

Der preußische Ganzmeilenobelisk an der B 1 bei Bendorf

1. Einleitung

Im Ergebnis der Befreiungskriege zu Beginn des 19. Jahrhunderts gegen die napoleonische Fremdherrschaft lag auch das Verkehrswesen danieder. Jahrelang war nichts mehr zur Unterhaltung der Verkehrswege getan worden. In der Erkenntnis, dass das Verkehrswesen wesentlich zur Belebung der wirtschaftlichen Entwicklung beiträgt und aus militärisch-strategischen Gründen, wurde nun der Chausseebau in Preußen forciert.

Im Jahr 1814 wurde deshalb die „Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen“ herausgegeben (siehe Abb. 1). Diese Anweisung gab einerseits die technischen Parameter für den Bau von Chausseen vor und regelte aber andererseits auch den Aufbau einer Verwaltungsorganisation zur Unterhaltung der neugebauten Chausseen. So gab diese Anweisung zum Beispiel vor, welche Aufgaben ein Chausseewärter oder ein Chausseegeldeinnehmer hatten. In dieser Anweisung ist auch eine Zeichnung enthalten, die einen Musterchauseequerschnitt zeigt (siehe Abb. 2). Die Chaussee bestand in der Regel aus zwei Fahrbahnen, einem sogenannten Winterweg (aus Steinpacklage oder Pflasterung bestehender fester Fahrbahn) und einem sogenannten Sommerweg (einer gewalzten Sandfahrbahn). Während die befestigte Fahrbahn, wie der Name schon besagt, vorwiegend im Winter und von schweren Fuhrwerken benutzt wurde, diente die Sandbahn vorwiegend den Reitern und dem Treiben von Tieren. Rechts und links wurde die Fahrbahn von den Banketten, Alleebäumen und Straßengräben begrenzt. Die Gesamtstraßenbreiten betragen zwischen 14 und 19 m.

Diese Zeichnung enthält auch bildliche Vorgaben zur Gestaltung der Meilensteine. Es sollten große Obelisken mit Sitzbank als Ganzmeilensteine und glockenförmige Halb- und Viertelmeilensteine gesetzt werden. Die Ganzmeilensteine tragen den preußischen Adler als Hoheitszeichen und Entfernungsangaben nach Berlin. Die Halb- und Viertelmeilensteine tragen meist nur eine Rosette als Verzierung.



Abb. 1: Titelseite der Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen 1. Teil von 1814.

