

## 9. Die Apenrader Chaussee (1846)

Einen großen Fortschritt in vieler Beziehung bedeutete für die Entwicklung der aufstrebenden jungen Neustadt der Chausseebau Flensburg-Apenrade. Genau **100 Jahre** sind vergangen, seit König Christian VIII. durch seine Unterschrift am 30. Januar 1846 den Chausseebau<sup>1)</sup> genehmigte. Wie mußte der Verkehr vom Norden und zum Norden dadurch belebt werden, wie mußten Städte und Dörfer dadurch einander näher gerückt werden! Es war ein großer Gewinn für Flensburg im allgemeinen und für den in der Bildung begriffenen, aber dann zurückgebliebenen nördlichen Stadtteil im besonderen, daß hier ein gerader harter Weg angelegt wurde. Bis dahin hat der recht beschwerliche Heerweg mit seinen vielen Steigungen und Senkungen und Umwegen den ganzen Verkehr tragen müssen. Das wurde nun ganz anders. In der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre wurden auch sonst die Verkehrsfragen im Lande sehr stark erörtert, die Gesamtverbindung Kolding-Altona stand seit 1835 zur Verhandlung, und neben dem Ausbau der Landstraßen war ja auch schon von den Eisenbahn viel die Rede.<sup>2)</sup> Das waren große Unternehmen, an deren Ausführbarkeit nicht jeder glaubte. Mein im Jahre 1780 geborener Großvater väterlicherseits, ein Bauer aus der Gegend von Christiansfeld, äußerte sich in jenen Jahren, als die Chausseefrage diskutiert wurde, in dänischer Mundart: „Der König kann viel; aber daß er einen harten Weg von Kolding nach Flensburg herstellen kann, daran zweifle ich.“ Die Zweifel des alten Bauern erwiesen sich als grundlos. Flensburg ist in den vierziger Jahren mit Husum, Schleswig und Apenrade durch harte Straßen verbunden worden. Die Husumer Chaussee wurde 1844 fertiggestellt; die Schleswiger folgte 1846, und wie begreiflich, wurde gleichzeitig eine Erweiterung von Flensburg an der Schleswiger Straße über das Rote Tor hinaus ins Auge gefaßt. Und nun setzte sofort die Arbeit im Norden ein. Sonderburg blieb freilich noch eine Weile außenvor. Da gab es den Schiffsverkehr auf der Förde, freilich noch keine geregelten Dampferfahrten. Die Kosten für das Bauprojekt Flensburg – Apenrade wurden auf 134 000 Rthlr. Courant veranschlagt. Man ging mit Energie ans Werk. Die Arbeit wurde gleichzeitig an fünf Stellen in Angriff genommen und 400 Arbeiter dafür eingesetzt, worunter etwa 200 Flensburger waren. Den Abschnitt Flensburg – Seegard bearbeiteten 230 Mann. Einzelheiten können wir hier nicht geben, sondern nur erwähnen, daß 21 Flensburger Grundbesitzer dafür Land abtreten mußten. Eineinhalb Jahre nach Genehmigung des Bauplanes konnte das Wochenblatt mitteilen, daß das „Erdplanum“ bis auf geringe Lücken nun vollendet sei. Die neue Chaussee hatte von Stadt zu Stadt eine Länge von  $3 \frac{3}{4}$  Meilen, nicht ganz 30 km; sie berührte wenige größere Dörfer, was auch für den ganzen weiteren Weg bis Kolding gilt, sie folgte dem Lineal und ging gerade hindurch. Von Flensburg aus gesehen deckte sich die Wegführung im allgemeinen mit dem früher beschriebenen „unteren Apenrader Weg“. Etwa gleichzeitig mit dem Bau der Landstraße wurde eine neue Straße hinter den Häusern der Osterreihe angelegt, die jetzige Feldstraße, die sich mit diesem bescheidenen Namen begnügt hat. Einen Weg hatte

es dort schon gegeben, aber in sehr schlechtem Zustand, der wurde jetzt reguliert. Im Jahre 1852 beschwerte man sich über die „Kreuzwege“ zwischen dem alten Apenrader Weg und der neuen Chaussee, wo Düngerstätten und Schutthaufen entstanden waren. Das kam bald in bessere Ordnung.<sup>1)</sup>

