

Meilensteine in und bei Barsikow, dem „Meilensteindorf“

1. Einleitung

Ist man auf den Landstraßen in Deutschland unterwegs und hat man dabei auch Zeit für einen Blick nach rechts und links an den Straßenrand, kann man öfters Zeugen der Verkehrsgeschichte entdecken. Zu ihnen zählen unter anderem die Meilensteine, die Chausseehäuser und die Unterhaltungsgrenzsteine der Straßenbauverwaltung.

Nachgewiesene Verkehrs- und Handelswege auf dem Lande gibt es in der Gegend um Barsikow schon seit dem frühen Mittelalter, von planmäßigem Ausbau und deren Unterhaltung kann man aber erst seit ca. 1800 sprechen. Mit dem zunehmenden Reise- und Postverkehr auch in preußischen Gebieten im 18. Jahrhundert entstanden das Bedürfnis und die Notwendigkeit zugleich, Entfernungen zu markieren. Deshalb erfolgten eine Vermessung der Poststraßen und die Aufstellung von Meilensteinen an diesen Straßen. Sie dienten zunächst der Post, die nach festgesetzten Entfernungen die Beförderungszeiten, Personen- und Extrapostsätze sowie das Paket- und Geldporto regelte. Außerdem informierten sie die Reisenden über zurückzulegende Entfernungen. Die Aufstellung erfolgte unter Verantwortung der jeweiligen Postverwaltungen. Auch deshalb werden diese Meilensteine Postmeilensteine genannt. Vorwiegend im 18. Jahrhundert aufgestellt, standen sie im Meilenabstand (1 Meile = 7,53248 km). Neben diesen Ganzmeilensteinen gab es auch Viertel- und Halbmeilensteine. Die meisten trugen Angaben zu Orten und Entfernungen. Die Poststraßen selber wurden aber kaum einer Verbesserung unterzogen und waren im heutigen Sinne kaum bessere Feld- oder Waldwege, deren Passage auch immer von den Witterungsbedingungen abhängig war.

Bis auf wenige Ausnahmen begann in preußischen Landen der planmäßige Ausbau der Landverkehrswege, der Chausseebau, erst im 19. Jahrhundert. Mit dem Beginn des Chausseebaus wurden Meilensteine auch zur Bestimmung der Chausseelängen errichtet. Die Aufstellung erfolgte nicht mehr unter Verantwortung der Postverwaltung sondern der zuständigen Chaussee- bzw. Straßenbauverwaltung. Somit sind sie die Vorläufer der Kilometersteine und heutigen Stationszeichen an unseren Straßen.

Der Chausseebau war teuer und auch eine ständige Unterhaltung der Chausseen war erforderlich. Die Kosten dafür wurden den Benutzern der Chausseen auferlegt. Die nach der zurückgelegten Entfernung und Benutzungsart festgelegte Gebühr war an den sogenannten Hebestellen, Vorläufer der heutigen Mautstellen, zu entrichten. An diesen Stellen wurden die Chausseehäuser errichtet, die dem Chausseewärter bzw. Chausseegeldeinnehmer sowohl als Dienst- als auch Wohnraum dienten. Waren anfangs die Chausseewärter für den ihnen jeweils zugewiesenen Chausseeabschnitt für die Instandhaltung zuständig, wurde mit zunehmender Industrialisierung Ende des 19. Jahrhunderts die Chausseeinstandhaltung in den Straßenmeistereien zentralisiert. Der Zuständigkeitsbereich der Straßenmeistereien richtete sich zumeist nach politischen Grenzen, wie Provinz- oder Kreisgrenzen. In der Provinz Brandenburg wurden repräsentative Granitplatten mit entsprechender Beschriftung als Unterhaltungsgrenzsteine aufgestellt. Sie markierten die Grenze der Zuständigkeit zweier Straßenmeistereien. Auch heute gibt es solche „Grenzsteine“ zur Abgrenzung der Zuständigkeit der Straßenmeistereien noch. Nur sind es zumeist kleine Betonsteine oder Plastiktafeln bzw. -schildchen. Die Chausseegelderhebung für Staatschauseen endet am 31.12.1874. Danach ging die Chausseeverwaltung vom Preußischen Staat an die Provinzialverwaltung Brandenburg über. An Kommunal-, Kreis-, Aktien- und Privatchauseen wurde teilweise noch bis 1927 Chausseegeld erhoben.

In der Ortslage Barsikow haben sieben Meilensteine die Zeit überdauert. So viele Meilensteine an einem Ort – dies ist für Deutschland einmalig!

2. Typologie preußischer Meilensteine

Die Meilensteine unterscheidet man nach ihrer speziellen Gestalt und Beschriftung in Ganz-, Halb-, und Viertelmeilensteine. Die ältesten Meilensteine waren am aufwendigsten gestaltet. Die Steine jüngeren Datums sind meist schmuckloser und vereinheitlicht gestaltet. Schließlich wurden auch nur noch Ganzmeilensteine gesetzt.

Mit Einführung des metrischen Systems in Deutschland (1872-1873) verloren die Meilensteine an Bedeutung; teilweise wurden sie in Kilometerabstände umgesetzt und mit Kilometerangaben versehen.

Für die im heutigen Berlin und Brandenburg stehenden Meilensteine gilt folgende Typologie:

1. Preußische Postmeilensteine

1.1. Hölzerne Meilenzeiger

Zu den Postmeilensteinen zählen auch die Vorgänger der Meilensteine, die hölzernen Meilenzeiger. Diese gab es in der Zeit von etwa 1650 bis 1820. Sie sind uns nur noch aus der Literatur bekannt. Sie waren aus Eichenholz und trugen schwarz aufgemalte Schrift mit Angaben zu den nächsten größeren Orten. Eine Nachbildung eines hölzernen Meilenzeigers als sogenannter „Armenwegweiser“ nach dem Edikt von 1704 steht heute im Waldgebiet des Krämers, westlich von Hennigsdorf, nahe dem ehemaligen Ziegenkrug an der alten Poststraße Berlin – Hamburg.

1.2. Postmeilensteine aus der Zeit von 1730 bis 1806

1.2.1. Postmeilensteine der Anfangszeit nach 1730

Sie wurden auf Anweisung von König Friedrich Wilhelm I. „nach sächsischem Vorbild“ aufgestellt. Nachgewiesen sind solche Meilensteine nur aus der näheren Berliner Umgebung, z.B. an der Poststraße von Berlin nach Potsdam. Sie sind nur aus Abbildungen bekannt, da kein Exemplar erhalten blieb. Sie waren aus Sandstein und in der Form sehr differenziert.

