

Chausseehäuser – Meilensteine

Eine noch verkannte Perlenkette, die Residenzen,
Städte und Dörfer miteinander verbindet

Einführung

Der Begriff der Kulturstraße ist heutzutage in aller Munde; was sich dahinter landläufig verbirgt, kann ganz unterschiedlichen Charakter haben. Es sind vor allem die Touristiker, die die Kulturstraßen zum Markenzeichen einer bestimmten Region erheben und damit die Attraktivität einzelner Kulturmerkmale in der öffentlichen Wahrnehmung erhöhen. Der Begriff der Kulturstraße hilft aber auch Denkmalpflegern, Kunsthistorikern, Literaturwissenschaftlern, Musikwissenschaftlern und vielen anderen, Themen und Objekte zusammenzufassen. Die einzelnen Elemente erhalten oft erst in ihrer Reihung einen verbindenden Sinn, oder erfahren im Zusammenhang mit anderen Kulturzeugnissen eine erhöhte Inwertsetzung. Sie bilden gewissermaßen die Glieder einer Kette (Schnur). Kulturstraßen, wie die *Straße der Romanik*, der Backsteingotik, des Barock, aber auch Kulturstraßen, die Erinnerungsorte von Persönlichkeiten der bildenden Kunst, Musik oder Literatur verbinden, werden über Gemeinsamkeiten erschlossen. Es entstehen nicht nur Kulturstraßen, sondern ganze Kulturräume, die neu definiert werden.

Anders verhält es sich bei Bauwerken, Themen oder Ideen, die einen nicht oder nicht vordergründig erkennbaren Zusammenhang haben, die eben nicht leicht zugänglich sind, deren »Schönheit« oder »Bedeutsamkeit« sich nicht jedem auf Anhieb erschließt. Das hier dargestellte Chausseewesen fällt in diese Kategorie, ihm gilt seit einem guten Jahrzehnt unser persönliches Interesse, unser Schwerpunkt ist dabei der Erhalt und die Vermittlung. Die Chausseen verbinden seit ihrer Anlage historisch wichtige und interessante Orte miteinander. Warum nicht auch den Weg dorthin zum Teil des

Erlebnisses machen, um so die Wertschätzung für die Relikte des Chausseebaus in Preußen zu erhöhen? Die Seidenstraße und auch der Jakobsweg nach Santiago de Compostela, um zwei prominente Beispiele zu nennen, machen dies seit Jahrzehnten vor.

Chausseen gestern und heute

Chausseen – auch Kunststraßen genannt – sind befestigte Straßen, die als Kommunikationswege Orte und Menschen miteinander verbinden. Heute werden sie in unseren Breiten als völlig selbstverständlich hingenommen. Zu den bekannten antiken Beispielen gehören die befestigten römischen Militär- und Handelsstraßen wie z. B. die Via Appia (317 v. Chr.).¹

Bis in die Neuzeit hinein bestimmten als Naturwege ausgebildete Verbindungen das Wegenetz, dazu gehörten auch die Handels- oder Posttrouten. In der Reiseliteratur des 18. Jhs. wird immer wieder auf den schlechten Zustand der Verkehrswege verwiesen. Regenfälle machten die Strecken zuweilen unpassierbar. Die unterschiedlichen Achsbreiten der Fahrzeuge, die Eisenreifen der schmalen Holzräder hinterließen auf der unbefestigten Oberfläche tiefe Spuren, die es möglichst zu umfahren galt. Fahrbahnen konnten im Extremfall 40 bis 50 m breit sein. Für die Unterhaltung der Wege war der Grundherr / Anraier verantwortlich, nicht immer kam er der Aufgabe im angemessenen Umfang nach.² Mit der Anpflanzung von Bäumen, die die Wege säumten, versuchte man, die Fahrbahn vorzugeben. Weitere Maßnahmen zur Regelung der Fahrbahnbreiten waren die Anlegung von Gräben oder Wällen. Das Fortkommen, das Reisen unter diesen Verhältnissen war mühsam und beschwerlich.³

Erst vor fast 350 Jahren begann der systematische Ausbau der Straßen erneut in Westeuropa. Frankreich war hier Vorreiter mit der Schaffung der Position des staatlichen Commissaire des ponts et chaussées (etwa: Beauftragter für Brücken- und Straßenbau), der 1669 unter Ludwig XIV. eingerichtet wurde. Seine Nachfolger entwickelten die Idee und Organisation weiter, so dass die heutige *École nationale des ponts et chaussées* bereits 1775 ihren Namen erhielt.⁴

