

11. DUNGELBECKER STRASSEN

von Kai Burgdorf

11.1 Vom Trampelpfad zur Bundesstraße

11.1.1 Straßen und Wege in alter Zeit

Die Rede ist von der heutigen Bundesstraße 65. Sie hat eine lange Geschichte hinter sich, die der länger ist als die unseres Dorfes Dungenbeck. Wann der Zeitpunkt gekommen war, dass immer mehr Menschen auf dem gleichen Pfad durch unsere Gemarkung wanderten, der sich dann langsam auflöste und immer wieder benutzt wurde, lässt sich nicht mehr sagen. Der Landkreis Peine wurde schon im frühen Mittelalter von zahlreichen sogenannten Heerstraßen durchzogen, wobei nicht alle bekannten Heerstraßen parallel zur selben Zeit bestanden. Eine dieser Straßen war die heutige B 65. Mit der Entstehung neuer Städte im Mittelalter entstanden auch neue Heerstraßen, und mit der Zerstörung vieler alter Burgen wurden sie wieder bedeutungslos. Besonders die Verkoppelung im 19. Jahrhundert sorgte für das Verschwinden vieler alter Wege.

Noch ältere Wege werden als Dei-, Deit- oder Dietweg bezeichnet. Diese Bezeichnung stammt aus dem Gotischen und bedeutet soviel wie Volksweg. Die Deitwege durchzogen die norddeutsche Tiefebene mit einem auffällig geradlinigen Verlauf. Dörfer wurden gemieden. Neben vier als Deitweg nachgewiesenen Verbindungen im Landkreis Peine wird vermutet, dass auch der durch Dungenbeck führende Heerweg von Hannover über Peine nach Braunschweig seinen Ursprung als Deitweg hatte. Sehr alte Wege waren auch die Sölterwege, auf denen Salz transportiert wurde. Ein solcher Salzhandelsweg in unserer Nähe führt von Klein Lafferde quer durch das heutige Oberg bis nach Klein Ilsede. Der heute noch als Feldweg benutzte Sölterweg liegt westlich der Oberger Tannen. Durchquert man sie von der Dungenbecker Lehmkuhle kommend, so handelt es sich um den zweiten in Nord-Süd-Richtung kreuzenden Feldweg nach dem Wald. Seit der Zeit Karls des Großen wurden überall im Land die ersten christlichen Kirchen gegründet. Das nächstgelegene sogenannte Archidiakonats¹ befand sich in Klein Schmedenstedt im Bereich des Schmedenstedter Friedhofs. Diese ersten Kirchen lagen alle an Deitwegen, und der Schmedenstedter Deitweg verlief durch den Landkreis Peine in gerader Linie aus Richtung Hildesheim kommend über die Lauenthaler Mühle, den Lahberg, Klein Schmedenstedt nach Bortfeld und weiter.

Um Deitwege und Heerstraßen auch im Winter passierbar zu halten, wurden sie nach Möglichkeit als Kamm- und Höhenwege angelegt. Man bezeichnete sie vielerorts auch als "Hohen Weg". In unserer Gemarkung trug bis in unsere Zeit der Weg "An der Simonstiftung" von der Bundesstraße in Richtung Krankenhaus diesen Namen und führte früher in Höhe der Hertha-Peters-Brücke auf den Peiner Hohen Weg, der geradewegs in die Stadt führt. Daher liegt die Vermutung nahe, dass die Heerstraße bzw. der Deitweg durch Dungenbeck einst in Höhe der Drei Häuser nach Westen schwenkte und über den Hohen Weg nach Peine führte.

Die Deitwege mieden Flusstäler und durchquerten sie immer im rechten Winkel. Die vielleicht auffälligste Kurve macht ein solcher Weg im Peiner Raum

¹ Siehe oben Abschnitt 2.3.

ausgerechnet in Dungenbeck. Da man sich immer den kürzesten Weg suchte, deutet diese Wegführung daraufhin, dass man bei einer geradlinigen Durchquerung Dungenbecks Probleme bekommen hätte. Und tatsächlich reichten die Ausläufer des Dungenbecker Bruchs noch im 19. Jahrhundert bis zum Neuen Weg. Vom Platz, wo der Oberger Weg auf die Schmedenstedter Straße trifft, bis zum Mühlwirth und weiter zum Bruch floss ein kleiner Bach, in dessen Bereich man bei ungünstigen Witterungsbedingungen mit Behinderungen zu rechnen hatte. Man wich also (von Peine kommend) zum hoch gelegenen Punkt im Bereich der Kirche aus und machte einen Bogen um den Hügel, um dann sofort wieder in Richtung Escheberg und auf dem kürzesten Weg nach Vechelde fahren zu können. Auf hochgelegenen Punkten der Heerstraßen hatte man, insbesondere in der Nähe von Burgen und Städten, steinerne Wachtürme errichtet. Diese Warten waren in unruhigen Zeiten mit einem Wärtler besetzt, der der bedrohten Ortschaft Signale geben konnte, wenn sich Feinde näherten. Der Dungenbecker Kirchturm hatte seit etwa 1200 eine vergleichbare Funktion.

Die Deitwege berührten in ihrem Verlauf auch die sogenannten Gau-Dingstätten des frühen Mittelalters. Diese lagen oft auf einer von weither sichtbaren Anhöhe. Aber auch die viel älteren vorgeschichtlichen Hügelgräber und Jahrtausende alten Megalithgräber liegen an alten Deitwegen und deuten das außerordentliche Alter dieser Wege an. Im Spätmittelalter hat man dann die Deitwege verlassen und tiefer an den Rand der Dörfer verlegt. In der Nähe solcher neu geschaffener Straßen lagen die Galgenberge, auf denen sich die Richtstätten der Burgen und Städte befanden. Auch in Dungenbeck gibt es eine Flur mit dem Namen Galgenwerth. Dieses Flurstück stellt insofern eine Besonderheit unserer Gemarkung dar, als es im äußersten Südwesten Dungenbecks liegend der einzige Gemarkungsteil ist, der westlich der Pisser liegt. Der nächstgelegene Heerweg befindet sich in nur wenigen hundert Metern Entfernung. Es ist der noch heute bestehende, in Süd-Nord-Richtung durch die Oberger Tannen verlaufende Forst- und Wirtschaftsweg, der aus Münstedt kommend nach Klein Ilsede und dann weiter nach Peine verläuft.

Auch die Heerstraße¹ Hannover-Peine-Braunschweig endete, wie nahezu alle alten Wege unserer Region, zunächst auf der Peiner Burg und führte dann über den Gröpern auf Dungenbeck zu. Auf halben Wege stand früher auf der Südseite die sogenannte Postlinde. Einen Kilometer vor Dungenbeck befand sich an der gleichen Straßenseite das Flurstück "4 Pfähle". Auf diesen beiden Stätten wurde angeblich früher abwechselnd Gericht gehalten. Wenn man Dungenbeck hinter sich gelassen hatte, kam man zum Escheberg. Rechts der heutigen Bundesstraße befanden sich an einer Kreuzung von Feldwegen drei alte Linden. Hier stand auch von 1811 bis 1911 die Schmedenstedter Bockwindmühle. Bei diesen Bäumen befand sich die Dingstätte des Landgerichts der vereinigten Vogteien Dungenbeck und Bettmar.² Danach verließ der Weg die Dungenbecker Gemarkung und steuerte auf Sierße zu, führte an der Vechelder Burg (in späteren Jahren dem Schloss) vorbei, um schließlich in Braunschweig anzukommen.

Allerdings deuten alte Karten und Dokumente darauf hin, dass Peine im Mittelalter eher abseits der großen Fernstraßenverbindungen lag. Bis in das 17. Jahrhundert hinein führte der Hauptverbindungsweg von Hannover nach Braunschweig über Hildesheim und weiter über Groß Lafferde und Bettmar. Erst

¹ Diese Bezeichnung ist schon 1613 auf einer Karte zu lesen. Auf einer Karte von 1805 sprach man statt von einer Heerstraße von einer Postroute über Dungenbeck nach Braunschweig.

² Siehe zur Mühle Abschnitt 13.2.2., zur Dingstätte Abschnitt 4.2.

um das Jahr 1700 herum erlangte die Verbindung über Peine größere Bedeutung. Das mag vor allem an der schwierigen Querung der Fuhse bei Telgte gelegen haben, die nicht selten unpassierbar war. Eine Brücke gab es dagegen schon früh am Fuhseübergang bei Steinbrück.¹ Die Strecke über Groß Lafferde nach Braunschweig war dann auch neben der heutigen B 214 bei Ohof die erste chausseemäßig ausgebaute Straße im Landkreis Peine. Schon 1821/22 wurde sie bis zur Landesgrenze ausgebaut. Und noch lange vor der Pflasterung unserer Ortsdurchfahrt (1866) war es die Verbindung von Groß Lafferde nach Peine, die im Jahr 1857 befestigt wurde.

So ein Fuhrmann führte ein abenteuerliches Leben. Die Wege waren meistens in einem schlechten Zustand, und so kam es nicht selten zu schweren Schäden am Fuhrwerk. Manchmal verlor er sogar ein Zugpferd, dass sich auf dem unebenen Untergrund ein Bein brach und deshalb den Gnadenschuss bekommen musste. Die Schmiede und Radmacher lebten nicht schlecht von den Reparaturleistungen. Es war sicherlich kein Zufall, dass die Dungenbecker Dorfschmiede direkt an der alten Heerstraße lag. Ein Ärgernis für die Fuhrleute waren auch die Zoll- und Wegegeldstellen. Sie kamen auf ihren oft wochenlangen Fahrten durch verschiedene Länder und Fürstentümer mit je eigener Währung. Später als an anderen Orten wurde ab dem Jahr 1826 auch in Dungenbeck eine Wegegeldstelle eingerichtet. Ein beliebter Trick der Fuhrleute war das Befahren von Schleichwegen, um der Maut zu entgehen. Auch in Dungenbeck gab es deshalb häufig Ärger. Die Bauern als Anlieger der Heer- und Landstraßen hatten ebenfalls oft Grund, sich über die Fuhrleute mit ihren Pferdegespannen zu ärgern. Da die Wege schlecht waren, mussten diese oft tiefen Löchern ausweichen und gerieten dabei nicht selten auf einen bestellten Acker.

11.1.2 Wegebesserung im 18. Jahrhundert

Spricht man heute von der "Verbesserung der Verkehrsverhältnisse", nannte man das vor 300 Jahren "Wegebesserung". Damals wie heute waren es im Prinzip immer die gleichen Probleme, die unsere Dorfgemeinschaft beschäftigten. Zum Ausgang des 17. Jahrhunderts boomte der Verkehr auf den Straßen. Der 30 jährige Krieg hatte das Land lange Zeit in Lethargie verharren lassen; nun ging es wieder aufwärts. Nur die Wege waren nach wie vor in einem erbärmlichen Zustand. In erster Linie lag das an der unzureichenden Regelung der Straßenunterhaltung und Finanzierung. Schon seit 1690 bemühte man sich, durch Verordnungen die Wege zu verbessern. 1702 schrieb der Bischof des Hochstifts Hildesheim Jobst Edmund Freiherr von Brabeck über die unbrauchbar gewordenen Wege und Heerstraßen. Reisende würden sie meiden und Umwege suchen, Handel und Wandel würden dadurch hohen Schaden erleiden. Wer aber dennoch die Wege benutze, setze Gut, ja Leib und Leben in fast unvermeidliche Gefahr. Auf den Wegen und damit auch auf der durch Dungenbeck führenden Straße nach Braunschweig muss es damals schlimm ausgesehen haben. Da man keine Alternativen besaß, baute man die Straßen bis zu jener Zeit noch mit einem Unterbau aus Holz. Das bedeutete, dass man starke Äste, quer zur Fahrtrichtung, aneinander reihte. Dieser Knüppeldamm schwamm quasi über der bei Regen und in der Winterjahreszeit aufgeweichten Fahrbahnbefestigung. Doch Anfang des 18. Jahrhunderts verbot man die Knüppel auf der Straße. Viel zu oft verletzten sich die Zugtiere, indem sie die verfaulten

¹ Eine hölzerne Brücke gab es hier seit etwa 1300, eine steinerne Brücke seit der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts. Zu ihrem Schutz diente die Burg Steinbrück.

Hölzer durchtraten. Wo noch Holz zum Straßenbau verwendet wurde, sollte es mit Steinen oder grobem Grand bedeckt werden. Auch die sogenannten Fahr-Geleise, also die von den Gespannen ausgefahrenen Fahrspuren, sollten ausgefüllt werden. Dort wo die Ränder der Fahr-Geleise zu hoch gewachsen waren, sollte man die Ufer niederstechen, damit das Wasser abfließen konnte. Bischof von Brabeck empfahl auch die Anlage von beidseitigen Entwässerungsgräben, zumindest aber auf der abhängigen Seite des Weges. Alle 4 bis 5 Schritte sollten sogenannte Zwerchgräben quer zur Fahrbahn angelegt werden, damit daraus das Wasser zur Trocknung in die Hauptgräben geleitet werden konnte. Die Wegebreite sollte 2 Ruten¹ betragen. Im Peiner Raum hatte zu Beginn des 18. Jahrhunderts noch keine Straße einen durchgehenden Steinunterbau oder eine feste Steindecke. Man beschränkte sich auf die Ausbesserung der tiefsten Löcher und der schlimmsten Moräste. Diese in Hand- und Spanndiensten zu leistenden Arbeiten der örtlichen Bauern waren schon damals in einer Verordnung festgelegt. Die Größe des Hofes war entscheidend für den Umfang der zu leistenden Dienste an den öffentlichen Straßen. Nach der Anzahl der ihnen zur Verfügung stehenden Pferdegespanne unterschieden sich die Vollspanner, Halbspanner und Viertelspanner. Die nachgeordneten Kotsassen und Brinksitzer hatten Handdienste zu leisten. Die Anordnung legte fest, dass jedes Pferdegespann jährlich ein Fuder Steine oder Kies herbeizuschaffen hatte; im Notfall konnten es auch zwei werden. Das Straßenbaumaterial war an den Straßenrändern zu lagern, um in Handdiensten bei Bedarf eingebaut zu werden. Die Aufsicht über die überörtlichen Heer- und Landstraßen oblag den Zollbeamten, Amtsvögten, Gografen oder Bauermeistern. Sie wurden von oberster Stelle verpflichtet, die Straßen regelmäßig zu besichtigen, darüber Bericht zu erstatten und die Besserungspflichtigen notfalls bei Strafe anzuhalten und anzutreiben, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Mit der Arbeitsmoral war es in jenen Zeiten jedoch nicht weit her. Immer wieder wurden die Hand- und Spanndienstplichten nicht allzu ernst genommen. Man sah sich daher gezwungen, sogar die Haftungspflicht an die Bauern weiterzugeben. Sollte nämlich einem Reisenden durch den schlechten Zustand der Straße ein Schaden zugefügt werden, so sollten diejenigen dafür einstehen, die die ordnungsgemäße Instandsetzung des Weges versäumt hatten.

Eine durchgreifende Besserung brachte diese Verordnung allerdings nicht. Um sich die Dienstplicht zu erleichtern, wurden die Wagen oft mit nur wenigen Steinen beladen oder zu den Handdiensten Kinder und alte gebrechliche Personen geschickt. 1774 wurde daher das überörtliche Wegenetz einem "Wegekommisario" unterstellt und der Arbeitsumfang genau beschrieben. So mussten die Vollspanner 6 Tage, ein Halbspanner 5 Tage, ein Kotsass mit 3 oder 4 Pferden 4 Tage mit dem Gespann dienen; wenn er nur 2 Pferde hatte, musste er 3 Tage mit der Karre oder mit halbem Wagen seinen Pflichten nachkommen. Auch die Lademenge der Fuhrwerke war genau festgelegt worden. Ein Gespann, das immer aus 4 Pferden bestehen musste, hatte pro Jahr eine Steinmenge zu liefern, die dem Rauminhalt von einer Quadratrute mit 4 Fuß Höhe entsprach (= ca. 26 cbm). Zum Transport dieser Masse waren 24 Fuhren angesetzt. Große Schwierigkeiten bereitete es, die Steine herbeizuschaffen, denn schlechte Wege machten auch kürzere Entfernungen von 10 bis 15 Kilometern zur Tortour. In Dungenbeck gab es mehrere Grandkuhlen, aus denen man das notwendige Material auf kurzem Wege zur Landstraße transportieren konnte. Die Arbeitszeit

¹ 1 Rute = 16 Fuß = 4,67 m.

dauerte von morgens 6 Uhr bis 18 Uhr. Ersatzweise war es möglich, entsprechende Geldzahlungen zu leisten, womit dann Tagelöhner bezahlt wurden. Die neue Verordnung hielt jedoch nur 4 Jahre. Schon 1778 wurden auch die unbeliebten Spanndienste für die Staatsstraßen abgeschafft. Man legte stattdessen eine Zahlung von 24 Groschen für jeden Spanndienstag und 2 Groschen pro Handdiensttag fest. Schnell musste man jedoch einsehen, dass die Einnahmen nicht reichten, um auch nur das Nötigste zu reparieren.

