

Die Geschichte der Kursächsischen Postmeilensäulen, ihre Aufstellung und ihr Überleben bis in die heutige Zeit unter besonderer Berücksichtigung des Geithainer Raumes

von Bernhard Köppe, Leipzig

Wenn der Betrachter vor einer kursächsischen Distanzsäule steht, wird ihm sicherlich schon oftmals die eigenartige Angabe **St** aufgefallen sein, und er mag sich so manches Mal gefragt haben, warum man zu damaliger Zeit von einem zum anderen Ort eine Reisezeit von z.B. 6 Stunden benötigt hat. Dies zu klären, sollen die nachfolgenden Betrachtungen über diese Säulen helfen.

Als im Jahre 1694 der Kurfürst Friedrich August I. (August der Starke) die Regierung übernahm, war an ein einheitliches Straßenwesen im Kurfürstentum kaum zu denken, obwohl dies hin und wieder in Verordnungen angemahnt und gefordert wurde. Denn eine solche Einheitlichkeit - so erkannte es auch der Staat - wäre sehr förderlich für den Handel im In- und mit dem Ausland! Doch verlässliche Angaben über Entfernungen zwischen Orten und Städten gab es kaum. So wurden am Ende des 17. Jahrhunderts in verschiedenen Gegenden des Kurfürstentums Erhebungen durchgeführt, die man als Vorstufe für die späteren Straßenvermessungen bezeichnen könnte. Reisende und Anwohner wurden nach Entfernungen auf den von ihnen benutzten Wegen zwischen Orten befragt. Dass diese Einschätzungen sehr subjektiv waren, liegt wohl auf der Hand.

Erste Ansätze zu besserer Orientierung auf den Straßen, waren die an der Haupthandelsstraße zwischen Dresden und Leipzig aufgestellten Eichensäulen - mit Entfernungsangaben (um 1695). Ein weiterer Schritt in diese Richtung war die wohl 1708 angeordnete Setzung von Armsäulen. Diese waren ebenfalls aus Holz und enthielten Entfernungsangaben in Stunden; bis zu einer 1/8 Stunde genau. Die Haltbarkeit dieser Säulen war nur begrenzt und außerdem war Holz ein begehrter Artikel ... ! Die ganze Schwierigkeit in der Genauigkeit dieser Angaben lag darin, dass im Lande sehr unterschiedliche Maße gültig waren. Grundsätzlich galt die Elle. Sie war aber regional unterschiedlich in ihrer Länge. Das Maß differierte etwa zwischen 53 und 80 cm. So wurden bei den oben erwähnten Erhebungen die Entfernungen in Stunden (oder deren Bruchteile) abgefragt und zwar dergestalt, dass man die Befragten einschätzen ließ, wie lange sie zu Fuß von einem zum anderen Ort benötigten. Gleiches galt für den normalen Ritt (Gang) zu Pferde, da sich dieses Tempo kaum von dem des normalen Fußgängers unterschied. Somit wurde aus dem ursprünglichen Zeitmaß ein Entfernungsmaß für die Straßenvermessung. Aus diesem Blickwinkel sollte man die Entfernungsangaben auf den kursächsischen Postmeilensäulen verstehen. Doch damit war die Vereinheitlichung noch nicht vollendet. Der Kurfürst ordnete nunmehr als Vermessungsgrundlage die Dresdner Elle zu 56,6375 cm an. Für die Straßenvermessung wurde die nächst größere Einheit benutzt, nämlich die Ruthe. Sie war 4,531 Meter lang; also 8 Dresdener Ellen.

Dieses Maß galt übrigens bis 1781 auch für die Breite der Straße. Um aber Irritierungen auszuschließen, wurde die Breite der Straße in Ellen und die Länge in Ruthen angegeben. Die nächst größere Vermessungseinheit war dann die Meile – 2.000 Ruthen oder 2 Stunden. Sie wurde auch als sächsische Post - oder Polizeimeile bezeichnet und war demzufolge 9.062 Meter lang. Dieses gesamte vorgenannte Maßsystem war bis zum Jahre 1840 in ganz Sachsen gültig.

Nunmehr waren die gesetzlichen Voraussetzungen für die Vermessung aller Post - und Landstraßen im Kurfürstentum gegeben. Es musste nur noch eine geeignete Person zur

Ausführung dieses großen Vorhabens gefunden werden. Wie so oft, half auch hier der Zufall nach. Der Kurfürst wurde auf einen Mann aufmerksam (gemacht), der 1711 eine Special - Landt - Chartre von Großenhain angefertigt hatte, die er dem Kurfürsten widmete. Es wurde eine weitere Karte der Dresdener Gegend bestellt, und August der Starke übertrug diesem Mann am 12. April 1713 die Vermessung aller Post - und Landstraßen im Kurfürstentum einschließlich der incorporierten Lande. Damit waren vor allem die beiden Lausitzen, die kursächsischen Anteile der Grafschaften Henneberg und Mansfeld, die Schönburgischen Lande und die Herzogtümer Sachsen - Merseburg und Sachsen - Weißenfels gemeint. Das Herzogtum Sachsen - Zeitz fiel ja bereits 1718 an das Kurfürstentum zurück. Somit gab es bei der späteren Aufstellung der Postsäulen in diesem Gebiet kein Kompetenzgerangel! Auch die beiden weißenfelsischen Nebenlinien Querfurt und Barby waren mit einbezogen. Nunmehr konnte Adam Friedrich Zürner, gebürtig am 15. August 1679 in Marieney/ Vogtland und zu dieser Zeit Pfarrer in Skassa bei Großenhain, an diese gigantische Arbeit gehen. Mit seinen 4 Gehilfen (Kondukteure genannt) vermaß der nunmehr königlich - polnische und kurfürstlich-sächsische Land - und Grenzkommissar (so sein Titel ab 1721) das gesamte Land von Naumburg/ Queis im Osten bis hinter Treffurt im Westen und von Schönberg (hinter Bad Brambach) im Süden bis nach Brück - heute in Brandenburg gelegen - im Norden. Auch in die angrenzenden Länder, z.B. Bayern, Böhmen, Hessen, Anhalt - Dessau oder Brandenburg, durfte er dabei mit seinem **Geometrischen Wagen** einfahren.

