

BRANDENBURGISCHE DENKMALPFLEGE

Jahrgang 16 · 2007 · Heft 1

Herausgeber:
Brandenburgisches Landesamt
für Denkmalpflege
und
Archäologisches Landesmuseum

Verlag Willmuth Arenhövel · Berlin

Inhaltsverzeichnis

Detlef Karg	Kulturlandschaft, kulturelles Erbe und Schutzzumfang	5
Ramona Simone Dornbusch	Kulturlandschaftspflege aus der Sicht des Kulturgüterschutzes Ein Überblick am Beispiel des Landes Brandenburg	13
Thomas Büttner	Kulturlandschaft Lebuser Land – im Raum die Zeit zu lesen	35
Sabine Ambrosius und Gabriele Horn	Chausseehäuser für Einnehmer und Wegewärter der preußischen Kunststraßen im heutigen Brandenburg	43
Carsten und Hiltrud Preuß	Die Königliche Militär-Eisenbahn und ihre Empfangsgebäude	62
Katja Laudel	Stubenkamine und ihre archivalische Erforschung	70
Clemens Alexander Wimmer und Ragnhild Kober-Carrière	Méseberg Ein wiedererstandener barocker Garten	81

BERICHTE UND MITTEILUNGEN

Verena Sautter	Rechtsfragen	95
Ralph Paschke	Berichtigung	96

Chausseehäuser für Einnehmer und Wegewärter der preußischen Kunststraßen im heutigen Brandenburg¹

Sabine Ambrosius und Gabriele Horn

»Wenn auf den Kunststraßen eine Wegegeld-Erhebung statt finden soll, so müssen in der Regel auch Einnehmerhäuser erbaut werden, und zwar in der Regel massiv, jedenfalls von einem einfachen doch anständigen Aeußern. In den meisten Fällen ist es zulässig, zugleich die Wohnung für einen Wegewärter mit wenigen Kosten im Einnehmerhause einzurichten, und darauf dann Rücksicht zu nehmen, weil dadurch eine größere Sicherheit für die Kasse erreicht wird. Zur Aufbewahrung des Feuerungs-Materials und zur Unterbringung des Viehes wird ein gesondertes Gebäude errichtet.«²

In den vergangenen Jahrzehnten wurden wiederholt Forschungen zum Chausseebau aus verkehrstechnischer Sicht vorgelegt. Schwerpunkte dieser Arbeiten waren der Straßenbau und die Meilensteine.³ Die Chausseehäuser an den vormaligen Staatschassen (Kunststraßen) erfuhren dabei kaum Beachtung, obwohl sie ein nicht nur verkehrstechnisch sondern auch gestalterisch wichtiges Element der Kulturlandschaft sind. Für Architekturhistoriker waren die Chausseehäuser sowohl an den Staatschassen als auch an den Aktien-, Kreis-, Kommunal- beziehungsweise Privatchassen in der Regel zu unspektakulär und damit gleichfalls von geringem Interesse. Eine Ausnahme bildeten Karl Friedrich Schinkels erhaltene Entwürfe zu Chausseehäusern. Sie wurden zuweilen herangezogen und mit Bauten wie in Schiffmühle bei Bad Freienwalde verglichen. In den Archiven hat sich nur wenig Material erhalten, das sich explizit mit Chausseehäusern beschäftigt.⁴ So sind neben einigen Entwürfen oder Bauaufnahmen vor allem die Gebäude selbst die wichtigste Quelle bei der Erforschung. Ausgehend von den erschlossenen Archivalien und den erhaltenen Chausseehäusern soll die Vielfalt und die Entwicklung des Chausseehausbaus dargestellt werden. Eine vollständige Systematisierung kann hier jedoch nur ansatzweise erfolgen und ist immer im Zusammenhang mit der Entwicklung des Straßenbaus und seiner Verwaltung zu sehen.

Chausseehäuser im Zusammenhang mit dem Straßenbau und der Verwaltung bis 1814

Der Zustand der Straßen und Wege in Preußen im ausgehenden 18. Jahrhundert war besonders schlecht. Ein systematisches Wegenetz war nicht vorhanden. Häufig kam es zu Klagen über die katastrophalen Verhältnisse der Straßen, die den Transport von Waren und Personen erschwerten beziehungsweise gänzlich unmöglich machten. Unfälle waren vielfach die Folge davon.

In der Regierungszeit Friedrichs II. (1740-86) lag der Schwerpunkt der preußischen Infrastrukturmaßnahmen auf dem Ausbau der Kanäle und der schiffbaren Flüsse. Der Bau von Chassen wurde zurückgestellt, da er aufgrund von fehlenden Baumaterialien kostenintensiver gewesen wäre.⁵ Nur zögerliche Ansätze zum Ausbau des Straßennetzes sind zu

verzeichnen. Im Jahr 1770 wurde das Oberbaudepartement gegründet. Darin waren gemäß Instruktion vom 17. April 1770 die Bereiche Maschinen-, Domänen-, Wasser- und Straßenbau abgedeckt. Trotz einer differenzierten Geschäftsverteilung ab 1771 wurde der Straßenbau keinem Baurat zugeordnet.⁶

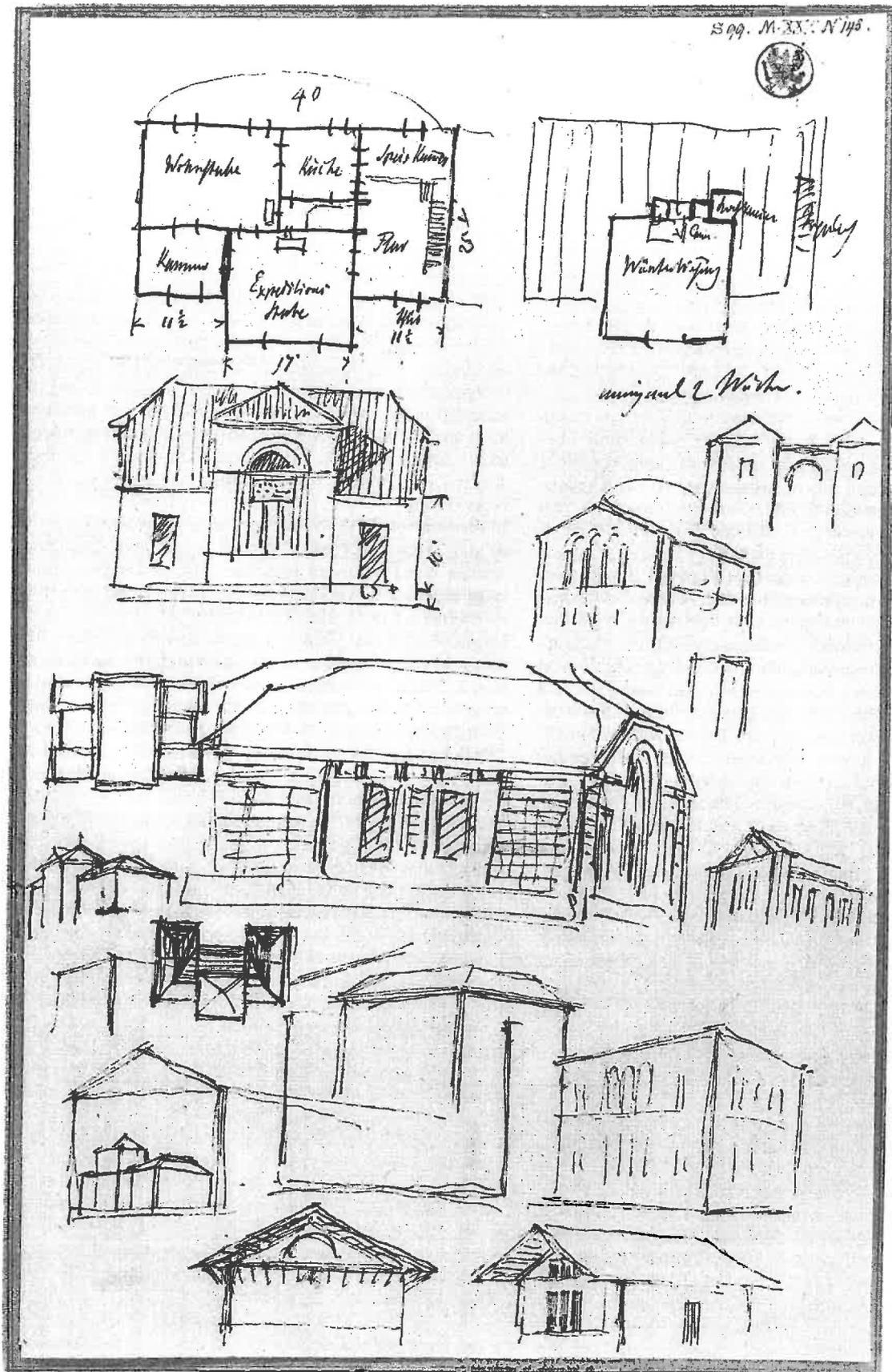
Mit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelms II. im Jahr 1786 erkannte die Preußische Bauverwaltung zunehmend den Vorteil, der sich durch den Ausbau des bestehenden Straßennetzes bot. Die Zuständigkeiten für diese neue große Bauaufgabe waren nicht eindeutig geklärt, das Oberhofbauamt, das Generaldirektorium (Regierung von Preußen) und die Kriegs- und Domänenkammer (Regierung der Kurmark) lagen hierzu im Streit, bis Friedrich Wilhelm II. am 2. Juni 1791 Hans Moritz Graf von Brühl (1746-1811) zum »Generalintendanten sämtlicher in meinen Landen inklusive Schlesien noch anzulegender Chassen und der damit in Verbindung stehenden Brücken« ernannte. Das neu gebildete General-Chausseebau-Departement war dem König direkt unterstellt und existierte bis 1809.⁷ Eine Veränderung trat auch nach 1804 mit der Reorganisation des Oberbaudepartements zur technischen Oberbaudeputation nicht ein; keinem der fünf Räte wurde der Straßenbau als eigener Fachbereich zugewiesen.⁸

