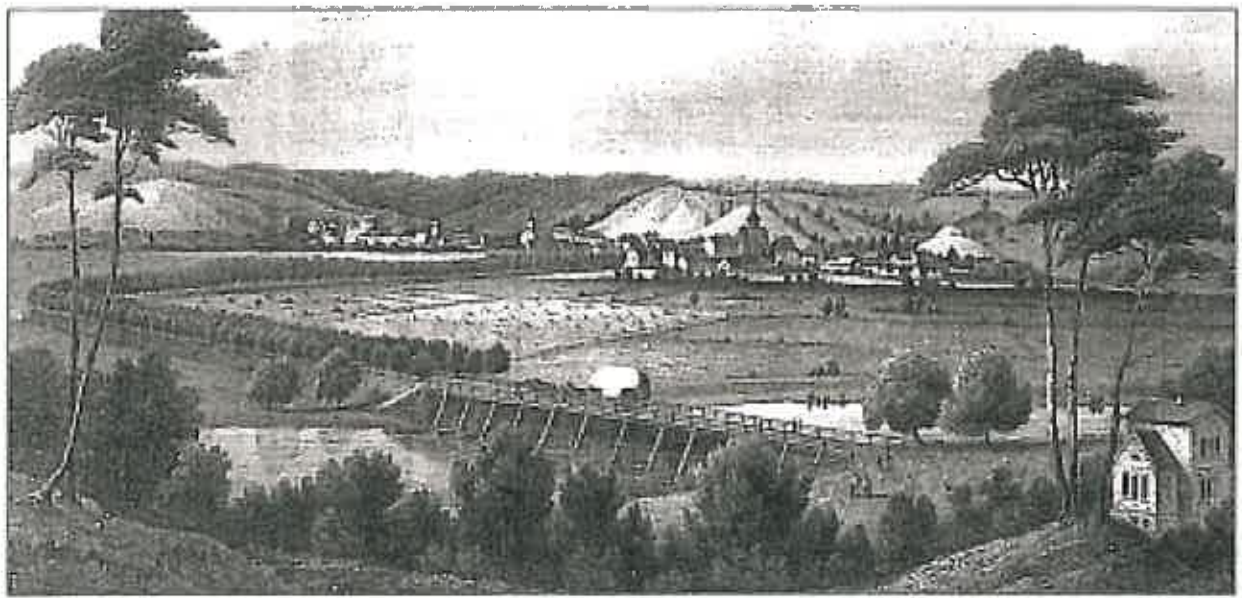


Chausseen • Alleen • Meilensteine • Chausseehäuser



**Zeitzeugen der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung
Brandenburgs und Berlins**



**Chausseen • Alleen • Meilensteine •
Chausseehäuser**

**Zeitzeugen
der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung
Brandenburgs und Berlins**



Grußwort



Wer heute auf unseren Straßen in Brandenburg unterwegs ist, wird sich über die baubestandenen Strecken freuen, vielleicht einige kleine Häuser am Straßenrand bemerken und auf Steinen seltsame Entfernungsangaben wie "X Mellen bis Berlin" lesen. Alles Erinnerungen an eine Epoche des preußischen Chausseebaus des 19. Jahrhunderts, an die Zeit des Aufbruchs in eine neue Zeit, an eine vorbildliche Organisation einer Verwaltung und an eine ökonomisch sinnvolle Bautechnik. Diese Publikation soll das baukulturelle Erbe dieser Zeit bewahren helfen und zugleich ein verkehrspolitischer Beitrag im Rahmen der Brandenburger Kulturlandkampagne 2008 „Metropole und Provinz, Provinz und Metropole“ sein.

Straßen stellen auch heute noch die wichtigsten Verbindungen zwischen Brandenburg und Berlin dar. Zwar haben sich Bedeutung und Aussehen seit der Zeit der Chausseen geändert, besonders seit Pferd und Wagen den Kraftfahrzeugen gewichen sind. Aber so wie heute noch viele Bundesstraßen die Trassen der alten Chausseen benutzen, so sind die damit entwickelten technischen Grundsätze und Regeln noch heute gültig. Das geht von der Entwässerung über den Straßengraben bis zur Straßenbegrenzung, nur stehen statt der Prellsteine heute Leitpfosten am Straßenrand. Statt der Meilensteine finden wir heute Wegweiser und Stationstafeln. Waren früher die in den Chausseehäusern untergebrachten Chausseewärter für bestimmte Abschnitte der Chaussee verantwortlich, unterhalten heute die Straßenmeister in ihren Meistereien die Straßen. Und die Chaussee-Einnehmerhäuser erinnern an die bis 1875 übliche Erhebung von Chausseegeld von den Benutzern - außer Fußgängern - Vorgänger der heutigen Mautgebühren.

Eine weitere Absicht dieser Broschüre ist es, für den Erhalt der chausseebegleitenden Alleen, der Chausseehäuser und Mellensteine zu werben, damit diese Zeugnisse der Verkehrs- und Kulturgeschichte noch lange von den Leistungen unserer Vorfahren berichten können und die typischen Merkmale der Landschaft Brandenburgs bewahrt werden.

Allen, die sich um Erhalt dieser Zeugnisse der Vergangenheit bemüht haben, möchte ich an dieser Stelle danken. Ich hoffe, dass noch viele Menschen an diesen Zeugnissen der Verbindungen zwischen Berlin und Brandenburg Freude haben werden.



Reinhold Dellmann

Minister für Infrastruktur und Raumordnung
des Landes Brandenburg

Vorwort



Verkehrswege stellen die Verbindung zwischen Metropole und Provinz und Provinz und Metropole dar. Waren bis zum Ende des 18. Jahrhunderts die Wege noch unbefestigt und die Güter wurden noch überwiegend auf dem Wasser transportiert, so verbanden ab Ende des 18. Jahrhunderts nach den damaligen modernen Gesichtspunkten entworfene und gebaute Straßen, die Chaussees zuerst die Residenzstädte Berlin und Potsdam miteinander.

Diese Chaussees bildeten so das Fundament für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung Brandenburgs und Berlins und sind damit die Basis des heutigen Straßennetzes. Wie schon in der Historie bilden die Straßen und Wege die Grundlage für die Öffnung des Landes Brandenburg gegenüber der Metropole Berlin. Mit den Schlössern Potsdams, den Wald und Seenlandschaften Brandenburgs, den Alleen, den Kirchen und Klöstern und den vielfältigen kulturellen Veranstaltungen seien nur einige wenige Anreize des Landes Brandenburgs aufgeführt.

Die Kulturlandkampagne 2008 widmet sich in diesem Jahr dem Beziehungsnetz von Metropole und Provinz einmal vor dem Hintergrund einer langen gemeinsamen Geschichte der beiden Bundesländer, zum anderen mit Blick auf das gemeinsame Leitbild der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, das im Jahr 2006 von beiden Landesregierungen beschlossen wurde.

Seit dem Themenjahr 2006 stehen die Kulturlandkampagnen unter der gemeinsamen Schirmherrschaft der Kulturministerin und des Infrastrukturministers mit fachpolitischer und finanzieller Unterstützung. Im Themenjahr 2007 konnte auch der Umweltminister gewonnen werden.

Besonders freut es mich, dass dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg in diesem Jahr erstmalig die Möglichkeit zur Beteiligung an dieser interessanten Kampagne eingeräumt wird. In dieser Broschüre, einer Ausstellung und einem Symposium möchten wir Sie auf die kulturelle, politische und wirtschaftliche Bedeutung der Straßen als Grundlage für die Entwicklung der Beziehungen zwischen Metropole und Provinz und umgekehrt hinweisen.

Die an den wichtigsten Straßen stehenden Meilensteine sind ein deutliches Indiz für die Beziehungen und Verbindungen zwischen Metropole und Provinz. Welche Vielzahl von Meilensteinen das Kulturland Brandenburg besitzt, zeigen Karten und Tabellen. Wer Freude daran hat, kann so auf Reisen zwischen Provinz und Metropole das „Gesamtkunstwerk“ Straße mit Fahrbahnen, Bäumen, Brücken, Chausseehäusern und Meilensteinen betrachten.

Getreu dem Leitbild der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg soll der durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg zu erarbeitende Beitrag eine stärkere Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Region erzeugen.

Ich danke allen denjenigen, die dieses Projekt mit großem Engagement begleitet und damit einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg der Kulturlandkampagne 2008 geliefert haben.

Hans-Reinhard Reuter

Vorstandsvorsitzender
des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg



2 Einleitung

von Herbert Liman

Die Beziehungen und Verbindungen zwischen Metropole und Provinz werden durch nichts deutlicher ausgedrückt als durch die an den wichtigsten Straßen stehenden Meilensteine.

„1 Meile bis Berlin“ - rund 7,5 km sind es noch bis zur Haupt- und Residenzstadt Berlin, wussten die Brandenburger im 19. Jahrhundert, wenn sie am Meilenstein vorbeigingen (und die meisten gingen zu Fuß oder trieben Vieh), vorbelritten oder im eigenen Wagen oder in der Postkutsche vorbeifuhren. Nach dem Erlass vom 13.5.1869 ist eine Meile genau 7,5324 km. Nach Entfernungen berechnet wurden die für die Post zu zahlenden Entgelte und das Chausseegeld, das aber Fußgänger nicht bezahlen mussten. Die Gestalt der Meilensteine änderte sich entsprechend dem Stil der Zeit und hatte oft Vorbilder. Die Obelisken aus der Zeit Friedrich Wilhelm I. nach 1730 hatten als Vorbilder die sächsischen Meilensäulen. Die Obelisken und Ruhebänke und die glockenförmigen Steine aus der Zeit nach 1814 hatte Schinkel entworfen. Die Säulenstümpfe, Rundsockelsteine genannt, hatten die römischen Meilensteine zum Vorbild und wurden 1834 vom sparsamen Finanzminister Rother eingeführt, und die römischen Kugelmelsteine zwischen Berlin und Potsdam, nach 1846 gestellt, waren Abbildungen von Säulen, die Friedrich Wilhelm IV. und Stüler auf ihren Italienreisen gesehen und gezeichnet hatten.

Die frühen preußischen Meilensteine standen an den Posttrouten, die Berlin mit den Provinzen und den Nachbarstaaten verbanden. Sie markierten die Wege, zeigten Ziel und Entfernung an und halfen so mit, die preußische Post zu einer der zuverlässigsten in Europa zu machen.

Aber Meilensteine waren auch wichtige Symbole der Herrschaft und des Zeitgeschmacks, was sich besonders an den Meilensteinen an der Straße zwischen den Residenzen Berlin und Potsdam nachweisen lässt.

Eine neue zusätzliche Bedeutung erlangten die Meilensteine nach der Anfang des 19. Jahrhunderts beginnenden genauen Vermessung der Straßen und Wege sowie mit dem 1786

begonnenen Chausseebau. Vermessen wurde von den Berliner Stadttoren, später ab 1834 von dem Schinkelschen Kandelaber auf dem Schloßplatz aus. Nach Unterbrechung durch die Kriege zwischen 1806 und 1813 wurde der Chausseebau neu organisiert, Regelwerke wurden erstellt, eine Gesamtplanung zusammengestellt und der Bau vorangetrieben. Bald waren die wichtigsten Verkehrsverbindungen „kunststraßenmäßig“ ausgebaut. Nun markierten die Meilensteine auch noch die für die Unterhaltung der Chausseen wichtigen Abschnitte und die Längen, für die Chausseegeld (Maut = Zoll) erhoben wurde. Als die Eisenbahn begann, Ferntransporte zu übernehmen, wurde der straßenseitige Anschluss der Bahnhöfe notwendig. Kreise und Kommunen erstellten Verbindungschausseen. Der um 1900 einsetzende Kraftfahrzeugverkehr erforderte neue Straßen und Bauweisen, die Zeit der Chausseen ging zu Ende. Aber ihr Bild prägt heute noch die Landschaft Brandenburgs.

Die Erschließung des Landes war ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Bau, Betrieb und Erhaltung der Chausseen sorgten für Arbeitsplätze, und das Chausseegeld sicherte deren Erhaltung. Landwirtschaft und Gewerbe profitierten von den sicheren, schnelleren Verbindungen, die Versorgung der wachsenden Stadt Berlin mit Waren aus der Provinz wurde gesichert.

Der Ausbau des Straßennetzes in Brandenburg zwischen 1900 und 1989 orientierte sich noch weitgehend am historischen „Chaussee-Straßennetz“, zumal die ab 1934 gebauten Autobahnen wesentliche Teile des Fernverkehrs übernahmen. Die großen Veränderungen ab 1990 werden dargestellt, die auch die Verbindungen zwischen Metropole und Provinz verbessern.

Anhand Funktion und Gestalt lässt sich eine Typologie der Meilensteine erstellen, die eine Zuordnung zu ihrer Entstehungszeit ermöglicht. Zu den Meilensteinen in Brandenburg gehören außer preußischen Meilensteinen auch 2 Mecklenburg-Strelitzer Steine und mehrere kursäch-

sische Postmüllensäulen, die beide infolge Änderung der Grenzen heute auf Brandenburger Gebiet stehen. Am besten lassen sich noch heute vor Ort Meilensteine an den großen von Berlin ausgehenden Verbindungsstraßen finden, die nach Königsberg, Breslau, Hamburg, Stettin, Köln und Leipzig führen. Beim Befahren gerade dieser Strecken lohnt es, sich an deren Geschichte zu erinnern.

Ab 1. Januar 1874 galt als Entfernungsmaß der Kilometer. Einige Meilensteine wurden danach auf 5 und 10 km Abstände umgestellt, andere blieben unverändert stehen. Die alten Heer- und Handelsstraßen waren auf Furten, Fähren und Brücken über Flüsse und Seen ausgerichtet. Der „kunstmäßig“ betriebene Chausseebau suchte nach besseren Trassen, musste aber natürlich auch die an den Brücken entstandenen Städte und Festungen anbinden. Schnellere Verbindungen erforderten aber auch, dass alle Flussquerungen durch Brücken geschahen. Der vorhandene Baugrund, der Mangel an Baumaterial, aber auch militärische Gründe führten dazu, dass die meisten Brücken, die im Zuge des Chausseebaus außerhalb der Städte errichtet wurden, Pfahljochbrücken oder Holzbrücken auf Steinpfeilern waren.

Dienten die Alleen in der Barockzeit noch der Landschaftsgestaltung, bekamen die doppelten Baumreihen an den Chausseen eine andere Bedeutung. Sie dienten der Orientierung der Benutzer und sollten das Abkommen von der Fahrbahn verhindern. Deswegen stehen sie vor dem Chausseegraben und sehr dicht. Sie sollten das Austrocknen der wassergebundenen Decken im Sommer verhindern und den Benutzern, die meisten waren ja Fußgänger oder trieben Vieh (auf dem „Sommerweg“), Schatten spenden. Den Anforderungen und dem Geschmack der Zeit entsprechend, änderten sich Art und Abstand der Bäume. Die flache Landschaft Brandenburgs wird heute noch durch diese Alleen geprägt.

Betrieb und Unterhaltung der Chaussee oblagen Chausseewärtern, die ebenso wie die Chaus-

seegeldeinnehmer nahe an der Chaussee wohnen sollten. Für sie wurden daher Chausseehäuser gebaut, deren Grundriss und Gestalt weitgehend von Schinkel beeinflusst wurde.

Viele Chausseehäuser stehen so dicht an der Straße, dass ihre Erhaltung gefährdet ist. Meilensteine sind ebenfalls oft vom Verkehr gefährdet. Neben den Straßenmeistereien und Denkmalämtern setzen sich immer wieder engagierte Bürger für den Erhalt dieser Denkmale der Bau-, Verkehrs-, Vermessungs- und Kunstgeschichte ein. Dazu gehört auch die Forschungsgruppe „Preußische, Mecklenburgische und Anhaltische Meilensteine e.V.“.

So gelingt es immer öfter, Meilensteine zu restaurieren oder zerstörte zu ersetzen.

Welche Vielzahl von Meilensteinen das Kulturland Brandenburg besitzt, zeigen schließlich Karten und Tabellen. Wer Freude daran hat, kann so auf Reisen zwischen Provinz und Metropole das „Gesamtkunstwerk“ Straße mit Fahrbahnen, Bäumen, Brücken, Chausseehäusern und Meilensteinen betrachten.



1 Preußische Postbeamte in Uniform um 1880

Vorgänger der preußischen Meilensteine

von Herbert Liman

Meilensteine sind gleichzeitig Wegmarken, Wegweiser und Entfernungsanzeiger. Zu der Zeit, zu der es noch keine ausgebauten Straßen gab, mussten die Wege besonders im unwegsamen Gelände gekennzeichnet werden. Dies geschah entweder durch Steinhaufen, wie wir sie heute noch in den Alpen finden, oder durch das Beschlagen von Bäumen, wie es vor allem in waldreichen Gegenden üblich war.

Weitere Kennzeichen stellen aber auch Wegweiser dar, die als Vorgänger der Steine meist aus Holz waren, entweder einfache Säulen mit Beschriftung oder sogenannte Armenwegweiser. Solche Wegmarken und Wegweiser standen oft als Grenzsteine an den Stellen der Straßen, an denen Grenzen überschritten wurden. Besserungssteine wiesen auf den Erbauer der Straße hin und Geleitsteine kennzeichneten die Grenze des Bereiches, bis wohin Geleit gewährt wurde. Steinerne Kreuze an Wegen erinnerten an Unfälle oder an die Sühne von Verbrechen, die auf oder an den Wegen begangen wurden. Entfernungsanzeiger waren aber selten, da die Wege im Regelfall nicht vermessen waren und eine genaue Entfernungsangabe daher nicht möglich war.

In der klassischen griechischen Zeit wurden Wege entweder durch Steinhaufen, Markierungen an Felsen oder durch doppelköpfige Säulen an besonderen Wegpunkten gekennzeichnet. Diese doppelköpfigen Säulen, auch Hermen genannt, enthielten auch Entfernungsangaben zu wichtigen Zielen, z.B. zu Quellen, die für die Wasserversorgung der Pferde und zum Trinken geeignet waren. Oft standen die doppelköpfigen Hermen auf der Hälfte des Weges nach Athen. Sie dienten als Vorbild für Wegesäulen in Russland und Polen.

Vorbild für das Aufstellen von Meilensteinen an Straßen in neuerer Zeit waren die römischen Meilensäulen. Aus dem 2. Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung ist uns die erste Nachricht über die Vermessung der römischen Straßen und die Aufstellung von Meilensteinen überliefert. Um die Zeit von Christi Geburt wurde das

römische Straßennetz vollständig ausgebaut, vermessen und durch das Setzen von Meilensteinen vervollständigt (Regierungszeit des Kaisers Augustus). Auch in der Schweiz ist ein solcher früher Meilenstein aus der Zeit von 47 n. Chr. gefunden worden. Die meisten römischen Meilensteine in Süddeutschland, Südwestdeutschland, dem Elsass und der Schweiz stammen aber erst aus dem 2. und 3. Jahrhundert. (Aus der Zeit nach 350 ist keine Meilensäule mehr bekannt.) Die Meilenmessung erfolgte vom Forum Romanum aus. Hier stand das Milliarum Aureum. Dieser vergoldete Marmorzylinder enthielt die Entfernungen zu den bedeutendsten Städten des Römischen Reiches (Bauzeit ca. 20 v. Chr.). Diese Meilensäulen sind meist sehr genau zu datieren, weil sie Angaben über die Regierungszeit des entsprechenden Kaisers enthielten, oft auch die Angabe des Regierungsjahres, häufig Hinweise auf besondere Taten des Aufstellers und schließlich auch die genaue Angabe der Entfernung zum nächsten wichtigen Ort. Daneben gibt es im rheinischen und elsässischen Raum statt Meile oftmals die Angabe Leuga, eine gallische Entfernungsangabe. Während die Meile 1000 Schritte umfasste, hatte die Leuga eine Länge von rund 2200 m. Die meisten Meilensteine aus dieser Zeit sind heute in Museen zu finden. Die in der Örtlichkeit stehenden Steine sind in vielen Fällen Nachbildungen.

Daneben kannten die Römer noch sogenannte Weihesteine für Götter und Göttinnen, die sie an Kreuzwegen, Straßengabelungen oder an besonderen Stellen der Straßen aufstellten. Die mit dem Chausseebau in Frankreich (ab 1675) aufgestellten Meilensäulen ähnelten den römischen Meilensteinen.

Nach dem 30jährigen Krieg versuchten die Regierenden in den vielen Staaten Deutschlands, Wirtschaft und Handel wieder in Schwung zu bringen. Wesentliche Voraussetzungen zur Verbesserung des Warenaustausches waren die Herstellung und die Kennzeichnung der Wege. Anfangs handelte es sich im Wesentlichen um hölzerne Wegweiser oder hölzerne Meilen-



säulen, von denen natürlich heute nichts mehr erhalten ist. Aus Preußen ist die Zeichnung eines hölzernen Armenwegweisers überliefert, die im Jahr 1704 Grundlage für eine entsprechende königliche Anweisung König Friedrich I. war. Der Armenwegweiser bestand aus einem Eichenpfahl von etwa 4 m Länge, von dem 3 m über die Erde ragten. Der Teil, der im Boden stand, war gebrannt. Der Teil, der über der Erde lag, war blau-weiß-orange diagonal angestrichen und die im Querschnitt quadratischen Eichenpfähle hatten eine Seitenlänge von 20 cm. An den Pfählen waren Bretter befestigt, die armförmig waren und zu den auf ihnen angegebenen Zielen zeigten. Sie waren fleischfarbig angemalt und enthielten neben der Ortsangabe auch eine Entfernungsangabe (hierzu siehe auch die ökonomische Enzyklopädie von Krünitz, das Kapitel „Die Landstraßen und Chausseen wie auch Meilensäulen und Wegweiser historisch, technisch, polizeimäßig und kameralistisch abgehandelt“, Berlin 1794). Nachbildungen stehen unter anderem an der alten Poststraße Berlin - Hamburg am ehemaligen Ziegenkrug im Krämer und im Deutschen Technikmuseum Berlin. Im „Wege-Reglement in dem Königreich Preußen“ vom 24. Juni 1764 wird die Aufstellung von solchen „Wegweisern von Eichenholz und Schriften auf den Armen“ angemahnt. Aus der späteren Zeit sind einfachere hölzerne Meilenanzeiger bekannt, wie sie in dem von Wesermann herausgegebenen Handbuch für Straßen- und Brückenbau von 1814 bzw. von 1830 beschrieben sind. Dabei handelt es sich um etwa 3,80 m lange Eichenpfähle, von denen 2,70 m aus der Erde herausragten. Sie waren im Querschnitt quadratisch mit den Außenabmessungen

- 1 *Römischer Meilenstein im Rheinischen Landesmuseum Bonn*
- 2 *Armenwegweiser nach der Anweisung von 1704 (Nachbildung im Krämer)*
- 3 *Leugenstein (Nachbildung) bei Ladenburg (v.l. Herr Krause und Herr Liman)*

40 auf 40 cm und auf ihnen war auf weißen Feldern in schwarzer Schrift die Entfernung zum nächst größeren Ort angezeigt. Hier sind auch erstmals Preise genannt. 1830 kostete die Errichtung eines solchen Meilenanzeigers 10 Taler.

Ein Vorbild für die Errichtung der Meilensäulen war sicherlich der Vatikanische Obelisk auf dem Petersplatz aus dem Jahre 1586. Die Aufrichtung dieses Obeliskens war damals ein Weltereignis und fand seinen Niederschlag in einer Vielzahl von Abbildungen und Schriften. Dieser Obelisk, der ja heute noch an seinem Platz steht, war das Vorbild für etliche Obeliskens in den Mittelpunkt von Fürstentümern, besonders aber im Bereich der Fürstbischöfe. Solche Obeliskens findet man heute noch, so z.B. auf den Marktplätzen von Würzburg und Erfurt. Sie kennzeichneten den Mittelpunkt des jeweiligen Herrschaftsgebietes, von dem aus die Entfernungen bis zur Grenze gerechnet wurden. Es wird hier deutlich, dass die Meilensteine neben ihrer rein praktischen Bedeutung auch den Sinn hatten, Herrschaftsansprüche zu verdeutlichen und dem Ruhm des jeweils Regierenden zu dienen.

Im Kurfürstentum Brandenburg gibt es um 1700 erste Meilensteine. Der Postkurs zwischen



Berlin und Leipzig über Wittenberg führte vor 1724 noch nicht über Potsdam. Er zweigte vielmehr in Zehlendorf von der heutigen Straßenverbindung von Berlin über Schöneberg und Steglitz nach Potsdam ab. Von 1724 bis zum Ausbau der Kunststraße führte die Straße über den Königsweg, Stolpe und Nowawes und über die Lange Brücke zum Posthaus in Potsdam. Für diese Strecke Berlin - Potsdam gibt es die ersten Nachrichten über Meilensteine. Im Jahr 1699 fertigte Christian Eltester (1671 - 1700, ab 1697 Ingenieur und Hofbaumeister) eine Zeichnung von einem Meilenstein an, der die Nummer 2 hatte und zwei Meilen von Berlin, also in Zehlendorf, gestanden haben muss. Dieser Meilenstein stand „auf einem mehrfach profilierten quadratischen Sockel, auf dem sich eine kartuscheähnliche Verzierung mit dem Initial des Kurfürsten Friedrich III. (F 3)“ befand, der im Jahre 1701 als Friedrich I. König in Preußen wurde. Über dem Initial ist der Kurhut dargestellt. Eine ähnliche Beschreibung lesen wir für den Potsdamer Meilenstein.

Im Plan von Berlin von Anna Maria Werner von 1717 wird auch vor dem Leipziger Tor ein obeliskentypischer Stein gezeigt. In einem Reisebericht von 1702 wird von „Säulen aus Stein“ auch an dem Wege von Berlin nach Oranienburg berichtet. Im Patent „Die Wegweiser und Meilensteine nicht zu beschädigen“ vom 13.7.1701 heißt es: „Nicht allein auf allen Wegen und Straßen Wegweiser sondern auch an einigen Orten steinerne Säulen stellen lassen.“ Ob es außer an den Straßen von Berlin nach Potsdam und nach Oranienburg noch steinerne Meilenzeiger gab, ist nicht bekannt.

- 4 Wegweiserstein in Konin auf der Hälfte des Weges von Kruswicz nach Kalisz (Polen) von 1151
- 5 Kurfürstlich hannoverscher Meilenstein nach der Abbildung im Dienstreisebericht von Stegemann, 1789
- 6 Meilenstein zwischen Oberackelsheim und Ochsenfurt nach dem Dienstreisebericht von Stegemann, 1789

Vorbild für die preußischen Meilensteine waren vor allem die kursächsischen Postmeilensteine. In den sächsischen Erlassen von 1721 bzw. 1722 waren die Postmeilensäulen in Sachsen nicht nur genau beschrieben, sondern es wurde dort auch dafür gesorgt, dass diese Meilensteine auch aufgestellt wurden.

„Wir haben resoliert zwischen hier und Potsdam die gleichen Post- und Distanzsäulen wie in Sachsen zu finden setzen zu lassen“
 (Kabinettsresolution Friedrich Wilhelm I. vom 2. Mai 1730 aus Berlin)

Ein weiteres Vorbild war sicherlich ein auf der heutigen B 13 zwischen Würzburg und Ansbach stehender imposanter Meilenstein, der entsprechend seiner Inschrift 1723 errichtet worden ist. Da Ansbach zum preußischen Gebiet gehörte, ist ein Einfluss auf die Gestaltung der preußischen Meilensteine sehr gut denkbar. Aus einem Dienstreisebericht des magdeburgischen Baudirektors Mathias Stegemann von 1789 geht dies auch eindeutig hervor. In diesem Bericht werden auch die kurfürstlich hannoverschen Meilensteine abgebildet und gelobt.

4 Typologie der Meilensteine in Berlin und Brandenburg

von Olaf Grell

Mit dem zunehmenden Reise- und Postverkehr entstanden im 18. Jahrhundert 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. Die ersten Postmeilensteine, noch relativ wenig in ihrer Anzahl, wurden im 18. Jahrhundert aufgestellt.

Bis auf wenige Ausnahmen begann in deutschen 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. Die Anzahl dieser Chausseemeilensteine ist in Preußen erheblich größer als die der Postmeilensteine.

Die Meilensteine unterscheidet man nach ihrer speziellen Gestalt und Beschriftung in Ganz-, Halb-, und Viertelmeilensteine. Die Steine jüngerer 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. Meilensteine sind die Vorläufer der Kilometersteine und heutigen Stationszeichen an unseren Straßen.

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 Meilen-

zeiger. 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 solches hölzernen Meilenzeigers 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 an den Poststraßen

1.2.1 Postmeilensteine einfacher Form

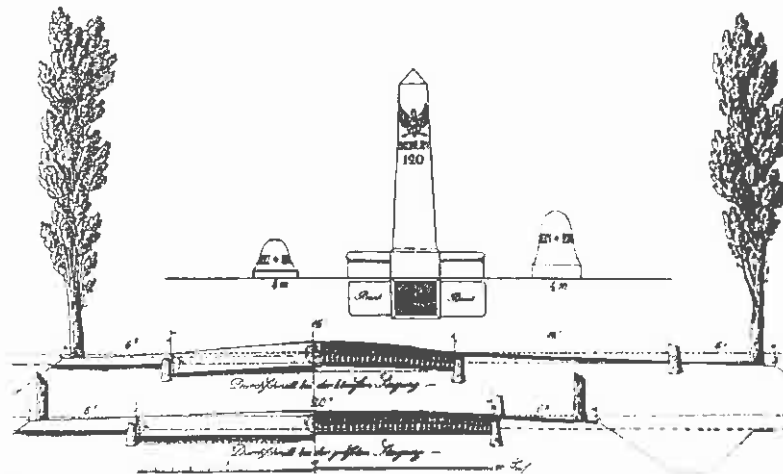
Sie wurden auf Anweisung von König Friedrich Wilhelm I. „nach sächsischem Vorbild“ aufgestellt. Sie waren aus Sandstein, hatten dabei aber eine schlichte Formgebung ohne Beschriftung und Verzierung. Als Beispiele seien hier die Ganzmeilensteine von Berlin-Tegel (von der Poststraße Berlin - Hamburg) und Motzen (von der Poststraße Berlin - Dresden) genannt.

1.2.2 Postmeilensteine altmärkischer Form

Hier gab es Ganz-, Halb- und Viertelmeilensteine. Der Name kommt daher, dass sie in der Altmark in größerer Anzahl vorkommen. Als Besonderheit dieser Meilensteine sind hier 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.

1.3 Postmeilensteine zwischen 1790 und 1806, noch unter Postverwaltung aber bereits an ausgebauten Chausseen aufgestellt

Hier sind einmal die Meilensteine von der Magdeburg - Halle - Großkugeler Chaussee (Großkugel an der Grenze zu Sachsen), einer der ersten preußischen Fernchauseen, zu nennen. Diese Steine tragen an den schon von den Meilensteinen altmärkischen Typs bekannten Standarten eingemeißelte Entfernungsangaben.



5

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.

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 sei noch ein Halbmeilenstein an der B 158 an der Stadtgrenze von Berlin zu Ahrensfelde genannt.

2.3 Rundsockelsteine an Staatschauseen ab 1835

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 ein solcher Stein in der Schorfheide an

Ein halbes Meilenstein



1 1/2 Meilen

60 Fuß hoch

Ein Meilenstein

Ein Viertel



6



5 Musterzeichnung aus der Anweisung von 1814 (Typologie 2.1)

6 Musterzeichnung nach 1825 (Typologie 2.2.)

der B 109 und ein Stein nordöstlich von Berlin an der B 158 nahe Werneuchen. 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 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

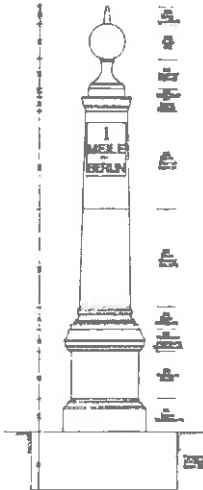
Verschiedenlich wurden an den nach 1840 gebauten Kreis-, Gemeinde- oder Aktienchauseen auch Meilensteine gesetzt. Diese hatten keine einheitliche Form. Als Beispiele seien die würfelförmigen Meilensteine von der B 246 zwischen Beeskow und Prieros sowie die Ganzmeilensteine an der Chaussee von Hennigsdorf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



7



8



9

10

3 Kursächsische Postmeilensäulen

In den vor 1815 zum Kurfürstentum Sachsen gehörenden Gebieten im Süden von Brandenburg sind heute noch 23 solche Meilensteine vorhanden.

4 Mecklenburg-Strelitzer Chaussee-meilensteine

Im Norden des heutigen Landes Brandenburg gibt es kleine Gebiete, die früher zum ehemaligen Großherzogtum Mecklenburg-Strelitz gehörten. Z.B. stehen an der B 96 nördlich von Fürstenwalde hier heute noch zwei Mecklenburg-Strelitzer Meilensteine, die nach 1834 im Zusammenhang mit dem Bau der Chaussee von Berlin nach Neustrelitz aufgestellt wurden. In der Form ähneln sie sehr den preußischen Rundsockelsteinen. Sie bestehen aus Granit.

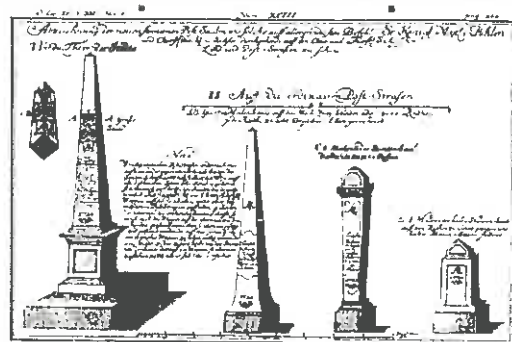
Allen Meilensteinen war nach 1873 gemeinsam, dass sie im Zuge der Einführung des metrischen Systems Veränderungen unterlagen:

- Umsetzung in Kilometerabstände (z.B. stehen die Ganzmeilensteine an der B 2 nördlich von Eberswalde bis Gartz heute im Zehnkilometerabstand),
- Veränderung der Beschriftung (zumeist wurden die Steine mit der Meilenbeschriftung von der Straße weggedreht und mit Kilometerangaben neu bemalt - so auch geschehen an den schon genannten Ganzmeilensteinen an der B 2 nördlich Eberswalde. Bei den Ganzmeilensteinen an der B 5 zwischen Berlin und der Landesgrenze zu Mecklenburg wurden sogar aufwendig die eingemeißelten Meilenangaben entfernt und durch neu eingemeißelte Kilometerangaben ersetzt.
- Verwendung für andere Zwecke (z.B. als Grenzstein, z.B. Halbmeilensteine der Berlin-Hamburger Poststraße dienen heute als

Grenzsteine des ehemaligen Kreises Osthavelland oder als Denkmal, z.B. das Friedensdenkmal in Hindenburg bei Templin (ein alter Postmeilenstein) oder das Kriegerdenkmal in Gollin (ein ehemaliger Rundsockelmeilenstein) oder

- Abbau und Verkauf als Baumaterial.

Nicht unerwähnt darf auch der Talbestand des Diebstahls bleiben: Bei Tiefensee an der B 158 z.B. wurde in den 1990er Jahren ein würfelförmiger Meilenstein gestohlen. Der Diebstahl wurde von der Straßenmeisterei Biesenthal angezeigt. Dies ist aber nicht erst in den letzten Jahren vorgekommen, uns sind auch Aktenvermerke z.B. vom 17.6.1812 bekannt, indem der Bauinspektor Creplin an die Regierung in Potsdam schreibt und über die „Dieberel der Viertelmeilensteine“ klagt.



11

7 Musterzeichnung Rundsockelstein (Typologie 2.3)

8 Skizze Kugelmeilenstein (Typologie 2.4)

9 Ganzmeilenstein Prieros (Typologie 2.5)

10 Mecklenburg-Strelitzer Meilenstein bei Wisickow (Typologie 4)

11 Musterzeichnung für kursächsische Postmeilensäulen (Typologie 3)

5 Kursächsische Postmeilensäulen in Brandenburg

von André Kaiser und Olaf Grell

Bis 1815 gehörten große Teile des heutigen Landes Brandenburg, z.B. der Fläming oder die Niederlausitz, zum Kurfürstentum Sachsen. Aus dieser Zeit sind etliche Zeugen der Post- und Verkehrsgeschichte, speziell einige kursächsische Postmeilensäulen, erhalten geblieben.

1722 wurde im damaligen Kurfürstentum Sachsen, einschließlich der dazugehörigen reichsständischen Gebiete, Stifte und den unter böhmischer Lehenshoheit befindlichen Markgrafenländern Ober- und Niederlausitz, mit der Aufstellung von kursächsischen Postmeilensäulen begonnen. Grundlage dafür waren die Befehle Kurfürst Friedrich August I. von Sachsen und König August II. von Polen (1670 - 1733), genannt „August der Starke“, zur Errichtung steinerner Postmeilensäulen von 1721 nach römischen Vorbildern. Mit der Durchführung beauftragte der Landesherr mittels einer Generalvollmacht Magister Adam Friedrich Zümer (1679 - 1742). Zümer wurde bereits 1713 mit der Vermessung und kartographischen Neuaufnahme Kursachsens betraut, erstellte 1717 die „Neue Chursächsische Post-Charte“ und erhielt 1721 den Titel eines Königlich-polnischen und Kurfürstlich-sächsischen Land- und Grenzkommissars. Hauptanliegen der Säulensetzung in den Städten und an den Poststraßen des Landes waren die Förderung des Handels und die Modernisierung des Verkehrswesens. Mit dem vergoldeten lateinischen Monogramm „AR“ (Augustus Rex = König August) zeigen alle Postmeilensäulen und mit dem in Gold gefassten kursächsischen und polnisch-litauischen Doppelwappen sowie der polnischen Königskrone alle Postdistanzsäulen das Hoheitszeichen des Landesherrn von Kursachsen und Polen. Das Posthorn an allen Postmeilensäulen wurde i. d. R. auch in Gold gefasst. Ausgangspunkte der Poststraßenvermessung und fortlaufenden Nummerierung der aufgestellten Postmeilensäulen waren in der Regel die Messestadt Leipzig (1681 - 1867 Sitz des Oberpostamtes) und die Residenzstadt Dresden. In den Städten sollten ursprünglich vor jedes Stadttor, später auf Antrag auch nur auf dem Marktplatz, eine Distanzsäule und an den Poststraßen, vom

Beginn der Vermessung ausgehend, fortlaufend nummerierte Viertelmeilensteine, Halb- und Ganzmeilensäulen aufgestellt werden. Die dabei verwendete Maßeinheit für die Entfernungsangaben war die Wegstunde (1 St. = $\frac{1}{2}$ kursächsische Postmeile = 4,531 km). Auf den Distanzsäulen wurden die jeweils von der Stadt aus bestehenden (Post-) Straßen mit den wichtigsten Städten und nummerierten Poststationen



sowie der Entfernung dahin verzeichnet. Die Halb- und Ganzmeilensäulen geben jeweils die nächste Stadt und Poststation mit Entfernung im Verlauf des jeweiligen Postkurses an. Außerdem tragen diese Säulen und die Viertelmeilensteine

1
Distanzsäule
(Marktsäule)
Ortrand Markt



2
Wappenstück
der
Distanzsaule
Ortrand

meist noch das Jahr ihrer Aufstellung sowie die Reihenummer. Je nach Aufstellort der Distanzsäulen auf dem Markt oder vor dem Stadttor spricht man von „Marktsäulen“ (z.B. die Distanzsäule in Uebigau) oder von „Torsäulen“ (z.B. die Distanzsaule in Lübben vom Haintor). Es gab aber auch „Marktsäulen“ die aus verkehrstechnischen oder anderen Gründen schon damals vor den Toren der Stadt aufgestellt wurden (z.B. Distanzsaule von Belzig).



3 Wichtige Poststraßen aus dieser Zeit, die das heutige Brandenburg durchliefen und die fast vollständig mit Postmeilensäulen bis zur damaligen Grenze Kursachsens ausgestattet wurden, waren:
Distanzsaule
(Torsaule)
Lübben
vom Haintor.

- Die sogenannte „Niedere Straße“ (Halle - Leipzig - Eilenburg - Torgau - Liebenwerda - Spremberg - Muskau - Sorau/Żary - Breslau/Wrocław), die parallel zur bedeutenderen und bekannteren „Hohen Straße“ (Halle - Leipzig - Wurzen - Großenhain - Königsbrück - Bautzen - Görlitz - Liegnitz/Legnica - Breslau/Wrocław - Krakau/Kraków bzw. Warschau/Warszawa) führte. An dieser „Niederer Straße“ findet man heute z.B. wieder die Distanzsaule in Liebenwerda.

- Eine Poststraße führte von Leipzig über Eilenburg - Torgau - Herzberg - Luckau - Lübben - Lieberose - Guben/Gubin - Pförthen/Brody nach Sorau/Żary, auf der 1700 eine Fahrpostverbindung eingerichtet wurde. An dieser Straße findet man heute z.B. die Distanzsäulen in Lübben, Lieberose und Guben sowie die einzige im heutigen Brandenburg erhalten gebliebene kursächsische Ganzmeilensäule in Hohenbucko.

- Die Poststraße von Dresden nach Berlin führte bis 1712 nur von Dresden bis Luckau und eine Reitpost über Dahme. Erst nach zähen Verhandlungen wurde 1712 zwischen beiden Residenzstädten ein offizieller „Postcours“ eingerichtet, der über Großenhain - Elsterwerda - (Doberlug-) Kirchhain - Sonnewalde - Luckau bzw. Dahme - Baruth - Miltenwalde führte. An dieser Poststraße wurden dann aber bereits kurz nach dem oben genannten Erlass 1722 die ersten Postmeilensäulen errichtet. Bis heute erhalten geblieben sind die Postdistanzsäulen in Elsterwerda, (Doberlug-) Kirchhain und Dahme, die kursächsische Halbmeilensäule bei Dabern von 1725 und Reststücke des durch eine Nachbildung ersetzten kursächsischen Viertelmeilensteines in Rüdingsdorf von 1722, als letzter seiner Art im heutigen Brandenburg.

Im Ergebnis des Wiener Kongresses verlor Sachsen 1815 große Gebiete an Preußen. Damit war auch das Schicksal der Postmeilensäulen in diesem Gebiet besiegelt. Auf Anordnung des preußischen Ministers von Bülow sollten sie abgebrochen werden, da in Preußen unter anderem andere Längenmaße galten. Allerdings



- 4 Ganzmeilensäule Hohenbucko
- 5 Halbmeilensäule Dabern
- 6 Viertelmeilenstein Rüdingsdorf

wurde diese Anordnung nicht überall ausgeführt. An einzelnen Distanzsäulen wurden z.B. die Entfernungsangaben in Stunden durch neue Entfernungsangaben in preußischen Meilen ersetzt oder ergänzt. Dies kann z.B. an der Distanzsäule in Hoyerswerda (heute wieder in Sachsen) nachvollzogen werden. Andere kursächsische Postmeilensäulen wurden verstümmelt oder überdauerten als Teile von anderen Denkmälern (z.B. die Distanzsäule von Ortrand als Kriegerdenkmal in Großmehlen) bzw. als Baumaterial (z.B. die Ganzmeilensäule von

Hohenbucko als Zaunspfahl) die Zeiten.

In der ersten Bestandsliste kursächsischer Postmeilensäulen führte 1930 Dr. Gustav Adolf Kuhfahl vom Landesverein Sächsischer Heimatschutz in Dresden noch die Distanzsäulen - bzw. Reststücke davon - in Altdöbern, Belzig, Brück, Dahme, Elsterwerda, Guben, (Doberlug-) Kirchhain, Lieberose, Lübben, Lübbenau, Mühlberg, Niemege und Uebigau auf. Ab etwa 1960 und besonders nach 1990 wurden fast alle in Brandenburg noch vorhandenen kursächsischen Postmeilensäulen restauriert. Waren noch Reststücke vorhanden, wurde die gesamte Säule rekonstruiert (z.B. in Guben). In Einzelfällen wurden auch Nachbildungen nach historischer Vorlage angefertigt (z.B. in Lieberwerda). Die ehemaligen Säulen von Calau, Illmersdorf und Lübben vom Spreetor (der sogenannte „Ljubastein“) blieben als Fragment erhalten. Insgesamt gibt es derzeit in Brandenburg 23 kursächsische Postmeilensäulen bzw. Reststücke davon (19 Distanzsäulen, 1 Ganzmeilensäule, 2 Halbmeilensäulen und 1 Viertelmeilenstein). Viele weitere kursächsische Postmeilensäulen gibt es auch noch oder wieder in den heutigen Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in der polnischen Ober- und Niederlausitz.

