

Neu Fahrland

Von den Wenden bis zur Wende

Chronik Teil 1

**Gemeinde Neu Fahrland
2003**

Herausgeber
Gemeinde Neu Fahrland

Autorin
Ursula Hinz

Bearbeitung und Gestaltung
Erich Neumann
Jürgen Handrich
Heike Hinz
Jörg Jandke
Christoph Ney

Druck
Brandenburgische Universitätsdruckerei
und Verlagsgesellschaft Potsdam mbH

Grußwort



Liebe Leserinnen und lieber Leser,

der erste Band der Ortschronik ist fertiggestellt und ich bin stolz darauf, dass die Chronik noch unter meiner Zeit als Bürgermeister von Neu Fahrland erscheinen konnte.

Unsere Gemeinde blickt auf eine lange und bewegte Geschichte zurück und erhält in der vorliegenden Ortschronik Leben und Gestalt.

In unserer schnelllebigen Zeit ist es notwendig, die Erinnerung an die Vergangenheit wach zu halten und an unsere Jugend weiterzugeben. Die Erkenntnisse über den Wert geschichtlicher Tradition und die Beschäftigung mit der Heimatgeschichte sind wichtige Voraussetzungen, um daraus Erkenntnisse und Kraft zur Meisterung der Gegenwart zu gewinnen. Echte Tradition ist nicht ein Traum von der „guten alten Zeit“, sondern ein belebender Ansporn zu neuem Schaffen, zur Erhaltung und Fortentwicklung von Werten, welche die Vergangenheit in unsere Hände gelegt hat.

Die Geschichte unserer Gemeinde ist zu allen Zeiten die Geschichte ihrer Bewohnerinnen und Bewohner. Alles, was Neu Fahrland geworden ist und erschaffen hat, verdankt es allein seinen Bürgern und deren lebendigem Bürgersinn. Wir müssen darauf achten, dass dieser Bürgersinn, von dem die Ortschronik uns und den nachfolgenden Generationen berichtet, erhalten bleibt als ein gutes und festes Fundament, auf dem die Zukunft unserer Heimatgeschichte ruht.

An dieser Stelle möchte ich meinen Dank an die Chronistin Ursula Hinz richten, die über Jahre hinweg in mühevoller Kleinarbeit dieses Werk zusammengetragen hat und dafür zum Tag des Ehrenamtes 2002 ausgezeichnet wurde.

Der Ortschronik wünsche ich eine gute Resonanz bei allen Bürgerinnen und Bürgern unserer Gemeinde, sowohl bei denen, die bereits seit langem hier leben, als auch bei jenen, die erst kürzlich zugezogen sind, und nicht zu vergessen auch bei unseren zahlreichen Gästen.

Ihr Bürgermeister

Manfred Cornehl

Vorwort

Diese Chronik entstand in den Jahren 1985 bis 1990. In der ersten Hälfte der achtziger Jahre wurde vom Ministerrat der DDR der Beschluss gefasst, dass in jedem Ort eine Chronik erstellt werden soll. Ich erklärte mich zur Mithilfe bei der Erarbeitung bereit. Leider fand sich damals kein weiterer Bürger Neu Fahrlands, um eine Gemeinschaftsarbeit in Angriff zu nehmen. So machte ich mich ans Werk. Ich habe es gern getan und es hat mir viel Freude bereitet. Ich lernte interessante, hilfsbereite Leute kennen, denen ich das Wissen um die Vergangenheit ihrer Familien und auch schöne Stunden verdanke. Diese Chronik kann aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

Im Jahr 2000 konnte die Chronik mit Hilfe von Erich Neumann ergänzt und teilweise berichtigt werden. Ich danke Herrn Neumann ganz herzlich für seine tatkräftige Unterstützung.

Ursula Hinz
im Winter 2000/2001

Inhaltsverzeichnis

Teil I

Entwicklung Neu Fahrlands und seiner weiteren Umgebung von der Frühgeschichte bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts	9
1. Die Landschaft in frühgeschichtlicher Zeit	9
2. Bewohner und gesellschaftliche Ordnung in frühgeschichtlicher Zeit	9
2.1. Kirchberg	9
2.2. Königswall	10
2.3. Entwicklung der Orte Fahrland und Hainholz	12
3. Die Nedlitzer Fähre – Ursprung des Ortes im Wandel der Jahrhunderte	14
3.1. Familie von Hake zu Machenow (Kleinmachnow) besaß die Fähreinkünfte zum Lehn	15
3.2. Der Große Kurfürst übergab Hof und Fähre dem Fährmann Matthias Müller in Erbpacht	15
3.3. Die Fährleute hatten Privilegien	15
3.4. Das Gut Nedlitz während des 30jährigen Krieges (1618-1648)	16
3.5. Der Kurfürst wünschte eine Brücke, Gutsbesitzer Müller baute sie	17
3.6. Die Müllers als Geschäftsleute	17
3.7. Nedlitz wurde Zollamt, Mehreinkünfte für Potsdam	18
3.8. König Friedrich Wilhelm I. und die Müllers	18
3.9. Kronprinz Friedrich (Friedrich II.) in Nedlitz	19
3.10. Fährhaus – erste Gaststätte in Nedlitz	19
3.11. Kein Brückengeld – Weg über das Eis?	20
3.12. Abgabenregelung Fährhaus	20
3.13. Die Gutsbesitzer und das Königshaus	20
3.14. Die Invalidenwache	22
3.15. Friedrich August Heinrich Müller kämpfte um sein Recht	23
3.16. Vergrößerung des Grundbesitzes	24
3.17. Bau der Ausfallstraßen in Richtung Norden	24
3.18. Aus der Holzbrücke wurde eine Steinbrücke	25
3.19. Sacrow-Paretzer Kanal – Entstehung der Insel	27
3.20. Familiengeschichte	28
3.21. Aus den Lebenserinnerungen von Walter Lutze	32
4. Die Anfänge einer weiteren Besiedlung in der Umgebung der Brücke	32
5. Magnus Friedrich von Bassewitz	33

Teil II

Entwicklung zur Kolonie Neu Fahrland im Gemeinde-Bezirk Fahrland - Entstehung einer neuen Gartensiedlung	36
1. Die ersten Obstzüchterfamilien	36
1.1. Familie Neumann	36
1.2. Familie Hornemann und Wolf	36
1.3. Familie Wartenberg	37
1.4. Familie Werl	38
1.5. Familie Lange	39
1.6. Familie Kania	40
1.7. Familie Parey	40
1.8. Das Leben der Obstzüchterfamilien war kein Zuckerschlecken	41
2. Die Gaststätten auf der Insel	42
3. Begüterte Bauherren entdeckten die reizvolle Landschaft	45
3.1. Der Bohmsche Besitz	45
3.2. Villa Sigismund	46
3.3. Die Siemens-Villa	48
3.4. Villa Adlon	50
3.5. Am Lehnitzsee Nr. 6	51
4. Am Wiesenrand	51
5. Anglerkolonie	53
6. Badeanstalten	54
7. Ringstraße	55
8. Reit- und Fahrschule Krampnitz	56
9. Am Stinthorn	56
10. Kirche, Friedhof und Schule	57
11. Öffentliche Verkehrsmittel	57
12. Gebietsreform 1938	57
13. 2. Weltkrieg	58
14. Kriegsende in Deutschland	59
15. Kriegsende in Neu Fahrland	61
16. Instandsetzung Nordbrücke	63
17. Instandsetzung Südbrücke	64
18. Enteignungen	64
19. Erste Verwaltungsversuche	65
20. Militärmission	66

Teil III

Neu Fahrland als selbstständige Gemeinde in der Deutschen Demokratischen

Republik	68
1. Gemeindeverwaltung in der DDR	68
2. Geschäfte, Handwerk, Dienstleistungen	69
3. Schule im Wandel	72
4. Kindergarten	76
5. Kinderkrippe	77
6. Jugendklub	78
7. Kunstschaffende	79
8. Heinrich-Heine-Sanatorium	81
9. Entstehung und Entwicklung des Kreisbetriebes für Landtechnik (KfL)	82
10. Gärtnerische Produktionsgenossenschaft (GPG)	84
11. Bauen im Jahre 1970	89
12. Volkseigener Betrieb (VEB) Deponie	91
13. Autobahnbaukombinat (ABK)	91
Nachwort	95
Zeittafel	96
Quellenverzeichnis	99
Schlusswort	101

Teil I

Entwicklung Neu Fahrlands und seiner weiteren Umgebung von der Frühgeschichte bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts

1. Die Landschaft in frühgeschichtlicher Zeit

(übernommen aus „Territorien der Mark Brandenburg“ von E. Fidicin)

Das Gebiet, in dem der heutige Ort Neu Fahrland liegt, wurde als Havelländisches Luch bezeichnet. Es war das Haupttal der Havelniederung und erstreckte sich von der Mündung der Spree in die Havel, in westlicher Richtung bis zum Hohennauschen See und südlich in mehrere Spalten zur Havel. Die höher gelegenen Gebiete bildeten große Plateaus und kleine Inseln. Dieses Luch war einst ein großer, fast zehn Meilen langer und zwei Meilen breiter See, der sich südlich in die Havel ergoss. Von den vielen kleinen Plateaus, welche einst durch Arme des Havelsees gebildet wurden, sind ganz besonders die Inseln Potsdam und Töplitz zu erwähnen, die einst von der Havel gänzlich umflossen waren.

Durch natürliche Austrocknung, aber auch durch menschliche Beeinflussung, hat sich die Landschaft ständig verändert. Innerhalb dieses verhältnismäßig weit reichenden Havelländischen Luchs wurde ein Teil als „Havelland auf der Heide“ bezeichnet. Es umfasste den Landstrich, der als nördliche Grenze eine bruchige Niederung bei Spandau hatte, im Westen vom Wittensee (Weißer See) und der Wublitz, im Süden und Osten von der Havel begrenzt wurde. Das hügelige Terrain war von dichtem Hochwald bedeckt. In diesem durch Moor, dichten Wald und Wasserläufe unzugänglichen „Havelland auf der Heide“ liegt unser heutiger Heimatort.

Das Gebiet konnte von Süden her nur durch eine Furt in der Havel, an der dann sehr früh eine Fähre - die Nedlitzer Fähre - eingerichtet wurde, erreicht werden.

2. Bewohner und gesellschaftliche Ordnung in frühgeschichtlicher Zeit

2.1. Kirchberg

Wer die alten Bewohner unserer Gegend waren, welche den Bergen, Flüssen und Inseln zuerst ihre Namen gaben, kann nicht nachgewiesen werden. Es steht jedoch fest, dass in unserer Gegend schon vor 17.000 Jahren Menschen lebten. Funde von Geräten, Haarresten, einem Skelett, die bei der Durchführung großer Bauvorhaben, wie z. B. des Sacrow-Paretzer Kanals und der Krampnitzer Kasernen, gefunden wurden, beweisen das. Erst Ptolemäus (Astronom um 140 v. Chr.) berichtet, dass die Semnonen, ein Stamm des großen germanischen Suevenvolkes, östlich von der Elbe bis zum Flusse Suebus (Oder) gesessen haben. Was aus diesem Volke geworden ist, sagt

uns die Geschichte nicht. Man meint, dass es sich der großen Völkerwanderung in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung angeschlossen hätte. Seine alten verlassenen Wohnplätze wurden hierauf von den Wenden, einem slawischen Volk, das von Osten eingewandert war, in Besitz genommen.

In unserem Ort gibt es eine Straße mit dem Namen „Am Kirchberg“. Der Kirchberg, die höchste Erhebung im Waldstück Hainholz, trug einst den Namen Hünenberg. Diese Bezeichnung lässt vermuten, dass die Semnonen hier schon einen „Heiligenhain“ mit Opfer- und Begräbnisstätte gehabt haben mögen. Es wird angenommen, dass die nachrückenden Wenden diese Kultstätte dann zu einem Tempel umgestalteten, in dem sie ihre Götter verehrten.

Später, als sich das Christentum hierher ausbreitete, wurde dieser Tempel zu einer kleinen christlichen Kirche umgebaut. Im 17. Jahrhundert war diese fast verfallen und wurde im Jahr 1694 bis auf das Fundament abgetragen. Bei späteren Nachforschungen sind in den Grundmauern noch diverse Gegenstände gefunden worden, die zu der Annahme berechtigen, dass der Ort einst als Opferstätte gedient haben müsste.