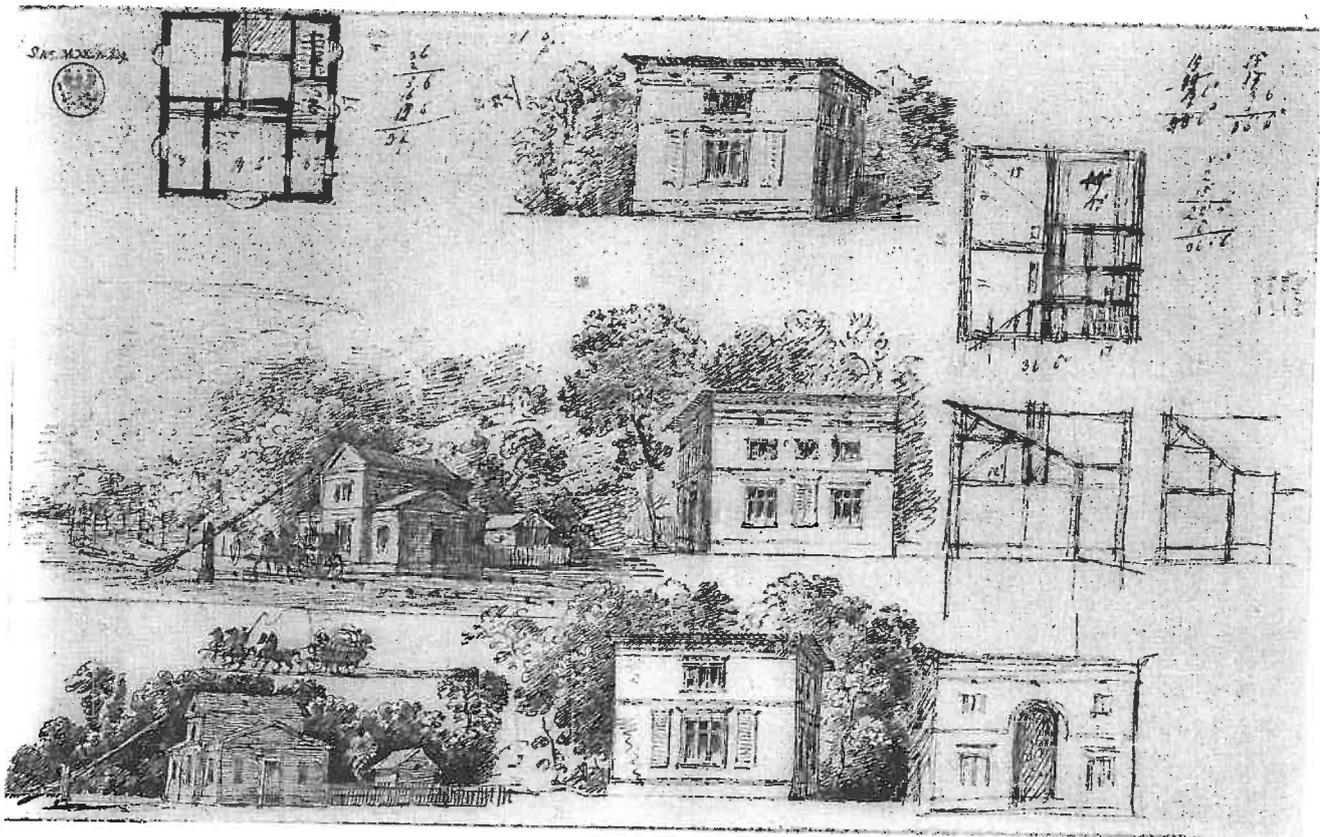
In der Grafschaft Mark und im Herzogtum Magdeburg wurde aus wirtschaftlichen Gründen schon sehr früh mit der Anlage von Chassen begonnen. Da es für diese Bauaufgabe in Preußen bis dahin weder ausreichend ausgebildete Straßebauer noch eine Verwaltung gab, schickte Minister Friedrich Wilhelm Graf von der Schulenburg seinen Baudirektor Mathias Stegemann auf eine Rundreise durch die deutschen Lande und angrenzende Staaten. Stegemann legte nahezu 3.370 km zurück, um sich über die Entwicklung des Chausseebaus außerhalb Preußens zu informieren.⁹ Der ausführliche, drei Bände füllende Reisebericht gibt eindrucksvoll Aufschluss über den Stand der Straßentechnik und der Barrierehäuser im Jahr 1787.¹⁰

Stegemann entwarf in seinem Beitrag zum 1787 durch die Königliche Akademie der Wissenschaften in Berlin ausgeschriebenen Wettbewerb für zwei Heerstraßen durch das Magdeburgische und Halberstädtische auch zwei verschiedene Typen von Chausseehäusern. Nach jeder halben Meile der Chaussee sah er ein Wärterhaus und nach jeder ganzen Meile (circa 7,532 km) ein Einnehmer- und Wärterhaus vor. Die Entwürfe zeigen einfache, funktionale traufständige Häuser mit Krüppelwalmdach, die direkt am Sommerweg der Chaussee postiert werden sollten.¹¹

In dieser ersten Phase des Chausseebaus bis 1806 wurde experimentiert. Der Chausseebau selbst erfolgte in Kommission privater Unternehmen. Im Jahr 1789 wurde eine kurze Musterchausee im Neuen Garten in Potsdam angelegt.¹² Die gleichfalls 1789 unter der Leitung von Karl Gotthard Langhans begonnene, ab 1791 unter der Leitung Brühls fortgesetzte und im August 1795 fertig ausgebaute Chaussee zwischen den Residenzstädten Berlin und Potsdam wurde zum Vorbild für den ganzen Staat.

Der Bau von Chausseehäusern ist eng mit der Erhebung von Chausseegebühren verknüpft. Der Staat erhoffte sich in den Anfängen des Chausseebaus Überschüsse aus den Gebühren, die für die Instandsetzung bestehender und den Bau weiterer Kunststraßen eingesetzt werden sollten. Allein die königliche Familie, ausländische Kurier und das Militär waren von den Gebühren befreit.¹³ Die Berlin-Potsdamer Chaussee wurde

