

Der Straßenbau

von Martin Müller

Die Straße als Ortsverbindung zur Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten ist einem steten Wandel unterworfen gewesen entsprechend den im Laufe der Jahrhunderte gewachsenen Bedürfnissen. Über ursprüngliche Trampelpfade und erste Befestigungen im Bereich von Siedlungen hinaus entstand mit zunehmender Mobilität das Bedürfnis, befestigte Wegeverbindungen im größeren Ausmaß zu schaffen. Das galt sowohl für Straßen, die die Überwindung größerer Entfernungen ermöglichten (Handel, Heerwesen) als auch für örtliche und regional erforderliche Straßen zur besseren Erreichung von Wohnbereichen, Markt, Kirche, Schule und Arbeitsstätte sowie zur Bewirtschaftung der Felder und Wälder.

Alle landwirtschaftlichen Fahrwege in der Nähe der Ortschaften, aber auch die Fernstraßen waren durchweg Naturwege, ohne feste Decke, von tiefen Fahrriemen durchzogen und in schlechtem Zustand. Durch die eisenbereiften Räder entstand hoher Verschleiß durch viel Abrieb, der bei nassem Wetter zur Verschlammung führte. Findige Anlieger kratzten diesen mit Pferdedung vermischten Schlamm ab, der eine fruchtbare Basis für den Hausgarten abgab. Bei Schnee verwehten die Hohlwege. Die Fernstraßen verliefen bevorzugt über Anhöhen und mieden sumpfige und unsichere Täler. Starke Steigungen wurden durch Vorspannen weiterer Pferde überwunden.

Erst Anfang des 19. Jahrhunderts unter preußischer Verwaltung setzte langsam ein systematischer Straßenbau ein. Dem nachfolgenden Beispiel können wir die Art und die Finanzierung einer Straßenbaumaßnahme des hiesigen Bezirks im Jahre 1819 ent-

nehmen. Es handelt sich um Teilstrecken der Straße Attendorn-Heggen-Lenhausen. Der Bezirksschultheiß Wilmes zu Sange legte einen Kostenvoranschlag mit Finanzierungsplan vor. Der Voranschlag¹ umfaßte alle Kosten wie *Brückenbau, Handbahnen, Hacken, Hämmern, Sprengen der Felsen, Abpfählungen und die Gebühren des Aufsehers*. Er ging davon aus, daß Bauern der Umgebung - in der Aufstellung *Ratmeister* genannt - mit ihrem Zugvieh Steine sammeln, zur Baustelle fahren und setzen. Dafür bekamen sie je Malter^b Steine 15 Stüber^a.

Man rechnete mit einem Gesamtaufwand von 74 Reichstaler 52 Stüber. Die Kosten sollten gedeckt werden durch eine Umlage auf die Steuerschuld. In Heggen wurden an Grund-, Vieh- und Gewerbesteuer insgesamt 8985 Gulden 30 Kreuzer gezahlt. Ein Zuschlag von 1/2 Stüber je Steuergulden würde für den Straßenbau 74 Reichstaler 52 3/4 Stüber erbringen.

Schultheiß Wilmes schickte seinen Antrag am 28. Dezember 1818 an den *Königlichen Herrn Land-rath* in Olpe. Nach einer Anmahnung im März 1819 erhielt er schließlich am 15. Juni 1819 die Genehmigung² und die Anordnung, daß die steuerpflichtigen Einsassen des Bezirks Heggen, Amt Attendorn, in Folge der Genehmigung der *hochlöblichen Regierung* von jedem Gulden Grund-, Vieh- und Gewerbesteuer 1/2 Stüber beizutragen haben.

Die Abrechnung dieser Straßenbaumaßnahme ist heute noch bekannt und soll im Detail angeführt werden.



Theodor Reuter, links, mit Arbeitskolonne und Dampfwalze beim Straßenbau

Actadas Comunal "Rechnungs" Wesen von Heggen betref^f

Die Communalrechnung des Bezirks Heggen beträgt pro 1819 Einnahme gemeingeld 74 Rtlr 52 3/4 St. Davon sind nachbenannte auslagen, die bei der Planierung des Weges auf gelegte Lachtersteine pro lachter^e zu 20 St bezahlt.

