4. und im Süden am 14.4.1830 unter der Leitung der oben genannten Kondukteure begonnen. Die Vermessungen führte der Hegereiter und Landmesser Kiene aus Cismar aus. Er erhielt jährlich 900 Banktaler Silber, wovon er seine Reisekosten und Arbeitsleute selbst bezahlen mußte (5). In allen Arbeitsdistrikten begannen die Erdarbeiten am 28.6.1830. Da waren vor allem die Anlegung des Chausseedammes und der Wassergräben. Dazu beseitigte man Knicks, rodete Wald und brach altes Pflaster auf Landstraße auf. Die ersten Steinlieferungen setzten gleich Anfang des Baus ein und das Material wurde zunächst einmal gelagert. Im zweiten Baujahr 1831 wurde mit dem Zerschlagen des Steinmaterials begonnen, Siel- und Brückenbauten angefangen, ebenso das Aufbringen des Steinschlags auf die Fahrbahn. Insgesamt wurden 18 Brücken neu gebaut, zwei alte ergänzt und ungefähr 300 Siele angelegt (6). Diese Arbeiten setzte man im dritten Baujahr 1832 fort.

Am 28.10.1831 wurde zuerst die Strecke von Kiel nach Neumünster für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Die gesamte Chaussee konnte am 1.1.1832 provisorisch eröffnet werden, obwohl die Arbeiten im mittleren und südlichen Distrikt fortdauerten und erst im Oktober 1833 beendet waren. Die Einweihung beging man mit einem Festakt in Bramstedt, bei dem Friedrich VI. persönlich zugegen war (7). letzten beiden Baujahren wurden auf der ganzen Lienie die Wärter- und Einnehmerhäuser errichtet, Linden gepflanzt, repräsentative Meilen- und Halbmeilensteine aus Granit, Wegweiser an den Abzweigungen anderer Landstraßen von der Chaussee und Warnungstafeln Benutzungsvorschriften aufgestellt (8). Am Rondeel Kiel setzte man einen Granitobelisken als Gedenkstein für die Fertigstellung der Chaussee, der folgende Inschrift trägt: "Fridericus VI. hanc viam sternendam curavit MDCCCXXX (Friedrich VI ließ diese Straße ebnen 1830)". Aufgrund dieser Inschrift und nicht vorhandener Lateinkenntnisse wurde die Kiel-Altonaer Chaussee im Volksmund auch "Sternendamm" bezeichnet. Der fertige Chausseedamm war 12 und 63 Ruten lang und 32 Fuß breit, wovon die Fahrbahn 21 Fuß einnahm (eine Meile vor Altona 25 Fuß). Die übrigen 11 Fuß waren Banketts auf beiden Seiten, die entweder als Fußsteige oder zur Lagerung von Steinmaterial zwecks Ausbesserung der Fahrbahn benutzt wurden. Die Fahrbahn bedeckte eine 19 1/2 Zoll dicke Decke aus zer-Steinen. Insgesamt hatte der Bau der Kiel-Altonaer Chaussee den dänischen Staat 937.707 Reichsbanktaler oder 2,128515 Mark Kurant gekostet (Abbildungen 8 - 12) (9).

3.3.1. Anlieger: Schäden/Entschädigungen

Die direkten Anlieger der projektierten Trasse wurden vom Chausseebau schon während der Bauphase stark betroffen, da sie verpflichtet waren, Grundstücke zeitweilig oder dauernd an die Chaussee abzutreten. Es war allerdings vom dänischen Staat vorgesehen, dafür Entschädigungen zu leisten, wie es bisher auch schon üblich war, wenn Land von Privatleuten zum öffentlichen Gebrauch überlassen sollte weiterhin nach dem "Patent vom 28sten Oktober 1811, betreffend die Überlassung eines Grundstücks zum öffentlichen Gebrauch" vorgegangen werden, das den Vorgang einschließlich der nötigen Taxation des Wertes der Grundstücke regelte (1). Ebenso sollten die Bestimmungen der "Verordnung wegen Ernennung beständiger Taxatoren, für die Herzogthümer Schleswig und Holstein" vom 20. November desselben Jahres bei diesem Chausseebau weiterhin Geltung haben (2). Trotz dieser bereits bestehenden und erprobten Regelungen wurde speziell für den Bau der Kiel-Altonaer Chaussee am 3. August 1830 die "Verfügung zur näheren Bestimmung des Verfahrens bei der Ausmittelung der Entschädigung für die Behuf des Chausseebaus zwischen Kiel und Altona abzutretenden Grundstücke und Gerechtsame" erlassen, um eine aktuelle Grundlage für das anstehende Entschädigungsgeschäft gewaltigen Ausmaßes zu besitzen. Die grundlegende Bestimmung dieser Verfügung war, von Seiten der Chausseebaudirektion möglichst ohne bare Geldausgaben auszukommen und als Entschädigungen Landstücke aus alten, überflüssig gewordenen Wegen und Gemeinweiden zu vergeben. Wenn das nicht möglich war, sollte die Abschätzung gemäß der Bestimmungen von 1811 durchgeführt werden, wobei Taxatoren von Seiten der Chausseebaudirektion und von Seiten der Geschädigten hinzugezogen werden mußten und das Ergebnis durch Abstimmung erzielt werden sollte. Die Oberaufsicht über dieses Geschäft führte kommisarisch von Stoppel, dem als Obmann und Protokollführer von Feldmann zur Seite gestellt wurde. Da beide auch zur Chausseebaudirektion geund der Obmann bei Stimmengleichheit der Taxatoren Entscheidung über die Entschädigungsleistung fällen sollte, wird deutlich, wie schwach die Position der Grundbesitzer war.

Die Baudirektion erstellte nach der Vermessung und Absteckung der Trasse ein Verzeichnis, in dem die für den Bau benötigten Grundstücke und ihre Besitzer verzeichnet waren (3). In jedem Herbst sollte das Land für die im folgenden Jahr zu bauende Wegstrecke in Besitz genommen werden.

Der Katalog der Schäden, für die eine Wiedergutmachung vorgesehen war, umfaßte nicht nur verschiedene Möglichkeiten von Landabtretungen, sondern auch Schäden, die mit den betreffenden Grundstücken in Beziehung standen. Das betraf einmal Arbeiten und Kosten, die den Landbesitzern entstanden, wenn Grundstücke auf Dauer abgetreten werden mußten, wie gestörte Wirtschaftsverhältnisse im allgemeinen, die Anlage von neuen Einfriedigungen und Koppeleinteilungen, der Verlust von Tränkstellen und so weiter. Wenn sich auf den Grundstücken Gebäude befanden, wurden Abriß und Wiederaufbau, der Verlust von Material und der Wert des Platzes, wo das Gebäude neu aufgeführt wurde, bezahlt. In den Fällen, wo Grundstücke nur während der Bauzeit benutzt wurden, für die Verlegung des Weges, um den Verkehr aufrecht zu erhalten, für die Lagerung von Material oder die Gewinnung von Erde, Sand, Kies und Steinen, sollten diese nicht nur gepachtetes sondern auch Schäden und Nutzungsausfall (zum Beispiel verlorene Feldfrüchte, zerstörte Weiden und anderes) dem Besitzer vergütet werden (4).

Um das Entschädigungsgeschäft mit den Landbesitzern abzuwickeln, wurden von der Chausseebaudirektion Treffen zu bestimmten Terminen in den Wirtshäusern der jeweiligen Gegend anberaumt. Außer den Mitgliedern der Entschädigungskommission und den betreffenden Landbesitzern sollten sich die Bauernvögte der Dorfschaften und die Ökonomiebeamten der Amtshäuser einfinden. In diesem Kreis wurden einerseits die Entschädigungen verhandelt und später dann gegebenenfalls die ermittelten Summen unter Zeugen ausbezahlt (5). In diesem Zusammenhang wird aus den Akten ersichtlich, daß sich zum Beispiel die Eingesessenen der Dorfschaft Blumental dem Vorgang dadurch zu entziehen suchten, daß sie zu dem festgesetzten Termin

erschienen, was jedoch nur eine Verzögerung der Angelegenheit bewirken konnte, da darauf eine offizielle Vorladung in das Amtshaus veranlaßt wurde (6).

Andere Betroffene versuchten, durch Bittschriften an den dänischen König auf ihre Lage aufmerksam zu machen und ihre Interessen durchzusetzen. Ein Fall soll als Beispiel dienen. In der Bittschrift des Schmiedemeisters Jochimm Jargstorff aus Bramstedt heißt es:

"Nemlich über die Linie der Cassee hat die Comision die Richtung über meine Wiese genommen, die schwischen die beyden Backen von Flecken Bramstedt jenseits der Aue ist, von die Backe hinter Migelsen seine Kathe; und gehet herauf bis Herrn Postmeisters Garten-Stück, bitte also daß Eur. Königliche Majestätt mir die Gewogenheit schenken, die Linnie etwas zu verlegen, um meine Wiese zu beschonen! weil ich keine Pferde und Wagen halten kann, und daß grüne Gras auf den Rücken zu Hause trage, meine Kühe mit zu futtern!" (7)

In der Mitteilung, daß dem Gesuch nicht stattgegeben wurde, heißt es, bei der Anlegung der neuen Chaussee sei eine möglichst gerade Richtung ein Hauptgrundsatz, von dem man aus Gefälligkeit gegen einzelne Grundeigentümer nicht abzuweichen pflege. Außerdem würde der Landverlust entschädigt (8). Darauf, daß die Wirtschaft des Bittstellers trotz der Entschädigung in Zukunft erschwert sein würde, wurde keine Rücksicht genommen.

Die größten Belastungen mußten diejenigen auf sich nehmen, deren Wohn- oder Wirtschaftsgebäude auf der projektierten Trasse lagen. In wie vielen Fällen solche Verlegungen von Gebäuden genau vorgenommen wurden, läßt sich nicht mehr feststellen, da dies in den Akten nicht vollständig belegt ist (9). Man kann aber an Beispielen sehen, daß auch in dieser Hinsicht keine Rücksicht auf Privatinteressen genommen wurde. In Neumünster wurden die Wohnhäuser des Hutmachers Hinrich Bracker und des Handschuhmachers Claus Heeschen abgebrochen und an anderer Stelle wieder aufgebaut. In der Zwischenzeit mieteten beide Handwerker auf Kosten des Chausseebaus für sich und ihre Leute Wohnungen an. Der Handschuhmacher konnte sein Gewerbe weiter ausführen, da er dazu nur eine Stube benötigte, aber der Hutmacher, der mehrere eingemauerte Kessel zur Ausübung seines Handwerks

brauchte, die in der Mietwohnung nicht aufgestellt werden konnten, erlitt Verdiensteinbußen. Abgesehen von den Mühen des Umzugs und der zeitweiligen Ausübung ihrer Gewerbe unter provisorischen Bedingungen mußten beide Handwerker, die vorher am Wasser gewohnt hatten, an ihrem neuen Wohnplatz mit Brunnen vorlieb nehmen. Erst 1834 wurde ihren Entschädigungsansprüchen stattgegeben, obwohl die Häuser schon 1832 versetzt worden waren (10).

Da die neue Chausseetrasse, wie in Abschnitt 3.2. schon erwähnt, zu großen Teilen, besonders im Norden, der alten Landstraße von Kiel nach Hamburg folgte, war es notwendig, während der Bauarbeiten Umleitungen für den Post- und Frachtverkehr zu schaffen. mußte darauf geachtet werden, daß die ausgewählten Wege so breit und waren, daß sie dem verstärkten Verkehrsaufkommen standhielten. Die Umleitungen durften auch nicht so kompliziert ausgelegt werden, daß Verirrungsgefahr für die Benutzer eintreten konnte. Außerdem mußte gewährleistet bleiben, daß die Verkehrsströme die selben Orte wie sonst auch berührten, um dort wirtschaftliche Einbußen zu vermeiden. Aus diesen Gründen wurden vorwiegend Nebenlandstraßen, die sonst weniger befahren waren, sich trotzdem aber in einem den Anforderungen entsprechenden Zustand befanden, Umleitungen vorgeschlagen (11). Die Auswahl dieser sogenannten "Interimswege"geschah mit sehr viel Sorgfalt, denn man war sich darüber im klaren, daß die Frachtfahrer aufgrund schlechter Umleitungen Strecken durch ganz andere Landesteile wählen würden, woraus später wieder Schaden für die neue Chaussee erwachsen könnte (12).

Im Baujahr 1831 wurden bei Rothenhahn für die Dauer von mehreren Monaten größere Erdarbeiten durchgeführt, die eine Verlegung des Verkehrs nötig machten. Zuerst war geplant, mit Hilfe der in dem Ort vorwiegend ansässigen Handwerker und Gastwirte, die durch die zeitweilige Verlegung der Strecke finanzielle Einbußen zu erwarten hatten, einen Behelfsweg direkt neben der Chaussee anzulegen. Diese Möglichkeit der Umleitung wurde an anderen Stellen der Trasse durchgeführt, aber in Rothenhahn entschied man sich schließlich für

die Benutzung von Nebenlandstraßen (13). In einem Flugblatt wurde den Reisenden, Fracht- und anderen Fuhrleuten vorgeschlagen, die Bornhöveder Landstraße zwischen Kiel und Neumünster bis Nettelsee und dann die Preetzer Landstraße bis Tungendorf zu benutzen. Von Nortorf nach Kiel sollten sie über Eisendorf, Westensee und Kleinnordsee oder Steinfurt fahren. Von Brügge nach Kiel wurde die Strecke über Meimersdorf nach Viehburg empfohlen. Warnungstafeln sollten vermeiden, daß Ortsunkundige in die gesperrten Strecken einfuhren (14).

Für den Durchgangsverkehr wurde die Situation also so bequem wie möalich eingerichtet, aber für die Anlieger der als Umleitungen herangezogenen Nebenwege bedeutete es eine zusätzliche Belastung, die nicht vergütet wurde. Das ungewohnt hohe Verkehrsaufkommen verursachte Unruhe, und die Wege wurden mehr als gewöhnlich strapaziert. Wie in anderen Zeiten auch mußten die Wege in dieser Ausnahmesituation von den ansässigen Landbesitzern unterhalten werden (15). Schon bevor der umgeleitete Verkehr über diese rollte, gingen an die Pflichtigen, die betreffenden Strecken in einen angemessenen Zustand zu versetzen. Dabei wurde zum Beispiel für den Dorfweg über Steinfurt eine Arbeitszeit von 2 - 3 Wochen angesetzt, um sie, dem Wortlaut des Chausseebaudirektors nach, "ohne wesentliche Schwierigkeiten, wenn auch mit einiger Arbeit" in Stand zu setzen. Hier Erdarbeiten vorzunehmen, បារា den Weg zu verbreitern. Eckernförder Landstraße wurde sogar neues Pflaster und altes ausgebessert, Gräben gereinigt und durch Abweisersteine geschützt, die Wegseiten der Knicks gestutzt und die Wälle zum Teil abgetragen. Dazu wurden die Pflichtigen einzeln namentlich den verschiedenen Arbeiten verpflichtet (16).

Die Bauphase der Kiel-Altonaer Chaussee stellte für die Anlieger eine Zeit großer Belastungen und Unbequemlichkeiten dar. Die Bauernwirtschaften und Handwerksbetriebe wurden durch die Verlegung der Straße über das dazugehörige Land gestört, bis hin zum Abbruch von Gebäuden, und die Einrichtung der Umleitungen bedeutete eine zusätzliche Arbeitslast. Das Allgemeinwohl, dem die Anlage der

Kunststraße diente, stand im Vordergrund, und der einzelne mußte seine Interessen zurückstellen. Da die Baudirektion bestrebt war, die Kosten möglichst gering zu halten, und zudem den größten Einfluß bei der Abwicklung des Entschädigungsgeschäfts hatte, standen die Entschädigungen in keinem Verhältnis zu den den Anliegern entstandenen Verlusten. Darüber hinaus mußten sich zahlreiche Anwohner auf Dauer mit neuen und manchmal ungünstigeren Wirtschaftsverhältnissen abfinden, als vor dem Chausseebau.

3.3.2. Straßenbauarbeit und Straßenbauarbeiter

Am 27.6.1830, also einen Tag, bevor die ersten Erdarbeiten begannen, wurde das "Polizeireglement für den Wegebau zwischen Kiel und Altona" erlassen, das Aufsicht, Einstellung, Entlassung, Kündigung, Verhalten bei der Arbeit und Bestrafung von Vergehen in bezug auf die angestellten Arbeiter regelte. Diese Vorschriften sollten von Anfang an das Verhältnis der Arbeiter zu ihren Vorgesetzten festlegen und für Ordnung unter den Arbeitern selbst sorgen. Bei der großen Ansammlung von Arbeitsleuten fürchtete die Obrigkeit das Entstehen von Tumulten oder Aufständen, dem sie durch strenge Verhaltensregeln vorbeugen wollte. Sofern die Vorschriften auf die Lieferanten von Material, ihre Fuhrleute und Arbeiter anwendbar waren, hatten sie auch für diese Personen Geltung (§9) (1).

Die Baukondukteure führten die Oberaufsicht in ihrem Arbeitsdistrikt. Ihnen wurden Unteraufseher beigegeben. Diese hatten die direkte Aufsicht über die bei den Bauarbeiten beschäftigten Handwerker, Verdingarbeiter und Tagelöhner (§1). Zur Unterstützung der Kondukteure und wurden per Handschlag besonders ausgewählte als Polizeigehilfen verpflichtet, die Unordnungen vorbeugen Schuldige ermitteln sollten. Diese Personen wählte man Gruppe von Arbeitern aus, denen ohnehin schon besonders verantwortungsvolle Tätigkeiten wie die Aufsicht über die Geräte oder das Aufsetzen des Steinmaterials in Faden anvertraut worden waren, oder die als Handwerksgesellen oder Schacht- und Pottmeister (selbsternannte Vorarbeiter innerhalb einer Arbeitsgruppe) einen höheren innerhalb der Arbeiterschaft besaßen. Neben der Aufsichtsfunktion konnten ihnen auch außerordentliche Dienste wie die Bewachung oder der Transport von Arrestanten übertragen werden, wofür eine besondere Vergütung vorgesehen war. Um unter der übrigen Arbeiterschaft auch äußerlich kenntlich zu sein, mußten die Polizeigehilfen einen Riemen um den Hals tragen, an dem auf der Brust ein Schild aus Blech befestigt war, das das königliche Wappen zeigte (§11).

Die Anstellung zur Chausseearbeit war für die Handwerker, Verdingarbeiter und Tagelöhner eine sehr unsichere Angelegenheit, denn sie konnten jederzeit, ohne Kündigungsfrist, wieder entlassen werden. Die Entlassung brauchte nur mit Arbeitsmangel oder mit schlechter Arbeitsmoral und ungebührlichem Verhalten begründet werden. Wenn der erste Fall zutraf, hatte der Entlassene allerdings das Recht, von dem Kondukteur ein Zeugnis zu fordern, in dem die Zeitdauer sein Wohlverhalten bestätigt wurde. seiner Anstellung und Arbeiter, der von sich aus kündigen wollte, mußte diese Absicht jeweils am Sonnabend dem Kondukteur mitteilen. Danach erfolgte seine Entlassung, nachdem 14 Tage verstrichen waren. Handwerker und Verdingarbeiter wurden nur entlassen, wenn sie die übernommenen Arbeiten vollendet hatten. Das eigenmächtige Verlassen der Arbeit wurde der betreffenden Ortsobrigkeit angezeigt, die dafür eine Strafe von 2 - 5 Tagen Gefängnis bei Wasser und Brot verhängen sollte. Für die Tagelöhner waren Arbeitszeiten festgesetzt, die genau eingehalten werden mußten. Handwerker und Verdingarbeiter konnten aber auch Kontrakte abschließen, die ihnen freie Zeiteinteilung gewährten. Der Tätigkeitsbereich, in dem ein Arbeiter eingesetzt werden sollte, und die Bezahlung, ob als Tagelohn oder Bezahlung für im Verding geleistete Arbeit, wurde bei der Einstellung festgesetzt. Danach war der Eingestellte verpflichtet, jede Arbeit in dem Bereich, für den er angenommen wurde, auf Anweisung ohne Widerspruch auszuführen. Die täglichen Arbeitszeiten und die Höhe der Entlohnung gehen aus dem Aktenmaterial nicht hervor (§2 - 6) (2). Von den Eingesessenen in der Nähe des Chausseebaus gingen bald Beschwerden darüber ein, daß sich fremde Chausseearbeiter in den Dörfern in der Nähe der Trasse aufhielten, ohne einer Kontrolle ihrer Papiere unterworfen zu sein. Aus diesem Grund wurde folgende Regelung eingeführt: Wenn ein Arbeiter sich außerhalb seiner Heimatgemeinde in einem Dorf eine Nacht oder länger aufhalten wollte, mußte er seine "Legitimationsscheine", etwa den Paß, Militärpapiere, den Taufschein oder ähnliches, bei dem Bauernvogt abgeben, ihm dafür einen Quittungszettel aushändigen mußte, gegen den er die Papiere später zurückbekommen sollte. Diese Quittung mußten Unteraufseher, feste Tagelöhner oder Pottmeister, ehe sie einen Arbeiter annahmen, der für eine oder mehrere Nächte in der Arbeitsgegend bleiben wollte, ohne dort zu Hause zu sein, abfordern. Es durften

daraufhin keine Männer mehr eingestellt werden, die diese Vorschriften nicht einhielten. Bei denen, die schon bei der Chausseearbeit beschäftigt waren, sollte diese Regelung, unter Androhung der Entlassung, nachträglich durchgeführt werden (3).

Der Paragraph 7 des Polizeireglements faßte zusammen, wie sich die Baudirektion das Verhalten der Arbeiter auf der Baustelle vorstellte:

"Fleiß, Gehorsam und anständiges Betragen gegen die Vorgesetzten, Verträglichkeit gegen die Mitarbeiter und gegen Jedermann, Beobachtung der zur Aufrechthaltung der Ordnung gegebenen Vorschriften, und ein ruhiges Betragen im Allgemeinen, ist eines jeden Wegearbeiters Pflicht."

In drei speziellen Paragraphen wurden Verhaltensmaßregeln vorgegeben, sich Arbeiter gegen vermeintlich ungerechte Behandlung zur Wehr setzen durften. Damit sollten Streit, Schlägereien und ähnliches vermieden werden, indem man Möglichkeiten zur Konfliktlösung vorgab. Statt sich selbst mit dem Gegner auseinanderzusetzen, sollte der Ankläger den Vorfall dem Kondukteur, beziehungsweise in dessen Abwesenheit dem Unteraufseher, mitteilen. Wenn die Entscheidung nicht zu seiner Zufriedenheit ausfallen sollte, konnte er seine Beschwerde dem ersten Baudirektor vortragen, der den Vorfall durch seinen Schiedsspruch endquiltig beilegte. Wenn Beschwerden einer größeren An-Arbeitern vorlagen, sollten sie unter sich höchstens zahl wählen, die die Angelegenheit regelten. die übrigen wie gewohnt weiterarbeiteten. Diese Regelungen betrafen sowohl Konfliktfälle zwischen Arbeitskameraden, mit Marketendern als auch Unstimmigkeiten über Lohnzahlungen und anderem zwischen den Kondukteuren und den Arbeitern (§12 - 14).

Geringe Vergehen konnte der Kondukteur eigenmächtig durch sofortige Entlassung oder eine Gefängnisstrafe von 24 Stunden ahnden. Als geringe Vergehen wurden Faulheit, Widersetzlichkeit, Trunkenheit und Schlägereien während der Arbeitsstunden angesehen. Eigentlich wäre auch in diesen Fällen die Ortsobrigkeit zuständig, aber da diese meist räumlich weiter entfernt saß und so die Verfahren zu langwierig wurden, hatte man diesen Teil der Polizeigewalt für die Bauzeit auf die Kondukteure übertragen (4). Nach Verhängung einer Gefängnisstrafe wurde der Verurteilte einfach unter Bewachung eines

Unteraufsehers in einen geeignet erscheinenden Raum In dem Fall, daß ein Arbeiter entweder Arbeitsgeräte oder anderes königliches oder Privateigentum, wie in der Nähe der Arbeitsstellen befindliche Felder, Gärten, Wohnstellen und so weiter beschädigte, mußte er den Schadensersatz von seinem Lohn zahlen. Dabei wurde sein vierzehntägiges Kündigungsrecht ausgesetzt, bis der Schaden getilgt war. Mutwillige Beschädigungen waren strafbar. Bei bedeutenderen Vergehen, oder wenn der Vorfall nicht direkt mit der Arbeit zu tun hatte, mußten die Schuldigen der betreffenden Ortsobrigkeit ausgeliefert werden, um nach dem Gesetz abgeurteilt zu werden. Bedeutendere Vergehen waren vorsetzliches Ruinieren der Geräte, mutwilliges Verlassen der Arbeit, Aufstand und Gewalttätigkeit der Arbeiter. Um die Ordnung in besonders schwerwiegenden Fällen wieder herzukonnte militärische Hilfe aus der nächsten Garnison zu Hilfe gerufen werden, um die Leitung des Chausseebaus zu unterstützen (§15 - 17) (5). Die Kosten der Untersuchung und Strafvollstreckung mußte die Behörde, die das Urteil ausgesprochen hatte, vorstrecken, um sie dann bei dem Bestraften zurückzufordern. Wenn der Bestrafte bei der Chausseearbeit blieb, wurde er durch "angemessene Abzüge" von seinem Verdienst zur Erstattung angehalten. Wurde er jedoch aufseines Verhaltens entlassen, zahlte bei geringen Vergehen die Baukasse und bei schweren Vergehen die Polizei- und Kriminalkasse der betreffenden Behörde (6). Die Namen von Arbeitern, die unehrenhaft von der Arbeit entlassen worden waren, setzte man auf eine sogenannte "Schwarze Liste", die in allen Arbeitsdistrikten in Abschriften vorhanden war. So wurde gewährleistet, daß Unruhestifter ein für alle Mal von dem Chausseebau entfernt wurden. Außerdem hatte diese Praxis sicherlich auch disziplinierende Auswirkungen auf die unbeteiligten Arbeiter, denn die meisten konnten es nicht riskieren, den Verdienst bei der Chausseearbeit aufs Spiel zu setzen (7).

Wie schwer es für einen einzelnen Arbeiter sein konnte, seine Interessen gegenüber der Chausseebaudirektion durchzusetzen, verdeutlicht der Fall des Jacob Schneekloth aus Schönberg in der Probstei, der seiner Meinung nach nicht den vereinbarten Lohn für eine Verdingarbeit erhalten hatte. Zur Klärung des Vorfalls wurde er von dem Kondukteur noch einige Tage festgehalten. Diese arbeitslose Zeit vergrößerte seinen Schaden noch. Da er die geforderte Summe nicht erhielt, mußte er die von ihm mitgebrachten Arbeiter von seinem Anteil auszahlen, um ihren Gewalttätigkeiten zu entgehen. Selbst der Bittschrift, die er daraufhin an den dänischen König schickte, wurde nicht stattgegeben. Ob jener Schneekloth nun gerecht oder ungerecht behandelt wurde, läßt sich leider nicht mehr feststellen, aber die Hilflosigkeit der Arbeiter gegenüber den Aussagen ihrer Vorgesetzten wird erkennbar, denn es gab keine unabhängige Instanz, die sich für ihre Rechte einsetzte (8).

Den Bereich der Fürsorge in Krankheitsfällen von Arbeitern hatte die Chausseebaudirektion bei der Planung des Kunststraßenprojekts vollständig außer acht gelassen. Das wird bei der Durchsicht des Aktenmaterials, das sich mit Fragen der Bezahlung von Verpflegungs- und Kurkosten erkrankter Arbeiter befaßt, sehr deutlich (9). ging es vor allem um die Frage, ob die Heimatgemeinden der betroffenen Armenbehörden im Bereich der Chausseelinie Arbeiter, die die Chausseebaukasse, für die Kosten aufkommen sollte. Die Arbeiter selbst waren in der Regel nicht in der Lage, die anfallenden Rechnungen zu begleichen, da sie von ihrem Tagelohn oder Akkordlohn ihren und den Lebensunterhalt ihrer Familien gerade bestreiten konnten und bei Verdienstausfällen ohnehin in eine Notlage gerieten. Es ist auffällig, daß bei dem sonst in jeder Beziehung bis ins einzelne durchorganisierten Projekt dieser Bereich nicht in die Planung einbezogen wurde, obwohl man bei einer Beschäftigungszahl von in Spitzenzeiten bis zu 1500 Arbeitern von vornherein mit Unfällen Erkrankungen rechnen mußte. Das Gefahrenpotential zu verrichtender Arbeiten und generell die latente Seuchengefahr bei so großen Menschenmengen, die provisorisch unter primitiven Umständen untergebracht wurden, hätten eigentlich Planungen in dieser Hinsicht nach sich ziehen müssen. Tatsächlich brach im des Jahres 1831 in Hamburg eine Cholera-Epidemie aus, die jedoch dank umfassender Quarantänemaßnahmen nicht Holstein auf Im anderen Fall wären gerade die Chausseearbeiter besonders gefährdet

gewesen.