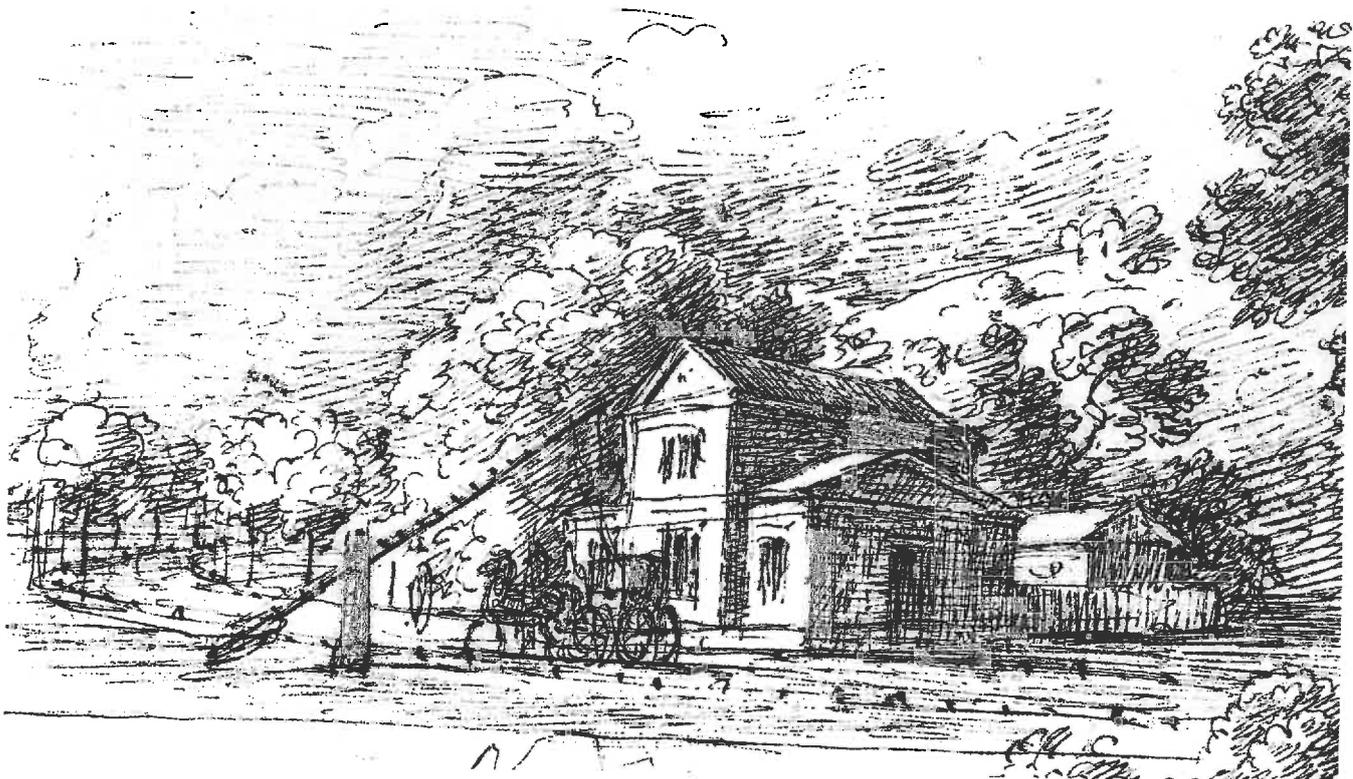


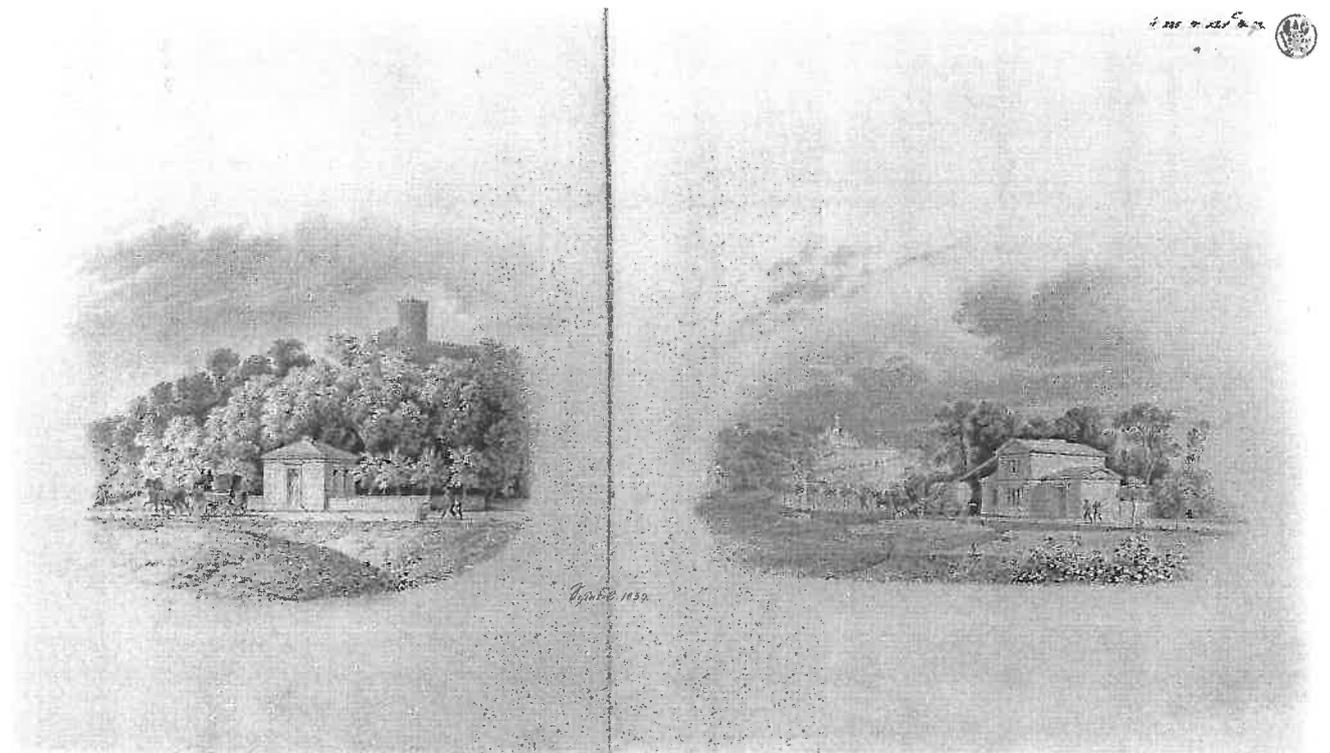


◀ 40 Karl Friedrich Schinkel, Skizzen zu Chausseehäusern, Feder, Tusche, 32,4 x 19,8 cm; Kupferstichkabinett, Staatliche Museen zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz, SM 20c.145.

▲ 41 (und 41a ▼, Detailvergrößerung), Karl Friedrich Schinkel, Entwürfe für Chausseehäuser, Feder, Tusche, 20,2 x 33,3 cm; Kupferstichkabinett (wie Abb. 40), SM 20c.239.

41a





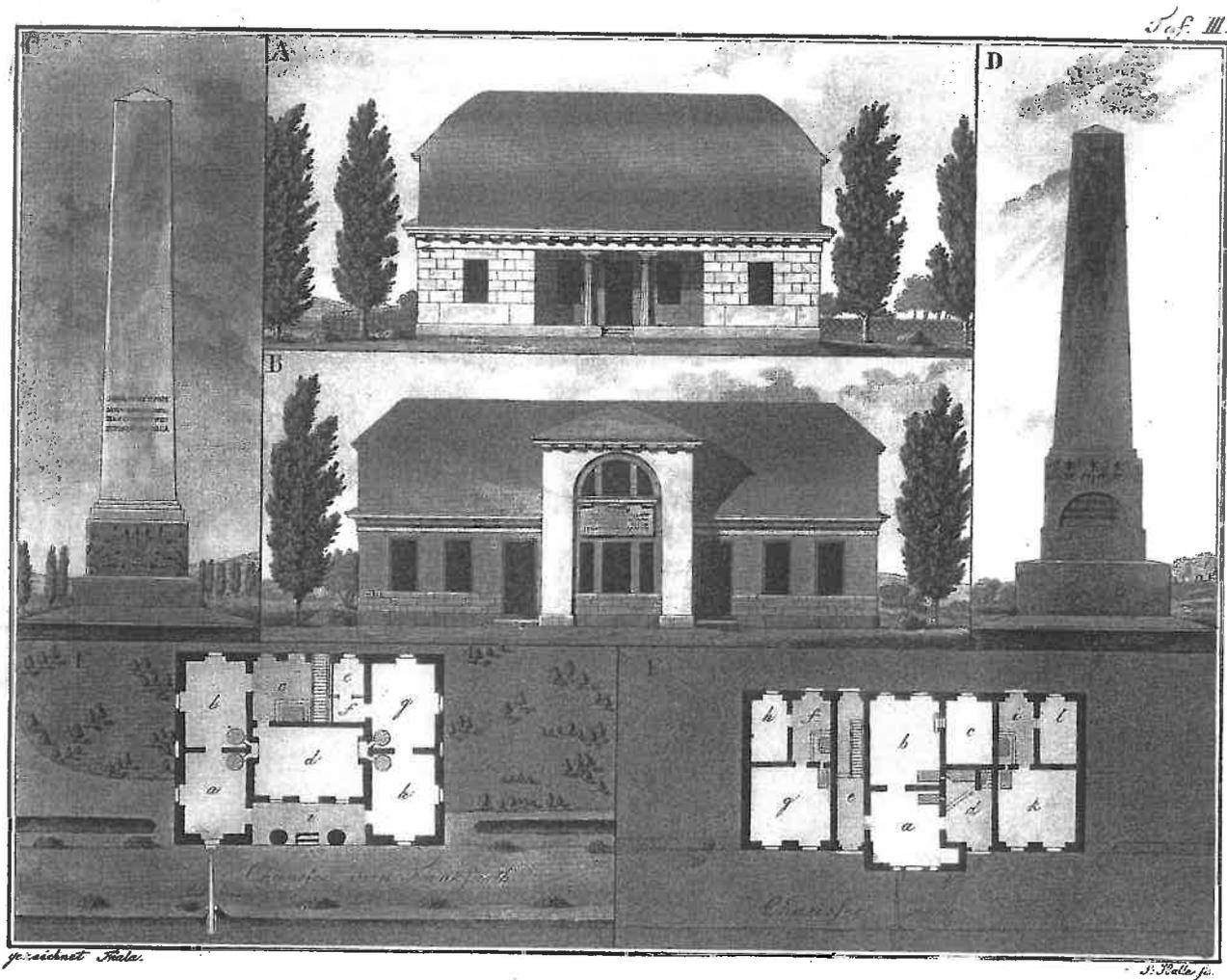
42 Karl Friedrich Schinkel, Titelblatt zur Anweisung 1834 (wie Anm. 2), Bleistift, 23,5 x 48,4 cm, bezeichnet Mitte u. »Schinkel 1830«; Kupferstichkabinett (wie Abb. 40), SM 45c.92.

jedoch ein finanzieller Verlust; das Verkehrsaufkommen der zahlenden Nutzer zwischen den beiden Residenzstädten war zu gering. An der Berlin-Potsdamer Chaussee wurde nach jeder Meile eine Barriere errichtet, dort wo sie am wenigsten umfahren werden konnte. Chausseegelder mussten außerdem an den Torhäusern der Städte entrichtet werden. Aus Kostengründen verzichtete man zunächst auf den Bau von Chausseegeldeinnehmer- und Wärterhäusern. Stattdessen wohnten die Straßenbeamten – zumeist ausgesiente Soldaten und Kriegsinvaliden – in den umliegenden Dörfern. Die Lösung erwies sich allerdings nicht als sehr zweckmäßig, so dass ab 1796 eigens Häuser entlang der Strecke und aller von nun an neu anzulegender Staatschausseen errichtet wurden. Bereits 1796 begann man mit den Planungen einer Kunststraße von Berlin nach Charlottenburg, mit der die Schlösser der Hohenzollern durch einen Verkehrsweg verbunden werden sollten. Im Juli 1798 bewilligte Friedrich Wilhelm III. 30.000 Taler für die Arbeiten. Im Kostenanschlag von schließlich 33.508 Taler war auch der Bau von drei Brücken und zwei Chausseeeinnehmerhäusern vorgesehen. Bereits ab dem 1. Dezember 1799 wurde Chausseegeld erhoben. Die als Kieschaussee angelegte Straße führte durch den schattigen Tiergarten, in dem ein Auslichten der Bäume untersagt war, weshalb die Fahrbahn nur schlecht austrocknete. Da die Chaussee stark frequentiert war, kam es bald zu Beschwerden über den Zustand. Die errichteten Chausseehäuser lagen am heutigen Stadtbahnhof Tiergarten und standen zu beiden Fahrbahenseiten, denn das Chausseegeld wurde aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens für jede Fahrtrichtung getrennt erhoben. Anhand von Zeichnungen ist überliefert, dass die Häuser ein Bohlenbinderdach hatten.¹⁴ Sie wurden 1857

durch zwei Chausseehäuser nach einem Entwurf von Friedrich August Stüler ersetzt, die ihrerseits in Folge des Wettbewerbs zum Neubau des Charlottenburger Tors im Jahr 1900 einer größeren Anlage weichen mussten.¹⁵

In dieser Phase der Erprobung wurden bis zum Jahr 1806 annähernd 200 km Chausseen gebaut. Normiert waren die Chausseen in dieser Phase noch nicht, sie variierten vielmehr sehr stark. Da die Qualität zu wünschen übrig ließ, kam es zu zahlreichen Beschwerden über ihren Zustand. Vornehmlich handelte es sich um Kieschausseen, aufgrund der leichten Verfügbarkeit dieses Materials. Größere Steine waren schwerer zu beschaffen und wurden vor allem in den Städten und Dörfern verlegt. Auch die Chausseehäuser waren in dieser Phase nicht durch Vorgaben in ihrer Gestaltung festgelegt, wie sich noch zeigen wird.

Die neue Bauaufgabe für Baulichkeiten an den Chausseen wie Meilensteine, Ruhebänke und Chausseeeinnehmer- und -wärterhäuser wurde von den Architekten in Berlin lebhaft aufgegriffen. Auch von Friedrich Gilly sind Entwürfe zu Stadttoren überliefert.¹⁶ So sind die Entwürfe von Chausseehäusern durch Heinrich Carl Riedel für seine 1804–06 erschienene »Sammlung architectonischer äußerer und innerer Verzierungen für angehende Baumeister und Liebhaber der Baukunst«¹⁷ ganz im klassizistischen Zeitgeschmack. Die kolorierte Aquatinta zeigt zwei Chausseehäuser mit der Fassade zur Chaussee und die Grundrisse sowie zwei Meilensteine. Das eine Chausseehaus ist für einen Einnehmer und einen Wegwärter angelegt. Es hat ein Bohlenbinderdach mit Krüppelwalmen, eine von dorischen Säulen getragene Vorhalle, ein klassizistisches Gebälk und eine Putzquaderung. Das zweite Haus, größer und mit zentral gelegener Expediti-



▲ 43 Zwei Aufrisse und Grundrisse von Chausseehäusern, zwei Meilensteinen in Obeliskform, bezeichnet l. u. »gezeichnet Fiala« und r. u. »S: Halle sc«; Aquatinta, koloriert, 30,0 x 25,0 cm (Plattenrand), in: Heinrich Carl Riedel, Sammlung architektonischer äußerer und innerer Verzierungen für angehende Baumeister und Liebhaber der Baukunst, 6 Hefte, Berlin 1804-06, Taf. III; Sammlung Aribert Kutschmar, Potsdam.



