



Aus den Kindheitstagen der ersten preußischen Eisenbahn

In der „guten alten Zeit“ begegneten den fiktiv jedwden Neuheiten ganz allgemein viel stärkeren Mißtrauen als heutigenfalls. Es braucht daher auch nicht weiter Wunder zu nehmen, daß der Nationalökonom Friedrich List, dessen Bemühungen die Dresdener Leipziger Eisenbahn ihre Errichtung zu verhindern hat, bei der preußischen Regierung auf kaum für möglich gehaltene Überdrücke stieß, als er sich auch in Berlin für den Bau von Eisenbahnen einsetzte. Obwohl er nicht nur ihre volks- und staatswirtschaftlichen Vorteile im allgemeinen haupte, sondern auch politische Bedeutung und wirtschaftliche Notwendigkeit im einzelnen begründete, sah er bei den maßgebenden Regierungstellen kein Gehör. Wenn dann ein Jahr nach List's Attache doch der Bau der ersten 3½ Meilen langen preußischen Eisenbahn Berlin-Potsdam in Angriff genommen wurde und diese nach zweijähriger Bauphase vor den Kaiser Jahren dem Verkehr übergeben werden konnte, so ist das nicht mit dem damaligen Gruppenringen (späterer König Friedrich Wilhelm IV.), den Tadobeschäftigern von Berlin und Potsdam sowie zahlreichen einfahrtischen Handelsbürgern dieser Städte zu verdanken, die alle amtlichen Hindernisse zu überwinden wußten.

Während der Kronprinz, der ja gelegentlich der Eröffnungsfahrt der neuen Eisenbahn in richtiger Einkennnis ihrer Bedeutung die denkwürdigen Worte gesprochen hat: „Die Eisenkarräne, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf!“ und Prinz Wilhelm (der nachmalige erste Kaiser) Freunde und Förderer des neuen Verkehrsmitteils waren, steht ihm König Friedrich Wilhelm III. anfänglich wenig freundlich gegenüber. „Am Tagen, als man's Berlin des Sores voll war, über die unterirdische Beförderung (die 26 km lange Strecke Berlin-Potsdam wurde in 50 Minuten bewältigt), häuserte sich der König einem feinen Vertrauten gegenüber folgendermaßen: „Unter Bestatter liebt den Dampf. Alles soll Karriere gehen. Die Rühe und Gemüthsleid seiden aber darunter. Kann mir keine strohe Seligfertigkeit davon versprechen, ein paar Stunden früher in Berlin oder Potsdam zu sein. Zeit wirds lehnen!“ — Monatlang noch fuhr er lieber vierstündig nach Potsdam, anstatt sich der Dampfbahn anzuhauen; dann aber probierte er, sie doch, und von Stund' an waren seine Vorurteile überwunden. Bis zu seinem Tode im Juli 1840 hat er sie insgesamt 88 mal benutzt.

Andere Persönlichkeiten von Rang und Stand haben ihre Gegnerschaft gegenüber den Eisenbahnen ihr Leben lang nicht aufgegeben

und sind zu keiner Eisenbahnfahrt zu bewegen gewesen. Dazu gehörte auch der Berliner Oberpostdirektor Schneider, der, als er in den Kaiserjahren anlässlich seines Amtsjubiläums vom König Friedrich Wilhelm IV. eine Tafel nach Sölln Sansouci geladen war, mittels Expresspost von Berlin nach Potsdam und zurück fuhr. Wie sieht die Eisenbahn in der ersten Zeit aber aus vor einzelnen Behörden betroffen wurde? Selbst folgt am Vor kommunistis: „Gins“ Tage berichtet der Stadtteil und später Stadtbezirk von Berlin-Borkender der Berliner Stadtschiffspostleitung dem Begründer des preußischen Wasserstraßen durch eine belohnte Reise, daß er ihnen auf seine eigenen Kosten das Betriebserfolg einer Eisenbahn zwischen Potsdam und zurück bereitete. Während den Kindern dieser Tag ein unvergessliches Erlebnis bescherde, trug er dem Herrn Stadtrat eine Durchreiseurkunde vom Maistratskollegium ein, und am Schluß der Standpuppe wurde er allen Ernstes gefragt, ob er denn nicht an die Gefahren gedacht hätte, denen sie die Wasserfahrt ausgesetzt wären.

Einer der bekanntesten und ehrfaulsten Gegner der Eisenbahn war aber der Generalpostmeister von Nagler. Ob er durch seine wohl eine Schwächung seiner Posten beübt hat? jedenfalls erklärte er, als ihm das Projekt für den Bahnhof Berlin-Potsdam zur Begutachtung vorgelegt wurde, überlegen läßend, sollte er sein Urteil in folgenden Worten zusammenfassen: „Dummes Zeug! Ich lasse täglich diverse feindselige Posten nach Potsdam gehen, und es gibt niemand drinnen. Nur wollen die Leute gar eine Eisenbahn doch bauen! Wenn Sie, meine Herren (Ministerial- und Regierungsräte), ihr Boll abholz los werden wollen, so werfen Sie es doch lieber gleich am Fenster hinaus, ehe Sie es zu einer solch ungünstigen Unternehmung hergeben!“ Und noch am 9. Juli 1838 — also nur wenige Wochen vor Fertigstellung und Inbetriebnahme der ersten preußischen Eisenbahn — sprach Nagler dem ihm befremdeten Hofrat Kellner u. a.: „Über die Eisenbahnen könnte ich Ihnen viel erzählen. Ich hätte Sie gar nicht (!) gelte aber für einen großen Feind und Gegner. Hier gibt es viele Schwämmer. Der König sieht mich aufsch, ob er danach beschleift, oder aufzuwarten.“ Nun, Friedrich Wilhelm III. hatte bereits durch Kabinettorder vom 23. September 1837 das Statut der Berlin-Potsdamer-Eisenbahngesellschaft bestätigt, und schon fünf Tage nach Eröffnung der Strecke

stand dann auch das preußische Eisenbahngesetz seine Zustimmung.

