

# Heimat und Ferne

Beilage zum Teltower Kreisblatt.

Herausgegeben unter Mitwirkung des Heimatmuseums-Vereins Kreis Teltow.

Nr. 18

Montag, den 18. September

1933

## Ueber Dämme, Wege und Chausseen im ehem. Ländchen Zossen

Von Stadtinspektor L. Günther, Zossen.

Die Artikel des Herrn Krieger über die Cottbuser Chaussee in „Heimat und Ferne“ Nr. 4/5 von 1932 und Nr. 7 dieses Jahres veranlaßten mich, der Frage nachzugehen, wie es vor der Erbauung dieser für Zossen und Umgegend so wichtigen Chaussee mit den Verkehrs- und Wegeverhältnissen in Zossen und Umgebung ausgesehen hat.

Trotzdem die Fahrwege früher die einzigen Verbindungs- und Transportmöglichkeiten darboten, waren sie, den älteren Berichten nach, doch meistens in miserablen Zustände. Es fehlte an Barmitteln, um den von oben ergehenden Befehlen zur Besserung der Straßen oder „Dämme“, wie man sie damals nannte, nachzukommen. Dazu fehlte es auch an der Einheillosigkeit, jede Gemeinde baute ihre Wege nach ihren eigenen Ansichten und Gutdünken. Das führte natürlich zu nichts Bemühtem. Man erließ deshalb schon frühzeitig sogenannte Dammordnungen, Vorschriften, die für die Erbauung und Unterhaltung der Dämme, Wege und Brücken maßgebend waren.

Für das ehemalige Ländchen Zossen bestand eine Dammordnung, die am Sonntage nach Ascensionis Mariä (= Mariä Himmelfahrt) im Jahre 1575 veröffentlicht worden ist, und in welcher genau beschrieben war, wer die Dämme zu erbauen und in Würden zu halten hatte. Es dämmte notwendig zu sein, durch strenge Strafen die Befolgung dieser Vorschriften zu erzwingen. So hatten die Schulzen der hauptpflichtigen Dörfer alle Monate ihre Fächer (Wegefächer) auf allen Dämmen zu befechtigen und was wandelbar (ausbesserungsbedürftig) war, vor Simonis oder Juda instand zu setzen. Keineswegs durften Dämme eingezogen oder enger gemacht werden, sondern sie waren jederzeit ein und eine halbe Rute (5½ Meter) breit zu halten, damit sich 2 Wagen ausweichen konnten. Von der geschehenen Ausbesserung war der Amtshauptmann zu unterrichten. Sollte der Schulze seine Pflicht nicht tun, so hatte er ein Wipfel Hafer Strafe an das Amt zu entrichten. Sollten jedoch ihm seine Bauern nicht gehorsam sein und die Ausbesserung verziehen oder aufschieben wollen, so hatte er es dem Amte anzuzeigen. Die ungehorsamen Bauern hatten dann ein jeder 6 Scheffel, die großen Kossäten aber 3 Scheffel Hafer an das Amt zu entrichten.

Das Original der Dammordnung ist nicht mehr vorhanden, es ist im 30-jährigen Kriege verbrannt. Der Amtsschreiber schreibt darüber im Amtserbregister: „Weill von vorgewesenen Kriegen alle Brüden und Dämme eingegangen, auch alle nachrichten im Amte vom feuer verzehret undt uffen Dorffern auch wegkommen, so sendt die Brüden und Dämme anno 1646, 47/48 undt 1649 hinwieder uffs neue aufgemaken undt einem jeden wie für alters das seinige wieder zugeeignet worden.“

Die Verteilung der Herstellung bzw. Unterhaltung der Dammfächer stellte nun einen Kuddelmuddel dar, wie er schlimmer nicht gedacht werden kann. Man muß sich noch heute wundern, wie die Leute zurechtgefunden sind. Denn zur Ausbesserung eines Steindammes kamen die Bewohner aus fast allen Dörfern des Amtes zusammen. Es war wie beim Turmbau zu Babel. So hatten an dem Steindamm, der von der Stadtbrücken (bei Hansen Bölkens Hause am Berlinschen Tor gelegen) an zu rechnen, bis nach der faulen Brücken nach Mellenwärts zu bessern: die Bewohner von Zossen, Mellen, Gallun, Wänsdorf, Schöneiche, Kallinchen, Töpchin, Moken, Wilmersdorf, Rabendorf, Nächstneudorf, Dergischow, Gliend, Lüdersdorf, Wittstod, Schulzendorf und Saalow. Am Steindamm von der Stadtbrücken bei Hansen Bölkens gelegen, über die hohe Brücke („wenn man nach Berlin reisen will“), hatten sämtliche 29 Ortschaften des Amtes bis Großmachnow zu bauen und zu bessern.

Interessant ist es, daß die Rehagener und die Nächstneudorfer die hohe Brücke über die Notte in Zossen in Würden halten, bauen und bessern mußten. Das Holz dazu, alles Eichen- und Kienholz, lieferte aller-

dings das Amt. Alle diese alten Anordnungen sind eingeschlafen bzw. durch Ablösungen und neuzeitige Gesetze ungültig gemacht worden. Und doch ist noch etwas zum Nachdenken geblieben. In der fraglichen Verordnung heißt es: „Von dem Steindamm in der Milze undt was daran hänget. Hier kompt nun die Brücke, dieselbe muß das Stäblein Zossen halten, wozu das Amt das Holz gibe.“

Auf Grund dieser Bestimmung von 1575 muß noch heute die Stadt Zossen diese Brücke, die in der Gemarkung Mellen liegt, unterhalten, und die Regierung muß das Holz dazu geben.