Um die Erhaltung aller kursächsischen Postmeilensäulen macht sich die Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e.V verdient die schon seit 1964 besteht (www.kursaechsische-postmeilensaehlen.de)

6 Preußische Poststraßen und preußische Postmeilensteine in Brandenburg

von Olaf Grell und Rolf Zimmermann

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 Fernchausee 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 07.4.1815) zum preußischen Generalpostmeister berufen. Am 01.8.1800 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) zulraf.

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 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 Fernchausee 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 Chausee (seit 1800 Postkurs), insbesondere in Bezug auf die Meilensteine wurden für die ab 1800 vermessenen preußischen Postkurse übernommen und weiterentwickelt.



1

Am Meilenstein!

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	
24.6.1800	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 Baukonstruktoren Langhans, Ahlert, Kienitz und andere. Danach erfolgen die Vermessungen der damals existierenden 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 preußische 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.	
1804	Meilensteine sind bereits gesetzt. 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.	
19.9.1806	Der preußische Staatsrat Klüber 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: 8.241 Thaler, 4 Groschen, 2 Pfennig Errichtung von Meilenpfeilern: 47.587 Thaler, 7 Pfennig.	



2 Ganzmeilenstein Magdeburg
3 Ganzmeilenstein Niedergorne



1 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 bescheidenerer 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 Grund und Bodens, auf dem eine Postmeilensäule aufzustellen war, für die Kosten aufkommen.)
2. An Postmeilensteinen wurden für die Postkurse nur 3 Arten (Ganz-, Halb- und Viertelmeilenstein) festgelegt. In Sachsen gab es dagegen 4 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
- Viertelmeilenstein: Würfel

Im Detail unterscheidet man noch nach 3 Formen:

- Postmeilensteine einfacher Form ohne weitere Schmuckelemente,
- Postmeilensteine „Altmärkischer Form“ mit Standarten am Schaft der Ganz- und Halbmeilensteine sowie Ovalen an der 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 verübelt 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 3 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 4 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 4 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.

4 Halbmeilenstein Wustrowe

5 gusseisener Viertelmeilenstein in Polen



6 Ganzmeilenstein Seelow

7 Viertelmeilenstein Dalchau

2 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 Chausseebau 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 Bedeutung, da er die zwei preußischen Residenzen verbindet.)
 - Nordkurs Berlin - Brandenburg über Spandau

- Südkurs Brandenburg - Magdeburg über Ziesar und Hohenzitz,
- Nordkurs Brandenburg - Magdeburg über Plaue, 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/Wroclaw über Müncheberg und Frankfurt (Oder)
- Postkurs Berlin - Bad Freienwalde.

Die Streckenführung der preußischen Poststraßen stimmt in vielen Fällen nicht mit den Streckenführungen der späteren Fernchausseen bzw. heutigen Bundesstraßen überein. Die Poststraßen folgten historischen Streckenentwicklungen, und die Chausseen 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 Bötzwow 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.

3 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.



8 Rest des Ganzmeilensteines Tremmen



9



10



11

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). 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 9 Ganz-, 5 Halb- und 5 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.

- 9 Ganzmeilenstein Brandenburg
- 10 Ganzmeilenstein Berlin-Tegel
- 11 der „verschönerte“ Ganzmeilenstein Wustrau-Alfnesack



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 nördlich 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 „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 grund-



12 Viertelmeilenstein Lenzen

13 Ganzmeilenstein Motzen

sätzlich 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 3 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 3 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 Gartzter Damms 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, Saamund, Kähnsdorf und 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 aber nicht zweifelsfrei bekannt, ob schon damals an dieser Strecke Meilensteine gestanden haben. Da aber

14 Ganzmeilenstein Hindenburg, als Denkmal

15 Ganzmeilenstein Buchholz, alter Zustand auf dem Friedhof als Kriegerdenkmal

16 Ganzmeilenstein Buchholz, nach der Restaurierung an neuem Standort in der Dorfaue

17 Ganzmeilenstein Waldsiefersdorf

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 „¼“, „½“, „¾“, „1“ und „1 ¼“ 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 Waldsiefersdorf 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.

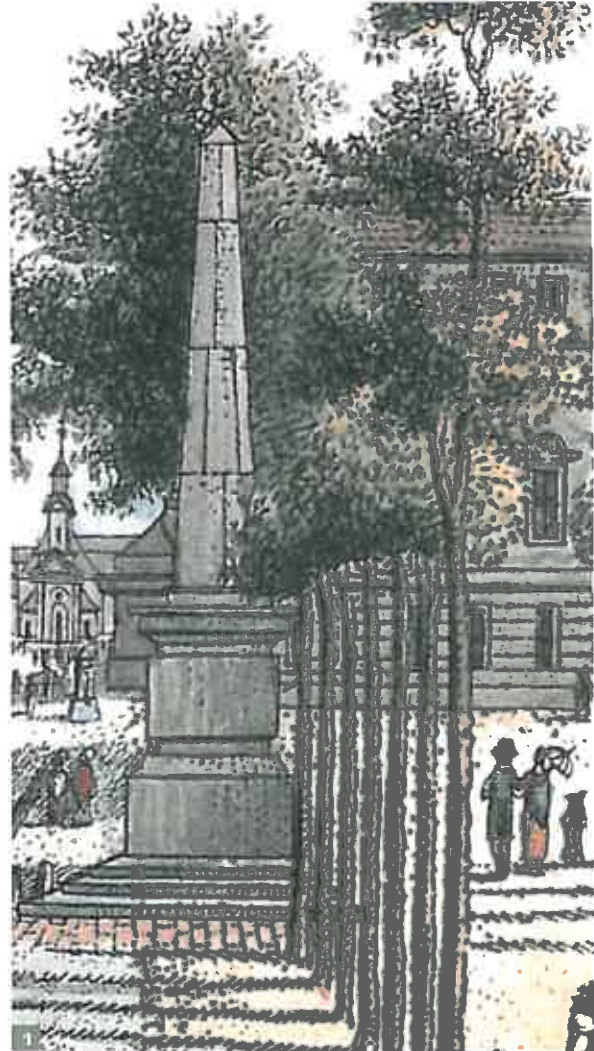
7 Meilensteine an der Chaussee Berlin - Potsdam als besondere Wegezeichen

von Herbert Liman

Es ist heute nicht mehr festzustellen, warum schon 1730 neue Steine aufgestellt wurden. Entweder waren die so genannten kurfürstlichen Steine nicht mehr vorhanden, vielleicht war aber auch die schon genannte Verlegung der Postroute der Anlass oder man war mit dem Zustand der Steine nicht mehr zufrieden. Eine Kabinettsresolution vom 2. Mal 1730 aus Berlin besagt: „Wir haben resolvieret zwischen hier und Potsdam die gleichen Post- und Distanzsäulen wie in Sachsen zu finden setzen zu lassen.“ Das notwendige Geld wird aus der königlichen Schatulle bereitgestellt. Von den Untertanen wird aber verlangt, dass sie die notwendigen freien Fuhren durchführen. Schließlich wird der beauftragte Baudurchführende mit Namen Danz genannt. Am 24. Oktober 1730 meldet der Bauinspektor Kemmelter, dass er Kalk und Steine zu den Distanzsäulen erhalten habe und um Fuhren von den Ämtern Mühlenhof und Potsdam bäte. Die Ämter wurden hierauf zu Fuhrleistungen angewiesen.

Alte Berliner und Potsdamer Stiche aus jener Zeit weisen auf dem Dönhoffplatz in Berlin, von wo auch die Postmeilen gezählt wurden, und vor der Teltower Brücke bei Potsdam Obelisk auf, die genau den großen kursächsischen Distanzsäulen in den Städten entsprachen. In Abweichung von den kursächsischen Meilensteinen hatten sie noch einen zweiten Würfel als Sockel und waren rund 3 ½ m hoch (einschließlich des im Boden befindlichen Teils). Auf alten Karten des 18. Jahrhunderts sind die Meilensteine bei Schöneberg, Steglitz und Zehlendorf eingetragen, bei Zehlendorf auf dem alten Königsweg, der damaligen Poststraße. Die Vermutung, dass auch die Steine für die halben und viertel Meilen zwischen beiden Residenzen gestanden hätten, wird bestätigt durch einen Brief eines von Potsdam nach Berlin Reisenden aus dem Jahre 1773.

Die Entfernungsmessung wurde auf dem Dönhoffplatz in der Friedrichstadt Berlins begonnen, wo der so genannte „Null-Meilenstein“ stand. Dieser Stein hat dort bis 1875 gestanden und musste dann einem Denkmal für den Freiherrn



1 Null-Meilenstein von 1730 auf dem Dönhoffplatz in Berlin

vom Stein weichen. Vorher war ein so genannter „Löwenbrunnen“ noch an ihn angefügt worden. Nach dem Ausbau der Leipziger Straße in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden auch die „Spittelkolonnaden“ erneuert und in der Mitte der Spittelkolonnaden 1980 eine Nachbildung dieses Meilensteines wieder errichtet. In Potsdam hat der umgearbeitete Obelisk zusammen mit dem alten kurfürstlichen Meilenstein wahr-



scheinlich bis zum Neubau der Brücke im Jahre 1888 gestanden. Nach einem 1829 angefertigten Situationsplan und Situationshöhenplan der Berlin-Potsdamer Chaussee hat westlich von Zehlendorf ein obeliskentartiger Meilenstein noch gestanden, der über der Erde eine Höhe von 2,20 m hatte, während östlich der Friedrich-Wilhelm-Brücke über die Verbindung zwischen Großem und Kleinem Wannensee ein zylindrischer Meilenstein mit einer hulförmigen Spitze gestanden haben muss, der eine Höhe von rund 2 m über dem Boden hatte. Während der Obelisk aus Sandstein bestanden haben muss, kann es sich bei der Säule auch um einen gemauerten Schaft mit Sandsteinspitze gehandelt haben. Dabei muss der Zehlendorfer Meilenstein von der ursprünglichen Straßenverbindung vom Königsweg zu der neu ausgebauten Kunststraße versetzt worden sein, während der Meilenstein an der Friedrich-Wilhelm-Brücke erst nach dem Bau der Chaussee gesetzt worden sein kann. Die genaue Datierung des Alters dieser Steine ist also nicht möglich.

An der Straße zwischen Berlin und Potsdam stehen heute noch 3 der so genannten „Römischen“ Meilensteine. Sie sind nicht, wie vielfach behauptet, bei der Errichtung der Kunststraße zwischen 1787 und 1796 aufgestellt worden, sondern etwa 50 Jahre später. Durch Kabinettsbefehl von Friedrich Wilhelm IV. vom März 1846 an seinen Kabinettsrat von Flottwell wurde angeordnet, dass auf den Chausseen von Berlin nach Potsdam und von Berlin nach Frankfurt (Oder) Meilensteine aus gebranntem Chausseeabraum angefertigt und die Kosten aus der königlichen Schatzkammer übernommen werden

- 2 Null-Meilenstein auf dem Donhoffplatz mit Löwenbrunnen
- 3 Null-Meilenstein (Nachbildung von 1980) vor den Spittelkolonaden in Berlin

sollen. Aus einer späteren Kabinettsorder geht hervor, dass die Steine entsprechend dem Entwurf „Stüler“ hergestellt wurden. Dabei bleibt offen, ob der Entwurf von ihm selbst stammt oder in seiner Behörde (Oberhofbauamt) erarbeitet wurde. Die Kugel sei bronzefarben anzustreichen, wobei vermerkt worden ist, dass die Kugel nicht wie bei Meilensteinen in Charlottenburg vergolddet, sondern nur bronzegrün angestrichen werden sollte.

Am 10. Juli 1846 lagen Angebote von zwei Firmen vor, nämlich von den Firmen Feilner und March. Das March'sche Angebot war zwar etwas höher, aber technisch das ausgereifere. Der Preis für einen Meilenstein wurde von Feilner mit 150 Talern, von March mit 225 Talern angegeben. Auf jeden Fall waren die Preise höher als ursprünglich angesetzt, so dass statt der einst geforderten 14 Steine nur 3 Steine in Auftrag gegeben wurden. Da der Firmeninhaber March kurz darauf verstarb und der ungewöhnliche Umfang des Auftrages der durch die Witwe weitergeführten Firma Schwierigkeiten machte, wurde der Firma eine längere Zeit zur Bearbeitung gegeben.

Erst am 19. September 1849 konnte die Regierung in Potsdam dem König berichten, dass die 3 aus gebranntem Chausseeabraum gefertigten Meilensteine aufgestellt waren, deren Gesamtkosten schließlich 657 Taler betragen.



- 4 *Meilenstein von 1849 in Berlin-Zehlendorf, Potsdamer Straße (Nachbildung von 1936/37)*
- 5 *Meilenstein von 1849 in Berlin-Wannsee, Königstraße (Nachbildung von 1936/37)*
- 6 *Meilenstein vor der Teltower Brücke in Potsdam um 1880*

Auch in dem Straßeninventarium der Berlin-Casseier Chaussee von der Berliner Weichbildgrenze bis zum Abgang der Chaussee nach der Pfaueninsel von 1858 sind zwei Meilensteine erwähnt, bei 7,5 bzw. bei 15 km (diese Eintragung ist zu späterer Zeit erfolgt), 1 und 2 Meilen von Berlin. Dabei ist angemerkt, dass diese Steine nach einer speziellen Zeichnung von seiner Majestät König Friedrich Wilhelm IV. im Jahre 1849 geschenkt worden seien. Als Maße werden angegeben eine 2,80 m hohe Säule auf einer Base stehend und darunter ein ca. 1,50 m hoher Untersatz und oben auf der Säule eine Kugel mit Base mit insgesamt 1,25 m Höhe, auf der eine Sonnenuhr eingetragen ist. Der Meilenstein mit der Bezeichnung „1 Meile von Berlin“ wurde im Herbst 1898 bei einer Regulierung der Provinzialchaussee entfernt. Bei dem Neubau der Reichsstraße 1 in Zehlendorf und Wannsee 1936 sind die Meilensäulen dort wegen schwerer Schäden abgetragen und durch neue Meilensteine aus Sandstein ersetzt worden. Im Rahmen der Umgestaltung des Innsbrucker Platzes als Folge des Baues der Autobahn A 100 ist am Innsbrucker Platz in der Nähe des ursprünglichen Standortes 1980 ein Sandstein-Meilenstein mit der Entfernungsangabe „1 Meile von Berlin“ aufgestellt worden. So stehen heute an der Straße von Berlin nach Potsdam 3 dieser Römischen Meilensteine, einer in Schöneberg am Innsbrucker Platz, einer in Zehlendorf in der Nähe des alten Stadtzentrums und einer im Ortsteil Wannsee gegenüber dem ursprünglichen Rathaus der Gemeinde Wannsee.

Über den Meilenstein an der Langen Brücke in Potsdam gibt es eine eigene Dokumentation.



Aus einem Bereisungsbericht von 1813 heißt es: „Die Herstellung des Großen Meilensteines an der Langen Brücke in Potsdam ist bereits vor mehreren Jahren beschlossen (worden) und in diesem Jahr zur Ausführung gekommen.“ Es handelt sich entsprechend einer späteren Beschreibung um einen Obelisken auf quadratischem Sockel, der seitwärts Bänke (Ruhebänke?) hatte. Er hatte eine Höhe von ca. 6,30 m und einen mittleren Querschnitt von 65/65 cm. Im September 1813 wurde er durch den Maurermeister Bergschule und den Steinmetz Trippel repariert. Am 19. Juni 1857 ordnete König Friedrich-Wilhelm IV. von Marienbad aus an, dass der Stein entsprechend dem Entwurf von Stüler umgearbeitet werden sollte. Baurat Horn ließ Stein und Bänke neu „profilieren“. Am 10. Juli 1857 meldete er, dass der Bildhauer und Tonwarenfabrikant Koch die Umbildung fast beendet habe. Am 18. Oktober 1857 war die Endabnahme. 1888 wurde der Meilenstein beim Neubau der Langen Brücke abgetragen.

8 Straßenbau in Brandenburg

von Herbert Liman
Iris Kralack, Edgar Gaffry

1 Handels-, Heer- und Postwege in Brandenburg

Aus der Frühzeit sind wenige Reste von Wegen bezeugt, die Brandenburg durchqueren. Die Flüsse in Brandenburg fließen im Wesentlichen in Nord-Süd-Richtung, wie die Elbe oder die Oder, aber auch Spree und Havel sind nord-südgerichtet geprägt. Die frühen Handelswege mussten daher diese Flüsse an Stellen kreuzen, an denen Furten das Überqueren ermöglichten. So gibt es frühgeschichtliche und mittelalterliche Wege, die von Leipzig her über Köpenick in Richtung Warschau führten, aber auch Teile der Bernsteinstraße gingen durch Brandenburg hindurch. Mit der Herausbildung des neuen Zentrums Berlin im Kurfürstentum Brandenburg wurden auch neue Verkehrsverbindungen erforderlich, die als Heer- und Handelsstraßen bezeichnet wurden. Sie führten von Berlin nach Westen in Richtung Magdeburg, nach Osten in Richtung Frankfurt, im Süden im Wesentlichen in Richtung Dresden und im Norden zur Ostseeküste. Da die Länder an der Ostsee lange Zeit im schwedischen Besitz waren, war eine der Hauptzielrichtungen der Verkehrspolitik, entsprechende Hafenzugangsmöglichkeiten zu bekommen. Mit der Neuordnung des Straßenwesens nach dem 30jährigen Krieg durch den Großen Kurfürsten wurde auch eine neue Organisation des Postwesens eingeführt, die die Postverbindungen zwischen Brandenburg und seinen westlichen und östlichen Gebieten verbesserte. Eine Verbesserung der Wege war aber damit nicht verbunden. Erst Anfang des 18. Jahrhunderts gab es die ersten Vorschriften für die Anlegung von Straßen, die aber im Regelfall noch unbefestigt waren: das ging von Gräben und Wällen zur Wasserführung und zur Verhinderung des Abweichens von der Straße, über die Bepflanzung, (Weiden-, Maulbeer- und Obstbäume) bis hin zur geradlinigen Linienführung. Die Straßenbreite zwischen den Gräben sollte bei den Heerstraßen 11,20 m, bei den Poststraßen 7,50 m und bei den sonstigen Straßen 3,80 m betragen. Größerer Wert wurde bis Ende des 18. Jahrhunderts auf den Ausbau der Wasserstraßen, insbesondere der Verbindung der nord-südgerichteten Ströme Weichsel,

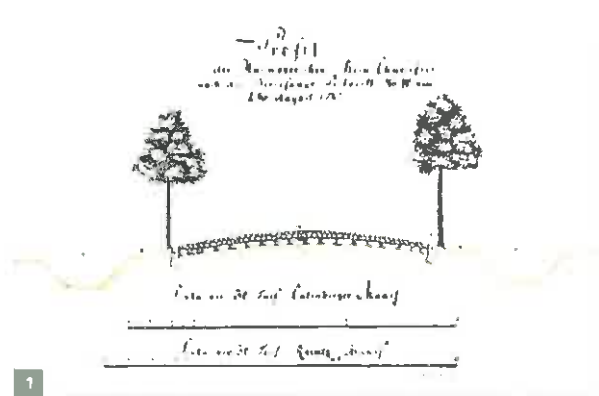
Elbe und Oder gelegt, wofür die Verbindungen Oder-Havel-Kanal und Oder-Spree-Kanal sowie die Kanalisierung von Warthe und Netze Zeugnis ablegen. So besaß Preußen und Brandenburg am Ende des 18. Jahrhunderts eine Vielzahl gut ausgebildeter Wasserbauingenieure, die Erfahrungen umfangreicher Art gesammelt hatten und dann schließlich in der neu gegründeten Bauakademie die Möglichkeit hatten, diese Erfahrungen auch weiterzugeben. Geprägt wird die brandenburgische Landschaft aber durch ihre ehemaligen Chausseen und ihre Alleen, die noch heute als Bundes- oder Landesstraßen die wichtigste Erschließung des dünn besiedelten Landes darstellen.

Wege, die von einer Grenze des Landes zu einer anderen, oder von einer Stadt, von einem Post- oder Zollamte zu einem anderen, oder zu Meeren und Hauptströmen führen, werden Land- oder Heerstraßen genannt.

(Allgemeines Landrecht für die preußischen Staaten (Teil II, 15. Titel, 1. Abschnitt, § 1), 1794)

2 Die Anfänge des preußischen Chausseebaus zwischen 1786 und 1805

Mit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelm II. im Jahr 1786 begann eine neue Politik. Die beginnende Industrialisierung und der erhöhte Warenaustausch erforderten den so genannten Kunststraßenbau. Erfahrungen anderer Länder, insbesondere aus den zu Preußen gehörenden westlichen Provinzen und die Erfahrungen Frankreichs wurden verwendet, um sich eigene Vorstellungen für diese neue Straßenart zu verschaffen. Begonnen wurde mit dem Bau einer Chaussee von Magdeburg nach Leipzig und einem Abzweig nach Halberstadt im Jahre 1787. Vorher waren auf einer staatlich angeordneten Dienstreise die Erfahrungen anderer westdeutscher und westeuropäischer Länder zusammengetragen worden und in einem Wettbewerb sowohl die günstigste Trasse sowie auch die günstigste Bauweise für diese Straßenzüge ausgewählt worden. Eine Versuchsstrecke als



Chaussee im Neuen Garten von Potsdam, die 1789 fertig gestellt wurde, brachte weitere Erfahrungen. Am 7. März 1789 wurde mit dem Bau der Chaussee von Berlin nach Potsdam begonnen, anfangs noch unter dem Direktorium des Oberhofbauamtes unter dem Architekten Langhans, der als Erbauer des Brandenburger Tores bekannt ist. Am 21. Juni 1791 wurde eine Generalchauseebauintendantur gegründet, deren Chef Hans Moritz Graf Brühl war, die den Chausseebau weiterführte. Gleichzeitig wurden die notwendigen Vorschriften erlassen, wie das „Edikt über die Verbindlichkeiten der Untertanen der Kurmark in Ansehung des Chausseebaues vom 18. April 1792“ und ein erster Chaussegeldtarif von 1792. Verschiedene Trassenvarianten für die Strecke von Zehlendorf nach



Potsdam wurden von Graf Brühl untersucht. Schließlich wurde die kürzeste Strecke ausgewählt, für die zwei Brücken zu bauen waren. Um die Brücke über das Wasser zwischen dem Kleinen und Großen Wannsee möglichst klein zu halten, wurden in diesem Verbindungsbereich Dämme vorgeliebt und dazwischen eine Holzbrücke auf Stein Pfeilern errichtet. In diesem Zusammenhang wurde auch die Glienicker Brücke, die bisher eine reine Holzbrücke gewesen war, erneuert und erhielt beidseits der Zugklappen steinerne Pfeiler aus Kalkstein.

Bis zum Jahre 1806 folgten dann noch die Chausseen Berlin - Charlottenburg (1798 fertig gestellt), Berlin - Frankfurt (Oder) über Müchenberg (1803 fertig gestellt), Berlin - Kremmen (1803 fertig gestellt bis Grenze Tegel), Potsdam - Wittenberg (bis Michendorf), Potsdam - Magdeburg (bis Brandenburg) und Berlin - Bad Freienwalde (bis Wernauchen), die als letzte 1806 fertig gestellt wurde.

Dazu kam noch die Chaussee zwischen Küstrin und Landsberg (1801 - 1805 gebaut). In diesen ersten Jahren des Chausseebaues wurden 212 Kilometer Chausseen durch die Chausseebauintendantur gebaut. Der Ausbruch des Krieges gegen Frankreich und der Niedergang Preußens beendete die erste Chausseebauperiode. Für die Überbrückung der kleinen Bäche und der straßenbegleitenden Gräben wurden Steinbrücken als Gewölbe vorgesehen, große Flüsse wurden mit Holzbrücken auf Pfahljochen oder Stein Pfeilern überwunden.

- 1 Chausseequerschnitt im Kurfürstentum Hannover nach dem Dienstreisebericht Stegemann von 1787
- 2 Moritz Graf Brühl (1746 - 1811) Generalchauseebauintendant von 1791 bis 1808, nach einem Gemälde von Graff
- 3 Musterchausee im Neuen Garten in Potsdam (heutiger Zustand)

Chaussee	Streckenabschnitt	Tor in Berlin bzw. Potsdam	Länge (km)	Fertigstellung
Berlin-Potsdam	Berlin-Zehlendorf-Potsdam	Potsdamer Tor	28	1795
Berlin-Charlottenburg	Berlin-Charlottenburg	Brandenburger Tor	6	1798
Berlin-Frankfurt (Oder)	Berlin-Müncheberg-Frankfurt (Oder)	Frankfurter Tor	89	1801 - 1803
Berlin-Kremmen	Berlin-Abzweig Dalldorf (heute Kurt-Schumacher-Platz)	Oranienburger Tor	5	1803
Potsdam-Wittenberg	Potsdam-Michendorf	Lange Brücke	19	1803
Potsdam-Madgeburg	Potsdam-Brandenburg	Brandenburger Tor	38	1805
Berlin-Bad Freienwalde	Berlin-Weißensee-Werneuchen	Bernauer Tor	27	1806

Tabelle 1: Erste Chausseebauten in Berlin und Brandenburg

Chaussee	Fertigstellung	Planum Breite (m)	Steinbahn Breite (m)	Bankett Breite (m)	Graben Breite (m)	Gesamtstraßenbreite (m)	Tragschichtstärke i. M. (cm) ^{*1)}	Gesamtstärke i. M. (cm) ^{*2)}	Bäume
Berlin-Potsdam ^{*3)}	1795	11,30	7,50	1,90	1,90	15,00	21,00	37,00	ja
Berlin-Charlottenburg	1798	11,10	6,30	2,50 ^{*4)}	1,90	15,00			nein ^{*4)}
Berlin-Frankfurt (Oder)	1803	10,70	6,90	1,90	1,90	14,50	31,00 ^{*5)}	47,00	ja
Potsdam-Brandenburg	1803	15,20	9,40	2,80	1,90	19,00	29,00	40,00	ja

Tabelle 2: Technische Daten der erste Chausseebauten in Berlin und Brandenburg

- *1) Kies oder Gemisch aus Kies, Splitt und Lehm
- *2) Deckschicht aus Kies oder Kies-Splittgemisch
- *3) Maß des Abschnittes bis Schöneberg
- *4) Bankett gleichzeitig Fußweg
- *5) 15 cm Packlage, 15 cm Grobkies
- *6) wegen des Tiergartens

3 Der Chausseebau in Brandenburg zwischen 1815 und 1875

Mit der Neuordnung des Straßenwesens nach 1813 wurde der Chausseebau der Oberbaudeputation zugeordnet, die allerdings bei wechselnden Ministerien ressortierte, aber immer die gleiche Behörde blieb. Die zentrale Verwaltung und die Finanzierung des Chausseebaus lagen bei diesen zuständigen Ministerien, während der Bau, die Ausführung durch die Provinzialverwaltungen erfolgte. Das Ministerium stellte den Straßenbauplan auf, sicherte die Finanzierung, genehmigte die Pläne und erließ darüber hinaus Vorschriften über den Straßenverkehr und Straßenbau. Die „Anweisung für den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen“ von 1814, die 1824 neu herausgegeben wurde und 1834 in einer Neufassung herauskam, galt im Endeffekt in ihrem technischen Bereich bis in die 40er Jahre des 20. Jahrhunderts hinein. Die technische Grundlage des Baues der Chausseen mit oder ohne Sommerweg in einer Breite von 8,80 m zwischen den Banketten mit beidseitig stehenden Baumreihen und dahinter liegenden Gräben bestimmen heute noch das Aussehen, Breite und Linienführung der Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg. Zwischen 1816 und 1836 finanzierte die Preußische Staatsbank, die Preußische Seehandlung, den Neubau der Straßen und führte ihn selbst durch. Dadurch wurden die bestehenden Lücken geschlossen

und ein geschlossenes preußisches Straßennetz für das gesamte Gebiet zwischen Aachen und Memel hergestellt. In den Jahren von 1846 bis 1858 wurden vorrangig Aktienchausseen gebaut, die Zuschüsse vom Staat bekamen. Zwischen 1846 und 1860 wurden in Brandenburg alleine 860 Kilometer Aktienchausseen errichtet. Damit war das Hauptstraßennetz auch in Brandenburg hergestellt, das nicht nur die Verbindungen zwischen der Hauptstadt und den anderen wichtigen Städten Preußens ermöglichte, sondern auch die Städte Brandenburgs untereinander verband und die Bedienung der landwirtschaftlichen Betriebe, Fabriken, Häfen, Bahnhöfe und anderer technischer Anlagen ermöglichte.



4 Chausseebaustein, B 189 zwischen Spiegelhagen und Pritzwalk

	1816	1826	1831	1836	1841	1846	1852	1856	1862	1869	1875
Regierungsbezirk Potsdam	152	267	495	715	841	905	979	979	990	1.011	1.020
Regierungsbezirk Frankfurt	26	207	258	359	434	434	434	434	434	434	434
Provinz Brandenburg	178	474	753	1.074	1.275	1.339	1.413	1.413	1.424	1.445	1.454
Königreich Preußen	3.161	5.035	6.794	8.632	9.642	10.648	12.789	13.350	13.781	14.343	14.646

Tabelle 3. Länge der Staatsstraßen im Königreich Preußen 1816 - 1875 (in km)

		1816	1831	1846	1850	1855	1860	1865	1870	1874
Aktien-, Kreis- und Kommunalstraßen*	Brandenburg Preußen	-	73	135	461	911	1.454	1.768	2.135	2.451
		161	369	1.187	2.699	5.616	9.730	11.352	13.854	16.788
Provinzialstraßen		385	651	1.176	1.469	2.044	3.360	4.918	6.191	6.788

Tabelle 4 Länge der Nicht-Staatsstraßen im Königreich Preußen 1816 - 1875 (in km)

*(1) Aktienchaussees im Wesentlichen zwischen 1842 und 1852. Kreischausees im Wesentlichen ab 1850, in Brandenburg gab es bis 1874 keine Provinzialstraßen

Die oben beschriebenen großen Heerstraßen für die verschiedenen Provinzen von Berlin aus, nach allen Richtungen sind zugleich die Verbindungsstraßen für die Marken. Von inneren noch außerdem nötigen Verbindungswegen ist für jetzt nur die Vollendung der Chaussee nach Freienwalde und der Bau eines Armes dieser Straße, von Leuenberg ab, nach Wrietzen an der Oder, zu gedenken, die nötig sein würden um die Zufuhr der Erzeugnisse des Oderbruches nach Berlin zu erleichtern, desgleichen für die Folge, einer Straße über Mittenwalde, Buchholz, Lübben, Cottbus und Spremberg nach Görlitz, um die bedeutenden Fabriken von Cottbus und Görlitz mit Berlin in Verbindung zu setzen und eine innere Verbindungsstraße für diese Gegenden überhaupt zu erhalten.
(Chausseebauplan für die Königlich Preussischen Staaten, Berlin 10. April 1817)

Die verschiedenen Zwecke der Chaussees eines Landes sind, dass sie
1. in militärischer Hinsicht, die Bewegung der Truppen und alle Organisationen, die im Kriege vorkommen, überhaupt die Verteidigung und den Angriff erleichtern,
2. dass die den Handel mit dem Auslande und im Inneren allzeit befahrene Wege liefern und die Mühe und Kosten des Transports der Waren vermindern und
3. den inneren Verkehr durch Verbindung der verschiedenen Landesteile behufs der gegenseitigen Mitteilung der Ereignisse erleichtern und dadurch die Kultur des Landes fördern sollen.
(Chausseebauplan für die Königlich Preussischen Staaten, Berlin 10. April 1817)

4 Straßenbau in den Städten und Gemeinden

Seit der Neuordnung des Staatswesens 1808 (Städteordnung) und 1815 ging die alleinige Zuständigkeit für den Straßenbau in den Städten auf die Gemeinden über, die tatsächliche Übertragung zog sich aber lange hin (in Berlin bis 1875). Wegen Mangel an gutem Steinmaterial wurde nach wie vor Pflaster aus Lesesteinen hergestellt, erst in den 20er und 30er Jahren wurden bearbeitete Steine verwendet. Großsteinpflaster für die Fahrbahnen und Mosaikpflaster für die Gehwege gibt es seit Mitte des 19. Jahrhunderts, Kleinsteinpflaster ab 1890. Bis 1870 war allerdings der Großteil der Straßen unbefestigt. Erst die Ausstattung der Städte mit Anlagen der Wasserver- und -entsorgung und ihr wirtschaftlicher Aufschwung führten zu einer durchgehenden Befestigung der städtischen Straßen. Ab der Jahrhundertwende zum 20. Jh. wurden auch Beton- und Asphaltstraßen gebaut.

Felgenreite (cm)	Zulässiges Gesamtgewicht (t)	
	15.11. - 15.4.	15.4. - 15.11.
< 13	5	6
13 - 15,6	6,25	7,25
> 15,6	7,5	8,5

Tabelle 5 Mindestfolgenbreite für Fracht-Fuhrwerke 10,4 cm
Zulässiges Gesamtgewicht für ein vierrädiges Frachtfuhrwerk
Verordnung betreffend den Verkehr auf den Kunststraßen vom 17.3.1839

	1876	1891	1895	1900	Zunahme
Provinz Brandenburg	3.884	6.167	6.804	7.581	+ 95%
Staat Preußen	56.024	79.713	85.743	96.519	+ 64 %

Tabelle 6 Bestand an Chausseen in Brandenburg 1876 - 1900 (in km)

	1876	1891	1895	1900
Provinzialchausseen	36	23	21	19
Kreisschauseen	46	68	72	74
Gemeinde- und Gutschauseen	5	7	6	6
Aktien- und Privatchausseen	13	2	1	1

Tabelle 7 Aufteilung der Chausseen in Brandenburg auf Baulastträger (in %)

5 Die Entwicklung der Chausseen zwischen 1876 und 1900

Mit dem Inkrafttreten des Dotationsgesetzes vom 3. Juli 1875 waren die Verwaltung der Staatschauseen und die Aufsicht über die übrigen Chausseen ab dem 1.1.1876 auf die Provinzen übergegangen. In Brandenburg galt nun das Reglement vom 18. August 1876. Die Verwaltung der Chausseen wurde durch einen sogenannten Provinzialausschuss vorgenommen, dem ein Landesbaurat mit Mitarbeitern zugeordnet war. Landesbaulnspektoren überwachten den Chausseebau und die Chausseeverwaltung in vier Bezirken. Die Unterhaltungsgrenzen wurden durch „Unterhaltungsgrenzsteine“ gekennzeichnet, das galt auch für Kreisstraßen. Von 1876 bis 1900 wuchs der Bestand an Chausseen erheblich, er verdoppelte sich fast von 3884 auf 7581 Kilometer. Der Zuwachs war im Wesentlichen aber durch den Bau von vielen Kreischauseen entstanden. Für diesen Bau der Kreischauseen, die am Ende 74% des Straßennetzes umfassten, gab die Provinzialverwaltung erhebliche Zuschüsse, die im Regelfall in einer Prämie von einem Drittel der Baukosten bestanden. Nur wenige Strecken waren gepflastert mit Großstein-, Kleinstein- (ab 1888), Ziegel- oder Holzpflaster.

6 Die Entwicklung der Chausseen zwischen 1900 und 1918

Die Jahrhundertwende stellt quasi einen Einschnitt in die Art und Weise des Chausseebaus und der Chausseeunterhaltung dar. Zum einen hatte die Provinzialverwaltung „Normativbestimmungen für den Neubau von Chausseen in Brandenburg vom 1.7.1897“ erlassen, die einen geringeren Querschnitt als die preußischen Richtlinien vorsahen, aber auch die Deckenstärke erheblich verminderten. Darüber hinaus erforderte der zunehmende Kraftfahrzeugverkehr eine andere Befestigung der Oberflächen. Erste Decken aus Kleinsteinpflaster wurden 1897 hergestellt. Ab der Jahrhundertwende wurde auch eine Oberflächenbehandlung mit Teer in größerem Umfang eingesetzt. Damit konnte eine längere Haltbarkeit der wassergebundenen Decken erreicht und eine erhebliche Staubentwicklung vermieden werden. Bis zum 1. Weltkrieg sind 80 Kilometer Kleinsteinpflasterdecken entstanden und 120 Kilometer Chausseen mit einer Oberflächenbehandlung versehen worden. Der Gesamtbestand der Chausseen betrug am Ende des Jahres 1912 8952 Kilometer, davon waren 7354 Kilometer Kreischauseen. Während des 1. Weltkrieges gab es keinen Chausseebau.



5 1900/01 - Chausseebaustein Chaussee Zehdenick - Gruneberg nahe Falkenthal



6 Unterhaltungsgrenzstein und Viertelmeilenstein am Chausseehaus Friedrichsthal an der B 2

	Provinzial- chauseen	Kreis- chauseen	gesamt
Kieschauseen	434	3.213	3.647
mit Oberflächenschutzschicht	1.698	1.153	2.851
Bituminöse Decke < 6 cm	637	367	1.004
Bituminöse Decke > 6 cm	60	91	151
altes Kleinpflaster	254	861	1.115
Kleinsteinpflaster	300	447	747
Großsteinpflaster in Beton	59	355	414
insgesamt	3.442	6.487	9.929

Tabelle 8a Deckenarten 1933 (in km)

Reichsstraßen	2.810 (davon 2.501 vorher Provinzialstraßen)
Landstraßen I. Ordnung	4.112 (davon 3.078 vorher Kreisstraßen)
Landstraßen II. Ordnung	4.693 (davon 3.932 vorher Kreisstraßen)
insgesamt	11.615

Tabelle 8b Klassifizierte Straßen in Brandenburg am 31.12.1936 (in km)

Wassergebundene Decke (Schotter)	2.804
Oberflächenbehandelte Decke (Teer)	4.016
Bituminöse Decke < 6 cm	1.459
Bituminöse Decke > 6 cm	59
altes Kleinpflaster	511
Kleinsteinpflaster	960
Kopfsteinpflaster	1.881
Sonstige Pflaster in Beton	64
insgesamt	11.754

Tabelle 8c Deckenarten für klassifizierte Straßen 1938 (in km)

7 Die Straßen in Brandenburg zwischen 1918 und 1945

Nach dem 1. Weltkrieg ging es weniger um eine Vergrößerung der Straßenlängen, als um eine bessere Qualität der Straßendecken. Die zunehmende Motorisierung erforderte dieses zwingend, denn von 1914, wo es auf 709 Einwohner ein Kraftfahrzeug gab, war die Motorisierung bis 1934 auf 35 Einwohner je Kraftfahrzeug, also um das 20fache gewachsen. 1933 waren von den Provinzialchauseen rund 60% mit einer Oberflächenschutzschicht bzw. mit einer bituminösen Decke versehen und etwa 10% hatten eine vernünftige Pflasterdecke. Bei den Kreischauseen sah es allerdings nicht so günstig aus. Hier hatte nur ein Viertel der Chauseelängen eine Oberflächenschutzschicht und der Anteil der Pflasterstraßen betrug unter 10%. Nach der Neuordnung des Straßenwesens nach 1933 erfolgte die Festsetzung des nunmehr neuen Netzes von Reichsstraßen, Landstraßen I. und II. Ordnung (in Brandenburg in den Jahren 1934 bis 1936). Allerdings gab es 1937 noch einige wesentliche Änderungen. Mit dem Stand vom 31.12.1936 gab es in Brandenburg 2.810 Kilometer Reichsstraßen, 4.112 Kilometer Landstraßen I. und 4.693 Kilometer Landstraßen II. Ordnung, wobei die überwiegende Zahl der Landstraßen vorher



7 Brückenbaustelle 1936

Kreisstraßen gewesen waren. Das gesamte klassifizierte Straßennetz im damaligen Brandenburg betrug 11.615 Kilometer. Die Qualität der Straßendecken wurde weiter erhöht, indem insbesondere bituminöse Decken in größerem Umfang eingebaut wurden. Mit dem Beginn des 2. Weltkriegs war etwa die Hälfte aller Straßenkilometer Brandenburgs so befestigt.

8 Der Reichsautobahnbau zwischen 1933 und 1941

Schon 1933 wurde mit dem Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Autobahnen“, der Festlegung der Querschnitte und der Festlegung des Grundnetzes „Reichsautobahnen“ die Grundlage für den Reichsautobahnbau in Deutschland und somit auch in Brandenburg gelegt. Dieses Grundnetz der Autobahnen beinhaltete von Anfang an für Berlin als einzige Großstadt einen geschlossenen Ring. Von ihm sollten Autobahnen ausgehen nach

- Stettin/Szczecin - Danzig/Gdańsk - Königsberg/Kaliningrad
- Frankfurt (Oder) - Westpreußen und Ostpreußen
- Cottbus - Breslau/Wrocław - Gleiwitz/Gliwice
- Leipzig - Gera - Nürnberg - München
- Magdeburg - Hannover - Dortmund
- und Hamburg.

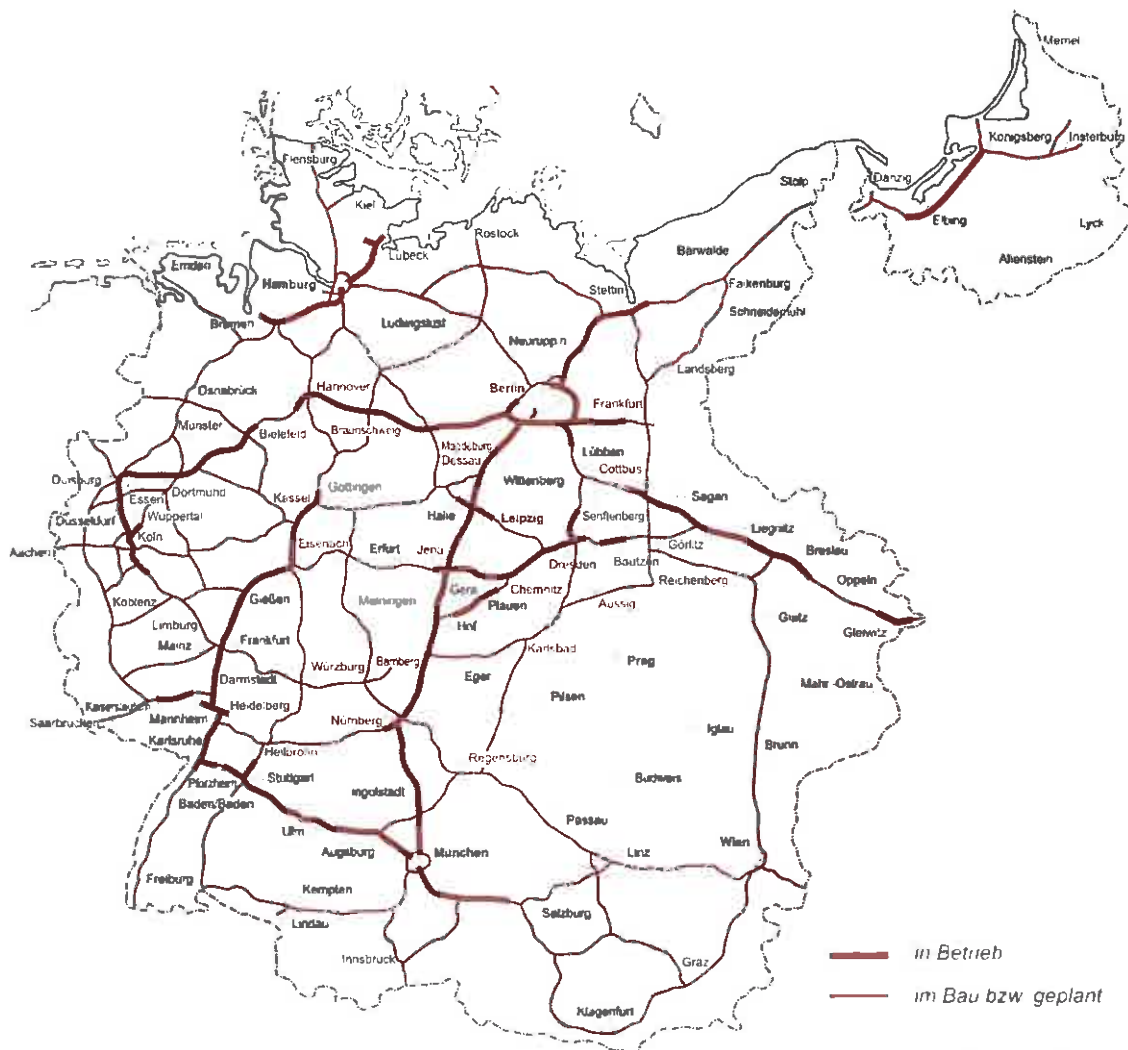
Der Berliner Autobahnring ist ein ellipsenartiges Gebilde, das um die damalige Reichshauptstadt herumführte, mit einem Durchmesser von 60 bzw. 35 km und einem Umfang von ungefähr 196 km. Die größten Bauwerke zur Überbrückung von Spree und Havel sind die Mühlenfließbrücke bei Rüdersdorf mit einer Überbaulänge von 738 m, die Kalkgrabenbrücke ebenfalls dort



mit einer Überbaulänge von 240 m und die Havelbrücke bei Kempten mit einer Überbaulänge von 710 m. Von dem 196 km langen Autobahnring waren bei Kriegsbeginn 129 km fertig gestellt, also rund Zweidrittel der Länge. Es fehlte im Wesentlichen der nördliche und nordwestliche Teil des Ringes.