Die Entwicklung des Chausseewesens in Preußen

Die preußischen Straßen gehörten im 18. Jh. zu den schlechtesten in Europa. Friedrich II. (1740–1786) setzte beim Ausbau der Infrastruktur wohl aus finanziellen Gründen seinen Schwerpunkt auf den Ausbau der Wasserwege, denn bei seinem Regierungsantritt 1740 hieß es noch, dass die Zugangswege im Umkreis von fünf Meilen um Berlin herum noch verbessert werden sollten.⁵ Es gab zunächst weder ausreichend ausgebildete Straßenbauer noch eine entsprechende Verwaltung, auch Straßenbaumaterial (Steine) war knapp. Mit der Gründung des Oberbaudepartements gemäß den Instruktionen vom 17. April 1770 wurden die Bereiche Maschinen-, Domänen-, Wasser- und Straßenbau abgedeckt. Der Straßenbau bekam zunächst keinen eigenen Baurat zugeordnet. Erst im Jahre 1786 mit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelm II. (1786–1797) erkannte die preußische Bauverwaltung zunehmend den Vorteil, der sich durch den Ausbau des bestehenden Straßennetzes bot. Um die notwendigen Kenntnisse zum Straßenbau in anderen Staaten zu erhalten, entsandte der zuständige Minister Alexander Friedrich Georg Graf von der Schulenburg-Blumenberg (1745–1790) den Baudirektor Mathias Stegemann (1737–?) 1787 auf eine Rundreise durch die deutschen Lande und angrenzenden Staaten. Er legte nahezu 3.370 km (447 Preußische Meilen) zurück, um sich über die Entwicklung des Chausseebaus außerhalb Preußens zu informieren. Seine Recherchen und kritischen Auswertungen flossen in die Straßenbautechnik in Preußen ein.⁶

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«.⁷ Das neu gebildete General-Chausseebau-Departement war dem König direkt unterstellt und existierte bis 1809.⁸ Es kam zu Erlässen, die das Chausseewesen regeln sollten, also Chausseetarife für unterschiedliche Nutzer ebenso wie das Strafmaß bei Beschädigung der neuen Straße. Der preußische Staat erhoffte sich in den Anfängen Überschüsse zu erzielen, die zum einen in die Instandsetzung und zum anderen in den Bau weiterer Kunststraßen⁹ eingebracht werden sollten. Da aber die königliche Familie, ausländische Kuriere und Militär von den Gebühren befreit waren, stellten die ersten preußischen Chausseen einen finanziellen Verlust dar.¹⁰ Baulich wurde die im August 1795 fertiggestellte erste Chaussee zwischen den Residenzstädten Berlin und Potsdam zum Vorbild für den ganzen Staat.¹¹

Chausseegebühren (Wegezoll) waren an den Torhäusern der Städte zu entrichten. Ab 1796 wohnten die Straßenbeamten in den eigens eingerichteten Einnehmer- und Wärterhäusern. Damit erreichte man eine maximale Einnahme der Straßengebühren, da die Häuser rund um die Uhr besetzt waren. Nach circa jeder preußischen Meile (7,532485 km) errichtete man eine Barriere. Als Straßenbeamte wurden zumeist ausgediente Soldaten und Kriegsinvalide eingesetzt.

Mit dem Sieg Napoleons I. (1769–1821) in Jena und Auerstedt am 14. Oktober 1806 und der Besetzung Berlins am 24. Oktober 1806 kam der Chausseebau in Preußen aus strategischen Gründen vollständig zum Erliegen. Erst nach dem Sieg über die französischen Truppen 1815 fanden Bestandsaufnahmen der bestehenden Straßen statt und entsprechende konzeptionelle Planungen wurden vorgenommen, die zu einem starken Anwachsen der Anzahl der Staatschausseen führte.¹²

