

200 Jahre Provinzialstraße in Walsum

von Hans Poetschki, Walsum

Vor 200 Jahren etwa lag zwischen der jetzigen „Drehscheibe“ Provinzial-, Wilhelm-, Davenstraße und dem Schwan in völliger Unberührtheit das Horsterbruch. Nur kleine Feldwege vermittelten den Verkehr von Bauernhof zu Bauernhof, von Katstelle zu Katstelle. Nach Süden jenseits der Walsumer Grenze schlossen sich das Vaerner (Fahrner) Bruch und der Schwelgern an. Nordwestlich des Horsterbruches bildeten das Venn- und Eselsbruch, nordöstlich das Dinslakener Bruch natürliche Hemmnisse für Bauernsiedlungen und größere Verkehrsadern. Die Landstraße von Dinslaken nach Hamborn schlängelte sich zwischen den Brüchen hindurch.

Die ersten Flurkarten von Walsum weisen die Landstraße von Dinslaken bis zum Horsterbruch auf. Sie biegt dann in die Davenstraße ein und führt nördlich des Horsterbruches in Richtung des heutigen Wehofen in die Lindemannstraße. Diese wiederum durchschneidet das damalige Vaernerbruch und zog auf Marxloh zu. 1769 wird ein Damm über das Horsterbruch aufgeworfen (aus einer Urkunde vom 15. 7. 1769 im Besitz des Herrn Arnold Nünninghof, Walsum). Einen Teil des Dammes hatte auch das Kirchspiel Walsum zu errichten. Die Bauern von Overbruch (das damals bis zur heutigen Brusbachbrücke im Zuge der Provinzialstraße reichte) sollten auf gütliches Zureden dem Kirchspiel Walsum helfen, den Damm zu bauen. Es gab deswegen eine große Auseinandersetzung, da die Overbrucher Bauern schon durch die Vereinbarung vom Jahre 1717 von allen Amtsdiensten befreit waren. Nach der Kopie des Antrages der „Clevischen Kriegs- und Domainen-Cammer“ vom 26. 5. 1783, im Besitz des Herrn Arnold Nünninghof, Walsum, waren die Overbrucher Bauern wohl von allen Amtsdiensten befreit, hatten aber die sogenannten „schmähligen Dienste“ übernommen. Dazu gehörten:

1. Bewachung der Delinquenten, Escortierung derselben nach dem Gerichtsplatz, Aufrichtung von Galgen und Rad,
2. seit Errichtung der Criminalgerichte und „Etablierung des Weselschen Zuchthaus“ auch Bewachung und Transportierung aller fremden Delinquenten, welche aus dem Märkischen oder andern Gerichten nach und von Wesel transportiert werden müssen, wobei Transporte bis 6 Stunden weit unentgeltlich geschehen müssen.

Diese letztere Dienstleistung wurde aber zu einer sehr drückenden Angelegenheit „besonders in Ansehung der Grafschaft Mark, woher die meisten Züchtlinge kommen“. Auf ein Gesuch der Bauern des Overbruchs wurde bestimmt, daß, da die Gründe der Bauern als stichhaltig angesehen wurden, die „Delinquenten-Transports“ von dem ganzen Amt Dinslaken „tour wise verrichtet werden müssen“. Dem Kreiseinnehmer Weinlagen in Dinslaken mußten fortan die nötigen Transporte von den Landgerichten rechtzeitig angemeldet werden, damit er Zeit habe, die Dienstpflichtigen aus den übrigen Distrikten des Amtes Dinslaken „zur erforderlichen Zeit zu sistieren“. Die gütliche Vereinbarung von 1769 sollte zu keinem „Präjudiz oder Nachtheil in Ansehung der sonstigen Dienstfreiheit gereichen“. Daraus geht hervor, daß zur Abkürzung des Weges die Landstraße von Dinslaken über das Horsterbruch schon 1769 verlängert wurde. Dabei wurde die neue Straße mit einer festeren Decke versehen; sie rückte dadurch in den Rang einer Chaussee, einer Kunststraße, auf. Gräben zu beiden Seiten sorgten für Entwässerung.