▲ Chausseehaus Schiffmühle (Landkreis Märkisch-Oderland, Bundesstraße 158), um 1834 Aufnahme 1999.

onsstube (Beobachtungsraum), ist für einen Einnehmer und zwei Wegewärter ausgelegt. Es hat ein Krüppelwalmdach, einen zweigeschossigen Mittelrisalit mit Thermenfenster und eine Tariftafel. Beide Häuser werden straßenseitig von den damals in Mode gekommenen Pappeln gesäumt. Die Grundrisse der Häuser sind nicht sehr zweckmäßig angelegt, die äußere Gestalt bestimmte hier den Grundriss.

Mit Beginn des Kriegs und dem Sieg Napoleons in Jena und Auerstedt am 14. Oktober 1806 sowie der Besetzung Berlins am 24. Oktober 1806 und der darauffolgenden Bildung des Königreichs Westfalen 1807 kam der Chausseebau nahezu gänzlich zum Erliegen.

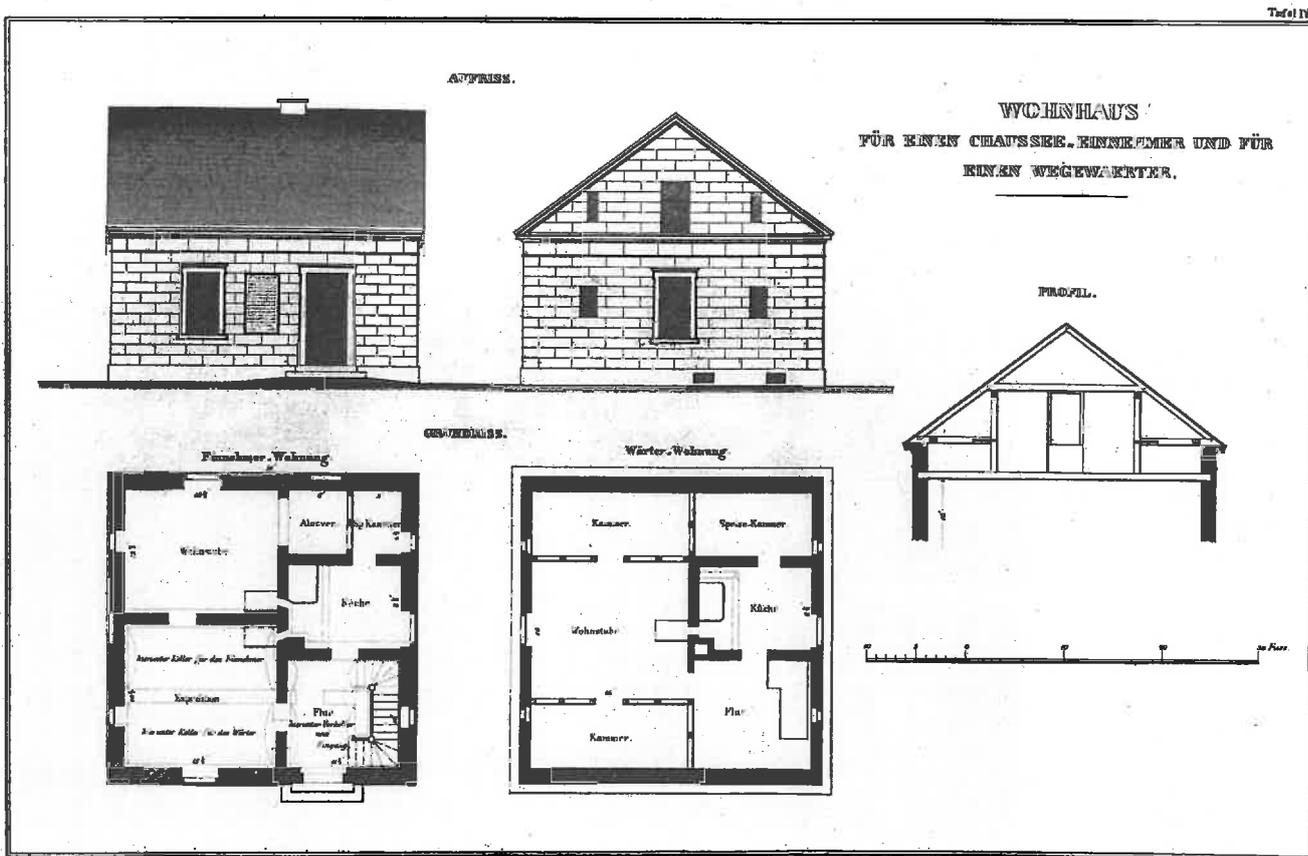
Chausseehäuser im Zusammenhang mit dem Straßenbau und der Verwaltung nach 1814

Nach den Befreiungskriegen und dem Sieg über Napoleon in den Jahren 1814/15 waren umfangreiche Reparaturarbeiten an Wegen und Straßen in Preußen notwendig, da die Nutzung durch schwere Militärtransporte zu erheblichen Schäden geführt hatte. Hierzu wurden Bestandsaufnahmen (1815 und 1822) 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« (1814 und 1816).¹⁸ Sie wurde von der Oberbaudeputation erarbeitet, um endlich zu einer einheitlichen Ausführungsbestimmung zu gelangen. Eine überarbeitete Fassung wurde bereits am 21. Dezember 1823 verabschiedet und 1824 gedruckt.¹⁹ Gegenüber der älteren Fassung sind einige wichtige Änderungen zu vermerken. Zum Beispiel sollte die Trassierung unter Beibehaltung der geraden Verbindung stärker der Topographie angepasst werden, um so unbequeme Anhöhen besser zu umgehen. Der Verlauf der Chausseen sollte möglichst nur das eigene Territorium durchziehen.

Die Chausseehäuser betreffend sind der Anweisung von 1814/16 noch keine Musterentwürfe beigegeben. Dennoch muss es bereits zu dieser Zeit Entwürfe für Prototypen gegeben haben; zahlreiche neue Chausseen sollten gebaut werden, so dass individuelle Lösungen vermutlich nicht mehr in Frage kamen. Aus praktischen Gründen und um die Bau- und Entscheidungsphase zu verkürzen, wurde immer wieder derselbe Haustyp entlang einer Chaussee und auf derselben Straßenseite errichtet. Dass diese Bauaufgabe nicht ohne einen gestalterischen Anspruch gelöst werden sollte, gibt der § 100 der Anweisung von 1814/16 wieder: »Die zur Wohnung für die Wegebeamten und Wärter nöthigen Gebäude müssen massiv und in einem wenn gleich einfachen doch geschmackvollen Styl erbauet werden.«

45 »WOHNHAUS FÜR EINEN CHAUSSEE-EINNEHMER UND FÜR EINEN WEGEWÄRTER, AUFRISS, GRUNDRISS, PROFIL«, in: Anweisung 1834 (wie Anm. 2), Taf. IV; GStA PK (wie Abb. 45).



Auf frühen Wegenetzkarten bis 1814 sind die Einnehmerhäuser als Zollhäuser kartiert und es ist oft nicht unterscheidbar, ob es sich um Einnehmer- und/oder Wegewärterhäuser handelte. In der Anweisung von 1814/16 regelte man auch die Terminologie.

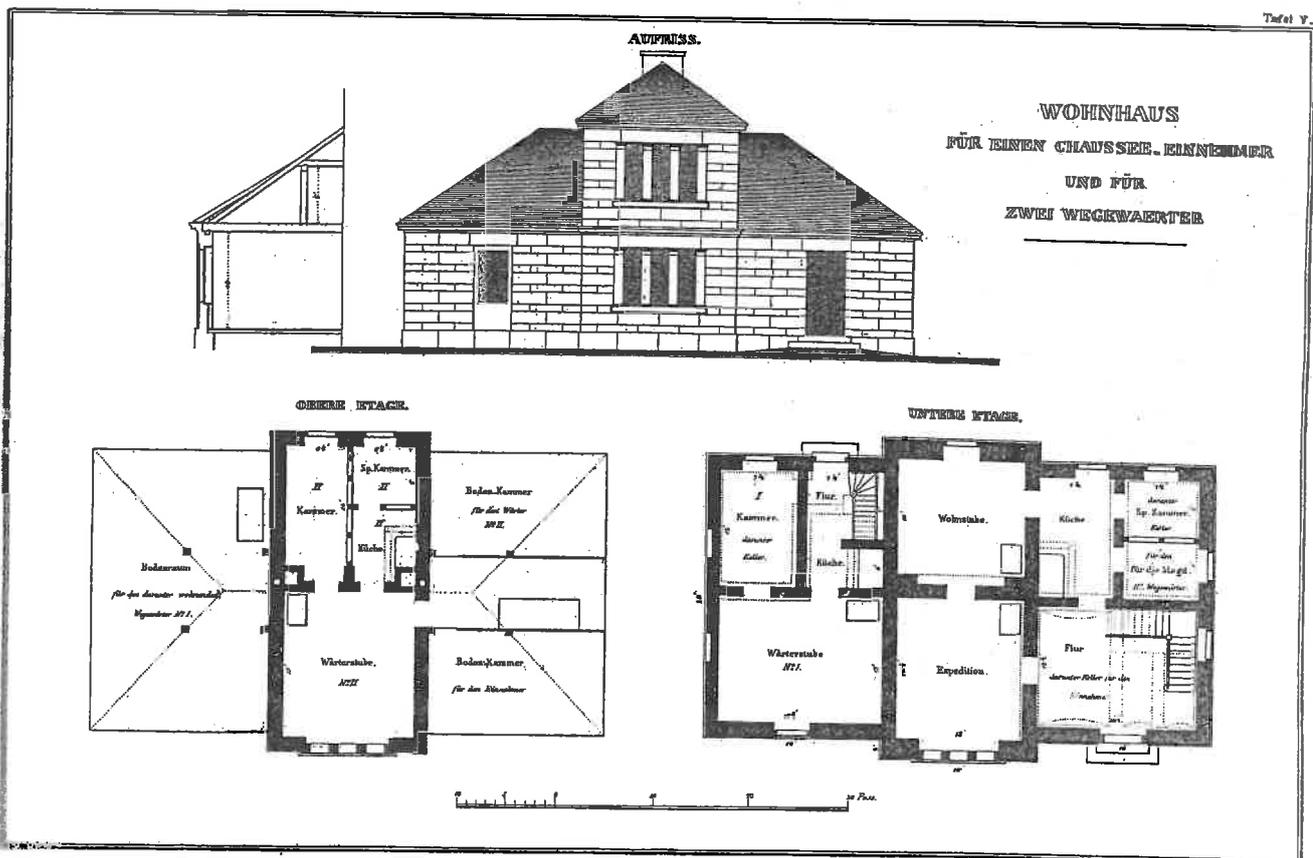
Eine dritte, stark überarbeitete Fassung der »Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen« wurde am 6. April 1834 durch die Oberbaudeputation bestätigt. In dieser Richtlinie waren alle Paragraphen neu gefasst, die nicht mehr der aktuellen Entwicklung entsprachen. Es wurden neue Akzente gesetzt. Wichtigste Neuerung in unserem Zusammenhang aber war, dass zum ersten Mal Vorgaben für die Chausseehäuser gemacht und Musterentwürfe beigegeben wurden.²⁰ Das Titelpuffer zeigt ein Chausseehaus, wie es heute in Schiffmühle bei Bad Freienwalde noch steht, gestochen nach einer ebenfalls überlieferten Zeichnung Karl Friedrich Schinkels.