In jener Zeit entwickelte sich der Handel rasant und verlangte nach immer besseren, vor allem steinbedeckten Straßen. Man suchte nach neuen Finanzierungsmöglichkeiten. Doch durch den Siebenjährigen Krieg war die Staatskasse leer. Man kam nicht umhin, dem Beispiel anderer Länder zu folgen und entschied 1779, die Kosten auf die Wegbenutzer umzulegen. Zu diesem Zweck wurden Weghäuser mit einem Schlagbaum gebaut und den Reisenden von den Wegegeldnehmern eine Benutzungsgebühr abverlangt; auch für jeden Fußgänger und für jedes Stück Vieh musste eine Maut entrichtet werden. Es sollte aber noch 48 Jahre dauern, bis auch auf der Verbindung Peine–Vechelde eine Wegegeldstelle eingerichtet wurde, denn die offizielle Straße von Hannover nach Braunschweig führte damals über Hildesheim. Peine und damit auch Dungenbeck lagen also im Abseits, was zugleich bedeutete, dass die hier durchführende Straße nicht als offizielle Staatsstraße betrachtet und unterhalten wurde. Andererseits bevorzugte mancher Reisende den Weg über Peine und Dungenbeck, weil er kürzer war und keine Mautgebühr zu entrichten war. Trotz der nicht chausseemäßig ausgebauten Strecke und der schwierigen Fuhseüberquerung fuhr man jedenfalls bei gutem Wetter und mit robustem Fuhrwerk relativ gut. Nachweisbar wurde die Strecke von der braunschweigischen Grenze von Sierße bis Dungenbeck bereits 1823 durch das Amt Peine befestigt.

11.1.3 Die Einrichtung einer Wegegeldstelle

Da die Bedeutung der Straße dadurch stieg und auch das Interesse an ordentlichen Straßenverhältnissen wuchs, sollte schließlich eine Wegegeldstelle (zunächst zur Probe für 4 Jahre) eingerichtet werden. Der Amtsvoigt Burgdorf aus Groß Lafferde bestimmte 1826 deren Standort am Haus des Dorfkrügers Finkam in Dungenbeck, doch lehnten die Witwe Finkam, der hier wohnende Steuer- und Zollerheber und auch der Torschreiber am "Hohen Thor" der Stadt Peine die Arbeiten ab. Schließlich übernahm (vermutlich seit dem 1. Juli 1826) Johann Heinrich Ernst aus Dungenbeck den Posten und wurde so zum ersten hiesigen Chausseegeldpächter. Sein Haus an der Schmedenstedter Straße 48 (damals Nr. 1; inzwischen abgerissen) war das erste, wenn man von Sierße her ins Dorf hineinfuhr; hier wurde auch der Schlagbaum errichtet. Für jedes Pferd mussten 4 Pfennige und für jedes angespannte Pferd 6 Pfennige bezahlt werden. Zahlen mussten alle, die hier durchwollten, mit Ausnahme der im Bereich des Amtes Peine wohnenden Einwohner. Die Einnahmen waren zweckgebunden für die Wegeverbesserung zu verwenden. Die Rechnung für das erste Jahr wies Einnahmen von 437 Reichstalern, 21 gute Groschen und 8 Pfennigen auf, was darauf hindeutete, dass täglich zwischen 70 und 100 Pferde die Station passierten.

Ernst fand an seinem neuen Job wohl nur wenig Freude, denn schon im März 1827 wird ein August Fritze als Wegegeldnehmer genannt. Am 1. Juli 1827 wird als Wegegeldnehmer der Grenzzolleinnehmer Köthke genannt, der sich darüber beklagte, dass die Einnahmen, an denen er mit 10 Prozent beteiligt war, stark zurückgegangen waren. Kamen sonst pro Monat 100 bis 150 fremde Wagen,

so war diese Zahl auf nur noch 11 Frachtwagen in den zurückliegenden drei Monaten zurückgegangen. Die Gründe hierfür waren (abgesehen von den inzwischen fast unpassierbaren Straßen), dass gemäß einer Forderung der Oberzolldirektion Hannover alle Transitgüter, welche von Braunschweig nach Hamburg oder zurück transportiert werden sollten, über Celle oder Gifhorn laufen sollten. Die Situation hat sich dann aber wieder normalisiert, so dass 1830 die Wegegelderhebung um weitere 4 Jahre verlängert wurde. Im Dezember 1831 gab es eine Preisveränderung: Für jedes angespannte Zugtier wurden nun 6 Pfennig Courants und für jedes nicht angespannte Reit-, Last- oder Zugtier 3 Pfennig Courants berechnet. 1835 berichtete Wegegeldnehmer Köthke¹ über Versuche von Reisenden, sich der Maut zu entziehen: Viele fahren oder reiten auf dem hinter dem hiesigen Dorfe belegenen Nebenweg (Festanger und Neuer Weg), und man solle eine entsprechende Warntafel mit Strafandrohung anbringen. Da weiterhin ein Einnahmerückgang zu verzeichnen war, schlug Köthke vor, die Gebühren auch auf Hornvieh und Schweine auszudehnen. Ab 1836 übernahm dann Theodor Carl Finkam das Amt des Wegegeldnehmers. Er hatte den Vorteil, dass er direkt an der Heerstraße wohnte und dort auch eine Gastwirtschaft betrieb. Er war also nicht abhängig von den Einnahmen und behielt dieses Amt bis zur Abschaffung der Wegegeldstelle im Jahr 1875.

Da es für die Gemeinden Dungenbeck und Schmedenstedt immer schwieriger wurde, die Heerstraße in Ordnung zu halten, stellten sie 1859 beim Königlichen Ministerium des Innern den Antrag, die Straße von Peine nach Braunschweig als Landstraße anzuerkennen, denn dann würden alle Kosten für Bau und Unterhaltung der Straße vom Minister übernommen werden. Obwohl die Landdrostei in Hildesheim als Zwischeninstanz den Antrag unterstützte, beharrte man in Hannover weiterhin darauf, die Verbindung von Hannover nach Braunschweig nur über Hildesheim als einzige offizielle Streckenführung anzuerkennen. Das Ministerium lehnte den Antrag ab, verlängerte aber gleichzeitig die Erlaubnis zur Erhebung der Maut in Dungenbeck und genehmigte auch eine Erhöhung der Gebühren mit dem Hinweis, dass die Grandbahn der Straße in einem ordnungsgemäßen Zustand erhalten werden müsse.

Aus dem Jahr 1868 ist eine Wegegeldabrechnung erhalten geblieben mit den Einnahmen und Ausgaben der Jahre 1863 bis 1867. Der Peiner Amtsvoigt Oberdieck erhielt als Rechnungsführer 2 Prozent der Einnahmen plus Spesen. Carl Finkam bekam 15 Prozent als Gehalt und war zusätzlich auch für die Pflege der am Straßenrand stehenden Obstbäume zuständig. Die Einnahmen für verkauftes Obst und Holz und die Ausgaben für Pflege und Neupflanzungen lagen in der Zuständigkeit der Gemeinde. Zur Straße gehörten auch zwei Grandgruben: Eine lag in der Dungenbecker und eine 300 qm große im Lindenkampe in der Schmedenstedter Feldmark. Neben den Wegegeldeinnahmen war in der Wegegeldabrechnung auch eine Einnahme aus der Verpachtung der Dungenbecker Grandgrube mit 2 Talern und 15 Groschen aufgeführt. Die Ausgaben wurden für Grundsteuern, Straßenbauumlage, den Wegegeldnehmer, Papier, Porto und die Erneuerung des Schlagbaumes (12 Taler Zimmermann Möhring, Schmedenstedt, und 3 Taler Maler Christian Lüdecke, Peine) ausgegeben. Die Einnahmen aus dem Wegegeld schwankten zwischen 20 und 35 Talern pro Halbjahr. Für die Wegeverbesserung blieb da nicht mehr viel übrig. Finkam musste sich mit 8 Talern pro Jahr begnügen. Aus der zitierten Wegegeldabrechnung für 4 ½ Jahre verblieb

¹ Sein Bericht liegt im Hauptstaatsarchiv von Hannover.

ein Überschuss von rund 55 Talern, von dem die beiden Gemeinden Dungenbeck und Schmedenstedt einen etwa gleich großen Anteil erhielten.

1876 wurde die letzte Wegegeldabrechnung aufgestellt. Sie bezog sich auf den Zeitraum zwischen 1868 und 1875. Die Wegegeldeinnahmen schwankten zwischen 16 und 31 Talern pro Halbjahr. Vor allem der Bau der Eisenbahn, welcher 1844 auch Peine erreicht hatte, zog den Güterverkehr fast völlig von den Straßen ab. Der Wegegeldnehmer erhielt im Schnitt nur noch 6 Taler pro Jahr. Am 20.7.1869 reduzierte man die Preise für die Maut um etwa 30 Prozent, um durch diese Maßnahme die Einnahmen zu erhöhen. Doch blieb die Zahl der Wegegeldzettel etwa unverändert. Die Einnahmen gingen weiter zurück.

Seit 1871 wurden die Wegegeldrechnungen in einer neuen Währung aufgestellt, denn die Mark war eingeführt worden. Aus der letzten Rechnung des Jahres 1875 verblieb ein Rest von 32 Talern 19 Groschen und 6 Pfennigen; das entsprach 97,96 Mark. Nachdem der bisherige Gemeindevorsteher Behre 1879 sein Amt niedergelegt hatte, stellte sein Nachfolger Friedrich Behrens ein Jahr später fest, dass Behre das Geld unterschlagen hatte. Aus diesen Erfahrungen heraus schaffte die Gemeindeversammlung neue Regeln für die Rechnungsführung, indem man den Rechnungsführer nicht mehr jährlich wechseln wollte, sondern sich die Option offen hielt, ihm jährlich kündigen zu können. Auch sollte ein Ausschuss bestimmt werden, der die Rechnungen prüfen sollte. Seine Mitglieder wurden Carl Burgdorf, Fritz Walckling und Fritz Denecke.

Am 30.1.1875 endete die Ära der Wegegeldstelle nach über 50 Jahren durch Beschluss der Gemeindevorsteher von Dungenbeck und Schmedenstedt, nachdem die Aufhebung der Mautstation an höherer Stelle beschlossen worden war. Die Kosten lagen inzwischen über den Einnahmen, und die Reisenden beschwerten sich zunehmend über die schlechte Wegstrecke und die hohen Gebühren. Man versäumte nicht, nach 15 Jahren den Antrag erneut zu stellen, die alte Heerstraße als Landstraße anzuerkennen, zumal in der Schmedenstedter Feldmark bereits 137 Ruten (= ca. 640 m) landstraßenmäßig ausgebaut worden waren und auch in Dungenbeck der Ausbau von 80 Ruten (= ca. 374 m) vorgesehen war.

11.1.4 Die Mühsal mit dem Straßenbau

Beim Amt Peine existierte zu dieser Zeit ein Wegeverband Peine. Auch dieser hatte für eine Reihe von Straßen die Übernahme der Baulasten auf den Landstraßenetat beantragt, doch hatten alle Anträge keine Aussicht auf Erfolg. Darum hatten gem. § 24.1 des Gemeindegewegesetzes die einzelnen Gemeinden die sie verbindenden Straßen gemeinsam auszubauen und zu unterhalten. Dabei kam es auch zu Meinungsverschiedenheiten mit dem Wegebauschverständigen des Amtes Peine, der immer geneigt war, eine technisch einwandfreie Straße herstellen zu lassen. Die Gemeinde dagegen wollte möglichst günstig bauen, da sie die überwiegenden Kosten zu tragen hatte. 1876 meinten die Dungenbecker, dass der Landstraßenaufseher einen zu hohen Ausbaustandard vorgesehen hätte. Sein Kostenanschlag sah den Ausbau der Heerstraße mit einer Breite von 12 Fuß vor. 14 "Kasten" waren als Menge des einzubauenden Materials, also für die Stärke des Fahrbahnaufbaus, bestimmt; die Gemeinde hielt jedoch 10 Kasten für ausreichend. Darüber eskalierte der Streit, und die Gemeinde beschloss, künftig ohne die Bauaufsicht des Landesdirektoriums bauen zu wollen. Man war auch gewillt, bereits gezahlte Zuschüsse zurückzuzahlen. Den Wegebau sollte künftig eine eigene Kommission beaufsichtigen, in die die Gemeindeversammlung neben Gemeindevorsteher Behre Conrad Burgdorf, Heinrich Staats und Fritz Walckling

wählte. Sie sollten die Arbeiten beauftragen, die Beschaffung des Baumaterials organisieren und die Arbeitsleistung beaufsichtigen. Die Kommission wurde auch ermächtigt, denen eine Rechnung zu stellen, die ihre Hand- oder Spanndienste nicht ausführten. Im Jahr 1876 sollten von der Peiner Grenze an 200 Ruten (= 934 m) fertiggestellt werden und danach Jahr für Jahr weitere 100 Ruten durch das Dorf bis nach Schmedenstedt. 1879 entschied das Amt, die Gemeindebaulasten künftig nach den zu zahlenden Staatssteuern zu berechnen. Zahlten bislang die Reihleute des Dorfes die Wegebaulasten weitgehend allein, so sollte sich fortan eine größere Anzahl von Einwohnern an den Belastungen beteiligen.

Die Straße durch das Dorf war in den vergangenen Jahren immer wieder verbessert worden. Dabei wurden auch die noch vorhandenen, schlecht zu fahrenden Ecken bereinigt. Auch 1880 wurden zu Reparaturzwecken wieder Ilseder Schlacken auf die Straße gefahren. Der Durchgangsverkehr nahm sich diesen, nun gut fahrbaren und 200 Meter kürzeren Weg und strapazierte ihn über Gebühr, anstatt die in der Baulast des Kreises stehende Straße hinter dem Dorfe zu benutzen. Zunehmend wurden auch die Transporte zur Peiner Zuckerfabrik ein Problem, zumal der Verkehr dorthin seit 1866 ständig zugenommen hatte und dieser gerade im Herbst und Winter besondere Schäden verursachte. Am 25. Juli 1880 beantragte man deshalb, die Straße durch das Dorf (Schmedenstedter Straße) als Hauptstraßenlinie anzunehmen und in den Wegeverband aufzunehmen. Die Straße um das Dorf sollte dafür in die Gemeindeaufsicht übernommen werden. Das königliche Peiner Amt nahm den Vorschlag ernst und erbat ein Aufmaß der Strecke, sowie eine vom Landstraßenaufseher durchzuführende Ermittlung von Kosten für Abtretungen und Entwässerungseinrichtungen.

Bei einer darauf folgenden Gemeindeversammlung warnte der Gastwirt Burgdorf und die streitbaren Deneke-Brüder vor den Kosten einer solchen Vermessung. Burgdorf war dabei nicht ganz uneigennützig, befürchtete er doch Einbußen an seinem Geschäft, wenn die Straße nicht mehr direkt an seinem erst 8 Jahre alten Gasthaus vorbeiführen würde. Doch die Gemeinde ließ sich nicht beirren und beschloss, die Kosten zu übernehmen, auch für den Fall, dass das Peiner Amt die Strecke nicht in den Wegeverband aufnehmen sollte. In den nächsten 3 Jahren tat sich jedoch nichts, und 1883 hatte die Straße wegen des Durchgangsverkehrs wieder Schäden erlitten, wobei die Bauern daran durch die Unsitte, ihre Pflüge ungeschützt über die Straßen zu schleppen, erheblich beteiligt waren. Die Gemeinde verbot daher das Schleppen von Pflügen ohne Rollen auf chausseemäßig ausgebauten Straßen bei 1 Mark Strafe. Die Strecke wurde mit Ilseder Schlacke ausgebessert. Weitere Baumaßnahmen erfolgten in den Jahren 1885 und 1889, doch bestanden anscheinend keine Planungen mehr, die Dorfstraße in den Wegeverband aufzunehmen.