Um den Bau von Chausseen voranzutreiben und zu optimieren, erschien in drei Teilen »Die Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen« (Teil 1: 1814, Teil 2 und 3: 1816),¹³ erarbeitet von der Oberbaudeputation, um so endlich zu einer einheitlichen Ausführungsbestimmung zu gelangen. Der Anweisung von 1814/1816 waren noch keine Musterentwürfe für Chausseehäuser beigegeben. Dennoch muss es bereits zu dieser Zeit aus praktischen Erwägungen heraus Entwürfe für Prototypen gegeben haben. Bereits am 21. Dezember 1823 wurde eine überarbeitete

Fassung verabschiedet und 1824 gedruckt.¹⁴ 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, zum ersten Mal waren Vorgaben für die Chausseehäuser mit Musterentwürfen enthalten.¹⁵

Eigentumsrechtliche und technische Aspekte des Chausseebaus in Preußen

Chausseen wurden so angelegt, dass sie einerseits die Orte auf der kürzesten Strecke miteinander verbanden, aber auch andererseits den unterschiedlichen Nutzern mit ihren Fuhrwerken oder auch zu Fuß die Möglichkeit gaben, einigermassen bequem das anvisierte Ziel zu erreichen, das heißt: Alte Posttrouten wurden zum Teil aufgegeben oder verändert, neue Wegeverbindungen mieden größere Anhöhen. Dabei wurde auch Land in Anspruch genommen, das nicht dem preußischen Staat gehörte. Die juristische Grundlage dafür war das allgemeine preußische Landrecht (ALR) von 1815, hier wurde die Entschädigung geregelt.¹⁶ Ab 1815 ist davon auszugehen, dass alle Chausseen »chaussiert«, d. h. also gepflastert wurden.¹⁷ Die Chausseen sollten möglichst aus einem gepflasterten Weg (Steinbahn mit Unterbau und Kies der in die Deckschicht eingewalzt wurde) und einem Weg mit einer wassergebundenen Decke (Sommerweg) bestehen. Weiter kamen die Bankette mit den Alleebäumen und die Gräben auf beiden Seiten hinzu. Es gab allerdings auch Chausseen, die nur einen Steinweg (Steinbahn) hatten.¹⁸ Es wurden Regeln zur Benutzung der Steinbahn und des Sommerweges erlassen, z. B., dass auf der rechten Seite gefahren und links überholt wird. Die Achsbreiten mit Felgen bei Schwerlastverkehr wurden festgesetzt.¹⁹ Mit der Einführung des Autos wurden Steinbahn und Sommerweg vielfach zusammengefasst.

Chausseen als Mittel der Landesverschönerung

Die systematische Chaussierung war vordergründig militärischen und wirtschaftlichen Erfordernissen geschuldet und kein Gestaltungskonzept. Dennoch lassen sich Aspekte der Landesverschönerung schon früh nachweisen

und zwar an allen drei der gestalterischen Elemente der Chaussee: Anpflanzung mit Alleebäumen, Chausseehäuser und Meilensteine zuweilen mit Sitzbänken. In Berliner Baumeisterkreisen wurde diese neue Bauaufgabe des Kunststraßenbaus erkannt, Architekten wie Friedrich Gilly (1772–1800),²⁰ Heinrich Carl Riedel (1756–1820)²¹ und Carl Friedrich Schinkel (1781–1841)²² entwarfen für diese Bauaufgabe. Die Straße verlief zumeist schnurgerade. Wenn es die Topographie zuließ, knickte die Straße an einer geeigneten Stelle ab; an diesen Stellen wurden die Chausseehäuser in der Außenkurve positioniert oder gerne auch auf Anhöhen am geraden Straßenverlauf. So waren sie gut und auf langer Strecke sichtbar und die Chausseewärter konnten ihrerseits lange vorher den Verkehr registrieren. Die Lage der Chausseehäuser war also einerseits funktionsbestimmt, zugleich führte die Chaussee auf ein Ziel zu und es entstand vielfach ein malerisches Landschaftsbild. Ein Grund für die Bepflanzung einer Chaussee war unter anderem auch das gefällige Aussehen der Straße, der Reisende sollte Vergnügen und Schatten haben; bei Nacht und bei Schnee hatten die Bäume eine Leitfunktion. Die Entscheidung, welche Art von Bäumen gepflanzt werden sollte, wird immer wieder anhand des Nutzens (Obstgehölze z. B. Birne und Apfel oder auch Nussbäume, Maulbeerbäume) und auch der damit verbundenen Pflege bzw. des Unterhalts diskutiert. Dennoch kam um 1800 der Modebaum, die italienische Pappel, der an mit Zypressen bestandene Straßen in Italien erinnerte, bis in das zweite Viertel des 19. Jhs. zum Einsatz.²³

