

Martin Beitz:

Die Meilenstein-Standorte im Raum Halle

(Teil 2: Die Chaussee Berlin – Halle – Kassel und ihre Abzweigungen)

Die Suche nach Standorten von Meilensteinen im Raum Halle auf Karten des 19. Jahrhunderts ergab für die Berlin-Kasseler Chaussee eine Reihe neuer Informationen. Bisher mussten wir annehmen, dass in dem Abschnitt zwischen Halle und Langenbogen, also auf einer Strecke von ziemlich genau zwei Meilen, keine Steine gesetzt wurden. Der Forschungsgruppe Meilensteine sind bisher auch keine Akten bekannt, die ein Aufstellen von Meilensteinen belegen. Die Literaturrecherche schien das zunächst zu bestätigen, da sich herausstellte, dass ausgerechnet dieser Abschnitt in französischer Zeit erbaut wurde. In dieser französischen Episode (1806-1815) gehörte Halle zum Königreich Westfalen unter Napoleons Bruder Jérôme, welcher in Kassel residierte. Das Straßenbauprojekt von Halle in Richtung Langenbogen diente den wirtschaftlichen Interessen der Saline in Halle und hatte keine vordergründige politische Motivation, wenngleich diese Straße Ende des 19. Jahrhunderts auch als „Kasseler Heerstraße“ bezeichnet wurde.⁽¹⁾ Politisch motiviert war hingegen der Ausbau der Gesamtstrecke Berlin – Halle – Kassel zu preußischer Zeit.

Aus Überlieferungen des Dorfes Nietleben, westlich von Halle, ist bekannt, dass bereits vor dem Jahr 1806 im Ort an der späteren Chaussee gebaut wurde. Allerdings lässt sich das nicht klar genug nachweisen, da es sich lediglich um die Befestigung der Straße im Jahr 1805 handelte, wie man in dem Heft „Unser Nietleben. Ein Beitrag der Arbeitsgruppe Nietleben“ (Halle 1999) nachlesen kann. Die Verbindung von Nietleben nach Halle entstand demnach erst im Jahr 1809 („wird das vormals morastige und ungepflasterte Teilstück zwischen Halle und Nietleben befestigt“) und ein Jahr später wurde das Chausseehaus in Nietleben in Betrieb genommen.⁽²⁾ Die Bezeichnung als „Nietlebener Chaussee“ ließ sich noch lange nachweisen.⁽³⁾ Der gesamte Abschnitt Halle – Langenbogen entstand 1809-1810.⁽⁴⁾ Für das Teilstück der „Halle-Nietlebener Chaussee“ sind für die Jahre 1840-1847 weitere Baumaßnahmen belegt. Dabei handelte es sich vermutlich nur um Ausbesserungsarbeiten, denn 30 Jahre Kohlefuhrten aus Zscherben und Langenbogen dürften ihre Auswirkungen gehabt haben.

Diese französische Chaussee (Halle – Langenbogen) ist ganz offensichtlich zunächst ohne Meilensteine geblieben und so kann es nicht verwundern, dass sich auf einer Karte von 1820⁽⁵⁾ an ihr auch keine Standorte entdecken lassen. Obwohl sie später Teilstück der Chaussee Berlin – Kassel war, blieb sie zunächst mehr als ein Jahrzehnt lang allein bestehen. Erst im Jahr 1823 wurde dann die „Kunststraße nach Wittenberg“, also von Halle aus nach Nordosten, erbaut.⁽⁶⁾ In den Jahren 1824 und 1825 erfolgte der Weiterbau der Straße ab Langenbogen gen Westen (Eisleben – Sangerhausen, später Nordhausen – Kassel). Da auf diesem westlichen Abschnitt von 1824/25 regelmäßig Meilensteine (Glocken und Obelisken) zu finden sind, muss man wohl annehmen, dass nun, da sie eine durchgehende Chaussee darstellte, auch die Meilensteine durchgehend gesetzt wurden, denn so präsentiert sich die Straße auf einer Karte von 1849 (siehe Abb. 1) und auch auf einer Karte aus der Zeit um 1860 für den Bereich Halle – Langenbogen.

