seimat und Zerne

Beilage jum Teltower Kreisblatt.

herausgegeben unter Mitwirkung des heimatmuseums = Bereins Rreis Celtow.

Nr. 18

Montag, den 18. September

1933

Ueber Dämme, Wege und Chausseen im ehem. Ländchen Zossen

Die Artisel des Herrn Kieser über die Cottbuser Chausse in "Heimat und Verne" Nr. 4/5 von 1932 und Nr. 7 dieses Iahres veranlasten mich, der Frage nachzugehen, wie es vor der Erbauung dieser sir Jossen und Amgegend so wichtigen Chausse mit den Berkehrs- und Wegeverhältnissen in Jossen und Amgebung ausgesehen hat.

und Umgebung ausgesehen hat.

Trohdem die Fahrwege früher die einzigen Berbindungsund Transportmöglichfeiten darboten, waren sie, den älteren Berichten nach, doch meistens in miserablem Justande. Es selste an Barmitteln, um den von oben ergehenden Befehlen zur Besserung der Straben oder "Dämme", wie man sie damals nannte, nachzukommen. Dazu fehlte es auch an der Einheitlichfeit, sede Gemeinde baute ihre Wege nach ihren eigenen Ansichten und Gutdünken. Das führte natürlich zu nichts Vernünftigem. Man erlieh deshalb schon frühzeitig sogenannte Dammordmungen, Vorschalb schon frühzeitig sogenannte Dammordmungen, Borschiften, die für die Erdung und Unterhaltung der Dämme, Wege und Brüden mahgebend waren.

maßgebend waren.

Hür das ehemalige Ländchen Jossen bestand eine Dammord nung, die am Somntage nach Ascensionis Mariä (= Mariä Simmelsahrt) im Jahre 1575 veröffentlicht worden ist, und in welcher genau beschrieben war, wer die Dämme zu erbauen und in Würden zu halten hatte. Eserschien notwendig zu sein, durch strenge Strasen die Beschligung dieser Borschriften zu erzwingen. So hatten die Schulzen der baupflichtigen Dörfer alle Monate ihre Fächer (Wegestrede) auf allen Dämmen zu besichtigen und was wandeldar (ausbesserungsbedürftig) war, vor Simonis oder Judä instand zu seine Neineswegs dursten Dämme einz gezogen oder enger gemacht werden, sondern sie waren sederzeit ein und eine halbe Nute (5½ Meter) breit zu halten, damit sich Z Wagen ausweichen konnten. Bon der geschehenen Ausbesserung war der Amtshauptmann zu unterrichten. Sollte der Schulze seine Pflicht nicht tun, son der ein Mispel Halben kauern nicht gehorsam-sein und die Ausbesserung verziehen oder aufschen wollen, so hatte er ein Mispel Halben der Bauern nicht gehorsam-sein und die Ausbesserung verziehen oder aufschen wollen, so hatte er es dem Amte auszuseigen. Die ungehorsamen Bauern hatten dann ein seder 6 Scheffel, die großen Kossandar ist nicht wahr nach das Umt zu entrichten. das Amt zu entrichten.

Das Original der Dammordnung ist nicht mehr vorshanden, es ist im 30 jährigen Kriege verdramt. Der Amtsschreiber schreibt darüber im Amtserdregister: "Weill ben worgewesem Kriege alle brüden undt Dännme eingegangen, auch alle nachrichten im Ambte vom fewer verzehret undt uffen Dorffern auch wegfommen, so seinebt die Brüden und Dämme anno 1646, 47/48 undt 1649 hinwieder uffs newe außgemeßen undt einem jeden wie für alters das seinige wieder zugeeignet worden."

wieder zugeeignet worden. Gerstellung bzw. Unterhaltung der Dammfächer stellte num einen Kuddelmuddel dar, wie er schlinmer nicht gedacht werden kam. Man muß sich noch seute wundern, wie die Leute zurechtgekommen sind. Denn zur Ausbesserung eines Steindammes kamen die Bewohner aus fast allen Öbrsern des Amtes zusammen. Es war wie deim Turmbau zu Babel. So hatten an dem Steinsdamm, der von der Stadtbrüden (bei Kansen Bölfens-Hausen gelegen) an zurechnen, bis nach der faulen Brüden nach Mellen wärts zu bessern: die Bewohner von Zossen) an zu rechnen, bis nach der faulen Brüden nach Mellen, Gallun, Wünsdorf, Schöneiche, Kallinchen, Töpchin, Mohen, Wilmersdorf, Dabendorf, Nächtneuendorf, Dergischow, Gliewick, Lüdersdorf, Austrist den bei Kansen won der Stadtbrüden der Kansen won der Stadtbrüden bei Kansen won der Stadtbrüden der Kansen won der Stadtbrüden der Kansen will"), hatten sämtliche 29 Ortschaften des Amtes die Kohnen und zu bessen.

