

Preußische Poststraßen und preußische Postmeilensteine in Brandenburg*

Unter Postmeilensteinen versteht man die unter der Verantwortung der preußischen Postverwaltung zwischen etwa 1730 und 1806 aufgestellten Meilensteine an den Poststraßen und frühen (ersten) Chausseen. Die Geschichte der preußischen Postmeilensteine ist sehr eng verbunden mit der Planung und Realisierung der ersten preußischen Fernchaussee von Magdeburg über Halle zur Landesgrenze zu Sachsen bei Großkugel und mit der Person des preußischen Generalpostmeisters Graf von der Schulenburg. In der Person des Grafen begegnet uns eine preußische Persönlichkeit, welche im preußischen Staat tätig war und die zum engen Führungskreis der preußischen Könige gehörte. Graf von der Schulenburg übte immer mehrere Funktionen gleichzeitig im preußischen Staat aus und verfügte über sehr gut funktionierende Kontakte und Beziehungen zu den Verwaltungen. Dies erklärt auch, warum die Meilensteinsetzung an preußischen Posttrouten von Magdeburg aus getestet wurde, um anschließend in Preußen flächendeckend zur Anwendung zu kommen, um die Metropolen Preußens mit ihren Provinzen dauerhaft zu verbinden.

Im Jahre 1800 wurde Friedrich Wilhelm Graf von der Schulenburg-Kehnert (21.11.1742 bis 7.04.1815) zum preußischen Generalpostmeister berufen. Am 1.08.1800 formulierte er seine berufliche Zielstellung als Generalpostmeister: „Meine Absicht ist, die Haupt-Post-Straßen vermessen und die Meilenzahl durch Meilenzeiger bezeichnen zu lassen, damit sich einerseits die Postillione hiernach richten, andernteils aber auch die Reisenden genau wissen und sehen können, für wie viel Meilen sie Postgeld zu bezahlen haben.“ Diese Absicht wurde von ihm sehr zielstrebig und erfolgreich durchgeführt. Dieser Zeitabschnitt der Setzung der preußischen Postmeilensteine endete 1805 durch

den Krieg Frankreichs gegen Preußen und wurde 1806 aktenmäßig abgeschlossen.

Bei der Betrachtung des Sachverhaltes ist von besonderer Bedeutung, dass der Einfluss des preußischen Generalpostmeisters und damit des preußischen Oberbaudepartements im genannten Zeitraum nur für die östlichen preußischen Länder Brandenburg, Pommern und Preußen (Westpreußen und Ostpreußen) zutraf.

Das Herzogtum Magdeburg, das Fürstentum Halberstadt, Schlesien und die Rheinprovinzen trafen ihre Entscheidungen selbstständig. Es ist aber festzustellen, dass es eine intensive und fruchtbare Zusammenarbeit im Bezug auf das Postwesen in Preußen

* Nachdruck mit freundlicher Genehmigung des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg

mit dem Herzogtum Magdeburg und dem Fürstentum Halberstadt gegeben hat, welche auf die Persönlichkeit des Grafen von der Schulenburg zurückzuführen ist, in dessen Zuständigkeit dies fiel.

Die Planung und Realisierung des Baues der ersten preußischen Fernchaussee von Magdeburg nach Leipzig, über Halle bis zur preußischen Grenze bei Großkugel ist auch als Teststrecke für die Setzung der Meilensteine zu werten. Die Erfahrungen aus dem Bau dieser Chaussee (seit 1800 Postkurs), insbesondere in Bezug auf die Meilensteine wurden für die ab 1800 vermessenen preußischen Postkurse übernommen und weiterentwickelt.



Abb. 1: Ganzmeilenstein im Krämer um 1920

Wichtige Eckdaten im Bezug auf die preußischen Poststraßen und Postmeilensteine sind dabei:

- 1786 Regierungsantritt von König Friedrich Wilhelm II.
- 1787 Planungsbeginn der Chaussee Magdeburg - Halle - Großkugel. Der König bestätigt im Zusammenhang mit dem angeordneten Bau der Chaussee

die Form und die Maße der Meilensteine mit dem Emblem „FW R II.“.