Krankheitsfällen, die aktenkundig wurden, handelte Bei sich vorwiegend um schwere Unfälle bei den Arbeiten, durch die einzelne Arbeiter für längere Zeit arbeitsunfähig wurden auf Dauer nur bedingt arbeitsfähig blieben. Im Abschlußbericht der Chausseebaudirektion vom Oktober 1833 wurde herausgestellt, daß kein Arbeiter bei der Arbeit selbst zu Tode gekommen war und nur einige Unfälle mit schweren Verletzungen vorgekommen waren (10). Im Vergleich mit dem Aktenmaterial, das sich mit weiteren Unglücksfällen befaßt, müssen die Aussagen des Abschlußberichts als bewußte Schönfärberei betrachtet werden. Trotzdem blieb die Anzahl der Unfälle im sehr Beschäftigungszahl gering. Verhältnis zur Grob waren es in der gesamten Bauzeit etwa 10 - 15 Personen, die schwere Verletzungen bei der Arbeit erlitten. Die meisten Unfälle passierten beim Steinschlagen und Steinschießen, indem Steinsplitter vor allem Augenverletzungen verursachten. Außerdem wurden ein großer Erdrutsch und ein Versehen beim Umgang mit einer großen Brückenramme als Ursache genannt.

Da in diesen Fällen schnell gehandelt werden mußte, wurde zunächst von dem betreffenden Kondukteur ein Vorschuß aus der Chausseebaukasse geleistet, um die Arzt- und Apothekerrechnungen und die Verpflegung der Unfallopfer zu bezahlen. Die Chausseebaudirektion ging davon aus, die vorgestreckten Beträge von den Armenbehörden der in denen der Unfall geschehen war, erstattet zu bekommen. Es war nämlich laut Verordnung der Weg vorgesehen, erkrankte Personen, anfallenden Kosten im Zusammenhang mit ihrer Krankheit nicht aufbringen konnten, zunächst von der nächstgelegenen Armenbehörde unterstützen zu lassen. Nachdem die Heimatgemeinde des Armen ermittelt war, konnte dort die vorgeschossene Summe zurückgefordert werden. Allerdings mußte die Krankheit der Armenbehörde sofort gemeldet werden, damit diese selbst alles Nötige zur Versorgung veranlassen konnte (11). Anders, als die Chausseebaudirektion annahm, waren die Behörden jedoch nicht bereit, diese Regelung auch auf die Arbeiter bei dem Straßenbauprojekt anzuwenden. Anläßlich des Falls zweier im Herbst 1831 bei einem Erdrutsch im Bereich von

Großflintbek verunglückter Arbeiter schrieb die zuständige Armenbehörde an die Chausseebaudirektion:

"Da die Anlage der Chaussee zum Besten des ganzen Landes ist, so scheint es auch billig, daß die Kosten, welche die Heilung einzelner an derselben arbeitenden Personen, wenn sie bei der Arbeit erkrankten oder beschädigt werden, eventualiter vom ganzen Land abgehalten werden, wenigstens scheint es unbillig, daß diese Kosten von den Commünen, welche zufällig in der Nähe der Chaussee liegen, allein getragen werden sollen." (12)

In einem anderen Schreiben, denselben Fall betreffend, wurde darauf hingewiesen, daß bei der Menge der Arbeiter und den vielfältigen Gefahren, welche diese Art der Arbeit mit sich brächte, ein einzelner Armendistrikt die Kosten für auftretende Krankheitsfälle gar nicht tragen könne (13). Als das Schleswig-Holstein-Lauenburgische Obergericht in Glückstadt, das in dieser Frage angerufen wurde, schließlich seine Entscheidung bekannt gab, blieb die Regelung, wie sie schon vorher eingeführt war. Die Begründung lautete, daß die betreffenden Armendistrikte durch den Chausseebau mehr entlastet als belästigt würden, denn er gäbe vielen Armen Arbeit und Brot.

Damit war das Problem aber noch nicht aus der Welt geschafft, denn der Nachweis der Heimatgemeinde und die Anerkennung als bedürftige Person bereitete oft Schwierigkeiten. Um keine Arbeitswilligen zurückweisen zu müssen, hatte man darauf verzichtet, bei der Einstellung von Arbeitern zum Chausseebau auf einen Nachweis der Heimatrechte zu bestehen. Wer nämlich oft an anderen Orten gearbeitet hatte und dabei viel herumgekommen war, bei dem konnte es Schwierigkeiten bereiten, das Heimatrecht festzustellen. Außerdem wurden die Arbeiter in ihren Heimatgemeinden oft gar nicht als arm angesehen, was sie aber, da sie ohne Besitz auf ihren täglichen Arbeitslohn angewiesen waren, faktisch im Fall einer Erkrankung doch sofort wurden. Dieses Problem betraf natürlich auch die Arbeiter, die wegen der Geringfügigkeit ihrer Erkrankung gar nicht aktenkundig geworden waren, aber trotzdem durch den Lohnausfall von einigen Tagen in Geldnöte gerieten.

Um in derartig problematischen Fällen, wo sich niemand zur Hilfeleistung verpflichtet fühlte, helfen zu können, hatten die Arbeiter unter sich eine Krankenkasse gegründet. Aus dieser wurden Beihilfen gezahlt (14).

Obwohl die Chausseebaudirektion im allgemeinen wenig Fürsorge für die Arbeiterschaft aufwendete, war sie bestrebt, bewährten Arbeitern, die die gesamte Bauzeit an der Chaussee mitgearbeitet und dabei besonders williges Verhalten an den Tag gelegt hatten, Hilfen zu gewähren. Es hing also stark von der Einschätzung der Vergesetzten ab, wer Hilfe bekam und wer dem schwergängigen Getriebe der Behörden ausgeliefert wurde (15),

Wie schon gesagt, waren die auswärtigen Arbeiter in den Dörfern in Baustellen untergebracht. Dabei wurden ihrer großen Zahl nicht in den kleinen Kammern der Bauernhäuser sondern schliefen auf Im Sommer einquartiert, Heuböden. Erdhütten und Arbeitshütten für die Arbeiter errichtet, Akten nicht näher beschrieben sind. Die Unterbringung war also, obwohl in vielen Fällen für längere Zeiträume, unbequem und provisorisch (16).

Nahrungsversorgung der Arbeiter wurde durch eine Maßnahme der Obrigkeit erleichtert. Im Paragraphen 10 des Polizeireglements wurde bestimmt, daß die Kondukteure geeigneten Personen die Erlaubnis zur Errichtung von Marketendereien auf oder an den Arbeitsplätzen geben durften. Diese Versorgungsstände standen unter der Aufsicht der Kondukteure, die die Preise genehmigten und den Betreibern die Erlaubnis jederzeit wieder entziehen konnten, so daß diese innerhalb von 24 Stunden den Platz räumen mußten. Die angebotenen Lebensmittel Getränke sollten von gesunder und guter Beschaffenheit sein und für die anwesenden Arbeiter ausreichen. An andere durfte nichts verkauft werden. Auch an diesen Versorgungsständen sollte Ordnung unter den Arbeitern herrschen, worauf die Marketender achten mußten. Deshalb durften sie auch keinen Alkohol an Personen ausschenken, die schon angetrunken waren. Der Grund für die Einrichtung dieser Art der Nahrungsversorgung war, daß die Dorfeingesessenen an der Trasse übermäßig viel Kostgeld von den Arbeitern verlangten, wodurch der Tageund Akkordlohn hoch angesetzt werden mußte.

Außerdem konnte auf diese Weise der Weg zu den Mahlzeiten ins Dorf gespart werden (17). Ob daraufhin die Pausen verkürzt wurden, oder ob die Arbeiter ruhen konnten, anstatt zum Essen in die Dörfer zu wandern, ist in den Akten nicht belegt.

Die Männer, die beim Chausseebau Arbeit suchten, lassen sich aufgrund ihrer Herkunft und Ausbildung in drei Gruppen einteilen. Die Unteraufseher waren Leute mit landmesserischen Fähigkeiten Forstkandidaten und ähnliche. Dann wurden Handwerksmeister und Handeingestellt. Das waren vor allem werksgesellen Pflasterer, Zimmerleute und Schmiede. Die größte Gruppe von Arbeitern bildeten Personen, die normalerweise als Knechte öder Tagelöhner in der Landwirtschaft arbeiteten. Sie wohnten häufig in der Nähe der Chausseelinie, wanderten aber auch aus anderen Gebieten Holsteins zu, um für einige Zeit ihr Auskommen bei der Chausseearbeit zu Darüber hinaus wurden Textilarbeiter aus Neumünster beim Chausseebau angestellt, die im Herbst 1831 ihren Arbeitsplatz Textilindustrie aufgrund schlechter Auftragslage verloren hatten. Viele verließen die Arbeit wieder, da sie bei der für sie ungewohnt schweren Steinschlägerarbeit im Verding keinen ausreichenden Tagelohn erarbeiten konnten. Nur ungefähr 30 Arbeiter waren den Anforderungen gewachsen und blieben bei dem Chausseebau (18). Die ganze Bauzeit über gab es keinen Mangel an Arbeitskräften. Nicht einmal in der Erntezeit verringerte sich der Arbeiterbestand so weit, daß die Arbeit verzögert wurde. Im Gegenteil war es so, daß der vorhandene Gerätebestand die Zahl der Arbeiter einschränkte, die eingestellt werden konnten. Aus den Arbeitsberichten geht hervor, daß in der Zeit, als die Arbeiten in vollem Gange waren, in allen Distrikten zusammen ständig über eintausend Menschen beschäftigt waren. Nur im Winter des ersten Baujahres 1830/31 gingen die Beschäftigungszahlen stark zurück, da noch nicht genug Steinmaterial angefahren worden war, um während der Frostzeit, wenn alle andere Arbeit ruhte, Steinschlag herzustellen (19).

Die Arbeiter wurden, wie oben gesagt, entweder im Tagelohn oder im Verding beschäftigt. Dabei stellte sich schnell heraus, daß die vereinbarte Entlohnung nach Leistung für die Chausseebaudirektion günstiger war als der Tagelohn. Aus diesem Grund ging man dazu

über, immer mehr Akkorde mit Einzelpersonen und Arbeitsgruppen abzuschließen und die Anzahl der Tagelöhner zu reduzieren. Schmiedearbeiten, Pflasterarbeiten, Siel- und Brückenbauten, Erdarbeiten und das Steinschlagen mit dem anschließenden Aufbringen des zerkleinerten Materials vergab man im Akkord. Dazu wurden die Verträge mit dem jeweiligen "Vorarbeiter" einer Arbeitsgruppe abgeschlossen, der dann selber für die Beaufsichtigung und Auszahlung seiner Leute verantwortlich war. Das konnten Handwerksmeister, sogenannte Schachtoder Pottmeister, aber auch Bauernvögte oder besonders tätige Dorfseingesessene sein, unter deren Aufsicht die übrigen Eingesessenen arbeiteten (20).

Zur Herstellung der Geräte aus Eisen, besonders der Hämmer zum Steinschlagen, wurde ein Schmied angestellt, der anstelle seiner ortsgebundenen Konzession einen speziell auf den Chausseebau zugeschnittenen Vertrag erhielt. Dieser ist leider nicht erhalten. Er hatte seine Hauptschmiede in der Mitte der Linie, also in Bramstedt, und unterhielt darüber hinaus ambulante Feldschmieden für dringende Arbeiten auf den Baustellen. Er war nicht nur für die Herstellung der Geräte, sondern auch für ihre Unterhaltung zuständig. Es war ihm untersagt, für andere Auftraggeber als für den Chausseebau zu arbeiten (21).

In den Flecken Neumünster und Bramstedt wurde die Straßendecke nicht aus Steinschlag hergestellt, sondern Pflaster gelegt. Für Neumünster wurde mit dem Pflastermeister Horn aus Kiel ein Kontrakt abgeschlossen, nachdem mehrere andere Meister entweder schlechte Probearbeiten abgeliefert hatten oder bei der angesetzten Bezahlung nicht bestehen konnten. Für die ungefähr 200 Ruten, die er zu pflastern hatte, stellte ihm die Chausseebaudirektion rohes Steinmaterial zur Verfügung, aus dem er die Pflastersteine schlagen sollte. Die Form dieser Steine und die Art des Pflasterns war in dem Kontrakt genau beschrieben. Das alte Pflaster wurde ebenfalls auf Kosten der Direktion aufgebrochen, und es wurde Sand angeliefert. Die Arbeit mußte in der Zeit vom Sommer 1832 bis zum Sommer 1833 vollendet sein. Der Kondukteur führte die Aufsicht. Wenn die Arbeit

nicht dem Kontrakt entsprechend ausgeführt wurde, sollte das Fehlende auf Kosten des Pflastermeisters vollendet werden. Außerdem haftete derselbe für drei Jahre mit seinem Eigentum für Schäden, die an dem neuen Pflaster durch den Verkehr entstanden (22).

Mit den Steinhauern, die die Siel- und Brückenbauten ausführten, schloß man ganz ähnliche Verträge. Der Steinhauer Rixen aus Neumünster übernahm die Bauten auf der Strecke von Neumünster nach Kaltenkirchen. Auch ihm wurde das Material angeliefert. Bei seiner Arbeit hatte er sich genau nach den technischen Anweisungen der Chausseebaudirektion zu richten. Die Aufsicht führte der Kondukteur. Ohne ihm einen genauen Ablieferungstermin der Arbeiten zu nennen, wurde er zu zügiger Arbeitsweise verpflichtet. Eine ausführliche Aufstellung legte die Vergütungen für die einzelnen Arbeiten fest. Die Auszahlung erfolgte teilweise jeweils am Sonnabend nach der Ablieferung einer Arbeit (23).

In welcher Form die Akkorde mit den einfachen Arbeitern für die Erd- und Steinarbeiten abgeschlossen wurden, geht aus den Akten nicht hervor. Vielleicht wurden diese nur mündlich vereinbart und mit Handschlag besiegelt. Jedenfalls ist auch in der Bittschrift des Pottmeisters Schneekloth nirgends die Rede von einer schriftlichen Fixierung.

Die Erdarbeiten beim Chausseebau unterschieden sich in keiner Weise von denen, die schon vorher an den unbefestigten und Pflasterstraßen ausgeführt wurden. Charakteristisch für den Kunststraßenbau war vielmehr die Tätigkeit der Arbeiter, die als Steinschläger oder Steinklopfer eingestellt wurden. Dieser Arbeitsvorgang war in Holstein neu und mußte von den Leuten erst erlernt und trainiert werden. Ein geübter Steinklopfer konnte nicht einfach durch einen anderen Arbeiter ersetzt werden, denn dieser erreichte nie die gleiche Arbeitsleistung. Die Steinklopfer wurden auch über die Bauphase hinaus benötigt, um die Steinschlagstraße durch die Auffüllung mit frischem Material instand zu halten. So entstand mit der allmählichen Chaussierung der übrigen Landstraßen in Schleswig-Holstein ein neuer Beruf, der so eng mit dieser Bautechnik verbunden

b

war, daß er mit der Einführung des Kleinpflasters auf den Landstraßen in preußischer Zeit wieder ausstarb. Dieses Handwerk prägte das Bild der Landstraßen im 19. Jahrhundert so stark, daß die Steinklopfer in der älteren Heimatliteratur aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts immer wieder auftauchten, wenn Kindheitserinnerungen berichtet oder die guten, geruhsamen, alten Zeiten geschildert wurden. Dabei erhielt die Tätigkeit meist einen Hauch von Romantik, was sich nur mit der ohnehin schwärmerischen Rückwärtsgewandheit dieser Autoren erklären läßt, da Steineklopfen in Wirklichkeit eine sehr anstrengende, gefährliche und schlecht bezahlte Arbeit war (24). Man findet aber auch realistische Beschreibungen der Arbeitssituation:

"Er kauerte (am Wegrand), vor Wind und Regen geschützt, unter einer Plane, die vorne durch eine Holzstange abgestützt war. Er trug derbe Handschuhe und schlug mit einem flachen Hammer so geschickt auf den Stein, daß er in mehrere Teile zersprang." (25)

Der Wetterschutz gegen Sonne, Regen und Wind wurde im Niederdeutschen Fleke bezeichnet, dessen Gestell mit Säcken benagelt oder mit Stroh abgedichtet sein konnte (26). Neben dem schon erwähnten Hammer gehörte zu den Werkzeugen eines Steinklopfers ein Schlagamboß, zum Beispiel ein platter, harter Stein. Auf diesem wurde das Steinmaterial zertrümmert. Statt des Lederhandschuhs konnten die Hände zum Schutz der Haut auch einfach mit Stoffetzen oder einem Lederband umwickelt sein. Alte Säcke vor den Knien und eine Schutz-Fliegendraht vervollständigten die aus Ausrüstung. der Arbeit saß der Steinklopfer entweder, zum Beispiel auf einem kleinen Hocker, oder er stand in gebückter Haltung. Er nahm jeweils einen Steinbrocken von dem Haufen auf der einen Seite seines Arbeitsplatzes, zerschlug ihn und warf den so entstandenen Steinschlag auf den Haufen auf der anderen Seite. Dieser Haufen wurde in bestimmten Abständen aufgeschaufelt und vermessen, um den verdienten Akkordlohn zu bestimmen. Zu seinen Aufgaben gehörte außerdem das Zerschlagen oder Sprengen größerer Feldsteine am Fundort, um sie transportfähig zu machen, und das Aufbringen des fertigen Steinschlags auf die Chaussee mit Schaufel und Harke (27). Diese Beschreibung der Steinschlägerarbeit stammt aus der Zeit, wo diese Arbeiter schon zu dem typischen "Inventar" der Landstraßen gehörten. Es ist

anzunehmen, daß sich die oben erwähnte Schutzkleidung erst im Laufe der Zeit entwickelt hat und beim Bau der Kiel-Altonaer Chaussee noch nicht verwendet wurde. Dafür sprechen auch die Augenverletzungen, die sich Steinklopfer zuzogen (Abbildung 13) (28).

Da die Arbeiter nicht mit eigenem Gerät, wie sonst allgemein üblich, zur Arbeit an der Kiel-Altonaer Chaussee antreten mußten, sondern die Werkzeuge von der Baudirektion gestellt bekamen, können wir anhand von Inventarlisten Aussagen über den Gerätebestand machen (29). Dabei stellt man fest, daß in der Zeit um 1830 hauptsächlich mit einfachen Handgeräten und nur wenigen Maschinen beim Inventaren sind vor Straßenbau gearbeitet wurde. In den verschiedene Ausführungen von Hämmern, Schaufeln, Spaten, Harken und Hacken genannt. Dann gab es Geräte für spezielle Verrichtungen beim Straßenbau, wie zum Beispiel große und kleine Steinsiebe, Schlammkratzer, Erdstampfer und verschiedene Meßgeräte wie Meßruten Halbrutenstöcke, Wasserund Setzwaagen, Nivellierstangen Schablonen. Als Fahrzeuge wurden neben -baken, Winkel und Pferdewagen verschiedene Ausführungen von Handkarren, Schiebkarren, Steinkarren, Sturzkarren und Steinschleppen auf Rollen Zum Ebnen der Fahrbahn waren eiserne Walzen vorhanden. Aufwendigere Maschinen gab es nur bei den Brückenbauten. Rammen. Pumpen und Wasserschnecken (30) eingesetzt, schließlich durch Menschenkraft angetrieben. Moderne technische Erfindungen der Frühindustrialisierung wie zum Beispiel die Dampfkraft wurden bei diesem Straßenbau nicht eingesetzt.

3.4. Berufe an der Chaussee nach der Fertigstellung

Das gesamte Baupersonal an Kondukteuren, Unteraufsehern und Arbeitern wurde 1833 nach der Fertigstellung entlassen. Auch die Chausseebaudirektion löste sich auf. An deren Stelle wurde das Amt eines Chausseeinspektors eingerichtet, der dem Oberlandwegeinspektor unterstand und speziell für die Kiel-Altonaer Chaussee und die weiteren Chausseeneubauten zuständig war. Er führte die Oberaufsicht und war der direkte Vorgesetzte der übrigen bei der Chaussee angestellten Männer.

Ein Kassierer mit dem jährlichen Gehalt von 1200 Reichsbanktalern war für die Abwicklung der finanziellen Angelegenheiten der Chaussee zuständig.

dem Abschluß der Bauarbeiten ein großer Gerätebestand vorhanden war, der einerseits nicht verkauft werden sollte und andererseits nicht in den räumlich beengten Wärterhäusern untergebracht werden konnte, wurde in Bramstedt ein Magazin eingerichtet, dessen Betreuung man einen Zimmermann anstellte. Er war für die Beaufsichtigung, das Verleihen an Tagelöhner und Verdingarbeiter, die an der Straße arbeiteten, und die Pflege des Werkzeugs zuständig und mußte Listen über den genauen Bestand führen. Kleine Reparaturen hatte er selbst auszuführen, große wurden unter seiner Aufsicht an andere Handwerker verdingt. Er mußte auch die Handwerker beaufsichtigen, die einmal im Jahr zur Instandhaltung der Chausseehäuser und der Brücken beauftragt wurden. Seine Vergütung betrug 80 Reichsbanktaler im Vierteljahr. Außerdem stellte man ihm eine Wohnung mit Garten bei dem Magazin. In dieser Wohnung durfte er sein ursprüngliches Gewerbe ohne Gesellen zusätzlich betreiben, soweit dies den Dienst nicht beeinträchtigte (1).

3.4.1. Wärter

Noch während der Bauphase wurden von der Chausseebaudirektion Überlegungen angestellt, wie die neue Kunststraße nach der Fertigstellung unterhalten werden könnte. Die Art der Instandhaltung der in Dänemark schon vollendeten Chausseen diente dabei als Vorbild. Diese wurden nicht mehr von den pflichtigen Eingesessenen der Landdistrikte unterhalten, sondern zu dem Zweck wurde besonderes Personal angestellt. Die Erfahrung hatte schließlich gelehrt, wie schlecht der Zustand der Straßen, die traditionell von den Pflichtigen gepflegt wurden, stets war (1).

Für die Kiel-Altonaer Chaussee wurde vorgesehen, diese in vierzehn Bezirke von je einer Meile und bei Kiel und Altona von je einer halben Meile einzuteilen, von Altona nach Kiel von eins bis vierzehn durchnummeriert, und für jeden dieser Abschnitte einen Straßenwärter einzustellen. Sie sollten den Neubau durch ständige Aufsicht und Wartung in gutem Zustand erhalten. Davon versprach sich die Chausseebaudirektion eine kostengünstigere und effektivere Unterhaltung, als wenn gelegentlich größere Arbeitseinsätze anberaumt würden. Die sollten Wärter aus dem Arbeiterbestand ausgewählt werden, in der Bauphase tätig gewesen war. Diese Männer seien einerseits mit anfallenden Arbeiten vertraut und hätten andererseits Interesse daran, das Werk ihrer Hände wohlerhalten zu sehen. Die Einstellung war zunächst auch nur auf Probe mit einer vierteljähr-Kündigungsfrist vorgesehen, jedoch mit der Aussicht auf Beibehaltung im Dienst und Zuweisung eines Chausseehauses, um so die Arbeitsmoral zu heben. Es war nicht geplant, die Wärter zu verbeamten, weil man befürchtete, sie könnten sich aufgrund der Sicherheit Stellung mt Dienst nachlässig verhalten. Die Berechnung ihrer Bezahlung orientierte sich an den in Holstein zu der Zeit üblichen Tagelöhnen, bewegte sich mit einer Mark lübisch jedoch im oberen Bereich ihrer Spanne. Dabei wurde in Rechnung gestellt, daß die Arbeit an der Chaussee so umfangreich sein würde, daß die keine Wärter Zeit für Nebenverdienste behielten. Der sich diese Weise ergebende Lohn von 360 Mark oder 192 Reichsbanktalern im Jahr wurde jedoch noch auf 150 Reichsbanktaler jährlich gesenkt,

einige Vergütungen in "Naturalien" vorgesehen waren. Wärter sollte ein Haus mit dazugehörigem Gartenland als Dienstwohnung zur Verfügung gestellt werden und die Grasgewinnung von den Böschungen und Gräben gestattet sein. Für bewährte Wärter waren nach oder krankheitsbedingten Ausscheiden aus Pensionszahlungen eingeplant (2). Da die Wärterstellen vom achten Januar an provisorisch besetzt werden sollten, wurden im Herbst 1831 von Chausseearbeitern und auch von anderen Personen Gesuche um Einstellung als Chausseewärter eingereicht (3). Unter den Bewerbern wählte man drei feste Tagelöhner, neun Pottmeister undeinenZimmermann aus und nahm sie mit Handschlag in den Dienst. Weil die Bauarbeiten zu diesem Zeitpunkt in den einzelnen Distrikten noch nicht vollendet waren, wurden jedem einzelnen Wärter spezielle Arbeitsanweizugeschnitten auf den Zustand seines Arbeitsbereichs, gegeben. Außerdem hatten sie sich nach dem Reglement vom 13. Dezember 1831 zu richten, das die Benutzung der Chaussee regelte (4). Um ihrer Funktion als Chausseewärter kenntlich zu machen, erhielten sie Mützen .mit dem königlichen Wappen. Ihre Wohnsituation bis zur Fertigstellung der Chausseehäuser wird aus den Akten nicht ersichtlich. Wahrscheinlich lebten sie weiterhin zusammen den übrigen Arbeitern unter den in 3.3.2. beschriebenen Umständen und holten ihre Familien erst nach Übernahme der an die Chaussee (5).

"Instructionen für die Dienstverhältnisse und Geschäftsführung der Chaussee-Wärter auf der Chausseelinie zwischen Altona und Kiel" ihren provisorischen Charakter (6). Wie schon vorher festgelegt wurde, sollten die Wärter grundsätzlich aus dem Kreis der Pottmeister und festen Tagelöhner des Chausseebaus ausgewählt werden und mit vierteljährlicher Kündigungsfrist in den Dienst genommen werden. Ihre Vorgesetzten bei der Arbeit waren der Chausseeinspektor und darüber hinaus der Oberlandwegeinspektor. In allen anderen Angelegenheiten unterstanden sie ebenso wie die übrigen Eingesessenen der jeweiligen Distriktsbehörde ihres Wohnortes. Ihren Lohn erhielten sie in der oben beschriebenen Höhe. Da von den 2688 Reichsbanktalern, die aus den Einnahmen des Wegegeldes für die Bezahlung der Wärter

vorgesehen waren, nach der Ausbezahlung der Löhne jährlich 588 Reichsbanktaler übrig blieben, wurde festgesetzt, mit dieser Summe Fond einzurichten, aus dem die Wärterhäuser unterhalten und Pensionen von vierzig bis achzig Reichsbanktalern an gutgediente Wärter und Prämien für den besonderen Einsatz im Dienst bis zur Höhe von zwanzig Reichsbanktalern ausbezahlt werden sollten. Dabei war es nicht vorgesehen, diese Pensionen nach dem Tode eines Wärters an dessen Familie zu leisten. Die Witwen der Chausseewärter hatten die betreffende Dienstwohnung kurzfristig für den Nachfolger ihres verstorbenen Mannes zu räumen und waren danach finanziell auf sich gestellt. Der Plan der Wärter, selbst aus ihren Einnahmen eine Witwenkasse zu gründen, scheiterte daran, daß die einzuzahlenden Beträge wegen des geringen Verdienstes so klein sein würden, daß beim Tod gleich mehrerer Wärter die nötige Unterstützung nicht gewährt werden könnte (7).

Die tägliche Arbeitszeit wurde im Paragraph 7 der Instruktion geregelt. Grundsätzlich mußten die Wärter in ihrem Distrikt jeden Tag mit dem erforderlichen Werkzeug auf der Straße arbeiten, "wenigohne Harke und Kratzer (Schlammkratzer) angetroffen werden". Die Arbeit begann in der Zeit vom ersten April bis zum ersten Oktober am Morgen um fünf Uhr und endete am Abend um achzehn Uhr. Die Zeit von elf bis dreizehn Uhr war als Mittagspause vorgesehen. In der Zeit vom ersten Oktober bis zum ersten April ging die Arbeitszeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang mit einer nur einstündigen Mittagspause von elf bis zwölf Uhr. Diese Zeiten waren auch für die Nachmittage von Sonn- und Feiertagen gültig. Den Wärtern wurde demnach kein regulärer Feiertag zugestanden, nur der Besuch des Gottesdienstet an den Vormittagen war ihnen möglich. Wenn Fehltage aufgrund von schlechtem Wetter oder Krankheit vorkamen, mußten sie dem Inspektor gemeldet werden. Jeder Urlaub, das heißt die Abwesenheit von der Straße, war vorher anzumelden. Wenn ein Wärter die Erlaubnis dazu erhielt, mußte er auf seine Kosten einen Stellvertreter beauftragen, der in der Lage war, die anfallenden Arbeiten bewältigen. Die regulären Arbeitszeiten konnten willkürlich ausgedehnt werden, wenn Notfälle eintraten oder Tagelöhner, zu anderen Zeiten arbeiteten, zu beaufsichtigen waren (§12 und 13).