Fontane schrieb in einer Schilderung von vor rund 100 Jahren: *„Eine kaum minder interessante Wegstrecke bildet das Gehölz, in das die Fahrländer Straße unmittelbar nach Passierung der Brücke, einmündet. Dieses Wäldchen führt den Namen des Hainenholzes und aus seiner Mitte hervor steigt der größte Berg dieser Gegenden, der Kirchberg. Es verlohnt sich durchaus, ihn zu besteigen. Seine Höhe ist 270 Fuß. Das landschaftliche Bild, das sich von seiner Kuppe aus dem Auge darstellt, ist sehr schön und würde noch schöner sein, wenn nicht die Bäume, die den oberen Abhang umstehen, mit ihren Kronen allmählich über die Kuppe des Berges hinausgewachsen und dadurch einem Umblick hinderlich geworden wären. Wo er sich indessen bietet, ist er von großem Reiz und dem Wald- und Wasserpanorama nah verwandt, das ein Blick von den Müggelbergen gewährt. Wie der Königswall unten, so ist die Kirchbergkuppe hier oben ein ergiebiges Feld für die Konjunkturalhistorie, wie jener als ein Kamp der Wenden, so wird dieser als eine Opferstätte bezeichnet. Sehr leicht möglich, aber schwer nachweisbar! Was man jetzt noch auf der Kuppe des Kirchberges findet, deutet auf viel spätere Zeiten hin. Man begegnet Feldsteinfundamenten, dazu zerkrümelten Ziegel- und Mörtelresten, die, so gering sie sind, doch kein Zweifel darüber lassen, dass hier ein Backsteinbau gestanden habe. Auch ist es noch keine 30 Jahre her, dass hier, zehn Fuß hoch, ein Mauerwerk auftrat, das unverkennbar einem christlichen Gotteshaus zugehörte.“*

2.2. Königswall

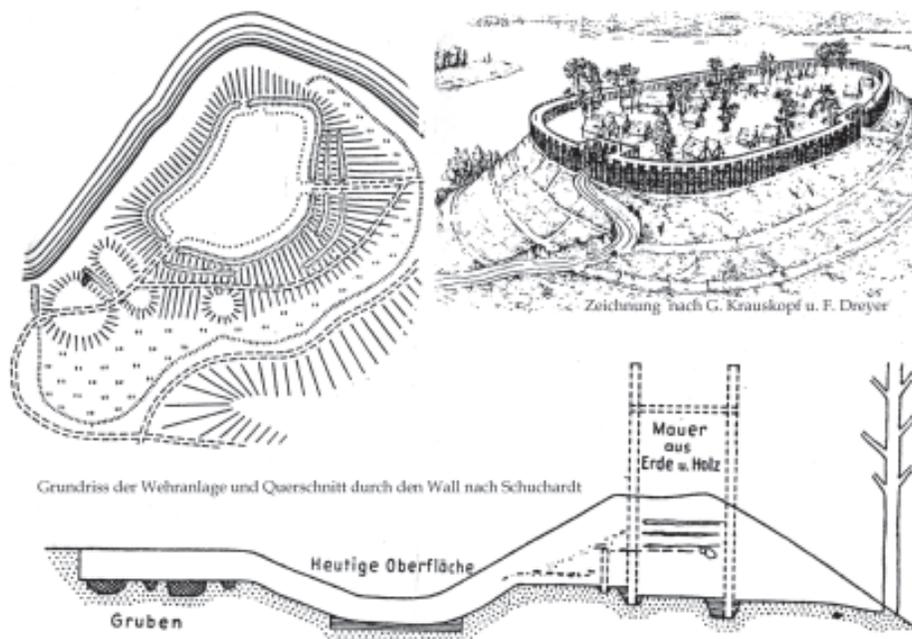
 in dagegen noch teilweise erhaltenes Bauwerk aus der grauen Vergangenheit ist die Römerschanze. Diese Befestigungsanlage ist auch unter den Namen Räuberschanze und Königswall bekannt. Alle drei Namen sind unbegründete Bezeichnungen. In alten Aufzeichnungen findet man den Begriff Königswall, der bis heute in

amtlichen Veröffentlichungen benutzt wird.

Im Königswall, am Ufer von Lehnitz- und Jungfernsee, liegt die vorgeschichtliche Burganlage. Dieser Platz bot eine sehr günstige Gelegenheit, eine starke Schutzwehr zu errichten. Ein Hügel erhob sich 20 Meter über dem Seespiegel. Er war an zwei Seiten von Wasser, am verbleibenden Teil von einem breiten Sumpfgürtel umgeben, der durch einen kurzen Durchstich mit den Seen verbunden werden konnte.

Im Jahre 1909 fand eine große Grabung unter C. Schuchardt (geb. 1859, gest. 1943, Urgeschichtsforscher, insbesondere für ur- und frühgeschichtliche Befestigungsanlagen) statt. Es konnte festgestellt werden, dass der Königswall eine bronzezeitliche Burgstelle und damit das größte, bedeutendste frühgeschichtliche Kulturdenkmal des Potsdamer Havellandes darstellt. Der länglich ovale Ringwall misst im Durchmesser von Nord nach Süd 175 Meter und von Ost nach West 125 Meter. Der heute noch erkennbare Wall ist der Überrest einer ursprünglichen Holzerdemauer von sechs Meter Höhe und drei Meter Breite. Die Mauer bestand aus zwei parallelen, mit Flechtwerk zusammengehaltenen und durch Lehmbewurf vor Regen geschützten Pfahlwänden, zwischen denen Erde aufgefüllt war. Innerhalb der umwallten Fläche standen Häuser. Pfostenlöcher ergaben Hausgrundrisse von 11,55 Meter mal 6,60 Meter mit einer Vorhalle von 3,30 Meter Länge.

Auch dieses Bauwerk wurde, nachdem die Semnonen unsere Gegend verlassen hatten, durch die nachrückenden Slawen als Schutzwehr teilweise ausgebaut und bis zum



Königswall (Römerschanze) bei Krampnitz

Jahre 1160 bewohnt oder auch nur in Kriegszeiten als Zufluchtsort benutzt. Es ist jedoch anzunehmen, dass nicht alle Angehörigen germanischer Stämme unsere Gegend während der Völkerwanderung verlassen haben, dass ein Teil im unzugänglichen Innern des Havellandes verblieben war, der dann mit den Slawen bis zum 11. Jahrhundert friedlich zusammen lebte.

2.3. Entwicklung der Orte Fahrland und Hainholz

Unser Heimatort besteht als selbständige Landgemeinde erst seit dem Jahre 1952. Bis zu diesem Zeitpunkt gehörte die gesamte Feldmark bis zur heutigen Nordbrücke zu Fahrland. Dieser Ort gab letztlich auch unserer Gemeinde ihren Namen. Deshalb ist es notwendig, sich an dieser Stelle mit der Entwicklung auf dem ganzen Gebiet zu beschäftigen.

Es wurde schon erwähnt, dass im Süden unseres Gebietes eine Furt bestand, die sich außerdem an der schmalsten Stelle des Zusammenflusses von Jungfernsee und Weißem See (früher Havelseen) befand. Daher führte eine alte Heerstraße von Sachsen her über die Insel Potsdam durch die Furt in der Havel in unser Gebiet hinein nach Spandau, aber auch am jetzigen Fahrland vorbei bis Dyrotz. Dort teilte sie sich und verlief einerseits in Richtung Brandenburg, andererseits in Richtung Nauen.

In Spandau und Brandenburg gab es feste Burganlagen. Wohl um diese Straße zu beherrschen, entstand in ihrer Nähe, im heutigen Dorf Fahrland, auf einer damaligen Insel, das feste Schloss Vorland. Dieser Name tauchte in dieser Form zuerst in einer Urkunde vom Jahre 1197 auf und veränderte sich zu Ende des 15. Jahrhunderts in Vareland, Farelund und letztlich zu Fahrland. Der Name deutet darauf hin, dass das Schloss von Deutschen angelegt wurde und zwar an der Grenze eines bis dahin noch nicht benannt gewesenen, vielleicht als noch nicht zum Havelland gerechneten Landstrichs angesehen wurde. Vielleicht also ist der Name als „Vorland zum Havelland“ entstanden. Vorgänge ähnlicher Art sind in der Geschichte vielfach anzutreffen.

Seit der Zeit Albrechts des Bären (geb. 1100, gest. 1170, Begründer der Mark Brandenburg) kam es in dieser Gegend zu keinen Kampfhandlungen mehr. Schloss Vorland lag nicht mehr an einer feindlichen Grenze. Deshalb mag es seinen Schutzwehrcharakter eingebüßt haben. Es diente nun als Stützpunkt für die Landesverwaltung. Es beherbergte die Vogtei, zu der bis zum 14. Jahrhundert das „Havelland auf der Heide“ gehörte. In der Urkunde vom Jahre 1197 wird als Vogt im Vorlande ein gewisser Heinrich genannt, dessen Nachkommen sich den Namen „von Vorland“ gegeben hatten und im 14. Jahrhundert noch in Hainholz bei Vorland begütert waren. Nach dem Landbuch des Jahres 1375 waren manche Orte an andere Besitzer übergegangen.

Das Schloss Vorland gehörte jetzt einem Ritter Peter Schenk, der gleichzeitig Herr des damaligen Städtchens Vorland und dem Honehof (auf dem Zipunt, im Volksmund

auch Siegbund-Berg genannt) war.

Etwa um 1450 gingen Schloss und Städtchen Vareland in den Besitz der Familie von Stechow über. Diese Familie verfügte über einen sehr großen Grundbesitz, der mehrere Orte umfasste.

Ihr gehörte aber auch das Gut Hainholz, das vom Königswall mit den Rehbergen bis zum Hainholz mit Stinthorn und Elsbruch reichte.

Auf welche Weise das Gut Hainholz, welches sich noch im Jahre 1375 im Besitz eines Hermann Vorland befand, an die Familie von Stechow gelangte und wüst geworden war, ist nicht mehr feststellbar. Das Schlossregister (Steuerregister) vom Jahre 1450 führte Hainholz nicht mehr auf, und nur das Gehölz erinnert noch an dessen Existenz. Das Dorf lag nicht in dem Gehölz, sondern an dessen Rande, am Krampnitzsee (heutiges Dorf Krampnitz und ehemaliges Kasernengelände). Nur die Schäferei bestand noch

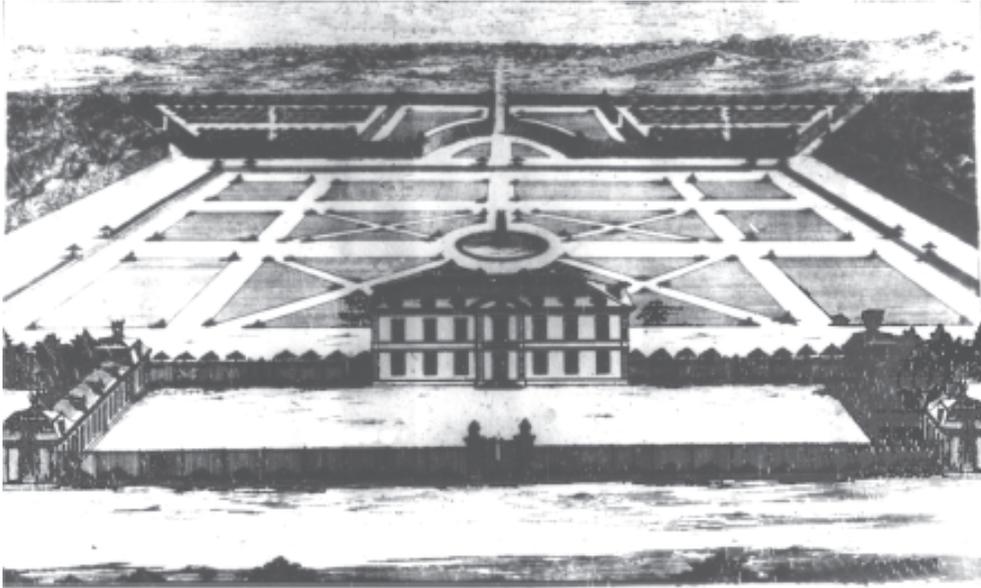


Skizze des ehemaligen Gutes Hainholz

fort, im alten Amtsregister stets „Krampnitz“ oder „Hainholz“ genannt. Die gesamten Ländereien gehörten dann als Forst zum Rittergut Fahrland.

Die letzten Besitzer aus der Familie Stechow verkauften im Jahre 1693 ihre Fahrländer Güter an den Kurfürsten Friedrich III. für 50 000 Taler. Dieser ließ das alte Schloss abtragen und dafür ein „neues Lusthaus von zwei Etagen mit sieben Logamenten“ errichten, das zugleich als Amtshaus dienen sollte. Um zusätzlich Material zur Herstellung der Amtsgebäude zu erhalten, soll die Kirche auf dem Kirchberg im Hainholz abgebrochen worden sein.

Lange gehörten die Ländereien des ehemaligen Gutes Hainholz als Forst zu den Domänengütern. Im Laufe der Jahrhunderte verkleinerte sich der Grundbesitz der Domäne Fahrland. Der letzte Pächter machte 1936 Bankrott. Der Heeres-Fiskus übernahm



Das königliche Schloss zu Fahrland im Jahre 1733

das Gut. Es wurde 1945/46 im Rahmen der Demokratischen Bodenreform aufgeteilt und mit den Wirtschaftsgebäuden den Neubauern übergeben. In dem umgebauten Gutshaus befanden sich einige schulische Einrichtungen Fahrlands. Heute ist dort der Kindergarten.