	L	Rtlr	St
a dem Ratmeister Henrichs zu Hülsch.	9 3/4	3	15
b Kropmann zu Heggen	8	2	40
c Eberhard Wilmes zu Sange	6 1/2	2	10
d Teipel zu Milstenau	1	-	20
e Eckeren "	1	-	20
f Johan Springob zu Ennest	6	2	---
g Eberhard Reich, der maler in Heggen	4 1/2	1	30
h Haufnagel in Ennest	10	3	20
j Bankestale daselbst	1 1/4	-	25
k Zimmermann daselbst	3/4	-	15
l Vorsteher Rinke in Heggen	11 1/4	3	45
m Peter Schmit in Sange	10	3	20
o Johan Vogt zu Heggen	11 3/4	3	55
p Freiherr von Schade	10 3/4	3	35
q Schüermann in Heggen	1 1/2	-	30
r Wilhelm Sauere und Johan Vog	7 1/4	2	25
s Wegen gleichmachung der geläufe und öffnung der Wassergräben an Vorsteher Rinke zahlt		6	12
t wegen Verbesserung des ...und aufholzen desselben an Vorsteher Rinke zahlt		1	55
u wegen anfertigung einer Kiste zum aufbe- wahren der gesetzsammlung, amtsblätter und sonst. Verfügungen an den Schreinermeister Braunschneider zu Milstenau zahlt		5	47 1/2
außlagen Summa		47	39 1/2
die Hebegebühren von 74 Rtlr 52 St		2	15
gebühren für den Schultheiß und Deputierte zus.		3	20
an die königl. landrätliche behörde Revisionsgeb. -			22
		53	36 1/2

die Einnahme zu 74 Rtlr 52 3/4 St
außlage 53 " 36 1/2 "

an Herrn Kreißbaumeist. Zeppenfeld
Revisionsgebühren 1 Rtlr 38 St

zu Sange am 28ten Juny 1820 der Schultheiß Wilmes
Rinke, Deputierter, Bremer -?- Deputierter Bernhard Biscop, Deputierter

Die Abrechnung läßt erkennen, welche Bauern am Straßenbau beteiligt waren. Insgesamt wurden 212 Meter (101 1/4 Lachter) Straße hergestellt, wohl in mehreren Teilabschnitten, von denen der eine oder andere vermutlich im Bereich Hollenbock/Ennest gelegen hat.

Für einen anderen Wegebau im Bezirk Heggen³ in Höhe von 258 Rtlr 2 ggr^d Berliner Courant genehmigte die Königliche Regierung am 30.11.1819 die Umlage von 3 Stüber je Steuergulden.

Straßenzug Hauptstraße/Hollenbocker Straße mit Verbindung nach Attendorn

Die im vorangegangenen Abschnitt beschriebene Straßenbaumaßnahme aus dem Jahre 1819 bezog sich sicherlich in erster Linie auf Bereiche des obengenannten Straßenzuges außerhalb der damals bebauten Ortschaft. Die Leistung der dort beschriebenen Hand- und Spanndienste bei Bau und Instandhaltung von Straßen und Wegen sind wohl der Grund dafür, daß uns aus frühester Zeit keine anderen Nachweise über den Ausbau dieser Straße vorliegen.

Im Bereich der vorhandenen Bebauung, also der heutigen Ortsmitte, muß sich - wie schon früher erwähnt - lange vor der genannten Baumaßnahme eine Straße einfachster Art befunden haben, die von den Dorfbewohnern angelegt und unterhalten wurde. Konkrete Hinweise über Bautätigkeiten an der Straße finden sich erst in den Protokollbüchern der Gemeinde Attendorn-Land⁴. In der Sitzung vom 14.03.1893 beschließt die Vertretung, den *Communalweg Attendorn-Hollenbock-Heggen* wegen des sehr schlechten Zustandes zu erneuern.