Die Brücke über den Brusbach

In den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts machte die Brücke über den Brusbach im Zuge der Dinslaken-Walsumer Kunststraße den Verantwortlichen erhebliche Kopfschmerzen. Nach dem Bericht des Kreiseinnehmers te Peerdt in Dinslaken an die Majestät vom 26. 5. 1800 (Kriegs- und Domänenkammer, Fach 133,9 — Staatsarchiv Düsseldorf) war die alte, nur 12½ Fuß breite Holzbrücke, die zudem



Am „Schwan“ in Walsum vor 50 Jahren

schlecht in bezug auf die Stromrichtung des Brusbaches gerichtet war, bei anhaltend nasser Witterung nicht ohne Gefahr mehr zu passieren und für den Verkehr nicht mehr ausreichend. Landrat von Rodenberg, Wesel, stellte daraufhin einen Antrag zur Errichtung einer massiven Brücke an der Schlemmery. Die Straße sollte nunmehr Berliner Poststraße werden. Selbstredend mußte demnach auch die Brücke in Ordnung gebracht werden.

Die Brücke wurde zwar 1801 fertig, zeigte im Dezember aber schon Löcher im Gewölbe und stürzte im Januar 1802 ein. Anscheinend war die Entwässerung des Dinslakener Averbruches nicht in die Konstruktion einkalkuliert worden (Durchlaß zu klein). Wasserbauinspektor Schauhs, Ruhrort, wurde der Neubau übertragen. Das Amt Dinslaken sollte zahlen. Doch dagegen sträubten sich die Deputierten und Geerbtten des Amtes Dinslaken und reichten am 5. 9. 1803 durch Weinlagen, Kunsthoff und Consorten an die Majestät eine Eingabe ein. Darin wird nun folgendes unterbreitet: Für die neue, aber eingestürzte Brücke waren 165 Taler zu zahlen gewesen. Für die neue Brücke sollten noch einmal 381 Taler 54½ Stüber aufgebracht werden. Das sei für Dinslaken unmöglich, denn das Amt Dinslaken habe noch aus dem Siebenjährigen Kriege eine Schuldenlast von 8 854 Taler und müsse seit Jahren zum Soldaten-Sold-Erhöpfungsfonds jährlich 80 Taler 46⅔ Stüber zah-

len. Durch Kaiserliche Cantonierung und Kgl. Rheinpostierungen seien neue Schulden entstanden. Es wurde gebeten, die anteiligen Brückenbaukosten auf die Landes-Wegekasse zu übernehmen.

Hochinteressant ist aber die folgende Begründung für die Ablehnung des Brückenbaues überhaupt. „In vorigen Zeiten lag hier an der Schlemmerey gar keine Brücke. Die Fuhrleute fuhren durch die Bäche und die Fußgänger gingen über eine Schemm, welches in hiesiger Gegend noch allgemein bekannt ist. Nachher legte man daselbst eine hölzerne kleine Fuhrbrücke, die dem Amte nur wenig kostete. Um dem Averbruch und einigen angrenzenden Geerften etwas mehr Abfluß zu verschaffen, wurde hernach diese Brücke etwas erweitert, und in dieser Art war bisher diese Brücke vollkommen groß genug, da vorhin nur wenig Fuhrwerk diese Landstraße paßirte. Eine solche kleine Brücke würde auch noch jetzt vollkommen hinreichend gewesen sein, wenn nicht andere neue Umstände eingetreten wären, welche die Anlegung einer so großen und kostbaren steinernen Brücke wie gegen alle Erwartung, die jetzige ist, nötig gemacht hätten, die aber dem Amte Dinslaken nicht angehen. Diese neu eingetretenen Umstände bestehen nämlich darin, daß einestheils zum Behuf der Theilung des städtischen Anteils vom Averbruch die ungeheure Bruchwasser-Masse durch die Brustbache abgeführt und anderteils die neu angelegte Land- und Poststraße in einen solchen Zustand gesetzt werden soll, daß solche jederzeit paßirt und Chausseegelder genommen werden können. Was geht aber dem Amte Dinslaken die Abwässerung des Städtischen Averbruches an?“ Gut gebrüllt, Löwe, hilft dir aber nichts. Das Gesuch wird unter dem 10. 11. 1803 abschlägig beschieden.