Die ersten Eisenbahnpolizeilichen Vorschriften,

die Mitte September im Hinblick auf die vorstehende Inbetriebnahme der Teilstrecke Potsdam-Zehlendorf (die Geländestraße Potsdam-Berlin war erst vier Wochen später befahrbar) der Öffentlichkeit der Kenntnis stellten, ließen an Gesetzesanlaß und Ausführungsweise der Eisenbahnverlehrts auch manches stillerungsreiche Hähnchen herzaubern werden. Sie lauteten:

1. Die Eisenbahn ist für jetzt ausschließlich Personenbeförderung freigegeben. Gerade dürfen die Passagiere nur infolge mitnehmen, als sie solches ohne Unbequemlichkeit für das übrige Publikum an sich behalten können.

2. Der Eingang zu den Wagen ist dem Publikum bis 10 Minuten vor der zum Abfahrtzeitpunkt beginnenden Fahrt geschlossen. Um

dieselbe Zeit wird der Begriff geöffnet und

dieser wird einzige Läutung einer Glöde

angebenet. Es treten hierauf die mit einem

Blüet zur nächsten Fahrt verlehenen Personen

und nehm' nach Anweisung der die Auf-

führenden Wagenmeister und Wärter

ihre Plätze in den Wagen ein. Nach 5 Mi-

nuten, also 5 Minuten vor dem Abfahrt, wird

aum zweiten Male geläutet, um die noch etwa

zurückgebliebenen Passagiere auf die Abfahrt

aufmerksam zu machen.

3. Mit dem Schläge der zur Abfahrt bestimmten Stunde wird zum drittenmal geläutet und gleichzeitig der zu den Wagen führende Gang wieder geschlossen. Es wird also niemand weiter zur Mitfahrt angelaufen. Die Wagenmeister und Wärter schließen die Türen der Wagen und nehmen ihre Plätze auf den Wagen ein. Der Wagenmeister gibt dann dem Dampfwagen führenden Maschinisten ein Zeichen, und der Zug setzt sich in Bewegung.

4. Bei der Ankunft der zur Abfahrt bestimmten Stunde steigen die Wagenmeister und Wärter die Wagen. Die Passagiere steigen aus und begeben sich unverzüglich aus dem zu den Wagen bestimmten Ort, die sofort wieder verschlossen werden.

5. Der Betrieb der Eisenbahnbeförderung wird nach der Uhr der Garnisonskirche zu Potsdam geleitet.

6. Die Passagiere sollen sich nicht während der Fahrt aus den Wagen herauslehnen, auch bestehen nicht öffnen, sondern dies den Wagenmeistern und Wärtern überlassen.

7. Kranke Personen und säugende Kinder können zur Mitreise nicht zugelassen werden.
8. Die Passagiere dürfen Hunde und andere Tiere nicht mit sich führen.

9. Das Tabakrauchen ist nur in der letzten Wagenklasse gestattet

10 falsche Personen, welche die für die

10. Solche Personen, welche die nach Auszeichnung der Ordnung gegebenen Vorschriften nicht beachten, sich unanständig betragen oder betrunken sind, werden von dem Mitkreis ausgeschlossen; sie haben sich hierbei den Anordnungen: der uniformierten Aufsichtsbeamten unbedingt zu unterwerfen. Das sofort gezahlte Personengeld ist in diesem Falle verfallen.

Zunächst nur zwei Zugpaare täglich

In einer zweiten Bekanntmachung vom 19. September 1893 wurden die Preise der Bläse festgelegt und der Fahrplan mitgeteilt. Es fuhren auf der Teilstrecke täglich nur je eine Bläse in jeder Richtung und am vor- mittags um 8 Uhr und nachmittags um 10 Uhr von Potsdam nach Zehlendorf und um 10 Uhr nachmittags und am Abend gleichzeitig von Zehlendorf nach Potsdam. Gleichzeitig wurde bekannt gegeben, daß Personenkreisen der Verkehr von Zehlendorf nach Berlin (Brandenburger Tor) in Anschluß an die Bläse vermittel werden.

Die Provisorium dauerte aber glücklicherweise nur vier Wochen. Mit der Inbetriebnahme der ganzen Strecke nahm der Verkehr so stark zu, daß binnen kurzem vier Zugpaare gefahren werden mußten. Allerdings erstickte sich der Fahrverkehr nur über die halbe Tageszeit, weil man das Feuer mit den Lokomotiven während der Dunkelheit für ausgeschlossen hielt. Erwies sich jedoch ausnahmsweise eine Radfahrt als notwendig, so mußten Postfahrzeuge die Dampfstraßen erkunden und die Eisenbahnwagen ziehen.

Der Schienenweg

der eingleisigen Bahn nahm in Berlin seinen Anfang beim Potsdamer Tor, überbrückte den Landwehrkanal, als Schöneberg rechts liegen, führte über Steglitz und Schlesendorf (Haltepunkte) durch den Machnower Wald und Köhlbrandhügel, dann am Linien-Havelufer entlang durch Rummelsburg nach Potsdam, wo er an der Langen Brücke gegenüber vom Schloss endigte.

