Dr. Martin Klöffler
Neusser Weg 72
D-40474 Düsseldorf
Germany

Sonntag, 30. September 2012
D:\MILITARY\Dokumentation\Materialien_zur_Living_History\Chausseebau_Norddeutschland\Klöffler_Franz_Chausseebau_Norddeutschland_2012_09_16.docx

Materialien zur Living History

Chausseebau in der Franzosenzeit

1811-12 im Arrondissement Lüneburg

Nachfolgende Zusammenstellung soll einen ersten Einstieg in den französischen Chausseebau bei Hamburg und das französische Postwesen in der Zeit der hanseatischen Departements 1811-1814 geben.

Planung & Bau

Chaussee N.º 3 Paris-Hamburg (Hambourg)

Amtliche Bezeichnung: „Kaiserliche Landstraße Nr. 3“ (route imperiale Nº. 3). Die Postroutenstraßen, Chausseen oder Heeresstraßen werden auch „grande routes“ genannt.

Ziel war die schnellste (nicht unbedingt kürzeste) Verbindung zwischen Paris-Hamburg, welche die Hauptorte der Departemente (chef-lieues und bonnes villes de L’Empire), der Arrondissements, Etappenorte (place de mouvement) und Festungen (places fortes) zur Landesverteidigung miteinander verband. Der Hauptzweck ist in erster Linie militärisch-administrativ zu verstehen, und erst in zweiter Linie dem Handel gewidmet. Anlaß für den beschleunigten Ausbau war der seit 1811 geplante Feldzug gegen Rußland, in dem die hanseatischen Departements, seit 13. Dezember 1810 per Senatsbeschluß mit dem französischen Reiche vereint, die Aufgabe eines Versammlungsraumes in Norddeutschland hatten.

Die Küstenschifffahrt war zwischen den hanseatischen Häfen, den Niederlanden, England und Dänemark infolge der englischen Seeblockade fast vollständig zum Erliegen gekommen, der Landweg konnte aber niemals die Seewege vollständig ersetzen. Daher wurden auch Kanäle parallel zu Küsten projektiert.

Abbildung 1: Geplante Chaussee Wesel-Hamburg ca. 1810 (Giehrl)

Streckenführung

Wesel (Festung und Brückenkopf am Rhein) – Münster – Osnabrück –Diepholz -

Bremen (Festung und Hafen) –

Harburg (Festung und Übergangspunkt an der Elbe) -

Hamburg (Festung, Hafen, Depot (entrepôt) und Departementshauptstadt (chef lieu)). Sitz der 32. Militairdivision unter dem Generalgouverneur Davout.

Der Verlauf entspricht heute weitgehend der B75 zwischen Harburg – Bremen. Im Abschnitt harburg-Tötensen scheint man dem Verlauf der alten Poststraße gefolgt zu sein (siehe kurhannöversche Karte von ca. 1775).

Im Rang unterhalb der kaiserlichen Landstraßen standen die Departementsstraßen (route départementales), von denen eine weitere südlich der Chaussee Wesel-Hamburg geplant war.

Abbildung 2: Eine Diligence hat sich im Morast festgefahren, deren Passagiere versuchen, den Wagen aus dem Morast zu hebeln. So in etwa darf man sich den Zustand der Postrouten in Norddeutschland vor 1811 vorstellen.

Administration des Straßenbaus

„Corps des Ponts et Chaussées“ mit einem Generaldirektor an der Spitze.

„Der Begriff Corps des ingénieurs des ponts et chaussées bezeichnete in Frankreich die Gruppe der höheren Beamten, die als Brücken- und Straßenbauingenieure im Staatsdienst tätig waren (bzw. in verwandten Fächern wie Kanal-, Wasser- oder Deichbau etc.). Diese Gruppe war eine der zahlreichen Corps, in die die französische Beamtenschaft aufgrund ihrer Ausbildung und/oder ihres Aufgaben- und Zuständigkeitsbereiches eingeteilt ist. Unter den Corps techniques war das oft nur kurz Corps des ponts et chaussées genannte allerdings das älteste, das sehr angesehen war. Im Lauf der technischen Entwicklung wurden die Zuständigkeitsbereiche entsprechend weiter ausgedehnt.

Die Ingenieure des Corps des ponts et chaussées waren überwiegend Absolventen der École polytechnique und anschließend der École des ponts et chaussées seit 1747.“ (Wikipedia)

Abbildung 3: Flutsichere Brücke über die Wilhelmsburg Richtung Hamburg gesehen, erbaut in 83 (!) Tagen. Im Vordergrund ein typisch zweispänniges Reise-Coupé.(Christoph Suhr: Hamburg und der nördliche Theil der Elbbrücke von Harburg über Wilhelmsburg, Kupferstich, Hamburg 1813)

Planung der Chaussee

Die Streckenführung erfolgte zum Teil entlang der alten Postroute, wie z.B. Harburg – Buchholtz im Arrondissement Lüneburg.

Bauweise

Die Chaussee wurde geradlinig in 15 Meter Breite angelegt. In der Mitte befand sich ein 4,5-8 Meter breites Steinpflaster für schwere Lastfuhrwagen bzw. Train und Artillerie. Den Platzbedarf eines doppelt bespannten Fuhrwerks kann man mit ca. 3 Metern ansetzen.

An den Seiten verliefen eine weichere „Steinschlagbahn“ also ein Schotterweg von 3,5 Meter Breite für leichte Fuhrwerke, ein Sommerweg für Ackerwagen mit Sandfahrbahn von ebenfalls 3,5 Meter Breite, ein Fußweg von 1,2 m Breite und ein Streifen für Ausbesserungsmaterial. Die Straßenränder wurden mit Pappeln bepflanzt.

Der Unter- und Oberbau der Chausseen richtete sich nach dem System Trésaguet[1], welches bis ca. 1820 führend in Europa war.

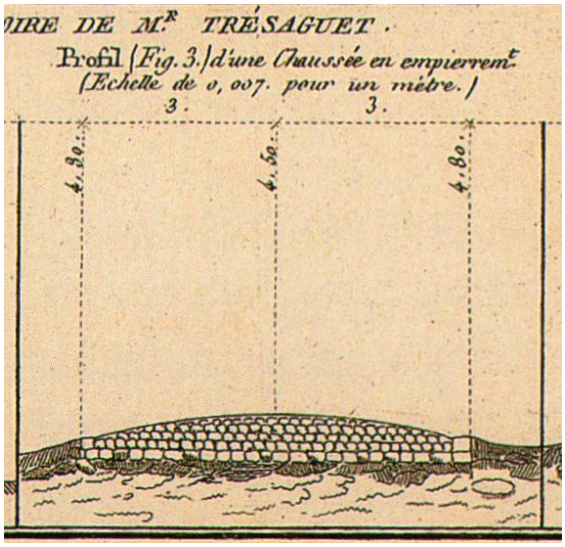


Abbildung 4: Erstes Profil nach Trésaguet: ca. 6 Meter breit, gewölbtes Profil, Steinpackung unten, Pflasterung mit Ziegelsteinen (?) oben. Die Wölbung in der Mitte beträgt 20cm zu den Rändern. Bemaßung in Metern. (Puissant).

Spurweite

der Fuhrwerke und Kutschen war noch nicht standardisiert; sie dürfte bei den üblichen 4 bis 5 Fuß, also ca. 1,5 Meter, gelegen haben. Daraus leitet sich auch die spätere Normalspur der Eisenbahn von 1435 mm (4 Fuß 8½ Zoll) ab. Konstruktionsbedingt kann die Spurweite auch in etwa der Breite gesetzt werden. Die schmalen Chausseen von 4,5m konnten also auch zweispurig befahren werden, wobei die Sommerwege sicher auch das Ausweichen erleichtert haben dürften.