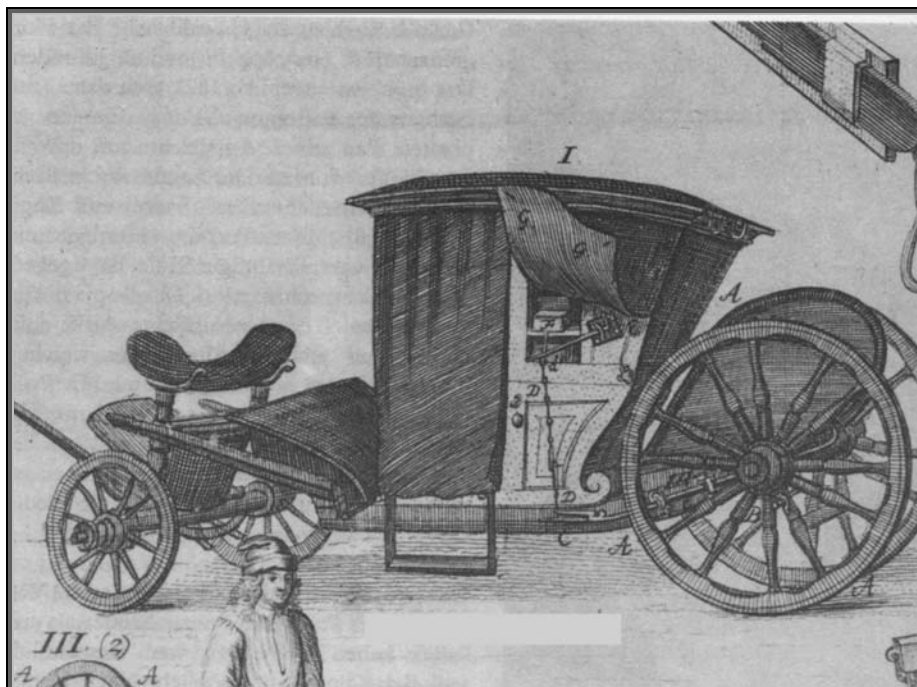


Abb. 1: Geometrischer Wagen (Gesamtansicht)

Dieser Geometrische Wagen war eigens für die Straßenvermessung von ihm konstruiert worden. Die beiden hinteren Wagenräder hatten einen Durchmesser von 1,44 m. Somit entsprach der Umfang genau einer Ruthe; also 4,531m. Am rechten Hinterrad war ein Bolzen angebracht, der dann jede Radumdrehung über ein Gestänge in das Wageninnere auf ein Zählwerk mit anfangs 4, später 6 Zifferblättern übertrug, deren kleinste Einheit 1 Ruthe war. Alle 500 Ruthen wurde nun auf den Straßen markiert, um den Platz

für die entsprechende Straßensäule festzulegen. Bis etwa Mitte 1721 waren somit ca. 80% der vorgesehenen Straßen ausgemessen worden. Die noch ausstehenden Straßen waren meist kurze Verbindungen (etwa 5.000 bis 6.000 Ruthen) zwischen kleineren Städten oder kürzere Stücken von schon an vermessenen Postraßen liegenden Städten zur Landesgrenze. Einige wenige Ausnahmen bildeten dann noch Straßen, die in Exklaven in anderen Ländern lagen und somit schwer zugänglich waren. Als Ergebnis dieser Vermessung erließ der Kurfürst Friedrich August I. am 19. September 1721 ein Mandat mit dem Titel:

„Befehl, dass auf denen Land- und Poststraßen, an statt der hölzernen steinerne Säulen aufgesetzt, und wie damit verfahren werden solle“.

Dies galt aber zunächst nur für die Ämter Dresden, Meißen und Großenhain. Am 01. November 1721 folgte dann das Generalmandat für das gesamte Kurfürstentum einschließlich einiger weiterer Anordnungen. Diese enthielten z.B. die Aufbringung der Kosten, die Hilfeleistung für Zürner als Person oder die Mäurer - Instruktion und anderes mehr. Für die Aufstellung der Stadtsäulen wurde späterhin meist folgender Titel benutzt:

„Die Anschaffung und Aufrichtung derer neuen steinernen Post- und Distanzsäulen an statt der hölzernen bei der Stadt ...“

Wie genau war nun die damalige Vermessung durch A. F. Zürner? Es war aus heutiger Sicht eine **sehr genaue** Vermessung. Ein Blick auf eine Karte für eine beliebige Entfernung wird dies bestätigen. So z.B. die Entfernung von Geithain nach Geringswalde. Gemäß Angabe auf der ehemals gedachten Geithainer DS auf dem Markt sind es 3 St 7/8 also umgerechnet etwa 17,557 km (genau: 3.832 Ruthen = 17,363 km). Die fehlenden 43 Ruthen (bis zu 7/8 St) wurden dabei mit berechnet. Auf einer heutigen normalen Karte sind es für diese Strecke etwa 19 km. Allerdings führte die ehemalige Poststraße nach Rochlitz nicht über Königsfeld und war gut einen Kilometer kürzer. Die eigentlichen Ungenauigkeiten bilden dabei die eventuellen unterschiedlichen Ausgangspunkte der Vermessung, die zu Zürners Zeiten meist am Stadttor, Posthaus (Markt) oder an der Säule lagen, heute aber eher im Stadtzentrum zu suchen sind, oder aber es sind nicht mehr befahrbare, aber so ausgemessene Straßenzüge.