11.1.5 Dorfstraße oder Landstraße?

Im März 1890 wollte die Gemeindeversammlung beim Kreis erneut beantragen, die Dorfstraße als Landstraße zu übernehmen. Um dem Amt die Sache schmackhaft zu machen, wurde beschlossen, die Straße durch das Dorf zuvor an einigen Stellen zu verbreitern und auf der gesamten Länge auszubauen. Der Ausbau sollte auch erfolgen, wenn der Kreiswegeverband eine Übernahme erneut ablehnen würde. Dieses Angebot machte Eindruck im Peiner Amt, und der Kreis beschloss im April 1890 tatsächlich, die Dorfstraße nach ihrem Ausbau als Landstraße zu übernehmen und die Wegstrecke hinterm Dorfe an die Gemeinde abzutreten. Wegen des Ausbaus sollte sich Gemeindevorsteher Behrens mit der

Landesbauinspektion in Hildesheim in Verbindung setzen. Kurz nach dem Bekanntwerden des Kreisbeschlusses bildete sich die erste Dungenbecker Bürgerinitiative. Sie wandte sich gegen eine Verlegung der Strecke. Es waren die Anlieger der Straße vorm Dorfe, allen voran Gastwirt Burgdorf, welche Nachteile befürchteten. Dabei waren auch der Vollspanner Stallmann, Schmiedemeister Bauermeister, Vollspanner Christel Peyers und sein Schwiegervater Carl Burgdorf. Sie alle beschwerten sich beim königlichen Landratsamt und brachten vor, dass die entscheidende Gemeindeversammlung nicht ordnungsgemäß bekannt gemacht worden war. In der Bekanntmachung sei nur der Tagesordnungspunkt "Ausbau der Dorfstraße" aufgeführt, nicht jedoch eine Abstimmung über die Verlegung des Communicationsweges. Da sie bei der Versammlung nicht anwesend gewesen waren, konnten sie nicht mit abstimmen. Man schlug vor, mit einer ordentlichen Wegweisung dem Übel des Durchgangsverkehrs im Dorf abzuhelfen. Ein alter in Höhe der Einmündung des Woltorfer Weges stehender Wegweiser sei zudem nicht mehr lesbar und müsse erneuert werden.

Im Oktober lag dann der Kostenanschlag für den Ausbau vor, den die Landesbauinspektion auf 10.700 Mark festgestellt hatte. Mit 181 zu 10 Stimmen beschloss daraufhin die Gemeindeversammlung den Ausbau. Auch der erforderlich werdende Grunderwerb machte keine Probleme. Eine paritätisch besetzte Kommission sorgte für das Abschätzen und Ausgleichen der Grunderwerbskosten. Zu ihr gehörten die Voll- und Halbkotsassen Christel und Fritz Schlüter, Conrad Grobe und Karl Kuchenbuch, sowie die Voll- und Halbspänner Christel Stallmann und Carl Burgdorf, der Anbauer Fritz Deneke, der Häusling Christian Eschemann und der Brinksitzer und Bäcker Christel Burgdorf. Verbreiterungen der Straße waren bei den Höfen der Witwe Seevogel (heute Heinrich Peyers), Fritz Heine (ehem. Eichenhof), Fritz Ernst (Hacke), Gustav Weber (Gefäller) und Gastwirt Carl Finkam vorgesehen. Von der Bürgerinitiative gegen die Verlegung der Straße war nun nichts mehr zu hören. Ihre Beschwerden wurden zurückgewiesen, und bei der Abstimmung enthielten sich die ursprünglichen Gegner der Stimme.

Als ausführendes Organ des königlichen Amtes in Peine war der Landstraßenaufseher Burgdorf aus Peine zuständig für die Erstellung von Kostenanschlägen, die Bauaufsicht und die Abrechnung. Er war den Dungenbeckern gut bekannt, denn der Gemeindevorsteher musste mit ihm zwei Mal im Jahr die Gemeindewege begehen, einmal im Februar oder März nach der Frostzeit, um die Unterhaltungsarbeiten vorzubereiten, und im September, um alle Maßnahmen für das folgende Jahr festzulegen. Burgdorf übergab dem Gemeindevorsteher bis Ende Oktober die hierfür erstellten Kostenanschläge, die dieser dann von der Gemeindeversammlung beschließen ließ. Mitte November wurde der Beschluss dem Peiner Amt vorgelegt. Der Landstraßenaufseher verabredete mit dem Gemeindevorsteher die Zeit der Ausführung. Beide schlossen die Verträge mit Lieferanten von Baumaterialien, wählten die Vorarbeiter und Schachtmeister aus, schrieben die Arbeiten öffentlich aus und erteilten den Auftrag auf das Mindestgebot. Danach hatte der Landstraßenaufseher allein die technische Aufsicht, überwachte die Lieferungen und die Gewinnung von Baumaterial und rechnete monatlich ab. Im Gegensatz zur heutigen Arbeitsweise waren damals die Schachtmeister und Vorarbeiter Untergebene des Landstraßenaufsehers und arbeiteten nach seiner Anweisung. Er hatte sogar die Berechtigung, untaugliche Arbeiter zu entlassen. Nur bei besonderen technischen Schwierigkeiten hatte er den Rat seiner Vorgesetzten einzuholen. Kam es zu

Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und dem Gemeindevorsteher, entschied das Amt. Auch die Hand- und Spanndienste hatte er zu beaufsichtigen und hatte sogar wegepolizeiliche Rechte. Der Landstraßenaufseher war weder dem Gemeindevorsteher, noch umgekehrt der Gemeindevorsteher dem Landstraßenaufseher unterstellt, vielmehr sollten beide gemeinsam nach besten Kräften im Interesse der Besserung der Gemeindewege wirken.

Im Mai 1891 stellte der Landstraßenaufseher Burgdorf fest, dass die Baumaßnahme in jenem Jahr nicht mehr fertiggestellt werden konnte, weil es zu wenig Arbeitsleute gab. Burgdorf schlug vor, die besagte Strecke statt mit einer Steinschlag- mit einer Pflasterdecke auszustatten, da diese Bauweise nicht so arbeitsintensiv, allerdings 1.253 Mark teurer sein würde. Da die Dungenbecker ihre Straße unbedingt wollten, beantragten sie beim Kreisausschuss eine neue Finanzierung. Nachdem bis September erneut mehrere Beschwerden gegen die Verlegung der Hauptstraße eingegangen waren, wurde die Maßnahme seitens des Kreises verschoben. Auf der Suche nach einem Konsens verstrich viel Zeit, und so verkam die Dorfstraße zusehends, weil man keine Reparaturen mehr auszuführen gedachte. Als sich die Dungenbecker Landwirte darüber beschwerten, drohte Landrat Hammerstein der Gemeinde damit, die Strecke durch Dritte auf ihre Kosten herrichten zu lassen, wenn nichts geschehe. Eilig rief Behrens eine Gemeindeversammlung ein, die beschloss, die Straße mit Ilseder Schlacke zu überdecken. Dabei wollte man (wohl aus Verärgerung) auf die fachliche Beratung des Landstraßenaufsehers verzichten. Statt dessen sollte eine Kommission den Ausbau regeln. Doch schon kurze Zeit später besann man sich und ließ durch den Landstraßenaufseher erneut einen Kostenanschlag ausarbeiten. Die Wiederherstellung der Dorfstraße sollte danach 8.068 Mark kosten bei einer Straßenbreite von 8 Metern auf einer Länge von 360 Metern. Als Unterbau sollten Schlackensteine (16 cm dick) gesetzt werden und darüber Decklagesteine aus Schlacke (8 cm dick). Das Material musste üblicherweise in großen Stücken vom Peiner Bahnhof abgeholt werden und wurde dann vor Ort mit unendlichen Mühen in kleine Stücke geschlagen. Die obere Lage (Körnung 3-3,5 cm) wurde dann regelrecht in die darunter liegende Lage (Körnung 6-7 cm) eingeschlagen. Der Einbau der Lagen erfolgte mit einer Gewölbeschablone. Das sorgte dafür, dass die Straße durch die sogenannte statische Gewölbewirkung deutlich stabiler war. Auch heute noch kann man an alten Straßen diese runde Form der Fahrbahnoberfläche beobachten. Jede Schicht wurde abgewalzt. Mit Bindegrand aus der Dungenbecker Grandkuhle wurde schließlich der Oberbau abgestreut und mit viel Wasser eingeschlämmt. Für die Sicherstellung der Entwässerung war vorgesehen, beidseitig Seitengräben und einen Kanal mit Röhren anzulegen. Da man den alten Fahrbahnbelag überbaute, erhöhte sich das Geländeniveau der Straße, und die Zuwegungen zu den Höfen mussten immer wieder angeglichen werden. Dasselbe galt auch für die einmündenden Gemeindestraßen. Eine so befestigte Straße entsprach damals dem Stand der Technik. Unter zahlreichen Asphaltdecken sind noch heute diese stabilen alten Konstruktionen zu finden.

Im Mai 1894 war der vom Landstraßenaufseher vorgelegte Kostenanschlag für den Ausbau der Straße durch das Dorf Thema der Gemeindeversammlung. Wieder kam von den Stimmberechtigten die Frage auf, ob es nicht möglich sei, die Strecke nach dem Ausbau als Landstraße zu widmen und vom Kreis übernehmen zu lassen. Nachdem die Dungenbecker den Antrag gestellt hatten, antwortete der Landrat, dass man nur bereit sei, die Straße zu übernehmen, wenn die Strecke gepflastert würde. Im November beschloss man daraufhin, die

Finanzierung durch einen Kredit sicherzustellen und die Zinsen mit der Jagdpacht (jährlich 790 Mark) zu bezahlen.

11.1.6 Gastwirt Burgdorf gegen Gemeindevorsteher Behrens

Nach diesem Beschluss kam es zum Eklat, denn der als streitbar bekannte Gastwirt Wilhelm Burgdorf weigerte sich, seine Gewerbesteuern zu zahlen, weil damit auch der Straßenbau finanziert werden sollte. Schon 1880 und 1890 hatte er sich mit anderen Anliegern der Straße hinterm Dorfe gegen die Verlegung der Landstraße ausgesprochen. So sammelte er auch diesmal 20 Gleichgesinnte um sich, die sein Beschwerdeschreiben vom 21.12.1894 unterschrieben. Es ist davon auszugehen, dass seine Haltung schon 4 Jahre zuvor dazu beitrug, dass die Landstraße nicht verlegt wurde. Der Beschwerdebrief existiert nicht mehr, dennoch kann man seine Begründung nachvollziehen: Alle durch Dungenbeck Reisenden fuhren an seiner Wirtschaft vorbei, einige kehrten bei ihm ein und übernachteten auch. Sein Gasthaus würde nach den bestehenden Absichten demnächst nicht mehr direkt an der Landstraße liegen, und Einnahmeverluste waren zu befürchten. Ihm schlossen sich nicht nur die Anlieger der alten Straße (wie vor 4 Jahren) an, sondern auch andere Dungenbecker. Darunter waren viele finanzkräftige Steuerzahler, die nicht nur einen Großteil der Kosten des Straßenbaus hätten tragen müssen, sondern auch befürchteten, dass die bisherige Landstraße, wenn sie nicht mehr in der Baulast des Kreises stünde, auch nicht mehr in der bisherigen Form unterhalten werden würde. Darüber hinaus wusste man, dass künftig Beiträge zur Straßenunterhaltung fällig werden würden, eine Belastung, die sie als Anlieger einer Landstraße bislang nicht kannten. Die Gegner der Verlegung waren im Gegensatz zu den meisten Dungenbeckern fast alle Jagdpächter und deshalb bei der Finanzierung des Straßenbaus durch die Jagdpacht zusätzlich belastet. Der Gemeindevorsteher Behrens nahm zu dem Beschwerdebrief mit etwas zornigem Unterton Stellung. Konkret machte er Burgdorf deutlich, dass dessen Gasthaus weiterhin in Sichtweite der Landstraße bliebe und dem deshalb kein Schaden entstehen würde. Auf eine Entschädigung hätte Burgdorf auch keinen Anspruch, weil die Gemeinde bei der Anlage seiner Gastwirtschaft keinerlei Verpflichtung übernommen hätte. Dann stellte die Landesbauinspektion im März 1895 fest, dass die Kostenanschläge aus dem Jahr 1890 veraltet seien und erneuert werden müssten. Burgdorf richtete zwischenzeitlich seine Beschwerde auch an den Kreis. Behrens wurde zur Stellungnahme aufgefordert und erwähnte darin erstmals einen Lösungsvorschlag, mit dem alle Probleme aus der Welt zu schaffen wären. Er sah vor, die Landstraße zu belassen und die Dorfstraße nach dem Ausbau ebenfalls als Landstraße zu widmen. Behrens meinte in seinem Schreiben an den Kreis, dass mit solch einer Lösung auch Burgdorf und seine Genossen zufrieden sein würden. Der Kreis griff den Vorschlag erwartungsgemäß nicht auf, bedeutete er doch viel zu hohe Kosten. Am 4. Mai 1895 beschloss der Kreistag endgültig die Verlegung der Landstraße.

Gastwirt Burgdorf hatte noch nicht aufgegeben und wandte sich erneut mit seinem alten Anliegen an den Kreis. Mitunterzeichner waren diesmal Stallmann, Kühne, Brandes, Arnecke, Lücking, Leverküne, Finkam, Schrader, Behme und Walckling. Die Gründe waren die gleichen geblieben. Wieder übertrieb er bei den angeblichen Kosten und verdrehte Wahrheiten. In Behrens Erwiderung auf die neuerliche Beschwerde wies er darauf hin, dass mancher, der mit unterschrieben hatte, von ihm noch nie bei einer Gemeindeversammlung gesehen worden sei.

Deshalb könnten solche Personen auch keine Kenntnisse über die Beschlüsse der Versammlung besitzen.

Im März 1896 wurde ein neuer Kostenanschlag vorgelegt, der mit 19.000 Mark um 7.000 Mark über dem alten lag und der von Gastwirt Burgdorf geschätzten Endsumme von 20.000 Mark erstaunlich nahe kam. Die Gemeindeversammlung bestätigte den zwei Jahre alten Beschluss zur Finanzierung nicht mehr einstimmig, sondern mit dem ungewöhnlich knappen Ergebnis von 180 zu 60 Stimmen. Burgdorf war bei dieser Versammlung anwesend und behielt sich vor, gegen den Beschluss Einspruch zu erheben, was er dann aber nicht tat.

Der Winter 1897 war schneereich. Der Landrat stellte fest, dass die Schneemassen auf der Landstraße zwischen Peine und Dungenbeck nicht ordnungsgemäß geräumt waren und verfügte die Räumung innerhalb von 3 Tagen, da "der Verkehr in erheblicher Weise beschwert sei". Schon am nächsten Tag erwiderte Gemeindevorsteher Behrens, dass hier wohl versucht werde, die Gemeinde zu schikanieren. Er berichtete von Pflasterlieferungen, die ununterbrochen täglich in Dungenbeck eintrüfen. Mit zwei Pferden pro Fuhrwerk wurden jeweils 50 bis 60 Zentner für die neue Ortsdurchfahrt geliefert. Die Fuhrleute berichteten ihm, dass die Pferde nicht einmal warm geworden waren, so gut war die Straße befahrbar. Der Landrat schickte daraufhin einen Fußgänger nach Dungenbeck, der die Chaussee für befahrbar befand. Im übrigen war der Auftrag für die Straßenbauarbeiten erteilt, und die Arbeiten hatten im Herbst 1897 begonnen. Durch den Verkauf von Gemeindegrundstücken konnte man mit dem Erlös einen Teil der Raten für den Bau der Landstraße bestreiten. Die neue Landstraße wurde fertiggestellt. 1908 musste sie wegen des trockenen Sommerwetters gewässert werden, um die Staubbildung einzudämmen. Die Straße hinterm Dorfe, die ehemalige Landstraße, war 1911 noch immer mit Obstbäumen bestanden. Diese wurden im Winter 1911/12 ausgeschnitten und geweißt. In dieser Zeit entstand auch der noch heute verwendete Straßename "Alte Landstraße".

11.1.7 Der Autoverkehr bringt neue Probleme

Genau 25 Jahre nach der Übernahme der neuen Straße durch das Dorf als Kreislandstraße, berichtet die Peiner Tagespost am 7.3.1923, dass die Gemeinde beim Kreis beantragt habe, einen fehlenden Wegweiser aufzustellen. Bislang hatten langsam fahrende Ochsen- und Pferdefuhrwerke ohne Wegweiser den kürzeren Weg durch das Dorf bevorzugt, doch inzwischen bestimmten die Automobile und Lastwagen das Bild auf den Straßen. Eine Autobahn gab es noch nicht, und der Verkehrs von West nach Ost und umgekehrt lief über Dungenbeck und Braunschweig. Die kurvige Ortsdurchfahrt, die sich damals noch enger darstellte als heute, war für die schnellen Autos nicht gut zu fahren. Aber auch viele Lastwagen fanden den Weg durch Dungenbeck und bevorzugten die geradlinig zu befahrende Strecke hinterm Dorf. Diese ehemalige Landstraße war jedoch nach wie vor nur mit Schlackensteinen befestigt, und der zunehmende Verkehr wirkte sich auf den Zustand der Fahrbahn besonders negativ aus. So wurden die Schilder aufgestellt, aber das Verkehrsproblem blieb. Drei Jahre später war der Verkehr auf der Straße hinterm Dorfe derart stark geworden, dass man ihn für Autos sperren ließ und entsprechende Kontrollen durchführen wollte.