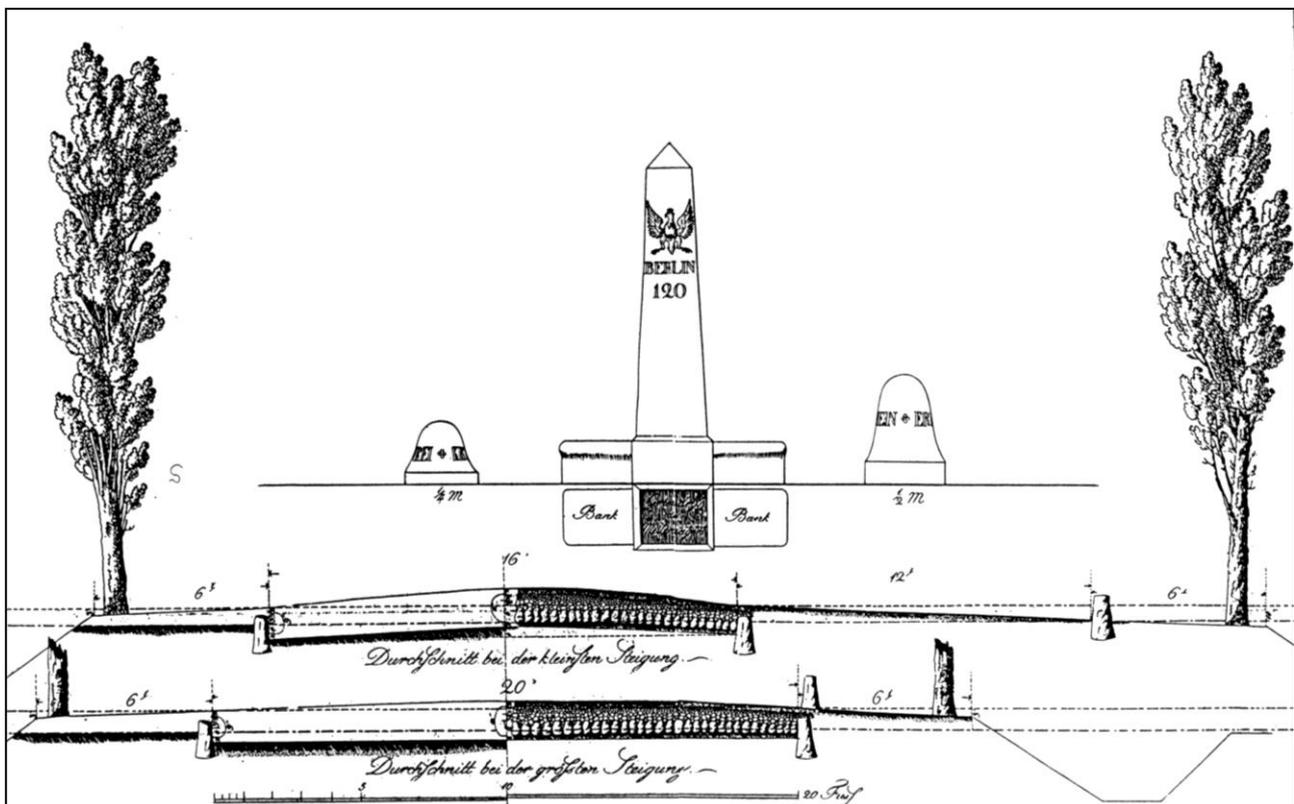


Abb. 2: Chauseequerschnitt und Ansicht der Meilensteine aus der Anweisung von 1814.

Gemäß der oben genannten Anweisung wurde auch die Chaussee von Potsdam über Brandenburg und Genthin nach Magdeburg gebaut. Der Abschnitt von Berlin nach Potsdam wurde bereits zwischen 1787 und 1796 gebaut und zwischen Potsdam und der Stadt 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. Zusammen mit dem Chausseebau wurden auch die Meilensteine aufgestellt. An dem Abschnitt zwischen der Stadt Brandenburg und Burg wurden sie gemäß der oben genannten Anweisung gestaltet. Nach etwa 1825 kamen einfachere Formen der Meilensteine zur Aufstellung, so wie sie heute z.B. in Form der Rundsockelsteine noch zwischen Potsdam und der Stadt Brandenburg zu finden sind.

Der Nullpunkt für die Meilensteinsetzung war in Berlin, zu Anfang vor dem Leipziger Tor (ein Obelisk auf dem Dönhoffplatz, heute in den Spittelkolonnaden stehend) und ab etwa 1837 an einem Kandelaber vor dem Berliner Stadtschloss. Nach Einführung des metrischen Systems in Deutschland um 1873 und Übergang der Straßenbaulast auf die preußischen Provinzen 1876 wurden die Meilensteine in das neue Maßsystem umgesetzt oder auch beseitigt. Die Ganzmeilensteine, die bisher im Abstand von 1 Meile (= 7,53248 km) zueinander standen, wurden auf Abstände von 10 km zueinander umgesetzt.

2. Ganzmeilenobelisk Bensdorf

Um etwa 1820 wurden an dem Abschnitt zwischen der Stadt Brandenburg und Burg die Meilensteine aufgestellt. Der heute westlich von Bensdorf an der B 1 stehende Ganzmeilenobelisk stand ursprünglich etwa 3,8 km weiter westlich bzw. etwa 500 m östlich von Dunkelforth. Dort markierte er die Entfernung 12 Meilen von Berlin. An der Vorderseite trägt der Meilenstein außerdem noch weitere Entfernungangaben:

- "12 Meilen von Berlin"
- "8 Meilen von Potsdam"
- "3 Meilen von Brandenburg"
- " $\frac{3}{4}$ Meile nach Genthin"
- "4 $\frac{1}{4}$ Meilen nach Burg"
- "7 $\frac{1}{2}$ Meilen nach Magdeburg"

