



MARTIN BEITZ

Zum preußischen Chausseebau

Der preußische Chausseebau begann im Jahr 1788 mit der Strecke Magdeburg-Halle-Großkugel und führte somit direkt an die Grenze zu Kursachsen kurz vor Leipzig. Er löste damit die einhundert Jahre zuvor bedeutend verbesserte Strecke zwischen der stärksten Festung Preußens und der sächsischen Handelsmetropole Leipzig über Radegast ab und wurde so zum Prototyp der neuen Straßenbauprojekte.

Die Vorläufer der heutigen Fernstraßen dienten vor allem der Erschließung des Landes, waren stark auf Berlin zentralisiert, wo ein Obelisk als Ausgangspunkt der Entfernungsanzeige diente, und wurden dort wo es zuvor nicht möglich war, als Direktverbindungen oft schnurgerade durch die Landschaft gebaut. In Sachsen hatte man sich derweil vor allem der Vermessung des Landes und der Markierung der Poststraßen mit Meilensteinen gewidmet. Im Straßenbau dominierte hingegen der Erhalt der bestehenden Wege.

Martin Beitz
Gartenstraße 51
06179 Teutschenthal (OT Langenbogen)
E-Mail: martin.beitz@web.de

In der französischen Besatzungszeit (1. Viertel 19. Jh.) kam der Straßenbau zwar ins Stocken, hörte aber nie ganz auf. Mit der Eingliederung kursächsischer Gebiete in das Königreich Preußen im Jahr 1815 erfolgte die sofortige Anordnung des Abbaus der dort vorhandenen sächsischen Meilensteine, da diese neben dem Posthorn und der Jahreszahl auch das Monogramm Augusts des Starken („AR“) sowie teilweise auch sächsische Wappen trugen. Die zumeist über achtzig Jahre alten Wegezeichen wurden achtlos vernichtet bzw. als Spolien zweckentfremdet. Alle heute im südlichen Sachsen-Anhalt erhaltenen Distanzsäulen der sächsischen Zeit sind zufällige Wiederentdeckungen bzw. Rekonstruktionen – und selbst diese wenigen Zeitzeugen sind permanent in ihrem Bestand bedroht.

Der preußische Kunststraßenbau sorgte für eine einschneidende Veränderung: man orientierte sich nicht länger an den Altwegen, sondern empfahl im Gegenteil sogar diese zu meiden und neue Verbindungen zu errichten. Insbesondere Hohlwege sollten hierbei gemieden werden. An den preußischen Staatschaulseen wurden sodann neue Meilensteine aufgestellt und Chausseehäuser errichtet, wohingegen die neuen Kreischausseen scheinbar keine Distanzanzeiger erhielten. Daher ist es teilweise sogar möglich, nur anhand dieser Steinsetzungen eine Aussage über die einstige Bedeutung der Chaussee für den Fernverkehr zu treffen. Doch auch die preußischen Meilensteine sind weitgehend wieder aus dem Landschaftsbild verschwunden, so dass weitere Hilfsmittel hinzugezogen werden müssen.

Bei der Rekonstruktion der preußischen Chausseen sind heute Karten die wichtigsten Utensilien, da diese seit dem 18. Jahrhundert verstärkt Straßen berücksichtigen und sie zudem oft ihrer Bedeutung entsprechend darstellen. Zudem lassen sich in der Literatur der Zeit sowie in Akten wertvolle Hinweise finden, die es uns erleichtern, diese Chausseen zu rekonstruieren und sie mit dem Verlauf der VIA REGIA abzugleichen.

Zu erwarten ist zudem eine Kontinuität der preußischen Chausseen im Untersuchungsraum mit der Bundesstraße 87, da sie insbesondere im Abschnitt Eckartsberga-Weißenfels-Leipzig als identisch gilt. Hintergrund hierfür ist, dass bei vielen preußischen Staatschaulseen zunächst nur der Name (Reichsstraße, Fernverkehrsstraße, Bundesstraße) geändert wurde, diese also ihren Ursprung in der preußischen, im Fall der VIA REGIA aber offenbar in noch früherer Zeit haben.

Typischer Ganzmeilenobelisk bei Altweidenbach

