

BEMERKUNGEN ZUR CORVEYER ALLEE

Schloß Corvey ist bekanntlich in seiner heutigen Gestalt eine einheitlich geplante Anlage der Barockzeit. Im Jahr 1699 wurde der Neubau durch Abt Florenz von dem Velde begonnen. Als der Abt im Jahre 1714 starb, war das Hauptgebäude im wesentlichen fertiggestellt, seine Nachfolger hatten aber noch genug zu bauen. Der unmittelbar auf Florenz folgende Abt Maximilian von Horrich (1714-1721) hat das große Portal errichten lassen, und das erforderte nun auch die Anlage einer neuen Verbindung nach Höxter. Der frühere Weg von der Stadt führte viel näher an der Weser entlang, das alte Corveyer Tor lag dicht am Fluß. Folglich lag auch der Eingang zum Kloster weiter nach Süden, etwa auf der Höhe des Uhrturmes, gerade auf die Kirche zuführend, vielleicht sogar noch näher zur Weser hin.

In typisch barocker Baugesinnung wurde die neue Verbindung nach Höxter schnurgerade angelegt und von Anfang an als Allee konzipiert. Zusammen mit anderen Wegen in nördlicher und südlicher Richtung wurde so der neue Klosterkomplex in ein Achsensystem eingeordnet. Diese Einbindung in die umgebende Landschaft dürfen wir wohl bei allen barocken Anlagen annehmen, vor allem dann, wenn sich der Neubau, wie es bei Corvey der Fall ist, in völlig ebenem Gelände befindet. In solcher Lage gab es keine technischen Schwierigkeiten den Reißbrettentwurf im Gelände zu realisieren.

Im allgemeinen wird die Anlage der Corveyer Allee in das Jahr 1716 datiert, doch muß der Baubeginn früher liegen. In einem Tauschvertrag, den Abt Maximilian mit den Minoriten am 20. Februar 1715 abschloß, heißt es: „. . . demnach Wir vor einiger Zeit an unserer Stadt Hüxar das so genannte neue Tor erbauen und das alte vormalige Corveysche Tor abschaffen und zumauern lassen . . .“. Danach muß der Bau des Neuen Tores gleich nach Abt Maximilians Regierungsantritt (Wahl am 4. März 1714) begonnen worden sein. Die Anlage der Allee, Bau des Portals in Corvey und Verlegung des Stadttores in Höxter darf man gewiß als eine zusammenhängende Baumaßnahme ansehen, die zeitlich in einem Zuge vorgenommen wurde. Das Neue Tor trug außer dem Wappen des Abtes die Jahreszahl 1716, in diesem Jahr ist die gesamte Anlage also fertig geworden.

Da laut Gnadens- und Segensrezeß vom 17. März 1674, § 27, die Stadtmauern und -tore dem Landesherrn unterstanden, so mußte der Abt auf seine Kosten ein neues Stadttor bauen lassen. Es wurde genau an der Stelle errichtet, wo die Grubestraße bisher ziemlich sinnlos vor der Stadtmauer endete. Der Verkehr aus der Stadt nach Corvey lief nun weniger über die Bachstraße und Rodewiek, sondern verlagerte sich größtenteils zur Grubestraße (damals untere Grube genannt, später Bahnhof-, heute

Corbiestraße).

Die Anpflanzung der Kastanienbäume an der Allee machte allerdings von Anfang an Schwierigkeiten, da an dem näher zur Stadt gelegenen Teil viele Hörteraner Bürger Land besaßen. Sie rissen kurzerhand die neugepflanzten Bäume aus oder hackten sie ab, weil sie für ihre Gärten Nachteile davon befürchteten. Erst als Abt Philipp von Spiegel nach dem Krieg (d. i. der Siebenjährige Krieg 1756-63) anfang, große Bäume zu setzen, blieb die Allee erhalten. Die Bäume wurden so zurechtgestutzt, daß sich ihre Kronen berührten. So erzählt es uns der 1818 als 86jähriger Greis verstorbene Nikolaikaplan Gottfried Loges, der die Zeit von Abt Philipp von Spiegel (1758-76) als Augenzeuge miterlebt hat (Dechaneiarchiv B 21 b, S. 238).

