

INTERNATIONALE PHILATELISTISCHE AUSSTELLUNG „ZGORZELEC ‘25”

„Der Weg, der verband. 300 Jahre Postmeilen-
säule in der Europastadt Zgorzelec-Görlitz”

Zgorzelec, 4.-6. Juli 2025

KATALOG



VERANSTALTER DER AUSSTELLUNG:

Vorstand des Bezirks Breslau der Polnischen Philatelistenvereinigung

MITORGANISATOREN:

PZF-Filiale Nr. 63 in Zgorzelec

Verein Oberlausitzer Bergleute e.V.

Görlitzer Briefmarken-Sammler-Verein e.V.

REDAKTIONSAUSSCHUSS:

Editor: Mieczysław KULA

Mitglieder:

Wolfgang KÖHN, Artur MARSY, Janusz SKOWROŃSKI

Computersatz: Mieczysław KULA

Übersetzungen: Elżbieta i Janusz SKOWROŃSKI



Die erste Umschlagseite zeigt eine Postkarte aus dem Jahr 1910: Görlitz -
Oberlausitzer Gedenkhalle („Ruhmeshalle“), aus der Sammlung von Jerzy Owczarek
Auf der vorletzten Umschlagseite befindet sich ein Foto der Postmeilensäule in Zgorzelec,
Autor Wolfgang Köhn

Auf Seite 3 und 8 - Foto des Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen –
Quelle: © photothek.net/Sächsische Staatskanzlei

Auf Seite 9 - Foto des Oberbürgermeisters Görlitz -
Quelle: Stadt Görlitz

Diese Publikation ist auch in polnischer Sprachversion verfügbar.

Kostenloses Exemplar.

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den
Autoren und kann nicht mit dem offiziellen Standpunkt der Europäischen Union
gleichgesetzt werden.

Druck: TOP DRUK – Łomża

Nakład: 100 Exemplare

ISBN 978-83-969691-2-5

Wrocław 2025



André Kaiser – Jahrgang 1970, aus Grillenburg (Stadt Tharandt) im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, gelernter Facharbeiter für Postverkehr mit Abitur und Diplom-Verwaltungswirt (FH), tätig als Regierungsrat beim Sächsischen Staatsministerium für Wissenschaft, Kultur und Tourismus (SMWK), Vorsitzender Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e.V. und des 1. Sächsischen Postkutschenvereines e.V.

Kursächsische Postmeilensäulen in der polnischen und sächsischen Oberlausitz

Geschichte der Errichtung Kursächsischer Postmeilensäulen



Zur Orientierung an den Post- und Landstraßen in Kursachsen gab es u.a. an dem 16. Jh. Markierungen an Bäumen, ab 1695 hölzerne Meilensäulen und ab Ende des 17. Jh. auch hölzerne Armweisersäulen. 1722 wurde im damaligen Kurfürstentum Sachsen, einschließlich der dazugehörigen reichsständischen Gebiete, Stifter und den unter böhmischer Lehenshoheit befindlichen Markgrafentümern 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 steinerne Postmeilensäulen von 1721 (Bild 1).

Bild 1

Mit der Durchführung beauftragte der Landesherr mittels einer Generalvollmacht Magister Adam Friedrich Zürner (1679-1742). Zürner 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 Grenzkommisars (Bild 2).



Bild 2

Hauptanliegen der Säulensetzung

in den Städten und an den Poststraßen des Landes in der Zeit der Sächsisch-Polnischen Union (1697-1763) waren die Förderung des Handels und die Modernisierung des Verkehrswesens. Mit dem vergoldeten lateinischen Monogramm „AR“ (Augustus Rex = König August) zeigen die Postmeilensäulen und dem in Gold gefassten kursächsischen und polnisch-litauischen Doppelwappen sowie der polnischen Königskrone in allen Distanzsäulen das Hoheitszeichen des Landesherrn von Polen und Kursachsen. 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. = $\frac{1}{2}$ Postmeile = 4,531 km). Auf den Distanzsäulen wurden die jeweils von der Stadt aus bestehenden (Post-) Straßen mit den wichtigsten Städten und Poststationen sowie der Entfernung dahin verzeichnet. Die Halb- und Ganzmeilensäulen geben jeweils die nächste Stadt bzw. Poststation mit Entfernung im Verlauf des jeweiligen Postkurses an. Eine der wichtigsten Post- und Fernstraßen seit dem Mittelalter war die „Hohe Straße“ Halle - Leipzig - Oschatz - Merschwitz bzw. Strehla - Großenhain - Kamenz - Bautzen (Budissin) - Weißenberg – Görlitz/Zgorzelec - Wykroty (Waldau) bzw. Lubań (Lauban) - Wrocław (Breslau) - Kraków (Krakau) bzw. Warszawa (Warschau). Sie wird bereits im 13.Jh. als „Antiqua strata“ genannt und im 15. / 16.Jh. als „Strata regia Lustica“ (Lausitzer Königsstraße) bekannt. Diese Straße wurde von Leipzig aus vermessen und bis zum Tode „August des Starken“ (1733) nahezu vollständig mit Postmeilensäulen ausgestattet. Besonders zwischen Bautzen (Budissin) und Warszawa (Warschau) bzw. Kraków (Krakau) besaß diese Verbindung in den Jahren der Sächsisch-Polnischen Union eine herausragende Bedeutung als Handelsweg, Heerstraße und Kurierverbindung. Der Anschluss von der sächsischen Metropole Dresden nach Bautzen (Budissin) war über die „Alte Frankenstraße“ gegeben. Bereits vor der Sächsisch-Polnischen Union, im Jahre 1694, wurde eine Fahrpost zwischen Leipzig und Wrocław (Breslau) über Wurzen bzw. Eilenburg - Strehla bzw. Coßdorf (Koßdorf) - Großenhain - Königsbrück - Bautzen (Budissin) – Görlitz/Zgorzelec - Wykroty (Waldau) - Lubań (Lauban) bzw. Bolesławiec (Bunzlau) - Legnica (Liegnitz) eingerichtet. Das sächsische Grenzpostamt war von dieser Zeit an bis 1815 in Wykroty (Waldau) und das schlesisch-österreichische in Bolesławiec (Bunzlau). Die Grenze des Kurfürstentums Sachsens verlief damals von Lesna (Marklissa) bis fast zur Mündung in die Bóbr (Bober) im wesentlichen entlang der Kwisa (Queis). Eine weitere wichtige Poststraße, parallel zur Hohen Straße“, stellte die „Niedere Straße“ Leipzig - Eilenburg - Torgau – Liebenwerda – Spremberg – Muskau – Wrocław (Breslau) dar. 1700 wurden eine Fahrpostverbindung zwischen Leipzig und Żary (Sorau) über Eilenburg – Torgau – Herzberg – Luckau – Lübben – Lieberose – Guben/Gubin – Brody (Pfortchen) – Niewerle/Nowa Rola bei Lubsko (Sommerfeld) und eine Reitpostverbindung Żary (Sorau) - Nowe Miasteczko (Neustädte) mit Fahrpostanschlüssen nach Frankfurt/Oder und Wrocław (Breslau) eingerichtet. Im Jahre 1710 folgte noch eine Reitpostverbindung von Dresden nach Gdansk (Danzig) über Hoyerswerda - Muskau - Żary (Sorau) - Zielona Góra (Grünberg).

Für die Oberlausitz erfolgte am 1721 eine separate Anweisung des Landesherrn zur Errichtung der Kursächsischen Postmeilensäulen an die Oberamtsregierung in Bautzen. Trotzdem gestaltete sich in der Ober- und Niederlausitz schon die Landesvermessung schwierig, da dort die Stände die Tätigkeit Zürners zu verhindern suchten. Erst ab 1723 konnte Zürner mit der Vermessung der Ober- und Niederlausitz beginnen. Besonders stark war der Widerstand gegen die Postmeilensäulen in der Oberlausitz. Die Stadträte von Bautzen und Görlitz weigerten sich 1723, Zürner in dieser Angelegenheit überhaupt zu empfangen. Erst 1724 erklärten sich die Stände der Oberlausitz bereit, den Anweisungen Folge zu leisten. Somit wurde mit der Aufstellung der Postmeilensäulen in der Oberlausitz in der Regel erst ab 1725 begonnen. Bei der Aufstellung der Postmeilensäulen an der Straße beschränkte man sich jedoch auf die Poststraßen, also Straßen mit tatsächlichem Postverkehr, wie die Via Regia. Die Sächsisch-Polnische Union endete mit dem

Tode des Sohnes „August des Starken“, Kurfürst Friedrich August II. von Sachsen und König August III. von Polen nach dem verheerenden 7-jährigen Krieg mit Preußen im Jahre 1763. Im Ergebnis des Wiener Kongresses verlor Sachsen 1815 schließlich mit der seit 1635 zu Kursachsen gehörenden Markgrafschaft Niederlausitz und Teilen der Markgrafschaft Oberlausitz auch die Gebiete zwischen der Görlitzer-/Lausitzer Neiße (Nysa Luzicka) und der Kwis (Queis) bzw. Bóbr (Bober) an Preußen. In der polnischen und sächsischen Oberlausitz sind die Änderungen der Entfernungsangaben an den Distanzsäulen von Hoyerswerda (Markt), Görlitz/Zgorzelec (Neiße/Töpferberg) und Lauban/Lubań (Görlitzer Tor/Amtsgericht) in preußische Meilen (1 Meile = 7,53248 km) an den Originalteilen erkennbar. In der ersten Bestandsliste Kursächsischer Postmeilensäulen führte 1930 Dr. Gustav Adolf Kuhfahl vom Landesverein Sächsischer Heimatschutz noch die Distanzsäulen vom Töpferberg in Görlitz/Zgorzelec und vom Görlitzer Tor in Lubań (Lauban), die Ganzmeilensäule von Oldrzychow/Kwisa (Ullersdorf am Queis) sowie die dreikantige Säule von Gebice (Amtitz) auf. Seit 1964 bemüht sich die heutige Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e.V. um die Erhaltung und Erforschung der Kursächsischen Postmeilensäulen in allen Regionen.