Im ersten Teil habe ich über die historischen Hintergründe und gesetzlichen Grundlagen der vom Kurfürst Friedrich August I. angeordnete Straßenvermessung und damit verbundene Postsäulensetzung etwas ausführlich berichtet. In diesem Teil soll die Ausführung dieses Vorhabens ganz allgemein beschrieben werden. Auf den Geithainer Raum soll dabei besonders eingegangen werden. Voranstellen möchte ich, dass der überwiegende Teil der Poststraßen von Leipzig aus vermessen wurde und nur wenige von Dresden aus ihren Anfang nahmen. Man spricht deshalb auch von Leipziger oder Dresdener Distanz. Später kamen noch einige kürzere Straßen zwischen kleineren Städten hinzu. Bei diesen Kurzstrecken wurde ohne Halt die Strecke ausgemessen.

Wie bereits im ersten Teil erwähnt, hatte A. F. Zürner für die Vermessung den Geometrischen Wagen konstruiert - auch **Viatorium** genannt. Mit diesem Wagen fuhr er die zu vermessende Postraße ab. Dies ging im allgemeinen folgendermaßen vonstatten: Am Posthaus begann die Fahrt, und am Stadttor wurde wieder angehalten und der gemessene Wert protokolliert. Dies nahm eine Amtsperson vor, die Zürner immer dabei haben musste; meist war es der Amtsschreiber. Nun wurde das Messgerät wieder auf Null gestellt, und die Vermessung der Straße begann. In allen anderen an der entsprechenden Poststraße gelegenen Städten wurde zwar die vorhandene Posteinrichtung im Protokoll notiert, aber ein Halt am Stadttor (falls vorhanden) und ein Rückstellen der Messeinrich-

tung war nicht vorgesehen. Das Notieren der Werte für Stadttore und/ oder Posteinrichtung war aber für die Aufstellung von Distanzsäulen von Wichtigkeit. Es ist also ersichtlich, dass die durchgehende Straßenvermessung mit der Errichtung der Straßensäulen und die Aufstellung der Stadtsäulen unabhängig voneinander geschah; dass aber beides ineinander griff, und weil ohne die erfassten Werte die Stadtsäulen wohl ohne Beschriftung geblieben wären. In unwegsamem Gebieten, wo die Vermessung mit dem Viatorium schwierig war, hatte Zürner ein Hilfsmittel dabei - die so genannte Messkarre. Dabei waren zwei Holme mit gebogenen Griffen mit einem Querholz verbunden. In diesem Gestell konnte ein Messrad befestigt werden, das einen Durchmesser von 72 cm hatte und vom Gehilfen bedient wurde. Das Rad dieser Karre musste also für eine Runde zwei Umdrehungen zurücklegen. Dieses Messrad - hin und wieder auch Meilenrädlein genannt - wurde stets in einem Futteral im Geometrischen Wagen mitgeführt und auch als Fünftes Rad am Wagen bezeichnet.

Aller 500 Ruthen wurden nun 4 Pflöcke am Straßenrand eingeschlagen (auch dies tat der Amtsgehilfe), um den Platz für die aufzustellende Säule zu markieren. Hierbei wurde der Ort genauestens erfasst (bei den Säulen um Geithain komme ich darauf zurück). Dies war auch wichtig, denn die Säule sollte ja an der richtigen Stelle stehen und der Richtige auch die Säule bezahlen. Zahlungspflichtig war der Besitzer von Grund und Boden - nicht der Staat. Es sind nur ganz wenige Ausnahmen bekannt, wo der Staat eine Straßensäule bezahlt hatte. Die Straßensäulen wurden nun - z.B. am Wilsdruffer Tor in Dresden beginnend - folgendermaßen aufgestellt: 1/4 Meilensäule, 1/2 Meilensäule, 3/4 Meilensäule, 1/1 Meilensäule und wieder von vorn.