Als Corvey im Jahre 1820 an den Landgrafen Victor Amadeus von Hessen-Rotenburg übergegangen war, schrieb dessen leitender Beamter, Dr. Jaenke, am 22. Juni 1822, die Allee sei früher reiner Privatweg der Fürststäbte gewesen. Doch nach und nach sei der Durchgangsverkehr ins Braunschweigische, vor allem auch der Postverkehr, über diese Straße und weiter über die Lühtringer Fähre gelaufen. Früher hätten die Corveyer Untertanen von Zeit zu Zeit die Wegebesserung vornehmen müssen. Zur Französischen Zeit habe der Kantonsbeamte Wiederhold die Straße unterhalten, später sei sie auf Anordnung des Landrats von den Landgemeinden in fahrbarem Zustand gehalten worden. Er meint, daß die Allee Eigentum des Landgrafen sei, gibt aber zu bedenken, daß in diesem Falle mit der Allee nur Unkosten verbunden seien, denn die Standgelder der an den drei Jahrmärkten in der Allee aufgestellten Buden böten kaum ein Äquivalent. Die Staatsbehörde neigte auch zu der Meinung, daß die Allee dem jeweiligen Besitzer von Corvey gehöre, doch steht ganz deutlich der Gedanke dahinter, auf diese Weise von den Unterhaltungskosten loszukommen. Die Besitzfrage blieb längere Zeit in der Schwebe, immerhin hat der Besitzer von Corvey 1825 und öfter auf seine Kosten Kastanien nachpflanzen lassen.

Als im Jahr 1828 von Corveyer Seite die Alleebäume - nicht zuletzt wegen Beschwerden der anliegenden Gartenbesitzer - ausgeästet werden sollten, kam es zu einem unangenehmen Zwischenfall. Der Kantonsbeamte (= Bürgermeister) Wiederhold ließ nämlich am 25. Juli die Arbeiten durch einen Polizisten kurzerhand verbieten, da ihm die Ausästung zu weit ging und er darin eine Verunstaltung der Allee sah. Da der oberste Corveyer Forstbeamte, Forstrat Linnenbrinck, persönlich die Anleitung zu den Arbeiten gegeben hatte, wurde dieser Schritt Wiederholds auf Corveyer Seite sehr übel aufgenommen; Kammerrat Jaenke schrieb: „Durch eine solche Einschreitung, welche zugleich die Zweckmäßigkeit der zur Erhaltung der

Allee getroffenen Anordnungen in Zweifel stellt, muß der weiteren diesseitigen Einwirkung auf dieselbe Anstand gegeben werden, weil man sich ähnlichen Vorfällen nicht aussetzen darf und will."

Die ganze Angelegenheit bekam ein anderes Aussehen, als Ende der zwanziger Jahre der Brückenbau über die Weser akut wurde. Denn nun lief der Durchgangsverkehr nicht mehr über Corvey und die Lühtringer Fähre, sondern über die neue Brücke und durchs Brückfeld. Dort wurde bis zur Landesgrenze eine neue Staatsstraße gebaut, die sich auf braunschweigischem Gebiet in zwei Richtungen gabelte, einmal an Boffzen vorbei nach Fürstenberg und weiter weseraufwärts, zum anderen oberhalb von Lühtringen nach Holzminden, von wo dann mehrere Straßen in verschiedene Richtungen weiterführten. Die Corveyer Allee diente seit etwa 1830 nur noch rein lokalen Bedürfnissen, und nun bestand staatlicherseits noch weniger Interesse, diese Straße zu unterhalten. So trat man auch von Seiten Corveys dem Gedanken wieder näher, die Allee als Eigentum zu übernehmen, natürlich mit der Verpflichtung zur Unterhaltung. Die Allee mußte aber eine öffentliche Straße bleiben, weil die Verbindung von Höxter zur Lühtringer Fähre nur über Corvey möglich war, denn der Rohrweg und seine Verlängerung war zu dieser Zeit für schweres Fuhrwerk unpassierbar.

Verständlicherweise erfuhr die volle Übernahme der Allee durch Corvey wegen der damit verbundenen erheblichen Kosten Widerstand bei der landgräflichen Verwaltung. Man suchte daher nach günstigeren Lösungen. So hatte man z. B. vorgeschlagen, die Allee im Verhältnis der Anlieger zu teilen. Dann wäre die Strecke vom Stadttor bis zur Schlepebrücke in die Obhut der Stadt gelangt, das Stück von der Brücke bis Corvey wäre dem Landgrafen zur Unterhaltung verblieben. Doch sah Kammerrat Jaenke sofort die Schwierigkeiten, die sich einer einheitlichen Gestaltung der Allee bei dieser Teilung entgegen stellten.