[1] *Pierre Marie Jérôme Trésaguet (1717-1796), zuletzt Ingénieur général des Corps des Ponts et Chaussées, prägte das Straßenbauprogramm unter Ludwig XV.*

Maßeinheiten

Das metrische System hatte sich in Frankreich nicht völlig durchsetzen können und wurde per Dekret am 12. Februar 1812 mit den althergebrachten, metrisch gerundeten Einheiten ergänzt (Système Usuel). Dieses *système usuel* wurde am 8. Juli 1837 zum Jahreswechsel 1840 abgeschafft.

Wir haben somit ein Nebeneinander der neuen amtlichen metrischen Maßeinheiten und der althergebrachten Längeneinheiten in der Baupraxis, die auch den hanseatischen Departements verstanden wurden.

Die großen Entfernungen wurden in franz. (Post)Meilen (lieues de poste) angegeben, die Maße im Straßenbau dagegen i.a. in Klafter (toise), also halben Ruthen, oder im neuen metrischen System (siehe Puissant)[2].

pouce	Zoll	1/12 *pied*	≈ 2,707 cm
pied	Fuß		≈ 32,48 cm (Pariser *pied de roi*: *Königsfuß*)
toise	Klafter	6 *pieds* = ½ *Ruthe*	≈ 1,949 m
lieue de poste	Postleuge = Postmeile	2000 *toises*	≈ 3,898 km

Weiterhin waren noch die gewöhnlichen Meilen (lieues communes) in Gebrauch.

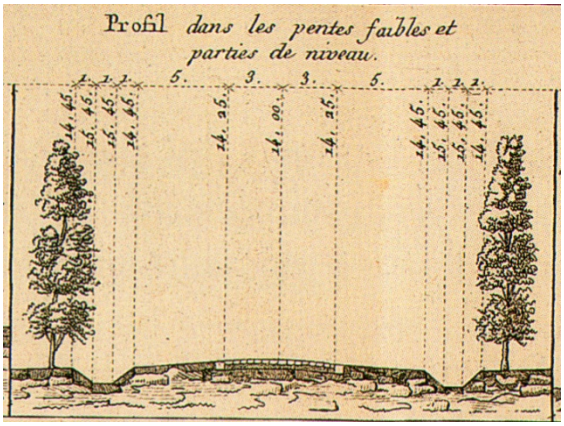


Abbildung 5: Profil mit Pflasterung an leichten Steigungen oder ebenen Strecken mit 6 Meter Breite. (Puissant)

Aufsicht

In jedem Departement überwachte ein Divsionsinspektor des „Corps des Ponts et Chaussées“ die Arbeiten. Diesen waren mehrere Oberingenieure (ingénieurs en chef) zugeordnet. Die eigentliche Bauaufsicht oblag den gewöhnlichen Ingenieuren (ingénieurs ordinaires) des Corps.[3] Diesen war es erlaubt, alle Häuser und Felder im Verlaufe der geplanten Chaussée zu betreten.[4]

Frondienst (Corvée)

Im Mutterland wurden die Bauarbeiten gewöhnlich an Generalunternehmer vergeben (?). Obwohl in Frankreich selbst der Bau durch Tagelöhner oder Gefangene geleistet wurde, griff man in den hanseatischen Departements auf das alte Institut der Fronarbeit (corvée = Zwangsarbeit) zurück und mußte dafür eine mindere Qualität bei den Bauarbeiten in Kauf nehmen. Die Unterpräfekten (sous-préfet) bestimmten den Bedarf nach Maßgabe der Einwohnerzahlen. Die Maier (maires) hatten dann die Aufsichten (Vorarbeiter) der Fröner zu bestimmen. Die Arbeiter (ourvriers) wurden in Kompanien von jeweils 100 Mann zusammengefaßt.[5]

Siehe Anlagen.

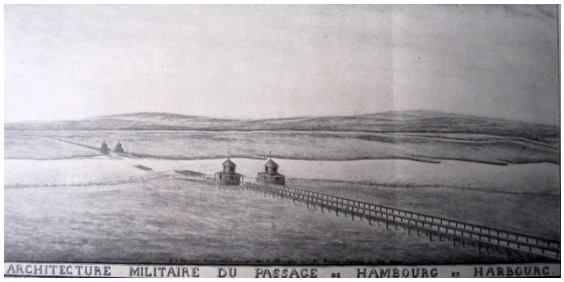


Abbildung 6: Brücke von Hamburg nach Harburg. Im Vordergrund die Norderelbe mit den Blockhäusern für die Posten sowie den Zoll, und der Fähre. Im Hintergrund die Harburger Berge (1813)

Materiallieferungen

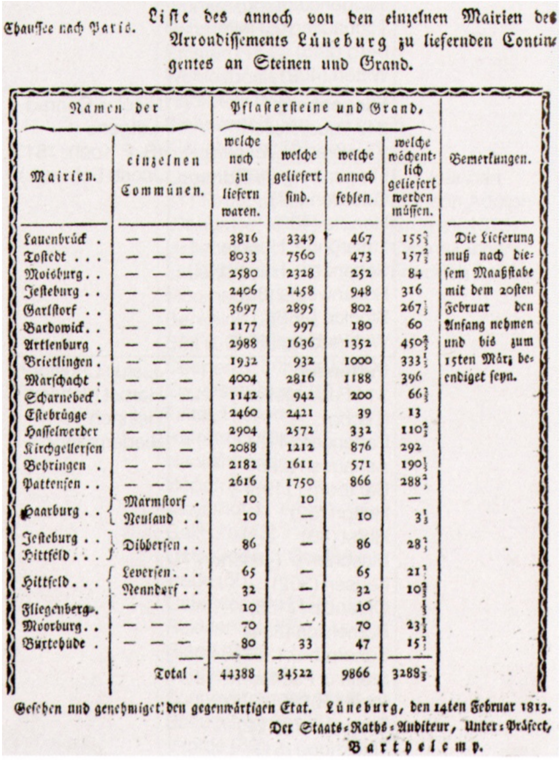
Steine & Ziegel wurden entlang der Baustellen auf Kosten der umliegenden Gemeinden (Communes) beschafft. Die Mengen wurden von den Unterpräfekten der betroffenen Arrondissements festgelegt.

[2] *Zahlenangaben aus Wikipedia*

[3] *Giehrl, S. 117*

[4] *Watelet, S. 82*

[5] *Giehrl, S. 117*



Chaussee nach Paris. Liste des annoch von den einzelnen Mairien des Arrondissements Lüneburg zu liefernden Contingentes an Steinen und Grand.