1.2.2. Postmeilensteine an der Magedburg-Halle-Großkugeler Chaussee

Eine besondere Form stellen die um 1787-1790 aufgestellten Meilensteine von der Magedburg-Halle-Großkugeler Chaussee (Großkugel an der Grenze zu Sachsen), einer der ersten preußischen Fernchausseen, dar. Diese Steine tragen an den Obeliskenseiten hervorstehende Standarten mit eingemeißelten Entfernungsangaben. Außerdem trugen sie in einem vertieften Oval die Initialen „FW II“ bzw. „FW III“ (FW für König Friedrich Wilhelm) und den Adler als preußische Hoheitszeichen. Als Beispiele seien ein Ganzmeilenstein südlich von Magdeburg und ein Viertelmeilenwürfel bei Könnern an der B 6 genannt.

1.2.3. Postmeilensteine aus der Zeit zwischen 1800 und 1806

Im Jahr 1800 veranlasste das preußische Generalpostamt die Vermessung der Postkurse und die Aufstellung von Meilensteinen an diesen Kursen. Dabei kann man drei Typen von Postmeilensteinen unterscheiden:

- Postmeilensteine einfacher Form

Sie waren aus Sandstein, hatten dabei aber eine schlichte Formgebung ohne Beschriftung und Verzierung. Es gab Ganz- und Halbmeilensteine in Obeliskenseiten und Viertelmeilensteine in Würfelform. Als Beispiele seien hier die Ganzmeilensteine von Berlin-Tegel (von der Poststraße Berlin – Hamburg) und Motzen (von der Poststraße Berlin – Dresden) genannt.

- Postmeilensteine altmärkischer Form

Im Gegensatz zu den vorgenannten Meilensteinen sind bei diesen Steinen als Besonderheit die an den Obeliskenseiten hervorstehenden Standarten zu nennen. Die Viertelmeilensteine sind würfelförmig mit vertieften Ovalen an den Seiten als typischem Merkmal. Als Beispiele seien hier ein Ganzmeilenstein in Lenzen und ein Viertelmeilenwürfel in Mankmuß-Birkholz (von der Poststraße Berlin – Hamburg) sowie ein Halbmeilenstein bei Wustrewe in der Altmark genannt. Alle Steine sind aus Sandstein. Auch hier gab es Ganz-, Halb- und Viertelmeilensteine. Der Name kommt daher, dass sie in der Altmark in größerer Anzahl vorkommen.



Abb. 1: Hölzerner Meilenzeiger (Armenwegweiser) im Krämer an der Poststraße Berlin – Hamburg.

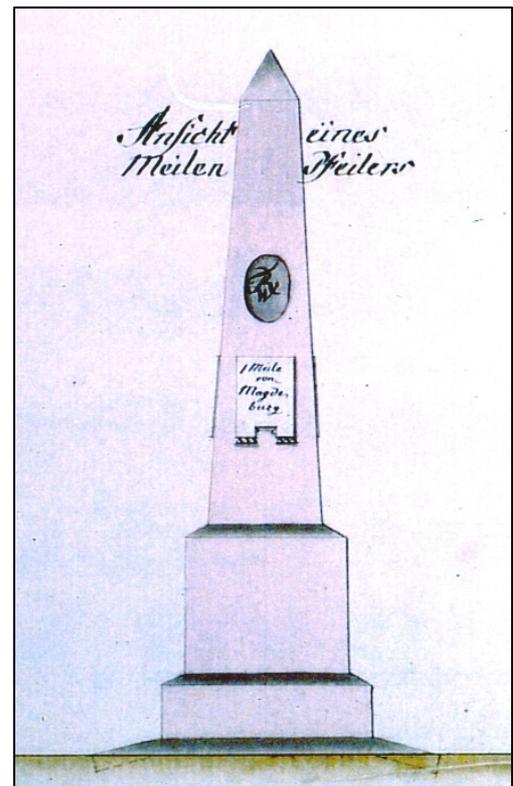


Abb. 2: Zeichnung eines Postmeilensteines von 1787.

- Postmeilensteine aus Gusseisen

Hier sind die gusseisernen Postmeilensteine in der Neumark (im heutigen Polen) und im östlichen Brandenburg zu nennen. Ein besonders schönes Exemplar (das einzige komplett erhaltene in Deutschland) steht bei Seelow an der alten Führung der B 1. Die Ganzmeilensteine und die dazugehörigem Halb- und Viertelmeilensteine tragen ein an einem Band aufgehängtes und meist vergoldetes Posthorn. Bei einigen wenigen wurden aber auch Teile aus Ziegeln gemauert. Die Ganzmeilensteine hatten wiederum Obeliskform, währenddessen die Halb- und Viertelmeilensteine würfelförmig waren.

2. Preußische Chausseemeilensteine

2.1. Chausseemeilensteine nach der Anweisung von 1814

In der „Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen“ von 1814 wurden nicht nur Vorgaben zum Chausseebau sondern auch zu Meilensteinen gemacht. Es sollten Obelisken mit Sitzbänken als Ganzmeilensteine und glockenförmige Halb- und Viertelmeilensteine gesetzt werden. Die Ganzmeilensteine tragen den preußischen Adler als Hoheitszeichen und Entfernungsangaben nach Berlin. In den westlichen Provinzen Preußens wurden die Entfernungen nach Köln, Minden, Koblenz oder auch Aachen angegeben. Die glockenförmigen Halb- und Viertelmeilensteine tragen meist nur eine Rosette als Verzierung und nur selten Entfernungsangaben. Beispiele sind die Ganzmeilensteine und die dazugehörigen glockenförmigen Halb- und Viertelmeilensteine an der B 1 zwischen Brandenburg und Burg. Weitere Meilensteine dieses Typs findet man z.B. an der B 80 zwischen Halle und Heiligenstadt oder in den westlichen preußischen Provinzen an der B 1 bei Paderborn, an der B 7 bei Marsberg, an der B 258 zwischen Monschau und Aachen und an der B 8 bei Altenkirchen. Die Meilensteine wurden aus Sandstein, in den westlichen preußischen Provinzen auch aus Porphyrtuff oder Kalkstein gefertigt. Mittlerweile gibt es aber auch einige Nachbildungen aus Beton. Der Chausseebau zog sich teilweise über viele Jahre hin, unter anderem auch durch die Ereignisse während der Befreiungskriege zu Beginn des 19. Jahrhunderts bedingt. Folgte solcher Chausseebau den Routen alter Poststraßen wurden teilweise die bereits stehenden Postmeilensteine weiterverwendet und später Halb- bzw. Viertelmeilensteine nach der oben genannten Anweisung ergänzt. Ein Beispiel dafür ist an der B 1 zwischen Müncheberg und Küstrin zu beobachten. Die Ganzmeilensteine sind hier noch Postmeilensteine, während die dazwischenstehenden Halb- und Viertelmeilensteine später gesetzte Chausseemeilensteine gemäß der oben genannten Anweisung sind.