Bevor wir zu den neuzeitlichen Straßenverhältnissen übergehen, wollen wir noch einige alte Wegeangelegenheiten zur Veranschaulichung der damaligen Zeiten anführen.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß dieser umständliche Wegebauapparat schlecht funktionierte und eine Ursache fortgesetzter Beschwerden und Klagen war. Ich glaube, daß aus diesen Zeiten der Vergleich des Straßenbaues mit einem ständigen Kriege herrührt.

1740 erinnerte der König, der Alte Fritz, an die Besserung der Straßen. Er schrieb: „Weil sowohl von den Reisenden überhaupt, als besonders von dem Posten, über die schadhafte moralische und impassable Wege viele Klagen geführt werden. Wir jedoch zum Besten des Landes auf alle Weise alles tun wollen, damit kein Schaden und Nachteile entsteht, indem die Frachtwagen und andere Reisende zum Teil deshalb andere Wege suchen, besonders aber die Posten dadurch aufgehalten werden und in Unordnung geraten usw.“

Anno 1728 ist unter Direktion des Bürgermeisters Milis die böse beschriebene Landstraße nach Berlin, welche vor Zossen in Herbst- und Frühjahrszeiten fast impassabel gewesen, von Zossen nach Großmachnow zu, durch Ziehung zweier Gräben nicht allein passabel, sondern auch gerade gemacht. Der Damm war lang 322 Ruten und die Rute maß 12 Fuß. Die Verfertigung der Gräben ist von der Bürgererschaft gesehen und hatte ein Groberbe 4 Ruten und ein Kleinerbe 2 Ruten anfertigen müssen. Der ganze Damm ist dann mit Weiden bepflanzt worden. Der damalige Landrat von Otterstädt zu Dahlewitz bittet und droht in wiederholten Schreiben um Besserung der Wege und Dämme. Im Jahre 1738 wurde der bei Landknechts Haus anfangende und durch die Müdensteige gehende Damm auf der Berlinschen Straße neu eingeteilt. Der Bericht sagt: „Die Kammerer hebt an wo sich bei Landknechts Garten der Amtuntertanen Steindamm, so das Dorf Wittstod machet, endigt und nimmt von dort an 65 Ruten, als dann hebt die Bürgererschaft an und bekomt zum Dammungsfach ein Groberbe 4 und ein Kleinerbe 2 Ruten. Es ist, weil allhier allerma Groß- und Kleinerben und von die Ersteren doppelten Strang ziehen, geloset worden, welche von ihnen den Anfang machen sollen, und als hierauf ein Kind das Los gezogen, hat sich getroffen, daß die Groberben den Anfang machen müssen.“ Es gab damals in Zossen 41 Groß- und 73 Kleinerben.

1746 erinnert der Kriegsrat Neubauer wieder daran, daß der Weg von der Dabendorfschen Heide bis an des Landknechts Haus sofort zu bessern und jeder Bürger anzuhalten ist, daß er sein Fach bei dieser bequemen Witterung gehörig instand setze.

Im Jahre 1755 geht von der Kriegsdomänenkammer die erste Anregung aus, Wegewärter anzustellen, die die ausgefahrenen Geleise gleich besetzen und so verhindern sollen, daß Ausbesserungen, die anfänglich mit wenigen Talern hätten bestritten werden können, nachher das Zehn- bis Zwanzigfache kosten.

1756 bewarb sich der Magistrat um den Schutt von dem im Jahre 1755 abgerissenen Amtsturm, um damit die Wege zu bessern. Die Kammer antwortete: „Daß zwar der Schutt von dem demolierten Amtsturm der Stadt zur Ausbesserung der Dämme überlassen werden soll, jedoch die unter dem Schutt befindlichen, noch brauchbaren Stücke Steine zurückgelassen werden müssen.“

Nun wollen wir uns den Chausseen zuwenden, und zwar denen, die wir heute noch vor Augen haben.

Die älteste und für die Stadt bedeutendste Chaussee ist die Berlin—Cottbusser Chaussee, die die Stadt ihrer ganzen Länge nach durchschneidet. Sie ist die Hauptverkehrsstraße zwischen Berlin und Dresden und hat an ihrer Bedeutung für den Fuhrwerks- und Fußgänger-verkehr auch nichts durch die Anlage der Eisenbahn verloren. Das heutige moderne Verkehrsmittel, das Auto, hat sie noch bedeutungs- und wertvoller gemacht. Man kann sich vorstellen, daß, als im Jahre 1834 das Projekt erhoben wurde, Berlin mit der Lausitz durch eine neuzeitliche Chaussee zu verbinden, die Stadt alles daran setzte, um zu erreichen, daß die Chaussee die Stadt berührte. Der damalige Bürgermeister Geiser erhielt eine ausgedehnte Vollmacht an maßgebender Stelle zu verhandeln. Und es war gut so, daß er sich mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln für die Sache einsetzte. Es wäre ein unerklärlicher Verlust für die Stadt gewesen, wenn die Chaussee über Mittenwalde, wie sie ursprünglich geplant war, nach Baruth geführt worden wäre. (Siehe Heimat und Ferne 1932, Nr. 4—5.)