Namen der		Pflastersteine und Grand.				
Mairien.	einzelnen Communen.	welche noch zu liefern waren.	welche geliefert sind.	welche annoch fehlen.	welche wöchentlich geliefert werden müssen.	Bemerkungen.
Lauenbrück .	— — —	3816	3349	467	155⅔	Die Lieferung muß nach diesem Maaßstabe mit dem 20sten Februar den Anfang nehmen und bis zum 15ten März beendiget seyn.
Tostedt . . .	— — —	8033	7560	473	157⅔	
Moisburg . .	— — —	2580	2328	252	84	
Jesteburg . .	— — —	2406	1458	948	316	
Garlstorf . .	— — —	3697	2895	802	267⅓	
Bardowick . .	— — —	1177	997	180	60	
Artlenburg .	— — —	2988	1636	1352	450⅔	
Brietlingen .	— — —	1932	932	1000	333⅓	
Marschacht .	— — —	4004	2816	1188	396	
Scharnebeck .	— — —	1142	942	200	66⅔	
Estebrügge .	— — —	2460	2421	39	13	
Hasselwerder	— — —	2904	2572	332	110⅔	
Kirchgellersen	— — —	2088	1212	876	292	
Behringen .	— — —	2182	1611	571	190⅓	
Pattensen . .	— — —	2616	1750	866	288⅔	
Haarburg . .	Marmstorf .	10	10	—	—	
	Neuland . .	10	—	10	3⅓	
Jesteburg . . Hittfeld . . .	Dibbersen . .	86	—	86	28⅔	
Hittfeld . . .	Leversen . . .	65	—	65	21⅔	
	Nenndorf . .	32	—	32	10⅔	
Fliegenberg .	— — —	10	—	10	⅓	
Moorburg . .	— — —	70	—	70	23⅓	
Buxtehude .	— — —	80	33	47	15⅔	
	Total .	44388	34522	9866	3288⅔	

Gesehen und genehmiget den gegenwärtigen Etat. Lüneburg, den 14ten Februar 1813.
Der Staats-Raths-Auditeur, Unter-Präfect,
Barthelemy.

Abbildung 7: Beschaffung im Arrondissement Lunébourg (Stubbe da Luz, S. 112)

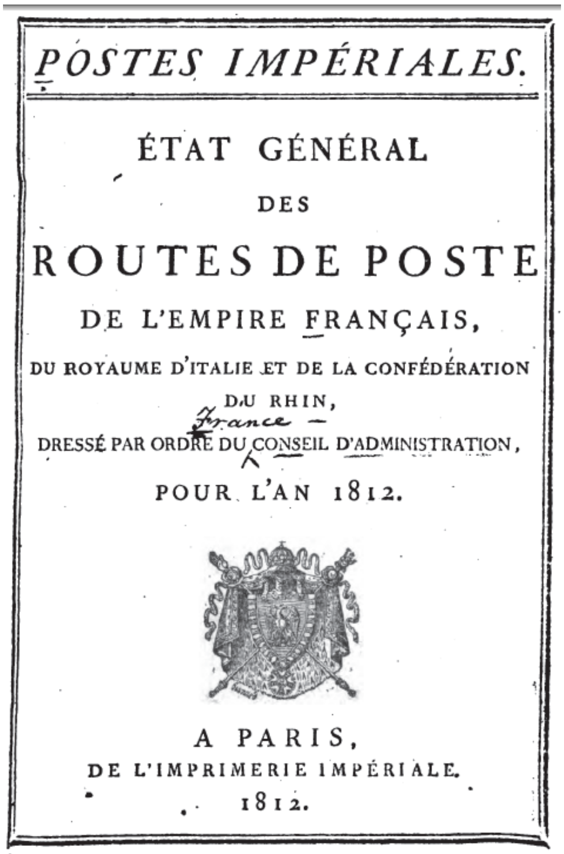
Zustand Ende 1813

Nicht alle Streckenabschnitte waren mit dem Ende der französischen Herrschaft bepflastert (siehe zeitgen. Quellen in der Anlage) und sollen nach 1815 unter den jeweiligen Nachfolgestaaten fortgeführt worden sein, doch hatte die Chaussee ihre strategische Bedeutung verloren.

Das Postwesen

Administration

Der Postminister Antoine Marie Chamans, comte de Lavalette (1769-1830) war im Amt von 1801 bis 1814 und verantwortlich für die zentrale Steuerung des Postwesens ausgehend von Paris.



POSTES IMPÉRIALES.

ÉTAT GÉNÉRAL
DES
ROUTES DE POSTE
DE L'EMPIRE FRANÇAIS,
DU ROYAUME D'ITALIE ET DE LA CONFÉDÉRATION
DU RHIN,
France —
DRESSÉ PAR ORDRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,
POUR L'AN 1812.

A PARIS,
DE L'IMPRIMERIE IMPÉRIALE.
1812.

Abbildung 8: Deckblatt des Handbuchs für die kaiserlich-französische Reichspost

Kartenwerke

Die amtlichen Postroutenkarten (cartes itinéraires) oder Etappenkarten (carte des routes d'étapes) für das französische Reich.

Abbildung 9: Karte vom Departement der Elbmündungen 1812. Die Chaussee zwischen Harburg und Tostedt ist bereits eingezeichnet.

Wegegeld

für Fuhrwerke aller Art wurde aufgehoben mit dem Gesetz vom 25. Februar 1804 „Keine droits réuni". Wiedereingeführt bei den Nachfolgestaaten ab 1814 für die Finanzierung und Unterhalt der Chausseen.

Postverkehr Wesel – Hamburg

Welche Kutschen oder Fuhrwerke könnten auf der großen Fernverbindung Hamburg – Paris

verkehrt haben? Übrigens, der Rechtsverkehr war bereits eingeführt…

Reisedauer für die fahrende Post (Ordinaria)

Die Postes Impériales weisen für den Kursus N.º 103 von Hamburg nach Wesel 18 Relaisstationen aus; diese lagen also im Mittel ca. 23 km bei insgesamt 420 km auseinander. Das Handbuch sagt leider nichts über die Dauer der Reise. Unterstellt man die übliche Distanz einer Tagesreise mit ca. 80km, so ergeben sich daraus gute 5 Tage Reisedauer, daraus folgen wiederum 3-4 Relaisstationen pro Tag.

Die wöchentliche Frequenz des Kursus wird in den Quellen nicht genannt; darf man von einem täglichen Kursus angesichts der propagierten Bedeutung ausgehen?

Die Aufstellung der Relaisstation und Posten für den Tarif Paris-Hamburg siehe Anhang.

Geplante Reisezeit für Estafette (reitende Post, Kuriere)

wurde vom Kaiser selbst vorgegeben: Ca. 2 Tage waren für eine Entfernung von ca. 420km zwischen Wesel und Hamburg kalkuliert. Bei angenommenen ca. 12h Stunden Kurierritt pro Tag (Wechsel nicht mit eingerechnet) macht das eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 17,5 km pro Stunde, also einem leichten Trab entsprechend?

Tarife

werden in Frankreich nach Posten bezahlt.[6]

In Frankreich wird nach französischen Posten bezahlt, und da eine solche aus 2 Stunden oder einer deutschen Meile bestehet, so kann man die angemerkten deutschen Meilen, nur als französische Posten betrachten und annehmen.

In Frankreich wird die einfache Post von 2 Stunden oder einer deutschen Meile, mit 1 Franken 50 Centimes (ohngefähr 42 kr.) für jedes Pferd bezahlt. Trinkgeld für den Postillon 75 Cent. (ohngefähr 21 kr.) für jede Post.

Der Reisende ist verbunden das Postgeld vor seiner Abfahrt zu bezahlen; auch ist demselben nicht erlaubt, die bestellten Pferde an dem Orte der Abfahrt über eine Stunde warten zu lassen: für jede folgende halbe Stunde hat er eine halbe Meile mehr als die zu fahrende Station beträgt, nebst Trinkgeld des Postillons zu vergüten.

[6] *Allgemeines Post und Reisehandbuch, Frankfurt 1819, Vorwort S..IV und VII für Extrapost*

Wagentypen

Die Postes Impériales von 1812 unterscheiden[7]:

- Service en voiture (diligence), d.h. fahrende Post
- Chaise & Cabriolet
- Limonière
- Berlines
- Chariots allemands et Calêches[8]
- Droit du Cheval (Vermietung von Pferden)

Der eigentliche Postkursus von den schweren Postwagen (diligence = die „Fleißige“, auch messagerie) versehen, in der 4-6 Passagiere Platz finden konnten.

