

Sabine Ambrosius, Gabriele Horn

## **Architectura minora – Chausseehäuser in der Neumark (Nowa Marchia)<sup>1</sup>**

Die Chausseehäuser an den vormaligen Staatschausseen (Kunststraßen) und auch an Kreis-, Aktien- und Privatchausseen fanden bisher in der Literatur wenig bis gar keine Beachtung. Für Kunst- und Bauhistoriker sind sie aufgrund ihres einfachen Formenapparates immer von geringem Interesse gewesen. In den Archiven in Berlin und Brandenburg hat sich nur wenig Material zu ihnen erhalten. Bei der Erforschung ist man daher weitgehend auf den Bestand angewiesen, den es zu erkennen gilt.<sup>2</sup> Die Standorte vieler Chausseehäuser sind über historisches Kartenmaterial zu erschließen, allerdings sagt dies wenig über den tatsächlichen Erhalt aus, so dass man die Straßen abfahren muss, um sie tatsächlich in Augenschein nehmen zu können. Im Hinblick auf historische Meilensteine stellt sich die Situation anders dar, eine Erforschung des Bestandes setzte schon vor Jahrzehnten ein.<sup>3</sup>

---

1 Der Aufsatz und die dazugehörigen Recherchen zu den Chausseehäusern in Polen beruhen auf einem Vortrag, der auf der 17. Tagung des Arbeitskreises deutscher und polnischer Kunsthistoriker und Denkmalpfleger zum Thema Stadtfuchten – Ucieczki z miasta in Stettin (Szczecin) vom 25. bis 28. September 2009 gehalten wurde.

2 Archivalische Forschungen wurden im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Berlin (GStA PK), im Landesarchiv Berlin und im Brandenburgischen Landeshauptarchiv (BLHA) durchgeführt.

3 Sabine Ambrosius, Gabriele Horn: Chausseehäuser für Einnehmer und Wegewärter der preußischen Kunststraßen im heutigen Brandenburg. In: Brandenburgische Denkmalpflege 16 (2007), H. 1, S. 43-61. Diess.: Chausseehäuser im Land Brandenburg. Ausstellungsleporellos zu dem Ausstellungsprojekt der Jugendbauhütte Brandenburg/Berlin vom 8.9.–22.10.2006 im Nedlitzer Fährgut, Potsdam-Neu Fahrland im Rahmen von Kulturland Brandenburg 2006 Baukultur. Weiterführende Literatur: Chausseen, Alleen, Meilensteine, Chausseehäuser. Hg. v. Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg. Öffentlichkeitsarbeit, Berlin 2008; Herbert Liman: Preußischer Chausseebau. Meilensteine in Berlin. Berlin 1993 (Berliner Hefte 5); Edith Pätzelt: Die räumliche Entwicklung des Straßennetzes seit dem Beginn des Chausseebaus. Eine historisch-geographische Betrachtung. Phil. Diss., PH Potsdam 1972. Pätzelt arbeitet aufgrund intensiven Aktenstudiums das Chausseewesen ab ca. 1830 auf. Rudi Gader: Die Entwicklung des Straßenbaues in Preußen 1815–1875 unter besonderer Berücksichtigung des Aktienstraßenbaues. Phil. Diss., FU Berlin 1966. Zu Meilensteinen in Brandenburg: Bärbel Arnold, Christoph Obermeier: Preußische Meilensteine in Brandenburg. Eine Voruntersuchung am Beispiel der Chaussee Berlin-Hamburg. In: Brandenburgische Denkmalpflege 5 (1996), Nr. 1, S. 17-28; Olaf Grell, Herbert Liman: Preußische Meilensteine im Land Brandenburg entlang der europäischen West-Ost-Fernstraßen, insbesondere der Bundesstrasse 1. In: Brandenburgische Denkmalpflege 12 (2003), Nr. 1, S. 18-32. Zu Straßenbelägen: Felix Merk: Historische Straßenbeläge. Eine denkmalpflegerische Aufgabe. In: Brandenburgische Denkmalpflege 8 (1999), Nr. 2, S. 64-76. Zum Chausseebauwesen: Oliver Sander: Unternehmen für die Ewigkeit. Chausseebau in Preußen, insbesondere im Preußischen Herzogtum Magdeburg um 1800. In: Jahrbuch für Mittel- und Ostdeutschlands Landesgeschichte. Zeitschrift für vergleichende und preußische Landesgeschichte 46 (2000), S. 206-231. Sander stellt hier die Anfänge des Chausseebaus in Preußen aufgrund seiner guten Quellenkenntnis anschaulich dar, dabei geht er unter anderem auch

Im Folgenden sollen Chausseehäuser in der Neumark vorgestellt werden, die im 19. Jahrhundert errichtet wurden. Sie werden in den räumlichen und zeitlichen Zusammenhang der jeweiligen Streckenführung eingeordnet, wobei Provinzgrenzen überschritten werden und auch die westlichen Teile der Provinz Brandenburg Berücksichtigung finden.