Am 05.11.1925 wurde beschlossen, im Rahmen der Erwerbslosenfürsorge eine Straßendecke in der Ortschaft Heggen aufzubringen. Ein Beschluß vom 13.03.1926 muß wohl damit im Zusammenhang gesehen werden. Danach sollte zur verstärkten Förderung der Notstandsarbeit ein Darlehen über 5.000 Reichsmark mit einer Laufzeit von 10 Jahren aufgenommen werden, damit die Dorfstraße in Heggen eine Steindecke (keine Teerdecke) erhielt.

Im Jahre 1934 muß sich die Hauptstraße noch immer oder schon wieder in einem sehr schlechten Zustand befunden haben. Durch „Polizeiverordnung betr. die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge inner-

halb der geschlossenen Ortschaft Heggen“ vom 16.08.1934⁵ setzte der Landrat in Olpe die Höchstgeschwindigkeit für die Ortschaft Heggen auf 20 Stundenkilometer fest. Für Zuwiderhandlung wurden Geldstrafen bis zu 150 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen angedroht. Nachdem die Hauptstraße 1935 dann ihre erste Teerdecke bekommen hatte, konnte die Geschwindigkeitsbegrenzung wieder aufgehoben werden⁶.

Am 17.06.1952 wurde eine Oberflächenteerung für die Hauptstraße Heggen beschlossen. Nach der Verlegung der Kanalisation in den Jahren 1958/59 erfolgte in 1960 eine durchgreifende Erneuerung der Hauptstraße und der Hollenbocker Straße⁷ mit erstmaliger Anlegung von Befestigten und geteerten Gehwegen. Mit Inkrafttreten des Landesstraßengesetzes zum 01.01.1962 wurde die Gemeindestraße zur Landstraße aufgestuft und erhielt die Bezeichnung L 1321, die später in L 853 geändert wurde. Damit ging die Straßenausbau - ausgenommen für Gehwege innerhalb der Ortsdurchfahrt - auf den Landschaftsverband Westfalen-Lippe über. Durch den in zwei Abschnitten durchgeführten Ausbau der Ortsdurchfahrt in den Jahren 1988-1992 haben Hauptstraße und Hollenbocker Straße ein völlig neues Gesicht erhalten, verbreiterte Fahrbahn, gepflasterte Regenrinnen, größere Kanalisationsrohre sowie zum Teil neue Gehwege und Straßenbäume auf beiden Seiten.

Attendorner Straße (L 539)

Der Ausbau der Straße Finnentrop-Attendorn durch das Biggetal erfolgte in einem 1. Abschnitt bis Heggen im Jahre 1841⁸. Die Weiterführung der Straße in einem 2. Bauabschnitt bis Attendorn wurde am 26. Mai 1845 verdingt⁹: Als sie soweit fertiggestellt war, erließ die Regierung eine Verordnung über die Erhebung von Benutzungsgebühren (Chausseegeld)¹⁰:

T a r i f zur Erhebung des Chausseegeldes für eine Meile von 2000 Preuß.Ruth

An Chausseegeld wird entrichtet:

- A. vom Fuhrwerk einschließlich der Schlitten
 - I. zum Fortschaffen von Personen, als Extraposten, Kutschen, Kaleschen, Kabriolets u.s.w. für jedes Zugtier 1 Sgr 0 Pfg
 - II. zum Fortschaffen von Lasten:
 - 1.) von beladenem, d.h. von solchem, worauf sich außer dessen Zubehör und dessen Futter für höchst. 3 Tage an anderen Gegenständen mehr als zwei Centner befinden 1 Sgr 0 Pfg
 - 2.) von unbeladenem:
 - a. Frachtwagen, für jedes Zugthier 8 Pfg
 - b. gewöhnlichem Landfuhrwerk und Schlitten, für jedes Zugthier 4 Pfg
 - B. von unangespannten Thieren
 - I. von jedem Pferd, Maulthier oder Maulesel, mit oder ohne Reiter oder Last 4 Pfg
 - II. von jedem Stück Rindvieh oder Esel 2 Pfg
 - III. von je fünf Fohlen, Kälbern, Schafen, Lämmern, Schweinen, Ziegen 2 Pfg

Die Chausseegeld-Erhebungsstellen waren in aller Regel mit einer Barriere (Schranke, Schlagbaum) versehen. Die Kurzbezeichnung für die Hebestelle Finnentrop lautete daher *Barriere Finnentrop*. Dieser Ausdruck hat sich später auf die Bahnschranke übertragen und lange im Sprachgebrauch gehalten. Sie befand sich bei dem damaligen Gasthof Reuter (später Hotel Deutsches Haus, jetzt Parkplatz der Firma Metten) unmittelbar an dem Abzweig der Attendorfer Straße von der Straße durch das Lennetal. Wer aus dem Lennetal nach Heggen wollte, mußte also bereits vor dem Bau der Eisenbahn vor einer Schranke halten.