Weil andererseits der Autoverkehr durch das Dorf wegen der vielen Kurven immer gefährlicher wurde, ging diesmal von der Gemeinde Dungenbeck die Initiative aus, die Streckenführung der Landstraße wieder zu tauschen, was jedoch vom Landkreis abgelehnt wurde. Das Verkehrsproblem wurde infolge des ständig

zunehmenden Verkehrs immer größer, und der Durchgangsverkehr suchte sich einen noch kürzeren Weg über den Neuen Weg und den Anger. Fuhr er dort früher, um das Wegegeld zu vermeiden, so versuchte er nun, die Kurven der Landstraße zu umgehen. Die Strecke wurde daraufhin für den Durchgangsverkehr gesperrt und auf zwei Schildern wurden die Autofahrer zum Langsamfahren aufgefordert. 1929 kam es zu einem tödlichen Verkehrsunfall. Der sechsjährige Sohn des Schlachtermeisters Ebeling (Finke) wurde beim Überqueren der Fahrbahn in Höhe der Schlachtereier von einem Autofahrer getötet.

11.1.8 Die Reichsstraße 1

Der Kreis hatte inzwischen seine Zuständigkeit für Landstraßen abgeben müssen, und die Provinzregierung in Hannover (das Landesbauamt) hatte die Verantwortung übernommen. 1934 erklärte sich das Landesbauamt bereit, die Straße hinterm Dorfe als Landstraße zu übernehmen. Gemeindevorsteher Kielhorn schlug vor, die alte Landstraße unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Man sei aber nicht bereit, Kosten für Grunderwerb oder Materiallieferung zu übernehmen. Die Provinzialbauverwaltung trieb die Straßenausbauplanung um das Dorf als Autoverkehrsstraße voran. Seit dem 1.1.1934 trug die Landstraße die Bezeichnung Reichsstraße 1. Am Samstag, dem 1. Dezember 1934, kam es erneut zu einem tödlichen Verkehrsunfall. Um die Mittagszeit fuhr der 31-jährige Walzwerkerarbeiter Theodor Kühne¹ aus Dungenbeek mit seinem Motorrad in Richtung Peine. In der Linkskurve bei der Gaststätte Dunker (Finkam) kam ihm ein Braunschweiger Lastkraftwagen entgegen. Er wich dem LKW aus, streifte den Bordstein, stürzte und wurde vom Hinterrad des Lastkraftwagens erfasst. Er erlag seinen schweren Verletzungen nach Einlieferung in das Peiner Krankenhaus. Das Motorrad wurde vollständig zerstört. Die Peiner Zeitung schrieb damals, dass die Schuld an dem Unglück zuerst in der gefährlichen Kurve zu suchen war. Erst einen Tag vorher war ein LKW im Zuge der Ortsdurchfahrt gegen einen Telefonmasten gefahren und dann in eine Gartenmauer. Man forderte wegen der Unübersichtlichkeit die beschleunigte Verwirklichung der Ortsumgehung. Peiner Kraftfahrer würden die gefährlichen Dungenbecker Kurven kennen, die zahlreichen auswärtigen Fahrzeuge dagegen unterschätzten sie häufig. Die Reichsstraße 1 war nicht mehr der Communicationsweg des vergangenen Jahrhunderts, sondern eine Fernverkehrsstraße. Die Verkehrsmengen erreichten bis zur Freigabe des Verkehrs auf der neuen Autobahn Hannover–Berlin im Jahr 1935 einen vorläufigen Höhepunkt. Als dann der Verkehr auf der Autobahn endlich lief, kam es zu einer Entspannung auf unserer Ortsdurchfahrt. Von einer Ortsumgehung wurde fortan nicht mehr geredet.

1949 rückte die Reichsstraße wieder in die Diskussion. Trotz der angespannten Nachkriegszeit wird von einem regen Autoverkehr berichtet. Der gerade neu gegründete Kreisheimatbund trug einen völlig neuartigen Wunsch vor. Aus Dungenbeek und Schmedenstedt fuhren täglich 460 Personen nach Peine zur Arbeit. Viele waren mit dem Fahrrad unterwegs. Zum ersten Mal wurde nun ein Radweg an der Reichsstraße gefordert. Auch eine Buslinie fuhr mehrmals täglich zwischen Dungenbeek und Peine. Dienstags, donnerstags und samstags wurden Fahrten angeboten, die es den Dungenbeckern ermöglichten, nachmittags in der Stadt Einkäufe zu erledigen und abends kulturelle Veranstaltungen zu besuchen.

¹ 1. Ehemann von Margarete Penon, Vater von Theodor Kühne und Elisabeth Siedentopp (+).

Unfälle gab es ebenfalls in jener Zeit. So wurde W. Bergmann von einem Auto unweit der Kanalbrücke angefahren und erlitt dabei einen Armbruch.

Im Juni/Juli 1949 wurde die außerhalb der Ortslage immer noch nur mit einer Steinschlagbahn befestigte und staubige Piste endlich mit einer modernen Asphaltdecke überzogen. Im März 1950 wurde ein sogenannter Plan für Notstandsarbeiten aufgestellt, in dem auch Arbeiten an der Ortsdurchfahrt der Reichsstraße vorgesehen waren. So sollten Gräben aufgemacht werden und der Gehweg gegenüber von Bauer Heine (heute Behrens) saniert werden. Diese Notstandsmaßnahmen wurden auch in den folgenden Jahren durchgeführt. 1953 räumte man den Graben zwischen der Mühle (Vetter) und der Alten Landstraße. Doch bereits ein Jahr später wurde der Graben verrohrt. Der Ausbau der Kanalisation an der Ortsdurchfahrt wurde 1955 fortgeführt. 10 Jahre nach dem Vorschlag des Kreisheimatbundes beantragte nun auch der Ortsrat den Bau eines Radweges zwischen Dungenbeck und Peine. Einige Zeit später rang man sich im Gemeinderat durch, auch innerhalb der Ortsdurchfahrt die Anlage eines Radweges zu fordern. Die Radwege und auch ein Radweg in Richtung Schmedenstedt kamen etwas später tatsächlich zur Ausführung. Auf Grund von Schwierigkeiten beim Grunderwerb wurde der Radweg nach Peine auf der Westseite der Bundesstraße angelegt. Etwa 100 Meter vor der Kanalbrücke musste man jedoch die Straßenseite wechseln, was immer wieder zu gefährlichen Situationen führte.

11.1.9 Die Bundesstraße 65 und Ortsumgehungspläne

1960, die Reichsstraße hieß längst Bundesstraße 65, da tauchte erstmals seit längerer Zeit wieder der Plan auf, die Lage der Strecke zu verändern. Unter anderem gab es den Göderitzplan, benannt nach einem seinerzeit bekannten Verkehrsplaner. Er setzte sich für zumeist großräumige Umfahrungen von Ortschaften ein. Für Dungenbeck wurde eine Trassierung im Nord-Osten der Ortslage diskutiert. Die Umgehungsstraße sollte östlich am Friedhof vorbeiführen. In den nun folgenden 3 Jahren kam man wieder von der Umgehungslösung ab. Eine neue Variante, die gar nicht so neu war, sah die Zweiteilung des Durchgangsverkehrs vor. Die Fahrzeuge aus Richtung Peine sollten weiterhin den Weg durchs Dorf nehmen. Für die Gegenrichtung hatte man vorgesehen, die Straße hinterm Dorfe (die Alte Landstraße) auszubauen. Man erhoffte sich so eine deutliche Entlastung des Verkehrs, der nun die engen Kurven ohne Gegenverkehr sicherer befahren konnte. Straßenbau will Weile haben, das hat man aus der Geschichte unseres Dorfes lernen können. So kam es erst 1964 zu einem Grundsatzbeschluss in Sachen Ortsumgehung. Man entschied sich für die Einführung des Einbahnstraßenverkehrs.

1967 kam es dann zum Ausbau der seit Jahrzehnten als Schotterweg bestehenden Alten Landstraße zwischen Friedhof und Altem Krug durch das Straßenbauamt Hildesheim. Ich selbst kann mich noch an die staubige und wenig befahrene, aber breite Piste erinnern. Bereits einige Monate zuvor wurde die Straße nach Woltorf durch den Landkreis gebaut. Die Anschlussstrecke vom Friedhof bis zum Deutschen Haus, künftiger Teil der neu konzipierten Bundesstraße, wurde dabei durch den Landkreis Peine für den Bund vorfinanziert und auch ausgebaut. 1970 baute das Straßenbauamt dann auch den Abschnitt von der Alten Landstraße bis zum Ortsausgang Richtung Schmedenstedt aus. Die Verkehrsmengen nahmen weiter zu. Im Bereich des Friedhofes hatte man damit besonders zu kämpfen. Der Dungenbecker Ortsrat regte dort deshalb schon 1974 die Einrichtung eines Fußgängerüberweges an, der bis heute nicht gebaut worden ist.

In den 70er und 80er Jahren wurde die B 65 zwischen Dungenbeck und Peine baulich verändert, indem die Kurve an den Drei Häusern abgeflacht und eine neue Kanalbrücke gebaut wurde. Die alte Stahlbrücke musste der Verbreiterung des Mittellandkanals weichen. Auch hierfür musste die Linienführung der Strecke geändert werden. Auch die gefährliche Radwegkreuzung vor dem Kanal wurde infolgedessen überflüssig. Anfang der 90er Jahre erfuhr der Verkehr durch die Wiedervereinigung Deutschlands einen ungeahnten Schub. Die überlastete Bundesautobahn sorgte in Dungenbeck für steigende Verkehrsmengen, auch durch Umleitungsverkehr. Der Ortsrat forderte daher 1991 eine Ampel in Höhe der Bushaltestelle am Waldweg, doch wurde nur eine Fußgängerüberquerungshilfe gebaut. Mit einem entlang der Alten Landstraße geforderten Radweg konnte man sich nicht durchsetzen, doch wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km im Bereich der Drei Häuser umgesetzt.

Das Thema Ortsumgehung wurde Mitte der 90er Jahre wieder aktuell, scheiterte aber an der Finanzierung. Deshalb sollte beim Straßenbauamt Wolfenbüttel beantragt werden, die Ortsdurchfahrt so umzugestalten, dass der Bundesstraßenverkehr in beiden Richtungen über die Alte Landstraße geführt wird. Der Ortskern könnte somit vom Verkehr befreit werden. Das Straßenbauamt wird die entsprechenden Pläne voraussichtlich im Jahr 2005 umsetzen. Am Ende werden wir also wieder dort angelangt sein, wo wir angefangen haben. Die Geschichte der Bundesstraße 65 ist lang, und sie ist noch lange nicht zu Ende.

11.2 Die Dungenbecker Dorfstraßen

11.2.1 Die Entwicklung der Bebauungsgebiete im alten Ort (bis ca. 1900)

Die Dungenbecker Dorfstraßen waren Mitte des 19. Jahrhunderts mehr schlecht als recht befestigt. Nach Regenfällen, vor allem nach der Schneeschmelze, hatte man Schwierigkeiten, sie zu befahren. Bordsteine, Pflaster oder gar Gehwege gab es nicht. Oberflächen- und Abwasser wurde in offenen Gräben abgeführt. Die Industrialisierung durch die Ilseder Hütte und das Peiner Walzwerk steckte noch in den Kinderschuhen. In dem kleinen Ort Dungenbeck standen die Wohnhäuser und Gebäude in den relativ engen Grenzen von der Alten Landstraße im Norden, der Schmedenstedter Straße bzw. dem Oberger Weg im Osten, dem Festanger im Süden und dem Mühlwirth mit der Gätze im Westen. Dieses kleine Straßennetz war durch die Jahrhunderte gewachsen, wobei die Straßen nicht planvoll, sondern eher nach den Gegebenheiten angelegt worden waren, weil man für eine Straße möglichst eine befahrbare und trockene Oberfläche suchte; denn Fahrbahnbefestigungen waren nahezu unbekannt. So war die heutige B 65 mit ihrer Streckenführung am Friedhof entlang lange Zeit der einzige Weg im Ort, auf dem man trockenen Fußes von Peine nach Vechelde gelangen konnte. Andere Wege (wie der Steinkampsweg) endeten im morastigen Bruch, welcher sich seinerzeit noch bis weit zum Neuen Weg hin ausdehnte. In diesem Feuchtgebiet am Bruchweg lagen früher auch die Dungenbecker Flachsrotten. Eine Wegführung auf kürzestem Weg quer durch das Dorf verbot sich auch wegen eines kleinen Bachs, der früher vom Oberger Weg/Ecke B65 über den Mühlwirth bis zu den Rottekuhlen floss und der besonders bei starken Niederschlägen den Bereich schwer passierbar machte.

Um die Dungenbecker Kirche, die auf dem höchsten Punkt der Gemarkung errichtet wurde, wurden die ersten Hofstellen (durchweg Vollspanner) angelegt im

Bereich Kirchwinkel, Alte Landstraße und Schmedenstedter Straße. Schon früh dehnte sich die Besiedelung nach Süden aus, und es entstanden die Höfe an Mühlworth, Gatze und Oberger Weg. Dabei war der Schwalbenweg (zuvor "Mittelweg") zunächst die südliche Grenze und zugleich Verbindungsweg der beiden Entwicklungsachsen Oberger Weg und Mühlworth. Für eine nachfolgende Besiedlung dieses Bereichs spricht, dass hier ausschließlich Kotsassen und Brinksitzer ihre Höfe hatten. Die weitere Entwicklung der Ortsbebauung erfolgte an der Schmedenstedter Straße und am Oberger Weg entlang bis zum Festanger. Schließlich wurde seit dem 19. Jahrhundert der "Anger" selbst bebaut und im 20. Jahrhundert auch der Neue Weg. Als erste Siedlung entstand seit 1929 der Hilligenhop.¹

11.2.2 Verhandlungen des Landvermessers Ulrich nach der Verkoppelung

Eines der interessantesten Schriftstücke, welches unsere Dorfstraßen zur Zeit der Verkoppelung beschreibt, ist ein Protokoll des Landvermessers C. Ulrich vom 3. März 1857. Er hatte die im Rezess festgelegten Flurbereinigungen zu vermessen. Im Dorf wurden die Straßen begradigt und verbreitert. An vielen Stellen ragten Häuser oder Scheunen in die Straßen, so dass man mit breitem Fuhrwerk nur schwer durchfahren konnte. Man wollte ein befahrbares Wegenetz schaffen und musste deshalb manchem etwas von seinem Grund und Boden nehmen, um es ihm an anderer Stelle zurückzugeben. Diese Engstellen waren aus verschiedenen Gründen entstanden. Zum einen gab es noch kein festgelegtes Kataster, auf das man sich hätte berufen können, und zum anderen waren die Straßen oft nur Hofzufahrten gewesen, bevor sie zu Durchgangsstraßen wurden. Ein Beispiel hierfür ist der Mühlworth. Er diente zunächst nur der Erschließung von einigen Höfen und endete vor deren Hofeingang, wie etwa dem von Werner Kühne. Ein Brink war hier zunächst entstanden. Später entwickelte sich das Dorf, und der Mühlworth wurde länger. Die Brinkplätze sind häufig noch heute am un stetigen Straßenverlauf und den dort befindlichen größeren Plätzen erkennbar. Man findet solche Stellen vor dem Haus von Heinrich Gefäller und Otto Matthies.

Geometer Ulrich hatte alle betroffenen Eigentümer eingeladen. Als Bevollmächtigte der Eigentümer waren der Vollspanner Heinrich Borsum (Urgroßvater von Reinhard Schlüter), der Halbspanner Friedrich Ernst und der Kotsaß Heinrich Matthies gewählt worden. Nacheinander wurde über die einzelnen betroffenen Straßen, Grundstücke und Höfe verhandelt und dann jeweils die betroffenen Eigentümer hinzugezogen. Es wurde eine Reihe von Entscheidungen getroffen, welche das Ortsbild nachhaltig und bis heute sichtbar veränderten. So sollte die Straße zwischen dem Hof des Kotsassen Carl Finkam (Alter Krug) und dem gegenüber gelegenen Garten des damals gerade verstorbenen Hennig Langeheine auf 28 hannoversche Fuß (ca. 8,80 m) verbreitert werden. Für die "Bruchstraße", damals der erste Teil des heutigen Oberger Weges (Bereich der Bundesstraße), war dieselbe Breite vorgesehen. Die Anlieger dieser Straße, Friedrich Ernst (Oberger Weg 2), Christoph Matthies (Nr. 4), Heinrich Walkling (Nr. 1) und der Kotsaß Friedrich Klages (Nr. 5) hatten dafür kleinere Flächen ihrer Höfe abzugeben. Über die Verbreiterung der Straße vor dem Hof von Heinrich Hoppenworth (Schwalbenweg 2), wo seine Scheune abgerissen werden musste, wird unten berichtet werden. Die Straße "in der Furt" (der große Platz auf dem Mühlworth) sollte gar auf 2 ½ Ruten (ca. 9,30 m) verbreitert

¹ Die weitere Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg siehe unten Abschnitt 20.

werden, weil Entwässerungsgräben anzulegen waren. Der Peiner Gang erfuhr keine Verbreiterung, weil er für die Fußgänger ausreichte; eine Krümmung vor Borsums Hof sollte beseitigt werden, sonst sollte er in gerader Linie durch den Matthiesschen Garten verlaufen. Die "Schlüterstraße" (Abschnitt des Oberger Weges zwischen Schwalbenweg und Festanger) sollte im Bereich des Schlüterschen Hofes (heute Schubert) auf 28 Fuß verbreitert werden. Schlüters Stall stand dem zwar im Wege; man einigte sich jedoch darauf, die Scheune bis zu einem etwaigen Neubau stehen zu lassen. Dem stimmte Schlüter zu. Hinter dem Haus des Brinksitzers Conrad Brandes (Mühlworth 9) verlief damals der schon erwähnte namenlose Bach, der verlegt werden sollte, weil die Entwässerungsverhältnisse im Bereich des Mühlworths neu geordnet werden sollten. Er sollte künftig durch den Garten des Brinksitzers Bernhard Neubauer (Schwalbenweg 6) führen, der dem auch widerstrebend zustimmte, weil die Breite von nur 5 Fuß (ca. 1,55 m) nur gering war. Als Entschädigung wies man ihm einen Teil der neben seiner Hofstelle liegenden öffentlichen Fläche zu. Weitere Anpassungen der Straßenbreite wurden zwischen dem nicht mehr vorhandenen Hof von Heinrich Grobe (Schmedenstedter Str. neben Finke) und dem ebenfalls abgerissenen Hof von Friedrich Heine gegenüber erforderlich. Auch die schmalen Zufahrten zu den Höfen von Conrad Stallmann (Alte Landstr. 5) und Heinrich Staats (Alte Landstr. 9) wurden auf 4,15 m verbreitert.¹ Auch die enge Zufahrt zu Joseph Finkams Hof (Gatze 8) erhielt dieselben Abmessungen. Das Protokoll wurde am Abend den Anwesenden vorgelesen und schließlich genehmigt.