Kursächsische Postmeilensäulen in der sächsischen Oberlausitz

Torsäulen



Bild 3



Bild 4

Kursächsische Postmeilensäulen wurden vor den Stadttoren aller Städte des Sechsstädtebundes errichtet. Davon blieben in Kamenz die Säule vom ehem. Königsbrücker Tor am Bönischplatz (Bild 3), in Löbau Wappen-Teile der Säulen vom Bautzener und Görlitzer Tor (heute Nachbildungen am Görlitzer und Zittauer Tor mit vertauschten Wappen sowie Rekonstruktion am Bautzener Tor/Neumarkt – Bild 4) und in Görlitz/Zgorzelec die Säule vom Neiß-Tor im Postmuseum Wrocław/Breslau (heute Nachbildung in Zgorzelec) erhalten. Verschwunden sind die nachweislich errichteten Distanzsäulen vom Lauentor und Heugentor in Bautzen, vom Reichenbacher Tor in Görlitz, vom Bautzener Tor in Kamenz und von den Stadttoren (Webertor, Frauentor, Budissiner Tor und Böhmisches Tor) in Zittau.

Marktsäulen

Kursächsische Postmeilensäulen wurden auf den Märkten in Hoyerswerda (Bild 5), Elstra, Krakau bei Königsbrück, Pulsnitz, Ruhland und Wittichenau sowie als Marktsäulen in Bischofswerda vor dem Bautzener Tor (heute Badtor – Bild 6) und in Königsbrück an der Baderbrücke errichtet. Bis auf die Königsbrücker Säule sind noch Teile aller dieser Säulen im Original erhalten. In den sonstigen damaligen Orten mit Stadtrecht, wie Bernstadt a. d. E., Ostritz, Bad Muskau, Reichenbach O.L., Rothenburg, und Weißenberg, wurden vermutlich keine Distanzsäulen errichtet.



Bild 5



Bild 6

Straßensäulen im Zuge der Via Regia



Bild 7

Im Zuge der Via Regia blieben in der sächsischen Oberlausitz Teile der Viertelmeilensteine in Königsbrück (Bild 7), Schwosdorf, Prischwitz und Görlitz-Rauschwalde erhalten sowie der Ganzmeilen Säulen von Lückersdorf, Siebitz/Neuhof und Bautzen-Schmole.

Sonstige Straßensäulen

Zudem sind noch Reste einer Ganzmeilen Säule aus dem Eulenhof von Herrnhut in Rennersdorf und einer Halbmeilen Säule bei Bertzdorf-Hörnitz erhalten.

Kursächsische Postmeilen Säulen in der polnischen Oberlausitz

Ganzmeilen Säule Ołdrzychów/Kwisa (Ullersdorf/Queis)

Vor der Grenze wischen dem zur Oberlausitz gehörenden kursächsischen Ołdrzychów/Kwisa (Ullersdorf am Queis) und dem damals habsburgischen und ab 1742 preußischen Nowogrodziec/Kwisa (Naumburg am Queis) in Schlesien wurde die letzte Postmeilen Säule vor der Kwisa- (Queis-) Brücke bei Ołdrzychów / Kwisa (Ullersdorf am Queis) an der Straße von Lubań (Lauban) nach Nowogrodziec (Naumburg am Queis) errichtet. Dort steht noch heute die Ganzmeilen Säule Nummer 112 (Zählung ab Leipzig) aus dem Jahre 1725. Sie war die letzte kursächsische Postmeilen Säule des Postkurses Leipzig - Eilenburg - Torgau - Coßdorf (Koßdorf) - Großenhain - Königsbrück - Kamenz - Schweinerten - Bautzen (Budissin) - Rothkretscham - Reichenbach/OL - Görlitz/Zgorzelec - Lubań (Lauban) - Grenze - Nowogrodziec/Kwisa (Naumburg am Queis) - Bolesławiec (Bunzlau) - Chojnów (Haynau) - Legnica (Liegnitz) - Środa Śląska (Neumarkt/Neumarkt) - Wrocław (Breslau) und somit 28 Post-Meilen (= 56 Wegstunden = 253,736 km) vom Ausgangspunkt Leipzig entfernt. 1973 besserte man ihre größten Schäden mit Spritzmörtel aus. Die Säule von Ołdrzychów/Kwisa (Ullersdorf am Queis) wurde am 30. April 1973 von Herrn Thiede, 1974 durch Herrn Prof. Dr. Sandig, im Herbst 1980 von Herrn Hofmann und im Mai 1998 durch Herrn Grell gut erhalten vorgefunden. Zur genauen Ortsbezeichnung äußerte sich 1974 Herr Linke aus Meerane, dass Ullersdorf nach 1945 zuerst in Ullinow, später in Ołdrzychów umbenannt und 1959 in die Stadt Nowogrodziec (Naumburg am Queis),

Bezirk Boleslawiec (Bunzlau), Woiwodschaft Wroclaw (Breslau), eingemeindet wurde. Der genaue Standort der Ganzmeilensäule wurde 1998 wie folgt beschrieben: Die Ganzmeilensäule befindet sich an der Straße von Nowogrodziec (Naumburg am Queis) nach Lubań (Lauban), 2 km südlich (nach) der Queis- (Kwisa-) Brücke, nahe der letzten Häuser, an der östlichen (linken) Straßenseite. Die Ursprünglichen Inschriften wurden neben der Reihenummer „NO 112“ bei der Restaurierung durch die Polnische Post und die Stadt Nowogrodziec am 1. Mai 2004 anlässlich des Beitritts von Polen zur Europäischen Union wieder hergestellt (Bild 8).

Distanzsäule an der Altstadtbrücke / Töpferberg („Neiß-Thor“) in Zgorzelec (Görlitz)

Neben der verschwundenen Distanzsäule vom Reichenbacher Tor wurde die Kursächsische Distanzsäule von der Altstadtbrücke Zgorzelec (Görlitz) am 25. April 1725 an der Straße vor dem Töpferberg errichtet, 1827 auf den Töpferberg versetzt und 1945 beschädigt. In einem Protokoll vom Oktober 1724 werden die vier Stadttore von Görlitz („Reichenbacher Thor, Nicolai-Thor, Neiß-Thor und Frauen-Thor“) aufgeführt und Angaben zu den dadurch erreichbaren Orten mit Entfernungsangaben in kursächsischen Meilen (1 kursächsische Postmeile = 2 Stunden = 9,052 km) gemacht.



Bild 8



Bild 9

Die originalen Reststücke der Säule im Postmuseum Wroclaw / Breslau tragen heute tatsächlich folgende Inschriften mit Entfernungsangaben in preußischen Meilen (1 Meile = 7,53248 km). Dass die Entfernungsangaben nach 1815 von Stunden in Meilen geändert wurden, darauf deuten Schleifspuren am Schriftblock und ein anderer Schriftgrad hin. Dabei dürfte derselbe Steinmetz am Werk gewesen sein, der nach 1815 auch die Distanzsäule von Hoyerswerda mit Meilenangaben versah, was die Schriftform verrät. Mindestens zwei Reststücke, das Wappenstück und ein Teil des Schriftblockes der Säule, befinden sich heute als Exponate in der Ausstellung des Post- und Fernmeldemuseums Wroclaw (Breslau). Dies konnte anhand eines im „Informator“ des Postmuseums veröffentlichten Fotos schon im Jahre 1966 vom damaligen Leiter unserer Forschungsgruppe, Herrn Stölzel, rekonstruiert werden. Für Irritationen sorgte zunächst die kombinierte Form des Wappenstückes mit einem Doppelwappen über Eck und zwei kompletten Doppelwappen auf den zwei restlichen Säulenseiten. Bisher war keine derartige Kombination sondern nur die Verwendung einer dieser Varianten bekannt. Im Postmuseum Wroclaw (Breslau) können die sehr gut erhaltenen Reststücke sowie ein 1:1 und ein 1:10 Modell der Distanzsäule von Görlitz bewundert werden. Auch im Archiv fanden sich Hinweise zu den Reststücken der Distanzsäule Görlitz und deren Rettung durch polnische Denkmalpfleger. In Zgorzelec konnte man 2000 am Originalstandort der Distanzsäule Görlitz auf dem Dach eines Brunnenhauses oberhalb der ul. Wroclawska, gegenüber der Mühle, das Postament

und die Postamentbekrönung der Distanzsäule noch unversehrt vorfinden. Somit fehlte nur der Sockel der Distanzsäule. Einer Wiederaufstellung dieser Säule, die im Zusammenhang mit dem Neubau der Altstadtbrücke auf unsere Anregung hin erfolgte, stand somit fachlich nichts mehr im Wege. Die Entfernungsangaben für die Nachbildung der Kursächsischen Postdistanzsäule Görlitz/Zgorzelec (Neiß-Thor) wurden dabei jedoch in kursächsischen Stunden zurückgerechnet. Die Nachbildung der Postdistanzsäule vom Töpferberg konnte am 30. August 2003 zum Altstadtfest am letzten Standort des Originals, auf dem Dach des Brunnenhauses am Töpferberg (lt. dem Foto von Dr. Kuhfahl von 1930) in Zgorzelec an der ul. Wroclawska nahe dem polnischen Brückenkopf der alten und neuen Altstadtbrücke im Rahmen eines Festaktes der Polnischen Post, des Trägervereines EUROOPERA und der Stadt Zgorzelec eingeweiht werden (Bild 9).

Ganzmeilensäule Trójca (Troitschendorf)

Eine Kursächsische Ganzmeilensäule (Nr. 100) von 1725 soll in Troitschendorf, zwischen Görlitz / Zgorzelec und Lubań (Lauban), gestanden haben. Über deren Verbleib fehlt jedoch jede Nachricht.