Die Betriebsmittel der Welt

Die Betriebsmittel der Bahn bestanden anfänglich aus 6 Lokomotiven mit Holzfeuerung — die in der Mehrzahl (ebenso wie das verlegte Schienennmaterial) englisches Fabrikat waren, 2 Staatswagen, 14 Personewagen erster Klasse, 16 zweiter Klasse, 42 bedekten und 8 offenen Wagen dritter Klasse, 20 Güter- und 2 Gefäßwagen.

Schneller! Schneller

Kann hatten die Berliner, die außer über die Schmetterlinge, die auf der Straße nicht genug hatten staunen können, daß sie diese „zur Verlebster“¹, also auch schon ihre abstoßende Kritik einsetzte. Auf einmal fuhren ihnen die Bahn viel zu langsam durch die Gedächtnis, weshalb einige Spaziergänger in einer Berliner Zeitung die folgende „befriedende Anfrage“² an den Verwaltungsrat der Berlin-Potsdamer Beteiligung richteten: „Gibt es kein Mittel, der Deutschen die Eisenbahnfahrt zu heuern?“ Neulich ist z. B. eine Eisenbahnfahrerin Invalide fast bis Steglitz durch die Eisenbahn hergelaufen und hat durch die Keule aufdringlich gewährend die Vorstufe belästigt.“ Waren fortwährend die Vorstufen belästigt.“

Schuhmaßen und Preisen für 22-15 und

Zum Schluß noch ein kleiner Auszug aus
Aufzeichnungen, die ein Berliner Rechnungs-
rat A b r i c h t über die erste preußische Eisen-
bahn niedergeschrieben und der Nachwelt

hinterlassens hat. In den alten Tagesschätzungen heißt es u. a.: „Von den Berlinerwagen waren am Anfang noch die kleinen Klasse II ganz ausgesetzt.“ Bei den anderen Klassen wurde eine leise Bedrohung, wenn eben nicht feierlich, nun mit Versen und Zwiebeln verfeindet. Die Wagen britischer Klasse II waren teilweise ganz offen. Die Rettenden in diesen Wagen waren daher nicht nur dem Witterungssein ausgesetzt, sondern auch dem aufwirbelnden Staube und von verschiedenen Feuerwehrmännern ausgestoßen. Damit war die Rettung, die sich 1889 in einer viel gefeierten Feierstunde abspielte, in einem jeder beschafft für

Fabrikäuse auf der Eisenbahn, Salzmasten mit Graße, das Stück für 20 Pfennige, als Schuh gegen Aß und Staub, sowie auch „Dampfwagenbüßen“ von Gewerbetreibenden zum Fang angeboten.“

... zu differieren ...
W. F. Zimmermann

Bilder aus der neumärkischen Vogelwelt

Die Blauräte

By Paul Ruthke

Der Sommer geht an Ende. Niedrig
sich kreißt der Sonnenball, viele grüne Tage
kommen und bringen Regen über Regen und
liegen die erste Frühherbststimmung zurück.

Noch einmal fahren wir hin aus
Neuerl der Blauräten, tief wie die neunzigste
Baldwin hinein, einige Drogen abteilt auf
der großen Straße. Sill ist ein Dragen, kann be-
wirkt haben, daß die anderen Städteindern sind
gerückt verloren. Und der Bald hat schon
ein anderes Gesicht erhalten, die ersten Gräber
fallen, viel Raue liegt in den Gräbern, das
Laub ist im Bergereben.

Das eine Paar hier, an einer andern Stelle
rief ein zweites Männer und aufsteht, als
es wieder weiterfahren wollte, sobald ich ein brit-
ischer Fahrschein. Das Männer wohlführte
noch niemand darin, denn gewöhnlich, ich sag
nicht, daß ich es aufsuche, ich habe einen groben
bunten Schmetterling gaukelte er in der Klar-
heit herum.

Als der Sommer vorgesorgt waren und
seinen Höhnpunkt erreicht hatte, wurde es
leidlicher im Revier der dritten Blauräten.
Es waren nicht nur die drei Paare, es war

Die Blaustrahljenigen liegen wie verlassen da. Wie liegen am Bahndamm und warten; ob sie noch da sind? Der Rossmittag vergeht, wir lassen die jungen Buffarde über den Kiefernen freilen, das Röhlins aus dem Hodwald ausstretzen, die kleinen Baumfamilien laufen hinter Eberlin in hoher Luft. Es gibt nicht immer genug zu leben, wenn man die Bäume auf dem Dach hat. Aber es kann auch noch genug Brot geben. Sie sind noch im Gebiet herumtreibend, aber doch von vorder Unreife sind. Auf sie werden ihre Brüdergrüte in den nächsten Tagen verlassen.

Die Gedanken gehen noch einmal zurück und frischen die Erinnerungen und die Erfahrungen mit den Blauräumen in diesem Jahre wieder auf. Viel sind wir in diesem Sommer herumgekommen, aber überall war es das Gleiche: Enttäuschungen und Leere in der Boosemstätte Ueberroll der armenhaften Müll.

gang der interessantesten Vogelarten! Stille und Berlaßbarkeit an vielen Stellen! — Aber die Freude mit den Blaukrähen in den neumärkischen Waldungen waren ein guter Ausgleich und ein Löschfeuer des letzten Sommers.