Wegeverbindungen von Ort zu Ort

Im Folgenden werden einige Chausseen der historischen Provinz Brandenburg (bis 1945) vorgestellt. An ausgewählten Beispielen kann aufgezeigt werden, wie die Idee der Verknüpfung – Chausseen als Kulturstraßen – möglich ist. Die Stadt Berlin war im preußischen Straßenbau immer das Zentrum, von dem die staatlichen Chausseen ausgingen. So war es bei frühen Chausseen das Ziel, von Berlin aus die Residenzen oder wichtigen Handelsstädte zu erschließen.²⁴ Es bietet sich also an, dass der Interessierte (Tourist) sich von Berlin aus oder nach Berlin hin die Chausseen und damit das Thema erschließt.



Abb. 1: Chausseehaus in Tasdorf an der Bundesstraße 1, um 1801, Foto: Sabine Ambrosius / Gabriele Horn, 1999.



Abb. 2: Chausseehaus in Platzfelde an der Bundesstraße 158, um 1817, Foto: Sabine Ambrosius / Gabriele Horn, 1999.

Magdeburg – Berlin – Woldenberg

Eine der wichtigsten Chausseen ist die Straße nach Westen von Berlin über Potsdam–Geltow–Werder–Götz–Jeserich–Brandenburg–Neubensdorf bis nach Magdeburg und nach Osten von Berlin über Tasdorf–Dahlwitz–Heidekrug–Neubodengrün–Müncheberg–Jahnsfelde–Küstrin (Kostrzyn nad Odrą)–Tamsel (Dąbroszyn)–Landsberg (Gorzów Wielkopolski)–Friedeberg (Strzelce Krajeńskie) bis nach Woldenberg (Dobiegiew). In der Bundesrepublik Deutschland ist es die Bundesstraße 1 und in der Republik Polen die Hauptverkehrsstraße 132 und in Verlängerung die Fernverkehrsstraße 22. Die heutige Bundesstraße 1 folgt in weiten Teilen einer alten Handelsstraße, die von Brügge in Belgien bis nach Nowgorod in Russland, führte. Der Straßenabschnitt zwischen Berlin und Potsdam ist die erste preußische Chaussee überhaupt, mit ihr wurde bereits ein Jahr nach dem Tod Friedrich II. begonnen.²⁵ Sie gehörte zu den meist befahrenen Routen auf Grund der Verbindung der beiden Residenzen Potsdam und Berlin. Sie wurde annähernd im Verlauf der älteren Postroute angelegt. Die weitere Strecke von Potsdam bis Brandenburg war bis 1805 fertiggestellt. Erst im Jahr 1824 war der Straßenbau zwischen Berlin und Magdeburg vollendet. Zwischen 1806 und 1815 war der Ausbau aufgrund der napoleonischen Kriege eingestellt. 1817 wurde der Abschnitt bis zur Provinzgrenze

von Brandenburg fertiggestellt und 1823 die Strecke bis Magdeburg chaussiert.

Nach der Fertigstellung der Strecke von Berlin nach Potsdam erarbeitete Graf Brühl bald den Plan, eine Chaussee von Berlin nach Osten anzulegen. Das Projekt wurde schließlich ab 1800 umgesetzt. Der Bau der Kunststraße von Berlin nach Frankfurt/Oder war Ende des Jahres 1803 abgeschlossen. Für 13 preußische Meilen (ca. 101 km) entstanden Kosten in Höhe von 30.761 Talern, denen Einnahmen von 886 Talern jährlich gegenüberstanden. Ab 1818 wurde der Abzweig der Straße Berlin/Frankfurt ab Müncheberg bis Königsberg begonnen; die Chaussee war 1828 durchgängig befahrbar.

Zwei sehr unterschiedliche Chausseehäuser finden sich im östlichen Streckenverlauf, die hier beispielhaft gezeigt werden sollen. Zum einen ist es ein nicht normiertes frühes Chausseehaus in Tasdorf mit einem Bohlenbinderdach, das um 1801 errichtet wurde (Abb. 1). Bohlenbinderdächer waren in der Zeit um 1800 Mode. Zum anderen das Chausseehaus in Gennin (Jenin) um 1825, das typologisch die Musterentwürfe von 1834 vorwegnimmt (Farbabb. 15).²⁶

Berlin – Königsberg/Neumark (Chonja)

Eine der ersten projektierten Chausseen war die heutige Bundesstraße 158, da sie die Residenzen Berlin und



Abb. 3: Chausseehaus in Schiffmühle an der Bundesstraße 158, um 1834, Foto: Sabine Ambrosius / Gabriele Horn, 1999.