- 1788 Baubeginn der genannten Chaussee
- 24.06.1800 Berufung von Graf von der Schulenburg zum preußischen Generalpostmeister.
- 5.10.1800 Graf von der Schulenburg erarbeitet mit dem Geheimen Oberfinanzrat von Segebarth eine Vorlage an König Friedrich Wilhelm III. Darin wird die Bildung einer „Post-Meliorations-Casse“ vorgeschlagen. Die Mittel dazu sollen aus den Gewinnen des Rechnungsjahres 1799/1800 in Höhe von 100 000 Thalern kommen. Vorgesehen sind u.a. die Abdeckung der Kosten für die Vermessung der Poststraßen, die Kosten für die Anfertigung und Aufstellung der Meilenpfeiler „und was sonst noch anhängig ist“.
- 17.10.1800 Freigabe der Chaussee Magdeburg - Halle durch das Generalpostamt als Postkurs.
- 1800 Im IV. Quartal veranlasst das Generalpostamt unter Leitung des Grafen von der Schulenburg das Oberbaudepartment im Generaldirektorium die Vermessung der Postkurse durchführen zu lassen. Praktisch passiert dies durch die Auftragserteilung des Hofpostamtes in Berlin an die Baukonstrukteure Langhans, Ahlert, Kienitz und andere. Danach erfolgen die Vermessungen der damals existie-

- renden Hauptpostkurse. Nach den Vermessungen, den dazugehörigen Protokollen und Karten wurden die Meilensteine aufgestellt.
- 1801** Bauabschluss der ersten preußischen Fernchaussee mit ca. 11 ½ Meilen Länge von Magdeburg über Halle nach Großkugel auf allen Abschnitten. Durchgängige Erhebung von Chausseegeld.
- 1801/1802** Für das Rechnungsjahr 1801/1802 wurden im preußischen Haushalt durch das Greifen des „Post-Meliorations-Fond“ bereits 148 660 Thaler Mehreinnahmen gegenüber dem Haushaltsjahr 1798/1799 verbucht. Damit war die Grundlage für ein sehr wirtschaftliches Staatsunternehmen Preußens gelegt.
- seit 1802** Auf den seit 1800 neu vermessenen Posttrouten werden die neu festgelegten Portosätze zur Anwendung gebracht. Meilensteine sind bereits gesetzt.
- 1804** Im Generalpostamt in Berlin lässt man endgültig Pläne fallen, welche eine Veränderung (Aussehen, Maße, usw.) der bereits aufgestellten Postmeilensteine beinhalteten. Die seit 1800 und bis zum Ende der Aktion 1806 aufgestellten Postmeilensteine haben also ein einheitliches Aussehen und annähernd gleiche Maße.
- 19.09.1806** Der preußische Staatsrat Klibber schließt die „Aktion“ der Vermessung der Posttrouten ab. Graf von der Schulenburg ist bereits mit dem geflohenen König in Königsberg. Der Krieg gegen Frankreich ist die Ursache. Es sind noch nicht alle Posttrouten vermessen. Von den 49 Hauptposttrouten sind es 21 und von den 518 Postkursen sind 120 vermessen.
- 18.10.1806** Der „Post-Meliorations-Fond“ wird geschlossen. In der Endabrechnung für den Zeitraum vom 5.10.1800 bis zum 18.10.1806 sind u. a. folgende Posten enthalten:
 Vermessungskosten für Straßen: 8241 Thaler, 4 Groschen, 2 Pfennig
 Errichtung von Meilenpfeilern: 47 587 Thaler, 7 Pfennig.
- Ursprung und Entwicklung der Form des Aussehens der preußischen Postmeilensteine**
- Meilensteine gab es in Preußen nachweisbar seit 1730. Der spätere preußische König hatte sich 1728 in Sachsen mit dem dortigen System der Postmeilensteine befasst und sich entschlossen, diese Neuerung auch in Preußen einzuführen. Auch das Aussehen entsprach dem Vorbild. So zeigt sich die Berliner Torsäule vom Dönhoffplatz nach sächsischem Vorbild aber in bescheidener preußischer Schlichtheit. Im Gegensatz und in Weiterentwicklung der Erkenntnisse aus Sachsen wurden in Preußen folgende Veränderungen vorgenommen:
1. Die Finanzierung der Meilensteinsetzung erfolgt durch den preußischen Staat. (In Sachsen musste der Eigentümer des



Abb. 2: Ganzmeilenstein Magdeburg

Grund und Bodens, auf dem eine Postmeilensäule aufzustellen war, für die Kosten aufkommen.)