Ein umfangreiches Gesetzeswerk regelte u.a. Befreiung vom Chausseegeld, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die Pflichten der Chausseegeld-Empfänger¹¹. Für alle gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerke waren *zum Schutze der Kunststraßen* (befestigte Straßen) Radfelgen unter 4 Zoll Breite verboten¹². Ab 22.06.1896¹³ entfiel die Wegegelderhebung auf den ehemaligen Bezirksstraßen des Herzogtums Westfalen und damit auch die Barriere in Finnentrop.

Straße Heggen - Sange - Hülschotten (K 5)

Wie oben beschrieben, war der Fahrweg nach Hülschotten früher sehr beschwerlich. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstand offenbar immer dringender das Bedürfnis, eine gut ausgebaute Verbindungsstraße zu schaffen. Ab dem Jahre 1920 wurden in Anträgen an den Regierungspräsidenten Möglichkeiten zur Finanzierung des Einsatzes von Arbeitslosen für den Ausbau der Straße gesucht. Eine Bewilligung erfolgte in mehreren Teilabschnitten. Dementsprechend wurden in den Jahren ab 1920 Arbeitslose *im Rahmen der produktiven Erwerbslosenfürsorge* zum Ausbau der Straße eingesetzt¹⁴. Die Arbeiten zogen sich über mehrere Jahre hin. Am 05.11.1925 wurde beschlossen, auf der Straße Sange - Hülschotten eine Decke aufbringen zu lassen. Folgende Tarife wurden vereinbart:

Arbeiter bis 21 Jahre	50 Pfennig / Stunde
Arbeiter über 21 Jahre	60 " "

In einem Vertrag mit dem Unternehmer Dücker aus Niederschelden war der Umfang der Arbeiten wie folgt festgelegt: Breite der Steinbahn 3,5 m, Packlage 15 cm, Schotterdecke 11cm.

Anfang der 50er Jahre erhielt die Straße im Rahmen von umfangreichen Ausbesserungsarbeiten durch die Firma Seelbach die erste Teerdecke.

Ab 01.01.1962 ist die Straße bis zur Kreisgrenze Altena zur Kreisstraße abgestuft. Sie erhielt die Bezeichnung K 4587, später K 5.

Den heutigen Ausbau hat die Straße in den Jahren 1967 bis 1971 erhalten. In Sange wurde gegen den vergeblichen Widerstand der Sanger Bevölkerung eine

Brücke errichtet und mit einer Schleife eine Verbindung zur Ortschaft vorgenommen. Durch einen 1977 erfolgten weiteren Ausbau bekam die Straße innerhalb der Ortsdurchfahrt Heggen eine völlig neue Linienführung und wurde nach Abbruch des Hauses Werner Wilmes an die Hollenbocker Straße angebunden.

Straße Heggen - Dünschede (K 7)

Ursprünglich befand sich die Straße oder - besser gesagt - der Weg von der Bigge bis zum Dünscheder Sattel im Privatbesitz des Grafen von Spee bzw. dessen Vorgängern in Ahausen. Er wurde überwiegend als Waldwirtschaftsweg genutzt. Als in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts Walzwerk und Kalkwerk in Heggen ihren Betrieb aufnahmen, fanden dort auch viele Bewohner des Dünscheder Raumes Arbeit und Brot. Diese Leute und andere, die zur Bahnhofstetelle oder zum Krankenhaus mußten, nutzten den privaten Weg. Deshalb beteiligte sich etwa um 1925 die Gemeinde mit 50% an den Kosten zum Ausbau des Weges, der als *Fußweg Heggen - Dünschede* bezeichnet wurde, aber durchaus für Fuhrwerke befahrbar war¹⁵.