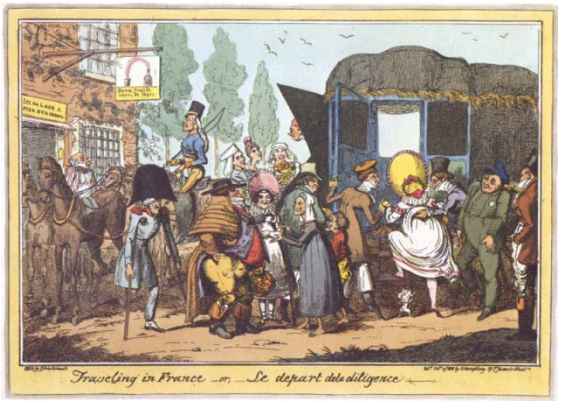


Abbildung 10: Vor der Abfahrt einer voll beladenen französische Diligence auf einem Posthof: Ein buntes Gemisch von Passagieren, die sich wahrscheinlich kaum ausstehen können, einschließlich eines Invaliden, wartet in auf den Einstieg. (Cruikshank ca. 1810-1820)

Kurierdienste (malles postes) wurden von berittenen Kurieren (Stafettenpost)[9] oder einachsigen Postkarren (cabriolet) übernommen, die zwei Passagiere aufnehmen konnten, während der Postillon als Stangenreiter auf dem vorderen linken Pferde saß.

[7] *Poste Impériale, S. 30*

[8] *Finden sich im Handbuch von 1810 noch nicht; mit der Annexion der hanseatischen Departements mußten wohl auch nicht-standardisierte Fuhrwrke mit in den Wagenpark aufgenommen werden.*

[9] *Giehrl, S. 60 ff.*

Abbildung 11: Ein Postkarren (cabriolet), in Frankreich despektierlich als Salatschüssel (panier à salade) wegen der unbequemen & ungeschützten Transports bespöttelt. Wer es eilig hatte und nicht reiten wollte oder kontte, reiste mit diesem, statt mit den vergleichsweise langsameren, aber komfortableren Diligencen. (Alfred Martin, in Dänzer-Kantof, S. 160)

Relaistationen

sind in dem Handbuch der Poste impériales nach gewiesen.

Posthöfe

befanden sich vermutlich in allen bedeutenden Städten wie Münster, Osnabrück, Bremen und Hamburg.

Private Reisen

Abseits der großen Postrouten reiste man gemeinschaftlich mit den privaten Zubringern (Lohnfuhrleuten), also auf offenen Leiterwagen oder vielleicht sogar im Stuhlwagen in der Nähe großer Städte. Dazu kamen die Fußreisende und die Reisenden zu Pferde, die sich ihre Reittiere in den Relaisstationen mieten konnten.

Abbildung 12: Eine Postroute (grande route) nahe Paris. Der gepflasterte Mittelweg ist für bespannte Fahrzeuge bestimmt, während sich die Fußreisenden oder Reisenden zu Pferd oder auf dem Maultier auf dem Sommerweg bewegen. Die Pflanzung der Bäume entspricht den Vorschriften (Jean-Louis Denaren, in Dänzer-Kantof, S. 154).

Wer es sich leisten konnte, reiste mit dem eigenen oder gemieteten Reise-coupé oder mit einer Dormeuse für Tagesreisen.

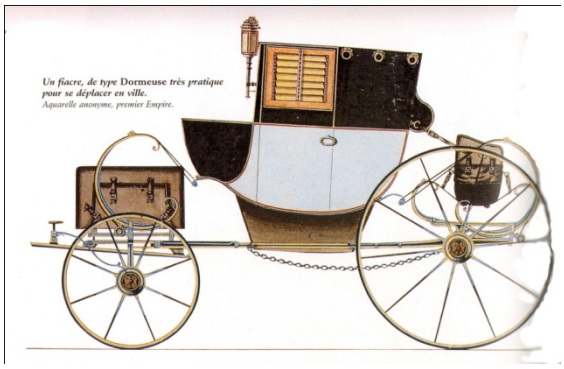


Abbildung 13: Eine elegante Dormeuse eines vermögenden Mannes für den Verkehr in Hamburg oder für eine kleinere Tagesreisen in die Umgebung (Dänzer-Kantof, S. 156)

Abbildung 14: Das Unglück mit Karren (Chariot) abseits der Poststraße trifft die Landfrau auf dem Weg zum Markt in die nächste Stadt. Allerdings ist bemerken, daß diese Transporte auf den Postrouten nicht üblich gewesen sein dürften, denn den Dörflern war eher an Verbindungen zu ihren Nachbarn gelegen, nicht an den Poststraßen. (Carle Vernet, in Dänzer-Kantof, S. 154)

Abbildung 15: Eleganter städtischer Stuhlwagen aus Hamburg (Ch. Suhr, ca. 1820)

Abbildung 16: Der robuste Quast'sche Stuhlwagen (Chariot?) von 1828 aus den Marschen. Wagen diesen Typs wurde für Zubringerdienste entlang der Postrouten und für den Verkehr in Hamburg verwendet (Freilichtmuseum am Kiekeberg, Sept. 2012).

Abbildung 17: Ein überfüllter Stuhlwagen, eingesetzt als Ordinaria einer Postroute, auf der Fahrt nach Gotha. Die Gesellschaft ist den Unbilden des Wetters völlig ausgesetzt. (Opitz, ca. 1820)

Abbildung 18: Stuhlwagen bei einer Living History Veranstaltung im Freilichtmuseum am Kiekeberg (Sept. 2012)

Truppenbewegungen 1811-13

Die hanseatischen Departements unter ihrem Generalgouverneur Davout wurden in der Jahreswende 1811/12 zum Ausmarschraum der „Grande Armée“:

Die marschierenden Kolonnen dürften 1812-1813 das Bild auf der großen Chaussée bestimmt haben.

Als durchschnittliche Marschleistung eines Regiments entlang einer großen Chaussee werden ca. 25-30km pro Tag angegeben (Giehrl, Anlage 11), also ca. 6 ½ lieues.

Abbildung 19: Hamburger Bürgermilitair 1813 auf der Brücke zwischen Hamburg und Harburg. Vermutlich nahe der Süderelbe mit Blickrichtung Hamburg (Ch. Suhr, 1813)

Abbildung 20: Gefecht an einer Allee, dem Veddel bei Hamburg 1813/14

Literatur und Quellen

1. *Hermann Giehrl: Der Feldherr Napoleon als Organisator – Betrachtungen über seine Verkehrs- und Nachrichtenmittel, seines Arbeits- und Befehlsweise, Ernst Mittler & Sohn, Berlin 1911, S 107 ff.*
2. *Helmut Stubbe da Luz: Napoleons Landrat im Arrondissement Lüneburg / Lunebourg (1811-1813), S. 112*
3. *Helmut Stubbe da Luz: Okkupanten und Okkupierte – Napoleons Statthalterregime in den Hansestädten, Band 2: Kontinentalsperre – Occupation pacifica – Assimilationspolitik, Martin Meidenbauer Verlagsbuchhandlung, München 2005, siehe: Kapitel, Die Achse Paris-Hamburg, S. 341-345*
4. *Boris Dänzer-Kantof: La vie des Français au temps de Napoléon, LaRousse, Montréal 2003, p. 154-155*
5. *Puissant, Traité topographique, d'Arpentage, et de Nivellement, Paris 1807*
6. *Marcel Watelet: Chemins impériaux & voies royales, - Patrimoine cartographique de Wallonie, Racine, Bruxelles, 1998, S. 32 ff.*
7. *Poste impériales: État général des postes et relais de l´Empire français, Paris, 1812*
8. *Martin Klöffler: Materialien zur Living History in drei Teilen - Last und Lust des Reisens Oder von der Unbequemlichkeit der Fortbewegung zu Lande 1750-1815*
   Teil 1: Die Reisenden und ihre Equipage
   http://www.ingenieurgeograph.de/Living_History/Material/KLoffler_Reisen_1750-1800_Teil_1_2010_10_03.pdf
   Teil 2: Vom Reisen selbst, der Fortbewegung und den Hindernissen
   http://www.ingenieurgeograph.de/Living_History/Material/KLoffler_Reisen_1750-1800_Teil_2_2010_10_03.pdf
   Teil 3: Vom Postwesen, von der Obrigkeit und den Chausseen
   http://www.ingenieurgeograph.de/Living_History/Material/KLoffler_Reisen_1750-1800_Teil_3_2010_10_03.pdf