bauen und zu bessern.
Interessant ist es, daß die Rehagener und die Mächstneuendorfer die hohe Brücke über die Notte in Iossen in Würden halten, bauen und bessern mußten. Das Holz dazu, alles Eichen- und Kienenholz, lieferte aller-

Wege und Chanjeen im eigem. Ländigen Josjen

Bon Staddinjestor 2. Günt ihr, Josjen

bigg das Umt. Alle die deiten Anschungen sind eine inge das Umt. Alle die deiten Anschungen sind eine ingegangen wir der Kallen der Angele der Ange

Nun wolsen wir uns den Chaussen zuwenden, und zwar denen, die wir heute noch vor Augen haben.
Die älteste und für die Stadt bedeutendste Chausse ist die Berlin—Cottbuser Chausse, die die Stadt ihrer ganzen Länge nach durchschnebet. Sie ist die Sauptversehrsstraße zwischen Berlin und Dresden und hat an ihrer Bedeutung für den Fuhrwerfsz und Fuhgangerversehr auch nichts durch die Anlage der Eisenbahn verloren. Das heutige moderne Bersehrsmittel, das Auto, hat sie noch bedeutungsz und wertvoller gemacht. Man kann sich vorstellen, daß, als im Iahre 1834 das Projekt erhoben wurden Berlin mit der Lausis durch eine neuzeitliche Chausse zu verdinden, die Stadt alles daransehte, um zu erreichen, daß die Chausse die Stadt alles daransehte, um zu erreichen, daß die Chausse die Stadt dersihrte. Der damalige Bürgerzmeister Greiser erhielt eine ausgedehnte Bülzmacht an maßgebender Stelle zu verhandeln. Und es war gut so, daß er sich mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln für die Sache einsehte. Es wäre ein unersehlicher Verlust für die Stadt gewesen, wenn die Chausse über Mittenwalde, wie sie ursprünglich geplant war, nach Baruth gesührt worden wäre. (Siehe Heimat und Ferne 1932, Mr. 4—5.)

Wenn seinerzeit die Stadt den damaligen Verhältnissen entsprechend große Opfer dringen mußte, so kommen diegegenüber den Vorteilen doch gar nicht in Verhacht. Denken wir bloß daran, was es bedeutet, daß die Hauptverzfehrssstraßen der Stadt, die Stubenrauchstraße, die Bahnhofstraße, die Berliner Straße, der Marttplat und der Provinz unterhalten werden müssen der Provinz unterhalten werden müssen. Und doch scheiertet das Projekt beinahe

Chausse von der Provinz unterhalten werden müssen.

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

Die hauptsächlichsten Bedingungen für die Stadt

1. Alle Besiher zu entschädigen, deren Grundstücke durch den Chaussebau in Mitseidenschaft gezogen wurden, 2. zu dem etwa neu anzulegenden Chaussehaus einen Morgen

Land herzugeben,

3. das in dem alten Wege befindliche Baumaterial unent-geltlich der Chaussebauverwaltung zur Verfügung zu stellen (das freiwerdende bisherige Wegegelände dagegen ging an die Stadt),

Danins und Brudengelber aufzuheben, die beiden Säuser der Witwe Malmgree und Gehride, an ber nörhlichen Ede der Berliner Straße, anzukaufen

an der nordingen Gae der Gertiner Straße, anzutungen und abzureißen.

Dafür zahlte jedoch die Chausseverwaltung eine Entschädigung von 700 Talern;
6. die Stadt verpflichtete sich, so viel Sand und Erde ranzuschaffen, als sie disher zur Anterhaltung des Dammes gebraucht hat, und ferner, 125 Schacht-Auten Steine tostenfrei zur Stelle zu schaffen,
7. die Chausse mit Obstdäumen zu bepflanzen. Die Nutung danzu gehört der Stadt

davon gehört der Stadt.