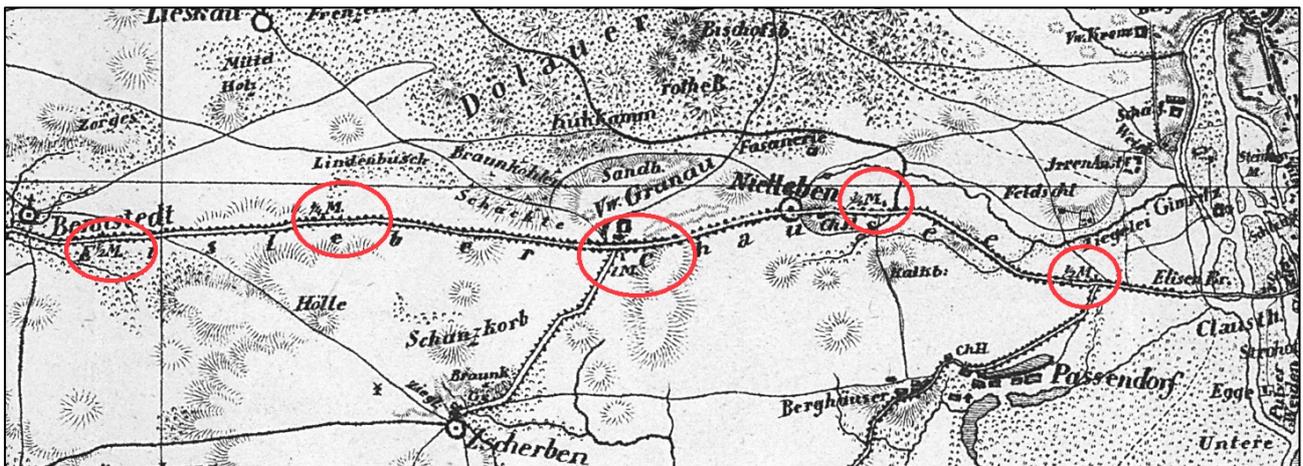


Abb. 1: Ausschnitt aus der Karte „Umgegend von Halle“ (datiert auf 1849). Der Ausschnitt zeigt einen Abschnitt der Berlin-Kasseler Chaussee von Halle bis Borsdorf. Der Ausschnitt zeigt die hervorgehobenen Standorte von Meilensteinen. Es sind die nebenstehenden Meilenangaben (von links nach rechts) „1/2 M.“, „1/4 M.“, „1 M.“, „3/4 M.“ und „1/2 M.“ zu erkennen (Quelle: Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt in Halle (Saale)).

Der Verbleib dieser Meilensteine muss aber wieder in Frage gestellt werden, denn heute stellt sich die Situation ganz anders dar: zwischen Halle und Langenbogen gibt es keine nachweisbaren Meilensteine und von Halle aus in Richtung Nordosten (Wittenberg) finden sich abweichende Ganzmeilensteine, die als Sechskantsteine gestaltet sind und bei Landsberg (15 km) oder auch Roitzsch (22,5 km) aufgestellt sind. Von einer Setzung der Meilensteine in diesem Abschnitt im Viertelmeilentakt wussten wir bisher ebenfalls nichts. In den letzten 150 Jahren sind also vermutlich allein in dem Abschnitt Roitzsch – Langenbogen ungefähr ein Dutzend Steine verschwunden, auf den Karten nachweisbar zumindest im Abschnitt Hohenthurm – Halle – Langenbogen. Das lässt sich wohl nur mit einer gezielten Entfernung bzw. Umsetzung erklären. Indizien dafür besitzen wir, denn die Steine stehen westlich von Langenbogen offenbar auch nicht mehr so, wie es historisch zunächst der Fall war. ⁽⁷⁾

Beginnen wir also von Berlin kommend im Nordosten und gehen die historischen Standorte kurz in Fahrtrichtung gen Kassel durch, dann brauchen wir keine Tabelle, denn auf den Karten von 1820 und 1849 sind die Standorte nordöstlich von Halle nicht eingetragen. Im Fall von 1849 erklärte es sich aus der schon im ersten Teil erwähnten Fixierung auf den nordwestlichen Ortsteil Giebichenstein (Chaussee- und Gasthäuser sind allerdings eingetragen), im Fall der Karte von 1820 daraus, dass dieser Abschnitt damals noch gar nicht gebaut worden war. Also bleibt uns hier einzig die Karte aus der Zeit um 1860 sowie der Stadtplan von 1853, der aber nur bei einem Standort hilfreich ist.