Anhang

Zeitgenössische Berichte

Im offizielles franz. Regierungsblatt. Journal du Nord[10] heißt es über den Einsatz der Arbeitskräfte:

«Basse-Allemagne jusqu'au 1er Août

On apprend de Hambourg, que les travaux de la nouvelle chaussée de Vésel [Wesel] à Hambourg commencés à la fin du mois de Mars, sont poussés avec une grande activité. On y emploie 7,ooo travailleurs et 1,2oo chariots. Dans le département de l'Ems-Supérieur la Chaussée est déjà élevée au niveau désigné dans une espace de 15 milles et praticable aux voitures. ÏI en est de même depuis es limites du département des Bouches-du-Veser jusqu'a Brinkoum [Brinkum], où elle vient s'embrancher sur l'ancienne route pavée qui conduit à Bremen, et au-dela de cette ville plus de deux myriamètres sont déjà achevés, et dans le département des Bouches-de-l'Elbe, les travaux sont si avancés, qu'on croit qu'ils pourront être terminés vers le milieu du mois d'Octobre. La longueur totale de cette route depuis Telgte jusqu'à Hambourg sera de trente milles d'Allemagne[11].»

Zur Verkürzung der Reisezeit aus einer weiteren offiziellen Quelle:

„Hamburg wird es [nach Paris] im nächsten Jahre um mehr als sechzig Stunden, durch die Chaussee seyn, die man durch den Sand, von Mastricht nach Wesel, und von Wesel nach Hamburg erbaut; und dieß wird das erste Beyspiel in der Geschichte seyn, daß eine Straße, von achtzig Lieues, in zwey Iahren gebaut worden ist. Zehn Arbeitsstätte sind daran beschäftigt, und vor dem Ende des Jahrs 1811 wird über die Hälfte dieser Straße fertig seyn.“[12]

Proklamation des Herrn Schultze, königlich-westphälischer Polizey-Kommissars in der Magdeburgischen Zeitung am 14. November 1812[13] (!) für die Anwerbung von Pflasterern:

„ ‘Ungebahnte Wege werden geebnet, Sümpfe in die schönsten Gefilde verwandelt, und Flüsse durch Kanäle mit einander verbunden.

So ist unter andern zwischen den Städten Hamburg, Bremen und Wesel eine Chaussee wie aus einem Nichts entstanden, welche dem kommunicirenden Publikum unzählige Vortheile verspricht, indem sie die Kommunikation mit dem Innern des [französischen] Reichs außerordentlich erleichtert.

Schon ist diese Arbeit so weit gediehen, daß die Chaussee mit Anfang des nächsten Jahres dem Publikum geöffnet werden wird, und es fehlen nur noch eine Anzahl

---

[10] *Journal du Nord, 5ieme Année, Tôme 18, Juillet-Décembre 1811, p. 544*

[11] *mille Allemagne = deutsche Meile = 7.532,5m. 30 Meilen = 225 km*

[12] *Die Zeiten oder Archiv der neuesten Staatsgeschichte und Politik, Band 28, Leipzig 1811, S. 45*

[13] *Magdeburg während der Blockade 1813 und 1814, Magdeburg, 1814, S. 8*

geschickter Steinpflasterer, oder Steinsetzer, um dies nützliche Werf zu vollenden. Die Regierung wünscht ohngefähr hundert solcher Steinpflasterer unter den unten specifizirten vortheilhaften Bedingungen zu engagiren, und ich schätze mich um so glücklicher, den Auftrag dazu erhalten zu haben, weil dieses mich zugleich in den Stand setzt, manchem braven Westphalen einen Erwerbszweig an die Hand geben zu können. Ich fordere daher alle diejenigen, welche Lust haben und das Metier des Steinpflasterns vollkommen verstehen, hiermit auf, sich ungesäumt und spätestens bis zum 1sten bei mir deshalb zu melden.'

Ob die Steinsetzer oder Steinpflasterer auf die, sen Aufruf nach Harburg — dem von Herrn Schultz, im fernern Verlauf seiner Proklamation ihnen angewiesenen Sammelplatze — gewandert sein mögen, um auf der zum Vortheil des — nicht existirenden — Handels anzulegenden Chaussee für das ihnen versprochene kümmerliche Lohn, das vielleicht gar nicht, oder doch nicht prompt ausgezahlt wäre, zu arbeiten, das wissen wir nicht; so viel wissen wir aber und können es dreist behaupten, daß, so lange die Welt steht, keine Proklamation dieser Art an die Steinsetzer erlassen worden."

Die Schlußfolgerung ist, daß der Unterbau der Chaussee zwar fertiggestellt, die Bepflasterung auf weiten Strecken noch fehlte

Zur Geschichte des Chaussebaus[14]

„Die Achse Paris-Hamburg

Vom französischen Straßenbau durften die Hanseaten einiges erwarten: „Wo immer der französische Einfluß sich ausbreitete", so ist im Rückblick nicht unzutreffend konstatiert worden, „konnte man sicher sein, daß nach [...] wissenschaftlichen Gesichtspunkten gebaute Straßen folgen würden". Straßenbau war ein substantieller Bestandteil des napoleonischen Imperialismus, und die deutschen Straßen waren meist nicht nach geopolitisch übergreifenden Gesichtspunkten angelegt, entbehrten in ihrer Ausstattung auch allzu oft der Pflasterung und der Drainage[101].

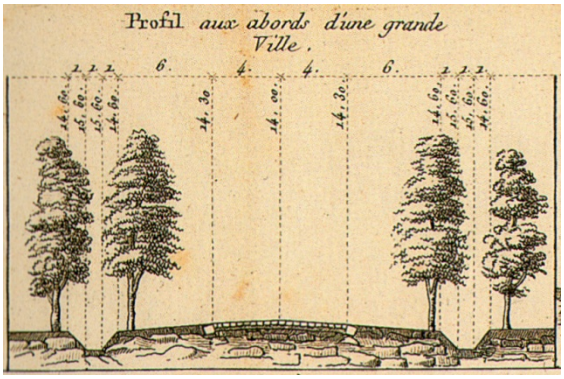


Abbildung 21: Profil in der Nähe großer Städte mit doppelter Baumreihe und 8 Meter Breite für zwei Fuhrwerke, was wohl dem höheren Aufkommen geschuldet ist.