Ganzmeilensäule Piszarzowice (Schreibersdorf)

Die Kursächsische Ganzmeilensäule Nr. 104 von 1725 in Piszarzowice (Schreibersdorf), zwischen Zgorzelec (Görlitz) und Lubań (Lauban), stand dort in der Nähe der „Straßenschänke“ Ober-Schreibersdorf und wurde nach dem ersten Weltkrieg wegen Straßenbauarbeiten in den Schlosspark nach Mittel-Schreibersdorf, durch den Schlossgut-Besitzer von Ehrenkroog umgesetzt. Von diesem Standort gibt es ein Foto aus den 30er Jahren. Die Inschriften sind aus dem Jahre 1936 mit „Lauban ½ St.“ und „Görlitz 1 St.“ überliefert. Die zweite Inschrift müsste jedoch „Görlitz 5 1/8 St.“ heißen. Unter der Reihenummer 104 stand das weitere „EK... 1745“, was auf eine Erneuerung hindeutet. Es wurde ab 1969 immer wieder auf die Ganzmeilensäule Piszarzowice (Schreibersdorf) hingewiesen. Im Sommer 1973 war eine Suche unserer Forschungsgruppe nach den Postmeilensäule Schreibersdorf ergebnislos. Von der Ganzmeilensäule in Piszarzowice (Schreibersdorf) wurden 2000 zunächst am bekannten Standort im Schlossgarten keine Reste gefunden. Ein Fundament und eine Postamentplatte an der Schlosszufahrt sind jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit dieser Säule zuzuordnen. Die Ganzmeilensäule wurde Anfang 2007 in einem Teich wieder aufgefunden und in Lubań/Lauban für die Restaurierung eingelagert, die vom Verein der Freunde der polnischen Oberlausitz am Originalstandort in Piszarzowice/Schreibersdorf angestrebt wird. Die dafür notwendigen Inschriften und Abmessungen – nach dem Vorbild der schon restaurierten Ganzmeilensäule bei Nowogrodziec/Naumburg am Queis vom gleichen Postkurs – wurden von unserem Verein nach der Untersuchung der Reststücke im Rahmen einer Ortsbegehung im Sommer 2007 übermittelt.

Distanzsäule(n) und Viertelmeilenstein in Lubań (Lauban)

Die Kursächsische Distanzsäule vom Görlitzer Tor in Lubań (Lauban) aus dem Jahre 1725 wurde später auf den „Friedrich-Wilhelmplatz“ (gegenüber dem Amtsgericht, vor der Vereinsbank) umgesetzt, im Jahre 1872 ausgebessert und 1939 abgebaut. Die Säulenteile lagerte man an der Stadtmauer, beim „Rostschen Hause“ (historisches Kaufmannshaus), in der Nähe einer Tankstelle, auf einem Kohlenplatz, von wo sie nach 1944 verschwunden sind. Eine der zwei Inschriftenseiten dieser Säule ist aus dem Jahre 1933 überliefert. Sie trug zuletzt ebenfalls nach 1815 geänderte Entfernungsangaben in preußischen Meilen (1 preußische Meile = 7,53214 km), wie die Säulen in Görlitz und Hoyerswerda, stammt vom Görlitzer Tor und war zuletzt vor den Amtsgericht aufgestellt.



Bild 10

Zwei weitere Distanzsäulen von 1725 sollen vor dem Naumburger und Nikolaitor gestanden haben. Dies geht aus überlieferten Zeichnungen dieser Säulen aus den Akten des Provinzialkonservators (Inv.-Nr. 1171 u. 1172) hervor. Die Zeichnung der Säule vom Nikolaitor zeigt dabei auf einer Seite folgende Inschriften mit Stunden ohne Entfernungangaben. Die umfangreichen Inschriften an der Säule vom Görlitzer Tor und die Grenzlage Laubans lassen jedoch eher darauf schließen, dass nur die eine aufgestellt wurde. Es kann angenommen werden, dass die Laubaner Säule(n) vom selben Steinmetz stammen, wie die Görlitzer, da die Zeichnungen ebenfalls beide Wappenvarianten zeigen.

Die Postdistanzsäule vom Görlitzer Tor wurde auf Initiative des „Polnischen Vereines der Liebhaber der Oberlausitz“ um den Historiker Janusz Kulczycki vom Bildhauer Leszek Kowalkowski aus Gryfów Śląski/Greifenberg für 15.000 Złoty (3.750 €) nachgebildet und zum Stadtfest 2005 auf dem Markt aufgestellt. Dabei wurden zunächst mangels vollständiger Unterlagen nur drei Seiten originalgetreu beschriftet. Die vierte Seite soll noch ergänzt werden. Die Entfernungangaben sind in der nach 1815 in den preußischen Teilen der Oberlausitz geänderten Form, d.h. mit preußischen Meilen (1 Meile = 7,53248 km), angebracht, wie sie bis zuletzt an der Originalsäule zu lesen waren (vgl. Distanzsäule in Hoyerswerda und Originalteile der Zgorzelec/Görlitzer Säule vom Töpferberg im Postmuseum Wrocław/Breslau). Das Wappenstück wurde offenbar nach den Vorbildern aus Löbau gestaltet (Bild 10). Die Finanzierung übernahmen die Stadt Lubań/Lauban, die Polnische Post und private Sponsoren.

Der Kursächsischer Viertelmeilenstein von 1725 in Lubań (Lauban) stand mindestens bis 1945 in der Gartenstraße (ul. Lwówecka) Nr. 6, neben dem Eingang zum „Wauerschen Haus“ (ehem. Praxis Dr. Thusius). Im Jahre 1969 bekam die Forschungsgruppe Hinweise zum Verbleib der Distanzsäule und des Viertelmeilensteines. 1973 wurde jedoch nur noch das Fundament des Viertelmeilensteines aufgefunden. Prof. Dr. Sandig aus Dresden informierte 1974 zur Distanzsäule Lubań (Lauban), dass letzten Ablageort der Säulenteile in der Nähe einer Tankstelle an der Stadtmauer keine Spuren von der Distanzsäule mehr zu finden seien. Das Thusius'sche Haus konnte er ebenfalls identifizieren. Vom Viertelmeilenstein war noch das Fundament an der Hausecke vorhanden. 2000 war das Fundament nicht mehr auffindbar.

Halbmeilensäule in Wykroty (Waldau)

Im Hof des Gasthofes an der Straße in Wykroty (Waldau) war 1936 das Reststück einer Halbmeilensäule von 1724 aufgestellt. Es könnte sich jedoch nach der überlieferten Entfernungsangabe ab er auch um ein Reststück der Ganzmeilensäule Nr. 104 gehandelt haben. Über den Verbleib ist nichts bekannt.

Distanzsäule Ilowa (Halbau)

Die Aufstellung der Distanzsäule erfolgte nach 1735 in dieser Stadt der Oberlausitz, da Zürn am 7. September 1735 im Rahmen seiner Vermessungsfahrt den Standort auf dem Markt festlegte. Nach über 100 Jahren verschwand die Postmeilensäule wieder vom Markt. Von ihr sind im Bezug auf die drei Stadtausfahrten in Richtung Sorau, Breslau und Görlitz Inschriftenfragmente überliefert.

André Kaiser, Grillenburg (Sachsen)

Stefan Nunner, Rohrbach (Bayern)

Die Wiedereinrichtung von Pferdepersonenposten

Im 18. bis Anfang des 19. Jh. verwendete man offene bzw. später mit Planen überdachte Korb-Postwagen. Eine Nachbildung ist in Originalgröße im Osterzgebirgsmuseum Schloss Lauenstein zu sehen. Erst im 19. Jh. setzten sich die klassischen Postkutschen, wie der Typ Berline, durch. Ab 1806 wurde in England ein Kutschentyp (Road Coach) für die Ausfahrten zum Picknick in die Landschaftsparks entwickelt, der sich später als Postkutsche (Mail Coach) auch in anderen Staaten verbreitete. Ein Original ist in der Kutschensammlung des Schlosses Augustusburg bei Flöha zu sehen und ein weiteres englisches Modell in Pließkowitz bei Bautzen erhalten. Nach 1871 entwickelte die Reichspost einheitliche Kutschentypen u.a. als Berline mit Copé, Carriolpostwagen, Berline und Postomnibus. Von letzteren beiden Typen sind noch Originale in Sachsen erhalten.

Auf einem Treffen der Postgefolgschaft Nordwestdeutschlands am 28. November 1937 gab der damalige Reichspostminister Dr. Wilhelm Ohnesorge bekannt, dass beabsichtigt sei, Personenposten mit Pferdebespannung in landschaftlich besonders reizvollen Gegenden Deutschlands wieder einzurichten. Für diese Vorhaben ließ das Reichspostministerium in den Jahren 1938 und 1939 bei dem Karosseriewerk Aug. Nowack AG im sächsischen Bautzen 25 Kutschen des Typs „Berline mit Coupe“ nachbauen. Als Vorbild diente ein neunsitziger Postwagen aus der Zeit der Kaiserlichen Deutschen Reichspost von 1871 (Bauzeichnung: Bild 1). Das Karosseriewerk Aug. Nowack AG war ein deutscher Stellmacherbetrieb und Hersteller von Karosserien, der 1863 als Kutschenbaubetrieb von August Nowack gegründet wurde. Die Wiedereinrichtung von Pferdeposten erfolgte in der Absicht, die geschichtliche Entwicklung der Personenbeförderung über Land durch die Post vor Einführung der Eisenbahn und des Kraftwagens durch lebendige Beispiele zu veranschaulichen.