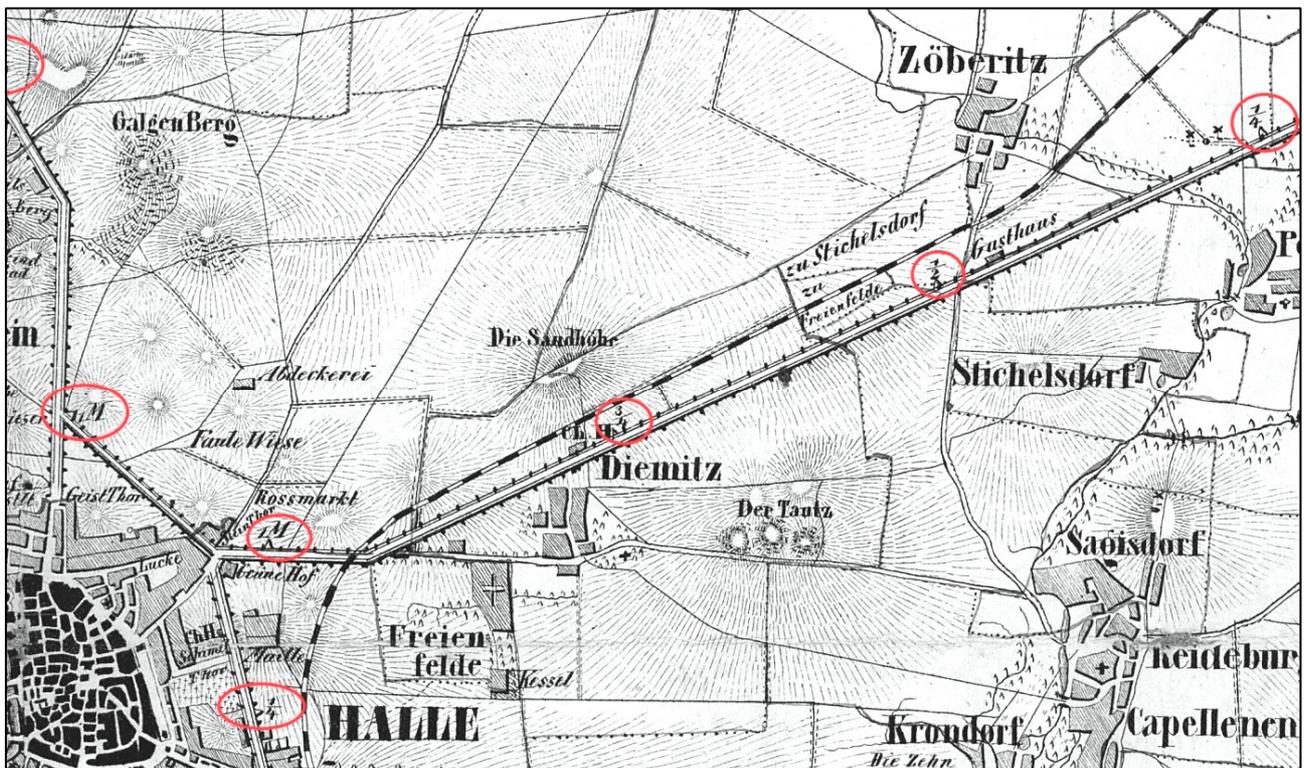


Abb. 2: Ausschnitt aus „Special-Karte von Halle und Umgegend“ (datiert auf die Zeit um 1860). Der Ausschnitt zeigt den Bereich nordöstlich von Halle mit dem Verlauf der Berlin-Kasseler Chaussee sowie ganz links den Verlauf der Chaussee von Magdeburg über Halle nach Leipzig. Hervorgehoben sind die eingetragenen Meilensteinstandorte. Erkennbar sind die kleinen Dreiecke als Symbol für einen Meilenstein und eine eingetragene Meilenangabe. Aus Richtung Berlin kommend ist eine Folge von Meilensteinen („1/4“, „1/2“, „3/4“ und „1 M“) eingetragen. Der Eintrag „1 M“ bezeichnet den Standort des Ganzmeilensteines „Berlin 22 Meilen“. Die beiden anderen hervorgehobenen Meilensteinstandorte gehören zur Chaussee von Magdeburg über Halle nach Leipzig (Quelle: Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt in Halle (Saale)).

Der nordöstlichste auf der Karte eingetragene Standort befindet sich nordöstlich von Hohenthurm und ist erfreulicherweise mit „3/4 M“ bezeichnet, denn der nächste Standort (südwestlich von Hohenthurm) trägt die Bezeichnung „1 M“. Wir können also von einer Orientierung auf einen Nullpunkt Berlin ausgehen, zumal sich neben der Bezeichnung als „Kunststraße nach Wittenberg“ bei v. Hagen (1867) auch folgende Angabe finden ließ: „Die Berlin-Casseler Chaussee (...) beginnt am Kandelaber auf dem Schloßplatz zu Berlin“. ⁽⁸⁾

Weiter gen Südwesten folgt „1/4 M“ nördlich von Peißen, „1/2 M“ leicht südwestlich von Zöberitz, „3/4 M“ nordöstlich von Halle-Diemitz und schließlich „1 M“ nahe dem Steintor am sogenannten Roßplatz (damals Rossmarkt/siehe Abb. 2). Diese Straße ist die heutige Berliner Straße, die nur für den Abschnitt nordöstlich von Hohenthurm identisch mit der heutigen Bundesstraße 100 („Berliner Chaussee“) ist. Sie wurde allerdings in den letzten Jahrzehnten besonders im Bereich Zöberitz/Peißen durch den Bau der heutigen B 100 sowie der kreuzenden Autobahn 14 samt ihrer Zufahrtsstraßen im Verlauf etwas geändert. Dies fällt nur dann auf, wenn man sich an den Bahngleisen orientiert, zu denen sie bis zu besagten Orten parallel im immer gleichen Abstand verlief, was heute nicht mehr der Fall ist. Die Standorte der Meilensteine lassen sich durch die Lage zu den Kirchen der genannten Orte präzisieren, die eingetragenen Chaussee- und Gasthäuser existieren nicht mehr, könnten aber zumindest auf später entstandenen Karten beim Abgleich helfen.