An einem stillen Maimorgen, wie es solche nur wenige gibt im Jahr, fuhr ich durch die Waldungen und fand noch dem Horst der Blaureiter. In den Büschen sang der Zwerg-Holzschwänzer, die Baumpler holsten über allen Richtungen, in Wäldern und Buschlande weit hinter in der Ferne riefen die Krähen. Es war ein gesegneter Morgen.

Da hörte es die Blauräuberin. Sie saß oben auf der frischen Eisenkrone, im goldenen Sonnenlicht. Das blaueblaue Scherlein mit dem brauen Rücken lachte in der Sonne wie ein großer Edelstein, der dort oben in der Krone hing. Es war ein herrliches Bild und reizvoll, sie aus flüsterem Versteck auf zu beobachten. Sie war ein Männchen, das seinem Geschlecht nachstand. Ein kleiner, kräftiger Junge, das war doch dann wieder ein Kind. Aber er wirkte lang, als diese Tiere in den stillen Gittern bestanden hielten. Nachher saß ich auch auf das Weibchen, wie es eine alte Schwarzbartschleie unterstreichte, hineinschlüpfte, wieder herauskam und wieder hineinflog. Das Paar hatte also

Der ganze Vormittag verging mit den Besichtigungen der Mäzen. Es war nicht nur

das eine Paar hier, an einer andern Stelle
ein zweites Männchen, und aufstieß, als
ich wieder weiterfahren wollte, sah ich ein drit-
tes Paar. Das Männchen vollführte über
allen Kiefersteinen seinen gewandten Balz-
flug, immer dabei sein rad rad, kräh und
räuh — räuh — räuh räufelte er in der klaren
Luft herum.

Als der Sommer vorgeschriften war und
seinen Höhepunkt erreicht hatte, wurde mehr
lebendiger im Revier des braunen Käfers.
Es waren nicht mehr diese drei Paare, es waren
noch mehr, und die hier eben angeführt hatten
wurden bestätigt. Ein richtiges Brautgefäßgebüsch
war es geworden, wie man es kaum noch an-
traffte, genutzt hat. Denn immer seltener
werden diese Drosophilenbügel, die eigentlich gar
nicht hineinpassen in unsere norddeutsche Ge-
biete, immer sie früher zu Hause waren.

zu wellen, und es war gar nicht nötig, sich
beimlich und vorstündig zu bewegen, wie es
einem Räuberbeobachter in Fleisch und Blut
übergegangen ist. Sie waren nicht leise, wenngleich
die achtzig Menschen gar nicht sonderlich, wenn
diese sich in gewisser Entfernung hielten. Nur
an Ihren Brüsten waren sie vorstößiger,
aber wir lagen unter dem dichten Daab der
dichten Bäumen und wurden nicht gesehen,
konnten sie selbst aber wunderbar günstig be-
obachten.

Was waren es nur für hunde und lebendige Wesel! Sie laufend sie in der Luft herum, wärten sich von einer Seite auf die andere und riefen immerfort ihr rad rad fröh, gäf fröh. Ganz behörsch lebhaft waren sie an sonnigen Tagen; sie waren eben ausgesprochen Sommerwesen und fanden ja sehr aus ihrem Winterzweiricht, als der Frühling kam. Sie lebten nicht mehr wie die alten Dogen, durch ihre Mutter durch, für immer lebendiges Wesen. Sie waren lebende Schmiede des Waldlandes. Auf den Waldblüthen und an den Waldrändern waren sie immer anzutreffen, immer zu hören.

wenn die heilige Sonne aufginge. Sie blieben
immer im jungen Eichen und Buchen hingen sie
ihre Clöppel, von daherab sie nach Beute
schauten. Sohen sie von hier aus einen Falter
fliegen oder auf dem Boden einen Räfer lau-
fen, so flogen sie draufan, langten sich die
Wte und fehrten zu ihrem Platz zurück. Das
Iste Jagdart. Es ist den Räfern nicht mög-
lich, auf dem Boden vermaulung zu fliegen
oder eingefangen zu werden, für find nicht darum
eine Heft. Daffin ist die Räfer umfang
empfindlich, für sind gewunde Flügeln. Müssen
sie doch zweimal im Jahre eine grasse Strecke
ausdrügeln, denn sie überwintern im süd-
lichen Afrika.

In den alten Kiesern, immer nahe des Waldrandes, hatten sie in verlassenen Schwarzwelchthöhlen ihre Jungen, die unent-
weglich waren.

Alten das Futter herangetragen, und auch daß
ging nicht ohne Lärm und Rufen vor sich;
immer waren sie zu hören. Wenn das
Ei uneracht auf die Gefieder fiel, war es ein
Glühen und Gleichen, doch man er einen
Wundervogel glauben konnte. Zeigte sich ein
Habichtswogel in der Nähe, ein Milan oder ein
Fusstor, der über die Baumkronen segelte
und für seine jungen Futter von den Gelben
holte, dann waren es die Räten, die ihn zuerst
bemerkten hatten und ihn sofort signalisierten.
Sie flogen alles, was in ihrem Bildfeld vor
sich ging. Auch der Kuckuck haben sie zuerst, der
durch die Schönung töricht, und er nahm sehr
etliche Schritte, als die Räten mit Geschrei
über ihn herfielen.

