

Das Ortsbild

Verkehr 1920 - 1967

War es damals die Eisenbahn, die den Straßenverkehr mit den eisenbereiften Pferdefuhrwerken verdrängte, so ist bereits heute der Straßenverkehr zu einer ernsthaften Konkurrenz der Eisenbahn geworden. Die Entwicklung der „Wagen ohne Deichsel“, wie die Kraftfahrzeuge damals genannt wurden, hat einen enormen Aufschwung genommen. Waren ursprünglich doch nur Wagen für den Personenverkehr konstruiert worden, so schuf der menschliche Erfindergeist sehr rasch die mit vielen Pferdestärken ausgerüsteten Lastkraftwagen zur Beförderung von Gütern. Diese Entwicklung wurde aber gleichzeitig auch ein Problem für die Straßenbauer: Die gummibereiften Kraftfahrzeuge fuhren nun mit der vielfachen Geschwindigkeit der damaligen Pferdefuhrwerke. 80 Kilometer in der Stunde zurückzulegen, ist heute für einen Lastkraftwagen und selbst für Fernlastzüge mit Anhängern kein Problem mehr. Die Personenwagen fahren noch schneller. Diese Entwicklung zwang den Staat, das Straßennetz den modernen Ansprüchen anzupassen und auszubauen. Hierzu wurde das gesamte Straßennetz in Deutschland in mehrere Klassen eingestuft: Autobahnen und Bundesstraßen (früher Reichsstraßen), Landstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen. Entsprechend dieser Einstufung erfolgte auch der Ausbau, wobei die Kosten für den Bau und Unterhalt der Autobahnen und Bundesstraßen die Bundesrepublik Deutschland, für die Landstraßen das Land Bayern, für die Kreisstraßen der zuständige Landkreis und zuletzt für die Gemeindestraßen die jeweilige Gemeinde zu tragen hat.

War nun früher unser Altenmarkt schon von wichtiger verkehrsmäßiger Bedeutung, so erlangte es durch die Straßenklassifizierung wiederum die Schlüsselposition eines Verkehrsknotenpunktes: Die Straße München-Wasserburg-Altenmarkt-Traunstein-Freilassing (Landesgrenze) wurde als Bundesstraße eingestuft. Sie erhielt die Straßen-Nummer 304. Die gleiche Ehre wurde der Kraiburger (Wasserburger) Straße zuteil: Sie wurde ebenfalls Bundesstraße (Nr. 299). Sie endet in Altenmarkt an der Einmündung in die Bundesstraße 304 bei der Bäckerei Schneeweis.

Die schnellfahrenden Kraftfahrzeuge mit ihren breiten Gummireifen zogen an trockenen Tagen lange große Staubwolken hinter sich her. Die Anwohner solcher Straßen konnten oftmals tagelang die Fenster nicht öffnen, wollten sie nicht im Staub ersticken. Das hätte den Straßenbaulastträger allerdings nicht so sehr gestört, oder gar veranlasst, eine Änderung herbeizuführen, wenn nicht hinzugekommen wäre, daß durch den schnellen und immer zahlreicher werdenden Verkehr die Sandstraßen derart mitgenommen wurden, daß die Wagen bald nur noch über eine mit Löchern übersäte Straße fuhren. Feder- und Achsbrüche waren keine Seltenheit, wenn ein Wagenlenker seine Fahrgeschwindigkeit nicht mäßigte. Da durch aufkiesen immer nur vorübergehend Abhilfe geschaffen werden konnte, war der Straßenbaulastträger gezwungen, die Straßenoberfläche zu befestigen. Dies geschah durch Aufbringen einer geschlossenen Teerdecke, die mit einer schweren Motorwalze glattgewalzt wurde. Selbstverständlich waren die Bundesstraßen (die damals noch Reichsstraßen hießen) zuerst an der Reihe. Dadurch konnte sich Altenmarkt rühmen, bereits in den Jahren 1936 bis 1938 über zwei Teerstraßen

(nämlich die Bundesstraßen 299 und 304) an den überörtlichen Verkehr sehr gut angeschlossen zu sein.

Allerdings forderte der motorisierte Verkehr und die damit einherschreitende Verbesserung der Straßenführung in Altenmarkt bereits im Jahre 1929 den Abbruch eines Hauses: An der Einmündung der Bundesstraße 299 in die Bundesstraße 304 war die Kreuzung zu eng und die Sicht durch das Haus Marktplatz 2 (das damals dem Viehhändler Alex Hochleitner gehörte) stark behindert, daß es zur Hälfte abgerissen werden mußte. Das Foto zeigt das Haus vor dem Abbruch.