Abb. 4: Chausseehaus in Nassenheide an der Bundesstraße 96, um 1860, Foto: Sabine Ambrosius / Gabriele Horn, 1999.

Freienwalde verbinden sollte. Sie verlief von Berlin über Blumberg – Werftpfuhl – Tiefensee – Steinbeck – Platzfelde – Freienwalde über Schiffmühle und Hohenwutzen an die Oder weiter nach Königsberg/Neumark (Chonja) und wurde in Etappen angelegt.

Die Residenz Schloss Freienwalde wurde 1798/99 von David Gilly als Sommerwitsensitz für die Königin Friederike Luise von Preußen (1751–1805), Gemahlin des 1797 verstorbenen Königs Friedrich Wilhelm II. (1744–1797), erbaut. Weiter ist das Schloss ein Erinnerungsort an seinen späteren Bewohner, den Politiker und Industriellen Walter Rathenau (1867–1922). Die Chausseierung der Strecke begann 1800 von Berlin aus zunächst bis Werneuchen. Die Arbeiten wurden zwischen 1806 und 1815 während der napoleonischen Kriege mit einem kurzen Zwischenspiel 1811 eingestellt, so dass die Chaussee erst 1820 fertig wurde. Die Weiterführung an die Oder erfolgte 1834, jenseits der Oder bis Königsberg/Neumark (Chonja) und Schönfliess (Trzcińsko Zdrój) erst um 1853. Drei Chausseehäuser an dieser Strecke sollen hier besondere Erwähnung finden, es sind zum einen jene in Blumberg, um 1806, (Farbabb. 16) und Platzfelde, 1817, (Abb. 2) wie jenes in Schiffmühle, um 1834 (Abb. 3).

An diesen drei exemplarisch ausgewählten Chausseehäusern ist deutlich zu erkennen, dass um 1800 in Blumberg die Bauaufgabe noch individuell gelöst wird. Das Chausseehaus in Platzfelde liegt an dem 1820 fertig-

gestellten Streckenabschnitt und ist eines von vier seriell errichteten Häusern. Das Chausseehaus in Schiffmühle von 1834 nimmt mit Modifikationen einen Musterentwurf der zeitgleichen Anweisungen²⁷ auf. Auch eine Zeichnung Karl Friedrich Schinkels im Kupferstichkabinett der Staatlichen Museen zu Berlin²⁸ ist hier Vorbild, das dann auch für das Titelpuffer der Anweisungen von 1834 verwandt wurde.²⁹

Leipzig – Berlin – Stettin (Szczecin)

Eine weitere wichtige Straße ist die Bundesstraße 2, zum einen von Berlin über Spechthausen – Angermünde – Dobberzin – Schwedt – Friedrichsthal – Gartz nach Stettin (Szczecin) nach Nord-Osten und in die andere Richtung nach Süd-Westen von Berlin über Potsdam – Behlitz – Treuenbrietzen – Diedersdorf – Kropstedt – Wittenberg – Eutzsch – Bad Dübén – Halle nach Leipzig. Zunächst wurde der Abschnitt nach Süd-Westen gebaut. Die Anlegung der Strecke bis Michendorf erfolgte bis 1803. Zwischen 1806–1815 waren die Arbeiten wieder unterbrochen. Bis 1817 erfolgte der Ausbau der Strecke bis Treuenbrietzen, im Jahr darauf 1818 wurde die Strecke bis zur Elbe in Wittenberg fertiggestellt. Ein ganz frühes Chausseehaus findet sich in Potsdam an der Leipzigerstraße und ist um 1803 datiert (Farbabb. 17).