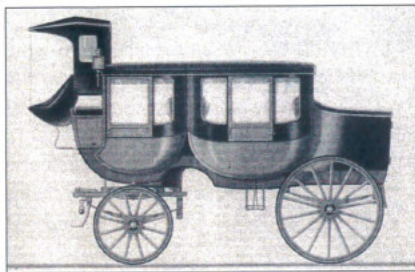


Bild 1



Bild 2

Es wurden 1938 zunächst fünf Fahrzeuge gebaut; 20 weitere im Jahre 1939 mit einigen technischen Änderungen und Verbesserungen. Die Wagen waren wie folgt ausgestattet: Sie erhielten ein Schiebedach, das bei gutem Wetter zurückgeschoben werden konnte, ferner gute Federung, gummibereitete Räder mit Kugel- oder Rollenlagerachsen, breite Wagentüren mit Fenstern, außerdem Fenster an den Seitenwänden neben den Türen, so dass eine gute Sichtmöglichkeit bestand. Sämtliche Fenster waren herablassbar. Das geschmackvoll ausgestattete Wageninnere hatte gut gefederte Polstersitze, die das Fahren für die Reisenden angenehm machte. An der Rückseite der Wagen befand sich ein verschließbarer Laderaum; unter dem Fahrersitz war ein Fach zum Unterbringen des Futters für die Pferde vorhanden. Die Laternen neben dem Kutschbock hatten die alte Form, wie man sie aus früherer Zeit kannte, wurden aber elektrisch erleuchtet.

Die Wagen erhielten eine Lackierung in der historischen gelben Farbe mit schwarzer Absetzung. Nach Fertigstellung dieser ersten fünf Fahrzeuge und einer erfolgten Probefahrt in Bautzen (Bild 2) wurde eine dieser Kutschen nach Berlin überführt, um sie im Berliner Tiergarten dem Reichspostminister vorzuführen. Nachdem das Fahrzeug die volle Zustimmung des Reichspostministers gefunden hatte, konnten die Kutschen in die Bereiche der zuständigen Reichspostdirektionen (RPD) überführt werden. Die Fahrzeuge wurden auf folgenden Linien eingesetzt:

- Radiumbad Oberschlema – Auersberggebiet (RPD Chemnitz), Eröffnungsfahrt am 27. August 1938;
- Bad Blankenburg – Schwarzburg (RPD Erfurt); Eröffnungsfahrt 2. September 1938;
- Badenweiler – Kandern (RPD Karlsruhe); Eröffnungsfahrt 23. Oktober 1938;
- Neuruppin – Binnenwalde (RPD Potsdam), Eröffnungsfahrt 14. Mai 1939.

Das 5. Fahrzeug verblieb als Schaustück im Postfuhramt Berlin in der Oranienburger Straße. Bereits in den ersten Betriebswochen stellten sich erhebliche technische Mängel an den Fahrzeugen heraus:

- Der Bockschemel unterhalb des vorderen Wagenabteils war zu schwach, so dass die Gefahr eines Deichselbruchs bestand;
- Die Einstiegsvorrichtung in das Coupé war völlig ungeeignet, so dass ältere Personen nicht einsteigen konnten. Die erste Stufe des Klapptrittes zur Berline befand sich 42 cm über der Erde und 1,13 m musste man hochsteigen, wenn man das Coupé erreichen wollte;
- Weitere Mängel betrafen u.a. den Radverschluss, die Ortscheite und die Höhe des Bocksitzes.

Die Herstellerfirma Nowack in Bautzen wurde im Oktober 1938 vom Reichspostministerium aufgefordert, die Fahrzeuge durch Ingenieure besichtigen zu lassen und die genannten Mängel abzustellen. Die Kutschen wurden daraufhin nach Bautzen zurückgeführt und nachgebessert. Beim Bau der weiteren 20 Fahrzeuge wurden die Verbesserungsvorschläge berücksichtigt.



Bild 3



Bild 4

Sie unterschieden sich in folgenden Punkten:

- Stärkerer Unterbau und bessere Federung;
- Die Räder waren mit Eisenreifen und darüber mit einer aufvulkanisierten Gummibereifung versehen und
- Durch einen niedriger angebrachten Bocksitz konnte neben dem Postillion noch ein Reisender Platz nehmen.

Die Deutsche Reichspost eröffnete 1939 zehn weitere Pferdepersonenpostlinien mit diesen neu erbauten, technisch verbesserten Fahrzeugen:

- Bad Kudowa/Kudowa-Zdrój – Bad Reinerz/Duszniki-Zdrój (RPD Breslau), Eröffnungsfahrt 5. Juni 1939 (Bild 3);

- Bad Kissingen – Bad Bocklet (RPD Würzburg); Eröffnungsfahrt 7. Juni 1939;
- Merzig – Mettlach (RPD Saarbrücken); Eröffnungsfahrt 18. Juni 1939;
- Rothenburg/Tauber – Detwang (RPD Nürnberg); Eröffnungsfahrt 21. Juni 1939;
- Neustrelitz – Hohenzieritz (RPD Schwerin), Eröffnungsfahrt 1. Juli 1939;
- Wiesbaden – Rabengrund (RPD Frankfurt/Main); Eröffnungsfahrt 04. Juli 1939;
- Karlsbad/Karlovy Vary – Elbogen/Loket (RPD Karlsbad); Eröffnungsfahrt 18. Juli 1939;
- Gmunden – Hoisen (RPD Linz/Donau; Eröffnungsfahrt 22. Juli 1939);
- Bad Elster – Bad Brambach (RPD Chemnitz), Eröffnungsfahrt 1. August 1939);
- Kurort Oberwiesenthal – Johanngeorgenstadt (RPD Chemnitz), Eröffnungsfahrt 15. August 1939 (Bild 4).



Bild 5

Die ersten fünf Fahrzeuge aus dem Jahre 1938 wurden im Sommer 1939 ebenfalls durch die neuen Kutschen ersetzt. Die Vorgängerfahrzeuge wurden vermutlich nach Dresden überführt, wo sich bei der dortigen Reichspostdirektion eine Abwicklungsstelle für die Beschaffung und Überführung der Postkutschen befand. Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, am 1. September 1939, wurde ein Großteil der Pferdepersonenposten eingestellt. Einige wenige Linien wie z.B. Radiumbad Oberschlema und Karlsbad verkehrten noch bis 1941, weil hier durch den Kurbetrieb eine hohe Auslastung trotz der Kriegsverhältnisse vorhanden war. Die Postkutschen wurden in den Kriegsjahren noch vereinzelt für Sonderfahrten des Winterhilfswerkes und Vergnügungsfahrten für verwundete Soldaten eingesetzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb nur die Postkutsche Bad Kissingen – Bad Bocklet bis vor einigen Jahren im Dienst der Deutschen Post, kam im Original in den Bestand des Postmuseums Nürnberg und wurde vor Ort durch Nachbauten ersetzt, die nun ein Verein mit kommunaler Unterstützung betreibt. In Oberwiesenthal wurde mit Genehmigung der Deutschen Post die originale Postkutsche von Bad Elster eingesetzt (Bild 5) und zuletzt der Stadt Oberwiesenthal für den Weiterbetrieb geschenkt. Alle anderen Postkutschen dieser Serie wurden i.d.R. privatisiert, von Kommunen bzw. den Betreibern (in der DDR über den Postsportverein) aufgekauft, oder kamen in (Post-)Museen in Deutschland, Österreich, Polen (Postkutsche aus Bad Kudowa/Kudowa-Zdrój bei der polnischen Post: Bild 6) und Tschechien sowie der Slowakei. Das bis 2015 in Garmisch-Partenkirchen für Touristen eingesetzte Exemplar wurde vom Museum für Kommunikation Nürnberg als Leihgabe dem 1. Sächsischen Postkutschenverein e.V. zur Verfügung gestellt und ist in Bad Düben stationiert (Bild 7) bzw. wurde u.a. für den polnischen Film „Chopin, Chopin!“ (2025) in Żary/Sorau eingesetzt.



Bild 6



Bild 7

Wiedereinführung der touristischen Pferdepersonenpostschlittenfahrten in Sachsen



Bild 10

1938 ließ die Deutsche Reichspost in Bautzen neue Postkutschen bauen, um sie in 25 deutschen Kurorten für touristische Postkutschenfahrten einzusetzen. In Sachsen war das in Kurort Oberwiesenthal, im Gebiet Radiumbad Oberschlehma/ Eibenstock und in Bad Elster (Vogtland). Da die großen, vierspännigen Postkutschen im Gebirge im Winter nicht eingesetzt werden konnten, schaffte die Deutsche Reichspost 1938-39 nur in Sachsen „Pferdepersonenpostschlitten“ an. Es ist in Eibenstock, Radiumbad Oberschlehma, Kurort Oberwiesenthal (Bild 8) und im Vogtland (Bad Elster - Bad Brambach) je ein Postschlitten unterschiedlicher Bauart nachweisbar, der zweispännig mit Schellengeläut mehrmals wöchentlich für Tages- und Halbtagsfahrten eingesetzt wurde. Die gelben, offenen Postschlitten mit Platz für bis zu 8 Fahrgäste sowie den Postillion wurden in Zwickau gebaut. Der erste Postschlitten fuhr am 1. Januar 1939 in Eibenstock mit Posthorn-

signalen zu einer Tagestour über den Erzgebirgskamm. Der Postillion war dabei mit Kutschermantel, Pelzumhang und Pelzmütze bekleidet (Bild 9). Auch im Thüringer Wald wurde der Einsatz 1939 geplant, jedoch nicht umgesetzt. Im zweiten Weltkrieg stellte man die Postkutschen- und Postschlittenfahrten wieder ein. Eine Reaktivierung erfolgte nach dem Krieg nur bei den Postkutschenfahrten. Die historischen Postschlitten als sächsische Einmaligkeit sind heute nicht mehr vorhanden. Dieser Umstand war der Anlass, dass der 1. Sächsische Postkutschenverein e. V. zur Wintersonnenwende, am 21. Dezember 2007, wieder einen Postschlitten im Stil der Deutschen Reichspost in Betrieb nahm (Bild 10). Er wurde ab Weihnachten schneeeunabhängig vom Gasthaus & Pension „Waldhof zu Grillenburg“ aus für stündliche Rundfahrten auf den Kutschwegen im Tharandter Wald eingesetzt. Die Plateaulage des Tharandter Waldes, zwischen Dresden und der Bergstadt Freiberg, als nordöstlichster Ausläufer des Erzgebirges waren dafür besonders gut geeignet. Heute verkehrt er, wie die Originale auf dem Erzgebirgskamm an der Grenze zu Böhmen.