Noch ungünstiger erschien es Jaenke, die Allee der Stadt ganz zu überlassen, wobei er sicher an den Zwischenfall vom Jahr 1828 dachte. Am 30. Juli 1830 schrieb er an die Rotenburger Verwaltung, wenn die Stadt die Unterhaltung der Straße mittels eines Steuerzuschlages finanzieren würde, der sich nach dem Aufkommen der Grund- und Klassensteuer richte, müsse Corvey etwa Dreiviertel der Kosten aufbringen, habe aber keine Möglichkeit einer Einwirkung. Außerdem meinte er, daß die Allee „vielleicht für die Stadtkasse utlisiert werden möchte", d. h., daß die Stadt die Bäume abholzen und verkaufen könne. Schließlich entschied sich der Landgraf dahin, die Allee ganz zu übernehmen.

Ein Versuch, an die Übernahme der Allee Bedingungen zu knüpfen, schlug allerdings fehl. Es ging vor allem darum, Corvey aus dem Kommunalverband

mit Höxter zu lösen, also eine eigene Gemeinde zu bilden (wozu es trotz aller Bemühungen nie gekommen ist); außerdem wünschte man die Genehmigung, von fremden Benutzern der Straße ein Wegegeld erheben zu dürfen. Beide Punkte wurden von der Regierung strikt abgelehnt.

Als Landrat von Metternich im Jahr 1831 den Landgrafen aufforderte, die Straße reparieren zu lassen, spielte er dabei deutlich auf die große Notlage der Bevölkerung und die unruhigen Zeiten (Julirevolution!) an. Der Landgraf werde durch eine doppelte Wohltat erweisen, indem er einmal einer Menge von Menschen zu Beschäftigung und Verdienst verhelfen, andererseits aber auch zur Erhaltung von Ruhe und Ordnung beitragen würde.

Endlich wurde am 2. Juli 1833 zwischen der Stadt Höxter und dem Beauftragten des Landgrafen, Gerichtsdirektor Duddenhausen, folgender Kontrakt abgeschlossen.

1. Die Stadt Höxter erkennt die Allee von Höxter nach Corvey als alleiniges Eigentum der Domäne Corvey an.

2. Der Landgraf von Hessen-Rotenburg verpflichtet sich, auf seine Kosten die Allee in fahrbaren Zustand zu setzen und darin zu erhalten.

3. Betrifft Breite der Straße, Gräben, Grenzen.

4. Der Weg bleibt für jeden Verkehr frei.

5. Die Art der Unterhaltung der Straße und der Verschönerung der Allee bleibt allein dem neuen Besitzer vorbehalten.

6. Die Stadt verpflichtet sich, die polizeiliche Aufsicht über die Allee, Bestrafung von Zuwiderhandlungen der gesetzlichen Vorschriften etc. auf Antrag der Corveyer Verwaltung zu übernehmen.

7. Die Aufstellung von Buden an Markttagen und Erhebung des Standgeldes durch die Stadt Höxter bleibt wie bisher.

Dieser Vertrag wurde am 21. November 1833 durch die Regierung in Minden bestätigt unter der ausdrücklichen Bedingung, daß der Landgraf die „Baum-Allee stets in gutem Stande erhalten lasse“, worüber eine zusätzliche Erklärung verlangt wurde. Der landgräfliche Kommissar Duddenhausen gab diese Erklärung am 10. Dezember 1833 ab, wobei er sich einen gewissen Tadel an der Regierung nicht verkneifen konnte: „Obgleich die in der Confirmations-Clausel aufgenommene Bedingung seinem unvorgreiflichen Dafürhalten nach, füglich wohl hätte entfernt gehalten werden können, weil

des Landgrafen von Hessen-Rotenburg Durchlaucht die Erhaltungspflicht dieser Corveyer Baum-Allee schon freiwillig dadurch anerkannt hätten, daß Hochdieselben seit einer Reihe von Jahren auf Höchsteigene Kosten neue BaumAnpflanzungen hätten vollziehen lassen und es daher im Mindesten nicht bezweifelt werden könne, daß dies auch fernerhin geschehen würde, da solches das eigene Höchste Interesse Sr. Durchlaucht schon von selbst bedinge, so würde dennoch hierdurch dem Verlangen König]. Hochlöblicher Regierung zu Minden gemäß, die ausdrückliche Zusicherung gegeben: daß die in Rede stehende Baum-Allee stets in gutem Zustande erhalten werden solle."