2. An Postmeilensteinen wurden für die Postkurse nur drei Arten (Ganz-, Halb- und Viertelmeilenstein) festgelegt. In Sachsen gab es dagegen vier Arten.

3. Die Gestaltung der preußischen Meilensteine war wesentlich einfacher ohne weitere Verzierungen und ohne farbliche Gestaltung. Dadurch wurden die Meilensteine kostengünstiger.

4. Während es in Sachsen ein flächiges (dezentrales) Netz von Poststraßen gab, waren die Poststraßen in Brandenburg bis auf Ausnahmen alle auf Berlin ausgerichtet.

Grundsätzlich kann die Wertigkeit eines preußischen Meilensteines an seinem Erscheinungsbild ausgemacht werden:

- Ganzmeilenstein: großer Obelisk auf Würfel
- Halbmeilenstein: kleiner Obelisk auf Würfel



Abb. 3: Ganzmeilenstein Niedergörne

• Viertelmeilenstein: Würfel
Im Detail unterscheidet man noch nach drei Formen:

- Postmeilensteine einfacher Form ohne weitere Schmuckelemente,
- Postmeilensteine „Altmärkischer Form“ mit Standarten am Schaft der Ganz- und Halbmeilensteine sowie Ovalen an den Seiten der Viertelmeilenwürfel und
- Postmeilensteine an der Magdeburg - Großkugeler Chaussee (diese trugen zusätzlich noch einen preußischen Adler, die königlichen Initialen „FW“ und eingemeißelte Entfernungsangaben in den Standarten bzw. Ovalen).

Diese Meilensteine aller drei Formen haben die gleichen Maße und sind überwiegend aus Sandstein gefertigt. Die Bauteile der Ganzmeilensteine und der Halbmeilensteine sind miteinander verdübelt und entsprechend der Technologie der damaligen Zeit verbleit.

Eine weitere besondere Form der Postmeilensteine ist an den Hauptpostkursen Berlin - Königsberg und Berlin - Breslau zu finden. Es handelt sich um Meilensteine aus Gusseisen.

Die Ganz- und Halbmeilensteine bestehen aus drei separat gegossenen Teilen (Basis, Sockel und Obeliskenschaft mit Posthornabbildung am Bande). Der Körper der Säule war hohl und die Bauteile aus Metall. Sie wurden mit je vier Metalldübeln (in den Ecken) ineinander gesteckt bzw. aufgestellt. Die Basis wurde auf ein festes Fundament gestellt und befestigt. Die Viertelmeilensteine bestehen aus einem gegossenen Teil mit einer Posthornabbildung am Bande. Auch sie sind auf ein festes Fundament gestellt und befestigt.

Bei den uns bekannten Objekten handelt es sich um den Restbestand von Meilenzeigern aus der Eisenhütte Vietz/Witnica in der Neumark (im heutigen Polen). Wie sich in der Praxis zeigte, hatten die Meilenzeiger aus Eisenguss ein sehr würdiges Aussehen und sie galten als kostbar, waren aber wenig haltbar. Die Gründe dafür beziehen sich u.a. auf ihre Bauweise (hohl und relativ leicht, mit nur je vier Stiften/Dübeln ineinander gesteckt und montiert)

und sind im Material zu suchen. Das Gusseisen ist sehr empfindlich gegen Korrosion und lässt sich leicht beschädigen. Schläge oder Berührungen (grob) lassen das Gusseisen zerspringen. Darüber hinaus konnte man die Obeliskenschaft relativ leicht umwerfen. Auch bei Hochwasser war ihre Standfestigkeit nicht gewährleistet.