11.2.3 Materialien für Straßenbauvorhaben und Pflege der Straßengräben

Über den Ausbau oder die Unterhaltung einer Dorfstraße wurde erstmalig nachweislich in einer Gemeindeversammlung am 31.7.1878 debattiert. Es ging um den Oberger Weg, der in den Jahren 1878/79 auf einer Länge von 50 Ruten (ca. 233 m) ausgebaut werden sollte. Als Baustoff für die Befestigung der Wege kam immer nur das in Frage, was erhältlich und billig war, also Kies aus den hiesigen Kiesgruben oder schlackenhaltige Kohlenasche aus der Ilseder Hütte oder dem Peiner Walzwerk. Die Oberfläche der Wege im Dorf bestand meist aus einem Gemisch der nach und nach aufgebrachten Reparaturbaustoffe, also größere und kleinere Steine, Schotter, Kies, Sand oder Kohlenasche. Durch Witterung und Fuhrwerke taten sich immer wieder neue Schlaglöcher auf. Man schrieb die erforderlichen Materialien öffentlich aus und ließ sie von hiesigen Bauern auf die Wege fahren. Zur Begleichung der Kosten war eine Wegebaukasse eingerichtet worden, die aus Gemeindeeinnahmen gespeist wurde, z. B. durch die Verpachtung der Feldwege zur Grünlandnutzung.

Durch die Verkoppelung 1859 wurden im Ort und auch an zahlreichen Feldwegen Gräben angelegt, die vor allem in den feuchteren Bereichen für gute Entwässerung der Äcker sorgen sollten, aber auch für trockene und gut befahrbare Wege. Während einer Gemeindeversammlung des Jahres 1880 beschwerte man sich über Landwirte, die vor ihren Äckern liegende Gräben an einigen Stellen zugeschüttet hätten, um besser auf ihr Land zu kommen. Da in diesen Zufahrten keine Rohre verlegt wurden, konnte das Wasser nicht mehr ordnungsgemäß abfließen, und es kam zu Schäden an den Wegen. Man beschloss, derartige schädliche Handlungen künftig mit einer Strafe von 2 Mark zugunsten der Armenkasse zu ahnden. Wenig

¹ Diese kurze Straße zwischen den beiden Höfen gegenüber dem Friedhof wurde um 1995 beseitigt und dem ehemaligen Stallmann-Hof (heute Schlüter-Stoffel) zugeschlagen.

später ordnete das Amt Peine auf Grund eines Berichtes von Gemeindevorsteher Behrens an, künftig grundsätzlich die Gräben an öffentlichen Wegen bei Zufahrten mit Verrohrungen zu versehen, die einen Durchmesser von einem Fuß haben mussten. Bei Zuwiderhandlungen war ein Bußgeld von 9 Mark fällig. Darüber hinaus mussten die Gräben, die sich an den Seiten der Dorfstraßen und Feldwege befanden, regelmäßig offen gehalten werden, was viel Geld kostete. Darum versuchte die Gemeinde, Gräben in Privatbesitz zu überführen, so z. B. einen Entwässerungsgraben auf der Samthude zwischen den Äckern von Wilhelm Peyers und Christoph Behre, den beide 1890 für 200 Mark erwarben.

11.2.4 Der Ausbau des Oberger Weges und anderer Straßen

Aus dem Jahr 1881 kann erstmals von einem gründlichen (= von Grund her) Ausbau einer Gemeindestraße berichtet werden. Beginnend an der Landstraße sollte die "Bruchstraße" (Teil des Oberger Wegs von der Bundesstraße bis Schwalbenweg) und die anschließende "Schlüterstraße" ausgebaut werden.¹ Die Befestigung dieser damals wichtigen innerörtlichen Verbindung war mit einer Breite von 4 Metern und mit einer Stärke von 10 Zoll (ca. 25 cm) geplant. Dieses Bauvorhaben sollte von einer Kommission geleitet werden, der Heinrich Staats, Christoph Behrens, Carl Burgdorf und Fritz Walckling angehörten. Die Ausführung verzögerte sich für die Schlüterstraße, die erst 1883 wird befestigt wurde. Die Arbeiten waren so geplant, dass man zunächst die über die vorhandene Fahrbahn verteilten größeren Kieselsteine herausfachen wollte, um dann einen neuen Unterbau aus Kies herzustellen. Aus den ausgefachten Steinen sollte dann die Deckschicht gebaut werden. Da nicht ausreichend Steine gefunden wurden, verwendete man für den Rest der Deckschicht erstmals Ilseder Schlacke als Baustoff, ein Material, das in den folgenden Jahrzehnten beim Wegebau der Gemeinde eine große Rolle spielen sollte.

Aber auch das "Peiner Tor" (zwischen den Höfen von Heine und Otto Matthies) hatte eine Sanierung mit Schlacke nötig. An dieser Stelle verließ man beim Durchfahren Dungenbeck in Richtung Peine. Da man Finanzierungsprobleme hatte, musste ein Kredit aufgenommen werden. Außerdem sollte die Jagd- und die Wegepacht vollständig für den Wegebau Verwendung finden.

1886 sollten die Strecken von Peyers Scheune (Otto Matthies) bis zu den Rottedämmen und um Heinrich Walcklings Hof herum (Ecke Oberger Weg/Schmedenstedter Straße) bis zur Landstraße (B65) mit Schlacke ausgebaut werden. Ilseder Schlacke war seinerzeit ein begehrtes Gut. Man bekam nicht immer die Mengen, die man benötigte. Darum wollte man, wenn man entsprechende Mengen erhalten konnte, auch so schnell wie möglich mit den Baumaßnahmen beginnen. Weil die Schlacke eine grobe Qualität hatte, musste sie von sogenannten Schlägern auf das erforderliche Maß zerkleinert werden.

Aus der Wegebaurechnung von 1885/86 ist ersichtlich, dass die Ausgaben deutlich stärker gestiegen waren als die Einnahmen. 1887 gab es einen Lieferengpass für Schlackenbaustoffe. Man plante damals den Neubau des Festangers vom Oberger Weg bis zum Moore, was 1888/89 durchgeführt wurde. Dazu erhielt man vom Peiner Landrat eine Beihilfe von 260 Mark aus dem Provinzialfonds unter der Bedingung, dass die Straße noch im selben Jahr unter der Bauaufsicht durch den Landstraßenaufseher der Landesbauinspektion Hildesheim fertigzustellen sei und künftige Unterhaltungskosten durch die

¹ Der "Oberger Weg" begann damals erst am Festanger.

Gemeinde getragen werden müssten. 1891 hatte man 1.840 Mark aus Grundstücksverkäufen eingenommen. Damit wollte man die Wegebauschuld von noch 965 Mark auf einen Schlag abtragen und zusätzlich weitere Baumaßnahmen durchführen, was der Kreisausschuss auch genehmigte. Als 1895 Heinrich Peyers seinen Hof neu bauen wollte, nutzte die Gemeinde die Chance, einige Quadratruten mit dem Bauern zu tauschen, um eine Engstelle am heutigen Mühlwirth zu beseitigen. 1895 wollte das Walzwerk nördlich des heutigen Mittellandkanals eine Schlackenverwertungsanlage bauen und zu diesem Zweck die dort gelegene Viehtränke erwerben. Die Gemeinde verkaufte die Tränke und sollte als Gegenleistung für alle Zeiten kostenlos Schlackematerial erhalten. Leider muss der Vertrag später rückgängig gemacht oder vergessen worden sein, denn das Schlackenmaterial konnte nicht mehr kostenlos bezogen werden.

1895 wurde für 3 Jahre eine neue Wegebaukommission gewählt, zu der nun Gustav Weber, Fritz Ernst, Heinrich Matthies, Christel Schlüter, Heinrich Schridde und Christel Peyers gehörten, die für die Vergabe von Aufträgen an den Mindestbietenden und die Bauaufsicht zuständig waren. Mit den Dungenbecker Wegen stand es damals nicht zum Besten. 1897 befand sich der Neue Weg durch Schlaglöcher in einem derart schlechten Zustand, dass Heinrich Schrader sich genötigt sah, Beschwerde beim Peiner Landratsamt einzureichen, weil eine Beschwerde beim Gemeindevorstand erfolglos geblieben war. Kreissekretär Beyer schickte daraufhin den Fußgendarm Liedmann nach Dungenbeck, der die Sache untersuchte.

11.2.5 Die ersten Kanalisierungsmaßnahmen

1897 wurden die ersten Kanalisierungsmaßnahmen durchgeführt. Man beschloss, die Wassergräben im Dorfe zu verrohren, zuerst den Graben vom Matthiesschen Garten (gegenüber Otto Matthies) bis zum Rottegraben, der am Neuen Weg begann und bis zum Wald verlief. Ähnliches plante man am Kirchwinkel. Die unter den Hofzufahrten gelegenen Rohre waren von den Grundbesitzern zu bezahlen. Jeder, der sich an den neuen Kanal anschließen wollte, musste die dabei entstehenden Kosten selbst tragen. Ein von der Landesbauinspektion aufgestellter Kostenanschlag über das Bauvorhaben wurde in einer Gemeindeversammlung vorgestellt. Es sollten zwei Hauptkanäle verlegt werden: der eine den heutigen Mühlwirth entlang bis zum Neuen Weg (Durchmesser 50 cm), der andere mit 40 cm Durchmesser von der Gastwirtschaft Carl Finkam durch den Oberger Weg und Schwalbenweg, bis er bei Wilhelm Peyers (Mühlwirth 13) in den ersten Kanal einmündete.

Probleme bereitete damals der Peiner Gang, wo sich mancher mit seinem Fuhrwerk verirrte und steckenblieb. Darum wurden am Anfang und am Ende Schilder aufgestellt mit dem Text: "Das Fahren mit Vilizopen und Reiten und Fahren mit dem Vieh in diesem Wege ist bei 2 Mark Strafe verboten."

11.2.6 Weitere Straßenbaumaßnahmen mit Hochborden

Im letzten Jahr des 19. Jahrhunderts stand beim Wegebau die Ausbesserung des Essinghäuser Weges vom Woltorfer Weg bis zum Hasenkampsweg mit Kohlenasche auf dem Programm. Die Wegebaukommission hatte die Bauaufsicht. Die Gemeindewege wurden um die Jahrhundertwende vorrangig mit Ilseder Hochofenschlacke befestigt, die es in vier Qualitäten (bis hin zu Schlackenschutt) gab und der vom Peiner Bahnhof abzuholen war. Man musste der Hütte bereits am

1. Dezember den Bedarf für das folgende Jahr melden. Der Landkreis hatte zu diesem Zweck einen Generalvertrag für alle Gemeinden mit der Ilseder Hütte abgeschlossen, der gegenüber anderen Abnehmern einen günstigeren Preis (- 3 %) garantierte. Aus dem Protokoll der ersten Gemeindeversammlung des 20ten Jahrhunderts geht hervor, dass es bei der Ausführung der Wegereparaturen zu Unzuverlässigkeiten gekommen war. Beim Kohlenaschefahren waren einige Bauern ihren Pflichten nicht nachgekommen. Man drohte ihnen damit, sie bei der nächsten Vergabe nicht zu berücksichtigen.

1901 wollte man die Gräben nördlich des Bruches aufmachen und den Weg mit Kohlenasche befestigen. Der Weg im Steinkamp und der Weg am Bruch zur Dachwiese, der einige Jahre zuvor auf Weisung des Landrates an der Westseite mit Birken bepflanzt worden war, sollten mit Kohlenasche befestigt werden. Als größtes Projekt war die Schlüterstraße vorgesehen, die mit Schlacke befestigt werden und erstmals eventuell mit einem Hochbord versehen werden sollte. Da die Schlacke ab Peiner Walzwerk in diesem Jahr besonders günstig zu erwerben war, wollte man viel Schlacke anfahren und bis zur Verwendung am Straßenrand lagern. Im Jahr darauf stand eine Verbesserung des Weges vor der Dachwiese an. Die Arbeiten wurden erstmals von einer Baufirma durchgeführt. Das Unternehmen Vespermann aus Bodenstedt erledigte die Arbeiten mit 4 Männern. Die Rechnung wurden aus der Jagd- und Wegebaupacht sowie aus dem Steueraufkommen des Dorfes finanziert. Im Jahr 1903 wurde die Bruchstraße (heute Oberger Weg) von der inzwischen gepflasterten und seit kurzem in den Ort verlegten Landstraße bis zum Schwalbenweg mit einer neuen Decke versehen und mit einem Hochbord auszustatten. Mitte Juni wurden die Hochborde aus den Velpker Sandsteinbrüchen am Peiner Bahnhof angeliefert und dann von den Bauern abgeholt.

Ein weiteres Jahr später wurde dann auch der Weg westlich am Dorfe im Steinkamp ausgebaut. Wieder vergab man das Schlackefahren an die Dorfbewohner. An jedem Tag musste ein anderer fahren, und würde er seinen Verpflichtungen nicht nachkommen, so hätte er 2 Mark Strafe zu zahlen.

11.2.7 Der Ausbau der Gatze

Die Gatze war bis zum Ende des 19. Jahrhunderts lediglich die Zufahrt zum Finkamschen Hof, der 1899 verkauft wurde. Das Wohnhaus steht noch heute und ist eines der letzten Schmuckstücke des Dorfes (Familie Möllring). Die quer über der heutigen Gatze und dem Grundstück Angerstein stehenden Ställe und Scheunen wurden abgerissen, so dass eine Verbindung zum Neuen Weg geschaffen werden konnte. 1904 war der lange vernachlässigte Weg nicht mehr trockenen Fußes zu passieren. Nachdem sich die Eigentümer der aus dem Finkamsche Hof gebildeten sieben Grundstücke mit dem Gemeindevorsteher über die Zuständigkeit gestritten hatten, einigte man sich darauf, den Bereich vom Mühlworth bis zum ehemaligen Finkamschen Hof in die Obhut der Gemeinde zu übernehmen, die Fortsetzung des Weges bis zum Neuen Weg sollte dagegen Eigentum der Anlieger sein. 29 Jahre später boten die Bewohner der Gatze ihren Wegeteil der Gemeinde an, die unter der Bedingung zustimmte, dass die Anwohner die Vermessungs- und Gerichtskosten übernahmen, was diese auch taten.

11.2.8 Straßenausbau – eine Dauerverpflichtung

Die Wege im Dorf waren im Jahr 1905 in einem ordentlichen Zustand. Deshalb wurden nur die Feldwege Wittmersweg, der Weg an den Rotten (Bruchweg) und der erste Teil des Weges an der Bruchforst ausgebaut. 1906 folgten der Essinghäuser Weg, der Weg an der Bruchforst vom Dorf bis zur Dachwiese und der östliche Rohrfleckenweg. 1907 waren der Mathopsweg bis zum Woltorfer Weg, der Weg vom Hohen Weg bis zur Wiese, der Kleine Heide Weg, der Mühlenweg und der Eschebergsweg bis zum Rohrflecken an der Reihe.

Die Gemeinde leistete sich damals neben einem Nachtwächter auch einen Gemeindediener. Als 1906 Nachtwächter Christel Balcke erkrankte, beschloss die Gemeinde, dass der neue Mitarbeiter neben dem Amt des Gemeindedieners auch das des Feldhüters versehen sollte. Die Gemeindeversammlung wählte Carl Niemann, der u. a. zuständig war für das Reparieren von Schlaglöchern, das Beseitigen von Spurrillen und das Öffnen der Gräben. Derartige Arbeiten bekam Niemann mit 25 Pfennig pro Stunde vergütet.