Auf gutes Benehmen wurde von der Chausseebaudirektion bei den Wärtern noch größerer Wert gelegt, als vorher bei den Arbeitern. Nicht nur im Dienst, sondern auch im Privatleben hatten sie ihren guten Ruf zu wahren. Besonders die Reisenden, aber auch andere Personen sollten sie "nicht grob, sondern mit aller derjenigen Höflichkeit behandeln, welche mit der gewissenhaften Erfüllung ihrer Dienstgeschäfte vereinbarlich ist" (§3 und 4).

Ihre Aufgaben im Dienst bestanden in der eigenhändigen Ausführung von Pflege- und Reparaturarbeiten an der Straße, der Aufbewahrung von Arbeitsgeräten und der Beaufsichtigung zusätzlicher Verdingarbeiter, verdingter Materiallieferungen. Darüber und ihren Händen ein Teil der Wegepolizei, denn sie mußten Verkehr auf der Straße im Auge behalten und bei Verstößen gegen die Benutzungsordnung einschreiten und Meldung an ihre Vorgesetzten beziehungsweise die Einnehmer machen. Als Gedächtnisstütze wurde ihnen eine Übersichtstabelle ausgehändigt, auf der Monat für Monat die günstigsten Zeiten für die verschiedenen Unterhaltungsarbeiten vermerkt waren. Diese Tabellen, auf Pappe gezogen, mußten in der Wohnstube an die Tür gehängt werden, wo sie stets sauber leserlich zu halten waren (8). Daraus war ersichtlich, daß das Steinschlagen und Säubern der Steinschlagbahn von Rollsteinen und saisonunabhängig war und immer dann durchgeführt sollte, wenn gerade keine anderen Arbeiten anlagen. Typische Winterarbeiten waren die Säuberung der Bahn von Schlamm, die Reinigung und Auffüllung von ausgefahrenen Gleisen und die Aufsicht über das Schneeschaufeln, das immer noch von den pflichtigen Anliegern besorgen war (9). Im Frühjahr mußten die Materiallagerplätze, auf denen auch der Abraum gelagert wurde, gereinigt und die Brücken und Siele offengehalten werden. Letzteres war im Herbst zu wiederholen. Im Sommer waren die Banketts zu ebnen, die Gräben auszuheben, Gras zu mähen und Unkraut zu vernichten. Daß diese Tabelle nur als grobe Übersicht gedacht war, wird beim Vergleich mit den Arbeitsanweisungen der Instruktion deutlich, denn die Ausbesserung der Fahrbahnoberfläche sollte nur bei feuchter Witterung geschehen. Deshalb konnte es nötig sein, den fixen Arbeitsplan spontan umzustellen, wenn es das Wetter erforderte (§9). In diesem Zusammenhang wird deutlich, daß Regenwetter kein Grund für einen Fehltag war. Gerade an diesen Tagen waren wichtige Arbeiten zu verrichten. Mit schlechtem Wetter, das Arbeitsausfälle begründete, waren wohl eher extreme Wetterlagen gemeint, die ein Verlassen des Hauses gefährlich machten (§7).

Wenn ein Wärter die von ihm geforderte Arbeitsleistung nicht bewältigte, sollte diese von Lohnarbeitern auf seine Kosten vollendet werden (§11). Es war Wärtern und ihren Familienmitgliedern nicht erlaubt, sich zu Arbeiten oder Materiallieferungen verdingen zu lassen (§1).

kleineren Dienstfehlern lag die Polizeigewalt wie schon in der Bauphase zum Teil in den Händen des Chausseebauinspek-Kleinere Dienstfehler waren Beispiel Ungehorsamkeit zum und Widerspenstigkeit gegen die Vorgesetzten, Faulheit und Nachlässigkeit im Dienst, Abwesenheit ohne Urlaub. Trunkenheit und ungesittetes, unhöfliches Betragen im Dienst, vorzüglich gegen Bei Vorfällen konnte der Inspektor Verweise solchen erteilen oder Geldstrafen von einem halben bis zu zwei Reichsbanktalern verhängen. Zu diesen Vergehen zählte auch der Aufenthalt der Wärter auf der Straße ohne Dienstmütze, was mit der Zahlung von einem Reichsbanktaler bestraft wurde. Größere Vergehen, wie die Teilnahme an Lohnarbeiten oder Lieferungen, die Annahme von Bestechungsgeldern oder -geschenken und Betrug oder das wiederholte Vorkommen von kleineren Vergehen, wurde dem Oberlandwegeinspektor angezeigt und hatte die fristlose Entlassung sowie eine gerichtliche Untersuchung zur Folge (§20).

3.4.2. Einnehmer

Im Gegensatz zum Beruf des Chausseewärters, der erst mit der Anlage von Steinschlagstraßen entstand, hatte die Tätigkeit der Wegegeldeinnehmer um 1830 schon eine lange Tradition. Normalerweise konnten die Landstraßen unentgeltlich befahren werden, nur gelegentlich wurden Benutzungsgelder erhoben, die zur Unterhaltung der betreffenden Wegstücke dienen sollten. Meist war das der Fall, wenn die Steinpflaster befestigt teurem war. Aber unbefestigten Straßenabschnitten wurden manchmal Wegegelder erhoben. In der Praxis sah das so aus, daß die Wegegeldhebung an eine geeig-Person verpachtet wurde, die einen bestimmten Betrag aus nete den Einnahmen als Lohn bekam und das Übrige an die Obrigkeit, zum Beispiel an den Gutsherrn oder das Amtshaus, abliefern mußte, die über die weitere Verwendung des Geldes verfügte. Der Einnehmer wohnte in einem Gebäude dicht an der Straße, vor dem der Schlagbaum errichtet war. Aus diesem Grund bezeichnete man das Haus eines Wegegeldeinnehmers auch als Baumhaus. Ihm wurde von der betreffenden Obrigkeit ein bestimmter Tarif vorgegeben, wieviel der Passierende entsprechend der Pferdezahl vor seinem Wagen oder der Anzahl der mitgeführten Tiere bezahlen mußte. Es war seine Aufgabe, niemanden durch den Schlagbaum zu lassen, der sein Wegegeld nicht entrichtet hatte. Da die Wegegeldhebung auf den Landstraßen nicht die Regel war und deshalb von den Reisenden als ungerechtfertigte Zumutung empfunden wurde, hatten die Einnehmer bei der Ausübung ihres Berufs keinen leichten Stand. Dazu kam, daß die Fuhrleute grobe Gesellen waren, die auch vor Handgreiflichkeiten zurückschreckten, um durchzusetzen. ihre Interessen erforderte es von den Einnehmern Durchsetzungsvermögen und energisches Auftreten, um zu ihren Einnahmen zu kommen (1). Von dem Jahr 1804 an wurde für die Frachtwagen, die Güter durch die Herzog-Schleswig und Holstein transportierten, ein verbindliches Wegegeld auf allen Landstraßen eingeführt, das jeweils ersten passierten Zollstelle innerhalb der Herzogtümer werden mußte. Die Begründung für diese Maßnehme war, daß durch die schweren Frachtwagen Schäden an den Wegen entstanden waren, deren Reparatur in Zukunft aus den erhobenen Wegegeldern finanziert

werden sollte. Pro Meile der Fahrtstrecke mußten 1/2 Schilling Kurant pro Pferd bei einer Bespannung von 4 Pferden gezahlt werden. Jedes weitere Pferd kostete 1 Schilling mehr. Wenn die Bespannung unterwegs erhöht wurde, mußte entsprechend nachgezahlt werden. Bei Nichtbefolgung der Bestimmungen wurde eine Strafe von 1 Reichsbanktaler erhoben (2). Der Personentransport und die Fuhren der Landleute waren von dieser Regelung ausgenommen.

In Anlehnung an diese schon lange geübte Praxis und nach dem Beispiel früherer Chausseebauten in anderen Ländern sollte auch die Anlegung und Unterhaltung der Kiel-Altonaer Chaussee aus der Erhebung eines Wegegeldes finanziert werden. Es war vorgesehen, dieses nach jeder Meile einzufordern, so daß insgesamt 13 Hebestellen eingerichtet werden mußten. An folgenden Punkten der Chausseelinie wurden Einnehmerhäuser mit den dazugehörigen Schlagbäumen errichtet: Nr. I bei Langefelde, Nr. II bei Schnelsen, Nr. III bei Hasloh, Nr. IV an der Bilsener Brücke, Nr. V auf dem Kadener Feld, Nr. VI bei Lentförde, Nr. VII bei Fuhlendorf, Nr. VIII bei Brokenlande, Nr. IX bei Wittorf, Nr. X bei Einfeld, Nr. XI auf dem Bordesholmer Feld, Nr. XII in Rothenhahn und Nr. XIII dort, wo die Lübecker Landstraße von der Hamburger abzweigte (3). Da der Meilenabstand maßgeblich war, lagen einige Hebestellen in völliger Einsamkeit außerhalb der Ortschaften. Wie die Wärter wurden die Einnehmer auch schon zu einem Zeitpunkt eingestellt, zu dem die Dienstwohnungen noch nicht fertiggestellt waren, so daß sie vorerst provisorisch Stubenmiethe" untergebracht werden mußten. Die ersten fünf Einnehmer traten ihren Dienst am achten Januar 1832 an, die restlichen Hebestellen wurden im Laufe desselben Jahres besetzt. Die Einnehmer wählte man ebenso wie das Wärterpersonal unter den Pottmeistern und festen Tagelöhnern aus (4).

In bezug auf ihre Dienstausübung orientierte sich die Chausseebaudirektion an schon in Kraft gesetzten Bestimmungen für Einnehmer an Chausseen anderer Länder. So fand sich unter den betreffenden Akten eine Hamburger Instruktion für Einnehmer des Chausseegeldes aus dem Jahr 1830 (5). Die Anstellung erfolgte auf unbestimmte Zeit mit dreimonatiger Kündigungsfrist. Die zukünftigen Einnehmer wurden mit Handschlag in den Dienst genommen und verpflichtet, sich nach der Verordnung vom 26. März 1831, dem Reglement vom 13. Dezember 1831 und den Anordnungen der Vorgesetzten und Behörden zu richten.

Sie bekamen eine Dienstwohnung in einem der neuerbauten Einnehmerhäuser bei dem ihnen anvertrauten Schlagbaum, die sowie deren Umfeld sie in sauberem Zustand erhalten mußten. Sie durften ihr Haus, das aleichzeitia ihr Arbeitsplatz war, nur verlassen, auf eigene Verantwortung einen Stellvertreter beauftragt hatten (§5). Da der Verkehr auf der Chaussee und damit die Wegegeldhebung an keine bestimmten Zeiten gebunden war und Tag und Nacht kontinuierte, gab es für die Einnehmer keine festen Arbeitszeiten. Sie waren rund um die Uhr im Dienst. Wie das praktisch zu bewerkstelligen blieb jedem selbst überlassen. Es ist anzunehmen, daß die Ehefrau und erwachsene Kinder den Dienst versahen, wenn der Einnehmer persönlich verhindert war, aß oder schlief. Dafür spricht der Fall des Einnehmers Henninger aus Schnelsen, der 1839 nach längerer Während Krankheit verstarb. der Zeit seiner Dienstunfähigkeit hatte seine Frau mit der Unterstützung eines erwachsenen Sohnes die Geschäfte weitergeführt (7). Ebenso wie die Wärter mußten die Einnehmer ihren Pflichten stets treu und gewissenhaft nachkommen. Dazu gehörte auch, gegenüber Reisenden immer bescheiden und höflich aufzutreten. Wenn diesbezüglich Beschwerden auftraten Einnehmer betrunken angetroffen wurde, konnte er fristlos entlassen werden (§18).

Die Bezahlung war so geregelt, daß die Einnehmer den dreizehnten Teil des eingenommenen Wegegeldes als Lohn erhalten sollten. Das war sicherlich als Ansporn gedacht, denn wenn sie ihren Pflichten gewissenhaft nachkamen, mehrten sie nicht nur den Verdienst der Chausseekasse, sondern auch ihren eigenen. Ihr Auskommen blieb jedoch in jedem Fall gesichert, denn wenn die Einnahmen für sie in einem Vierteljahr nicht 65 Reichsbanktaler erbrachten, wurde ihr Verdienst auf diese Summe aufgestockt. Dies war, wie aus den Akten

hervorgeht, auch regelmäßig der Fall. Verdienste über diese 65 Reichsbanktaler hinaus kamen nicht vor. Neben der Geldentlohnung wurde ihnen das Einnehmerhaus nebst Gartenland unentgeltlich zur Verfügung gestellt (§20).

Die Aufgaben, die die Einnehmer erfüllen mußten, waren einmal die Hebung des Chausseegeldes und darüber hinaus parallel zu den Wärtern die Aufsicht über den Verkehr auf der Straße. Bei Entgegennahme des Geldes mußte beachtet werden, daß der Vorgang zügig abgewickelt wurde, um die Reisenden nicht unnötig aufzuhalten. Dabei sollte der Einnehmer das Geld immer selbst von den Passierenden holen und ihnen das Wechselgeld aushändigen. Für jeden Satz des Tarifs gab es einen bestimmten Quittungsblock, aus dem die Belege der fortlaufenden Nummern nach ausgegeben wurden. Die Quittungszettel von vorher passierten Schlagbäumen mußte er einfordern, kontrollieren und sammeln. Er hatte 5 Reichsbanktaler Strafe zu zahlen, wenn er die Ausgabe der Quittungen nicht ordnungsgemäß durchführte. Jede Woche verglich der Chausseeinspektor den Kassenstand mit den Quittungen, bevor das erhobene Wegegeld eingefordert wurde. Am Tag, wenn der auf der Chaussee groß war, konnte der Schlagbaum offen gelassen werden, um die Abfertigung nicht zu verzögern. Nachts jedoch mußte er geschlossen sein und für jeden Reisenden einzeln geöffnet werden, damit niemand unbemerkt passieren konnte (§6 - 13).

Wenn der Einnehmer Verstöße gegen die Benutzungsordnung beobachtete oder angezeigt bekam, sollte er die verordnete Strafe von dem Betreffenden einfordern, wenn dies möglich war. Auch in diesen Fällen waren Quittungen auszustellen. Zu dem Geschäft erhielten die Einnehmer Bücher, in denen der Vorgang festgehalten werden mußte. Einzutragen waren der Name des Täters, der Denunziant der Tat, die näheren Umstände und die Höhe der Strafe. In allen zweifelhaften Fällen und wenn der Einnehmer die Sache nicht allein regeln konnte, mußte die Wegebehörde oder die Polizeibehörde zur Hilfe herangezogen werden (§14 - 17).

Neben den Warnungstafeln mit der Benutzungsordnung, die entlang der

Chaussee aufgestellt wurden, hatten vor allem die Einnehmer Informationsfunktion für die Reisenden. Sie mußten stets die Verordnung vom 26. März 1831 und das Reglement vom 13. Dezember 1831 zur Einsicht bereithalten und eine Tafel mit dem Wegegeldtarif an ihrem Haus angebracht haben (§4).

3.4.3. Chausseehäuser

Im Winter des Jahres 1832 wurde mit dem Bau von Chausseehäusern als Dienstwohnungen für Wärter und Einnehmer begonnen (1). Der Unternehmer, der die Arbeiten ausführte, war der Zimmermeister A. Stoldt aus Rellingen in der Herrschaft Pinneberg (2). Im Herbst des Jahres 1833 konnten die Häuser bezogen werden. Es wurden 14 Wärterhäuser, aber nur 12 für die Einnehmer errichtet, denn als Dienstwohnung für den 13. Einnehmer kaufte die Chausseebaudirektion des alte Hamburger Baumhaus auf dem Gaardener Feld auf. Die dort bestehende Wegegeldhebestelle wurde denen der Chaussee beigeordnet (4). Die Wärterhäuser wurden östlich der Chausseehäuser errichtet, die Einnehmerhäuser auf der Westseite.

Die kleineren Wärterhäuser und die etwas größeren Einnehmerhäuser erfüllten zwar verschiedene Aufgaben und hatten deshalb im Innern eine andere Raumaufteilung, besaßen jedoch äußerlich ein sehr ähnliches Erscheinungsbild (rote Ziegelmauern mit Gesims und Lisenen, ziegelgedecktes Vollwalmdach). So hatten sie über ihre primäre Aufgabe als funktionelle Dienstwohnungen hinaus auch eine Schmuck-und Repräsentationsfunktion für den Chausseebau.

Ihre Bauweise, die eine Mischbauweise aus Massivbau außen und Fachwerkbau innen mit harter Bedachung darstellte, war im Vergleich zu den in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer noch neu errichteten reinen Fachwerkgebäuden mit weicher Eindeckung modern, jedoch durchaus zeittypisch, wie aus der einschlägigen Literatur zur Hausforschung hervorgeht (5).

Zu jedem Haus gehörte ein Hofplatz mit Brunnen und ein eingefriedetes Stück Gartenland, in dem eine Anzahl von Obstbäumen gepflanzt war. In ihrer Substanz wurden die Gebäude aus der Chausseebaukasse unterhalten. Für die Reinhaltung und Pflege von Haus, Garten, Einfriedigungen und allem Inventar waren jedoch die Inhaber der Dienstwohnungen zuständig (6).

Die Wärterhäuser wurden aus Ziegeln massiv aufgemauert. Die Mauern waren außen gefugt und innen geputzt und geweißt. Dem Zeitstil (Klassizismus) entsprechend wurde die Außenwand durch ein Gesims, Lisenen an den Ecken und an den Eingangstüren gegliedert. Das Vollwalmdach war mit roten Dachpfannen eingedeckt, die Scheerwände im Innern der Häuser, die die einzelnen Räume abteilten, bestanden aus gemauertem Fachwerk, verputzt und geweißt. Ein vier Fuß breites Steinpflaster um die Gebäude herum diente zur Ableitung des Regenwassers. Die Häuser waren fünfundzwanzig Fuß und drei Zoll lang, zweiundzwanzig Fuß und drei Zoll breit und einschließlich des Gesimses elf Fuß hoch. Die Außenmauern hatten eine Dicke von fünfzehn Zoll (7).

Über eine Stufe aus Granit gelangte man auf der Vorderseite der Häuser durch die Haustür (7,39x3,9) aus Nadelholz, in die statt der beiden oberen Füllungen zwei Fenster eingesetzt waren, in eine Vordiele (8,6x6,6x9). Sie diente gleichzeitig als Küche. Von dem in der Vordiele eingebauten Feuerherd konnte gleichzeitig der Bilegger in der Wohnstube beheizt werden. Eine Tür führte in die Speisekammer, die einen Dielenfußboden hatte.

Durch eine glatte Holztür gelangte man von der Diele in die Wohnstube (12x8x9). Der Fußboden bestand aus gehobelten Dielen und war mit Fußleisten versehen, die Decke war aus Holz. Die beiden Sprossenfenster (5x3,9) hatten je drei Glasscheiben, die Fensterbänke waren mit Holz verkleidet. Wie die Holzteile in den übrigen Räumen waren Tür, Fenster und Fußleisten mit Ölfarbe gestrichen. Der eiserne Ofen besaß einen gemauerten Fuß mit Aufsatz, ein Rohr aus Eisenblech führte zum Schornstein.

Von der Wohnstube aus gelangte man über eine Treppe von drei Stufen in die unbeheizbare Schlafkammer (10x7), deren Fußboden wegen des darunter befindlichen Kellers um zwei Fuß erhöht war. Tür, Fußboden, Fußleisten, Decke und das einzige Fenster (3,9x2,8) waren genauso beschaffen wie in der Wohnstube.

Den Dienstraum im Haus, die Materialkammer (19,36x7,2x9), erreichte man von der Vordiele aus durch eine Tür und von der Schlafkammer aus durch eine zweiteilige Pforte. Der Fußboden bestand aus Feldsteinen. Das Fenster auf der Vorderseite glich denen in der Wohnstube, das an der Hinterseite dem der Schlafkammer.

In den Keller (10x7x7) unter der Schlafkammer führte eine Tür und Holztreppe von der Materialkammer aus. Auch in diesem Raum war der Fußboden gepflastert.Ein kleines Fenster (3,9x1,3) ließ Tageslicht hinein.

Über eine Leiter durch eine Lücke in der Decke der Materialkammer gelangte man auf den Dachboden, der die Gesamtfläche des Hauses einnahm.

Diese Innenaufteilung, die am Beispiel des Wärterhauses Nr. I beschrieben wurde, war bei allen dreizehn Wärterhäusern gleich. Zu jedem Gebäude gehörte ein Grundstück, als Hofplatz und Nutzgarten vorgesehen. Die Einfriedigung bestand aus einem Wall, mit Dornen bepflanzt und durch eine Holzpforte zugänglich. Die Landfläche war bei den einzelnen Häusern verschieden groß (Wärterhaus I=50 Quadratruten, II=51, III=80, IV=46, V=106, VI=61, VII=124, VIII=65, IX=67, IX=66, IX=62, IX=65, IX=61, IX=102). Auf dem Hofplatz befand sich jeweils ein gemauerter Brunnen mit Holzverkleidung, Windenvorrichtung und Bedachung. In den Gärten waren pro Wärterstelle ungefähr 25 Obstbäume gepflanzt (8).

Die Einnehmerhäuser waren in der gleichen Bauweise errichtet wie die Wärterhäuser, jedoch von den Ausmaßen (38 Fuß 3 Zoll lang, 28 Fuß 3 Zoll breit, 11 Fuß hoch) her erheblich geräumiger. Da die Einnehmer für ihre Dienstausübung nur eine Schreibstube benötigten, der bei den Wärtern der Materialraum als Dienstraum gegenüberstand, kann man die Größe der Häuser nur aus dem gehobenen Status der Chausseegeldeinnehmer gegenüber den Wärtern erklären. Diese Annahme wird bestätigt, wenn man die Raumaufteilung der Einnehmerhäuser betrachtet, die sich differenzierter nach Funktionen darstellte als

in den Wärterhäusern, die nur Dienstraum, Diele, Wohnstube und Schlafkammer aufwiesen.

Durch die Haustür an der Vorderseite gelangte man in eine Vordiele (5x4,3), von der aus Türen zur Schreibstube und zur Wohnstube führten. Der Fußboden war mit Schwedischen Fliesen ausgelegt, und die Decke bestand aus Gips.

Die Schreibstube (10x5,7) hatte einen Dielenfußboden mit Fußleisten, eine Gipsdecke und ein Fenster (5x3,9). Dieses Fenster befand sich an der Seite des Hauses, und anstelle der unteren Scheiben waren eine Blechlaterne und ein zum Öffnen eingerichteter Blechrahmen angebracht, um die Einnehmerstelle für Reisende bei Dunkelheit schon von weit her kenntlich zu machen und den Einnehmern zu ermöglichen, auch direkt von der Schreibstube aus Kontakt zu Personen draußen am Schlagbaum aufzunehmen. Das Seitenfenster der Wohnstube war ebenfalls mit einer Laterne ausgestattet. Von der Schreibstube aus gab es einen Zugang zu einer kleinen Schlafkammer (9,5x7,8).

Die Wohnstube (14x10) hatte die gleiche Ausstattung wie die Schreibstube, besaß aber zwei Fenster. Sie wurde wie die Schreibstube durch einen eisernen Bilegger mit gemauertem Fuß und Aufsatz von der Küche aus beheizt. Von ihr ging die zweite Schlafstube (11x9,10) ab, die ein kleines Fenster (3,9x1,5) und ebenfalls einen Bilegger besaß.

Vom Hofplatz aus gelangte man durch eine Hintertür in die Hinterdiele (3,6x2,9), wo sich auch ein Abort ("Privet") befand. Sie war mit Feldsteinen, der Abort mit Ziegelsteinen gepflastert. Eine die Küche (12x7), die mit Ziegelsteinen gepflastert war und eine Holzdecke hatte. Der gemauerte Feuerherd diente gleichzeitig zum Beheizen der verschiedenen Bilegger im Haus und Kochen. Von der Küche waren eine Speisekammer (8,2x5,11), aus Keller (10x6) und der Bodenraum zugänglich. Unter welcher der beiden Schlafkammern der Keller lag, wird aus der Beschreibung nicht ersichtlich. Die Küche besaß ein Fenster (5x3,9). Hinter der Küche gab es einen kleinen Gang, dessen genaue Lage ebenfalls nicht festzustellen ist. Wahrscheinlich stellte er die Verbindung vom hinteren Wirtschaftstrakt des Hauses zum vorderen Wohnbereich her, die sonst anhand der Beschreibung fehlen würde (9).

Von der Küche aus führte eine Tür in den Kuh- und Schweinestall (13x4,9), der außerdem eine Außentür zum Hof besaß. Er war mit Feldsteinen gepflastert und hatte ein Fenster (3,4x2,6). Zu seiner Ausstattung gehörte eine Krippe.

Bei einigen der Einnehmerhäuser wich die Raumaufteilung geringfügig von dem oben beschriebenen Schema ab. Eine Ausnahme bildete das Haus Nr. I, bei dem keine Vordiele vorhanden war und die Haustür direkt in die sehr große Schreibstube (25,6x8,9) führte. In diesem Gebäude fehlte auch der Stall.

Das Haus Nr. XIII, das ehemalige Hamburger Baumhaus, war ebenfalls aus Ziegelsteinen aufgemauert und besaß ein Ziegeldach mit Krüppelwalmen. Die Raumaufteilung ähnelte denen der neuen Chausseehäuser. Stall und Abort waren in einem separaten Gebäude untergebracht (10).

Ebenso wie bei den Wärterhäusern gehörten zu den Häusern der Einnehmer verschieden große Landstücke (Einnehmerhaus I = 65 Quadratruten, II = 69, III = 85, IV = 65, V = 69, VI = 65, VII = 70, VIII = 69, IX = 62, X = 64, XI = 59, XII = 65). Zu dem Haus Nr. XIII gab es zwei Gärten von 38 und 123 Quadratruten und eine Wiese von 433, sowie einen Acker von 1699 Quadratruten jenseits der Chaussee. Die Gärten der neuen Häuser waren jeweils mit ungefähr 30 Obstbäumen besetzt. Vor den Häusern befand sich quer über die Chaussee je ein verschließbarer Schlagbaum einschließlich der Sperren über den Fußsteig (11).

Die neuerbauten Chausseehäuser ermöglichten eine Art des Wohnens, die im Vergleich zu den sonst in Holstein vorherrschenden Verhältnissen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts geradezu revolutionär modern und komfortabel war.

Aufgrund der äußeren Verhältnisse kann man die Chausseebediensteten mit den Insten in der Gutswirtschaft vergleichen. Die einen mußten ihren Dienst an der Chaussee verrichten, die anderen hatten Hofdienste zu leisten. Beiden wurde vom "Arbeitgeber" ein Haus mit einem kleinen Landstück dazu zur Verfügung gestellt.

Bei den Insten war das entweder ein kleines Hallenhaus von 4 - 5 Fach mit Wohn- und Wirtschaftsteil oder ein reines Wohnhaus, das als Reihenhaus in Wandständerbauweise von mehreren Familien gleichzeitig bewohnt wurde. Die Hallenhäuser waren meist noch Rauchhäuser mit nur einer einzigen heizbaren, rauchfreien Stube. Die Wohnkaten besaßen zwar schon Schornsteine, waren jedoch mit nur einer kleinen heizbaren Stube und einer oder zwei Kammern räumlich sehr beengt. Nicht immer standenfür jede Familie ein eigener Eingang und eine eigene Kochstelle zur Verfügung, was zu Konflikten unter den Hausbewohnern führte. Aborte waren in beiden Haustypen nicht vorhanden und das Wasser für den täglichen Gebrauch mußte oft vom Gutshof herbeigeholt werden (12).

Im Gegensatz zu den Instenkaten wurden die Chausseehäuser grundsätzlich nur von einer Familie bewohnt. Aus Ziegeln aufgemauert und mit Herd, Öfen und Schornstein versehen, waren sie rauchfrei und gut heizbar. Die moderne Innenausstattung der Räume (Fußbodenbelag, Fußleisten, Ölfarbenanstrich, Wandputz, Gipsdecken und so weiter) bildeten die Grundlage für hygienische Wohnverhältnisse. Zudem konnte Wasser bequem aus dem hauseigenen Brunnen geschöpft werden und in den Einnehmerhäusern gab es sogar schon eine separate Küche und einen Abort innerhalb des Gebäudes.