Wenn seinerzeit die Stadt den damaligen Verhältnissen entsprechend große Opfer bringen mußte, so kommen diese gegenüber den Vorteilen doch gar nicht in Betracht. Denken wir bloß daran, was es bedeutet, daß die Hauptverkehrsstraßen der Stadt, die Stubenrauchstraße, die Bahnhofstraße, die Berliner Straße, der Marktplatz und die Baruther Straße als Chaussee von der Provinz unterhalten werden müssen.

Und doch scheiterte das Projekt beinahe durch die Halsstarrigkeit des damaligen Besitzers von Haus Zossen, Geiser, der den Grund und Boden auf der Breite nicht hergeben wollte. Durch besonnene Männer wurde er aber davon überzeugt, daß nicht nur die Stadt, sondern auch sein Gut erhebliche Vorteile von dem Chausseebau habe, so daß er sich schließlich fügte und auf alle Bedingungen einging.

Die hauptsächlichsten Bedingungen für die Stadt waren:

1. Alle Besitzer zu entschädigen, deren Grundstücke durch den Chausseebau in Mitleidenschaft gezogen wurden,
  2. zu dem etwa neu anzulegenden Chausseehaus einen Morgen Land herzugeben,
  3. das in dem alten Wege befindliche Baumaterial unentgeltlich der Chausseebauverwaltung zur Verfügung zu stellen (das freierwerbende bisherige Wegegelände dagegen ging an die Stadt),
  4. Damm- und Brückengelder aufzuheben,
  5. die beiden Häuser der Witwe Malmgrec und Gehride, an der nördlichen Ecke der Berliner Straße, anzulassen und abzureißen.
- Dafür zahlte jedoch die Chausseeverwaltung eine Entschädigung von 700 Talern;
6. die Stadt verpflichtete sich, so viel Sand und Erde ranzuschaffen, als sie bisher zur Unterhaltung des Dammes gebraucht hat, und ferner, 125 Schacht-Ruten Steine kostenfrei zur Stelle zu schaffen,
  7. die Chaussee mit Obstbäumen zu bepflanzen. Die Nutzung davon gehört der Stadt.

Ähnlichen Bedingungen mußte sich auch der Gutsbesitzer Geiser unterwerfen, dessen Grundbesitz hauptsächlich hinter der Stadt, vom Baruther Tor ab, sehr in Mitleidenschaft gezogen wurde. Bei der Erfüllung dieser Bedingungen zeigte sich die Stadt von einer wenig guten Seite. So wollte sie die Bedingung, Sand und Steine heranzuschaffen, dahin ausgelegt haben, daß sie diese Materialien nur heranzufahren, aber nicht zu beschaffen habe. Sie wurde aber damit abgewiesen und ging einen Nachtragsvertrag ein, daß sie statt der Materialbeschaffung 500 Taler bar zahlte. Die Chaussee wurde, soweit Zossener Gemarkung in Frage kam, am 9. Juli 1838 begonnen. Bereits am 1. Oktober 1838 wurde die alte Poststraße von Berlin nach Sachsen (Mittenwalde—Baruth) nach Zossen—Baruth verlegt.

Durch die Anlage der Chaussee mußten 11 Besitzer für Land entschädigt werden. Sie erhielten fast ausnahmslos andere Stadtländereien dafür. 10 Besitzer hatten anderweitigen Schaden an ihren Ländereien, Zäunen usw. erlitten. Diese wurden mit insgesamt 37 Talern, 21 Groschen und 9 Pfennigen entschädigt. Der Kammerer Curide zog ihnen aber gleich die rückständigen Abgaben von dieser Entschädigung ab.

Mit der Fertigstellung der Chaussee entwickelte sich ein ausgedehnter Durchgangsverkehr für Zossen. Gewaltige Frachtwagen, mit den Erzeugnissen der Lausitz, mit Stoffen, Flach-, Glas- und Töpferwaren und noch mehr Fahrzeuge mit Lebensmitteln, Kartoffeln, Gemüse, Obst, Eiern usw. von Baruth, Golßen und selbst vom Dahme her, passierten auf der Hin- und Rückreise nach Berlin die Stadt und ließen hier Geld. Auch die Schlichter bis nach Golßen hin, stellten sich auf die Fleischlieferungen nach Berlin ein und fuhren zweimal wöchentlich mit großen Ladungen dahin.

Dem Personenverkehr wurde durch eine Post-Verbindung Rechnung getragen. Es wurde hier eine Posthalterei eingerichtet, die zuletzt der Deconom Bohmstedt auf dem sogenannten Posthofe, hier — Kirchplatz 10 — betrieb. Auch der Milchwagen, der fortan täglich frische Milch nach Berlin brachte, nahm Passagiere mit. Man kann sich vorstellen, was eine solche Reise zu bedeuten hatte. Heute schimpfen die Leute, daß sie fast eine Stunde im bequemen und geheizten Eisenbahnwagen sitzend, bis nach Berlin opfern müssen. Die Absicht, eine Chaussee von hier nach Ludenwalde zu erbauen, kam im Jahre 1850 zur Geltung. Nach vielem Hin und Her beschloß am 2. März 1853 der Kreis Ausschuss des Kreises Teltow den Bau und die Unterhaltung der Chaussee zu übernehmen, wenn die Anlieger 30 Prozent der Baukosten zahlen würden. Die Verhandlungen darüber gestalteten sich sehr langweilig und schwierig, weil gleichzeitig damit die Ablösung der Unterhaltung der Dammfächer und Brücken verknüpft war. Sie zogen sich über 20 Jahre lang hin, und der Bau der Chaussee nahm erst wieder im Jahre 1872 eine greifbare Gestalt an. Stadt Zossen sollte 1754 Taler dazu beitragen.