. Files

davon gehört der Stadt.

Aehnlichen Bedingungen mußte sich auch der Gutsbesiter Geisler unterwerfen, dessen Grundbesitz hauptsäcklich hinter der Stadt, vom Baruther Tor ab, sehr in Mitseidenschaft gezogen wurde. Bei der Erfüllung dieser Bedingungen zeigte sich die Stadt von einer wenig guten Seite. So wollte sie Bedingung, Sand und Steine heranzuschaffen, dahin ausgelegt haben, daß sie diese Materialien nur heranzuschren, aber nicht zu beschaffen habe. Sie wurde aber damit abgewiesen und ging einen Nachtragsvertrag ein, daß sie statt der Materialbeschaffung 500 Taler dar zahlte. Die Chausse kam am 9. Jusi 1838 begonnen. Bereits am 1. Oktober 1838 wurde die Boststraße von Berlin nach Sachsen (Mittenwalde—Baruth) nach Zossen—Baruth verlegt.

verlegt.

Durch die Anlage der Chausse mußten 11 Besiker für Land entschädigt werden. Sie erhielten sast ausnahmslos andere Stadiländereien dafür. 10 Besiker hatten anderweitigen Schaden an ihren Ländereien, Jäumen usw. entschaden wit insgesamt 37 Talern, 21 Großen und 9 Pfgen. entschädigt. Der Kämmerer Gurick zog ihnen aber gleich die rückständigen Abgaben von dieser Entschädigung ab. Mit der Vertigssellung von dieser Entschädigung ab. Mit der Vertigssellung der Chausse erkehr sich ein ausgedeht har Durch gangsverkehr her Zoussellung, mit Stoffen, Flachs, Glas- und Töpferwaren und noch mehr Fahrzeuge mit Lebensmitteln, Kartoffeln, Gemüsc, Obst, Eiern usw. von Baruth, Golken und selhst von Dahme her, passierten auf der Sin- und Rückreise nach Berlin die Stadt und ließen hier Geld. Auch die Schächter dis nach Golken hin, stellten sich auf die Fleischlieferungen nach Berlingein und fuhren zweimal wöchentlich mit großen Ladungen dahim:

Dem Personenverkehr wurde durch eine Bostverbindung Rechnung getragen. Es wurde hier eine
Bosthalterei eingerichtet, die zuleht der Dekonom Bohnstedt auf dem sogenannten Post hofe, hier — Kirchplak 10 — betried. Auch der Milchwagen, der fortan tägslich frische Milch nach Berlin brachte, nahm Passaere mit.
Man kann sich vorstellen, was eine solche Reise zu bedeuten
hatte. Seute schimpsen die Leute, daß sie fast eine Stunde
im bequemen und geheisten Eisenbahnwagen sihend, dis nach
Berlin opfern müssen. Die Ubsicht, eine Chausse in deutenn und geheisten Eisenbahnwagen sihend, dis nach
gerlin opfern müssen. Die ubsicht, eine Chausse von
hiernach Ludenwalde zu erbauen, kam im Jahre 1850
zur Geltung. Nach vielem Jin und Ser beschloß am 2. März
1853 der Areisausschuß des Areises Teltow den Bau und die
Unterhaltung der Chaussee zu übernehmen, wenn die Anlieger
30 Prozent der Bautosten zahlen würden. Die Berhandlungen
darüber gestalteten sich sehr langweilig und schwierig, weil
gleichzeitig damit die Abshung der Unterhaltung der Dammefächer und Brüsten verknüpft war. Sie zogen sich über
20 Jahre lang hin, und der Bau, der Chaussee nahm erst
wieder im Jahre 1872 eine greisdare Gestalt an. Stadt
Zosser lang hin, und der Bau, der Chausse nahm erst
wieder im Jahre 1872 eine greisdare Gestalt an. Stadt
Zosser long hin, und der Bau, der Chausse nahm erst
wieder im Jahre 1872 eine greisdare Gestalt an. Stadt
Zosser long hin, und der Bau, der Chausse nahm erst
wieder im Jahre 1870 eine Bau, der Chausse nahm erst
den Gestenberg sieder Wellen und Rummersdorf warf sedoch
den geplanten Chausseebau über den Kaummersdorf
an den Kreis bezahlte. Der Bau dieser Chausse erstelle von Sperenberg nach Ludenwalde ilt später ohne Beitragspsicht der Stadt erfolgt. Der Wert dieser Berbindung hat
durch das Automobil und Fahrrad zugenommen.
Die Chausse, die uns über dar, Weitstod mit