Bild 8



Bild 9



Olaf Grell, geboren 1962 in Dresden, ist Diplom-Verkehringenieur. Seit über 30 Jahren widmet er sich in seiner Freizeit der Erforschung von Meilensteinen als Denkmälern der Verkehrsgeschichte und ist Vorsitzender der gemeinnützigen „Forschungsgruppe Meilensteine e.V.“ seit mehreren Jahren.

/Ich möchte Herrn Marian Gabrowski aus Polkowice für seine Hilfe beim Übersetzen ins Polnische danken./

/Foto eines Steins aus dem Glatzer Tal – Witold Komorowski/Wrocław, andere Olaf Grell/Bernau/

Preußische Meilensteine in der Wojewodschaft Niederschlesien

Im Gegensatz zu Sachsen wurden in Preußen bis auf Ausnahmen Meilensteine erst ab 1800 aufgestellt. Dabei wurden die Meilensteine in Preußen schlichter gestaltet. Die Länge der Meile (1 preußische Meile = 7,53248 km) war in Preußen kürzer als in Sachsen.

In der Wojewodschaft Niederschlesien sind im Gegensatz zu anderen Wojewodschaften in Polen nur sehr wenige Meilensteine bis heute erhalten geblieben. Der Grund dafür ist sicher die frühe Industrialisierung dieses Gebietes und der dadurch umfangreichere Straßenausbau bereits vor 1945. Leider sind auch nach 1990 noch einige der wenigen registrierten Meilensteine verschwunden.

Nachweisbar sind preußische Meilensteine heute eigentlich nur an dem Verkehrszug von Berlin über Frankfurt/Oder und Breslau nach Gleiwitz, der Poststraße Berlin – Schlesien bzw. der späteren ehemaligen Reichsstraße Nr. 5.

Preußische Meilensteine werden grundsätzlich in Postmeilensteine und Chausseemeilensteine unterteilt.

Zu den Postmeilensteinen gehören:

- 1.1. Hölzerne Meilenzeiger
- 1.2. Frühe Postmeilensteine aus der Zeit nach 1730
- 1.3. Postmeilensteine aus der Zeit 1790 - 1806
- 1.4. Gusseiserne Meilensteine im östlichen Brandenburg und in der Neumark

Zu den Chausseemeilensteinen gehören:

- 2.1. Chausseemeilensteine nach der Anweisung von 1814
- 2.2. Chausseemeilensteine einfacherer Form aus der Zeit um 1825 - 1835
- 2.3. Rundsockelsteine ab 1837 an Staatschauseen
- 2.4. Sonderformen

Auf dem Gebiet der Wojewodschaft Niederschlesien sind Meilensteine der unter 1.3.; 2.3. und 2.4. genannten Typen nachzuweisen.

1.1. Hölzerne Meilenzeiger

Zu den Postmeilensteinen zählen auch die Vorgänger der Meilensteine, die hölzernen Meilenzeiger. 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.

1.2. Frühe Postmeilensteine aus der Zeit nach 1730

Diese wurden auf Anweisung von König Friedrich Wilhelm I. „nach sächsischem Vorbild“ aufgestellt. Sie waren aus Sandstein, hatten dabei aber eine uneinheitliche Gestaltung. Als Beispiele seien hier die Meilensteine an der Poststraße Berlin – Potsdam oder Berlin

– Oranienburg genannt. Von diesen Meilensteinen existieren heute keine mehr. In Berlin steht in den Spittel-Kolonnaden eine Rekonstruktion aus dem Jahr 1979 einer ursprünglich 1730 vor dem Leipziger Tor errichteten Postmeilensäule.

1.3. Postmeilensteine aus der Zeit 1790-1806

Die ältesten noch erhalten gebliebenen preußischen Postmeilensteine wurden ab 1790 an der Magdeburg-Halle-Großkugeler Chaussee, der ersten preußischen Fernchaussee, aufgestellt. Der älteste im Original erhaltene preußische Meilenstein steht eine Meile südlich von Magdeburg. Die Ganz- und Halbmeilensteine waren Obelisken und die Viertelmeilensteine waren würfelförmig. In der Regel hatten sie keine weiteren Verzierungen und sie trugen nur aufgemalte Beschriftungen.



Beispielzeichnung eines kompletten Meilensteins auf der Straße von Magdeburg nach Halle



Der älteste noch erhaltene original preußische Meilenstein bei Magdeburg

Im Jahre 1800 wurde Friedrich Wilhelm Graf von der Schulenburg-Kehnert (21.11.1742 bis 07.04.1815) zum preußischen Generalpostmeister berufen. Er veranlasste die Einrichtung eines „Post-Meliorations-Fond“ sowie die Vermessung der Poststraßen und die Aufstellung von Meilensteinen an diesen. Durch den Krieg mit Frankreich ab 1806 blieb diese Aktion unvollendet. Der Generalpostmeister formulierte seine Zielstellung wie folgt: „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.“ Aus dieser Zielstellung ergeben sich die zwei Hauptfunktionen der Meilensteine, erstens sollten sie der Orientierung und Information dienen und zweiten waren sie ein Mittel der Transparenz. Die damals Reisenden konnten anhand des Zählens der passierten Meilensteine überprüfen, ob das ihnen aberlangte Postgeld oder später das Chausseegeld (heute würden wir Maut sagen) korrekt berechnet wurde.

Beispiele für preußische Postkurse, die um 1806 zumindest auf Teilstrecken mit Postmeilensteinen ausgestattet wurden:

- Hauptpostkurs Wesel – Magdeburg – Berlin – Küstrin – Königsberg – Nimmersatt
- 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 – Breslau über Frankfurt/Oder, Crossen und Grünberg
- Postkurs Berlin – Bad Freienwalde
- Postkurs Magdeburg – Hamburg über Stendal und Lenzen.

Durch die Wojewodschaft Niederschlesien führte der Postkurs von Berlin nach Wrocław (Breslau). Meilensteine, die von dieser Poststraße stammen, findet man z.B. zwischen Zielona Góra (Grünberg) und Lubin (Lüben). Beispiele von außerhalb der Wojewodschaft Niederschlesien sind ein Ganzmeilenstein bei Racula (Lawaldau) und ein Halbmeilenstein in Nowa Sól (Neusalz). Viertelmeilensteine findet man heute noch in Otyń (Deutsch Wartenberg). Auf dem Gebiet der Wojewodschaft Niederschlesien sind heute noch zwei Ganzmeilensteine, ein Halbmeilenstein und ein besonders kuriose Exemplar von einem Ganzmeilenstein vorhanden.



Preußischer Meilenstein bei Lubin

in alten Messtischblättern ist dieser Meilenstein noch eingetragen.

Der einzige erhalten gebliebene Halbmeilenstein stand bei Biedrzychowa (Friedrichswalde). Er markierte die Entfernung „32 ½ Meilen von Berlin“. Dieser Meilenstein hatte eine abweichende Form, die nicht der Vorgabe entsprach. Nach Straßenbauarbeiten wurde dieser Meilenstein nach Głogów (Glogau) versetzt. Er steht dort auf einem Gelände der Straßenbauverwaltung.

Preußischer Halbmeilenstein an seinem ehemaligen Standort bei Biedrzychowa



Kombination aus einem kursächsischen und preußischen Meilenstein bei Legnica

Ein Ganzmeilenstein, der die Entfernung von 33 Meilen von Berlin markiert, steht nördlich von Lubin (Lüben). Südöstlich von Wrocław (Breslau) befindet sich bei Grobli-ce (Greibeltwitz) das Reststück (der Basisstein) eines weiteren Ganzmeilenobelisken. Dieser markiert die Entfernung von 2 Meilen von Wrocław (Breslau). Eine Meile von Wrocław (Breslau) entfernt stand bei Radwanice (Radwanitz) ein weiterer Ganzmeilenstein. Von diesem sind nur noch historische Aufnahmen vorhanden. Aber auch

Besonders kurios ist der „Fall“ des Ganzmeilensteines bei Legnica (Liegnitz): 2004 wurde bei Bauarbeiten das Reststück eines preußischen Ganzmeilensteines in Obeliskenform gefunden. Dieser gehörte zur Chaussee von Legnica (Liegnitz) nach Jawor (Jauer). An dem Reststück, dem Mittelteil des Obelisken, waren noch Reste der Beschriftung (Entfernungsangaben u.a. nach Liegnitz und Jauer) vorhanden. Leider wurde bei der Restaurierung 2005 angenommen,

dass es sich um das Reststück einer kursächsischen Ganzmeilensäule handele. Deshalb wurde der Meilenstein falsch nach dem Muster kursächsischer Meilensteine rekonstruiert und falsch neu beschriftet (z.B. Initialen „AR“). Geschichtlich betrachtet hat es nie einen kursächsischen Meilenstein bei Legnica (Liegnitz) gegeben. Nun aber gibt es heute hier eine Kombination aus kursächsischem und preußischem Meilenstein.

Noch bis etwa 2010 waren auf dem Gebiet der Wojewodschaft Niederschlesien von dieser Poststraße stammende Viertelmeilensteine vorhanden, z.B. in Potoczek (Töppendorf), bei Klobuczyn (Klopschen), bei Milosna (Ischerey) und Spalona (Heinersdorf), letzterer zur Chaussee Legnica (Liegnitz) – Prochowice (Parchwitz) gehörend, vorhanden. Leider ist nicht bekannt, was mit diesen Meilensteinen passiert ist.