## Die Entwicklung des Straßenbaus vor 1814

In der Reiseliteratur des 18. Jahrhunderts wird immer wieder auf den schlechten Zustand der Verkehrswege hingewiesen. Das Fortkommen auf unbefestigten Sandwegen war mühsam und beschwerlich. Regenfälle machten die Straßen zuweilen unpassierbar. Für die Unterhaltung der Wege war der jeweilige Grundherr oder Anrainer verantwortlich, aber nicht immer kam er der Aufgabe hinreichend nach. Vielfach machte es bereits Schwierigkeiten, die Fahrbahn überhaupt festzulegen, da die Achsbreiten der Fahrzeuge variierten. Die Eisenreifen der schmalen Holzräder hinterließen auf der unbefestigten Oberfläche der Verkehrswege tiefe Spuren, die es möglichst zu umfahren galt. Im Extremfall konnte die Fahrbahn eine Breite von 40 bis 50 m erreichen. Durch die Anpflanzung von wegbegleitenden Bäumen, zu meist Obstgehölzen oder Maulbeerbäumen, versuchte man die Fahrbahn vorzugeben. Weitere Maßnahmen zur Regelung der Fahrbahnbreiten waren die Anlegung von Gräben oder Wällen.

Die preußischen Straßen zählten zu den schlechtesten in Europa. Frankreich verfügte längst über ein Netz befestigter Chausseen.<sup>4</sup> Noch in der Regierungszeit Friedrichs II. (1740–1786) lag der Schwerpunkt der preußischen Infrastrukturmaßnahmen auf dem Ausbau der Kanäle und der schiffbaren Flüsse. Der Bau von Chausseen hingegen wurde zurückgestellt, da er wesentlich kostenintensiver war. Nur zaghafte Ansätze zum Ausbau des Straßennetzes sind in dieser Zeit zu verzeichnen. Die Streckenführung der Fernverkehrsstrecken (Handels- und Heerstraßen) war stark von den natürlichen Gegebenheiten der Landschaft bestimmt, eher wurde ein Umweg in Kauf genommen als ein Hindernis zu beseitigen, so dass die Wegeverbindungen häufig sehr lang waren. Friedrich II. setzte sich aufgrund seiner Erfahrungen aus Sachsen für eine Verbesserung des Postverkehrs ein. Die Postrouten waren häufig die schnellste und geradeste Verbindung zwischen zwei Orten.<sup>5</sup>

---

auf Meilensteine und Chausseehäuser ein. Forschungsgruppe Meilensteine e. V. (Forschungsgruppe Preußische, Mecklenburgisch und Anhaltinische Meilensteine e. V.), <<http://www.forschungsgruppe-meilensteine.de>> (letzter Zugriff: 14.2.2011). Freilichtmuseum: Park der Wegweiser und Meilensteine der Zivilisation in Witnica, Polen (Vietz in der Neumark) initiiert von Zbigniew Czarnuch.

<sup>4</sup> Als erste Kunststraße ab 1556 befestigte man in Frankreich die Straße zwischen Paris und Orléans. Friedrich-Wilhelm Henning: Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Brandenburg/Preußen als Teil der Staatsbaukunst von 1648 bis 1850. In: Forschungen zur Brandenburgischen und Geschichte, N.F. 7 (1997), S. 211–232, hier S. 219. Der Corps des Ponts et Chaussées wird 1716 gegründet, dann 1746 die École Royale des Ponts et Chaussées: Vgl. <[http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire\\_des\\_techniques\\_d'empierrement\\_des\\_chaussées](http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_techniques_d'empierrement_des_chaussées)> (letzter Zugriff 1.6.2011).

<sup>5</sup> Koppes, Steinke, Gunther Weinhold: Das Wegenetz Berlins um 1806. In: Der Bär von Berlin. Jahr-

In Preußen gab es Ende des 18. Jahrhunderts weder ausreichend ausgebildete Straßenbauer noch eine entsprechende Verwaltung. Mit der Gründung des Oberbau-departements wurden gemäß den Instruktionen vom 17. April 1770 die Bereiche Maschinen-, Domänen-, Wasser- und Straßenbau abgedeckt. Allerdings bekam der Straßenbau zunächst keinen eigenen Baurat zugeordnet. Erst mit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelms II. (1786–1797) im Jahre 1786 erkannte die preußische Bauverwaltung zunehmend den Vorteil, der sich durch den Ausbau des bestehenden Straßennetzes bot.

Für die Behebung der Mängel und die Forcierung des Ausbaus war es jedoch notwendig, erste Informationen außerhalb des preußischen Herrschaftsgebietes einzuholen. Der zuständige Minister, Alexander Friedrich Georg Graf von der Schulenburg-Blumenberg (1745–1790), schickte daher seinen Baudirektor, Mathias Stegemann (1737–?), auf eine Rundreise durch die deutschen Lande und angrenzenden Staaten. Stegemann legte nahezu 3370 Kilometer (447 Preußische Meilen) zurück, um sich über die Entwicklung des Chausseebaus außerhalb Preußens zu informieren.<sup>6</sup> Der drei Bände füllende Reisebericht gibt eindrucksvoll Aufschluss über den Stand der Straßenbautechnik, Barrierehäuser und Chausseeverwaltung.<sup>7</sup> Stegemann reiste 1787 über Magdeburg-Braunschweig ins Hannoversche, nach Hessen-Kassel, ins Darmstädtische, nach Fulda, Frankfurt, Mainz, ins Pfälzische, ins Elsass, nach Lothringen, von der Franche Comté bis Basel, dann nach Freiburg, Karlsruhe, Ansbach, Würzburg, Bamberg, Nürnberg, Sulzbach, Waldmünchen bis nach Böhmen, Pilsen, Prag, Budin, Aussig, Dresden, Leipzig, Jena, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Nordhausen, Ellrich und Halberstadt. Stegemanns Recherchen und kritische Auswertungen flossen in die Straßenbautechnik in Preußen ein.