Die 1887 gebaute Brücke wurde im April 1945 von den zurückweichenden deutschen Truppen gesprengt. Eine von amerikanischen Soldaten errichtete Notbrücke ersetzten Heggener Bürger 1945 mit Hilfe der Firma Drixelius durch eine hochwassersichere Stahlbrücke.

Ab 01.01.1962 wurde die mittlerweile sich in einem desolaten Zustand befindliche Straße als Kreisstraße eingestuft. Die Kreisverwaltung erteilte sofort den Planungsauftrag für den Ausbau der Straße mit teilweise erheblichen Trassenänderungen wegen der starken Steigungen¹⁶. Das Gesamtprojekt der heutigen Brücke und Trassenführung, ausgeführt 1975, kostete 5 Mio. DM, davon das Brückenbauwerk ca. 2 Mio¹⁷.

Gemeindestraßen

Die Beschreibungen in den vorangegangenen Abschnitten betrafen in erster Linie diejenigen Straßen, die heute als sogenannte klassifizierte Straßen gelten, deren Baulast nicht bei der Gemeinde liegt (Landes-, Kreisstraßen).

Nachfolgend soll auf die heutigen Gemeindestraßen eingegangen werden und hier zunächst auf diejenigen Ortsstraßen, die gleichzeitig Verbindungsstraßen zu den benachbarten Orten und Wohnplätzen sind. Zu Beginn des Kapitels über den Straßenbau war die Rede von der **Finnentropfer Straße** als Teilstrecke der Straße Valbert - Lenhausen. Sie ist sicherlich eine der ältesten Straßen im Ort überhaupt und hatte mehrere Funktionen zu erfüllen. Neben ihrer Aufgabe als Fernstraße diente sie im unteren Bereich der Erschließung der anliegenden bebauten Grundstücke. Sie war

Schulweg zur Schule im alten Schaulen Haus und dann zur sogenannten „Alten Schule“. Gleichzeitig war sie Verbindungsstraße zur Illeschlade. Ein Anhängsel bekam die Finnentropfer Straße zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit der Anlegung des **Sonnenweges** (in älteren Flurkarten auch als **Hofstraße** bezeichnet) und der Bebauung der Grundstücke ab dem Jahre 1901.

Eine ähnlich wichtige Bedeutung hatte in der Vergangenheit die **Ahauser Straße**, auch wenn die Bebauung der an ihr liegenden Grundstücke erst verhältnismäßig spät erfolgte. Bei den engen Verbindungen, die seit je zwischen dem Gut Ahausen und Heggen bestanden haben, war eine Wegverbindung sicherlich bereits in allerfrühester Zeit vorhanden. Eine größere Bedeutung in ihrer Funktion erhielt die Straße mit der Anlegung des Friedhofs und vor allem mit der Errichtung des Altenpflegeheimes (später Krankenhaus, heute Jugendherberge), aber auch mit dem fortschreitenden Betrieb des Kalkwerkes (Aufschließung des Bruches Elberskamp und Errichtung der früheren Werkwohnungen dort (1911). Vom Elberskamp aus lief der Weg nach Ahausen vorbei an den jetzigen Tennisplätzen, überquerte die Straße nach Attendorn und erreichte kurz vor der Gutseinfahrt die heutige Verbindung.

Ausbaumaßnahmen an der Ahauser Straße bezogen sich in der Folgezeit in erster Linie auf das Teilstück von der Hauptstraße bis zum damaligen Krankenhaus. In der Sitzung am 23.06.1950¹⁵ wurde beschlossen, die Straße (gemeint war wohl das Teilstück bis zum Krankenhaus) zu teeren.



Im Rahmen der Erwerbslosenfürsorge während der Arbeitslosigkeit Anfang der dreißiger Jahre wurde die Bergstraße in Heggen ausgebaut.

Neben den bisher beschriebenen Straßen waren im Ortsbereich Heggen bis etwa zum Ende des ersten Weltkrieges nur die folgenden Anbaustrassen vorhanden (heutige Bezeichnung): **Im Schlot**, **Am Feuer-teich**, **Pfarrer-Schmalohr-Straße**, **Daspelstraße**.

