

Straßenunterhaltung anno dazumal

Als der Winterdienst noch mit Pferdegesspannen und Holzpflügen erledigt wurde

Eine „bescheidene Mannschaft“ von 35 Mitarbeitern betreut mit „sorgfältig überdachter und eingeteilter Zeitplanung“ unter der Leitung eines Ingenieurs mit schweren Schneepflügen, mit Splitt- und Sandstreuwagen sowie einem Opel-Blitz-Wagen mit Unfallmaterial die 65 km lange Autobahnstrecke zwischen Achern und Riegel. So steht es in einem Artikel aus dem Ortenauer Heimatblatt vom 20. Januar 1962, in dem ausführlich über den damaligen Winterdienst auf der Rheintal-Autobahn berichtet wurde. „Die noch junge Fahrbahn“, so

hieß es dort weiter, „will liebevoll behandelt werden, wenn nicht schon bald die ersten Reparaturen fällig sein sollen“.

Zum Vergleich: Heute* betreuen in der Autobahnmeisterei Offenburg 23 Mitarbeiter unter der Leitung eines Straßenmeisters mit einem millionenschweren Fahrzeug- und Gerätepark insgesamt rund 80 km Autobahn zwischen der Anschlussstelle Riegel und dem sechsstreifig ausgebauten Abschnitt der BAB A 5 kurz vor dem Autobahnkreuz Baden-Baden. Pro Mitarbeiter ist das also ziemlich genau die

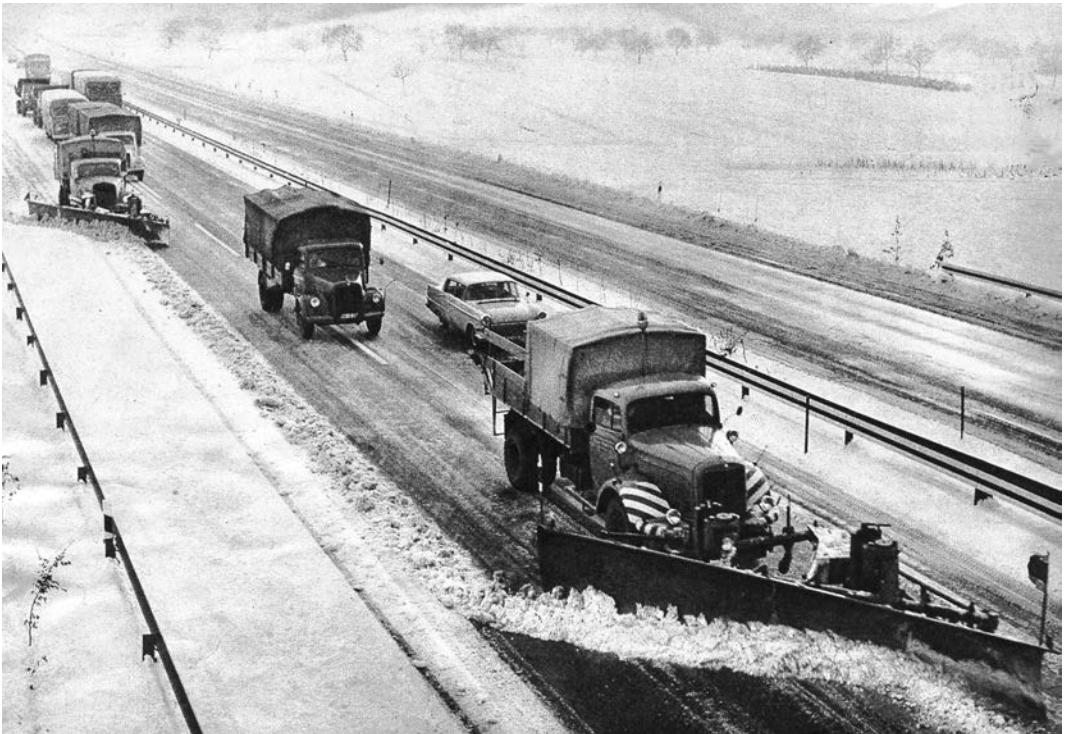


Abb. 1: Schneepflüge der Autobahnmeisterei Offenburg nach dem 2. Weltkrieg im Einsatz auf der BAB A 5. Man beachte die „Verkehrsdichte“ auf der Gegenfahrbahn!