Zur Kostendeckung mußten regelmäßige Wegeabgaben beitragen. Die Fußgänger wurden nicht aufgehalten, aber die Wagen mußten zwischen den Städten bei den Schlagbaumhäusern, den „Bomhus“, Halt machen und ihre Wegegebühr entrichten. Das waren Kluesries, der Krug Holdbi (d. h. Halt ein!), Seegard und Störtum. Um die Chaussee-Einnehmerstellen bewarben sich 48 Leute, die allermeisten waren Flensburger. Die „Bomhäuser“ hatten nach der Chaussee zu einen kleinen erkerartigen Ausbau zur Beobachtung des Verkehrs, einige stehen ja noch, und außerdem wurde die Chaussee bei diesen Häusern auf einer kleinen Strecke mit Straßenpflaster versehen, damit die Wagen nicht ungehört durchfahren konnten, ohne zu zahlen. Das Pflaster blieb noch lange so, wie es von Anfang an war, auch als der Weg nicht mehr abgabepflichtig war.

Der Chausseebau mußte unmittelbare und schnelle Folgen haben für den **Häuserbau**. Was hatte es bisher draußen gegeben? Eigentlich nur die Batterie und die Bleiche, vgl. Anlage 4. Das wurde nun anders. Aber für jeden Hausbau dort war noch königliche Bewilligung erforderlich, und das war eine umständliche und zeitraubende Sache. Erst am 8. 4. 1857 wurde gestattet, daß an beiden Seiten der neuen Chaussee gebaut werden dürfe bis ans Ende des Rams harder Feldes, d. h. bis zum Morbek. Nun konnte die Stadt nach eigenem Ermessen weitere Erlaubnis geben, aber auch nur an der Chaussee selbst. Für die Bebauung des Feldes bedurfte es auch weiter der allerhöchsten Genehmigung. So gründlich und bedächtig hat man gehandelt. Gleichzeitig mit der Freigabe der Apenrader Chaussee wurde auch der Anbau auf beiden Seiten des Friesischen Weges freigegeben „soweit der Ochsenmarkt reicht“, aber davon haben wir hier nicht zu reden.

Nun entstanden allmählich an der Apenrader Straße, wie wir heute sagen, nicht gleich am Anfang, sondern etwas weiter hinaus bescheidene einstöckige oder zweistöckige Wohnhäuser, von denen einige noch vorhanden und als die ältesten leicht zu erkennen sind, z. B. Nr. 41 Koch, Nr. 43 Hochheim, 45 Lassen, 49 Ewald auf der Westseite. Auf der Ostseite Nr. 42, 44, 46 in einer Reihe zusammengebaut; und dort, wo sich seit 1908 das stattliche Konsum-Haus erhebt, haben früher auch zwei kleine Häuser gestanden, die etwas weiter zurück im Garten lagen. Am 19. Juli 1852 zeigt dann Fritz Erasmi Christiansen dem Magistrat an, daß er die Absicht habe, in seiner Eigentumslücke an der Flensburg-Apenrader Chaussee eine **Ziegelei** anzulegen, wogegen die Stadt nichts zu erinnern hat. Einige Jahre später baute er auf der Lücke Nr. 80 hinter der Ziegelei ein Wohnhaus für zwei Arbeiterfamilien, das diese nun als Eigentum erwerben konnten, denn die Ziegelei und Kalkbrennerei arbeitete schon mit

18 Leuten. Diese Ziegelei, später im Besitz von Hollesen, dann von Budach und Petersen, ist jetzt verschwunden, aber die älteren Leute erinnern sich ihrer noch.