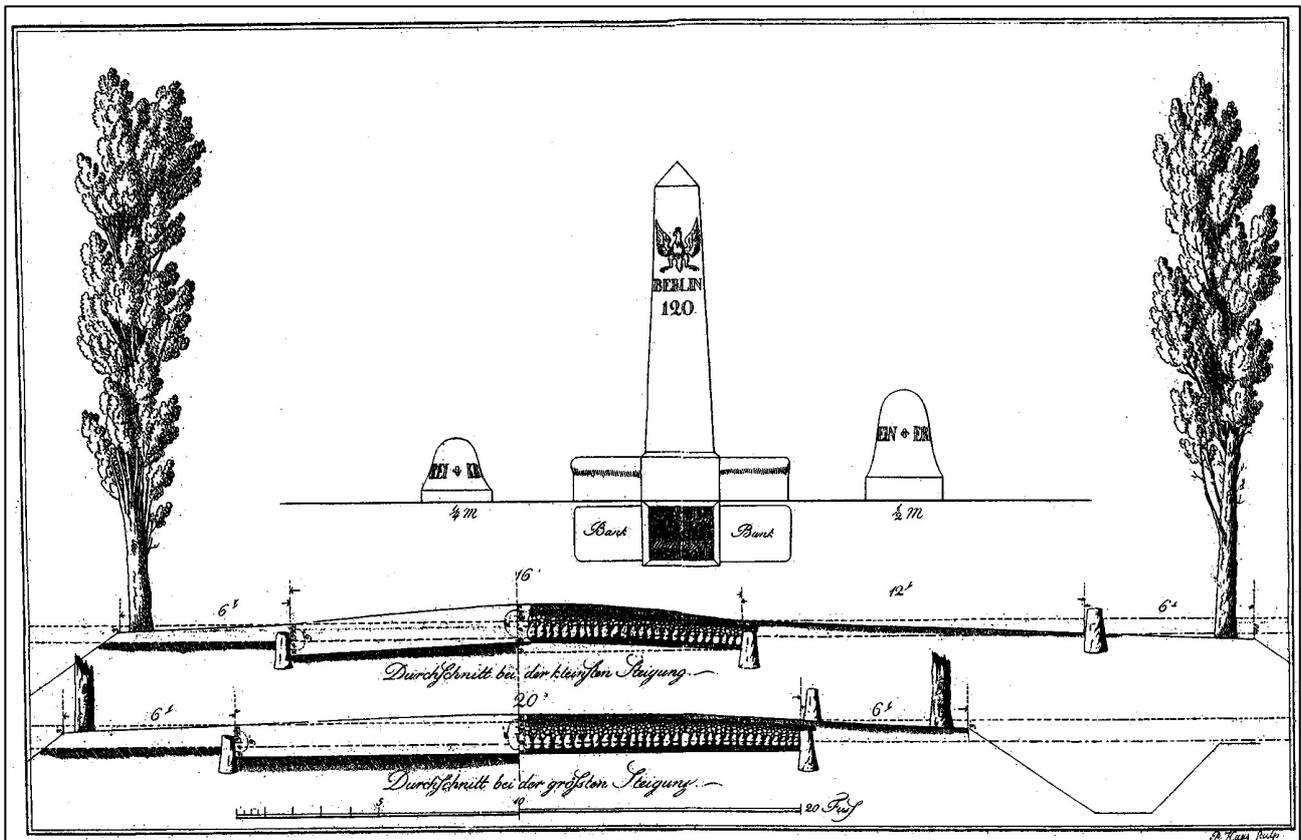


Abb. 3: Musterzeichnung für Meilensteine und Chausseequerschnitt aus der „Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen“ von 1814.

2.2. Chausseemeilensteine einfacherer Form aus der Zeit um 1825-1835

Nicht zuletzt aus Kostengründen wurden ab ca. 1825 die Meilensteine einfacher ausgeführt. Auf den Adler, eingemeißelte Beschriftungen und die seitlichen Sitzbänke wurde weitestgehend verzichtet. Beispiele sind hier die Meilensteine an der B 2 zwischen Eberswalde und Schwedt (diese Form der Steine gibt es nur an dieser Straße), sowie die Meilensteine an der B 5 nordwestlich von Berlin zu nennen. Bei den Halb- und Viertelmeilensteinen herrscht die Würfelform vor. Bis auf die Ganzmeilensteine an der B 5 sind alle diese Steine aus Granit. Zuletzt seien noch die Meilensteine an der Straße von Kostrzyn (Küstrin) nach Słońsk (Sonnenburg) und im Schlosspark Lubniewice (Königswalde) im heutigen Polen genannt.

2.3. Rundsockelsteine an Staatschauseen ab 1837

Nach einem Erlass des Finanzministers Rother wurden nun nur noch Ganzmeilensteine in einer einfacheren kostengünstigeren zylindrischen Form gesetzt, deshalb Rundsockelsteine genannt. Sie erinnern damit an die römischen Meilensteine. Teilweise haben diese Steine noch eine eingemeißelte Beschriftung. Zu diesen Steinen gibt es das Gerücht, dass für sie Entwürfe von Schinkel Pate standen. Als Beispiele dienen solche Steine an der B 109 und der B 96 nördlich von Berlin. Es gibt weiterhin außer der runden Form auch noch Steine mit quadratischem oder sechseckigem Querschnitt. Genannt seien hierzu die Sechskantmeilensteine von der alten Chaussee Wittenberg – Halle, der heutigen B 100. Die quadratische Form findet man vorwiegend in Vorpommern. Überwiegend sind diese Steine aus Granit gefertigt, einige wenige auch aus Sandstein.