An allen Bundesstraßen in der ehemaligen Provinz Brandenburg finden sich Chausseehäuser in unterschiedlicher Zahl und Gestaltung. Zwei Beispiele sollen hier noch gezeigt werden, um die Vielfalt vorzustellen und einen Anreiz zugeben, sich auf die Chausseen zu begeben und nicht nur Alleen und Meilensteine zu entdecken, sondern auch die Einnehmerhäuser, errichtet bis zur Abschaffung der zentralen Chausseegelderhebung zum 31. Dezember 1874 entlang der staatlichen Chausseen.

Das Chausseehaus in Potsdam-Bornim, um 1845 an der Bundesstraße 273 (Farbabb. 18) und das Chausseehaus Nassenheide, nach Fertigstellung der Straße 1839, um 1860, an der Bundesstraße 96 (Abb. 4) sind hier zwei Beispiele, die zeigen, dass der Ziegelbau vielfach die verputzten Häuser ablöste.

Fazit

Die Chaussee als Kulturstraße mit all ihren Elementen verbindet interessante und vielfach auch herausragende Orte und Landschaften miteinander, sie spricht im Rahmen der Kulturvermittlung Menschen mit unterschiedlichen Interessenschwerpunkten an. Eine Ausstellung oder ein Reiseführer sind hier weniger geeignet, ein breites Publikum zu erreichen. Moderne Informationssysteme und Apps für iPhone und Smartphone, die die Lokalisierung mittels GPS ganz leicht machen, sind eine bessere Möglichkeit, viele Menschen bequem anzusprechen und für das Thema zu sensibilisieren. So kann die Wertschätzung für die Relikte des Chausseewesens erhöht werden, was dazu beiträgt, dass auch kommende Generationen sie erhalten wollen. Hierzu braucht es den Willen und vor allem auch die technischen und finanziellen Ressourcen oder Partner, z. B. beim Straßenbau in den Landesbetrieben und -verwaltungen. Zwei Denkmalpflegerinnen, die sich enthusiastisch in ihrer Freizeit dem Thema widmen, sind bei weitem nicht genug. Partner müssen gesucht und gefunden werden, die sich dem Thema verschreiben wollen. Die Straße kann dann ein identitätsstiftendes Bindeglied einer Region oder mehrerer Regionen bei der Kulturvermittlung werden.

Toll-houses and Cornerstones – An unrecognized line connecting villages, towns and residences

Towards the end of the 18th century the Prussian government initiated the construction of mounted and paved avenues within its territory. This idea transformed itself into the systematic development of the Prussian road system around 1814/15 and ended in 1871 when the toll system was abolished. This system of state-avenues first connected residences and mansions, than villages and cities. The construction of avenues was a sign of progress and also an instrument to beautify the landscape. Several remains of buildings and constructions of the avenues with its corner-stones, alleys, and toll-houses are preserved in the territory of former Prussia. By chance these old 'connections' and their remains between places can be identified as cultural street. It might possibly restore the identity of a region in modern cultural education? This question shall be examined from the views of art-history and governmental monument preservation.

Anmerkungen

- 1 Vgl. *Le strade dell'Italia romana*, hg. v. Touring Club Italiano (Touring editore Milano), Milano 2004.
- 2 Vgl. Koppes / Steinke / Gunther Weinhold: *Das Wegenetz Berlin 1806*, in: *Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlin* 36, 1987, 169–195, 173–174.
- 3 Vgl. Sabine Ambrosius / Gabriele Horn: *Die Verschönerung der Landschaft durch den Chausseebau in Preußen*, in: Sylvia Butenschön (Hg.): *Landesentwicklung und Gartenkultur. Gartenkunst und Gartenbau als Themen der Aufklärung*, (Arbeitshefte des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin, 78) Berlin 2014, 127–147; dies.: *Architectura Minora – Chausseehäuser in der Neumark (Nowa Marchia)*, in: *Berichte und Forschungen. Jahrbuch des Bundesinstituts für ostdeutsche Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa*, hg. v. Bundesinstitut für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa (BKGE) 19, 2011, 125–140; dies.: *Chausseehäuser für Einnehmer und Wegewärter der preußischen Kunststraßen im heutigen Brandenburg*, in: *Brandenburgische Denkmalpflege* 16 (1), 2007, 43–61; dies.: *Chausseehäuser im Land Brandenburg. Ausstellungslepporellos zu dem Ausstellungsprojekt der Jugendbauhütte Brandenburg/Berlin vom 08.09.2006–22.10.2006 im Nedlitzer Fährgut, Potsdam-Neu Fahrland im Rahmen von Kulturland Brandenburg 2006 Baukultur. Weiterführende Literatur: Chausseen, Alleen, Meilensteine, Chausseehäuser. Zeitzeugen der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung Brandenburgs und Berlins*, hg. v. Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg. Öf-