3. Die Nedlitzer Fähre – Ursprung des Ortes im Wandel der Jahrhunderte (Auszug aus „Mitteilung des Vereins für die Geschichte Potsdams“)

Der Ort Nedlitz wurde urkundlich erstmalig in einem Kaufbrief erwähnt, wonach Herzog Rudolf von Sachsen dem Dom-Capitel zu Brandenburg die Insel und die Stadt Potsdam am 27. Februar 1323 verkaufte. In der Zeit bestand Nedlitz aus einem Hof, unten am Berge, als herrschaftlicher Sitz (bis 1990 Kreisbetrieb für Landtechnik, danach Amtsverwaltung) und der Fähre. Ein Übergang über die Havel muss aber schon früher an dieser Stelle vorhanden gewesen sein, wie aus den vorherigen Beschreibungen von Straße und Furt hervor geht. Zum zweiten Mal wurde Nedlitz im Jahre 1421 erwähnt, als ein Hans von Etzin den Hof besaß.

3.1. Familie von Hake zu Machenow (Kleinmachnow) besaß die Fähreinkünfte zum Lehn

Die Einkünfte von der Fähre, zu der ebenfalls ein Hof mit Land und Vieh gehörte, jedoch hatte Hans von Hake zu Machenow vom damaligen Markgrafen zum Lehn erhalten. 1435 wurden auch die Söhne mit dieser Gerechtigkeit belehnt. In den Jahren 1475 und 1511 wiederholte sich dieser Vorgang jeweils für die Nachkommen der Familie von Hake.

Die Einkünfte von der Fähre bestanden für den Lehnherrn in 60 Hühnern, bei Hochzeiten in der Familie der von Hakes auf Machenow in drei Tonnen Landwein und für eine Seitenlinie der von Hakes in Geltow in einer halben Tonne Landwein. Ferner hatten die von Hakes und ihr Gesinde nicht nur freie Überfahrt, sondern auch beim Aufenthalt freies Essen und Trinken, außerdem Futter für das Vieh. Dafür aber standen auch die Fährbesitzer unter dem Schutze der von Hakes.

3.2. Der Große Kurfürst übergab Hof und Fähre dem Fährmann Matthias Müller in Erbpacht

Der Hof Nedlitz wechselte mehrmals den Besitzer, bis er 1657 vom Kurfürsten Friedrich Wilhelm gekauft wurde. Er schlug ihn dem Amte Potsdam zu. Das Lehensverhältnis zwischen denen von Hakes und dem Fährbesitzer hörte zu dieser Zeit auf.

Das Amt Potsdam übergab Hof und Fähre in Erbpacht an den Fährmann Matthias Müller. Die Abgabe bestand in vier Tonnen Wein jährlich, die 1684 in zwei Tonnen jährlich umgewandelt wurde. So ging der alte Hof Nedlitz in den Besitz der Familie Müller über, um der Kern des nachherigen bedeutenden Grundbesitzes zu werden. Es ist anzunehmen, dass Matthias Müller schon seit 1588 Fährmann und Besitzer der Fähre war. Das geht aus einer Eingabe hervor, in der Otto von Hake an den Kurfürsten ganz ausdrücklich Matthias Müller als Fährmann erwähnte.

Der erste urkundlich aufgeführte Fährmann hieß Jesper Selwelank. Diese Urkunde stammte aus dem Jahre 1521. Nach diesem Fährmann war 1581 ein Fritz Diricken der nächste. Dieser verkaufte dann die Fähre im Jahre 1586 für 750 Gulden an Lorenz Brüning. Ab 1588 ist uns schon Matthias Müller als Fährmann bekannt.

3.3. Die Fährleute hatten Privilegien

Es stand ihnen zu:
> jährlich drei Wispel Gerste zu verbrauchen (altes Getreidemaß in Preußen, ein Wispel = 13,1908 hl)

- > freies Brennholz aus dem zu Fahrland gehörenden Holze zu entnehmen, wofür jedoch die Rittergutsbesitzer von Fahrland freie Überfahrt für sich und ihr Gesinde hatten
- > so viel Schweine zu halten, wie sie wollten
- > 18 bis 19 Stück Rindvieh zu halten
- > 200 Stück Schafe zu halten
- > drei Pferde auf die Weide zu treiben

Weiter gehörten zu ihrem Anwesen:

- > ein Weinberg
- > ein Stück Acker
- > zwei Gärten beim Hause
- > ein Wehr von sieben Körben und ein Haken von zwei Körben (beides Geräte zum Fischfang)

Das Fährhaus war frei vom Zehent und bezog

- > das Fährgeld
- > vom Amte das Hufenkorn
- > von den Bornstedter Kossäthenhöfen eine bestimmte Menge Korn, je nach Größe des Hofes.

Über die richtige Lieferung dieser Abgaben brachen allerlei Streitigkeiten aus, wie dies in der Natur der Sache solcher unbequemen Zwangsabgaben liegt. Einige entsprechende Eingaben an den Kurfürsten sind erhalten. Es fällt auf, dass sie meist zugunsten des Fährmanns entschieden wurden.

3.4. Das Gut Nedlitz während des 30jährigen Krieges (1618-1648)

Das Gut Nedlitz wurde während des Krieges zerstört und wohl auch die Gebäude des Fährgutes beschädigt. Der Große Kurfürst hatte nach dem Kriege erst vieles wieder aufgebaut. Die Fähre spielte während dieses Krieges eine bedeutende Rolle, wurde sie doch von den durchziehenden Truppen benutzt. Im Jahre 1626 wurde die Fähre auf Befehl des Kurfürsten nach Spandau gebracht, um den feindlichen Truppen den Übergang zu verwehren. Dort wurde sie zerstört. Es ist wohl nicht anzunehmen, dass der Verkehr bei Nedlitz nun ganz unterbrochen war. Fußgänger wurden in Kähnen übergesetzt. Man muss auch bezweifeln, dass dem Eindringen größerer Menschenmengen dadurch Einhalt geboten wurde, denn die ganze Mark Brandenburg wurde ja in den Krieg einbezogen. Trotz des teilweise gestörten Überganges an der Fähre und der drückenden Kriegssteuer haben die Gutsherren pünktlich ihrer Abgabepflichten an den Fährmann genügt. Mit dem Eindringen der fremden Truppen kamen die entsetzlichen Geißeln des Krieges - Pest und Hunger. Die Jahre 1631 bis 1640 waren Schreckensjahre. In den umliegenden Dörfern starben die Menschen an Pest und Hun-

ger oder sie waren als Soldaten im Krieg. Viele Gehöfte standen leer. Die adligen Grundbesitzer nahmen diese Gehöfte an sich, zahlten aber die vorgeschriebenen Abgaben an den Fährmann Müller nicht. Wahrscheinlich konnten sie es nicht. Der Fährmann reichte daraufhin ein Gesuch an den Kurfürsten ein, das ihm zu seinem Recht verhelfen sollte. Diese Angelegenheit zog sich sieben Jahre hin. Der Gerichtsbescheid vom 29. November 1647 legte den Besitzern die Erfüllung ihrer Verpflichtung gegenüber dem Fährmann auf. Von den herrenlosen Höfen sollte ihm so viel Acker überlassen werden, dass er die ihm zustehenden Naturalien selber ernten könnte. Während der Regierung des Großen Kurfürsten erholte sich die Mark Brandenburg verhältnismäßig schnell.

3.5. Der Kurfürst wünschte eine Brücke, Gutsbesitzer Müller baute sie

Auch der Familie Müller muss es während dieser Zeit gut ergangen sein. Sie war ja seit 1657 Besitzer des herrschaftlichen Hofes und des Fährgutes. Der Kurfürst bewog den Fährbesitzer Müller, statt der Fähre eine Holzbrücke zu errichten. Das Bauholz dafür bekam er frei geliefert. Der Kurfürst reiste oft mit seinem Gefolge nach Oranienburg. Das Übersetzen war recht zeitaufwändig, daher der Wunsch nach einer Brücke. Wahrscheinlich ist die Brücke im Jahr 1682 vollendet gewesen.

Müller bat den Kurfürsten um Bestätigung der alten Privilegien, die ihm auch zugestanden wurden. Er durfte nun für jedes Pferd sechs Pfennige, von jedem Fußgänger drei Pfennige Brückengeld erheben. Es war dies der gleiche Betrag, der vorher für die Überfahrt gezahlt werden musste. Der Kurfürst mit seinem Gefolge sollte jedoch gebührenfrei passieren dürfen. Außer dieser Verpflichtung musste der Fährmann bei Vermählungen im kurfürstlichen Hause jedes mal vier Tonnen Wein liefern. Seit 1684 aber hat das Amt keinen Wein mehr erhalten, dafür wurden jährlich zwei Taler entrichtet. Als Vergütung für die freie Passage des Hofstaates ließ der Kurfürst dem Fährmann jährlich zwei Wispel Roggen verabreichen, die ihm aber trotz unermüdlichen Kampfs 1708 wieder abgenommen wurden, nachdem sie ab 1689 schon auf zwölf Scheffel gekürzt worden waren.

3.6. Die Müllers als Geschäftsleute

Die Familie Müller erwies sich in den Folgejahren ebenfalls als recht geschäftstüchtig. Obwohl ihr 1688 die Braugenehmigung aus Konkurrenzgründen entzogen wurde, weil der Kurfürst in Bornstedt ein Brauhaus betrieb, ist nachweislich auf dem Fährgut bis 1737 Bier gebraut und ausgeschenkt worden. Der Erbauer der Brücke glaubte nun, einerseits ein gewisses Gewohnheitsrecht, wie beim Bierbrauen, zu haben, andererseits Ansprüche erheben zu können, die er bei der Fähre nicht hatte. So verlang-

te der Brückenmann jetzt auch von der Familie von Stechow in Fahrland das gesetzliche Brückengeld. Hierauf ergab sich ein Streit, der vom Gericht folgendermaßen geschlichtet wurde: Die von Stechow gaben dem Brückenmann jährlich zwei Scheffel guten Roggen von ihrem Ritteracker, jährlich ein viertel Roggen von den herrenlosen Gehöften, solange sie sie bewirtschafteten. Dafür durfte der Brückenmann kein Holz mehr aus den Wäldern der Stechow's holen. Diese konnten aber die Brücke frei passieren.

Einen weiteren Streit gab es mit einem Herrn von Wartenberg, dem Marquardt gehörte. Er umging die Nedlitzer Brücke, indem er die Erlaubnis erwirkte, den Schorinschen Damm zu benutzen. Mit der Zeit passierten viele den Damm, und den Müllers ging das Brückengeld verloren. Auf eine Klage an den Kurfürsten wurde Herr von Wartenberg beauftragt, vor dem Damm einen Schlagbaum aufzustellen und keinen Fremden, bei Verlust des eigenen Vorrechts, die Durchfahrt zu gestatten. Die Müllers bekamen wieder ihr Brückengeld.

3.7. Nedlitz wurde Zollamt, Mehreinkünfte für Potsdam

Jm Jahre 1716 errichtete das Zollamt Potsdam ein Nebenzollamt bei der Nedlitzer Brücke und übertrug den Müllers die Kontrolle, wofür vier Taler jährlich gezahlt wurden. Diese Zolleinrichtung war als notwendig empfunden worden, weil sächsische Fuhrleute, nachdem sie die Nedlitzer Brücke passiert hatten, gleich nach Baumgartenbrück fuhren, ohne die Stadt Potsdam zu berühren, also keinen Zoll zahlten.

Ähnlich war es mit Berliner Fischkäufern, die mit Kähnen ihre Fische von Fahrland holten. Sie zahlten in Potsdam gewiss keinen Zoll. So wurde bei der Brücke ein Wasserbaum angebracht, der das unbefugte Durchfahren der Schiffe verhinderte. Diese Zollstelle hat sich für das Amt Potsdam gut bezahlt gemacht. Es wurden jetzt in Nedlitz mehr Fischkähne verzollt, als vorher in Potsdam.

3.8. König Friedrich Wilhelm I. und die Müllers

Der Preußenkönig Friedrich Wilhelm I. (der Soldatenkönig) bestätigte die Urkunde, in der der Familie Müller nach Errichtung der Brücke die Privilegien erhalten blieben, mehrmals. Er war der Familie wohl gesonnen und besuchte sie oft. Er ließ sich dann des öfteren von der Hausfrau ein Gericht frisch gefangener Fische kochen, wobei er sie stets ermahnte: „Lasse sie die Fische ja überlaufen (überkochen), sonst schmecken sie nicht!“ Nach 1726 ließ der König auf seine Kosten ein Angelhaus errichten. Es reichte im Südosten weit in die Havel hinein. Der obere Teil war mit Glasfenstern versehen, und man hatte einen herrlichen Ausblick über den Jungfernsee nach Glienicke.