2.4. Kugelmeilensteine vor dem Charlottenburger Schloss von 1822 und an der Chaussee Berlin – Potsdam von 1846

Vermutlich nach einer Ideenskizze des Kronprinzen und späteren Königs Friedrich Wilhelm IV. wurde diese Sonderform von Stüler entworfen. Die Steine an der Potsdamer Chaussee waren ursprünglich aus gebranntem Ton und sind heute sind Repliken. Der Charlottenburger Meilenstein ist aus Sandstein, Kugel und Spitze sind aus vergoldetem Metall.

2.5. Sonderformen aus der Zeit nach 1840, speziell an Kreis-, Gemeinde- oder Aktienchauseen

Verschiedentlich wurden an den nach 1840 gebauten Kreis-, Gemeinde- oder Aktienchauseen auch Meilensteine gesetzt. Diese hatten keine einheitliche Form. Als Beispiele seien die würfelförmigen Meilensteine von der B 246 zwischen Beeskow und Prieros südlich von Berlin sowie die Ganzmeilensteine an der Chaussee von Hennigsdorf über Kremmen nach Sommerfeld genannt.

Allen Meilensteinen war nach 1873 gemeinsam, dass sie im Zuge der Einführung des metrischen Systems Veränderungen unterlagen, wie z.B.:

- Umsetzung in Kilometerabstände,
- Veränderung der Beschriftung (zumeist wurden die Steine mit der Meilenbeschriftung von der Straße weggedreht und mit Kilometerangaben neu bemalt),
- Verwendung für andere Zwecke (z.B. als Grenzstein, z.B. dienen die Halbmeilensteine der Berlin-Hamburger Poststraße heute als Grenzsteine des ehemaligen Kreises Osthavelland, oder als Denkmal, z.B. das Kriegerdenkmal in Gollin (ein ehemaliger Rundsockelmeilenstein) oder als Wegweiserstein, z.B. ein würfelförmiger Viertelmeilenstein bei Selbelang an der B 5) oder Abbau und Verkauf als Baumaterial.

Nicht unerwähnt darf auch der Tatbestand des Diebstahls bleiben: Bei Tiefensee an der B 158 z.B. wurde in den 1990-iger Jahren ein würfelförmiger Meilenstein gestohlen. Der Diebstahl wurde von der Straßenmeisterei Biesenthal angezeigt. So etwas ist aber nicht erst in den letzten Jahren vorgekommen, uns sind auch Aktenvermerke z.B. vom 17.06.1812 bekannt, indem der Bauinspektor Creplin an die Regierung in Potsdam schreibt und über die „Dieberei der Viertelmeilensteine“ klagt.

Die Gesamtzahl der in Berlin und Brandenburg registrierten Meilensteine beträgt 323, davon sind aber in den letzten 30 Jahren leider 27 Stück verschwunden.

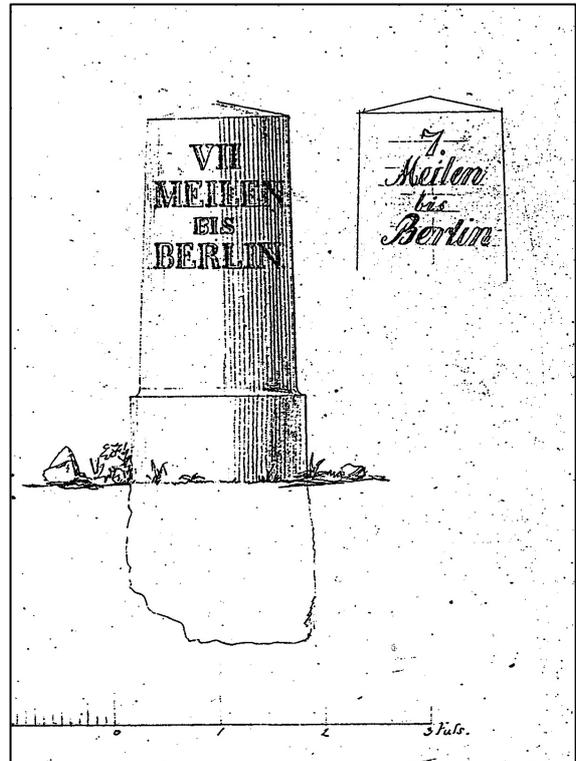


Abb. 4: Musterzeichnung für Rundsockelsteine von 1837.

3. Meilensteine in der Region um Barsikow

Meilensteine in der Region um Barsikow gibt es heute noch an der alten Poststraße von Berlin nach Hamburg und an der „Neuen Hamburger Chaussee“ von Berlin nach Hamburg, der heutigen B 5.

Die Poststraße führte von Fehrbellin über Walchow, Wildberg, Ganzer nach Wusterhausen, also nördlich an Barsikow vorbei. Die „Alte Hamburger Poststraße“ hat ihren Ursprung im Pilgerweg von Berlin zum „Wunderblut Wilsnak“, heut Bad Wilsnack. Die B 5 führt dagegen westlich an Barsikow vorbei. An beiden Verkehrswegen standen bzw. stehen auch heute noch Meilensteine.

Im Jahre 1800 wurde Friedrich Wilhelm Graf von der Schulenburg-Kehnert (21.11.1742 bis 07.04.1815) zum preußischen Generalpostmeister berufen. Im IV. Quartal 1800 veranlasste das Generalpostamt unter Leitung des Grafen von der Schulenburg das Oberbaudepartment im Generaldirektorium, die Vermessung der Postkurse durchführen zu lassen. Praktisch passierte dies durch die Auftragserteilung des Hofpostamtes in Berlin an die Baukonstruktoren Langhans, Ahlert, Kienitz und andere. Umgehend erfolgten die Vermessungen der damals existierenden Hauptpostkurse. Nach den Vermessungen, den dazugehörigen Protokollen und Karten erfolgte dann das Aufstellen der Meilensteine.



Abb. 5: Ganzmeilenobelisk im Krämer an der Poststraße Berlin – Hamburg.