- fentlichkeitsarbeit, Berlin 2008; Herbert Liman: Preußischer Chausseebau. Meilensteine in Berlin (Berliner Hefte, 5) Berlin 1993; ders.: Zur Geschichte der Straßenbegründung in Berlin und Brandenburg. Chausseehäuser in Berlin und Brandenburg. Versuch einer Typologie der preußischen Meilensteine, o.O. 2001, unveröff.; ders.: Die brandenburgischen Alleen und ihre Bäume, in: Chausseen, Alleen, Meilensteine, Chausseehäuser. Zeitzeugen der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung Brandenburgs und Berlins, hg. v. Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten 2008, 75–77; Edith Pätzelt: Die räumliche Entwicklung des Straßennetzes seit dem Beginn des Chausseebaus. Eine historisch-geographische Betrachtung, Diss. Potsdam 1972. Pätzelt arbeitet aufgrund intensiven Aktenstudiums das Chausseewesen ab ca. 1830 auf. Rudi Gader: Die Entwicklung des Straßenbaus in Preußen 1815–1875 unter besonderer Berücksichtigung des Aktienstraßenbaus, Diss. 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 (1), 1996, 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 (1), 2003, 18–32. Forschungsgruppe Meilensteine e.V. (Forschungsgruppe Preußische, Mecklenburgisch und Anhaltinische Meilensteine e.V.), URL <http://www.forschungsgruppe-meilensteine.de> (Zugriff: 15.01.2014); Freilichtmuseum: Park der Wegweiser und Meilensteine der Zivilisation in Witnica, Polen (Vietz in der Neumark) initiiert von Zbigniew Czarnuch. 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, 206–231. Sander stellt hier die Anfänge des Chausseebaus in Preußens aufgrund seiner guten Quellenkenntnis anschaulich dar, dabei geht er unter anderem auch auf Meilensteine und Chausseehäuser ein. Zu Alleen: Clemens Alexander Wimmer: Alleen in Brandenburg. Der Große Kurfürst erfand die Straßenbepflanzung, in: Gartenkultur in Brandenburg, hg. v. Brandenburgisches Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung, Potsdam 2000, 112–119; ders.: Landesverschönerung in Potsdam. Lenné und Hermann Sello setzten Maßstäbe für das Land, in: ebd., 119–125; ders.: Alleen – Begriffsbestimmung, Entwicklung, Typen, Baumarten, in: Ingo Lehmann / Michael Rohde (Hg.): Alleen in Deutschland. Bedeutung, Pflege, Entwicklung, Leipzig 2006, 14–23.
- 4 Vgl. URL: *École des Ponts et Chaussees*: http://fr.wikipedia.org/wiki/École_des_Ponts_ParisTech (Zugriff: 03.03.2014).
 - 5 Vgl. Koppes / Steinke / Weinhold 1987 (wie Anm. 2), 169–195, 174.
 - 6 Vgl. Sander 2000 (wie Anm. 3), 216–217; Kat. Mathematisches Calcul und Sinn für Ästhetik. Die preußische Bauverwaltung 1770–1848, hg. v. Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Zusammenarbeit mit der Kunstbibliothek der staatlichen Museen zu Berlin Preußischer Kulturbesitz, Konzeption und Ausführung Reinhart Strecke (u. a.), Berlin 2000, 133–137. Seit Berthold Schulze: Das preußische General-Chausseebau-Departement, in: Forschungen zur brandenburgisch und preußischen Geschichte (FBPG) 47, 1935, 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 Fachwerkhaus mit verschlepptem Vordach zum Regenschutz für den Einnehmer.
 - 7 Sander 2000 (wie Anm. 3), 209–212. Schulze 1935 (wie Anm. 6), 157.
 - 8 Vgl. Sander 2000 (wie Anm. 3), 169–195.
 - 9 Zum Begriff: Kunststrasse, f. künstlich hergerichtete strasse, chaussee, zit. nach Deutsches Wörterbuch von Jacob Grimm und Wilhelm Grimm, Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften, Akademie der Wissenschaften zu Göttingen – URL: <http://www.dwb.uni-trier.de> (Zugriff: 25.02.2014).