Am 2. Juni 1791 erhob Friedrich Wilhelm II. Hans Moritz Graf von Brühl (1746–1811) zum „Generalintendanten sämtlicher in meinen Landen inklusive Schlesien noch anzulegender Chausseen und der damit in Verbindung stehenden Brücken“. Das neu gebildete General-Chausseebau-Departement war dem König direkt unterstellt und existierte bis 1809.<sup>8</sup> Das am 3. Mai 1792 für den Bau der

---

buch des Vereins für die Geschichte Berlins 36 (1987), S. 169-195.

<sup>6</sup> Vgl. Sander: Unternehmen für die Ewigkeit (Anm. 3), S. 216f.; siehe auch: Mathematisches Calcul und Sinn für Ästhetik. Die preußische Bauverwaltung 1770–1848. Ausstellung des Geheimen Staatsarchivs Preußischer Kulturbesitz in Zusammenarbeit mit der Kunstbibliothek der Staatlichen Museen zu Berlin Preußischer Kulturbesitz, Konzeption und Ausföhrung: Reinhart Strecke [u. a.]. Berlin 2000, S. 133-137, insbesondere Abbildung 81 (Chaussee-Einnehmer-Haus). Zum Thema siehe auch die Abbildungen 80 (Kunststraßenbauprofile verschiedener Chausseen), 82 (Meilenpfeiler und Chausseebarriere), 84 (Chausseebaureglements von 1814), 85a (Ansicht einer preußischen Chaussee, gez. v. K. F. Schinkel, gest. v. J. Wilmore, 1834), 85b (Meilenstein für preußische Kunststraßen, gez. v. K. F. Schinkel, gest. v. E. Turrell, o.J.).

<sup>7</sup> Seit Berthold Schulze: Das preußische General-Chausseebau-Departement. In: Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte 47 (1935), S. 154-161, ist diese Reise archivalisch erschlossen. GStA PK, II. HA Gen. Dir. Gen. Dept. Titel XXXIV Bd. 1,3,5 (unvollständig). GStA PK, II. HA Gen. Dir. Gen. Dept. Tit. XXXIV, Nr. 1 Bd. 1, enthält Blatt 7 und Blatt 8: Barrierehaus als Fachwerkhhaus mit verschlepptem Vordach zum Regenschutz für den Einnehmer.

<sup>8</sup> Vgl. Sander: Unternehmen für die Ewigkeit (Anm. 3), S. 169-195.

Berlin-Potsdamer Chaussee erlassene „Publicandum“<sup>9</sup> regelte den Chausseegeldtarif ebenso wie das Strafmaß bei Beschädigung der neuen Straße. Der Staat erhoffte sich in den Anfängen Überschüsse zu erzielen, die zum einen in die Instandsetzung und zum anderen in den Bau weiterer ‚Kunststraßen‘<sup>10</sup> eingebracht werden sollten. Allein die königliche Familie, ausländische Kuriere und Militär waren in Preußen von den Gebühren befreit. Die im August 1795 fertiggestellte Chaussee zwischen den Residenzstädten Berlin und Potsdam wurde baulich zum Vorbild für den ganzen Staat. Finanziell war die Berlin-Potsdamer Chaussee ein Verlust, unter anderem aufgrund des zu geringen Verkehrsaufkommens der zahlenden Nutzer.

Chausseegebühren (Wegezoll) waren an den Torhäusern der Städte zu entrichten. Zudem wurde etwa nach jeder Preußischen Meile (ca. 7,53 km) eine Barriere an Stellen errichtet, wo sie am wenigsten umfahren werden konnte. Aus Kostengründen verzichtete man zunächst auf den Bau von Chausseegeldeinnehmer- und Wärterhäusern. Stattdessen wohnten die Straßenbeamten – zumeist ausgediente Soldaten und Kriegsinvaliden – in den umliegenden Dörfern; diese Lösung erwies sich allerdings nicht wenig zweckmäßig. Ab 1796 entstanden Häuser für die Straßenbeamten entlang der Berlin-Potsdamer Chaussee und aller von nun an neu anzulegenden Staatschauseen. Der Bau von Chausseehäusern ist somit eng mit der Erhebung von Chausseegebühren verknüpft.

Theoretisch wurde die neue Bauaufgabe für Baulichkeiten an den Chausseen wie Meilensteine, Ruhebänke und Chausseeinnehmer- und Wärterhäuser von den Architekten in Berlin lebhaft aufgegriffen. So sind die Entwürfe von Chausseehäusern durch Heinrich Carl Riedel<sup>11</sup> für seine 1804–1806 erschienene *Sammlung architektonischer äußerer und innerer Verzierungen für angehende Baumeister und Liebhaber der Baukunst*<sup>12</sup> ganz im klassizistischen Zeitgeschmack. Er selbst hatte auf einer Dienstreise Erfahrungen zum schlechten Zustand der Straßen gemacht, so vermerkt er zu einem Blutfleck auf einer Akte: „Es dient zur Nachricht, dass diese schrecklich Verblutung durch ein Umwerfen mit den Wagen zwischen Crotoczin [Krotoczyn] und Kalisch [Kalicz] auf den üblen Steinweg zu meine gröste Schade den 2. Aug. 1800 entstanden ist.“<sup>13</sup>

9 Im „Edict über die Verbindlichkeiten der Unterthanen in der Churmark, in Ansehung des Chausseebaues, wie sie deshalb zu entschädigen sind und was sonst haben beobachtet werden soll“ vom 18. April 1792 erließ der König erstmalig Festlegungen zur Anlage der neuen Straße von Berlin nach Potsdam. Das Edikt regelte vor allem Fragen der Grundentschädigung. BLHA, Preußen Brandenburg Rep. 2 A Reg. Potsdam I V Nr. 492.