Eine erste Begehung der Standorte zwischen Roßplatz und Zöberitz zeigt, dass sich im Ortsbild zwar zahlreiche Steinsetzungen (vor allem Prellsteine an Einfahrten und Parkplätzen) finden lassen, aber keine auch nur entfernt an einen Meilenstein erinnert. Das wiederum spricht zusätzlich für eine komplette Beräumung der Abschnitte zu einem uns bisher unbekanntem Zeitpunkt. Die zeitnahe Erbauung der Abschnitte Wittenberg – Halle (1823) und Langenbogen – Eisleben (1824/25) macht es wahrscheinlich, dass die Meilensteine einheitlich gestaltet waren, so dass anzunehmen ist, dass die heute dort befindlichen Sechskantmeilensteine eine spätere Neusetzung darstellen. Das Dorf Diemitz wurde um ein Gründerzeitviertel an der Berliner Straße erweitert, auch im Bereich zwischen Bahngleisen und Steintor entstand ein solches. Und seitdem wurden immer wieder Gebäude und Straßen ergänzt, so dass sich ein genauer Zeitpunkt der Beseitigung der Meilensteine nur schwer ausmachen lässt.

Eine wahrscheinliche Erklärung für die Beseitigung der Meilensteine liefert unser Vereinsmitglied Herr Grell. Er vermutet, dass diese Veränderung, auf dem Abschnitt von Halle gen Berlin, mit den Erlassen des Jahres 1870 (Circular-Erlaß vom 26. Februar 1870 und Circular-Erlaß vom 7. Oktober 1870) zusammenhängt. In diesen Erlassen wird für das Königreich Preußen unter anderem festgelegt, dass auf Viertel- und Halbmeilensteine zu verzichten ist und dass jeder Regierungsbezirk ein eigenes Nummernsystem bekommen soll, bei dem der Nullpunkt der Hauptverkehrsknotenpunkt ist, von wo die Post mit der Feststellung der Entfernungen beginnt. Die darin festgelegte neue Meile war in 100 Stationen zu 75 m einzuteilen. Zudem sollten die Dezimale der Meilen genutzt werden und halbe, viertel und fünftel Meilen in vollen Stationen ausgedrückt werden.⁽⁹⁾ Demnach wurde also Halle hier zum neuen Nullpunkt und weil man damit die auf der Karte von circa 1860 noch festgehaltenen Meilensteinstandorte nicht mehr brauchte, dürfte man sie zu diesem Zeitpunkt abgebaut haben.

Ein weiteres Indiz dafür hat Herr Grell in der Beschriftung ausmachen können, da sie ein deutlicher Hinweis auf die Übergangszeit zwischen Meile und Kilometer darstellt. Auf den Sechskantsteinen finden sich nämlich völlig untypisch sowohl Meilen- als auch Kilometerangaben. Meiner Ansicht nach hat Herr Grell damit diese besondere Rarität ausreichend geklärt und man kann zum einen davon ausgehen, dass die Sechskantmeilensteine in dem Zeitfenster zwischen 1870 und 1873 angefertigt und aufgestellt wurden.⁽¹⁰⁾ Zum anderen kann man aber auch vermuten, dass dies auch für den Abschnitt Halle – Langenbogen vorgesehen war, dass man also begonnen hatte, die Meilensteine abzubauen, um sie gemäß der neuen Meile zu setzen, dieser Prozess aber durch die Abschaffung der Meile abgebrochen wurde.

Der Standort am Roßplatz in Halle musste vermutlich im späteren 19. Jahrhundert dem Nordfriedhof weichen, der damals bis an die Berliner Straße heran vergrößert wurde.⁽¹¹⁾ Er ist auf der Karte von 1849 aber mit der wertvollen Information „22 M v. Berlin“ versehen (siehe Abb. 3). Das ist deshalb wichtig, weil gerade hier die Magdeburg-Leipziger Chaussee kreuzt. Deren Meilensteine befinden sich in unmittelbarer Nähe: am kaum einen Kilometer entfernten Reileck (ebenfalls ein Ganzmeilenstein, „11 Meilen von Magdeburg“) beziehungsweise in der Magdeburger Straße (Viertelmeilenstein).

Die Lage von Halle an der Saale mit ihren zahlreichen Inseln, aber bis heute seltenen Übergängen, bedingte, dass die Chaussee durch die Altstadt geführt werden musste. Der hier zu erwartende Viertelmeilenstein ist in keiner der Karten eingetragen, also weiterhin nicht eindeutig nachzuweisen. Obwohl im Bereich der Innenstadt Halles auf drei Karten Meilensteine eingetragen sind, muss der Standort vorerst vakant bleiben, da dieser eine Standort in allen Karten fehlt. Er lässt sich aber relativ sicher durch den vorherigen und den nachfolgenden bestimmen. Demnach befand er sich ungefähr beim Klaustor, also im Westen der Altstadt am Mühlgraben. Hier könnten vielleicht alte Aufnahmen einen Nachweis bringen. Andererseits wäre es auch denkbar, dass man auf eine Steinsetzung verzichtet und stattdessen eine Markierung an einem Gebäude vorgenommen hat.

Abb. 3:

Ausschnitt aus der Karte „Umgegend von Halle“ (datiert auf 1849). Der Ausschnitt zeigt den Bereich um den Rossmarkt in Halle. Hier ist der hervorgehobene Standort des Meilensteines „22 M v. Berlin“ der Berlin-Kasseler Chaussee und der Standort des Ganzmeilensteines „Magdeburg 11 Meilen“ („11 M.“) eingetragen (Quelle: Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt in Halle (Saale)).