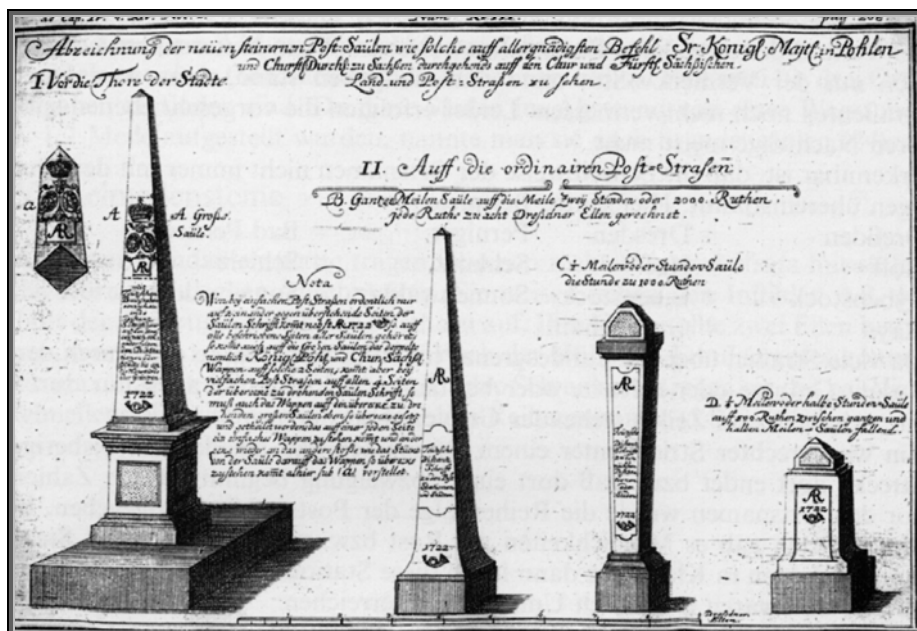


Abb. 2: Darstellung der Säulenarten

Dabei entsprach die Dreiviertelmeilensäule im Aussehen der Viertelmeilensäule. Die Säulen wurden grundsätzlich vom Ausgangspunkt der Vermessung gesehen, am rechten Straßenrand in Fahrtrichtung aufgestellt. Des weiteren erhielten die Säulen fortlaufend nummeriert bis zum Endpunkt der Straße eine seitlich eingeschlagene Nummer - die so genannte Reihenummer. Somit konnten die Säulen bei ihrer Erstaufstellung kaum verwechselt werden. Und sollte in heutiger Zeit einmal ein Fragment gefunden

werden, auf dem man eine Reihennummer erkennt, dann ist die Zuordnung recht leicht, vorausgesetzt die Messprotokolle der entsprechenden Gegend sind noch vorhanden. Alle Säulen erhielten die Initialen des Kurfürsten: A R - für Augustus Rex - und eine Jahreszahl. Die Halbmeilen - und Ganzmeilensäulen bekamen zusätzlich noch Angaben zur nächsten Stadt oder Poststation. Die Jahreszahl auf den Säulen sollte eigentlich die des Mandatsjahres sein (also 1721). Aber so schnell, wie sich der Kurfürst dies dachte, ging es leider nicht. Man einigte sich schließlich - vor allem bei den Stadtsäulen - auf das Jahr der Aufstellung. Für all diese Unterlagen fertigte Zürner Protokolle an, die grundsätzlich immer in zwei Ausfertigungen existierten. Eine Ausfertigung bekam das entsprechende Amt oder die Stadt, eine zweite verblieb bei Zürner in Dresden. Diese war meist noch mit exakteren Angaben versehen, z.B. mit detaillierten Angaben über den Standort oder Besitz - und Straßenverhältnisse u.v.m. So konnte Zürner immer - vor allem bei Unstimmigkeiten - und deren gab es viele - die Situation überblicken und schnelle Entscheidungen treffen. Für die Aufstellung der Stadtsäulen (Distanzsäulen) waren diese **beiden** Protokolle besonders wichtig, da Gesuche nach dem Erlass von Säulen an der Tagesordnung waren!

Grundsätzlich sollten **alle** Säulen in Dresden vorgefertigt, vom entsprechenden Amt dort bestellt und danach an den jeweiligen Aufstellungsort transportiert werden. Dafür waren zwei Steinmetze vom Kurfürsten vorgesehen. Die Preise für die einzelnen Straßensäulen waren bereits vorgegeben. Der Viertelmeilenstein (VMS) kam 6 Thaler, die Halbmeilensäule (HMS) 6 Thaler 8 gr., und der gleiche Preis war auch für die Ganzmeilensäule (GMS) vorgesehen. Selbst die Aufstellungs - und Transportkosten waren schon kalkuliert. Diese Kosten waren aber fast niemals realisierbar. Man unterschätzte vor allem die Transportkosten. Diese waren sehr hoch; manchmal höher als eine Straßensäule kostete. Deshalb wurde angeordnet, dass näher liegende Steinbrüche geprüft und genutzt werden sollten. Dies traf auch für den Geithainer Raum zu. Zwei Möglichkeiten gab es hierbei. Zum einen war es der Rochlitzer und zum anderen der Rüdigsdorfer Steinbruch. Letzterer wurde von Zürner nach Einsendung einer Probe als ungeeignet - weil zu weich - abgelehnt. Und so kam es, dass fast alle Säulen im Rochlitz/ Geithainer Raum aus Rochlitzer Porphyrt gefertigt wurden. Gleichlaufend mit dieser Maßnahme wurden auch örtliche Steinmetzmeister überprüft und für die Fertigung der Säulen qualifiziert. Damit wurden erhebliche Kosten gespart, denn vor 280 Jahren war das Geld in Stadt und Amt (oder Land) genau so knapp wie heute.

Im dritten Teil möchte ich nun auf die Situation im Geithainer Raum (etwa 20 Kilometer Umkreis) genauer eingehen. Zunächst soll die wichtigste Straße von Rochlitz her beschrieben werden und danach die Stadt selbst. Wie bereits erwähnt, fuhr Zürner mit dem Viatorium die Straßen ab und ließ aller 500 Ruthen 4 Pflöcke an die markierte Stelle für die jeweilige Säule einschlagen. Für alle den Geithainer Raum berührenden Poststraßen gilt als Vermessungsanfang das Wilsdruffer Tor in Dresden - also Dresdener Distanz! Ich beginne meine Beschreibung in Rochlitz, da dies der Amtssitz war und ein großer Teil der Umgebung zum Amt Rochlitz gehörte. In Rochlitz war das Rathaus mit anfänglich 16.223 Ruthen, später aber mit 16.245 Ruthen von Dresden aus notiert worden.