3.5. Straßenverkehrsordnung

Parallel zu der Einrichtung der Wärter- und Einnehmerstellen wurde eine Benutzungsordnung für die Chaussee ausgearbeitet und erlassen. Der Verkehr auf den bis zu diesem Zeitpunkt (Herbst 1831) vollendeten Chausseestrecken hatte gezeigt, daß öffentlicher und polizeilicher Schutz nötig waren, um die sichere Passage zu gewährleisten und die Anlage vor Beschädigungen zu bewahren (1). Die alten Wegeverordnungen des 18. Jahrhunderts waren vor allem auf die Unterhaltung der eingegangen. Außerdem enthielten sie stets Paragraphen, in denen die Beschädigung, Verschmutzung und Sperrung der Straßen untersagt und mit bestimmten Brüchen belegt wurde. Bestimmungen, die den Verkehr und das Fahren selbst reglementierten, wurden zum ersten Mal in das "Reglement für die Benutzung der neuen Wegelinie zwischen Kiel und Altona" vom 13.12.1831 aufgenommen. Diese Straßenverkehrsordnung diente nicht nur dazu, einen reibungslosen Verkehrsfluß zu gewährleisten, sondern auch dem Schutz von Banketts und Gräben. Sie steht in einem Zusammenhang, den K. Köstlin als "Verrechtlichung" der Volkskultur bezeichnet. Damit ist zunehmende rechtlich-satzungsmäßige Durchdringung "die der Lebensbereiche, die bisher als außerrechtlich, als durch Sitte und Brauch eher informell geregelt galten", gemeint. Dieser Vorgang ist seft dem Ende des Mittelalters erkennbar und zeichnet sich im Verlauf der Geschichte immer deutlicher ab (2).

Um das Reglement jedem Chausseebenutzer bekannt zu machen, wurden entlang der Chausseelinie sogenannte Warnungstafeln mit demselben aufgestellt. Außerdem war es in jedem Einnehmerhaus und in den Gaststuben der Wirtshäuser der Gegend einzusehen.

Die Benutzungsordnung trat am 1.1.1832 gleichzeitig mit der Eröffnung der Chaussee für den allgemeinen Verkehr in Kraft. Dabei behielt sich die Chausseebaudirektion zunächst noch vor, nach vorheriger Ankündigung unter der Angabe von Umleitungen einzelne Streckenabschnitte wieder zu sperren, wenn die Bauarbeiten dies nötig machen würden. Von der Benutzung ausgeschlossen waren Fuhrwerke mit mehr

als acht Pferden Vorspann, die Reservepferde eingeschlossen (1 und 2). Man war der Ansicht, daß das Gewicht von Lasten, zu deren Transport mehr als acht Pferde benötigt wurden, der Straßendecke Schäden zufügen würde. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift wurde mit einer Strafe von 10 Reichsbanktalern geahndet (§10).

Jeder Benutzer, einschließlich der Post, war verpflichtet, an den von ihm passierten Schlagbäumen das tarifmäßige Chausseegeld zu bezahlen (§4 - 7). Darüber hinaus war zunächst weiterhin das Wegegeld für Transitwaren, die durch die Herzogtümer Schleswig und transportiert wurden, an der ersten Zollstelle zu erlegen (3). Am 20.9.1834 wurde dieser Wegetransitzoll jedoch für die Benutzer der Kiel-Altonaer Chaussee aufgehoben. Auf den übrigen Landstraßen der Herzogtümer war er weiterhin zu zahlen (4). Bestimmte Personen und Fuhren waren grundsätzlich vom Chausseegeld befreit: der König, Mitglieder des königlichen Hauses und deren unmittelbares Gefolge, Beamte des Wegewesens, andere Beamte im Bereich ihres Jurisdiktionsbeziehungsweise Polizeibereichs, Prediger im Bereich ihrer Parochie, Militär auf dem Marsch oder einzelne Militärpersonen im königlichen Dienst, Feldpostestaffetten, Polizeireiter, Gutsbesitzer Grenzen ihres Gutes, Wirtschafts- und Baufuhren, Pferde und Vieh der Ackerbesitzer innerhalb der Grenzen ihrer Feldmark, zu könig-Diensten requirierte Fuhren, Kirchen-, Schulen-, Armen-, Feuerlöschungs- und Leichenfuhren und die Fuhren der Eingepfarrten zum Kirchenbesuch (§5). In den meisten dieser Fälle konnten die anhand von Legitimationspapieren leicht herausfinden, ob Personen oder Fuhren tatsächlich vom Wegegeld befreit waren. Es jedoch auch knifflige Fälle, wo der Einnehmer entweder den Aussagen der Betreffenden Glauben schenken mußte oder auf seinen Erfahrungsschatz und seine Beobachtungsgabe angewiesen war. Beispiel seien die Acker- oder Gutsbesitzer genannt, die freie Fahrt innerhalb ihrer Feldmark hatten. Sie versuchten natürlich kostenlose Fahrten zu anderen Orten zu unternehmen. Es war Sache der Einnehmer, ihnen aufgrund von Kontrolle der Ladungsbeschaffenheit und der Fahrtdauer auf die Schliche zu kommen (5). An jedem Chausseebaum mußte angehalten werden, um das gegen Quittung zu bezahlen oder die Befreiung davon zu legitimieren (§6 uns 7). Wer einen Schlagbaum eigenmächtig öffnete, mußte 5 Reichsbanktaler Strafe zahlen. Wurde ein Benutzer ertappt, der das Chausseegeld nicht gezahlt hatte, wurde es nachträglich mit einem vierfachen Aufschlag eingefordert, der mindestens einen Reichsbanktaler betrug (§8 und 9).

Bei den durchgesehenen Akten befanden sich keine Bestimmungen in bezug auf den Chausseegeldtarif vor 1844. Deshalb ist es nicht zu belegen, ob der vorliegende Tarif aus diesem Jahr in dieser Form auch schon in den Anfangsjahren der Chaussee gültig war.

Der Tarif von 1844 legte folgende Summen fest:

l. Fuhrwerke für Reisende, auch für Schlitten gültig:	
wenn einspännig, für jede Meile	l Schilling Kurant
" zweispännig "	3 "
" dreispännig "	4 "
" vierspännig	5 "
für jedes weitere Zugtier mehr] "
2. Landfuhrwerke:	
für jedes Zugtier] "
3. Lastfuhrwerke:	
wenn unbeladen wie unter 2.	
wenn mit mehr als 2 Zentnern beladen wie unter 1.	
4. ein Reiter	1 "
5. ein Pferd oder Maultier	1 "
6. ein Rindvieh oder Esel	1/4 "
7. Füllen, Kälber, Schweine, Ziegen und Lämmer	
in Gruppen von 3 - 5 Stück	1/4 " (6)

Man erkennt, daß sich die Höhe des Wegegeldes an der Anzahl der vorgespannten Pferde und dem Gewicht, das auf die Chaussee gebracht wurde, orientierte. Je schwerer ein Fuhrwerk oder ein Tier war, um so mehr Schäden an der Fahrbahn konnten durch die Benutzung entstehen, und als Ausgleich wurde das Chausseegeld auch dementsprechend hoch angesetzt.

Verschiedene Paragraphen des Reglements dienten speziell der reibungslosen, gefahrenfreien Abwicklung des Verkehrs. Es gab Bestimmungen für die Fuhrleute, aber auch einige, die die Anlieger der Chaussee beachten mußten. Die Nichtbefolgung der Regelungen wurde mit Geldstrafen belegt, die im folgenden in Klammern zusammen mit den betreffenden Paragraphen genannt werden.

Wagen, die sich begegneten, sollten einander rechts ausweichen. Weńn ein Wagen einen anderen einholte, mußte der vordere auf Aufforderung rechts ausbiegen (§11, 1 Reichsbanktaler).

Die Fahrbahn durfte nicht durch Anhalten, Abladen von Fuhrwerken oder durch Gegenstände versperrt werden. Wer sein Fuhrwerk verließ, mußte die Pferde so sichern, daß sie nicht davonlaufen konnten (§13, 1 R.).

Wagen, die Schießpulver geladen hatte, waren verpflichtet, den Buchstaben P, 12 Zoll lang, auf der Plane des Fahrzeugs anzubringen. Sie durften sich nicht in Städten, Dörfern oder Flecken aufhalten und auch sonst nicht näher als 90 Schritte von Gebäuden anhalten. War dieser Sicherheitsabstand aus besonderen Gründen einmal nicht einzuhalten, mußte dem Wagen eine Bewachung beigegeben werden, der das Tabakrauchen bei "schwerer Leibesstrafe" verboten war (§21).

Um einem Scheuwerden der Pferde und damit Gefahren für die Straßenbenutzer vorzubeugen, durften Bienenkörbe nur ab 20 Ruten Entfernung von der Straße aufgestellt, bissige Hunde nicht auf dieselbe gelassen, Wäsche nicht auf oder unmittelbar an der Chaussee getrocknet und kein Scheiben- oder Vogelschießen in der Nähe veranstaltet werden (§20, 1 - 10 R.)

Neue Windmühlen sollten nur außerhalb des Sicherheitsabstandes von 20 Ruten erbaut werden. Die Besitzer von Wassermühlen an der Straße hatten die Schaufelräder mit einem Dach oder einer Schirmwand als Sichtschutz zu versehen (§25).

Einen weit größeren Raum nahmen die Bestimmungen ein, die der Verschmutzung und Beschädigung der Chaussee vorbeugen sollten. Wenn gegen diese Vorschriften verstoßen wurde, ging man so vor, daß zunächst einmal Schadensersatz geleistet werden mußte. War die Beschädigung vorsätzlich geschehen, sollte darüberhinaus die für den betreffenden Fall festgesetzte Strafe gezahlt werden (§12).

Grundsätzlich durften Transporte nur auf Wagen mit Rädern durchgeführt werden. Bei Schnee konnten jedoch auch Schlitten oder Schleifen eingesetzt werden (§17, 2 R.). Besitzer anliegender Grundstücke durften Holz und Ackergeräte auf abgerundeten Schleifen von der einen Seite auf die andere quer über die Straße schaffen. Dabei auftretende Schäden hatten sie jedoch zu ersetzen (§18). Schon nach Jahren hatte sich herausgestellt, daß es nicht ausreichte, den Transport von Gütern nur auf Rädern mit einem Vorspann bis zu acht Pferden auf der Chaussee zu gestatten. Beschädigungen durch schwere Frachtwagen machten es notwendig, die Vorschriften weiter In dem Patent vom 1.10.1833, das einen Zusatz zu Reglement vom 13.12.1831 darstellte, wurde festgelegt, daß Frachtwagen mit Radringen von gewöhnlicher Breite nur noch bis zu 6000 Pfund, das Eigengewicht des Wagens nicht inbegriffen, laden durften. Bei höheren Ladungsgewichten mußten gleichzeitig breitere Räder verwendet werden (6000 - 10.000 Pfund - 6 Zoll breite Radringe, über 10.000 Pfund - 8 Zoll breite Radringe). Die Fuhrleute waren jetzt verpflichtet, den Einnehmern an den Schlagbäumen das Ladungsgewicht ihres Wagens nachzuweisen, damit jenen die Kontrolle über die Einhaltung des Patents möglich war. Der Nachweis konnte durch Zollzettel, Frachtbriefe oder beglaubigte Bescheinigungen Ort der Abfahrt geschehen (7).

Es war verboten, in derselben Spur wie der vorausfahrende Wagen oder in schon entstandenen Gleisen zu fahren (§11). Zu diesem Zweck stellte man später auf der Fahrbahn sogenannte Chausseeböcke auf, die im Reglement und in den Anweisungen für die Wärter noch nicht erwähnt wurden. Ein Chausseebock bestand aus einem kräftigen, harten Holzpfahl. An einem Ende waren zwei dünnere Rundhölzer durch Boh-rungen quer durch den Pfahl gesteckt, so daß sie ein Kreuz bildeten.

Dadurch erhielt dieses Ende des Bocks eine Höhe über der Fahrbahn, die ein Überfahren durch die Fuhrwerke nicht erlaubte und sie zum Ausweichen zwang. Die Chausseeböcke wurden im Abstand von etwa 60 Metern mit dem höheren Ende zur Straßenmitte aufgestellt, um die Fuhrwerke zur Einhaltung einer bestimmten Spur zu zwingen. Durch ihre häufige Umsetzung erreichte man eine gleichmäßige Abnutzung der Fahrbahnoberfläche und beugte der Gleisbildung vor. Die Handhabung der Chausseeböcke fiel in den Zuständigkeitsbereich der Wärter (8).

Reiter und Fuhrwerke durften ausschließlich die Fahrbahn, Fußgänger den Fußweg daneben benutzen. Das Betreten der Bankette war verboten (§16, 1R.).

Vieh auf der Chaussee mußte sich stets unter der Aufsicht eines Hüters befinden. Freilaufende Tiere wurden gepfändet und erst nach Zahlung des Futtergeldes und der festgesetzten Strafe (Pferd, Rind: 64 Schillinge, Schaf, Kalb: 16 Sch., 6 Gänse: 16 Sch., Schwein: 32 Sch.) wieder herausgegeben (§19).

Verunreinigungen der Chaussee wurden auf Kosten des Verursachers beseitigt (§14, 1 R.). Gast- und Krugwirte waren verpflichtet, die Plätze, wo die Fuhrwerke abgestellt wurden, täglich zu reinigen (§15, 1 R.). Auf der Chaussee befindliche verendete Tiere sollten unverzüglich von den Halbmeistern, auf die Abdeckerei privilegierten Scharfrichtern oder den sonst dafür Verantwortlichen beseitigt und vergraben werden (§22, 8 R.).

Sollte an der Straße ein Gebäude errichtet oder abgebrochen werden, mußte dieses Vorhaben dem nächsten Wärter mitgeteilt werden, damit er für den Schutz der Chausseeanlage während der Arbeiten sorgen konnte (§24, 25 - 50 R.). Ähnliches galt für die Einrichtung von Auffahrten von Privatgrundstücken auf die Chaussee. Erst nachdem die Wegebehörde von dem Projekt in Kenntnis gesetzt worden war, durfte mit dem Bau mittels einer Brücke über die Seitengräben begonnen werden (§26, 2 - 50 R.). Wenn Bäume an der Straße gefällt wurden, war darauf zu achten, daß diese nicht auf die Fahrbahn, Banketten oder die

Seitengräben stürzten (§23, 2 R.).

Die Aufsicht über den Verkehr gehörte zu den Aufgaben der Chausseeangestellten und -beamten, wie in den Abschnitten 3.4.1 und 3.4.2. dieser Arbeit schon erwähnt wurde. Die Benutzer mußten sich, nachdem sich die Betreffenden ausgewiesen hatten, ihren Anordnungen fügen. Widersetzlichkeiten wurden bestraft (§28 und 33).

Den Schluß des Reglements von 1831 bildeten Paragraphen, die auf die Bestrafung von Übertretungen Bezug nahmen. Personen, die gegen die Benutzungsordnung verstoßen hatten, und von den in Paragraph 28 genannten Chausseeangestellten entweder auf frischer Tat ertappt oder ihnen angezeigt worden waren, sollten unverzüglich zu nächsten Chausseegeldeinnehmerhaus gebracht werden. Wenn eine Strafbestimmung des Reglements direkt auf den Fall anwendbar war, mußte dem Täter zunächst der entsprechende Paragraph zur Einsicht vorgelegt werden und ihm danach die verordnete Strafe gegen Quittung abgenommen werden (9). In den Fällen, für die es keine festgesetzten Strafen gab, wo der Täter sich weigerte, die Brüche zu erlegen oder sich nicht ausweisen konnte, sollte er zur weiteren Untersuchung der zuständigen Behörde ausgeliefert werden. Wenn er sich ausweisen konnte, der Fall jedoch strittig war, erfolgte lediglich eine Anzeige an die Behörde (§29). War die Strafe im Reglement festgelegt, geschah die Untersuchung bei der Behörde des Ortes, wo die Tat begangen wurde. War die Brüche erst festzustellen, fiel die Zuständigkeit an die Behörde am Wohnort des Täters (10). Die eingezogenen Strafgelder gingen an die Chausseekasse (§31).

Innerhalb einer Frist von sechs Wochen konnten Beschuldigte, denen Wegegeld- oder Strafforderungen ungerechtfertigt erschienen, Einspruch bei der Wegebehörde einlegen, die dann eine genaue Untersuchung des Vorfalls zu veranlassen hatte (§30). War die Strafe schließlich gerichtlich verhängt, konnte sie bei Zahlungsunfähigkeit des Verurteilten auch in eine Gefängnisstrafe bei Wasser und Brot von je 24 Stunden pro Reichsbanktaler umgewandelt werden (§32).

Um den Einnehmern die Berichterstattung über vorgefallene Übertretungen zu erleichtern und eine Gleichförmigkeit der Meldungen

zu erreichen, ließ die Chausseebaudirektion diesbezüglich formbla Har lithographieren, in die nur noch die näheren Umstände des betreffenden Vorfalls eingetragen werden mußten (11).

Wie aus den Akten hervorgeht, war es in der Realität sehr schwierig, Zuwiderhandlungen gegen das Reglement überhaupt zu bemerken und dann auch tatsächlich zu bestrafen. Da die Einnehmer an ihr Haus gebunden waren und die Wärter auch nur jeweils an einer Stelle zur Zeit arbeiteten, wurden viele Vergehen gar nicht entdeckt. Auch wenn eine Übertretung beobachtet wurde, war der Täter doch meist zu Pferde oder so daß er sich zunächst der Strafe entziehen konnte, sei denn. befand sich gerade direkt vor einem geschlossenen er Schlagbaum. War der Täter namentlich bekannt, konnte er der Behörde angezeigt werden, aber auch diese Untersuchungen endeten häufig dem Freispruch des Beschuldigten, da dieser gewöhnlich die Tat leugnete und ihm der Chausseeangestellte, der ihn denunziert hatte, wegen seiner Dienstgeschäfte nicht gegenübergestellt werden konnte (12).

Trotz der Schwierigkeiten, die bei der Entdeckung, Anzeige und Aburteilung der Übertretungen des Reglements auftraten, konnten viele Fälle verhandelt werden, die so aktenkundig wurden (13).

"Contraventionen", so wurden die Vergehen bezeichnet, kamen in allen Bereichen vor, auf die das Reglement Bezug nahm. Drei Tatbestände traten gehäuft auf: einmal die Unterlassung der Wegegeldzahlung, zweitens das Reiten und Fahren auf den Banketts und das Überfahren von Chausseeböcken und drittens das Vorfinden von freilaufendem Vieh auf der Straße.

Vor der Zahlung des Wegegeldes drückten sich in manchen Fällen Benutzer der Straße dadurch, daß sie sich am Schlagbaum weigerten, die Gebühr zu zahlen. Auch die Quittungen von schon passierten Barrieren wurden nicht immer abgegeben. Daß die unentgelflichen Benutzungsrechte von einigen auch in Fällen, wo eigentlich Wegegeld gezahlt werden mußte, unrechtmäßig ausgenutzt wurden, ist bereits angesprochen worden. Meistens war der Tatbestand jedoch so, daß man Schlagbäume umging, wozu die Betreffenden alte Wege, Hofstellen

oder Koppeln benutzten.

Das Reiten und Fahren auf den Banketts geschah manchmal, um zu wenden oder anderen Wagen oder Hindernissen auf der Chaussee auszuweichen, aber in den meisten Fällen war der Grund Nachlässigkeit oder Provokation. Mutwillen spielte besonders bei dem Überfahren der Chausseeböcke, die als lästig empfunden wurden, eine Rolle.

Weidendes Vieh stets von der Straße fernzuhalten, war den Anliegern nicht möglich. Schließlich konnten die Tiere nicht Tag und Nacht kam es immer wieder vor, daß ausgebrochenes gehütet werden. So Vieh auf der Chaussee vorgefunden und gepfändet wurde. Straße vielfach direkt durch die Feldmark der Landbesitzer ging, mußte das Vieh quer über oder auf der Straße getrieben werden, wenn die Weidefläche gewechselt wurde. Für entstehende hatten die Besitzer der Tiere aufzukommen. Die dadurch verursachten Entschädigungs- und Strafgeldkosten wurden auf die Dauer als drückend empfunden. Deshalb richteten die Dorfschaften des Amts Bordesholm im Jahr 1833 und die Dorfschaft Wittorf im Jahr 1835 Bittschriften an die Amtsobrigkeit, die Strafen für sie herabzusetzen und ihnen zu erlauben, entstandene Schäden selbst auszubessern. Diesen Gesuchen wurde jedoch nicht stattgegeben (14).

An den Beispielen erkennt man, daß das Reglement aus sehr verschiedenen Gründen übertreten wurde. In bestimmten Fällen war es gar nicht möglich, die Vorschriften immer genau einzuhalten. Nachlässigkeit und unter Umständen, besonders in der Anfangszeit, auch Unkenntnis der Bestimmungen führten ebenfalls dazu. Schließlich mußten sich Anlieger und Benutzer erst einmal an die neue Straßensituation gewöhnen. Personen mit unzureichender Schulbildung konnten die Warnungstafeln nicht entziffern, und man kann wohl nicht davon ausgehen, daß sie sich in jedem Fall von dem Chausseepersonal einweisen ließen. Darüber hinaus spielten Mutwillen und Provokation, nicht zuletzt durch Unzufriedenheit mit der neuen Chausseegeldforderung und den strengen Vorschriften hervorgerufen, eine Rolle.

4. SCHLUSS

Die Zielsetzung dieser Arbeit war, am Beispiel Schleswig-Holsteins herauszufinden, wie sich der obrigkeitlich verordnete Kunststraßenbau auf die Anlieger, Benutzer und auf diejenigen auswirkte, die an den Straßen arbeiteten.

Um die veränderte Situation durch den Chausseebau von den hergebrachten Verhältnissen abzuheben, war es nötig, das Wegewesen vor dem Kunststraßenbau zunächst einmal zu beschreiben, da eine entsprechende Untersuchung für Schleswig-Holstein nicht vorlag. Dabei stellte sich heraus, daß die Landesherrschaft im Verlauf des 18. Jahrhunderts bestrebt war, durch immer differenziertere Verordnungen einen besseren Zustand der Wege zu erreichen. Dies war ein typischer Vorgang für die Zeit der Aufklärung, in der man versuchte, alte Mißstände vernünftig durchdacht mit Hilfe neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und moderner technischer Mittel abzustellen. Die Wegeverordnungen brachten jedoch kaum Erfolge, da einerseits die technische Seite des Straßenbaus noch wenig entwickelt war und andererseits auf hergebrachte Weise allein die wegebaupflichtigen Anlieger Straßenbau herangezogen wurden, die dies als unangemessene Belastung empfanden und sich dementsprechend unwillig verhielten. Aus diesen Gründen verblieben die Landstraßen in Schleswig-Holstein bis ins 19. Jahrhundert hinein in einem nahezu "mittelalterlichen" Zustand, der nur eine langsame, mühevolle, mit vielerlei Gefahren verbundene Passage erlaubte.

Der Bau der Kiel-Altonaer Chaussee durch den dänischen Staat in den Jahren 1830 – 1833 veränderte das Wegewesen von Grund auf. Er hatte sozusagen Signalcharakter für den Wandel von mittelalterlichen Verhältnissen zur modernen Zeit. Zum ersten Mal wurde eine moderne, in anderen Ländern bereits erprobte Straßenbautechnik angewendet, so daß ein gerader, stets trockener und ebener Weg mit nur mäßiger Steigung angelegt werden konnte. Darüber hinaus wich man von dem Grundsatz der Wegebaupflicht der Anlieger ab und stellte Arbeiter, die hauptsächlich aus der Gruppe der landwirtschaftlichen Tagelöhner und des Gesindes stammten, beim Straßenbau an. Einige dieser Arbeiter

entwickelten sich im Laufe der mehrjährigen Bauzeit durch Erlernen und Einüben der speziell für die Makadamisierung erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten von Laien zu "Straßenbaufacharbeitern", wie sie später für die weitere Unterhaltung der neuen Chaussee benötigt wurden. Nach der Fertigstellung wurde nämlich aus diesem Kreis der Arbeiter festes Personal angestellt, um so die gute Unterhaltung der Kunststraße zu gewährleisten, was durch die Wegebaupflichtigkeit nicht erreicht werden konnte. Als neuer Beruf an der Straße entstand so der des Chausseewärters, dem zur Unterstützung Bedarf Tagelöhner als Steinklopfer und zu anderen Tätigkeiten unterstellt wurden. Die Wärter hatten neben den Unterhaltungsarbeiten, die sie aufgrund ihrer Erfahrungen weitgehend selb ständig ausführen konnten und mußten, Aufsichtsfunktion über den Verkehr auf der Chaussee. Da die Unterhaltung der Kunststraße aus der Erhebung von Benutzungsgeldern finanziert werden sollte, wurden Chausseegeldeinnehmer eingestellt, deren sozialer Status etwas höher angesiedelt war, als der der Wärter, wie man aus der Bezahlung, der Wohnsituation und den Kompetenzen ablesen kann. Auch ihnen war neben ihrer sonstigen Berufsausübung ein Teil der Polizeigewalt übertragen.

Im Zusammenhang mit den Chausseearbeitern, Wärtern und Einnehmern war es möglich, im Rahmen dieser Arbeit einige Erkenntnisse über die Situation von Arbeitern außerhalb der Landwirtschaft am Anfang des 19. Jahrhunderts zu gewinnen, die sich durch körperlich schwere Arbeit mit einfachen Geräten, lange Arbeitszeiten, niedrigen Vergeringe soziale Absicherung und große Abhängigkeit vom Arbeitgeber auszeichnete. Obwohl den Wärtern und Einnehmern eine gewaltige Arbeitslast auferlegt wurde und sie sich zudem strenger Disziplin unterwerfen mußten, war ihre Lage im Vergleich zu den Landarbeitern und dem Gesinde günstig, da ihnen bei gewissenhafter Dienstausübung ein festes Einkommen gewährleistet war zudem über sehr moderne Dienstwohnungen nebst Gartenland verfügten. Hinzu kam ein gewisses sozialesPrestige bewirkt durch ihre Uniformierung und die Polizeigewalt, die sie über die Straßenbenutzer ausübten.

Für die Anlieger hatte der Chausseebau negative sowie positive Auswirkungen. In der Bauphase und darüber hinaus bedeuteten die Landabtretungen, der Abbruch von Gebäuden und die Heranziehung zur Instandhaltung der Nebenwege als Umleitungen erhebliche Belastungen, da von der Chausseebaudirektion nur geringe oder gar keine Entschädigungen geleistet wurden. Auf der anderen Seite wurden sie von der lästigen Wegebaupflicht an der Landstraße von Kiel nach Altona entbunden, nur die Räumung der Chaussee von Schnee mußte weiterhin von ihnen besorgt werden.

Ein letzter Aspekt ist die völlig neue Qualität der Straßenbenutzung, auf die sich die Anlieger und alle übrigen Benutzer zwangsläufig einstellen mußten. Einerseits war die Passage nun schneller, bequemer und sicherer geworden, aber andererseits mußte dafür Chausseegeld erlegt und auf die Einhaltung der Benutzungsvorschriften geachtet werden. Deshalb war die Begeisterung für die neue Kunststraße auch nicht ungeteilt.

Was sich die Obrigkeit von dem Bau der Kiel-Altonaer Chaussee versprochen hatte, nämlich eine gute Straße, durch die der schnelle und sichere Transport von Waren und Menschen auf dem Landweg gewährleistet sein würde, war erreicht worden: Auf der alten Landstraße die hatten Diligencen (Eilpostwagen), Extraposten und ungefähr 16 Stunden für die Strecke von Kiel nach Altona gebraucht, auf der neuen Chaussee dauerte die Fahrt nur noch 6 - 9 Stunden. Der mit 16 Personen besetzte Wochenwagen, von 2 Pferden gezogen, konnte die Strecke in einem Tag bewältigen. In der Mitte des Jahres 1832 wurde eine tägliche Postverbindung zwischen Kiel und Altona eingerichtet, die vorher nur einmal in der Woche bestanden hatte. Die Frachtfuhrleute konnten die Bespannung verringern, denn auf der neuen Chaussee war jedes Pferd in der Lage, dreimal so viel zu ziehen wie auf der alten Landstraße (1).

Schon 13 Jahre nach ihrer Fertigstellung verlor die Kiel-Altonaer Chaussee ihre verkehrstechnisch vorrangige Bedeutung wieder, als 1844 Christian VIII Ostseebahn auf der gleichen Strecke eröffnet wurde und sich der Verkehr damit auch auf die Schiene verlagerte (2).

Neben dem Ausbau des Eisenbahnnetzes wurde im 19. Jahrhundert jedoch auch der chausseemäßige Ausbau der übrigen Landstraßen weiter vorangetrieben (Abbildung 14) (3).