3.9. Kronprinz Friedrich (Friedrich II.) in Nedlitz

Eine interessante Begebenheit, die sich im Angelhaus mit Friedrich II. als Kronprinz um 1730/31 abspielte, soll hier erzählt werden: *„Als der Kronprinz in Ruppin seine Garnison angewiesen erhalten hatte, trafer sich mehrmals auf der Nedlitzer Fähre mit seinen Potsdamer Freunden. Das war dem König zu Ohren gekommen, dessen schwieriges Verhältnis zu seinem Sohn allen bekannt war und noch heute ist. Bei einem solchen frohen Gelage war es einmal etwas zu munter zugegangen. Im Überschwang des Frohsinns waren die Glasscheiben des eben erwähnten Angelhauses fast gänzlich zertrümmert worden. Da hieß es plötzlich, der König werde kommen. Die gewitzte Hausfrau ließ sofort einen Glaser aus Potsdam holen und den Schaden beheben. Mit dem letzten Besenstrich durch die Magd, die das Angelhaus wieder in Ordnung gebracht hatte, kam der König wirklich an. Die ganze Gesellschaft aber hatte sich in Scheunen und Ställen versteckt. Zu des Königs Beruhigung fanden die mit Suchen Beauftragten natürlich niemanden.“*



Kronprinz Friedrich II. (ca.1728)

3.10. Fährhaus – erste Gaststätte in Nedlitz

Bei Fährstellen, an lebhaften Heerstraßen, besonders in weiter Entfernung von Ortschaften, ergab sich schon immer das Bedürfnis der Durchreisenden nach Erfrischung durch Speise und Trank. Nedlitz wurde auch immer mehr ein beliebtes Ausflugsziel für Offiziere und Bürger Potsdams. In Folge dessen bat Müller am 22. April 1727 König Friedrich Wilhelm I. um die Erlaubnis, im Fährhause fremde Weine und eigen gebräutes Bier und Branntwein ausschenken zu dürfen. Der König schrieb eigenhändig auf das Gesuch: *„Allerhand Bier, aber kein ausländisch. F. W.“* Damit besaß Guts- und Fährhausbesitzer Müller die Genehmigung, Gäste mit Speisen und Trank zu bewirten, genannt: *„Schankgerechtigkeit“*. Müller entrichtete nun jährlich zwei Taler Branntweinsteuer und bezog das fremde Bier von Potsdam. Was solche Zusagen eines Königs manchmal wert waren, zeigt folgendes Vorkommnis: Obwohl Friedrich Wilhelm I. die Schankgerechtigkeit von Wein, selbstgebrautem Bier und eigen destilliertem Branntwein den Fährbesitzern verliehen hatte, erhob doch der Fiskus 1737 gegen den damaligen Besitzer einen Prozess wegen unbefugten Brauens und Branntweimbrennens. Familie Müller konnte anhand von Urkunden die Genehmigung zum Brauen und Brennen nachweisen und wäre wohl siegreich aus dem Streit hervorgegangen. Der König

griff jedoch ein, schlug den Prozess nieder und verlegte die Braugerechtigkeit in das Amt Fahrland, beließ jedoch die Schankgerechtigkeit in Nedlitz. Der Grund zu diesem Verhalten des Königs lag in einer Amts-Brau- und -Brennerei, die in Fahrland eingerichtet worden war. Man brauchte Absatzmöglichkeiten und sah eine gute in der „Nedlitzer Fähre“, wo reger Verkehr herrschte. So wurde Nedlitz also von Fahrland mit Bier und Branntwein versorgt. Es wurden hier aber nicht nur Fahrländer Gebräue ausgeschenkt, sondern auch fremde Branntweine und Ruppiner Bier. Letzteres war ein Lieblingsgetränk der wohlhabenden Krugbesucher. Das Amt Fahrland befürchtete eine Einbuße und verlangte Zapfengeld für das fremde Bier. Hiergegen konnten sich die Müllers erfolgreich wehren.

3.11. Kein Brückengeld – Weg über das Eis?

Eine andere Einnahmequelle wurde den Müllers jedoch verwehrt. Während der Regierungszeit Friedrich II. gab es wieder Streit wegen des Brückengeldes. Müller verlangte sogar, dass es Fußgängern verboten werden soll, im Winter über das Eis zu gehen. Das ging dem Gericht nun doch zu weit, und es wurde sinngemäß folgendes entschieden: Die Privilegien von 1682 wurden zwar bestätigt, jedoch etwas abgeändert. Es kann niemand gezwungen werden, seinen Weg absolut über die Nedlitzer Brücke zu nehmen, wenn er anders auch, vielleicht schneller oder leichter an sein Ziel kommt.

3.12. Abgabenregelung Fährhaus

In diesem Zusammenhang wurde erstmalig in den Akten erwähnt, welche Abgaben die Fährbesitzer zu leisten hatten. Es waren dies lediglich drei Mandel Hühner (1 Mandel=15 Stück), a Stck. drei Groschen gerechnet, an das Amt Fahrland. Das waren fünf Taler, 15 Groschen. Dagegen lieferte das Amt an den Erbbesitzer zwei Scheffel Roggen jährlich für freie Passage der Amtdienerschaft.

3.13. Die Gutsbesitzer und das Königshaus

Während der Regierungszeiten Friedrich Wilhelm I. und Friedrich II. vergrößerte die Familie Müller ihren Grundbesitz bedeutend. Sie waren reiche und geachtete Leute. Ihre Töchter heirateten nach Sanssouci. So war der Schwager von Tobias August Müller der königliche Bau-Inspektor Manger. Von 1778 bis 1780 sollte eben dieser ein massives Wohnhaus für Müllers erbauen. Es wurde nur zur Hälfte fertig, weil es nun an Geld mangelte. Daneben stand ein altes Gesindehaus. Zum Weiterbau des Hauses erhielten die Müllers im Jahre 1805 die noch fehlenden 3.000 Taler auf ein Gesuch hin. Sie erhielten auch das Bauholz nach der Forsttaxe, den von Abgaben be-

freiten Transport der nötigen Materialien, sowie auch freie Verabreichung der Bruchsteine gegen Erstattung der Transportkosten. Dieses Gnadengeschenk hatte folgende Ursachen: Unter der Regierung von Friedrich Wilhelm I. und Friedrich II. wurden viele



Wohnhaus der Familie Müller 1778 / 80, erste Nedlitzer Brücke aus Holz

Söldner aus aller Herren Länder angeworben. Da diesen „Werbungen“ nicht immer freiwillig Folge geleistet wurde, kam es häufig zu Fahnenfluchten. Die Grenze nach Sachsen erleichterte die Flucht. Um die Flüchtenden am Verlassen der Insel Potsdam zu hindern, wurden an allen Brücken über die Havel Wachen aufgestellt. So auch hier an der Nedlitzer Brücke. Die Wache bestand zunächst aus zwei, später, etwa um 1800, aus vier Invaliden. Die Wachstube war in einem alten Hause, der „Fischerhütte“ untergebracht. Hier wohnte ebenfalls der Fischer. Die Hütte gehörte der Familie Müller und war so baufällig geworden, dass sie einzustürzen drohte. Müller bat nun in einem Immediatgesuch vom 20. November 1804 den König um 3.000 Taler zum Weiterbau seines Hauses. Zur Begründung schrieb er:

„Seit verschiednen Jahren wird das Dorf Nedlitz und mein Gehöft im Manöver mit drei Kompanien vom Jägerregiment belegt und müssen die Majors sich sehr eng und schlecht behelfen und die Gemeinen sogar selbst in meinen Schafställen einquartiert werden. Um drohende Gefahr bei der Invalidenwache zu verhüten und denen Offiziers unserer Manöverinquartierung benötigten Raum zu verschaffen, flehe Ew. K. M. Gnade ich alleruntertänigst, in Rücksicht meiner Belästigung mit den häufigen Märschen der Rekruten-Kommandos, der häufigen Kriegsführen bei Hin- und Herschaffung der Bagage, der in der Manöverzeit meine Brücke frey passie-

renden Cavallirie und Infanterie zu geruhen: Zur besseren Unterbringung der bei mir und im Dorfe Nedlitz äußerst schlecht einquartierten Offiziers, sowie auch zur Invalidenwache, den noch fehlenden Teil meines zu bauen angefangenen Hauses, wozu nicht viel über 3 000 Taler erforderlich sein wird, allergnädigst mir vollenden zu lassen ...“

3.14. Die Invalidenwache

Der König bewilligte laut. Cabinets-Ordre vom 25. Dezember 1804 die 3.000 Taler unter der Bedingung, dass Müller die Invalidenwache in seinem Hause zu halten habe und dies gerichtlich auf dem Grundstück eingetragen werde. Das Justiz-Amt zu Fahrland entwarf einen Vertrag, einige Punkte daraus sollen interessehalber angeführt werden:

- Die einzurichtende Wachstube musste geräumig sein, im unteren Stockwerk mit der Aussicht nach der Straße und der Brücke angelegt und als Wachstube mit einem guten Ofen und einer Pritsche eingerichtet werden.

- Die Wache besorgte sich das Kleinmachen des Holzes, die Heizung und Bedienung selbst, erhielt aber die Utensilien dazu, also Äxte, Besen, die nötigen Feuerungs-Gerätschaften sowie Tisch und Schemel, desgleichen wenn sie sich etwas kochen wollte, das nötige Geschirr von dem Wirt, der auch die Utensilien im Stand hielt. Es würde der Conservation der Wohnung – also dem Wirt selbst zuträglich sein, wenn er in gewissen Zeiten des Jahres durch seine Leute die Wachstube und deren Fenster, sowie die Gerätschaften ordentlich und durchaus reinigen und scheuern ließe, welches den Invaliden nicht zugemutet werden könne.

- Hieraus folgte also, dass der Müller und dessen Nachfolger der Invalidenwacht das benötigte Holz unentgeltlich geben müssten, so wie es gesetzmäßig stets seine Verpflichtung gewesen wäre.

Gutsbesitzer Müller wehrte sich gegen einen Vertrag in dieser Form folgendermaßen:

„Da mein Gut privates Eigentum und ehemals adlige Herrschaft gewesen, von denen es meine Vorfahren erb- und eigentümlich erkaufte haben, so ist nirgends eine Verbindlichkeit noch weniger kontraktmäßige Schuldigkeit vorhanden, welche mich verpflichten könnte, die Invalidenwache unentgeltlich aufzunehmen, am allerwenigsten aber aufrechtliche Weise mir die unentgeltliche Verpflegung dieser Wache mit Brennholz und Utensilien zu versorgen, zur Last zu legen. Nur gegen die mir von seiner königlichen Majestät allerhöchst bewilligten 3000 Taler Unterstützung zum Retablissement meiner Gebäude habe ich die unentgeltliche Aufnahme der Invalidenwache darin zu leisten, mich verbindlich gemacht, und hiermit fängt jetzt eigentlich die Periode an, dass ich zu dieser Aufnahme immerwährend unentgeltlich verbunden sei. Was aber die Verpflegung dieser Wache mit Holz und Utensilien betrifft, so ist dies eine von dem Gebäude, oder vielmehr der freien herzugebenden Wohnung ganz verschiedene Condition. Die Wachverpflegung ist nirgend die Sache eines Privat Mannes, der Staat oder vielmehr die Gene-

ral Kriegscasse besorgt die Ausgabe sämtlicher Wachen, und es werden auch die Invaliden-Wachen zu Werder, zur Baumgarten Brücke, zur Glienickschen Brücke, die Postierungswache bei Werder aus der Kriegscasse verpflegt. Seitdem die Besetzung auf der Nedlitzer Fähre einigen Mannschaften zur Verhütung der Desertation von Potsdam aus, abseits der Militär-Behörden nötig befunden wurden, ist aus gutem Willen, ohne dass dazu auch eine Ordre vorhanden gewesen, den Invaliden gestattet worden, sich meiner Gesindestube zu bedienen und bei meinem Gesinde sich zu erwärmen. In dieser Ermangelung fanden sie sonst kein anderes Obdach und Wärme, oder es hätte schon seit längst auf eine andere Art ihre Unterbringung geschehen müssen. Da vor mehreren Jahren das Holz in dieser Gegend nicht so benötigt war, nahm man es sogar nicht so genau und gönnte den alten Invaliden die Miterwärmung, seitdem aber der Holzartikel kostbarer geworden ist, gab man billiger Weise den Hausbesitzern einen Zuschuss von zwei Haufe (seit 1797) zur Heizung der Stube. Die Aufnahme der Invaliden-Wacht hat von mir unentgeltlich zu geschehen, die Verpflegung derselben mit Holz, Licht, Unterhaltung der Utensilien kann aber nicht von mir gefordert werden. Zu mehreren Bedingungen habe ich mich auch ad protocollum vom 8. März des Jahres nicht verstanden, und die Cabinets-Resolution vom 25. Dez. v. J. intendiert auch bloß die unentgeltliche Hergabe der Stube zur Wache – gegen die mir Allergnädigst bewilligte Unterstützung der Baukosten. Es würde daher der Contract unter folgenden Conditionen zu fassen sein ...“

Es gingen noch mehrere Schreiben in der Holzangelegenheit hin und her. Letztlich wurde aber am 11. September 1805 ein Vertrag geschlossen, der ganz dem Willen des Gutsbesitzers Müller entsprach. Für Holz und Licht sorgte der Staat. Müller erhielt jährlich zwölf Klafter „Kiehn Brennholz“.