Doch auch die schon Anfang 1811 in Angriff genommene Heerstraße zwischen Wesel und Hamburg blieb unvollendet, erlangte insbesondere nicht überall die ihr ursprünglich zugedachten Qualitätsmerkmale, konnte im Winter 1812/13 aber schon allerlei Transporten dienen. Ebenso wie das parallel gestartete Projekt einer Straßenverbindung zwischen Antwerpen und Amsterdam (mit Abzweigung von Breda nach Nimwegen) war die Verbindung Wesel-Hamburg dazu gedacht, die neufranzösischen Reichsteile an die Zentren von Politik, Militär und Wirtschaft anzubinden. In wenigen Tagen sollte man von Paris über Lüttich, Maastricht, Venlo, Wesel, Münster, Osnabrück, Diepholz, Bremen, Rotenburg/Wümme nach Harburg und Hamburg und darüber hinaus durch das freilich dänische Holstein über Oldesloe nach Lübeck und Travemünde gelangen[102]. Seinem Finanzminister Gaudin gegenüber legte Napoleon im August 1811 großen Nachdruck auf die Beschleunigung der Arbeiten: „Worauf es in diesem Moment" ankomme, das seien „die Arbeiten an den Straßen". Amsterdam werde von Paris aus in 24 Stunden zu erreichen sein, Hamburg werde vier Tagesreisen näher an die französische Hauptstadt herangerückt[103].

Die neue Straße wurde am 16. Dezember 1811 zur Kaiserlichen Straße (Nr. 3) ernannt; dies bedeutete, daß sie nicht allein, aber in erster Linie von Paris zu bezahlen war und nicht aus den Departementshaushalten. Sie sollte - so die Planung - überall mindestens 14 Meter breit, mit Backsteinen gepflastert und von Bäumen gesäumt sein. Die Chaussee folgte teils schon eingerichteten Trassen, führte vor allem aber quer durch das Land - je nach den Erkenntnissen der Ingenieure der Ponts-et-chaussees. Die Durchführung der Arbeiten waren in Paris geplant worden, gelangten aber zu nicht geringen Anteilen dezentral zur Ausführung. Die Präfekten zeichneten für die Fortführung der Bauarbeiten verantwortlich. Die in den Hanseatischen Departements auftretenden Organisationsschwierigkeiten waren groß. Nicht selten wurden Pferde und Wagen von den jeweils ortsansässigen Bauern requiriert, und dies bei knauserigen (oder gar gänzlich ausbleibenden) Entschädigungen. In Bremen befahl Arberg Ende 1811 den betroffenen Gemeinden, welche Quantität an Steinen und Kies jede einzelne zu liefern hätte. Hier zumindest war nicht von Backsteinen, sondern - vielleicht aber für den Unterbau gedacht - von auszugrabenden und zu sammelnden Natursteinen die Rede. Für pünktliche Planerfüllung wurde eine Prämie in Aussicht gestellt[104]. Sie wurde aus Mitteln des Departements gezahlt, denn ein Departement hatte für Infrastrukturmaßnahmen, die seine Lage verbesserten, durch die Erhebung von Zusatzcentimen auf die direkten Steuern bis zu einem gewissen Grade beizutragen[105].

Unternehmensgeist, Arbeitskraft und Geld

Im Sommer 1812 konstatierte der Hamburger Präfekt Conninck-Outrive in aller Öffentlichkeit, daß die erste Ausschreibung für den Bau der Strecke nur ein begrenztes Echo gefunden hatte. Für manche Bauabschnitte, zum Beispiel für den zwischen Steinbeck und Harburg, waren noch keine Unternehmer gefunden worden[106]. Da das französische Einnahmewesen erheblich effizienter war als die Fähigkeit - oder auch die Bereitschaft - der Administration, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, mußten die Straßenbauarbeiten mehrfach unterbrochen werden, da die Arbeiter nicht entlohnt zu werden vermochten und sich der Aufforderung, in Aussicht auf spätere Bezahlung ihre Arbeit fortzusetzen, entzogen[107].

[14] *Stubbe da Luz, s. 341-345*

Wenn das offiziöse Handbuch des Departements der Elbmündungen 1812 angab, im Juli seien auf der Chaussee zwischen Wesel und Hamburg 7000 Arbeiter und 1200 Fuhrwagen eingesetzt worden (siehe oben), so war eine spezifizierte Angabe für die nähere Umgebung Hamburgs und Bremens offenbar lieber nicht gemacht worden. Auf die in jenem Handbuch in Aussicht gestellte Ersparnis von 30 Stunden Wegezeit zwischen Hamburg und der französischen Hauptstadt, welche als bislang 90 Stunden umfassend angegeben wurde[109], mußten die Neufranzosen also noch warten. Immerhin war es nach dem Abzug der Okkupanten möglich, in zwei Tagen von Hamburg nach Wesel zu gelangen - eine immerhin akzeptable Folge der Okkupation (wenn auch keine Rechtfertigung dafür).

Eine Brücke über Norder- und Süderelbe

Die Route Venlo-Wesel war Anfang 1812 endgültig fertiggestellt. Die verbleibenden Kosten für die Verbindung Wesel-Hamburg waren auf knapp 10 Mio. Francs veranschlagt, 2 Mio. auf den Bau einer Brücke, mit deren Hilfe die Straße zwischen Harburg und Hamburg über die Elbe geführt werden sollte.

Abbildung 22: Verlauf der Chaussee von Hamburg – Fähre über Norderelbe - Wilhelmsburg – Fähre über Süderelbe – Harburg (Ausschnitt der Karte von Neddermeyer, 1813)

Die berühmte, freilich kurzlebige Brücke, die dann innerhalb der Festung Hamburg-Harburg im Sommer 1813 errichtet wurde, ging also ebenso - wie die Festung Hamburg - auf Planungen von 1811 zurück. Ein Ingenieur der Ponts et chaussees, Tarbe, schlug ein Bauwerk vor, das - zur Ermöglichung weiterer Schifffahrt -zwar in einigem Abstand zu den Ufern enden und in Fährenverkehr überleiten sollte, aber gerade auch wegen der auf diese Weise fehlenden Verankerung am Flußrand ein technisches Meisterwerk darstellen mußte. Vor allem aus Kostengründen fand das Projekt sich allerdings erst weiter hinten auf der Prioritätenliste'".

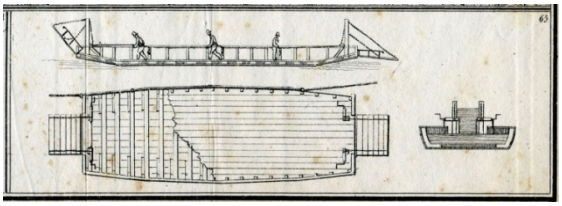


Abbildung 23: Fährprahm über Norder- und Süderelbe (Ausschnitt der Karte von Neddermeyer, 1813)

Die Verlängerung der Chaussee bis zur Ostsee (über Oldesloe und Lübeck bis Travemünde) wurde von Napoleon am 1. März 1812 erst einmal zurückgestellt. Dennoch stand das Geld für die Hauptstrecke nicht schon sogleich in ausreichender Menge zur Verfügung: 1811 waren 3 Mio. verbaut worden, 2 Mio. sollten 1812 durch den Verkauf oldenburgischer Domänen, 4 Mio. durch den Verkauf weiterer Güter eingenommen werden. Nachdem während der Monate, in denen Davout das Elbe-Observationskorps zusammenstellte, einige Pioniereinheiten am Straßenbau mitgewirkt hatten, wurden 1812 vor allem Tagelöhner, aber auch requirierte Arbeitskräfte zum Straßenbau eingesetzt. Die Tagelöhner bekamen ihren Lohn - meist 1 Franc pro Tag, in den teuren Hansestädten und um sie herum anderthalb Franc - oft nicht rechtzeitig, manchmal überhaupt nicht ausbezahlt, und während mit den Residuen des Feudalismus generell auch die Fronarbeit abgeschafft wurde, erhielt Zwangsarbeit hier nur einen anderen Namen: die Corvée feierte unter Napoleon also teilweise Urständ, bevorzugt in den in einem Sonderstatus gehaltenen Generalgouvernements.

