

Straßen von Bremerhaven nach Cuxhaven

Am ersten Abschnitt der Chaussee von Lehe nach Ritzebüttel (später wurde Cuxhaven daraus) wurde schon seit 1830 gebaut. Das Königreich Hannover hatte 1817 als wichtige organisatorische Grundlage zur Intensivierung des Chausseebaus eine Generalwege-Kommission gebildet und 1824 eine Chaussee-Ordnung erlassen.

Aber eigentlich hat Kurhannover schon gleich nach dem Siebenjährigen Krieg (1756 – 1763) im Rahmen des allgemeinen Wiederaufbaus eine zentrale Straßenbauverwaltung gegründet und alsbald mit dem Bau von Chausseen begonnen. Neu war Anfang des 19. Jahrhunderts die einheitliche großräumige Straßenbau- und Verkehrspolitik. Wurden zunächst die Straßen möglichst gradlinig für einen zügigen Überlandverkehr von und zu den Residenzstädten Hannover und Braunschweig angelegt, war bei der Streckenführung der später geplanten Verbindung von Lehe nach Ritzebüttel zu erkennen, dass es der Chausseeverwaltung als Bauherr nicht um jeden Preis auf Kürze und Schnelligkeit ankam, sondern im Sinne der Erschließung einer Region auf eine optimale Anbindung von Ortschaften an das Chausseenetz. Das erforderte hier in Land Wursten einige Kurven. Als ein Bautechniker meinte, man müsse einige Kurven begradigen, soll der Königliche Hannoverische Vermessungsingenieur Johann von Brandenscheidt gesagt haben: „Kurven, mein lieber Freund, erheitern die Landschaft, und auch schnelle Postkutschen kommen da noch immer gut mit zurecht!“



Ansichtskarte

Pastor Möller berichtet in der Wremer Chronik, dass 1844 die Arbeit an der Chaussee aufgenommen wurde. Vorangegangen waren mühsame Verhandlungen mit den Wremer Grundeigentümern. Immerhin sollten die Bauern ihr Land kostenlos für den Chausseebau zur Verfügung stellen und nicht alle waren bereit dazu. Dazu kam, dass es Vertreter der Wremer Gemeindevertretung gab, die nicht wollten, dass die Chaussee durch das Kirchspiel Wremen führte. Trotzdem war das Werk um 1850 vollendet.

Es musste dann auch noch eine neue Brücke über die Wasserlöse gebaut werden. Das Haus Nr. 163 stand dem Brückenzugang im Wege und musste erst abgebrochen werden. An der Nordwiede wurde es dann wieder aufgestellt. Die Brücke wurde 1864 fertiggestellt und erst 1953 erneuert.

Ab 1848 hieß die Adresse der Anwohner „An der Chaussee“, vorher wohnten sie „Am Landwege“, noch viel später wurde die Straße zur Wurster Landstraße und seit 1.1.2015 zur Wremer Straße.

Die Straßen waren geschottert und gepflastert, sie waren flankiert von Gräben und Baumreihen. Ein Sommerweg auf dem trockenen Erdreich neben der gepflasterten Fahrbahn erlaubte den Kutschen ein ruhigeres Fahren und schonte die Hauptfahrbahn. An den Chausseen befanden sich Gelderhebungsstellen mit Schlagbäumen. In Wremen soll sich am Gasthof „Stadt Frankfurt“ (heute Physiotherapiepraxis Katrin Dahl) auch eine „Mautstelle“ befunden haben.

Kurzzeitig wurde die Chaussee sogar Reichsstraße. Der Landkreis Wesermünde wollte 1934 eine neue Verbindungsstraße vom damaligen Wesermünde nach Cuxhaven über Langen-Sievern-Holßel-Midlum-Nordholz schaffen, aber es gab zunächst Finanzierungsprobleme. Obwohl nach dem neuen Reichsgesetz über die „einstweilige Neuregelung des Straßenverkehrs im Deutschen Reich“ möglichst viele Straßen gebaut werden sollten, lehnte das Deutsche Reich den Ausbau entschieden ab. So wurde kurzerhand die schon



bestehende Straße über Wremen und Dorum zur Reichsstraße 6 erklärt. Der damalige Wirt des „Deutschen Hauses“, Bruno Machnick, freute sich auf mehr Gäste durch den durchfließenden Autoverkehr. Bürgermeister Friedrich Sandt forderte, dass die scharfe Kurve zwischen Hofe und Hülssing verschwinden müsse. Der Traum einer Reichsstraße durch Wremen war dann bald ausgeträumt.

1938 wurde die kürzere und gerade Strecke zwischen Wesermünde und Cuxhaven doch gebaut. Es gab Proteste der Wurster, die Land Wursten als Erholungsgebiet sahen. Die neugeschaffene Reichsstraße 6 ging direkt durch die Orte Sievern und Midlum- Die geplanten Umgehungsstraßen wurden nicht mehr gebaut, als der Krieg dazwischenkam. Erst in den 1950er Jahren, als die Reichsstraße 6 zur Bundesstraße 6 geworden war, wurden die Orte vom wachsenden Verkehr befreit.