Ein nicht mehr existierender
preußischer Meilenstein in Potoczek



Überreste eines preußischen Meilensteins
bei Groblice

1.4. Gusseiserne Meilensteine im östlichen Brandenburg und in der Neumark



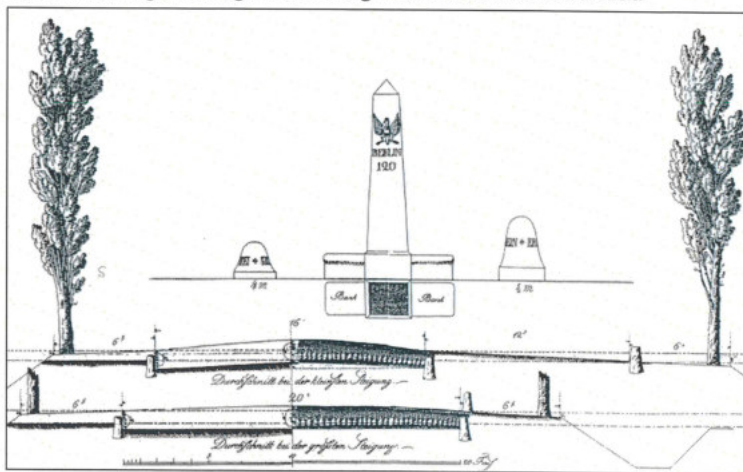
Preußischer Meilenstein
aus Gusseisen bei Osiecznica

Ab etwa 1800 wurden im östlichen Brandenburg Postmeilensteine aus Gusseisen, hergestellt in der Eisenhütte Vietz (heute Witnica), an den Poststraßen aufgestellt. Diese Meilensteine waren mit einem Posthorn verziert. Heute findet man Ganzmeilensteine dieses Typs z.B. an der Poststraße von Berlin nach Schlesien, aber nur außerhalb der Wojewodschaft Niederschlesien, z.B. zwischen Frankfurt (Oder) und Zielona Góra (Grünberg). Ein Beispiel ist der Ganzmeilenstein bei Osiecznica (Güntersberg). Er markierte die Entfernung Berlin 18 Meilen. Gemäß alter Aufnahmen trug er früher folgende Beschriftungen: Ziebingen 3 M. (Meilen), Berlin 18 M. (Meilen) und Crossen $\frac{1}{2}$ M. (Meilen).

2.1. Chausseemeilensteine nach der Anweisung von 1814

In der „Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen“ von 1814 wurden nicht nur Vorgaben zum Chausseebau sondern auch zu Meilensteinen gemacht. Die Ganzmeilenobelisken trugen den preußischen Adler als Hoheitszeichen und Entfernungsangaben nach Berlin. In den westlichen Provinzen Preußens wurden die

Entfernungen nach Köln, Minden, Koblenz oder auch Aachen angegeben. Die Ganzmeilenobelisken hatten an den Seiten je eine Sitzbank. Die Halb- und Viertelmeilensteine waren glockenförmig und trugen in der Regel eine Rosette als Schmuck.



Beispielzeichnung aus den „Anweisungen zum Bau, zur Unterhaltung und Instandsetzung der Wege“ von 1814



Meilensteine dieses Typs sind heute in der Wojewodschaft Niederschlesien nicht mehr vorhanden. Im Verlauf der Chaussee von Berlin über Wrocław (Breslau) nach Gliwice (Gleiwitz), welche dem Verlauf der alten Poststraße weitestgehend folgte, sind aber an anderer Stelle Meilensteine dieses Typs noch vorhanden. In Gliwice (Gleiwitz) steht ein Ganzmeilenstein dieses Typs. Er trägt heute die Beschriftung: „Berlin 61 $\frac{3}{4}$ m.“, „Breslau 21 $\frac{1}{4}$ m.“ und „Oppeln 10 m.“ (m = Meile)

Preußischer Meilenstein in Gleiwitz nach Bauanleitung aus dem Jahr 1814

Ein Viertelmeilenstein in Glockenform steht heute im Schlosshof in Brzeg (Brieg). Weitere Halb- und Viertelmeilensteine in Glockenform stehen auch zwischen Frankfurt (Oder) und Krosno Odrzańskie (Crossen).



Ein glockenförmiger preußischer Halbmeilenstein in der Nähe von Urad, Kreis Słubice

Der preußische glockenförmige Viertelmeilenstein in Brzeg

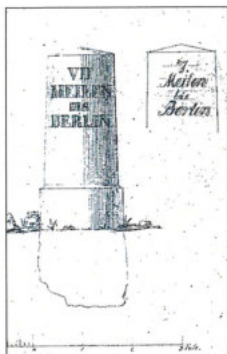


2.2. Chausseemeilensteine einfacherer Form aus der Zeit um 1825-1835

Nicht zuletzt aus Kostengründen wurden ab ca. 1825 die Meilensteine einfacher ausgeführt. Auf den preußischen Adler, eingemeißelte Beschriftungen und die seitlichen Sitzbänke wurde weitestgehend verzichtet. Diese Meilensteine bestanden meist aus Granit. Halb- und Viertelmeilensteine waren nun wieder würfelförmig.

Auch solche Meilensteine lassen sich in Niederschlesien heute nicht mehr nachweisen. Aber in der benachbarten Wojewodschaft Lebus Land sind noch mehrere solcher Meilensteine erhalten geblieben.

2.3. Rundsockelsteine an Staatschausseen ab 1837



Beispielzeichnung von Meilensteinen aus dem Jahr 1837

Ob es auf dem Gebiet der Wojewodschaft Niederschlesien heute noch solche Meilensteine gibt, ist dem Vortragenden nicht bekannt. Er kennt nur unbestätigte Meldungen, dass solche Rundsockelsteine an der Chaussee von Wrocław (Breslau) nach Rawicz (Rawitsch) stehen würden.

Als Beispiel aus einer benachbarten Wojewodschaft sei der Rundsockelstein an Chaussee von Kępno (Kempen) nach Namysłów (Namslau) bei Piotrków (Pietrowka) genannt.

Nach einem Erlass des preußischen Finanzministers Rother wurden ab 1837 nur noch Ganzmeilensteine in einer einfacheren kostengünstigeren Form gesetzt. Nur anfangs hatten diese Steine noch eine eingemeißelte Beschriftung. Zu diesen Steinen gibt es das Gerücht, dass für sie Entwürfe von Schinkel Pate standen.

In diesem Erlass wurde auch eine Neuvermessung der Chausseen geregelt und in Berlin als einheitlicher Nullpunkt für alle Berlin verlassenden Straßen und damit der Meilensteinsetzung ein Kandelaber vor dem Berliner Stadtschloss bestimmt.



Preußischer Stein mit runder Basis in der Nähe von Piotrków

2.4. regionale Sonderformen

Unter den preußischen Meilensteinen gibt es auch regionale Sonderformen. Solche sind z.B. aus dem Regierungsbezirk Köln (ca. 1823-1860) bekannt. Aber auch in der Wojewodschaft Niederschlesien sind bisher zwei Sonderformen bekannt:

- der oben schon genannte Halbmeilenstein bei Lüben (Lubin) sowie
- zwei Meilensteine im Glatzer Bergland.

Bei Letzteren handelt es sich um einen Ganz- und einen Viertelmeilenstein, die bei Batorów (Friedrichsgrund) an einem heutigen Waldweg stehen.

Im Weiteren soll noch auf einige Besonderheiten hingewiesen werden:



Ein Meilenstein aus dem Glatzer Kessel

Post- und Chausseemeilensteine an einer Straße

Die im 19. Jahrhundert neu gebauten Chausseen folgten in vielen Fällen der Trasse der alten Poststraßen. Standen an diesen Strecken noch „alte“ Postmeilensteine wurden diese weiterverwendet. So auch zwischen von Stubice (Frankfurt) nach Krosno Odrzańskie (Crossen). Hier wurden an der Poststraße die Meilensteine zwischen 1800 und 1806 aufgestellt. Als zwischen 1814 und 1829 hier eine neue Chaussee gebaut wurde, die im Wesentlichen dem Verlauf der alten Poststraße folgte und nur begradigt wurde, wurden die noch vorhandenen Meilensteine von der Poststraße an diese neue Chausseeversetzt.

Fehlten in der Folge einzelne Meilensteine, wurden diese fehlenden Meilensteine durch „neue“ Chausseemeilensteine ergänzt. So sind zum Beispiel an der Strecke von Stubice (Frankfurt) nach Krosno Odrzańskie (Crossen) die Ganzmeilensteine alte Postmeilensteine und die Halb- und Viertelmeilensteine neue Chaussee meilensteine.

Umsetzung der Meilensteine im Zusammenhang mit der Einführung des metrischen Systems (ab ca. 1872)

Im Zusammenhang mit der Einführung des metrischen Systems wurden die Meilensteine zuerst auf die neue Meile (1 Meile = 7,5 km) umgesetzt. Zudem gab es in den preußischen Provinzen neue Nullpunkt für die Meilensteinsetzung, da fast zeitgleich die Zuständigkeit für die Straßenunterhaltung vom preußischen Staat auf die Provinzen überging. Nach Abschaffung der Meile als Entfernungsmaß 1874 wurden die Meilensteine dann vielfach auf 5 oder 10 Kilometer Abstand versetzt. Oft aber erfolgte auch ihr Abbau und ein Verkauf z.B. als Baumaterial oder zu anderen Zwecken.



Ein Meilenstein aus der Zeit um 1825, umgebaut zu einer Pfeilerkapelle, gelegen in Dobiegniew

Verwendung in anderen Funktionen

Viele Meilensteine sind heute auch in Lapidarien zu finden, so z.B. in einer Sammlung in einem Betrieb der Straßenbauverwaltung in Skwierzyna (Schwerin) oder im Park der Meilensteine der Zivilisation in Witnica (Vietz).

Ebenso wurden Meilensteine zu Denkmälern (Markierung für einen Breitengrad (in Barlinek (Berlinchen)) oder Betstöcken (z.B. in Dobiegniew (Woldenberg)) umfunktioniert.

Auf dem Gebiet der Wojewodschaft Niederschlesien sind 22 Meilensteine registriert, von denen heute aber nur noch 10 ganz oder teilweise vorhanden sind. Bei diesen Meilensteinen handelt es sich um 4 kurzsächsische und 6 preußische Meilensteine.