Das zweite Foto gibt einen Blick von der Trostberger Alzbrücke zum Marktplatz wieder. Die vorstehend beschriebene sichtbehindernde Ecke des Hochleitnerhauses ist von dieser Perspektive aus ganz gut sichtbar. Es zeigt aber auch, daß die Bundesstraße 299 damals noch eine Sandstraße und in gutem Zustand war.

Die Entwicklung des mit Benzin angetriebenen Kraftfahrzeuges brachte gleichzeitig auch die Entstehung eines bis dahin unbekanntes Handwerkszweiges mit sich: Der Kraftfahrzeugmechaniker. Die einer großen Beanspruchung ausgesetzten komplizierten Maschinen gaben gar manchmal ihren Dienst auf. Hier helfen weder Geißelhiebe und Fuhrmannkraftsprüche, noch gutes Zureden, was einem Pferdegespann auf die Sprünge geholfen hätte! Hier kann nur ein Fachmann helfen, der das Fahrzeug repariert: Der Kraftfahrzeugmechaniker. Hafer und Gerste vertragen die „Benzinkutschen“ auch nicht: Sie brauchen als Treibstoff Benzin, das an den in aller Eile und an allen Orten errichteten Tankstellen zu haben ist.

Um der Nachwelt das Aussehen solch einer Autowerkstätte mit Tankstelle, sowie die damals gängigen Autotypen zu erhalten, ist hier ein Foto eingefügt, das vermutlich im Jahre 1937 entstanden ist. Es handelt sich um die Werkstätte und Tankstelle des Kraftfahrzeugmeisters Leo Lechner , Hauptstraße 1.

Die günstige Verkehrslage Altenmarkts bereitete seinen Einwohnern nicht immer eitel Freude. So lebten die Altenmarkter in den Jahren des zweiten Weltkrieges (1939 - 1945) in der ständigen Angst, daß feindliche Flugzeuge durch Bombenabwurf entweder die beiden Alzbrücken oder die strategisch wichtige Straßenkreuzung selbst zu vernichten suchten. Daß durch eine solche Bombardierung der Ort selbst auch schwer in Mitleidenschaft gezogen worden wäre, versteht sich von selbst.



Allerdings mußten die Altenmarkter gegen Ende des Krieges im April 1945 nochmals um ihre beiden Brücken bangen. Die sich zurückziehende deutsche Wehrmacht wollte den Vormarsch der amerikanischen Truppenverbände durch Sprengung wichtiger Brücken hindern. Hier darf auf den Bericht Oberndorfer dieser Ortsgeschichte verwiesen werden. Mit viel List und Schnaps konnte damals die Sprengung verhindert werden.

In den ersten Jahren nach dem Kriege war der Straßenverkehr nicht stark. Die Ursachen lagen daran, daß die Bevölkerung durch den verlorenen Krieg verarmt, die gesamte Wirtschaft durch Luftangriffe und die vorstoßenden feindlichen Truppen (Artillerie- und Panzerbeschuß) schwer darniederlag und zudem die „Reichsmark“ entwertet war.

Die Eisenbahn hatte im Kriege die Hauptlast des Nachschubes an Kriegsgerät besorgt. So kam es, daß während des Krieges unsere Feinde durch ständige Luftangriffe den Nachschub auf dieser Verkehrsader zu stören und schließlich gänzlich zu unterbinden suchten. Der Bahnhof Traunstein wurde bei einem Luftangriff im März 1945 völlig zerstört. Einige Tage später wurde ein Personenzug aus Traunstein kommend in der Nähe von Hörpolding von feindlichen Tieffliegern angegriffen und mit Bordkanonen beschossen. Mehrere Schwerverletzte mußten mit Sanitätswagen in das Krankenhaus nach Traunstein und Trostberg gebracht werden. Da nur wenige Krankenfahrzeuge zur Verfügung standen, die Verletzten aber gellend um Hilfe riefen, hatten die Sanitäter keine Zeit, die Tragbahren zu reinigen. Ein Augenzeuge berichtete, daß die Sanitäter vor Aufnahme eines neuen Verletzten nur die Tragbahre kippten, um wenigstens den größten Teil des Blutes auszuleeren, das der kurz vorher Transportierte hinterlassen hatte.