Die preußischen Postkurse mit Postmeilensteinen

An folgenden preußischen Poststraßen sind Postmeilensteine gesetzt worden, nachweisbar und zum Teil heute noch vorhanden, wie die nachfolgende Auflistung belegt:

- Postkurs Magdeburg - Halle - Leipzig (preußisch bis Großkugel), die erste preußische Fernchausee-Teststrecke zum Chauseebau und zur Setzung der Meilensteine, seit 1800 Hauptpostkurs
- Preußischer Hauptpostkurs Wesel - Magdeburg - Berlin - Königsberg - Nimmersatt, Gesamtlänge 279 ½ Meilen, mit den Abschnitten:
 - Südkurs Berlin - Brandenburg über Potsdam (Der Abschnitt Berlin - Potsdam hat eine besondere Be-



Abb. 4: Halbmeilenstein Wustrewe



Abb. 5: Gusseisener Viertelmeilenstein in Polen



Abb. 6: Ganzmeilenstein Seelow



Abb. 7: Viertelmeilenstein Dalchau

deutung, da er die zwei preußischen Residenzen verbindet.)

- Nordkurs Berlin - Brandenburg über Spandau
- Südkurs Brandenburg - Magdeburg über Ziesar und Hohenzitz,
- Nordkurs Brandenburg - Magdeburg über Plau, Genthin und Burg und
- Berlin - Küstrin - Woldenberg - Königsberg
- Magdeburg - Halberstadt (und weiter in Richtung der rheinischen Provinzen)

- Postkurs Berlin - Hamburg („Alte Hamburger Poststraße“)
- Postkurs Berlin - Dresden („Alte Dresdener Poststraße“)
- Postkurs Berlin - Stettin („Alte Stettiner Poststraße“)
- Postkurs Berlin - Leipzig über Potsdam, Treuenbrietzen und Wittenberg
- Postkurs Berlin - Salzwedel über Rathenow, Stendal und Gardelegen
- Postkurs Magdeburg - Hamburg (Ostkurs über Tangermünde, Havelberg und Kletzke)
- Postkurs Magdeburg - Hamburg (Westkurs über Stendal, Arendsee und Lenzen)
- Postkurs Berlin - Breslau/Wrocław über Müncheberg und Frankfurt (Oder)
- Postkurs Berlin - Bad Freienwalde

Die Streckenführung der preußischen Poststraßen stimmt in vielen Fällen nicht mit den Streckenführungen der späteren Fernchassen bzw. heutigen Bundesstraßen überein. Die Poststraßen folgten historischen Streckenentwicklungen, und die Chassen sind ingenieurtechnische Bauwerke, die sich der Ökonomie unterordnen. So befinden sich heute zahlreiche Abschnitte alter preußischer Poststraßen in landwirtschaftlich genutzten und landschaftlich interessanten Gebieten und sind untergeordnete Feld- oder Waldwege. Als besonderes Beispiel soll hier die „Alte Hamburger Poststraße“ im Abschnitt von Bötzw bis Linum genannt werden.

Nach bisherigen Forschungsergebnissen wurden Postkurse mit einer Länge von mindestens 221 Meilen vermessen und mit Meilensteinen bestückt. Es müssten zwischen 1800 und 1806, rechnerisch ermittelt, 204 Ganz-, 207 Halb- und 408 Viertelmeilensteine errichtet worden sein,

insgesamt also 819 Objekte. Gegenwärtig sind davon, teilweise auch nur unvollständig erhalten, 61 Ganz-, 20 Halb- und 36 Viertelmeilensteine vorhanden. Eines dieser 117 Objekte ist eine komplette Rekonstruktion.

Als der Verkehr auf die neugebauten Chausseen übergang, wurden die Postmeilensteine funktionslos. Einige der Meilensteine blieben erhalten, viele aber wurden anderen Verwendungszwecken zugeführt. Beispiele sind:

- Umsetzung an nahegelegene Chausseen und Weiterverwendung als Chausseemeilenstein (z. B. im östlichen Brandenburg)
- Verkauf als Baumaterial
- Verwendung als Grenzstein (z. B. im Altkreis Osthavelland)
- Verwendung als Wegweiserstein (z. B. in der Prignitz)
- Verkauf an die optische Industrie in Rathenow zur Verwendung als Schleifstein
- Verwendung als Material für Denkmäler

Ausgewählte Postkurse

Postkurs Berlin - Brandenburg - Magdeburg

Bis zum Beginn des Chausseebaues gab es zwei Poststraßen (-routen), die mit Meilensteinen ausgestattet wurden. Beide Routen trafen sich in Brandenburg. Die nördliche Route kam von Berlin und führte über Spandau und Tremmen nach Brandenburg. Von Brandenburg ging es dann über Plaue, Genthin und Burg nach Magdeburg. Die südliche Route kam von Berlin über Potsdam und Groß Kreutz nach Brandenburg.