Die Errichtung des Schieplages Kummerdorf warf jedoch den geplanten Chausseebau über den Haufen. Man ging vielmehr daran, eine Kreischaussee von Zossen nach Sperenberg über Mellen und Kummerdorf zu bauen. Die Stadt bewilligte dazu 400 Schacht-Ruten Steine, die sie aber nicht in natura lieferte, sondern mit 11 800 Mark an den Kreis bezahlte. Der Bau dieser Chaussee erfolgte in den Jahren 1879/80. Die Weiterführung der Chaussee von Sperenberg nach Ludenwalde ist später ohne Beitragspflicht der Stadt erfolgt. Der Wert dieser Verbindung hat durch das Automobil und Fahrrad zugenommen.

Die Chaussee, die uns über Nächsteneudorf nach Glienic, Großschulzenhof, Wietstod mit Ludwigsfelde verbindet, ist ebenfalls vom Kreis erbaut. Früher verband diese Ortschaften ein Steindamm, der von 11 Gemeinden unterhalten werden mußte. „Das Brückgen, etwa von zwei oder drei Böhlen, worunter das Wasser aus dem Neudorffschen Busch in den Dergischow See fließet, machet der Coszäthe Adam Lehmann im Dorfe Nächst-Neudorf“, schreibt das Dammregister. Die Chaussee ist im Jahre 1880 erbaut worden. Zossen zahlte dazu einen Beitrag von 1500 Mark. Eine mißliche Sache bildet der Bahnübergang dicht bei der Stadt, der infolge des Umstandes, daß er noch im Rangierbereich liegt, ein erhebliches und gefährliches Verkehrshindernis ist. Bereits im Jahre 1912 haben Verhandlungen geschwebt; diese Ueberführung durch eine Unterführung und damit die Gefahr zu beseitigen. Leider hat der Krieg die Ausführung des Projekts aufgehalten. Sie wird erfolgen, wenn das Rind in den Brunnen gefallen ist.

Die Chausseen über Zossen, Schöneiche, Kallinchen nach Moken bzw. Zossen über Tefz nach Mittenwalde sind im Jahre 1885 fertiggestellt worden. Bis dahin führten nur sogenannte Sanddämme dahin, die nach der Dammordnung ebenfalls von den verschiedensten Gemeinden zu unterhalten waren. Diese Verpflichtungen sind wohl auch in diesem Falle durch die Beiträge der Gemeinden zum Chausseebau abgegolten worden, ohne daß ein förmliches Ablösungsverfahren geführt worden ist.

Stadt Zossen leistete zu diesen Chausseebauten 300 Schacht-Ruten Feldsteine, die von dem Kalkbrennereibesitzer Dertel und Riesgrubenbesitzer Senide in Mellen zum Preise von 38,30 Mark pro Schacht-Rute geliefert wurden, also eine Ausgabe von 8490 Mark. Weil die Steinlieferanten lässig waren, sollte der Chausseebau 1885 eingestellt und erst ein Jahr später fortgesetzt werden. Bürgermeister Regener fuhr jedoch mit einem Donnerwetter dazwischen und nun ging der Bau glatt vonstatten. Die Anlage der Chaussee von Zossen nach Moken usw. war für Zossen sehr wertvoll. Die Bewohner dieser Dörfer wurden fast ausschließlich von Zossener Geschäftsleuten beliefert. Es ist eine furchtbare Qual für die Zugtiere gewesen, wenn sie die schwerbeladenen Lastwagen durch die Sandwege ziehen mußten. Das wurde mit Fertigstellung der Chaussee anders. Ein weiterer Vorteil erwuchs Zossen dadurch, daß die Amtsvorsteher- und Standesamtsgeschäfte über die Dörfer Schöneiche, Kallinchen, Moken und Töpchin nach Zossen gelangten und dem Bürgermeister Regener übertragen wurden. Diese Ortschaften, mit der damals so blühenden Ziegeleiindustrie, waren mit ihren vielen Arbeitern große Verbraucher an Speisen, Getränken, Genussmitteln, Kleidungsstücken usw. Alles wurde aus Zossen beschafft, und insbesondere gelegentlich der Amtshandlungen blieb viel Geld in der Stadt. Bei Geburtsanmeldungen kaufte der glückliche Vater hier ein, bei Aufgebotsanmeldungen wurde für die Hochzeit gefeiert, Kleider, Wein und alles was dazu gehörte, bei der Eheschließung selbst wurde in den Gasthöfen der Stadt schweres Geld gelassen. Und kamen Leute, um einen Sterbefall anzumelden, so wurden in Zossen Sarg und Trauerkleidung gekauft. Nach der Revolution verlangten jedoch verschiedene Leute, daß der Bürgermeister den Amtsvorsteherposten niederlegte. Die ganze Geschäftswelt ist durch diese Maßnahme schwer geschädigt worden.