Zu den Drangsalen, die die Bevölkerung in den Kriegs- und Nachkriegsjahren durchzustehen hatte, kamen die enormen Transportschwierigkeiten, die durch die Zerstörung der Straßen und hauptsächlich der Bahnlinien ausgelöst waren. Die Versorgung der Bevölkerung und der Betriebe (soweit sie vom Kriege verschont und arbeitsbereit waren) war in keiner Weise gewährleistet. Die meisten Kraftfahrzeuge waren durch Kriegseinwirkung zerstört. Da unser Geld im Ausland keinen Wert mehr hatte, war die Einführung von Treibstoff unterbunden. Die wenigen fahrbereiten Fahrzeuge mußten mit Holzgas angetrieben werden, weil Benzin fehlte. Dieses Holzgas wurde in einem am Fahrzeug angebrachten Kessel durch Abbrennen (ausglühen) von Holz erzeugt. Die Fahrzeuge brauchten eine stundenlange Anheizzeit, ehe sie starten konnten. Die Dampfzüge der Eisenbahn litten an Kohlenmangel, weil der Transportweg zum Ruhrgebiet abgeschnitten war. Außerdem mußten viele zerschossene Waggons und Lokomotiven erst wieder einsatzbereit gemacht werden.

Soweit damals jemand aus irgendeinem Anlaß reisen mußte, war dies alles andere als ein Vergnügen. Die wenigen Züge, die verkehrten, waren überbesetzt. Ein Stehplatz in der dicht gedrängten Menschenmenge des Zugwaggons war schon „ein Vermögen wert“. Ich erinnere mich an eine Fahrt, die ich im Jahre 1946 mit der Eisenbahn nach Traunstein machte. Es war Februar und bitter kalt. Die Fenster der Waggons hatten kein Glas. Einige waren mit Holzbrettern zugenagelt, die anderen waren direkt offen. Der Wind trug das Schneegestöber in das Zugabteil. Die

„Reisenden“ kauerten sich in ihren Wintermänteln zusammen. Sie hatten die Kragen hochgestellt und den Hut weit ins Gesicht gesetzt. Steif und durchgefroren entstieg wir in Traunstein dem Zug. Ich glaubte schon, die Fahrt würde kein Ende mehr nehmen.

Nach und nach besserte sich dann die wirtschaftliche Lage. Der Schienen- und Straßenverkehr normalisierte sich allmählich wieder. Besonders als dann am 20. Juni 1948 durch die Währungsreform die Reichsmark 10 : 1 abgewertet wurde (für 10,00 Reichsmark erhielt man 1.-- Deutsche (neue) Mark), besserte sich die gesamte wirtschaftliche Lage. Langsam begann sich auch der Verkehr wieder zu entwickeln.

In dem Bestreben, die kriegszerstörten Verkehrseinrichtungen wieder in Gang zu bringen, konzentrierte sich damals das ganze Augenmerk auf diese Aufgabe. Mit der zunehmenden Normalisierung stellte man in Altenmarkt plötzlich fest, daß die im Jahre 1810 errichtete Alzbrücke der Bundesstraße 299 (die sogenannte Trostbergerbrücke) der Last des Verkehres nicht mehr gewachsen ist. Die Brücke ruhte, wie das Foto zeigt, an beiden Ufern auf betonierten Auflagern. In der Mitte der Alz stützte sie ein Betonpfeiler, während dazwischen je 1 Holzjoch als Tragelement eingebaut war. Der Brückenoberbau war teilweise in Holz ausgeführt und schon sehr schlecht. Um den Einsturz dieser verkehrsmäßig äußerst wichtigen Brücke zu verhindern, wurde zunächst eine aus Militärbeständen noch vorhandene Pionierbrücke errichtet, die aber so schmal war, daß nur einbahniger Verkehr abgewickelt werden konnte. Die Verkehrsdichte hatte damals aber schon derart zugenommen, daß sich nicht selten längere Autoschlangen bildeten, die bis zur Freigabe der Gegenrichtung warten mußten.



Da die Neuerstellung der Brücke unausbleiblich war, fragte sich Altenmarkt, wann wohl der Bund die Mittel für den Neubau bereitstellen werde. Ein Glück für Altenmarkt war es, daß es damals einen Bundestagsabgeordneten stellte: Den Bayernparteiabgeordneten Josef Parzinger. Dieser Mann machte seinen ganzen Einfluß in Bonn geltend, um den Baubeginn voranzutreiben. Sein unbestrittenes Verdienst ist es, daß Altenmarkt schon am 8. Dezember 1953 einen Festtag begehen konnte: Die Einweihung der neuen Alzbrücke, die sich auf dem Foto in ihrer ganzen eleganten Schönheit darbietet.