In der Stadt verteilten sich die Poststraßen in verschiedene Richtungen, und Zürner hatte dabei erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden, da in Rochlitz auch eine Straße ihren Anfang nahm. Diese Straße wurde aber erst einige Jahre später ausgemessen als die eigentliche Hauptstraße und somit war die Einordnung in das System zu einem

Problem geworden, das dann aber doch von seinem Kondukteur Trenckmann (denn der hatte die Straße vermessen) gelöst wurde. Von Rochlitz also fuhr man geradewegs nach Geithain. Die Überschrift für diese Vermessungsfahrt lautet: „Von Rochlitz nach Altenburg mit dem Bothen David Schönfeldern, der marquierte und das Rad geführt. 16.245 Ruthen Rath-Hauß Rochlitz“. Leider ist für diese Ausmessung kein Datum vermerkt. Die erste Säule nach dem Rathaus war ein Viertelmeilenstein (VMS - Nr. 33) und stand laut Vermessungsprotokoll noch auf Rochlitzer Grund und Boden. Die nächste Säule stand auf Gemeinde Grund und Boden in Stollsdorf, also abweichend vom heutigen, bekannten Straßenzug (B7). Die heutige, asphaltierte Straße wendet sich etwa 100 Meter nach der Ortsmitte nach Süden in Richtung Wittgendorf. Hier an dieser Stelle beginnt in westlicher Richtung (also geradeaus) ein mehr oder weniger guter Feldweg, der für den normalen Verkehr gesperrt ist. Dieser Weg ist die ehemalige Poststraße nach Geithain. Sie ist - ganz allgemein gesagt - noch in dem Zustand, wie sie vor etwa 280 Jahren vermessen und auch so benutzt wurde. Die Breite ist etwa 4,5 Meter, und die Randbepflanzung (Nutzbäume) ist auch typisch für Hauptverkehrsstraßen des 18. und 19. Jahrhunderts. Etwa 500 Meter südlich der heutigen Eisenbahnbrücke der Straße Geithain - Wechselburg endet dieses etwa 5.500 Meter lange alte Poststraßenstück. Gleichzeitig ist hier an dieser Stelle der Vermessungspunkt für den VMS Nr. 35. Die Straße führte dann über Wickershainer Felder und dem Oberen Stadttor in die Stadt hinein. An diesem alten Straßenstück ist gut eine Anforderung an die Straßenvermessung zu sehen, nämlich dass der möglichst kürzeste Weg zu vermessen ist. Der heutige Weg nach Rochlitz (B7) ist gut 1 Kilometer länger (siehe Beispiel im ersten Teil).

Eine weitere Säule war noch zur Aufstellung vorgesehen. Sie hätte mitten in der Stadt Geithain stehen müssen. Der Vermessungspunkt lautet: „18.000 R. Nr. 36 9 Meilen Zwischen Moritz Burghards Felde und Daniel Stollners in der Stadt Geithayn Hauße, links der Straße ist Ch. Ehrenfrieds Hauß“. Bei dem geschilderten Straßenstück zwischen Rochlitz und Geithain sind drei der wichtigsten Forderungen des Kurfürsten zur Straßenvermessung erfüllt, nämlich die ausführliche Festlegung des Standortes (wegen der Bezahlung), das Beisein einer Amtsperson und die möglichst kürzeste Trassenführung.

Ich habe gerade „bei der Ganzmeilensäule Nr. 36 war noch zur Aufstellung vorgesehen“ geschrieben. Die Aufstellung dieser Säule unterblieb; die Inschriften waren aber schon festgelegt worden. Die Vorschrift für den Erlass einer Säule lautete sinngemäß etwa so: Eine Straßensäule, die ihrer Ausmessung nach im Stadtweichbild oder in unmittelbarer Nähe der Torsäule hätte ihren Standort gehabt, durfte entfallen. Somit wurden Irritierungen vermieden. Für Geithain konnten somit 6 Thaler 8 gr. zuzüglich Nebenkosten eingespart werden. Dafür musste aber die Stadt zwei Distanzsäulen errichten. Über die Aufstellung dieser beiden Säulen soll nun berichtet werden.

Grundsätzlich hatte der Kurfürst angeordnet (siehe Mandat im ersten Teil), dass alle kursächsischen Städte vor alle vorhandenen Stadttore jeweils eine Torsäule errichten mussten. Bei Stadttoren mit überdurchschnittlichem Straßenangebot waren auch 2 Säulen vor dem entsprechenden Tor vorgesehen. Dies war zum Beispiel beim Grimmaischen Tor in Leipzig der Fall. Diese Säulen - auch Distanzsäulen genannt - waren zusätzlich zur laufenden Straßenvermessung aufzustellen. Bei Städten mit vielen Toren (Merseburg mit 11 Toren!) kam eine enorme Belastung auf die Bürger zu. Im Normalfall war der Preis für eine solche Torsäule - also zwei Seiten Schrift - mit 20 Thalern angesetzt. Auch hier gab es wieder eine genaue Anweisung, wie die Säule vor dem Tor zu

stehen hatte. Die Säule wurde über Eck gesetzt. Für die Stadt Geithain waren um 1720 4 Stadttore und 1 Pforte festgestellt worden (ich fand diese Angaben so in der Literatur). Damit wären zunächst 4 Säulen aufzustellen. Offensichtlich hat sich aber die Stadt Geithain hinsichtlich der Aufstellung ihrer Säulen taub gestellt. Erst am 01. Juli 1726 hört man etwas zur Sache. Da nämlich beklagt Zürner in einem Schreiben an den Stadtrat die Nichteinhaltung der Instruktionen und die damit verbundenen Kosten für die Stadt. Nunmehr schien Bewegung in die Sache zu kommen! Zürner legte nämlich am 27. September 1726 (vorsorglich?) einen Platz für eine Marktsäule fest - allerdings noch ohne kurfürstliche Bestätigung - und wies darauf hin, dass ein Gesuch an den Kurfürsten gerichtet werden müsse, nicht an ihn. Er erhielt es nur zur Begutachtung. Der Rat der Stadt schrieb am 17. März 1727 an den Kurfürsten und führte als Begründung an: „... da die Stadt so in die Länge gedehnt und die erlittenen Stadtbrände von 1671 und 1700 ...“ (also Verarmung). Zürner verschaffte sich in solchen Fällen ein Bild vom Zustand der Stadt und entschied dann vor Ort über das Gesuch. Für Geithain wurde am 19. April 1727 mit Schreiben an das Amt Rochlitz festgelegt: Der Stadt wird eine Marktsäule bewilligt, aber mit Inschriften, die sonst auf 2 Säulen passen. Das Schreiben ging deshalb nach Rochlitz, weil Geithain eine schriftsässige Stadt war und somit dem Amtmann in Rochlitz unterstand.