Die vom Berliner Ring ausgehenden Autobahnen A 2, A 9, A 11, A 12 und A 13/15 wurden auf Brandenburger Gebiet in Teilbereichen nur einbahnig fertig gestellt.

- 8 Bau der Rüdersdorfer Brücke im Jahr 1937
- 9 Baustelle auf der A 11 im Jahr 1936



Reichsautobahn Stand 1 9 1939

9 Straßenbau zwischen 1945 und 1989

Nach dem Kriege war die Hauptaufgabe, die Freimachung der Straßen zu erledigen und die am dringendsten notwendigen Reparaturen auszuführen. Die Kriegszerstörungen waren außerordentlich groß. So waren im Bezirk Frankfurt (Oder) von 179 Brücken des klassifizierten Straßennetzes 111 (62 %) zerstört, im Bezirk Potsdam waren es immerhin noch 40 %. Erst in den Jahren 1949 und 1950 konnte im Bezirk Potsdam mit den ersten Straßenreparaturarbeiten größeren Umfangs begonnen werden, im Bezirk Frankfurt (Oder) sogar erst 1953. Das große Hochwasser 1947 hatte hier alle Kräfte gebunden, um die verschlammten und verunreinigten Straßen wieder zu reinigen. Die ersten Neubaumaßnahmen begannen 1951.

Die Arbeiten wurden organisiert vom Provinzialstraßenbauamt, das ab 1947 als Landesstraßenbauamt im Land Brandenburg arbeitete. 1951 erfolgte eine Neuorganisation, als zentrale Behörde wurde die Generaldirektion für Kraftverkehr und Straßenwesen beim Ministerium für Verkehrswesen für alle Länder der sowjetisch besetzten Zone bzw. der DDR gegründet. An die Stelle der Landesstraßenbauämter wurden weisungsabhängige Straßenbauinspektionen gestellt. Die Generaldirektion war verantwortlich für die Autobahnen und die Fernverkehrsstraßen, während die Hauptabteilungen für Verkehr und Straßenwesen in den Ländern verantwortlich waren für die Landstraßen I. und II. Ordnung. Am 19.12.1952 erging eine Verordnung über die Neuorganisation des Straßenbaues und der Straßenunterhaltung, wonach vom 1.1.1953 die Straßenbauinspektionen in staatliche Straßenbau- und Unterhaltungsbetriebe umgewandelt wurden. Nach der neuen Verordnung über das Straßenwesen vom 18.7.1957 galten als Staatsstraßen die Autobahnen und Fernverkehrsstraßen, als Bezirksstraßen die Landesstraßen I. und Landesstraßen II. Ordnung. Danach gab es in den Kreisen noch Kreisstraßen und in den Gemeinden kommunale Straßen. Die Überwachung erfolgte seit dem 12. Juni 1960 durch staatliche Straßenbauaufsichtsämter bzw. durch das Autobahnaufsichtsamt.

Ab 1.1.1968 wurden alle Betriebe und Organisationen in den Bezirksdirektionen für Straßenwesen zusammengefasst.

1968 gab es über 19 000 km Straßen im Land Brandenburg, von denen etwa die Hälfte Kreis- und Kommunalstraßen waren.

Autobahnen	548
Fernverkehrsstraßen	2.675
Bezirksstraßen	5.969
Kreis- und Kommunalstraßen	9.887
insgesamt	19.079

Tabelle 1. Straßenlängen 1968 in Brandenburg (in km)

Als Folge des Mauerbaus um Berlin herum mussten besondere Anstrengungen unternommen werden, um das Straßennetz, das nunmehr in großem Umfang unterbrochen war, wieder funktionsfähig zu machen. So wurde die Autobahnverbindung vom Schönefelder Kreuz in Richtung Berlin bis zur Straße „Am Seegraben“ ausgebaut und 1963 freigegeben. Aber es wurden auch die Verbindungen zwischen Hennigsdorf über Stolpe nach Bergfelde, von Potsdam nach Teltow und Schönefeld, von Potsdam nach Güterfelde und von Potsdam nach Wustermark ausgebaut und dem Verkehr übergeben.

11 Die Bundesstraße 103 in Richtung Pritzwalk im Jahr 1976





Ab 1967 gab es die Ämter für Verkehrsplanung, die für die Generalverkehrsplanung und alle damit zusammenhängenden Arbeiten verantwortlich waren.

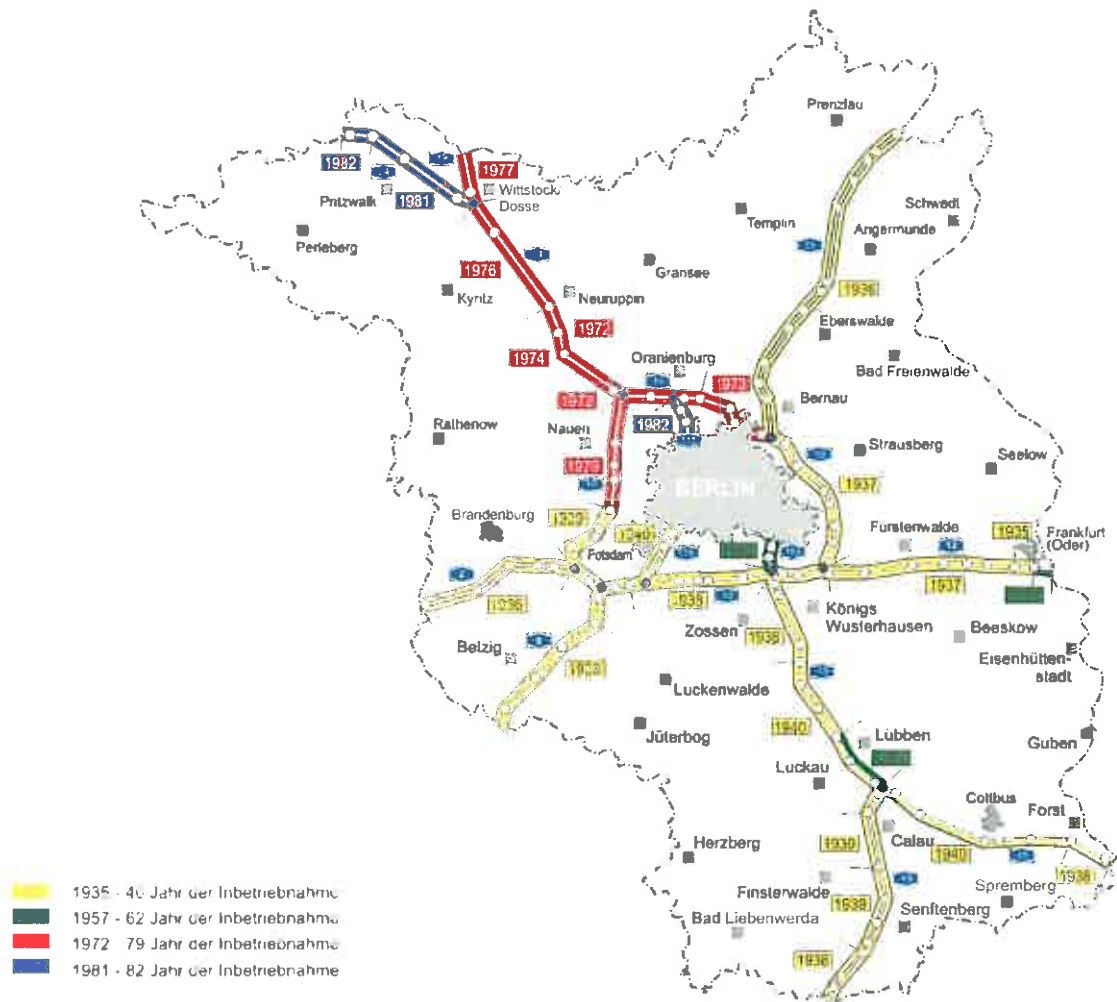
Die starke Konzentration auf zentrale Aufgaben und die Kombinatbildung im zentralen und bezirksgeleiteten Bauwesen führte zu einer Leistungsreduzierung im örtlichen Bauwesen, da die Tiefbaukombinate überwiegend im Bereich des Wohnungsbaus eingesetzt wurden. Die Anwendung von Bitumen war ab 1978 im Straßenbau mit erheblichen Restriktionen verbunden. Es standen auch nur noch sehr wenige bituminöse Aufbereitungsanlagen im Straßenwesen zur Verfügung. Dennoch konnten einige größere Bauvorhaben, wie der Ausbau der 8,5 km langen vierstreifigen Nuthe-Schnellstraße zwischen Potsdam und Babelsberg, realisiert werden.

Am Ende der DDR waren von den Fernverkehrsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 1.065 km 20 % in einem außerordentlich schlechten Zustand und bei den Landesstraßen waren es 37 %. Von den Fernverkehrsstraßen waren rd. 7 % schmaler als 6 m und bei den Landesstraßen rd. 20 % weniger als 5 m breit. Bei den Brücken wurden von den 428 Bauwerken im Zuge des Fernstraßennetzes 161 mit den schlechtesten Zustandsnoten bewertet. 95 Brücken waren mehr als 85 Jahren alt. Eine Bestandsaufnahme im Jahre 1990 nach

der Deutschen Vereinigung ergab ein noch schlechteres Bild des vorhandenen Zustandes. Dabei hat das Straßennetz im Land Brandenburg eine außerordentlich hohe Bedeutung. Bei der geringen Einwohnerdichte von 86 Einwohner/km² ist die Erschließung im Wesentlichen nur über die Straße möglich. Den 2.542.700 Einwohnern standen 1994 auf 29.476 km² 11.575 km übergeordnete klassifizierte Straßen zur Verfügung. Davon waren 766 km Bundesautobahnen, 2.734 km Bundesstraßen, 6.284 km Landesstraßen und 1.781 km Kreisstraßen.

- 12 Nuthe-Schnellstraße. 1977
- 13 Schönfelder Kreuz 1985
- 14 Zubringer zum Flughafen Schönefeld. 1985
- 15 B 1/B 5 Tunnel Frankfurter Allee, 1981
- 16 Bau der Straße „Am Seegraben“. 1985





17



18

17 Alter der Autobahnstreckenabschnitte
(Jahr der Inbetriebnahme) Stand 03 10 1990
18 Bau der Autobahn 24 bis Zarenтин, 1982

10 Entwicklung des überörtlichen Straßennetzes in Brandenburg ab 1990

- Die Ausgangslage für die Straßeninfrastruktur nach der Wiedervereinigung

Aufgabe der Landespolitik ist es, durch Bereitstellen leistungsfähiger Infrastruktur zur Entwicklung des Landes beizutragen. Das Land Brandenburg verfolgt im Rahmen seiner Verkehrspolitik den Ansatz, Verkehrsmittel dort einzusetzen, wo deren systembedingte Vorteile am besten zum Tragen kommen.

Brandenburg ist mit seinen unter 100 EW/km² ein im Vergleich zum Bundesdurchschnitt dünn besiedeltes Land. Die Siedlungsstruktur ist, mit Ausnahme der Region Berlin, dezentral orientiert. Damit besteht ein vielfältiges Beziehungsgeflecht mit relativ niedrigen Verkehrsstärken im öffentlichen und individuellen Personen- und Güterverkehr. Der wirtschaftliche Betrieb von schienens- oder wasserstraßengebundenen Verkehrsmitteln ist deshalb nur in ausgewählten Regionen und Relationen möglich. Unter diesen Rahmenbedingungen ist die Hauptlast der zu



lagen zurückgegriffen werden konnte. Damit bestand aber auch die einmalige Chance, das Straßennetz neu zu strukturieren.

Grundsätzlich hat Brandenburg im Landstraßenbereich kein Problem, die auftretenden Verkehrsmengen zu bewältigen, aber viele Straßen verlaufen durch zum Teil historische Innenstadtbereiche. Hier konkurriert der Durchgangsverkehr mit den Bedürfnissen der Stadtentwicklung und des Wohnens. Der Ausbaustandard im Bereich der Freien Strecken forderte lange Reisezeiten aufgrund nur geringer Geschwindigkeiten und wegen des sprunghaften Anstieges des Verkehrs kam es schnell zu Problemen der Verkehrssicherheit infolge des hohen Unfallpotenzials. So hat Brandenburg bei seinen strategischen Überlegungen weniger auf neue Netzmaschen gesetzt, viel mehr wurde das vorhandene Straßennetz in die weiteren Betrachtungen einbezogen.

Nach der Wiedervereinigung wurde Anfang der 90er Jahre eine optimistische Entwicklung in Brandenburg mit der Metropole Berlin im Mittelpunkt unterstellt. Die Prognosen hatten Anlass dazu gegeben, in den neuen Bundesländern generell deutliche Zuwachsraten in weiten Teilen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens anzunehmen, die unter dem Stichwort „blühende Landschaften“ zusammengefasst sind. Sowohl im Bereich des öffentlichen Lebens, als auch in der Straßenplanung wurden daher Vorhaben auf der Grundlage dieser optimistischen Entwicklungserwartungen in Angriff genommen.

Die Straßenbauverwaltung (SBV) hat beginnend ab 1992 alle Netzbestandteile der Bundesfern- und Landesstraßen auf ihre Funktion überprüft und aus gesamtwirtschaftlicher Sicht bewertet.

Das Autobahnnetz bildet mit seinem Ring um die Metropole Berlin und seinen Radialen in die einzelnen Landestelle das Grundgerüst für die Bewältigung der Fernverkehre und die Erschlie-



ßung der Landestelle sowie die Anbindung des Landes an seine Nachbarländer. Anders als in den dicht besiedelten Bundesländern Deutschlands kann jedoch die Verknüpfung der Ober- und Mittelzentren des Landes nur sehr bedingt durch dieses großmaschige Netz der Autobahnen gewährleistet werden. Die Standortbedingungen für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Städte und Gemeinden sollten deshalb durch ein funktional gegliedertes Netz der Bundes- und Landesstraßen begünstigt werden. Auf dieser Grundlage wurden die einzelnen Netzteile untersucht und ihr Ausbaubedarf und die damit erreichten Wirkungen ermittelt.

Das Ergebnis war ein in sich funktional gestuftes Netz bestehend aus 3 Netzkategorien:

Das **Leistungsnetz** mit den Autobahnen und Bundesstraßen mit besonders hoher verkehrlicher Bedeutung. Für diesen Teil der Bundesstraßen hat sich der Begriff „Blaues Netz“ geprägt.

Dem Leistungsnetz kommt die Aufgabe der großräumigen Erschließung und der Bewältigung größerer Verkehrsmengen zu. Für das „Blaue Netz“ wurden Bundesstraßenzüge ausgewählt, die mit bestimmten Qualitätsmerkmalen, wie planfreie Knotenpunkte, frei von Ortsdurchfahrten und der Betrieb als Kraftfahrtstraße versehen werden sollen. Ziel ist es, die Investitionsmittel zu konzentrieren und die angestrebten Effekte durch den Gesamtausbau des Streckenzuges mit der Integration des Neubaus von Ortsumgehungen zu erreichen. Hierbei handelt es sich um einen sehr innovativen Ausbaueinsatz, stand doch bisher in der Ausbauplanung der Bundesrepublik stets die punktuelle Engpassbeseitigung im Vordergrund.

20 A 10/A 13/A 113 · Zustand des Autobahnkreuzes Schönefeld vor dem Umbau

21 das umgebaute Schönefelder Kreuz im Jahr 2000



Neben dem Leistungsnetz erfüllt das **Grundnetz** mit den Bundesstraßen, die nicht zum „Blauen Netz“ gehören und verkehrswichtigen Landesstraßen (ca. 50% des Landesstraßenanteils) regionale Verbindungsaufgaben und sichert eine gute Anbindung an die Mittel- und Oberzentren. Das Ausbauziel für das Grundnetz ist die Verbesserung der Befahrbarkeit, die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Knotenpunktumgestaltungen und die punktuelle Engpassbeseitigung.

Die zweite Hälfte des Landesstraßennetzes, die nicht dem Grundnetz zugeordnet werden können, bilden das **Grüne Netz**. Es beseitigt die dann noch vorhandenen Lücken in der Erschließung und dient zum Teil auch der Netzverknüpfung.

Da die Haushaltsmittel im Landesstraßenbereich auf die Ertüchtigung des Grundnetzes fokussiert sind, kommt ein Ausbau im Grünen Netz eher weniger zur Anwendung. Hier steht die Absicherung der Verkehrssicherungspflicht im Vordergrund, was im Wesentlichen mit Unterhaltungsmaßnahmen und nur punktuellen Erhaltungsmaßnahmen erfolgen wird.

Auch der Um- und Ausbau von Bundes- und Landesstraßen wird auf der Grundlage der Zuordnung zu den einzelnen Netzkategorien strategisch gesteuert. Um die zur Verfügung stehenden Straßenbaumittel wirtschaftlich einzusetzen, hat die Straßenbauverwaltung für alle Netzteile der Bundes- und Landesstraßen, wie Ortsdurchfahrten, Freie Strecken, Brücken und Radwege Dringlichkeitslisten, die sogenannten Bedarfslisten, erstellt. 1995 wurde durch den Landtag Brandenburg das Landesstraßenbedarfsplangesetz beschlossen. Die Maßnahmen für den Neubau im Landesstraßenbereich sind nach Vordringlicher Bedarf und Weiterer Bedarf eingeteilt und umfassen neben einigen wenigen 4-spurigen Ausbauprojekten hauptsächlich Ortsdurchfahrten. Damit werden alle Investitionsentscheidungen auf der Basis volkswirtschaftlicher Nutzen-Kosten-Betrachtungen abgesichert.



■ Die sichtbaren Ergebnisse

■ Das **Autobahnnetz** des Landes Brandenburg hatte 1991 eine Netzlänge von 770 km. Davon waren über 2/3 der Autobahnstrecken so schadhaft, dass sie nur mit Geschwindigkeitsbegrenzung befahren werden durften. Vorrangige Aufgabe der ersten Jahre nach der Wende war es, den Zustand der Richtungsfahrbahnen und die Sicherheitsausstattung der Autobahnen zu ertüchtigen. So konnten bis Mitte der 90er Jahre ca. 860 km Richtungsfahrbahnen verbessert werden. Insbesondere durch die Aufnahme vieler Strecken in Brandenburg als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit konnten wichtige Kapazitätserweiterungen durch einen 6-sreifigen Ausbau der A 2, der A 10 südlicher und östlicher Berliner Ring, der A 115 sowie der A 9 schnell in Angriff genommen werden und stehen dem Verkehrsteilnehmer zur Verfügung. Auch der Neubau der Küstenautobahn A 20 hat mit der Verknüpfung der A 11 einen Anschluss im Land Brandenburg erhalten.

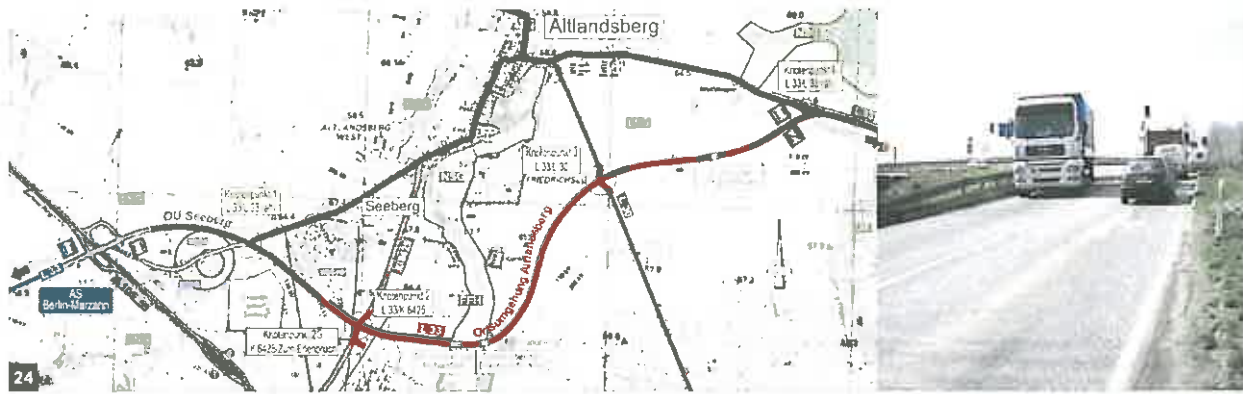
Heute sind wichtige Strecken des Um- und Ausbaus auf den Autobahnen abgeschlossen. Im Jahr 2008 wurde der Neubau der A 113 im Umfeld des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) fertig gestellt.

Das Autobahnnetz kann im Wesentlichen seine Funktion als Rückgrat des überregionalen Straßennetzes in Brandenburg erfüllen. In den nächsten Jahren stehen aber neben einigen Erweiterungsvorhaben vor allem Erhaltungsmaßnahmen an den Streckenzügen an, die kurz nach der Wende zustandsmäßig ertüchtigt wurden.

■ Das **Bundesstraßennetz** in Brandenburg hatte eine Länge von ca. 2.800 km - davon 690 km in Ortsdurchfahrten - und war Anfang der 90er Jahre in einem überwiegend desolaten Zustand. Die baulichen Maßnahmen zur Sanierung

22 Zustand B 1 in der Ortslage Groß Kreuz vor dem Ausbau

23 Ortsdurchfahrt Groß Kreuz
Fertigstellung des Ausbaus 10/2006



des vorhandenen Netzes wurden in den Folgejahren zügig vorangebracht. Jährlich konnten Instandsetzungsmaßnahmen von ca. 150 bis 180 km durchgeführt werden.

Das Programm für die Neubaumaßnahmen im Zuge des Bundesstraßennetzes ist durch die Bedarfspläne 1992 und 2004 für den Ausbau der Bundesfernstraßen festgelegt. Auf der Grundlage des innovativen Konzeptes zum „Blauen Netz“, erfolgte die Anmeldung für die Straßeneubaumaßnahmen für den Bedarfsplan 2004. Es konnten aufgrund des hohen wirtschaftlichen Nutzens alle angemeldeten Vorhaben ausnahmslos in den Vorrangbedarf des Bedarfsplanes aufgenommen werden. Entsprechend der Straßenbaupolitik des Landes handelt es sich neben wenigen erweiternden Maßnahmen vorwiegend um Ortsumgehungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten und zur Verbesserung der Erreichbarkeit sowie nicht zuletzt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Ab Mitte der 90er Jahre wurden große Anstrengungen für eine zügige Vorbereitung und Realisierung der 4-streifigen Ausbaumaßnahmen zur Anbindung der Metropole Berlin an den Autobahnring A 10 unternommen. So stehen heute neben den Autobahnen 111, 113, 114, 115 die Bundesstraßen 5, 101 und 96 leistungsgerecht zur Verfügung.

Für die Erschließung der Brandenburger Regionen konnten eine Reihe von Ortsumgehungen bereits dem Verkehr übergeben werden. Wichtige Abschnitte z.B. der Oder-Lausitz-Straßen entlang der polnischen Grenze von der Uckermark bis nach Dahme-Spreewald stehen den Verkehrsteilnehmern bereits zur Verfügung oder befinden sich zurzeit im Bau bzw. in unmittelbarer Bauvorbereitung.

■ Das Landesstraßennetz umfasst nach der vollzogenen Einstufung der ehemaligen L 10 und L 110 zu Landes- oder Kommunalstraßen etwa einen Umfang von 5.800 km. Für die Landesstraßen stand Anfang 1991 zunächst die Beseitigung der großen bautechnischen Mängel und die Verbesserung des Zustandes im Vorder-

grund. Auffällig schlecht ist der Zustand der 1.600 km in Ortsdurchfahrten. Aus diesem Grund wurden hier die Schwerpunkte der Arbeit der Straßenbauverwaltung gesetzt.

Auf der Grundlage des Landesstraßenbedarfsplanes wurden 9 Ortsumgehungen für den Verkehr freigegeben. Damit konnten für eine Reihe von Orten die hochbelasteten Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr befreit werden.

■ Aufgaben für die nächste Zeit - Ausblick

Mobilität ist die Grundlage für Wachstum und Beschäftigung. Sie ist damit auch ein entscheidender Standortfaktor für das Land Brandenburg. Voraussetzung für eine funktionierende Mobilität sind intakte leistungsfähige und leistungsgerechte Verkehrswege. In den vergangenen Jahren wurde in die Straßeninfrastruktur des Landes Brandenburg erheblich investiert. Die Fortschritte sind sichtbar. Es stehen aber immer noch viele Um- und Ausbauprojekte für die Sicherung der Mobilität als Daseinsvorsorge und die Stärkung des Wirtschaftsstandortes an. Um die Investitionsentscheidungen sicher treffen zu können, müssen die verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Zielstellungen bei den strategischen Ansätzen kontinuierlich evaluiert werden. Wenn auch viele blühende Landschaften in Brandenburg geschaffen wurden, sind doch auch einige optimistische Entwicklungserwartungen so nicht eingetroffen. Insbesondere unter den neuen Rahmenbedingungen der demografischen Entwicklung, der Globalisierung der Wirtschaft und der Reduzierung der Finanzausstattung war es Mitte 2006 geboten, im Rahmen der Neuorientierung der Landesplanung auch das Straßennetzkonzept und auf dieser Grundlage die Bedarfspläne und -listen einer Überprüfung zu unterziehen.

Zur nachhaltigen Unterstützung der räumlichen Erschließung, auch unter den neuen Randbedingungen der Landesplanung und der wirtschafts-

24 Landesstraße 33 Ortsumgehung Altlandsberg/Seeberg. Fertigstellung 2004



politischen Förderstrategien der Landesregierung, wurde das Straßennetzkonzept parallel zur neuen Landesentwicklungsplanung weiter entwickelt.

In einem ersten Schritt kam es zur Überprüfung des „Blauen Netzes“ auf seine Gültigkeit der bis dahin geltenden Ausbaustandards und auf die Aktualität seiner Wirkungen für die neuen Anforderungen. Im Ergebnis dieser Untersuchung konnte für einige Straßenzüge die für das „Blaue Netz“ erforderliche große Netzwirkung nicht mehr nachgewiesen werden. So wurde das Netz in 2007 auf 700 km reduziert. Auch die angestrebten Ausbaustandards für das „Blaue Netz“ wurden entsprechend der geänderten Verkehrsnachfrage präzisiert. Das Prinzip der konsequenten ortsdurchfahrtsfreien Führung wurde aufrecht erhalten. Die Ausbauparameter für Neubau und Ausbau streben eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den Netzabschnitten von 80 km/h an. Die Knotenpunkte werden zukünftig teilplangleich gestaltet und abhängig von der Fertigstellung zusammenhängender Abschnitte ist die Ausweisung als Kraftfahrstraße vorgesehen. Das Leistungsnetzprinzip unterstützt die landespolitischen Förderstrategie „Stärken stärken“.

Der weitere streckenbezogene Ausbau des Blauen Netzes ist ein Schwerpunkt bei der Umsetzung dieser innovativen Netzkonzeption. Auch mit den an die neuen, strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen angepassten Ausbauparametern ist der volkswirtschaftliche Nutzen sehr hoch. Das Konzept unterstützt insbesondere die wirtschaftliche Entwicklung der Regionalen Wachstumskerne (RWK) und verbessert die Anbindung der peripheren Räume des Landes Brandenburg sowie die Erreichbarkeit und die Verbindungsqualität des neuen zentrale Ortesystems (ZOS) in der Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg.

Wegen der begrenzten Haushaltsmittelbereitstellung wird für das Leistungsnetz in 2008 ein Baustufenplan entwickelt, der gezielt Prioritäten



setzen soll, die neben dem Ausbau der Ortsumgehungen auf Basis von detaillierten Analysen und volkswirtschaftlichen Bewertungen die Priorität für die Ausbaustrecken ordnen soll.

Aufbauend auf den verkehrspolitischen Zielen des Landes ergeben sich für die nächste Zeit für den Verkehrsträger Straße folgende Schwerpunkte:

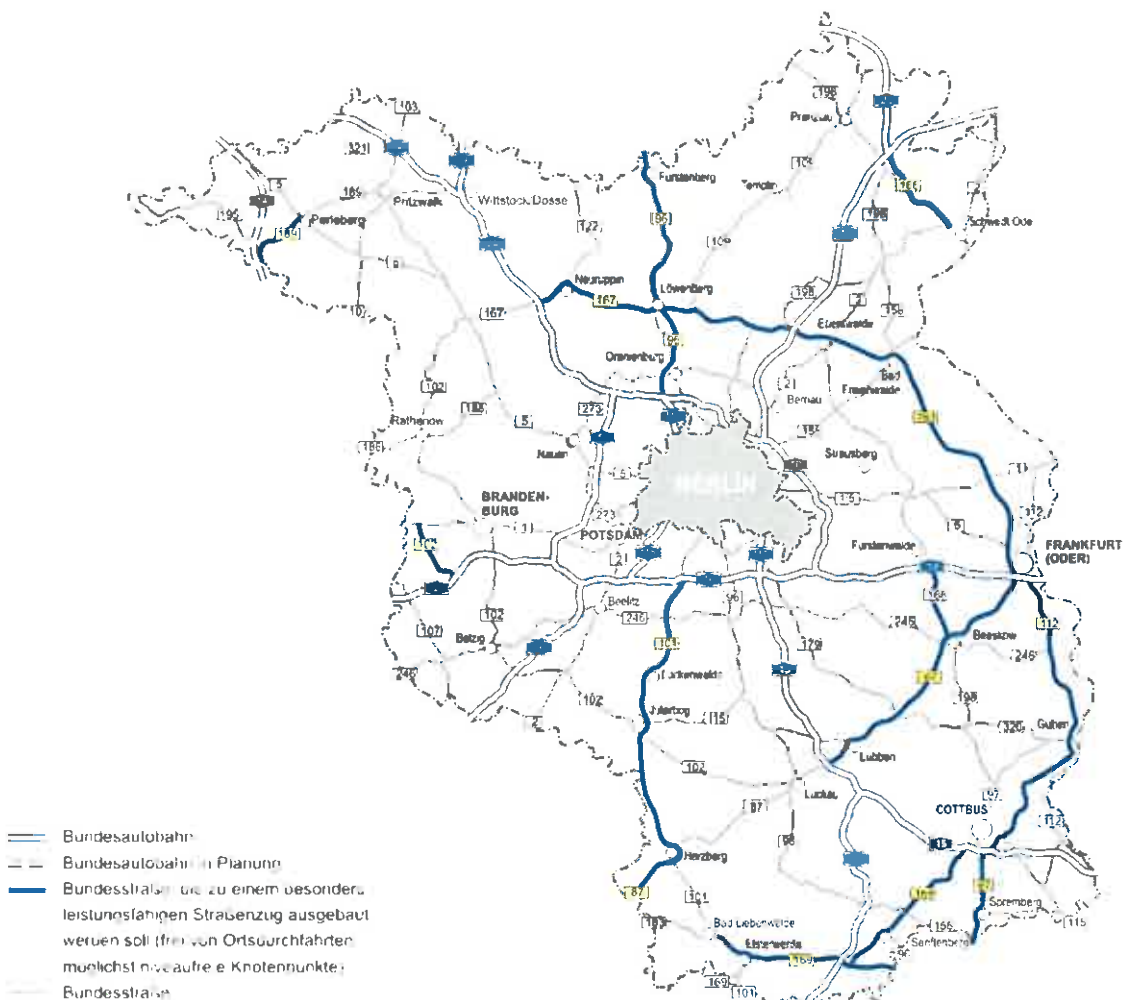
- Stärkung der brandenburgischen Straßeninfrastruktur in der Hauptstadtregion Berlin/ Brandenburg als Teil des größer werdenden Europas
- Fortsetzung des Ausbaus des Leistungsnetzes, Umsetzung der Maßnahmen des Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen
- Unterstützung von Wirtschaftsstandorten; planmäßiger Bau der Anbindung der Landeshauptstadt an den Flughafen BBI
- Qualitätssicherung im vorhandenen Netz der Bundesfern- und Landesstraßen durch verstärkte Erhaltung
- Bau von straßenbegleitenden Radwegen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes und Erhöhung der Sicherheit im fließenden Verkehr, zur Förderung des alternativen Verkehrsmittels und Unterstützung des Tourismusstandortes Brandenburg

Die Umsetzung der Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes hat auch weiterhin hohe Priorität. Schwerpunkt im Autobahnnetz sind der Neubau der A 14 als wichtiger Standortfaktor für die Nord-West-Region Brandenburgs. Darüber hinaus stehen als nächste Aufgaben die Erweiterung der A 10 des nördlichen Berliner Ringes, von Teilabschnitten des westlichen Berliner Ringes und der A 24 zwischen Autobahndreieck (AD) Havelland und der Anschlussstelle (AS) Neuruppin noch für den 6-streifigen Ausbau an.

25 B 246 / B 107 Ortslage Wiesenburg

Friedrich-Ebert-Straße vor dem Ausbau 1993

26 Ortslage Wiesenburg nach der Baumaßnahme
(Gestaltung des Ortskerns nach denkmalpflegerischen Aspekten)



27

Hinzu kommen ausstehende grundlegende Um- und Ausbaumaßnahmen an der A 11, A 12 und der A 13.

Im Bundesstraßenbau stehen eine Reihe von Ortsumgehungen auf der Prioritätenliste zur Umsetzung.

Um den Nachholebedarf im Landesstraßenbereich zu ermitteln, wird auf Basis des aktualisierten Netzkonzeptes eine Schwachstellenanalyse als neues Entscheidungsinstrument für die Bedarfsermittlung angewandt. So soll erreicht werden, dass auf der Grundlage nachvollziehbarer verkehrsrelevanter Nachfragedaten ein annähernd objektives Ergebnis des Neubaubedarfs ermittelt wird.

Noch stärker als in der Vergangenheit steht sowohl bei den Bundes- als auch bei den Landesstraßen die Erhaltung des vorhandenen Netzes im Mittelpunkt. So werden die Bedarfslisten Ortsdurchfahrten, Freie Strecken und Brücken anhand der aktuellen Grundlagen fortgeschrieben.

27 „Blauer Netz“ Stand 2011

Schwerpunkt bildet hier im Bundes- sowie im Landesstraßenbereich auf den Strecken des Grundnetzes die Ertüchtigung der Ortsdurchfahrten, um lebenswerte Städte in Brandenburg zu erhalten.

In 2006 wurde eine sehr ambitionierte Bedarfsliste für straßenbegleitende Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen erstellt. In enger Abstimmung zwischen Straßenbauverwaltung und den Landkreisen soll damit in den nächsten 10 Jahren der maßgebliche Bedarf an Radwegen erfüllt werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen im Straßenbau haben das Ziel, ein bedarfsgerechtes und nachhaltiges Straßennetz zu schaffen. Dabei gilt es, die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft zu minimieren, nicht erneuerbare Ressourcen zu sparen, sowie die Emissionen von Lärm- und Luftschadstoffen zu reduzieren.

9 Die Bedeutung des Chausseebaus in Brandenburg

von Uwe Müller

1 Die wirtschaftliche Bedeutung

Die Chausseierung von unbefestigten Straßen steigerte die Leistungsfähigkeit des Landverkehrs wesentlich. Im Personenverkehr konnte die Reise­geschwindigkeit mehr als verdoppelt werden. So verringerte sich die Fahrzeit von Berlin nach Hamburg nach der Chausseierung der Straße und der Einführung der Schnellpostlinien in den 1820er Jahren von 85 auf 31 Stunden. Frachtfuhrwerke konnten das Gewicht ihrer Ladungen wesentlich erhöhen, ohne in der Straße zu versinken oder Vorspanndienste in Anspruch nehmen zu müssen. Dies galt insbesondere für die feuchten Jahreszeiten Frühjahr und Herbst, in denen unbefestigte Landstraßen mit größeren Wagen häufig nicht befahrbar waren. Reisen und Transportieren wurden also insgesamt berechenbarer, sicherer und bequemer. Daher profitierten alle auf Mobilität angewiesenen Teile der Gesellschaft von der Herstellung einer Chaussee: der zum Markt fahrende Bauer und der wandernde Handwerks­geselle, Kaufleute und Hausierer, Adlige auf Bildungsreise und Diplomaten sowie nicht zuletzt Regierungsbeamte, Landräte und Amtsvorsteher. Die Chausseen können somit als früher Bestandteil der Kommunikationsrevolution des 19. Jahrhunderts angesehen werden.

Der preußische Staat bemühte sich nach den territorialen Erweiterungen durch den Wiener Kongress um die Verbindung aller wichtigen Städte des nun von Aachen bis Memel reichenden Königreichs mit der Hauptstadt Berlin. Davon profitierte insbesondere der Regierungsbezirk Potsdam, während das Chausseenetz des Regierungsbezirkes Frankfurt (Oder) ähnlich dünn war wie in den anderen ländlich geprägten ostelbischen Provinzen.

Der Vorsprung der Rheinprovinz, Westfalens, Schlesiens und der Provinz Sachsen lag nicht nur daran, dass hier der Chausseebau bereits vor 1815 begonnen hatte und sich diese Gebiete wirtschaftlich dynamischer entwickelten als der größte Teil Brandenburgs. Der preußische Staat hatte auch politische und militärische Interessen an guten Straßenverbindungen in die neuen Provinzen. So wurde der Chausseebau unter anderem zur Unterstützung der Zollvereinigungs­politik eingesetzt. In den unruhigen Zeiten des Vormärz und der Revolution von 1848 kamen noch andere Zielstellungen hinzu. Straßenbau und andere Erdarbeiten wurden nun häufig in erster Linie zur Milderung der Beschäftigungslosigkeit unter den Handarbeitern begonnen. Solche der Systemstabilisierung dienenden „Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen“ sind insbesondere in Potsdam-Nowawes, Königs Wusterhausen und Köpenick sowie beim Bau der Chausseen zwischen Brandenburg (Havel) und Rathenow sowie Beeskow und Fürstenwalde durchgeführt worden.

In den zwanziger Jahren hatten die Chausseen im Wettbewerb mit den Binnenwasserstraßen einige Fernhandelstransporte an sich ziehen können. So nutzten zahlreiche Kaufleute für den Transport schlesischer Gewer­be­produkte anstelle der nur unzureichend regulierten Oder und der märkischen Wasserstraßen die neue Chaussee zwischen Breslau und Berlin, die über Frankfurt (Oder) führte. Mit dem Beginn des Eisenbahnbaus (in Brandenburg im Jahre 1838) verloren die Chausseen jedoch innerhalb eines Jahrzehnts beinahe alle Fernhandels­güter. Im Personenverkehr erfolgte der Wechsel von der Postkutsche zum komfortableren Eisenbahn­waggon sogar noch schneller. Das Kutschpferd

Jahr	Regierungsbezirk Potsdam	Regierungsbezirk Frankfurt (Oder)	Provinz Brandenburg	Königreich Preußen
1816	7,1	2,8	5,0	11,0
1831	23,0	12,9	18,1	23,6
1846	42,1	21,7	32,3	38,4
1862	47,1	22,6	35,2	49,7

Tabelle 1 Chausseenetzdichte der Staatsstraßen
(in km/1000 km²)

und die Dampflokomotive standen geradezu symbolhaft für den Gegensatz zwischen Tradition und Moderne.

Da nicht nur die wirtschaftliche, sondern auch die politische und militärische Bedeutung der Chausseen für den Gesamtstaat zurückging, verringerte die preußische Regierung seit etwa 1850 ihre Aktivitäten beim Neubau von Chausseen. Dennoch wurden weiterhin Chausseen gebaut, und auch die Intensität des Verkehrs nahm nur auf den Kunststraßen ab, die parallel zu einer Eisenbahnstrecke verliefen. Obwohl die Landstraßen nämlich in fast allen Belangen der Verkehrswertigkeit also vor allem hinsichtlich der Schnelligkeit, Massenleistungsfähigkeit und Bequemlichkeit den Eisenbahnen unterlegen waren, verfügten sie weiterhin über eine viel höhere Netzbildungsfähigkeit. Die Chausseen übernahmen also eine neue Funktion innerhalb des Verkehrssystems, indem sie den Transport zwischen Produzenten bzw. Konsumenten zum nächsten Bahnhof oder Hafen gewährleisteten. Für die Integration der Landwirtschaft und der kleinen Gewerbetreibenden in überregionale Märkte sowie generell für den Handel bildeten sie daher eine wichtige Vorbedingung.

Die preußischen Reformen von 1807/11 hatten den brandenburgischen Bauern die volle persönliche und wirtschaftliche Freiheit gebracht. Durch die rasante Entwicklung Berlins als preußische Hauptstadt und wichtigste deutsche Industriestadt entstand eine ständig wachsende Nachfrage nach frischen Lebensmitteln. Gutsbesitzer

und Bauern nutzten Eisenbahnen, Wasserstraßen und Staatschausseen, um ihre Produkte auf die Berliner Märkte zu bringen. Sichtbar wird die Bedeutung der Brandenburger Lieferungen nach Berlin an den hohen Chausseegeldeinnahmen, die an den vor den Toren Berlins befindlichen Hebestellen erzielt wurden.