Nach Einführung des metrischen Systems in Deutschland um 1873 wurde der Ganzmeilenobelisk an den heutigen Standort versetzt. Da ab 01.01.1876 außerdem die Straßenbaulast vom preußischen Staat auf die Provinzen übergang und Bensdorf damals zur preußischen Provinz Sachsen mit der Provinzhauptstadt Magdeburg gehörte, wurden die Meilensteine an der Strecke von Plau nach Magdeburg nun auf Magdeburg ausgerichtet. Der Ganzmeilenobelisk Bensdorf markiert seitdem die Entfernung 60 km von Magdeburg. Die alten Entfernungangaben wurden mit Kilometerangaben übermalt, blieben aber erhalten. Da der Meilenstein nun auch eine Funktion als Kilometerstein hatte, wurde an seinem Sockelstein die Kilometerzahl „60“ in dem dafür typischen Oval aufgemalt.

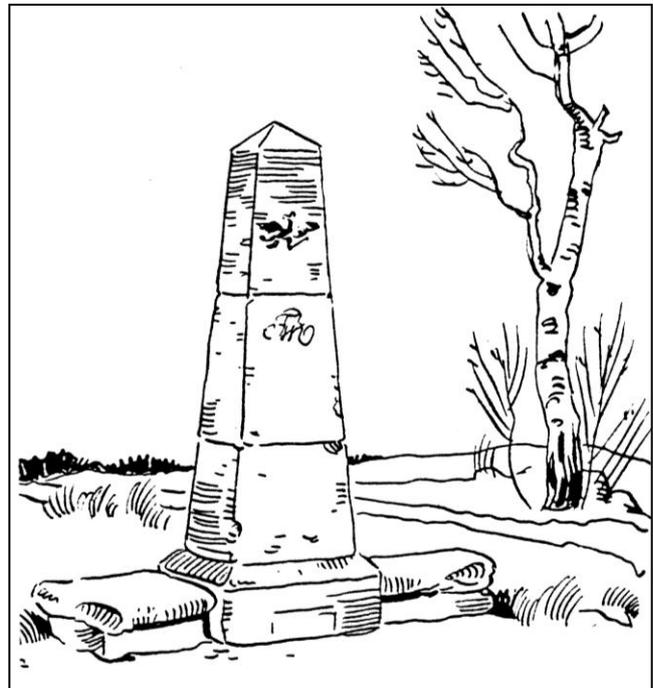


Abb. 3: Zeichnung des Meilensteines von 1937.

Die älteste bekannte Beschreibung des Ganzmeilenobeliskens stammt aus einem Zeitungsartikel aus dem Jahr 1936. Hier finden sich auch Angaben zur Beschriftung. Dem Kalender für das Land Jerichow von 1937 ist dann eine erste Abbildung des Meilensteines zu entnehmen (siehe Abb. 3). Bis etwa 1950 war der Meilenstein noch komplett, auch wenn er Einschusslöcher als Folge des 2. Weltkrieges besaß. Anfang der 1950-iger Jahre wurde der Obelisk umgefahren. Die beiden oberen Teile des Obeliskens wurden später von Mitarbeitern der Straßenmeisterei Brandenburg zerschlagen und abgefahren. Der untere Obeliskenteil lag jahrelang mehrere Meter abseits des Sockels und der Sitzbänke. Etwa zwischen 1972 und 1975 wurde der Obeliskenteil auf Initiative von Meilensteinfreunden wieder auf den Sockel gesetzt und der gesamte verbliebene Meilenstein weiß getüncht (siehe Abb. 4 und 5). Mitte der 1990-iger Jahre wurden alle 4 Reststücke (Sockel, unterer Obeliskenteil und zwei Sitzbanksteine) geborgen und in der Straßenmeisterei Brandenburg eingelagert (siehe Abb. 6). Im Jahr 2012 wurde der Ganzmeilenobelisk durch die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg restauriert und wieder am alten Standort aufgestellt.



Abb. 4 und 5: Die Reste des Meilensteines an der F 1 bzw. B 1 (links 1970 und rechts 19.03.1994).



Abb. 6: Die Meilensteinteile lagern in der Straßen-Meisterei Brandenburg (12.03.2000).