Aus dem Vertrag und der im besten Beamtendeutsch der damaligen Zeit verfaßten Zusatzerklärung geht hervor, daß die Erhaltung der Allee mit ihrem Kastanienbestand ein Hauptanliegen der ganzen Vereinbarung war.

Die Straße bzw. Allee, auf der nur wenig Verkehr herrschte, führte nun einige Zeit ein ruhiges und beschauliches Dasein, und es kamen nur wenige Dinge vor, die es verdienten, aktenmäßig festgehalten zu werden. Das wurde in den fünfziger und sechziger Jahren aber anders. Zunächst wuchs die Stadt Höxter allmählich über die alte Stadtumwallung hinaus, und es entstanden die ersten Wohnbauten am Anfang der Corveyer Allee. Von erheblich größerem Verkehr wurde die Straße aber plötzlich erfüllt, als durch den Eisenbahnanschluß Höxters die Stadt einen Bahnhof bekam, der an der Corveyer Allee errichtet wurde. Die Eröffnung des Eisenbahnbetriebes erfolgte im Jahr 1865. Es entwickelte sich ein derart lebhafter Frachtverkehr mit zum Teil schwerem Fuhrwerk, daß die bisherige Unterhaltung der Straße mit Kalksteinen nicht mehr ausreichte. 1870 wurde zum ersten Mal die Straße bis zum Güterschuppen mit Basaltsteinen ausgebessert. Da die Basaltsteine teils mit dem Schiff auf der Weser, teils auch per Bahn von Karlshafen oder weiter entfernten Orten herbeigeschafft werden mußten, entstanden erhebliche Mehrkosten im Vergleich zu der Reparatur mit Kalksteinen, denn letztere konnten in der Nähe gebrochen und mit Pferdefuhrwerk vom Bruch bis zur Straße transportiert werden. Schließlich entschloß sich der Herzog von Ratibor, die Allee bis zur Schelpebrücke (diese ausgenommen) an die Stadt wieder abzutreten. Der Vertrag darüber wurde am 28. Juni 1889 abgeschlossen, Corvey verpflichtete sich, jährlich 800 Mark zum Unterhalt dieses Straßenstückes beizutragen. Die Straße wurde von der Stadt gepflastert, und so blieb die Allee, bis der Neubau 1978 Wandel gebracht hat.

Eine Folge des stark angestiegenen Verkehrs auf der Corveyer Allee war es auch, daß die Stadt im Jahr 1868 beabsichtigte, das eingangs erwähnte Neue Tor abzurechen. Es war nämlich vorgekommen, daß besonders

schwere oder sperrige Frachtfuhren das Tor nicht passieren konnten und umgeladen werden mußten. „Der Herzog hatte gegen den Abbruch nichts einzuwenden, Wappen und Inschriften sollten auf seine Kosten in die Wallseite der Stadtmauer eingesetzt werden. Dazu ist es offenbar nicht gekommen. Das Wappen des Abtes Maximilian wurde in Corvey über der Durchfahrt zum ehemaligen Mühlenhof angebracht, wo es sich heute noch befindet. Von den Inschriftsteinen hat sich wohl nichts erhalten. Der Abbruch des Tores erfolgt im Januar 1869.

Was nun die Bebauung der Corveyer Allee betrifft, so seien nur einige Bemerkungen angefügt. Bis über die Mitte des vorigen Jahrhunderts war die Allee noch ganz ohne Wohnhäuser. Es hatte dort nur eine Zichorienfabrik des Kaufmanns Henze gestanden, deren Mahlwerk von einem Pferd angetrieben wurde, also eine Roßmühle oder Göpel. Die Fabrik lag an der Südseite der Allee gleich neben dem Grundstück von Niemann. 1842 wurde sie von Corvey angekauft, 50 Jahre lang haben dort Corveyer Bedienstete gewohnt. 1863 entwarf der Baumeister H. Krekeler mehrere Projekte für einen Neubau bzw. durchgreifenden Umbau dieses Gebäudes, die allerdings nicht ausgeführt wurden. Er empfahl unbedingt einen völligen Neubau, da das Haus nicht sehr solide gebaut war und ständig Reparaturen erforderte. Interessanterweise fügte er dann noch ein ästhetisches Moment an, das Haus harmonisierte in seinem Äußeren durchaus nicht mit den vor dem Neuen Tor bereits aufgeführten freundlichen Privathäusern und der in naher Aussicht stehenden Bahnhofsanlage. Es war eben eine ehemalige Fabrik, unansehnlich und nachlässig aus Fachwerk gebaut. 1891/ 92 wurden Haus und Garten an den Materialenverwalter Franke aus Berlin verkauft. Es ist dann wohl bald abgerissen und durch einen Neubau ersetzt worden. (Heute Corveyer Allee Nr. 10; 1914 gehörte das Haus der Witwe Berta Franke).