Zu dem Bau der Chaussee, die uns über Nächstneudorf, Schönow, Munsdorf, Christinendorf mit Trebbin verbindet, hat die Stadt Zossen nichts beigetragen.

Durch die angeführten Chausseen hat Zossen mit allen Ortshäften in der Nachbarschaft gute Verbindungen, insbesondere heute im Zeichen des Autoverkehrs.

Es bleiben nun noch zu erörtern die Rechtsverhältnisse der Stadt an der Straße, die von der Provinzialchaussee nach Dabendorf führt. Diese Straße geht in mehr als zwei Drittel ihrer Länge über Zossener Grund und Boden, dem sogenannten Hütingsplan, und ist seinerzeit den Dabendorfern kostenlos als Nießbraucher überlassen worden. Als Nießbraucher hat Dabendorf aber die Unterhaltungspflicht. Im Jahre 1840, im Anschluß an die Erbauung der Provinzialchaussee, hat übrigens auf Anregung des Landrats Albrecht eine Regulierung der Straße dahin stattgefunden, daß sie geradegelegt, mit Bäumen bepflanzt und mit einem Wegweiser versehen wurde. Das zur Geradelegung notwendige Gelände blieb im Eigentume der Stadt und Dabendorf blieb nach wie vor Nießbraucher.

Nach dem Dammregister von 1875 hat übrigens Nächstneudorf mit der Unterhaltungspflicht dieser Straße. Es steht geschrieben:

„Der Damm von dem Berlin'schen Wege an bis an Dabendorf müssen halten undt bauen Dabendorf undt Regstneudorf.“

Es erscheint heute ungerecht, daß eine Gemeinde einen Weg, der ihr gar nicht gehört, unterhalten muß.

Wenn man aber der Entstehung dieser Verpflichtung nachgeht, so bleibt es nach wie vor ein freundliches Entgegenkommen der Stadt Zossen, daß sie den Dabendorfern und Nächstneudorfern gestattete, über ihr, der Stadt, Eigentum hinweg bequem Anschluß an den Damm und späterer Chaussee nach Berlin zu erlangen. Durch einen Vertrag der Neuzeit hat übrigens nunmehr die Stadt Zossen die Unterhaltungspflicht der Straße übernommen.

Als Verbindungsstraße zwischen Zossen—Töschin und den dann folgenden Orten muß nach die alte Töschiner Straße genannt werden, die nicht chausseemäßig ausgebaut worden ist, aber eine im leidlichen Zustande befindliche Verkehrsstraße ist. Die Unterhaltungspflicht dieser Straße liegt der Stadt, dem Rechte, da sie über den Truppenübungsplatz führt, und der Gemeinde Töschin ob.

Alle unsere Chausseen und Straßen befinden sich in einem solchen Zustande, daß ein reibungsloser Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Fuhrwerken, Fahrrädern und sonstigen Fahrzeugen stattfinden kann. Ein Steden- bzw. Liegenbleiben der Fahrzeuge, infolge schlechter Beschaffenheit der Straßen, kommt wohl nicht mehr vor.

Wie es dagegen früher in dieser Beziehung aussah, davon gibt uns ein Bericht des Amtschreibers Schröder aus dem Jahre 1655 ein anschauliches Bild. Es kommt die Straße von Zossen bis Großmachnow, also die heutige Chaussee, in Frage. Er schreibt: „Und obwohl dieses Amt in den Jahren 1638, 1640 und 1641 auf dem Machnower Damme Besserungen hat fortgesetzt, so hat es doch bei der Zeit das Amt aus unangänglicher Not, weil fast keine Leute in Machnow und kein Gespann ist dort gewesen, solches vornehmen müssen, damit man reisen konnte, doch alles mit dem Reservat, daß die Machnower hieraus keine Schuldigkeit oder ein Recht sich deshalb annahmen sollen und wollen. Die wenigen Leute, die noch in Machnow gegenwärtig gewesen sind und Handdienste mitgeleistet haben, haben sich deshalb gegen den Herrn Hauptmann (Drift v. d. Golße) und mir, dem Amtschreiber hoch bedanket.“

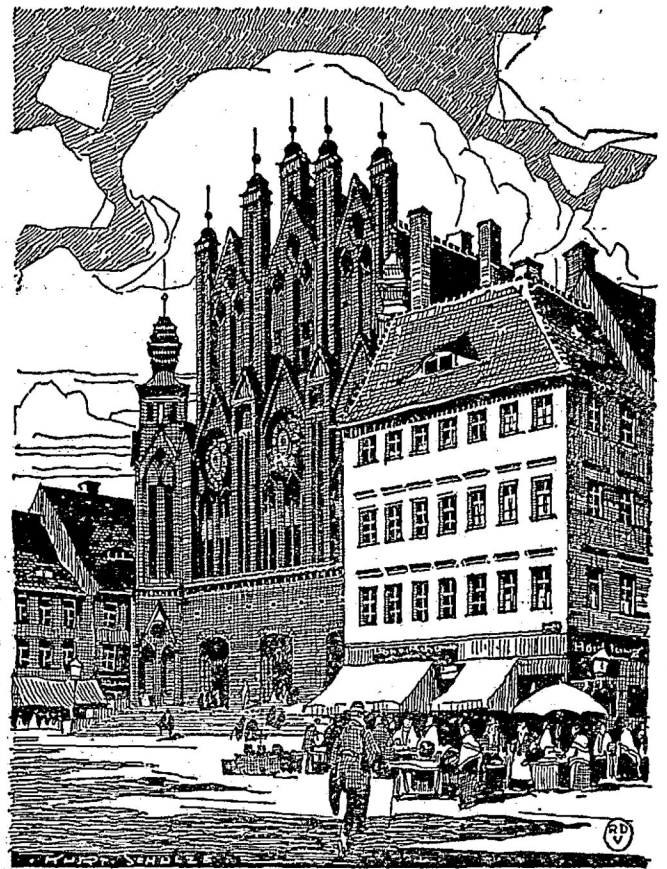
Als auch im Jahre 1646 ein ungewöhnliches Wasser so groß geworden, daß es die Dämme, so den Machnowern zu bauen obliegen, an drei Orten durchgebrochen hat, so daß man Mühlräder hätte