Mit der Eroberung des Landes durch die Franzosen (ca. 1806 bis 1812) hörte die Invalidenwache auf. Die Franzosen besetzten die Brücke. Nach dem Abrücken der Feinde wurde die Invalidenwache nicht mehr aufrecht erhalten, da sich die politischen und militärischen Verhältnisse verändert hatten und Desertationen nicht zu befürchten waren. Nach fast hundertjährigem Bestehen wurde somit die einst für so notwendig erachtete Wache an den Zugängen zur Insel Potsdam eingestellt.

3.15. Friedrich August Heinrich Müller kämpfte um sein Recht

Während der französischen Invasion geriet der damalige Erbbesitzer des Fährgutes, Friedrich August Heinrich Müller, in arge Bedrängnis bei den preußischen und französischen Behörden. Durch die Lage von Brücke und Gut an der Hauptstraße zwischen Potsdam und Spandau wurde sein Besitz durch das Kriegsgeschehen oft heimgesucht. Die Besitzer mussten Verluste hinnehmen. Die Brücke war durch die fortgesetzten Märsche und Transporte nicht mehr sicher. In der Zeit von Oktober 1806 bis August 1807 passierten allein 1.706 Wagen mit 6.824 Pferden von Fourage-Lieferanten die Brücke. Hinzu kamen noch die Kanonen, Munition- und Bagagewagen, die

Truppen der Infanterie und Cavallerie und was sonst bei Feldzügen mitgeführt wurde. Die Brücke musste repariert werden. Die Müllers gaben an, jetzt unvernünftig zu sein und die Reparatur nicht bezahlen zu können. Friedrich August Heinrich Müller richtete ein Gesuch an die französische Besatzungsmacht, die notwendige Reparatur der Brücke aus den Contributionen oder einer anderen Kasse bezahlen zu lassen. Der französische Gouverneur übergab die Angelegenheit an die Kurmärkische Kammer mit dem Ersuchen, für die notwendige Reparatur zu sorgen und auch die Kostenfrage zu regeln, da der Herr Müller vorgeschützt habe, unvernünftig zu sein. Es entspann sich ein reger Schriftverkehr, aus dem ersichtlich ist, dass die Besatzungsmacht annahm, Herr Müller behauptete nur, unvernünftig zu sein, um einen Vorteil ziehen zu können. Die Brücke sei im Übrigen, wie bei einer Kontrolle festgestellt, gar nicht reparaturbedürftig. Müller hätte gelogen und sei zu bestrafen. Die Kammer hatte aber inzwischen die Brücke reparieren lassen, wohl um das „Ersuchen“ der französischen Behörde zu erfüllen. Die Angelegenheit wurde immer verworrener. Gutsbesitzer Müller, der zu dem noch selbst die Rechte studiert hatte, ließ sich nicht unterkriegen. Letztlich hieß es im Gutachten eines Justizbeamten: *„Das der Müller sich keiner durch das Criminalrecht verbotenen Handlung schuldig gemacht habe“*. Die Reparaturkosten im Betrage von 42 Taler, 13 Silbergroschen, sechs Pfennige musste er jedoch zahlen. Er war im Laufe der Verhandlungen zur Zahlung eines Strafgeldes von 215 Taler, 19 Groschen, sieben Pfennige verurteilt worden. Darum entspann sich noch ein Prozess, den der Müller am Ende gewann. Er ging völlig gerechtfertigt aus dieser Verwicklung hervor. Er verfasste selbst seine Verteidigungsschrift, in der er den Grund dafür angab, dass er sich um Hilfgelder an das französische Gouvernement gewandt hatte und nicht an die Kurmärkische Kammer. Er war der Meinung, da die Fremdherrschaft sämtliche Einkünfte einzog, habe sie auch die Ausgaben zu leisten.

3.16. Vergrößerung des Grundbesitzes

Friedrich August Heinrich Müller starb im Jahre 1811. Er hatte den Müller'schen Grundbesitz um einen frei gewordenen Bauernhof in Nedlitz vergrößert. Sein Sohn, Philipp Ferdinand, nahm als Freiwilliger am Feldzug von 1813 bis 1814 teil, wurde zum Offizier ernannt und erhielt das Eiserne Kreuz. Er vergrößerte den Besitz abermals durch Kauf und Tausch mit dem Militär-Fiskus. Er starb im Jahre 1853.

3.17. Bau der Ausfallstraßen in Richtung Norden

Jden Jahren 1840 bis 1844 wurde als zweite Ausfallstraße von Potsdam Richtung Norden die Chaussee über Bornim, Marquardt, Falkenrehde bis zum Anschluss zur Berliner-Hamburger Chaussee bei Wustermark gebaut. Hierdurch ver-

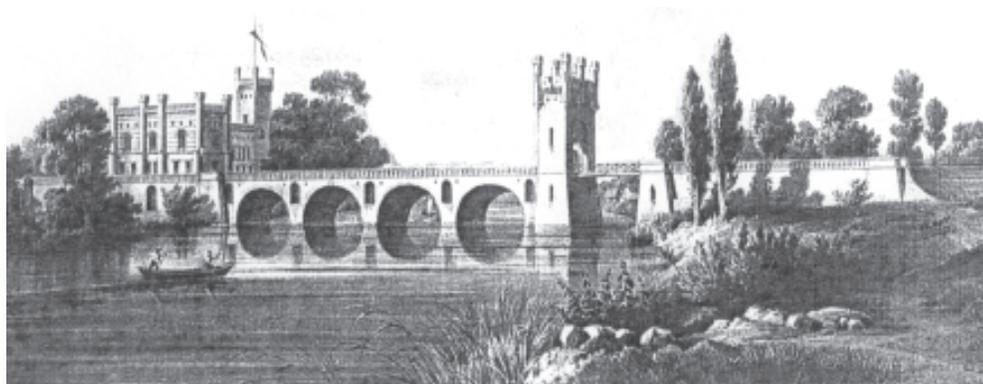
lor die Nedlitzer Brücke an Bedeutung, und den Besitzern ging ein beträchtlicher Teil der Einnahmen verloren. Die alte Holzbrücke entsprach nicht mehr den Erfordernissen, denn auch von Potsdam nach Spandau war eine Chaussee geplant.

3.18. Aus der Holzbrücke wurde eine Steinbrücke

Jm Jahre 1845 kaufte König Friedrich Wilhelm IV. den bisherigen Besitzern die Brücke mit allen Rechten und Gerechtigkeiten für 7.500 Taler ab. Hierüber gab es folgenden Vertrag:

„Laut Kontraktes zwischen der Königlichen Regierung, in Vertretung des landesherrlichen Fiscus und dem Gutsbesitzer, Herrn Philipp Ferdinand Müller zu Nedlitzer Fähre, verkauft letzterer diese Brücke mit allen bisherigen Rechten und Gerechtigkeiten an den landesherrlichen Fiscus für 7.500 Taler und der Zusicherung eine vollständige ausgebaute Etage nebst Bodenraum und Dach auf sein Wohnhaus massiv aufsetzen zu lassen, weil durch den Chausseedamm die untere Etage verschüttet werde. Auch wegen der Wirtschaftsgebäude übernimmt die Regierung Verbindlichkeiten ...“

Der König hatte schon 1844 seinen Oberbaurat Persius eine neue feste Brücke entwerfen lassen. Der Bau der neuen Brücke begann im Jahre 1852. Die feierliche Einsetzung des Schlusssteines in dem mittleren Bogen durch König Friedrich Wilhelm IV. fand am 10. Oktober 1854 statt, und im Juli 1855 wurde die Brücke dem allgemeinen Verkehr übergeben, nachdem der Erbbesitzer Müller, seine Schwester und sein Schwager, Baumeister Brecht, am Pfingstsonntag zuerst über die Brücke gefahren waren. Die Brücke bestand aus vier Bogen von 28 Fuß und einer Zugöffnung von 25 Fuß Weite. Sie war aus Backsteinen mit Gliederung aus gebrannten Formsteinen erbaut und hatte durch das mit gleichem Material konstruierte Portal eine besondere Zierde erhalten.



Storch und Kramer nach Brecht, Nedlitzer Brücke um 1860, Lithographie

Nach den Plänen von Oberbaurat Persius wurde auch das Wohnhaus der Familie Müller im Stil einer normannischen Burg umgebaut. Brücke und „Brückenpalast“ waren ein imposantes Ensemble.



Panorama Nedlitz bei Potsdam mit Lehnitz- und Krampnitzsee (Original Fliegeraufnahme vom Weißen See aus gesehen)



Nedlitzer Nordbrücke mit Schloss (Blick von Süden)

Mit der Errichtung der neuen Brücke legten die Fährmüllers gleichzeitig ihre historische Macht nieder. Sicher erhielten sie auch hierfür die königliche Abfindung.



Landstraße zur Nedlitzer Nordbrücke (Blick von Norden)

3.19. Sacrow-Paretzer Kanal – Entstehung der Insel

Etwa um die gleiche Zeit des Straßen- und Brückenbaus in Nedlitz entstand der Sacrow-Paretzer Kanal. Er verband zunächst die Havel ab Ketzin/Paretz durch den Göttingsee über die Wublitz mit dem Weißen See. Der Weg für die Lastkähne von und nach Berlin wurde dadurch erheblich verkürzt und erleichtert. Sie brauchten nicht mehr durch die Stadt Potsdam und die sie umgebenden Seen zu fahren. Vom Weißen See aus fuhren sie durch das Verbindungsfließ, passierten die Nedlitzer Brücke zum Lehnitz- bzw. Jungfernsee. Im Jahre 1897 waren es 35.276 Kähne, die diese Strecke benutzten. Das waren etwa 120 Lastkähne täglich. Da hatte der Brückenaufzieher viel zu tun, solange die Zugbrücke bedient werden musste. Im gleichen Jahr fand eine Erweiterung der Durchfahrtsbreite auf 8,80 Meter statt. Es ist anzunehmen, dass damit das Öffnen der Brücke wegfiel. Der Brückenaufzieher wohnte im angrenzenden Zollhaus, das gleich hinter der Brücke, ganz dicht an der Straße steht.

Eine Veränderung dieser Situation trat 1904 ein. Ab 1902 wurde ein Kanaldurchstich vom Weißen See zum Jungfernsee durchgeführt. Eine Straßenbrücke über diesen neuen Kanal wurde nun nötig. Es war eine Stahlkonstruktion mit zwei Abschlusspostamenten

an den Hauptträgerenden. Am 30. März 1904 konnte die Abnahme der Bauausführung von Kanal und Brücke erfolgen. Vom Regierungspräsidenten wurde gleichzeitig festgelegt, dass zur Unterscheidung der beiden Brücken die ältere den Namen „Nedlitzer Nord-Brücke“ (umgangssprachlich „Persius-Brücke“), die neue Straßenbrücke über den Durchstich den Namen „Nedlitzer Süd-Brücke“ („Brücke des Friedens“) erhielt.



Nedlitzer Südbrücke (ca. 1929)

Die notwendigsten Ländereien für den Durchstich kaufte die Regierung dem Rittergutsbesitzer des Nedlitzer Gutes ab. Von nun an lagen der Gutshof und vier benachbarte Grundstücke auf einer Insel.

3.20. Familiengeschichte

Das Fährgut war im Laufe der Jahrhunderte durch Erbe, Kauf und Tausch so vergrößert worden, dass der Grundbesitz dem eines Rittergutes gleich war. Um die Kruggerechtigkeit, die zum Fährgut gehörte, aufrecht zu erhalten, hatte der Besitzer etwa um 1860 auf seinem Grundbesitz, nahe am Jungfernsee gelegen, eine Gaststätte, das Schweizerhaus, errichten lassen, für die er einen Pächter einsetzte. Fast dreihundert Jahre waren Fähre und Fährgut im Besitze der Familie Müller und wurden stets vom Vater auf den Sohn vererbt. Der Gutsherr zur Zeit des Brückenbaus war der neunte Besitzer aus dieser Familie, Herr Robert Müller. Die Müllers waren eine angesehene Familie. Sie hatte auf dem Bornstedter Friedhof ein Erbbegräbnis in Form eines Gewölbes, eine Art Mausoleum. Es war die größte Anlage auf diesem Kirchhof.