Eine solche Marktsäule war also ein Kompromiss für reduzierte Anzahl von Torsäulen, denn in den meisten Städten liefen ohnehin alle Straßen auf dem Markt zusammen. Eine solche Marktsäule bekam nun aber auf allen 4 Seiten Schrift, und der Preis war dafür deshalb 25 Thaler. Der Platz für diese eine Marktsäule wurde wie folgt aktenkundig eingetragen: „Die Stelle zu einer schrege stehenden Säule ist nach gepflogener Überlegung auf dem Marckte zwischen Hr. Abraham Schubers Hause und dem Gasthoffe zum güldenen Löwen genannt, von dem Maurer Meister Karl Dieschen mit 4 eingeschlagenen Pflöcken marquierte worden. Die Inschriften für alle 4 Seiten dieser Marktsäule werden aus den vorhandenen Vermessungstabellen erarbeitet und festgelegt“. Offensichtlich gab es aber beim Steinmetz mit der Anzahl der Inschriften Probleme. In einem Nachsatz wies Zürner darauf hin, dass nicht mehr als 25 Zeilen auf den Schriftblock stehen können (einschließlich der für das Wort „Grentze“ benutzten Abkürzung „Gr.“). Am 21. Mai 1727 teilte Zürner der Stadt mit, dass er alsbald nach Geithain kommen werde. Bei seinem Besuch wird man die Situation vor Ort besprochen und wohl auch angeschaut haben! Das Problem wurde gelöst - allerdings nicht zur Zufriedenheit der Geithainer Stadtväter! Im Brief vom 01. Juli 1727 teilte Zürner der Stadt mit, dass sie vor das Ober - und vor das Unter - Tor jeweils eine Torsäule stellen muss. Für Unkosten und eine Akte anlegen aus einer DS zwei zu machen erhielt er 3 Th. 8 gr. Am 25. 07. 1727 erhielt der Rochlitzer Steinmetzmeister Johann Christoph Hässler den Auftrag für 2 Distanzsäulen zum Preis von 46 Thaler. Er bekam 10 Thaler sofort und den Rest nach Fertigstellung. Als bald waren die Säulen dann aufgestellt. Dies ging vermutlich deshalb so schnell, weil die meisten Steinmetze Säulen der verschiedensten Art auf Lager liegen hatten. Über kurz oder lang wurden die Säulen ja doch aufgestellt, denn der Kurfürst legte regelmäßig mit Mandaten die Komplettierung des Säulenbestandes fest. So zum Beispiel 1724 das

„Mandat, zu Beschleunigung derer schon vormahls zu setzen anbefohlenen steinernen Straßen- und Post-Säulen“, oder 1748 das „Mandat zu Wieder-Aufricht- und Ergänzung derer verfallenen Straßen- und Post-Säulen, auch Anschaff- und Setzung neuer dergleichen wo solches noch nicht geschehen“.

Die Belastung für Geithain war aber noch nicht beendet. Der Besuch von Zürner in der Stadt (etwa Juni 1727) könnte noch einen anderen Grund gehabt haben, denn am 16. Juni 1727 wird die Verbindungsstraße von Geithain nach Borna ausgemessen. Da Geithain zu dieser Zeit noch keine Posteinrichtung besaß, zweigte man nach der oben erwähnten GMS Nr. 36 von der Straße ab und vermaß in Richtung Borna. An dieser Poststraße hatte die Stadt nämlich noch für die Aufstellung von (mindestens) zwei Straßensäulen aufzukommen. Es sind dies: „19.000 R. 9 1/2 M. Nr. 38 Auff Niederfrankenhayner Grund und Boden auf Hannß Liebings Feld unter den Rath zu Geithayn gehörig“ und „19.500 R. 9 3/4 M. Nr. 39 Zu Anfang des Niederfrankenhayner Grimm Holtzes auf Gottfried Syrnens Grund Stück unter des Rath zu Geithayns Jurisdiction“.

Der gleich nach der GMS Nr. 36 ausgemessene VMS Nr. 37 stand zwar gleich „bey Anfang des Geithayner Pfarr Holzes“; dafür zuständig sollen aber die adligen Gerichte zu Syhra gewesen sein?! Die Stadt hatte also noch mindestens 12 Th. 8 gr. für diese zwei Säulen - ohne Transport und Aufstellung - zu bezahlen. Die beiden Säulen wurden auch aufgestellt, denn am 08. Januar 1742 wurde dem Amt Rochlitz bestätigt, dass beide Säulen in gutem Stande seien. Die Ausmessung der wähten Hauptstraße von Rochlitz nach Altenburg endete vorerst mit der Festlegung: „18.500 Ruthen 9 1/4 M. Nr. 37 An George Küppers Buschhölzgen in den sogenannten Kalk Berge, links ist auch George Küppers in Niedergräfenhayn Feld“. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde auch die Vermessung bis nach Altenburg vollendet. Die Straße endete auf kursächsischem Gebiet mit folgendem Akteneintrag: „21.444 Ruthen Der teutsche Holtz Anfang und ist hier gleich die Gräntze zwischen Sachßen und Altenburg“.