10 Zum Begriff: Kunststrasse, f. künstlich hergerichtete strasze, chaussée. Zit. nach: Deutsches Wörterbuch von Jacob Grimm und Wilhelm Grimm, Ausgabe im Netz: <<http://www.dwb.uni-trier.de>> (letzter Zugriff: 14.3.2011).

11 Die Lebensdaten von Heinrich Carl Riedel konnten nicht ermittelt werden.

12 Erschienen in 6 Heften, Berlin 1804–1806, Tafel III, Sammlung Aribert Kutschmar, Potsdam. Abgebildet in: Vom Schönen und Nützlichen, David Gilly (1748–1808). Hg. von der Fachhochschule Potsdam und Generaldirektion der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg 1998, Katalognummer III. 23.

13 Zitiert nach Sander: Unternehmen für die Ewigkeit (Anm. 3), S. 205. GStA PK, II. Hauptabteilung (HA) Generaldirektorium (= Gen. Dir.), Oberbaudepartement, Nr. 179.

Mit dem Sieg Napoleons I. (1769–1821) bei Jena und Auerstedt am 14. Oktober 1806, der Besetzung Berlins am 24. Oktober 1806 sowie der Bildung des Königreichs Westfalen im Jahre 1807 kam der Chausseebau aus strategischen Gründen vollständig zum Erliegen. In der ersten Phase der Erprobung bis zum Jahr 1806 wurden in Preußen annähernd 200 km Chausseen gebaut, durch die in den Anfängen vor allem Residenzen miteinander verbunden wurden. Normiert war in dieser Phase weder der Aufbau der Chausseen selber, noch gab es gesetzliche Vorgaben für den Bau der Chausseehäuser.

## Chausseehäuser im Zusammenhang mit Straßenbau und Verwaltung nach den Befreiungskriegen 1814

Der westfälische Oberpräsident Friedrich Ludwig Wilhelm Philipp Freiherr von Vincke (1774–1844) schreibt 1816 im Kontext mit dem auf den endgültigen Sieg über Napoleon im Jahr 1814 folgenden Rückzug der preußischen Truppen: „Mehrere Soldaten und Vorspanner sind bei dem grundlosen Morast vom Wege abgekommen und ertrunken oder auf diesen im Koth [Schlamm] umgekommen, viele andere konnten nur durch Aufgebot aller Kräfte gerettet werden und Hunderte haben mit Wagen aus dem Kothe geholt werden müssen.“<sup>14</sup> Umfangreiche Reparaturarbeiten des preußischen Straßennetzes waren zwingend erforderlich, denn die Nutzung durch schwere Militärtransporte hatte zu erheblichen Schäden geführt. Es wurden zunächst 1815 und 1822 Bestandsaufnahmen der bestehenden Straßen durchgeführt. Zu den Preußen neu zugeschlagenen Gebieten, wie den Rheinprovinzen und Teilen Kursachsens, aber auch nach Schlesien, Pommern, Sachsen, Mecklenburg und Hamburg, mussten neue Chausseen angelegt werden. Die Vorhaben sind im Chausseebauplan vom August 1817 zusammengefasst. Hierzu erschien in drei Teilen *Die Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen* (Teil 1: 1814, Teile 2 und 3: 1816).<sup>15</sup> Erarbeitet wurde sie von der Oberbaudeputation, um so endlich zu einer einheitlichen Ausführungsbestimmung zu gelangen. Bereits am 21. Dezember 1823 wurde eine überarbeitete Fassung verabschiedet und 1824 gedruckt.<sup>16</sup> Beklagt wird in den Archivalien immer wieder die mangelhafte Qualifikation oder Motivation der im Straßenwesen tätigen Personen; mit Hilfe der Anweisungen sollte hier Abhilfe geschaffen werden.

Der *Anweisung* von 1814/1816 waren noch keine Musterentwürfe für Chausseehäuser beigegeben. Dennoch muss es bereits zu dieser Zeit Entwürfe für Prototypen gegeben haben, da zahlreiche neue Chausseen gebaut werden sollten, so dass individuelle Lösungen nicht mehr in Frage kamen. Aus praktischen Gründen und um die Bau- und Entscheidungsphase zu verkürzen, wurde immer wieder derselbe Haustyp

---

14 Zitiert nach Sander: Unternehmen für die Ewigkeit (Anm. 3), S. 205. Bericht Vincke, 22.1.1816, GStA PK, I. HA Rep. 93B Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Nr. 3742.