Der erste Halbmeilenstein westlich von Halle lässt sich aufgrund der Abzweigung der Lauchstädter Chaussee relativ genau an die heutige Abzweigung der Straße „An der Feuerwache“ von der Magistrale (in Halle-Neustadt) verorten. Der Eintrag „3/4 M“ befindet sich sodann zirka 400 Meter östlich von Nietleben und somit auch vom bis heute erhaltenen Chausseehaus entfernt. Westlich vom Meilenstein wurde später eine ebenfalls „Chaussee“ genannte Straße nach Salzmünde abgezweigt. Der erste Ganzmeilenstein westlich von Halle (und 23 Meilen von Berlin entfernt) befand sich am Friedhof der Wüstung Granau westlich von Nietleben, wo zudem die Zscherbener Kohlenstraße abgeht, die ebenfalls als Staats-Chaussee bezeichnet wird. Dies sind offenbar weitere Beispiele dafür, dass die Meilensteine häufiger zugleich als Anfangspunkte neuer Straßen dienten.

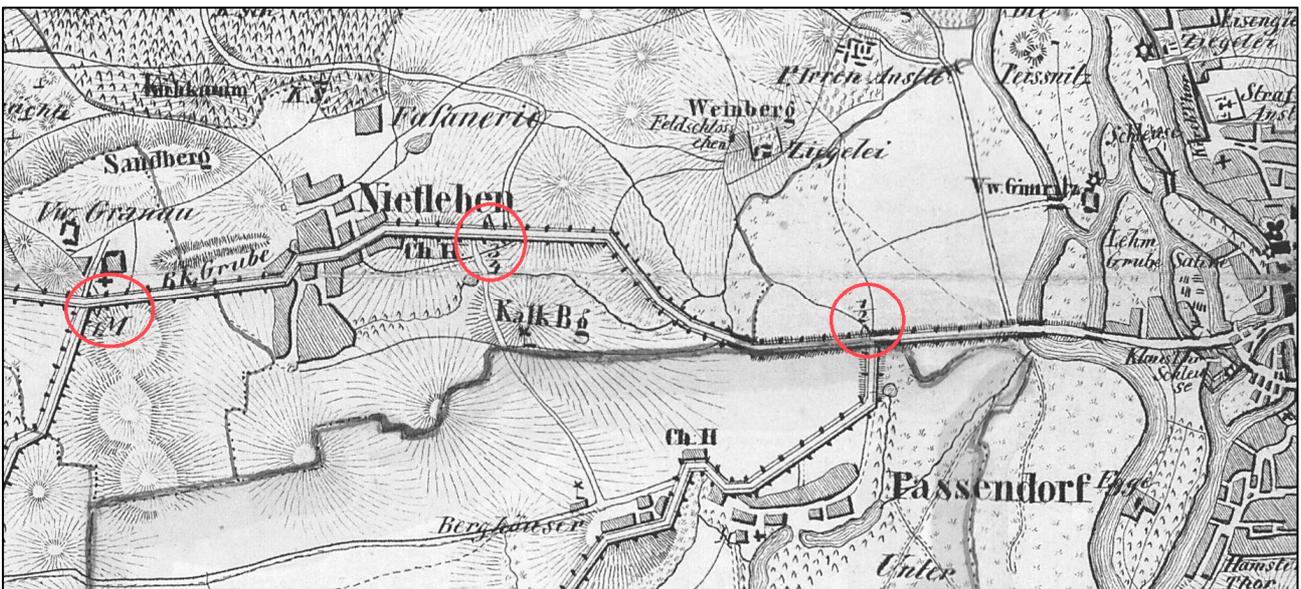


Abb. 4: Ausschnitt aus „Special-Karte von Halle und Umgegend“ (datiert auf die Zeit um 1860). Der Ausschnitt zeigt den Bereich westlich von Halle mit dem Verlauf der Berlin-Kasseler Chaussee. Hervorgehoben sind die eingetragenen Meilenstandorte. Erkennbar sind die kleinen Dreiecke als Symbol für einen Meilenstein und eine eingetragene Meilenangabe. Aus Richtung Halle kommend ist eine Folge von Meilensteinen („1/2“, „3/4“ und „1 M“) eingetragen. Der Eintrag „1 M“ bezeichnet den Standort des Ganzmeilensteines „Berlin 23 Meilen“. Interessant ist, dass an Meilenstandorten, hier bei „1/2 M“ und „1 M“ (Vergl. auch mit Abb. 1) jeweils Chausseen abzweigen (Quelle: Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt in Halle (Saale)).