Schlagbäume in Aldenrade und am Freudenberg

Wir sehen also, auch damals gab es schon Sorgen über Sorgen wegen der Aufbringung der Mittel, um Straßen und Brücken in passierbarem Zustand zu erhalten. Durch die Befestigung der Straßendecke wurden Chausseebaubeamte, Chausseebaumeister, Wegearbeiter notwendig. Unterhaltung der Decke, Gehälter und Löhne verursachten dem Staatssäckel erneute Kosten, um deren Deckung die verantwortlichen Träger der Verwaltung sehr besorgt waren. Darum wurden in bestimmten Abständen Schlagbäume errichtet, sogenannte „Barrieren“, an denen Chausseegeldeinnehmer das Wegegeld erhoben. Das ist nicht nur eine typisch rheinische Erscheinung, sondern findet sich auch in manchen anderen Gegenden Deutschlands. In Walsum waren zwei solcher Hebestellen errichtet: in Aldenrade und am Freudenberg. Die letztere muß schon ausgangs des 18. Jahrhunderts bestanden haben. Als die ungefähr 100 Jahre alte Scheune von Nünninghof am Freudenberg im Jahre 1894 abgebrochen und durch eine massive Scheune ersetzt wurde, fand man einen Balken in der alten Scheune eingebaut, der noch von einer Barriere stammte. Die Barriere am Freudenberg wurde erst um 1874 aufgehoben. Ihr Heberaum lag zwischen den Rutensteinen 10,50 und 11,30 (= 0,08 Meilen = 1600 preußische Ruten).

Das Studium der alten, verstaubten Akten läßt uns einen Einblick in das Idyll des Schrankenwärters damaliger Zeit gewinnen. Der Einnehmer selbst stand im Beamtenverhältnis. Nach der „Anweisung für die Chausseegeldeinnehmer zur Richtschnur bei der Erhebung der Chausseegelder und Führung ihres Dienstes, Berlin, Ministerium des Innern vom 21. 9. 1825“ sollte er einen sittlichen, anständigen, nüchternen Lebenswandel führen, gegen seine Vorgesetzten achtungsvoll, folgsam, bescheiden sein, ihren Anordnungen pünktlich, gewissenhaft und treulich

Folge leisten, gegen das Publikum mit Höflichkeit und Anstand sich aufführen. Der Einnehmer mußte hinausgehen oder das Geld durch ein an einer Stange befindliches Beutelchen einziehen. Quittung wurde durch gedruckte „Chausseezettel“ erteilt, die auf der Rückseite mit Datumstempel versehen sein mußten. Die Reisenden hatten die Zettel anzunehmen und auf der nächsten Hebestelle abzugeben. Dort waren die Zettel nach Ordnung auf Faden zu ziehen und aufzubewahren.

Die Hebestellen wurden öffentlich ausgeschrieben. Meistens erfolgte die Verpachtung auf drei Jahre. Von 1805 ab war die Hebestelle am Freudenberg im Pachtbesitz des Johann Diedrich Nünninghoff, dann bis zur Aufhebung im Besitz seines Sohnes Arnold.

Das Pachtgeld war verschieden hoch. Es schwankte zwischen 225 und 705 Talern jährlich. Der Chausseegeldeinnehmer hatte eine Menge Schreibearbeit zu verrichten. Außer der Verausgabung der Chausseegeldzettel mußten alle Einnahmen und Ausgaben täglich verbucht werden. Am 26. jeden Monats erfolgte die Abrechnung. Die baren Gelder mußten spätestens dann abgeliefert werden, sobald sie die Höhe der Kautions erreicht hatten. Dazu kamen Berichte über den Zustand der Straße, Meldungen über Verfehlungen der Chausseewärter oder anderer Chausseegeldeinnehmer.