15 BLHA, Preußen Brandenburg Rep. 2 A Reg. Potsdam Abt. I V Bd. 447 1814–1834.

16 Ebd., Bd. 492 1814–1834.



1 Chausseehaus Schiffmühle bei Bad Freienwalde, Bundesstraße 158, um 1834

(Foto: Ambrosius/Horn 1999)

entlang einer Chaussee und auf derselben Straßenseite errichtet. Dass diese Bauaufgabe nicht ohne einen gestalterischen Anspruch gelöst werden sollte, gibt der § 100 der *Anweisung* wieder: „Die zur Wohnung für die Wegebeamten und Wärter nötigen Gebäude müssen massiv und in einem wenn gleich einfachen doch geschmackvollen Styl erbauet werden.“

Auf den frühen Wegenetzkarten bis 1814 sind die Einnehmerhäuser als Zollhäuser kartiert; oft ist nicht zu unterscheiden, ob es sich dabei um ein Chausseegeeldeinnehmer- und/oder ein Wärterhaus handelt. In der *Anweisung* wurde dann auch die Terminologie geregelt.<sup>17</sup> Am 6. April 1834 bestätigte die Oberbaudeputation eine dritte, stark überarbeitete Fassung der *Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung von Kunststrassen*. Darin wurden neue Akzente gesetzt. Wichtigste Neuerung in diesem Zusammenhang war, dass zum ersten Mal Vorgaben für die Chausseehäuser gemacht und Musterentwürfe der *Anweisung* beigegeben wurden.<sup>18</sup> Das Titelkupfer zeigt ein Chausseehaus,<sup>19</sup> wie es annähernd in Schiffmühle bei Bad Freienwalde noch heu

17 Im Folgenden werden die Einnehmerhäuser als ‚Chausseehaus‘ bezeichnet, da eine Differenzierung beim überlieferten Bestand und anhand der Archivalien nicht immer eindeutig möglich ist.

18 GStA PK, I. HA Rep. 89 Geheimes Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 28747.

19 Kupferstichkabinett, SMB SPK, SM 45c 92. Abgebildet in Ambrosius/Horn: Chausseehäuser für Einnehmer (Anm. 3), Abb. 42.

te steht.<sup>20</sup> (Abb. 1) Eine Variante dazu ist die überlieferte Zeichnung Karl Friedrich Schinkels (1781–1841) im Kupferstichkabinett der Staatlichen Museen zu Berlin.<sup>21</sup> Die *Anweisung* von 1834 enthält insgesamt acht Blätter mit Prototypen zu Chausseehäusern. Die Musterentwürfe werden jeweils mit Grundrissen und der Straßenansicht vorgestellt. Sie alle zeigen eingeschossige Häuser mit Satteldächern. Ihnen gemeinsam ist eine feine klassizistische Putzquaderung zur Fassadengestaltung. Die Dächer sollten entsprechend den lokalen Gegebenheiten mit Schiefer, Pfannen oder Biberschwänzen gedeckt sein. Allen Einnehmerhäusern gemeinsam ist die Expeditionstube (Beobachtungsraum) mit Einsehbarkeit zur Straße. Aus Sicherheitsgründen wird empfohlen, die Fenster mit Gittern zu versehen.

Nachdem mit dem Bau der Kunststraßen durch den preußischen Staat ein Hauptverkehrsnetz geschaffen worden war, wollten nunmehr auch die umliegenden Städte und Ortschaften angebunden werden. Es waren die privaten Fabrikanten und Kaufleute, die Eingaben an die Regierung mit Vorschlägen zu Abzweigungen von den Hauptchausseen richteten. Sie erhofften sich eine Verbesserung der Absatzmöglichkeiten ihrer Produkte und die Verringerung der Transportkosten, um so ihre Unternehmen zu vergrößern und zu optimieren. Da dem Staat für den Bau der Kunststraßen nur eine begrenzte Summe Geld zur Verfügung stand, wurden neue Wege zur Finanzierung gesucht. Aktiengesellschaften gründeten sich, um Straßen zu bauen, die nach Tilgung des Kapitals an den Staat übergeben werden sollten. Das augenscheinlich ideale Modell war allerdings nur bedingt erfolgreich, denn die veranschlagten Kosten waren vielfach zu gering angesetzt, und entsprechend war die Dividendenausschüttung aufgrund der geringen Chausseegeldeinnahmen klein. Ab 1841 entschloss man sich in einzelnen Kreisen, Gemeinden und Gebieten eine Sonderform der Prämienchaussee zuzulassen. Zahlreiche Nebenstrecken entstanden.

Die Bedeutung der Kunststraßen für den Transport von Menschen und Waren reduzierte sich in dem Maße, in dem die Entwicklung der schnelleren und sichereren Eisenbahn voranschritt. Noch Friedrich Wilhelm III. (1797–1840) nahm der neuen Verkehrstechnik gegenüber eine kritische Haltung ein, da die Einnahmen weiterhin die getätigten Investitionen in den Kunststraßenbau ausgleichen sollten. Seit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelms IV. (1840–1861) im Jahr 1840 änderte sich die Haltung, und Chausseen hatten zunehmend die Aufgabe, als Zubringer zu den Bahnstationen zu dienen. So heißt es zum Verhältnis von Chaussee und Eisenbahn bei Levin Kallmann Weyl (1815–1851) in einer Satire zur Eröffnung der Berlin-Stettiner Eisenbahn im Jahre 1843:

Schon wieder einmal trauert eine Chaussee in Sack und Asche und zwar die vierte bei Berlin – Berlin-Stettiner. In den Chausseehäusern herrscht dumpfe Stille, und die Uhren

---

20 Eine exakte Umsetzung der Kubatur erfolgte beim Chausseehaus in Eutzsch an der Straße von Wittenberg nach Halle in Verlängerung der Bundesstraße 2 in Brandenburg, abgebildet im Denkmalverzeichnis Sachsen-Anhalt. Bd. 11: Landkreis Wittenberg, Altkreise Wittenberg und Gräfenhainichen. Petersberg 2002, S. 72.