Folgenreicher noch war der Antrag zweier Unternehmer vom 17. November 1852, der die Errichtung einer **Glashütte** erwirken wollte. – Eine solche Fabrik hatte es schon früher, weiter oben auf dem Ramsharder Feld, gegeben von 1832 ab. Damals war es der Bäckermeister Erich Herbst, Norderstraße 35 (das Brodersensche Haus), der nach dem Vorbild der Rendsburger Glasfabrik einen Plan für Flensburg in Vorschlag brachte. Der Magistrat empfahl sein Gesuch; seine Bitte freilich, daß die Anlegung weiterer Glasfabriken im Gebiet der Stadt und des Amts verboten werden möchten, wurde nicht erfüllt. Erich Herbst hat also die Glasindustrie in Flensburg eingeführt. Der Betrieb, für den seine eigene Hauslücke den Platz hergab, hatte jedoch keinen langen Bestand. Nun kommen 20 Jahre später die Kaufleute M. H. Stahnke und Hans Jensen jun. mit dem Antrag, in der Binnenlücke Nr. 88, die sie von dem Glasermeister J. N. Stölting jun. in Erbpacht übernommen haben, einen neuen Anfang machen zu dürfen. Zwei Jahre später beschäftigten sie bereits 40 Arbeiter und konnten 1854 nicht nur 300 000 Stück grüne Flaschen, sondern auch 14 000 Stück weiße Glaswaren fertigmachen. Für die Arbeiter der Fabrik führten sie einen zweistöckigen großen Bau mit vielen, ziemlich engen Wohnungen auf, der noch heute steht und wegen seiner hohen Lage über der Straße „der Schloßberg“ genannt wird, Apenrader Straße 66a. Schloßähnlich wurden die Räume freilich nicht und die Treppen noch viel weniger. Stahnke, der wohl nicht in Flensburg ansässig gewesen ist, schied als Teilnehmer bald aus, und H. Jensen hat die Fabrik bis 1875 allein betrieben. Von seinem Wohnhaus, das an der Straße lag, sind jetzt nur noch die Kontorräume erhalten. Vor Jahren, als es noch stand, erschien eine alte Dame aus Kopenhagen, um das Zimmer zu sehen, in dem sie geboren war; vermutlich eine Tochter von Jensen. Besitzer war seit dem 1. Juli 1875 Emil Friedrich Rönneberg, der den Betrieb vergrößerte, einen dritten Ofen hinzusetzte und eine Dampfschleiferei neu anlegte. Die Hütte war nur kurze Zeit eine Aktiengesellschaft, sonst immer in persönlichem Besitz, zunächst von Franz Hermann, dann von dem Westfalen Feldmann, der die Villa Ecke Apenrader Straße/Terrassenstraße erbaute und so sehr an seiner westfälischen Heimat hing, daß er Fuhren von „roter Erde“ von daher für seinen Garten heranschaffen ließ. Feldmann starb in Godesberg am Rhein, und der Betrieb ging am 1. November 1884 in den Besitz der Familie Heye über.<sup>1)</sup> Holdt teilt mit, daß die Glashütte im Jahre 1884 92 Arbeiter beschäftigte, eine Zahl, die aber für das nächste Jahr auf 130 steigen könne, da man mit einer Flaschenproduktion von 2 400 000 Stück rechnen, gleichzeitig an Weißglas und Medizinglas 200 000 Kilo. Der tägliche Kohlenverbrauch sei 5000 kg. Das Hauptabsatzgebiet der Fabrik bildeten die Herzogtümer, Hamburg und Kopenhagen. Das Produktionsmaterial wurde größtenteils der näheren Umgebung des Werkes entnommen.<sup>2)</sup> Für die Belegschaft konnte die Zahl 120 wohl als Normalzahl gelten, zeitweise hat das Werk aber auch bis zu 200 Männer beschäftigen können. Die Glasmacher waren ein

Volk ganz für sich mit eigenen Lebensgewohnheiten, sie heirateten meist untereinander, kamen z. T. aus aller Herren Ländern her (Finnland, Rußland, Belgien, Portugal, Dänemark), wiewohl sie fast immer von deutscher Abstammung waren, manche waren recht wanderlustig und zogen gern von Hütte zu Hütte. Wir hatten beispielsweise die Namen Kielgast, Lippert, Herzfeld, Freundlich, Sorge, Stuller, Thiele, Zemke. Viel Schleswig-Holsteiner waren nicht dabei. Die Hüttenarbeit ging in der älteren Zeit gewöhnlich mehr oder weniger zwangsläufig vom Vater auf die Söhne über. Als der „Schloßberg“ für die Wohnungen nicht mehr genügte, baute das Werk die großen Häuser Apenrader Straße 62 und 64 dicht beim Werk und Klueser Weg Nr. 2 und 4. Auch Apenrader Straße 36 (Raatz) war fast nur von Glasmachern bewohnt.