1 Chausseegeldmarken

Als der Staat seit 1850 den Neubau von Chausseen weitgehend einstellte, übernahmen Aktiengesellschaften und Kreise die Initiative und befestigten die Straßen in eigener Regie. Eine für das Jahr 1862 durchgeführte statistische Erhebung zeigt zum einen, dass die brandenburgischen Landkreise, die entweder direkt an Berlin angrenzten (Niederbarnim, Teltow, Osthavelland) oder durch die Eisenbahn bzw. Wasserstraßen mit der Hauptstadt verbunden waren (Westhavelland, Oberbarnim, Lebus), über relativ viele Chausseen verfügten. Die Modernisierung der Verkehrswege ermöglichte hier also die Herausbildung einer „Milchviehzone“ und eines „Gemüse- und Obstgürtels“ am Rande der Berliner Agglomeration. Andere frühe Aktivitäten im Aktien- und Kreischausseebau, wie sie in den nordbrandenburgischen Kreisen Ruppín, Templin und Prenzlau, in den neumär-

Hebestelle

Charlottenburg	12 328
Friedrichsfelde	5 850
Weißensee	5 730
Sorgau (bei Waldenburg in Schlesien)	4 554
Hasslinghausen (bei Witten im Ruhrgebiet)	4 554
Leegstriefs (bei Danzig)	4 516
Ruhleben	4 471

Tabelle 2 Chausseegeldhebestellen im Königreich Preußen mit Einnahmen von über 4000 Taler pro Meile im Durchschnitt der Jahre 1841 - 1843

Kreis	Eisenbahn	Staatschauseen	Kreis-, Aktien- und Privat-chauseen	Chausseen (insg.)	Wasserstraßen	Verkehrnetz (insg.)
Niederbarnim	30,2	94,1	37,0	131,0	63,0	224,2
Oberbarnim	19,3	73,4	48,7	122,1	38,5	179,9
Osthavelland	26,2	81,1	30,4	111,5	74,0	211,7
Prenzlau	0,0	39,7	51,8	91,5	0,0	91,5
Ruppin	9,4	27,4	56,5	84,0	51,2	144,6
Teltow	42,7	66,6	41,4	108,0	65,8	216,4
Templin	0,0	23,3	64,9	88,2	63,4	151,6
Westhavelland	23,1	32,7	22,6	55,3	104,9	183,3
RB Potsdam	19,2	45,6	38,2	83,8	47,7	150,7
Cottbus	17,1	35,0	57,2	92,3	47,8	157,2
Luckau	0,0	12,8	18,4	31,2	0,0	31,2
Soldin	0,0	0,0	58,5	58,5	0,0	58,5
Spremberg	0,0	45,4	68,1	113,5	0,0	113,5
Sternberg	0,0	28,3	53,3	81,6	3,5	85,1
Züllichau	0,0	0,0	80,5	80,5	25,8	106,3
RB Frankfurt (Oder)	18,2	22,3	39,1	61,4	24,5	104,0

Tabelle 3 Dichte des modernen Verkehrsnetzes in einigen brandenburgischen Kreisen im Jahr 1862 (in km/1000 km²)

kischen Kreisen Sternberg und Züllichau sowie in der Lausitz (v.a. in den Kreisen Cottbus und Spremberg) festzustellen waren, zeugen wiederum vom Bemühen lokaler Wirtschaftseliten, eine eher ungünstige Lage im Eisenbahn- und Wasserstraßennetz durch vermehrten Chausseebau zu kompensieren. Die Kreise Luckau und Soldin stehen hier für eine insgesamt noch rückständige Verkehrsinfrastruktur.

Die teilweise beträchtlichen Differenzen zwischen den Kreisen resultieren also aus der jeweils unterschiedlichen Lage im sich aus den natürlichen Gegebenheiten (Flüsse) und den Interessen des Staates sowie der größeren

Städte (Staatschauseen und Eisenbahnen) ergebenden überregionalen Verkehrsnetz. Sie sind aber auch Ausdruck für die unterschiedliche Stärke der lokalen wirtschaftlichen Potenzen, Interessen und Initiativen.

In den 1870er Jahren übertrug der preußische Staat die Verantwortung für die Unterhaltung seiner Chausseen auf die Provinzen. Bis der wachsende Kraftfahrzeugverkehr in den 1920er Jahren zu einer erneuten Zentralisierung der Straßenbaupolitik führte, waren es vor allem die Landkreise, die sich um die Anlage neuer Chausseen und die Unterhaltung des bestehenden Straßennetzes kümmerten.



2 Chausseeakte um 1850

2 Die Finanzierung des Chausseebaus

Im 18. Jahrhundert wurden Wegebauten in der Regel durch dienstpflichtige Bauern durchgeführt. Dies gilt auch für die überregionalen Heer- und Handelsstraßen, für deren Unterhaltung zwar zumeist der Landesherr, in Brandenburg also der preußische König, verantwortlich war, der aber die entsprechenden Arbeiten entweder direkt den Amtsbauern oder dem ortsansässigen Adel übertrug. Die Rittergutsbesitzer kamen ihrer Wegebaupflicht durch die Nutzung von Hand- und Spanddiensten ihrer Hörigen nach.

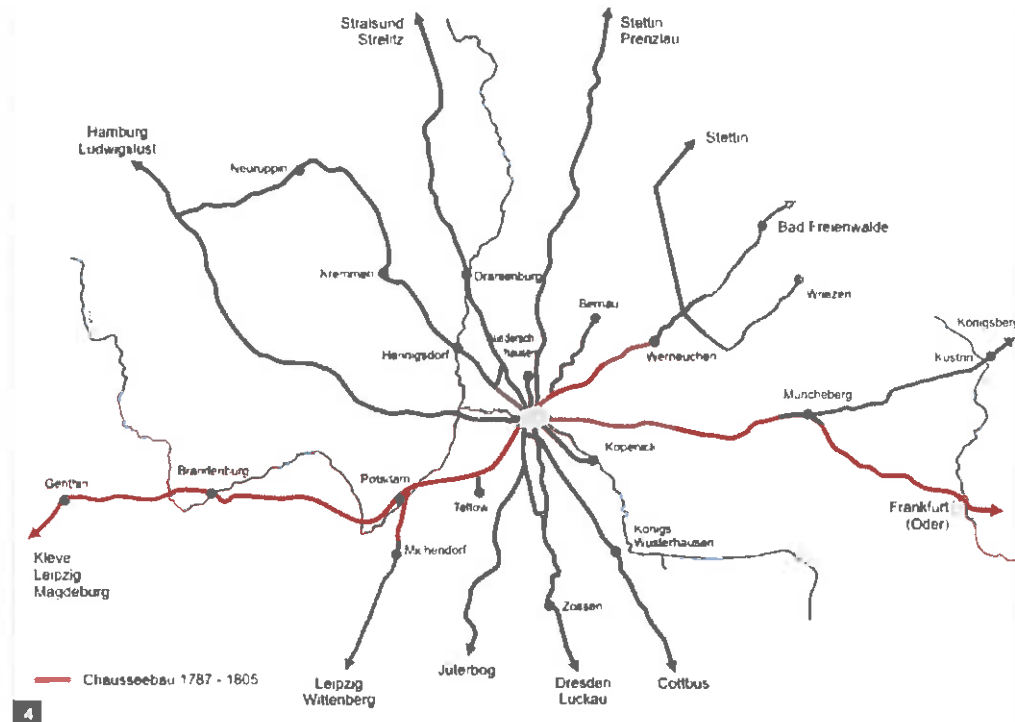
Die Inanspruchnahme dieser traditionellen, häufig rechtlich nicht eindeutig fixierten Wegebaudienste erwies sich für die aufwändige Anlage von Chausseen als nicht zweckmäßig. Die Wegebaupflichtigen leisteten oft zumindest passiven Widerstand gegen die Ausdehnung der ohnehin äußerst unbeliebten Wegefronen und waren auch nicht in der Lage, eine Chaussee fachgerecht zu bauen und zu unterhalten. Der Staat schuf also eine Bürokratie zur Planung und Leitung der Straßenbauarbeiten sowie zur regelmäßigen Überprüfung des Straßenzustandes und zur Beaufsichtigung der Unterhaltungsarbeiten. Er hatte außerdem enteignete Grundbesitzer zu entschädigen sowie die Anlieferung des Straßenbaumaterials und die Löhne der jetzt zunehmend eingesetzten Erdarbeiter zu bezahlen. Daher wurde seit der Gründung der Chausseebauintendantur im Jahre 1791 ein spezieller Haushaltstitel für den Bau und die Unterhaltung der Chausseen in den preußischen Staatsetat aufgenommen. Hinzu kamen häufig „extraordinäre“ Ausgaben, die zur Verwirklichung besonders dringender Projekte, etwa aufgrund einer bevorstehenden Reise des Monarchen oder zur Beschäftigung notleidender Handarbeiter in Krisenzeiten, dienten.

Eine genaue Aufschlüsselung der preußischen Staatsausgaben auf die einzelnen Provinzen ist nicht möglich. Bekannt sind hingegen in vielen Fällen die Kosten für einzelne Chausseebauten. Diese betragen bei den ersten Projekten um 1800 ca. 30.000 Taler pro Meile (1 preußische Meile = 7,532 km), stiegen dann nach 1815 auf

40.000 bis 50.000 Taler an und gingen - was aus heutiger Sicht überraschen mag - bis zur Jahrhundertmitte auf Werte zwischen 25.000 und 30.000 Taler zurück. Wichtigste Ausgabeposten beim Chausseebau waren der Ankauf und der Transport der Materialien sowie die Arbeitslöhne. Regionale Kostenunterschiede resultierten daher vor allem aus der Verfügbarkeit von geeignetem Kies, Schotter und Bruchsteinen. Die Querung von Sümpfen und Luchgebieten, die Überwindung von Höhenunterschieden, v.a. aber die Anlage von Brücken über die zahlreichen märkischen Flüsse und Kanäle konnten die Kosten auf einzelnen Abschnitten um ein Vielfaches steigern. Der seit etwa 1830 zu verzeichnende Rückgang der Baukosten lag unter anderem daran, dass die Wegebaumeister immer besser ausgebildet und erfahrener wurden und mit dem wachsenden Chausseenetz die Transportkosten für das Material sanken. Christian Daniel Rother, zunächst Seehandlungspräsident und ab 1836 Finanzminister, hat außerdem seit 1834 durchgesetzt, dass Staatschausseen nur noch dort gebaut wurden, wo die anliegenden Eigentümer oder Gemeinden zur unentgeltlichen Bereitstellung von Grund und Boden sowie Chausseebaumaterial



3 Christian Daniel Rother (1778 - 1849)
Als Präsident der Seehandlung und
preußischer Finanzminister (ab 1836) hat
Rother die preußische Chausseebaupolitik
maßgeblich gestaltet



4 Die ersten preußischen Chausseen in Brandenburg

bereit waren. Hinzu kam, dass in den durch Pauperismus gekennzeichneten dreißiger und vierziger Jahren die Löhne für Handarbeiter zurückgingen und ab 1850 verstärkt Nebenstraßen gebaut wurden, die zumeist schmaler sein durften als die stark frequentierten Hauptstraßen der ersten Generation.

Bis 1846 hat der preußische Staat über 63 Mio. Taler für den Neubau und die Unterhaltung der Staatschausseen aufgewendet. Davon entfielen ca. 7,2 Mio. Taler auf die 1.357 km langen brandenburgischen Staatschausseen. Die Bedeutung dieser Zahl wird durch die Tatsache unterstrichen, dass in den dreißiger und vierziger Jahren ca. 10 % der Staatsausgaben in den Chausseebau flossen.

Preußen betrieb zwischen den Napoleonischen Kriegen und der Revolution von 1848 eine äußerst restriktive Haushaltspolitik. Die Regierung vermied die Aufnahme neuer Staatsschulden schon aus politischen Gründen, denn sowohl Friedrich Wilhelm III. als auch Friedrich Wilhelm IV. wollten sich keinem ständischen oder parlamentarischen Steuerbewilligungsrecht unterwerfen. Aus diesem Grunde sind zahlreiche Chausseebauten nicht aus dem ordentlichen Etat, sondern durch extraordinary Ausgaben oder durch die staatseigene Preußische Seehandlung finanziert worden.

Neben dem Staatshaushalt trugen auch Nut-

zungsgebühren von Anfang an zur Finanzierung der Chausseen bei. Im Gegensatz zu den ursprünglichen Erwartungen, den Straßenneubau von den Nutzern der vorhandenen Chausseen finanzieren zu lassen, war man nach 1815 schon zufrieden, wenn mit den Mauteinnahmen die Unterhaltung der Chausseen bezahlt werden konnte. Deren Kosten betragen in Brandenburg in den 1840er Jahren ca. 1.100 Taler pro Meile, was dem preußischen Durchschnittswert entsprach.

Verordnungen über die Erhebung von Chausseegeldern wurden bereits für die ersten brandenburgischen Chausseen, also die Strecken von Berlin nach Potsdam, Charlottenburg, Frankfurt (Oder) und Freienwalde, erlassen. Sie sahen unterschiedliche Tarife für Frachtfuhrwerke, Postwagen mit Passagieren und Mietskutschen, aber auch für Pferde und Vieh vor. Von der Mautzahlung befreit waren u.a. Wagen des Hofes, Militärtransporte und „ordinaire Posten“, aber auch Feuerlöschungen sowie die Wirtschaftsfuhren der anliegenden Gutsbesitzer und Dorfgemeinden, wenn diese „den natürlichen Beytrag zur Unterhaltung der Chaussee leisten“.

Die für die vorindustrielle Gesellschaft typische Wegebaukosten der Anlieger verlor beim Chausseebau im Laufe des 19. Jahrhunderts an Bedeutung. Die sich in Preußen durchsetzende Mischfinanzierung aus allgemeinen Steuern und Nutzungsgebühren kann als modern und zweck-

Chaussee	Länge in der Provinz Brandenburg (in Meilen)	Linienführung über	Bemerkung
Frankfurt (Oder) - Leipzig	11,5	Müllrose, Beeskow, Lübben, Luckau	heulige B 87, fortgesetzt in der Provinz Sachsen
Reppen - Benischen	9,7	Sternberg, Schwiebus	fortgesetzt in der Provinz Posen
Zernitz - Wredenhagen	6,0	Kyritz, Wittstock	verbindet die beiden von Frankfurt nach Breslau bzw. Posen führenden Staatschauseen
Östlich von Frankfurt (Oder) - Kriescht	5,5	Drossen	
Neu Schrepkow - Meyenburg	5,4	Pritzwalk	heulige B 103 / B 107
Boyzenburg - Greiffenberg	3,8		im Baukreis Prenzlau
Templin - Ruppiner Kreisgrenze	3,8	Zehdenick	
Berlin - Prötzel	3,5	Alllandsberg	sog. „Ober-Oderbruchs-Chaussee“
Manschnow - Wriezen	3,5		
Berlin - Wusterhausen	3,4		heulige B 179 heulige B 189
Wusterhausen - Buchholz	3,4		
Pritzwalk - Perleberg	3,2		

Tabelle 4 Die langsten Aktienchauseen Brandenburgs

mäßig angesehen werden, da die Chausseebauten gemeinnützige Infrastrukturinvestitionen darstellten, die allerdings über lange Zeit von den verschiedenen Teilen der Bevölkerung in sehr unterschiedlichem Ausmaß genutzt wurden.

Seit 1840 wollte der preußische Staat sein eigenes Engagement verringern, ohne dass dadurch das Tempo des Chausseebaus nachlassen sollte. Bereits 1809 hatte er die prinzipiellen gesetzlichen Grundlagen für den Bau von Chausseen und anderen gemeinnützigen Anlagen „gegen Verleihung angemessener Abgaben durch Privatpersonen“ geschaffen. Dennoch wurden Privat- und Aktienchauseen in den folgenden drei Jahrzehnten nur selten und fast ausschließlich in den westlichen Provinzen gebaut. Erst als ab 1841 der Staat seine Bereitschaft erklärte, Projekte des „nichtstaatlichen“ Chausseebaus mit Prämien von bis zu 10.000 Talern pro Meile zu fördern, entstanden auch in den mittleren und östlichen Provinzen zahlreiche Chausseebau-Aktiengesellschaften. Dies galt besonders für Brandenburg, wo die Länge der Nichtstaatschauseen von 145 km im Jahre 1848 auf 691 km im Jahre 1852, 1.594 km im Jahre 1862 sowie schließlich auf 2.440 km im Jahre 1875 anwuchs.

Zunächst entstanden v.a. Aktien- und Privatchauseen. Im Jahre 1862 gab es in Brandenburg 731 km Aktien- und Privatchauseen. Damit war die Provinz neben Schlesien das Zentrum des preußischen Aktienchauseebaus. Die Anteilseigner waren in der Regel Großgrundbe-

sitzer, Betreiber von Bergwerken, Ziegeleien und Zuckerrübenfabriken und Eisenbahngesellschaften. Sie wollten aus den Nutzungsgebühren Gewinne erzielen und gleichzeitig die Kosten der Transporte zwischen Produktionsstätten und Bahnhöfen verringern. Es entstanden gerade in Brandenburg auch relativ lange Aktienchauseen, was möglicherweise auf eine Beteiligung der Städte und Gemeinden an den Aktiengesellschaften zurückzuführen ist. Viele der damals chausierten Strecken hatten nicht nur lokale Bedeutung und bilden heute einen wichtigen Teil des Straßennetzes.

Die Aktien- und Privatchauseen sind zwar häufig sehr rasch gebaut worden, verfielen jedoch beim Auftreten konjunktureller Abschwünge und im Falle von Betriebsaufgaben und Bankrotts oft ebenso schnell, wenn sie nur noch schlecht oder gar nicht mehr unterhalten wurden. Die Beamten der Potsdamer und Frankfurter Regierungen bevorzugten daher den Bau der Nebenstraßen durch Kreise. Diese übernahmen tatsächlich seit den sechziger Jahren viele Aktien- und Privatchauseen und forcierten - nachdem sie verschiedene Anfangsprobleme überwunden hatten - auch den Bau neuer Kreisstraßen. Dies taten sie in ihrer Funktion als Selbstverwaltungskörperschaften und auf der Grundlage der für Brandenburg 1841 erlassenen Verordnung über die Befugnisse der Kreisstände, die den Kreistagen erlaubte, zur Finanzierung gemeinnütziger Einrichtungen und zur Behebung eines Notstandes eigene Steuern zu erheben



5 Chausseebaudenkmal Kreischaussee
Guben, erbaut 1887 - 1889

und Darlehen aufzunehmen, wenn es sich um für den gesamten Kreis relevante Projekte handelte. Die Nutzung dieser Möglichkeit hing häufig von der Initiative des Landrates und seiner Zusammenarbeit mit dem Kreisausschuss und den Kreisständen ab. Die einzelnen Projekte konnten oft erst nach mannigfaltigen Auseinandersetzungen über das Ausmaß der Kreditaufnahme, die Linienführungen der zu bauenden Chausseen und deren Fortführung im Nachbar-kreis, die Höhe und die Verteilung der Kreissteuern sowie anderer Streitfragen in Angriff genommen werden.

Von den 1860er Jahren bis zur durch die Verbreitung der Kraftfahrzeuge ausgelösten Rezentralisierung des Straßenwesens in den 1920er Jahren waren die Kreise die wichtigsten Träger des Straßenbaus. Sie sorgten dafür, dass sich allein im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts der Chausseebestand in Brandenburg von 3884 auf 7581 km verdoppelte. Die Finanzierung basierte auf der Erhebung von Kreissteuern, die in der Regel in der Form von Zuschlägen zu den direkten Staatssteuern erfolgte, und der Ausgabe von Kreisobligationen. Hinzu kamen Subventionen durch den Staat bzw. (ab 1876) durch die Provinz, die meistens zwischen einem Viertel und einem Drittel der Gesamtkosten deckten, sowie häufig auch spezielle Beiträge von an dem konkreten Projekt besonders interessierten Gemeinden und Unternehmen. Auf die zunehmend unrentable Erhebung von Chausseegeldern verzichteten viele Kreise ebenso wie die Provinz,



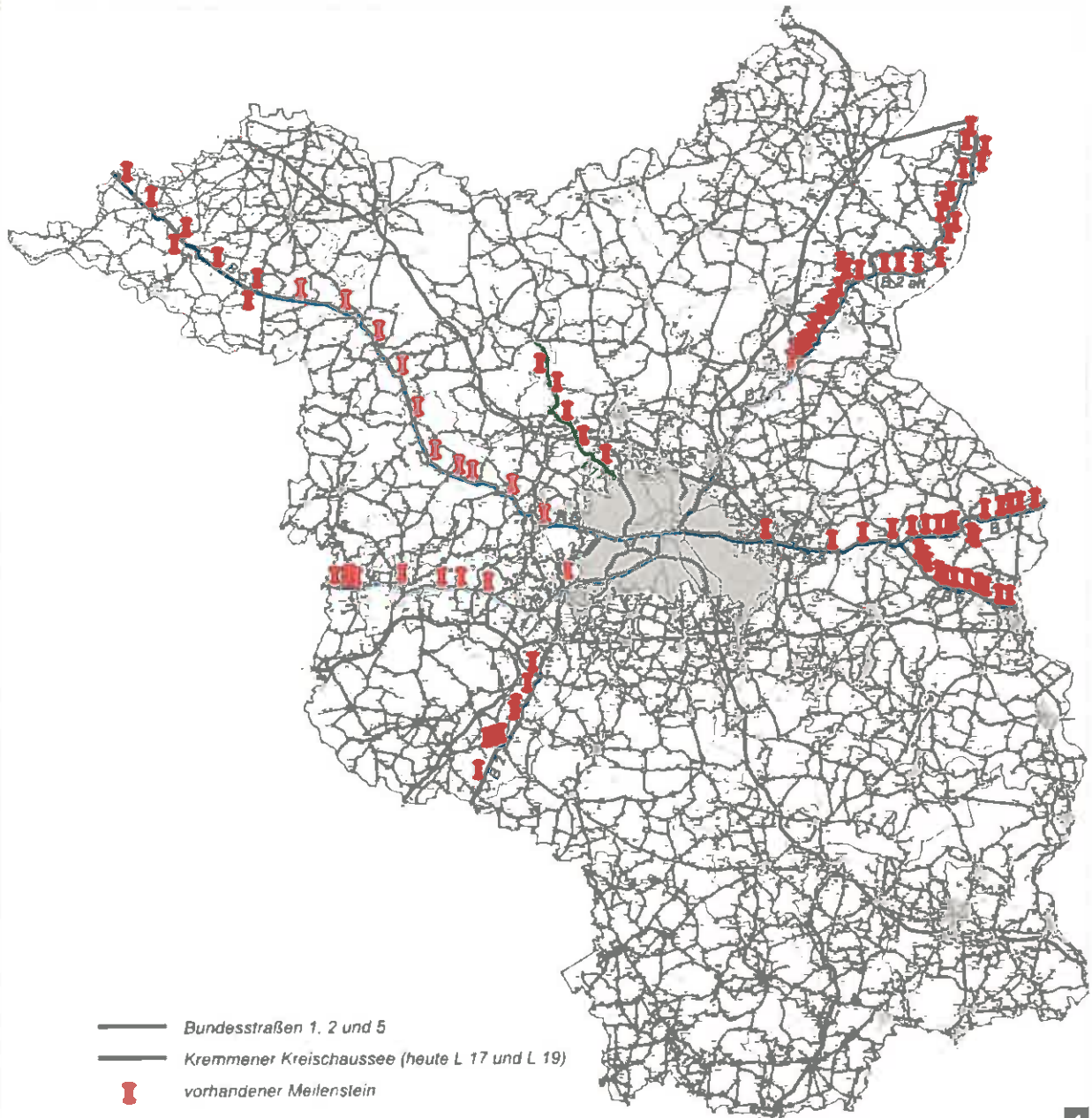
6 Chausseehaus in Drewitz an der L 79,
das heute noch als Wohnhaus genutzt wird

die 1876 die Staatschausseen übernommen hatte. Die auf den ehemaligen Staats- und Aktienchausseen vorhandenen Mautstellen wurden daher abgeschafft und die Chausseegeld-Einnehmerhäuser zu Wohn- oder Wirtschaftsgebäuden umfunktioniert. In anderen Kreisen wurde Chausseegeld bis nach dem 1. Weltkrieg erhoben, nunmehr auch für Krafträder und Motorwagen (ab 1905).

Der Bau und die Unterhaltung der Chausseen bildeten während des Kaiserreichs die wichtigsten Aufgaben der Kreise als Gebietskörperschaften. Exemplarisch kann hier der Kreis Templin angeführt werden, der im Haushaltsjahr 1891/92 Ausgaben von 191.240 Mark hatte, von denen 60.071 Mark (31 %) für Verkehrsanlagen aufgewendet wurden. Das Geld wurde für die Unterhaltung der sieben Kreischausseen (43.900 Mark), die Besoldung der Aufsichtsbeamten der Kreischausseen (7.932 Mark) sowie für Beihilfen an Kommunalverbände „zwecks Ausführung größerer Wege-Instandsetzungsarbeiten“ (7.541 Mark) ausgegeben. Der zweitgrößte Ausgabenteil des Kreisetats in Höhe von 48.379 Mark diente der Verzinsung und Tilgung der Kreisschulden, die 370.000 Mark betragen und bei der Kreissparkasse zur Finanzierung des Kreischausseebaus aufgenommen worden waren. Der Chausseebau bildete also eine frühe Form der wirtschaftlichen Eigentätigkeit der Kreise und stellte einen Prototyp für die Gründung öffentlicher Unternehmen durch Gebietskörperschaften in Preußen und Brandenburg dar.

10 Meilensteine an den Bundesstraßen 1, 2 und 5 sowie der Kremmener Kreischaussee

von Olaf Grell, Herbert Liman und Rolf Zimmermann



1 Übersicht der derzeit vorhandenen Meilensteine auf den Bundesstraßen 1, 2 und 5 sowie auf der Kremmener Kreischaussee
Kartengrundlage: Netzkarte Brandenburg von 2007



1 Meilensteine an der Bundesstraße 1

Die heutige B 1 in Berlin und Brandenburg ist Teil einer bereits seit rund 2000 Jahren bestehenden europäischen Ost-West-Verbindung, die von Brügge u. a. über Köln, Paderborn, Hameln, Goslar, Magdeburg, Brandenburg, Berlin, Küstrin, Danzig und Königsberg nach Nowgorod führt.

Im westlichen Brandenburg stellt für die Betrachtung der Thematik der Zeitpunkt des Chausseebaus, der zu Beginn des 19. Jahrhunderts begann, eine Zäsur dar. Bis zum Beginn des Chausseebaus gab es zwei Poststraßen (-routen), die mit Meilensteinen ausgestattet wurden. Als Chaussee wurde nur die Strecke von Potsdam über Groß Kreutz nach Brandenburg und weiter über Plaue nach Genthin ausgebaut. Dabei folgte der Chausseebau im Wesentlichen der alten Postroute. Zwischen Berlin und Brandenburg wurde der Chausseebau bis 1805 vollendet. Der weitere Ausbau in Richtung Magdeburg über Burg war im Chausseebauplan in der Dringlichkeit als Stufe 1 enthalten und wurde 1823 beendet.

Im Teilabschnitt von Potsdam nach Brandenburg wurden wahrscheinlich die alten Postmeilensteine weitergenutzt. Chausseemeilensteine nach der Anweisung von 1814 wurden nicht gesetzt. Erst viel später, sicher nach 1840, kamen Chausseemeilensteine (Rundsockelsteine) gemäß dem Erlass des Finanzministers Rother vom 20.1.1837 zur Aufstellung. Sie ersetzen die zu diesem Zeitpunkt sicherlich schon stark verwitterten oder auch beschädigten bzw. zerstörten alten Postmeilensteine. Nach Einführung des metrischen Systems in Deutschland wurden die Rundsockelsteine um 1875 vom Meilenabstand in den Zehnkilometerabstand umgesetzt. So stehen sie auch noch heute. Nur in Geltow ist ca. 1990 ein solcher Stein leider verloren gegangen. Inschriften sind von diesen Steinen nicht bekannt. Der Chausseeabschnitt von Brandenburg nach Genthin wurde kurz nach

der Anweisung zum Chausseebau von 1814 erbaut. So wurden an dieser Strecke auch gleich die Meilensteine gemäß dieser Anweisung neu gefertigt und aufgestellt. Es handelt sich um obeliskenförmige Ganzmeilensteine mit seitlichen Sitzbänken, Halbmeilensteine in Form großer Glocken und Viertelmeilensteine in Form kleiner Glocken. Gefertigt wurden diese Steine aus Elbesandstein. Die Ganzmeilensteine tragen einen preußischen Adler und eingemeißelte Entfernungsangaben nach Berlin, Potsdam, Brandenburg, Genthin, Burg und Magdeburg. Die Glockensteine tragen zwei Rosetten und die eingemeißelte Angabe „ $\frac{1}{2}$ “ bzw. „ $\frac{1}{4}$ “. Die Meilensteine wurden im Laufe der Jahre mehrfach umgesetzt (u.a. Verlegung des Nullpunktes in Berlin, Einführung metrisches System in Deutschland), so dass sie heute nicht mehr am Originalstandort und teilweise auch nicht mehr im Originalabstand stehen. Meilensteine dieser Art stehen heute nur noch im Abschnitt von Plaue bis Burg. Die Ganzmeilensteine stehen heute im Zehnkilometerabstand, ausgerichtet auf einen Nullpunkt in Magdeburg. Die Halb- und Viertelmeilensteine, die teilweise an speziellen Stellen gesammelt abgestellt waren, wurden in den 80er



- 2 Rundsockelstein Bochow-Bruch
- 3 Viertelmeilenstein Plaue
- 4 Halbmeilenstein Neubensdorf



Jahren des 20. Jahrhunderts auf Anregung von Mitgliedern der Forschungsgruppe Preußische Meilensteine wieder in die annähernd historisch korrekte Reihenfolge umgesetzt. Allerdings stehen sie nicht mehr in Viertelmeilenabständen. So findet man heute etwa alle 2,5 Kilometer einen Meilenstein. Im Land Brandenburg stehen heute noch zwei Viertel- und ein Halbmeilenstein dieses Typs. Der ehemals westlich von Neubensdorf stehende Ganzmeilenstein ist leider nicht mehr komplett vorhanden und zur Zeit in der Straßenmeisterei Brandenburg eingelagert. Es gibt Pläne, ihn restauriert wieder aufzustellen. Zwei weitere Steine müssen besonders erwähnt werden. In Neubensdorf blieb in der Nähe des Chausseehauses ein einzelner Sitzbankstein eines Ganzmeilensteines erhalten. Er kennzeichnet einen originalen ersten Aufstellort eines solchen Meilensteines und wurde wahrscheinlich bei der ersten Umsetzungsaktion vergessen. Dieser Stein ist heute auch in der Straßenmeisterei Brandenburg eingelagert. Ebenfalls in Neubensdorf, am Abzweig der Straße nach Milow, steht ein Rundsockelstein. Bei diesem handelt es sich um einen so genannten Nullmeilenstein für die Chaussee nach Rathenow über Milow.

Östlich von Berlin entspricht die Streckenführung der heutigen B 1 im Großen und Ganzen der alten Poststraße nach Küstrin. Hinsichtlich der Meilensteine muss man die B 1 in zwei Teilen betrachten. Der erste Teil umfasst die Strecke von Berlin nach Müncheberg. Dieser Streckenteil (der Chaussee) entstand mit dem Bau der Chaussee von Berlin über Frankfurt (der heutigen B 5) nach Schlesien bereits um 1803. Die



heute noch vorhandenen Rundsockelmeilensteine, gemäß der bereits genannten Anweisung von Rolher, wurden um 1850 mit dem Nullpunkt am Berliner Schloss gesetzt. Sie sind aus Sandstein, stehen im alten Meilenabstand und tragen eingemeißelte Entfernungangaben nach Berlin. Es fehlt heute nur der Viermeilenstein, der zwischen Tasdorf und Herzfelde stehen müsste. Im Streckenteil zwischen Müncheberg und Küstrin gibt es eine Kombination von älteren Postmeilensteinen und neueren Chaussee-meilensteinen. Zum Verständnis muss man die Gesamtstrecke bis Landsberg an der Warthe / Gorzow Wlkp. betrachten. Zwischen Küstrin und Landsberg wurde die alte Poststraße bereits zwischen 1801 und 1805 chausseemäßig ausgebaut. Dabei wurden Postmeilensteine, noch war die Postverwaltung für die Aufstellung der Meilensteine zuständig, aufgestellt. Als Besonderheit ist zu vermerken, dass diese Meilensteine (Ganz-, Halb- und Viertelmeilensteine) aus Gusseisen gefertigt wurden. Nun ist anzunehmen, dass im Rahmen der geplanten Chausseeverlängerung von Küstrin nach Müncheberg auch bereits an diesem Streckenabschnitt zumindest Ganzmeilensteine in Form der noch heute vorhandenen Postmeilensteine aus Gusseisen aufgestellt wurden. Nach Fertigstellung der Chaussee 1818 wurden die bereits stehenden Postmeilensteine weiterverwendet und die noch fehlenden Halb- und Viertelmei-

5 Ganzmeilenstein Gladau, vergleichbar dem in der Straßenmeisterei Brandenburg eingelagerten Stein

6 Rundsockelstein Hoppegarten



7 Halbmeilenstein Diedersdorf
8 Viertelmeilenstein Diedersdorf

lensteine ergänzt. Als Form für diese Meilensteine wählte man die Glockenform, so wie sie die Anweisung zum Chausseebau von 1814 vorschrieb. Umsetzungen der Meilensteine infolge Einführung des metrischen Systems in Deutschland sind im gesamten Streckenabschnitt von Berlin nach Landsberg nicht erfolgt, so dass heute alle noch vorhandenen Meilensteine noch im historischen Meilenabstand und in richtiger Reihenfolge stehen. Am Beginn der Strecke in Müncheberg, genau an der Gabelung der alten Chausseen nach Frankfurt und Küstrin, stand ein Ganzmeilenstein, der aber seit dem Ende des 2. Weltkrieges verschwunden ist. Bis Seelow sind dann alle Steine komplett erhalten. Der Ganzmeilenstein von Worin ist nur noch als Reststück erhalten und im Landesbetrieb Straßenwesen Niederlassung Ost in Frankfurt (Oder) eingelagert. Sehr sorgfältig wurde der letzte komplett original erhaltene gusseiserne Meilenstein in Deutschland bei Seelow 1997 restauriert. Im Oderbruch fehlen heute zwei Ganz- und zwei Halbmeilensteine. Dies sind sicher Folgen der Schlacht um die Seelower Höhen zu Ende des 2. Weltkrieges bzw. des Oderhochwassers von 1947. Interessant ist, dass man bei Suchgrabungen an den Stellen, an denen diese fehlenden Ganzmeilensteine hätten stehen müssen, Ziegelschutt im Bankett gefunden hat. Dies lässt den Schluss zu, dass diese Ganzmeilensteine nicht vollständig aus Gusseisen waren, bzw. zu späterer Zeit fehlende Teile mit verputztem Ziegelmauerwerk ergänzt wurden. In Crossen / Krosno Odrzanskie im heutigen Polen gibt es noch solch einen teils aus Gusseisen bestehenden und teils gemauerten Ganzmeilenstein. Die

Halb- und Viertelmeilensteine bestehen aus Sandstein und haben als Besonderheit einen ovalen Grundriss. Sie tragen eine Rosette und die eingemeißelte Angabe „ $\frac{1}{2}$ “ bzw. „ $\frac{1}{4}$ “.

2 Meilensteine an der Bundesstraße 2

Die heutige Bundesstraße 2 führt von Nord nach Süd durch Deutschland von Stettin / Szczecin über Berlin und Leipzig bis Mittenwald in Bayern. Sie hatte schon im Mittelalter Bedeutung. Im Preußischen Staat aber waren die Verbindungen von Berlin zum Ostseehafen Stettin bzw. zur Messestadt Leipzig von besonderer Wichtigkeit. Entsprechend ihrer unterschiedlichen Bedeutung werden die Nord- und die Südroute auch getrennt beschrieben.

Die Provinzialregierung in Potsdam und das Uckermärkische Kreisdirektorium entschieden sich 1817 zum Chausseebau und zwar für eine Trassenführung über Werneuchen, Tiefensee, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Schwedt und Gartz, weil schon die Abschnitte Berlin - Werneuchen 1806 und Werneuchen - Tiefensee 1817 (als Teil der Strecke nach Freienwalde) ausgebaut worden waren (heute B 158). Der Ausbau der Abschnitte von Tiefensee über Heckelberg nach Neustadt-Eberswalde erfolgte 1823 bis 1826, der der übrigen Abschnitte von Eberswalde bis Gartz 1826 bis 1828. Der pommerische Abschnitt Gartz - Stettin war schon 1822 bis 1825 gebaut und überwiegend gepflastert worden. An dieser Trassenführung wurden auch die Meilensteine aufgestellt. Die heutige Trasse der B 2 zwischen Berlin und Eberswalde über Weißensee und Bernau wurde erst 1849 bis



9 Halbmeilenstein Gartz
10 Viertelmeilenstein Schwedt
11 Ganzmeilenstein Blumenhagen

1850 als Chaussee ausgebaut. An dieser Trasse sind keine Meilensteine zu finden.

Auf der alten Wegführung von Berlin über Werneuchen nach Tiefensee stehen noch vereinzelt Meilensteine der einfachen Form von 1825 (z.B. in Ahrensfelde und Tiefensee). Nach 1837 wurde die gesamte Strecke von Berlin über Tiefensee nach Neustadt-Eberswalde gemäß der Anweisung von Rothe neu mit Rundsockelsteinen ausgestattet. Diese stehen heute an der B 158 in Berlin-Hohenschönhausen („1 Meile bis Berlin“), bei Ahrensfelde („2 Meilen bis Berlin“), in Seefeld („3 Meilen bis Berlin“) und bei Werneuchen („4 Meilen bis Berlin“). Zwischen Tiefensee und Eberswalde stehen an der B 168 die Meilensteine bei Heckelberg („5 Meilen bis Berlin“) und Trampe („6 Meilen bis Berlin“). Die beiden letzteren Steine stehen nicht mehr im alten Meilenabstand, sondern wurden ins Kilometersystem umgestellt.

Auf der Strecke zwischen Eberswalde und der Grenze nach Polen bei Rosow stehen auf einer Länge von 76 km heute noch 7 Ganzmeilensteine, 7 Halbmeilensteine und 14 Viertelmeilensteine. Die Form sollte der der vorher entstandenen Hamburger Chaussee ähneln. 1828 lagen Entwürfe von Schinkel vor, die aber als zu teuer abgelehnt wurden. Als Muster waren 2 Adler zur Anbringung an die Steine schon gefertigt, sie durften aber nicht verwendet werden.

Versuche mit der Herstellung von Obelisken aus gebranntem Ton aus der Ziegelei bei Joachimsthal schlugen fehl. Schließlich wurden, einem Vorschlag des Wegebaumeisters Doemming aus Angermünde von 1829 folgend, die schlichten Steine durch die Steinhauer Kersten aus Niederfinow und Schmälzlein aus Angermünde ab 1831 aus Granit hergestellt und aufgestellt. Diese Form gibt es nur an dieser Straße. Mit der Neuvermessung der Chaussee nach Einführung des metrischen Systems nach 1872 wurden mit Ausnahme eines Ganzmeilensteines bei Sandkrug alle Ganzmeilensteine umgesetzt und als 10 km-Steine verwendet. Die Viertel- und Halbmeilensteine wurden überwiegend eingesammelt und an den Chausseehäusern abgestellt. Ende des 20. Jahrhunderts wurden diese Steine im Abschnitt zwischen Eberswalde und Angermünde wieder an der Straße aufgestellt, um das alte System der Meilensteinsetzung wieder erlebbar zu machen. Allerdings stehen sie nun nicht im Viertelmeilenabstand sondern alle 2,5 Kilometer, da die Ganzmeilensteine an den Zehnkilometerpositionen stehen blieben. In Angermünde zweigt von der B 2 (alte Führung über die Berliner Straße) die 1829 - 1832 erbaute Chaussee nach Prenzlau (heutige B 198) ab. Sie wurde vom Abzweig von der Berlin - Stettiner Chaussee aus vermessen. Hiervon zeugt ein „Nullstein“ im Gehweg vor dem Haus Berliner Straße 68.



12

Im südlichen Teil der B 2 wurden als Chaussee ausgebaut die Abschnitte Berlin - Potsdam 1795, Potsdam - Michendorf (alte Trasse) 1803 und Michendorf - Beelitz - Buchholz - Treuenbrietzen - Wittenberg 1818. Die Strecke zwischen Potsdam und Spandau (dort auf die Berlin - Hamburger Chaussee treffend) wurde 1848 ausgebaut, die Nedlitzer Stein-Brücke anstelle einer Holzbrücke erst 1855 errichtet. Wann die heute noch vorhandenen Rundsockelsteine nach der Anweisung von 1837 gestellt wurden, ist nicht genau bekannt. In den Urmesstischblättern (zwischen 1841 und 1867 herausgegeben) sind zwischen Potsdam und der Landesgrenze 4 Meilensteine eingetragen, zum Teil mit Angaben „6 bzw. 7 oder 8 Meilen“ (bis Berlin). Es ist also zu vermuten, dass sie bald nach Erlass der Anweisung von 1837 aufgestellt wurden. Auf dem Abschnitt zwischen Potsdam und Spandau steht ein Rundsockelstein mit der Inschrift „III Meilen bis Berlin“ in der Nähe von Großglienicke.

An den Standorten der heute noch vorhandenen Meilensteine an der B 2 zwischen Potsdam und der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt südlich von Marzahn lassen sich grundsätzlich 3 Systeme der Meilensteinsetzung erkennen:

A - Postmeilensteine (Ganzmeilensteine). Sie stehen für die alte Poststraße Berlin - Wittenberg, die abweichend von der heutigen B 2 den Seddiner See umging. Die Aufstellung erfolgte wahrscheinlich um 1800. Das System der Meilensteinsetzung hat einen Bezug zum ehemaligen Meilenobelisken südlich der Langen Brücke in Potsdam. Die Steine stehen im Meilenabstand.



13

12 Rundsockelstein Beelitz

13 Meilensteinensemble mit Postmeilenstein in der Mitte am Heimatmuseum Treuenbrietzen

B - Chausseemeilensteine (Rundsockelsteine). Diese wurden an der Chaussee von Potsdam nach Wittenberg nach 1837 aufgestellt. Der Chausseebau wurde im Gegensatz zur alten Postverbindung von Potsdam aus auf direktem Wege nach Süden mit einem Damm durch den Seddiner See vorangetrieben. Das System der Meilensteinsetzung hat wiederum den Bezug auf den ehemaligen Meilenobelisken südlich der Langen Brücke in Potsdam. Die Steine stehen im Meilenabstand. Durch die kürzere Wegstrecke nach Potsdam standen diese Steine gegenüber den Standorten der Postmeilensteine weiter südlich. Ein Stein ist in diesem System erhalten geblieben.

C - Nach Einführung des metrischen Systems 1872 - 1875 wurden die meisten Chausseemeilensteine in den Zehnkilometerabstand umgesetzt. Der Nullpunkt für diese Kilometrierung war in der Innenstadt von Potsdam. Einige Steine wurden nicht umgesetzt oder anderen Zwecken zugeführt, weil auf 30 km Wegstrecke (= 4 Meilen) statt 4 nur noch 3 Meilensteine benötigt wurden.

D - Sonderfall Umsetzung an die ehemalige Provinzgrenze zur Provinz Sachsen bei Dietersdorf (nicht mit heutiger Landesgrenze identisch). Leider stehen heute nicht mehr alle Steine an ihren originalen Standorten, speziell im Raum Treuenbrietzen gab es ein Umsetzen an das Heimatmuseum. Dabei wurde leider ein Meilenstein von der B 102 mit einem Meilenstein von der B 2 vertauscht. Auch ist der Meilenstein in Michendorf seit einigen Jahren verschollen.

Die nachfolgende Tabelle berücksichtigt gegenüber dem heutigen Zustand folgende alte Standorte:

- Der Ganzmeilenstein Buchholz stand früher südlich um Buchholz.
- Der Ganzmeilenstein Treuenbrietzen stand früher gegenüber dem Rathaus.
- Der Rundsockelstein Treuenbrietzen stand früher südlich des Ortsausganges von

Bezeichnung	Standort	Entfernung von Potsdam		System
		in Kilometer	in Meilen	
Rundsockelstein	Michendorf	10		C
Rundsockelstein	Beelitz	20		C
Rundsockelstein	Elsholz	22,9	3	B
Ganzmeilenstein	Buchholz	29,4	4	A
Rundsockelstein	Buchholz	30		C
Ganzmeilenstein	Treuenbrietzen	36,9	5	A
Rundsockelstein	Treuenbrietzen	40		C
Rundsockelstein	Dietersdorf	44		D

Tabelle 1 Vorhandene Meilensteine an der B 2 südlich von Potsdam

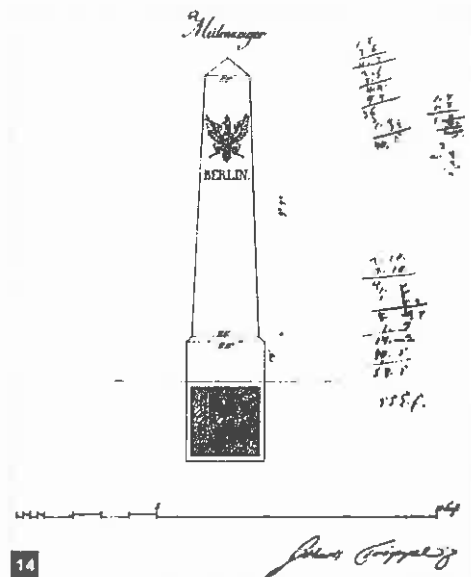
Treuenbrietzen in Richtung Wittenberg und steht jetzt vor dem Heimatmuseum.