21 Kupferstichkabinett, SMB SPK, SM 20c. 239. Abgebildet in Ambrosius/Horn: Chausseehäuser für Einnehmer (Anm. 3), Abb. 41, 41A.



2 Chausseehaus Frankfurt/Oder Dammvorstadt (Ślubice), Fernverkehrsstraße 29, um 1802  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)

an denselben verkünden den pensionierten Chausseebeuteln, welche sich jetzt nennen werden Chausseebeutel a. D., die Stunden des Todes. Die glücklichen Chausseepächter, welche sich vor der ganzen Welt Einnnehmer nannten, werden anstatt des Tausendgüldenkrauts, welches sie bisher eingenommen, bittere Pillen verschlucken. Sie werden des Tages 24 Freistunden haben und ihre Blicke dahin richten, woher einst kamen Equipagen und Rippenbrecher, Herrschaften und Menagerien. Jetzt, nachdem sie ihre Laufbahn zurückgelegt, wird sich zeigen, ob sie etwas zurückgelegt haben. Die Posthörner fangen allmählich an aus der Mode zu kommen. Man wird sie bald finden in der allgemeinen deutschen Rumpelkammer wo aufgespeichert liegen: Schlagbäume und Preßzwang, Polizeispione und Judenbedrückung, Schlösser und Riegel bei Magistratsversammlung und die Galgen, von denen man bisher geglaubt, dass ein jeder, der nicht daran hängt, ein ehrlicher Mann sei.<sup>22</sup>

Der Fortschritt ließ sich aber nicht aufhalten. Die Verwaltung und die Unterhaltung der Staatschauseen wurden 1870/71 an die Provinzial- und Kommunalverbände abgegeben. Eine zentrale Behörde für den Staatsstraßenbau gab es nicht mehr.

22 Gunther Weinhold: Die Entwicklung des Wegenetzes Berlins für den Fern- und Schnellverkehr 1808–1919. in: Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins 38/39 (1989/1990), S. 219-228, hier S. 223.



Die Chausseegelderhebung für die Staatsstraßen wurde zum 30. Dezember 1874 aufgehoben.<sup>23</sup>

## Erhaltene Chausseehäuser für Einnehmer und Wärter

Entsprechend der eingangs vorgenommenen Systematik können die heute erhaltenen Chausseehäuser im Wesentlichen in vier zeitliche Phasen gegliedert werden. Es wird vor allem auf die Zeit nach 1814 eingegangen werden. Die Datierung der Häuser erfolgt nach den bekannten Daten der Streckenfertigstellung, damit kann nur eine relative Datierung der Häuser vorgenommen werden.<sup>24</sup> Im Zuge der Recherchen wurde festgestellt, dass entlang den Straßen der Standort der Häuser sich im Laufe der Jahre verändern konnte: Einerseits verdichtete sich das Netz der Chausseehäuser, andererseits wurden ältere Häuser bisweilen durch neue ersetzt. Im Folgenden werden die heutigen Straßennummern zur Benennung der polnischen und der deutschen Straßen verwandt.

Die ältesten erhaltenen Chausseehäuser für Einnehmer und Wärter sind in die Zeit vor der französischen Besetzung um 1800 zu datieren. Sie sind sowohl in der Fassaden- als auch in der Grundrissgestaltung von individuellen Lösungen geprägt. Die neue Bauaufgabe wird mit der Anwendung moderner Konstruktionsweisen und einem stärker repräsentativen Anspruch verknüpft. Im Gebiet der Neumark hat sich als frühestes Zeugnis das Chausseehaus in Frankfurt/Oder Dammvorstadt (Słubice) im Straßenabschnitt der Chaussee von Frankfurt/Oder in Richtung Breslau (Wrocław) von 1802/03 erhalten, das möglicherweise auch als Deichwärterhaus gedient hat, und heute an der Fernverkehrsstraße 29 steht (Abb. 2). Für die Kurmark der Provinz Brandenburg sind stilistisch vergleichbar als Einzelbauten das Chausseehaus in Tasdorf<sup>25</sup> (um 1801) an der Bundesstraße 1 zu nennen, außerdem das Chausseehaus in Potsdam an der Bundesstraße 2<sup>26</sup> (um 1803) und das Chausseehaus in Blumberg<sup>27</sup> an der Bundesstraße 158 (um 1806).

In die erste Phase ist auch das Chausseehaus Groß Lessen (Leśniów Wielki) an der Grenze zwischen der Provinz Brandenburg und der Provinz Schlesien (Śląsk) an der Fernverkehrsstraße 32 einzuordnen (Abb. 3). Möglicherweise handelt es sich um das Grenzhause, wobei der schlesische Abschnitt nördlich von Grünberg (Zielona Góra) um 1805 fertiggestellt war, der brandenburgische Abschnitt aber erst 1820. Das Chausseehaus Groß Lessen lag an der Strecke von Berlin über Frankfurt/Oder und Breslau (Wrocław) nach Oppeln (Opole). An derselben Strecke liegt heute noch diesseits der Oder das vergleichbare Chausseehaus Heinersdorf an der Bundesstraße 5 bei Frankfurt/Oder (um 1802/1803).

---

23 Liman: Preußischer Chausseebau (Anm. 3), S. 32.

24 Wolfgang Scharfe: Chausseen 1792–1815. In: Historischer Handatlas für Brandenburg und Berlin. Lfg. 42. Berlin 1964, beiliegende Karte im Maßstab 1 : 650.000.