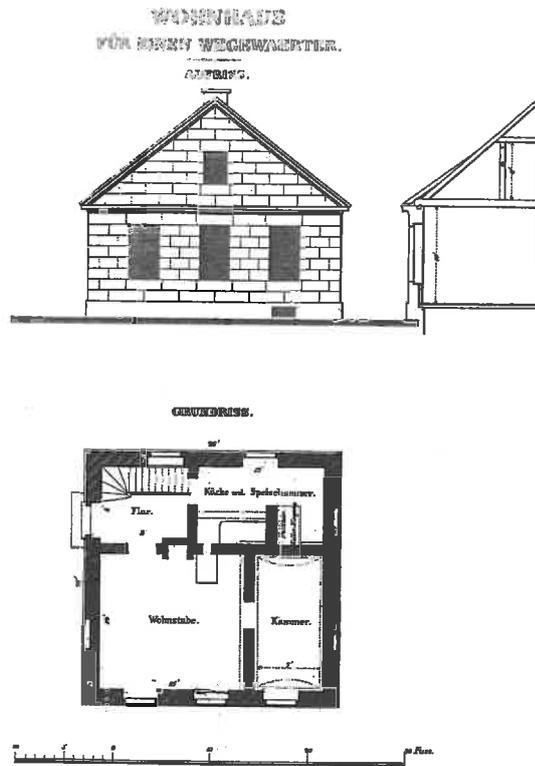
Die Anweisung von 1834 enthält insgesamt acht Blätter mit Prototypen zu Chausseehäusern, die entweder nur als Einnehmer- oder als Wegewärterhäuser dienen sollten, oder für die eine gemeinsame Nutzung durch Einnehmer und Wärter vorgesehen waren. Die Musterentwürfe sind jeweils mit Grundrissen und der 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 Schieferplatten, Pfannen oder Biber-

schwanzziegeln gedeckt sein. Für Chausseegeldeinnehmer werden zwei massive Häuser ohne Wärterwohnung mit identischem Grundriss, aber nur wenig unterschiedlicher Ansicht angeboten, wobei der Zugang einmal von der Straße und einmal von der Seite her erfolgt. Zwei weitere Entwürfe sehen die gemeinsame Nutzung für je einen Einnehmer und einen Wegewärter vor oder alternativ dazu für einen Einnehmer und zwei Wärter. Als Wegewärterhäuser für nur einen Wärter sind kleine Häuser in Massiv- und in Fachwerkbauweise abgebildet. Die zwei letzten Tafeln zeigen reine Wegewärterhäuser mit je zwei Wohnungen für zwei Wärter, einmal mit eigenem und einmal mit zusammengelegtem Zugang. Allen Einnehmerhäusern gemeinsam ist die Expeditionsstube mit Sicht zur Straße. Aus Sicherheitsgründen wurde empfohlen, die Fenster der Expedition mit Gittern zu versehen, während die übrigen Fenster des Erdgeschosses innere Fensterläden erhalten sollten. Eine Ausnahme bildeten die kleineren, unten zugemauerten Fenster in der Küche und der Kammer an den der Straße abgewandten Seiten, die auch mit Gittern zu sichern waren. In der Erläuterung der Tafeln wird zudem die Anordnung der Räume kurz begründet.²¹

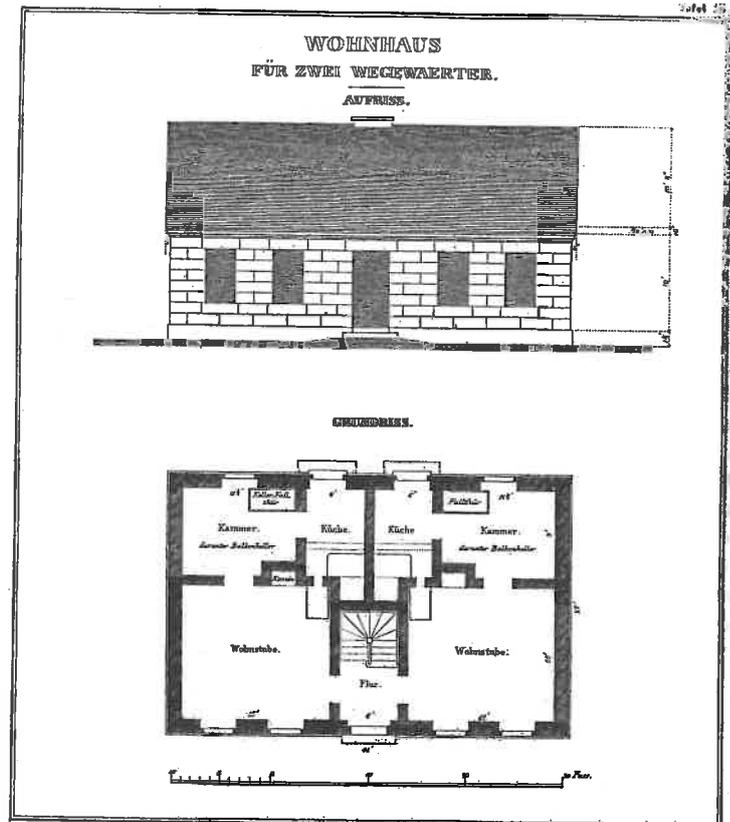
Nachdem mit dem Bau der Kunststraßen durch den preußischen Staat ein Hauptverkehrsnetz geschaffen worden war, wollten auch die umliegenden Städte und Ortschaften angebunden werden. Es waren die privaten Fabrikanten und Kaufleute, die Eingaben an die Regierung mit Vorschlägen zu Abzweigungen von den Hauptchausseen richteten. Sie

46 »WOHNHAUS FÜR EINEN CHAUSSEE-EINNEHMER UND FÜR ZWEI WEGEWÄRTER, AUFRISS, OBERE ETAGE, UNTERE ETAGE«, in: Anweisung 1834 (wie Anm. 2), Taf. V; GStA PK, I. HA Rep. 89 Geheimes Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 28747.





47 »WOHNHAUS FÜR EINEN WEGEWAERTER, AUFRISS, GRUNDRISS«, in: Anweisung 1834 (wie Anm. 2), Taf. VI; GStA PK (wie Abb. 45).



48 »WOHNHAUS FÜR ZWEI WEGEWAERTER, AUFRISS, GRUNDRISS«, in: Anweisung 1834 (wie Anm. 2), Taf. IX; GStA PK (wie Abb. 45).

erhofften sich eine Verbesserung der Absatzmöglichkeiten ihrer Produkte und die Verringerung der Transportkosten, um so ihre Unternehmen vergrößern und optimieren zu können. Für die Anlage der Nebenstraßen spielten daher rein wirtschaftliche Interessen eine Rolle. Da dem Staat für den Bau der Kunststraßen nur begrenzte Mittel zur Verfügung standen, wurden neue Wege zur Finanzierung gesucht.

So gründeten sich Aktiengesellschaften, um Straßen für den Staat vorzufinanzieren. Nach Tilgung des Kapitals sollten sie an den Staat übergeben werden. Das augenscheinlich ideale Modell war allerdings nur bedingt erfolgreich, denn die veranschlagten Kosten waren vielfach zu niedrig angesetzt worden und die Chausseegeldeinnahmen und damit die Dividendenausschüttung zu gering.

Ab 1841 entschloss man sich in einzelnen Kreisen, Gemeinden und Gebieten bei Interesse an einer Chaussee bis zu 1.000 Taler pro Meile als Unterstützung beziehungsweise Prämie hinzuzugeben. Wichtig war immer, dass die später anfallenden Unterhaltungskosten gesichert waren. Die Aufsicht über den Bau der Chaussee übernahmen vom Staat bestellte und geprüfte Techniker, die Wegebauinspektoren. In diesen Jahren erhöhte sich die architektonische Vielfalt der Chausseehäuser um ein Vielfaches.