Abb. 2, Abb. 3: Der Schrumpfungsprozess ist unverkennbar: Die Belegschaft der Autobahnmeisterei Offenburg vor knapp 50 Jahren (Abb. 2) und heute (Abb. 3): Pro Mitarbeiter muss heute ziemlich genau die doppelte Strecke betreut werden, auf der zudem ein dutzendfach größerer Straßenverkehr rollt als in der damaligen Zeit.

doppelte Strecke, auf der zudem ein dutzendfach größerer Straßenverkehr rollt als in der damaligen Zeit. Dabei mussten die „ersten Reparaturen“ längst durchgeführt werden und haben in den letzten 50 Jahren mehrere Millionen Euro verschlungen ...

Gute, alte Zeit – so werden jetzt vielleicht manche denken. Zur guten, alten Zeit gehört aber auch die Lohnberechnung für einen Stra-

ßenwärter aus dem Jahr 1953: 208 Arbeitsstunden pro Monat bei 6 Arbeitstagen in der Woche und knapp 9 Stunden am Tag war vor einem halben Jahrhundert die Regelarbeitszeit für einen Straßenwärter. Und dies bei einem Stundenlohn von 1,02 Mark.

Diese und ähnliche Reminiszenzen der staatlichen Straßenunterhaltung sind jetzt auf einer in Baden-Württemberg bisher einmaligen Internet-Homepage nachzulesen, die unlängst vom Regierungspräsidium Freiburg eingerichtet wurde. „Straßenunterhaltung anno dazumal“ heißt die Seite, auf der Kolleginnen und Kollegen der Straßenbauverwaltung gebeten werden, mindestens 25 Jahre alte Fotos oder sonstige Dokumente aus dem Straßenbetriebs- und Unterhaltungsdienst im Regierungsbezirk Freiburg einzusenden. So soll die regionale Entstehung und Entwicklung des Straßenbetriebsdienstes namentlich in Südbaden und im Schwarzwald dokumentiert und als Erinnerung an die „gute alte Zeit“ für die Nachwelt erhalten werden.

Mit Unterstützung mehrerer Mitarbeiter, vor allem von Straßenmeistern und Straßenwärtern aus Südbaden, sind schon in kurzer Zeit einige bemerkenswerte und für heutige Verhältnisse oftmals auch witzig anzuschauende Dokumente zurück bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts zusammengelassen. Sie werden auf derzeit rund 15 Internet-Seiten gezeigt und kommentiert.

Noch in den 1970er Jahren wurde die Fahrbahn-Markierung mit eigenem Personal aufgebracht und es wurden sogenannte „Teer-



Abb. 4: „Sturmlampe“ aus dem Jahr 1960 zur Kennzeichnung einer (Baustellen-)Abspernung. Heute werden hochleistungsfähige, elektronische Blinkklampen mit Dämmerungsschalter eingesetzt.



Abb. 5, Abb. 6: Nach dem 2. Weltkrieg wurden im Schwarzwald teilweise sogar Fabrikarbeiter rekrutiert, um die meterhoch zugeschneiten Landstraßen vom Schnee zu befreien und befahrbar zu machen

Kolonnen“, eine Art schnelle Eingreiftruppe für die Beseitigung von Schlaglöchern, vorgehalten. All das gehört heute meistens der Vergangenheit an, denn dies wird jetzt in aller Regel mittels sogenannter Jahresausschreibungen von Privatfirmen erledigt. Als früher auf den Autobahnen der – an heutigen Verhältnissen gemessen – geradezu dünne Verkehr vorbeirollte, schärfen die Mitarbeiter der Autobahnmeistereien auf dem Seitenstreifen auf einem sogenannten „Dengelstock“ noch in aller Ruhe ihre Sensen, um danach das Gras am Rande der Fahrbahn zu schneiden. Ein Zustand, der aufgrund des hohen und gefährlich schnellen Verkehrsaufkommens auf den Autobahnen heute völlig undenkbar ist.

Auch der Fuhrpark der Autobahn- und Straßenmeistereien hat sich wesentlich geändert und ist zwischenzeitig zum Beispiel bei den Mähgeräten oder den Räum- und Streufahrzeugen und -geräten (Schneepflügen) durch viel Technik und Elektronik aufgerüstet worden. Und wenn man die alten, barackenartigen Unterkünfte der Autobahnmeistereien aus den 1950er Jahren ansieht, so hat sich auch da viel verändert: Die Männer (und Frauen!) der Autobahn- und Straßenmeistereien sind zwischenzeitlich in modernen Dienstgehöften untergebracht.