Dieser Zeitabschnitt der Setzung der preußischen Postmeilensteine endete 1805 durch den Krieg Frankreichs gegen Preußen und wurde 1806 aktenmäßig abgeschlossen. In dieser Zeit wurde auch der Postkurs Berlin – Hamburg vermessen und mit Postmeilensteinen ausgestattet. Im gesamten Verlauf dieser Poststraße von insgesamt 38 Meilen von Berlin bis Hamburg verlaufen auf preußischem Gebiet 23 Meilen. Heute sind uns auf diesem Abschnitt 9 Ganz-, 5 Halb- und 5 Viertelmeilensteine bekannt und damit als Gesamtobjekt oder Reststücke erhalten geblieben. Sie entsprechen der oben genannten Typologie unter 1.2.3. – Postmeilensteine einfacher Form aus Sandstein. Im heutigen Stadtgebiet von Berlin existiert noch der Ganzmeilenstein Tegel, welcher aber nicht mehr am Originalstandort steht. Der Ganzmeilenstein an der Position „4 Meilen bis Berlin“ im Krämer-Wald am ehemaligen Ziegenkrug ist am Originalstandort komplett und sehr gut erhalten. In der Nähe von Barsikow sind noch zwei solche Meilensteine zu finden. Ein Viertelmeilenstein in Würfelform steht heute noch am östlichen Ortsrand von Walchow an der L 165 an der nördlichen Straßenseite. Ein Ganzmeilenobelisk steht 100 m östlich des Ortsausganges von Ganzer in Richtung Wildberg an der nördlichen Straßenseite der B 167. Von diesem Meilenstein sind nur noch die Basisplatten, sowie Sockel- und Fußteil erhalten geblieben. Der Obeliskenteil fehlt. Der Meilenstein markierte die Entfernung 10 Meilen von Berlin. Zur Zeit ist der Meilenstein in der Straßenmeisterei Kyritz eingelagert und wartet auf seine Restaurierung.

Im Gegensatz zu anderen Regionen wurde beim nach 1815 einsetzenden Chausseebau von Berlin nach Hamburg nicht der Trasse der vorhandenen Poststraße gefolgt, sondern eine völlig neue Trassenführung gewählt. Somit ist die historische Poststraße weitestgehend erhalten geblieben, wenn auch heute meist nur noch als Wald- oder Feldweg.

Die heutige Bundesstrasse 5 von Berlin nach Hamburg wurde als „Neue Hamburger Chaussee“ geplant und bis 1830 in Abschnitten gebaut, von Berlin nach Charlottenburg bis 1799, nach Spandau bis 1822, nach Nauen bis 1827 und weiter bis zur preußischen Grenze bei Groß Warnow bis 1830. Vorangegangen war dem ein Abkommen zwischen Preußen und Mecklenburg, welches am 1. Juli 1824 geschlossen wurde und in dem es hieß: „Es soll eine neue Kunststraße von Berlin über Perleberg, Grabow, Ludwigslust, und Boizenburg geführt und sowohl für die preußischen Postkutschen als auch für jede andere Art von Fuhrwerk eröffnet werden.“. Mit Abschluss des Chausseebaues wurde der Postkurs von Berlin nach Hamburg auf diese neue Chaussee verlegt und die

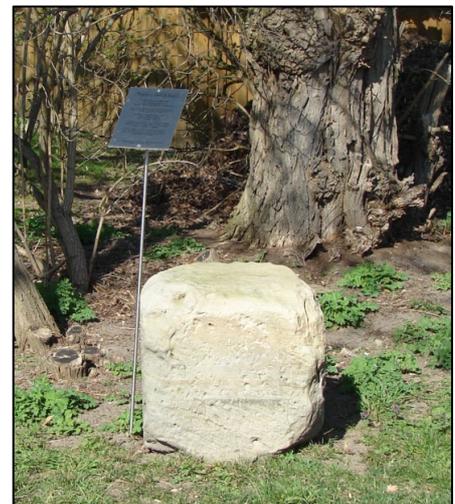


Abb. 6: Viertelmeilenstein in Walchow.

„Alte Hamburger Poststraße“ aufgegeben. Im Zusammenhang dem Bau dieser Chaussee wurden auch die aufzustellenden Meilensteine entworfen. Nachdem Vorschläge, die Meilensteine aus Ton oder Granit herzustellen, wegen technischer Probleme bzw. zu hoher Kosten nicht realisiert werden konnten, entschied man sich zu einem Entwurf, der den in der Anweisung von 1824 enthaltenen Vorschlag modifizierte und der ohne die dort vorgesehenen Ruhebänke realisiert wurde. Die Musterzeichnung von 1831 zeigt einen auf einem Sockel stehenden Obelisk mit aufliegendem Adler. An der Vorderseite war die Entfernung nach Berlin in römischen Zahlen angegeben. An den Seiten waren Entfernungsangaben zu den nächstgelegenen Orten mit arabischen Zahlen angegeben. Die insgesamt 19 Steine wurden 1831 aus sächsischem Sandstein vom Steinmetz Trippel gefertigt und 1832 aufgestellt. Es sind Chausseemeilensteine des Typs 2.2 der oben genannten Typologie.

Neben diesen Ganzmeilensteinen wurden auch Halbmeilensteine aus Granit in Würfelform mit Sockel und Fasse und Viertelmeilensteine aus Granit in Würfelform mit Fasse gesetzt.