damit treiben können, ist das Amt mit dem Stadtleitenden Machnowern, da es die äußerste Not geboten, mit Sand- fuhren und Holz zur Hilfe gekommen. Zugleich haben sie bei der Langenfahrt, wo das große Wasser durchgebrochen, einen Damm oder Wall geschüttet und das darum, weil die Straße ein und alle Tage befahren wird und aber bei Winterszeit die armen Leute, da das Eis nicht halten und brechen wollen, öfter viel Unglück erlitten, das Vieh zu schaden gebracht und auch zu vielen Malen mit der Last steden geblieben sind.“

So lagen die Wegeverhältnisse zur Zeit des 30 jährigen Krieges. Wenn sie sich auch später gebessert haben, so war die Niederung vor Großmachnow doch noch allezeit als für Lastfuhrwerk schlecht passierbar verschrien.

So geht die Sage, daß um 1820 herum, auf Königs Befehl, die drei Zossener Kirchenglocken nach Berlin geschafft werden sollten, weil sie ihres guten Klanges wegen an einer Berliner Kirche Verwendung finden sollten. Sie wurden hier abmontiert, auf Lastwagen verladen, und fort ging es, nach Berlin zu. Aber vor Großmachnow blieben die Wagen in dem Sand- und Lehmdamm steden. Die getreuen Zossener muhten lehrmachen und ihre Glocken wieder nach Hause fahren. Sühnungszind langten die Fuhrleute im Städtchen an, und die ganze Bürgerschaft freute sich, daß die Glocken wieder da waren. Bleibt immerhin die Frage offen, ob der Machnower Damm tatsächlich so schlecht war, daß die Fuhrwerke nicht weiter konnten. Oder aber haben die braven Zossener ihrem Landesvater nur ein Sühnpföhen geschlagen?

Quellen: Zossener Stadttaken, das Amtserbregister und mündliche Ueberlieferung.



Frankfurt an der Oder: Das Rathhaus.

## Reist in deutsches Grenzland!

Reinold-Brandenburgischer Grenzmark.

Von Dr. Just Schoenthal, Berlin.

RWB. Wir lesen viel von der blutenden Grenze im Osten der Provinz Brandenburg, aber die wenigsten denken daran, daß hier abwärts der großen Verkehrsströme eine Reise- und Wanderziel lockt, das in seiner fast völligen Unberührtheit, in seiner an geschichtlichen Erinnerungen reichen Vergangenheit erlesene Reize zu bieten vermag. Fast vor den Toren Berlins kann die Grenzlandfahrt beginnen. Die großen Hauptstreden Berlin—Schneidemühl und Berlin—Frankfurt—Neu-Ventchen werden in Nord-Süd-Richtung von der Strecke Stettin—Rüstrin—Frankfurt—Breslau überquert.

Frankfurt, von den Einheimischen mit Stolz „Groß-Frankfurt“ benannt, ist in mehr als einer Hinsicht die Hauptstadt der Brandenburgischen Grenzmark. Es ist zahlenmäßig die größte (fast 80 000 Einwohner) und verkehrlich die weitaus-

lebendigste Stadt, die Alles mit Bedacht erhält und dem Neuen willig Raum und Achtung zollt. Noch heute ist der Hauch verspürbar, der aus der Blütezeit der Hanse herüberweht, da die Koggen der Stettiner Kaufherren die Oder hinaufflammten, um Waren und Getreide zu kaufen. Ueber drei Jahrhunderte barg die Stadt eine Universität, — dieselbe, die 1811 nach Breslau überiedelte. Fast zur gleichen Zeit setzte einer der größten Söhne Frankfurts, der Dichter Heinrich von Kleist, kaum 34jährig, seinem Leben durch eigene Hand ein Ende. Ein Kleistmuseum hält die Erinnerung an den Dichter und seine Zeit wach. Fraglos das schönste Bauwerk Frankfurts ist das in lebenswürdigem Gotik erbaute Rathhaus. Aus dem Mittelalter stammt auch die Marienkirche, die einzige fünf-schiffige Hallenkirche in der Mark Brandenburg.