Heute gehört die Kiel-Altonaer Chaussee als B4 zum deutschen Bundesstraßennetz. Nachdem sie zunächst am Anfang des 20. Jahrhunderts Pflasterdecke erhalten hatte, wurde sie nach dem zweiten Weltkrieg durch weitere Begradigungen, Verbreiterungen und Asphaltbe-Bedürfnissen des modernen Verkehrs angepaßt. Trotzdem ist noch vieles aus der Bauzeit um 1830 erhalten wie Meilensteine, Straßenbäume und wenige Wärter- und Einnehmerhäuser. auf den Fahrbahnbelag (Kopfsteinpflaster) befindet sich die Trasse in den Ortsdurchfahrten von Rothenhahn und Bad Bramstedt noch weitgehend im Originalzustand der Bauzeit. Wie einem kürzlich in den Kieler Nachrichten erschienen Beitrag zu entnehmen ist, ist die schleswig-holsteinische Denkmalpflege im Zusammenhang mit einem alten Gasthofgebäude in Rothenhahn bereits auf die Überreste der ersten Kunststraße des Landes aufmerksam geworden, die als "mögliches Ziel denkmalpflegerischer Fürsorge" bezeichnet werden (Abbildungen 15 - 20) (4).

ANMERKUNGEN

zu 1.1. (Thema und Forschungsstand)

- 1) Martin Scharfe: Straße. Ein Grund-Riß, in: Zeitschrift für Volkskunde, 79 (1983), S. 172
- 2) Ebd., S. 181
- 3) Vergleiche dazu die "Falkensteiner Formel": "Volkskunde analysiert die Vermittlung (die sie bedingenden Ursachen und die sie begleitenden Prozesse) von kulturalen Werten in Objektivationen und Subjektivationen (...)", in: Falkensteiner Protokolle (Arbeitstagung 1970), hg. von Wolfgang Brückner, Frankfurt am Main 1971, S. 196
- 4) Günter Wiegelmann u.a.: Volkskunde. Eine Einführung (=Grundlagen der Germanistik, Bd. 12), Berlin 1977, S. 44 46
- 5) Sigurd Erixon: Zentralgeleitete und volkstümliche Baukultur, in: Festschrift für Will-Erich Peuckert, hg. von Helmut Dölker, Berlin, Bielefeld, München 1955, S. 79
- 6) Dietrich Denecke: Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten, in: Bernd Herrmann (Hg.): Mensch und Umwelt im Mittelalter, Stuttgart 1986, S. 208
- 7) Johann Georg Landau: Beitrag zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, Kassel und Basel 1958
- 8) Ernst Gasner: Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis ins 17. Jahrhundert. Eine germanisch-antiquarische Studie, Neudruck der Ausgabe von 1889, Stuttgart 1966
- 9) Elfriede Rehbein: Zu Wasser und zu Lande. Eine Geschichte des Verkehrswesens von den Anfängen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, München 1984
- 10) Hermann Schreiber: Sinfonie der Straße. Der Mensch und seine Wege von den Karawanenpfaden bis zum Super-Highway, Düsseldorf 1959
- 11) Alfred Weise: Vom Wildpfad zur Motorstraße. Streifzüge durch die Geschichte des Verkehrs, Berlin 1933
- 12) Heinrich Riebeling: Historische Verkehrsmale in Hessen. Ein topographisches Handbuch zur Verkehrsgeschichte, Dossenheim und Heidelberg 1981
- 13) Alfred Birk: Die Straße, ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte, Karlsbad-Drahowitz 1934

- 14) A. Speck: Der Kunststraßenbau. Eine technisch-geschichtliche Studie von der Urzeit bis heute, Berlin 1950, Vorwort
- 15) Vergleiche Anmerkung 12)
- 16) Alexander Knoll: Geschichte der deutschen Steinsetzerbewegung, Bd. I: Geschichte der Straße und ihrer Arbeiter, Leipzig o.J. (um 1925)
- 17) Über Eisenbahnarbeiter gibt es zwei Monographien, die sich mit dem 19. Jahrhundert beschäftigen:
 Wilhelm Wortmann: Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz, Köln 1972
 Ilmar Talve: Arbeit und Lebensverhältnisse der finnischen Bahnbauarbeiter und Eisenbahner, im Lichte der aufgezeichneten Erinnerungen, Turku 1964
- 18) Andreas Paulsen: Das Schleswig-Holsteinische Straßennetz unter besonderer Berücksichtigung seiner Entwicklung, Kiel 1963 (geographische Staatsexamensarbeit)
- 19) Hermann Lütjohann: Das Personen- und Frachtfuhrwesen in Schleswig-Holstein, in: Nordelbien, Teil I: 15 (1939), S. 255 - 322 und Teil II: 16 (1940), S. 161 - 197
- 20) Emil Pörksen: Das Post- und Verkehrswesen Schleswig-Holsteins in seiner Entwicklung, in: Die Heimat, 11 (1901), Teil I: S. 150 156 und Teil II: S. 169 172
- 21) Vergleiche dazu Christian Kock: Die erste Kunststraße in Schleswig-Holstein, in: Die Heimat, 46 (1936), S. 116 - 119 und Max Hansen: 100 Jahre Altona-Kieler Chaussee, in: Altonaer Stadtkalender, 20 (1932), S. 17 - 26
- 22) Siehe dazu zum Beispiel Niels Schmidt: Die Kiel-Altonaer Chaussee und ihre Meilensteine, in: Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte, 2 (1954), S. 3 5 und Burkhard von Hennigs: Die dänischen Meilensteine in Stormarn, in: Stormarner Hefte, 9 (1983), S. 193 201
- 23) Ein Beispiel dafür ist Jonny Steenbock: Jehann, de Steenklopper, in: Heimatkundliches Jahrbuch für den Kreis Segeberg, 1967, S. 168 - 169
- 24) Internationale volkskundliche Bibliographie, 1917ff.: Die Untersuchungen, die für diese Arbeit von Belang sind, finden sich im Literaturverzeichnis
- 25) Es kann durchaus noch weitere Beispiele geben, auf die ich

- bei meinen Recherchen jedoch nicht aufmerksam geworden bin
- 26) M. Rauck: Die neue Abteilung Straßen- und Brückenbau, in: Bericht aus dem Deutschen Museum (um 1960), S. 49 54
- 27) Stefan Freundl: Das Wasserburger Wegmachermuseum, Rosenheim o.J.
- 28) Martin Ortmeier: Straßenbau in historische Technik. Ein Unternehmen des Freilichtmuseums Finsterau, in: Schönere Heimat, 75 (1986), S. 451

zu 1.2. (Quellen)

- 1) Internationale volkskundliche Bibliographie, 1917ff. und Schleswig-Holsteinische Bibliographie, Bd. 1 - 10 (1933 - 1985)
- 2) August Christian Heinrich Niemann: Schleswig-Holsteinische Vaterlandskunde. Verhandlungen, Bemerkungen, Nachrichten zur näheren Kentnis der Herzogthümer Schleswig und Holstein zum Nuzen ihrer Bewohner, I. und II. Stück, Hamburg 1802 und derselbe: Handbuch der Schleswig-Holsteinischen Landeskunde, Zur leichtern Berichtigung und Ergänzung der bisher vorhandenen Nachrichten, Topographischer Teil, Band I: Herzogthum Schleswig, Schleswig 1799
- 3) Andreas Christoph Gudme: Schleswig-Holstein. Eine statistischgeographische Darstellung dieser Herzogthümer, nach gedruckten und ungedruckten Quellen, Band I: Statistik beider Herzogthümer, Kiel 1833
- 4) Georg Hanssen: Das Amt Bordesholm im Herzogthum Holstein. Eine statistische Monographie auf historischer Grundlage, Kiel 1842
- 5) H.N.V. Jensen: Angeln. Zunächst für die Angler historisch beschrieben, o.O. 1844
- 6) Vergleiche Quellen- und Literaturverzeichnis
- 7) Staatsbürgerliches Magazin, hg. von Nicolaus Falck, Schleswig 1821 1831 (Bd. 1 10)
- 8) Zur Heranziehung dieser Zeitschriften als volkskundliche Quelle vergleiche Hans Krieg: Schleswig-Holsteinische Volkskunde aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts in Auszügen aus den Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichten, I. Teil: Landschaftliche und wirtschaftliche Grundlagen, Lübeck 1931 und Kai Detlev Sievers: Volkskultur und Aufklärung im Spiegel der Schleswig-Holsteinischen

Provinzialberichte (=Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 58), Neumünster 1970

- 9) Vergleiche dazu das Literaturverzeichnis
- 10) Chronologische Sammlung der im Jahre ... ergangenen Verordnungen und Verfügungen für die Herzogthüner Schleswig und Holstein (1748 - 1847) und Sammlung der hauptsächlichsten Schleswig -Holstein gemeinschaftlichen Verordnungen, Glückstadt 1773
- 11) Näheres dazu bei G.E. Hoffmann: Übersicht über die Bestände des Schleswig-Holsteinischen Landesarchivs, Schleswig 1953

zu 2.1. (Entwicklung des Wegenetzes)

- 1) Reinhard Stewig: Verkehrs- und Stadtentwicklung in Schleswig-Holstein, in: Die Heimat, 71 (1964), S. 138
- 2) Vergleiche dazu Abschnitt 2.2.
- 3) Davon ausgenommen waren die Frostzeiten, in denen die Feuchtigkeit gefror und die Wege wieder passierbar wurden
- Nach Andreas Paulsen: Das Schleswig-Holsteinische Straßennetz ...,
 S. 6f.
- 5) Ebd.: S. 7
- 6) Claus Glüsing: Das Straßennetz im Raum der Stadt Schleswig. Eine Entwicklungsgeschichtliche Betrachtung, in: Jahrbuch des Angler Heimatvereins, 33 (1969), S. 82
- 7) Jakob Röschmann: Alte Wege im Treenetal und in Mittelschleswig, in: Die Heimat, 62 (1955), S. 185
- 8) Heinrich Pöhls: Zur Geschichte des heimischen Verkehrswesens, in: Heimatkundliches Jahrbuch für den Kreis Segeberg, 1975, S. 57
- 9) Röschmann: S.185
- 10) Friedrich Mager: Entwicklungsgeschichte der Kulturlandschaft des Herzogtums Schleswig in historischer Zeit, 1. Bd., Breslau 1930, S. 400
- 11) Hellweg = frühgeschichtliche Verbindung zwischen Rhein (Ruhrort)
 und Weser (Minden)
- 12) Stewig: S. 141
- 13) Paulsen: S. 14
- 14) Stewig: S. 138f.
- 15) Paulsen: S. 42
- 16) Stewig: S. 142

- 17) Hermann Harms: Die "Alte Salzstraße" Legende und Wirklichkeit, in: Lauenburgische Heimat, 61 (1968), S. 1 26
- 18) Hans Funk: Von Wegen und Stegen vor und nach der Verkoppelung, in: Lauenburgische Heimat, 4 (1954), S. 10 12 und Karl-Sigismund Kramer: Volksleben in Holstein (1550 1800). Eine Volkskunde aufgrund archivalischer Quellen, Kiel 1987, S. 53 und Carl Matthiesen: Die Siedlungsperioden des Dorfes Labrenz, in: Die Heimat, 43 (1933), S. 144f.

zu 2.2. (Zustand der Wege)

- 1) ? Meyer: Sommerreise in Holstein 1815, Neudruck: Kiel 1977, S. 167f.
- 2) Ebd.: S. 175
- 3) PB 1829, H. 2/3, S. 390f.
- 4) PB 1828, H. 3, S. 534f.
- 5) Jensen: Angeln ..., S. 79f.
- 6) Mager: Herzogtum Schleswig ..., S. 406
- 7) Chronik der Hattstedter Marsch (=Nordfriisk Instituut Nr. 80), Bredstedt/Bräist 1985, S. 78
- 8) Heinrich Pöhls: Zur Geschichte des heimischen Verkehrswesens, in: Heimatkundliches Jahrbuch für den Kreis Segeberg, 1975, S. 59
- 9) PB 1799, 1. Bd., S. 197f.
- 10) PB 1829, H. 4, S. 655f.
- 11) Niemann: Vaterlandskunde ..., S. 80
- 12) PB 1824, H. 4, S. 142
- 13) Pöhls: S. 58
- 14) Staatsbürgerliches Magazin, 2. Bd., 2. H., S. 506
- 15) Mager: S. 406
- 16) Paul von Hedemann Heespen: Die Herzogtümer Schleswig-Holstein und die Neuzeit, Kiel 1926, S. 824
- 17) Funk: Verkoppelung ..., S. 10ff.
- 18) PB 1826, H. 1,S. 120
- 19) PB 1829, H. 4, s. 645f.
- 20) Staatsbürgerliches Magazin, 1. Bd., 2. H., S. 310

- 21) Quellenkartei des Seminars für Volkskunde, LAS Abt. 168 Amt Hütten
- 22) Niemann: Landeskunde ..., S. 37
- 23) Niemann: Vaterlandskunde ..., S. 73
- 24) Vergleiche dazu Abschnitt 2.3.4.
- 25) Ausführungen nach Rudi Gador: Die Entwicklung des Strassenbaus in Preussen 1815 1875, unter besonderer Berücksichtigung des Aktienstrassenbaus, Berlin 1966 (Dissertation), S. 16
- 26) Mager: S. 405
- zu 2.3. (Zugriff der Obrigkeit: Wegeverordnungen)
- 1) Ausführungen nach dem Handwörterbuch zur Deutschen Rechtsgeschichte, Bd. III: Stichwort "Polizeiordnungen" Spalte 1803 1806 und Stichwort "Polizei" Spalte 1800 1801
- 2) Edict wegen Reparirung der Wege, Stege und Dämme vom 19. April 1623, in: Sammlung der hauptsächlichsten Schleswig-Holstein gemeinschaftlichen Verordnungen, S. 357 358
- 3) Vergleiche dazu:

Gemeinschaftliches Edict wegen Reparation und Unterhaltung der gemeinen Straßen, Wege, Stege und Dämme, vom 19. April 1623, in: ebd., S. 357 - 358

Geschärfte Verordnung wegen Reparirung der Wege, Stege, Dämme und Brücken, vom 5. Juli 1650, in: ebd., S. 630 - 632

Abermaliges Mandat wegen Reparirung der Wege, Stege und Brücken, vom 25. September 1650, in: ebd., S. 636 - 639

Patent wegen Reparirung der Wege, Stege und Brücken, vom 16. Juni 1651, in: ebd., S. 641 - 643

Abermalige erneuerte Verordnung wegen Instandsetzung der Wege, Stege, Brücken und Dämme, vom 8. Februar 1655, in: ebd., S. 673 - 676

Renovation des den 19. April 1623 erlassenen Edicts wegen Reparation der Wege, Steige und Dämme, vom 18. Dezember 1661, in: ebd., S. 691 - 693

Geschärfte Verordnung wegen Reparirung der Wege und Stege, vom 31. Mai 1698, in: ebd., S. 772 - 774

- 4) Verordnung vom 13. April 1711, in: Sammlung der ... gemeinschaftlichen Verordnungen, S. 788 790
- 5) Wiederholte Verordnung vom 6. Oktober 1712, in: ebd., S. 824 829
- 6) Gemeinschaftliche Wegeverordnung vom 28. September 1767, in: ebd., S. 1008 1019
- 7) Wegeverordnung für das Herzogtum Schleswig vom 29. Oktober 1784, in: Chronologische Sammlung der im Jahre 1784 ergangenen Verordnungen und Verfügungen für die Herzogthümer Schleswig und Holstein, S. 220 248
- 8) Johann Georg Krünitz: Oekonomisch-technologische Encyklopädie, oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirtschaft, 73 Bde., 1773 1796
- 9) Ders.: Die Landstraßen und Chausseen, historisch, technisch polizeimäßig und kameralistisch abgehandelt, Berlin 1794
- 10) PB 1795, H. 3, S. 341
- 11) PB 1828, H. 3, S. 441
- 12) Patent für das Herzogtum Holstein und die Herrschaft Pinneberg, wegen der Breite der Landstraßen und übrigen Wege, deren Reinlichkeit, auch sichern und ungehinderten Passage vom 15. März 1787, in: Chronologische Sammlung ..., S. 11 13
- 13) Vergleiche dazu das Quellenverzeichnis
- 14) Siehe dazu Kai Detlev Sievers: Der Quellenwert von Gesetzessammlungen des 18. Jahrhunderts für die Erforschung der Volkskultur, in: Schleswig-Holsteinische Anzeigen, 6 (1970), S. 104 - 108
- 15) Vergleiche dazu Abschnitt 2.3.4.

zu 2.3.1. (Wegebaupflichtigkeit)

- 1) Wegeverordnung von 1784, §17
- 2) Bis hierhin nach ebd.
- 3) Wegeverordnung von 1784, §23
- 4) Hans Claußen: Straßen und Wege in Vergangenheit und Gegenwart, in: Großenasper Dorfchronik, 30 (1968), S. 601
- 5) Georg Hanssen: Das Amt Bordesholm ..., S. 247f.
- 6) Siehe Wegeverordnung von 1784, §18 und Resolution von 1787
- 7) August Christian Heinrich Niemann: Miscallaneen historischen,

statistischen und ökonomischen Inhalts zur Kunde des deutschen und angränzenden Nordens besonders der Herzogthümer Schleswig und Holstein, 1. Bd., Altona und Leipzig 1798, S. 194: Hier sind noch weitere Kontrakte abgedruckt

8) Wegeverordnung von 1784, §18

zu 2.3.2. (Organisation und Kontrolle der Arbeiten)

- 1) Hanssen: Das Amt Bordesholm ..., S. 246f.
- 2) Verordnung wegen der Beförderung der ordinären fahrenden und Extraposten, vom 28. May 1762, in: Chronologische Sammlung ..., S. 32 47 (§25)
- 3) Circularschreiben an die Holsteinischen Postcomtoire, die Beförderung der Wegebesserung betreffend, in: ebd., S. 139
- 4) PB 1826, H. 3, S. 358
- 5) Wegeverordnung von 1767, §18
- 6) Wegeverordnung von 1784, §29
- 7) Ebd., §16
- 8) Ebd., §22
- 9) Ebd., §24
- 10) PB 1826, H. 3, S. 362

zu 2.3.3. (Arbeiten)

- 1) Wegeverordnung von 1712
- 2) Wegeverordnung von 1767, §1
- 3) Wegeverordnung von 1784, §1
- 4) Wegeverordnung von 1787
- 5) Karl-Sigismund Kramer: Volksleben in Holstein (1550 1800). Eine Volkskunde aufgrund archivalischer Quellen, Kiel 1987, S. 51
- 6) Ebd.: S. 175
- 7) Allgemeine neue Forst- und Jagdverordnung, mit beygefügten Instructionen für die Ober- und Unter- Forst- und Jagdbediente, vom 2. Juli 1784, in: Chronologische Sammlung ..., S. 35 162
- 8) Wegeverordnung von 1784, §11, S. 229
- 9) Ebd., §3, S. 223
- 10) Im folgenden werden die Paragraphen der Wegeverordnung von 1784,

auf die bei den Ausführungen Bezug genommen wird, in Klammern im Text angemerkt

zu 2.3.4. (Haltung der Pflichtigen)

- 1) Mager: Herzogtum Schleswig ..., S. 411
- 2) Quellenkartei des Seminars für Volkskunde, LAS Abt. 129, Nr. 151, Polizeisachen Schönweide (um 1810)
- 3) Ebd., Nr. 557, Gerichtsprotokoll Schönweide 1802
- 4) Quellenkartei, LAS Abt. 168, Amtsrechnung Hütten 1803
- 5) Ebd., 1809
- 6) Blätter für Polizei und Kultur, Jg. 1800, Bd. 2, S. 163 177
- 7) Quellenkartei, LAS Abt. 142, Nr. 9, Gerichtsprotokoll 1772
- 8) PB 1827, H. 4, S. 718
- 9) PB 1825, H. 1, S. 135
- 10) PB 1827, H. 2, S. 375
- 11) PB 1828, H. 2, S. 326
- zu 3.1. (Überblick: Entwicklung des Wegebaus außerhalb Schleswig-Holsteins)
- Im folgenden nach Werner Sombart: Der moderne Kapitalismus, 2.
 Bd.: Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frükapitalismus vornehmlich im 16., 17. und 18. Jahrhundert, München und Leipzig 1919, S. 245
- 2) Nach Speck: Der Kunststraßenbau ..., S. 20
- Nach ohne Verfasser: Die Straße unser Schicksal. Eine Bilddokumentation über Straßenbau und Straßenverkehr, Hannover 1964, S. 44
- 4) Nach Fritz Voigt: Verkehr. Die Entwicklung des modernen Verkehrssystems, 2. Bd., Berlin 1973, S. 419
- 5) Nach ohne Verfasser: Die Straße ..., S. 45
- 6) Vergleiche Speck: Der Kunststraßenbau ..., S. 20
- 7) Sombart: Der moderne Kapitalismus ..., S. 245f.
- 8) Siehe dazu ebd.: S. 250f. und B. Schulze: Die Anfänge des norddeutschen Kunststraßenbaus, in: Blätter für Deutsche Landesgeschichte, 84 (1938), S. 220 - 226

- 9) Nach Birk: Die Straße ..., S. 299
- 10) Ebd.: S. 377 385
- zu 3.2. (Diskussion über Bauweise und Linienführung der Kiel-Altonaer Chaussee)
- 1) Als Kunststraßen oder Chausseen wurden Steinschlag- oder Grandbahnen nach französischem oder englischem Vorbild bezeichnet, im Gegensatz zu den in Holstein üblichen Naturwegen, Pflasterstraßen und Knüppeldämmen
- 2) Vergleiche dazu: PB 1825, H. 1, S. 135f., PB 1825, H. 2, S. 362 366, PB 1827, H. 4, S. 712 720, PB 1828, H. 2, S. 261 277, PB 1828, H. 3, S. 441 457
- 3) Beschreibung der Technik nach PB 1825, H. 1, S. 133f.: Der Weg wurde mit Erde erhöht und es wurden Seitengräben angelegt. Auf der Fahrbahn wurden dann Weidenzweige, auf denen die Nebenzweige sitzen blieben, nebeneinander gelegt, so daß die Enden, die sich in der Mitte des Weges trafen, 9 10 Zoll von einander entfernt blieben, die Spitzen aber in die Gräben hineinragten. Das Ganze wurde mit Erde bedeckt. Im Sommer entwickelten sich in der Weidenbettung dichtes Pflanzengewebe. Nach wenigen Jahren sollte diese Weidenbettung zu einer undurchdringbaren, elastischen, stets wachsenden Grundfeste werden, so daß auch schwere Lastfuhrwerke bei der Passage keine Gleise hinterließen.
- 4) Beschreibung der Technik nach PB 1826, H. 2, S. 325f.: Steinbahnen aus gespaltenen Steinen sollten angelegt werden, wozu jeder Stein nur eine Länge von 2 3 Fuß aufweisen durfte. In die ebene obere Seite der Steinbahn sollten Spurrinnen eingehauen werden, 5 6 Zoll breit und 1/2 Zoll tief, die mit der Zeit durch das Befahren noch tiefer werden würden.
- 5) Siehe dazu PB 1825, H. 2, S. 319
- 6) Vergleiche dazu PB 1829, H. 2/3, S. 217 227
- 7) PB 1825, H. 1, S. 26f.
- 8) Nach ebd., S. 30f.
- 9) Vergleiche ebd., S. 32 37
- 10) Vergleiche dazu PB 1828, H. 4, S. 141 145, PB 1824, H.

- 4, S. 178 181, PB 1824, H. 4, S. 211 212, PB 1825, H. 4, S. 187 7393, PB 1825, H. 1, S. 25 38, PB 1828, H. 2, S. 324 327, PB 1829, H. 2/3, S. 228 245, Andreas Christoph Gudme: Wie und auf welche Weise können die Haupt- und Neben-Straßen in den Herzogthümern Schleswig und Holstein radikal verbessert und fortdauernd in gutem, fahrbarem Zustande erhalten werden? Schleswig 1824, Friedrich August Lorentzen: Erfahrungen bei dem Steinstrassen-Bau, nebst Bemerkungen über den Einfluss und die Wichtigkeit der verschiedenen vorgeschlagenen Chausseen in Holstein, Hamburg 1830
- 11) Nach Otto Kock: Die erste Kunststraße in Schleswig-Holstein, in: Die Heimat, 46 (1936), S. 116 119
- 12) PB 1826, H. 4, S. 541 549
- 13) Nach Lorentzen: Erfahrungen bei dem Steinstrassenbau ..., S. 22
- 14) Siehe bei Hermann von Bielke: Auch ein Wort über die anzulegende Kunststraße zwischen Altona und Kiel, Hamburg o.J. (um 1830)
- 15) Nach C. Harding: Über die neu-anzulegende Kunststraße zwischen Altona und Kiel, Hamburg 1830
- 16) PB 1827, H. 2, S. 385 389
- 17) Vergleiche Alfred Heggen und Carsten Ratje: Neumünster im 19. Jahrhundert. Zwei zeitgenössische Dokumente, Neumünster 1985, S.3
- 18) Vergleiche Hans Hinrich Harbeck: Chronik von Bramstedt, Johannesburg 1959, S. 436f.
- 19) Nach Hansen: 100 Jahre Altona-Kieler Chaussee, S. 18f.
- 20) LAS Abt. 106 Nr. 1043 I: Königliche Anordnung, übermittelt durch das Holstein-Lauenburgische Obergericht zu Glückstadt vom 12. Juni 1829
- 21) Ebd.: Königliche Bekanntmachung vom 6. Oktober 1829
- 22) Ebd.: Schreiben der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Kanzlei an das Holstein-Lauenburgische Obergericht zu Glückstadt vom 9. März 1830
- 23) Siehe Hansen: 100 Jahre Altona-Kieler Chaussee, S. 20
- zu 3.3. (Organisation und Durchführung des Baus)

- 1) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II: Genereller Arbeitsplan für eine Chaussee zwischen Kiel und Altona, erstellt von der Chausseebaudirektion (um 1830)
- 2) LAS Abt. 65.2 Nr. 994 II: Berichte über den Fortgang der Arbeiten beim Neubau der Chaussee, sowie der Einnahmen 1830 1834
- 3) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 14. September 1830
- 4) Ebd.: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 22. Juni 1830
- 5) Ebd.: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 17. April 1830
- 6) Nach Hansen: 100 Jahre Altona-Kieler Chaussee, S. 20
- 7) Nach Hermann Lütjohann: Alt Neumünster. Geschichte der Stadt und ihrer Umgebung, Neumünster 1953, S. 140
- 8) Vergleiche dazu die Berichte über den Fortgang der Arbeiten (Anmerkung 2)
- 9) Vergleiche Hansen: S. 17 22
- zu 3.3.1. (Anlieger: Schäden und Entschädigungen)
- 1) Patent vom 28. October 1811, betreffend die Überlassung eines Grundstücks zum öffentlichen Gebrauch, in: Chronologische Sammlung ..., S. 288 290
- 2) Verordnung wegen Ernennung beständiger Taxatoren, für die Herzogthümer Schleswig und Holstein vom 20. November 1811, in: Ebd., S. 326 - 329
- 3) LAS Abt. 106 Nr. 1043 I: Vermessungsinstrument über diejenigen Grundstücke, welche von einigen Eigenthümern des Bordesholmer Erbpachtlandes und von den Eingesessenen der Dorfschaft Eiderstede auf ihrer nördlich vom Dorfe belegenen Feldern zum Behuf der Chausseeanlage abgetreten worden, vom 16. Oktober 1830, siehe Anhang
- 4) Ausführungen nach der Verfügung zur näheren Bestimmung des Verfahrens bei der Ausmittelung der Entschädigung für die Behuf des Chausseebaus zwischen Kiel und Altona abzutretenden Grundstücke und Gerechtsame vom 3. August 1830, in: Chronologische Sammlung ..., S. 149 155