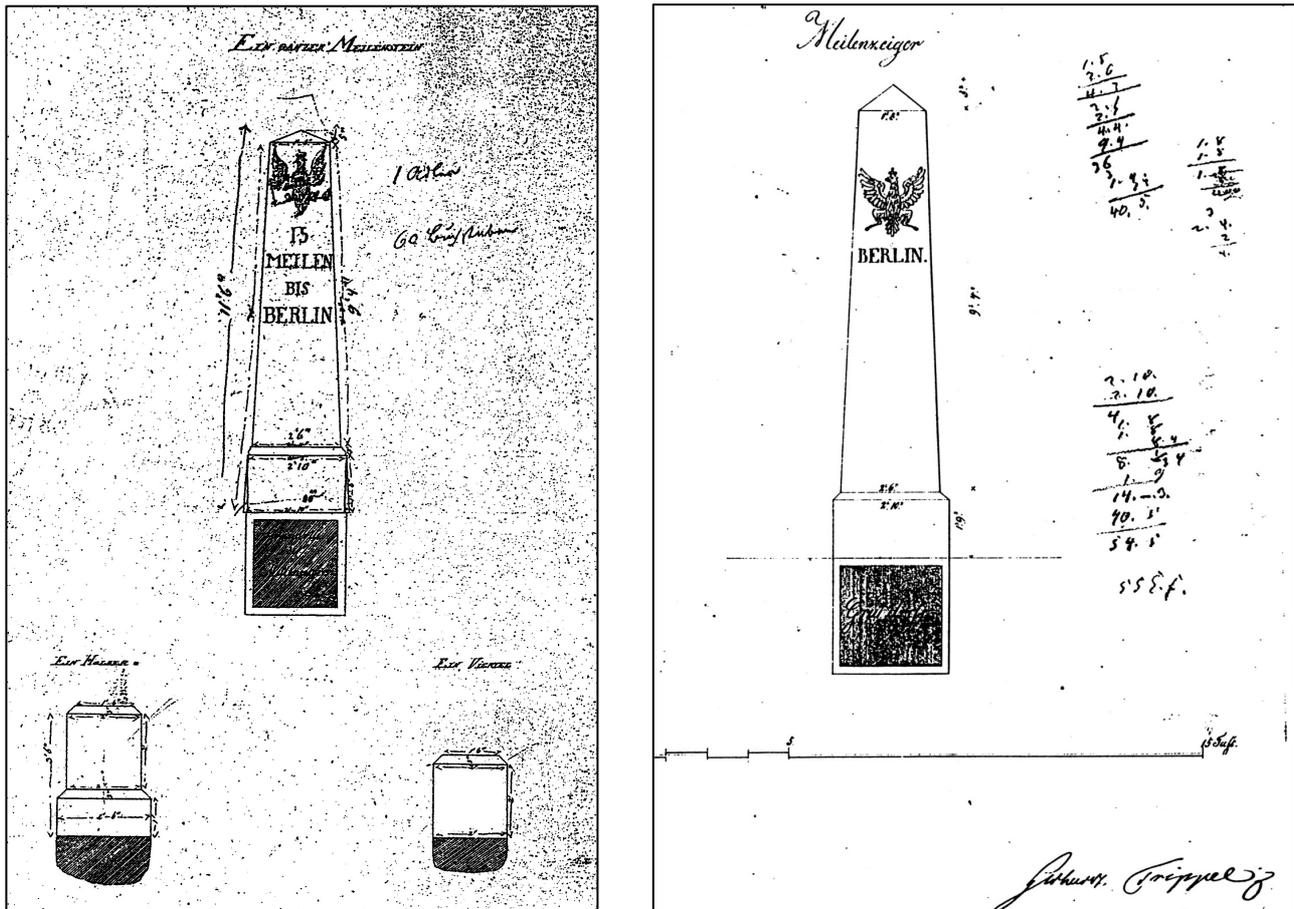


Abb. 7 und 8: Links eine Musterzeichnung nach der die Meilensteine an der „Neuen Hamburger Chaussee“ gestaltet wurden (Ganzmeilenobelisk oben, links ein Halb- und rechts ein Viertelmeilenstein). Rechts eine Entwurfsskizze von Steinmetz Trippel von 1831.

Der Nullpunkt der Berechnung und Vermessung für die Aufstellung der Meilensteine dieser Chaussee war das Brandenburger Tor. Um 1837 wurde der Nullpunkt für diese Chaussee und die weiteren damaligen preußischen Fernchausseen neu festgelegt. Der Nullpunkt war nun ein Kandelaber vor dem Berliner Stadtschloss. Mit dieser Festlegung war die Umsetzung der Meilensteine verbunden.

Die Einführung des metrischen Systems in Deutschland hatte natürlich auch auf die existenten Meilensteine an den Chausseen Auswirkungen. Im Königreich Preußen gab es die Circular-Verfügung vom 6. Oktober 1873, betreffend die Umwandlung der Staatschausseen nach Stationen von je 75 m Länge in eine solche von Stationen zu je 100 m Länge, in der es heißt: „Die bestehende Meileneinteilung und damit erfolgte Stellung der ganzen Meilensteine kommt hiernach ganz in Wegfall, es wird aber darauf zu halten sein, diese Meilensteine bei der Neustationierung nach Bedarf in Entfernungen von je 10 km wieder aufzustellen und dadurch diesen nach dem zehnteiligen Maßsystem charakteristischen Teilpunkt zu markieren.“. Im Einzelnen wird u. a. geregelt:

-Die Meile wird aufgegeben und durch Meter ersetzt.

-Die Meileneinteilung und die Aufstellung der ganzen Meilensteine entfallen. Die Meilensteine sollen aber in Entfernungen von 10 km wieder aufgestellt werden und diesen nach dem neuen metrischen Maßsystem charakteristischen Teilpunkt markieren.

Da in dieser Zeitepoche etwa zeitgleich durch Gesetz vom 27. Mai 1874 die Chausseegelderhebung auf den Staatschauseen zum 1. Januar 1875 abgeschafft wurde und die Zuständigkeit für die Chausseeunterhaltung vom preußischen Staat an die Provinzen überging, lag die Verantwortung für die Umsetzung der Verfügung in den Händen der verschiedenen Provinzen und ihrer Kreise. In einigen Kreisen wurden die Meilensteine beseitigt, in anderen Kreisen blieben die Meilensteine unverändert stehen und wieder in anderen Kreisen wurden die Meilensteine verfügungskonform umgesetzt. So geschah letzteres auch an der „Neuen Hamburger Chaussee“ auf preußischem Gebiet. Um 1875 wurden die Ganzmeilensteine in Kilometerabstände, aller 10 Kilometer umgesetzt. Dabei wurden die Beschriftungen umgearbeitet. Die Halb- und Viertelmeilensteine wurden nicht mit umgesetzt, sondern sie wurden anderen Zwecken, z.B. als Wegweiser oder Repräsentationsobjekt, zugeführt. Von den ehemals 19 Ganzmeilensteinen sind 17 heute noch vorhanden. An der heutigen B 5 in Brandenburg stehen im Abstand von je 10 Kilometer (von Elstal „30 km von BERLIN“ bis Postlin „150 km bis BERLIN“) die noch vollzählig erhaltenen 1999/2000 restaurierten Ganzmeilensteine. 1962 waren an ihnen die preußischen Adler entfernt worden.