Im weiteren Verlauf der Straße ist eine genaue Bezeichnung der Standorte der Meilensteine nicht möglich, da sich im Gelände auch heute kaum Anhaltspunkte finden lassen, mit denen man sie beschreiben könnte. Erschwerend kommt hinzu, dass beim Bau der heutigen Bundesstraße 80 („Eislebener Chaussee“) ähnlich wie bei der B 100 nicht der alte Verlauf („Eislebener Straße“) durch die Orte hindurch gewählt wurde, sondern die neue Streckenführung etwas weiter südlich verläuft. Das gilt aber nicht für alle Abschnitte, sondern nur für die ortsnahen. Zwischen dem heutigen Friedhof von Halle-Neustadt und Bennstedt befanden sich die Standorte „1/4 M“ und „1/2 M“, der zweite bereits in der Nähe Bennstedts. Dieser stand ungefähr dort, wo heute die B 80 östlich von Bennstedt vom sogenannten Granauer Berg gen Westen hinabführt. Offenbar handelt es sich hier um einen immer wieder genutzten Hohlweg, denn statt der typischen geradlinigen Chausseeführung biegt die Straße so um, dass sie diesen anvisiert.

Der wiederum nächste Standort, bezeichnet mit „3/4 M“, ist der westlichste eingetragene auf den hier zu Rate gezogenen Karten. Dies ist bedauerlich, da gerade im Kartenbild von 1849 noch viel Platz gewesen wäre, um weitere Standorte anzugeben, hier aber bereits östlich von Bennstedt aufgehört wurde, die Standorte einzutragen. Der westlichste Standort befand sich dort, wo noch heute das Chausseehaus westlich des kreuzenden Würdebaches steht und sich später der Bahnhof Bennstedt entwickelte, der einer Nebenbahn von Teutschenthal nach Salzmünde diente und bei dem wieder später ein Gleis zur Zuckerfabrik von Langenbogen abgeführt wurde. Die bereits erwähnten Erlasse von 1870 dürften aber schon zuvor zum Abbau auch dieser Meilensteine geführt haben.

Da wir annehmen müssen, dass beim Bau des Abschnitts Halle – Langenbogen im Jahr 1809 keine Meilensteine gesetzt wurden, besteht eine gewisse Unklarheit darüber, wie die nachfolgenden Standorte ausgesehen haben, nachdem dann die Verlängerung in Richtung Eisleben durch das Salztal gebaut wurde. Vom westlichsten auf der Karte von zirka 1860 nachgewiesenen Meilenstein beim Chausseehaus am Würdebach bis zum Standort des heute nächsten erhaltenen Ganzmeilensteines ⁽¹²⁾ westlich von Langenbogen sind es 3,1 Kilometer. Die darauf in Richtung Eisleben folgenden Viertel-, Halb- und Ganzmeilensteine sind erfreulicherweise alle erhalten.

Die Chaussee von 1809 führte nur bis zum Ortsausgang von Langenbogen und bog dann von der heutigen Straßenführung nach Südwesten ab (Straße „Zum Kerner See“, ehemals „Wanslebener Weg“). Von diesem bog sie wiederum nach Süden ab und führte zur Königlichen Braunkohlengrube von Langenbogen. Bereits damals, eingetragen auf der Karte von 1820, also vor dem Weiterbau und auch auf „Special-Karte Saalkreis“ von 1801 belegt, gab es einen Weg gen Westen. Dieser führte aber noch über den Flegelsberg hinweg und nicht wie die spätere Chaussee durch das direkt angrenzende, teils sumpfige Salztal hindurch. Es ist dies insofern relevant, da somit ein Wegweiserstein an dieser Stelle ⁽¹³⁾ nicht ausgeschlossen ist, denn auf der Karte von 1801 führt hier auch ein Weg nach Nordwesten in das Salztal, quert dort die Salza, führt an ihrem Nordufer, quert den von Höhnstedt herab kommenden Wellerbach und führt dann weiter nach Rollsdorf. Bis zu der Stelle, an der die Straße nach Höhnstedt heute die Salza quert, entsprach also bereits im Jahr 1801 ein Weg dem Verlauf der späteren Chaussee von 1824/1825.

Das Endziel der französischen Chaussee weist diese deutlich als Wirtschaftsstraße aus, denn die Königliche Grube Langenbogen war ausdrücklich für die hallische Saline reserviert, was auch für die Zscherbener Braunkohlengrube galt. Diese alte Wegführung der Chaussee ist auf der Karte von 1849 noch als Abzweigung der Hauptstraßenführung erhalten. Heute ist sie im allerletzten (Süd-)Abschnitt nur noch ein Feldweg, der an der Leitplanke der heutigen B 80 endet, so dass die Frage gestellt werden muss, ob die Bezeichnung als Chaussee nicht nur daher stammt, dass sie durch die französische Führung veranlasst wurde. Andererseits ist kaum anzunehmen, dass die Kohlefuhrn über einen Feldweg liefen. ⁽¹⁴⁾

Was mit den verschwundenen Meilensteinen geschehen ist, wissen wir nicht. Üblicherweise wurden sie verkauft oder an anderen Stellen neu verwendet. In einem Park in Bennstedt befinden sich allerdings direkt an dem ehemaligen Verlauf der Chaussee zwei unterschiedlich große Sockel übereinander gestapelt, die von einstigen Meilensteinen stammen könnten. Eindeutige Spuren, die dafür sprechen würden, lassen sich bisher aber nicht feststellen und bedürfen weiterer Recherchen vor Ort. Westlich von Langenbogen sind die Meilensteinstandorte bekannt und erhalten. Gerade dieser Kontrast verdeutlicht, warum wir so lange annehmen mussten, dass es zu keiner Zeit Meilensteine in dem Abschnitt Halle – Langenbogen gab. Eine weitere Suche nach den Hintergründen für das Verschwinden könnte auch in Amtsblättern oder anderen Zeitschriften des 19. Jahrhunderts erfolgreich sein.