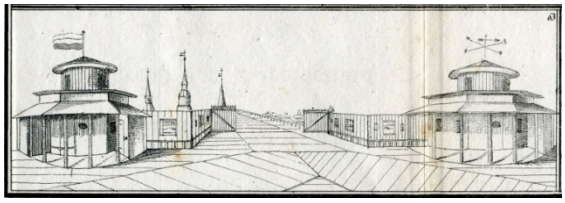


Abbildung 24: Wachthäuser am Landeplatz, vermutlich an der Norderelbe mit Blickrichtung Hamburg (Ausschnitt der Karte von Neddermeyer, 1813)

Im selben Jahr 1812 allerdings kam der Straßenbau - vor allem bedingt durch den Rußlandfeldzug und seine Folgen - ins Stocken. Immerhin wurde die Achse Wesel-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg, die die Hauptorte der rechtsrheinisch-deutschen Departements wie an einer Kette aufreihte und streckenweise ungefähr dort verlief, wo heute die Bundesautobahn A 1 an diesen Großstädten vorbeiführt, im Bereich einiger Abschnitte, darunter Harburg-Bremen und Bremen-Diepholz tatsächlich fertiggestellt[112]. Im Verlauf einiger noch heute dort verlaufender Bundesstraßen ist örtlich zuweilen von „Napoleonstraße" die Rede, beispielsweise in der Nähe von Nienburg/Weser. Die Weseler Munizipalität stellte unter diesem Gesichtspunkt 1811 fest, daß Wesel als „/e point central" zwischen Frankreich und den vier rechtsrheinischdeutschen Departements zu betrachten sei"[3]. Im Januar 1813 beschloß die Pariser Regierung, auch Straßen nachgeordneten Rangs mit dem Titel einer „Kaiserlichen Landstraße" zu versehen und infolgedessen mit Finanzspritzen aus der Hauptstadt zu versorgen. Zugleich sollte die Finanzierung dieser Routes departementales zu bestimmten Prozentsätzen jedoch auch weiterhin durch in den betroffenen Departements zu erhebende Centimes additionnels erfolgen. Ein Blick auf die Liste dieser Straßenbau- und -erweiterungsvorhaben zeigt, daß der Blick des Kaisers wiederum über die Elbe hinaus nach Osten gerichtet war: Stralsund und Stettin sollten angeschlossen werden, und es sei einstweilen ratsam, so teilte Napoleon seinem Generalgouverneur in der 32. Militärdivision im Februar 1811 mit, bei den erforderlichen Rekognoszierungsarbeiten „niemanden zu beunruhigen"[114]. Auch Berlin sollte mit Hamburg verbunden werden[115]. Am Ende der Napoleonzeit waren von den insgesamt 33.000 km „Reichsstraßen" im gesamten Empire allerdings nur ein Drittel tatsächlich fertiggestellt und instandgehalten[116].“

Die Harburger Brücke[15]

„Wenn wir in der Stadt waren, so gingen wir oft mit unserm Vater aus, um zuzusehen, wie die Harburger Brücke gebaut wurde. Es ist aber ein gänzlicher Irrtum, wenn jetzt einige Leute meinen, diese Brücke sei damals von Hamburg nach Harburg quer über die Elbe gegangen. Über die beiden Elbarme mußte man (ebenso wie jetzt) mit Fähren übergesetzt werden. Die Brücke diente nur dazu, bei dem damals ganz sumpfigen Terrain die Stelle des jetzigen Dammes zu vertreten. Der Grasbrook und die Elbinseln waren nämlich so niedrig,*

[15] *Marianne Prell, Erinnerungen aus der Franzosenzeit in Hamburg. 1806-1814, 1913*

daß sie bei der geringsten Flut unter Wasser standen, und wenn nachher auch das Wasser abgelaufen war, so blieb der gänzlich mit Gras bedeckte Boden doch immer sumpfig, und daher schwer zu passieren, was besonders dem vielen Militär und den Geschütz-transporten höchst beschwerlich war.
Zweckmäßig war die Brücke, aber keineswegs schön; von ganz ordinärem ungehobelten Holze waren Pfähle in die Erde gerammt und Balken und Bretter darübergelegt. In der Mitte war eine doppelte Bretterlage für die Wagen, deren zwei nebeneinander knapp Platz hatten; zu beiden Seiten war für Fußgänger ein Weg von etwa 2-3 Fuß Breite, doch ging man nur auf einfachen Brettern, durch deren Fugen man oft recht gut das Gras unter der Brücke noch sehen konnte. Das Geländer war höchst einfach, so wie jedes kleine Kind es etwa zeichnen würde."

Zeitgenössischer Bericht über den Frondienst

Interessant ist noch ein Zitat des Schriftstellers Friedrich Freudenthals aus Fintel, welches die Sache quasi „von unten" beleuchtet:[16]

„Nach mehrstündiger Wanderung erreichen meine Vater und ich das Dorf W. (...) Hier gelangten wir auf die Heerstraße, die Napoleon I. während der Jahre von 1811-1813 durch unsere heide bauen ließ. Vielfach hörte ich in meiner Jugend und auch wohl später noch in gewissen Kreisen die Einrichtungen und Umwälzungen, womit der Völkerunterjocher unsere Heimath beglückte, als höchst segensreich für Handel und Verkehr preisen. Jene auf Befehl des Gewalthabers erbaute Straße musste dann oft als Beweis für die Kultur- und fortschrittbefördernden Bestrebungen des großen Kaisers dienen. Mein Großvater, der die Zeit der französischen Herrschaft mit durchlebte, wusste allerdings noch eine andere Tonart zu jenem Lobliede. Er meinte, das Gute, was Napoleon uns gebracht habe, wäre auch wohl ohne ihn und mit weniger Ungerechtigkeit und Druck zu uns gekommen. Mein Großvater hatte als fünfzehnjähriger Bursche mit an jener Straße arbeiten müssen. Aus den entferntesten Dörfern her, aus meilenweiter Runde trieben die Gendarmen die arbeitsfähigen Männer schaarenweise herbei und zwangen sie zum Frohndienst für den Staat. Beköstigung mußten die Leute sich selber mitbringen und an Zahlung eines Arbeitslohnes war kein Gedanke. Die Gelder, die der Staat für den Bau hergab, verloren sich in den Taschen der Aufseher und Unternehmer, jener Leute, die in den größeren Dörfern, Flecken und Städten Handel, Verkehr und Gewerbe in den Händen hatten, oder auch bei Zeiten sich im Civildienst einflussreiche Stellungen zu ergattern wußten, mit Hintansetzung alles vaterländischen Gefühls und nach dem weisheitsvollen Grundsatze: ´Weß Brod ich esse, deß Lied ich singe!´"

Entschädigungen

Bekannt ist auch die mangelhafte Entschädigung für enteignetes Land. Johann Hinrich Meybohm (von Pringens Hoff / Kakenstorf) erhielt als Ersatz für seine von der Straße unterbrochene Wiesenbewässerung vom Maire in Tostedt beispielsweise gerade einmal 1 ½ Morgen unkultiviertes Moorland zugesprochen. Immerhin wurden ihm 1815 nachträglich 125 Taler Entschädigung von der Hannoverschen Regierung zugebilligt. [17]

[16] *Hinweis von Nils Kagel*

[17] *dito*

Dr. Martin Klöffler
Neusser Weg 72
D-40474 Düsseldorf
Germany

NOMS DES RELAIS.	POSTES.
D'Emptine à Havelange	1 *et dem.*
Havelange à Fraineux	2.
Fraineux à LIÉGE	3.
LIÉGE* à MAESTRICHT	3 *un qu.*
Le 3.e cheval pour l'année; et pour 6 mois, de Maestricht à Liége.	
MAESTRICHT à Gueldres (*voy.* n.° 100)	11.

N.° 102.