Das erste private Wohnhaus überhaupt wurde 1858 von Tischler Berlage errichtet, es ist das Eckhaus Corveyer Allee/Roonstraße. Als Höxter Garnisonstadt wurde, diente es seit 1871 zeitweilig als Truppenunterkunft, bevor eigene Kasernen erstellt wurden. 1885 und noch 1914 war eine Familie Katz Besitzer dieses Hauses.

Das erste Haus auf der rechten Seite von der Stadt aus (Süden) baute im Jahr 1862 der Architekt Niemann (heute Nr. 4 und 6). Es liegt etwas rückwärts von der Straße, ein zugehöriges Nebengebäude grenzt direkt an die Allee. Es war aber nicht das Eckgrundstück, dieses gehörte einem Bürger namens Borgolte und war vom Wall aus zugänglich. Auf die Niemansche Besetzung folgte die ehemalige Zichorienfabrik, dann das Haus des damaligen Bürgermeisters Eckardt (heute Nr. 16), es lag über 100 Meter hinter Niemann. Die Bebauung war also recht locker, es lagen noch Gärten

zwischen den Häusern. Dann folgte das Haus von Baurat Winterstein (Nr. 18), das nächste Haus gehörte der Witwe Henrici (Nr. 20; Henrici war jahrzehntelang Pächter der Domäne Corvey). 1864 hatte der Zeichenlehrer Müller ebenfalls neu gebaut (Nr. 14?). Die Allee war vom Tor bis Henricis Garten 319 Meter lang, von da bis zum Anfang der Bahnrampe 248 Meter, insgesamt 567,95 Meter. Auf dem langen Stück bis Henrici lagen bis 1872 erst vier Häuser.

Neben dem Haus der Witwe Henrici baute im Jahr 1874 Major Oelschlägel neu (Nr. 22), daneben errichtete im gleichen Jahr der Lühtringer Maurermeister Rotermund ein Haus, das er im Jahr 1876 dem Gerichtsrat Scheidt verkaufte (Nr. 24). Das Haus von Oelschlägel lag gegenüber dem Wohnhaus des Fabrikanten Arntz.

Auf der linken (nördlichen) Seite von der Stadt aus wurde als nächstes Haus hinter Berlage erst im Jahr 1870 ein Bau des Kaufmanns Rethmeyer erstellt (heute Nr. 1 a). 1877 folgte dann das Haus des Bauführers Krekeler (Nr. 3), es lag der Besetzung von Niemann gegenüber. Im gleichen Jahr baute auf dieser Seite Kaufmann Meyer Weißenstein ein neues Wohnhaus (Nr. 11). 1883 siedelte sich der Kaufmann Nr. Löwenherz an der Allee an, es wird aber nicht gesagt, auf welcher Seite.

Nach dem Höxterschen Adreßbuch von 1914 lassen sich fast alle Häuser genau bestimmen. In diesem Jahr war auf der Südseite das Haus Nr. 24 das letzte, nach einer großen Lücke folgte dann der Bahnhof. Auf der Nordseite war Nr. 15 (Fabrikant Arntz) das letzte bebaute Grundstück, die Grundstücke Nr. 5 und 7 waren noch unbebaut.

Diese sicher lückenhaften Bemerkungen sollen nur zeigen, daß die Bebauung langsam vor sich ging, zwischen den Häusern lagen noch viele freie Plätze, Gärten. Es sei noch erwähnt, daß im Jahr 1863 auf der Corveyer Allee 394 Kastanienbäume standen, vom Tor bis zur Schelpebrücke auf jeder Seite 125, von der Brücke bis Corvey auf jeder Seite 72 Stück. Das führt nun zu einem ganz leidigen Punkt. Die Akten sind immerzu angefüllt mit Beschwerden der Anlieger, die sich durch die Bäume belästigt und benachteiligt fühlen. Je nach Temperament und Einsicht der Haus- und Gartenbesitzer hat das gelegentlich zu unerquicklichen Auseinandersetzungen geführt. Leider kam es auch häufiger vor, daß jung angepflanzte Bäume mutwillig beschädigt oder gar zerstört wurden.