Kaum ein Mensch kam in diese Gegend, und das war es wohl auch, was sie neben der

Günstigkeit des Geländes veranlaßte, hier gleichzeitig in mehreren Paaren zu brüten. Als aber einmal ein Auto fast geräuschlos eine Schneise hochfuhr, achteten sie gar nicht sonderlich auf diesen fremden Gegenstand; unbekümmert vollführte ein Männchen seinen Flug über der Schneise hinweg, warf sich von einer Seite auf die andere, überflügelte sich und rief, daß es eine Freude war, es mit dem Glase zu beobachten.

So verging der Sommer im Blaurakenrevier, und die Paare befahlen ihre Jungvögel. Nun geht der Sommer in den Herbst hinüber, die Räten, die hungrigen Vögel rütteln für die große Reise ins tropische Afrika, wo sie den Winter über leben, aber wieder kommen werden, sobald der Frühling wieder Einzug gehalten hat in unser Land.

Ich brach einen Tannenzweig ab und legte ihn dem b. Behlen, der, wenn er auch ein arger Wild- und Wildfreudiger war, immerhin doch sich als ein Waldmann erwies, auf das Antlitz, damit das Gesicht die Ruhe des Toten nicht störe. Und hier ist das Geheim, das er dem Hirsch eben abgesetzt hatte. Der alte wandte sich, ohne etwas zu

Die Ansänge der Seide-Gewinnung in der Mark Brandenburg

Für die Herstellung von Bekleidungssstoffen in der Mark Brandenburg sind die ersten Regierungsjahre Kurfürst Friedrichs III., des späteren ersten Königs von Preußen, von Bedeutung. Es brachte mit sich, daß unter seinem Befehl, dem Oberschenk fürstlichen und während seiner eigenen Regierung eingemauerten Ausländern, zunächst die französischen Händler einen Aufschwung im Textilgewerbe. Sie bestätigten sich in der Herstellung neuer Stoffe und hatten damit um so mehr Erfolg, als die alte Fabrikation sich durch das Wallenfelsche Verbot auf die Herstellung großer Lüge befähigt sah. Dabei spielte die Seiden-Industrie eine besondere Rolle. Die Vorstufe des genannten Fürsten für Brautkleidung Janer vor allem zu Gute, wo z. B. der Herstellung der mit Gold-, Silber- und Seidenfäden gearbeiteten Bären, die von Rose aus Leipzig nach Berlin gebracht und auf königliche Rechnung an Gewändern und anderen Bekleidungsstücken verarbeitet wurden. Deswege unterhielt der Kurfürst-Röntgen auch die mit der in Berlin begründeten Seiden-Industrie verbundene Seidenraupenzucht. Sowohl die Gemahlinnen der Kurfürsten Joachim II. und Joachim Friedrich hatten verschiedene, allerdings mehr als Spielzeug - Seidenraupen in ihrem Besitz. Die Züchtung zu Studien, über erstaunlich geringen erst im Jahre 1894 Refugees aus der Spanischen Inquisition anzuzeigen, und zwar in Eisenstadt. Dort sollen Jean Legotier und Marie Colas von 1708 bis 1721 täglich 5 bis 6 Schafe gekreist haben. Auch ein Dragoon-Kapitän der Clod, die in Frankfurt (Oder), ein General-Rouiblau und ein Hauptmann Chamairet, die in Petit Maulverbaum pflanzten, hatten mit der Seidenherstellung Erfolg. Ganz im großen betrieb die Seidenraupenzucht einen Rector am Gymnasium „Sun-

Granen Kloster", namens Johann Bernhard Frisch. Er besetzte die Bälle der Landeshauptstadt erfolgreich mit Maulbeerbaumwurzeln. Als auf die Ergebnisse die Berliner Akademie der Wissenschaften aufmerksam wurde, erklärte sie, die Seidegenossen wollten monopolisieren zu wollen. Die Züchter der Seidenraupen wurden entstellt und die Plantagen verpachtet. Im Jahre 1719 befahl das Ober-Konsistorium an Berlin den Geistlichen, die Kirchhöfe mit Maulbeerbaumwurzeln

Wiederum die Krone unter Friedrich
V. und seinem Sohn Friedrich Wilhelm III.
wurde das Land zu einem der reichsten
und am meisten industrialisierten im
Deutschen Reich. Die Industrialisierung
begann mit dem Bau von Eisenbahnen
und der Entwicklung von Industrie-
zentren wie Borsigwerk, Siemens
und AEG. Die Landwirtschaft wurde
verbessert und die Landwirtschaftlichen
Forschungen wurden verstärkt.
Die preußische Armee wurde verstärkt
und es entstanden neue Truppenarten
wie die Infanterie und die Kavallerie.
Die preußische Armee wurde verstärkt
und es entstanden neue Truppenarten
wie die Infanterie und die Kavallerie.

Wolfsburg I im gegenüberliegenden Lande ungefähr 100 Pfds. Kolonie der verpuppten Seidenraupen, so befriedigten sich Friede unter seinem Nachfolger, dem Brocken Friedrich, infolge vom Prämiens, Belehnungen und vor allem durch die vorbildliche Seidenraupen-Anlage des Ministers von Herberg in Brix bei Berlin erheblich. Im Jahre 1784 wurde in den preußischen Staaten mit jedem Dörfchen eine Seidenraupen-Station errichtet, die Hoffnung des Königs, ebenso wie der Mark Brandenburg lästiglich 10 Pfds. Kolonie zu erhalten, erfüllte sich nicht, da klimatische Ursachen, Krankheiten der Raupen und mangelndes Interesse unter den Nachfolgern Friedrichs II. die Seiden-Industrie wieder zum Rückgang brachten. So wurden im Jahre 1812 die bisherigen Versuchsanstalten für die Seidenraupen-Aufzucht auf Bauland übertragen. Erst in neuester Zeit beginnt die heimische Seiden-Gewinnung infolge der siebenbürgischen Maßnahmen der nationalsozialistischen Staatsführung einen Aufschwung zu nehmen.