Von der Glasproduktion gingen in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg (nach persönlicher Mitteilung) etwa 60 Prozent ins Ausland, woran Chile und Mexiko stark beteiligt waren, während 40 Prozent im Inland blieben. Um die Zeit der Jahrhundertwende gab die Fabrik von Budach und Petersen, Maschinenfabrik und Ziegelei, zugleich mit der Glashütte der äußeren Apenrader Straße das Gepräge, und hier war die Stadt im wesentlichen zu Ende. Das Ende der Flensburger Glasindustrie wurde durch den ersten Weltkrieg herbeigeführt. Es war damals gerade ein neuer Ofen erbaut, die Fabrikgebäude stellten einen sehr ansehnlichen Komplex dar, die Produktion war besonders groß. Aber mit dem 2. August 1914 trat vollkommene Stille ein, und nach Kriegsschluß wurde das nicht anders. Die Gebäude wurden allmählich abgebrochen, und jetzt steht fast nur noch das kleine Fachwerkhaus, wie zu Anfang. Jedoch ist auf dem Grundstück eine dauernde Niederlage der Glasfabrik Heye in Hamburg. Die Werkarbeiter sind zum Teil nach anderen Hütten abgewandert, zum Teil sind sie hier geblieben und haben sich andere Arbeitsplätze gesucht.<sup>3)</sup>

Das es hier früher eine Glashütte gab, wird man so leicht nicht vergessen, aber daß auch eine **Tuchfabrik** an der Apenrader Chaussee gestanden hat, wird nur wenigen in Erinnerung sein. Am 6. Mai 1854 richtete der aus Neumünster stammende Tuchmacher Nikolaus D. H. Schlichting einen dahingehenden Antrag an den Magistrat. Von der Ramsharder Feldkommune sei ihm die nördlich an der Chaussee gelegene Lücke Pulverbek<sup>1)</sup> in Erbpacht überlassen worden, er möchte dort ein Gebäude 16 Fuß von der Chaussee entfernt aufführen, daselbst wohnen und sein Geschäft, das er bisher nur durch Pferdekraft betrieben habe, jetzt durch den Wasservorrat verbessern, der auf dem Grundstück vorhanden ist. Da nun in der Nähe des Grundstücks seit kurzem mehrere Fabriken entstanden sind, darf er hoffen, hier eine Tuchfabrik betreiben zu können. Das wurde ihm auch bewilligt.<sup>2)</sup> Man sieht, wie die Apenrader Chaussee jetzt in Aufnahme gekommen ist und wie die „Neustadt“ über sich hinauswächst! Mit den vor kurzem dort entstandenen Fabriken wird, außer der Glashütte wohl eine Wasserschrotmühle gemeint sein, die es dort zeitweilig gegeben hat, und eine Steinschleiferei, die Klewingsche Schleifmühle, die durch

einen Brand zerstört wurde. Im März 1855 meldete sich der Töpfergeselle Cornelius Schmaltz zum Wort. Nun soll eine Töpferei erstehen, ebenfalls in der Lücke Pulverbek. Denn Schlichting, bei dem er zur Miete wohnt, hat ihm von seinem Grundstück einen Teil in Pacht überlassen. Eine **Stärkefabrik** wünscht der Kaufmann Otto Hansen im September 1856 aufzuführen; er überträgt die Sache dem kürzlich als Bürger aufgenommenen Fabrikanten v. Paschkowsky. Hierzu ist zu bemerken, daß weißer Amidam etwas von dem Allerersten ist, was hier in Flensburg fabriziert wurde.<sup>3)</sup>

Von den hier genannten Namen ist der des Tuchmachers Schlichting in der Neustadt geblieben, auch als der Betrieb nicht weitergeführt wurde. Er starb am 31. März 1871, 55 Jahre alt, hinterließ 5 Kinder, darunter die Söhne Ferdinand und Nikolaus. Das zweistöckige Schlichtingsche Haus stand eben nördlich von der „alten Pferdebahn“ und hat um das Jahr 1910 anderen, größeren Gebäuden Platz machen müssen. Eine industrielle Verwertung des Wassers, das aus den Höhen hervorbricht, wie sie der Statthalter Gert Rantzau zuerst im Dreißigjährigen Krieg versuchte, hat es nun nicht mehr gegeben, und auch der Name Pulverlücke ist jetzt dem Gedächtnis der meisten Neustädter entschwunden (s. Anl. 2).