Foto: Hein Carstens

Quellen: Johann Möller, Chronik der Gemeinde Wremen, 2. Band, S. 396

Hein Carstens, Nordsee-Zeitung vom 21. Januar 1984

Geschichte des Landes zwischen Elbe und Weser Band III, S. 465

Udo Baldermann, Die Entwicklung des Straßennetzes in Niedersachsen von 1768 – 1960

Hartmut Bickelmann, Zum Ausbau der Verkehrsverbindungen im nördlichen Elbe-Weser-Dreieck im Stader Jahrbuch 2005/06

Aus der Zeitung:

24. August 1934: Wurster Landstraße 100 Jahre alt

Land Wursten. Es ist den Bewohnern der Marsch, die täglich unsere Landstraße benutzen, wenig, den zahlreichen Autofahrern zwischen den Unterweserstädten und Cuxhaven gar nicht bekannt, dass die Straße 100 Jahre alt ist. In den Jahren 1830 bis 1834 wurde der erste größere Bauabschnitt vollendet. Den heute Lebenden erscheint es unglaublich, dass der Bau gegen starke Widerstände der Bevölkerung ausgeführt werden musste. Besonders in den Gemeinden des Norder-Land Wursten wehrte man sich hartnäckig gegen den Bau. Man wollte nicht all das landfremde Gesindel, das eine Straße ins Land führe. Tatsächlich erreichte man es, dass die Straße so weit von den Dörfern gelegt wurde, dass diese von Midlum-Scharnhorst bis Altenwalde durch eine damals völlig unbewohnte Heidegegend führte. Nicht weniger Schwierigkeiten fand der Bau auch in den südlichen Gemeinden. Die Grundbesitzer wollten nicht in eine Teilung ihres Grundbesitzes willigen. Das ging so weit, dass man ernstlich plante, die Straße – wie später geschehen – über Holßel, und Sievern nach Lehe zu führen. Die an mehreren Stellen rechtwinklig abgobene Straßenfluchtlinie im Süder-Land Wursten ist heute ein drastischer Beweis für ein uns unverständliches Entgegenkommen gegen lokale und eigennützige Widerstände. Der Bau von 35 km Länge dauerte 12 Jahre und wurde 1842 vollendet.

9. September 1947: 100 Jahre Landstraße in Wursten

Wremen. Hundert Jahre sind verflossen, seitdem in unserer Feldmark die ersten Spatenstiche für den Bau der Landstraße gemacht wurden. Bis dahin vermittelte der sogenannte Landweg den Verkehr durch das Land Wursten. Sein Zustand war oft so unergründlich, dass z.B. ein Wremer Vogt im 18. Jahrhundert, nachdem er vor Wremen im Morast des Landweges steckengeblieben war, einen Befehl an die Wremer Gemeindebehörde erließ, unverzüglich den Weg zu bessern. Weil das immer nur sehr provisorisch geschah, wurde natürlich auch hier im Ort das auftauchende Projekt eines Chausseebaues von Ritzebüttel nach Lehe freudig aufgenommen. Allerdings beschlossen die Wremer Ortsgewaltigen noch im Jahre 1835, dass der Bau der genannten Chaussee durch ihren Ort „wohl nicht abzuwerfen wäre, jedoch könne man vom Kirchspiel durchaus keine Kosten dazu hergeben.“ Als jedoch 1836 die Gefahr drohte, dass die Chaussee nicht durch Süd-Land Wursten kommen sollte, sondern über Langen, Sievern nach Dorum, wurde man auch hier bedeutend bewilligungsfreudiger. In Verhandlung mit der Wegebaukommission 1843, der u.a. auch Wegebaumeister Wendelstädt, Landesvorsteher E. Addicks von Heuhausen und Brinkama von Weddewarden angehörten, erklärten sich fast alle bereit, das benötigte Land entschädigungslos herzugeben. Dann wurde die Straße abgesteckt. Der Lauf der neuen Chaussee folgte bis auf einige geringe Abweichungen dem alten Landwege. Nur in Hülsing und dem Übergang von Schottwarden nach Dengen wurde eine andere Route für die neue Landstraße festgelegt. Außerdem war in Wremen eine neue Brücke über die Wasserlöse zu bauen, da die alte weiter westlich lag. Als dann am 3. Juni 1847 Wremer Bauern mit drei Gespannen den Anfang zu den Chaussee-Arbeiten in Wremen machten, war im Laufe einiger Monate das Werk geschafft, das auch unserem Ort weit bessere Verkehrsmöglichkeiten brachte. Fast fünfzig Jahre später, 1896, erschloss der Bahnbau unsere kleine Landgemeinde noch mehr dem Verkehr.