Als der neugebäckene Förster die Bewbung bei dem Asten anbrachte, rief lebhafte Entfelin, die ohne Ahnung vom dem Vorfallenen in der Haushwirtschaft beschäftigt waren, herein, machte ihr erfreut Mitteilung davon, daß den lange gesuchten Wildsich endlich sein Schüchtern ereilt und der Forstgebüllie, der seine Bestrafung hoffte, daß er den v. Behlern

seine Strafe gebracht habe, eine Stellung erhalten habe, die ihm gefasste ein Mädelchen als Frau heimzuführen. Der Forstlehrer habe mich sie angehalten, und er, der Großvater, glaubte, daß sie, die Enkelin, ihm keine Abga- genheit werde. Da aber gefasst etwas Unverantwortliches war, wandte sich mit einem Ausdruck des Entsetzens im Auflicht auf und brach unter wildem Schluchzen zusammen. Man stand vor einem Rätsel, und so viel auch der Bildmeister und der junge Mann auf sie einsprachen, sie schüttete nur weinend das Haupt, wenn förmlich aufzuspringen und hinzuzaulen. „Läßt sie sich nur ausheulen“, meinte der Bildmeister, „dann will Weile haben.“ Eine Frau, eine Künsterin, habe so ihre Mücken.“

Die Rose ist nicht mehr gelesen worden. Beide Männer aber begannen zu ahnen, daß hier etwas Außergewöhnliches, ja Furchtbare im Spiele sein müsse. Sie durchsuchten den Wald umher, sandten auch Wolfsschäfer weiterhin aus, sich nach dem Mädgen, das sich unter so tragischen Umständen aus dem großmütterlichen Hause entfernt habe, umzutun und

gegebenenfalls ihrer Mitteilung an machen.
Es ist alles umsonst gewesen. Erst nach Wochen, als bereits der junge Käfer sein Anteretreten hatte, fand der Füßer vom "Ulzen See" die Leiche des Waldkäfers. Der in diesem Falle zu einem ungewöhnlich schnellen und gewaltsamen Tode verurtheilt war, wurde auf dem Friedhof von Ulzen bestattet.

Die Rose vom Behlengrund

Eine Wald- und Liebesgeschichte

In einem mit Eltern, Brüdern und älterer Niedergang befindenden Wiesengrund, der sich westlich der Maffiner Forst bis zur Kurz am „Großen See“ hinzieht, fand einmal vor langen, langen Jahren ein eisgrauer marlgräflicher Wildmeister, als er in der Früh ein nebliger Herbstmorgen den kapitularen Eierschnecker, den der Marstagsfeier zur Strede bringen sollte, „seltsammade“ und den Jungen v. Eilen, der erst vor wenigen Jahren ausgestoßen und auf die Dienste seines Vaters verpflichtet, unterrichtete, dass der Tambour, der seit fast einem Jahrzehnt am unteren Ende des Sees wohnte, eine ungemein angenehme Gestalt der Tambour, der seit fast einem Jahrzehnt am unteren Ende des Sees wohnte, eine ungemein angenehme Gestalt

Kostüm ist vor. Ein Tannenbaum war wiedergekehrt als Bruch auf des Eröffnungenstant gelegt. Umwelt aber, im hohen Holz, lag der Drach durch einen Blattflocke niedergestreckt. Das Gewölbe stieß. Nun sahen die Wildmeister das Rätsel gelöst, dass ihm und seinem Forstgeschlecht seit gerauer Zeit Kopfsebrechen genug gemacht hatte, wier wohl die geheimnisvolle Wildberberin röhnen, die dort oben gesessen beteteten. Der Drach blieb tot und unrichtig. Wer aber hätte ihn endlich auf frischer Tat getroffen nun, nicht erstaunen? Diese Frage bewegte

Georg Friedrich Graf zu Waldeck und Pyrmont

Eine der bemerkenswertesten fürstlichen Persönlichkeiten im Geitalter des Großen Kurfürsten von Brandenburg ist Georg Friedrich Graf zu Waldeck und Pyrmont. Nicht nur als Soldat in verschiedener Länder Diensten, sondern viel mehr noch

als Studenten und Heitgelehrten empfunden. Er wurde am 31. August 1620 als Sohn des Grafen Wolrad IV. zu Waldeck und der Margräfin Anna von Baden zu Arolsen geboren. Seine Jugend fiel also in die furchtbarmsten Zeiten des Dreißigjährigen Krieges. Schon als vierzehnjähriger nahm er teil an der Verteilung des Kronenfischer-Schlosses gegen 1600 Mann auf zusammengefassenes Gefinde. Nochdem er studiensozial ein Jahr in Paris gewesen hatte und neun Jahre in Holland Offizier gewesen war, trat er am 16. September 1651 als Geheimer Rat in kurbrandenburgische Dienste, in denen er sich durch seine hochstehenden Pläne in bezug auf die Umgestaltung des überalterten „Märkischen Reiches deutscher Nation“ und auf eine führende Stellung Kurbrandenburgs im Reich einen in der deutschen Geschichte bedeutungsvollen Platz gesichert hat. Im Jahre 1652 Johanniter-Ritter geworden, trat er im Jahre 1653/54 als Gesandter Brandenburgs bei der Wahl Ferdinandus IV. zum Deutschen Kaiser in den Vorbergrund des politischen Geschehens.

