

„Barrieregeld“ in Kripp 1852 – 1876

Auch auf der Kripper Chaussee wurde „Barrieregeld“ erhoben

Willy Weis/Hildegard Funk

Heute sind gut ausgebaute Straßen eine Selbstverständlichkeit. Das war früher anders. Was hier für den Straßenzustand und -ausbau in Kripp dargestellt wird, galt für die meisten Straßen im 19. und sogar bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts.

So war die heutige Quellenstraße in Kripp bis zu ihrem Ausbau ab 1851 ein ausgefahrenere und ausgeweiteter ehemaliger Fußweg, über dessen Einschlämmdecke aus Sand und Kies Pferdekarren, Ochsenengespanne und sonstige Fuhrwerke und Kutschen durch und in den Rheintal rumpelten.

Neben größeren Schlaglöchern gab es unzählige Spurrinnen, die schwer beladene Fuhrwerke mit ihren großen eisenbeschlagenen Karrenrädern in den Straßenbelag gefurcht hatten. Bei Regen war hier ein zernarbter Kies- und Matschweg. Nicht nur dann stellte die Straße auch einen beliebten Spielplatz für Kinder dar. Den weithin hörbaren knarrenden Pferdefuhrwerken auf der Strecke konnten sie rechtzeitig ausweichen.

Diese alte Durchgangsstraße durch Kripp ist älteren Ortsbewohnern unter verschiedenen Namen bekannt. So hieß sie anfangs Provinzialstraße, dann Ahr-Bezirksstraße, Kripper Chaussee, während der NS-Zeit Hermann-Göring-Straße, danach Hauptstraße. Nach 1969 wurde die zur Bundesstraße 266 ausgebaute Straße in der Ortslage in Quellenstraße umbenannt. Seit eh und je war sie wegen ihrer Fährianbindung zur Rheinfähre Kripp-Linz eine viel befahrene Verkehrsverbindung zwischen rechter und linker Rheinseite, zwischen Eifel und Westerwald.

Ausbau und Verlauf

1851 wurde die Auskoffierung und Chausseierung der Kripper Ortsdurchfahrt als Provinzialstraße in Angriff genommen. Mit robusten Pflastersteinen aus Blaubasaltquadern („Katz-

zenköpp“) und einem überschütteten Basaltfeinschlag auf der Straßenoberdecke wurde die Kripper Durchgangsstraße in einer Breite von 22 – 24 Fuß (ein Fuß entspricht 0,314 m) von der Rheinfähre Kripp bis Sinzig als wetterharte Kunststraße ausgebaut. Sie mündete an der Schmitz-Mühle in die linksrheinische Rheintalstraße Köln – Mainz. Diese war von der preußischen Regierung 1822 als Staatsstraße fertiggestellt worden. In Sinzig entspricht ihr Verlauf in etwa dem der heutigen Koblenzer Straße. Von dieser Straße zweigte etwas südlich zur Ahr hin versetzt die 1846 fertig gestellte Ahrstraße Sinzig-Altenahr ab.

Nach Vollendung der Kripper Chaussee wurde das letzte Teilstück der Ahrstrecke bis zum Rhein für den Verkehr freigegeben. Für das Hauderergewerbe (Fuhrunternehmen) eröffneten sich damit bessere Verdienstmöglichkeiten. Güter von der anderen Rheinseite, aber auch in Kripp gelöschte Schiffsladungen konnten so schneller ins Ahrtal und in die Eifelregion transportiert werden. Umgekehrt wurde auch die Anbindung an die rechte Rheinseite und den Westerwald dadurch verbessert.

Finanzierung und Unterhaltung

Zum Bau der Ahrstraße wurden teilweise auch Gemeindebewohner zu Hand- und Spanndiensten herangezogen. Insgesamt wurden für die Neubauten der ersten durchgehenden Straße durch das Ahrtal 31 500 Taler verbaut. In diese Bausumme waren auch die von Kripp bis zur Gemeinde Rech angepflanzten Bäume am Straßenrand eingeschlossen, wovon allein 600 Kirschbäume die Chausseeränder säumten.¹⁾ Die Baumbepflanzung diente neben der Verschönerung des Straßenverlaufs und der Schattenwirkung auch der optischen Abgrenzung des Fahrwegs und zur Orientierung in der Nacht und bei Schnee.

Die Beaufsichtigung der gesamten Strecke von Kripp bis Walporzheim unterstand als fester Aufsichtsbezirk dem Chaussee-Aufseher zu Wadenheim.²⁾

Zur Finanzierung der laufenden Unterhaltung wurde als Benutzungsgebühr ein Chausseegeld für den Bezirksstraßenbaufonds erhoben. Bezahlt werden musste diese Gebühr auf der insgesamt 26,650 km langen Ahrstrecke an eigens eingerichteten Chausseehebstellen, an denen die Straße durch Barrieren gesperrt werden konnte. Solche Barrieren bestanden in Kripp, Lohrsdorf und Dernau, wobei die Hebestelle Kripp mit ihrem hebepflichtigen Einzugsbereich von einer halben Meile³⁾ im Zeitraum von 1859 – 1862 mit 100 Talern die geringsten Einnahmen auf der ganzen Ahrstrecke verzeichnete.⁴⁾