Die Chausse, die uns über Nächstneuendorf nach Glienid, Großschulzendorf, Wietstod mit Ludwigsfelde verbindet, ist ebenfalls vom Kreise erbaut. Früher verband diese Ortschaften ein Steindamm, der von Früher verband diese Ortschaften ein Steindamm, der von 11 Gemeinden unterhalten werden mußte. "Das Brüdgen, etwa von zwen oder dren Bohsen, worunter das Wasser aus dem Reuendorfichen Kusch in den Dergischow See fließet, machet der Cosathe Abam Lehmann im Dorfe Nächstenendorfichen Kusch in den Dergischow See fließet, machet der Cosathe Abam Lehmann im Dorfe Nächstenendorfichen Busch as Dammregister. Die Chausse 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 Aufliches, daß er noch im Rangierbereiche liegt, ein erhebliches und gefährliches Verfehrshindernis ist. Bereits im Jahre 1912 haben Berhandlungen geschwebt, diese Ueberführung durch eine Unterführung und damit die Gefahr zu beseitigen. Leider hat der Krieg die Aussührung des Projetts ausgehalten. Sie wird erfolgen, wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist.

Ju dem Bau der Chausse, die uns über Nächsteinendorf, Schünow, Nunsdorf, Christinendorf mit Trebbin verbindet, hat die Stadt Zossen nichts beigetragen.

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

Es bleiben nun noch zu erörtern die Rechtsverhälten is se beiden nun noch zu erörtern die Rechtsverhälten is stadt an der Straße, die von der Provinzialdausser Sprovinzialdausser Sprovinzialdausser Sobsen, dem sogenannten Sütungsplan, und ist seinerzeit den Dabendorfern tostenlos als Nießbraucher überlassen die Unterhalstungsplan, und ist seinerzeit den Dabendorfern tostenlos als Nießbraucher überlassen die Unterhalstungsplan, und ist seinen der die Unterhalstungsplan, aben daben dorf aben dorfern tostenlos als Nießbraucher, hat Dabendorf der Unterhalstungspflicht. Im Iahre 1840, im Ausschluß an die Erdauung der Provinzialchausse, hat übrigens auf Anregung des Landrats Albrecht eine Regulierung der Straße dahim 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 1575 hat übrigens Nächstneuendorf mit die Unterhaltungspflicht dieser Straße. Es steht geschrieben:

"Der Damm von dem Berlin'schen wege an biß an Dabendorf müssen, daten undt bawen Dabendorf undt Negstwenendorf."

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

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

Wenn man aber der Entstehung dieser Verpflichtung nachseht, so bleibt es nach wie vor ein freundliches Entgegemtommen der Stadt Jossen, daß sie den Dabendorsern und Nächstneuendorfern gestattete, über ihr, der Stadt, Eigentum hinweg beguem Anschluß an den Damm und späterer Chaussen Berlin zu erlangen. Durch einen Vertrag der Neuzeit hat übrigens nunmehr die Stadt Jossen die Anterhaltungsspsicht der Straße übernommen.

Als Verbindungsstraße zwischen Jossen— Töpchin und den dann folgenden Orten muß noch die alte Töpchiner Straße genannt werden, die nicht chaussemäßig ausgebaut worden ist, aber eine im seidlichen Zustande befindliche Verkehrsstraße ist. Die Unterhaltungsspsicht dieser Straße liegt der Stadt, dem Reiche, da sie über den Truppenübungsplaß führt, und der Gemeinde Töpchin

Alle unsere Chaussen und Straßen befinden sich in einem solden Justande, daß ein reibungsloser Verkehr mit Kraftsahrzeugen, Fuhrwerken, Fahrrädern und sonstigen Fahrzeugen stattsinden kann. Ein Steden daw. Liegenbleiben der Fahrzeuge, infolge schlechter Beschaffenheit der Straßen, kommt wohl nicht mehr vor.

fommt wohl nicht mehr vor.