Abb. 7 (rechts): Halbmeilenstein an der B 1 in Bensdorf (19.03.1994).



Abb. 8 (rechts unten): Viertelmeilenstein an der B 1 westlich von Bensdorf (19.03.1994).



Auch von den zugehörigen glockenförmigen Halb- und Viertelmeilensteinen sind an der B 1 noch einige zu finden. Im Land Brandenburg stehen vom Standort des Ganzmeilenobelisken aus in Richtung der Stadt Brandenburg noch ein Viertelmeilenstein westlich von Bensdorf, ein Halbmeilenstein in Bensdorf und ein weiterer Viertelmeilenstein bei Plaue (siehe Abb. 7 und 8).

3. Die Restaurierung des Ganzmeilenobelisken Bensdorf



Abb. 10: Rekonstruktion des Schriftblocks (17.02.2012).

Die Restaurierung 2011/2012 wurde von der Firma Scholz aus Belzig ausgeführt. Die noch vorhandenen 4 Teile wurden gereinigt und bestehende Risse in einem der Teile verpresst. Die beiden fehlenden Teile, der Obeliskenschaft mit der Beschriftung und die Obeliskenspitze mit dem Adler wurden nach noch vorhandenen Vorbildern (zwei Ganzmeilenobelisken an der B 1 zwischen Genthin und Burg) rekonstruiert (siehe Abb. 9 und 10).

Abb. 9 (rechts): Rekonstruktion des Preußischen Adlers (12.04.2012).



Der Adler wurde farblich gefasst und auch die Schrift wurde mit schwarzer Farbe ausgelegt. Am 08.06.2012 erfolgte die Aufstellung des Ganzmeilenobelisken auf dem durch die Straßenmeisterei Brandenburg vorbereiteten Fundament (siehe Abb. 11) sowie am 14.06.2012 die feierliche Einweihung des Meilensteines.



Abb. 11 (links): Wiederaufbau des Meilensteines an der B 1 (08.06.2012).

Abb. 12 (unten): Der wieder aufgestellte Meilenstein (14.06.2012)



Der Bensdorfer Ganzmeilenobelisk ist ein Denkmal der Verkehrsgeschichte, speziell des Chausseebaus. Außerdem steht er für den Beginn einer staatlichen Straßenbauverwaltung im Land Brandenburg. Er ist heute der einzige Ganzmeilenobelisk dieser Form im Land Brandenburg, die gemäß der ersten Anweisung zum Chausseebau zur Ausführung kommen sollte.

4. Die Forschungsgruppe Meilensteine e.V.

Die Forschungsgruppe setzt sich für die Erhaltung der Post- und Chausseemeilensteine als Denkmale der Verkehrsgeschichte ein. Dazu erforscht sie die Geschichte der Meilensteine, sucht nach verschollenen Meilensteinen, erfasst alle noch vorhandenen Steine, registriert deren Standorte, ihre Gestalt, ihre Maße und Beschriftungen sowie schlägt deren Aufnahme in das Verzeichnis der Denkmale vor. Sie berät die Eigentümer der Meilensteine und die Denkmalschutzbehörden bei Maßnahmen, die dem Schutz und der Pflege der Meilensteine dienen, sowie bei deren Wiedererrichtung. Sie unterstützt die Gemeinden bei der Aufstellung von Denkmalpflegeplänen. Die Geschichte der Forschungsgruppe Meilensteine reicht bis in die 1960-iger Jahre in der DDR zurück. Als Verein wurde sie 1992 angemeldet. Der Verein ist gemeinnützig und trägt seit dem 01.01.2011 den Namen „Forschungsgruppe Meilensteine e.V.“.

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

Kontaktadresse:

Forschungsgruppe Meilensteine e.V.

Internet: www.forschungsgruppe-meilensteine.de

E-Mail: meilensteine@gmx.de

c/o Wolfgang Fredrich
Rühlower Damm 18
D – 17039 Sponholz
☎ 039606 29152

Die Arbeitsergebnisse der Forschungsgruppe werden über das sogenannte Meilenstein-Journal halbjährlich den Mitgliedern und den öffentlichen Bibliotheken im Forschungsgebiet übermittelt.