- 5) LAS Abt. 106 Nr. 1043 I: Actum Bordesholm im Wirthshause zum Haidkruge den 17. May 1831, siehe Anhang
- 6) LAS Abt. 106 Nr. 1043 II: Schreiben von Stoppel und Feldmann an das Amtshaus Bordesholm vom 1. Juni 1832
- 7) LAS Abt. 65.2 Nr. 992 II: Bittschrift des J. Jargstorff vom 30. Juni 1831
- 8) Ebd.: Schreiben von Warnstedt und Feldmann an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 26. August 1831
- 9) LAS Abt. 106 Nr. 1043 I: Taxations-Instrumente über den Abbruch und die Wiederinstandsetzung noch stehender Gebäude vom 18. May 1831, drei Beispiele befinden sich im Anhang
- 10) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 I: Taxations-Instrumente über den Abbruch und Wiederinstandsetzung noch stehender Gebäude vom 16. November 1832 und ebd. Nr. 999: Schreiben von Bruhn an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 9. Juni 1834
- 11) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II: Schreiben des Amtshauses Bordesholm an Warnstedt (ohne Datum)
- 12) LAS Abt. 106 Nr. 1043 I: Schreiben des Amtshauses Bordesholm an Warnstedt (ohne Datum)
- 13) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II: Vorschlag von Warnstedt, betreffend die einstweilige Communication, respective zwischen Itzehoe und Kiel, und zwischen Neumünster und Eckernförde, so wie der Bordesholmer Amts Dörfer mit Kiel und Neumünster, für die Dauer der Chaussee-Arbeiten pro 1831 (ohne Datum)
- 14) LAS Abt. 80 Nr. 2580 I: Flugblatt betreffend die Umleitungen bei Rothen Hahn vom 12. April 1831
- 15) LAS Abt. 106 Nr. 1043 I: Schreiben des Holstein-Lauenburgischen Obergerichts in Glückstadt an das Amtshaus Bordesholm vom 18. April 1831
- 16) Ebd.: Schreiben von Warnstedt an das Amtshaus Bordesholm vom 24. Juli 1830

zu 3.3.2. (Straßenbauarbeit und Straßenbauarbeiter)

1) Polizeireglement für den Wegebau zwischen Kiel und Altona vom 27. Juni 1830, in: Chronologische Sammlung ..., S. 133 - 138

- 2) Vermutlich sind die betreffenden Schriftstücke verloren gegangen, denn zu diesem wichtigen Bereich hat es sicherlich einen Schriftwechsel gegeben
- 3) LAS Abt. 106 Nr. 1043 II: Schreiben der Baudirektion an das Amtshaus Bordesholm (Sommer 1831)
- 4) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei (ohne Datum)
- 5) Bis hier Ausführungen nach dem Polizeireglement. Die betreffenden Paragraphen sind im Text in Klammern angemerkt
- 6) LAS Abt. 106 Nr. 1043 II: Schreiben der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Kanzlei an die Baudirektion (ohne Datum)
- 7) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 19. April 1831
- 8) Ebd.: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom ? September 1831, beiliegend die Bittschrift des J. Schneekloth vom 30. Juli 1831, siehe Anhang
- 9) Die durchgesehenen Akten stammen aus den Abt. 65.2 und 80
- 10) LAS Abt. 65.2 Nr. 994 II: Abschlußbericht der Chausseebaudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 26. Oktober 1833
- 11) Vergleiche Patent betreffend die Bestimmungen, von welchem Distrikt ein Verarmter zu versorgen sey vom 23. Dezember 1808, in: Chronologische Sammlung ..., S. 284 291
- 12) LAS Abt. 80 Nr. 2580 I: Schreiben des Amtshauses Bordesholm an die Baudirektion vom 4. Oktober 1831
- 13) Ebd.: vom 29. September 1831
- 14) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II: Bittschrift des Steinhauers Wilhelm Pehmöller vom 5. Oktober 1832
- 15) Ebd.: Schreiben von Warnstedt und Feldmann an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 25. Januar 1832
- 16) LAS Abt. 65.2 Nr. 994 II: Vergleiche die Arbeitsberichte vom Januar 1832 und Oktober 1831
- 17) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II: Schreiben der Chausseebaudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 24. Juni 1830
- 18) Ebd.: Königliche Instruction vom 20. Dezember 1831 und ebd. Nr. 994 II: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-

- Lauenburgische Kanzlei vom 28. Januar 1832
- 19) LAS Abt. 65.2 Nr. 994 II: Beschäftigungszahlen pro Monat, vergleiche Anhang
- 20) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 25. August 1831
- 21) Ebd.: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 11. Mai 1830 und Abt. 80 Nr. 2580 I: Schreiben vom 8. Juni 1830 und Abt. 106 Nr. 1043 I: Schreiben des Obergerichts in Glückstadt an das Amtshaus in Bordesholm vom 17. Juni 1830
- 22) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 I: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei (ohne Datum), anliegend der Kontrakt mit dem Pflastermeister Horn aus Kiel, siehe Anhang
- 23) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II: Kontrakt über den Bau der Brücken und Siele auf der Wege-Strecke von Neumünster bis Kaltenkirchen mit dem Steinhauer Rixen aus Neumünster vom 17. September 1830, Bezahlung siehe Anhang
- 24) Vergleiche dazu Theodor Möller: Das Gesicht der Heimat. Landschafts- und Kulturbilder aus Schleswig-Holstein, Neumünster 1930, S. 78 87 und Steenbock: Jehann, de Steenklopper, S. 168 169
- 25) Heimat zwischen den Meeren vom 23. November 1982
- 26) Siehe Claußen: Straßen und Wege ..., S. 612
- 27) Vergleiche Steenbock: Jehann, de Steenklopper, S. 168 169
- 28) Vergleiche zu den steinbearbeitenden Handwerken Otto Kettemann:
 Handwerk in Schleswig-Holstein. Geschichte und Dokumentation im
 Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum (=Studien zur Volkskunde
 und Kulturgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 18), Neumünster
 1987, S. 222 228
- 29) LAS Abt. 80 Nr. 2576 I: Inventarium der Chaussee Bd. III
- 30) Meyers Konversationslexikon: Artikel "Archimedische Schraube":
 Diese Wasserhebemaschine "besteht der Hauptsache nach aus
 einem schraubenförmig gewundenen Kanal mit gegen den Horizont geneigter Achse, bei dessen Umdrehung das am unteren, eintauchenden
 Ende eintretende Wasser gehoben wird und am oberen Ende aus-

fließt. Der Antrieb der Wasserhebemaschine erfolgt durch Menschen, Tier- oder Elementarkraft."

zu 3.4. (Berufe an der Chaussee nach der Fertigstellung)

 LAS Abt. 65.2 Nr. 993 I: Bestimmungen über die Dienst- und Geschäftsführung des Chausseebau-Inspectors auf der Chaussee-Linie zwischen Altona und Kiel vom 24. September 1832

zu 3.4.1. (Wärter)

- 1) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 I: Schreiben vom 24. September 1832
- 2) LAS Abt. 65.2 Nr. 1000: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 4. Oktober 1831
- Ebd.: Schreiben der Baudirektion an die Kondukteure vom 30.
 Dezember 1831
- 4) Reglement für die Benutzung der neuen Wegelinie zwischen Altona und Kiel vom 13. Dezember 1831, in: Chronologische Sammlung ..., S. 199 207
- 5) LAS Abt. 65.2 Nr. 1000: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 9. Januar 1832
- 6) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 I: Instruction für die Dienstverhältnisse und Geschäftsführung der Chaussee-Wärter auf der Chausseelinie zwischen Altona und Kiel (handschriftlich)
- 7) LAS Abt. 65.2 Nr. 1000: Schreiben von Bruhn an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 17. März 1836
- 8) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 I: General-Übersichtstabelle für die Zeit der verschiedenen Unterhaltungsarbeiten auf der Chaussee, siehe Anhang
- 9) LAS Abt. 106 Nr. 1043 II: Schreiben des Obergerichts in Glückstadt an das Amtshaus Bordesholm vom 5. Januar 1832

zu 3.4.2. (Einnehmer)

 Vergleiche dazu Herbert Höpfner: Zu Zeiten der Postkutsche. Die Geschichte eines alten Handelsweges und sein weithin bekanntes Posthaus in Schönberg im Herzogtum Lauenburg, in: Lauenburgische Heimat, 96 (1979), S. 56 - 68 und Irmgard Keller: Die Entstehung und Hebung des Grönauer Wegegeldes zu Einhaus, in: Lauenburgische Heimat, 96 (1979), S. 22 - 55 und Richard Albert: Schlagbäume als Verkehrshindernis, in: Jahrbuch des Angler Heimatvereins, 36 (1972), S. 103 - 115 und Hermann Michaelsen: Die Wegegeldhebestelle in Schönwalde, in: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg, 12 (1968), S. 142 - 146 und Anhang S. 147 - 150

- 2) Kanzley-Patent, betreffend die Einrichtung eines Wegegeldes für die Transitwaaren, welche durch die Herzogthümer verfahren werden, vom 19. May 1804, in: Chronologische Sammlung ..., S. 213 215
- 3) LAS Abt. 65.2 Nr. 994 II: Berichte über den Fortgang der Arbeiten
- 4) LAS Abt. 65.2 Nr. 998: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 26. July 1831
- 5) LAS Abt. 65.2 Nr. 1000: Instruction und Verpflichtung für die Einnehmer des Chausseegeldes, Hamburg den 15. Dezember 1830
- 6) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 I: Instruction für die Einnehmer des Wegegeldes auf der neuen Wegelinie zwischen Altona und Kiel (handschriftlich)
- 7) LAS Abt. 65.2 Nr. 1000: Schreiben des Chausseebauinspektors an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 21 März 1839

zu 3.4.3. (Chausseehauser)

- 1) LAS Abt. 106 Nr. 1043 II: Schreiben der Baudirektion an das Amtshaus Bordesholm vom 3. Februar 1832
- 2) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II: Schreiben des Chausseeinspektors an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 15. September 1837
- 3) LAS Abt. 65.2 Nr. 994 II: Berichte über den Fortgang der Arbeiten
- 4) LAS Abt. 106 Nr. 1043 II: Schreiben von Warnstedt an das Amtshaus Bordesholm vom 3. Februar 1832
- 5) Vergleiche dazu Hans Jürgen Rach: Bauernhaus, Landarbeiterkaten und Schnitterkaserne. Zur Geschichte von Bauen und Wohnen der ländlichen Agrarproduzenten in der Magdeburger Börde des 19.

- Jahrhunderts, Berlin 1974, S. 41 45 und ? Pries: Die Entwicklung der Landarbeiterwohnung in Mecklenburg, in: Landarbeit und Kleinbesitz, hg. von Richard Ehrenberg, Berlin 1909, S. 9ff.
- 6) Siehe Dienstanweisungen für die Wärter und Einnehmer, Abschnitt 4.3.1. Anmerkung 6 und Abschnitt 4.3.2 Anmerkung 5
- 7) Vergleiche Emil Waschinski und Franz Böttger: Alte schleswigholsteinische Maße und Gewichte (=Bücher der Heimat, Bd. 4), Neumünster 1952, S. 30: 1 Duodezimalrute = 12 Fuß = 12 Zoll = 12 Linien, S. 17: Für Holstein gilt: 1 Fuß (296 mm) = 132,3 Pariser Linien (1 Pariser Linie = 2,25 mm)
- 8) LAS Abt. 80 Nr. 2576 I: Inventarium der Chaussee Bd. II
- 9) Aufgrund von Ungenauigkeiten der Hausbeschreibungen in den Inventarien ist es nicht möglich, die genaue Lage der einzelnen Räume zueinander zu rekonstruieren
- 10) LAS Abt. 80 Nr. 2449 I: Bericht des Kieler Amtshauses betreffend den Verkauf der früheren Chausseegeldhebestelle Hamburger Baum am 8. September 1855
- 11) LAS Abt. 80 Nr. 2576 I: Inventarium der Chaussee Bd. II
- 12) Karl-Sigismund Kramer: Ländliche Wohnverhältnisse in holsteinischen Gutsbezirken von 1650 1850, in: Homo Habitans. Zur Sozialgeschichte des ländlichen und städtischen Wohnens in der Neuzeit (=Studien zur Geschichte des Alltags, Bd. 4), hg. von Hans T. Teuteberg u.a., Münster 1985, S. 34 39

zu 3.5. (Straßenverkehrsordnung)

- 1) LAS Abt. 65.2 Nr. 998: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei, betreffend den Antrag auf Erlassung einer Benutzungsordnung für die Chaussee zwischen Altona und Kiel vom 17. Juli 1831
- 2) Konrad Köstlin: Die Verrechtlichung der Volkskultur, in: Das Recht der kleinen Leute. Beiträge zur rechtlichen Volksunde. Festschrift für Karl-Sigismund Kramer, hg. von Konrad Köstlin und Kai Detlev Sievers, Berlin 1976, S. 109
- 3) Vergleiche dazu das Patent vom 19. May 1804, Abschnitt 4.3.2. Anmerkung 2

- 4) Kanzleischreiben an das Holstein-Lauenburgische Obergericht, betreffend die Aufhebung des Wegetransitzolles auf der Kieler Chaussee vom 20. September 1834, in: Chronologische Sammlung ..., S. 454 455
- 5) LAS Abt. 65.2 Nr. 993 I: Vorläufige Vorschriften für die Einnehmer
- 6) Vergleiche Harbeck: Chronik von Bramstedt, S. 443
- 7) Patent betreffend die näheren Vorschriften für die Benutzung der Chaussee zwischen Kiel und Altona durch Frachtfuhrwerk vom 1.10.1833, in: Chronologische Sammlung ..., S. 161 163
- 8) Heimat zwischen den Meeren vom 23.11.1982
- 9) LAS Abt. 106 Nr. 1043: Quittung für erlegtes Strafgeld, siehe Anhang
- 10) Verordnung über den Gerichtsstand der Brüchfälligen f.w.d.a. für die Herzogthümer Schleswig und Holstein vom 16.2.1798, in: Chronologische Sammlung ..., S. 13 15
- 11) LAS Abt. 65.2 Nr. 1000: Schreiben der Baudirektion an die Konkukteure vom 24.8.1832 und LAS Abt. 106 Nr. 1043: Lithographierte Schemata, zwei Beispiele befinden sich im Anhang
- 12) LAS Abt. 65.2 Nr. 999: Schreiben der Baudirektion an die Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei vom 30.3.1833
- 13) Vergleiche LAS Abt. 65.2 Nr. 999: Betreffend "Contraventions-fälle" und LAS Abt. 106 Nr. 1043 II und III: Betreffend "Contraventionsfälle wider Chausseereglement"
- 14) LAS Abt. 65.2 Nr. 998: Bittschrift der Dorfschaften Molfsee, Voorde, Rothenhahn, Blumenthal, Grevenkrug, Schmalfelde, Bordesholm, Eiderstede, Mühlbrock und Einfeldt betreffend die erhebliche Herabsetzung der Brüche gemäß §19 des Reglements vom 13.12.1831 und ebd.: Bittschrift der Dorfschaft Wittorf betreffend die Ausbesserung der Viehschäden anstelle der Brüchzahlung vom 29.4.1835

zu 5. (SCHLUSS)

- 1) Hansen: 100 Jahre Altona-Kieler Chaussee, S. 22
- 2) Ebd.: S. 23
- 3) Vergleiche dazu Paulsen: Das Schleswig-Hölsteinische Straßennetz
- 4) Kieler Nachrichten vom 5.3.1987

QUELLEN UND LITERATUR

a. Ungedruckte Quellen

Landesarchiv Schleswig (LAS)

Abt. 11 Regierungskanzlei zu Glückstadt (Die Akten befinden sich heute bei Abt. 80 Ministerium für die Herzogtümer Holstein und Lauenburg in Kopenhagen)

Nr. 2449 I und II: Arbeitsrapporte

Nr. 2576 I: Inventarien I, II und III

Nr. 2576 II: Inventarium IV

Nr. 2580 I und II: Betr. Krankenpflegekosten und Wegepolizeiordnung

Abt. 65.2 Schleswig-Holstein-Lauenburgische Kanzlei zu Kopenhagen

Nr. 992: Betr. Richtung und Arbeitsplan

Nr. 993 I und II: Betr. wichtige Verfügungen, Genehmigung einzelner Lieferungskontrakte, Baupersonal

Nr. 994 I und II: Betr. Geldanweisungen und Berichte über den

den Kostenbetrag, Arbeitsberichte

Nr. 995 und 996: Betr. Landabtretungen und Entschädigungen, sonstige mit dem Chausseebau in Verbindung stehende Angelegenheiten

Nr. 997 I und II: Betr. Benutzung, Erhaltung und Refektion der Chaussee

Nr. 998: Betr. Reglement und Tarif

Nr. 999: Betr. Kontraventionsfälle

Nr. 1000: Betr. Personal: Inspektor, Wärter, Einnehmer

Abt. 106 Ämter Bordesholm, Kiel und Kronshagen

Nr. 1043 I, II und III: Betr. Anlage und Benutzung der Chaussee zwischen Kiel und Altona

b. Gedruckte Quellen

- BIELKE, Hermann von: Auch ein Wort über die anzulegende Kunststraße zwischen Altona und Kiel, Hamburg 1830
- COMMENTAR zu den Patriotischen Rügen eines Holsteiners ..., Schleswig 1830
- GEERZ, Franz: Geschichte der geographischen Vermessungen und der Landeskarten Nordalbingiens, Berlin 1859
- GREVE, J.: Geographie und Geschichte der Herzogthümer Schleswig und Holstein, Kiel 1844
- GUDME, Andreas Christoph: Wie, und auf welche Art und Weise können die Haupt- und Neben-Strassen in den Herzogthümern Schleswig und Holstein radikal verbessert und fortdauernd in gutem, fahrbarem Zustande erhalten werden? Schleswig 1824
- DERS.: Schleswig-Holstein. Eine statistisch-geographisch-topographische Darstellung dieser Herzogthümer, nach gedruckten und ungedruckten Quellen, Bd. 1: Statistik beider Herzogthümer, Kiel 1833
- HANSSEN, Georg: Das Amt Bordesholm im Herzogthum Holstein. Eine statistische Monographie auf historischer Grundlage, Kiel 1842
- HARDING, Carl Ludwig: Ueber die neu anzulegende Kunststraße zwischen Altona und Kiel, Hamburg 1830
- HEGGEN, Alfred und RATJE, Carsten: Neumünster im 19. Jahrhundert. Zwei zeitgenössische Dokumente, Neumünster 1985
- INSTRUCTION und Verpflichtung für die Einnehmer des Chausseegeldes, Hamburg den 15. Dezember 1830
- JENSEN, H.N.U.: Angeln. Zunächst für die Angler historisch beschrieben, unveränderter Nachdruck des Textes von 1844 mit einem Kommentar von Svend Aafjaer, Flensburg 1922
- KRÜNITZ, Johann Georg (Hg.): Oekonomisch-technologische Ercyklopädie, oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirtschaft, 191 Bde., Berlin 1773 1847
- DERS.: Die Landstraßen und Chausseen, Berlin 1794
- LORENTZEN, Friedrich August: Erfahrungen bei dem Steinstrassen-Bau, nebst Bemerkungen über den Einfluss und die Wichtigkeit der verschiedenen vorgeschlagenen Chausseen in Holstein, Hamburg 1830

- MEYER, ?: Sommerreise in Holstein, Neudruck Kiel 1977
- NIEMANN, August Christian Heinrich: Micellaneen historisch-statistischen und ökonomischen Inhalts zur Kunde des deutschen und angränzenden Nordens besonders der Herzogthümer Schleswig und Holstein, Bd. 1: Altona und Leipzig 1789, Bd. 2: Altona und Leipzig 1802
- DERS.: Handbuch der schleswig-holsteinischen Landeskunde. Zur leichteren Berichtigung und Ergänzung der bisher vorhandenen Nachrichten, Bd. 1: Topographischer Teil, Herzogtum Schleswig, Schleswig 1799
- DERS.: Schleswig-Holsteinische Vaterlandskunde. Verhandlungen, Bemerkungen, Nachrichten zur näheren Kentnis der Herzogthümer Schleswig und Holstein und zum gemeinsamen Nuzen ihrer Bewohner, zweites Stück, Hamburg 1802
- Patriotische RÜGEN eines Holsteiners über das Post- und Poststraßenwesen in Holstein, Braunschweig 1830
- SCHLESWIG-Holsteinische Provinzialberichte, hg. von August Christian Heinrich Niemann, Jg. 1795, l. Bd. 3. H., S. 341: Vermischte Nachrichten,
- SCHLESWIG-Holsteinische Blätter für Polizei und Kultur, hg. von August Christian Heinrich Niemann,
 - Jg. 1799, 1. Bd., S. 196 199: Über die Verfassung und Verwaltung im Amte Reinfeld in Holstein,
 - Jg. 1800, 2. Bd., S. 163 177: Wegepolizei
- SCHLESWIG-Holstein-Lauenburgische Provinzialberichte, hg. von G. P. Petersen,
 - Jg. 1823, H. 2, S. 110 114: Schreiben an den Herrn Herausgeber der PB, über Wegebesserung,
 - Jg. 1824, H. 1, S. 63 66: Wie, und auf welche Art und Weise können die Haupt- und Nebenstrassen in den Herzogthümern Schleswig und Holstein radikal verbessert und fortdauernd in gutem, fahrbarem Zustande erhalten werden? von A. C. Gudme, Schleswig,
 - Jg. 1824, H. 4, S. 141 145: Ueber die von Mac Adam vorgeschlagene Methode, Kunststraßen zu bauen, von Salininspector Lorentzen, Oldesloe,

- Jg. 1824, H. 4, S. 178 181: Nachtrag zu Seite 141 dieses Heftes,
- Jg. 1824, H. 4, S. 211 212: Zweiter Nachtrag über Mac Adamsche Straßenpflasterung,
- Jg. 1825, H. 1, S. 25 38: Ueber Wegebau nach Mac-Adamscher Methode, von Salininspector Lorentzen, Oldesloe,
- Jg. 1825, H. 1, S. 121: Von unserem neuen Oberwegeinspector ...,
- Jg. 1825, H. 1, S. 133 144: Anfrage zu dem Buch: Ferdinand Blumenwitz, Anleitung zum lebendigen Straßenbau durch Weidenzweige, Gießen 1821,
- Jg. 1825, H. 1, S. 135 136: Bemerkungen zu den Bemerkungen des lübeckischen Reisenden, über schlechte Wege,
- Jg. 1825, H. 2, S. 316 319: Bemerkungen über das gegenwärtige System des Chausseebaus nebst Vorschlägen und Verbesserungen,
- Jg. 1825, H. 2, S. 362 366: Schreiben an den Herausgeber, Wegebesserung betreffend,
- Jg. 1825, H. 3, S. 525: Anfrage, in Beziehung auf die Sandwege im Herzogthum Holstein,
- Jg. 1825, H. 4, S. 787 793: Nachtrag: Bemerkungen und Erfahrungen bei einem Versuch, eine Steinschlagstraße anzulegen, von Salininstector Lorentzen, Oldesloe,
- SCHLESWIG-Holstein-Lauenburgische Provinzialberichte, eine Zeitschrift für Kirche und Staat, hg. von G. P. Petersen,
 - Jg. 1826, H. 1, S. 117 123: Bemerkungen eines Holsteiners zum Schreiben aus Schleswig vom 10. Junii d. J., mitgetheilt im 2ten Hefte der S.H.L. Prov. Berichte, S. 362, von L. F. Becker, Itzehoe,
 - Jg. 1826, H. 2, S. 325 326: Ueber Steinbahnen,
 - Jg. 1826, H. 3, S. 358 363: Instruction für die Communevorsteher und Bauervogte des Amtes Plön,
 - Jg. 1826, H. 4, S. 632: Wegebau von Kiel nach Hamburg,
 - Jg. 1827, H. 2, S. 372 375: Ein abermaliges Wort über Wegebau und Wegebesserung,
 - Jg. 1827, H. 2, S. 385 389: Eine Kunststraße von Kiel nach Hamburg,
 - Jg. 1827, H. 4, S. 712 719: Auch ein Bedenken über

Wegebesserung,

- Jg. 1828, H. 1, S. 17 22: Bemerkungen und Anmerkungen, über Wegebesserungen,
- Jg. 1828, H. 2, S. 261 277: Wege, mit Steinschlag, Kies, Sand und anderen Erdmischungen erhöht,
- Jg. 1828, H. 2, S. 324 327: Wegebau,
- Jg. 1828, H. 2, s. 363 364: Ehrenrettung der Eckernförder Wege,
- Jg. 1828, H. 3, S. 441 457: Wie sind im Herzogthum Schleswig die Wege gebessert worden?,
- Jg. 1828, H. 3, S. 534 536: Pendant zu dem schlechten Weg beim Schnellmarker Holze,
- Jg. 1828, H. 4, S. 577 528: Ueber Handelswege und Beförderungsmittel in dem Herzogthume Holstein, von C. U. Villaume,
- Jg. 1828, H. 4, S. 688 689: Ueber Pflasterung der Straßen, von A. C. Gudme.
- Jg. 1828, H. 4, S. 756 757: Für den aufmerksamen Reisenden im Herzogthume Schleswig,
- Jg. 1829, H. 2/3, S. 217 227: Wie steht es mit der Angelegenheit der Weg- und Canal-Anlagen in Holstein,
- Jg. 1829, H. 2/3, S. 228 245: Ueber die englischen Wege nach Mac-Adam und Paterson,
- Jg. 1829, H. 2/3, S. 390 391: Wegepolizei,
- Jg. 1829, H. 2/3, S. 391: Macadamisierter Weg von Kiel nach Altona,
- Jg. 1829, H. 4, S. 654 655: Rüge, Wegepolizei,
- Jg. 1829, H. 4, S. 655 656: Beitrag zu den unglücklichen Wegebesserungsversuchen in unserem Vaterlande
- SCHRÖDER, Johannes und Biernatzki, Hermann: Topographie der Herzogthümer Holstein und Lauenburg, des Fürstenthums Lübeck und des Gebiets der freien Hanse-Städte Hamburg und Lübeck, 2 Bde., Leipzig 1855, Neudruck Neumünster 1973
- STAATSBÜRGERLICHES Magazin, hg. von Nicolaus Falck,
 - Jg. 1821, H. 2, S. 302 338: Ueber das Reisen in Holstein,
 - Jg. 1823, H. 2, S. 506 507: Wegerüge,
 - Jg. 1823, H. 2, S. 508 509: Nachträge und Anfragen,

- Jg. 1829, H. 3/4, S. 844 845: Vorbereitungen zu einer Kunststraße von Kiel nach Altona
- VOGEL, Friedrich: Bemerkungen über das gegenwärtige System des Chausseebaues nebst Vorschlägen und Verbesserungen (=deutsche Übersetzung von: John London Mac Adam: Remarks on the present system of road making, London 1822), Darmstadt 1825
- WARNSTEDT, Friedrich von: Ueber das Macadamisieren; oder gesammelte Anleitungen über den Steinschlag-Strassenbau, mit besonderer Rücksicht auf Holstein, o.O. 1824

c. Gesetzessammlungen

- SAMMLUNG der hauptsächlichsten Schleswig-Holsteinischen gemeinschaftlichen Verordnungen
- Chronologische SAMMLUNG der im Jahre ... ergangenen Verordnungen und Verfügungen für die Herzogthümer Schleswig und Holstein 1748 1847

d. Zeitungen

FLENSBURGER Tageblatt vom 5.4.1986
HEIMAT zwischen den Meeren vom 23.11.1982
HOLSTEINISCHER Courier vom 16.10.1936
KIELER Nachrichten vom 22.12.1950
EBD. vom 5.3.1987

e. Literaturverzeichnis

- ALBERT, Richard: Schlagbäume als Verkehrshindernis, in: Jahrbuch des Angler Heimatvereins, 36 (1972), S. 103 115
- ALBERTI, Eduard: Register über die Zeitschriften und Sammelwerke für Schleswig-Holstein-Lauenburgische Geschichte, Kiel 1873
- ARFSTEN, Arvest Newton: Der alte Kirchweg (Ripener Heerstraße), in: Die Heimat, 67 (1960), S. 280 284
- ASMUS, Walter: Wirtschafts- und verkehrsstrukturelle Wandlungen ländlicher Gebiete Schleswig-Holsteins zur Zeit der Frühindustrialisierung (1830 1870) dargestellt am Beispiel der mittelholsteinischen Geest, in: Frühindustrialisierung in Schleswig-Holstein, anderen norddeutschen Ländern und Dänemark (=Studien zur
 Wirtschafts und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 5),
 hg. von Jürgen Brockstedt, Neumünster 1983, S. 79 103
- AUBIN, Hermann und Zorn, Wolfgang: Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 2 Bde., Stuttgart 1971
- BALDERMANN, Udo: Die Entwicklung des Straßennetzes in Niedersachsen von 1768 1960, Hildesheim 1968
- BAUMEISTER, Ludger: Zur Geschichte und Problematik des deutschen Straßen- und Wegerechts (=Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen, Heft 31), Bielefeld 1937
- BEHRENDS, Karl: Alte Wege zwischen Delvenau und Boize, in: Lauenburgische Heimat, 112 (1985), S. 13 - 43
- BEYRER, Klaus: Die Postkutschenreise (=Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts, Bd. 66), Tübingen 1985
- BIELENBERG, H.: Wege- und Verkehrswesen, in: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 1, Glückstadt 1925
- BIRK, Alfred: Die Straße, ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte, Karlsbad-Drahowitz 1934
- BÖSENBERG, H.: John London MacAdam und seine Bedeutung für den Stra-Benbau, in: Technik-Geschichte, Beitrag zur Geschichte der Technik und Industrie, 23. Bd., hg. von Conrad Matschoss, Berlin 1934, S. 24 - 29
- BÖTTGER, Franz: Wegeverhältnisse im wagrischen Winkel vor 100 Jahren