ROUTE DE PARIS À GUÉRET,

Chef-lieu de la Creuse,

Par Limoges, 58 postes et demie.

De PARIS à LIMOGES (*voy.* n.° 4)	48 *trois q.*
LIMOGES* à Massey	1 *et dem.*
Le 3.e cheval réciproquement pour l'année.	
Massey à Saint-Léonard	1 *et dem.*
Le 3.e cheval réciproquement pour l'année.	
Saint-Léonard à Sauviat	1 *et dem.*
Le 3.e cheval réciproquement pour l'année.	
Sauviat à Bourganeuf	1 *trois q.*
Le 3.e cheval réciproquement pour l'année.	
Bourganeuf à Drouille	2.
Le 3.e cheval réciproquement pour l'année.	
Drouille à GUÉRET	1 *et dem.*
Le 3.e cheval réciproquement pour l'année.	

N.° 103.

1.re ROUTE DE PARIS À HAMBOURG,

Chef-lieu des Bouches-de-l'Elbe, 108 p. et demie.

De PARIS à LIÉGE (*voy.* n.° 9)	47.

NOMS DES RELAIS.	POST
De LIÉGE * à MAESTRICHT	3 *un*
Le 3.e cheval pour l'année ; et pour 6 mois, de Maestricht à Liége.	
MAESTRICHT à Gueldres (*voy.* n.° 100)	11.
Gueldres à Wesel	3 *et a*
Wesel à Schermeck	2.
Schermeck à Halteren	2 *un*
Halteren à Dulmen	1 *et d*
Dulmen à Appelhulsen	2.
Appelhulsen à MUNSTER	2.
MUNSTER à Olsbeveren	2 *et d*
Olsbeveren à Glandorf	1 *et d*
Glandorf à OSNABRUCK	2 *et d*
Le 3.e et le 4.e cheval réciproquement pour l'année.	
OSNABRUCK à Bohmte	3.
Le 3.e et le 4.e cheval réciproquement pour l'année.	
Bohmte à Lemford	2.
Lemford à Diepholz	2.
Diepholz à Barnsdorf	2.
Barnsdorf à Bassum	2 *et de*
Bassum à BREMEN	3 *et de*
BREMEN à Osterberg	3 *un q*
Osterberg à Rothenbourg	2 *un q*
Rothenbourg à Tostedt	3 *et de*
Tostedt à Haarbourg	3 *et de*
Nota. On s'embarque à Haarbourg pour se rendre à Hambourg.	
2.e ROUTE DE PARIS À HAMBOURG, *Par Nienbourg*, 106 postes trois quarts.	
De PARIS à Diepholz (*voy.* n.° 103)	88.
Diepholz à Suhlingen	3 *et de*
Le 3.e cheval réciproquement pour l'année.	

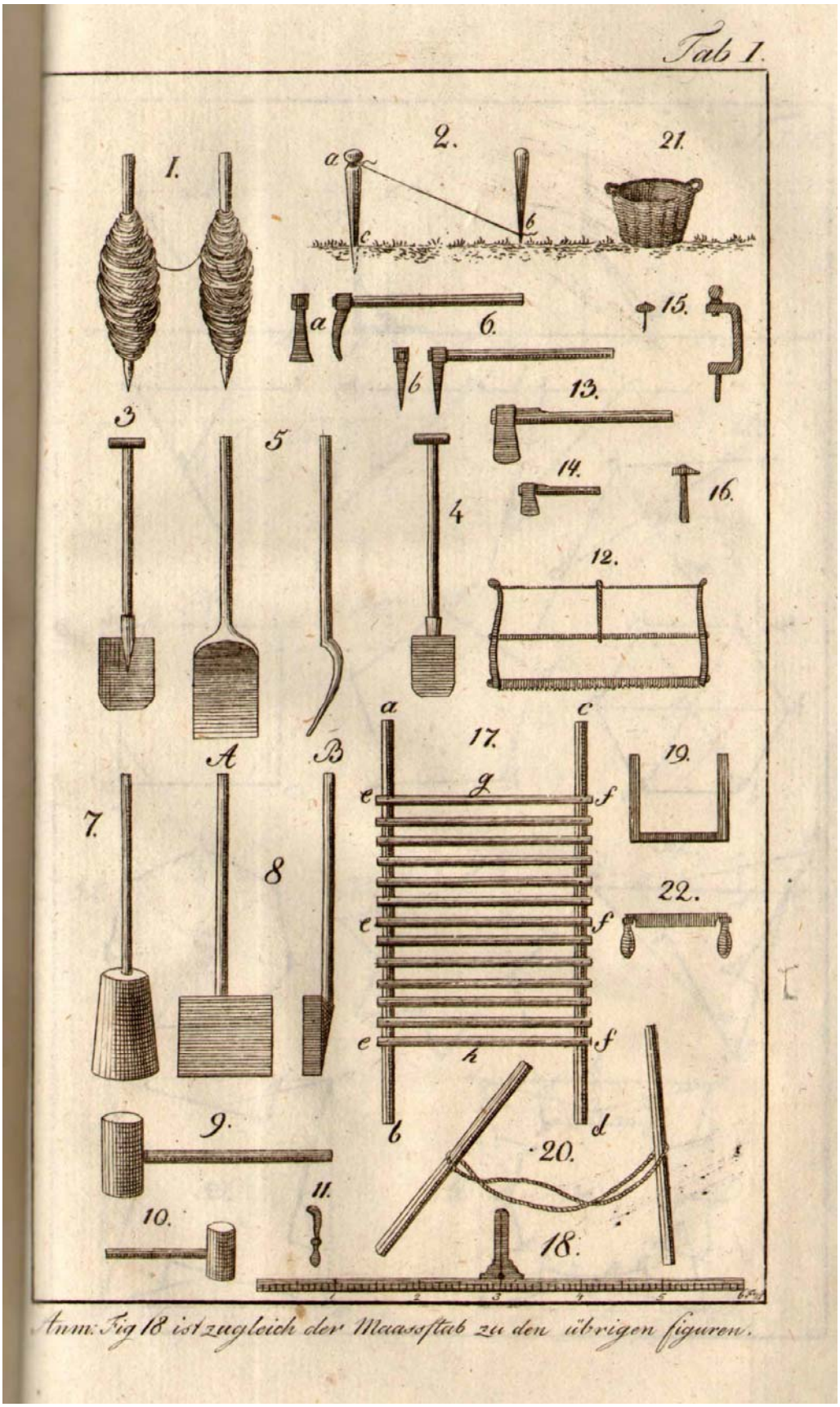


Abbildung 25: Werkzeuge für Straßenbau (eigentl: Schanzenbau), Fig. 1 Spindel mit Trassierschnüren, Fig. 2 Erdzirkel, Fig 3 Spaten (Spaden), Schaufel (Grabscheit), Fig. 4 Rasen- oder Plackspaden Fig. 5 Schaufeln, Fig. 6 Erd- und Steinhaue, Fig. 7 Stampfer, Fig. 8 Wallschlägel, Fig. 9 Schlegel, Fig. 10 Schlegel, Fig. 11 Faschinenmesser, Fig. 12 Schrotsägen, Fig. 13 Äxte, Fig. 14 Beile, Fig. 15 Großer und Kleiner Bohrer, Fig. 16. Hammer, Fig. 17 Tragebahren für Rasenplacken, Fig. 18 Setzwaage und Waage- und Richtscheit, Fig. 19 Leere, Fig. 20 Faschinenwürge, Fig. 21 Tragekorb für Erde, Fig. 22 Schneidemessser, auch Schäleisen zum Entrinden (Reiche, Tab. 1) (Ludwig v. Reiche, Baupraxis, Berlin, ca. 1825)