Abb. 9: Der zum Zehnkilometerstein umgearbeitete ehemalige Ganzmeilenobelisk in Segeletz an der B 5. Deutlich sind die um 1875 neu eingeschlagene Kilometerangabe und der 1962 abgeschlagene Adler zu erkennen.



In Staaken, Nennhauser Damm Nr. 104, ist der Ganzmeilenstein mit der Aufschrift „III MEILEN bis BERLIN“ und plastischem Adler im Originalzustand erhalten geblieben. Dieser steht nach den genannten Umsetzungen heute auf Position „20 km bis BERLIN“.

Mit der Umsetzung der Meilensteine vom Meilenabstand (~7,5 km) in Zehnkilometerabstände wurden folgerichtig einige Ganzmeilensteine nicht mehr an der Chaussee benötigt, auf 100 Kilometer wurden 3 Ganzmeilensteine überzählig. Die Ganzmeilensteine mit den Aufschriften „VI MEILEN bis BERLIN“ und „X MEILEN bis BERLIN“ wurden nach Barsikow verkauft, wo sie als „Torwächter“ eines Schlosses zur Aufstellung kamen. Hier stehen sie heute noch und zeigen sich mit dem preußischen Adler und einschließlich der Beschriftung noch im Originalzustand.

Ein weiterer der überzählig gewordenen Ganzmeilensteine wurde an die Chaussee von Perleberg nach Wittenberge versetzt und markiert dort die Entfernung „10 Kilometer von Perleberg“. Dieser Meilenstein zeigt zum Teil noch Reste der ehemaligen Beschriftung „XX MEILEN bis BERLIN“ von der „Neuen Hamburger Chaussee“ als auch die neue Beschriftung mit Entfernungsangaben in Kilometern bezogen auf seinen jetzigen Standort der alten Chaussee von Perleberg nach Wittenberge (siehe Abb. 16). Von den Halbmeilensteinen aus Granit sind im Umfeld der B 5 noch 3 Stück und von den Viertelmeilensteinen 4 Stück vorhanden.

In der Nähe von Barsikow steht an der B 5 in der Ortslage Segeletz solch ein ehemaliger Ganzmeilenobelisk. Er markiert heute die Entfernung 80 km bis Berlin.

4. Meilensteine in Barsikow

Der in Barsikow ansässige Gutsbesitzer von Kriegsheim kaufte (vermutlich) insgesamt 6 der nach 1875 an der „Neuen Hamburger Chaussee“, wie oben beschrieben, überflüssig gewordenen Meilensteine und lies sie im Dorf aufstellen. Die beiden Ganzmeilenobelisken flankieren die ehemalige Einfahrt zum Schlossgelände (des neuen Schlosses von Barsikow). Die Aufstellung dieser Meilensteine erfolgte im Originalzustand, ohne Veränderungen an ihnen vorzunehmen. Die beiden Meilensteine wurden so ausgerichtet, dass ihre Vorderseiten zum Schloss zeigten, damit der Gutsbesitzer von seinem Fenster aus die preußischen Adler sehen konnte. So stehen die Steine jetzt noch, auch wenn man heute viel Fantasie benötigt, um die alte

Situation zu erkennen. Durch Umbauten in der Zeit nach dem 2. Weltkrieg wurde die Schlosszufahrt durch neu errichtete Gebäude zugebaut und das Tor dadurch überflüssig. Nur ein eiserner Radabweiser an einem der Meilensteine erinnert noch an diese Torfunktion. Vom Dorfplatz aus sind die Vorderseiten der beiden Meilensteine mit dem Adler nicht zu sehen. Man muss heute um die Steine herum gehen, um die ursprünglichen Vorderseiten in Augenschein zu nehmen. Vermutlich hat diese Situation mit dazu beigetragen, dass die beiden plastischen Adler, im Gegensatz zu den anderen noch an der B 5 stehenden Meilensteinen, die vergangenen Jahrzehnte unbeschadet überstanden haben. Die Beschriftung der beiden Meilensteine lautet:

Meilenstein an Westseite der Toreinfahrt

| linke Seite | Vorderseite | rechte Seite |
|-------------|-------------|----------------|
| „1 Meile“ | „ X “ | „ 1 ½ Meile “ |
| „ bis “ | „MEILEN“ | „ bis “ |
| „Friesack“ | „ bis “ | „Wusterhausen“ |
| | „BERLIN“ | |

Meilenstein an Ostseite der Toreinfahrt

| linke Seite | Vorderseite | rechte Seite |
|-------------|-------------|--------------|
| „¾ Meilen“ | „ VI “ | „3 Meilen“ |
| „ bis “ | „MEILEN“ | „ bis “ |
| „ Nauen “ | „ bis “ | „Friesack“ |
| | „BERLIN“ | |

Leider wurde irgendwann in der jüngeren Vergangenheit die Angabe zu Friesack an dem linken Meilenstein in „1 ½ Meile“ verfälscht. Im Originalzustand war die Schrift in schwarzer Farbe ausgelegt und auch der Adler schwarz eingefärbt. Beides ist heute nur noch zu erahnen.

Anhand der Beschriftung kann man auf die ursprünglichen Standorte an der „Neuen Hamburger Chaussee“ schließen. Der eine Stein muss etwas nordwestlich von Nauen und der andere Stein eine Meile südöstlich von Friesack gestanden haben.



Abb. 10: Die beiden Ganzmeilenobelisken an der ehemaligen Schlosszufahrt in Barsikow.



Abb. 11 (links):

Originalmodell des preußischen Adlers, so wie er noch heute an den beiden in Barsikow stehenden Ganzmeilenobelisken zu sehen ist.

Abb. 12 (rechts):

Detail der Originalbeschriftung eines der in Barsikow stehenden Ganzmeilenobelisken.



Welchem Zweck die anderen vier nach Barsikow geschafften Meilensteine dienen sollten, ist nicht bekannt. Bei diesen Meilensteinen handelt es sich um jeweils zwei Viertel- und zwei Halbmeilensteine in Würfelform, die ebenfalls ehemals an der „Neuen Hamburger Chaussee“ standen. Ein Viertelmeilenstein steht in etwa gegenüber den beiden Ganzmeilenobelisken an der Südseite des Dorfplatzes. Ein Halbmeilenstein steht in der Nähe des Einganges zur Kirche. Die anderen beiden ehemaligen Meilensteine stehen auf dem Gelände des Schlosses, wobei der Viertelmeilenstein den Spuren am Stein zufolge vermutlich als Untersatz für eine Vase oder Skulptur gedient haben könnte. Eine eingeschlagene Beschriftung haben diese Meilensteine nicht. Es könnte aber sein, dass sie an der Chaussee ursprünglich eine aufgemalte Beschriftung „½ MEILE“ bzw. „¼ MEILE“ trugen.