Der noch erhaltene Grabstein über dem Eingang enthält folgende Inschrift:

*Erbbegrabnis
Der Familie Müller zu Nedlitz*

*Mathias Müller
1550 – 1608*

*Mathias Müller
1576 – 1619*

*Mathias Müller
1608 – 1689*

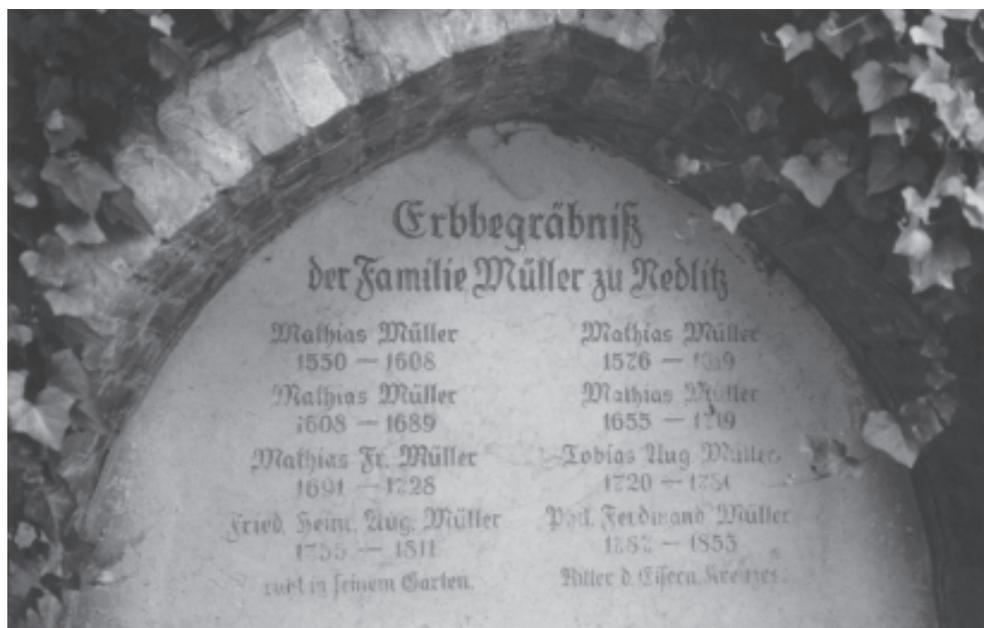
*Mathias Müller
1655 – 1719*

*Mathias Fr. Müller
1691 – 1728*

*Tobias Aug. Müller
1720 – 1780*

*Friedr. Heinr. Aug. Müller
1755 – 1811
ruht in seinem Garten*

*Phil. Ferdinand Müller
1787 – 1853
Ritter d. Eisern. Kreuzes*



Grabstein auf dem Friedhof in Bornstedt

Ebenfalls in dem Gewölbe wurden zwei mit den Müllers verwandte Familien beige-
setzt.

Neben Eingang und Grabstein sind beiderseitig zwei weitere Grabplatten in die

Gewölbemauer eingelassen. Auf ihnen finden sich nachstehende Angaben zu den Familien Manger und Ritter:

Hier ruhen
Heinr. Ludw. Manger
g. 31. Juli 1728, + 30. April 1790
dessen Gattin
Anna Kathrine, gb. Plümicke
g. 1. Jan. 1736, + 13. März 1797
und 4 Kinder

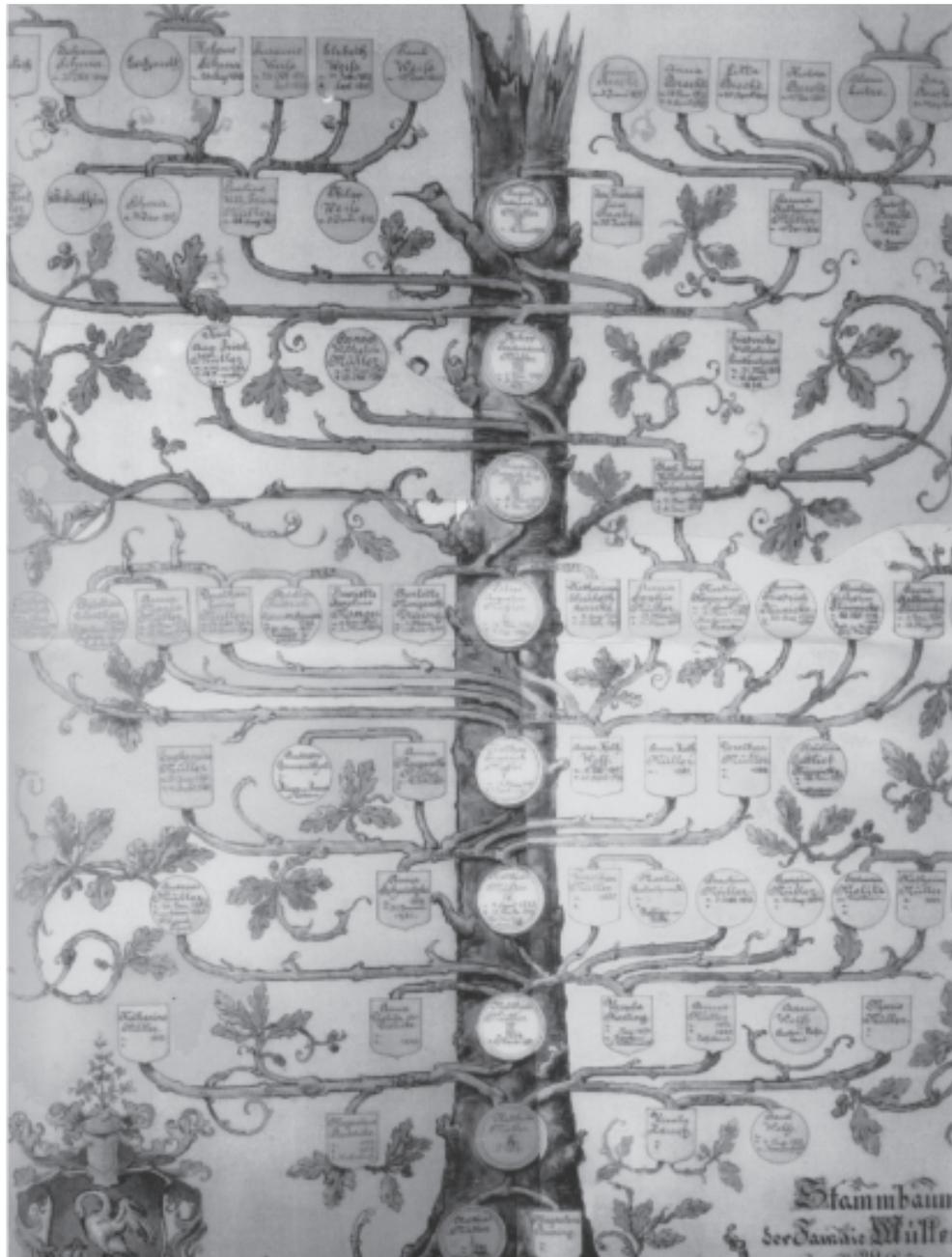
Hier ruhen
Johann Gottlob Schulze
Königl. Oberhofbaurath und Garten Direktor Ritter
g. 11. April 1755, + 21. Mai 1831
dessen Gattin
Hedwig Charlotte gb. Manger
Dame des Louisenordens
g. 26. Januar 1767, + 25. Sept. 1835
und 7 Kinder

In einer Abhandlung über den Bornstedter Friedhof von A. Bethge wird das Müller'sche Grabgewölbe näher beschrieben. Es standen darin viele Säрге eng beiein-



Erbbegäbnis der Familie Müller auf dem Friedhof in Bornstedt

ander. Als der Platz nicht mehr ausreichte, stapelte man sie übereinander. Viele Kinder-
särge waren dabei. Auf dem Friedhof und in den noch vorhandenen Aufzeichnungen
des evangelischen Pfarramtes Bornstedt war nicht zu ergründen, ob die Frauen der
Müllerfamilie und weitere Angehörige auch im Gewölbe bestattet worden sind, ihre



Stammbaum der Familie Müller

Namen nur nicht angegeben wurden, oder ob sie an anderer Stelle begraben wurden. Die Familie Müller starb in direkter Linie zu Beginn des 20. Jahrhunderts aus. Das Grab des Friedrich Heinrich August Müller befand sich neben der Brücke am Jungferensee unter großen Bäumen. Im Zuge der Baumaßnahmen einer Betriebsberufsschule und eines Sportplatzes ist es eingeebnet worden.

Verwandte aus einer Seitenlinie mit Namen Lutze übernahmen den Grundbesitz.

3.21. Aus den Lebenserinnerungen von Walter Lutze

(ein Enkel der Schwester des letzten Müller)

Vor 1928 ... Ein Projekt größeren Ausmaßes war die Erschließung des Geländes, das vom Fahrländer und Weißen See begrenzt war. Nachdem die erforderlichen Vorarbeiten bei den Behörden erledigt waren, übernahm es die Boden- und Baugesellschaft (Boba), bedeutende Erdarbeiten darauf durchzuführen und stagnierendes Grundwasser durch einen Kanal abzuleiten, der zugleich den an ihn grenzenden Parzellen den Anschluß an das immer begehrte Wasser vermitteln sollte.

Einen Bebauungsplan hatten die Architekten v. Estorff und Winkler ausgearbeitet ... Tatsächlich lief das Unternehmen gut an. Die ersten Häuser entstanden am Ufer des Weißen Sees (Germer, Beyschlag usw.). Dann gerieten wir jedoch mit ihm in die wirtschaftlichen Depressionen dieser Jahre. Die Boba ging in Konkurs, und wir nahmen das Gelände zurück, und zwar, wie ich schamhaft gestehen muß, bereichert durch die nicht unerheblichen Investitionen. Erst nach Überwindung der allgemeinen Depression gelang es, mit einer Erschließung zum Ziel zu kommen ...

Aus einem späteren Kaufvertrag geht hervor, daß etwa 1936 dies Bauland in Neu Fahrland übernommen wurde von der ‚Märkischen Wochenendgesellschaft m.b.H. Berlin‘ für den jeweiligen Grundstückskaufvertrag und ein Hauskaufvertrag für ein schlüsselfertiges Haus durch die ‚Süd-Berlin-Bodenaktiengesellschaft‘ abgeschlossen wurde. Auch in diesem Beispielsfall bauten die Architekten v. Estorff und Winkler.“

4. Die Anfänge einer weiteren Besiedlung in der Umgebung der Brücke

Der Bau der Brücke und Ausbau der Chaussee durch König Friedrich Wilhelm IV. veränderten nicht nur die Stellung der Gutsbesitzerfamilie Müller, sondern auch die nähere Umgebung dieser Bauwerke. Unmittelbar an der Straße entstand ein Chausseehaus, am Anfang der heutigen Straße „Am Lehnitzsee“ wurde ein Haus für Chausseearbeiter gebaut. Dieses diente den Nachkommen eines dieser Chausseearbeiter bis zum Jahre 1986 als Wohnhaus, wurde dann abgebrochen.

Potsdamer und Berliner Einwohner entdeckten die Schönheit der Havelländischen Seenlandschaft und ließen sich hier nieder. Das wird im nächsten Abschnitt genauer beschrieben. Das historische Lexikon gibt für 1860 das Chausseehaus, ein öffentliches

Gebäude, sechs Wohn- und sieben Wirtschaftsgebäude an. Für 1894 verzeichnet es: einen Waschmeister, vier Büdner, einen Schankwirt, einen Kaufmann, einen Maurerpolier, einen Milchhändler, zwei Rentiers, fünf weitere Einwohner.

5. Magnus Friedrich von Bassewitz

Zu beiden Seiten der Straße nach Fahrland stehen in Waldstücken noch heute herrliche Eichen und Buchen. Sie wurden auf Anordnung des Herrn Magnus Friedrich von Bassewitz (1773 bis 1858) angepflanzt. Er wirkte von 1810 bis 1842 als Regierungspräsident in Potsdam und von 1825 bis 1840 als Oberpräsident der Provinz Brandenburg. Dieser Regierungsbeamte spielte eine positive Rolle bei der Durchsetzung der Stein/Hardenbergschen Reformen.

„Seit er in Potsdam wohnte, war Bassewitz unausgesetzt bemüht gewesen, die Umgebung dieses Ortes, für welchen mit Ausnahme der königlichen Parks (Sanssoucis und des Neuen Gartens) wenig geschehen war, durch Anpflanzung und Anlegung von Wegen auf den Hügeln zu verschönern, ja er hatte, da er den Sinn des Kronprinzen für Verschönerungen der Gegend kannte, bei den Separationen der Feldmarken um Sanssouci besonders dahin gewirkt, dass die Teile dem Amt Bornstädt zugeteilt wurden, welche sich zur Erweiterung von Sanssouci eigneten. Unter anderem hatte er bald nach dem Kriege eine halbe Meile von Potsdam jenseits der Nedlitzer Fähre eine ‚Eichenpflanzung‘ längs der Straße angelegt.



Magnus Friedrich von Bassewitz

König Fr. Wilhelm III. spöttelte über diese Unternehmen, meinend, es werde daraus nicht viel werden, und als Bassewitz äußerte: ‚die Eichen würden den Wegen, die durch sie führten, einen schönen Schatten geben‘, so erwiderte der Monarch: ‚Habe nie gehört, dass man Eichen als Alleebäume verwendet‘. Hiermit war das Gespräch beendet, der junge Kronprinz aber, der zugegen war, trat an Bassewitz heran, drückte ihm die Hand und sagte: ‚Lassen Sie sich nicht irremachen und pflanzen Sie nur immer fort‘.