Für das Jahr 1908 nahm man sich den Abschnitt des heutigen **Festangers** zwischen Willi Behrens und Kielhorn vor, wo eine neue Steinschlagbahn an der Südseite mit Hochbord gebaut werden sollte. Diese Arbeiten sollten vom Wegebaumeister Burgdorf beaufsichtigt werden, der zunächst einen Kostenanschlag erarbeitete. Aufgrund der ermittelten hohen Kosten entschied man sich zum Verzicht auf eine Gosse und die beabsichtigte Kanalisierung. Die Straße sollte stattdessen schon ab der Landstraße auf einer Länge von 130 Metern in seiner jetzigen Breite ausgebaut werden. Ab der Kreuzung Oberger Weg wurde die Straße von den vorhandenen 3 auf 4 Meter verbreitert. Die beidseitig vorhandenen Gräben wollte man im Zuge der Bauarbeiten räumen lassen.

Kurz vor Weihnachten des Jahres 1907 beantragte der Schmiedemeister Bauermeister die Besserung des Fußweges im Winkel. Man stelle dessen schlechten Zustand fest und vergab diese Arbeiten an einen Unternehmer.

Im Jahre 1911 wurde unter dem Wegebaumeister Kettler (Groß Ilsede) der Kirchwinkel von der Landstraße bis gegen den Brink (70 m) mit Schlacke zweiter Sorte ausgebaut. Kettler erstellte eine Kostenanschlag für den 70 Meter langen Weg. Die dort ansässigen Christel Peyers und Fritz Heine hatten auf dem Brink Steine gelagert, die sie für den Unterbau zur Verfügung stellen wollten, so dass die Maßnahme kostengünstiger wurde. So konnte auch der Woltorfer Weg am Friedhof entlang auf den ersten 100 Metern mit einer Steinschlagdecke versehen werden. Da die Nachbargemeinde Schmedenstedt ihre Wege ebenfalls mit Peiner Schlacke ausbesserte, transportierten die dortigen Bauern das Material vom Peiner Schlackenbergr über den Wittmersweg, wobei die schweren Fuhrwerke den Weg beschädigten und bei den Dungenbecker Gemeindemitgliedern für Unmut sorgten. 1911 beschränkte man deshalb die Benutzung des Weges auf die Sommerzeit.

Im Dorf waren bis 1911 immer mehr Straßen kanalisiert worden. Das Regenwasser sammelte sich in den neuen Gossen und lief über Gullyabläufe in den Kanal. Da aber die Straßen selbst noch unbefestigt waren, gelangten auch große Mengen an Sand und Steinen in die Vorfluter. Weil die Kanäle immer wieder verstopften, legte man mit Gitterrosten versehene Schlammfänge an, die oben zu öffnen waren, so dass man von Zeit zu Zeit den Schlamm herausholen konnte. Das Wasser aus den neuen Kanälen zwang schließlich dazu, im Bereich der alten Flachsrotten ein sogenanntes Bassin zu bauen, das das Wasser der Kanalisation aufnahm. Die Rotten, welche entlang des heutigen Bruchweges

lagen, wurden inzwischen nicht mehr benötigt und wurden mit Schutt nach und nach verfüllt.

1912 war vorgesehen, einen weiteren 280 Meter langen Abschnitt des Wittmersweges bis zum Kreuzweg mit einer Breite von 3,50 Metern mit Schlacke zu befestigen. 1914 war der Oberger Weg dran. Er hatte bereits einen Unterbau und sollte nun mit Schlacke auf 3,50 Meter verbreitert werden. Die Decke war aus Maschinenschlag herzustellen, d. h. die Bauarbeiter brauchten nicht mehr die Schlackenbrocken mühsam mit dem Schlaghammer auf Normmaß zu schlagen. Der Weg zum Bruch hatte es immer wieder nötig, denn er stand an einigen Stellen in der feuchten Jahreszeit unter Wasser. Man füllte ihn daher an seinen niedrigsten Stellen mit Schutt auf und versah ihn später mit einer Steinschlagdecke. Ähnlich verhielt es sich mit dem Weg am Bruch zur Dachwiese. Auch dieser musste immer wieder repariert werden, weil er auf moorigem Untergrund lag. Der Weg zum Heiligen Hopsholze, der sogenannte Heilige Holzweg, wurde ebenfalls 1914 von Bauunternehmer Vespermann ausgebessert. Hier hatte Carl Finkam (Schmedenstedter Str. 39; heute: Heinrich Matthies) eine neue Hofstelle errichtet. Im Bereich seines Hofes sollte der Heilige Holzweg (heute Waldweg) mit einer Steinschlagdecke versehen werden.

Nach dem Ersten Weltkrieg waren die Feldwege nicht mehr in der Obhut der Gemeinde; denn es hatten sich überall im Kreis Realgemeinden und Interessentenschaften aus den Eigentümern der Acker- und Wiesenflächen gegründet. Alle Wege, die nur den Bauern nutzten, gingen in die Verantwortung der Realgemeinden über. Die Gemeinde kümmerte sich fortan nur noch um die Dorfstraßen. Dabei gab es es einige Schwerpunkte: Die Straße von Behre bis zum Interessentenweg (Mühlworth/Ecke Schwalbenweg bis Mühlworth/Ecke Neuer Weg) sollte ausgebaut werden. An der Westseite wurde eine Gosse angelegt. Auch der Peiner Gang wurde von Bauunternehmer Buchmann wieder hergestellt. Der Weg wurde trotz seiner beengten Verhältnisse häufig von Fuhrwerken benutzt. Das 1897 aufgestellte Verbotsschild war zwischenzeitlich abhanden gekommen. Der Gemeindeausschuss beschloss daher, den Verkehr hier nur noch für Fußgänger zuzulassen. 1920 wurde zuerst der Oberger Weg ausgebessert, anschließend wurde der Bruchforstweg in voller Breite ausgebaut, später der Steinkampsweg. Auch der Neue Weg, der seinen Namen von Anfang an trug, war seit Jahren schon in einem gänzlich zerfahrenen Zustand. Zum ersten Mal war in diesem Jahr auch von einer Ausbesserung der Bürgersteige die Rede; eine Baukommission sollte das regeln.

Im Jahre 1927 nahm die Gemeinde für Wegebauten eine Anleihe über 7.000 Mark bei der Kreissparkasse Peine auf, um die Kanalisation bis zur Bruchforst (und später bis zur Pisser) erweitern zu können. Im März 1929 hatte man mit den Unbilden einer starken Schneeschmelze zu kämpfen. Der Boden war noch gefroren, und große Wassermassen ergossen sich vor allem über die Grundstücke der am Rand des Dorfes siedelnden Einwohner. Das Wasser lief von den Feldern zu den Gräben, traf hier auf verstopfte Durchlässe und bahnte sich seinen Weg durch Keller, Waschküchen und Ställe. Am schlimmsten traf es Gemeindevorsteher Kielhorn, von dessen 140 Hühnerküken 120 ertranken.

11.2.9 Der Mathopsweg und die Brücke über den Mittellandkanal

1929 erreichte der Mittellandkanal die Dungenbecker Gemarkung und trennte einige Landstücke vom übrigen Gemeindegebiet. Der Wittmersweg wurde zur Sackgasse, und der Weg an der Samtheide führte nicht mehr zum Bahnübergang

am sog. Dungenbecker Überweg. Allerdings konnte sich die Gemeinde mit ihrer Forderung nach einer Brücke am Mathopsweg durchsetzen. Zunächst blieb der Mathopsweg jedoch für den Autoverkehr gesperrt, doch beantragte ein Autoclub 1931 die Freigabe des Weges für die motorisierten Verkehrsteilnehmer. Die Gemeinde lehnte das zwar ab, doch wurde jetzt dieser Weg insbesondere von Schmedenstedtern für den Schlackentransport vom Schlackenberg benutzt. Dadurch war er arg in Mitleidenschaft gezogen worden, wofür man die Gemeinde Schmedenstedt in Regress zu nehmen beabsichtigte.

1932 erreichte die Arbeitslosigkeit im Deutschen Reich ihren Höhepunkt. Die Behörden waren bemüht, die Not zu lindern. So gab es auch in Dungenbeck Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. 5 bis 10 verheiratete Arbeitslose aus der Gemeinde wurden mit Ausbesserungs- und Reinigungsarbeiten an den Gemeindewegen beschäftigt. 1933 wurde auch die Gatzte bis zum Neuen Weg kanalisiert. Ein Jahr später stand das Wasserwerk vor seiner Inbetriebnahme. Der Wasserspiegel war durch den Bau des Mittellandkanals und den Tiefbrunnen der Ilseder Hütte stark gesunken. Durch das Wasserwerk wurden umfangreiche Arbeiten zur Verlegung des Wasserleitungsnetzes erforderlich. Inzwischen waren in allen Dorfstraßen (außer der Landstraße) Abwasserkanäle verlegt worden. Die Provinzbauverwaltung bot der Gemeinde an, in der Landstraße einen Kanal einzubauen und die Hälfte der Kosten zu übernehmen; so wurde diese Maßnahme durchgeführt. Im Jahr 1935 erließ die Gemeinde eine Satzung, durch die die Reinigung der Straßen geregelt wurde.

11.2.10 Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

Während der Kriegsjahre war die Straßenunterhaltung stark vernachlässigt worden. Dazu musste für die Flüchtlingsfamilien Wohnraum geschaffen werden. Das erste Neubaugebiet nach dem Krieg war die Südfeldsiedlung. Dadurch mussten Kanalisations- und Straßenbauarbeiten durchgeführt werden. Vor allem musste der Kanal am Anger vergrößert werden. Da das Geld knapp war, wollte man die Maßnahme in Eigenregie und mit Unterstützung eines Schachtmeisters und dessen Fachkräften durchführen. Finanzielle Unterstützung erhoffte man sich von der Kreisselbstverwaltung, wie der Landkreis damals hieß; tatsächlich wurden 1.350 DM bewilligt. 1952 wurde eine Satzung beschlossen, die zur Straßenbaufinanzierung und für Kanalisationsanlagen die Erhebung von Anliegerbeiträgen regelte. Weitere neue Straßen (z. B. die Tannenbergstraße) wurden gebaut. Entlang der Alten Landstraße, die damals noch Gemeindestraße war, hatte man auf Veranlassung des Gemeinderates 1951 zahlreiche Obstbäume gepflanzt. Einige wenige dieser Exemplare sind dort noch heute zu finden. Im selben Jahr wurde auch der Rottenweg (Bruchweg) ausgebaut, an dem inzwischen einige Häuser gebaut worden waren. Auch die Zuwegung zum Hilligenhop wurde verbreitert und ausgebaut. Ein Jahr später erneuerte man den Festanger zwischen dem damaligen Schlachter Felgentreff und der Bundesstraße; auch die Kanalisation wurde hier erweitert. Man trug zunächst eine Packlage aus groben Steinen auf und deckte sie mit feiner Hochofenschlacke ab. Der zweite Abschnitt der Tannenbergstraße wurde in gleicher Bauweise hergestellt.

1953 standen der Ausbau des Oberger Weges zwischen der Bundesstraße und Mittelweg (Schwalbenweg), die Herstellung der Bürgersteige im Rottenweg (Bruchweg) und der Ausbau der Kanalisation im Mittelweg auf dem Programm. Auch das Notstandsmaßnahmenprogramm lief weiter. 1954 wurden neue Kanäle im Rottenweg (Bruchweg) vom Bruch bis zum Mühlwirth verlegt. Auch die

Straße wurde dabei erneuert und darüber hinaus bis zum Oberger Weg ausgebaut. Dabei wurde erstmals der Abschnitt zwischen dem Neuen Weg und dem Oberger Weg mit einer Asphaltdecke versehen. Die erste Spielstraße Dungenbecks war der Bereich des Angers vor der Schule, was 1957 beschlossen wurde. Im Sommer 1958 wurden der Anger, der Oberger Weg von der B 65 bis zum Anger und die Tannenbergsstraße von Grund auf erneuert.

Die Dungenbecker Abwasser flossen wie eh und je ungeklärt in die Pisser. Die Wasserqualität aller deutschen Gewässer nahm in jenen Jahren dramatisch ab. Die Einleitungsbedingungen wurden entsprechend verschärft. Nicht zuletzt deshalb erklärte sich die Gemeinde bereit, in den nächsten Jahren Gelder für den Bau einer Kläranlage bereitzustellen. 1958 sollten die Planungen beginnen. 1959 beschloss der Gemeinderat die Aufnahme eines Kredites über 250.000 DM. Erste Probebohrungen zur Standortfindung erfolgten noch im Sommer des Jahres. Der Bau der Kläranlage sollte auf einer Fläche im Bruch neben dem Tothgraben erfolgen und begann schließlich 1965. Unter Federführung des Landkreises erhielt die Peiner Hochbaufirma Hanke den Auftrag und begann sofort mit der Ausführung. Dungenbeck hatte bis dahin bereits 545.000 DM für die Ortskanalisation ausgegeben und erwartete weitere Kosten in Höhe von 53.000 DM. Die Kläranlage würde voraussichtlich 493.000 DM kosten. Die Finanzierung erfolgte durch die einmalige Hebung von Anschlussgebühren. Am 19.1.1967 wurde das Klärwerk offiziell in Betrieb genommen.

1959 erhielt die Südfeldsiedlung eine Asphaltbefestigung, und im Hilligenhop wurde der Kanal ausgebaut. Das nächste Baugebiet sollte der Ostlandring werden, wo der Bebauungsplan 1959 aufgestellt und nach einigen Schwierigkeiten ab Anfang 1961 umgesetzt wurde. Im Jahr 1962 wurde der Bebauungsplan Steinkamp vorgelegt, anschließend der Fasanenweg, für den 1964 der Bebauungsplan genehmigt wurde. 1965 begannen die Erschließungsmaßnahmen. Im Sommer 1963 wurde der Oberger Weg vom Anger bis zum Ostlandring ausgebaut und asphaltiert. Außerdem pflasterte man den Wirtschaftsweg zur Lehmkuhle (Dachwiesen, früher Ilseder Weg) mit Mitteln des Grünen Plans und der Gemeinde. 1964 wurde der Mühlwirth bis zur B 65 ausgebaut und asphaltiert. Da im Steinkamp 1967 bereits zahlreiche Neubauten errichtet waren, wurde auch hier die Straße zwischen Schießstand und Steinkamp mit einer Asphaltbefestigung versehen. 1968 erhielten die Neubaugebiete Fasanenweg, Ostlandring, Im Steinkamp und der Waldweg eine Straßenbefestigung aus Asphalt.

Die Schmedenstedter Firma Wolf erhielt 1969 den umfangreichen Auftrag zu Pflasterung der Bürgersteige im Altdorf (Neuer Weg, Am Anger, Im Winkel, Mühlwirth, Mittelweg und Oberger Weg). Ich selbst war damals 8 Jahre alt und verfolgte die Arbeiten mit großem Interesse. Dabei durfte ich oft mithelfen und habe so manchen Stein selbst gesetzt. Im selben Jahr beschloss man den Ausbau des Essinghäuser Weges, der auch zum Werksgelände der heutigen Salzgitter AG führte und deshalb stark befahren war. Vier Jahre später beantragte man beim Landkreis die Übernahme als Kreisstraße, was abgelehnt wurde. 1970 stand der Ausbau des Angers vom Oberger Weg bis zur Bundesstraße an. Im selben Jahr beschloss man den nächsten Bebauungsplan für die Neue Forst.

Zur Dungenbecker Schule gingen 1973 nicht nur Dungenbecker Kinder. Auch aus Wolterf und Schmedenstedt fuhren täglich Schulbusse mit zahlreichen Schülern. Man plante deshalb am westlichen Ende des Angers einen Buswendeplatz. Ausgebaut wurden der Ilseder Weg (Dachwiesen) und der Wiesenweg, dazu kamen Parkplätze vor dem Sportplatz. In der letzten Sitzung des Gemeinderates

vor der Eingemeindung durch die Stadt Peine am 20.2.1974 beschloss man noch die Pflasterung der unbefestigten Seitenräume in der Tannenbergsstraße und die Asphaltierung des Gräwigweges.

11.2.11 Straßenbaumaßnahmen nach der Eingemeindung 1974

1977 kam es in Folge starker Regenfälle zu Rückstaus in der Ortskanalisation im Bereich Festanger/Dachwiesen. Die Feuerwehr musste Keller an der Neuen Forst und am Fasanenweg leerpumpen. Man musste deshalb die Ortskanalisation überprüfen und baute daraufhin 1980 die Anlage von Mischwasserkanalisation auf Trennsystem um. 1977 wurden auch die letzten Grundstücke im Ortskern an die Kanalisation angeschlossen. Es handelte sich um zwei etwas zurückgelegene Grundstücke neben der ehemaligen Gastwirtschaft Fricke (Schwarzer Herzog).

1979 wurden einige Straßen unseres Dorfes umbenannt. Neu waren der "Mühlworth", die "Gatze" (statt "Kleiner Weg"), "Kirchwinkel" (statt "Im Winkel"), "Im Hilligenhop" (statt "Hiligenhopsweg").