Wie es dagegen früher in dieser Beziehung aussah, davon gibt uns ein Bericht des Amtsschreibers Schröder aus dem Inhre 1655 ein anschauliges Bild. Es kommt die Straße von Zossen früher die Straße von Zossen früher die Straße von Zossen frage. Er schreibt: "Und obwohl diese kunt in den Iahren 1638, 1640 und 1641 auf dem Machnower Damme Besserungen hat fortgestellet, so hat es doch dei der Zeit das Amt aus umgänglicher Not, weil fast keine Leute in Machnow und kein Gespann ist door gewesen, solches vornehmen müssen, daß die Machnower hieraus teine Schuldigkeit oder ein Rect sich deshalb annahen sollen und wollen. Die wenigen Leute, die noch in Machnow gegenwärtig gewesen sind und Handiessen kandt mind kanddienste mitgeleistet haben, haben sich deshalb gegen den Herrn Hauptmann (Obrist v. d. Golße) und mix, dem Amtsschreiber hoch bedanket.

Als auch im Iahre 1646 ein ungewöhnliches Wassenschaft geworden, daß es die Dämme, so den Machnowern zu bauen obliegen, an drei Orien durchsgebrochen hat, so daß man Mühlräder hätte

bamit treiben können, ist das Amt mit dem Städtlein den Machnowern, da es die äußerste Rot geboten, mit Sandsjuhren und Holz zur Silfe gekommen. Zugleich haben sie der Lang en fahrt, wo das große Wasser durchgebrochen, einen Damm oder Wall geschüttet und das darum, weil die Straße ein und alle Tage besahren wird und aber dei Winterszeit die armen Leute, da das Eis nicht halten und brechen wollen, öfter viel Ungstid erlitten, das Wieh zu schaden gehracht und auch zu niesen Malen mit der Kast ktedem gebigcht 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 Lastsuhrwert schlecht passierbar verschrien.

Lastsuhrwert schlecht passierbar verschrien.

So geht die Sage, daß um 1820 herum, auf Königs Befehl, die drei Jossener Kirchengloden nach Berlin geschafft werden sollten, weil sie ihres guten Klanges wegen an einer Berliner Kirche Berwendung finden sollten, und sort ging es, nach Berlin zu. Aber vor Großmachnow blieben die Wagen in dem Sands und Lehmdamm steden. Die getreuen Jossener mußten kehrtmachen und ihre Gloden wieder nach Jause fahren. Schmunzelnd langten die Fuhreder metädichen an, und die ganze Würzerschaft freute sich, daß die Gloden wieder da waren. Bleibt immerhin die Frage offen, od der Machnower Damm talsächlich so schlecht war, daß die Fuhrwerse nicht weiter konnten. Oder aber haben die bruven Zossener ihrem Landesvater nur ein Schnipphen geschlagen? Quellen: Jossener Stadtaften, das Amtserbregister und mündliche Uederlieferung.



Frankfurt an der Oder: Das Rathaus.

Reift in deutsches Grenzland!

Kleinod Brandenburger Grenzmark.

Von Dr. Just Schoenthal, Berlin.

RDB. Wir lesen viel von der blutendem Grenze im Osten der Provinz Brandendurg, aber die wentigsten dereier daran, das hier abseits der großen Berlehrzströme eine Reise und Wann und Achtung zollt. Noch heute ist der Bandberziel lack, das in seiner fast völligen Underührtheit, in seiner an geschächstigen Grinnerungen reichen Bergangenheit erlesen Reize zu dieten vermag. Fahr vor den Toren Berlins kontinerungen reichen Bergangenheit verlesen Keize zu dieten vermag. Fahr vor den Toren Berlins kontinerungen kanpflieden Berlin-Frankfurt. Die großen Kanpflieden Keise zu dieten vernagen der Strede Seitin-Kanpflurt von der Strede Seitin-Küllrin-Frankfurt. Bressau übergieben mit Stolz "Große Krankfurt" benannt, ist in nehr als einer Sinsicht der Sauptschieden Greiten Berchflurt, Es, ist zahlennäßig die Arthaus. Aus dem Mittelaster sin der Wart Brandenburg.