Ein Anlieger der Allee, der Baumeister H. Krekeler, befürchtete sogar, daß man die Bäume hinterlistig beseitigen wolle. Am 3. Juni 1890 schrieb er deswegen an die Verwaltung in Corvey. Zunächst mokierte er sich darüber, daß die Pflasterarbeiten „von dem Verständnis eines Polizeidieners als

oberstem Leiter abhängen" und daß die Nivellierungsmessungen mit allerprimitivsten Mitteln betrieben würden. Die Fußwege sollten um 30 cm erhöht werden. „Das bedeutet außer anderen Unzuträglichkeiten den Untergang der jetzigen Bäume, da kein Baum eine derartige und noch dazu völlig unnötige Verfüllung seines Schaftes vertragen kann". Er vermute schon lange, daß man die Alleebäume beseitigen wolle, was „auf diese scheinbar unauffällige Weise zu erreichen sein würde, um subalterner Geschmacklosigkeit Genüge zu verschaffen". Ganz so schlimm, wie Krekeler es befürchtete, ist es dann doch nicht gekommen. Aber der Allee wurde übel mitgespielt, die Bäume wurden von der Gummifädenfabrik an bis zur Auffahrt des Stationsgebäudes radikal und unsachgemäß bis 4,5 m Höhe vom Erdboden ausgeästet. Das empörte den Corveyer Kammerrat Hesse derart, daß er am 29. Januar 1891 darüber an den Herzog berichtete. Doch dieser antwortete resignierend, daß er nichts dagegen tun könne, da die Stadt nun einmal Eigentümerin der Allee sei.

Die Zeiten hatten sich gewaltig geändert, wenn man das Verhalten des Kantonsbeamten Wiederhold im Jahr 1828 und den Vertrag von 1833 damit vergleicht. Materielles Denken und Mißachtung der Natur läßt sich in der Wilhelminischen Zeit allenthalben feststellen, wenn auch noch nicht in so extremer Weise wie heutzutage. Im 18. Jahrhundert mag die Befürchtung, durch den Schatten der Bäume auf einige Gartenfrüchte verzichten zu müssen, bei dem allgemein sehr bescheidenen, oft geradezu dürftigen Lebensstandard der damaligen Menschen noch verständlich erscheinen. Aber in ausgesprochenen Wohlstandsepochen, wie sie um 1890 und noch viel stärker in unserer Zeit festzustellen sind, ist das kein glaubwürdiges Argument mehr.

Wenn sich die Abneigung gegen die Alleebäume nur noch darauf stützen kann, daß das Wegräumen des Laubes im Herbst eine lästige Mühe darstellt, so wird wohl kein vernünftiger Mensch verlangen, das für eine ernsthafte Begründung halten zu sollen.

Die Beschäftigung mit der Corveyer Allee hat gelehrt, daß es vor hundert und zweihundert Jahren bereits Gegner und Befürworter der Baumbepflanzung an der Allee gegeben hat, ebenso wie es sie heute noch gibt. Auch an den Argumenten dafür oder dagegen hat sich bis auf Nuancen kaum etwas geändert. Man sollte aber meinen, daß die positive Einstellung heute überwiegt, da die Gründe für eine Ablehnung nicht von durchschlagender Bedeutung sind. Schließlich ist das ästhetische Moment, daß eine Allee einen schönen Anblick bietet und das Stadtbild zweifellos bereichert, von großem Gewicht.

Die Corveyer Allee ist im Jahr 1978, nachdem sie drei (!) Jahre lang in einem

fast unbefahrbaren Zustand gelegen hatte, neu ausgebaut worden. Die Anpflanzung neuer Bäume erfolgte im März 1979, es wurden aber auf dem Stück bis zur Schelpebrücke andere Bäume gepflanzt als auf dem Stück von der Brücke bis Corvey. Warum man nicht eine einheitliche Gestaltung der ganzen Allee vorgenommen hat, ist nur schwer einzusehen. Doch ist man in dieser Hinsicht bescheiden; Entschlüsse gegen den gesunden Menschenverstand sind wir ja zur Genüge gewöhnt. Hoffen wir, daß im Lauf der Jahre wieder eine schöne Allee heranwächst.

H. Joachim Brüning