Von Brandenburg führte sie über Ziesar, Möckern nach Magdeburg. An beiden

Routen wurden im 18. Jahrhundert Postmeilensteine (Ganz- und Halbmeilensteine sowie würfelförmige Viertelmeilensteine) aufgestellt. Dies beweisen auch alte Karten und Abbildungen. Von den Postmeilensteinen haben sich nur wenige erhalten. In der Stadt Brandenburg gibt es heute noch ein komplettes Exemplar, einen Ganzmeilenstein. Weitere Reststücke sind noch vereinzelt erhalten geblieben:

- Zwischen Potsdam und Brandenburg ist ein Teil eines Halbmeilensteins in Götz zu finden.
- Zwischen Spandau und Brandenburg sind drei Ganzmeilensteine bei Tremmen, Roskow (jeweils nur Sockel und Fußteil) und Mötzow (nur Fußteil) erhalten geblieben.
- Zwischen Brandenburg und Genthin wurden ein Viertelmeilenstein und ein Teil eines Halbmeilensteins bei Plauerhof gefunden. Diese Steine wurden 1982 ins Kreismuseum Genthin überführt.
- Im Krugpark in Brandenburg-Wilhelmsdorf stand von etwa 1900 bis 1982 der heute wieder in der Stadt stehende Ganzmeilenstein. Als Fundament dienten an diesem Standort im Krugpark Teile weiterer Meilensteine (ein Halb- und ein Viertelmeilenstein).



Abb. 8: Rest des Ganzmeilensteines Tremmen



**Abb. 9: Ganzmeilenstein
Brandenburg**



**Abb. 10: Ganzmeilenstein
Berlin-Tegel**



**Abb. 11: Der „verschönerte“
Ganzmeilenstein
Wustrau-Altfrisesack**

Während die Halbmeilensteinteile ebenfalls 1982 ins Kreismuseum Genthin überführt wurden, wird der Viertelmeilenstein wieder einen Platz an der alten Poststraße nach Spandau erhalten. Auch ein weiterer ehemals noch im Krugpark stehender Viertelmeilenwürfel ist heute im Kreismuseum Genthin zu finden.

Postkurs Berlin - Hamburg

Die „Alte Hamburger Poststraße“ hat ihren Ursprung im Pilgerweg von Berlin zum „Wunderblut Wilsnack“, heute Bad Wilsnack. 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 neun Ganz-, fünf Halb- und fünf Viertelmeilensteine bekannt und damit als Gesamtobjekt oder Reststücke erhalten geblieben. Im heutigen Stadtgebiet von Berlin existiert noch der Ganzmeilenstein Tegel, welcher aber nicht mehr am Originalstandort steht. Der Ganzmeilenstein mit der Position „4 Meilen bis Berlin“ im Krämer-

Wald ist sehr gut erhalten. Er wurde 2004 restauriert und am Originalstandort wieder aufgebaut. Er ist einer der besterhaltenen Meilensteine dieser Generation. In seinem Umfeld, dem Abschnitt der alten Poststraße von Bötzow bis Linum, wird zur Zeit durch den Förderverein Regionalpark Krämer Forst e.V. ein in Brandenburg einmaliges Projekt durchgeführt. In diesem Abschnitt wird die „Alte Hamburger Poststraße“ wieder in allen Einzelheiten rekonstruiert und damit in der Gegenwart nachvollziehbar. Der genannte Ganzmeilenstein und die Nachbildung eines hölzernen Armenwegweisers bilden die Basis dieses Projektes. Alle weiteren Halb- und Viertelmeilensteine werden durch Nachbildungen ersetzt und kommen dann in diesem landschaftlich sehr schönen Waldgebiet voll zur Geltung.