Als nun Friedrich Wilhelm IV. den Thron bestieg, da fand er alles aufs Beste vorbereitet für die großartigen Anlagen um Potsdam, welche er inzwischen ausgeführt hat, und dankte dem Manne, der ihm so sehr vorgearbeitet hatte und im Pflanzen von Bäumen nie ermüdet war. Um demselben aber auch ein äußeres erkennbares Zeichen seiner Dankbarkeit zu geben, ließ er 1857 unter jenen Eichen jenseits der Nedlitzer Fähre (die inzwischen hoch aufgeschossen waren, an deren Schatten sich bereits jeder, der des Weges fuhr oder ging, herzlich erfreuen konnte), an einem Kreuzwege eine steinerne Bank errichten, hinter ihr eine Säule und auf der Säule, die durch Affinger's Meisterhand gefertigte metallene Büste von Bassewitz aufstellen. Die Säule aber führte die Inschrift:

Der König

dem

Begründer

dieser

Anpflanzung

v. Bassewitz

K.OPO.o. P. Br.

1857

EXC. (Leberleiden)

gest. 14. Jan. 1858

fast 85 alt

In erhaltenen Briefen heißt es über den Aufstellungsort: „ ... im Hainenholz hinter der Nedlitzer Brücke, da wo sich der Weg nach Spandau und Krampnitz teilt.“ In eben jenem Waldstück, das in der von Lenné durchgeführten Landschaftsgestaltung der Umgebung Potsdams gehörte. Doch leider war dem Denkmal kein gutes Schicksal beschieden. Schon am 13. August 1857 musste der Forstmeister die Beschädigung der Stele anzeigen. In der Nacht vom 8. zum 9. August ist der Kopf abgeschlagen worden, er lag verstümmelt 150 Schritte weiter entfernt. Man vermutete, dass betrunkene Arbeiter auf dem Heimweg diese Tat begangen hatten. Man werde alles tun, um die Täter zu fassen. Schon am 2. September 1857 waren zwei Personen überführt. Es waren Arbeiter der Potsdamer Gewehrfabrik. Die Täter: Karl Miethe, Ferdinand Hankel, wohnhaft in Spandau.

Am 19. Mai 1858 musste die Königliche Regierung wieder von der Beschädigung des Denkmals in Kenntnis gesetzt werden. Die gesamte Säule war mit unzähligen Namen beschmiert und völlig unansehnlich. Als Grund dafür wurde genannt: Das Denkmal stünde völlig frei, die aufgestellte Bank wirke sich zusätzlich ungünstig aus. Es ist überliefert, dass diese Bank des öfteren von Landstreichern benutzt wurde, auch manchmal als Nachtlager. Man meinte, diese Menschen trügen Läuse mit sich. Deshalb nannte der Volksmund respektlos den Gedenkstein „Lusepuppe“.

Es wurde der Vorschlag gemacht, ein vier bis fünf Fuß hohes, hölzernes Gitter aufzu-

stellen, eine Warnungstafel anzubringen und bei Beschädigungen eine Geldstrafe anzudrohen.

Am 10. September 1886 erging eine Anordnung des Oberpräsidenten Staatsminister an die Königliche Regierung Abteilung Steuern, Domänen und Forsten: „Die Büste wird im Dienstgarten des Staatsministers aufgestellt.“ Die Stele sollte anders gestaltet, im Hainenholz belassen und vor Verunstaltungen geschützt werden.

Am 1. November 1886 wurde die Büste im Garten der Königlichen Regierung der Provinz Brandenburg aufgestellt. Es ist anzunehmen, dass um diese Zeit die Büste auf der Säule durch eine Eichel ersetzt wurde.

1912 wandte sich der Polizeipräsident an die Königliche Regierung in Potsdam. Das Denkmal sei verschwunden! Es wäre aber von einem Preußischen König in Auftrag gegeben. Es sollte an den verdienstvollen Oberpräsidenten der Mark, Herrn von Bassewitz Exzellenz, erinnern. Es müsse wieder aufgestellt werden.

Darauf wurde vom Forstmeister erklärt, dass das Denkmal so vernachlässigt, beschädigt, umgeworfen wäre, dass die Chausseearbeiter es nicht als solches erkannt hätten. Es sei weggenommen und gesichert worden.

1913 erging an den Landrat von Nauen die Aufforderung, das Denkmal wieder aufzustellen. Es gingen mehrer Briefe in dieser Angelegenheit hin und her, bis am 24. Juni 1915 die Stele wieder an alter Stelle aufgestellt wurde, und zwar im sogenannten „Hainenholz Jagen 44“.

Etwa 1980 wurde das Denkmal durch ein russisches Militärfahrzeug umgefahren und von der Denkmalpflege gesichert. Nach Berichten Einheimischer lagerte es viele Jahre beim Steinmetz Kamann in Bornstedt, wurde von ihm restauriert und im Jahre 1998 auf dem heutigen „Bassewitzplatz“ neu aufgestellt.



Bassewitzdenkmal seit 1998

Teil II

Entwicklung zur Kolonie Neu Fahrland im Gemeinde-Bezirk Fahrland - Entstehung einer neuen Gartensiedlung

1. Die ersten Obstzüchterfamilien

Im vorigen Abschnitt wurde schon erwähnt, dass um die Mitte des 19. Jahrhunderts strukturverändernde Bauten auf dem Gebiet des heutigen Ortes Neu Fahrland durchgeführt wurden.

In den Jahren 1840 bis 1844 fand der Ausbau der Chaussee Potsdam – Nauen statt. Dadurch wurde der Bau einer festen Steinbrücke (Nordbrücke) notwendig, die der regierende preußische König Friedrich Wilhelm IV. ausführen ließ und 1855 dem Verkehr übergab. Beim Bau von Straße und Brücke gab es an der westlichen Nordseite des Wasserlaufes sicher Schwierigkeiten. Dort befand sich ein Kossätengut, das einem Ehepaar Kurth gehörte. Aus amtlichen Unterlagen geht hervor, dass dort 1834 schon ein Haus stand. Seit 1978 gehört es der Familie Schneider und hat die Adresse „Am Wiesenrand“ Nr. 4.

1.1. Familie Neumann

Im Zuge der Baumaßnahmen entstand nahe der Brücke ein Haus für Chausseearbeiter. Es hatte seinen Platz am Anfang der heutigen Straße „Am Lehnitzsee“. Später wurde das Haus einem dieser Arbeiter übereignet. Er konnte vom Gut einige Ackerland pachten, gründete eine Familie und begann Obst anzubauen. Seine Nachkommen, die Familie Erich Neumann, konnten die Ackerfläche durch Pacht und Kauf etwas vergrößern. Diese Familie gehörte zu den ersten Obstanbauern des Ortes. Das Land war knapp, also nutzten sie es etagenweise. Am Boden ernteten sie Erdbeeren, in der ersten Etage Johannisbeeren, darüber reiften dann Kirschen, Pflaumen und Äpfel. Das ehemalige kleine Chausseearbeiterhaus bewohnte die Familie bis zum Jahre 1925. Erich Neumann baute erst dann ein modernes geräumigeres Haus, auf seinem Gehöft, heute „Am Lehnitzsee“ Nr. 20.

1.2. Familie Hornemann und Wolf

Am Südufer des Krampnitzsees, vor dem Beginn des Stinthorns, besaßen einige Bauern aus dem etwas entlegenen alten Dorf Fahrland einige Ackerflächen. Im Jahr 1856 kaufte Friedrich Joachim Hornemann, ebenfalls aus Fahrland, ein großes Grundstück vom Landwirt Fehlow. Er errichtete sich hier ein bäuerliches Anwesen und hatte nun seinen ständigen Wohnsitz im Ortsteil Neu Fahrland. Laut Urkunde

vergrößerte er seinen Besitz am 12. November 1892 durch Kauf erheblich. Der Rest der Ländereien dieses Bereichs gehörte dem Gärtner Schmidt, der hier überwiegend Süßkirschen angepflanzt hatte. Aber bald verkaufte auch er seine Plantage, die Herr Hornemann dann ebenfalls erwarb, der sich an anderer Stelle, am Ende der heutigen Straße „Am Föhrenhang“, ein neues Anwesen baute. Er betrieb vorrangig Obstbau, der um die Jahrhundertwende durch Spargelanbau ergänzt wurde. Dieses Gemüse und dessen Anbaumethoden brachte ein „Einwanderer“ mit in den Ort. Gemeint ist Martin Kania, über den später berichtet wird. Ende der 20er Jahre des 20. Jahrhunderts wurde die Landwirtschaft noch durch einen kleinen Fuhrbetrieb ergänzt. Durch Heirat der Erben veränderte sich der Name der Hornemanns. Doch Familie Wolf ist dort noch immer ansässig.

Die Möglichkeit, selbstständiger Obstbauer in Neu Fahrland zu werden, fand immer mehr Interessenten.

1.3. Familie Wartenberg

Die „Wartenbergs“ sind eine verzweigte, bekannte Familie. Sie waren seit dem Ende des 19. Jahrhunderts entscheidend an der Entwicklung der „Colonie Neufahrland“ als Ortsteil des Dorfes Fahrland zum „Kirschendorf“ beteiligt.

Es ist anzunehmen, dass die jetzigen sieben Familien einen gemeinsamen Ursprung haben. Vielleicht ist ein Martin Wartenberg, der um 1700 erstmalig als Bauer in Marquardt im Fahrländer Kirchenbuch erscheint, der Urvater. Nachkommen sind in derselben Quelle in Marquardt und Fahrland zu entdecken. Wie damals üblich, gab es wohl bei den nachfolgenden Ehepaaren eine reiche Kinderschar. Die meisten der Nachkommen blieben in der Umgebung. Sie arbeiteten auf den Gütern, heirateten auch in Bauernwirtschaften ein. Es ist vorstellbar, dass manche Elternhäuser zu eng wurden. Neue Existenzen mussten gegründet werden. Neu Fahrland bot sich dafür an, und sie nutzten es. Sie bauten sich die ersten bescheidenen Gehöfte, und der Obstanbau begann. Zunächst siedelten sie sich in der heutigen Ganghoferstraße an. Ihnen gehörten die Grundstücke Nr.1, 2, 3 und 4. Sie waren tüchtig und erfolgreich, so dass sie sich einige neue, größere Gehöfte an anderer Stelle aufbauen konnten.

Das Werden des Obstbauern Emil Wartenberg soll hier als Beispiel etwas genauer aufgezeichnet werden. Er war in Fahrland ansässig, zog aber aus, um sein Glück auf einer Pferdredroschke in Berlin zu suchen. Er fand es nicht. Er kehrte zurück, nun aber nach Neu Fahrland. 1907 konnte er ein Grundstück unweit der Straße nach Fahrland zwischen den „Bergen“ und dem Fahrländer See erwerben. Die umliegenden Güter und großen Fahrländer Bauern gaben wohl ganz gern die sandigen, kleinen Flächen ab, von denen sie als Ackerbauern kaum Ertrag hatten. Es waren teilweise sogar nur Schafhütungen.

Emil Wartenberg pflanzte auf seinem Hausgrundstück Süßkirschen an. Er wurde zu seiner Zeit der wohlhabendste Obstbauer, bekam den Beinamen „Herr vom Berge“. Von ihm stammt der Ausspruch: *„Die Kirschernte war gut, wenn ich sie in der Brieftasche habe.“* Beim sogenannten „Kirschenpflücker-Abschiedsball“ ging es hoch her und soll einmal mit dem Verlangen: „Ein Eimer Sekt für mein Pferd!“ geendet haben.

Geht man heute durch den Ort, entdeckt man an vielen Gartentoren den Namen Wartenberg. Fragt man eine Hausfrau mit anderem Namen nach ihrer Herkunft, so erfährt man oftmals, dass sie selbst oder ihre Mutter, bzw. Schwiegermutter eine geborene Wartenberg ist.

1.4. Familie Werl

ine der Obstzüchterfamilien Wartenberg hatte ihren Hof in der heutigen „Ganghoferstraße“ Nr. 4. Die jüngste Tochter Erna (geb. 1908) hatte einen Jungmädchentraum. Wenn sie auf ihrem Wege, außerhalb des Elterhauses, am Waldesrand entlang ging, kam sie an dem abseits gelegenen, letzten Haus dieses Teils von Neu Fahrland vorbei, (heute „Am Stinthorn“ Nr. 4). Dieses Haus in seiner besonderen Umgebung gefiel ihr so gut, dass sie sich immer wünschte, dort einmal zu wohnen. Das Haus stand, gut beschirmt von einer weit verzweigten Linde und einem breit ausladenden Nussbaum, unweit des Weges. Auf der anderen Wegeseite erstreckte sich der Wald. Sie empfand diesen Ort so anheimelnd, friedlich, geschaffen zum Wohlfühlen. Es ergab sich dann so, dass sie, kaum achtzehnjährig, den Besitzer dieses kleinen Hofes, Bruno Werl, heiratete. Aber leider erfüllte sich ihr Traum von Wohlergehen und Zufriedenheit in diesem Hause nicht. Ihr Mann verunglückte nach vierjähriger Ehe tödlich, nachdem ihnen vier Monate vorher ein Sohn geboren worden war. Die junge Witwe schlug sich mit ihrem Kleinkind mit Hilfe der Verwandten irgendwie durch. Sie heiratete ein zweites Mal, bekam noch einen Sohn und zwei Töchter. Aber sorgenfrei war sie wohl nie. Ganz schlimm wurde es dann, als der 2. Weltkrieg ausbrach, ihr Mann eingezogen wurde und sie wieder ganz allein dastand.