1980 beschloss man, die Haupterschließungsstraße des geplanten Baugebietes zwischen dem Bereich Steinkamp 2 und dem Neuen Weg nach dem ehemaligen Dungenbecker Bauern Hermann Matthies, welcher in den Hof der Familie Schridde eingeheiratet hatte, zu benennen. Dieser hatte seinen Hof und die Ackerflächen an die Stadt Peine vererbt.

Die Kläranlage war noch keine 20 Jahre in Betrieb, da wurde 1986 das erste Mal darüber debattiert, ob sie aufgegeben und Dungenbeck durch eine Abwasserdruckrohrleitung mit dem Netz der Stadt Peine verbunden werden sollte. Die Druckrohrleitung wurde 1989 verlegt. Nach deren Inbetriebnahme wurde die Kläranlage nach nur 23 Jahren außer Dienst gestellt. Kurzzeitig hatte die Stadt das Lüftungsbecken an einen Verein verpachtet, der darin einheimische und exotische Wasserpflanzen züchten wollte.

1990 erstellte die Stadtverwaltung auf Drängen des Ortsrates ein Programm zur Verkehrsberuhigung in Dungenbeck, das sich allerdings auf das Markieren der Fahrbahn, Beschilderungen und auf das Aufstellen von Pflanzkübeln beschränkte. Es wurde in den folgenden Jahren mit immer wieder neuen Ergänzungen bis 1995 umgesetzt. Vorrangig wurden der Neue Weg, der Bruchweg und der Festanger in ihren Kreuzungsbereichen markiert und auf den Streckenabschnitten dazwischen Blumenkübel aufgestellt.

Zum erstenmal wurde 1994 der Straßename Rehkamp erwähnt. Zunächst 49 Bauplätze waren hier vorgesehen. 1996 erhielt der gemeindliche Stichweg vom Anger zu den zwei Grundstücken neben der ehemaligen Gastwirtschaft Schwarzer Herzog (ehemals Kielhorn und Fricke) eine Befestigung mit Betonsteinpflaster. Auch der Grasgarten wurde gepflastert und nach Fertigstellung von den Anliegern ins Eigentum übernommen. Das neueste Neubaugebiet Dungenbecks ist der Erlenbruch im äußersten Süden des Dorfes. Seine Bebauung ist im Jahre 2001 abgeschlossen worden. Sicherlich wird der Erlenbruch nicht das letzte Baugebiet sein. Aber Dungenbeck ist groß geworden in den letzten 950 Jahren, zuletzt ein wenig zu schnell. Wir stoßen auch langsam an unsere natürlichen Grenzen. Bleibt die Hoffnung, dass unser Dorf weiterhin als solches erkannt werden kann und nicht eines Tages von der Bebauung der Stadt Peine verschluckt wird.

11.3 Der 23-jährige Dorfkrieg

Vor 145 Jahren lebten am heutigen Schwalbenweg andere Menschen und andere Familien als heute. Die Straße, die vordem "Mittelweg" hieß, war damals noch namenlos. Auf dem Grundstück, wo zuletzt Tischlermeister Otto Bössel wohnte (Schwalbenweg 2), bewirtschaftete im 19. Jahrhundert Heinrich Hoppenworth seinen 33 Morgen großen Kotsassenhof in dritter Generation. Diese Hofgröße reichte damals zum Leben aus. Heinrich Hoppenworths Nachbar war am Oberger Weg 4 der Halbspänner Christoph Matthies, auf dessen Hof später Gustav Burgdorf als Imker tätig war und heute Andreas Jäger wohnt. Der andere Nachbar am Schwalbenweg 4 war der Brinksitzer Hermann Schlüter, später Wilhelm Stallmann, dann Stellmachermeister Hermann Böhnstedt, heute das ehemalige Gemeindehaus und das Feuerwehrgerätehaus.

Heinrich Hoppenworth bewohnte ein großes, etwas zurückgesetztes Bauernhaus mit einigen Stallungen. Davor lag seine Scheune, damals schon über 70 Jahre alt und fast mitten auf die Straße gebaut von dem Vorbesitzer Henrich Paes. Es spricht einiges dafür, dass der heutige Schwalbenweg früher an der Scheune endete; denn zur Durchfahrt eignete sich die Straße nicht, und man hätte die Scheune dann auch sinnvoller Weise an anderer Stelle errichtet.

Im Jahre 1857 wurde in Dungenbeck die große Flurbereinigung ("Verkoppelung") durchgeführt. Dabei wurden nicht nur Zuschnitte von Ackergrundstücken neu festgelegt, sondern auch die Breite der Dorfstraßen. Das war notwendig geworden, weil das Haus für Haus und Hof für Hof gewachsene Dorf an einigen Straßen Engstellen besaß, die mit Fuhrwerken kaum zu befahren waren. Aus manchem Brink war inzwischen eine Durchfahrtsstrasse geworden, und oft standen hier nun die Häuser oder Scheunen im Wege, so dass man die neuen Straßen mit engen Kurven an ihnen vorbeiführen musste. Noch heute sind diese Örtlichkeiten im alten Dorfkern erkennbar. Die Dorfstraßen bekamen eine Mindestbreite von 24 Fuß (ca. 7,50 Meter) vorgeschrieben. An Hoppenworths Scheune wurde diese Breite bei weitem nicht erreicht. In der Verkoppelungsakte war deshalb an dieser Stelle eine Verbreiterung vorgesehen, und Hoppenworth mit dem seinerzeit auf dem Hof nebenan wohnenden Schlüter erklärten sich damit einverstanden, dass dieses auf Kosten ihrer Grundstücksgröße geschehen sollte. In einem Protokoll vom 11.7. 1867 des Geometers (Vermessers) Ulrich findet sich der Eintrag, dass Hoppenworths Scheune umgesetzt werden sollte. Als Entschädigung für die abzugebende Grundstücksfläche sollte Hoppenworth ein entsprechend größeres Stück in der Feldmark als Ackerland zugeteilt bekommen. Für den Fall, dass er die Scheune nicht versetzen würde, hatte er einen entsprechenden Pachtpreis in die Gemeindekasse zu zahlen.

1872 stand die Scheune noch immer an ihrem Platz. Im Sommer kam es zu einem ernststen Zwischenfall. Hoppenworths Nachbar Schlüter ließ mit ausdrücklicher Erlaubnis des Dungenbecker Gemeindevorstehers Christoph Behre auf der in der Verkoppelung vorgesehenen neuen Grenze zwischen seinem Grundstück und der Straße einen Staketenzaun errichten. Diese nicht mit Hoppenworth abgesprochene Maßnahme hatte zur Folge, dass Hoppenworth nicht mehr von außen in seine in die Straße hineinragende Scheune fahren konnte, die er auch zur Durchfahrt auf seinen Hof nutzte. Er beschwerte sich also umgehend beim Amtssekretär Becke in Peine über den Dungenbecker Gemeindevorsteher und forderte die Beseitigung des Zaunes. Becke schrieb einen Vermerk über das Gespräch und schickte diesen mit der Bitte um Stellungnahme an Gemeindevorsteher Behre. Wenig später

verfasste er ein weiteres Schreiben, in dem er Hoppenworth das Einfahren in die Scheune erlauben würde, wenn er die entsprechenden Pachtzahlungen leisten würde. Am 6. August 1872, der Staketenzaun stand mittlerweile seit zwei Wochen, trafen sich vor Ort der Peiner Amtsvogt Oberdieck mit Hoppenworth, Schlüter und Behre. Man fand den fünf Jahre zuvor von Ulrich gesetzten Grenzstein, der den bei der Verkoppelung festgelegten neuen Grenzpunkt zwischen den Grundstücken Hoppenworths, Schlüters und der Straßenparzelle markierte, und stellte fest, dass der von Schlüter errichtete Zaun an der richtigen Stelle platziert wurde, auch wenn er die Zufahrt zur Scheune versperrte (die eigentlich schon versetzt sein sollte). Es kam erwartungsgemäß zu keiner Einigung, und Oberdieck musste unverrichteter Dinge zurückfahren.

Wenig später war die Ernte in vollem Gang, und Hoppenworth riss den Zaun auf einer Länge von 10 bis 15 Metern ein, um seine Scheune befahren zu können. Schlüter erstattete daraufhin jedoch keine Anzeige, sondern stellte den Zaun aus Liebe zum Frieden, wie er sagte, wieder auf. Doch Hoppenworth riss den Zaun ein zweites Mal nieder und soll in der Nacht sogar Teile des Zauns fortgeschafft und damit die Dorfstraße versperrt haben. Am nächsten Tag musste die Ortschaftspolizei die Barrieren beseitigen. Jetzt erstattete Schlüter Anzeige beim Peiner Amtsgericht. Bei der Verhandlung ließ sich Hoppenworth durch seinen Rechtsanwalt Dr. Fürst vertreten, der die Aussetzung des Verfahrens beantragte, weil das Amtsgericht aufgrund des § 122 des Verkoppelungsgesetzes über diesen Sachverhalt nicht zu entscheiden habe. Zuständig sei dagegen das Amt Peine, weil es sich um eine reine Verwaltungsangelegenheit handle. Dr. Fürst bekam Recht, und das Gericht verwies Schlüters Klage an das Peiner Amt.

Hoppenworth griff derweil zu einer List und zäunte sein Grundstück und die Scheune entsprechend dem alten Grenzverlauf ein und beanspruchte damit Teile der Straße als sein Eigentum. Gemeindevorsteher Behre forderte ihn natürlich unverzüglich auf, den Zaun wieder zu beseitigen, doch ohne Erfolg. Daraufhin bat er Amtssekretär Becke vom Peiner Amt um Amtshilfe. Beckes ermächtigte den Gemeindevorsteher, im Auftrage des Amtes handeln zu dürfen, und Behre gab Hoppenworth eine Frist von acht Tagen für die Beseitigung des Zaunes; anderenfalls wollte er diesen auf Hoppenworths Kosten abreißen lassen. Auch auf eine zweite Aufforderung vom 16. Januar 1873 reagierte Hoppenworth nicht. Nach weiteren 3 Wochen wurde der Amtsvogt Oberdieck durch seinen Amthauptmann von Dörnberg beauftragt, die Sache zu regeln. Gemeinsam mit Behre sollten Hoppenworth an Hand der Feldmarkskarte die neuen Grenzen aufgezeigt und ihm aufgegeben werden, den Zaun und die Scheune innerhalb von 3 Monaten zu beseitigen. Dieser Ortstermin fand am 27. Februar 1873 statt. Kurz vorher hatte Hoppenworth den Zaun wieder abgebaut. Neben den bereits Erwähnten nahmen seitens der Teilungs- und Verkoppelungsinteressenschaft auch die Herren Walckling, Stallmann und Matthies teil. Oberdieck verlas die Verfügung von Dörnbergs und stellte die bei der Verkoppelung festgelegte neue Grenze fest. An der Zufahrt zur Scheune war die Grenze um 10 Fuß (ca. 3,14 m) und an der östlichen Ausfahrt um 6 Fuß zurückzusetzen. Heinrich Hoppenworth musste eingestehen, dass er durch die Verkoppelung verpflichtet war, insgesamt drei Quadratruthen von seinem Hof an die Dorfstraße abzutreten, weil er im Gegenzug dafür das Dreifache in der Feldmark als Ackerland hinzubekommen hatte. Hoppenworth argumentierte: wenn er die Scheune abbauen müsste, um sie an anderer Stelle wieder aufzubauen, so erwarte er zusätzlich eine Entschädigung in Höhe des Schätzwertes der Scheune. Gemeindevorsteher Behre und einige

andere der Anwesenden zeigten Verständnis für diesen Anspruch. Oberdieck beauftragte daher den Gemeindevorsteher, einen Beschluss der Gemeindeversammlung herbeizuführen, in dem eine Entschädigung geregelt würde. Die Teilungs- und Verkoppelungsinteressentschaft sollte ebenfalls in Beratungen eintreten und Stellung beziehen. Am 24. März 1873 beschloss die Gemeindeversammlung, zwar auf dem Abriss der Scheune zu bestehen, aber eine Entschädigung zu leisten.

Hoppenworth wurde am 22. April vom Peiner Amt über diesen Beschluss unterrichtet. Er bekam drei Wochen Zeit, sich zu der Sache zu äußern. Er schrieb exakt am 15. Mai an den Amthauptmann von Dörnberg und behauptete, dass ihm ein Gemeindebeschluss, welcher die Beseitigung der Scheune verlange, bekannt sei. Zugleich bestritt er das Recht der Gemeinde, einen solchen in seine Eigentumsrechte eingreifenden Beschluss herbeizuführen. Außerdem bestritt er, aufgrund der Verkoppelung verpflichtet zu sein, die Scheune abzureißen bzw. längst abgerissen haben zu müssen. Er lehne den Abriss der Scheune ab und sei auch nicht gewillt, einen Schätzer zu bestimmen. Die Wortwahl des Schreibens hinterlässt den Eindruck, dass Hoppenworth einen für die damalige Zeit außerordentlich hohen Bildungsstand besaß. Es ist anzunehmen, dass er deshalb im Dorf durchaus respektiert wurde. Allerdings war er ein Mensch, den morgen sein gestern gegebenes Wort nicht mehr scherte, wenn es nur zu seinem eigenen Nutzen war. Nicht zuletzt deshalb bekleidete er wohl niemals ein politisches Amt innerhalb der Gemeinde und trat auch sonst nicht in Erscheinung. Die Situation war jedoch für alle Seiten unbefriedigend. Rechtsanwalt Dr. Fürst riet seinem Mandanten Hoppenworth im Frühjahr 1874, das Klageverfahren aus dem Jahre 1872 wieder aufzunehmen. Dr. Fürst traf sich mit dem Anwalt Schlüters und konnte diesen überzeugen, beim Landratsamt einen entsprechenden Antrag einzureichen, was er am 31.3.1874 auch tat. Darauf erging am 18.4.1874 ein Bescheid des Amthauptmanns von Dörnberg, in dem festgestellt wurde, dass Schlüter einen Anspruch auf Einfriedigung seines Grundstückes hatte in den Grenzen, wie sie bei der Verkoppelung festgestellt worden waren. Die von Hoppenworth abzutretenden drei Quadratruthen hatte man ihm an anderer Stelle in der Feldmark ausgeglichen. Die Verbreiterung der Dorfstraße setze den Abriss der Scheune voraus, fuhr von Dörnberg fort.

Hoppenworth wandte sich nach Absprache mit seinem Anwalt daraufhin an die nächst höhere Verwaltungsinstanz, die Königliche Landdrostei in Hildesheim. Diese bat von Dörnberg um Stellungnahme, die er bereits eine Woche später abgab. Er führte aus, dass er keine Veranlassung sähe, vom Inhalt des Resolutes abzuweichen. Dessen Inhalte, dass nämlich Hoppenworth verpflichtet sei, seine Scheune nicht mehr zu reparieren und nach dem Verfall zu beseitigen, dass die neue Grenze bereits abgesteckt ist und Hoppenworth für den abzutretenden Teil seines Grundstückes durch anderweitige Flurstücke in der Feldmark entschädigt worden ist, dass er die Scheune widerrechtlich repariert hat und damit den Verfallstag hinauszögert, werden im Widerspruchsschreiben des Dr. Fürst nicht bestritten. Darum empfehle er der Hildesheimer Behörde, das Resolut in allen Punkten aufrecht zu erhalten.

Aus den dann folgenden 6 Monaten ist heute kein Schriftsatz mehr auffindbar. Erst am 8.2.1875 wurden alle Betroffenen von Amthauptmann Becke vorgeladen. Dieser verlas den Text des Schreibens der General-Commission und fragte die Anwesenden, ob sie nun eine Entscheidung über die Grenzfeststellung und die Einfriedigung durch das Peiner Amt beantragen wollen. Beide Parteien bejahten

die Frage. Unter Hinzuziehung der Feldmarks- und Dorfkarte wurde nun verhandelt. Am Ende der Verhandlung baten beide Rechtsvertreter um eine Abschrift des Schreibens der General-Commission und behielten sich weitere Anträge vor. Die Abschriften wurden zügig gefertigt und bereits am 12.2. übergeben. Doch in den nächsten vier Jahren geschah nichts.

Im November 1879 stand die Scheune noch immer. Aus dem Protokoll einer Gemeindeversammlung vom November 1879 geht hervor, dass jetzt wieder über den Hoppenworthschen Hof gesprochen wurde. Was inzwischen mit Hoppenworth passiert war, ist unklar. In jedem Fall ging es ihm nicht mehr besonders gut, denn sein Hof stand zum Verkauf, und die Gemeinde war erster Anwärter für den Kauf. Die Gemeinde gab vor, dort eine Gemeindebäckerei errichten zu wollen. Bei der Verkaufsverhandlung am 29.11.1879 waren neben Hoppenworth, dem neuen Gemeindevorsteher Behrens, Notar Dr. Fleischer als Zeugen der Uhrmacher Gottlieb Hansen und der Schuhmachermeister Theodor Rettberg anwesend. Der Teil des Hofes, auf dem die Scheune stand, sollte wie in der Verkoppelungsakte vorgesehen kostenlos auf die Gemeinde übergehen.