Ein befonders wertvolles vorgeschichtliches Denkmal, eine Germanenburg, findet man im nahen Lossow. — Die Umgebung üt reich an landschaftlichen Schönheiten wie merkwürdigen Bauten; da sind die blumenübersäten Oderwiesen, da sist Millrose see, Neuzelle mit seinem Zisterzienser-Klosker, die Maiblumenstedt Duossensteinenen Zisterzienser-Klosker, die Maiblumenstedt Duossensteinenen Zigerzienser-Klosker, die Maiblumenstedt Duossensteinenen Eimonshöhe am Tigerschlese, unweit die Buch was folgöhe, der höchste "Verzgeber Mart (227 Weber) und nicht zu vergessen das gewerdesselber Schwie blus.

Wir wenden lans nordwärts nach Küstrin, dessen eizemalige Festungswerte zum Teik moch andeutungsweise vorhanden sind. Die erhaltene Oderbalton "Prinz Philipp" birgt jeht ein Festungsmuseum. Das Schloß nuft die Erinnerum an Katte und die Nugend des großen Friedrich wach... Non Küstrin zieht sich über Warthe und Oderbruch dis in die Gegend von Freienwalde in Bommern jeine Kette von Siedlerdörfern hin, die Friedrich den Große anlegte und zum Teil mit so wunderlichen Namen begabte, wie Censon, Suntatra, New York, Philadelphia und sogn Konstignatinopel. Romitantinopel.

Romstantinopel.

Runapp zwei D-Zugsunden weiten liegt die Kauptstadt der "Greizunart Posen-Westpreußen", Schwei dem ühf, eine dundaus menzeitliche, sehr bevendige Stadt. Prächtiges, kerndentschenschen Bolistum ih hier zu Kause: Die Röpfe, der Schwitt den Gesichter, die blonden Haane und blauen Augen könntlen aus Niedersachsen stammen. Unvergessen sei dem Grenzlandspalen sir tapferes Sintreben in der Abstimmungszeit; sie besonders die Franen – haben das "Reichts dan kinden geistigen Wittelpunkt des Landes an den Grenzmarkbücher, die besonder den Grenzbertlichen geistigen Wittelpunkt des Landes an den Grenzbarden bevohelt und des neue Regienungsgehäuse, in seinen bedonkt wuchtigen Trohygkeit an die Zeit der Deutschen Ordensrifter gemahnend.

die Zeit der Deutschen Ordensritter genahmend.

Gine echte Ordensburg wennt Schlackan sein eigen; sambschafflich besonders reizvoll, anmittelder an den "Korridor" grenzend, das seeweiche Flatid. Wit schren unt: Südwestlich, im Nebelneiße, das sielle Schöm san fante und das moch stillere Kreud, vormals der wichtige Eisendahnswebenpunkt der Steeden Berlin-Landsberg—Schneidennühl—Königsberg und Stettin-Rosen. Bom der Bahn etwas entfennt, grüßt der schlachen Kirchturm des seundlichen Drielen hemiber; ein Binnelbähndhen entfilhet und nahen Frieden Gerten gebettet ist und noch wohlenhaltene Kingmanerreste aufweist.

heniber; ein Bimmelbähndien entfilher lans nach den nature Frie de de erg, das annutig zwicken Sigel und Gärken gedettet jit und noch mohlenhaltane Ringmanerreite aufweift.

So nähem wir ums der dritten Stadt, die diesem Landshaid ihr Gepräge gibt: das 700jährige Land side erg. Hiere enten nder kontkordentirche hielt Schler und ahre seine erteenden Predigten, so das man ihn (1796) nach Berlin sportentirche hielt Schler und ahren sine seinen Angelsen erregenden Predigten, das die Kullen im Siedenstädigten kriege die auf Berlin vorstießen. Das Kennatsmassen Friege die auf Berlin vorstießen. Das Kennatsmassen kriege die auf Berlin vorstießen. Das Kennatsmassen kriege die auf Berlin vorstießen. Das Kennatsmassen her Ander Ander Ander Schler entwersen iberaalt krentde und Vergangenheit. Sädine Varlse befreuer überaalt Krentde und Vergangenheit. Sädine Verscher kriegen und die Krentde und Verschlichen Kriegen und anderer Institute. Die Wartse befahren der Käline, weist mit landwartigaftiliger Erzeutspiligen Beladen. Den sädispinken Alia auf die Stadt gewährt die Weiterfahrt nach Sädispinken Alia auf die Stadt gewährt die Weiterfahrt nach Sädispinken Alia auf die Stadt gewährt die Weiterfahrt nach Sädispinken Blüden aus entieht man einem unwergehitigen Erzeutschlichen Gertäges, kann dem Manderkungligen der nicht gern in ausgehertenen Gleizen zoftelt, entpiolien werden. (Necht hübsig übrigens der Ausbild vom Gollmitzen Verg im Südend der Sädisch aus Gerteilen der Ausführte Seie dem Dorfe Kolitiken und des Ausen se eine Sädisch der eines Ausführt, beite in meilemmeinen, werund des ansch zu erkeinen Stellen von Ernigen. Währle der Möhrle des ihner der Kolitiken und des Ausen se er Kolitik die ernige Stadt, die infolge der unfellen. Der Allehman der Stadten der Stadt die Erzeich der in der eine Anstitute und der meile Rechten die Stadt der einste den Ernichten und beite der eine Angelena der einer ein Balten der eine Kolitik des antigeinen der Erzeichen der eine Kolitik des antigeinen Grenzberingen ein der eine Kolitik de