Über diese Bereiche hinaus waren in jener Zeit in Heggen nur wenige Einzelhäuser vorhanden, und zwar in erster Linie solche, die als landwirtschaftliche Haupt- und Nebenerwerbsstellen an bereits damals vorhandenen Wirtschaftswegen lagen. Neben der fortschreitenden Bebauung im Bereich der vorhandenen Straßen vergrößerte sich der Ort in der Folgezeit rasch durch die Erschließung neuer Baubereiche.

Ab Anfang der 20er Jahre wurde mit dem Bau einer neuen Erschließungsstraße im Bereich der sogenannten *Pollenwiese* begonnen, dem heutigen Teilstück der **Wiesenstraße** zwischen Attendorner Straße und **Pollenweg** bzw. **Freithoffstraße**. Die ersten Häuser an der neuen Straße wurden bereits 1921 errichtet. Die abzweigende Stichstraße **Am Hörsten** folgte schon bald. Wie damals allgemein bei Wohnstraßen üblich, war die Wiesenstraße auch noch nach dem zweiten Weltkrieg nur mit einer wassergebundenen Decke versehen. Am 08.02.1949 beschloß die Gemeindevertretung¹⁵ die Ausbesserung der Straße, weil die Packlage abgenutzt war. Die Wiesenstraße bekam eine Teerdecke, eine Befestigungsart, wie sie seinerzeit in Heggen nur bei der Attendorner Straße und der Hauptstraße vorhanden war. Heute ist die Wiesenstraße durch die Erschließung des Baugebietes *In den Wiesen* weitergeführt bis zu einer Neuanbindung an die Freithoffstraße oberhalb des Kath. Kindergartens.

Ebenfalls in den 20er Jahren wurde die heutige **Bergstraße** von einem damals vorhandenen Fußweg (der bei dem heutigen Hause Bruno Schrage geradeaus weiter verlief und bei dem Wohngrundstück Gottfried

Bertels in die Hauptstraße mündete) zu einer Anbaustrasse ausgebaut.

Mit der Bebauung einzelner Grundstücke an den Straßen **Am Schattenberg** und **Steinstraße** in den 30er Jahren wurden weitere bereits früher für andere

Zwecke vorhandene Straßen zu Wohnstraßen umgewandelt. Ebenfalls in den 30er Jahren entstanden die ersten Häuser an den alten Wegen „Am Daspel“ und „Im Sinkel“.

Die Erschließung weiterer Baugebiete erfolgte dann erst wieder nach dem zweiten Weltkrieg, und zwar ab 1950. Ließen sich in den ersten Nachkriegsjahren allenfalls Einzelvorhaben durchführen, so konnten nunmehr mit der Errichtung sogenannter Siedlungen ganze Gruppenvorhaben verwirklicht werden. Begonnen wurde 1950 im Bereich der damals nur mit wenigen Einzelhäusern bebauten Straßen **Im Sinkel** und **Am Daspel**, mit dem Fortgang der Bebauung 1955 ergänzt durch die neu angelegte **Von-Heygen-Straße**. 1957 konnte die Siedlung **Am Lüdenstein** errichtet werden. Diese Entwicklung am westlichen Ortsrand wurde weitergeführt mit der Anlegung der Straße **Am Sportplatz** und der weiteren Bebauung der Straße im Sinkel Mitte der 60er Jahre und fand anschließend ihren Fortgang mit der Erschließung des Baugebietes *Im Sinkel* durch Anlegung der Straßen: **Nelkenstraße, Fliederstraße, Dahlienweg und An der Stumpe**. Derzeit wird das Baugebiet durch die Straßen **Asternstraße** und **Geranienweg** erweitert.