Folgt man der Poststraße von dort weiter in Richtung Hamburg begegnet uns unweit von Fehrbellin, in Wustrau-Altfrisesack ein weiterer preußischer Ganzmeilenstein am Ortsrand von Wustrau. Er zeigte einst die Position „8 Meilen bis Berlin“ an und stand ursprünglich im heutigen Dammkrug nörd-

lich von Fehrbellin. Dieses sehr gut erhaltene Denkmal preußischer Verkehrsgeschichte wurde leider in den letzten Jahren unter völliger Missachtung denkmalpflegerischer Gesichtspunkte mit Baumarktkleber und Ölfarbe „verschönert“ und trägt heute Wegweiserbeschriftungen. Dieser Meilenstein soll wieder in seinen historischen Urzustand zurückgebaut werden und somit der Nachwelt erhalten bleiben. Gleichfalls geplant sind die Restaurierung und die damit verbundene Komplettierung (der Schaft fehlt) des Ganzmeilensteines Ganzer an der Position „10 Meilen bis Berlin“. Er wurde bereits geborgen und gesichert. Auf dem weiteren Weg nach Hamburg begegnet man auf dem Dorfplatz der Ortschaft Kletzke einem Kriegerdenkmal, welches aus dem preußischen Postmeilenstein mit der Position „16 Meilen bis Berlin“ entstanden sein könnte. Nach der Aufgabe des Postkurses verloren die Meilensteine ihre Bedeutung und wurden bekannterweise anderen Verwendungszwecken zugeführt. Am Verlauf der alten Poststraße zwischen Perleberg und Lenzen stehen heute einige zu Wegweisersteinen umfunktionierte Viertelmeilensteine, einer davon bei Lenzen auch noch komplett erhalten. In Lenzen selbst steht auf dem Marktplatz der 2004 restaurierte und am Originalstandort wieder aufgestellte Meilenstein mit der Position



Abb. 12: Viertelmeilenstein Lenzen



Abb. 13: Ganzmeilenstein Motzen

„22 Meilen bis Berlin“. Da sich in Lenzen der Postkurs von Berlin nach Hamburg mit dem Postkurs von Magdeburg vereinigt, markiert dieser Meilenstein gleichzeitig die Position „18 Meilen bis Magdeburg“. Der Verlauf der „Alten Hamburger Poststraße“ auf preußischem Gebiet ist in kaum einem Abschnitt mit heute bedeutsamen Verkehrsverbindungen identisch. Diese Streckenführung wurde 1830 endgültig aufgegeben, nachdem die „Neue Hamburger Chaussee“, die heutige B 5, fertig gestellt wurde. Diese Chaussee verläuft grundsätzlich auf anderen Trassen und ist eine moderne „Kunststraße“. Sie wurde nach der Fertigstellung mit neuen, eigens für diese Chaussee entworfenen und angefertigten Meilensteinen bestückt.

Postkurs Berlin - Dresden

Bereits 1712 wurde ein Postkurs von Berlin nach Dresden eingerichtet. Er führte

von Berlin über Großziethen, Brusendorf, Mittenwalde und Töpchin weiter nach Baruth. Zwischen Töpchin und Baruth lag damals die Grenze zwischen Preußen und dem Kurfürstentum Sachsen. Auf dem in Sachsen liegenden Abschnitt des Postkurses wurden kursächsische Postmeilensäulen aufgestellt. Auf dem nördlichen, auf preußischem Gebiet liegenden Abschnitt dieser Poststraße, stehen heute noch drei preußische Ganzmeilensteine, in Waßmannsdorf, in Brusendorf und in Motzen. Der Stein in Motzen ist am besten erhalten.