25 Abgebildet in Ambrosius/Horn: Chausseehäuser für Einnehmer (Anm. 3), Abb. 53.

26 Ebd., Abb. 49, 50.

27 Ebd., Abb. 51.



3 Chausseehaus Groß Lessen  
(Leśniów Wielki), Fernver-  
kehrsstraße 32, um 1805  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)



4 Chausseehaus Tamsel  
(Dąbroszyn), Hauptverkehrs-  
straße 132, um 1821  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)



5 Chausseehaus Gennin  
(Jenin), Hauptverkehrs-  
straße 132, um 1825  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)

6 Chausseehaus Altenfließ  
(Przyłęg), Fernverkehrs-  
straße 22, um 1825  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)



7 Chausseehaus Ziebingen  
(Cybinka), Fernverkehrs-  
straße 29, 1817–1819  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)



8 Chausseehaus Tammendorf  
(Gęstowice), Fernverkehrs-  
straße 29, 1817–1819  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)





9 Chausseehaus Marzdorf  
(Marcinowica), Ortsteil von  
Crossen (Krosno Odrzanskie),  
Fernverkehrsstraße 29,  
um 1817–1819  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)



10 Chausseehaus Gersdorf  
(Darbie) bei Krosno (Cros-  
sen), Fernverkehrsstraße 32 ,  
um 1821  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)



11 Chausseehaus Altwasser  
(Stara Woda), Fernverkehrs-  
straße 289, um 1838  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)

12 Chausseehaus Grabig  
(Grabik), Fernverkehrs-  
straße 287, um 1834  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)



13 Chausseehaus Göhren  
(Górzyn), Fernverkehrs-  
straße 287, circa 1855  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)



14 Chausseehaus Kulm  
(Chełm Żarski), Fernverkehrs-  
straße 289, um 1866  
(Foto: Ambrosius/Horn 2009)



Die zweite Gruppe der Chausseehäuser ist in die Zeit nach den Befreiungskriegen ab 1814 einzuordnen. Erste Regulierungen und der Versuch der Vereinheitlichung kennzeichnen diese Phase. Denn ähnlich wie bei anderen Bauaufgaben wurde auch der Bau von Chausseehäusern aus ökonomischen Gründen über Musterentwürfe der preußischen Bauverwaltung geregelt. Obwohl noch keine veröffentlichten Musterentwürfe vor 1834 nachweisbar sind, scheinen die Blätter der *Anweisung* von 1834 bereits lange vor Drucklegung bekannt gewesen zu sein, denn aus der Zeit nach 1814 haben sich zahlreiche Chausseehäuser erhalten, die diese später veröffentlichten Prototypen vorwegnehmen.

Die wirtschaftlich bedeutende, ab 1817 sukzessive ausgebaute Strecke von MÜNCHENBERG als Abzweig der bestehenden Chaussee von Berlin nach Frankfurt/Oder über Küstrin (Kostrzyn nad Odrą) nach Danzig (Gdańsk) zeigt eine Reihe solcher immer gleich gestalteter Chausseehäuser. Im brandenburgischen Jahnsfelde an der Bundesstraße 1 befindet sich das erste dieser Reihe, heute nurmehr als Ruine erhalten, das in gleicher Form auch in Neubodengrün an der Bundesstraße 1 am bereits bestehenden Streckenabschnitt errichtet wurde. Jenseits der Oder steht das Chausseehaus Tamsel (Dąbroszyn) im 1821 gebauten Abschnitt der Hauptverkehrsstraße 132 (Abb. 4). Auch befindet sich ein Chausseehaus in Gennin (Jenin)<sup>28</sup> am 1825 fertig gestellten Streckenabschnitt (Abb. 5). Im weiteren Verlauf der Straße an der Fernverkehrsstraße 22 hinter Landsberg/ Warthe (Gorzów Wielkopolski) liegen das Chausseehaus von Altenfließ (Przyłęg),<sup>29</sup> um 1825 (Abb. 6), und das von Woldenberg<sup>30</sup> (Dobiegniew), 1826. Die Provinz Brandenburg endete am Grenzhause in Neuteich (Nowy Staw) in Pommern (Pomorsze), 1827, das heute nicht mehr erhalten ist.

Die zweite wichtige Handelsstrecke führte ab Frankfurt/Oder über Crossen (Krosno Odrzańskie) nach Schlesien und Krakau. Ein Abschnitt von circa 20 Kilometern vor Grünberg (siehe oben) war bereits bis 1805 zur Benutzung freigegeben. Der Bau der Strecke wurde während der französischen Besetzung eingestellt, aber nach den Befreiungskriegen sofort wieder aufgenommen. Entlang dieser Strecke an der Fernverkehrsstraße 29 lag zwischen Frankfurt/Oder und Crossen in der Neumark das nur mehr in Zeichnungen überlieferte Chausseehaus von Grüne Tisch (Zielony Bór)<sup>31</sup>. Es folgten baugleich die Chausseehäuser in Ziebingen (Cybinka)<sup>32</sup> (Abb. 7), Tammendorf (Gęstowice) (Abb. 8), Güntersberg (Osiecznica) und Marzdorf (Marcinowica) (Abb. 9), alle vier in der Zeit von 1817 bis 1819 entstanden und bis heute erhalten. Die Strecke hinter Crossen mit dem heute aufgestockten Chausseehaus in

28 Chausseehaus Gennin (Jenin), Bestandszeichnung (ohne Datum), BLHA, Nr. 303 Chgr. 66, Bl. 1-4.

29 Chausseehaus Altenfließ (Przyłęg), Bestandszeichnung (datiert: August 1922), BLHA, Nr. 303, 4 Blätter.

30 Das Chausseehaus ist noch erhalten, allerdings mit stark veränderter Kubatur. Eine Fotografie des Chausseehauses im Originalzustand liegt den Verfasserinnen vor.