Wie wurde nun das Wegegeld eingezogen? Da kamen die Kaleschen, Estafetten, Kabrioletts, Extraposten, Landfuhrwerke und Lastwagen angefahren. Die Schranke versperrte den Weg. Der Chausseegeldeinnehmer mußte seine Leute kennen, denn von vielen Fuhrwerken war kein Chausseegeld zu erheben, manche hatten den einfachen, andere wieder den doppelten Tarif zu zahlen. Im Bewußtsein seiner Verantwortung als beamtete Persönlichkeit hielt er jedem Reisenden sein Zwillichbeutelchen an der langen Stange vor. Die Tariftable hing ja groß und deutlich an seinem Hause. Wollte sich jemand drücken, eigenmächtig die Schranke öffnen und entschlüpfen, war er einer Strafe von 1 Taler verfallen. Weigerte sich jemand, das Wegegeld zu zahlen, so war der Einnehmer berechtigt, den Reisenden zu pfänden. Die Tarife von 1828, 1832 und 1840 kannten eine Menge Befreiungsvorschriften. Es brauchten keine Wegegelder gezahlt zu werden für Wagen und Pferde des Königl. Hauses, für Armeefuhrwerke, von Offizieren in Uniform, von Pfarrern in Amtsverrichtung innerhalb ihrer Pfarrei; befreit waren die mit Freikarten ausgestatteten Beamten auf Dienstreisen innerhalb ihres Geschäftsbezirkes, Posten (einschl. Schnell-, Kariol-, Reitposten nebst Beiwagen), Fuhrwerke und Tiere, durch die Transporte für unmittelbare Rechnung des Staates geschahen, Feuerlösch-, Kreis- und Gemeindefeldfuhrer, Armen- und Arrestantenfuhren, Dünger- und Erntefuhren innerhalb der Gemeindefeldmark, Fuhren mit Bau- und Brennmaterial innerhalb der Gemeinde- oder Gutsfeldmark, Kirchen- und Leichenfuhrwerke innerhalb der Pfarrei. Auch des Nachts mußte der Einnehmer die ankommenden Fuhrwerke abfertigen. Damit die Schranke schon von weitem gesehen werden konnte, mußte von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, auch bei Mondschein, eine Lampe an der Barriere hängen.

Von jeder Kalesche einen Silbergroschen

Der Fiskus war peinlich darauf bedacht, die Unterhaltungskosten der Kunststraße Köln—Arnheim möglichst gering zu halten. Wer also durch seine Fuhrwerke größeren Schaden verursachen konnte, mußte dafür auch den doppelten Tarif blechen. Darum gehörte auch zum Inventar der Hebestelle ein „Felgenmesser“,

mit dem der Einnehmer die Breite der Felgen zu messen hatte. Der Tarif vom 29. 2. 1840 enthielt folgende Sätze:

Für 1 Meile von 2000 preuß. Ruten wird erhoben

A. vom Fuhrwerk einschl. der Schlitten

1. zum Fortschaffen von Personen als Extraposten, Kutschen, Kaleschen, Kariolettts usw. für jedes Zugtier 1 Silbergroschen (1 Taler = 30 Silbergroschen zu je 12 Pfennig),
2. zum Fortschaffen von Lasten
 - a) von beladenen, d. h. von solchen, worauf sich außer dessen Zubehör und außer dem Futter für höchstens drei Tage an anderen Gegenständen mehr als 2 Zentner befinden, für jedes Zugtier 1 Silbergroschen,
 - b) von unbeladenen
 1. Frachtwagen für jedes Zugtier 8 Pfennig,
 2. gewöhnlichen Lastfuhrwerken u. Schlitten für jedes Zugtier 4 Pfennig.

B. von unangespannten Tieren

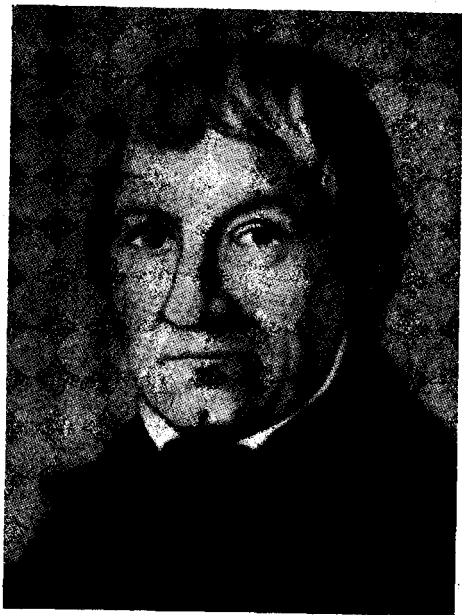
1. von jedem Pferd, Maultier oder Maulesel mit oder ohne Reiter oder Last 4 Pfennig,
2. von jedem Stück Rindvieh oder Esel 2 Pfennig,
3. von je fünf Fohlen, Kälbern, Schafen, Schweinen, Ziegen 2 Pfennig.