Postkurs Berlin - Stettin

Der Hauptpostkurs Berlin - Stettin führte bis etwa 1805 über Oranienburg, Zehdenick, Templin, Prenzlau, Brüssow und Löcknitz. An dieser Poststraße wurden Meilensteine aufgestellt, von denen bis heute nur drei Exemplare, zum Teil als Fragment, erhalten blieben. Einer davon wurde zu einem Friedensdenkmal im Ort Hindenburg umfunktioniert. Ab 1805 führte der Hauptpostkurs über Weißensee, Malchow, Lindenberg, Schwanebeck, Bernau, Sydow, Schönholz, Neustadt-Eberswalde, Serwest, Angermünde, Schwedt, Vierraden und Gartz bis zur Brandenburgisch-Pommerschen Grenze, ist also nur teilweise mit der heutigen B 2 identisch. Postmeilensteine von dieser Route sind nicht bekannt. Die Strecke Vierraden - Gartz war nur im Sommer befahrbar. Im Winter musste bis zur Erbauung des Gartzzer Dammes 1828 der „Großen Bruch“ westlich umfahren werden.

Postkurs Berlin - Leipzig

Bis zur Erbauung der Berlin - Potsdamer Chaussee (1795) ging der Postkurs von Berlin nach Leipzig über Tempelhof, Giesendorf, Teltow, Schenkendorf, Phillipsthal, Saarmund, Kähnsdorf und



Abb. 14: Ganzmeilenstein Waldsiefersdorf

Beelitz, erst danach über Potsdam und Beelitz. Von der alten Poststraße berichtet noch ein Postmeilenstein in Buchholz bei Treuenbrietzen. Er stand in der Ortslage bis zum 1. Weltkrieg, wurde danach als Kriegerdenkmal auf dem Friedhof nahe der Kirche aufgestellt und beim Ausbau der B 2 1999/2000 restauriert und an neuer Stelle gut sichtbar errichtet. Er zeigt wohl ursprünglich 8 Meilen bis Berlin (oder später 4 Meilen bis Potsdam) an. Vor dem Heimatmuseum in Treuenbrietzen steht ein weiterer Postmeilenstein.

Postkurs Berlin - Küstrin / Berlin - Frankfurt (Oder)

Östlich von Berlin entspricht die Streckenführung der heutigen B 1 im Großen und Ganzen der alten Poststraße nach Küstrin. Bereits vor 1800 gab es im Abschnitt von Berlin nach Müncheberg eine alte Poststraße und auch der Chausseebau war hier bereits um 1803 erfolgt. Es ist



Abb. 15: Ganzmeilenstein Hindenburg, als Denkmal



Abb. 16: Ganzmeilenstein Buchholz, alter Zustand auf dem Friedhof als Kriegerdenkmal



Abb. 17: Ganzmeilenstein Buchholz, nach der Restaurierung an neuem Standort in der Dorfaue

aber nicht zweifelsfrei bekannt, ob schon damals an dieser Strecke Meilensteine gestanden haben. Da aber auf weiter östlich folgenden Strecken Postmeilensteine zu finden sind, ist zu vermuten, dass auch hier solche gestanden haben. So ergibt eine Kartenauswertung, dass Meilensteine bei „1/4“, „1/2“, „3/4“, „1“ und „1 1/4“ Meile Entfernung vom Frankfurter Tor gestanden haben. Das deckt die Strecke zwischen Friedrichsfelde und Kaulsdorf ab. Wie die Meilensteine ausgesehen haben, ist nicht bekannt. Es könnte aber vermutet werden, dass sie wie der heute in Waldsiederndorf stehende Meilenstein ausgesehen haben. Von diesem Stein wird vermutet, dass er von der alten Chaussee Berlin - Müncheberg (von 1803) stammt. Der Verlauf der Poststraße von Müncheberg nach Küstrin weicht vom heutigen Verlauf der B 1 etwas ab. Von der Poststraße sind keine Meilensteine bekannt, allerdings sind an der Chaussee nach Küstrin Postmeilensteine als Ganzmeilensteine

aufgestellt worden. Der einzige auf brandenburgischem Gebiet komplett erhaltene Ganzmeilenstein dieser Art steht in Seelow.

Von Müncheberg nach Frankfurt (Oder) entspricht die heutige Straßenführung der B 5 auch im Wesentlichen der alten Poststraße. Postmeilensteine sind auf dieser Strecke, im Gegensatz zur Fortsetzung dieser auf polnischem Gebiet, nicht erhalten geblieben.

Olaf Grell, Rolf Zimmermann
Forschungsgruppe Preußische,
Mecklenburgische und
Anhaltische Meilensteine e.V.
www.forschungsgruppe-meilensteine.de