- Der heute in Dietersdorf stehende Rundsockelstein stammt eigentlich von der B 102 bei Nonnendorf. Er wurde im Zuge einer Verwechslung hierher zurückgesetzt. Der eigentlich hierher gehörende Rundsockelstein steht heute noch vor dem Heimatmuseum Treuenbrietzen. Die am Stein aufgemalte Kilometerangabe gibt die Entfernung nach Halle an.

3 Meilensteine an der Bundesstraße 5

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 Wamow 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 Parleberg, 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 „Alte Hamburger Poststraße“ über Hennigsdorf und Kremmen aufgegeben. Innerhalb Berlins erfolgte 1909 nach Fertigstellung der Havelbrücken eine Verlegung dieser Fernchaussee auf die Heerstraße. Im Zusammenhang mit 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 rö-

mischen Zahlen angegeben. An den Seiten waren Entfernungsangaben zu den nächstgelegenen Orten mit arabischen Zahlen angegeben. Die insgesamt 19 Steine wurden 1831 aus Sandstein gefertigt und 1832 aufgestellt. Neben diesen Ganzmeilensteinen wurden auch Halbmeilensteine aus Granit in Würfelform mit Sockel und Phase und Viertelmeilensteine aus Granit in Würfelform mit Phase gesetzt.



14 Entwurfszeichnung von Trippe für Meilensteine der „Neuen Hamburger Chaussee“

Der Nullpunkt der Berechnung und Vermessung für die Aufstellung der Meilensteine dieser Chaussee war das Brandenburger Tor. Um 1850 wurde der Nullpunkt für diese Chaussee und die weiteren damaligen preußischen Fernchausseen neu festgelegt. Es war nun ein Kandelaber vor dem Berliner Stadtschloss. Mit dieser Festlegung war die Umsetzung der Meilensteine verbunden. Mit der Einführung des metrischen Systems in Deutschland wurden um 1875 die Ganzmeilensteine in Kilometerabstände, aller 10 Kilometer umgesetzt. Dabei wurden die Beschriftungen umgearbeitet. Die Halb- und Viertelmeilensteine wurden nicht umgesetzt, sondern sie wurden anderen Zwecken, z.B. als Wegweiser oder Repräsentationsobjekt, zugeführt.



15



16



17

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.

In Staaken, Nennhauser Damm Nr. 104, ist der Ganzmeilenstein mit der Aufschrift „III MEILEN bis BERLIN“ und plastischem Adler 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. Dort stehen sie heute noch und zeigen mit dem preußischen Adler und einschließlich der Beschriftung noch den 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 Berlin - Hamburger Chaussee als auch die neue Beschriftung mit Entfernungsangaben in Kilometern, bezogen auf seinen jetzigen Standort der alten Chaussee von Perleberg nach Wittenberge.

Von den zwei fehlenden Ganzmeilensteinen stand z.B. einer, wie in alten Karten noch zu finden, am Brunsbütteler Damm in Spandau.

Von den Halbmeilensteinen aus Granit sind im Umfeld der B 5 noch 3 Stück und von den Viertelmeilensteinen 4 Stück vorhanden.

Im jetzigen Stadtgebiet von Berlin gehört zu diesem Straßenzug noch ein Rundsockelstein am Spandauer Damm vor dem Ruhwaldpark mit der Inschrift „I MEILE bis BERLIN“. Er wurde 1875 an seinem jetzigen Standort aufgestellt und hat die Position „10 km bis BERLIN“.



18

15 Ganzmeilenstein Staaken

16 Ganzmeilenstein Wusterhausen

17 Halbmeilenstein Barsikow

18 Ganzmeilenstein Wittenberge



Östlich von Berlin bis nach Müncheberg ist die B 5 mit der B 1 identisch. Ab Müncheberg entspricht die heutige Straßenführung der B 5 auch im Wesentlichen der alten Poststraße bzw. Chaussee nach Frankfurt (Oder). Die Chaussee wurde bis 1803 fertig gestellt. Die heute noch komplett vorhandenen Ganzmeilensteine sind Rundsockelsteine. Aussehen und Aufstellzeit entsprechen den Meilensteinen des Abschnittes von Berlin nach Müncheberg und setzen die entsprechende Reihenfolge fort.

An den Positionen der Halb- und Viertelmeilensteine stehen heute größere und kleinere quaderförmige Steine aus Sandstein. Sie sind schmucklos und tragen keine Beschriftung. Die Form dieser Meilensteine ist in Preußen einmalig. Eine eindeutige zeitliche Einordnung dieser Steine ist nicht möglich, sie sind aber sicher älter als die Rundsockelsteine.

4 Die Kremmener Kreischaussee und ihre Meilensteine

In unmittelbarer Nachbarschaft der preußischen Metropole Berlin ist die Kreischaussee von und nach Kremmen als preußische Provinz ein sehr gutes Beispiel wie dieses Zusammenspiel entstand und heute noch gut funktioniert. Ursprünglich war diese Chaussee ein Teil der „Alten Hamburger Poststraße“, die am Oranienburger Tor in Berlin begann und über die heutige Chausseestraße - Müllerstraße durch Tegel bis zur Grenze zwischen Berlin und Brandenburg bei Hennigsdorf verlief. Weiter ging es über Kremmen nach Beetz (heute L 17 und L 19). Im Jahre 1800 wurde der Hauptpostkurs Berlin - Hamburg exakt vermessen, kartographiert und anschließend in Abschnitten bis ca. 1803 mit Postmeilensteinen versehen. Ursprünglich führte diese Poststraße von Hennigsdorf nach Bützow, durch den Krämer am Ziegenkrug vorbei nach Flatow und Linum. Dann ging es weiter in Richtung Hamburg. Diese Poststraße war ein unbefestigter Weg. Originale Meilensteine in diesem Abschnitt befinden sich noch in Tegel (nicht am ursprünglichen Standort in der Gabrielenstraße), im Krämer beim ehemaligen Ziegenkrug und in Linum (ein Reststück). Diese Postmeilensteine waren alles Ganzmeilensteine.



19 Viertelmeilenstein Groß Warnow
 20 Viertelmeilenstein Boossen
 21 Rundsockelstein Heinersdorf

Die ehemals vorhandenen Halbmeilensteine wurden später als Grenzsteine verwandt und die Viertelmeilensteine gingen in den zurückliegenden 200 Jahren verloren. Die genannte Streckenführung wurde bis zum 30.6.1817 genutzt. Am 1.7.1817 wurde der Kurs verlegt und führte von Hennigsdorf über Eichstädt, Vehlefanz und Schwante nach Kremmen und von dort nach Linum, wo er auf die alte Streckenführung traf. Die Gründe für diese Verlegung dürften die schlechten Wegeverhältnisse durch den Krämer



und die wachsende Bedeutung von Kremmen gewesen sein. Postmeilensteine wurden an diesem verlegten Abschnitt des Postkurses nicht aufgestellt.

1830 wurde der gesamte Hauptpostkurs nach Hamburg auf die „Neue Hamburger Chaussee“, die heutige B 5 verlegt. Die bisherige Streckenführung verlor an Bedeutung, die Meilensteine wurden zum Teil verkauft. Der Abschnitt der Poststraße vom Oranienburger Tor bis Tegel war bereits 1806 zur Chaussee ausgebaut worden.

In der Mitte des vorletzten Jahrhunderts setzte in Preußen verstärkt der Chausseebau zur Infrastrukturverbesserung ein. So wurde 1848 die preußische Staatschaussee von Tegel bis nach Hennigsdorf gebaut. Die Weiterführung der Chausseebauarbeiten übernahm die Stadt Kremmen. 1846 stellte die Stadt Kremmen beim preußischen Staat den Antrag auf Bau einer Kreischaussee von Hennigsdorf über Kremmen bis zur Kreisgrenze zum Ruppiner Land bei Beetz. Dieser Antrag wurde genehmigt und die Stadt Kremmen gründete speziell dazu eine Aktiengesellschaft. 1848 wurde diese dann tätig und baute von 1848 bis 1850 für den Preis von 6.600 Thalern diese Kreischaussee.

Mit der Fertigstellung dieser Kreischaussee wurden auch die dazugehörigen Meilensteine, also Chausseemeilensteine einer Privat-(Kreis-)chaussee aufgestellt. Material, Aussehen und Maße bestimmten die Ratsherren in Kremmen. Diese damals aufgestellten Meilensteine bestehen aus Granit und sind in ihrer Form Würfel mit einem Sockel (mit Phase) und einer Abschlussphase in den Maßen: Breite und Tiefe je 66 cm, Höhe je 92 cm.

Alle 1850 aufgestellten Meilensteine sind noch vorhanden und stehen noch bzw. wieder an ihren



Originalstandorten. Der Abstand zwischen den Meilensteinen beträgt exakt eine preußische Meile, also 7 532,484 m.

Die Meilensteine sind:

- Meilenstein Hennigsdorf, Marwitzer Straße, Nähe Einfahrt zum Krankenhaus, gesetzt 1850, gehoben und umpflastert im November 2004
- Meilenstein Eichstädt, neben der Kirche, auf der falschen Straßenseite, gesetzt 1850, gehoben und umpflastert im November 2004
- Meilenstein Amalienfelde, Ortsausgang Richtung Kremmen, gesetzt 1850, in der Straßenmeisterei Nassenhelde 1985 eingelagert, am 29.7.2003 am Originalstandort wieder aufgestellt
- Meilenstein Sommerfeld, nördlich des Chausseehauses „Langer Horst“, gesetzt 1850, seit ca. 1980 mehrfach um wenige Meter verrückt, jetzt wieder am Originalstandort.

Zur Erhebung des Chausseegeldes und zur Unterhaltung der Chaussee wurden Chausseehäuser errichtet, an denen die Maut zu entrichten war und in denen die Einnehmer und Chausseearbeiter wohnten. Für je eine Meile wurde ein Chausseehaus (auch genannt Chaussee-einnehmerhaus oder Hebestelle zur Erhebung des Chausseegeldes) geplant und errichtet.

Das Chausseehaus in Hennigsdorf wurde abgerissen. Die Chausseehäuser in Eichstädt, Schwante und Sommerfeld sind noch vorhanden.

22 Ganzmeilenstein Eichstädt

23 Rundsockelstein an der Ruppiner Chaussee in Berlin



Interessant ist, dass beiderseits der Kremmener Kreischaussee weitere Meilensteine stehen. An der Kreisgrenze bei Beetz steht ein Grenzstein aus Sandstein. Dieser ist ein umfunktionaler Halbmeilenstein der „Alten Hamburger Poststraße“. An der preußischen Staatschaussee von Berlin nach Tegel, steht an der Ruppiner Chaussee Höhe Nr. 337 ein preußischer Rundsockelstein aus Granit mit der Aufschrift:



„II Meilen bis BERLIN“. Unmittelbar daneben existiert noch ein Chausseehaus. Dieser preußische Chausseemeilenstein wurde mit der Fertigstellung der Chaussee 1848 an dieser Straße aufgestellt. Von 1848 bis ca. 1875 stand er in Alt Schulzendorf gegenüber dem Restaurant „Sommerlust“. Mit der Einführung des metrischen Systems in Deutschland 1870 wurden auch die Meilensteine an Staatschausseen auf Kilometerabstände umgestellt. So kam dieser Rundsockelmeilenstein an seinen jetzigen Standort, 10 Kilometer von der Chausseegabelung am heutigen Kurt-Schumacher-Platz entfernt. 1982 wurde er neu gesetzt und restauriert.

Gleichfalls von Bedeutung für den Chausseebau ist die Brücke über das Luch am Kremmener Damm. Am gesamten Streckenverlauf dieser Chaussee, die die Provinz mit der Metropole Berlin verbindet, sind auch die Chausseebäume noch in großer Stückzahl vorhanden.

- 24 Chausseehaus Sommerfeld
- 25 Halbmeilenstein als Grenzstein bei Beetz
- 26 Brücke über den Ruppiner Kanal und Chausseebäume
- 27 L 17 bei Marwitz, heutiger Zustand



11 | Brücken an den Chaussees

von Andreas Kahlow

Die Situation des Brückenbaus war um 1800 in allen deutschen Staaten durch Rückständigkeit gegenüber der französischen und englischen Entwicklung gekennzeichnet.

Das 19. Jahrhundert war das Jahrhundert der Eisenbahnen. Im Zuge des Ausbaus der Eisenbahnstrecken stieg auch die Eisenproduktion, und das Gusseisen, später das Walzeisen, traten ihren Siegeszug an. Viele neue Brückensysteme wurden im Zuge des Ausbaus des Streckennetzes ausprobiert, so dass es ab etwa 1850 zu einer völligen Umwälzung des Brückenbaus kam. Die unterschiedlichsten Walzprofile kamen auf den Markt. Da die Eisenbahnzüge mit ihren schweren Lasten diese Entwicklung vorantrieben, ist man geneigt, der Eisenbahn eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung des Brückenbaus zuzuschreiben. So sehr dies für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zutrifft, so sehr vernachlässigt man dabei die Bestrebungen des beginnenden 19. Jahrhunderts, mit herkömmlichen Materialien, aber neuartigen Konstruktionen, den Bedarf an Straßenbrücken zu decken, der sich mit dem Ausbau des Chausseenetzes in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts entwickelte.

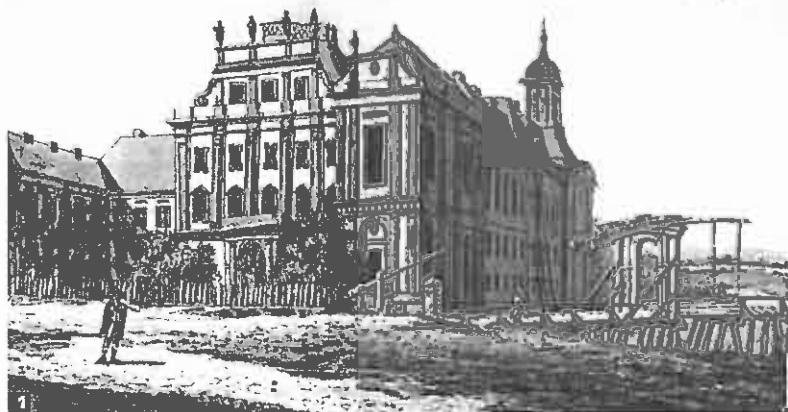
Viele Errungenschaften des Holzingenieurbaus haben hier ihre Wurzeln - es sind Namen wie David Gilly in Preußen oder Karl Friedrich Wiebeking in Bayern, die den zuvor vorwiegend handwerklichen Holzbau zu einem Gegenstand des Ingenieurbaus machten.

Zumindest ein neues Material ist aber auch schon in diesen frühen Jahren des 19. Jahrhunderts in Gebrauch gekommen, das eine Vorahnung auf die industrielle Revolution geben sollte: das Gusseisen. Als Verbindungselement oder als Balkenschuh erlaubte es die Versteifung traditioneller Holzkonstruktionen und eröffnete dem Holzbau neue Möglichkeiten, indem es die Konstruktion von Spannwerken über den im Barock

üblichen Anwendungsbereich hinaus ermöglichte.

Will man sich ein Bild von den im Straßenbau üblichen Brücken machen, wird man nicht nur im Holzbau, sondern auch im Steinbrückenbau auf Innovationen stoßen, die allerdings mehr die Minimierung der Kosten durch bessere Planung als grundlegende Innovationen beinhalten.

Im Zuge des Chausseebauprogramms in Preußen und der Gründung der Bauakademie zeichnete sich nach 1797, insbesondere aber nach dem Sieg über Napoleon 1814/1815, eine Wende zur Ablösung der *Handwerkskonstruktion* durch die *Ingenieurkonstruktion* ab.

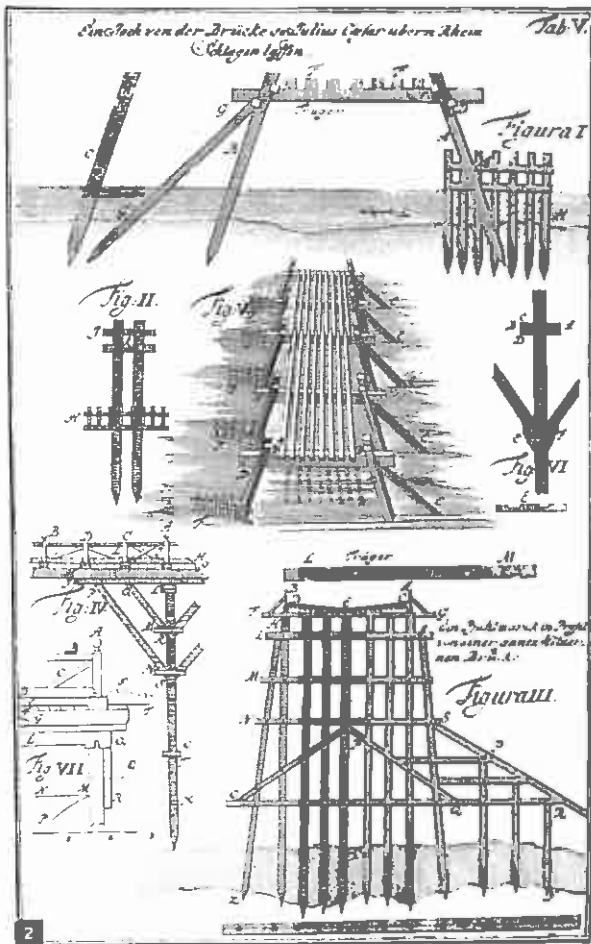


1 Holzbrücke am Schloss Oranienburg um 1795

Dies betrifft den Holzbrückenbau weitaus mehr als den Bau von Steinbrücken.

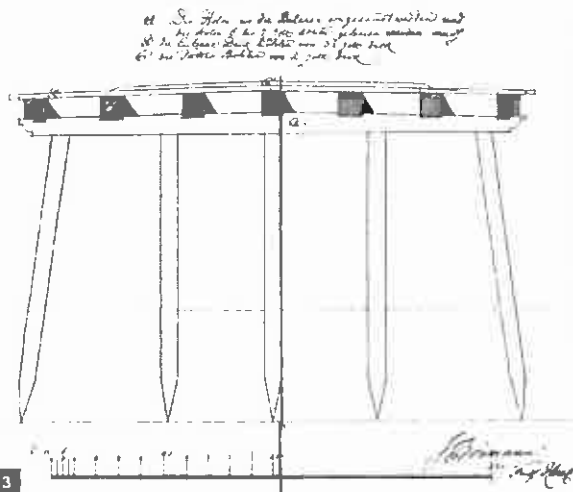
■ Holzbrücken

Pfahlbrücken sind seit römischen Zeiten dokumentiert (625 vor Christus in Rom nach Heinzerling 1871, S.2), wahrscheinlich gab es sie schon weit früher. Eine der bekanntesten Konstruktionen ist die von Cäsar beim Übergang über den Rhein 59 vor Christus verwendete Jochpfahlbrücke aus je vier gegeneinander geneigten Pfählen, zwischen die die Querbalken der Brücke eingelegt wurden. Auf die so entstandenen Böcke wurden lange Balken für die Fahrbahn gelegt. Eiserne Klammern wurden schon damals verwendet (Heinzerling 1871,



S.3). Andrea Palladio (1508 - 1580) hinterließ den ersten bekannten Rekonstruktionsversuch dieser Holzbrücke (Bild 2).

Es ist erstaunlich, dass die einfachste Art der Konstruktion über Jahrhunderte fast unverändert blieb und gewissermaßen den Grundbestand des Brückenbaus auch in Brandenburg bildete, wie eine Zeichnung von J. Boumann von 1769 zeigt (Bild 3).

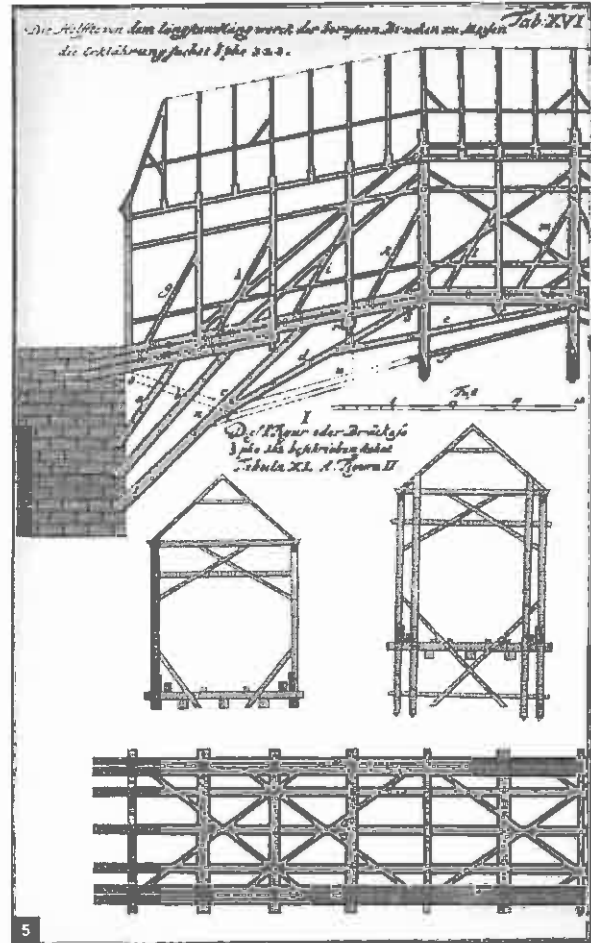
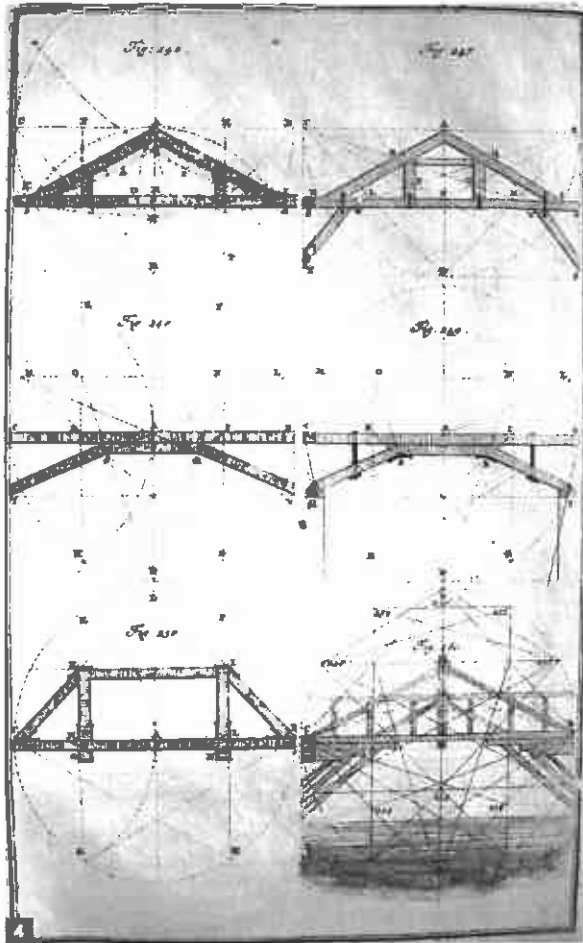


Die Renaissance bringt neben technischer Vervollkommnung auch schon eine Anzahl theoretischer Anweisungen zum Brückenbau in Holz. Die wichtigsten stammen vom schon erwähnten Andrea Palladio (1508 - 1580). Bei seiner Jochpfehlbrücke über die Brenta in Bassano (Norditalien) fügte er im Unterschied zu den einfacheren Formen dieser Bauart zusätzliche Streben ein, die die Fahrbahn unterstützen (Zucker 1921, S.72).

Er entwirft häufig Dreiecks- und sogar Fachwerksverbände, die er allerdings nicht wie heute üblich als gelenkiges Knotenfachwerk interpretiert. Die Tragwirkung von stützenden Sprengwerksstreben wird in der Renaissance und im Barock einem analog zum Steingewölbe sich ausbildenden Druckbogen zugeschrieben (vergl. Trautz 2006, S.3).

Im Barock nahmen die Holzbrücken zunehmend kompliziertere Formen an. Sie wurden als Kombination von Sprengwerk und Hängewerk aufgefaßt. Im Gegensatz zum heutigen Denken in „Knotenpunkten“, das in allen Verbindungsstellen gelenkige Anschlüsse sieht, hat sich im 18. Jahrhundert eher ein Denken in „Tragwerken“ durchgesetzt, das zwischen Druck und Zug unterscheidet, aber noch keine rechnerischen Gleichgewichtsbedingungen kennt. Es ließen sich durch Überlagerung von Tragwerksprinzipien mehrfach gestaffelte Hänge- und Sprengwerke konstruieren, die sich entsprechend der Bauerfahrung ständig weiterentwickelten. Besonders wichtig war dabei die handwerkliche Qualität der Anschlüsse und Verdübelungen. Zunehmend werden auch Zugverbindungen durch den Einsatz von Schmiedeeisen mit einbezogen (Bild 4).

- 2 Rheinbrücke Casars von 59 v Christus nach einer Rekonstruktion von Palladio Leupold bildet sie in seinem Theatrum Pontifikale auf Tafel V ab.
- 3 Johann Boumann Abbildung einer einfachen Jochpfehlbrücke Archiv H Liman aus Thiemann, Liman Verch Brücken in Brandenburg Berlin 2004 S 10)



Die Literatur über die Tragwerke nimmt seit 1700 kontinuierlich zu. Schon um 1680 hatte Johann Wilhelm verschiedene Konstruktionen mit Hänge- und Sprengwerken angegeben, bei denen die Hängewerke die Überdachungen aufnehmen. Sprengwerke werden meist zur Überspannung kleinerer Entfernungen genutzt (Johann Wilhelm, *Architectura Civilis*. Nürnberg o.J. 1682). Weitere wichtige Autoren sind Christoph Leonhardt Sturm (1717), Johann Jacob Schübler (1731), Jakob Leupold (1726) und C. Ch. Schramm (1735).

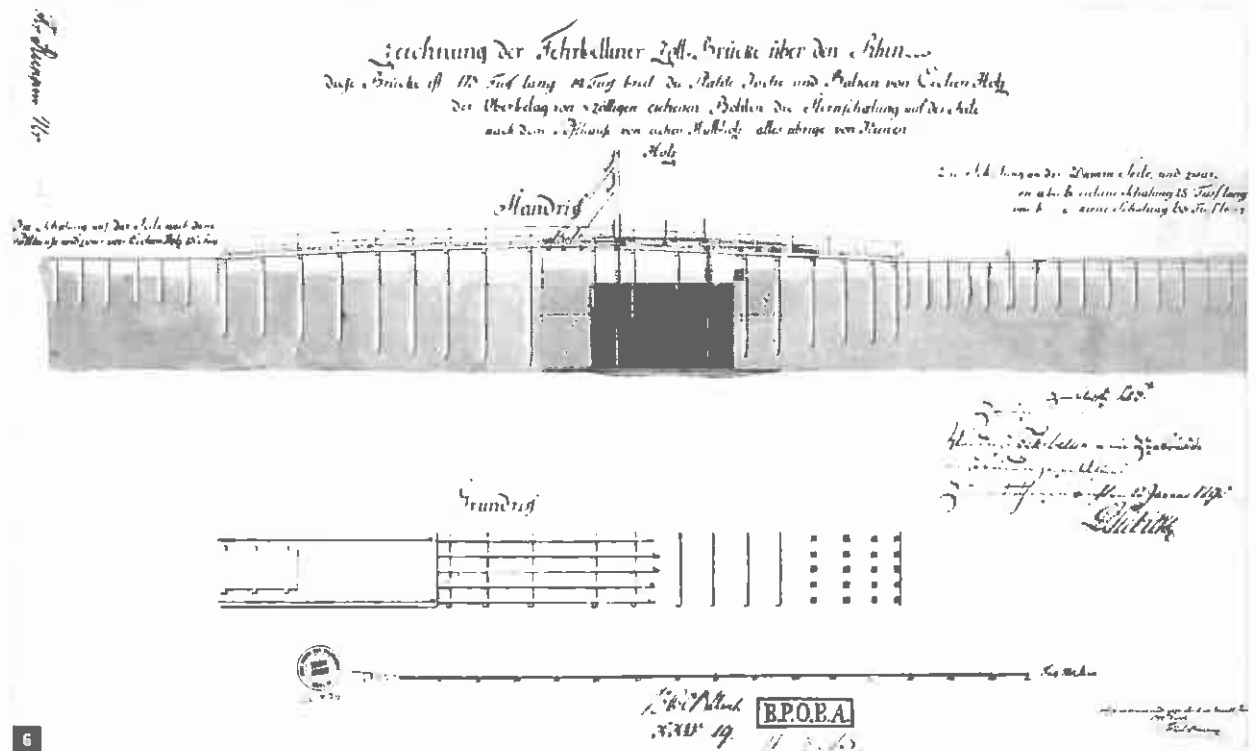
Die Kunst des Holzbrückenbaus hatte sich insbesondere in der Schweiz, in Österreich und in Süddeutschland weiterentwickelt.

Interessant ist, wie weit die Kenntnisse im Holzbrückenbau im 18. Jahrhundert nach Norden vordringen. Eine oft behandelte Vorbildkonstruktion ist z.B. die 1657 erbaute Elbbrücke in Meißen, der 1666 die Elbbrücke von Torgau folgt.

Die Brücke in Meißen besteht aus drei weit gespannten, gedeckten Hängewerken, die Uferauflager sind aus Stein (Bild 5). Die Verbindung von steinernen Uferauflagern mit hölzernen Zwischenjochen soll im östlichen Deutschland relativ weit verbreitet gewesen sein.

Die Schwierigkeiten, in Brandenburg zu kunstvolleren Bauweisen im Holzbrückenbau überzugehen, erfährt der Baumeister Friedrich Wilhelm Diterichs (1702 - 1782), der die Terrassen von Sanssouci samt der Gruft Friedrich II. anlegte, beim Bau der Großen Köpenicker Schloßbrücke. Ihre Gesamtlänge betrug etwa 200 Meter. Um die Anzahl der notwendigen Joche zu verringern, schlug Diterichs eine Sprengwerkskonstruktion vor, die sich an der 1738 in Bremen errichteten Weserbrücke orientierte. Die Reduzierung der Anzahl der zum Bau erforderlichen 45 Fuß langen Rammpfähle waren der Hauptvorteil seines Vorschlags. Obwohl die Ausführungsweise von Diterichs genau festgelegt worden war, traten gravierende handwerkliche Mängel auf, so dass weitere

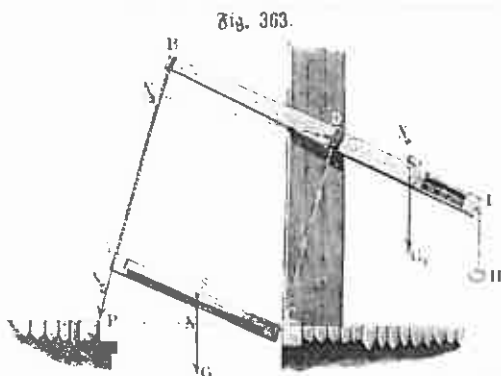
- 4 Schübler, J. J. *Nützliche Anweisung zur unentbehrlichen Zimmermanns-Kunst*. Nürnberg 1749 Tab. XXXVII. Es fällt auf, dass Schübler die Dimensionierung seiner Hänge- und Sprengwerke mit geometrischen Regeln, d. h. ohne statische Betrachtungen, vornimmt
- 5 Leupold, J. *Theatrum Pontificale*. Tab. 16 Hängewerks-Brücke zu Meißen



6

Bauausführungen in dieser Konstruktionsweise unterblieben (Krüger 1994, S. 179-181).

Die Rückständigkeit des Straßenbaus unter Friedrich II. fand ihre Entsprechung im ebenso vernachlässigten Brückenbau. Typisch in Brandenburg für die Zeit des 18. Jahrhunderts bleibt der dargestellte Brückentyp der einfachen Pfahljochbrücke, der durch Zugbrücken mit Portal ergänzt wird (Bild 6). Der Einfluß niederländischer Baumeister trug dazu bei, dass die von dort bekannten weit entwickelten Erfahrungen im Wasserbau übernommen wurde. Die Portal-Zugbrücke ist relativ alt, verbreitet war sie in ganz Europa. Die wohl bekannteste Darstellung hat diese Brückenbauart wohl durch van Goghs berühmtes Gemälde der Zugbrücke von Arles erfahren. Die Portal-Zugbrücke hat den Vorteil eines einfachen Aufbaus, sie wird noch im 20. Jahrhundert gebaut und von Julius Weisbach als sehr praktikabel beschrieben. (Bild 7).



7

Die außerordentlich wasserreiche brandenburgische Landschaft erforderte zahlreiche dieser Brücken, die auch noch für das 19. Jahrhundert als charakteristisch gelten können. Die Konstruktionen erscheinen auf den verschiedensten Städteansichten (Bild 8).

■ Umschwung nach 1800

Die Rückständigkeit Brandenburg-Preußens im Brückenbau ändert sich ab 1800. Mit dem Straßenbauprogramm, das unter Friedrich Wilhelm II. anläuft, gewinnt auch der Brückenbau eine neue Bedeutung.

Die bis dahin in Europa vorhandenen Erfahrungen werden systematisch zusammengefasst. In den Jahren um 1820 erscheinen in allen deutschen Staaten zahlreiche Bücher zum Straßen- und Brückenbau, die versuchen, das Gebiet zu systematisieren. Im Holzbrückenbau wird versucht, die handwerkliche Erfahrungen wissenschaftlich zu behandeln und neue Erfindungen einzubeziehen.

In Frankreich hatte sich der moderne Steinbrückenbau von 1750 bis 1790 an der von Perronet geleiteten Ecole des ponts et chaussées (gegründet 1747) entwickelt. Die von Perronet gebauten Steinbrücken überschritten die bis dahin üblichen Verhältnisse von Pfeilerstärke zu

6 Zeichnung der Fehrbelliner Zoll-Brücke über den Rhein 1795. GStAPK F1320

7 Weisbach. Lehrbuch der Ingenieur- und Maschinen-Mechanik Braunschweig Bd. 3 Dritter Teil 1851 - 1860, S. 357



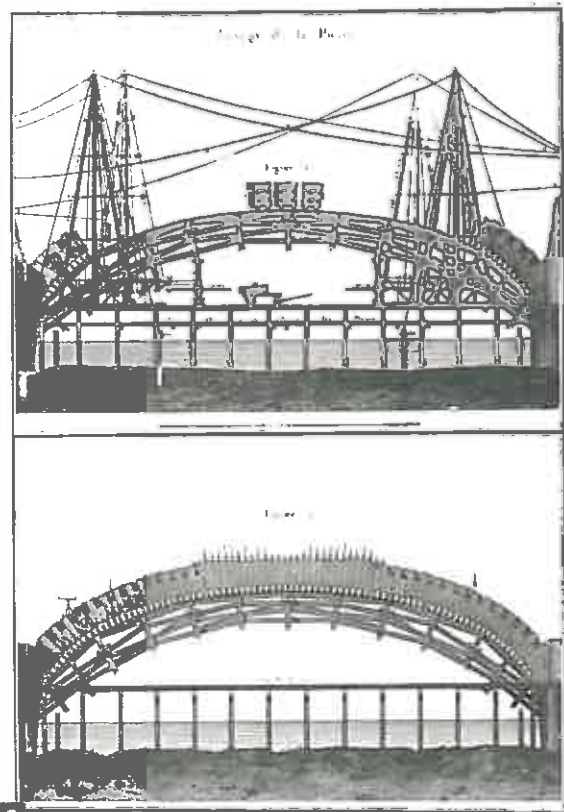
Spannweite beträchtlich, man erreichte bei der Brücke zu Neuilly etwa das Maß von 1:10 statt der üblichen 1:5. Die Gründung der Pfeiler wurde nach Pfahlplänen durchgeführt. Die Steinsetzung wurde sehr genau durchgeführt, die Steinqualität für die am höchsten belasteten Stellen mit einer Prüfmaschine getestet. Das Lehrgerüst wurde als selbsttragende Konstruktion ohne Zwischenslützen von Pfeiler zu Pfeiler gespannt. Die Kostenveranschlagung, „Devisé“ genannt, wurde peinlich genau durchgeführt. Die Aufgaben der Bauverwaltung wie der Bauunternehmer waren genau festgelegt. Die von Peronet herausgegebenen Veröffentlichungen dokumentieren den hohen Stand des französischen Steinbrückenbaus und dienten gleichzeitig der Lehre.

Ab 1800 und vor allen Dingen in den Jahren nach der Napoleonischen Herrschaft wird in Deutschland das Versäumte nachgeholt. Übersetzungen erscheinen: Das grundlegende Werk von Peronet wird 1820 durch J. F. W. Dietlein auf deutsch herausgegeben (Bild 9). Das Bedürfnis nach neuartigen Bildungsanstalten macht sich

8 Schmidt F A *Der Eisenhammer bei Neustadt-Eberswalde, um 1830.* Stiftung Stadtmuseum Berlin

9 *Das Aufbringen der Steinlagen (Levage de la pierre) Peronet, J R Description des projets et de la construction des ponts de Neuilly, de Mantes d'Orleans, de Louis XVI, etc. Atlas Paris 1788 Pl XXVII* Von J F W Dietlein wird ab 1824 an der Berliner Bauakademie das Fach Brückenbau gelehrt

bemerkbar, die ersten deutschen Polytechnika - die späteren Technischen Hochschulen - werden in diesen Jahren gegründet. Man muss durch „geistige“ Kräfte ersetzen, was an „materiellen“ ermangelt.



9

Eine der für Preußen entscheidenden Personen ist Johann Albert Eytelwein (1764 - 1848), der zusammen mit David Gilly (1748 - 1808) im Jahre 1797 die Berliner Bauakademie gründet und das Journal „Nützliche Aufsätze die Baukunst betreffend“ herausgibt. Eytelwein ist ausgebildeter Artillerieoffizier. In seiner Person kann man nicht zu Unrecht eine Fortsetzung der anwendungsorientierten Seite der von Euler und Lambert begründeten mathematische Traditionen in Brandenburg sehen. Eytelweins Spezialgebiet war auf der einen Seite die Statik, auf der anderen der Wasserbau. Er reformierte die Bauakademie genau zu dem Zeitpunkt, als der preußische Chausseebau nach dem Sieg über Napoleon wieder neuen Aufschwung nahm und die unabwiesbare Notwendigkeit bestand, zahlreiche praktisch versierte Baukondukteure und Baumeister für diese Aufgabe auszubilden. Im Jahre 1824 wird die Bauakademie aus ihrer Verbindung mit der Kunstakademie gelöst und ein völlig neuartiges Lehrprogramm aufgestellt. Straßen- und Brückenbau, Wasserbau, Konstruktionslehre aber auch Mathematik und physische Geographie werden Hauptgegenstände der Ausbildung. Viele Lehrer - unter anderem Dietlein wegen seiner Übersetzung von Perronets Buch über Brückenbau - werden als Lehrer neu eingestellt. Die Erkenntnisse aus Eytelweins „Statik“, die 1808 erschienen war (so wurden Biegelinie und Knickfälle nach Euler behandelt), als auch die Hängebrückentheorie nach Navier, die gerade ein Jahr zuvor erschienen war, werden in die Lehre einbezogen.

Auch in anderen deutschen Ländern gab es das Bemühen um eine Verbindung von mathematischer Theorie und Baupraxis.

Die Theoretisierung griff um sich und viele Ansätze waren zunächst überzogen. Christian Langsdorf schreibt in seiner „Anleitung zum Straßen- und Brückenbau“ (Mannheim und Heidelberg 1817) vieles, was den bis dahin in den traditionellen Holzbauländern, wie zum Beispiel der Schweiz, gesammelten Erfahrungen direkt widerspricht. So sind nach Langsdorf Steinpfeiler für Holzbrücken ungünstig und die ungedeckten Brücken den gedeckten vorzuziehen (Langsdorf S. 329 und 340).

Trotz aller Widersprüche entwickelt sich aber eine neue Art von Herangehens, eine neue, ingenieurwissenschaftliche Denkweise.

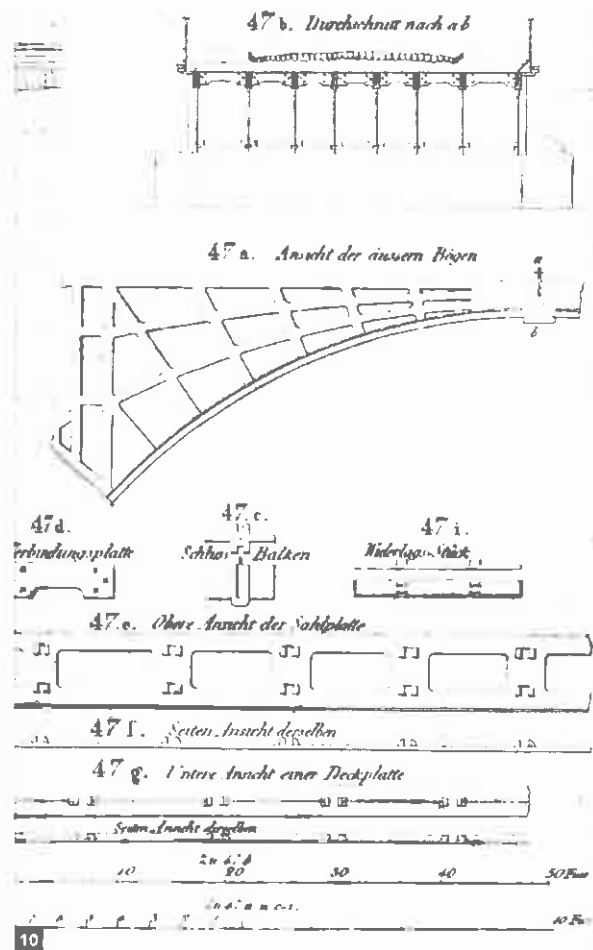
Das maßgebliche Buch von Röder über Stein- und Holzbrückenbau (Röder 1824) macht den Gebrauch der Balkenstatik möglich. Die quadratische Abhängigkeit der Festigkeit von der Balkenhöhe wird erfasst und in der praktischen Form der Verhältniszahlen mit experimentell ermittelten Werte über Holzfestigkeiten verbunden. Die Theorie ist damit anwendungsreif. Der Holzbrückenbau wird von den 1820er bis zu den 1840er Jahren zum Vorreiter der späteren Konstruktionsweisen mit Walzeisenprofilen.

■ Erfindungen

Die Idee, dass die aus dem Steinbrückenbau bekannte Gewölbewirkung auch beim Einsatz anderer Materialien ausgenutzt werden kann, hatte sich schon bei der Konstruktion von gusseisernen Brücken bewährt. Die enorme Druckbelastbarkeit machte Gusseisen zu einem dem Stein ganz ähnlichen Material. Gusseiserne Brücken, die in England seit 1779, im preußischen Schlesien immerhin schon seit 1794 gegossen wurden, waren allerdings viel zu teuer, um die Probleme des gewöhnlichen Chausseebaus lösen zu können (*Bild 10*).

Die Überlegung, die Vorteile der Bogentragwirkung in Holz auszuprobieren, lag ebenso nahe. Ältere Erfindungen, wie zum Beispiel die von Delorme um 1600 entwickelten Bohlenbindertragwerke erlebten um 1800 in Frankreich, aber auch in Deutschland, eine Renaissance. In Preußen war es insbesondere David Gilly, der Bohlenbinderkonstruktionen in seiner „Landbaukunst“ vor allem als Dachtragwerk empfahl. Bogenbrücken aus Bohlenbindern sind möglicherweise durch die freitragenden Baugerüste von Perronet angeregt worden.