Eine nochmalige Veränderung setzte mit dem Bau zahlreicher Eisenbahnstrecken ein. Die Bedeutung der Kunststraßen

für den Transport von Menschen und Waren minderte sich dadurch zunehmend, da mit der Eisenbahn schneller und sicherer transportiert werden konnte. Die Verwaltung und die Unterhaltung der Staatschassen wurden deshalb an die Provinzial- und Kommunalverbände abgegeben; eine zentrale Behörde für den Staatsstraßenbau gab es nicht mehr. Die Chausseegelderhebung für die Staatsstraßen wurde zum 30. Dezember 1874 aufgehoben.²²

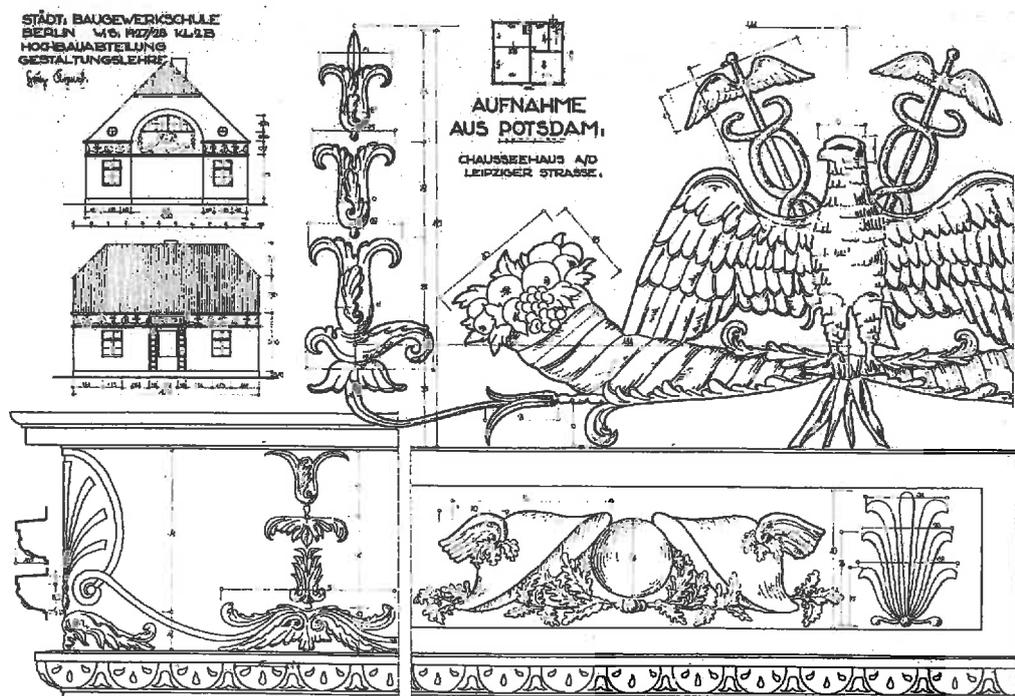
Chausseebeamte

In den verschiedenen Ausgaben der »Anweisung zur Anlage, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen« werden vier Personenkreise und ihre Aufgabengebiete in Bezug auf das Chausseewesen benannt:

Der Wegewärter oder Wärter hatte die Aufsicht über Hilfsarbeiter und Steinschläger, die Verwaltung der Straßenbaumaterialien, die Ausführung der Unterhaltungs-, Reparatur- und Reinigungsarbeiten sowohl der Fahrbahn, der Bankette wie auch der Bäume und war dem Chausseegeldeinnehmer bei der Verwaltung behilflich. Der Wegewärter erhielt neben einem festen Gehalt eine freie Wohnung im Wärterhaus an der Chaussee mit einem Stück Gartenland.



49 Chausseehaus Potsdam, Leipziger Straße (Bundesstraße 2), erbaut vor 1803; Aufnahme 2006 (vgl. Abb. 50).



49 Chausseehaus Potsdam (vgl. Abb. 49), zwei Aufrisse, Grundriss und Details, Wandzeichnung, beschriftet oben links »STÄDT. BAUGEWERKSCHULE BERLIN W.S. 1927/28. KL. HOCHBAUABTEILUNG GESTALTUNGSLEHRE.«, Blatt 108; Potsdam, Untere Denkmalbehörde, Planungsausschuss.



51 Chausseehaus Blumberg (Landkreis Barnim; Bundesstraße 158), erbaut vor 1806; Aufnahme 1999 (vgl. Abb. 52).

Der Wegebaukondukteur (Baukondukteur, ab 1834: Wegebaumeister) musste als Feldmesser im Baufach bei der königlichen Baudeputation geprüft sein. Er überwachte die Arbeiten des Wegewärter, war dem Oberwegebauinspektor untergeordnet und erstattete diesem Bericht über die ordnungsgemäße Erfüllung der Vorschriften.

Der Oberwegebauinspektor (Oberbauinspektor, ab 1834: Wegebauinspektor) hatte alle die Landstraßen betreffenden Bauangelegenheiten einer Provinz vor dem Baudirektor und der obersten Provinzialbehörde zu verantworten.

Der Straßenzolleinnehmer (ab 1834: Chausseegeldeinnehmer oder Einnehmer) hatte seinen Arbeitsplatz im Chausseehaus beziehungsweise vor diesem an der Fahrbahn. Er kassierte entsprechend der ihm mitgeteilten Gebührenliste den Wegezoll. Der Chausseewärter hatte hierzu einen Beutel an einer Stange befestigt, den er aus dem Fenster hielt, um so das Chausseehaus bei schlechter Witterung nicht verlassen zu müssen. Die Einnahmen wurden vom Einnehmer gegen Vorlage sämtlicher Belege in Gegenwart des Wegewärter an den Baukondukteur zur Einsendung an den Oberbauinspektor übergeben.

War die Chaussee einmal ihrer Benutzung übergeben, hatten der Wegewärter und der Einnehmer vor Ort Anwesenheitspflicht. Sie sollten angemessen und der Erfüllung ihrer Aufgaben zweckdienlich untergebracht werden. Hierfür wurden ihnen Dienstwohnungen mit Amtsstuben in eigens errichteten Chausseehäusern zur Verfügung gestellt.

Erhaltene Chausseehäuser für Einnehmer und Wärter

Entsprechend der eingangs vorgenommenen Systematik können die heute im Land Brandenburg noch erhaltenen Chausseehäuser im Wesentlichen in vier Zeitphasen gegliedert werden. Die Datierung erfolgt, wenn nicht anders über Archivalien nachgewiesen, nach den bekannten Daten der Streckenfertigstellung, dargestellt in der Karte von Wolfgang Scharfe im Historischen Handatlas von Brandenburg und Berlin.²³ Scharfe bemüht sich um große Genauigkeit, wenn er zwischen Fertigstellung und Beginn in der Kartierung der Streckenabschnitte unterscheidet. Uns ging es hier nicht um eine exakte Datierung, vielmehr um eine Systematisierung des Chausseehausbestands.

Die frühesten Chausseehäuser für Einnehmer und Wärter, die sich erhalten haben, sind in die Zeit vor der französischen Besetzung um oder kurz nach 1800 zu datieren, also in die Phase, die wir zuvor als Erprobungsphase bezeichnet haben. Aus dieser Zeit sind nur wenige Chausseehäuser erhalten, die meisten von ihnen sind ausschließlich über Kartenmaterial nachzuweisen.²⁴ Im Gegensatz zu den späteren Chausseehäusern zeigen sie Gestaltungen und Grundrisse, die stärker von individuellen Ansprüchen an Architektur getragen sind. Das Chausseehaus Tasdorf (um 1801), das Chausseehaus Potsdam an der Straße nach Michendorf (um 1803) und das Chausseehaus Blumberg (vor 1806) stehen für diese frühen Chausseebauwerke. Wie in Tasdorf heute noch erhalten, ist

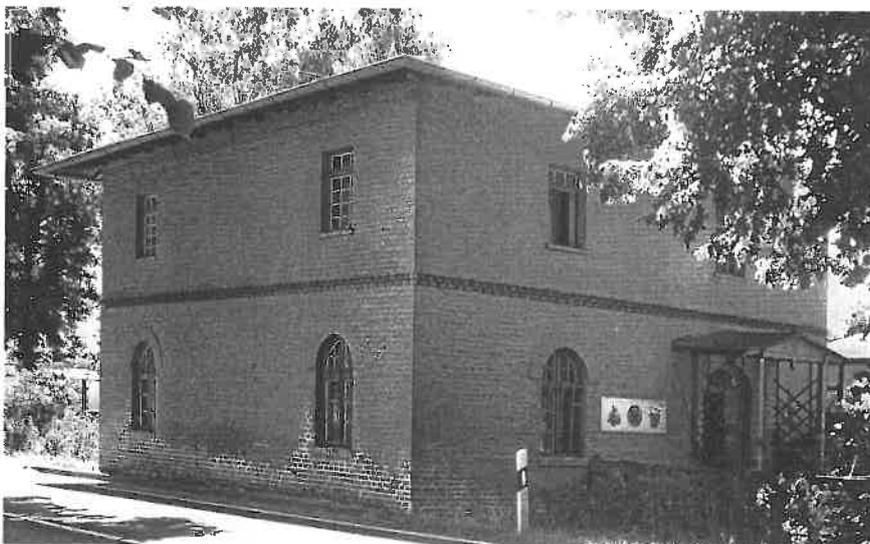


56 Chausseehaus Frankfurt an der Oder-Booßen (Bundesstraße 5); vier Ansichten, Bestandszeichnungen von 1940, beschriftet u. a. »Provinzialverband Brandenburg. Chausseegrundstück Booßen Bez. Frankfurt (Oder). Wohngebäude.« »Blatt 2« und »Chgr. No. 78.«; BLHA (wie Abb. 52), Nr. 513 (vgl. Abb. 57). ▶

◀ 53 Chausseehaus Tasdorf (Ortsteil von Rüdersdorf; Landkreis Märkisch-Oderland; Bundesstraße 1), erbaut um 1801; Aufnahme 1999.

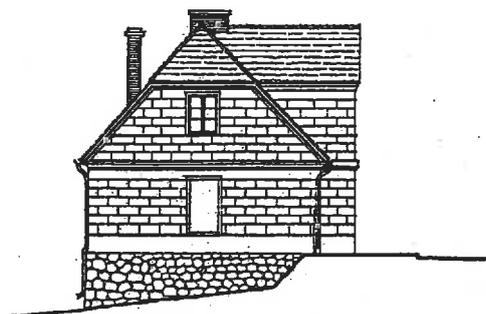


◀ 54 Chausseehaus Treuenbrietzen (Landkreis Potsdam-Mittelmark; Bundesstraße 3), erbaut nach 1820; Aufnahme 1999.

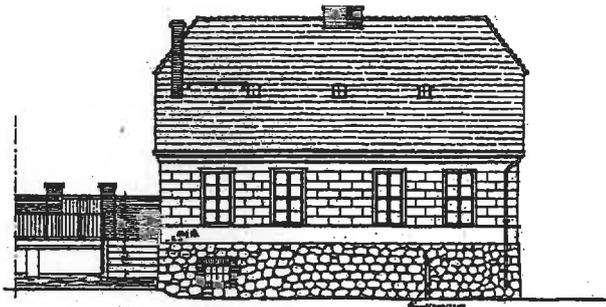


57 Chausseehaus Frankfurt an der Oder-Booßen (Bundesstraße 5), erbaut nach 1819; Aufnahme 1999 (vgl. Abb. 56). ▶

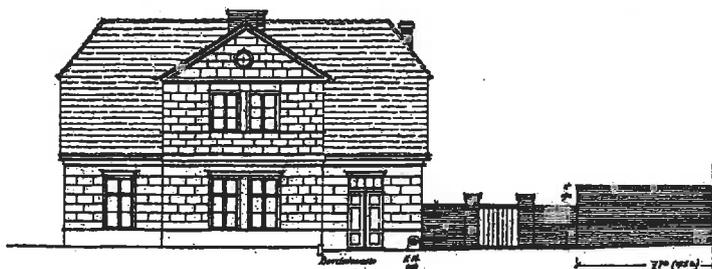
◀ 55 Chausseehaus Potsdam-Bornim (Bundesstraße 275), erbaut nach 1840; Aufnahme 2006.