Die heutige Stellung der Meilensteine westlich von Langenbogen entspricht nicht mehr der aus der Zeit der Fertigstellung der Chaussee, wie schon die Kartenauswertung von Herbert Liman (AM 39/Seite 11-12) deutlich gemacht hat. Damals (1832) befand sich jeder Stein eine Viertelmeile weiter östlich, also zum

Beispiel der Ganzmeilenobelisk „25 Meilen von Berlin“ noch westlich bei Seeburg (heute westlich bei Aseleben). Diese Stellung entspricht der Fortsetzung des hier geschilderten Kartenbildes von 1849 und zirka 1860. ⁽¹⁵⁾

Zusammenfassung

Für die Meilensteinsetzung an der Berlin-Kasseler Chaussee im Raum Halle ergeben sich aus der Auswertung der oben genannten historischen Karten und aus einer Bewertung der heute vorhandenen Meilensteine an dieser alten Chausseeführung unter Berücksichtigung historischer Ereignisse folgende Annahmen:

- An dem später in der Gesamtchaussee Berlin – Kassel aufgegangenen und als erstes gebauten Streckenabschnitt von Halle nach Langenbogen wurden anfangs keine Meilensteine aufgestellt.
- Erst nach dem Bau bzw. der Fertigstellung der Chausseeabschnitte von Wittenberg nach Halle und von Langenbogen in Richtung Kassel wurden an der Gesamtstrecke Meilensteine (Viertel-, Halb- und Ganzmeilensteine) in durchgehender Folge mit Nullpunkt in Berlin aufgestellt.
- Als Folge des Circular-Erlasses vom 7. Oktober 1870 wurden die bisherigen Meilensteine am Chausseeabschnitt von Halle nach Wittenberg abgebaut und durch neue Ganzmeilensteine (die heute noch vorhandenen Sechskantsteine) ersetzt. Diese neuen Meilensteine standen (und stehen zum Teil noch) im Abstand der jetzt neu festgelegten Meilenlänge (1 Meile = 7,5 km) mit Bezug auf den Nullpunkt auf dem Markt in Halle.
- Für den Chausseeabschnitt von Halle nach Langenbogen wurde vermutlich gleiches geplant, aber nicht schnell genug umgesetzt. Die alten Meilensteine wurden zwar abgebaut. Zu einer Neuaufstellung von Meilensteinen ist es wahrscheinlich deshalb nicht mehr gekommen, weil mit der zeitlich bald folgenden Circular-Verfügung vom 6. Oktober 1873 die Abschaffung der Meile in preußisches Recht umgesetzt wurde. So wurden vermutlich gleich neue Kilometersteine im Abschnitt von Halle nach Langenbogen gesetzt.
- Im Chausseeabschnitt von Langenbogen in Richtung Westen hat man dagegen die vorhandenen Meilensteine weiter benutzt und gemäß dem Circular-Erlasses vom 7. Oktober 1870 auf den neuen Nullpunkt in Halle umgesetzt.

Natürlich muss darauf hingewiesen werden, dass die zugrunde gelegten Inhalte der genannten Karten einer subjektiven Bewertung der jeweiligen Kartenzeichner unterlagen.

Quellen und Kommentierungen:

- ⁽¹⁾ Vgl. Wisotzky/Schleichert, Heimatskunde von Halle und Umgegend, 1. Geographische Heimatskunde, Halle 1895, Seite 36.
- ⁽²⁾ Vgl. Unser Nietleben, Seite 21. Ähnliche Informationen finden sich in MJ 45/Seite 12 (Schröter, Dr. Fieber).
- ⁽³⁾ Vgl. etwa Schultze, Siegmars, Halle im Rokoko, Halle 1935, Seite 79, der im Zusammenhang mit der Beschreibung von Passendorf von der „Brücke in der Nietlebener Chaussee“ spricht.
- ⁽⁴⁾ So spottet Hertzberg, Gustav Friedrich in Geschichte der Stadt Halle an der Saale von den Anfängen bis zur Neuzeit. Nach den Quellen dargestellt, Band 3, Seite 395 „Gar manche der vielen Neuerungen der 'westfälischen Zeit', zu denen auch die Anlage einer Heerstraße nach Langenbogen (1809) kam, erscheinen bei objektiver Betrachtung keineswegs als tadelnswert, wurden auch von solchen Zeitgenossen billig anerkannt, die bei aller Kraft ihrer deutschen Gesinnung dem Neuen nicht lediglich deshalb widerstrebten, weil es durch fremde Machthaber eingeführt wurde.“
- ⁽⁵⁾ Vgl. MJ 72/Seite 38-44.
- ⁽⁶⁾ Hertzberg, Gustav Friedrich, Geschichte der Stadt Halle an der Saale von den Anfängen bis zur Neuzeit. Nach den Quellen dargestellt, Band 3: Halle während des 18. und 19. Jahrhunderts (1717 bis 1892), Halle 1893, Seite 395.
- ⁽⁷⁾ Vgl. MJ 50/Seite 13: Langenbogen (1 M) bei km 16,2, Rollsdorf bei km 18,095, Seeburg bei km 20,09 und 22,096, Aseleben (1 M) bei km 23,6. Lüttchendorf bei km 25,48 und 27,35, Helfta bei km 29,25, Eisleben bei km 31,13 (1 M), Wimmelburg bei km 36,8 und 38,68 (1 M) usw.
- ⁽⁸⁾ Hagen, C. H. Freiherr v., Die Stadt Halle nach amtlichen Quellen historisch-topographisch-statistisch dargestellt, Band 1, Halle 1867, Seite 331.
- ⁽⁹⁾ Vgl. MJ 62/Seite 15-18.
- ⁽¹⁰⁾ Vgl. MJ 68/Seite 26-29.
- ⁽¹¹⁾ Später wurde der Nordfriedhof für den Bau einer kreuzenden Hochstraße wieder verkleinert. Westlich davon befanden sich zudem eine Turnhalle (erhalten) und seit dem späten 19. Jahrhundert das Straßenbahndepot (längst wieder abgerissen).

