

Der Straßenbau zwischen Weimar, Jena und Naumburg am Ende des 18. Jahrhunderts, Anfang des 19. Jahrhunderts

Durch Thüringen führten im Mittelalter zwei alte und wichtige Handelswege, die Nürnberger Straße von Norden nach Süden und die Hohe Straße von Osten nach Westen. An der Stelle, wo sich die beiden Straßen kreuzten, lag Erfurt. Erfurt wurde so zu einem Hauptstapelplatz des deutschen Handels.

Diese Handelsstraßen hatten keine große Bedeutung für das Herzogtum Sachsen – Weimar, da es geografisch ungünstig lag. Um Handel und Gewerbe zu fördern, sollte im 18. Jahrhundert der Handels- und Postverkehr auf der alten Geleitsstraße von Erfurt über Buttstedt – Eckartsberga – Auerstedt – Naumburg nach Leipzig über Weimar – Jena bzw. Weimar – Apolda umgeleitet werden. Damit sollten die wichtigsten Gewerbeorte des weimarischen Landesteils an die Hauptverkehrsströme angeschlossen werden und der Bau von Chausseen begann.

Die Straße von Weimar nach Jena wurde von 1782 bis 1787 für etwa 11000 Taler ausgebaut. Sie hatte bis dahin keinen Steingrund und war nur im Sommer befahrbar, im Herbst und Frühjahr voll sumpfiger Stellen und im Winter kaum passierbar. Die Jenaer Straße war bekannt für ihre Gefährlichkeit. An einigen Stellen war ihr Ausbau sehr aufwendig. Deshalb ließ der Weimarer Straßenbauspezialist und Bauleiter de Castrop die Straße an solchen Stellen aus der Hohl über den benachbarten Acker führen.

Die Straßenbaupolitik wurde in den Städten unterschiedlich praktiziert. In Weimar führte Bau und Reparatur der Straßen die zu diesem Zweck eingesetzte Wegebaukommission durch. In Jena trennte man den Bau und die Erhaltung der Straßen voneinander. Den Bau bezahlten die Stände. Er wurde mit Hilfe der Weimarer Wegebauverwaltung ausgeführt. Für die Erhaltung der Straßen waren dagegen die Gemeinden zuständig.

Im Jahre 1779 wurde Goethe Wegebauverwalter im Herzogtum Sachsen – Weimar. In dieser Aufgabe beschäftigte er sich mit dem Bau und der Reparatur der Straßen, mit den damit zusammenhängenden juristischen und finanzpolitischen Problemen sowie mit dem Geleits-, Zoll- und Straßenabgabenwesen. Er konnte meist nur kleine Reparaturen ausführen lassen, da zu wenig Geld zur Verfügung stand. 1783 veranlasste Goethe eine kontinuierliche Überwachung des Straßenzustandes durch Wegeknechte, um Schäden sofort festzustellen und Reparaturarbeiten einleiten zu können.

Man unterscheidet drei Arten der Wegebauarbeit: die täglichen kleinen Ausbesserungen, die großen Reparaturen und den Chausseebau. Zu den kleinen Ausbesserungen gehörte das Ausfüllen der Wagenspuren mit Steinen. Bei größeren Reparaturen wurden die Straßen ausgetrocknet und mit Steinen gepflastert. Beim Chausseebau kamen zwei Steinschichten übereinander. Die Chaussee war 16 m breit. Davon wurden 5 m gepflastert, je 3,5 m an jeder Seite blieben ungepflastert, je 2 m wurden für die Gräben benötigt. Die Schwierigkeit bestand darin, die Straßen zu wölben, damit das Regenwasser abfließen konnte. Der Höhenunterschied von der Mitte bis zum Rand der Gräben betrug 38 cm.

Literatur:

Kamen Pawlow Herausgeber: VIA REGIA Die Königstraße durch Mitteleuropa. Eigenverlag des Herausgebers, Gotha, 2001

Hans Bürgin: Der Minister Goethe vor der römischen Reise: seine Tätigkeit in der Wegebau- und Kriegskommission. Verlag Hermann Böhlau, Weimar, 1933

Stefan Keßler: Johann Wolfgang Goethe - Wegebauverwalter des Herzogtums Sachsen-Weimar-Eisenach. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach 1999

Weiterverwendung nur nach ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers

Zur Homepage VIA REGIA: <http://www.via-regia.org>