Gleich nach dem 2. Weltkrieg war der Fuhrpark der Straßenmeistereien natürlich noch lange nicht so professionell ausgestattet wie heute – vielmals gab es flächendeckend noch gar nicht genug motorisierte Winterdienst-Fahrzeuge. So kam es auch vor (siehe

Abb. 5), dass Landstraßen im Schwarzwald von Hand freigeschaufelt werden mussten. Damals wurden – so erzählen uns „alte Hasen“ – sogar Fabrikarbeiter zum Schneeschaukeln abgestellt. Man beachte auf Abb. 6 die Spuren an den Schneewänden – alles Handarbeit, man kann deutlich die Schaufel Spuren erkennen! Wenn man auf dem Original-Foto genau hinschaut, kann man im Kennzeichen des dort abgebildeten Fahrzeugs noch die Buchstaben „FB“ erkennen, eine Abkürzung für „Französische Besatzungszone“. Die beiden Fotos 5 und 6 wurden übrigens im Raum St. Georgen/Triberg aufgenommen. Sie stammen aus dem Fundus der Straßenmeisterei Villingen, gesammelt vom früheren Dienststellenleiter Herrn Weißer bzw. von seinem Vorgänger Herrn Benz und wurden erst kürzlich in den „Katakomben“ des ehemaligen Straßenbauamtes Donaueschingen wieder aufgefunden.

Der Wege-, Straßen- und Tunnelbau und natürlich auch die Straßenunterhaltung vor dem 2. Weltkrieg waren geprägt von intensiver Handarbeit. Selbst beim Bau der überörtlichen, sogenannten „klassifizierten“ Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und der umgebenden Plätze wurden damals zumindest innerhalb der Ortschaften noch Dutzende von Arbeitern eingesetzt und haben in zumeist mittelständischen Unternehmen ihr Lohn und Brot verdient. Mitte der 1930er Jahre beispielsweise wurde die heutige Bundesstraße 500 vor dem Rathaus in Triberg mit Pflasterern noch aus Pflastersteinen („Kopfsteinpflaster“) hergestellt, siehe Abb. 7. Man beachte dort die



Abb. 7: Beim Bau der Straßen gab es damals noch viel Handarbeit. Diese gestochen scharfe, historische Aufnahme von Mitte der 1930er Jahre mit herrlich anzuschauenden Kraftfahrzeugen im Hintergrund zeigt den Bau der heutigen Bundesstraße 500 vor dem Rathaus in Triberg. Straßen und Plätze wurden damals bevorzugt aus Pflastersteinen hergestellt.

herrlich anzuschauenden, alten Kraftfahrzeuge und das Pferdegespann im Hintergrund!

Selbst beim Bau der Autobahnen kann man auf alten Fotos trotz damals „moderner“ Einbaufertiger noch ganze Heerscharen von Bauarbeitern entdecken. Spätestens nach dem Krieg und mit zunehmender Industrialisierung und Motorisierung hat sich dies alles zuungunsten der Arbeiter verändert: Heute wird in aller Regel ein hoch leistungsfähiger Maschinenpark eingesetzt, der von nur noch wenigen, hoch spezialisierten Maschinisten betätigt wird. War die gute, alte Zeit gut so oder ist es alles besser, was und wie wir es heute machen?

Blickt man noch weiter zurück, so wurde der Winterdienst auf den südbadischen Straßen zu Beginn der Motorisierung in den 1920er Jahren zunächst noch lange Zeit mit Pferdegespannen und angehängten Holzpflügen erledigt. Die Bevölkerung sprach damals von „Bahnpflügen“. Erst später entstanden die professionellen und hoch gerüsteten Spezialmaschinen, mit denen der Winterdienst oder auch die Grasmahd entlang der Straßen durchgeführt wurde. Zwei Weltmarktführer in Sachen Winterdienst-Spezialfahrzeuge, die

Firmen Schmidt und Küpper-Weißer, haben ihren Sitz übrigens ganz nah beieinander oben im Schwarzwald in St. Blasien und Bräunlingen.

Die vielfältigen Fundstücke des Freiburger Regierungspräsidiums gehen bis ins Jahr 1859 zurück, wo noch eine „Dienst-Anweisung für die Unterhaltung von Staatsstraßen in Baden-Württemberg“ gefunden wurde, die recht lange Zeit Gültigkeit behielt. Noch um die darauf folgende Jahrhundertwende wurden die Straßenrandflächen vorwiegend als bunt blühende Wiesen oder Weiden betrachtet, die das Grünfutter

für die Kleintierhaltung der Straßenwärter lieferten: „Das (...) wachsende Gras gehört der Straßenbauverwaltung, indessen wird dasselbe in der Regel den Straßenwärtern zur Nutzung überlassen“, so heißt es in der damaligen Anweisung. Welch ein dramatischer Wandel: Heute muss das am Straßenrand gemähte Gras oftmals für viel Geld als Sondermüll (!) entsorgt werden.