- (12) Ein am westlichen Ortsausgang von Langenbogen befindlicher wegweiserähnlicher Stein hat einen Entfernungsbezug zu den in Richtung Eisleben folgenden Meilensteinen. Er steht heute genau eine Viertelmeile vom nächsten Viertelmeilenstein bei Hohnstedt entfernt und damit an einer Ganzmeilenposition. Deshalb wird dieser Stein auch zu den Meilensteinen gezählt. Es könnte sich bei diesem Stein aber auch um die Umwidmung eines vorhandenen Wegweisersteines handeln. Weitere Vermutungen dazu siehe MJ 41/Seite 47 und MJ 42/Seite 64.
- (13) wie vorher.
- (14) Zudem darf man nicht vergessen, dass auch tatsächlich bereits Chausseehäuser (Nietleben und westlich von Bennstedt) errichtet wurden und Chausseegeld eingenommen wurde. Vgl. auch MJ 45/Seite 12.
- (15) Am Ganzmeilenstein von Aseleben findet sich die Aufschrift „HALLE 2 $\frac{3}{4}$ MEILE“, was nicht der tatsächlichen Entfernung nach Halle entspricht. Diese Angabe bestätigt sich am Ganzmeilenstein in Eisleben, also eine Meile weiter gen Westen, mit der dortigen Inschrift „HALLE 3 $\frac{3}{4}$ MEILE“. Betrachtet man die Karten von 1832, 1849 und 1860, gibt es eine durchgehende Meilensteinfohge aus Richtung Berlin durch Halle hindurch. Gemäß dieser Karten müssen die Meilensteine, die heute zwischen Langenbogen und Emseloh stehen, damals eine viertel Meile weiter östlich gestanden haben. Unterstellt man diesen ursprünglichen Standort, würden die Entfernungsangaben nach Halle passen und sich ungefähr auf die Stadtmitte beziehen. Die Umsetzung der Meilensteine auf die heutigen Standorte könnte in Zusammenhang mit den oben genannten Circular-Erlassen um 1870 veranlasst worden sein. Der Grund könnte die Umsetzung auf den neuen Nullpunkt auf dem Markt in Halle sein, denn die Standorte haben heute einen Entfernungsbezug in Meilen auf genau diesen Punkt. Eine Änderung der eingeschlagenen Entfernungsangaben (z.B. auf volle Meilenzahlen nach Halle) erfolgte aber nicht.

- Fortsetzung folgt -

Olaf Grell:

Meilensteine in der Kunst (Teil 10)

Der Bauingenieur und Künstler Peter Hermes aus Euskirchen fertigt Skulpturen, für die aus farbigem Beton gegossene Elemente Verwendung finden. Sein neuestes Projekt ist ein sechs Meter hoher Obelisk, welcher im Viehplätzchenviertel von Euskirchen aufgestellt werden soll. 2018 soll das Objekt fertiggestellt sein. Das Besondere dabei ist, dass die Spender für das Kunstobjekt Gestaltungsvorschläge für die einzelnen Steine machen können. Unter anderem nehmen Motive auch Bezug auf die örtliche Verkehrsgeschichte. So zeigt ein Motiv einen für Euskirchen und seine Umgebung typischen preußischen Ganzmeilenstein. Vorbild für das Motiv ist der Viermeilenstein der Bonn-Schleidener Bezirksstraße. Angefertigt wurde dieser Stein von unserem Vereinsmitglied Peter Spilles aus Zulpich, in Zusammenarbeit mit dem Künstler.

Abb.:

Peter Spilles zeigt den Stein mit dem Motiv „preußischer Meilenstein“. Im Hintergrund sind weitere bereits fertiggestellte Steine zu sehen (Foto: Hermes/Euskirchen, 26.09.2016).