Besonders ab Mitte der 50er Jahre war auch in anderen Bereichen des Ortes eine rege Bautätigkeit zu verzeichnen. Hier soll zunächst auf die Straße **Am Finnenlöh** eingegangen werden, die bereits seit mindestens 1935 vorhanden war. Ursprünglich führte als Verlängerung des unteren Teils der **Bergstraße** (Hohler Weg genannt) eine weitere Straße oberhalb der Grundstücke König/Wertmann und Müller vorbei. Dieser Weg wurde gemäß Bekanntmachungen vom 17.09 und 08.11.1935 vom Hause König ab vorbei am Grundstück Müller bis zur Einmündung des unterhalb führenden neuen Ersatzweges eingezogen. Vermutlich ist im Zusammenhang mit diesen Änderungen in der Wegeführung auch der Weg mit der heutigen Bezeichnung **Maihecke** entstanden.

Am 18.02.1955¹⁵ beschloß die Gemeindevertretung zur Ausweisung von Baugelände den von der Finnentrop Straße zu dem bereits errichteten Haus Luke führenden Weg zur Schaffung neuer Bauplätze zu nutzen. Die dadurch entstandenen Häuser liegen heute an einer von der **Hochstraße** abzweigenden Stichstraße mit gleichem Namen. Die eigentliche Hochstraße ist zusammen mit der Straße **Grüner Weg** im Rahmen des seit den 60er Jahren laufenden Flurbereinigerungsverfahrens ausgewiesen worden. Als Verbindungsstraße von der Finnentrop Straße zur Maihecke wurde zu Beginn der 70er Jahre die Straße **An den Klippen** angelegt.

Mitte der 50er bis Mitte der 60er Jahre entstanden weitere Wohnbaugrundstücke durch Erschließungsmaßnahmen an den Straßen **Am Gresing** und **Kirch-**

straße (jetzt **Am Sanger Bach** und **Hülschotter Straße** tlw.). Ebenfalls in dieser Zeit erfolgten die mit den entsprechenden Erschließungs- und Wegebaumaßnahmen verbundenen Bebauungen an der **Freithoffstraße** und **Auf dem Hahne**. In diese Zeit fiel auch der Ausbau des früheren Fußweges zum heutigen **Niggenweg**. Mit der Errichtung der Schule wurde 1960/61 die **Schulstraße** angelegt, die mit der Erschließung eines oberhalb liegenden neuen Baugebietes in den letzten Jahren um die Straßen **Adolf-Färber-Straße** und **Wilhelm-Münker-Straße** verlängert wurde. Den vorgenannten Straßen müssen noch die in erster Linie der Erschließung von Gewerbeflächen dienenden Straßen **Am Steinwerk** und **Biggestraße** zugefügt werden.

In dem 1996 an der Ahauser Straße erschlossenen Baugebiet wird die neue Straße **Josef-Sternberg-Straße** heißen.

Erläuterungen:

^a Umrechnung der gängigen Münzen: 1 Gulden = 1/2 Reichstaler = 30 Stüber = 60 Kreuzer

^b Malter: eigentlich Fruchtmaß, ca. 200 Liter; hier angewendet auf Menge Steine

^c Der Lachter (abgekürzt L) ist ursprünglich ein Maß aus dem Bergbau. In Preußen galt: 1 Lachter = 2,0924 Meter (=80 Zoll).

^d ggr = gemeiner Groschen

Quellen:

1 Staatsarchiv Münster

2 Reg.-Amtsblatt 1819, S.341

3 " " 1820, S.22

4 Stadtarchiv Attendorn, Bestand Amt Attendorn, Protokollbücher der Gem. Attendorn-Ld.

5 Reg.-Amtsblatt 1934, Teil II, S.235

6 " " 1935, Teil II, S.297 und 321

7 Archiv der Gemeinde Finnentrop

8 Reg.-Amtsblatt 1841, S.140

9 Beilage zum Reg.-Amtsblatt 1845, S.245

10 Gesetzessammlung für die Königl. Preussischen Staaten 1840, S.94

11 Archiv der Gemeinde Finnentrop

12 Reg.-Amtsblatt 1852, S.89 und 1853, S.237

13 " " 1896, S.317

14 Stadtarchiv Attendorn, Bestand Amt Attendorn, II, Fach15

15 Stadtarchiv Attendorn, Protokollbücher über die Sitzungen der Gemeindevertretung Attendorn-Land

16 Archiv der Gemeinde Finnentrop (642 - 20/4)

17 Westfalenpost v. 26.7.1975