Ordnung und Reinlichkeit bildeten Mitte des vergangenen Jahrhunderts „die ersten Erfordernisse einer guten Straßenunterhaltung“, die Straßenböschungen sollten „dicht mit Rasen bewachsen und weder mit Morast, noch Unkraut oder Gesträuch bedeckt“ sein. „Zur Beförderung des Graswuchses ist zu geeigneter Zeit der auf der Straße sich vorfindende Dünger auf den Böschungen auszubreiten“ – gedacht war dabei wohl an den auf der Straße liegenden Pferdemit. Unterhaltung und Pflege des Straßenrands erfolgten damals praktisch ausschließlich in Handarbeit mit Sense und Hacke.

Angeführt wird die Internetseite des Freiburger Regierungspräsidiums übrigens vom Bild eines schmucken „Chausseewärters in Sommeruniform“ (siehe Abb. 8). Es stammt



Abb. 8: Chausseewärter in Sommeruniform

aus der Festschrift „Sechzig Jahre hannoversche Provinzialverwaltung“, herausgegeben vom Landesdirektorium (Druck und Verlag: Böhmansche Buchdruckerei Hannover aus dem Jahr 1928). Das Original des Bildes hängt allerdings nicht in Südbaden, sondern derzeit angeblich in der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hannover. Ob die Schwarzwälder Straßenwärter anno dazumal ebenfalls in solch schicken Uniformen unterwegs waren, ist bislang leider (noch) nicht überliefert.

Anmerkungen

- * Diese Aussage gilt für die Zeit vor der Vergabe des sogenannten „A-Modells“ an einen privaten Konzessionär

Literaturhinweise

Autobahnbetriebsamt Freiburg (Hrsg.): 25 Jahre Autobahnamt in Freiburg. Rückblick – Einblick – Ausblick. Freiburg, 1997.

Böhringer, Alfred: Die Entwicklung des Straßenunterhaltungsdienstes und des Berufes des Straßenwärters in Baden-Württemberg.

Dübner, Wilhelm: Die Straßenwärter. Geschichte des Berufes, seines beruflichen Umfeldes und der Fachgewerkschaft. 175 S., zahlreiche Illustrationen. Köln, Donar-Verlag, 1989.

Festbuch „100 Jahre Verband Deutscher Straßenwärter“ (1895–1995).

Schefold/Neher (Hrsg.): 50 Jahre Autobahnen in Baden-Württemberg, Stuttgart 1986.

Schefold, Klaus: Autobahnen im Wandel der Zeit. Gezeigt am Beispiel Baden-Württemberg. Hrsg.: ARGE Engelberg in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Straßenwesen Baden-Württemberg. Staatsanzeiger-Verlag, Stuttgart 1996.

Kirchbach, Konrad von: Die Entwicklung des Straßenbaus in Baden-Württemberg von 1945 bis 1995. Vorwort von Wolfgang Wirth. Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen. Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens, Heft 13. Bonn (Kirschbaum Verlag), 1998.

Straßenwärter: Vom ruhigem Job zum hektischen Einsatz. Zeitsprung: Vor rund hundert Jahren begannen Bau und Pflege des Verkehrssystems Straße. In: VDI Nachrichten vom 25. 2. 2000.

Bibliographie zur Verkehrsgeschichte. Erstellt von Marie-Claude Pfaffen und Sylvie Pfaffen. Historisches Institut / Abteilung für mittelalterliche Geschichte der Universität Bern. Bern, 2005.

Fachkunde für Straßenwärter. Donar Verlag Köln. 5. überarbeitete Neuauflage, Mai 2007.

Siehe auch zahlreiche weitere Quellen im Internet unter <http://deutsches-strassenmuseum.de/strassenbaugeschichte.html>.

zum Beispiel:

Heinemeyer, Günter: Straßenunterhaltung und Straßenbetrieb gestern und heute.

Schaefer, Erich: Entwicklung des Straßenunterhaltungsdienstes und des Berufes des Straßenwärters in Hessen.

Fischer, Hans: Die Entwicklung des Straßenunterhaltungsdienstes in Westfalen-Lippe.



Anschrift des Autors:
Dr.-Ing. Gero Morlock
Ltd. Baudirektor
Regierungspräsidium
Freiburg