Die Hebestelle am Freudenberg muß eine ganz gute Einnahmequelle gewesen sein, wohl weniger wegen der Wegegelder als vielmehr darum, weil der Einnehmer auch die Erlaubnis hatte, Branntwein zu brennen und zu verkaufen. Die Einheimischen pflegten manch geselliges Beisammensein in der damals einsamen Wirtschaft. Wie ulkig klingt folgende Eintragung in einem kleinen Pachtbüchlein (Zeichensetzung vom Verfasser): „Anno 1808 den 28 und 29 Februarii als Hermann bömer und hendrich Schlimmerrey, da sie jedem ein halb ohm Bier an die Gemeindeglieder gaben, da hab ich feyfen und tuback aus bezahlt 12 stüb (1 Stüber = $\frac{1}{2}$ Silbergroschen) an Nünninghoff, an feuer und licht, den Tag 30 stüb, zwey tag 1 Tlr. An die Musik 1 Tlr., für die Spiel zetels 1 Tlr. 6 stüb.“ Zeugt das nicht von fröhlichen Stunden am Freudenberg bei Spiel und Tanz? Wenn bei einer Abrechnung (13. 2. 1809) die „Gemeinhetglieder“ 1 Taler 12 Stüber schuldig blieben, ist wohl zu vermuten, daß mancher fröhliche Zecher mit leeren Taschen sich auf der Straße zu seinem Heim wiederfand. Für die Weitreisenden war die Wirtschaft wohl auch eine willkommene Herberge, die eine Unterbrechung der beschwerlichen Reise wenigstens für kurze Zeit gestattete.

Es ist demnach sehr verständlich, daß sich der langjährige Pächter Johann Diedrich Nünninghoff um die Erhaltung seines Pächteramtes sehr bemühte. Sein Sohn Arnold hatte 1850 das Höchstgebot von 705 Talern für seinen alten Vater abgegeben. Das konnte er aber nur, wenn das Einkommen aus der Gastwirtschaft in Verbindung mit dem Einnehmeramt etwas abwarf. Nun hatte es jemand fertigmachommen, ein um 50 Taler höheres Nachgebot einzubringen, obwohl Nachbieten schon am 21. 7. 1850 als unrechtmäßig abgelehnt worden war. Dadurch kam der 75jährige Johann Diedrich Nünninghoff in große Not. In einem Gesuch vom 7. 8. 1850 an den Geh. Oberfinanzrat und Provinzialsteuereudirektor Helmentag in Köln führt Joh. Diedrich Nünninghoff an, sein Pachtgebot überstiege schon bei weitem den Durchschnitt der letzten 6 Jahre. Eine Verbesserung des Fuhrwerksverkehrs

DIEDRICH NÜNNINGHOFF

stehe nicht in Aussicht, deshalb erscheine ein Barriereverdienst ausgeschlossen. Für die kleine Schenkwirtschaft aber sei die Barriere von bedeutendem Einfluß. Bei Entzug der Barriere wäre der Sohn nur auf die Wirtschaft angewiesen. Dann müsse der Antragsteller, der 50 Jahre zur Zufriedenheit der Behörden die Einnahmen getätigt hatte, im Alter noch darben, wenn nicht die Behörde ihm wegen der langen treuen Dienste eine kleine Pension aussetzen würde. Der Freiherr von Cotzhausen-Wedau in Wesel setzte sich für Johann Diedrich Nünninghoff ein. So blieb der alte Chausseegeldeinnehmer auch weiterhin



im Dienst (gestorben 9. 4. 1864). 1856 war schon sein Sohn Arnold Einnehmer. Er gab sein Höchstgebot nur mit 225 Talern ab. Es war nämlich die Duisburg—Wit-tener Eisenbahn schon im Bau. Das machte sich auch im Reiseverkehr auf den Landstraßen bemerkbar. Zuerst hatte die Regierung das geringe Pachtgebot schwer bemängelt, erteilte dann aber doch den Zuschlag.