Ein besonders wertvolles vorgeschichtliches Denkmal, eine Germanenburg, findet man im nahen Rossow. — Die Umgebung ist reich an landschaftlichen Schönheiten wie merkwürdigen Bauten; da sind die blumenüberlachten Oberwiesen, da ist Müllrose am Müllroseer See, Neuzelle mit seinem Zisterzienser-Kloster, die Maiblumenstadt Drossen, ferner Lagow mit dem entzückenden Simonshöhe am Tschelchsee, unweit der Buchwaldhöhe, der höchste „Berg“ der Mark (227 Meter) und nicht zu vergessen das gewerblustige Schwiebus.

Wir wenden uns nordwärts nach Küstrin, dessen ehemalige Festungswerke zum Teil noch andeutungsweise vorhanden sind. Die erhaltenen Oberbastei „Prinz Philipp“ birgt jetzt ein Festungsmuseum. Das Schloß ruft die Erinnerung an Kette und die Jugend des großen Friedrich nach. ... Vom Küstrin zieht sich über Warthe und Oberbruch bis in die Gegend von Freienwalde in Pommern jene Kette von Siedlerdörfern hin, die Friedrich der Große anlegte und zum Teil mit so wunderlichen Namen begabte, wie Conlon, Sumatra, New York, Philadelphia und sogar — Konstantinopel.

Ampp zwei D-Zugstunden weiter liegt die Hauptstadt der „Grenzmark Posen-Westpreußen“, Schneidemühl, eine durchaus neuzeitliche, sehr lebendige Stadt. Prächtiges, ferndeutsches Volkstum ist hier zu Hause: Die Köpfe, der Schnitt der Gesichter, die blonden Haare und blauen Augen drängen aus Niedersachsen stammen. Unvergessen sei den Grenzlandfrauen ihr tapferes Eintreten in der Abstimmungszeit; sie — besonders die Frauen — haben das „Kaisersdankhaus“ in Schneidemühl, dessen Bühne und Grenzmarkbücherei den geistigen Mittelpunkt des Landes an der Grenze bilden, doppelt und dreifach verdient. Sehenswert ist auch das neue Regierungsgebäude, in seiner betonten wuchtigen Trägigkeit an die Zeit der Deutschen Ordensritter gemahnend.

Eine achte Ordensburg nennt Schlochau sein eigen; landschaftlich besonders reizvoll, unmittelbar an den „Korridor“ grenzend, das feenreiche Glatow. Wir fahren um: Südwestlich, in Nebelkreise, das stille Schönlanke und das noch stillere Krewz, vormals der wichtige Eisenbahnknotenpunkt der Strecken Berlin—Landsberg—Schneidemühl—Königsberg und Stettin—Posen. Von der Bahn etwas entfernt, grüßt der schlanke Kirchturm des freundlichen Drielen herrüber; ein Bimmelbähnchen entführt uns nach dem nahen Friedeberg, das ammutig zwischen Hügel und Gärten gebettet ist und noch wohlerhaltene Ringmauerreste aufweist.

So nähern wir uns der dritten Stadt, die diesem Landstrich ihr Gepräge gibt: das 700jährige Landsberg. Hier in der Konordienkirche hielt Schlätermacher seine ersten Aufsehen erregenden Predigten, so daß man ihn (1796) nach Berlin holte; hier ist auch noch der Kofatenberg zu sehen, eine Erinnerung an jene Zeit, da die Russen im Siebenjährigen Kriege bis auf Berlin vorrückten. Das Heimatmuseum birgt manch kostbaren Schatz, besonders an vorgeschichtlichen Funden. Aber Landsberg zieht keineswegs nur von der Vergangenheit. Schöne Parks erfreuen überall Fremde und Einheimische. Höchst gegenwärtig blühen Handel und Wandel, hier ist der Sitz der staatlichen landwirtschaftlichen Versuchsanstalten und anderer Institute. Die Warthe befahren breite Rähne, meist mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen beladen. Dem schönsten Blick auf die Stadt gewährt die Weiterfahrt nach Schwerin: von der großen Eisenbahnbrücke bei dem Haltepunkt Brüdenvorstadt aus genießt man einen unvergleichlichen Anblick. Schwerin, eine typische Kreisstadt altpreussischen Gepräges, kann dem Wanderlustigen, der nicht gern in ausgetretenen Gleisen zottelt, empfohlen werden. (Recht hübsch übrigens der Ausblick vom Gollmücker Berg im Süden der Stadt!) Von den rund zwei Duzend Seen um Schwerin verdienen rühmende Hervorhebung der Roskitzer See beim Dorfe Rositten und der Sabensee bei Schwirke, beide in weitenweiter, wenig begangenen Wäldern verborgen. Weiter südlich liegt Wiesentz, eine der ältesten Städte Ostpreußens, urkundlich als Mönchsiedlung bereits vor 900 erwähnt, heute Kreis- und Grenzstadt. Vielleicht die einzige Stadt, die infolge der ungeligen Grenzziehung an Ausdehnung gewonnen hat. In dieser Gegend findet man eine Reihe von Grenzmerkwürdigkeiten, die sehenswert sind in ihrer Art lehrreich sind. Da ist der Grenzbahnhof Wierzebau, hinter dem antiken die Eisenbahngleise in Vergessenheit geraten sind; da ist Neu-Bentzen, eine umgeborene Gleis- und Bahnhofsanlage, — einzig aus dem Grunde errichtet, weil das ein paar hundert Meter entfernte kordendeutsche Bentzen plötzlich Polen zugeprochen wurde. Da ist schließlich das antike Lirschtiegel, zu dem die Eisenbahn jetzt überhaupt nicht mehr fahren kann; da gibt es zahlreiche Landwirte, die ihr von den Vätern ererbtes Land nur unter zahllosen Grenzüberquerungen — hinüber und herüber — bebauen können. (Wesentlich liegen übrigens die Verhältnisse beim Dorfe Glatusch in schlesischen Kreise Namslau, fast die Hälfte der Wecker dieses Dorfes, das kürzlich erst sein 700jähriges Bestehen feiern konnte, liegt jenseits der Grenze.)