- in: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg/Ostholstein, 7 (1963), S. 199 200
- BOIGS,L.:Mittelalterliche Fernstraßen um Neumünster, in: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, 91 (1966), S. 43 92
- BRANDT, Otto: Geschichte Schleswig-Holsteins, Kiel 1981
- BREMER, J.: Geschichte Schleswig-Holsteins bis zum Jahre 1848, Kiel 1864
- CALLSEN, J. J.: Verkehrswege und historische Örter im mittleren und südlichen Schleswig, in: Die Heimat, 3 (1893), S. 193 201
- Der erste CHAUSSEEBAUM in Schleswig-Holstein, in: Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der Gesellschaft für DeutschePostgeschichte , 1 (1953), S. 16 17
- CLASEN, Martin: Das Heilsau-Gebiet in seinen alten Wegen und Landstraßen, in: Nordelbien, 10 (1934), S. 509 - 536
- DERS.: Zwischen Lübeck und Limes. Nordstormarnsches Heimatbuch, Rendsburg 1952
- CLAUBEN, Hans: Straßen und Wege in Vergangenheit und Gegenwart, in: Großenasper Dorfchronik, Heft 30 (1968), S. 593 - 618
- DAU, Herbert: Auf dem alten Frachtweg, in: Lauenburgischer Familienkalender, 4 (1953), S. 64
- DENECKE, Dietrich: Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten, in: Mensch und Umwelt im Mittelalter, hg. von Bernd Herrmann, Stuttgart 1986, S. 207 223
- DÜRING, Kurt: Das Siedlungsbild der Insel Fehmarn (=Forschungen zur Deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. 32), Stuttgart 1937
- EHLERS, Hans: Aus Altonas Vergangenheit. Darstellung aus der heimatlichen Geschichte und Topographie (=Altonaer Bücherei, Nr. 5), Altona 1926
- ERIXON, Sigurd: Zentralgeleitete und volkstümliche Baukultur, in: Festschrift für Will-Erich Peuckert, hg. von Helmut Dölker, Berlin, Bielefeld, München 1955, S. 79 85
- ERLENBACH, Lutz: Zur Vorgeschichte der schleswig-holsteinischen Straßen, in: Straße und Autobahn, 20 (1969), S. 233 237
- EYMANN, Werner: Die Entwicklung der Straßen und Brücken, in: Die Technik der Neuzeit, 3. Bd., Potsdam 1941

- FOLKERS, Johann: Das Bauerndorf im Kreis Herzogtum Lauenburg, Ratzeburg 1928
- FREUNDL, Stefan: Das Wasserburger Wegmachermuseum, Rosenheim o.J.
- FUNK, Hans: Von Wegen und Stegen vor und nach der Verkoppelung, in: Lauenburgische Heimat, 4 (1954), S. 10 12
- GADOR, Rudi: Die Entwicklung des Straßenbaues in Preussen 1815 1875, unter besonderer Berücksichtigung des Aktienstrassenbaues, Dissertation Berlin 1966
- GASNER, Ernst: Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis ins 17. Jahrhundert. Eine germanisch-antiquarische Studie, Neudruck der Ausgabe von 1889, Stuttgart 1966
- GLÜSING, Claus: Das Straßennetz im Raum der Stadt Schleswig. Eine entwicklungsgeschichtliche Betrachtung, in: Jahrbuch des Angler Heimatvereins, 33 (1969), S. 82 96
- GRÜNEWALD, Karl und Paulsen, Johannes: Die früheren Ämter Bordesholm, Kiel und Kronshagen, Rendsburg 1955
- HANDWÖRTERBUCH zur deutschen Rechtsgeschichte, hg. von Adalbert Erler und Ekkehard Kaufmann, Bd. 3, Berlin 1984
- HANSEN, Max: 100 Jahre Altona-Kieler Chaussee. Aus der Geschichte der ersten schleswig-holsteinischen Kunststraße, in: Altonaer Stadtkalender, 20 (1932), S. 17 26
- HARBECK, Hans Heinrich: Chronik von Bramstedt, Johannesburg 1959
- DERS.: Verkehrsverhältnisse vor der Eisenbahngründung in Schleswig-Holstein, in: Jahrbuch für die schleswigsche Geest, 29 (1981), S. 23 - 30
- HARDERS, Georg: Der Schwartauer Schlagbaum, in: Jahrbuch des Kreises Eutin, 1982, S. 95 - 98
- HARMS, Hermann: Die "alte Salzstraße" Legende und Wirklichkeit, in: Lauenburgische Heimat, 61 (1968), S. 1 26
- DERS.: Nachträge zum Thema "Die alte Salzstraße", in: Lauenburgische Heimat, 72 (1971), S. 61 66
- Chronik der HATTSTEDTER Marsch (=Nordfriisk Instituut, Nr. 80), Bredtstedt/Bräist 1985
- HEDEMANN-HEESPEN, Paul von: Der Inhalt der schleswig-holsteinischen Zeitschriften und Sammlungen nach 1750, Vorarbeit für eine Landesgeschichte, o.O. 1915

- DERS.: Die Herzogthümer Schleswig-Holstein und die Neuzeit, Kiel 1926
- HENNINGS, Burkhard von: Die "dänischen" Meilensteine im Kreis Stormarn, in: Stormarner Hefte, 9 (1983), S. 193 201
- HINZ, Hermann: Auf alten Wegen und Stegen, in: Schleswig-Holstein, Mai 1950, S. 18 19
- DERS.: Die Entwicklung des Wegenetzes in West-Schleswig, in: Jahrbuch für die schleswigsche Geest, 1 (1953), S. 16 34
- HOFFMANN, Ernst Gottfried: Übersicht über die Bestände des schleswig-holsteinischen Landesarchivs, Schleswig 1953
- JANSEN, K.: Die Bedingtheit des Verkehrs und der Ansiedlung der Menschen durch die Gestaltung der Erdoberfläche, Kiel 1861
- KELLER, Irmgard: Die Entstehung und Hebung des Grönauer Wegegeldes zu Einhaus, in: Lauenburgische Heimat, 96 (1979), S. 22 -55
- KERSTEN, K.: Zum Problem der ur- und frühgeschichtlichen Wege in Nordwestdeutschland, in: Festschrift Gustav Schwantes, Neumünster 1951
- KETELSEN, Broder: Naturdenkmal Ochsenweg, in: Nordfriesland, 8 (1974), S. 3 5
- DERS.: Der Ochsenweg südlich von Leck, in: Jahrbuch für die schleswigsche Geest, 23 (1975), S. 41 43
- KETTEMANN, Otto: Handwerk in Schleswig-Holstein. Geschichte und Dokumentation im Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum (=Studien zur Volkskunde und Kulturgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 18), Neumünster 1987
- KLEEN, Jürgen: Die Verkehrswege einst und jetzt, in: Heimatbuch des Kreises Rendsburg, 1922, S. 180 212
- KLINGER, Karl-Heinz: Uralte Straßen im Laufe der Geschichte. Der östliche und der westliche Heer- und Ochsenweg, in: Jahrbuch für die schleswigsche Geest, 17 (1969), S. 8 - 32
- KLUGE, Friedrich: Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache (18. Auflage, bearb. von Walther Mitzka), Berlin 1960
- KNOLL, Alexander: Geschichte der deutschen Steinsetzer-Bewegung, 1.

 Bd.: Geschichte der Straße und ihrer Arbeiter, Berlin 1913
- KOCK, Christian: Die erste Kunststraße in Schleswig-Holstein, in: Die Heimat, 46 (1936), S. 116 - 119

- KÖSTLIN, Konrad: Die Verrechtlichung der Volkskultur, in: Das Recht der kleinen Leute. Beiträge zur rechtlichen Volkskunde. Festschrift für Karl-Sigismund Kramer, hg. von Konrad Köstlin und Kai Detlev Sievers, Berlin 1976, S. 109 - 124
- KRAMER, Karl-Sigismund: Volksleben in einem holsteinischen Gutsbezirk. Eine Untersuchung aufgrund archivalischer Quellen (=Studien zur Volkskunde und Kulturgeschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 4), Neumünster 1979
- DERS.: Ländliche Wohnverhältnisse in holsteinischen Gutsbezirken von 1650 1850, in: Homo Habitans. Zur Sozialgeschichte des ländlichen und städtischen Wohnens in der Neuzeit (=Studien zur Geschichte des Alltags, Bd. 4), Münster 1985, S. 29 42
- DERS.: Volksleben in Holstein (1550 1800). Eine Volkskunde aufgrund archivalischer Quellen, Kiel 1987
- KRIEG, Hans: Schleswig-Holsteinische Volkskunde aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts in Auszügen aus den Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichten, 1. Teil: Landschaftliche und wirtschaftliche Grundlagen, Lübeck 1931
- KRÜGER, Herbert: Pilgerstraßen durch Schleswig-Holstein auf Ehrhard Etzlaubs Romweg-Karte zum Heiligen Jahr 1500, in: Die Heimat, 58 (1951), S. 281 284
- KUCZYNSKI, Jürgen: Die Geschichte der Lage der Arbeiter unter dem Kapitalismus, Bd. 1: Darstellung der Lage der Arbeiter in Deutschland von 1789 bis 1849, Berlin 1961
- KUEHN, Alfred: Die Entwicklung des Straßennetzes in unserem Kreis, in: Heimatkundliches Jahrbuch für den Kreis Rendsburg, 1963, S. 11 22
- Ohne Verfasser: KULTURLEBEN der Straße vom Anfang bis zur großen Revolution, Berlin o.J. (um 1925)
- LANDAU, Johann Georg: Beitrag zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, Kassel und Basel 1958
- LORENZEN-SCHMIDT, Klaus-J.: Vom Marschweg zur Klinkerstraße. Der Ausbau der Verbindungswege in der Kremper- und Kollmarmarsch bis 1914, in: Steinburger Jahrbuch, 27 (1983), S. 81 90
- LOTZ, Walther: Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800, Leipzig

- und Berlin 1920
- LOTZING, Ewald: Ein Meilenstein an der Chaussee Altona-Kiel, in: Blätter zur Geschichte des Post- und Fernmeldewesens zwischen Nord- und Ostsee, 2 (1962), S. 81 - 82
- LÜTJOHANN, Hermann: Das Personen- und Frachtfuhrwesen in Schleswig-Holstein, Teil 1: Personenfuhrwesen, in: Nordelbien, 15 (1939), S. 255 - 322 und Teil 2: Frachtfuhrwesen, in: Nordelbien, 16 (1940), S. 161 - 197
- DERS.: Alt Neumünster. Geschichte der Stadt und ihrer Umgebung, Neumünster 1953
- MAGER, Friedrich: Entwicklungsgeschichte der Kulturlandschaft des Herzogtums Schleswig in historischer Zeit, Bd. 1, Breslau 1930
- MATTHIESEN, Carl: Die Siedlungsperioden des Dorfes Labrenz, in: Die Heimat, 43 (1933), S. 143 144
- MENSING, Otto (Hg.): Schleswig-Holsteinisches Wörterbuch, 5 Bde., Neumünster 1927 - 1935
- MEYERS Enzyklopädisches Lexikon, Mannheim 1977
- MICHAELSEN, Hermann: Die Wegegeldhebestelle in Schönwalde, in: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg/Ostholstein, 12 (1968), S. 142 – 146 und S. 147 – 150
- MIELCK, Eduard: Die Entwicklung der Verkehrswege in Schleswig-Holstein, in: Schleswig-Holsteinisches Jahrbuch, hg. von Hermann Biernatzki, 2. Bd., o.O. 1885, S. 120 - 143
- MÖLLER, Theodor: Das Gesicht der Heimat. Landschafts- und Kulturbilder aus Schleswig-Holstein, Neumünster 1930
- DERS.: Vom Ochsenweg und anderen alten Wegen in unserem Lande, in: Schleswig-Holsteinischer Bauernkalender, 1936, S. 27 - 28
- DERS.: Ein vergessener Weg (Ochsenweg), in: Schleswig-Holsteinischer Heimatkalender, 1950, S. 41 45
- NORDENSKJÖLD, Friedrich Franz von: Alte Heerwege und Handelsstraßen in Schleswig-Holstein, in: Heimatkundliches Jahrbuch für den Kreis Rendsburg, 1955, S. 55 71
- OFFEN, Heinrich: Verkehrssorgen der Vergangenheit, in: Die Heimat, 64 (1957), S. 330 333
- ORTMEIER, Martin: Straßenbau in historischer Technik. Ein Unternehmen

- des Freilichtmuseums Finsterau, in: Schönere Heimat, 75 (1986), S. 448 - 451
- PAMPERIEN, Bruno: De Kunststraat Nr. 4 von Anno dortomaal bet hüt! in: Jahrbuch für Heimatkunde Eutin, 1975, S. 45 - 48
- PAULSEN, Andreas: Das Schleswig-Holsteinische Straßennetz- unter besonderer Berücksichtigung seiner Entwicklung, geographische Staatsexamensarbeit Kiel 1963
- PETERSEN, Adolph: Verkehrsgeschichte der Landschaft Angeln, in: Jahrbuch des Heimatbundes Angeln, 8 (1937), S. 33 - 47
- PETERSEN, Johannes: Mittelalterliche Verkehrswege in Schleswig-Holstein, in: Geographischer Anzeiger, 37 (1936), S. 373 - 375
- PETERSEN, Peter: Ochsenwege und Ochsenhandel, in: Jahrbuch für die schleswigsche Geest, 22 (1974), S. 109 121
- PIPPOW, Walter: Wegscheide-Steine, in: Die Heimat, 68 (1961), S. 233
- PÖHLS, Heinrich: Von alten Wegen und bäuerlichen Frachtfahrern, in: Jahrbuch des Kreises Rendsburg, 22 (1972), S. 127 129
- DERS.: Zur Geschichte des heimischen Verkehrswesens, in: Heimatkundliches Jahrbuch für den Kreis Segeberg, 1975, S. 57 - 66
- PÖRKSEN, Emil: Das Post- und Verkehrswesen Schleswig-Holsteins in seiner Entwicklung, in: Die Heimat, 11 (1901), Teil 1: S. 150 156 und Teil 2: S. 169 172
- PRIES, ?: Die Entwicklung der Landarbeiterwohnung in Mecklenburg, in: Landarbeit und Kleinbesitz, hg. von Richard Ehrenberg, Berlin 1909, S. 1 - 22
- RACH, Hans Jürgen: Bauernhaus, Landarbeiterkaten und Schnitterkaserne. Zur Geschichte von Bauen und Wohnen der ländlichen Agrarproduzenten in der Magdeburger Börde des 19. Jahrhunderts, Berlin 1974
- RAUCK, M.: Die neue Abteilung Straßen- und Brückenbau, in: Bericht aus dem Deutschen Museum (um 1960), S. 49 54
- RAUERS, Friedrich: Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Versuch einer quellenmäßigen Übersichtskarte, Gotha 1907
- REHBEIN, Elfriede: Zu Wasser und zu Lande. Eine Geschichte des Verkehrswesens von den Anfängen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, München 1984

- RIEBELING, Heinrich: Historische Verkehrsmale in Hessen. Ein topographisches Handbuch zur Verkehrsgeschichte, Dossenheim und Heidelberg 1981
- RÖSCHMANN, Jakob: Die Entwicklung des Wegenetzes im östlichen Mittelschleswig, in: Jahrbuch für die schleswigsche Geest, 2 (1954), S. 6 - 22
- DERS.: Alte Wege im Treenetal und in Mittelschleswig, in: Die Heimat, 62 (1955), s. 185 188
- SCHARFE, Martin: Straße. Ein Grund-Riß, in: Zeitschrift für Volkskunde, 79 (1983), S. 171 - 191
- SCHÖNFELDT, Bruno: De Steenklopper, in: Jahrbuch des Kreises Eutin, 1967, S. 135
- SCHMIDT, Niels: Die Kiel-Altonaer Chaussee und ihre Meilensteine, in: Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte, 2 (1954), S. 3 5
- SCHORN, Walter: Die Entwicklung des Straßenverkehrs (=Kleine Polizei-Bücherei, Bd. 47), Lübeck 1968
- SCHRECKER, Gertrud: Das spätmittelalterliche Straßennetz in Holstein und Lauenburg, in: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Teil 1: 61 (1933), S. 16 109 und Teil 2: 65 (1935), S. 104 161
- SCHREIBER, Hermann: Sinfonie der Straße. Der Mensch und seine Wege von den Karawanenpfaden bis zum Super-Highway, Düsseldorf 1959
- SCHRÖDER, ?: Alphabetisch geordnetes Namen- Sach- und Schriftenregister über die acht Jahrgänge der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Provinzialberichte vom Jahr 1817 1825, als Fortsetzung des, dem Jahrgang 1816 beigefügten Registers über
 die vorangehenden Jahrgänge, Rendsburg 1826
- SCHULZE, B.: Die Anfänge des norddeutschen Kunststraßenbaus, in: Blätter für deutsche Landesgeschichte, 84 (1938), S. 220 - 226
- SIECK, Jacob: Als noch Chausseeböcke auf unseren Landstraßen standen, in: Die Heimat, 81 (1974), S. 22 23
- SIEVERS, Kai Detlev: Volkskultur und Aufklärung im Spiegel der Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichte (=Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 58),

Neumünster 1970

- DERS.: Der Quellenwert von Gesetzessammlungen des 18. Jahrhunderts für die Erforschung der Volkskultur, in: Schleswig-Holsteinische Anzeigen, 6 (1970), S. 104 108
- SOMBART, Werner: Der moderne Kapitalismus, 2. 8d.: Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frükapitalismus vornehmlich im 16., 17. und 18. Jahrhundert, München und Leipzig 1950
- SPECK, A.: Der Kunststraßenbau. Eine technisch-geschichtliche Studie von der Urzeit bis heute, Berlin 1950
- STEENBOCK, Jonny: Jehann, de Steenklopper, in: Heimatkundliches Jahrbuch für den Kreis Segeberg, 1967, S. 168 169
- DERS.: Vom Heerweg zur Autobahn, in: Die Heimat, 75 (1968), S. 198 - 201
- STEWIG, Reinhard: Verkehrs- und Stadtentwicklung in Schleswig-Holstein, in: Die Heimat, 71 (1964), S. 138 - 146
- TALVE, Ilmar: Arbeit und Lebensverhältnisse der finnischen Bahnbauarbeiter und Eisenbahner, im Lichte der aufgezeichneten Erinnerungen (=Scripta Ethnologica 18), Turku 1964
- VOIGT, Fritz: Verkehr. Die Entwicklung des modernen Verkehrssystems, 2 Bde., Berlin 1965 und 1973
- WASCHINSKI, Emil: Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in Schleswig-Holstein von 1226 - 1864 (=Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins, Bd. 26), Bd. 1 und 2, Neumünster 1952 und 1959
- DERS. und Böttger, Franz: Alte schleswig-holsteinische Maße und Gewichte (=Bücher der Heimat, Bd. 4), Neumünster 1952
- Über 200 Jahre Wegeverwaltung in Schleswig-Holstein, in: Straße und Autobahn, 21 (1970), S. 253 255
- WEHLING, Herbert: Straßenverhältnisse vor 200 Jahren Wegebesichtigungsprotokoll, in: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Oldenburg/Ostholstein, 25 (1981), S. 57
- WEISE, Alfred: Vom Wildpfad zur Motorstraße. Streifzüge durch die Geschichte des Verkehrs, Berlin 1933
- WIEGELMANN, Günter und Zender, Matthias und Heilfurth, Gerhard: Volkskunde. Eine Einführung (=Grundlagen der Germanistik, Bd. 12), Berlin 1977
- WORTMANN, Wilhelm: Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz, Köln 1972

ANHANG: ABBILDUNGEN



Abb. 1: Ochsenweg bei Leck, 20. Jahrhundert (in: Schleswig-Holstein, 3 (1985), Titelbild)



Abb. 2: Furt bei Tüdal, 20. Jahrhundert (in: Röschmann: Alte Wege ..., S. 187)

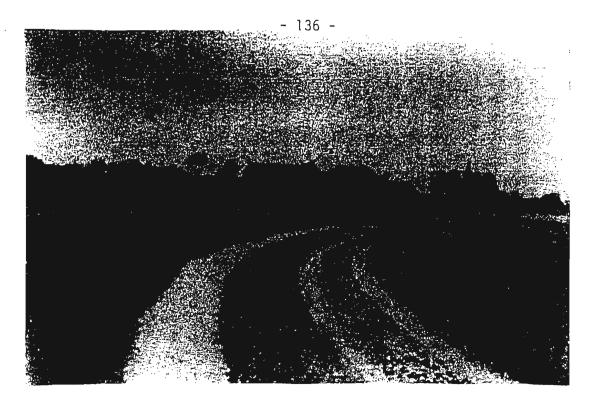


Abb. 3: Marschweg und Fußsteig in Eltersdorf, um 1925 (in: Lorentzen-Schmidt: Marschwege ..., S. 83)



Abb. 4: Unbefestigter Weg zu einem Gehöft, um 1900 (in: Nis R. Nissen: Kaiserzeit auf dem Dorfe. Landleben um 1900 auf Fotos von Thomas Backens, Heide 1979, S. 18)



Abb. 5: Ochsenweg nördlich von Leck in der Nähe des Gläserkruges, um1900? (in: Möller: Gesicht der Heimat ..., S. 66)



Abb. 6: Landstraße auf dem Mittelrücken, um 1900? (in: Ebd.: S. 70)



Abb. 7: Route der Kiel-Altonaer Chaussee (LAS Abt. 80 Nr. 2576 I)

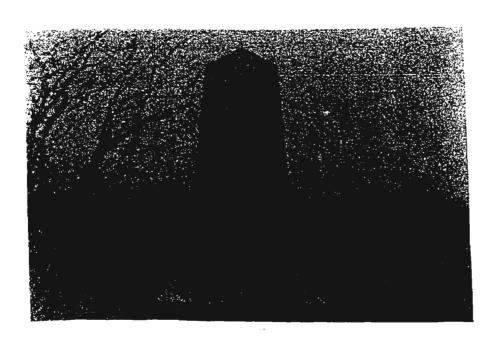


Abb. 8: Meilenstein (in: Schmidt: Die Kiel-Altonaer Chaussee ..., S. 4)



Abb. 9: Halbmeilenstein (in: Paulsen: Die früheren Ämter ..., S. 165)

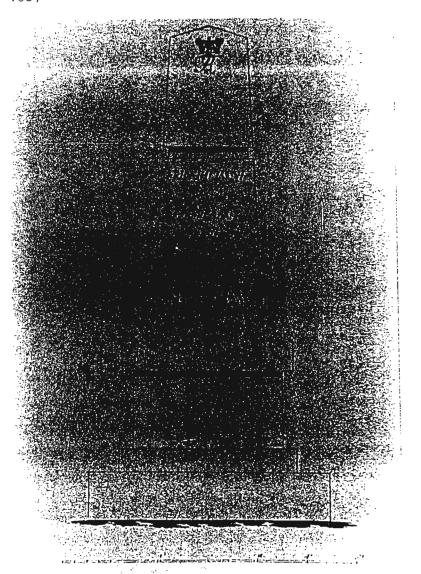


Abb. 10: Coelisk auf dem Rondeel bei Kiel (LAS Abt. 80 Nr. 2575 I)

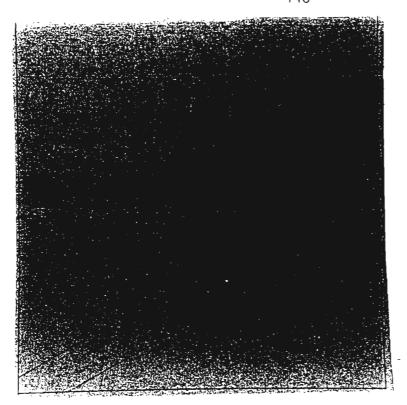


Abb. 11: Rondeel bei Kiel (Ebd.)

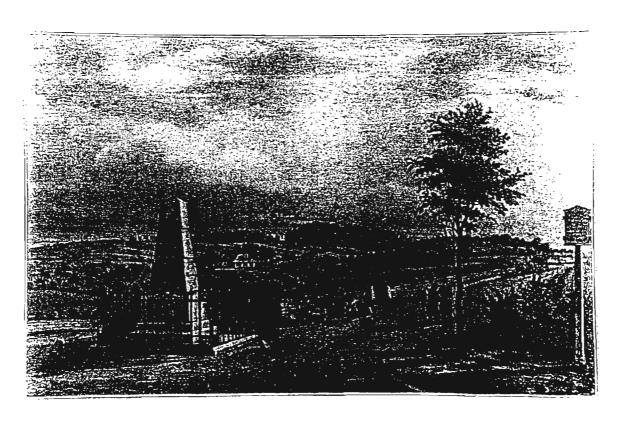


Abb. 12: Blick vom Rondeel nach Süden auf die Chaussee (Ebd.)

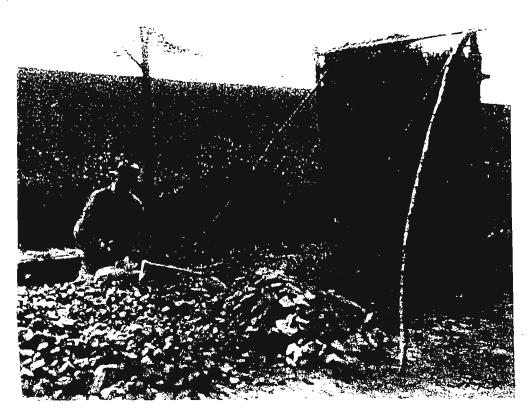


Abb. 13: Steinklopfer, um 1900? (in: Möller: S. 68)



Abb. 14: Kiel-Altonaer Chaussee, 1898 (in: Claußen: Großenasper Dorfchronik ..., S. 604)

Anmerkung: Der Scan erfolgte von einer Fotokopie der Magisterarbeit, darunter litt die Fotoqualität, gleichwohl sind sie hier der Vollständigkeit halber wiedergegeben.



Abb. 15: Friedrichsbrücke in Bramstedt von 1833, Zustand 1987 (Foto: Verfasser)



Abb. 16: Fahrbahn der Friedrichsbrücke, Zustand 1987

(Foto: Verfasser)

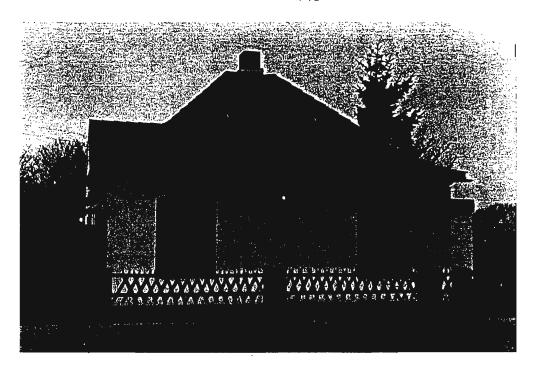


Abb. 17: Einnehmerhaus, Straßenfront, Zustand 1987 (Foto: Verfasser)

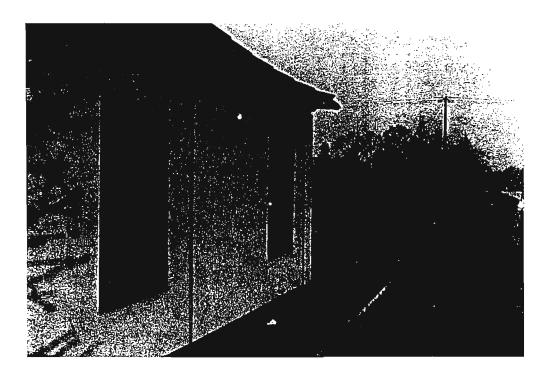


Abb. 18: Einnehmerhaus, Straßenfront, Zustand 1987 (Foto: Verfasser)



Abb. 19: Einnehmerhaus, Nordseite, Zustand 1987 (Foto: Verfasser)



Abb. 20: Kiel-Altonaer Chaussee bei Rothenhahn, Zustand 1987

(Foto: Verfasser)

ANHANG: MATERIALIEN

Vermessungsinstrument

No Thus Bordesholm.

a. fortgenific land.

b. Fritime Sont Giver tedo.