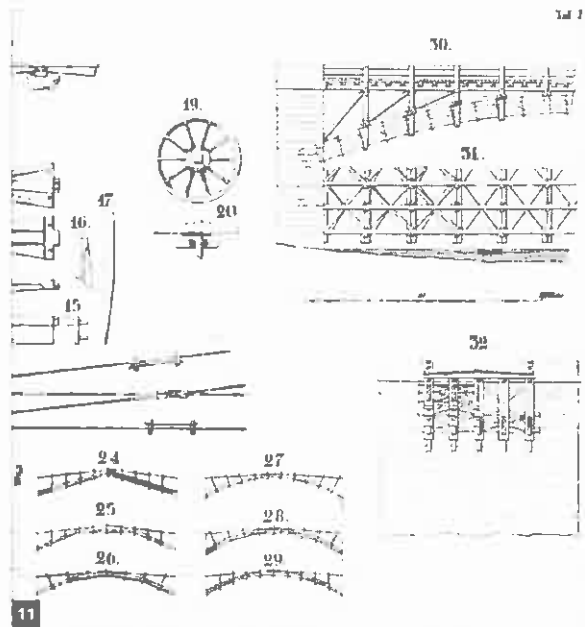
In Bayern gibt es schon in der Napoleonischen Ära entschlossene Reformbestrebungen, die gerade für den Brückenbau in ganz Deutschland später enorme praktische Bedeutung haben sollten. Unter dem Minister Montgelas wird Carl Friedrich Wiebeking (1762 - 1842) Generaldirektor des bayerischen Wasser-, Brücken- und



10

Straßenbauwesens und beginnt mit Experimenten zur besseren Ausnutzung des Werkstoffes Holz im „Wasserbauhof“ in München. Er erfindet eine Holzbogenbrücke, die durch das Zusammendübeln der Balken eine enorme Spannweite ermöglicht. Die Idee von Wiebeking, der in Preußen vergeblich um eine Einstellung im Staatsbauwesen nachgesucht hatte, breitete sich im süddeutschen Raum von 1810 an kurzzeitig relativ stark aus. Sie war allerdings starker Kritik ausgesetzt: Der Haupteinwand bestand darin, dass die Tragbögen, die aus möglichst langen, beinahe unverkürzten Stämme konstruiert wurden, im noch frischen Zustand gebogen werden mussten. Dies hatte eine starke Fäulnisanfälligkeit zur Folge. An der Berliner Bauakademie wurde in Dielleins Vorlesung 1824/25 eine Holzbogen-Konstruktion vorgestellt, bei der ein schubfester Bogen aus verdübelten kürzeren und gerade Balken gebildet wurde. Ein Biegen des frischen, saftigen Holzes sollte ausgeschlossen werden (Bild 11).

Die „Bauausführungen des Preußischen Staates“, eine Sammlung vorbildlicher Baukonstruktionen, die der Preußische Staat für den Dienstgebrauch ab 1830 herausgab, enthielten weitere



11

- 10 Dietlein, J F W Grundzüge der Vorlesungen über Straßen- Brücken- Schleusen- Canal- Strom- Deich- und Hafen-Bau Berlin 1832. Tafel III 47 a und b und S.104

Dietlein übernimmt die Angaben der hier dargestellten gusseisernen Bogen zur Neuen Friedrichsbrücke in Berlin aus Triest Sammlung von Entwürfen Beschreibungen und Kostenberechnungen wichtiger Bauten Lief 1 Berlin 1828

- 11 Dietlein, J F W Grundzüge der Vorlesungen Berlin 1832 Tafel I 30 - 32 und S. 52

Dietlein zeigt eine Bogenkonstruktion von 40 Meter Spannweite. „Die hier beschriebene Konstruktion ist derjenigen sehr ähnlich, die vor mehreren Jahren zu Weissenfels und Halle über die Saale und zu Freiburg über die Unstrut erbauet wurden und die bis jetzt völlig fest und dauerhaft gewesen sind“ schreibt dazu der Herausgeber Crelle in einem Kommentar auf S 54

bemerkenswerte Innovationen. Neben gusseisernen Tragwerken, Dampfbaggem, Leuchttürmen, Warmluftheizungen wurden auch zwei neuartige Brückentypen vorgestellt, die man als vorbildliche Konstruktionen verstand.

Es handelt sich dabei zum einen um eine Kettenhängebrücke, die in der Königlich-Preußischen Eisengießerei in Malapane/Schlesien 1825 erbaut wurde und zum andern um eine Brücke aus verschraubten gusseisernen Röhren, die in Peitz nach dem Prinzip einer Erfindung des bayerischen Mechanikers Reichenbach gebaut worden war (Bild 12 und Bild 13).

Die in der preußischen Gießerei in Peitz gegossene und aufgestellte Röhrenbrücke schien möglicherweise eine preiswerte Lösung für den künftigen Brückenbau zu bieten, falls Gussei-



12

senrohre billiger als das Steinmaterial beschafft werden konnten. Genau aber darin bestand das Problem. Die Eisenherstellung war mit dem mageren Raseneisenerz, das in Brandenburg zu finden war, äußerst aufwendig und die Qualität ließ ebenfalls zu wünschen übrig. Die Hütte Peitz war uneffektiv und musste bald ihre Produktion einstellen.

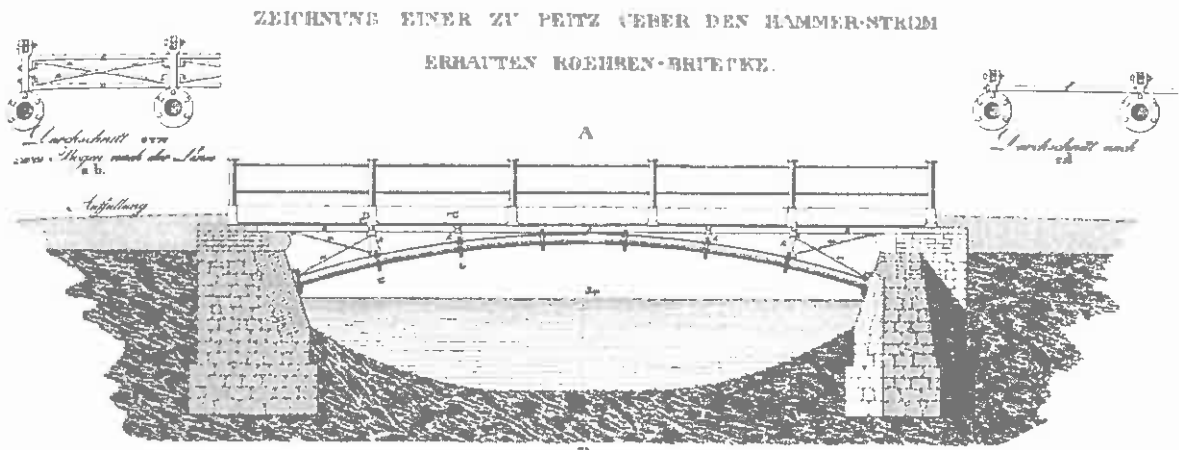
Die vielleicht interessanteste der um 1820 diskutierten Innovationen waren die Hänge- und Schrägkabelbrücken. Konkrete Ideen zu derartigen Hängeltragwerken kursierten schon seit längerem. Neben den an Ketten aufgehängten Stegen aus China, die zuweilen in barocken Brückenbüchern abgebildet waren, gab es konkrete Vorschläge, wie mit einfachen Mitteln einer veränderten Hängewerkstechnik die Möglichkeiten des Holzes, Zug aufzunehmen, ausgenutzt werden konnten. So schlug Löscher aus Freiberg 1783 eine Schrägstangenbrücke vor, bei der die Zugelemente nicht aus Eisen, sondern aus Holz waren. Eine bemerkenswerte Erfindung, die allerdings keine Umsetzung fand. Um 1800 führte Finley den Bau von Hängebrücken in den USA ein, bald darauf wurden sie



auch in Großbritannien gebaut. Benutzt wurden eiserne Hängeketten, später Drahtkabel. Um 1823/24 bemühten sich vor allen Dingen jüngere, mathematisch gebildete Baumeister und Baukondukteure in Frankreich, der Schweiz und auch in Deutschland darum, die neue Erfindung auch in diesen Ländern einzuführen. An der Berliner Bauakademie hatte Dietlein schon 1824 die neue Konstruktionsweise in seiner Lehrveranstaltung besprochen und dazu sogar das Naviersche Grundlagenwerk von 1823 „Sur les ponts suspendus“ ins Deutsche übersetzt.

Einer der begeisterten Anhänger der neuen Brückenbauart war Johann August Röbbling, der im Anschluß an das Studium als junger Baukondukteur in Westfalen mehrere Hängebrückentwürfe im Zusammenhang mit den Chausseebauaufgaben, die er in der Nähe von Meschede zu lösen hatte, einreichte. Er sollte später die New Yorker Brooklyn-Brücke entwerfen.

- 12 *Rekonstruierte Malapaner Hängebrücke*
- 13 *Brücke über den Hammerstrom bei der Eisenhütte in Peitz Bauausführungen des Preussischen Staats. Bd. I. Berlin 1842*



13

■ **Das Sparsamste ist das Beste:**

Keine Experimente im Brückenbau

Interessant ist, woran die Pläne scheiterten. An den Gründen für die Ablehnung lässt sich sehr deutlich das Brückenkonzept im Rahmen der preußischen Chausseebauplanung ablesen.

Die Entscheidung über den Einsatz der Brückentypen lag in den 1820er Jahren letztendlich beim für den Chausseebau verantwortlichen Geheimen Oberbaurat A. L. Crelle (1780 - 1856) in Berlin.

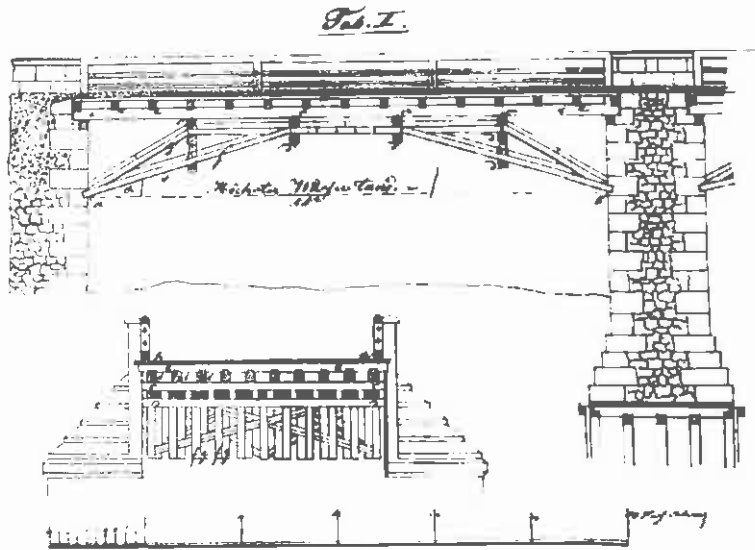
Crelle, der wie kein anderer die Bautechnik förderte und deren Verwissenschaftlichung vorantrieb, war Praktiker genug, die Risiken der neuen Technik kühl abzuschätzen.

Nach dem Einsturz der ersten deutschen Schrägkettenbrücke in Nienburg an der Saale am 6. Dezember 1825 - sie war in Anhalt-Köthen und damit praktisch vor der Haustür Brandenburgs gelegen - hatte er sich vermutlich endgültig entschieden, Hängeträgerwerke möglichst nicht zuzulassen. Die sehr leichte Konstruktion mit einer Schiffsdurchlassklappe in der Mitte war erst im Sommer des gleichen Jahres vom Köthener Baurat Bandhauer fertiggestellt worden.

Welche Konstruktionen sich im Zuge der Planungen Crelles im Chausseebau insbesondere in Brandenburg durchsetzten, ist interessant: Es sind weder die bewährten handwerklich hochstehenden barocken Zimmermannswerke, wie sie die Gebrüder Grubenmann in der Schweiz vorgestellt hatten, noch die Erfindungen von Wiebeking aus Bayern. Es sind nicht die neuen aber teuren Bogenbrücken aus Gusseisen oder gusseisernen Röhrenbrücken noch die Hängebrücken, die in Frankreich eine weite Verbreitung erfahren sollten. In Brandenburg sind es wegen der mangelnden Verfügbarkeit von geeignetem Werkstein auch nicht die soliden Steinbrücken, die immer wieder, trotz ihrer hohen Baukosten, wegen ihrer Beständigkeit empfohlen wurden. Es sind statt dessen „Hybrid“-Konstruktionen: Steinpfeiler mit hölzernem Überbau. Sie sind weder schön, noch in ihrem Holzüberbau besonders lange haltbar. Ihr Vorteil besteht vor allem in einem optimalen „Preis-Leistungs-Verhältnis“. Sie waren einfach zu reparieren und konnten

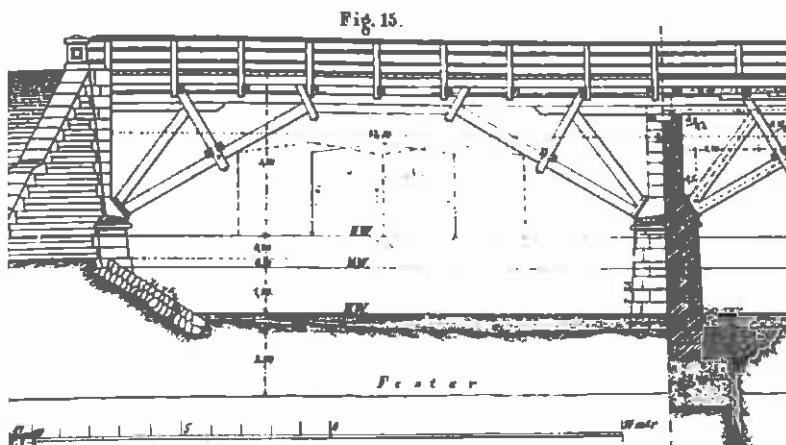
- militärisch wichtig - leicht in einzelnen Feldern abgerissen und wiederaufgebaut werden. Überdies kam das Bauholz aus den Staatsforsten. Der von der preußischen Bauverwaltung angestrebte Normaltyp war die Sprengwerksbrücke auf Steinpfeilern. Langsdorf hatte gerade diese Konstruktion aus Gründen der Ästhetik sowie der Haltbarkeit abgelehnt (Langsdorf 1817, S. 329) (*Bild 14*).

August Leopold Crelle, der ab 1828 das „Journal für die Baukunst“ herausgab, hatte die Dietleinsche Vorlesungsreihe über Straßen-, Brücken- und Wasserbau in seiner Zeitschrift von 1830 bis 1832 abgedruckt und mit Kommentaren versehen (Dietlein 1832). In ihnen spiegeln sich die bautechnischen Grundsätze, die der Anlage der Brückenbauten beim damaligen preußischen Chausseebau zugrundegelegt wurden, sehr klar wieder. Dies sind vor allem Erwägungen zu Kosten sowohl des Baus als der Erhaltung der anzulegenden Brücken, als auch zu deren Sicherheit. Gegen den Bau von hölzernen Bogenbrücken argumentiert Crelle in seinen Anmerkungen mit dem Argument, es gäbe nur selten Fälle „wo solche weiten Spannweiten und künstlichen Werke wirklich unvermeidlich notwendig wären...derjenige Baumeister verdient das meiste Lob...der den Zweck mit den einfachsten und natürlichsten Mitteln erreicht“ (Crelle in Dietlein 1832, S.54). Deutlich schärfere Vorbehalte formuliert Crelle gegenüber Hängebrücken: „Das Wagnis bei Kettenbrücken ist in der Tat so eigenhümlicher Art, so bedeutend und von so unmittelbarer Gefahr für Sicherheit von Menschen-Leben, dass man wohl Anstand nehmen sollte, dergleichen Brücken in Fällen zu bauen, wo die nemlichen Zwecke durch feste und sichere Bauwerke erreicht werden können, selbst wenn sich Kosten sparen lassen. Es ist mehr als Leichtsinns, bloß um ein kühnes und einige Übung in algebraischen Rechnungen erforderndes Bauwerk zu haben, Menschen-Leben in Gefahr zu setzen.“ (Crelle in Dietlein 1832, S.132). Gegen Steinkonstruktionen hatte Crelle nur etwas einzuwenden, wenn sie sich nicht dem Diktat unbedingter Nützlichkeit unterwarfen, was allerdings sehr schnell der Fall sein konnte.



14

- 14 Robling, J.A. „Sehr zu empfehlende Brückenkonstruktion“ Die auf Steinpfeilern ruhende Holzene Sprengwerksbrücke wird in den Vorlesungen von Dietlein an der Berliner Bauakademie 1845/25 als eine besonderes geeignete Brückenkonstruktion angesehen. Sie wird von Dietlein mit statischen Nachweisen gründlich behandelt



15

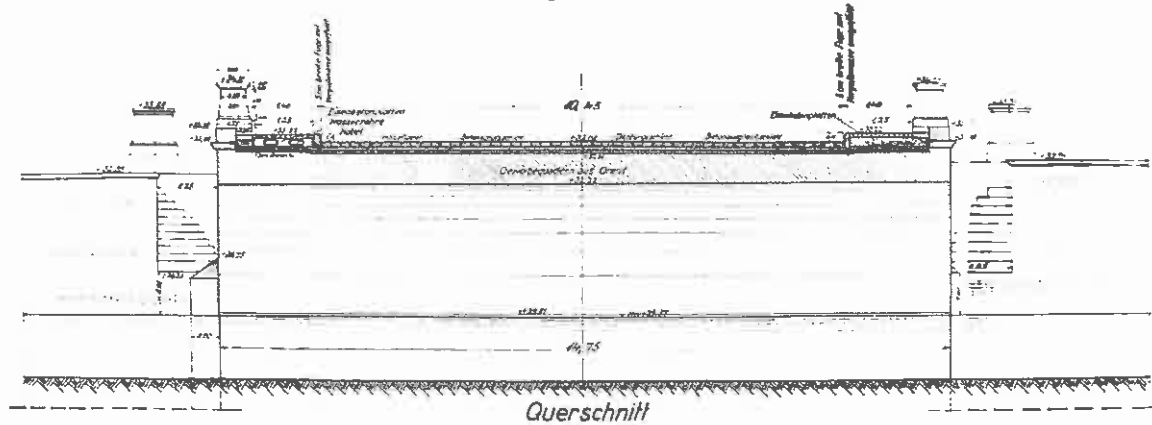
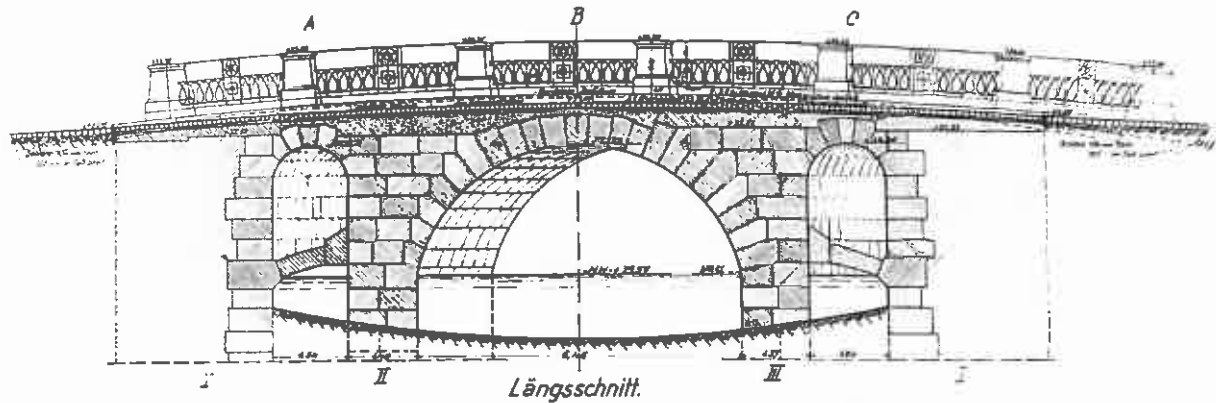
- 15 Holzene Sprengwerksbrücke auf Steinpfeilern Heinzerling Grundzüge der constructiven Anordnung und statischen Berechnung der Brücken- und Hochbaukonstruktionen, Zweiter Theil, Leipzig 1874 Taf. 10. In dem wiedergegebenen Blatt sind vom einem unbekanntem Nutzer dieses Buchexemplars mit Bleistift die Abmaße eines „Spreekahns“ eingetragen worden

Er kritisiert insbesondere allzu große (durch Perronet eingeführte) Öffnungsweiten und legt insbesondere auf solide Gründungen werl. Es sei „am sichersten, die Dicke der Gewölbe und Pfeiler und Stirnmauern einer Brücke, die man bauen will, nach vorhandenen Brücken, die sich als dauerhaft erwiesen haben, einzurichten. Durch Rechnungen, die von einfachen, mehr oder weniger hypothetischen Sätzen ausgehen, den Mauern und Gewölben nöthige Dicke nur mit einiger Sicherheit zu finden, ist nach der Überzeugung desselben (Crelle), wegen der Verschiedenheit der Gestalt der Gewölbe ...usw., nicht möglich, und alle Theorien, so richtig sie in sich sein mögen, geben deshalb unsichere Resultate, weil sie nicht alle Umstände berücksichtigen können.“ (Crelle in Diellein 1832, S.82).

Als zu bevorzugende Konstruktionen werden immer wieder „Brücken mit steinernen Pfeilern und hölzerner Bahn“ genannt. Diese Brücken-

konstruktion scheint durch den Einfluss von Crelle die Rolle einer Vorbildkonstruktion gewonnen zu haben (Crelle in Diellein 1832, S. 130). Nichtsdestotrotz konnten bei großen Flussläufen die Pfeilergründungen nicht immer in dieser Weise erfolgen und so blieb es sogar bei größeren Brückenbauten nicht selten bei den einfacheren verschalteten Pfahljochbrücken, wie zum Beispiel in Frankfurt an der Oder, die erst 1892 - 1895 durch einen massiven Neubau ersetzt wurde.

Die Grundkonstruktion einer solchen Holzbrücke erscheint noch 1874 in Heinzerlings repräsentativer Sammlung zeitgenössischer Holzbrücken als wenig spektakuläre, aber preiswerte und optimierte Bauweise (Bild 15).



Oberer Scheitelpunkt.

M 1:10.

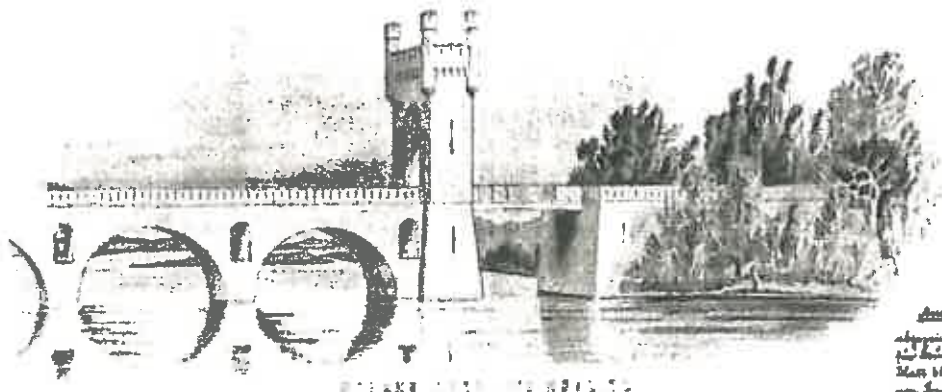
16

■ Stein- und Ziegelmauerwerksbrücken

Im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts bildet sich ein Brückentypus heraus, der für den Steinbrückenbau in Europa prägend werden sollte. Er basiert auf Perronets Bauten und ist auch vom Klassizismus Piranesis beeinflusst. Die Brüstung über den Pfeilern ist meist von vorkragenden Balkonen oder von Postamenten unterbrochen. Die Bogenform lehnt sich an die bekanntesten Brücken der Antike und der Renaissance an, sowohl Kreissegmentbögen als auch Korbbögen oder parabolische Öffnungen treten auf. Steinbrücken wurden selten und wenn, dann vorwiegend in den Städtchen erbaut. Für hochwertige Brücken musste in Brandenburg-Preußen Sandstein oft aus Sachsen importiert werden. Die hohe Qualität der Perronetschen Brücken und auch ihre große Schlankheit wurde dabei in Brandenburg nicht erreicht. Die Potsdamer Berliner Brücke und sogar die berühmte Breite Brücke waren nach wenigen Jahrzehnten baufällig geworden. Die Breite Brücke von 1765 erhielt bei ihrem notwendig gewordenen Neuaufbau 1800 statt ihres vorherigen Korbbogens einen klassizistischen Kreissegmentbogen (Bild 16). Nach 1800 und besonders seit den 1820er

Jahren verbesserte sich die Bauplanung und die fachkundige Ausführung der Brückenbauten deutlich. Zurückzuführen ist der Fortschritt auf die neue Verwaltungsstruktur und auch auf die verbesserte Ausbildung. Überspitzungen die mit der Theoretisierung des Konstruierens einhergehen, weist Crelle zu verhindern. Gleichzeitig fördert er weitreichende Theorieansätze, wie zum Beispiel die Arbeiten des Franzosen Jean Victor Poncelet zur Projektiven Geometrie, die er 1828, 1829 und 1832 in seinem „Journal für Mathematik“ veröffentlicht (Rühlmann S. 391). Darauf beruhende graphische Verfahren zur Berechnung von Fachwerken und Gewölbestützlinien setzen sich zur Jahrhundertmitte durch. Leider ist in Brandenburg das Material Stein selten. Allenfalls wo Findlinge zur Verfügung stehen, bietet es sich als billiges Baumaterial für den Brückenbau an. Die vorkommenden Steinsorten sind allerdings meist sehr hart und können nur schlecht zu Werksteinen behauen werden. Für den Häuserbau hat David Gilly in seiner „Landbaukunst“ (Berlin 1797) die Kunst des

16 Bestandszeichnung Breite Brücke in Potsdam, erbaut 1765, erneuert 1800.



*Ausführungsentwurf 1844-1855
abgeändert mit dem Urtitel für die Ausführung
des Bauwerks 1855, 1856, 1857, 1858, 1859
von August Schreyer, Berlin - Ausführung, 1855-1859*

17

Stelnespaltens in Erinnerung gerufen, um diese für die Gründungsmauern landwirtschaftlicher Bauten zu benutzen. Nur für kleinere Brücken konnte eine so ungenaue Methode funktionieren, bei der einigermaßen ebene Oberflächen unter Berücksichtigung der Steinstruktur, ihres „Wuchses“ hergestellt werden konnten. Nur äußerlich exakt gesetzte Verschalungssteine führen zu mangelhafter Tragfähigkeit. Ein mangelhafter Steinverband im Innern eines Gewölbegens erzeugt starke Setzungserscheinungen, durch die die Verschalungssteine nach außen gedrückt werden.

Auch der Einsatz von Ziegelmauerwerk war, bis der Hoffmansche Ringofen ab den 1860er Jahren preisgünstigere Herstellung erlaubte, sehr kostenaufwendig. Zuweilen gab es bei größeren Bauprojekten, wie zum Beispiel dem Chausseebau nördlich von Potsdam an der Nedlitzer Brücke, Engpässe bei der Ziegelherstellung. Wegen zahlreicher anderer Potsdamer Bauprojekte des Königs Friedrich Wilhelm IV. kamen die Ziegeleien kaum mit dem Brennen der Klinker hinterher (Bild 17 und Bild 18). Erst die Eisenbahn wird ab etwa 1840 zu einem verstärkten Bau von Stein- und Ziegelmauerwerksbrücken führen, wie z.B. die Löwenkopf-

brücke für die Straßenüberführung bei Streesow über die Bahnstrecke Berlin - Hamburg von 1846 (Bild 19).

In der zweiten Jahrhunderthälfte kamen zwei neue Baustoffe zum Einsatz, die den Bau von Eisenbahnbrücken wie auch den Straßenbrückenbau revolutionieren: das Walzeisen und der Beton.

Die Zeiten des Chausseebaus gehen hier aber schon ihrem Ende entgegen.

- 17 Nedlitzer Brücke - Ausführungsentwurf von 1855 Der erste Entwurf stammte von Ludwig Persius. nach seinem Tod wurde die Planung von Busse weitergeführt
- 18 Beim Rückbau der Nedlitzer Brücke 2002 ergab sich dass die Gründungspfahle der 1856 fertiggestellten Brücke die beträchtliche Länge von 12 Metern hatten
- 19 „Löwenkopfbrücke“ bei Streesow (Prignitz) Die massive Bauweise in Ziegelmauerwerk setzt sich bedingt durch die schweren Lasten der Eisenbahnzüge zunächst vor allem bei den Eisenbahnbrücken durch. Aber auch Straßenüberführungen in Ziegelmauerwerk wurden errichtet wie hier über die 1846 fertiggestellte Strecke Berlin - Hamburg



18



19

von Herbert Liman

Wenn die Wege mit ihren Alleen und umliegenden Gegend gleich und eben sind, so dienen sie zur Schönheit der Städte. sie reichen zur Zierde ganzer Provinzen, sie erleichtern die Handlung im ganzen Königreiche.

(Gautier, Tractat von der Anlegung und den Bau der Wege und Stadtstraßen, Leipzig 1759)

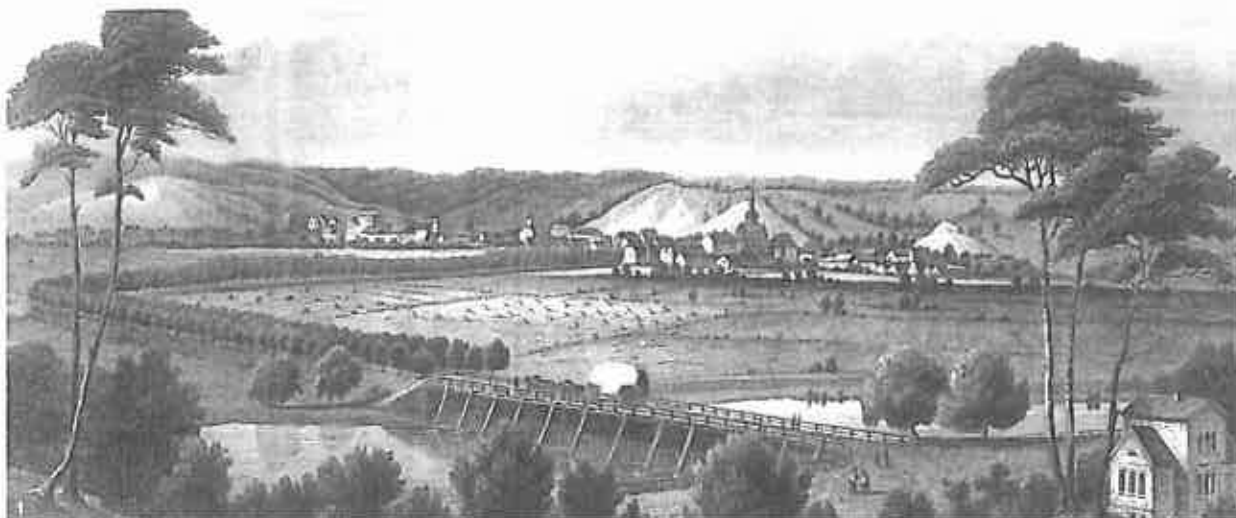
Ein Großteil der Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg sind Alleen, die unter einem besonderen Schutz stehen. Um aber zu verstehen, wie sie entstanden sind, warum sie in dieser Form gepflanzt worden sind und welche Baumarten vorherrschen, muss man in die Vergangenheit zurückschauen.

Der Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen, so wie damals die Chausseen hießen, war in Preußen durch Erlasse geregelt, nämlich die Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen, die erstmals 1814 erlassen wurde. Nach diesen Anweisungen sind nicht nur die staatlichen Chausseen gebaut worden, die sich nach diesen Anweisungen richten mussten, sondern auch viele private und Kreischausseen, wenn sie staatliche Zuschüsse bekommen und den Bau genehmigt haben wollten. In allen Anweisungen ist einheitlich geregelt, dass Bäume zu wählen wären, die vor Ort in Baumschulen gezogen worden sind. Zu diesem Zwecke sollte ca. alle 15 km eine Baumschule angelegt werden. Die Bäume sollten verhindern, dass Fahrzeuge von der Steinbahn oder dem Sommerweg abkämen und in den tiefen Graben stürzten. Deswegen sollten sie auf dem beidseits der Straße verlaufenden 2 m breiten Bankett vor dem Graben stehen und zwar in ca. 35 cm Entfernung von dem inneren Grabenrand. Sie sollten außerdem nicht gegenüberstehen, sondern auf Lücke gepflanzt werden. Die Anweisung von 1814 sah einen Abstand von 5,70 m vor und die Anweisung von 1834 einen Abstand von 11,30 m. In der Anweisung von 1814 wurden auch noch Empfehlungen für zu wählende Baumarten gegeben. Nicht empfohlen wurden

Eichen, Buchen, Kastanien oder Linden wegen ihrer waagrecht wachsenden Äste. Obstbäume sollten nur gepflanzt werden, wenn sie hochstämmig gezogen waren. Empfohlen dagegen wurden Pyramiden-, Schwarz- oder Zitterpappeln bzw. Ahorn. Waldbäume wurden grundsätzlich abgelehnt. Die Anweisung von 1834 äußert sich nicht zu den Baumarten, besagt aber, dass Obstbäume möglich wären, aber nicht im Waldbereich.

Im Bereich der Unterhaltung werden erwähnt, das Anbinden der Jungbäume, das Ausästen der Bäume und das Beseitigen von wilden Trieben mit der Ausnahme von Pyramidenpappeln. Es wurden tatsächlich anfangs überwiegend Pappeln gepflanzt, die nicht nur unverhältnismäßig pflegearm waren, sondern wohl auch den Vorstellungen der damaligen Zeit entsprachen. Die Chaussee im Neuen Garten in Potsdam, einer der ältesten Chausseebauten in Preußen, war 1789 mit Pappeln bepflanzt worden, die erst 1832 durch Pyramideneichen ersetzt wurden. Auch die der Anweisung von 1814 beigelegte Zeichnung über einen Straßenquerschnitt stellt eine schmalwüchsige dicht belaubte Baumart dar, die sowohl eine Pappel als auch eine Pyramideneiche sein könnte. Auch die frühen Chausseen von Berlin über Potsdam und Brandenburg nach Magdeburg sowie von Berlin nach Wittenberg waren mit Pappeln bepflanzt. Auch die übrigen vor 1815 gebauten Chausseen hatten Bäume, nur wissen wir im Regelfalle nicht mehr, welche Baumarten dort gestanden haben. Es können aber ebenfalls Pappeln vermutet werden. Nur die Chaussee von Berlin nach Charlottenburg hatte keine Bäume.

Dem preußischen Königshaus war die Unterhaltung der Straßenbäume immer eine wichtige Angelegenheit (siehe z.B. den Artikel „Der Alleenerlass von 1841“ von H. Liman in *Berlin-Brandenburgische Bauwirtschaft Heft 14/1993*). So ist z.B. ein Vorgang in den Akten (GStAPK I. HA. Rep. 77, Til. 79, Nr. 56) erwähnt, wo Friedrich Wilhelm III. am 13. Mai 1824 der Stadt Wittenberg sein Wohlgefallen darüber ausdrückt, dass die Landstraßen dort durch „Frucht-



und andere Bäume“ bepflanzt sind. Dieses Wohlgefallen wird im Amtsblatt öffentlich bekannt gemacht. Darüber hinaus empfiehlt Friedrich Wilhelm III. am 7. Januar 1825 dem Handelsministerium, dafür zu sorgen, dass die an den Straßen zu pflanzenden Obstbäume den Gemeinden zum Eigentum überlassen werden sollen. Das Handelsministerium kann sich aber dieser Auffassung nicht grundsätzlich anschließen, äußert sich zwar positiv zu dem Beispiel der Straße Halle - Wittenberg, ist aber sonst für eine Fall-zu-Fall-Regelung, denn die Gemeinden wollen nicht immer die Erhaltung dieser Obstbäume übernehmen. Dort wo dies versucht wird, kommt es oft zu einem jahrelangen Streit, der auch auf fachlicher Ebene geführt wird.

Es scheinen aber Obstbäume und insbesondere Pappeln die vorherrschende Baumart gewesen zu sein. Aber es sind auch zunehmend Beschwerden bekannt, insbesondere von Anliegern, die sich über die Verschattung ihrer Grundstücke durch die hohen Bäume aber auch über die Wurzelaustritte, die in ihre Äcker und Gärten vordringen und ihren Nutzen dadurch mindern, beschweren. So kommt es am 22. Oktober 1851 zu einer Neuregelung, die im Königlich-Preussischen Staatsanzeiger Nr. 98 auf Seite 534 veröffentlicht wurde und eine Ergänzung am 30. Juli 1854 erhielt.

Sie heißt „Circular-Erlass vom 18. Juli 1851 wegen Umwandlung der Pappelalleen an den Staatsstraßen in Alleen von anderer Baumart“.

In diesem Erlass werden die Behörden angewiesen, Pappelalleen, die abgängig sind, nicht wieder durch Pappeln zu ersetzen, sondern mit Eichen, Buchen, Ahorn, Linden oder Obstbäumen zu bepflanzen. Den Grundstückseigentümern geht das alles noch nicht schnell genug, so dass es zu diesem Thema zu einer ausführ-

lichen Debatte im preussischen Haus der Abgeordneten am 7. März 1860 kommt und die Regierung dabei zusagt, den Pappelerlass in stärkerem Umfange, als bisher geschehen, umzusetzen.

Berücksichtigt man nun die alten Vorschriften, müssten die Straßenbäume etwa 1 bis 1,50 m vom Straßenrand, in einem Abstand von 8 bis 12 m stehen und überwiegend aus Eiche, Buche, Ahorn, Linde oder Obstbäumen bestehen.

Das Brandenburgische Landesamt für Verkehr und Straßenbau in Hoppegarten hat am 30. November 1994 eine zusammenfassende Auswertung der 1992 bis 1994 im Auftrage des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, des Ministeriums für Umweltschutz, Naturschutz und Raumordnung und dem Landesumweltamt durchgeführten Kartierung vorgenommen. Sie stützt sich weitgehend auf eine Zusammenstellung, die vom Institut für Gehölze in der Landschaft vorgenommen wurde.

Von den 2 734 km Bundesstraßen sind 1 565 km, das sind 57%, Alleen, von den 6 294 Landesstraßen sind 3 796 km, das sind 60%, als Alleen ausgewiesen. 80% der Bäume stehen in einem Abstand unter 2 m vom Fahrbahnrand entfernt. Sie stehen zu 70% in einem Abstand untereinander zwischen 8 und 11 m. Die Baumarten sind an den Bundesstraßen in Reihenfolge ihrer Häufigkeit Spitzahorn, Linde, Eiche, Esche, Bergahorn und Robinie und bei den Landesstraßen Linde, Spitzahorn, Apfel, Eiche, Robinie, Birke, Esche und Bergahorn. Den größten Anteil stellen jeweils Linde und Spitzahorn mit Anteilen von um 20%. Die Pappel ist dagegen nur noch mit 1% Anteil vertreten. Die Gesundheitsanalyse hat ergeben, dass über die Hälfte der Bäume

1 Holzbrücke mit anschließender Alleepflanzung bei Bad Freienwalde um 1850



gesund ist. Starke Schäden dagegen weisen etwa 7% der Alleebäume auf. Der Hauptanteil der Durchmesser liegt zwischen 30 und 60 cm mit Ausnahme von Apfel und Eiche. Die Apfelbäume haben einen Durchmesser von 20 cm, während die Eichen zwischen 70 und 90 cm Durchmesser haben.

Der Zustand der Alleen ist sehr unterschiedlich. Geschlossene Alleen findet man nur noch bei rund 15% der untersuchten Straßen. Stark lückenhaft sind 20% der Alleen und 6% befinden sich in Auflösung, so dass hier ein starker Handlungsbedarf für den Straßenbaulastträger besteht. Auch aus den übrigen Erhebungsmerkmalen lässt sich der Handlungsbedarf für die Straßenbauverwaltung gut abschätzen, so dass Nachpflanzungs- und Pflegearbeiten in Zukunft weitaus gezielter als bisher vorgenommen werden können.

Aus all dem ist zu erkennen, dass die seinerzeit vorhandenen Vorschriften über das Pflanzen von Bäumen und die Bestimmung ihrer Art sich seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts erhalten haben und somit auch ein historisches Zeugnis darstellen.

Es ist erklärtes politisch und gesetzlich verankertes Ziel, den Alleenreichtum entsprechend seiner landesgestalterischen, landeskulturellen und kulturhistorischen Bedeutung in Brandenburg zu erhalten. Ziel muss es sein, den folgenden Generationen funktionierende Alleen mit dem ganz eigenen Rhythmus dieser Gehölzbestände so zu schaffen wie wir heute die derzeitigen Allbestände erleben können.

Gleichzeitig ist eine Anpassung an die gegenwärtigen Anforderungen moderner Infrastrukturen herzustellen.

Am 22. Juni 2006 hat der Landtag Brandenburg einen Beschluss zur Erhaltung der Brandenburger Alleen als kulturhistorisches Landschaftselement gefasst.

Diesem Ziel folgte die Straßenbauverwaltung mit der Erstellung einer Alleenkonzepktion, welches die fachlichen und finanziellen Grundlagen für eine zielgerichtete Entwicklung des Alleenbestandes darlegt.

Die Eckpunkte der Alleenkonzepktion sind:

- Pflanzung von jährlich ca. 30 Kilometer Alleen an Bundes- und Landesstraßen
- Vorrang der Neupflanzung ganzer Abschnitte vor der Ergänzung von Einzelbäumen
- Einseitige Baumreihen können zu Alleen ergänzt werden
- Berücksichtigung regionaler Schwerpunkte (prägnante Alleenträume, regionaltypische Baumarten)
- Vorausschauende Planung für 10 Jahre mit Pflanzprogrammen im Zwei-Jahres-Rhythmus
- Jährliche Aktualisierung der Alleen- und Straßenbaumdaten sowie der Alleenkarte.

- 2 *Eichenallee an der Bundesstraße 246 zwischen der A 9 und Reusdorf*
- 3 *Spitzahornallee an der Landesstraße 73 zwischen Zauchwitz und Stücken*
- 4 *Werderscher Damm, angelegt gegen Ende des 19. Jahrhunderts*
Die Ulmenallee ist ca 100 Jahre alt
- 5 *Platanenallee an der Kreisstraße 7239 zwischen Siethen und Groß Beuthen*



13 Chausseehäuser in Berlin und Brandenburg

von Herbert Liman

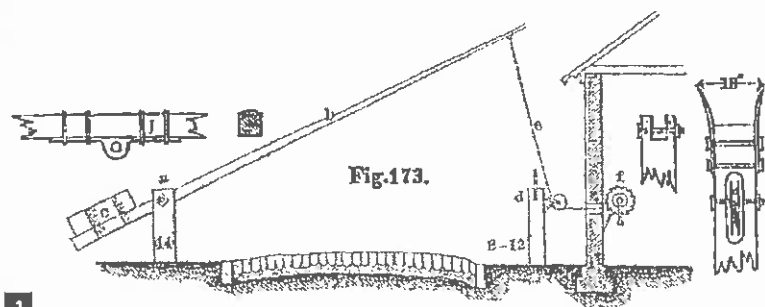
Fährt man durch das Land Brandenburg, findet man an den Straßen, meist sehr dicht an der Fahrbahn stehend, noch eine Vielzahl von Häusern, die im Zusammenhang mit dem Bau der Chausseen im 19. Jahrhundert errichtet worden sind. Sie spiegeln nicht nur einen Teil der Verkehrs- und Baugeschichte Preußens wider, sondern stellen auch in ihrer Unterschiedlichkeit die Entwicklung der Baustile dieses Jahrhunderts dar. Da in den alten Bundesländern die meisten Chausseehäuser verschwunden sind, stellen die Chausseehäuser in Brandenburg, aber auch in den ehemaligen preußischen Gebieten jenseits der Oder, ein wichtiges Beispiel der Baukultur der damaligen Zeit dar. Da sie für die damals Reisenden viel öfter im Blickfeld lagen als Schlösser oder Gutshäuser, die oft abseits der Straßen lagen, sind sie für die damaligen Menschen sicher auch von sehr viel größerer Bedeutung gewesen, als wir das heute einschätzen.