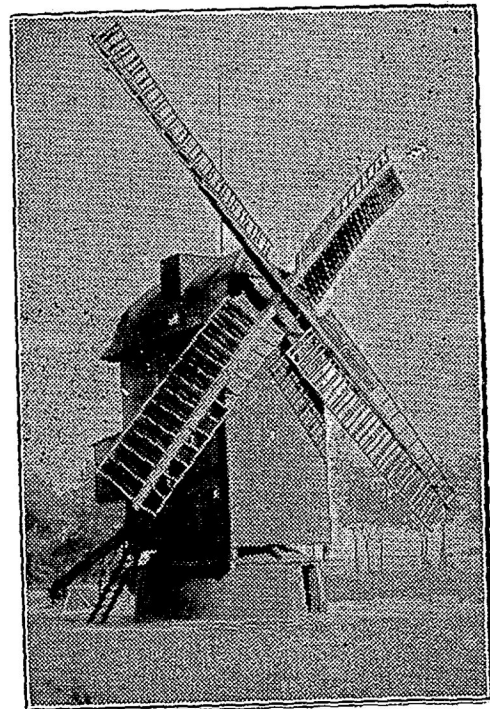
Nicht so unmittelbar an der Grenze liegen die märkischen Städte Crossen an der Oder (wo 1891 der vor wenigen Jahren verstorbene Dichter Klauwin das Licht der Welt erblickt hat und wo noch heute Weinbau betrieben wird) und das altertümliche Züllichau. Zwei weitere Städte mit Weinbau seien noch genannt: Grünberg (schon in Schlesien), besser Wein viel, viel besser ist als sein Ruf, — und das liebliche Bornst, über dessen Nebenast Johannes Tawjan so köstliche Verse machte. Frankfurt, nur eine Wegstunde von der Grenze, jetzt auch der Grenzmarkt-Verwaltung unterstellt, hat mit seinen stebelackerten Türmen schon mehr schlesischen Anstrich. Neben der Barock-Klosterkirche kann man noch die Kreuzgänge mit den früheren Mönchszellen sehen. Unweit davon die ehemals reiche Tuchmacherstadt Uruhhstadt. Die Grenzstädte Trautenberg und Wittich sind von den ostmärkischen Städten grundsätzlich verschieden. Ganz deutlich wird dies am „Ring“, jener schlesischen Besonderheit des Hauptplatzes, in dessen Mitte — übrigens ist alles hübsch vieredig und keineswegs „ringhaft“ — das Rathaus mit hohem Turm thronet.

## Der größte „Auflader“ der Welt

R.W. Eine Maschine, die Gesteins- und Erzblöcke im Gewicht bis zu 10 000 Kilogramm sozusagen im Handumdrehen zu kleinen Broden von Fußballgröße zermahlt, wurde jetzt in den Werkstätten der Krupp-Grußon-Werke in Magdeburg hergestellt. Es handelt sich, wie die „Zeitschrift für die Steinbruchs-Berufsgenossenschaft“ berichtet, um einen sogenannten „Badenbröcher“ von gewaltigen Ausmaßen, der als der größte anzusehen ist, der bisher angefertigt wurde. Die Maschine, die ein Gesamtgewicht von 235 000 Kilogramm besitzt, zermahlt gewaltige Felsbroden aus Granit, Erz und dergl. zwischen den gegeneinander bewegten Baden ihres riesigen Brechmaules. Der Inhalt eines 20-Tonnen-Wagens Gestein kann in 1½ bis 2 Minuten bewältigt werden, so daß die Maschine bei ununterbrochenem Betriebe etwa 500 bis 800 Tonnen Gesteinsmassen stündlich zerkleinern kann.

Der schwerste Einzelteil der Maschine ist die schwingende Brechbade, die allein etwa 40 000 Kilogramm wiegt. Zum Transport der Maschinen, die 5,2 Meter hoch, 6,5 Meter lang und 6 Meter breit ist, werden etwa 15 Eisenbahnwagen benötigt.

## Eine Mühle als Museum.



In Bernau bei Berlin wird eine alte Mühle als Museum eingerichtet, in dem alle Formen der Mehlgewinnung von den primitivsten Methoden unserer Vorfahren an gezeigt werden sollen. Von den Handmühlen bis zu den neuesten Konstruktionen werden hier Zeichnungen, Photographien oder betriebsfähige Modelle von Mühlen ausgestellt, so daß ein jeder Müller in dieser Mühle die Geschichte seines Handwerks studieren kann.

Die Einsender haben den sachlichen Inhalt ihrer Mitteilungen zu vertreten. Einwendungen und Anfragen sind zu richten an Richard Kiefer, Gröben, Post Ludwigsfelde.