Vermesfungs in ftrument

Jan Good of Source for facilité land of sond mon den fingenfaction des loof fifth Endows tede out ifren northis now bout below here foldered zuen foldered zu forten forden forden zu folder zu forten forden zu forten zu forden zu forten forden zu forden zu forten forden zu forden

hour in I figure.	£0 45	Bi-fant 2100 digetochered	Ship.	i Ton	13. 7
Minney now here abguton	do dans	anist o		<u>′</u>	Bamadoneyau.
Assen Ofmen frisk.	i d. Munde	grand-pito	Your aff	g ch'-4	. 3
a. for spaff lowed.	et;			!	
1. Frankist Sar Majaid au. 1. Madamonfan Timm.	1, 10	the figured		37	Stuf Sifar gangen Branky
Jeofiller.	1	Bas filward.	/ . .	33	dan faitfan fatan Rain fad.
Brofilta.	,	Baplacido	 - -		auf grabaut un, Lazur un aban
. Sofalbr.	1, di.	Infer, Rogge	, ,	14	ringen stoppeda, unfrante.
2. Galant Kiopoke	2.	the blouis.	\[\ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \	2/3	aufarfringen Sallyafunden, Sin
3. Milauthon Motor.	3	Jefer, Safand	,	. 50	Menusting, Jowand Son
A. Muis Folorson.		6 111111	{ }	1/2	Tagation fried wanter.
Senfalbr.		Hoyanafuld	۰-ا·-	. /	
5. Fansfen.	1	Pefor . Boya	!	2 23	
· · ·	2	Gumma.			
,	9	l .			

tetten Bordeshalm in Mirel of winter your faid Prong Jour 17 May 1831 .-O'ncussantes of full rall Stopped, wer fulfiled in munt low. seld and Drafam flowsbrick in Aloures and Graponbackouts. and if, In Propriet Feldmount, als Obunon Chad Protocollfishing How Inv ilseged on and wound Sin about faither ful.
fifeid in inery frier score for from who, won Sin livery of the,
went some boroffifaft Gidensted fin Sin Spenished abyngal num Operand Stistler, for win for Savibar sin, in folyt, zil Troto ioll ys. A: 23. Mara Bracker rofull in Brunnort mow 25 43 à 76. A: 22. Ol. Sichler nofall In Burnounty run 25 48 c. K., implaison für bassudern Am bassinu 25 44 . To., and way an ganglished Bringsnews friend Hella Small In Loudabtraining an Sin Vlantin, 22 2 vis in Oruna A: 21 Ohr Raiche whale In Main 25 mls i To. Inglandam fin enfujuto Cultur. now you Hopperl, abonfoud windramban

At 20. Aller Blunk unfall In Brisward row 25 4.5 ja L. fin anfolden William 122 th a He was wayou abyrfinittnuer, fiferer zu bourbaitanden Louis nite fall in Garagne, sing building wind ifon way ocker unfall in Countral sun 25 413 a He, fin and ight william 12 2 43 : of , and aboy of finistance Land mithan med found you Mintflifufo 6 of in Gangan A 18. Hr. Annall nofalt San Ania 25 mg = 75., fin mofofuto Polling 12'2 18 - 18. www. you orly, of il sittanan Land nithout seen gamportant Affast y vil in Garyen. In bridge Oritan whis now down V fait from Surel. Jefuit anna Roppale, find ifw 2 Sink go lawren. 25 th ale, fin anfofuta bultur als Gantonland www. son 5 Hoffen, walifast Ix Jan finlinin answim fallow, 20 mg in Gang A: 16. Jac. Getmen wfalt In Bain niun ziwii Ny alay mun 2 H's Borroid no fall Jan Mannowed www 2 A: 14. Eggor Riese refails all furfation uny 25

chlottelde infall In Humanount mun) 25 mb i He. mud find marlownen Trankfaller and Tunffifuithann Land 66 3 wis in Ganzans, obsid windlig bering Minftight wanden minfold, Lord Sings Fant faller I went is i fate for mon New Bannity sowy Say Martjang in Binkyral veloy offinition if med I and Winf win work homben wonden wings, sim zind Marjer zin N. 12. Joch Blocker wfill Jan Dr all in the first montownen Transforth sund gerfifuittened Land 66 /3 45 im Ganzum, and Langallan Drimbur wind hair At 13, and fin for an fru fungan 7 48 in Allan. M. M. Ofor Award Hobbe whall In Mannewort wow 25 mg in ff. fine amfofute Calling 122 mls on the wind find marlows in Frank Hallow and Granfrick line triund Law France 66 /3 wil jun Gangun, poin Fin No 13. A. D. Mari Brecker wolals In Brimward now 25. 48 à l'imy lais fur sentonan Frank/tallen and Bar Andriany friend Landersian 66 /3 mls in Gunzen, win bei At 13. I'm fordang one Tota in Orlan. A. G. Christian Reiche anfalt Sow France 25 ml a to, fir molomun trankfullow and Jon Juitaling fruis Land avino 66 73 43 in by 13 449 in Allund. Il. 8. Als. How. Stange enfalt In Printwest men! nor lornan Frank/Inlan was 25 . 13 à Le fins

Jarofin Maling friend Landarain 66/3 " in Gou)

jand, won bris No 13.

Hans Borwig, wolalt glainfur fulfified in ming win in () ou). Salling (12 2 a 76) Bennward now 25 7 3 in January on Month, Jafor zurnichten Minth, in Justil das, mon dans subjected land and Sately in abyroyabaum Landon, winden die fulfading uys famenam man den Tagatoran folyandersum. Tans fen refalt In Brune word on 50 mg in H. fin ansvifuta Cultin 25 Ba of ging ant form Frank.

Pallen and zan mitted Mintiffage 120 Bindjan, and
A: 4. Afunt Octors on mafall some Prince wolf and 50 MB. E; fix unfolute Cillian, zon Sila Miseffafa A. 3. Splanford Mohn whall In Brunwords in 38 -9 à H, Sir unfajore Cultur 25 ms A. 2. Can Twing Stobbe unfall In Anniverself inon 30 -45: H., fir answight I Caldier 25 -5 in L., fried January Landwaran med Sin Surf Sin Jaus Jan aby Spirithan Trank 80 48 in Gan Jun, waber mainlif borni Stiftingh worden id,

Jung Dungar zund Traukan den Minfan

mid minlar Minfan farken gafall warden sung.

H. I. Rademonfor Timm, no falt dem Honarconvel

mun 50 H. I., fin ansofate Cellin 25 H. f.,

für eine zund zur derte Traut Inla und zum mittelen

Mintfifaft 106/3 rt. Cour im Gaugen.

In: LAS Abt. 106 Nr. 1043 I

0-10/ -46 / 28	
Copia A 423.	
Jagations. Freshmant, find Daw Obstruct sind Mindewing and Juty word Frequency Of Bains.)
find daw Obstrand sind Mindering and late	nevery
worf Franker Gabaude.	(Gowant)
	1 8049.
Hans Riepen Mate.	• •
Not Duf aufgnensmen und winden sufgridnischen 1200 Leund Good is 6 - 8 32/	70.
My law of Mile	. 70 · — 3`.
River - Sito Sala	13
January Paufoly, Gratter will Latter	10
Maurarabaile lofu	16
Jullania Marian Reinen	6
Ralk und Lafur -	5
Soffer and with lafor	6.
Sifueindrawboit www Mougal -	6
this Blufar and without -	/¿,
Justania Maning Levin Mayor	3/1
- o' would from	10
Hamann Backfows.	192136
Mauranohistolofo	8
lle 1 P.	
Jafland Odaina	6
Ralk and refin	1.32.
Bimmanurbnitolaja	1.32.
Bimmer arbeit lafor	
Bimmanurbnitolaja	5, _
Bimmer arbeit lafor	5,
Fralk und Figur Jimmer und beit lafor forflanders Baafols, Latten und Erntton innd ament und Prinfifung Bothenhahn J. W. May 1831. Summa	5, _ 5, _ 28,332
Falk und Fifm Jimmer und historia fafor faflanders Baafotz, Kalten und Erntten inud ament und Drüffishing Kothenhahn S. W. Maig 1831. Fordinand Ovens: Surgen Fr. Struve	5, _ 5, _ 28,332
Fralk und Figure Jund Ernston Jund Ernston Jund Bruston Baafols, Kastru und Ernston — Gumma Solin Andinand Venna Gumma Junden Jordinand Ovens: Surgen Fr. Struve Claux Hoik. Surgen Hondel	5, _ 5, _ 28,332
Falk und Fifm Jimmer und historia fafor faflanders Baafotz, Kalten und Erntten inud ament und Drüffishing Kothenhahn S. W. Maig 1831. Fordinand Ovens: Surgen Fr. Struve	5, _ 5, _ 28,332

Vinny Ing Platza of Sundaunus, Summa-2. 19 May 1831. Fordinand in Sidem copiae:

rits lafor mud Mayor - 25. 44. Claus Hock. Turgen Fr. Struce Turgen Vandel ju Liden copiae: Am Seldmann.

4. Bittschrift des J. Schneekloth

Allergnädigster König

Ein armer Unterthan, der durch schwere Arbeit seinen Unterhalt zu erwerben hat, ist genöthigt, sich wegen Verkürzung seines verdienten Lohns und Beraubung der ferneren Theilnahme an der Chaussee arbeiten, beschwerend an Eur. Majestät zu wenden und um Abhülfe allerunterthänigst zu bitten. Ich hatte als Pottmeister mit noch 16. Gehülfen eine Erdarbeit angenommen, für welche mir der Herr Kammerjunker Premier Leutenant von Kragh, a Pott 2 Thaler Courant oder 8 Rbthl 19 B, versprach, worauf mir auch im Voraus 90 Thl. Ct. bezahlt sind. Als am 16. Juny vormittags die angenommene Arbeit völlig beendet und abgeleistet war, erklärte der Landmeßer, daß die bearbeitete Erdmaße 77 Pott betrage, und machte auch nicht die geringste Bemerkung als wenn die Arbeit nicht gut oder der Anweisung nicht gemäß wäre. Dem nach hatte ich Mittags den 16. Juny noch 64 Thaler Courant zu fordern; erhielt aber am 18. Juny nur 42 Thaler 10 B, und als meine Mitarbeiter, denen ich nicht mehr geben konnte, als ich empfangen hatte, sich deshalb beschwerend an den Herrn Kammerjunker wendeten, sagte er ihnen: es müsse ein Irrthum seyn, sie sollten am Montage wieder kommen. So wurden ich und 16 Arbeiter genöthigt 5 Tage arbeitslos hin bringen, um nur unsern verdienten Lohn erhalten zu können. Und hätten wir ihn nur noch erhalten; So würden wir diesen schmerzlichen Verlust geduldig und schweigend ertragen haben. Aber als ich am Montage der Ordnung gemäß als Pottmeister die noch fehlenden 21 Thl. 38 B Curt. in Empfang nehmen wollte, erklärte der Herr Kammerjunker von Kragh kurzweg ich bekäme nicht mehr! Natürlich waren meine Mitarbeiter darüber unzufrieden, und ich vermochte kaum, durch Hingebung meines Antheils an dem empfangenen Arbeitslohn, ihren Unwillen, der nun gegen mich den Ohnmächtigen, ausbrach so viel zu mäßigen, daß ich thätlichen Mißhandlungen entging. Um mein Elend vollständig zu machen, wurde mir weil ich auf meinen und meiner Mitarbeiter ehrlich verdienten Lohn nicht gutwillig verzichten wollte, noch angedeutet, daß ich mich auf der ganzen Chausseelinie nicht wieder um Arbeit bewerben dürfte. Durch diese mir wiederfahrene ungerechte Behandlung bin ich, nach angestrengter Arbeit, um in einer so drückenden Zeit Brodt für meine Frau und Kinder zu schaffen, in die traurigste Lage versetzt worden. Ich bin in Quartier gewesen bey den Bödner und Pflastermeister Hans Jäger wohnhaft zwischen Bordesholm und Rothenhahn an die neu angelegte Landstraße, woselbst ich noch 21 ß kost Geld schuldig bin, und ich nicht weiß wo von ich die bezahlen soll. Geh ich nun, da mir mein Lohn entzogen, und die Chausseearbeit genommen ist, nach der Probstei zu Frau und Kindern zurück, so komm ich mit leerer Hand und erschöpften Kräften, um mit ihnen Hunger zu leiden; und klag ich daheim meine Noth, so werd ich kaum Glauben finden, weil einfache Landleute sichs nicht denken können, daß mir mein verdienter Lohn entzogen sey, ohne daß ich es durch Unredlichkeit verschuldet habe. In dieser höchsten Noth nehme ich meine Zuflucht zu Eur. Majestät Gerechtigkeit und Gnade und bitte allerunterthänigst, Eur. Majestät wollte geruhen mir die noch fehlende 21 Thaler 38 B Curant auszahlen zu laßen, und gleich zu befehlen daß ich und meine 16 Mitarbeiter für den Verlust von 8 Tagen, die wir arbeitslos haben zubringen müßen, entschädigt, dann aber auch zu fernerer Arbeit wieder zugelassen werden.

Jakob Schneekloth aus Schönberg in der Probstei

In: LAS Abt. 65.2 Nr. 993 II

5. Beschäftigungszahlen

1830	Arbeitsdistrik Norden	te Mitte	Süden
3 9. Okt. 10 16. " 17 23. " 24 30. " 31 6. Sept.	895 928 683 723 689	260 210 132 214 238	127 111 131 126 114
7 13. Nov. 14 20. " 21 27. " 28 4. Dez. 5 11. " 12 18. " 19 31. "	471 341 427 396 310 217	186 486 198 82 44 44	137 124 114 125 143 92 32
1831			
1 8. Jan. 9 15. " 16 22. " 23 29. " 31 5. Febr. 6 12. " 13 19. " 20 26 "	17 55 19 11 9 22 107 155	35 44 54 24 37 44 62 112	41 54 62 10 3 35 43
27. Marz - 2. Apr. 3 9. " 10 16. " 17 23. " 24 30. " 1 7. Mai 8 14. " 15 21. " 22 29. " 29 4. Juni 4 11. " 12 18. " 19 25. " 26 2. Juli 4 9. " 9 16. " 16 23. " 23 30. " 1 6. Aug. 7 13. " 14 20. " 21 27. " 28 3. Sept. 4 10. " 11 17. " 18 24. "	247 345 516 764 516 426 723 813 875 907 751 756 800 500 487 414 400 271 227 250 238 303 360 420 424 485	145 142 182 214 295 291 361 376 339 614 534 470 596 492 512 503 452 500 513 520 413 450 553 518 571	114 302 292 256 218 166 198 253 288 318 362 330 284 319 326 272 248 204 206 183 137 138 145 172 161

25 1. Okt. 2 8. " 9 15. " 16 22. " 23 29. " 30 5. Nov. 6 12. " 13 19. " 20 26. " 27 3. Dez. 4 10. " 11 17. " 18 24. " 25 31. "	Norden 478 537 547 554 574 632 759 621 649 635 633 619 616	Mitte 404 479 485 480 423 660 420 509 300 450 200 230 170	Süden 175 188 183 206 228 269 319 320 294 327 336 347 343 305
1832			
29. Jan 4. Febr. 5 11. " 12 18. " 19 25. " 26 3. Marz 4 10. " 11 17. " 18 24. " 25 31. " 1 7. Apr. 8 14. " 15 21. " 22 28. " 29 5. Mai 6 12. " 13 19. " 20 26. " 27 2. Juni 3 9. " 10 16. " 17 23. " 24 30. " 1 7. Juli 8 14. " 15 21. " 22 28. " 29 4. Aug. 5 11. " 12 18. " 19 25. " 26 31. " 2 8. Sept. 9 15. " 16 22. " 23 29. " 30 6. Okt. 7 13. " 14 20. "	535 535 531 531 407 407 395 395 400 435 336 400 308 430 460 314 259 205 205 179 180 - 190 - 92 - 141 160 160 141 58 58	280 270 200 250 250 300 300 380 350 350 350 340 470 425 411 351 381 392 300 350 300 350 300 350 300 350 326 380 440 470 425 411 351 381 392 300 350 350 350 350 350 350 350	301 334 360 381 378 378 387 380 215 325 346 359 358 382 384 399 255 266 258 244 239 256 258 245 257 248 275 266 267 262 262 262 266 267 262 269 260 260 260 260 260 260 260 260 260 260

	Norden	Mitte	Süden
20 27. " 28 3. Nov. 4 10. " 11 17. " 18 25. " 26 1. Dez. 2 8. " 9 15. " 16 22. " 23 31. "	58 15 15 15 15 - - 12 12 12 12	250 234 269 282 80 - 98 98 40	157 173 169 137 125 112 43 41 32
1833			
30. Dez 5. Jan. 6 12. " 13 19. " 20 26. " 27 2. Febr. Febr. 2 31. März 31. März - 6. Apr. 7 13. " 14 20 " 21 27. " 28 4. Mai 5 11. " 12 18. " 19 25. " 26 31. " 2 8. Juni 9 15. " 16 22. " 23 29. " Juli/August	3 3 3 3 3 4 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6	170 170 170 170 170 180 180 100 100 100 80 80 80 80 80 60 60 60 60 20 wöchentlich	21 24 24 21 23 26 148 221 207 231 239 226 261 271 250 192 219 213 193 188 30. Juni - 27. Juli =115 wöchentl. 29. Juli - 31. August
1 28. Sept. 29 28. Okt.	-	20 täglich 20 täglich	=66 wöchentl. 22 täglich -

In: LAS Abt. 65.2 Nr. 994 II

6. Appunctuation zu einem Contract, zwischen dem Premierlieutenant und Chaussee-Bau-Conducteur von Müller und dem Pflastermeister Horn aus Kiel, halva approbatione der Königlichen Holsteinischen Chaussee-Bau Direction, die Pflasterung des Fleckens Neumünster betreffen.

Die Länge der zu pflasternden Strecke von der Bohstedter Straße bis an das Asmussche Haus beträgt circa: 200 Längen Ruthen.

- 1. Das rohe Steinmaterial wird dem Annehmer angewiesen.
- 2. Die daraus zu gewinnenden Pflastersteine müssen nicht keilförmig sein, sondern unten eben so stark als oben im Kopfe.
- 3. Die Höhe der Steine wird im Durchschnitt zu 7 1/2 Zoll gesetzt (:nicht unter 6 Zoll und nicht über 9 Zoll:) die übrigen Dimensionen so daß die Fläche des Kopfes höchstens 42 ¬ Zoll hält, und nicht weniger als 12 ¬ Zoll, wobey auch zu bemerken ist, daß die kleinste Seite nicht unter 3 Zoll messen muß.
- 4. Der Kopf des Pflastersteins muß eine glatte Fläche bilden, und die Seitenflächen so zugerichtet seyn, daß die Steine beym Setzen möglichst genau an einander schließen, auch müssen die Steine möglichst winkelrecht zugerichtet seyn.
- 5. Das Pflaster wird in Verband gesetzt, und den Reihen, durch genaues Sortiren der gleich breiten Steine, die möglichst größte Regularität gegeben.
- 6. Das eigentliche Pflastern oder Einsetzen der Steine ins Sandbett, muß mit der größten Sorgfalt und Genauigkeit geschehen, wobey es in Sonderheit ankommt, daß die Seitenflächen scharf an einander schließen in der ganzen Höhe des Steines, weshalb die abschüssigen Steine und überhaupt die keiligen (vide §2) nicht angewendet werden dürfen.
- 7. Das Rammen des Pflasters in mehreren Abteilungen muß so beschafft werden, daß das Pflaster die erforderliche Festigkeit erhält; nämlich: daß es jeder Einwirkung des darübergehenden Fuhrwerkes widerstehen kann, und überhaupt keine Schadhaftigkeit sich dabey spüren läßt in den ersten 3 Jahren nach der Ablieferung, in welchem Zeitraum der Annehmer für jede Schadhaftigkeit haften muß.
- 8. Das alte Pflaster wird von Seiten der Königlichen Holsteinischen Chaussee-Bau-Direction aufgebrochen, die etwa überflüssige Erde ohne Kosten des Annehmers weggeschafft, und diesem auf der Baustelle den nöthigen Sand geliefert, so wie auch die auf jeder Strecke zu verwendenden Pflastersteine.
- 9. Nach den dem Annehmer zu gebenden Bestimmungen hat dieser das Reguliren des Gefälles und des Planums zu besorgen.
- 10. Da die Aufsicht bey der Ausführung der Pflasterarbeit dem Chaussee-Bau-Conducteuren auferlegt ist: so hat der Annehmer diesem in allen Stücken Gehör zu geben, und seinen Vorschriften, was die

Einzelheiten der Arbeiten betreffen, genau Folge zu leisten.

- 11. Die ob genannte Pflasterarbeit verpflichtet sich der Annehmer in zwey Sommern 1832 und 1833 zu vollführen und erhält er für jede D Ruthe Pflaster 13 Rthr. Cour. wovon die Hälfte ausbezahlt wird, wenn die Steine geschlagen und zugerichtet sind, und die Hälfte, wenn das Pflaster völlig abgeliefert wird, welche Ablieferung bey jeder 20 Ruthen fertiges Pflaster geschehen kann.
- 12. Sollte der Annehmer sich bey der Ausführung des von ihm Uebernommenen nachlässig oder säumig betragen: so wird das Rückständige, wie auch das Mangel- oder Fehlerhafte auf seine Kosten, conditionsmäßig ausgeführt.
- 13. Für die pünktliche Erfüllung der im vorstehenden Contract übernommenen Verpflichtungen verpfändet der Annehmer sein sämtliches Eigenthum, und zwar bis Ablauf der drey Jahre, während welcher er für die Schadlosigkeit des Pflasters haften muß.
- 14. Da vielleicht längere Zeit hingehen könnte, bevor die Approbation oder Nichtapprobation dieses Contracts von Seiten der Königlichen Holsteinischen Chausseebau-Direktion erfolgen kann, und es aus mehreren Ursachen zu wünschen ist, daß der Anfang mit dem Spalten und Zurichten der Pflastersteine sogleich gemacht würde; so wird es dem Pflastermeister Horn hiedurch erlaubt, gleich heute zu dieser Arbeit anzustellen, und ihm die Zusicherung gegeben, daß das von nun ab an, bis die Resolution der Königl. Holsteinischen Chausseebaudirektion erfolgt, gespaltene und zugerichtete Pflastermaterial, von ihm zur Pflasterung des Fleckens Neumünster verwendet werden darf, für welches Pflaster ihm die im Contract erwähnte Summe von 13 Rthr. Cour. per 🛘 Ruthe zugestanden wird.

In: LAS Abt. 65.2 Nr. 993 I

- 7.Contract über den Bau der Brücken und Siele auf der Wege-Strecke von Neumünster bis Kaltenkirchen vom 17. September 1830 mit dem Steinhauer Rixen aus Neumünster
 - 9. Dem Unternehmer fällt mithin bei den Sielbauten zur Last: das Spalten und Zurichten der Steine, das Aufsetzen, Auspflastern und Decken des Sieles, die Hinterfüllung mit Lehm, der auf der Baustelle selbst vorfallende Material-Transport, des erforderliche Freihalten der Baugruben von Wasser.

10. Vergütung für den laufenden Fuß Siellänge: Wenn das Siel im Lichten 2 Fuß weit ist 1 rth. Cour.

" 3 1 16 sch.
" 4 2
" 5 2 24 sch.

- 14. Vergütung bei den Brückenbauten:
- a) Mauerbekleidung pro Fuß 18 Lüb.sch.
- b) " ohne Fugen " 14 "
- c) pro laufenden Fuß Decksteine 40 "
- d) " Platten 18 "
- e) Deckplatten 32 sch. Cour.
- f) pro Geländerpfeiler mit Eisenstangen 4 rth. 24sch. Cour.
- g) pro Fuß Gewölbesteine je nach Art des Gewölbes 24 48 sch. Cour.
- h) pro Steinklammer (Einhauen und Vergießen) 9 sch. Cour.
- 18. Die Bezahlung geschieht am nächsten Sonnabend, nachdem ein Stück der Arbeit vollendet ist. Bei bedeutenden Arbeiten werden eventualiter Abschlagszahlungen im Voraus geleistet.

8. Generale Übersichtstabe	11e	
The state of the s	Support of the suppor	An Alexan
	144 - C	The second second
To post	C C C C C C C C C C C C C C C C C C C	Clorice.
	the same	Mary Man
		(Ca) rej
La de la companya de	South State of the	Like Silvery
	as to	Lugust de Chapter
The last has		Lee Contract
	(-\$0	Controle Controle
the less	The state of the s	tioner:
		Dimniku
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		Cher

In: LAS Abt. 65.2 Nr. 993 I

9. Quittung für Strafgeld

für llebergewicht. No XIII. Hamburgerbaum, Den 14 ien folgen 1843 Einnehmer.

In: LAS Abt. 106 Nr. 1043 II

10. Zwei Meldungen von Übertretungen der Benutzungsordnung (lithographierte Schemata, handschriftlich ausgefüllt)

ha Ringe Golfrings fin Linden Siration In Spriffingal firmfinar Reiche _ bin Villingbrium No X. malost finding fillifting Jig ming the yoka to Minters No X. Heirsfen, mis die Sortsfaft Einfeld first viry nigrumaistigst Hindraus and an Ist Grabut, modung der Helseurg über den finfalder Læng aufgræsen mar, am 8 = 8. M. sins nærbotan abfafret nan der Spanstin mansfaft und für da granowina Vonjofreiftan das Grangtan Raylamanto sorme 13 tan Edectr. 1831 monganyan fut finnsformfirit No X. in 8. Dects. 1832. Reiche. in Sidem copiae: AR Seldmann.

lat Zauigliefn Ausfaut ju Bordesholm.

White office Hillanding was and Information Motions for Lawing Cufor Cultant Sangling and friefan mig Vary dans wet barranthan forthermention bfiell, Jane Specifian Raylaserand nove 13 Sect 1831 S. 8. and 10. gamig I melarligari, sind men dane sebyagabarian Unifailaria Promition gamingtaft in Rametrijs jahan gir mellan.

Rinigh July Jerber. 1832.

Som 115 Derber. 1832.

- Manstedt An.

. 10 17. Rivingle Tyof minigifue Song Finden Sometion Den Spring Tragali - firmanfinan Beiche -Toflayboring S: X. malent fine hory oflighting signary the your in Whichard . Fo XI, Wellendorf, ... I din Zufran Carsten Heerchen and Jochim Ricory in Einfeld, auts Bordesholm, fifting langeling den Bassiss N. X, Jahr wit siene jerni framigen Sufresser om 8 = J. M., indrum fin non fuefilt and rufts bein Inn bit zur Ofangr, som aber der Lingred Sient necht so Golffelle und so out die Gon Son nauf Bor, desholm und om 9 = J. M. die fru naulufen Berg wieder junuik grafafrau fins, . gagan sin Very forflar and fine fine Raylamanti, ver 13 tan Electr. 1831 magninger false. finnafmanfinit No X 10 Noul. 1833. Reiche. in Sidem copiae: STA Soldmann.

1 Douglifs Ausfant.

Bordesholm.

Wieland objectellis for Millfaction gradery before Maisting, forbard of Long light Occultant Singlish and find for the Royland of Some 13 Deed 1831 S. 8.

graning I malariyane, mind more dance object 1831 S. 8.

graning I malariyane, mind more dance object polaries Wolfaction Direction graning for Spring and here a graning of southern graning for Spring and with a firm the series of Seldmann.

Riveryl John in iff and Spring and with a Direction.

Land 12 Noval. 1833.

All pring to the Seldmann.

Sim right had Warrenger opperladde and thought a

In. LAS Abt. 106 Nr. 1043 II

VERSICHERUNG

Ich versichere hiermit, daß die vorliegende Arbeit von mir selbständig verfaßt wurde und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt wurden.

Außerdem wird versichert, daß die vorliegende Arbeit noch nicht zum Zwecke der Erlangung eines Magistergrades an anderer Stelle vorgelegen hat.

Minka Followp

Kiel, den 10.8.1987

Lebenslauf

Am 26.11.1961 wurde ich als erstes Kind des kaufmännischen Angestellten Karl-Heinz Frohriep und seiner Ehefrau, der kaufmännischen Angestellten Herta Frohriep, geb. Boeddrich, in Kiel geboren. Ich besitze die deutsche Staatsbürgerschaft.

Im Jahr 1968 wurde ich in die Goethe-Schule in Kiel eingeschult. Bedingt durch einen Umzug unserer Familie besuchte ich die zweite bis vierte Klasse der Grundschule in Kiel-Mettenhof. Im Jahr 1972 wechselte ich auf das Gymnasium im Bildungszentrum Mettenhof, an dem ich am 4.6.1981 das Abiturzeugnis erhielt.

Zum Wintersemester 1981/82 immatrikulierte ich mich an der Christian-Albrechts-Universität in Kiel. Ich studierte Volkskunde im Hauptfach. Meine Nebenfächer waren Germanistik und Kunstgeschichte. Ich habe vor allem Lehrveranstaltungen der Herren Professoren K.D. Sievers, K.-S. Kramer, H. Menke, K.-H. Schirmer, L.O. Larsson, W.J. Müller und A. v. Buttlar besucht.