Mit dem Bau der ersten preußischen Chausseen, z. B. zwischen Berlin und Potsdam, in den Jahren zwischen 1789 und 1795 kamen auf die Verwaltung und auch die Architekten völlig neue Aufgaben hinzu. So musste ja nicht nur der Straßenbau bewilligt werden, von dem es nur Vorbilder westlich der Elbe gab, sondern es mussten auch die entsprechenden Organisationen geschaffen werden, zur Erhebung des Chausseegeldes einerseits und zur Unterhaltung der Straßen andererseits. Neben den grundsätzlichen Erlassen „*Edikt über die Verbindlichkeiten der Untertanen in der Kurmark in Ansehung des Chausseebaus*“ vom 18. April 1792 und dem Chausseegeldtarif vom 13. Mai 1792 mussten verwaltungsinterne Regularien erlassen werden, z. B. die „*Anleitung und Buchführung für Planteure und Einnehmer*“ oder die „*Dienstweisung für Chaussee-Einnehmer an der Barriere*“ vom 27. November 1804. Die Mittel für den Neubau und die Erhaltung der Chausseen sollten nach französischem Vorbild durch

Chausseegeld-Einnahmen gedeckt werden. Anfangs wurden nur Chaussee-Einnehmerhäuser gebaut. Für die erste Kunststraße in Preußen, die Chaussee Berlin - Potsdam sind sie bezeugt an der heutigen Kreuzung der Potsdamer Straße Ecke Lützowstraße, in Steglitz in der Schloßstraße im Bereich des heutigen Hermann-Ehlers-Platzes, in Zehlendorf an der Kreuzung Berliner Straße Ecke Clayallee, hinter der Friedrich-Wilhelm-Brücke und vor der Glienicker Brücke.

Chausseewärterhäuser wurden anfangs nicht gebaut, weil man davon ausging, dass die Chausseewärter in den Dörfern wohnen sollten. Das hat sich aber bald als unpraktisch herausgestellt. Und so wurden in Zukunft stets Kombinationen von Einnehmer- und Wärterhäusern gebaut, womit auch die Vertretung des Chausseegeldeinnehmers und die Bewachung der Kasse gesichert waren. Da ein Chausseewärter jeweils eine halbe Meile der Straße zu beaufsichtigen und zu erhalten hatte, durften die Häuser maximal 1 ½ bis 2 Meilen auseinander stehen. Vor den Einnehmerhäusern waren die Chausseen im Regelfalle gepflastert. Ein Schlagbaum sperrte die Straße solange, bis das Chausseegeld beim Einnehmer gezahlt worden war, der dann die Schranke öffnete. Es bürgerte sich auch ein, dass durch ein Loch unter dem Einnehmerfenster eine Kette hindurch lief, die den Schlagbaum freigab bzw. ihn wieder schloss und dass der Chausseegeldeinnehmer einen Lederbeutel an einer langen Stange aus dem Fenster hielt, in

1 Schlagbaum an einem Chausseehaus aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts





den das Geld einbezahlt und der Quittungszettel wieder hinausgereicht wurde. Entsprechende Instruktionen, wie aber auch Bestandszettel über die Zahl der Lederbeutel und die Zahl der Quittungszettel, sind heute noch erhalten. Mit der Aufhebung des Chausseegebüdes am 1. Januar 1875 auf den Staatsstraßen und in den nächsten Jahren auch auf den Aktien- und Kreischausseen verloren die Einnahmerhäuser ihre Bedeutung. Auch die Chausseewärterhäuser wurden nicht mehr benötigt, da die Verwaltung der Straßen auf die Provinzen überging und diese z. T. andere Organisationsformen einführten. Dadurch kann die Zeit des Baus und des Betriebs der Chausseehäuser auf die Zeit zwischen 1800 und 1875 genau festgelegt werden. Allerdings wurde auf einigen Kreischausseen noch länger Chausseegebüde erhoben und so blieben dort die Einnahmerhäuser in Betrieb (Beispiele: Berlin - Relnickendorf und Reinickendorf - Rosenthal bis 1893, Kreischaussee Dahme - Luckau bis 1918). Mit der Aufhebung des Chausseegebüdes entstanden aber auch erhebliche soziale Probleme, weil die bisherigen Einnahmer und Wärter ihre Arbeit und ihre Wohnung verloren. Da es sich oft um Kriegsinvaliden handelte, die meist keine andere Einnahmemöglichkeit bekamen, waren sie dann schnell verarmt.

Potsdam - Michendorf. Baulich zwar etwas verändert, aber herausragend restauriert, zeugt es von der Gillyschen Bauschule (*David Gilly lebte von 1745 bis 1808, war Landesbaumeister und Lehrer von Schinkel*). Stuckverzierungen auf der Giebelsseite mit preußischem Adler, Füllhorn und Heroldstab des Hermes weisen auf die Bedeutung der königlich-preußischen Post hin, die den Wohlstand mit sich bringt. Auch die Flügelsymbole auf der Längsseite weisen auf die Geschwindigkeit der Post hin, die durch den Ausbau der Chaussee ihre Fahrzeit auf die Hälfte verkürzen konnte. Im Regelfalle waren die Chausseehäuser aber erheblich einfacher gestaltet.

Das Chausseehaus an der Berlin - Potsdamer Chaussee in Zehlendorf, das 1792 gebaut wurde, zeigt ein verhältnismäßig kleines quadratisches Gebäude, mit einem Hof und Garten sowie Schuppen und Stall. Dass zu den Chausseehäusern ein verhältnismäßig großer Hof sowie Schuppen und Stall gehörten, wurde zum Merkmal dieser überhaupt, denn die Bewohner

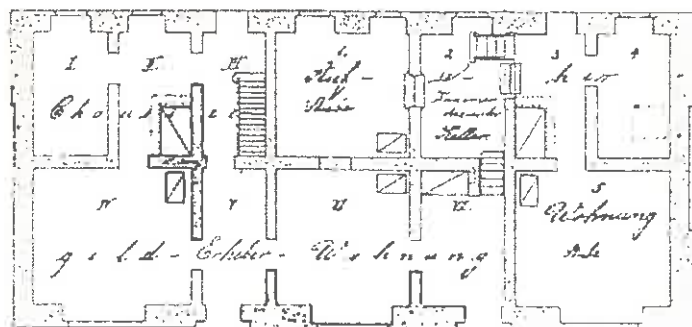
■ Chausseehäuser aus der Zeit zwischen 1792 und 1805

In den ersten Jahren des Chausseebaus gab es keine einheitliche architektonische Vorstellung für den Bau dieser Chaussee-Einnahmerhäuser oder der Chausseewärterhäuser.

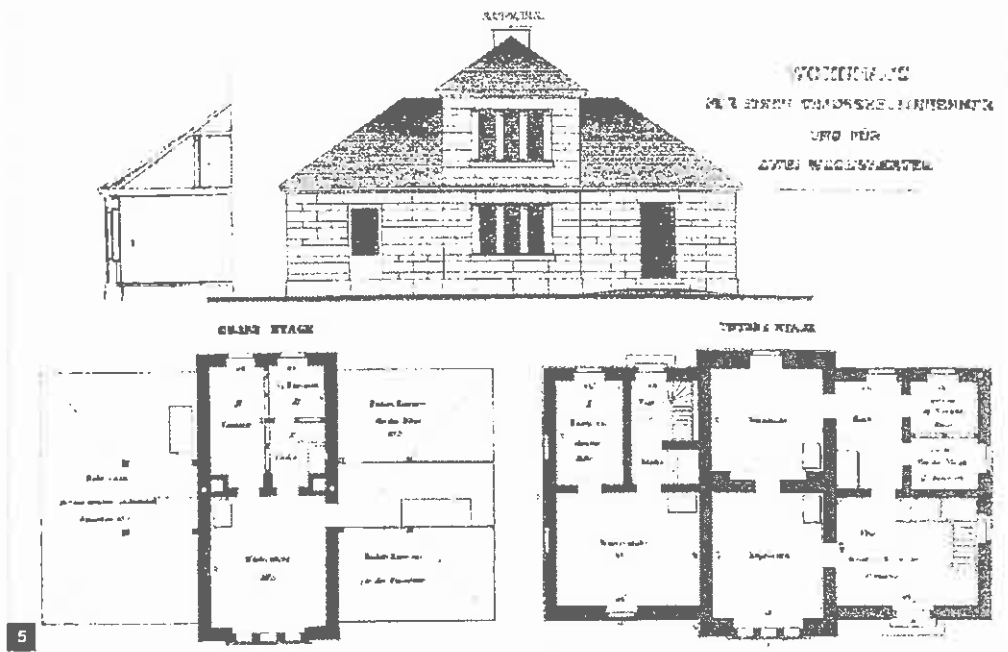
Eines der schönsten Chausseehäuser dieser Zeit steht in Potsdam an der Michendorfer Straße Ecke Templiner Straße an der ehemaligen Chaussee

- 2 Chausseehaus in Potsdam Michendorfer Straße/Templiner Straße, etwa 1802 gebaut
- 3 Chausseehaus bei Blumberg an der B 158 etwa 1805 gebaut, Zustand 2005
- 4 Grundriss des Chausseehauses bei Blumberg

Grundriss des Chaussee-Hauses in Blumberg.



4



sollten sich zum Teil selber versorgen und benötigten Schuppen und Stall sowohl für das Kleinvieh, als auch zur Unterbringung der Arbeitsgeräte der Chausseewärter und als Raum für die Toiletten. Auf dem Hof gab es meistens eine Wasserpumpe. Der Brunnen wurde mit dem Bau des Chausseehauses jeweils angelegt. Ein anderes Haus, das zwar nach den Befreiungskriegen gebaut wurde, aber noch zur ersten Bauphase zu rechnen ist, ist das Chausseehaus bei Blumberg an der Chaussee Berlin - Bad Freienwalde der heutigen Bundesstraße 158. Hier waren Chausseegeleinnehmer und Chausseeaufseher in einem Gebäude untergebracht. Dieses Bauwerk, das aus Feldsteinen gebaut worden ist, hat eine reiche Verzierung auf der Giebelseite.

■ Chausseehäuser aus der Zeit zwischen 1815 und 1840

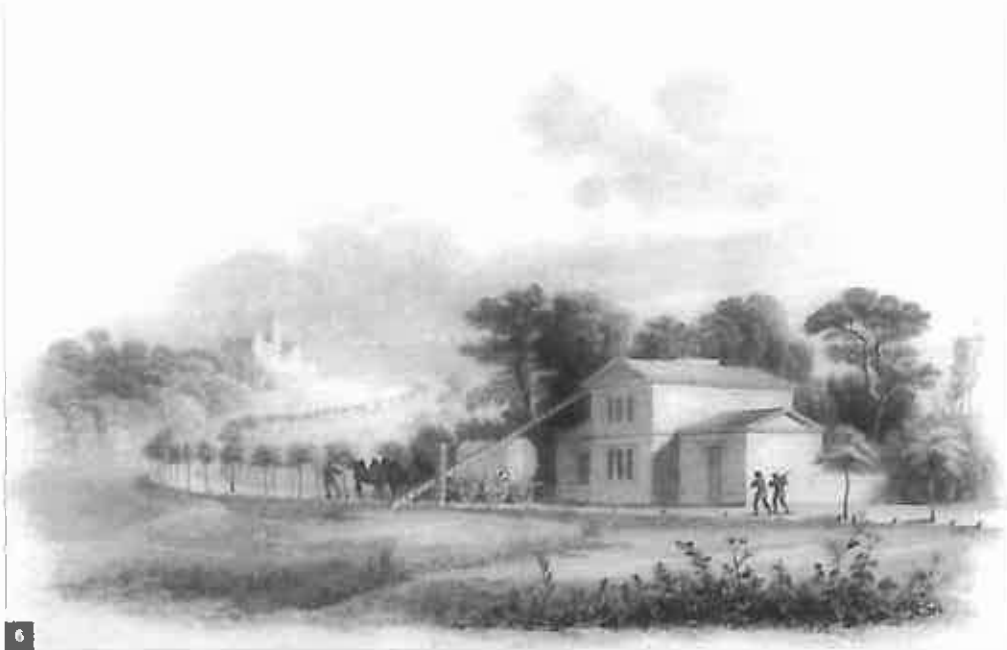
Mit der Neuorganisation des preußischen Staates nach den Befreiungskriegen wurde auch das Chausseebauwesen gestrafft und einer zentralen Aufsicht unterstellt. Das war die Königliche Oberbaudeputation unter Leitung von Eytelwein (die Kollegialbehörde wurde von Johann Albrecht Eytelwein geleitet, der von 1764 bis 1848 lebte). Nach ihm wurde die Behörde von Karl Friedrich Schinkel geleitet, der von 1781 bis 1841 lebte. Der Schinkelsche Einfluss auf die Gestaltung der Chausseehäuser ist deutlich zu sehen und auch durch entsprechende Instruktionen an die nachgeordnete Behörde nachweisbar. Die „Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen“ wurde 1814 erstmals erlassen, 1824 wiederholt und 1834 neu gefasst. Die abgebildeten Muster-

zeichnungen stammen aus dem Bereich von Karl Friedrich Schinkel bzw. sind von ihm selbst gefertigt worden. In der Anweisung heißt es z. B.:

„Die Wohnung für die Wegbeamten und Wärter nötigen Gebäude müssen massiv und einen wenn gleich einfachen Stil erbaut werden. Das Einnehmerhaus mit dem Schlagbaum muss an einer solchen Stelle angelegt werden, wo die Straßenabgabe am wenigsten umfahren werden kann. In dem Einnehmerhaus wird zugleich ein Wegewärter untergebracht, um der Kasse Sicherheit zu verschaffen. Dieser Wärter erhält dem Einnehmerhaus zunächst liegenden Teil der Kunststraße zur Bearbeitung. Hierzu gehört noch zur Aufbewahrung des Holzes und Unterbringung des Viehs ein besonderes Stallgebäude. Zwei Wegewärter erhalten an der Kunststraße jedes mal ein gemeinschaftliches auf der Grenze ihrer Abteilung gelegenes Wohnhaus, doch müssen die Wohnungen so verteilt werden, dass der Distrikt eines Wegewärters bei Steinstraßen höchstens 1000 Ruten, das ist halbe Meile, bei Kiesstraßen aber 500 Ruten lang wird. Bei jedem Wohnhause ist die Anlage eines Brunnens notwendig.“

Die Anweisung von 1834 ist ähnlich formuliert, zusätzlich wird aber gesagt, dass zu jeder der Wohnungen ein besonderer Keller angelegt und

5 Chausseehaus für den Einnehmer und 2 Wärter nach einem Entwurf von Schinkel in der Anweisung zum Bau und Unterhaltung der Kunststraßen Berlin 1834



dass ein Abtritt im Nebengebäude errichtet werden soll. Dieser Anweisung sind als Vorblatt zwei Zeichnungen von Schinkel beigelegt, von denen eine das Chausseehaus bei Schiffmühle (bei Bad Freienwalde) an der heutigen B 158 zeigt. Hierzu ist auch ein Lageplan erhalten. Dieses Chausseehaus steht heute noch, ist zwar umgebaut, aber hervorragend restauriert und ein typisches Beispiel Schinkelscher Baukunst. In dieser Schinkelschen Bauschule entstehen verschiedene Chausseehaustypen, wie wir sie z. B. auch im Nordteil Brandenburgs in der Uckermark finden.

6/7 Deckblatt mit Chausseehaus (gez. Schinkel, gest. Willmore) aus der „Anweisung zum Bau und Unterhaltung der Kunststraßen“, Berlin 1834





- 8 Chausseehaus an der B 158 in Schiffmühle,
Zustand 1993
- 9 Chausseehaus Waldsiefersdorf
- 10 Chausseehaus an der B 2 in Gartz
Zustand 2000

■ Chausseehäuser aus der Zeit zwischen 1840 und 1875

Um 1840 waren die wichtigsten Chausseen gebaut, die die größeren Städte miteinander verbanden. In Ergänzung zu diesen Staatschauseen wurden nach 1840 in großem Umfang Aktienchauseen oder Kreischauseen gebaut, die zwar in den meisten Fällen mit staatlichen Zuschüssen errichtet wurden, aber den örtlichen Architekten, Baumeistern und Ingenieuren die Möglichkeit gaben, eigene Entwürfe für die Chausseehäuser auszuführen. Bei ihnen drückt sich dann eine andere Baugesinnung aus. Auch in den Monatskonkurrenzen des Architektenvereins wurde zweimal die Aufgabe des Entwurfs von Chausseehäusern gestellt und zwar in den Jahren 1835 und 1851. Bei den eingereichten Entwürfen überwogen die historisierenden Fassaden und oft waren Häuser viel zu groß geplant, als dass sie eine Chance hätten, bei der sparsamen preußischen Bauverwaltung errichtet zu werden.

Da die Chausseehäuser sehr nahe an der Straße liegen, ist ihre Nutzung heute nur noch eingeschränkt möglich. Nach 1875 wurden sie sowohl von Straßenbaubediensteten wie aber auch von

anderen staatlichen Bediensteten genutzt, z.B. der Forstverwaltungen oder der Polizei. Mit der Zunahme des Kraftverkehrs und dem Ausbau der Chausseen zu Landesstraßen wird aber ihre Nutzungsmöglichkeit immer mehr eingeschränkt. Ihre Erhaltung stellt daher ein großes Problem dar, so dass in letzter Zeit auch eine Reihe von Chausseehäusern verschwunden ist. Wir sollten uns aber bemühen, diese Zeugnisse der preußischen Baukultur zu erhalten und unseren Nachkommen zu bewahren.

„Das Recht, von denjenigen, welche sich der Häfen, Ströme, Wege, Brücken und Fähren bedienen, eine gewisse bestimmte Abgabe zu fördern wird Zollgerechtigkeit genannt. Brücken-, Fähr- und Wegegeld aber nur von den Personen, dem Viehe und den Fuhrwerken, welche die Brücke, die Fähre oder den Weg passieren, entrichtet“.

(Allgemeines Landrecht für die Preussischen Staaten (Teil II. 15. Titel. 3. Abschnitt, §§ 88 und 89. 1794)



- 11 Chausseehaus an der B 102 bei Preusswitz
- 12 Chausseehaus an der B 273 bei Bornim
- 13 Typisches Chausseehaus einer Kreis-
chaussee
- 14 Chausseehaus bei Berlin-Charlottenburg aus
„Architektonisches Skizzenbuch. Heft 38“,
Berlin 1860
- 15 Chausseegeldtafel aus Neustadt-Eberswalde



Willy

zur Erhebung des Chausseegeldes an der
Stellstelle *Lichtenfelde*
bei *Neustadt Ebers.*

Das Chausseegeld wird für eine Meile erhoben
Für den Verkehr von *Lichtenfelde* und *Wilsnühl* so wie
für die bei der Stellstelle *Lichtenfelde* und *Spachthausen*
einmündenden Passanten in der Richtung nach *Neustadt*
ist nur ein halbseitiges Chausseegeld zu entrichten.

An Chausseegeld wird dabei entrichtet:

A Vom Fuhrwerk, einschließlich der Schlitzen	1 1/2
1 Zum Vorbespannen von Personen als Charaposten, Kutschern, Kutschern, Fuhrmännern u. s. w. für jedes Zugthier	2 6/9
2 Zum Vorbespannen von Lasten:	
1 von beladenem d. h. von solchen, worauf sich außer dessen Zubehör und außer dem Walle für höchstens drei Tage an andern Gegenständen mehr als zwei Centner befinden, für jedes Zugthier.	10 5/8
2 von unbeladenem	
a) 1 Kutschwagen für jedes Zugthier	7 3/8
b) gewöhnlichem Landfuhrwerk und Schlitzen, für jedes Zugthier.	3 1/2
B Von unangespannten Thieren:	
1 Von jedem Pferde, Maulthiere oder Maulsel, mit oder ohne Reiter oder Last	3 1/2
2 Von jedem Stief, Mindvirch oder Esel	2 1/8
3 Von je fünf Fohlen, Kälbern, Schafen, Läm- mern, Schweinen, Ziegen.	2 1/8

Weniger als fünf der vorstehend zu erwähnenden Thiere
sind frei.
Die bei
Cha

müssen zu dem
1/10 sind in der

14 Erhaltung und Restaurierung von Meilensteinen

von *Manfred Sährig*

Seit Beginn meiner denkmalpflegerischen Arbeit im Jahre 1972 beschäftigen mich immer wieder, wenngleich mit unterschiedlicher Intensität und Fragestellung, die Restaurierung/Konservierung sowie die Rekonstruktion von Verkehrsdenkmälern, seien es nun schlichte Wegweiser, preußische Meilensteine in allen Ausformungen oder die in Brandenburg aus historischen Gründen eher selten anzutreffenden durch ihre Anmut und starke farbliche Präsenz bestechenden und eine gewisse Noblesse ausstrahlenden kursächsischen Postmeilensäulen.

Verkehrsdenkmäler sind für Kartographen und Vermesser, für Post- und Heimatgeschichtler sowie für theoretisch und praktisch tätige Denkmalpfleger dankbare Objekte. In ihrer vergleichsweise bescheidenen Dimensionierung stehen sie in einer permanenten Zeugenschaft. Wir erbitten von ihnen Auskünfte und erhalten diese überaus reichlich, aus den abzuleitenden Facetten wird allmählich ein Bild, das längst noch nicht vollendet ist.

Das formale Ringen um eine gültige Form der preußischen Meilensteine an der heutigen B 5 von Berlin nach Hamburg ist durch Archivalien belegt. Schinkel und seine Gefährten benötigten eine gewisse Zeit zur Formfindung der äußeren Gestalt der Orientierungshilfen, die zugleich ein Abrechnungssystem für den Gespannführer und die Reisenden darstellten. Schinkel verwarf die ursprüngliche Idee, die Meilensteine aus Backstein herstellen zu lassen. Schon damals sah er Vandalismusprobleme voraus. Letztlich entschied sich Schinkel für den leicht verfügbaren und relativ robusten quarzitisches gebundenen Schlesischen Sandstein. Durch diese Entscheidung ist zweifelsfrei ein Zugewinn an Gestaltungsqualität entstanden. Im September 1831 wurde Steinmetzmeister Gerhard Trippel mit der Herstellung und Lieferung von 19 Meilensteinen für den Bereich zwischen Spandau und Wamow beauftragt, unter der Maßgabe ein bereits 1827 von Schinkel erarbeitetes Konzept zur Gestaltung der Schrift und ihrer Wirkung innerhalb des Informationsblockes zu berücksichtigen. Im Kanon der verwendeten unterschiedlichen Schrift-

typen, eingearbeitet an drei Seiten des Meilensteines, ergaben sich optisch gut wahrnehmbare Prioritäten. Die zu erwartenden klimatischen Belastungen für das verwendete Gestein, suchte man mit vorgewärmten Leinöltränkungen zu minimieren. Mit Abstand betrachtet eine verantwortungsvolle und zugleich erstaunliche Entscheidung.

In meiner Werkstatt für Steinrestaurierung präferiere ich Aufgabenstellungen, die an einem zu bearbeitenden Objekt zwei differenzierende Herangehensweisen, wenn möglich in Kombination, erlauben.

Einmal ist es die traditionelle steinmetzmäßige/steinbildhauerische Bearbeitung. Praktisch bedeutet dies Ergänzen von Fehlstellen durch Vierungen im Originalmaterial. Dazu werden beschädigte und verlustig gegangene Partien des Objektes nach Notwendigkeit sparsamst ausgearbeitet und durch materialidentisches farblich weitestgehend angepasstes Gestein ausgetauscht, eingepasst und durch Dübel mit dem Ausgangsmaterial verklebt.

Die zweite, vollkommen anders strukturierte Bearbeitungsmöglichkeit betrachtet die Ganzheit des Objektes und versucht durch ein sich ergänzendes Maßnahmenpaket in den „unsichtbaren“ Bereichen stabilisierend und konservierend zu arbeiten, ohne Verluste an ursprünglicher Substanz zu verursachen. Diese Bearbeitungsform umfasst u. a. die Entsalzung von belasteten Teilbereichen, substanzanreichernde Konservierungen durch Festigungen auf Kieselsäureesterbasis, einschließlich der Ergänzung durch konfektionierte mineralisch vorpigmentierte Antragsmassen, die auf die beschädigten Teilbereiche schichtweise aufgetragen werden. Diese Antragsmaterialien sind inzwischen in ihren Gebrauchseigenschaften so modifiziert, dass mit etwas Erfahrung feine Modellierungen ausführbar sind, die nach einer gewissen Aushärtungszeit geschliffen und steinmetzmäßig bearbeitet werden können.

Die Kombination beider Verfahren an einem Objekt ist nicht immer möglich. Sie ist im Wesentlichen auch abhängig von der vorformulierten denkmalpflegerischen Zielstellung und der



1 Ganzmeilenstein Kletzke vor der Restaurierung



2 Ganzmeilenstein Kletzke nach der Restaurierung

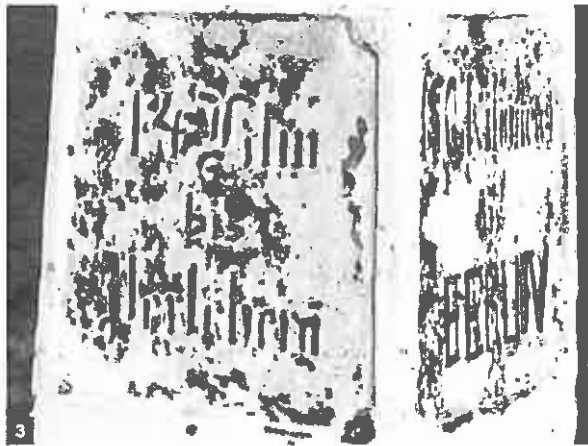
späteren Einbindung und der zu erwartenden Beanspruchungen des restaurierten Objektes als Einzeldenkmal, als Teil eines Baukörpers oder in der musealen Präsentation. Natürlich spielt bei dieser kollektiven Entscheidungsfindung die Vita des Objektes eine wesentliche Rolle.

Verkehrsdenkmäler, das ist meine Erfahrung, bieten in ihrer Spezifik sehr häufig die Möglichkeit beide oben beschriebenen Verfahrenswege ergänzend oder paritätisch einzusetzen. Dazu ein Beispiel: In der Regel erfolgt nach einer Besichtigung und Voruntersuchung des Objektes eine Absprache mit den Denkmalschutzbehörden und Straßenmeistereien sowie der Forschungsgruppe „Preußische, Mecklenburgische und Anhaltische Meilensteine e.V.“, um eine verbindliche Definition des aufgestellten Restaurierungszieles im Kontext zur finanziellen Ausstattung des Vorhabens zu erlangen. Im Falle der Meilensteine an der B 5 wurden bei der Restaurierung und Konservierung der Meilensteine von der ausschreibenden Straßenmeisterei der Ensemblecharakter der Objekte bedacht, dennoch waren die Schadensbilder von Stein zu Stein sehr unterschiedlich. Die Restaurierungen trugen dieser Situation Rechnung.

Nicht immer war es notwendig, die Werkstücke in die Werkstatt zu verbringen. Waren die Fundamentierungen am jeweiligen Aufstellungsort ohne Schäden, das war in der Regel der Fall, dann erfolgte die Restaurierung in situ. Meistens

waren nur temporäre Schutzabdeckungen zu montieren, um die angestrebten konservatorischen Maßnahmen nicht durch Schlag- und Dauerregen zu gefährden. Unabhängig von jeweils vorgesehenen Bearbeitungsprogrammen durchliefen sämtliche Meilensteine folgendes Prozedere:

Vor Beginn der Restaurierungsarbeiten erfolgte die detaillierte fotografische Bestandsaufnahme des vorgefundenen Zustandes. Die fotografischen Betrachtungen des Objektes umschließen auch die eigentliche restauratorische Arbeit und die Dokumentation des Endzustandes. Im Falle der Meilensteine an der B 5 hatte ein Ingenieurbüro ein aussagefähiges Leistungsverzeichnis erstellt und durch Voruntersuchungen den Aufwand quantifiziert. Dadurch war ein wesentlicher Beitrag bereits geleistet und die Arbeit konnte beginnen. Am Anfang der Restaurierungskampagne erfolgte eine substanzschonende Reinigung der Oberflächen im Heißdampfverfahren um oberflächliche Verschmutzungen und biogenen Aufwuchs zu entfernen. Nach der Reinigung waren durch Verschmutzungen verdeckte Fehlstellen und Rissbildungen oder Ergänzungen im Sandstein sowie andere Fremdmaterialien gut sichtbar geworden. Insgesamt besser erkenn- und beurteilbar wurden dadurch die von der jeweiligen Positionierung des Meilensteines und dem Schadstoffeindrang abhängigen Verschwärzungen und Patinierungen des Schlesienschen Sandsteins. Es ist immer wieder interessant zu beobachten, dass auf vollkommen überschau-



baren Flächen tiefschwarze Partien neben den farblich nicht beeinträchtigten ockerfarbenen oder grauen Grundfarben des Originalgesteins liegen. Sicherlich sind die teilweisen Farbfassungen der Schriftblöcke oder ganzer Gesamtoberflächen dem Umstand geschuldet, dass man den über die Jahre entstandenen Verschwärzungen oder Patinierungen durch Farbansätze wirkungsvoll entgegenarbeiten wollte. Wobei die eingesetzten Farben, unabhängig vom jeweiligen Bindemittelsystem, offensichtlich planlos und nach Verfügbarkeit eingesetzt wurden. An allen Meilensteinen an der B 5 wurden diese Fassungen im Zuge unseres Maßnahmenplanes durch Abbeizer und Nachreinigung im Heißdampfverfahren rückstandslos entfernt. Die dadurch entstandene Natursichtigkeit des Gesteins offenbarte danach weitere Schädigungen, die fast immer auf Blindmittelschwächen des Gesteins basieren, ursprünglich von einem relativ kompakten Ölfarbanstrich schützend überdeckt. Diese sandenden Bereiche wurden durch Sprühfestigungen mit einem erprobten Sandsteinfestiger auf Kieselsäureesterbasis nass in nass bis zur Sättigung behandelt. Nach einer angemessenen Aushärtungszeit lassen sich im Bereich der gefestigten Zonen beruhigende oder formennachvollziehende Antragsmassen auf mineralischer Basis antragen. Dabei ging es in der Regel nicht um einen vollständigen Formennachvollzug, sondern es wurden Bruchstellen, Ausbrüche, Vertiefungen, fehlende Randbegrenzungen im Sinne einer oberflächlichen Beruhigung betrachtet.

Unser gemeinsam erklärtes Ziel war es, den Werkstücken ihre Würde zu lassen und die Spuren von einhundertsechzig Wintern und ebenso vielen Sommern, kriegerischen Handlungen, vandalistischen Einwirkungen, mangelnder Pflege und ideologischen Barbaentums durch das vollkommene Abschlagen der preußischen Adler an fast allen Meilensteinen, zu Beginn der 1960er Jahre, in einen angemessenen Kontext



3 Ganzmeilenstein Postlin vor der Restaurierung
4 Ganzmeilenstein Postlin nach der Restaurierung

zu bringen. Das ist eine Gratwanderung und jeder praktizierende Denkmalpfleger weiß von den enttäuschten Auftraggebern zu berichten, die nach einer abgeschlossenen Restaurierungsmaßnahme eine andere Erwartung vom Ergebnis der Restaurierung haben: Das Trugbild vom neu aussehenden Denkmal nach einer erfolgten Restaurierung sitzt fest.

An der B 5 musste der reale Aufwand von Stein zu Stein diskutiert werden. Die Binnenform wurde in der Regel durch steinmetzmäßig gearbeitete Vierungen im Originalmaterial oder durch nachempfundene Antragsmassen ergänzt. Die Schriftverläufe wurden analog zum Schriftgestus ebenfalls mit Antragsmasse vervollkommen. Diese Ergänzungsmassen haben von Haus aus bereits eine Grundeinfärbung, sind jedoch durch entsprechende Pigmentierungen auf die jeweils notwendige farbliche Situation einstellbar. Problematisch waren an einigen Meilensteinen die bodennahen Bereiche. Dort sorgte das auf die Bodenplatte mit einer gewissen Intensität aufschlagende Spritzwasser für eine überdurchschnittliche Befeuchtung des unteren Bereichs, die langfristig zur Beeinträchtigung des Gesteins in diesen Bereichen führte. An diesen Stellen erfolgte durch mehrfaches Auflegen von Zellstoffkompressen in entmineralisiertem Wasser eine Ausdünnung der objektschädigenden Salze. Die Fugenbereiche zwischen den Bodenplatten und den Meilensteinen wiesen oft



eine fehlende Verfüguug oder eine mangelnde Wangenhaftung des eingesetzten Fugenmörtels zu den Flanken des Gesteins auf. Auch hier wurde unter bestandssichernden Aspekten ein farblich und strukturiert angepasster Fugenmörtel eingesetzt. Der Fugenstrich wurde am Befund orientiert.

Mit der Einführung des metrischen Systems um 1875 veränderten sich nicht nur die Abstände zwischen den einzelnen Meilensteinen sondern auch die Anmulung jedes einzelnen Steines. Die alten Angaben in Meilen wurden durch das Zurückarbeiten der Trageflächen der Schrift zu Spiegelflächen ausgemerzt. Die entstandenen Vertiefungen nahmen die neuen Abstände, nun in Kilometerabständen gerechnet, auf. Sämtliche Schriftzüge der Meilensteine wurden bei der Restaurierung in schwarzer Ölfarbe gefasst. Die Rahmung wurde in die Neufassung eingeschlossen.

Einige Meilensteine, die zerbrochen oder anderweitig fragmentiert waren, wurden zur Bearbeitung in die Werkstatt gebracht, da sich eine Restaurierung bei Feldbedingungen unter dem zu erwartenden Arbeitsaufwand nicht realisieren ließ. Diese Werkstücke wurden in der Werkstatt analog zur oben beschriebenen Verfahrensweise behandelt. Die zerbrochenen Teile wurden durch ausreichend dimensionierte Nirosta-Dübel miteinander verbunden und verklebt. Größere Fehlstellen wurden steinmetzmäßig ausgearbeitet und durch passgenaue Vierungen ergänzt. Diese wurden im Bedarfsfalle mit mineralischen Farben retuschiert.

Abschließend erfolgte die Rückführung zu den originalen Standorten an der Straße. Meilensteine in dieser Dimension lassen sich nicht an der sprichwörtlichen Uhrenkette tragen. Unsere Partner vor Ort, die Straßenmeister und ihre Mit-

arbeiter, halfen neben ihrem eigentlichen verantwortungsvollen Tagesgeschäft mit Transporten, Krantechnik und Absicherungen. Die Restaurierung und Konservierung der Meilensteine an der B 5 beanspruchte zwei lange Sommer. Die vielen kleinen praktischen Hilfen und der humorvolle Zuspruch durch die Mitarbeiter der Straßenmeisterei erleichterten die weitestgehend im ungeschützten Außenraum realisierten Arbeiten.



5-8 Wiederaufstellung des rekonstruierten Ganzmeilensteines in Hamerten

In den Zeltläufen verloren die Meilensteine ihre eigentliche Funktion. Dennoch sind sie wunderbare Zeichen geblieben, mit eigener Lesart, die der genelgte Reisende ausreichend studieren kann, auf seinem Weg in die Metropolen oder Provinzen.

15 Schlussbetrachtung

von Herbert Liman

Die Autoren dieser Broschüre hoffen, einen Einblick in die Zeit der Postkutsche und des Chausseebaus gegeben zu haben. Sie sind sich bewusst, dass viele Aspekte nur unvollkommen geschildert werden konnten. Wenig wurde über die Nutzer der Chausseen gesprochen, wenig über die Chaussee-Einnehmer und die Chausseewärter gesagt, obwohl damals wie heute die Nutzbarkeit der Straße weitgehend von der Tätigkeit der sie kontrollierenden und pflegenden Menschen abhängig ist. Nur selten berichtet ein Grabstein von ihnen, wie der beim Chausseehaus im heutigen Skwierzyna (Schwerin/Neumark), der von den Mühen des Königlich Preußischen Chausseeaufsehers spricht. Schon eher wird der Stolz der Chausseebauer sichtbar, zwar gibt es in Brandenburg keine solch großen Chausseebaudenkmale wie in Warschau oder in Oberhof, aber in ihrer bescheideneren Form legen sie ebenfalls davon Zeugnis ab.



1 Chausseehaus in Reinickendorf bei der Aufhebung des Chausseegeldtarifs 1.4.1885

Meilensteine und Chausseehäuser sind auch dank dem Engagement vieler Bürger und Vereine, insbesondere der Forschungsgruppe „Preußische, Anhaltische und Mecklenburgische Meilensteine e.V.“ wieder in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gekommen und haben Eingang in die Tourismuswerbung gefunden. So werden sie uns sicher noch lange als Zeugen der Post-, Verkehrs-, Technik-, Vermessungs- und Kulturgeschichte erhalten bleiben.

16 Bestandsliste der Meilensteine in Berlin und Brandenburg

von Olaf Grell

Die anschließende Tabelle stellt die Meilensteine in Berlin und Brandenburg im Zusammenhang mit der Einordnung gemäß der Typologie der Meilensteine sowie ihrer ursprünglichen Zugehörigkeit zu einer Poststraße oder Chaussee dar. In Einzelfällen stehen die Meilensteine heute nicht mehr direkt an diesen Straßen. Weiterhin sind die Entfernungen in Bezug auf Berlin in Meilen oder Kilometern angegeben. Auch hier handelt es sich um die ursprünglichen Standorte bei ihrer Aufstellung (Im Meilensystem) und/oder den Standort nach der Umstellung ins metrische System (Kilometerangabe). Der heutige Standort kann demgegenüber wiederum abweichen. Beziehen sich die Entfernungsangaben auf andere Nullpunkte als in Berlin, ist dies in der Tabelle in der Spalte Bemerkung angegeben.