Ausbau der B304 in Altenmarkt a.d. Alz

Doch der Neubau der Alzbrücke war nur der erste Schritt, dem wachsenden Verkehr Herr zu werden. Die Altenmarkter lebten bis 1962 sehr gefährlich. Entlang der Wasserburger- und Hauptstraße spielt sich hauptsächlich das Leben ab. Hier liegen die Geschäfte, in denen die Bevölkerung ihre täglichen Bedarfsgüter einkauft. Es erwies sich als absolute Notwendigkeit, die Fußgänger von der Fahrbahn wegzubringen und zu ihrem Schutze beiderseits der Bundesstraße 304 Fußgängergehsteige anzulegen. Gleichzeitig sollte an verschiedenen Stellen eine Straßenverbreiterung und Begradigung vorgenommen werden, damit der Verkehr flüssiger und die Übersicht besser wird. Der Altenmarkter Gemeinderat unter seinem damaligen 1. Bürgermeister Franz Wimmer begann schon im Jahre 1955 beim Straßenbauamt Traunstein auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Altenmarkt zu drängen. Indes, der Ausbau der Ortsdurchfahrt ließ noch Jahre auf sich warten. Allzuvielen Schwierigkeiten waren zu beseitigen. Mehrere Gebäude, die zu weit in die Bundesstraße hereinragten, mußten ganz oder teilweise abgetragen werden. Da alle diese Häuser in Privatbesitz waren, mußten sie vorher gekauft werden. Die Kaufverhandlungen verliefen teilweise sehr schleppend, weil die betroffenen Hauseigentümer versuchten, möglichst viel „herauszuholen“.

Das erste Haus, das der Straßenausbau forderte, war das sogenannte Nambergerhaus (Hauptstraße 15), in dem sich nach den Schilderungen Weindls (Teil II der Ortsgeschichte) einstens das Ehehaftsbad befunden haben muß. Mit modernen Maschinen wurde es im Jahre 1956 niedergerissen.

Ein Jahr später, im Jahre 1957, folgte die um 1560 errichtete Hammerschmiede. Der Abbruch dieses historischen Gebäudes stieß bei der Bevölkerung verschiedentlich auf Widerstand. Obwohl die Hammerschmiede seit Jahrzehnten nicht mehr betrieben wurde und - wie die Fotoaufnahmen beweisen - dem Zerfall sehr nahe war, wollten sich die Altenmarkter nicht von ihr trennen. Aber alles Wehklagen half nichts. Die Hammerschmiede erlebte ihren 400. Geburtstag nicht mehr. Zum Glück ist die Einrichtung erhalten geblieben. Sie wurde schon Jahre zuvor in das Heimatmuseum nach Trostberg überführt und dort naturgetreu aufgebaut. Sogar der große Hammer

mit dem zugehörigen Amboß gibt auf diese Weise von der einstigen Schmiedekunst und Arbeitsweise Zeugnis.



Leider gehört dieser romantische Anblick des Mühlbaches seit Abbruch der Hammerschmiede auch der Vergangenheit an.

Je mehr nun die Planung über den Ausbau der Ortsdurchfahrt fortschritt, desto mehr Hindernisse ergaben sich: Nun mußte gar noch das Kriegerdenkmal, das Leichenhaus und ein Teil des Kirchfriedhofes in Anspruch genommen werden. Die bange Frage, wie die Bevölkerung aus Pietätsgründen hierauf reagieren würde, klärte eine auf den 19. Dezember 1961 in den Festsaal einberufene Bürgerversammlung. Der Auflassung des Kirchfriedhofes (in dem die letzte Beerdigung im Oktober 1953 stattfand) und dessen Umwandlung in eine Grünanlage stimmte die Bürgerschaft einstimmig zu. Nun war auch hier der Weg frei für die Vorbereitungsarbeiten. Die Gemeinde mußte wiederum tief in ihr Säckel greifen, weil sie im neuen Waldfriedhof in der Laufenau ein neues Leichenhaus bauen mußte,

weil das alte Leichenhaus doch abgerissen werden sollte. Im April 1962 war es dann soweit. Die Friedhofsmauer wurde mit Baggern eingerissen. Die Grabsteine -soweit sie nicht von den Angehörigen selbst entfernt wurden- mit dem Bagger auf Lastwagen geladen und auf die Halde bei Zitzelsperger (Steiner Straße 10) gekippt. Das nachfolgenden Foto zeigt den Zustand vor der Auflassung.