 - 10 Im »Edict über die Verbindlichkeiten der Unterthanen in der Churmark, in Ansehung des Chausseebaus, 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 1814–1834.
 - 11 Vgl. Schulze 1935 (wie Anm. 6), 159.
 - 12 Vgl. Hermann Liman / Iris Kralack / Edgar Gaffry: Straßenbau in Brandenburg, in: Chausseen, Alleen, Meilensteine, Chausseehäuser 2008 (wie Anm. 3), 29–44, hier 32.
 - 13 Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen. Erster Theil, welcher die Anlegung der Kunststraßen betrifft, Berlin 1814; Anweisungen zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen. Zweyter Theil, welcher die Unterhaltung und die Instandsetzung der Kunststraßen betrifft, Berlin 1816: BLHA, Preußen Brandenburg Rep. 2 A Reg. Potsdam Abt. I V Band 447 1814–1834.
 - 14 Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen. In drei Theilen, Berlin 1824: BLHA, Preußen Brandenburg Rep. 2 A Reg. Potsdam Abt. I V Band 492 1814–1834.
 - 15 Anweisungen zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen. Berlin 1834: GStA PK, I. HA Rep. 89 Geheimes Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 28747.
 - 16 §§ 18 und 19 Allgemeines Landrecht ALR (Teil II, Titel 15) zitiert nach Patrick Fengler: Motive für den preußischen Chausseebau in den Jahren 1815–1835. Hauptseminararbeit Universität Magdeburg, Grin Dokument N. V26845, 2003, 5; Koppes / Steinke / Weinhold 1987 (wie Anm. 2), 169–195.
 - 17 Vgl. Felix Merk: Historische Straßenbeläge. Eine denkmalpflegerische Aufgabe, in: Brandenburgische Denkmalpflege 8 (2), 1999, 64–76.
 - 18 Vgl. Arnold / Obermeier 1996 (wie Anm. 3), 18, Abbildung 17; Liman 1993 (wie Anm. 3), 12, Abbildung o. Nr. Schema des Straßenquerschnittes der ersten preußischen Chausseen mit Sommerweg.
 - 19 Vgl. Wolfgang Scharfe (Bearb.): Chausseen 1792–1875 (Historischer Handatlas von Brandenburg und Berlin, Lfg. 42), Berlin 1973, Karte.
 - 20 Vgl. Vom Schönen zum Nützlichen. David Gilly (1748–1808), hg. v. Fachhochschule Potsdam und Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, Stahnsdorf 1998, Abb. III 23.
 - 21 Vgl. Ambrosius / Horn 2007 (wie Anm. 3), 47, Abbildung 43; Riedel H[einrich] C[arl]: Sammlung architektonische äußerer und innerer Verzierungen für angehende Baumeister und Liebhaber der Baukunst. Berlin 1804–06.
 - 22 Vgl. Ambrosius / Horn 2007 (wie Anm. 3), 44, Abbildung 41, 41a, 44.
 - 23 Vgl. GStA PK II. HA Generaldirektion, Abt. 15 Magdeburg, Tit. 192 Nr. 43, IV, 2, 5.
 - 24 Vgl. Herbert Liman: Ausgangspunkt der Fernverkehrsstraßen – Messungen, in: Vermessung Brandenburg – Mitteilungen, hg. v. Ministerium des Innern Land Brandenburg 15 (1), 2010, 151–153, hier 151.
 - 25 Vgl. Koppes / Steinke / Weinhold 1987 (wie Anm. 2), 181.
 - 26 Vgl. Ambrosius / Horn 2007 (wie Anm. 3), 49, Abbildung 46.

27 Vgl. Ambrosius / Horn 2011 (wie Anm. 3), 134, Abb. 5.

28 Kupferstichkabinett, SMB SPK, SM 45c 92. Abgebildet in: Ambrosius / Horn 2007 (wie Anm. 3), 40, 41, 41a, 44, 45.

29 Vgl. Titelpuffer der Anweisungen von 1834 (wie Anm. 15), wie es annähernd in Schiffmühle bei Bad Freienwalde noch heute steht. Kupferstichkabinett, SMB SPK, SM 45c 92. Abgebildet in: Ambrosius /

Horn 2007 (wie Anm. 3) 46, Abb. 42. 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, 72.