Die Angaben in der Spalte Bemerkung bedeuten:

- A Stein ist nur noch unvollständig erhalten
- B Stein wurde zum Denkmal oder Grenzstein umgenutzt
- C Stein ist nach 1945 verschollen
- D Entfernungsangabe bezieht sich auf Beeskow
- E Entfernungsangabe bezieht sich auf Cottbus
- F Entfernungsangabe bezieht sich auf Neustrelitz
- G Entfernungsangabe (nur km) bezieht sich auf Angermünde
- H Entfernungsangabe bezieht sich auf Burg (bei Magdeburg)
- J Entfernungsangabe bezieht sich auf Frankfurt (Oder)
- K Entfernungsangabe bezieht sich auf Jüterbog
- L Entfernungsangabe bezieht sich auf Luckau
- M Entfernungsangabe bezieht sich auf Neubensdorf
- N Entfernungsangabe bezieht sich auf Orion
- O Entfernungsangabe (nur km) bezieht sich auf Perleberg
- P Entfernungsangabe bezieht sich auf Potsdam
- Q Entfernungsangabe bezieht sich auf Roßdorf
- R Entfernungsangabe bezieht sich auf Spandau
- S Entfernungsangabe bezieht sich auf Dresden
- T Entfernungsangabe bezieht sich auf Leipzig
- U auf halbem Weg zwischen Plattenburg und Wilsnack
- V Entfernungsangabe (nur km) bezieht sich auf Tiefensee
- W Entfernungsangabe bezieht sich auf Stettin
- X Entfernungsangabe (nur km) bezieht sich auf Müncheberg
- Y Entfernungsangabe (nur km) bezieht sich auf Prözel
- Z Entfernungsangabe (nur km) bezieht sich auf Magdeburg



Bezeichnung	Standort	Stationierung	Chaussee	Typologie	Meilen bis Berlin	km bis Berlin	Bemerkung
Ganzmeilenstein	Görzig	LOS/B168 / / .	Beeskow-Fürstenwalde	2.5.	1		C,D
Ganzmeilenstein	Pfaffendorf	LOS/B168 /170/ 6.030	Beeskow-Fürstenwalde	2.5.	2		D
Ganzmeilenstein	Ranzig	LOS/B87 /100/ .	Beeskow-Lübben	2.5.	1		C,D
Ganzmeilenstein	Buckow	LOS/B246 /130/ .	Beeskow-Prieros	2.5.	1		C,D
Ganzmeilenstein	Glienicke	LOS/B246 /160/ 2.802	Beeskow-Prieros	2.5.	2		D
Ganzmeilenstein	Storkow	LOS/B246 /180/ 4.347	Beeskow-Prieros	2.5.	3		D
Ganzmeilenstein	Görsdorf/Groß Schauen	LOS/B246 /240/ 0.311	Beeskow-Prieros	2.5.	4		D
Ganzmeilenstein	Prieros	LDS/B246 /245/ 5.455	Beeskow-Prieros	2.5.	5		D
Rundsockelstein	Berlin-Britz	B /B179 / / .	Berlin-Buchholz	2.3.	1		
Rundsockelstein	Berlin-Rudow	B /B179 / / .	Berlin-Buchholz	2.3.	2		
Rundsockelstein	Kiekebusch	LDS/L400 / 20/ 0.463	Berlin-Buchholz	2.3.	3		
Rundsockelstein	Königs Wusterhausen	LDS/B179 /180/ 3.494	Berlin-Buchholz	2.3.	4		
Rundsockelstein	Pätz	LDS/B179 /150/ 8.146	Berlin-Buchholz	2.3.	5		
Rundsockelstein	Klein Köris/Neubrück	LDS/B179 /150/ 0.620	Berlin-Buchholz	2.3.	6		
Rundsockelstein	Märklisch Buchholz	LDS/B179 /135/ 1.087	Berlin-Buchholz	2.3.	7		
Rundsockelstein	Berlin-Mariendorf	B /B96 / / .	Berlin-Cottbus	2.3.	1	10	
Rundsockelstein	Glasow	TF /K7238/ 30/ 0.174	Berlin-Cottbus	2.3.	3	20	
Rundsockelstein	Großmachnow	TF /B96 /510/ 0.380	Berlin-Cottbus	2.3.	4	30	
Rundsockelstein	Wünsdorf	TF /B96 /475/ 0.888	Berlin-Cottbus	2.3.	5	40	
Rundsockelstein	Mückendorf	TF /B96 /445/ 3.569	Berlin-Cottbus	2.3.	7	50	
Rundsockelstein	Klasdorf	TF /B96 /400/ 3.725	Berlin-Cottbus	2.3.	8	60	
Ganzmeilenstein	Golßen	LDS/L711 / 90/ 0.148	Berlin-Cottbus	2.3.	9		
Rundsockelstein	Gersdorf/Freiwalde	LDS/B115 /380/ 1.678	Berlin-Cottbus	2.3.	10		
Rundsockelstein	Groß Lubolz	LDS/B115 /337/ 4.524	Berlin-Cottbus	2.3.	11		
Rundsockelstein	Lübben (-Steinkirchen)	LDS/L49 /330/ 4.367	Berlin-Cottbus	2.3.	12		
Rundsockelstein	Krinnitz	OSL/L49 /310/ 1.079	Berlin-Cottbus	2.3.	13		
Rundsockelstein	Boblitz	OSL/L49 /270/ 2.827	Berlin-Cottbus	2.3.	14		
Rundsockelstein	Kolkwitz	SPN/L49 /180/ 1.149	Berlin-Cottbus	2.3.	17		
Rundsockelstein	Cottbus(-Branitz)	CB /L49 /140/ 3.054	Cottbus-Muskau	2.3.	18		
Rundsockelstein	Roggosen	SPN/B97 /350/ 0.107	Cottbus-Muskau	2.3.	19		
Rundsockelstein	Trebendorf	SPN/L48 /120/ 1.398	Cottbus-Muskau	2.3.	20		
Rundsockelstein	Döbern	SPN/B115 / 50/ 1.523	Cottbus-Muskau	2.3.	21		
Obelisk	Tschernitz	SPN/B115 / 30/ 1.350	Cottbus-Muskau			30	E
Rundsockelstein	Kathlow	SPN/L49 /110/ 0.805	Cottbus-Forst	2.3.	19		
Rundsockelstein	Groß Jamno	SPN/L49 / 90/ 4.074	Cottbus-Forst	2.3.	20		
Rundsockelstein	Cottbus	CB /B168 / 2/ 1.211	Cottbus-Spremberg	2.3.	18		
Rundsockelstein	Groß Oßnig	SPN/B97 / 74/ 1.660	Cottbus-Spremberg	2.3.	19		
Rundsockelstein	Spremberg	SPN/ / / .	Cottbus-Spremberg	2.3.	20		
Rundsockelstein	Burg (Spreewald)	SPN/ / / .	Cottbus-Senftenberg	2.3.			
Rundsockelstein	Willmersdorf	CB /B168 / 13/ 1.305	Cottbus-Guben	2.3.	1		E
Rundsockelstein	Preilack	SPN/L50 /200/ 2.860	Cottbus-Guben	2.3.	2		E
Rundsockelstein	Tauer	SPN/L50 /215/ 1.323	Cottbus-Guben	2.3.	3		E
Rundsockelstein	Berlin-Lichtenberg	B /B1 / / .	Berlin-Frankfurt/Küstrin	2.3.	1		
Rundsockelstein	Berlin-Mahlsdorf	B /B1 / / .	Berlin-Frankfurt/Küstrin	2.3.	2		
Rundsockelstein	Fredersdorf-Vogelsdorf	MOL/B1 /235/ 1.270	Berlin-Frankfurt/Küstrin	2.3.	3		
Rundsockelstein	Lichtenow	MOL/B1 /140/ 0.255	Berlin-Frankfurt/Küstrin	2.3.	5		
Rundsockelstein	Hoppegarten	MOL/B1 /120/ 4.660	Berlin-Frankfurt/Küstrin	2.3.	6		
Ganzmeilenstein	Müncheberg	MOL/ / / .	Berlin-Frankfurt/Küstrin	1.3.	7		C
Viertelmeilenstein	Müncheberg	MOL/L362 / 5/ .	Berlin-Frankfurt	1.3.	7 ¼		C
Halbmeilenstein	Heinersdorf	LOS/B5 /120/ 0.058	Berlin-Frankfurt	1.3.	7 ½		C
Viertelmeilenstein	Heinersdorf	LOS/B5 /120/ 0.255	Berlin-Frankfurt	1.3.	7 ¾		
Rundsockelstein	Heinersdorf	LOS/B5 /100/ 3.240	Berlin-Frankfurt	2.3.	8		
Viertelmeilenstein	Arensdorf	LOS/B5 /100/ 1.362	Berlin-Frankfurt	1.3.	8 ¼		
Viertelmeilenstein	Arensdorf	LOS/B5 / 90/ 2.010	Berlin-Frankfurt	1.3.	8 ½		
Rundsockelstein	Georgenthal	MOL/B5 / 90/ 0.124	Berlin-Frankfurt	2.3.	9		
Viertelmeilenstein	Petershagen	MOL/B5 / 85/ 1.222	Berlin-Frankfurt	1.3.	9 ¼		
Viertelmeilenstein	Treplin	MOL/B5 / 70/ 1.608	Berlin-Frankfurt	1.3.	9 ¾		
Rundsockelstein	Treplin	MOL/B5 / 65/ 4.744	Berlin-Frankfurt	2.3.	10		
Viertelmeilenstein	Treplin	MOL/B5 / 65/ 2.863	Berlin-Frankfurt	1.3.	10 ¼		
Viertelmeilenstein	Boossen	FF /B5 / 50/ 1.328	Berlin-Frankfurt	1.3.	10 ¾		
Rundsockelstein	Frankfurt (-Kliestow)	FF /B5 / 45/ 0.734	Berlin-Frankfurt	2.3.	11		
Viertelmeilenstein	Müncheberg	MOL/ / / .	Berlin-Küstrin	2.1.	7 ¼		
Halbmeilenstein	Jahnsfelde	MOL/B1 / 70/ 1.621	Berlin-Küstrin	2.1.	7 ½		
Viertelmeilenstein	Jahnsfelde	MOL/B1 / 65/ 9.575	Berlin-Küstrin	2.1.	7 ¾		
Ganzmeilenstein	Worin	MOL/B1 / 65/ .	Berlin-Küstrin	1.3.	8		A
Viertelmeilenstein	Diedersdorf	MOL/B1 / 65/ 5.811	Berlin-Küstrin	2.1.	8 ¼		
Halbmeilenstein	Diedersdorf	MOL/B1 / 65/ 3.947	Berlin-Küstrin	2.1.	8 ½		
Viertelmeilenstein	Diedersdorf	MOL/B1 / 65/ 2.046	Berlin-Küstrin	2.1.	8 ¾		
Ganzmeilenstein	Seelow	MOL/ / / .	Berlin-Küstrin	1.3.	9		
Viertelmeilenstein	Seelow	MOL/ / / .	Berlin-Küstrin	2.1.	9 ¼		
Viertelmeilenstein	Seelow	MOL/B1 / 50/ 1.706	Berlin-Küstrin	2.1.	9 ¾		
Ganzmeilenstein	Neu Tucheband	MOL/B1 / 40/ .	Berlin-Küstrin	1.3.	10		C
Viertelmeilenstein	All Tucheband	MOL/B1 / 40/ 1.370	Berlin-Küstrin	2.1.	10 ¼		
Halbmeilenstein	All Tucheband	MOL/B1 / 30/ 2.215	Berlin-Küstrin	2.1.	10 ½		
Viertelmeilenstein	Manschnow	MOL/B1 / 30/ 0.332	Berlin-Küstrin	2.1.	10 ¾		
Ganzmeilenstein	Neu-Manschnow	MOL/B1 / 20/ .	Berlin-Küstrin	1.3.	11		C
Viertelmeilenstein	Küstrin-Kietz	MOL/B1 / 20/ 1.978	Berlin-Küstrin	2.1.	11 ¼		

Bezeichnung	Standort	Stationierung	Chaussee	Typo- logie	Meilen bis Berlin	km bis Berlin	Bem- er- kung
Rundsockelstein	Berlin-Hohenschönh.	B /B158 / / .	Berlin-Freienwalde	2.3.	1		
Halbmeilenstein	Ahrensfelde	BAR/B158 /260/ 1.072	Berlin-Freienwalde	2.2			
Rundsockelstein	Ahrensfelde	BAR/B158 /250/ 2.154	Berlin-Freienwalde	2.3.	2		
Rundsockelstein	Seefeld	BAR/B158 /220/ 0.242	Berlin-Freienwalde	2.3.	3		
Rundsockelstein	Werneuchen	BAR/B158 /180/ 2.180	Berlin-Freienwalde	2.3	4	30	
Viertelmeilenstein	Tiefensee	BAR/B158 /150/ 1.076	Berlin-Freienwalde	2.2.		35	C
Viertelmeilenstein	Tiefensee	BAR/B158 /145/ 1.406	Berlin-Freienwalde	2.2		0	V
Rundsockelstein	Leuenberg	MOL/B158 /110/ 2.302	Berlin-Freienwalde	2.3.	5	5	V
Rundsockelstein	Wollenberg	MOL/B158 /90/ 3.416	Berlin-Freienwalde	2.3.	6	10	V
Rundsockelstein	Platzfelde	MOL/B158 /80/ 1.187	Berlin-Freienwalde	2.3.	7	15	V
Ganzmeilenstein	Bad Freienwalde	MOL/B167 /220/ 0.927	Berlin-Freienwalde	2.2.		20	V
Ganzmeilenstein	Bad Freienwalde	MOL/B158 /30/ 3.500	Berlin-Freienwalde				B
Rundsockelstein	Heckelberg	MOL/B168 /420/ 1.614	Tiefensee-Eberswalde	2.3.	5	40	
Rundsockelstein	Trampe	BAR/B168 /460/ 0.281	Tiefensee-Eberswalde	2.3.	6	45	
Ganzmeilenstein	Berlin-Charlottenburg	B /B5 / / .	Berlin-Hamburg	2.4.	1		
Rundsockelstein	Berlin-Ruhwald	B /B5 / / .	Berlin-Hamburg	2.3.	1	10	
Ganzmeilenstein	Berlin-Staaken	B /B5 / / .	Berlin-Hamburg	2.2.	3	20	
Ganzmeilenstein	Elstal	HVL/B5 /535/ 0.625	Berlin-Hamburg	2.2.		30	
Ganzmeilenstein	Nauen	HVL/B273 /240/ 1.243	Berlin-Hamburg	2.2.		40	
Ganzmeilenstein	Ribbeck	HVL/B5 /620/ 2.832	Berlin-Hamburg	2.2		50	
Halbmeilenstein	Retzow/Selbelang	HVL/ / / .	Berlin-Hamburg	2.2.			
Viertelmeilenstein	Selbelang	HVL/B5 /620/ 5.779	Berlin-Hamburg	2.2.			
Ganzmeilenstein	Wagenitz	HVL/B5 /640/ 4.624	Berlin-Hamburg	2.2.		60	
Ganzmeilenstein	Friesack	HVL/B5 /690/ 0.033	Berlin-Hamburg	2.2.		70	
Ganzmeilenstein	Segeletz	OPR/B5 /700/ 3.268	Berlin-Hamburg	2.2.		80	
Ganzmeilenstein	Barsikow	OPR/ / / .	Berlin-Hamburg	2.2.	6		
Ganzmeilenstein	Barsikow	OPR/ / / .	Berlin-Hamburg	2.2.	10		
Viertelmeilenstein	Barsikow	OPR/ / / .	Berlin-Hamburg	2.2.			
Halbmeilenstein	Barsikow	OPR/ / / .	Berlin-Hamburg	2.2.			
Viertelmeilenstein	Barsikow	OPR/ / / .	Berlin-Hamburg	2.2.			
Ganzmeilenstein	Wusterhausen	OPR/B5 /745/ 0.634	Berlin-Hamburg	2.2.		90	
Ganzmeilenstein	Mechow	OPR/B5 /760/ 3.493	Berlin-Hamburg	2.2.		100	
Ganzmeilenstein	Klein Schönhausen/Dölln	PR /B5 /770/ 3.107	Berlin-Hamburg	2.2.		110	
Ganzmeilenstein	Kletzke	PR /B5 /800/ 0.327	Berlin-Hamburg	2.2.		120	
Ganzmeilenstein	Kleinow	PR /B5 /830/ 1.255	Berlin-Hamburg	2.2.		130	
Halbmeilenstein	Quitow	PR /K7029/ 20/ 1.258	Berlin-Hamburg	2.2.			
Ganzmeilenstein	Quitow	PR /B5 /890/ 0.688	Berlin-Hamburg	2.2.		140	
Ganzmeilenstein	Postlin	PR /B5 /950/ 0.248	Berlin-Hamburg	2.2.		150	
Viertelmeilenstein	Groß Warnow	PR /B5 /995/ 0.005	Berlin-Hamburg	2.2.			
Rundsockelstein	Großbeeren	TF /K7241/ 30/ 0.262	Berlin-Luckenwalde	2.3.	2	20	
Rundsockelstein	Trebbin	TF /B101 / / .	Berlin-Luckenwalde	2.3.		40	C
Ganzmeilenstein	Berlin-Wittenau	B /B96 / / .	Berlin-Neustrelitz	2.3.	1		
Rundsockelstein	Hohen Neuendorf	OHV/B96 /725/ 0.245	Berlin-Neustrelitz	2.3	2	20	
Rundsockelstein	Oranienburg	OHV/ / / .	Berlin-Neustrelitz	2.3	3		
Rundsockelstein	Oranienburg	OHV/ / / .	Berlin-Neustrelitz	2.3	4	30	
Rundsockelstein	Nassenheide	OHV/B96 /810/ 1.775	Berlin-Neustrelitz	2.3.	5	40	
Obelisk	Nassenheide	OHV/B96 /810/ 1.775	Berlin-Neustrelitz			50	
Obelisk	Nassenheide	OHV/B96 /810/ 1.779	Berlin-Neustrelitz			60	
Rundsockelstein	Gransee	OHV/B96 /850/ 5.580	Berlin-Neustrelitz	2.3	8	60	
Rundsockelstein	Neulüdersdorf	OHV/B96 /880/ 2.808	Berlin-Neustrelitz	2.3	9	70	
Rundsockelstein	Gramzow	OHV/B96 /890/ 3.578	Berlin-Neustrelitz	4		30	F
Rundsockelstein	Fürstenberg	OHV/B96 /910/ 0.450	Berlin-Neustrelitz	4.		20	F
Null-Meilenstein	Berlin-Mitte	B /B1 / / .	Berlin-Potsdam			0	
Ganzmeilenstein	Berlin-Schöneberg	B /B1 / / .	Berlin-Potsdam	2.4.	1		
Ganzmeilenstein	Berlin-Zehlendorf	B /B1 / / .	Berlin-Potsdam	2.4.	2		
Ganzmeilenstein	Berlin-Wannsee	B /B1 / / .	Berlin-Potsdam	2.4	3		
Rundsockelstein	Berlin-Buchholz	B /B109 / / .	Berlin-Prenzlau	2.3.	1		
Rundsockelstein	Berlin-Lindenhof	B /B109 / / .	Berlin-Prenzlau	2.3	2		
Rundsockelstein	Schönwalde	BAR/B109 /30/ 0.246	Berlin-Prenzlau	2.3.	3	20	
Rundsockelstein	Wandlitz	BAR/B109 /50/ 1.884	Berlin-Prenzlau	2.3.	4	30	
Rundsockelstein	Klosterfelde	BAR/B109 /80/ 1.723	Berlin-Prenzlau	2.3.	5	35	
Rundsockelstein	Zerpenschleuse	BAR/B109 /80/ 6.731	Berlin-Prenzlau	2.3.	6	40	
Rundsockelstein	Groß Schönebeck	BAR/L100 /40/ 1.688	Berlin-Prenzlau	2.3.	7	50	
Rundsockelstein	Groß Dölln	UM /L100 /50/ 0.995	Berlin-Prenzlau	2.3.	8	60	
Rundsockelstein	Golln	UM /L100 /60/ 0.104	Berlin-Prenzlau	2.3.			B
Rundsockelstein	Milmersdorf	UM /L100 /70/ 3.743	Berlin-Prenzlau	2.3.		70	
Rundsockelstein	Mittenwalde	UM /B109 /200/ 0.986	Berlin-Prenzlau	2.3		80	
Rundsockelstein	Lindenhagen/Birkenhain	UM /B109 /240/ 5.266	Berlin-Prenzlau	2.3.		90	
Halbmeilenstein	Eberswalde	BAR/B2 /770/ 0.105	Berlin-Stettin	2.2.		55	
Viertelmeilenstein	Eberswalde/Britz	BAR/B2 /780/ 0.374	Berlin-Stettin	2.2.		57,5	
Ganzmeilenstein	Sandkrug/Polenzwerder	BAR/B2 /785/ 0.855	Berlin-Stettin	2.2	8		
Ganzmeilenstein	Sandkrug	BAR/B2 /785/ 1.375	Berlin-Stettin	2.2.	9	60	
Viertelmeilenstein	Chorin	BAR/B2 /785/ 4.196	Berlin-Stettin	2.2.		62,5	
Halbmeilenstein	Chorin	BAR/B2 /790/ 2.163	Berlin-Stettin	2.2.		65	
Viertelmeilenstein	Serwest	BAR/B2 /810/ 1.280	Berlin-Stettin	2.2.		67,5	
Viertelmeilenstein	Serwest	BAR/B2 /810/ 1.288	Berlin-Stettin	2.2.		67,5	
Ganzmeilenstein	Serwest	BAR/B2 /810/ 3.976	Berlin-Stettin	2.2.	10	70	

Bezeichnung	Standort	Stationierung	Chaussee	Typologie	Meilen bis Berlin	km bis Berlin	Bemerkung
Viertelmeilenstein	Rosinthal	UM /B2 /810/ 5 875	Berlin-Stettin	2.2		72,5	
Halbmeilenstein	Schmargendorf	UM /B2 /830/ 0.985	Berlin-Stettin	2.2		75	
Halbmeilenstein	Angermünde	UM / / / .	Berlin-Stettin	2.2			A
Viertelmeilenstein	Angermünde	UM / / / .	Berlin-Stettin	2.2			
Ganzmeilenstein	Angermünde	UM /B2 /840/ 1.622	Berlin-Stettin	2.2	11	80	
Viertelmeilenstein	Felchow	UM /L284 / 50/ 5.944	Berlin-Stettin	2.2			
Ganzmeilenstein	Flämsdorf	UM /L284 / 50/ 2.985	Berlin-Stettin	2.2	12	90	
Viertelmeilenstein	Zützen	UM /L284 / 40/ 2.048	Berlin-Stettin	2.2		95	
Viertelmeilenstein	Schwedt	UM /B166 / 10/ 3.246	Berlin-Stettin	2.2			
Viertelmeilenstein	Vierraden	UM / / / .	Berlin-Stettin	2.2			
Ganzmeilenstein	Blumenhagen/Hohenfelde	UM /B2 /930/ 4.105	Berlin-Stettin	2.2	14	110	
Halbmeilenstein	Friedrichsthal	UM /B2 /930/ 5.928	Berlin-Stettin	2.2			
Viertelmeilenstein	Friedrichsthal	UM /B2 /930/ 5.927	Berlin-Stettin	2.2			
Viertelmeilenstein	Gartz	UM /B2 /935/ 1 329	Berlin-Stettin	2.2			
Ganzmeilenstein	Gartz	UM /B2 /935/ .	Berlin-Stettin	2.2			C
Viertelmeilenstein	Gartz	UM /B2 /950/ 2.430	Berlin-Stettin	2.2			
Halbmeilenstein	Gartz	UM /B2 /950/ 4.312	Berlin-Stettin	2.2		25	W
Ganzmeilenstein	Geesow/Mescherin	UM /B2 /955/ 1.546	Berlin-Stettin	2.2	15		
Viertelmeilenstein	Neurochütz	UM /B2 /960/ 2.020	Berlin-Stettin	2.2			
Halbmeilenstein	Rosow	UM /B2 /960/ 3.906	Berlin-Stettin	2.2			
Meilenstein	Bntz	BAR/L23 /340/ 0.490	Eberswalde-Joachimsthal	2.5			
Meilenstein	Golzow	BAR/L23 /350/ 5.718	Eberswalde-Joachimsthal	2.5			
Nullstein	Angermünde	UM / / / .	Angermünde-Prenzlau			0	G
Rundsockelstein	Kerkow	UM /B198 /133/ 1.931	Angermünde-Prenzlau	2.3	11	5	G
Rundsockelstein	Günterberg/Greifenberg	UM /B198 /140/ 1.019	Angermünde-Prenzlau	2.3		10	G
Rundsockelstein	Schmiedeberg	UM /B198 /150/ 4.603	Angermünde-Prenzlau	2.3		15	G
Rundsockelstein	Meichow	UM /B198 /160/ 1.344	Angermünde-Prenzlau	2.3		20	G
Rundsockelstein	Hohengüstow	UM /B198 /200/ 2.405	Angermünde-Prenzlau	2.3		30	G
Rundsockelstein	Görisgräben	PM /L93 / 60/ 2.908	Brandenburg-Ziesar	2.3		50	H
Rundsockelstein	Glienecke	PM /L93 / 55/ 1 779	Brandenburg-Ziesar	2.3		40	H
Rundsockelstein	Frankfurt/Oder	FF /B87 / / .	Frankfurt-Beeskow	2.3	0		C,J
Rundsockelstein	Frankfurt (-Markendorf)	FF /B87 / 27/ 0.300	Frankfurt-Beeskow	2.3	1		C,J
Rundsockelstein	Müllrose	LOS/L37 / 40/ 7.732	Frankfurt-Beeskow	2.3	2		J
Rundsockelstein	Merz/Ragow	LOS/B87 / 67/ 4.600	Frankfurt-Beeskow	2.3	3		C,J
Rundsockelstein	Beeskow	LOS/ / / .	Frankfurt-Beeskow	2.3	4		J
Rundsockelstein	Schmetzdorf	HVL/L97 / 20/ 0.260	Göttin-Briest	2.3			
Rundsockelstein	Großwudicke	HVL/L97 / 20/ .	Göttin-Briest	2.3			C
Rundsockelstein	Großwudicke	HVL/L97 / 30/ .	Göttin-Briest	2.3			C
Rundsockelstein	Weisickendorf	TF /B101 /370/ 1 134	Jüterbog-Herzberg	2.3		10	K
Rundsockelstein	Hohengörsdorf	TF /B102 /150/ 4 850	Jüterbog-Luckau	2.3	1		K
Rundsockelstein	Dietersdorf/Schwabeck	PM /B2 / 50/ 0.212	Jüterbog-Luckau	2.3	2		K
Rundsockelstein	Dahme	TF /B102 / 70/ 1.285	Jüterbog-Luckau	2.3	4		K
Rundsockelstein	Berlin-Heiligensee	B / / / .	Berlin-Hennigsdorf	2.3	2		
Ganzmeilenstein	Hennigsdorf	OHV/L17 / 40/ 1.397	Kremmener Kreischaussee	2.5	3		
Ganzmeilenstein	Eichstädt	OHV/L17 / 60/ 3.904	Kremmener Kreischaussee	2.5	4		
Ganzmeilenstein	Amalienfelde	OHV/B273 /130/ 2.812	Kremmener Kreischaussee	2.5	5		
Ganzmeilenstein	Sommerfeld	OHV/L19 / 10/ 5.425	Kremmener Kreischaussee	2.5	6		
Ganzmeilenstein	Luckau	LDS/L52 /270/ 0.072	Luckau-Calau		0		L
Rundsockelstein	Buckow/Groß Jehser	OSL/L52 /200/ 1.214	Luckau-Calau	2.3	2		L
Rundsockelstein	Werftpuhl/im Gamengrund	BAR/B168 /380/ 0.580	Müncheberg-Tiefensee	2.3	5	30	X
Rundsockelstein	Prötzel	MOL/B168 /360/ 0.544	Müncheberg-Tiefensee	2.3	6	20	X
Rundsockelstein	Prötzel	MOL/L33 /240/ 4.311	Müncheberg-Tiefensee	2.3		0	Y
Rundsockelstein	Schulzendorf	MOL/L33 /195/ 1.780	Prötzel-Wriezen	2.3	7	10	Y
Rundsockelstein	Wriezen	MOL/L33 /185/ 1.056	Prötzel-Wriezen	2.3	8		
Rundsockelstein	Jerchel	HVL/L96 / 70/ 3.158	Neubensdorf-Böhne	2.3		10	M
Meilenstein	Fiatow	OHV/L162 / 10/ 0.786	Orion-Fehrbellin	2.5		4	N
Ganzmeilenstein	Wittenberge (-Weisen)	PR /L11 / 70/ 2.155	Perleberg-Wittenberge	2.2	20	10	O
Rundsockelstein	Güterfelde	PM /L40 /190/ 0.327	Potsdam-Güterfelde	2.3	1	10	P
Rundsockelstein	Gellow	PM /B1 /780/ .	Potsdam-Magdeburg	2.3	5		C
Rundsockelstein	Bochow-Bruch/Groß Kreuz	PM /B1 /860/ 1.575	Potsdam-Magdeburg	2.3		20	P
Rundsockelstein	Jeserig/Golwitz	PM /B1 /890/ 3.345	Potsdam-Magdeburg	2.3		30	P
Viertelmeilenstein	Plaue/Woltersdorf	PM /B1 /965/ 3.585	Potsdam-Magdeburg	2.1			
Ganzmeilenstein	Neubensdorf	PM /B1 /970/ 1.120	Potsdam-Magdeburg	2.1	11		A
Halbmeilenstein	Neubensdorf	PM /B1 /970/ 1.501	Potsdam-Magdeburg	2.1			
Rundsockelstein	Neubensdorf	PM /B1 /970/ 1.755	Potsdam-Magdeburg	2.3			
Viertelmeilenstein	Neubensdorf	PM /B1 /985/ 0 620	Potsdam-Magdeburg	2.1			
Ganzmeilenstein	Neubensdorf	PM /B1 /985/ .	Potsdam-Magdeburg	2.1	12	60	A,Z
Rundsockelstein	Groß Glienicke	PM /B2 /350/ 3.558	Spandau-Potsdam	2.3	3		
Rundsockelstein	Michendorf	PM /B2 /160/ 0 794	Potsdam-Wittenberg	2.3		10	C,P
Rundsockelstein	Beelitz	PM / / / .	Potsdam-Wittenberg	2.3		20	P
Rundsockelstein	Elsholz	PM /B2 /105/ 1.640	Potsdam-Wittenberg	2.3	7		
Rundsockelstein	Buchholz	PM /B2 / 80/ 1.882	Potsdam-Wittenberg	2.3		30	P
Rundsockelstein	Treuenbrietzen	PM /B2 / 60/ 0.409	Potsdam-Wittenberg	2.3		40	P
Rundsockelstein	Treuenbrietzen	PM /B2 / 60/ 0.404	Potsdam-Wittenberg	2.3			
Zehnkilometerstein	Böhne	HVL/L96 / 90/ 1.454	Roßdorf-Böhne-Rathenow	2.5		20	Q
Ganzmeilenstein	Pausin	HVL/L16 / 50/ 1.400	Spandau-Börnicke	2.5	2		C,R
Rundsockelstein	Rathenow (-Steckelsdorf)	HVL/B188 / 80/ 0.004	Steckelsdorf-Wulkau	2.3			

Bezeichnung	Standort	Stationierung	Chaussee / Poststraße	Typo- logie	Meilen bis Berlin	km bis Berlin	Be- mer- kung
Rundsockelstein	Wilsickow	UM /B104 / 20/ 1.158	Woldegk-Pasewalk	4.		60	F
Rundsockelstein	Zitz	PM /L961 / 10/ 3.010	Genhlin-Rogäsen	2.3.			
Ganzmeilenstein	Erkner	LOS/L30 /100/ 0.400		2.2.			
Rundsockelstein	Barsikow	OPR/ / / .		2.3.			A
Meilenstein	Spremberg	SPN/ / / .					
Poststraßen							
Ganzmeilenstein	Waßmannsdorf/Kl. Zietzen	LDS/ / / .	Berlin-Dresden	1.2.1	2		A
Ganzmeilenstein	Brusendorf	LDS/L75 / 30/ 1.168	Berlin-Dresden	1.2.1.	3		
Ganzmeilenstein	Motzen	LDS/L743 / 20/ 0.629	Berlin-Dresden	1.2.1.	5		
Viertelmeilenstein	Rüdingsdorf	LDS/B96 /330/ 0.500	Berlin-Dresden	3.	12 ¼		S
Halbmeilensäule	Dabern	EE /B96 /220/ 2.150	Berlin-Dresden	3.	9 ½		S
Distanzsäule	Doberlug-Kirchhain	EE /L70 / 10/ 1.292	Berlin-Dresden	3.			
Distanzsäule	Elsterwerda	EE / / / .	Berlin-Dresden	3.			
Distanzsäule	Dahme	TF /B102 / 70/ 1.715	Berlin-Dresden	3.			
Ganzmeilenstein	Tiefensee	MOL/B158 /140/ 1.425	Berlin-Frelenwalde	1.2.1.	5		
Ganzmeilenstein	Berlin-Tegel	B / / / .	Berlin-Hamburg	1.2.1	1 od. 2		
Halbmeilenstein	Berlin-Spandauer Forst	B / / / .	Berlin-Hamburg	1.2.1.			B
Halbmeilenstein	Falkensee	HVL/L201 / 20/ 0.068	Berlin-Hamburg	1.2.1.			B
Halbmeilenstein	Nauen	HVL/ / / .	Berlin-Hamburg	1.2.1.			B
Halbmeilenstein	Staffelde	OHV/ / / .	Berlin-Hamburg	1.2.1.			B,C
Halbmeilenstein	Leegebruch/Germendorf	OHV/L172 / 50/ 1.003	Berlin-Hamburg	1.2.1.			B
Halbmeilenstein	Beetz	OHV/L19 / 20/ 4.170	Berlin-Hamburg	1.2.1.			B
Halbmeilenstein	Teerofen	OHV/L191 / 15/ 2.158	Berlin-Hamburg	1.2.1.			B
Ganzmeilenstein	Krämer/Ziegenkrug	HVL/ / / .	Berlin-Hamburg	1.2.1.	4		
Ganzmeilenstein	Linum	OPR/L16 /130/ 4.300	Berlin-Hamburg	1.2.1.	6		A
Ganzmeilenstein	Tarmow	OPR/L16 /140/	Berlin-Hamburg	1.2.1	7		C
Ganzmeilenstein	Wustrau-Altfrisack	OPR/ / / .	Berlin-Hamburg	1.2.1.	8		
Viertelmeilenstein	Walchow	OPR/L165 / 10/ 0.939	Berlin-Hamburg	1.2.1	8 ¼		
Ganzmeilenstein	Ganzer	OPR/B167 /550/ 3.005	Berlin-Hamburg	1.2.1.	10		A
Ganzmeilenstein	Kletzke	PR /K7007/ 10/ 0.863	Berlin-Hamburg	1.2.1.	16		B
Ganzmeilenstein	Nebelin/Mesekow	PR / / / .	Berlin-Hamburg	1.2.2	20		A
Viertelmeilenstein	Mankmuß-Birkholz	PR /K7036/ 10/ 0.480	Berlin-Hamburg	1.2.2			A
Viertelmeilenstein	Ferbitz/Birkholz	PR / / / .	Berlin-Hamburg	1.2.2.			A
Viertelmeilenstein	Ferbitz	PR / / / .	Berlin-Hamburg	1.2.2			A
Viertelmeilenstein	Ferbitz	PR / / / .	Berlin-Hamburg	1.2.2			A
Viertelmeilenstein	Ferbitz	PR / / / .	Berlin-Hamburg	1.2.2.			A
Viertelmeilenstein	Ferbitz	PR / / / .	Berlin-Hamburg	1.2.2.			A
Ganzmeilenstein	Lanz	PR / / / .	Berlin-Hamburg	1.2.2.			C
Viertelmeilenstein	Lenzen-Schießplatz	PR /B195 / 50/ 8.138	Berlin-Hamburg	1.2.2.	21 ¾		
Ganzmeilenstein	Lenzen	PR /B195 / 70/ 0.245	Berlin-Hamburg	1.2.2.	22		
Ganzmeilenstein	Waldsiefersdorf	MOL/B168 /300/ 7.040	Berlin-Küstrin	1.3.			
Ganzmeilenstein	Tremmen	HVL/ / / .	Nordkurs Berlin-Magdeburg	1.2.1.	6		A
Ganzmeilenstein	Roskow	PM / / / .	Nordkurs Berlin-Magdeburg	1.2.1.	7		A
Ganzmeilenstein	Möztow	PM / / / .	Nordkurs Berlin-Magdeburg	1.2.1.	8		A
Halbmeilenstein	Götz	PM /B1 /880/ 3.049	Südkurs Berlin-Magdeburg	1.2.1.	7 ½		A
Ganzmeilenstein	Brandenburg	BRB/ / / .	Berlin-Magdeburg	1.2.1.	9		
Viertelmeilenstein	Brandenburg-Wilhelmsd.	BRB/ / / .	Südkurs Berlin-Magdeburg	1.2.2.			
Ganzmeilenstein	Liebenberg	OHV/ / / .	Berlin-Stettin	1.2.1.	6		A
Ganzmeilenstein	Zehdenick/Falkenthal	OHV/B109 / 95/ 4.869	Berlin-Stettin	2.5.	7		
Ganzmeilenstein	Hindenburg	UM /B109 /135/ 3.558	Berlin-Stettin	1.2.1.	10		B
Ganzmeilenstein	Schmachtenhagen	UM /B109 /255/ 1.127	Berlin-Stettin	1.2.1.	14		A
Ganzmeilenstein	Großwudicke	HVL/ / / .	Berlin-Stendal	1.2.1.	12		A
Ganzmeilenstein	Kleinmachnow	PM /L77 /110/ 0.426	Nebenkurs Berlin-Wittenberg	1.2.1.	(2)		A
Ganzmeilenstein	Buchholz	PM /B2 / 90/ 0.847	Potsdam-Wittenberg	1.2.1.	8		B
Ganzmeilenstein	Treuenbrielen	PM /B2 / 60/ 0.407	Potsdam-Wittenberg	1.2.1.	9		
Halbmeilensäule	Illmersdorf	TF / / / .	Luckau-Jüleriobog	3.	13 ½		A,S
Ganzmeilensäule	Hohenbucko	EE /B87 /300/ 0.627	Leipzig-Sorau	3.	11		T
Distanzsäule	Lübben	LDS/ / / .	Leipzig-Sorau	3.			
Distanzsäule	Lübben	LDS/ / / .	Leipzig-Sorau	3.			A,B
Distanzsäule	Lleberose	LDS/B168 / 45/ 0.315	Leipzig-Sorau	3.			
Distanzsäule	Guben	SPN/ / / .	Leipzig-Sorau	3.			
Distanzsäule	Uebigau	EE /L60 /210/ 0.360	Niedere Straße	3.			
Distanzsäule	Wahrenbrück	EE /L65 / 40/ 0.163	Niedere Straße	3.			
Distanzsäule	Bad Liebenwerda	EE /B183 / 15/ 0.100	Niedere Straße	3.			
Distanzsäule	Senftenberg	OSL/ / / .	Niedere Straße	3.			
Distanzsäule	Mühlberg	EE /L67 / 40/ 0.061	Dresden-Annaburg	3.			
Distanzsäule	Calau	OSL/L52 /155/ 1.981	Bautzen-Luckau	3.			A
Distanzsäule	Aldöbern	OSL/L53 / 40/ 0.116	Senftenberg-Calau	3.			
Distanzsäule	Brück	PM /B246 /530/ 7.779	Berlin-Brück-Willenberg	3.			
Distanzsäule	Niemegk	PM /L83 / 50/ 2.844	Berlin-Brück-Willenberg	3.			
Distanzsäule	Belzig	PM /K6926/ 50/ 0.312	Berlin-Belzig-Magdeburg	3.			
Distanzsäule	Lübbenau	OSL/ / / .		3.			
Distanzsäule	Großkmehlen/Ortrand	OSL/L59 /025/ 0.842		3.			A,B
Distanzsäule	Ortrand	OSL/L55 /030/ 0.222		3.			
Halbmeilenstein	Berlin-Lichtenberg	B /B1 / / .		1.2.2			
Distanzsäule	Rheinsberg	OPR/B122 / 60/ 0.238			10		
Meilenstein	Bad Wilsnack	PR / / / .	Plattenburg-Wilsnack				A,B,U

Quellennachweis

Kapitel 3 - 8, 10, 12 und 13

Die meisten Angaben sind den Veröffentlichungen der Forschungsgruppe „Preußische, Mecklenburgische und Anhaltische Meilensteine e.V.“ entnommen, die von 1980 bis 2002 als Arbeitsmaterial (Nr. 1 - 43) und ab 2002 (Nr. 44) als Meilensteinjournal erschienen, insbesondere aus den Beiträgen von Fredrich, Grell, Kaiser, Liman, Pinkow und Zimmermann.

Kapitel 9

- Müller, Uwe: Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung. Der Chausseebau in der preußischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts, Berlin 2000, S. 459

- Über den Chausseebau, in: Handelsarchiv, 1848, 1. Hälfte, S. 195

- von Nowak: Die Eisen-, Stein- und Wasserstraßen des preußischen Staates im Jahre 1862, in: Zeitschrift des Königlich Preußischen Statistischen Bureaus, 3. Jg., Berlin 1863, S. 207 f.

- Boeckh, Richard: Ortschaftsstatistik des Regierungs-Bezirks Potsdam mit der Stadt Berlin, Berlin 1861, S. 29

- Topographisch-statistisches Handbuch des Regierungsbezirks Frankfurt a.O., Frankfurt (Oder) 1867, S. 325 f.

Kapitel 11

- Dietlein, J. F. W.: Grundzüge der Vorlesungen über Straßen-, Brücken-, Schleusen-, Canal-, Strom-, Deich- und Hafen-Bau, Berlin 1832

- Heinzerling: Historische Übersicht über die Entwicklung der Brücken in Stein und Holz, Allgemeine Bauzeitung, Wien 1871, S. 1 - 25

- Krüger, R.-H.: Friedrich Wilhelm Dieterichs, Architekt, Ingenieur und Baubeamter im Preußen des 18. Jahrhunderts, Potsdam 1994

- Langsdorf, K. Ch.: Gemeinfaßliche, durchaus auf Erfahrung gegründete Anleitung zum Straßen- und Brückenbau, Mannheim und Heidelberg 1817

- Trautz, M.: Ingenieurbau zwischen Holz und Eisen oder Hölzerne Brückenkonstruktionen auf dem Weg zum Fachwerkträger, in: J. A. Röbling 1806 - 1869, Ingenieurbau zwischen Kunst und Wissenschaft, Tagung an der FH Potsdam 2006

Weitere Literatur

Ambrosius, Sabine; Horn, Gabriele

Chausseehäuser für Einnehmer und Wegewärter der preußischen Kunststraßen im heutigen Brandenburg, in: Brandenburgische Denkmalpflege, Heft 1/2007

Arnold, Bärbel; Obermeier, Christoph

Preußische Meilensteine in Brandenburg. Voruntersuchung am Beispiel der Chaussee Berlin - Hamburg, in: Brandenburgische Denkmalpflege 5/1996

Grell, Olaf; Liman, Herbert

Preußische Meilensteine im Land Brandenburg entlang der europäischen West-Ost-Fernstraßen, insbesondere der Bundesstraße 1, in: Brandenburgische Denkmalpflege 12/2003

Kukla, Dietrich

Postmeilensteine an der B 2, Angermünde 1998

Liman, Herbert

Preußischer Chausseebau, Meilensteine in Berlin, Berlin 1993

Sander, Ollver

„Unternehmungen für die Ewigkeit“, Chausseen in Preußen, insbesondere im preußischen Herzogtum Magdeburg um 1800, in: Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands, Bd. 46 (2000), München 2001

Zimmermann, Rolf

Die preußischen Postmeilensteine, Berlin-Vehlefanz, 2006

Angaben zu den Bildern

Arndt, Seiten 34, 35, 40

Grell, Titelseite Mitte und l.o., Seiten 14 r.o, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23 l., 24, 25 l., 25 u., 27 r., 35, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 62 l.o., 87

Kahlow, Seiten 70 o., 74 u.

Krenz, Titelseite r.o., Seiten 41 l., 42 r., 43, 51 r., 62 r., 77

Liman, Titelseite unten, Rückseite, Seiten 7, 9, 10, 12, 13, 14 l., 14 m., 14 u., 25 o.m.r., 26, 27 l., 28, 31, 46, 47, 48, 51 l., 58, 63, 74 o., 76, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 88

Sährig, Seiten 86, 87

Schlosser, Seiten 36, 37, 38, 41 r.o., 49

Zimmermann, Seiten 18, 23 m., 23r.

Inhaltsverzeichnis

1	Grüßwort: Vorwort	4
2	Einleitung	6
3	Vorgänger der preußischen Meilensteine	8
4	Typologie der Meilensteine in Berlin und Brandenburg	11
5	Kursachsische Postmeilenäulen in Brandenburg	15
6	Preußische Poststraßen und preußische Postmeilensteine in Brandenburg	18
7	Meilensteine an der Chaussee Berlin · Potsdam als besondere Wegezeichen	26
8	Straßenbau in Brandenburg Geschichtliche Entwicklung des Straßennetzes	29
9	Die Bedeutung des Chausseebaus in Brandenburg Die wirtschaftliche Bedeutung Die Finanzierung des Chausseebaus	45
10	Meilensteine an ausgewählten Chausseen - Meilensteine an der B 1 - Meilensteine an der B 2 - Meilensteine an der B 5 - Meilensteine an der Krenimierer Kreischaussée	52
11	Brücken an den Chausseen	63
12	Die brandenburgischen Alleen und ihre Bäume	75
13	Chausseehäuser in Berlin und Brandenburg	78
14	Erhaltung und Restaurierung von Meilensteinen	84
15	Schlussbetrachtung	88
16	Bestandsliste der Meilensteine in Berlin und Brandenburg	89
17	Anhang Quellenachweis Weitere Literatur Angaben zu den Bildern Autoren Friedrich Danksagung Impressum	94

Autoren

Dipl.-Ing. Gafiry, Edgar
Vorstand Planung im Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Dipl.-Ing. Grell, Olaf
Vorstandsmitglied Forschungsgruppe Preußische, Mecklenburgische und Anhaltische Meilensteine e.V.
Professor Dr. Kahlow, Andreas
Technische Fachhochschule Potsdam Fachgebiet Konstruktion und Bauteiltechnologie
Dipl.-Verwaltungswirt (FH) Kaiser, André
Geschäftsführer der Forschungsgruppe Kur-sachsische Postmeilenäulen e.V.
Dipl.-Ing. Krattek, Ilse
Ratgeberletem Straßenaufbau im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
Dipl.-Ing. Lirman, Herbert
Ehrenmitglied der Forschungsgruppe Preußische, Mecklenburgische und Anhaltische Meilensteine e.V.
Dr. Müller, Uwe
Professur für vergleichende Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Diplom-Restaurator Sähing, Manfred
Stemlist-Veranstalt für Restaurierung
Zimmermann, Ralf
Mitglied der Forschungsgruppe Preußische, Mecklenburgische und Anhaltische Meilensteine e.V.

Titelautor: V O L I N T

- Chausseehaus Schiffrühle
- Rundsockelstein Hoppegarten bei Muencheberg
- Kreisstraße 7239 zwischen Sietzen und Groß Bauthen
- Holzbrücke mit anschließender Alleebe-pflanzung, Bad Freienwalde um 1850

Danksagung

Diese Dokumentalton der Brandenburgischen Straßengeschichte mit den Schwerpunkten Chausseen, Alleen, Meilensteine und Chausseehäuser verdankt ihre Entstehung einer Vor-tragsreihe, die anlässlich der Chausseehaus-ausstellung in Potsdam-Nedlitz 2006 durchge-führt wurde.

Die Autoren Edgar Gafiry, Olaf Grell, Andreas Kahlow, André Kaiser, Uwe Müller, Manfred Sähing und Ralf Zimmermann haben mit ihren speziellen Fachkenntnissen wesentliche Beiträge geliefert, die Mäxator und Koordinator Herbert Lirman zusammenstellte. Ihnen gilt be-sonderer Dank.

Die Forschungsgruppe Preußische, Mecklen-burgische und Anhaltische Meilensteine e.V. stellte ihr umfangreiches Material zur Verfügung

Impressum

Herausgeber:
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Offenlichkeitsarbeit
Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
www.is.brandenburg.de
Fachliche Koordination:
Lirman, Herbert und
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Gesamtherstellung:
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Projektediting:
Schlossier, Barbara, Schuller-Plan GmbH
Druck: Oktoberdruck Berlin
2. Auflage: 1.000 Exemplare
Stand: Juli 2008

Kulturland Brandenburg 2008 wird gefördert durch das Ministerium für Wissenschaft, For-schung und Kultur sowie das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Mit freundlicher Unterstützung der brandenbu-rischen Sparkassen gemeinsam mit der Os-tdeutschen Sparkassenstiftung am Land Bran-denburg



2008

Provinz und Metropole
Metropole und Provinz



LAND
BRANDENBURG



Landesbetrieb
Straßenwesen



Historische Landkarte von 1875. Von dem in Potsdam/Brandenburg verlegt worden.

Chausseen · Alleen · Meilensteine · Chausseehäuser Zeitspuren der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung Brandenburgs und Berlins

Chausseen · Alleen · Meilensteine · Chausseehäuser



Zeitspuren der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung
Brandenburgs und Berlins