Die Aufnahme zeigt im Vordergrund den Friedhof und die den Friedhof umgebende Mauer. Seit 01.11.1953 fanden hier keine Bestattungen mehr statt.

Im Vordergrund rechts ist das Kriegerdenkmal und dahinter das Leichenhaus zu sehen. Der Friedhof wurde mit Zustimmung der am 16.12.1961 stattgefundenen Bürgerversammlung aufgelassen und abgetragen.

Das nächste Gebäude, das zu weit in die Straße ragte, war das sogenannte Buchnerhaus (Hauptstraße Nr. 56). Es mußte um einige Meter kürzer gemacht werden. Nach einigen Verhandlungen kaufte die Gemeinde dieses Haus und ließ es baulich entsprechend verändern und im Innenausbau auch gleich modernisieren.



Die schwierigste Angelegenheit wurde der Kauf und Abbruch des Schönlinnerhauses (Hauptstraße Nr. 58). Schönlinner wollte und wollte um den amtlich geschätzten

Wertpreis das Haus nicht abgeben. Jahrelang zogen sich die Verhandlungen hin. Das Straßenbauamt Traunstein trug sich schon mit dem Gedanken, das Haus zwangsweise enteignen zu lassen. Durch Vermittlung des Gemeinderates gelang schließlich im allerletzten Augenblick doch noch eine gütliche Einigung.

Als es dann aber am 24. November 1961 soweit war, daß der Kaufvertrag beim Notar in Trostberg perfekt gemacht werden sollte, war die Frau Schönlinner nicht erschienen. Ihr Mann konnte alleine den Verkauf nicht rechtsgültig abschließen, weil Frau Schönlinner Miteigentümerin war.



Abbruch des Schönlinnerhauses Hauptstraße 58

Eilig stieg man ins Auto, um Frau Schönlinner nach Trostberg zu holen. Aber die gute Frau hatte es sich inzwischen wieder anders überlegt. Sie hatte sich ins Bett gelegt und wollte es unter keinen Umständen an diesem Tage wieder verlassen, weil sie nicht mehr verkaufen wollte. Aber Herr Petruschke vom Straßenbauamt Traunstein gelang es schließlich unter Aufbietung seines ganzen Charmes, die Frau zum Aufstehen zu bewegen. Alles atmete sichtlich erleichtert auf, als alle Beteiligten beim Notar unterschrieben hatten. Nun konnte auch dieses letzte Hindernis beseitigt werden. Inzwischen hatten auch die übrigen Grundanlieger ihr Einverständnis gegeben (viele mußten Grund abtreten und ihre Gartenzäune zurücksetzen).

Nun konnte aber noch nicht mit dem Straßenbau begonnen werden. Die Behörde verlangte, daß vor dem Straßenbau die Kanalisation und das Fernsprechkabel verlegt werden. Schweren Herzens entschloß sich der Gemeinderat angesichts des drohenden Aufschubes der Straßenbauarbeiten, der Forderung nach dem Bau der Kanalisation zuzustimmen. Wie schwer der Entschluß fiel, wird begreiflich, wenn man weiß, daß damals die Kanalisation von Altenmarkt auf 2 1/2 Millionen DM veranschlagt war.

Also begannen im Februar 1961 die Kanalisationsarbeiten (1. Bauabschnitt). Sie wurden ausgeführt von der Altenmarkter Baufirma Streitwieser. Es war keine leichte