Aufmerksam auf des Grafen vielseitige Fähigkeiten geworden, bat ihn Friedrich Wilhelm bereits am 9. April 1652 zum Oberkommandierenden „aller Unserer Truppen und Posten Unserer Chur Brandenburg“ an Stelle des verstorbenen Obersten Konrad v. Burgsdorff Markendorf (bei Frankfurt an der Oder) ernannt. Ihm wurden unterstellt:
1. Der Oberstallmeister des Kurfürsten und Gouverneur von Küstrin Georg Heinrich v. Burgsdorff, der Bruder des eben genannten Obersten; 2. der Oberst und Kommandant von Peitz, Georg Friedrich v. Trott; 3. Oberst Hans Götz v. Ribbeck; 4. Oberstleutnant

Joachim Friedrich v. der Marwitz; b. Oberleutnant v. Gleizenthal in Grossen a. d. Oder und b. Oberstwachtmeister Ernst Ludwig von Wedel in Oderberg. Mit den diesen Unterbefehlshabern unterstellten Truppen nahm er von 1655–1657 teil am Krieg gegen Polen.

Nach Beendigung des polnischen Krieges wurde Georg Friedrich Graf zu Waldeck Generalmajor und Chef des Regiments „Waldeck zu Pferde“, mit dem er nach Berlin rückte und dort Quartier beziehen sollte. Auf dem Marsche dorthin kam er auch noch Landsberg (Warthe). Die Lage der Stadt

und die meiste Zeitung der Welt in die Wahrheit und die rechte Geschichte jenes an einem gewissen Punktwinkel zu machen. Er entwarf selber einen Plan dazu, den er dem Kurfürsten vorlegte und worin empfahl. Der aber war mit dem für ihn gläubigen Ausgang des politischen Unternehmens aufgetroffen und steh, sein Augenmerk auf neue europäische Händel richten, den Waldeckschen Vorstoß unberücksichtigt. Darum verabschiedete Graf zu Waldeck aus Leidenschaft und Entschluss und trat einem breitenwurfigen Ruf des Schmähtheitens Karls X. Gunst der seine Fähigkeiten als brandenburgischer Bundesgenosse in der Schlacht bei Marignau gennengennt hatte, folgend, als General der Kanoniere in schwedische Dienste. Aber schon nach fünf Jahren ging er auf den Schlag bei St. Gotthard durch den Raab

im Türkenkriege derartig aus, daß ihn der Kaiser zum General-Feldmarschall ernannte und ihn in den Reichsfürstenstand erhob. Zugleich trat er noch in den Dienst der Generalstaaten von Holland und nahm an den Koalitionskämpfen gegen die Franzosen ruhmvoll teil.

eichen Anteil. Besonders zeichnete er sich in der Schlacht bei Fleurus aus. Bald darauf, am 9. November 1692, ist er in seiner Heimat, zu Urosten, gestorben. —

Mit Georg Friedrich zu Waldeck und
Byrmont stieg eine Persönlichkeit ins Grab,
deren rastloser Geist hochfliegende Pläne be-
dachte.

stiften, aber die Befreiung warnt und der Deutsche Reich in sich durch die ausbrechenden Territorialfürsten-Gemälden zerfällt. Wohin sich aus dieser Zersetzung die, nigrum fand er Verhältnisse, und Sturzbrandenburg, wo er Ratgeber eines longianischen Fürsten war, enttäuscht von ihm entfliehen, denn, eben er befretzt dem höheren, willigen Drud des Dreigleisigen Krieges, war dieses verhältnismäßig eine destruktive Staatsweise erst in den Händen der preußischen und vermochte das Plattform abzugeben zur Vermittlungstaatlich-politischen Ideen des Waldecks.

Brenzenhofsleiß im Warthebruch

Nach den Schlesischen Kriegen begann für Friedrich II. ein neuer Lebensabschnitt, über dem das Faustwort stand:

Die Tat ist alles, nichts der Ruhm!" 1
"Die Tat ist alles, nichts der Ruhm!" 4

Er lebte voraus, was Goethe in seinem
Faust von seinen alternden Helden berichtet:
Ein Summf zieht am Gehirne hin.

Erpestet alles schon Erungen,
R
G

Den faulen Pfuhl auch abzuziehn,
Das Letzte wär' das Höchsterrungne!"

Solche Sünden hatte sein Land noch
viele. Von seinem Vater hatte er ein Ver-
dächtnis: „Wir meinen, König Friedrich“ hatte
an den Plan den Unterlauf der Wartbe-
reit und die Befestigung des Hohenstaufen-
bergs mit dem Hohenstaufensburgern getrieben.
König Friedrich feierten einen gemeinsamen
Hochzeitstag mit dem ehemaligen
Hofbeamten von Böhmen für die Übernahme
der Pfälzer Württembergische Barthe und Reie. Der für
die Barthe entworfene Plan sah die Eindäm-
mung des Flusses und Anwendung von Kolos-
sien vor und verlangte nur 350 000 Talern.