31 Chausseehaus Grüne Tisch (Zielony Bór), Bestandszeichnung (datiert: Juli 1939), BLHA, Nr. 303, Chgr. 80, Bl. 1-3.

32 Chausseehaus Ziebingen (Cybinka), Bestandszeichnung (ohne Datum), BLHA, Nr. 303, Chgr. 82, Bl. 1, 2, 4.

Gersdorf (Darbie) an der Fernverkehrsstraße 32 wurde nur wenig später, 1821, fertiggestellt. (Abb. 10)

Die dritte Gruppe der Chausseehäuser fällt in die Zeit nach 1834. Es ist der Beginn der Aktien- und Prämienchauseen. Das immer dichter werdende Straßennetz machte neue Finanzierungsmodelle notwendig. Mit den der *Anweisung* von 1834 beigelegten Musterentwürfen beabsichtigte die Verwaltung die Erscheinung der Chausseehäuser zu vereinheitlichen. Dennoch wird bald ablesbar, wie die Bauaufgabe Chausseehaus zunehmend variiert und dem Zeitgeschmack angepasst wird.

Im untersuchten Gebiet folgen dem Typus der Musterentwürfe in freier Formulierung das Chausseehaus Altwasser (Stara Wóda) an der Fernverkehrsstraße 289 von 1838 (Abb. 11) und das vor Grabig (Grabik) an der Fernverkehrsstraße 287 von 1834 (Abb. 12).

Die vierte Gruppe der Chausseehäuser, die letzte Phase, ist etwa zwischen 1855 und 1874 zu datieren. An den Kreischauseen zum Beispiel entwickelte sich eine große stilistische Vielfalt. Es gibt keinen einheitlichen Gebäudetypus mehr für bestimmte Zeitabschnitte, sondern eher für Straßenabschnitte; Klinkerbauten dominieren, die sich aufgrund ihrer Lage an untergeordneten Straßen erhalten haben. So sind das Chausseehaus in Göhren (Górzyn) an der Fernverkehrsstraße 287 (Abb. 13) und das Chausseehaus in Sommerfeld<sup>33</sup> an der Chaussee Tegel–Rheinsberg, erbaut um 1850, stilistisch vergleichbar. Auch das 1866 errichtete Chausseehaus von Kulm (Chełm Żarski) an der Fernverkehrsstraße 289 fällt in diese Phase (Abb. 14).

Mit der Aufhebung der Chausseegebühren auf den Staatschauseen zum 31. Dezember 1874 waren die Einnehmerhäuser ihrer Funktion beraubt. Auch die Wärterhäuser verloren ihre Nutzung, da ab 1876 die zuständigen Provinzialverwaltungen die Straßenunterhaltung neu organisierten. Häuser wurden privatisiert oder von öffentlichen Einrichtungen weiter genutzt. Die Chausseegeldeinnehmer und -wärter zogen in der Regel aus. Den Einnehmerhäusern der Privat-, Kreis- oder Aktienchauseen widerfuhr das gleiche Schicksal, allerdings bis zu 40 Jahre später, da hier oft bis in das frühe 20. Jahrhundert hinein Chausseegeld erhoben wurde.

## Zusammenfassung

Chausseehäuser sind ein bisher eher unbeachteter Teil des gemeinsamen kulturellen Erbes der Staaten Polen und Deutschland. Seit dem Wiener Kongress 1815 war die Neumark ein Teil der Provinz Brandenburg. Der Straßenbau wurde im 19. Jahrhundert in Preußen, und damit auch in der Provinz Brandenburg, vorangetrieben. Durch die starken Kriegshandlungen am Ende des Zweiten Weltkriegs beiderseits der Oder und aufgrund sich mehrfach verschiebender Kampflinien sind große Verluste des gebauten Erbes zu verzeichnen. Spätestens nach dem deutsch-polnischen Grenzvertrag vom 14. November 1990 wurde die Neumark endgültig Teil Polens. In

33 Abgebildet in Ambrosius/Horn: Chausseehäuser für Einnehmer (Anm. 3), Abb. 64.

der Neumark hat sich nur eine geringe Anzahl von Chausseehäusern erhalten. Die herausragendsten Beispiele stehen an den beiden überregional bedeutenden Verbindungsstraßen zwischen Berlin und Danzig sowie Berlin und Breslau.

Die hier skizzierte Darstellung der Entwicklung des Baus von Chausseehäusern in der Neumark soll dazu anregen, diese Zeugnisse der Verkehrsgeschichte zu erhalten. Sie sind wie die Meilensteine ein wichtiger Bestandteil des Gesamtkunstwerks Chaussee. Da davon auszugehen ist, dass auch in Polen in den kommenden Jahren der Straßenausbau weiter fortgesetzt wird, soll mit der Publikation der erhaltenen Zeugnisse der Verkehrsgeschichte eine bessere Integration in die Straßenplanungen möglich sein. Denn nur da, wo der Zeugniswert erkannt ist, besteht die Aussicht auf eine Lösungsfindung, um auch einfache Bauwerke zu erhalten.