Grundlage für das Hebegeld war eine preußische Order von 1838, die mehrfach ergänzt wurde. Nach dieser konnten auf den Bezirksstraßen feste Gebührensätze für Wagen, Schlitten und Vieh erhoben werden, wobei sich die Tarife des Chausseegeldes nach der Breite der Räderfelgen berechneten. So war die Gebühr für breitere Felgen wegen Schonung des Straßenbelags geringer als die der schmalen Felgen einer Kutsche.⁵⁾ Für die Gesamtstrecke von der Rheinfähre in Kripp bis Altenahr betrug das Chausseegeld für

eine Kutsche insgesamt 24 Silbergroschen. Auch der Viehtrieb über die Chaussee war gebührenpflichtig. Von der Bezahlung waren jedoch Wagen- und Viehbesitzer innerhalb ihres Wohnortes oder der Gemarkungsgrenze sowie die Post befreit. Desweiteren hatte man Fuhren mit „thierischem Dünger“ (Stalldünger), „Abtrittsdünger“ (Jauche) „frei passiren zu lassen“.⁶⁾

Kripper Barriere

Die Chausseehebstellen wurden bis zur Aufhebung der Chausseegelderhebung 1876 an Privatleute verpachtet. Erster „Agent“ (Pächter) der Kripper Chausseebarriere war Johann Lohmer, der vor Errichtung seines Gasthofes „Gasthaus zur Vorstadt Remagen“⁷⁾, das heutige Hotel „Rhein-Ahr“, auf gleichem Grundstück in seinem dort befindlichen kleinen Haus das Schusterhandwerk betrieb.⁸⁾ Als späterer Pächter gleicher Hebestelle ist ein Eberhard Johann Eulenberg, Maurer zu Kripp, benannt. Der jeweilige Hebestellenpächter („Agent“) war in seiner amtlichen Stellung „als ein öffentlicher Beamter, als ein Erheber öffentlicher Abgaben angesehen und vereidigt“ und hatte somit seine „allgemeinen Beamtenpflichten in Beziehung auf sein öffentliches, als auch in Beziehung auf sein Privatleben zu erfüllen, und



*Die Kripper
Hauptstraße,
um 1910*

muß insbesondere in seinen Berührungen mit dem Publikum, auch wenn er gereizt wird, Anstand und Ruhe beobachten, seine Geschäfte, so viel als möglich, selbst verrichten, und neben den Seinigen einen anständigen Lebenswandel führen.“¹⁰⁾

Wo sich genau die Chausseebarriere in Kripp befand, ist nicht mehr zu ermitteln. Sie dürfte jedoch im Bereich des heutigen Rhein-Ahr-Hotels angesiedelt gewesen sein, denn wie früher in anderen Orten üblich, siedelten sich häufig Gasthäuser an Barriere-Stellen an. Sie dienten als Treffpunkte des Hauderergewerbes.

Ende der Chausseebarriere

Mit der Übernahme der Bezirksstraße im Jahre 1876 als Provinzialstraße, die über den Provinzialstraßenfonds unterhalten wurde, entfiel auch die Chausseegelderhebung.¹¹⁾ Ein Vierteljahrhundert nach ihrer Einrichtung verschwand auch die Kripper Barriere aus dem Ortsbild.

Lediglich Unterlagen im Landeshauptarchiv erinnern an dieses Kapitel der Kripper Ortsgeschichte. Sie dokumentieren, dass vor 150 Jahren in Kripp Mautgebühren erhoben wurden.

Der ehemalige Verlauf dieser 1851 erbauten Chaussee wurde nach großem Ausbau mit Asphaltbelag und einigen Korrekturen des Verlaufs 1968 als Bundesstraße 266 weitergeführt. Die am westlichen Ortsausgang von Kripp in Richtung Sinziger Kreisel im einstigen Ziegeleibereich befindliche Chausseesenke, die bei großem Hochwasser stets unpassierbar war, wurde im Zuge dieses Ausbaues aufgeschüttet, sodass sie hochwasserfrei ist.

Anmerkungen/Quellen:

- 1) Heinz Schmalz: Die Entstehung der Ahrtalstraße. In: Heimatjahrbuch Kreis Ahrweiler 1968, S. 97ff.
- 2) Kreisarchiv Ahrweiler, Statistik Kreis Ahrweiler 1858 – 62
- 3) Preußische Meile = 7,532 km
- 4) Hans Kleinpass: Sinzig. In: Sinzig und seine Stadtteile. Sinzig 1983. S. 274, 248
- 5) Helmut Weinand: Die preußischen Staats- und Bezirksstraßen im Regierungsbezirk Koblenz bis zum Jahre 1876. Bonn 1971. (Rheinisches Archiv 77)
- 6) Kreisblatt Ahrweiler Nr. 10 vom 9. März 1862, S. 1
- 7) Zeitungsausschnitt vom 15.6.1978 des Rhein-Ahr-Anzeigers anlässlich des 125-jährigen Jubiläums des Rhein-Ahr-Hotels in Kripp
- 8) Angaben zur Familie Lohmer von Christel Schumacher, geb. Lohmer, Kripp
- 9) Landeshauptarchiv Koblenz, Bestand 635/387, „Ein- und Ausgabejournal der Hebestelle Kripp“ vom 4.1.1855
- 10) Landeshauptarchiv Koblenz, Bestand 403 / 11971 – 2, „Kontraktbestimmungen für die Verpachtungen von Hebestellen“
- 11) wie 5)

A