Dann ergingen Werbeaufzüge zur Gewinnung von Aufseßlern nach dem Reiche und dem benachbarten Polen, wo gerade große Unruhe unter den dortigen Deutschen herrschte. Allen standen mancherlei "Bemitslein" in Aussicht: Freiabre, Befreiung von Werbung und Soldatendienst für sie und die nächste Generation.

Brenkenhoff zu Ehren nannte der Orden eine Siedlung Brenkenhoffsfleiß. Es wurden nur kleine Siedlungen geschaffen, 5 und 10 Horgen.

Der Staat baute Zweifamilienhäuser mit en notwendigsten Ställungen. Die Kolonisten sollten auf Arbeit gehen, die Frauen im Winter Woll spinnen und vor allem das Land bebauen und urbar machen. Vieh kamen gerade lieber aus Polen. Sie brachte oft eine große Familie mit, aber meistens kein Geld außer etwas Hausrat.

Nach einer Tabelle vom Jahre 1774 hatten die Bewohner schon den Herren gewiehelt und machte auch den Beruf, ausgediente Soldaten hier schaft zu machen. Die Verpflichtung, nach Kreisfest zum "Dienstleben" zu dienen, die erwachsenen Kinder der Herrschaft in Diensten anzubieten, ihren Abzug mit Kostenfaß und rieten neue Brüder 1776 her vor. Diefers führte es in den ersten Jahren Bro- und Saatforn. Andere konnten schon 1784 an die Bergförderung ihrer Wirtschaft eingehen. Sie beantragten in Gemeinschaft in Sonnenberg Nebelfossung von 80 Morgen Seemessbach. Nach 4 Freihäusern hatten sie pro Morgen 12 Gr. jährlich zu zahlen und im Sommer 3, im Winter 2 Tage Dienste zu verrichten. Bald erhielten noch mehrere je Morgen Bruchland zur hieseligen Bedingungen. Es konnten neue Wohnhäuser gebaut werden.

Um 1780 legte man ein Schöppenbuch an, B
wurden unter anderem auch Vergeßlichkeiten
mit Nachlaß bei Todesfällen sorgfältig zu
V
papier gebracht. An Geld waren in einem
ho
solchen Falle 5 Thlr. vorhanden. Dazu kam
zu
ein gebräuchliche Inventar an; 3 Laden,

andäggen, 2 Schneidmesser, 1 krumme und verlängert, 2 Beile, 2 "Spaden", 2 Röbbedaten, Wülfstang, 1 Stampfenfeil, 1 alte Sense, Dreifisch, 5 Böhrer, 2 Sangen, 1 Kessel, Salztonnen, 4 Säete, 1 Huber, 1 Kohlsack, Siebe, 1 Habselade, 1 Schötlin. Anmerkungsfleidung werden notiert: 2 Mannschaften, 1 Tischdecke, 2 Hemden, 1 Paar Stiefel, endes Bieh, 1 Kuh und 2 Schweine bei Worgern Land um 1774.

Auch hier erschien sich wohl der alte Bruder der Kolonisten: „Der Erste arbeitet sich der andere hat auch noch seine Not und der Dritte findet Brod!“ Die zahlreichen Migranten aus Polen waren ja nicht verhöhnt worden, hatten sie wohl mehr als ihre Kinder gebracht, die Menge 10–20 Thlr. und eine Brüder. Die Sorge war lästiger Gott, und Verschwemmungen räubten in kurzer Zeit, 3 in Jahren mitsamt erworben wurde. Es dann bessere Zeiten bis zur Franzosen-
wurde, wo auch das Brüderland heimgesucht wurde Kontribution entrichten musste. Bei der Erhebung hat auch Brennfesthoff Scherstein als Opfer gebracht und Frei- und Landbeamte ausgerüstet. Nachkommen der aus allen Himmelsgegenden hier eine Heimat Suchenden waren bodenlos geworden und hatten sich untereinander zusammengefunden.

Leistungen der Neumärker zum Festungsbau bei Cüstrin

Johann von Gaußin machte in seinem kleinen Dienst seine eigene Politik, die ihm manchmal in Konflikt stand mit Kaiser Franz, so daß er zeitweise abberufen wurde. Er verlor aber nicht seine Anerkennung und wurde wieder ernannt. Am 15. Februar 1805 ging er daran sein Land zu befreien, am 15. März 1807 erhielt er mit dem Bau der Festung Dux mußten die Bewohner im ersten Jahre drei und 8/1000 Gulden bezahlen. Die Stadt hatte natürlich auch „Anpart in der Kriegs“ beizutragen nach der Abrechnung. Die Kriegs z. B. bei Troppau gegen 1800, polnischen 1813, in Dresden 1815 und bei Gaußin

Die Hauptwerke waren planmäßig 1548 beendet, hörten damit die Leistungen der einzelnen Teile die Festung nicht auf. Um Lande Sternberg musste 1550 jeder am Walle 8 Tage arbeiten. Der Bauer musste jährlich für die beim Bau gebrauchten Viehsteuer Hafer. Jeder Kleinbauer musste wenigstens anden große Feldsteine anfertigen und Biegelschwellen liefern. Für das fürstliche Gebäude in der Festung verbrauchte der Sparwache fürst allein gegen 42 000 Steine, das Kupferdach des Schlosses kostete nur 7734 Gulden. Die Kosten für den Bau kamen auf 1554

Wiederholung: „Die Zahl der Einwohner ist auf über 84 000 gestiegen. Durch geschickte Geldgeschäfte im Kaiser und anderen Fürsten brachte er solche Einnahmen aber schnell zusammen.“

Schriftleitung: Curt Sessa.