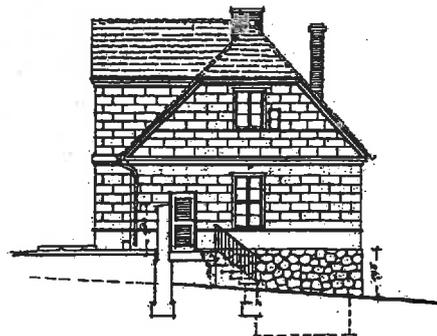
linke Seitenansicht.



Rückansicht.

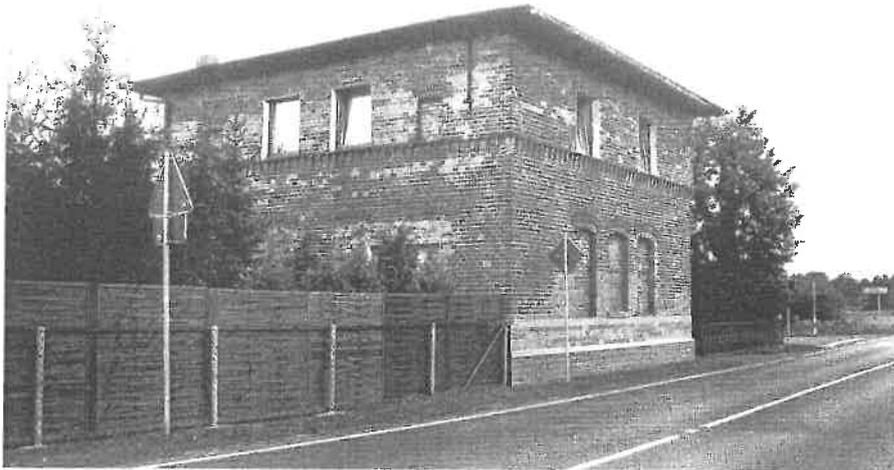


Vorderansicht.

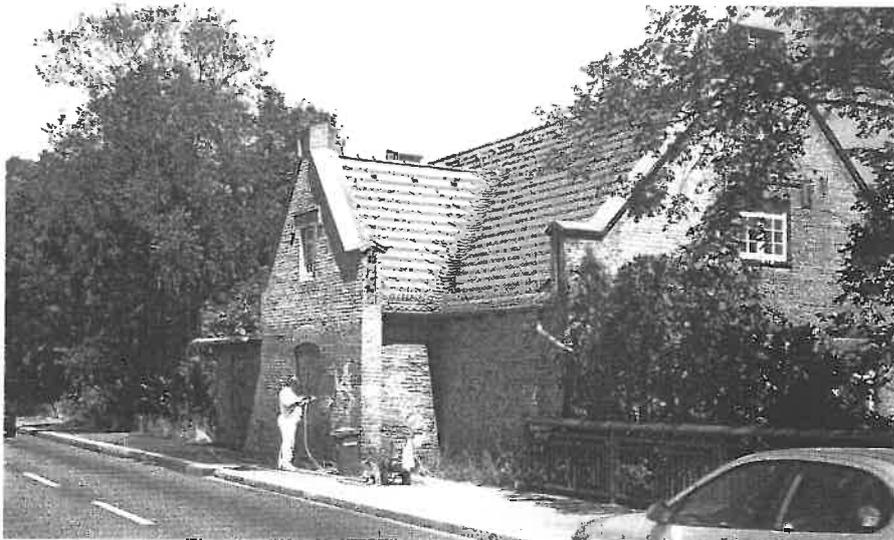


rechte Seitenansicht.





58 Chausseehaus Kolkwitz (Landkreis Spree-Neiße; Bundesstraße 115), erbaut um 1844; Aufnahme August 2006.



59 Chausseehaus Potsdam-Nedlitz an der Chaussee Potsdam-Spandau (Bundesstraße 2), erbaut nach 1844; Aufnahme 2006.



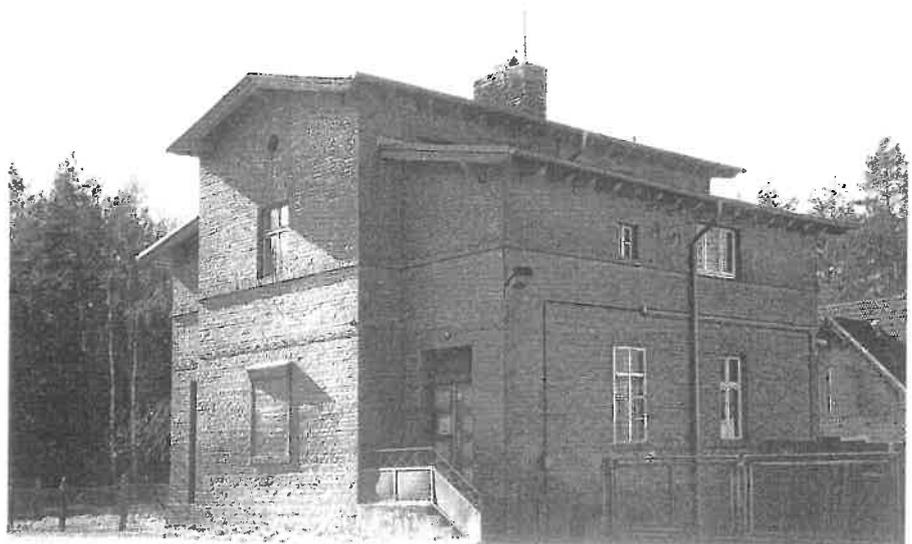
60 Chausseehaus Thyrow (Landkreis Teltow-Fläming; Bundesstraße 101), erbaut vor 1849; Aufnahme 1999.



61 Chausseehaus Bohrau (Landkreis Spree-Neiße; Bundesstraße 112), erbaut um 1830; Aufnahme 1999.



62 Chausseehaus Waldsiefersdorf (Landkreis Märkisch-Oderland; Bundesstraße 168), erbaut um 1835; Aufnahme 2003.



63 Chausseehaus Nassenheide (Landkreis Oberhavel; Bundesstraße 96), erbaut um 1838; Aufnahme 1999.



67 Chausseehaus Beelitz (Landkreis Potsdam-Mittelmark; Bundesstraße 2), erbaut nach 1817, vier Ansichten; Bestandszeichnung von [1940], Blatt 3, beschriftet u. a. »Provinzialverband Brandenburg Chausseegrundstück Beelitz Bezirk Teupitz Wohnhaus« und »Chgr. 98.«; BLHA (wie Abb. 52), Nr. 303.

abschnitte, umso mehr für Straßenabschnitte. Oftmals wiederholen sich die Häuser entlang derselben Straße. Die Anzahl der roten Klinkerbauten nahm zu, nicht nur aufgrund des Zeitgeschmacks, sondern auch aus Gründen der Solidität. Es sind vor allem diese Häuser, die heute noch in großer Zahl erhalten sind, da sie zumeist an untergeordneten Kreischausseen errichtet wurden, die auch heute noch keine große Verkehrsbelastung haben, so dass ein Abriss zwecks Straßenerweiterung unterblieb.

Mit der Aufhebung der Chausseegebühren auf den Staatschausseen zum 31. Dezember 1874 waren die Einnemmerhäuser ihrer Funktion beraubt. Die Häuser wurden privatisiert oder anderweitig öffentlich weitergenutzt, beispielsweise als Polizeistation. Die Chausseegeledeinnehmer zogen in der Regel aus. Den Einnemmerhäusern der Privat-, Kreis- oder Aktienchausseen widerfuhr das gleiche Schicksal, allerdings bis zu 40 Jahre später, da hier oft bis in das frühe 20. Jahrhundert hinein Chausseegelede erhoben wurde. Auch die Wärterhäuser verloren ihre Nutzung, da ab 1876 die zuständigen Provinzialverwaltungen die Straßenerhaltung neu organisierten. Eine Nachnutzung war nicht immer leicht zu finden. Heute zeigen sich viele Chausseehäuser verlassen am Straßenrand, genutzte Häuser haben sehr häufig die Fenster zur Straße vermauert. Eine sinnvolle Lösung findet sich etwa im Chausseehaus in Nassenheide an der Bundesstraße 96, das heute noch von der Straßenmeisterei mit vergleichbaren Aufgaben zur Tätigkeit der früheren Wegewärter genutzt wird, beziehungsweise bei Dierberg an der Straße zwischen Lindow und Rheinsberg, das als Gaststätte genutzt wird.

Anmerkungen

Abkürzungen:

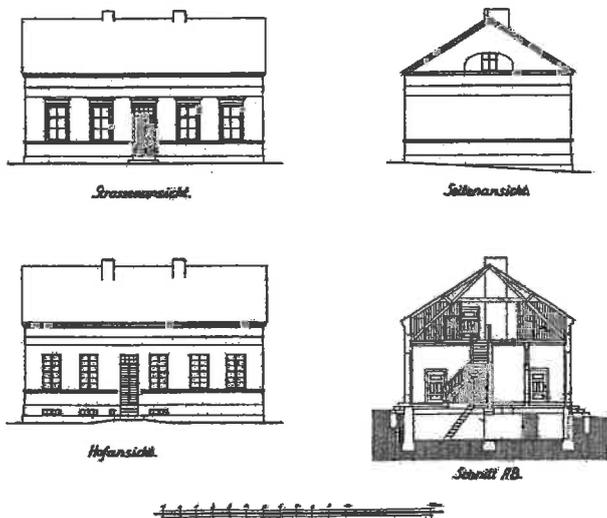
- BLDAM Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Wünsdorf
BLHA Brandenburgisches Landeshauptarchiv Potsdam
GStA PK Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin

- Wir danken besonders Ilona Rohowski und Ingetraud Senst, BLDAM, sowie Herbert Liman, Berlin, für die Unterstützung in unterschiedlichen Phasen unserer Bearbeitung der Chausseehäuser. Weiter sei allen gedankt, die uns im Lauf der Jahre Hinweise gegeben haben oder uns in anderer Weise behilflich waren: Petra Colm, Astrid Fritsche, Klaus Jestaedt, Andreas Kalesse, Rainer Roczen, Clemens Alexander Wimmer.
- Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen, Berlin 1834 (GStA PK, I. HA Rep. 89 Geheimes Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 28747, § 75).
- Jüngstes Ausstellungsprojekt: Sabine Ambrosius und Gabriele Horn, Chausseehäuser im Land Brandenburg. Ausstellungslepporellos zu dem Ausstellungsprojekt in Zusammenarbeit mit der Jugendbauhütte Brandenburg/Berlin vom 8.9.2006-22.10.2006 im Nedlitzer Fährgut, Potsdam-Neu Fahrland, im Rahmen von Kulturland Brandenburg 2006 Baukultur. Zahlreiche Publikationen zu diesem Thema wurden von Herbert Liman vorgelegt. Weiterführende Literatur: Herbert Liman, Preußischer Chausseebau. Meilensteine in Berlin (Berliner Hefte 5), Berlin 1993. – Edith Pätzl, Die räumliche Entwicklung des Straßennetzes seit dem Beginn des Chausseebaus. Eine historisch-geographische Betrachtung, Dissertation PH Potsdam 1972. Pätzl arbeitet aufgrund intensiven Aktenstudiums das Chausseewesen ab circa 1830 auf. – Rudi Gader, Die Entwicklung des Straßenbaues in Preußen 1815-1875 unter besonderer Berücksichtigung des Aktienstraßenbaues, Dissertation FU Berlin 1966. – Zu Meilensteinen in Brandenburg: Bärbel Arnold und Christoph Obermeier, Preußische Meilensteine in Brandenburg. Eine Voruntersuchung am Beispiel der Chaussee Berlin-Hamburg, in: Brandenburgische Denkmalpflege, Jg. 5, Heft 1, 1996, S. 17-28. – Olaf Grell und Herbert Liman, Preußische Meilensteine im Land Brandenburg entlang der europäischen West-Ost-Fernstraßen, insbesondere der Bundesstraße 1, in: Brandenburgische Denkmalpflege, Jg. 12, Heft 1, 2003, S. 18-32. – Zu Straßenbelägen: Felix Merk, Historische Straßenbeläge. Eine denkmalpflegerische Aufgabe, in: Brandenburgische Denkmalpflege, Jg. 8, Heft 2, 1999, 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, Bd. 46, 2000, S. 206-31. 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.
- Zum Beispiel im GStA PK und im BLHA. Eine Auswertung der verschiedenen amtlichen Mitteilungen wie Amtsblätter steht noch aus. Im Rahmen dieser Arbeit war dies für Brandenburg nicht zu leisten.
- Sander (wie Anm. 3), S. 206 f.
- Reinhart Strecke, Anfänge und Innovation der preußischen Bauverwaltung. Von David Gilly zu Karl Friedrich Schinkel (Veröffentlichungen aus den Archiven preußischer Kulturbesitz, Beiheft 6), Köln 2000, S. 71-77.
- Sander (wie Anm. 3), S. 209-12.
- Ebenda, S. 209.
- Ebenda S. 216 f. – Strecke (wie Anm. 3), S. 76 f.
- Durch Berthold Schulze (Das preußische General-Chausseebau-Departement, in: FBPG 47, 1935, S. 154-61) 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 Einnemmer).
- Vgl. Sander (wie Anm. 3), S. 225. – Liman (wie Anm. 3), S. 9-14. – GStA PK, II. HA Gen. Dir., Magdeburg, Titel CXII Nr. 26 Bd. 1 Blatt 313-16. In den Akten des GStA PK hat sich auch die »Zeichnung zu einem Chausseehause für einen Chaussee-Einnemmer und zwei Chaussee-Wärter« des späteren Wegebauinspektors Georg August Glahn erhalten. Es sind Ansicht, Grundriss und Lageplan eines eingeschossigen Hauses von insgesamt 83 Rheinischen Fuß Länge (circa 26,05 m). Einem Reihenhause gleich erschließen sich alle drei separaten Wohnungseinheiten des eingeschossigen Hauses über die an der Straße gelegenen Türen. Die mittlere und größte Einheit ist dem Einnemmer zugeordnet, der von der Expeditionsstube aus den Wegezoll einzunehmen hatte. Jede der drei Einheiten hat eine private Stube, eigene Küche, Stall, Keller sowie eine

Treppe zum Dachboden. Die Ansicht zeigt das langgezogene Haus, das mit Krüppelwalmdach und zentraler Fledermausgaube versehen ist. Die Fassade zur Chaussee gliedert sich in drei Teile: in der Mitte mit heruntergezogenem Dach, um den Einnehmer vor Regen zu bewahren, der vom Einnehmer genutzte Hausteil mit Tür und drei Fenstern sowie »Reglementstafel«, an der die Chausseegeldtarife bekannt gegeben werden sollten. An den Seiten sind spiegelsymmetrisch eine weitere Tür und ein Fenster zu den Wärterwohnungen zu erkennen (GStA PK, II. HA Gen. Dir., Ostpreußen II, Nr. 638, Blatt 276). – Vgl. Kat. Mathematisches Calcul und Sinn für Ästhetik. Die preußische Bauverwaltung 1770-1848, Ausstellung des GStA PK in Zusammenarbeit mit der Kunstbibliothek der Staatlichen Museen zu Berlin, PK, Berlin 2000, S. 133, Nr. 81.

- 12 Michael Rohde und Jörg Wacker, Alleen in den Gärten der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, in: Ingo Lehmann und Michael Rohde (Hgg.), Alleen in Deutschland. Bedeutung, Pflege, Entwicklung, Leipzig 2006, S. 142 (hier datiert auf 1790).
- 13 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. Darin wurde unter anderem auch geregelt, dass Anlieger, die bis zu einer Meile vom Bauplatz entfernt wohnten, zu Führen und anderen Diensten herangezogen werden konnten. Außerdem mussten sie Kies, Sand und Steine zur Verfügung stellen, für die nur dann eine Vergütung gezahlt wurde, wenn dadurch der Grund und Boden verschlechtert wurde oder dem Grundstückseigentümer ein Verlust entstand. Gerade diese Regelungen führten zu Widerständen. Eine nicht ordnungsgemäße Ausführung hatte Auswirkung auf die Festigkeit von Untergrund und Straßendecke, so dass später höhere Reparaturkosten anfallen mussten. Das Edikt regelte vor allem Fragen der Grundentschädigung (BLHA, Pr. Br. Rep. 2 A, Reg. Potsdam I V Nr. 492).
- 14 Photographie im Heimatmuseum Charlottenburg, abgebildet bei Wilhelm Sasse, Wege und Meilensteine weisen nach Berlin, in: Edwin Redlob zum 70. Geburtstag. Eine Festgabe, Berlin 1955, S. 356-70, Abb. 9.
- 15 Vgl. Helmut Engel, Das Charlottenburger Tor. Tor zu einer der »schönsten Straßen der Welt« (Meisterwerke der Berliner Baukunst, hg. von der Stiftung Denkmalschutz Berlin, Bd. 5), Berlin 2005, S. 10-13 (Abbildungen).
- 16 Meilenzeiger als Denkmal. Stich Karl Friedrich Schinkels von 1801 nach einem Entwurf Friedrich Gillys (Frank Augustin und Goerd Peschken [Hgg.], Kat. Der junge Schinkel, 1800-1803, Ausstellung im Molkenhaus in Neuhardenberg-Bärwinkel, München-Berlin 2006, S. 113, Abb.

- 68). – Vgl. auch Hella Reelfs in: Kat. Friedrich Gilly, 1772-1800, und die Privatgesellschaft junger Architekten, Ausstellung Berlin-Museum, Berlin 1984, S. 142-45, Kat. 63-65. – Adelheid Schendel, in: Kat. Vom Schönen und Nützlichen, David Gilly (1748-1808), hg. von der Fachhochschule Potsdam und der Generaldirektion der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, Ausstellung Potsdam 1998, Kat. III. 20. – Vgl. zu Schinkel Hans Kania und Hans-Herbert Möller, Mark Brandenburg (Karl Friedrich Schinkel Lebenswerk), Berlin 1960, S. 111-13 (Chausseehäuser und Meilensteine). – Eberhardt G. Neumann, Schinkels Einflüsse auf die Bauwerke des Verkehrs in den westlichen Provinzen von Preußen, in: Zeitschrift des deutschen Vereins für Kunstwissenschaft, Bd. XXXV, Heft 1/4, 1981, Sonderheft zum Schinkel-Jahr, S. 66-77.
- 17 Erschienen in 6 Heften, Berlin 1804-06, Taf. III (Sammlung Aribert Kutschmar, Potsdam), abgebildet in: Vom Schönen und Nützlichen (wie Anm. 16), Kat. III. 23.
- 18 Erster Theil, welcher die Anlegung der Kunststraßen betrifft, Berlin 1814, »Zweiter Theil, welcher die Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen betrifft«, Berlin 1816, und als dritter Teil »Anweisung zu den Dienstpflichten der beim Kunststraßenbau angestellten Beamten«, Berlin 1816. – Unter leicht verändertem Titel erschien 1834 eine weitere Auflage »Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen« (BLHA, Pr. Br. Rep. 2 A, Reg. Potsdam Abt. I V, Bd. 447, 1814-1834).
- 19 BLHA, Pr. Br. Rep. 2 A, Reg. Potsdam Abt. I V, Bd. 492, 1814-1834.
- 20 GStA PK, I. HA Rep. 89 Geheimes Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 28747.
- 21 Ebenda (in der Beilage 1 ohne Paginierung).
- 22 Liman (wie Anm. 3), S. 32.
- 23 Wolfgang Scharfe, Chausseen 1792-1815, in: Historischer Handatlas von Brandenburg und Berlin (Veröffentlichung der Historischen Kommission zu Berlin), Lieferung 42, Berlin 1970.
- 24 Hierbei wird deutlich, dass entlang der Straßen der Standort von Chausseehäusern im Lauf der Jahre variierte beziehungsweise neue hinzukamen.
- 25 Sasse (wie Anm. 14), S. 356-70, Abbildung 9.
- 26 Ambrosius/Horn (wie Anm. 3) o. S.
- 27 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.



68 Chausseehaus Rhinkanal (Landkreis Ostprignitz-Ruppin; Bundesstraße 5), erbaut um 1830, drei Ansichten, ein Schnitt; Bestandszeichnung vom Mai 1936, Blatt 2, beschriftet u. a. »Provincial-Verwaltung Brandenburg. Chausseegrundstück: Rhinkanal. Bezirk: Neuruppin.« und »Chausseegr. Nr. 16.«; BLHA (wie Abb. 52), Nr. 303.

69 Chausseehaus Rhinkanal (wie Abb. 68); Aufnahme 2003.