Nach bisherigen Erkenntnissen haben auf dieser Straße niemals Postsäulen gestanden. Dieses Stück ab Niedergräfenhain gehörte ins Amt Borna. Dort aber fand man keinerlei Hinweise zur Aufstellung der Säulen.

Von all den erwähnten und ehemals auch aufgestellten Straßensäulen sowie den beiden Geithainer Distanzsäulen sind nur die beiden Stadtsäulen erhalten. Dabei ist Geithain die **einzige** Stadt, die ihre beiden anbefohlenen Säulen auch heute noch hat. Viele Städte, die mehrere Säulen aufrichten mussten, haben heute nur noch eine Säule oder gar keine mehr. Nur die Stadt Freiberg bildet eine Ausnahme: Von den ehemals 5 anbefohlenen und auch aufgestellten Säulen sind mittlerweile wieder alle 5 Säulen vorhanden.

Ich möchte an dieser Stelle um Verständnis bitten, wenn sich nach eventueller Prüfung der Akten durch Fachleute, Übersetzungsfehler (vor allem bei Namen und Ortsbezeichnungen) meinerseits herausstellen sollten. Ich habe versucht, die Schrift bestmöglichst zu transskribieren. Leider gab es auch vor über 275 Jahren sehr unterschiedliche Handschriften, deren Lesbarkeit aus heutiger Sicht manchmal sehr schwierig ist!

Quellennachweis:

Sächsisches Staatsarchiv Leipzig, Amt Borna, Nr. 311 und 986
Sächsisches Staatsarchiv Leipzig, Amt Nossen, Nr. 4693
Sächsisches Staatsarchiv Leipzig, Amt Rochlitz, Nr. 490
Ehemaliges Kreisarchiv Geithain, Nr. 1288 und 1289
Alphabetisches Ortsverzeichnis des Kurfürstentum Sachsen, 1791
Heimatgeschichtliches Jahrbuch des Kreises Geithain, 1980
Keyser, E.: Deutsches Städtehandbuch, Teil II, 1941
Köppe, B.: Beschreibung der ehemaligen kursächsischen Ämter auf dem heutigen Territorium des Bezirkes Leipzig, Teil 3 und 5
Lexikon der Städte und Wappen der DDR, 3. Auflage, 1985
Lexikon Kursächsische Postmeilensäulen, 1989
Reich, H.: Chronik von Geithain, 1986
Reich, H. + H.: 750 Jahre Stadt Frohburg, 1983
Schumann, A.: Vollständiges Staats -, Post - und Zeitungslexikon, Band 1 bis 13 sowie 5 Ergänzungsbände, 1814 bis 1833
Vom Turm geschaut, Heft 1, 1989
725 Jahre Geringswalde, Festschrift von 1958

-O-O-O-

Meine weiteren Ausführungen sollen nun für den interessierten Heimatfreund auf einige Denkmale der Post - und Verkehrsgeschichte in der näheren und weiteren Umgebung von Geithain hinweisen. Ich versuche dabei, die Lage der einzelnen Objekte so genau wie möglich zu beschreiben; verzichte dabei aber auf Verweise, auf welche Art und Weise man dahin gelangen kann. Dies sollte jedem selbst überlassen bleiben, ob zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem Auto. Sollten bei einem solchen Ausflug weitere Objekte entdeckt werden oder gar schon bekannt sein, bin ich für Hinweise sehr dankbar.

Zunächst soll uns der Weg nach Rochlitz führen. Bevor wir die Geithain verlassen, sehen wir in einem Straßendreieck vor der Tankstelle einen königlich - sächsischen Meilenstein. Diese Steine wurden ab 1858 im Königreich aufgestellt, nach dem die Straßen mit dem neuen Maß von 7.500 Meter per Meile (seit 1840 gültig) vermessen worden waren. Folgende Typen waren vorgesehen:

1. Stationssteine in Städten an der Poststation - mit Inschriften zu den nächsten Orten und Poststationen
2. Ganzmeilensteine auf den Straßen - mit Inschriften zur nächsten Poststation
3. Halbmeilensteine auf den Straßen - ohne Inschriften
4. Abzweigsteine auf den Straßen - dreiseitig oder vierseitig, mit Inschriften zu den nächsten Orten und/ oder Poststationen
5. Grenzübergangsteine auf den Straßen - mit einseitigen Inschriften für (nächst gelegene) Orte in Sachsen

Alle Steine erhielten Kronen in unterschiedlichen Größen - je nach Art des Steines - als Zeichen der Posthoheit des Königreiches. Auch hier waren wieder genaue Vorschriften über Größe, Breite und Dicke des Steines vorgegeben. Selbst der Preis für jeden Typ war wieder festgelegt. Dies zu behandeln würde aber den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Eine Typenzeichnung zeigt nebenstehende Abbildung. Allerdings hatten diese Steine nur etwa 15 Jahre ihre Aufgabe zu erfüllen, denn alsbald nach der Gründung des Deutschen Reiches im Jahre 1871 wurde danach das Metrische System eingeführt, und es begann die Ära der Kilometersteine. Sollte bei der Setzung der neuen Kilometersteine ein königl. - sächs. Meilenstein gerade in das System passen und noch vorhanden sein, so wurde dieser Stein umgearbeitet mit neuen Entfernungen versehen (natürlich diesmal in km) und wieder aufgestellt. Ein untrügliches Zeichen für eine solche Wiederverwendung ist das