Unmittelbar nach dem Kauf gab die Gemeinde bekannt, nun doch keine Gemeindebäckerei mehr errichten zu wollen. Es sei wirtschaftlicher, den Hof wieder zu verkaufen und die Gemeindebäckerei an anderer Stelle neu zu errichten. Die Scheune werde jedenfalls abgerissen. Eine Gemeindebäckerei ging dann tatsächlich nicht in Betrieb; stattdessen errichtete etwa zeitgleich Christel Burgdorf eine private Bäckerei auf dem Mühlworth, wo sie für über 100 Jahre bleiben sollte. Für das nunmehr in Besitz der Gemeinde befindliche Anwesen gab es schnell weitere Interessenten. Schon in der Gemeindeversammlung am 26.12.1879 erhielt der Schäfer Wilhelm Rüscher den Zuschlag für 4.500 Mark. Der Maurer Kuchenbuch kaufte die Scheune für 345 Mark.

Die ganzen Transaktionen verliefen mit einer gewissen Geheimhaltung. Das Peiner Amt wurde erst am 17.1.1890 um Genehmigung des Beschlusses gebeten, viel zu spät, denn es war schließlich bereits alles erledigt. Trotzdem musste das Peiner Amt auch der königlichen Landdrostei berichten, was es mit dem Ankauf auf sich hatte: Viele Jahre lang habe man versucht, die Scheune abzureißen, um die Dorfstraße verbreitern zu können. Diese Schwierigkeiten konnte man nur aus dem Weg räumen, indem man den Hof kaufte.

Damit war der 23-jährige Krieg der Gemeinde Dungenbeck und des Brinksitzers Schlüter gegen den Kotsassen Heinrich Hoppenworth zu Ende. Hoppenworth starb schon kurz danach und musste den Abriss seiner Scheune nicht mehr erleben. Beide Höfe existieren nicht mehr. Auf dem Hoppenworthschen Grundstück entstand später das Haus des Tischlermeisters Bössel, und auf Schlüters Hofstelle stand später für lange Zeit das Gemeindebüro.

11.4 Wie der Kirchwinkel so winklig wurde

Der Kirchwinkel ist seit jeher nur eine fußläufige Verbindung zwischen der Kirche und der Bundesstraße. Der Weg verläuft um ein paar Ecken und ist an seiner engsten Stelle nicht einmal 1,50 Meter breit. Wenn man heute von Schlachter Finke zum NP-Markt gehen will, kann man der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße folgen, oder aber man schlängelt sich durch die enge Gasse des winkligen Weges. Hier präsentiert sich dem Spaziergänger ein in unserem Dorf selten gewordener Anblick mit dörflicher Ausstrahlung. Die Keimzelle Dungenbecks liegt hier ganz nah. Und wenn der Lärm der Bundesstraße einmal

verstummt, glaubt man den Schmiedemeister Bauermeister zu hören, wie er zufrieden den neuen Winkelweg durchschreitet.

Vor nun schon über 120 Jahren wohnte auf dem westlich gelegenen, zuletzt von der Familie Lauschke bewirtschafteten Bauernhof der Vollspänner Carl Burgdorf in 4. Generation. Alle heute in Dungenbeck lebenden Burgdorfs haben dort ihre Wurzeln. Carl hatte den Hof von seinem Vater Friedrich übernommen und konnte sich rühmen, den größten Hof des Dorfes zu bewirtschaften. Sein Bruder Wilhelm bekam als Nachgeborener ein Grundstück, auf dem er sich ein eigenes Haus errichten konnte. Wilhelm baute eine Gastwirtschaft und war lange Jahre einer von damals zwei Dorfkrüger. Noch heute steht sein Wirtshaus, und es wird dort noch immer Bier ausgeschenkt. Als er den heute von Familie Lorenz geführten Betrieb am Rand des Wittmersweges errichtete, war dort nichts als ein freier, schöner Acker. Das brachte dem unbequemen Krüger den Spitznamen Schönfeld ein, den früher in Dungenbeck wohl jeder kannte.

Einige Jahrzehnte zuvor erging es seinem Onkel Conrad ähnlich. Auch er musste sich als Nachgeborener mit einem kleinen Grundstück zufrieden geben. Er baute ein Haus an der Nordseite auf dem Hof seines Bruders Friedrich, direkt am damaligen Peine – Vechelder - Communicationsweg. Sein Haus stand an der Ecke zum Kirchwinkel, in dem später der Schneidermeister Schenk lebte und seine Witwe noch heute wohnt.

Die heutige Straße Kirchwinkel war zum damaligen Zeitpunkt nichts anderes als eine lange Zufahrt zum Burgdorfschen Hof, über die der Bauer zu seinen im Norden der Gemarkung gelegenen großen Ländereien kam. Auf der östlichen Seite des Kirchwinkels stehen zwei Wohnhäuser. Da ist zunächst das Haus, in dem im 18./19. Jahrhundert der Kotsasse Lüddecke wohnte, dann der Schumachermeister Ernst Tiedge und die Familie Leverkühn. Nebenan direkt an der Ecke von Kirchwinkel und Communicationsweg steht die traditionsreiche Schmiede von Schmiedemeister Friedrich Bauermeister; noch heute werden auf dem Grundstück Metalle verarbeitet, wenn auch der Besitzer mehrmals wechselte. Es war üblich, die Dorfschmieden mit ihrer offen brennenden Feuerstelle am Rande der Ortschaften zu betreiben, um eine zusätzliche Brandgefährdung für die häufig noch mit Reet gedeckten Fachwerkhäuser zu vermeiden. Bauermeisters Haus war ursprünglich eine Scheune gewesen, die zum benachbarten Grundstück Lüddecke gehörte. Ein Matthias Lüddecke baute dann um 1770 die Scheune zu einem Wohnhaus um, das am 17.9.1862 Schmiedemeister Friedrich Bauermeister kaufte. Zum Haus gehörte ein kleines Nebengebäude und ein nur wenige Meter breiter Vorplatz im Bereich des Kirchwinkels.

Lüddecke konnte, wie auch sein Nachbar Carl Burgdorf, von zwei Seiten auf seinen Hof gelangen. Sein Anwesen öffnete sich auf der einen Seite zum Communicationsweg, und auf der Südseite war er über den noch heute in gleicher Größe vorhandenen 3 Meter breiten Weg nördlich der Kirche mit dem Dorf verbunden. Aufgrund der alten Grenzverläufe und der Lage der Gebäude ist anzunehmen, dass Lüddecke hier lediglich zu Fuß oder mit dem Handkarren den Weg ins Dorf nehmen konnte. Zu eng war seine Hofausfahrt auf dieser Seite. Über denselben Weg gelangten aber auch noch andere Anlieger ins Dorf, z. B. der Halbspänner Staats oder der Vollspänner Stallmann (später Hintze), auf dessen 1970 abgerissenem Hof noch heute entfernte Nachfahren leben und ein neues Anwesen geschaffen haben. Auch die Lage dieser Höfe lässt darauf schließen, dass früher die Zuwegung zu den Äckern im Norden und Osten des Dorfes Priorität besaß und der Weg ins Dorf meist nur für einen Besuch der Kirche oder

des daneben liegenden Friedhofs oder des Krügers Finkam benutzt wurde. Wenn nun Bauermeister ins Dorf gehen wollte, musste er über den Hof von Lüddecke gehen oder einen weiten Umweg über den Communicationsweg nehmen. Lüddecke hatte ihm allerdings den Durchgang zum Dorf über seinen Hof erlaubt. Später war Schuhmachermeister Tiedge mit den vorgegebenen Umständen nicht mehr einverstanden. Als Bauermeister im Winter 1878 wie gewohnt über des Nachbarn Hof ins Dorf gehen wollte, fand er am Durchgang einen großer Haufen Bausteine. Fortan ließ Tiedge den Schmiedemeister nicht mehr über den Hof. Bauermeister fühlte sich im Recht und reichte Klage beim Amtsgericht in Peine ein. Amtsrichter Kriegk lud zu einem Ortstermin am 15. April 1879 im Kirchwinkel. Vorgeladen hatte er die Streithähne Bauermeister und Tiedge. Der Nachbar Carl Burgdorf war ebenfalls zugegen. Kriegk ließ sich die Örtlichkeit zeigen und entdeckte dabei auch den Haufen Bausteine. Tiedge erklärte dazu, dass er bereit sei, Bauermeister weiterhin über sein Grundstück gehen zu lassen. Er müsse ihm allerdings einen anderen Weg zuweisen, da er vorhabe, an der Stelle, wo jetzt die Bausteine lagern, eine Scheune und einen Stall zu errichten. Tiedge führte beschwichtigend weiter aus, dass er mit Burgdorf gesprochen habe und eine Lösung des Problems vorschlagen könne: Carl Burgdorf bestätigte seine Bereitschaft, Bauermeister die Benutzung seiner Hofzufahrt zu gestatten. Tiedge wiederum wollte entlang der südlichen Grenze seines Grundstücks einen Fußweg schaffen, welcher an der Hofzufahrt Burgdorfs beginnen und zum Weg an der Kirche hinter Stallmanns Hof führen sollte. Der Weg zur Kirche wird in besagtem Protokoll als "Winkelweg" bezeichnet.

Die vom Amtsrichter Kriegk für Bauermeister getroffene Regelung, über die Hofzufahrt und den neuen Weg in Tiedges Garten zum Winkelweg zu gelangen, wurde auch für Conrad Burgdorf übernommen. Die alte Regelung wurde für aufgehoben erklärt. Doch Conrad gab sein Wegerecht nicht ohne Gegenleistung ab. Er erhielt von Carl als Entschädigung einen Streifen an der Carl Burgdorfs Hof zugewandten Südseite seines Gartens. Conrad verpflichtete sich im Gegenzug, dort eine Weißdornhecke zu pflanzen und zu unterhalten. Diese Geschichte ist erst 120 Jahre alt, aber schon heute erinnert sich niemand mehr daran, warum heute ein gerade einmal 1,40 Meter breiter Fußweg den Kirchwinkel mit dem Weg an der Kirche verbindet. Er war einzig und allein für Friedrich Bauermeister und Conrad Burgdorf gedacht, um ihnen den Weg ins Dorf nicht zu lang werden zu lassen. Die Führung unseres kleinen Weges hat sich in den vergangenen hundert Jahren ein wenig verändert. An der Hofzufahrt ist er in das Grundstück von Tiedge eingerückt worden und erhielt nach einigen Metern einen Knick von 90 Grad, der ihn für Radfahrer fast unpassierbar macht. Burgdorfs lange Zufahrt gehört inzwischen auch nicht mehr zum Hof, sondern sie ist irgendwann zu einer öffentlichen Straße gewidmet worden. Der kleine Weg aber gehört noch immer zum Grundstück vom Schuhmachermeister Tiedge und gehört heute den Nachfahren der Familie Leverkühn. Vor kurzem las ich in der Zeitung, dass der Weg, der seinerzeit für zwei Anlieger angelegt und der auch später außer von ein paar Spaziergängern nur wenig genutzt wurde, nun eine neue Bedeutung erlangt hätte. Über ihn könne nun ein Teil der Dorfbewohner auf abgekürztem Wege zum neuen NP-Markt gelangen, und man wolle die ungünstigen Ecken im Weg beseitigt sehen. Ich hoffe aber, dass er sein heutiges Gesicht noch lange bewahren wird, denn immer, wenn ich ihn entlang schreite und der Lärm der Bundesstraße einmal verstummt, überkommt mich hier ein Gefühl, dass ich glaube, das Hämmern eines Ambosses zu hören.

11.5 Was uns die Straßen- und Wegenamen unseres Heimatdorfes erzählen¹

Vor einer Woche bekamen wir Besuch aus dem Rheinland. Meine Tante und meine Cousine kamen. Da wir immer Langeweile hatten, beschlossen wir, uns Dungenbeck einmal genau anzusehen. Nach dem Mittagessen brachen wir auf und gingen zum Schulhof. Dort erklärte ich ihnen: An dieser Stelle lagen früher einmal große Weiden, und meine Großmutter hat mir erzählt, dass sie "Zum Grünen Anger" hießen. Deshalb hat man die Straße von der Schule bis Flohr "Am Anger" genannt. Dort drüben, wo der Schulanbau, der Sportplatz und die Häuser sind, waren früher einmal die Rotten, alte Gräben, in die der Flachs zum Verrotten gebracht wurde. Der Weg, der dort entlang geht, ist der Bruchweg. Er reicht von Krone bis zum Schlachter Ebeling. Dort ist vor Jahren das Peiner Tor gewesen. Die Ecke von Ramm bis Peyers ist die "Fahrt", auf Hochdeutsch "Durchfahrt". Warum der Weg so heißt, kannst du dir ja denken. Er führt direkt ins Bruch. Der Weg, den er bei Ramm schneidet, ist der "Neue Weg". Dieser wurde vor 3 Jahren asphaltiert und ist heute die schönste und verkehrsreichste Straße von Dungenbeck. Der Name dieser Straße wurde schon einmal geändert. Früher war es der "Peiner Weg", denn er ist die nahegelegenste Straße, die nach Peine führt. Die Siedlung, die nun zu unserer Linken liegt, ist die "Tannenbergstraße". Hier wohnen viele Flüchtlinge aus Ostpreußen, und der Name der Straße soll sie an ihre alte Heimat erinnern.

Wenn wir hier nun weiter hochgehen, kommen wir in die Gätze. Es ist eine kleine Gasse, die den Mühlwirth mit dem Neuen Weg verbindet. So wie du den Mühlwirth vor dir siehst, war er aber nicht immer. Früher sah es hier ganz anders aus. Wie ich aus den Erzählungen meiner Großmutter entnahm, war hier ein kleiner Teich und ein kleiner Hügel. Im Winter wurde hier gerodet und Schlittschuhe gelaufen. Später wurde er abgetragen und die Teiche damit zugeschüttet, und heute sieht der Mühlwirth wie ein kleiner Marktplatz aus. Ich kann mich auch noch an das alte Spritzenhaus, das dort drüben bei Gröhner stand, erinnern. Es wurde vor ein paar Jahren abgerissen und ein neues bei Böhnstedt auf dem Hof errichtet. Hier bei Böhnstedt sind wir nun schon wieder auf einer anderen Straße, auf dem "Mittelweg". Er verbindet den Mühlwirth mit dem "Oberger Weg" und liegt fast genau in der Mitte von Dungenbeck. Der "Oberger Weg" beginnt dort oben beim Bauern Hacke und endet bei Walklings. Dort geht er in einen Feldweg über und führt nach Oberg. Auch an diese Straße trifft eine Siedlung, die "Südfeldsiedlung". Ihr Name wurde von dem "Südfeld", auf dem sie liegt, abgeleitet. Auf der anderen Seite führt die Bundesstrasse 65 entlang. Wir folgen ihr bis zur Gastwirtschaft Finke. Dort beginnt nach Norden hin der älteste Dorfteil von Dungenbeck. Er wird von dem Weg, den du hier siehst, begrenzt. Es ist die Alte Landstraße. Vor vielen Jahren spielte sich der ganze Verkehr auf ihr ab, und man plant heute, dass es wieder ähnlich werden soll. Dann gingen wir immer weiter, und als wir beim Friedhof waren, wollte meine Cousine rechts herum. Ich hielt sie zurück und sagte ihr, dass der Weg nach Woltorf führt, und deshalb der "Woltorfer Weg" genannt wird. Als ich ihr erklärte, dass die Abzweigung des Woltorfer Weges der "Essinghäuser Weg" ist, wusste sie Bescheid und sagte: "Der führt wohl nach Essinghausen?"

¹ Ein Aufsatz von Hanna Schridde aus der Dungenbecker Schulchronik (um 1957). Der Aufsatz wurde an wenigen Stellen stilistisch korrigiert und der heutigen Rechtschreibung angepasst.

Bald waren wir dann bei Trude. Ich erklärte ihr, warum man den Weg, der dort zum Kanal führt, den "Wittmersweg" nennt. Sie hörte aufmerksam zu, und ich sagte: hier ist früher Moor gewesen. Darin wuchsen viele Wollgrasflöckchen, und wenn sie blühten, war die ganze Gegend weiß. Daher der Name "Wittmar" (= ursprünglich "weißes Moor").

Dann gingen wir durch den "Peinschen Gang" nach Hause. Als sie fragte, warum dieser kleine, enge Gang der "Peinsche Gang" hieße, erklärte ich ihr, dass er eine kleine Wegabkürzung nach Peine sei und nur von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden darf. Nun hatten wir unseren Rundgang beendet, und zu Hause sagte sie: "Es war eine große Freude für mich, deine Heimat einmal näher kennen zu lernen." Im nächsten Jahr, wenn ich sie in den Ferien besuche, will sie dann mir ihr Heimatdorf zeigen.