Abb. 13: Halbmeilenstein auf dem Dorfplatz in Barsikow.



Abb. 14: Viertelmeilenstein auf dem Dorfplatz in Barsikow.

Der siebente in Barsikow stehende Meilenstein steht südöstlich der Kirche, an der Dorfstraße zwischen Kirche und ehemaliger Schule. Es ist ein sogenannter Rundsockelstein. Er entspricht dem Typ 2.3 oben aufgeführten Typologie. Allerdings ist dieser Meilenstein nicht mehr ganz vollständig. Der obere Teil dieses Steines ist irgendwann verlorengegangen. Außerdem ist ein Teil des Steines tief im Bankett versunken. Über die Herkunft dieses Meilensteines und den Zeitpunkt und den Zweck der Aufstellung in Barsikow ist bisher nichts bekannt.



Abb. 15: Rundsockelstein zwischen Kirche und ehemaliger Schule in Barsikow.

5. Vereinsvorstellung

Alle diese oben beschriebenen Objekte sind Denkmale der Verkehrsgeschichte. Hoffen wir, dass sie uns noch lange erhalten bleiben. Einen kleinen Beitrag dazu leistet der gemeinnützige eingetragene Verein „Forschungsgruppe Meilensteine e.V.“.

Die Geschichte des Vereins „Forschungsgruppe Meilensteine“ reicht bis in die 1960-er Jahre in der DDR zurück. Die ersten Mitglieder waren damals noch in der „Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen“ des Kulturbundes der DDR mit Sitz in Karl-Marx-Stadt organisiert. Nach den politischen

Veränderungen im Jahre 1990 wurde im Jahre 1992 eine Satzung erarbeitet und der Verein „Forschungsgruppe Preußische, Mecklenburgische und Anhaltische Meilensteine“ beim Kreisgericht Genthin angemeldet. Noch im gleichen Jahr erkannte das Finanzamt Genthin die Gemeinnützigkeit des Vereins an. In den 1990-er Jahren stießen viele weitere an dem Thema Meilensteine interessierte Personen zu der Forschungsgruppe und es setzte sich die Erkenntnis durch, dass es noch viel mehr als preußische, mecklenburgische und anhaltische Meilensteine gibt. Dazu kam, dass es in Deutschland bisher keine Organisation gab, die sich dem Thema Meilensteine systematisch und übergreifend widmet. Dem Rechnung tragend wurden die Satzung und der Name der Forschungsgruppe geändert. Seit 01.01.2011 heißt der Verein „Forschungsgruppe Meilensteine e.V.“.

Der Verein ist ein Zusammenschluss all derjenigen, die an der Erforschung, Dokumentation und Popularisierung von Meilensteinen als Teil der deutschen Verkehrsgeschichte interessiert sind, die auf den Gebieten der Länder des norddeutschen Bundes ausgenommen des Königreiches Sachsen stehen. Um die sächsischen Meilensteine kümmert sich nach wie vor die „Forschungsgruppe Kursächsische Meilensteine“, mit der es eine gute und koordinierte Zusammenarbeit gibt.

Das Forschungsgebiet umfasst in seiner größten Ausdehnung also ein Gebiet, das von Trier im Westen bis zu Königsberg im Osten, von Oppeln in Süden bis Flensburg im Norden reicht und schließt damit Gebiete im heutigen Polen, Russland, Dänemark und Belgien mit ein. Die Arbeitsergebnisse der Forschungsgruppe werden einerseits in Jahrestagungen vermittelt, die von 1980 bis heute in jedem Jahr stattgefunden haben. Zum anderen werden die Arbeitsergebnisse über das sogenannte Meilenstein-Journal (bis Nr. 43 unter der Bezeichnung „Arbeitsmaterialien“ erschienen) den Mitgliedern und den öffentlichen Bibliotheken im Forschungsgebiet übermittelt. Bisher sind 63 Ausgaben dieses Meilenstein-Journals erschienen.

Die Forschungsgruppe setzt sich für die Erhaltung der Post- und Chausseemeilensteine als Denkmale der Verkehrsgeschichte ein. Dazu erforscht sie die Geschichte der Meilensteine, sucht nach verschollenen Meilensteinen, erfasst alle noch vorhandenen Steine, registriert deren Standorte, ihre Gestalt, ihre Maße und Beschriftungen sowie schlägt deren Aufnahme in das Verzeichnis der Denkmale vor. Sie berät die Eigentümer der Meilensteine und die Denkmalschutzbehörden bei Maßnahmen, die dem Schutz und der Pflege der Meilensteine dienen, sowie bei deren Wiedererrichtung. Sie unterstützt die Gemeinden bei der Aufstellung von Denkmalpflegeplänen.

Viele Restaurierungen an Meilensteinen in ganz Deutschland in den letzten Jahren wurden maßgeblich durch die Forschungsgruppe Meilensteine initiiert. Eine besonders gute Zusammenarbeit gibt es dabei mit der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg.

Kontaktadresse:

Forschungsgruppe Meilensteine e.V.
 c/o Wolfgang Fredrich
 Rühlower Damm 18
 D – 17039 Sponholz
 ☎ 039606 29152
 Internet: www.forschungsgruppe-meilensteine.de
 E-Mail: meilensteine@gmx.de

Quellen:

- verschiedene Ausgaben des MEILENSTEIN-JOURNAL's (vormals Arbeitsmaterial) der Forschungsgruppe Meilensteine e.V.
- verschiedene Aufsätze von Herbert Liman/Berlin
- verschiedene Aufsätze von Rolf Zimmermann/Berlin

Abb. 16: Der nach Wittenberge-Weisen versetzte Ganzmeilenstein von der „Neuen Hamburger Chaussee“. Deutlich sind hier noch der Adler und darunter Reste („XX“) der alten Meilenbeschriftung erkennbar.



(Alle Aufnahmen: Olaf Grell/Bernau, 2009-2012)