Fehlen des Spiegels (vergl. Abb.). Im Spiegel standen ja einstmals die Angaben - natürlich in Meilen. Der aufmerksame Betrachter wird leicht festgestellt haben, dass der Stein bei der Tankstelle keinen Spiegel besitzt. Er wurde also nach 1871 überarbeitet. Wer kann zu diesem Stein nähere Angaben machen? Er soll Anfang der 80 - er Jahre gefunden worden sein. Hinweise bitte an den Autor oder an die Redaktion. Auf unserem weiteren Weg nach Rochlitz (über die B7) fällt uns in Königsfeld an der Bushaltestelle (gegenüber dem Abzweig der Straße nach Bad Lausick) in einem kleinen Rondell ein Stein auf. Es ist wiederum ein königl. - sächs. Meilenstein. Es ist ein überarbeiteter Ganzmeilenstein, dem die Kronen fehlen und der um 1990 unsachgemäß in Sachsens Farben bemalt wurde. Wer nicht bis nach Rochlitz fahren möchte - vielleicht der Radwanderer - wende seinen Weg nach Norden oder Süden.

Beide Wege zurück nach Geithain bieten Historisches. Der interessantere Weg ist allerdings der über Köttwitzsch und Stollsdorf zurück zum Ausgangspunkt oder weiter nach Rochlitz. Diesen will ich auch beschreiben. Gleich am Ortseingangsschild von Köttwitzsch ist unser nächster Halt. Gegenüber, auf der linken Seite, befindet sich ein Wegweiserstein. Diese Art Steine sind zeitlich sehr schwer einzuordnen. Es gab wohl zwischen 1781 bis 1840 ebenfalls eine Vorschrift über das Setzen von Wegweisersteinen, die aber regional sehr unterschiedlich gehandhabt wurde und auch wenig bekannt ist. An anderer Stelle komme ich darauf zurück. Diese Steine stehen zum überwiegenden Teil an Kreuzungen und Abzweigen von untergeordneten Straßen, um auch hier eine Orientierung zu geben. Der in Köttwitzsch stehende Stein gehört wohl zu einer Zeit nach 1840. Der Zustand des Steines ist sehr gut. Offensichtlich wurde er erst kürzlich restauriert. Die Gestaltung dieser Steine unterlag offensichtlich keiner einheitlichen Formgebung, denn es gibt noch eine Reihe solcher Steine, die fast alle unterschiedliche Form und Schrift aufweisen. Unser Weg führt uns nun weiter in den nächsten Ort. Hier in der Mitte von Stollsdorf - linker Hand am Abzweig nach Noßwitz - sehen wir wieder einen Wegweiserstein, der eine völlig andere Gestalt und auch Größe aufweist. Dieser Stein soll um 1930 errichtet worden sein. Die noch gute Erhaltung ist einer Restaurierung um die Mitte der 80er Jahre zu verdanken. Auch sieht man hier deutlich den Unterschied zum Köttwitzscher Stein; vor allem in der Angabe der Richtung, nämlich mit Kilometer - Angaben. Diese Art ist sehr selten, denn meist gibt es nur Richtungspfeile. Auf dem letzten Abschnitt beginnt nun die eigentliche Attraktion. Wir begeben uns nun auf das für den allgemeinen Verkehr gesperrte Straßenstück (geradeaus, nicht links ab nach Wittgendorf). Dies ist die schon in vorigen Teil erwähnte und sich noch im Originalzustand befindliche Poststraße nach Geithain. Sie endet oberhalb der Eisenbahnbrücke auf der Straße Geithain - Wechselburg. Von hier geht es dann an dem am Anfang erwähnten Stein bei der Tankstelle wieder zurück in die Stadt und ein Teil der Runde wäre beendet. Von Stollsdorf oder von Königsfeld können wir nun nach Rochlitz gelangen. Jedesmal führt uns der Weg auf einer alten Poststraße dorthin. Ruhiger ist es natürlich von Stollsdorf aus. Dem Wanderer wird auf dieser Route am Ortseingang rechter Hand ein Stein auffallen. Welcher Art dieser Stein ist, ist nicht bekannt. Er ist wohl erst kürzlich restauriert worden, steht aber in jedem Falle verkehrt herum am Wegesrand. Nun geht es in die ehemalige Amtsstadt Rochlitz hinein. Nachdem vor einigen Jahren das Stadtzentrum und die Straßenführung um die Muldenbrücke herum neu gestaltet wurde, ist der Besuch besonders lohnend. Neben den verschiedensten alten, sehenswerten Gebäuden möchte ich besonders die kursächsische Postmeilensäule erwähnen. Sie hat die vielen Jahre überdauert und ist eine gewisse Besonderheit. Diese Säule trägt nämlich nicht das 1721 anbefohlene polnisch - litauische und kurfürstlich-sächsische Wappen, sondern das nach 1806 gültige Königliche Wappen. Dieser Fehler ist wohl bei der Restaurierung von 1820 in Unkenntnis der Tatsachen über die Modalitäten von 1721 entstanden. Im Jahre 1802 wütete in Rochlitz ein Stadtbrand, bei dem beide Distanzsäulen in Mitleidenschaft gezogen wurden. Es dürfte also 18 Jahre gedauert haben, bis man wenigstens eine der beiden Säulen wieder errichtete; und da war eben ein anderes Staatswappen gültig. Die zweite Säule blieb verschollen! Auch einen königlich-sächsischen Meilenstein hat die Stadt zu bieten. Leider ist er unlängst bei Arbeiten vor der Muldenbrücke weggebracht worden. Von Rochlitz kehren wir nun über die zweite erwähnte Poststraße nach Geithain zurück. Diese Straße führt über Poppitz bis nach Königsfeld und von hier nach Bad Lausick und endet dort. An anderer Stelle komme ich darauf zurück. Wir aber fahren gradewegs nach Geithain hinein.