Jacek Cichoń – Gründungsmitglied und Schatzmeister des Vereins der Oberlausitzfreunde in Lubań.

Der Verein wurde 2003 auf Initiative einer Gruppe von an der Geschichte der Lausitz interessierten Personen unter der Leitung von Janusz Kulczycki, einem leidenschaftlichen Liebhaber der Geschichte von Lubań und der gesamten Oberlausitz, gegründet. Wir sind also 22 Jahre alt. Gegenwärtig sind rund 100 Personen an den Aktivitäten des Vereins beteiligt. Der Verein gliedert sich in die folgenden Sektionen:

- eine Rekonstruktionssektion namens „GRH Festung Lauban“. Wir haben Uniformen aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg, Waffen, auch zum Schießen, ein Motorrad und einen Lastwagen aus dem Zweiten Weltkrieg. Wir erstellen Rekonstruktionen von verschiedenen Ereignissen aus der Vergangenheit,
- „Kamienna Góra“ (Steinberg). Bekanntlich hat unser Verein unter Kamienna Góra in Lubań einen seit 1945 nicht mehr entdeckten Stollen gefunden. Die Sektion beschäftigt sich mit der Wiedereröffnung des Stollens, der Beschaffung von Mitteln für dieses Projekt und der Zusammenarbeit mit den örtlichen Behörden in diesem Gebiet. Unser Ziel ist es, den Stollen für Besucher wieder zugänglich zu machen,
- „Detektoristen“, die jeden Tag Hektar der Oberfläche nach Artefakten absuchen. Wir können uns rühmen, in letzter Zeit rund 1 200 Münzen gefunden zu haben - Brakteaten aus dem 13. und 14. Jahrhundert. Die Münzfunde werden im Regionalmuseum in Lubań aufbewahrt.

Auch bei der Suche nach Denkmälern und anderen historischen Gebäuden sind wir aktiv. Wir haben viele von ihnen gefunden, rekonstruiert und an ihren ursprünglichen Platz gestellt. Wir bereiten uns darauf vor, die gefundene sächsische Postmeilensäule in Piszowice an ihrem ursprünglichen Platz zu errichten.



Eine Säule von Augustus II. dem Starken aus Piszarowice



Im Frühjahr 2007 wurde in Piszarowice bei Lubań ein unschätzbares Fundstück aus der Zeit der polnisch-sächsischen Union entdeckt. Sechzig Jahre nach seinem Verschwinden tauchte vor den Augen der Entdecker eine fast vollständige Postsäule von König August II. dem Starken von Polen aus dem Jahr 1725 auf!

Mitglieder des Vereins der Oberlausitzfreunde in Lubań erhielten die Information, dass im alten Schlossteich in Piszarowice ein massiver Block einer

Art Denkmal liegt. Der Teich war infolge von Entwässerungsarbeiten in seiner Nähe bis auf den Grund ausgetrocknet. Einige Meter vom Rand des Teiches entfernt wurde ein kaum sichtbarer Steinsockel entdeckt, der aus dem Schlick herausragt und wahrscheinlich von einer Art Denkmal stammt.

Vor dem Krieg gab es in Mitte-Schreibsdorf (Piszarowice Średnie) 2 Denkmäler. Das jüngere erinnerte an die Einwohner des Dorfes, die 1871 im preußisch-französischen Krieg gefallen waren. Der ältere war eigentlich kein Denkmal, sondern eine Postsäule aus dem Jahr 1725. Der im Schlick liegende Steinblock war - wie sich herausstellte - ein Teil der ehemaligen Postsäulen. Es handelte sich um den untersten Teil des Pfostens, einen sechseckigen Sockel mit ausgeprägten kannelierten Seiten. Nachdem wir den Schutt um den Sockel herum aufgeräumt hatten, bot sich uns ein erstaunlicher Anblick: Auf einem zweiten Steinblock, der in der Nähe unter einer Moosschicht lag, lasen wir das große königliche Monogramm AR (Augustus Rex).

Nachdem wir es vom Grund des Teiches ausgegraben hatten, konnten wir die Initialen des Königs noch lange im torfigen Schlick lesen.

August II. der Starke wurde 1697 König von Polen. Der König interessiert uns vor allem als großer Reformator des Postwesens. Im Jahr 1721 erließ er eine Verordnung, mit der die Errichtung von Postsäulen im Herzogtum Freistaat Sachsen eingeleitet wurde. Sie gehören heute zu den interessantesten historischen Objekten in Europa. Auch in anderen zu Sachsen inkorporierten Gebieten, wie den Kirchengütern und den Markgrafschaften der Nieder- und Oberlausitz, die in Lehnsabhängigkeit zu Böhmen blieben, sollten neue Postmeilensteine errichtet werden. Pfarrer Adam Friedrich Zürner (1679-1742) wurde zum Organisator und Generalbevollmächtigten des neuen sächsisch-polnischen Postwesens. Bereits 1713 begann Zürner mit kartographischen Arbeiten und der Vermessung aller wichtigen Straßen in Sachsen und der nach Polen führenden Straßen. 1717 erstellte er die „Neue Karte des Kurfürstentums Sachsen“, und 1721 erhielt er den Titel „Polnisch- Königlicher und Herzoglich Sächsischer Landes- und Grenzkommisсар“. In 20 Jahren bereiste er alle Teile des Landes und zeichnete persönlich die Standorte der Poststationen auf. Für die Vermessungsarbeiten konstruierte er ein spezielles Vermessungsfahrzeug, ein so genanntes „Viatorium“, mit dem er während der Fahrt Messungen vornahm. Das Ergebnis seiner Arbeit waren detaillierte Tabellen mit den Entfernungen der Poststationen, ihrer Größe und Gestalt.

Die Ausgangspunkte für die Entfernungsmessung waren Leipzig, wo sich der Sitz der Sächsischen Oberpostdirektion befand, und Dresden, die Residenz des Kurfürsten. Die entlang der Strecken aufgestellten Meilensteine dienten der Post, die die Fahrpreise, Postgebühren und Posttarife in Abhängigkeit von den festgelegten Entfernungen und Fahrzeiten regelte. Sie dienten auch den Reisenden, da sie sie während ihrer Reise über die noch zu bewältigenden Entfernungen informierten.

Die ersten Meilensäulen wurden 1721 aufgestellt und unterschieden sich deutlich von den damals existierenden hölzernen Meilenzeigern aus der Zeit des Kurfürsten Georg III., deren Wappen die Richtung der Straßen anzeigten. Sie kamen jedoch aufgrund der relativ schnellen Abnutzung aus der Mode.

Die neuen Obeliken wurden von Matthäus Daniel Pöppelmann, dem Leiter der kur-sächsischen Oberbauverwaltung, entworfen. Als Vorbild dienten die 30 Meter hohen, viereckigen, pyramidenförmigen Steinsäulen des alten Ägyptens.

In dem von König August II. von Sachsen geschaffenen Postsystem gab es vier Arten von Säulen: Fern-, Meilen-, Halb- und Viertelmeilen. Die schönsten von ihnen, die vor Stadttoren oder auf Marktplätzen aufgestellt wurden, waren die Entfernungssäulen (bis zu 5 m hoch). Sie waren mit barocken, vergoldeten Kartuschen der Wappen der Wettiner und der Republik mit dem Adler und dem Pogo verziert. Oben war das Wappen mit einer polnischen Königskrone gekrönt, unten befand sich ein blaues Schild mit den Initialen AR (Augustus Rex - König Augustus).

Die Entfernungssäulen enthielten auch das Symbol des Postamtes - das Posthorn - und eine Menge Daten über die Stadt und die Entfernung in Stunden oder Meilen. Ein Beispiel für einen solchen Obeliken ist die Entfernungssäule auf dem Marktplatz von Lubań, die von unserem Verein vor drei Jahren rekonstruiert wurde.

Entlang der Postrouten wurden Meilensäulen, Halbmeilensäulen und Viertelmeilensäulen aufgestellt. Die Meilensäulen, die im Abstand von einer Meile aufgestellt wurden, hatten die Form einer schmalen viereckigen Pyramide (3,75 m hoch), die auf einem niedrigen Sockel stand. Der Obelisk war mit den Namen der nächstgelegenen Städte oder Poststationen und der Entfernung beschriftet. Die Meile war damals die Basiseinheit für Entfernungen im Herzogtum Sachsen und entsprach einer Länge von 2.000 Ruten oder 16.000 Dresdner Ellen. Nach dem metrischen System (das erst 1873 eingeführt wurde) entsprach die sächsische Meile 9062 Metern. Sie war bis 1840 in Kraft, als die Dresdner Meile mit 7.500 m eingeführt wurde.

Im alten Sachsen wurden Entfernungen jedoch nicht in Meilen, sondern in Stunden berechnet! Die Stunde war damals keine Zeiteinheit, sondern eine Entfernungseinheit. Eine Wegstunde bedeutete, dass eine Postkutsche eine Strecke von einer halben Meile (4531 m) auf einem unbefestigten Weg zurücklegte. Eine sächsische Meile wurde also auf der Strecke in 2 Stunden zurückgelegt. Die Entfernungen wurden daher auf den Meilensäulen in Stunden („St“) angegeben. Ein Text auf einer Säule wie z.B.: „Lauban 12 St.“ bedeutete 6 Postmeilen.

Zwischen den Meilensäulen befanden sich Halbmeilen- und Viertelmeilensäulen, besser bekannt als Poststeine. Die Halbmeilensteine, auch Stundensäulen genannt, hatten die Form eines schmalen, leicht nach oben geneigten Tetraeders mit einer Höhe von bis zu 3 m, während die Viertelmeilensteine einem pyramidenförmigen Tetraeder mit einer Höhe von bis zu 1,7 m ähnelten.