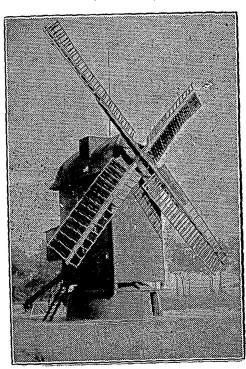
Nicht so unmittelsan an der Grenze liegen die märfischen Städte Crossen an der Oder (wo 1891 der vor wenigen Jahren verstordene Dichter Kladund das Licht der Welt endlicht hat und wo noch heute Weindau betrieben wird) und das altentimstiche Züllichau. Zwei weitere Städte mit Weindau seien nioch genannt: Gründ beiter hird des leinkung seien wied, viel besper ih als sein Kus.— und das liedliche Bomist, über dessen Kebenlast Iohannes Talo iam so boshafte Verse machte. Fraus at at t, nur eine Wegsimmde von den Grenze, ieht auch der Grenzmarkurer walhung unterstellt, hat mit seinen swedelchlanken Türmen schon mehr schleischen Anstrick. Neben der Bavod-Alosersticke komm man nioch die Kreuzgänge mit den früheven Mönchszellen sehen. Unweit davom die ehemals weide. Tuchmacherstadt Unruch sie die Trenzeicher Städten Früheven wönchselchen. Ganz bemistädte Tracken berg und Willitschen. Ganz bemistädte Staden gentolfaktionen glieben. Ganz bemistäd wird dies am "Ring", jenen schleisens ist alses hübsch vierectig und feineswegs "ring", haft nund — das Rathaus mit hohem Turme ihront.

Der größte "Außlnader" der Welt

Der größte "Auhlnader" der Well

NDB. Eine Maschine, die Gesteins= und Erzblöde im Geswichte dis zu 10 000 Kilogramm sozulagen im Handumdrehen zu kleinen Broden von Fußballgröße zermalmt, wurde jeht in den Werkstätten der Krupp-Gruson-Werke in Magdent hergestelll. Es handelt sich, wie die "Zeitschrift für die Steinsbruchs-Berufsgenossensschaft" berichtet, um einem sogenannten "Badenvrecher" von gewaltigen Ausmahen, der als der größte anzusehen ilt, der bisher angefertigt wurde. Die Maschine, die ein Gesamtgewicht von 235 000 Kilogramm besitzt, zer malmt gewaltige Felsbroden aus Granit, Erz und dergl. zwischen den gegeneinander bewegten Baden ihres riesigem Brechmaules. Der Inhalt eines 20-Tonnen-Wagens Gestein kann in 1½ bis 2 Minuten bewältigt werden, so daß die Maschine bei ununkerbrochenem Betriebe etwa 500 dis 800 Tonnen Gesteinsmassen stündlich zerkleinern kann.
Der schwerste Einzelteif der Maschine ist die schwingende Brechbade, die allein etwa 40 000 Kilogramm wiegt. Jum 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 Mufeum.



In Bernau bei Berlin wird eine alte Mühle als Mufeum eingerlichtet, in dem alle Formen der Mehlgewinnung von-den primitiosten Methoden unserer Borfahren an gezeigt werden sollen. Bon den Handmithsen dis zu den neuesten Konstruktionen werden hier Zeichnungen, Photographien oder betriedsfähige Wodelle von Mithlen ausgestellt, so daß ein jeder Willer in dieser Mithle die Geschichte seines Handwerks studieren fann.

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