Arbeit, weil der starke Verkehr durch Altenmarkt so wenig wie möglich behindert werden sollte. Die Baufirma mußte dafür sorgen, daß eine Straßenhälfte jeweils für den Verkehr frei blieb. Durch Verkehrsampeln wurde dann der Verkehr geregelt. Im Bereich der Engstelle beim Buchnerhaus wurde der Verkehr für die Dauer der Kanalarbeiten ganz gesperrt. Während der Personenwagenverkehr notdürftig innerhalb des Ortes umgeleitet werden konnte, mußte der Lastkraftwagenverkehr in Richtung Traunstein über Obing-Seebruck- und in entgegengesetzter Richtung über Stein-Palling-Tyrlaching-Trostberg umgeleitet werden. Wenn dann manchmal ein Lastwagen trotz des Verbotes in den Ort einfuhr, gab es riesige Verkehrsstauungen, bis es gelungen war, das Gefährt nach rückwärts wieder aus dem Ort herauszubringen. Die nachfolgend gezeigten Fotos zeigen am eindrucksvollsten, daß sich Altenmarkt in eine Baustelle verwandelt hatte. Die Fußgänger mußten über die Aushubhaufen klettern, weil die halbseitige, noch zur Verfügung stehende Straße dem Verkehr kaum genügte. Leider stehen aus 1961 keine Verkehrszählungen zur Verfügung. Aber 1963 ergab eine Zählung für Altenmarkt 6033 Fahrzeuge im Jahresdurchschnitt, bezogen auf 24 Stunden.



Altenmarkt während der Kanalbauarbeiten im September 1961

Aber es sollte noch schlimmer kommen. Zu Pfingsten 1962 begann dann der Ausbau der Straße selbst. Die Straßenbaufirma Josef Riepl in München hatte den Auftrag erhalten. Sie begann mit einem in Altenmarkt noch nicht gesehenen Elan und Maschinenpark mit dem Aufbruch der Straße, dem Einbringen des Unterbaues und des Belages.

Die Arbeiten behinderten den Verkehrsfluß noch mehr als die Kanalarbeiten. Die Fahrzeuge mußten lange Wartezeiten in Kauf nehmen. Oft stauten sich die wartenden Fahrzeuge in langen Schlangen bis nach Grassach und Stein und auf der

anderen Seite bis fast nach Mögling. Ungeduldige Fahrzeuglenker begannen ob der langen Wartezeiten erobert zu hupen und steckten damit auch die anderen an. So manches ohrenbetäubendes Hupkonzert mußten die Altenmarkter über sich ergehen lassen. - Die Fußgänger mußten wieder über die Dreckhaufen kraxeln. Ganz Altenmarkt war wiederum für Monate eine einzige Baustelle. Es war ungemütlich.

Den besten Einblick, wie es damals aussah, geben die Fotoaufnahmen, die zur Illustration hier eingefügt seien



Der Marktplatz während des Baues der Ortsdurchfahrt



Straßenbau in der Wasserburger Straße

So sehr die Altenmarkter auch durch die beiden Baujahre strapaziert wurden, umso schöner bot sich der Ort im Spätherbst 1962 nach Abschluß aller Arbeiten. Entlang der Bundesstraßen ist nun ein beiderseits angebrachter und durchgehend 2 Meter breiter Fußgängersteig (Gesamtlänge 2055 Meter) vorhanden. Die Straße selbst ist sehr schön ausgebaut worden. Für parkende Fahrzeuge sind viele Parkplätze und Parkbuchten entlang der Straße selbst angelegt.

Die Gemeinde allerdings hat tief in ihr Säckel greifen müssen. Die Kosten für Parkflächen und Gehsteige mußte sie alleine tragen.

Es war gut, daß sie sich schon Jahre vorher Rücklagen angesammelt hatte, denn die gesamten, auf die Gemeinde treffenden Kosten beliefen sich nach der Endabrechnung vom 10. Februar 1965 auf insgesamt 784.510,24 DM.

Daß es höchste Zeit war, die Ortsdurchfahrt baulich zu verbessern, beweist der heutige Verkehr. An Sonntagen, bei starkem Ausflugsverkehr stauen sich gelegentlich trotz der großzügig ausgebauten Ortsdurchfahrt die Fahrzeuge. Wie würde es hier aussehen, wenn noch die alte Durchfahrtsstraße mit ihren beängstigenden Engstellen wäre?

In der Gegenüberstellung einiger markanter Punkte soll durch die nachfolgenden Fotoaufnahmen deutlich gemacht werden, wie die Verhältnisse waren und wie sie jetzt sind.



Die Hauptstraße 1911



Diese Aufnahme entstand im Jahre 1954. Inzwischen sind fast alle abgebildeten Gebäude verändert worden.
Links die Häuser Hauptstraße 46, 52, 60, 56, rechts 41, 51, 53.



Die Hauptstraße 1962



Einmündung der Bahnhofstraße in die Hauptstraße vor dem Straßenbau



Nach dem Straßenbau



Der Marktplatz vor dem Straßenbau

2
2
2
2
2
2
2
2
2
2
2



Der Marktplatz nach dem Straßenbau