Alle entlang der Postroute gesetzten Meilensteine unterteilten diese in entsprechende Abschnitte. Die Viertelmeilensäulen hatten Ordnungszahlen, die immer ungerade Zahlen waren: 1,3,5,7,9 usw. Die halben Meilensteine hatten Ordnungszahlen, die durch 2, aber nicht durch 4 teilbar waren, also: 2,6,10,14,18, usw., und die Meilensteine waren nummeriert: 4,8,12,16,20, usw. (teilbar durch 4). Wenn eine Postroute mitten durch eine Stadt führte, war es manchmal so, dass die Meilensäule der Stadt neben einem Meilenstein stand, der die Entfernung anzeigte.

Jede mit einem Meilenstein markierte Straße hatte ihre eigene Ordnungszahl. Wenn man auf einer mit Obeliken markierten Strecke unterwegs war, konnte man die Entfernungen leicht im Auge behalten, da man durch einen Blick aus dem Fenster des Postwagens anhand der Form der passierten Säulen und ihrer Höhe die zurückgelegten Kilometer zählen konnte. Eine der wichtigsten Postrouten, die fast vollständig mit Meilensteinen ausgestattet

war, führte von Leipzig über Lauban nach Warschau.

Die polnisch-sächsische Union endete 1763 mit dem Tod von König August III, dem Sohn August des Starken. Im Jahr 1815 verlor Sachsen durch den Wiener Kongress endgültig das Gebiet zwischen der Lausitzer Neiße und der Queis an Preußen. Damit war das Schicksal der Wegweiser in diesem Gebiet besiegelt.

Nach einem Befehl des preußischen Ministers von Bühlow sollten die Meilensteine vor allem wegen der unterschiedlichen Längenmaße in Preußen abgebaut werden. Die preußische Meile war nur 7532,48 Meter lang, und einige Straßen hatten zu dieser Zeit bereits eine andere Kilometerangabe. Aus bis heute unbekannten Gründen (vielleicht wegen des besonderen Charmes der städtischen Obelisksen) wurden nicht alle Postssäulen zerstört. Bei den Entfernungssäulen der Städte Luban und Görlitz wurden nur die alten sächsischen Meilen in neue preußische Meilen umgewandelt. Auch nach 1815 blieben Meilensteine erhalten: in Schreibersdorf, Naumburg, Troitschendorf, Waldau und Halbau.

Vor den Stadttoren Laubans (Görlitzer-, Nikolai- und Naumburger Tor) wurden im Jahr 1725 gleich drei Postsäulen aufgestellt! Nur das am westlichen Stadteingang, am Görlitzer Tor, errichtete Denkmal blieb bis ins 20. Jh. Das Schicksal der anderen ist unbekannt. Der Eingang zur Stadt durch das Görlitzer-Tor befand sich in der Nähe der heutigen Kreuzung der Ratuszowa-, Zgorzelecka- und Podwale-Straße.

Der Distanzsäule wies mit seinen beiden Seiten, die mit den Namen der Dörfer bezeichnet waren, in Richtung der zu ihnen führenden Straßen. Nach dem Abriss der Stadtbefestigung in der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde dieser Obelisk 1872 renoviert und in die Nähe des heutigen Amtsgerichts versetzt. Er wurde vor der ehemaligen Vereinsbank Lauban GmbH am Friedrich-Wilhelm-Platz (heute Nr. 10, 3. Mai-Platz) aufgestellt.

Vor dem Krieg gab es in Lauban auch einen sächsischen Viertelmeilenstein aus dem Jahr 1725, der sich in der Gartenstraße 6, neben dem Eingang zum „Wauerschen Haus“ (ehemals Praxis Dr. Thusius) befand. Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde der Görlitzer Obelisk wegen der Verbreiterung der Straße demontiert und auf das Gelände des sogenannten „Haus Zum Schiff“ versetzt. Der Obelisk wurde abgebaut und auf das Gelände des so genannten „Hauses unter dem Schiff“ transportiert, in dem sich das ehemalige Heimatmuseum befand (heute Sitz des Finanzamtes). Wahrscheinlich war beabsichtigt, dieses Denkmal für die Geschichte der Kommunikation auf dem Laubaner Marktplatz aufzustellen, wie es in den meisten ehemaligen sächsischen Städten der Fall war.

Der Krieg verhinderte jedoch jegliche Initiative in dieser Angelegenheit. Nach Kriegsende stießen die Elemente des Laubaner Fernmeldepostens bei den polnischen Siedlern auf keinerlei Interesse. Etwa zwei Jahre lang lagen sie vergessen an der Stadtmauer. Niemand erkannte in ihnen das lebendige Symbol der ehemaligen polnisch-sächsischen Union, niemand war von dem polnischen Adler auf dem Emblem der Republik fasziniert! Der fünf Meter hohe Sockel war wahrscheinlich mit gotischen Inschriften versehen, so dass die Hand der „historischen Gerechtigkeit“ ihn erreichte.

1966 interessierte sich Dr. Franciszek Jakubowski vom Post- und Telekommunikationsmuseum in Wrocław für das Laubaner Denkmal. Er erhielt vom Regionalen Post- und Fernmeldeamt in Luban die Information (basierend auf mündlichen Berichten von Zeugen), dass „die Meilensäule in der Nähe des Turms stand und in den Jahren 1946-1947 zerstört wurde. Ihre Überreste wurden in eine unbekannte Richtung weggebracht“.

Mehr Glück hatte der Obelisk von Zgorzelec, der zweiten städtischen Meilensäule aus der Vorkriegszeit (jetzt innerhalb der polnischen Grenzen). Obwohl er von seinem Sockel gestoßen und zertrümmert wurde, blieb er bis 1956 überwuchert und vergessen, bis die Nachricht von seiner Existenz das Postmuseum in Wrocław erreichte.

Die Überreste der Säule, von denen die wertvollste Wappenkartusche erhalten ist,

wurden gesichert und nach Wrocław transportiert. Sorgfältig konserviert, beschrieben und katalogisiert, liegen sie dort bis heute und sind die Hauptattraktion für Besucher. Im Breslauer Museum kann man auch eine originalgetreue Kopie des Obelisken von Zgorzelec im Maßstab 1:1 bewundern.

In Nowogrodziec ist bis heute eine vollständige Postmeilensäule erhalten geblieben. Es ist die einzige Originalsäule in Polen, die seit fast 300 Jahren ununterbrochen an der gleichen Stelle steht. Kürzlich gründlich renoviert, erfreut sie nun das Auge der Reisenden. Vor dem Krieg gab es ähnliche Vollmeilensäule noch in Schreibersdorf und Teitschendorf. Die anderen wurden, wie bereits erwähnt, viel früher zerstört. Die Meilensäule Nummer 104 von Pisarzowice verschwand erst nach 1945. Ursprünglich stand der Obelisk an der Straße Lubań-Zgorzelec, in der Nähe der ehemaligen Posthalterei „Straßenschänke Ober-Schreibersdorf“. Im Jahr 1919 verlegte der Besitzer des Schlosses in Mitte-Schreibersdorf, Walther von Ehrenkrook (1883-1961), den Obelisken in den Schlosspark.



Janusz Kulczycki, des Vereins der Oberlausitzfreunde in Luban, mit einem der entdeckten Säulenteile. Janusz Kulczycki, vom Verein der Freunde der Oberlausitz in Luban, mit einem der entdeckten Säulenteile

Der Grund dafür waren Bauarbeiten zur Pflasterung und Verbreiterung der Straße nach Zgorzelec. Vom Vorsitzenden der deutschen Gesellschaft in Chemnitz, die sich mit der polnisch-sächsischen Post befasst (Forschungsgruppe Kursächsischen Postmeilensäulen e.V.), Herrn André Kaiser, erhielt ich ein Foto (aus den 1930er Jahren) des Schreiberdorfer Obelisken. Dies ist das einzige heute bekannte Bild dieses Denkmals. Nach dem Krieg war der Obelisk spurlos verschwunden. Die jahrelange Suche nach ihm, unter anderem durch den Verein der Oberlausitzfreunde, blieb ergebnislos. Auch Mitglieder der Forschungsgruppe, die 1973 und 2000 nach Pisarzowice kamen, beteiligten sich an diesen Aktionen.

Der Meilenstein war jedoch jahrzehntelang durch das Wasser des Teiches in der Nähe des Schlosses verdeckt. Damals wurden in der Nähe der Schlossruine Entwässerungsarbeiten durchgeführt, die dazu führten, dass der ehemalige Teich vollständig trockengelegt wurde. In dem sumpfigen Grund kamen geheimnisvolle, kaum sichtbare, von Menschenhand geschaffene Steine zum Vorschein. Sie ent-

puppten sich als drei zerbrochene Fragmente eines verlorenen Säulenpostens. Leider war es uns nicht möglich, den letzten Stein - den vierten, markantesten Teil des Obelisken - zu finden. Auf dem zentralen Stein sind auf gegenüberliegenden Seiten die dekorativen königlichen Initialen AR eingemeißelt. Auch die Ortsnamen sind deutlich zu erkennen: Görlitz ... St und auf der anderen Seite **uban (Lauban) ... St.**

Nach Angaben deutscher Forscher wurde neben dem Namen Görlitz die Entfernung **4 St. 7/8** angegeben, während neben dem Namen Lauban die Entfernung **1/2 St.** steht. Unterhalb der Ortsnamen ist auch das Datum der Errichtung des Obelisken 1725 eingemeißelt, darunter befinden sich Posthörner. Ebenfalls kaum sichtbar ist auf dem Sockel die Inschrift **EK...1745**, die auf eine mögliche Restaurierung hinweist.

Die Postsäule von Pisarzowice ist eines der wertvollsten Denkmäler des Lubaner Gebiets. Ihre Entdeckung ist eine landesweite Sensation. Der Verein der Oberlausitzfreunde in Lubań beabsichtigt, dieses Denkmal zu restaurieren und es an seinem ursprünglichen Platz in der ehemaligen Postschänke in Pisarzowice aufzustellen.