Wir begeben uns jetzt weiter hinaus, gehen an der Annenstraße vorbei und haben dann zur linken Hand Sophiesminde, zur rechten Friedrichshöh. Im Juni 1853 bat der Rieselmeister M. C. Sörensen in seinem an der Chaussee zu erbauenden Hause Wirtschaft halten zu dürfen. Da der Weg für Spazierende bis nach Kupfermühle oder Wassersleben, wo es Wirtschaften gab, etwas lang sei, glaubte er damit dem Publikum entgegenzukommen. Er erhielt die Erlaubnis, nannte das Haus nach seiner Frau Sophiesminde, zog aber sehr bald wieder fort und verkaufte oder vermietete. Nun wechseln die Wirte fortwährend in den ersten Jahren, der Besitz geht aus einer Hand in die andere über.

Im Mai 1859 bittet der Stellmacher Johannes Christiansen auf dem ihm von der Stadt überlassenen Stück Land an der Ostseite der Apenrader Chaussee, das bisher zu Anlagen benutzt worden war, ein steinernes Gebäude aufführen zu dürfen. Es hatte da bisher nur einen hölzernen Pavillon gegeben. Auch hier soll eine Wirtschaft eingerichtet werden. Holdt schreibt S. 54 in der Anmerkung: „Ältere Leute werden sich noch der in der Kluesrieser Hölzung unmittelbar am Strande gelegenen sog. „Dänenhöhe“ erinnern, wo Anfang der fünfziger Jahre mehrfach Volksfeste arrangiert wurden. Diese gingen später ein, aber der Name Dänenhöhe wurde auf den Sophiesminde gegenüber aufgeführten neuen Lustort übertragen, bis selbiger dem jetzigen Namen Friedrichshöhe, nach König Friedrich VII., Platz machte.“ Die Flensburger waren entzückt über die schönen gärtnerischen Anlagen und über die weite Rundschau nicht allein über Stadt und Hafen, sondern weit über die Förde hinaus. Auf der Ostseite wurde das Gelände später teilweise Handelsgärtnerei, Besitzer Seehusen, dann Schramm, teils Park-

anlage und kam in den Besitz des Reismüllers Kallsen, bis kurz vor dem ersten Weltkrieg die schöne Siedlung Friedrichshöh und Friedrichstal hier angelegt wurde.

---

<sup>1)</sup> Geschrieben **1946**. Der Verfasser hielt am 8. Februar 1946 einen Vortrag über die Entstehung der Neustadt im Gemeindehaus St. Marien in Flensburg und teilte dem Hörerkreis mit, daß jetzt gerade **150** Jahre vergangen seien seit dem Erlaß des Placats (siehe Abschnitt 5) und **100** Jahre seit der Inangriffnahme des Chausseebaus

<sup>2)</sup> Die Eisenbahn ließ aber doch noch recht lange auf sich warten. Am 4. Oktober 1854 fuhr der erste Zug von Flensburg nach Tönning. Die feierliche Eröffnung durch den König geschah am 24. dess. Mon. Der Bahnbau war ein englisches Unternehmen.

<sup>3)</sup> Regelmäß. Dampferverkehr mit **Sonderburg** begann doch schon 1847. Das Wochenblatt zeigt 1847, S. 317 an, daß der Dampfer „Glückstadt“ angekommen ist und dreimal in der Woche die regelmäßige Fahrt zwischen Flensburg und Sonderburg machen wird. Ekensund und Brunnsnis sollen angelaufen werden. Beginn am 13. Mai.

<sup>1)</sup> Stadtarchiv A 474, Fasc. 5.

<sup>1)</sup> Vgl. E. Meyer, Die Industrie der Stadt Flensburg seit 1864. In: Nordelbingen, Bd. 3 (1924), S. 446.

<sup>2)</sup> Holdt, S. 186.

<sup>3)</sup> Stadtarchiv A 422 II.

<sup>1)</sup> Wochenbl. Jahrg. 1842, S. 856: Die Ramsharder Feldkommüne hat aus der Konkursmasse des Justizrats thor Straten die Lükke Pulverbek gekauft.

<sup>2)</sup> Stadtarchiv A 258.

<sup>3)</sup> Eine Königl. Concession zur Anlage einer „weißen Amdam Fabrik“ ist schon 1725 erteilt worden; 1791 bittet Jens Hansen eine „Ahmdam-Fabrik“ einrichten zu dürfen, aber wo sie liegen soll, erfährt man nicht. 1795 gab es einen Henning Lorenz Paulsen, der Amdam und Pulver herstellte. Endlich 1826 ein N. H. Lorck: aber, da es ziemlich stark dabei riecht, lieber außerhalb der Stadt (Kielseng). Stadtarchiv A. 422, Fasc. 1.