Der älteste Sohn Wolfgang musste schon als Kind tüchtig mit anpacken und bald neben seinem Schulbesuch den Mann in der kleinen Wirtschaft ersetzen. Mühe, Plagen und Schicksalsschläge erfüllten auch nach dem Krieg dieses Haus. 1951 erkrankte der zweite Sohn im zugefrorenen Krampnitzsee, als er ihn im Winter mit dem Fahrrad überqueren wollte. Die leidgeprüfte Mutter verlor dann durch einen Unglücksfall auch ihren zweiten Mann, der den Krieg heil überstanden hatte. Die Lebensumstände änderten sich erst, als sie als Eigentümerin der kleinen Landwirtschaft in die Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft (LPG) eintreten konnte. Nun hatte sie ein geregeltes Einkommen, begrenzte Arbeitszeit, konnte Sonn- und Feiertage genießen und sogar Urlaub machen.

Sohn Wolfgang musste nach Beendigung des Krieges und der Schulzeit seinen eigenen Weg suchen. Er versuchte es in unterschiedlichen Erwerbszweigen, bis er sich schließlich auf einer landwirtschaftlichen Fachschule qualifizierte. Nach anschließender Tätigkeit in der Maschinen-Traktoren-Station (MTS) Nedlitz wurde er erfolgreicher LPG-Vorsitzender im Nachbarort Golm. So konnte er seiner Mutter noch einen sorgenfreien Lebensabend in ihrem Hause bereiten. Sie starb im Jahre 1988. Die große Linde, die sie als Mädchen so bewunderte, steht heute noch. Sie ist 1872 gepflanzt worden, zusammen mit einem Nussbaum.

Das war in Neu Fahrland ein ungeschriebenes Gesetz. Jeder, der ein neues Haus baute, musste an der Grenze zur Straße eine Linde und einen Nutzbaum pflanzen, entweder einen Nussbaum oder eine Kastanie.

1.5. Familie Lange

Auf dem Fährgut war der Schäfer August Lange angestellt, der aus Dyrotz stammte. Er heiratete ein Mädchen, das ebenfalls auf dem Fährgut arbeitete. Um 1890 übernahm er das alte Haus in der heutigen „Ganghofer Straße“ Nr. 8. Es ist das älteste Haus in dieser Straße. Er machte sich nun selbständig, indem er Land pachtete und mit Obstbau begann.

Es scheint, als hätte er besonderes Glück gehabt, sicher war er auch besonders tüchtig. Er legte sein Geld immer wieder in Landerwerb an. Er baute sich Ställe und eine Scheune. Sein Gehöft dehnte sich vom Wohnhaus bis an den Wald aus, heute Straße „Am Stinthorn“. Er pflanzte viele Obstbäume an, meist Süßkirschen, aber auch Beerenobst. Eine Spargelplantage musste nun schon dabei sein.

Zur Bewältigung der vielen Arbeit beschäftigte er in der Saison Obdachlose, die sogenannten Landstreicher oder Tippelbrüder, auch „Kunden“ genannt, die er immer gut behandelte. Der Nachfolger, auch ein August Lange, war später zu einem vorbildlichen Landwirt und Obstbauern geworden, der anderen jederzeit mit Rat und Tat zur Seite stand. Sein Wort galt viel im Ort.

Das Gründer-Ehepaar Lange hatte sieben Kinder, die alle tüchtige Leute wurden. Der Älteste kaufte sich das kleine Häuschen am Ende der Straße, so dass man fast von einer „Lange Straße“ reden könnte. Man kann wohl zu Recht sagen, dass in dieser Straße der Grundstein für den Obstanbauort Neu Fahrland gelegt wurde.

Ein Teil der Ländereien am Lehnitzsee gehörte um die Mitte des 19. Jahrhunderts dem bereits erwähnten Gärtner Schmidt. Er kam wahrscheinlich von Sanssouci her, bezog ein kleines Haus (heute „Am Lehnitzsee“ Nr. 3a) und pflanzte Süßkirschen an. Es ist anzunehmen, dass die vorgenannten drei Häuser (Schneider, Neumann und Schmidt) die ältesten Häuser an der Nedlitzer Nordbrücke sind.

1.6. Familie Kania

Da kam ein Wandersmann in den Ort. Er stammte aus Polen, war Schäfer, und hieß Martin Kania. Seine Heimat bot ihm keine Existenz mehr, so wollte er nach Amerika auswandern. Er fragte auf dem Fährgut nach Arbeit, denn der Weg nach Amerika war weit und teuer. Man hatte keine Arbeit für ihn, die Schafschur war beendet. Jemand riet ihm, zu Gärtner Schmidt zu gehen und sich anzubieten. Dieser konnte den jungen Mann gut gebrauchen, denn die Kirschen mussten gepflückt werden. Was nun geschah, hört sich wie ein Märchen an, ist aber wahr. Es wurde so von Martin Kantias Schwiegertochter, Charlotte Kania, berichtet. Der junge Mann sah und aß zum ersten Mal in seinem Leben süße Kirschen. Die Arbeit in der Obstplantage gefiel ihm, die Süßkirschen schmeckten ihm nicht minder. So beschloss er, seinen Plan mit Amerika aufzugeben und hier sein Glück zu versuchen. Martin Kania lebte und arbeitete zunächst bei Gärtner Schmidt. Dieser brachte wohl dem jungen Mann mehr Wohlwollen als es allgemein zwischen Besitzer und Arbeiter üblich war, entgegen. Er überzeugte den Analphabeten, dass man des Lesens und Schreibens mächtig sein muss, wenn man im Leben etwas erreichen will. Er besorgte eine Fibel für Schulanfänger, eine Schiefertafel und die nötigen Griffel dazu. Nun gingen beide ans Werk, und es dauerte nicht lange, so hatte sich Martin Kania die Elementarfähigkeiten und -fertigkeiten angeeignet. Etwas rechnen konnte er aus seiner Kinderzeit. Die Schafe mussten gezählt werden, und die Ziffern konnte man mit einem Stock in den Sand malen. Auch ihm war es möglich, etwas Land zu pachten, wohl auch einige Ar zu kaufen. Er gründete eine Familie und wurde also hier sesshaft. Er pflanzte auf die gleiche Art, wie bei Neumanns beschrieben, Obst an. Er besaß aus seiner Heimat Kenntnisse über Spargelanbau. Er versuchte sich auch hier mit diesem Gemüse und brachte somit den Spargelanbau in unsere Gegend. Die anderen Obstzüchter eiferten ihm nach. Er hatte zunächst die besten Erfolge, so dass die anderen versuchten, über Hecken und Zäune zu spionieren, um zu ergründen, worin die Erfolgsgeheimnisse wohl lägen. Familie Kania wurde also eine weitere Obstzüchterfamilie über viele Generationen.

1.7. Familie Parey

Aus dem alten Fahrland kam Willy Parey. Das war aber schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Er baute sich 1903 ein Haus und Wirtschaftsgebäude am Kirchberg und wurde ebenfalls Obstzüchter.

1.8. Das Leben der Obstzüchterfamilien war kein Zuckerschlecken

In den Sommermonaten mussten alle Familienmitglieder tüchtig arbeiten, um so viel zu erwirtschaften, dass es für das ganze Jahr reichte. Die Kinder packten bei Pflege und Ernte tüchtig mit an. Der Verkauf des Obstes war noch einmal eine schwere und aufwändige Arbeit. Die vollen Körbe wurden von den Männern zum Bahnhof Wildpark gebracht, von dort mit der Bahn zur Zentralmarkthalle Berlin geschickt. Zunächst wurde das Obst mit Hundewagen transportiert, später übernahmen Pferdegespanne diese Arbeit. Die Frauen fuhren abends, nach getaner Arbeit zu Hause, mit der Bahn ebenfalls nach Berlin, übernachteten in einer Schlafstelle und verkauften dann früh um vier Uhr in der Markthalle ihre Früchte. Im Laufe der Zeit hatten sich kleine Fuhrunternehmer etabliert, die Obst und Spargel auf Lastkraftwagen zum Bahnhof transportierten. Ende der 20er Jahre waren das die Unternehmen Hermann Wolf aus Neu Fahrland und Albert Girnt aus Krampnitz. Der Direktverkauf durch die Obstbauern in der Zentralmarkthalle war nur bis Mitte der 30er Jahre möglich. Der damals zuständige „Reichsnährstand“ setzte nun Großhändler ein, die Auf- und Verkauf übernahmen. Kamen die Obstzüchter vom Bahnhof zurück, machten sie oft halt an der Waldschänke, einem Bier- und Gartenlokal (heute „Am Wiesenrand“ Nr. 10)



Die alte Waldschänke

Hier tranken sie ein wohlverdientes Bier, hielten einen Schwatz und tauschten wohl auch Gedanken und Erfahrungen aus. Die erste bekannte Gastwirtsfamilie kam aus Fahrland. Karl Stengel, der Besitzer, war Steinsetzer und arbeitete auch in seinem Beruf

in Potsdam. Die Gaststätte betrieb seine Frau mit den sechs Kindern. Es waren fünf Söhne und eine Tochter. Im Sommer machten hier auch gern Ausflügler aus den Städten Rast. Da wurden Tische und Stühle in den Garten und vor das Haus gestellt, damit die Gäste Sonnenschein und Waldluft genießen konnten. Eine viel benutzte Kegelbahn zog weitere Gäste an. Einer der fünf Söhne, Fritz, erbte das Lokal, starb aber nach zwei Jahren. Die Witwe heiratete wieder, wurde Frau Waese. Die Gaststätte wurde durch eine kleine Tankstelle erweitert. In unmittelbarer Nähe, heute „Heinrich-Heine-Weg“ Nr. 1, entstand ein neues geräumiges Haus. Das Lokal mit kleinem Hof für Landwirtschaft und das neue Wohnhaus blieben bis in die Nachkriegszeit in Familienbesitz. In den späteren Jahren wurde wohl keine Landwirtschaft mehr betrieben. In einem Teil des Stalles richtete sich ein Herrenfriseur einen kleinen Laden ein, der noch viele Jahre nach Kriegsende bestand.

Die vorher genannten Familien fanden im Ortsteil Neu Fahrland eine neue Heimat und Existenz. Im Laufe der Jahre verbesserte sich ihr Lebensstandard, so dass sie sich neue Häuser bauten, die Kinder gründeten eigene Familien und errichteten sich Eigenheime. Das landschaftlich reizvolle Gebiet wurde auch für eine ganz andere Nutzung entdeckt.

Zunächst lockte 1875 der Weiße See den Boots- bzw. Schiffsbaumeister Wilhelm Quappe an sein Ufer. Im Bereich der heutigen „Ringstraße“ kaufte er eine Parzelle zur Errichtung eines Betriebes, der viele Jahre im Familienbesitz blieb.

Später gesellte sich ganz in der Nähe ein Wäschereibetrieb dazu. Die „Waschfabrik“, wie sie im Volksmund hieß, wurde von einem Herrn Gräbenitz, der einst aus Köpenick gekommen war, als Waschmeister betrieben und war in der Umgebung bekannt und geschätzt.

2. Die Gaststätten auf der Insel

 etwa um 1850 ließ sich ein Herr aus dem preußischen Adel am Jungfernsee ein geräumiges Fachwerkhaus als Sommersitz bauen. Es lag inmitten eines schönen Parks mit vielen schattenspendenden Bäumen. Es wird erzählt, dass er sich nicht lange an dem schönen Besitz erfreut hatte, da er ihn in einer Nacht verspielte. Fest steht jedoch, dass das Anwesen verkauft und zum Restaurant umfunktioniert wurde. Der Park gab der Gaststätte den Namen „Parkrestaurant“. Es erhielt etwa 1880 den Saalambau. Auf den Terrassen am See und im Park standen im Sommer stets gedeckte Tische. Neben dem Parkrestaurant war noch eine Gaststätte, die „Römerschanze“, entstanden. Nun gab es an der Straßenseite, zum Jungfernsee hin gelegen, drei Gaststätten nebeneinander, da vom Gutsherren Müller ja das „Schweizerhaus“ erbaut worden war. Es stand etwa im Bereich der heutigen „Tschudistraße“ Nr. 8, wurde aber nach 1945 nicht



Gaststätte Römerschanze am Jungfernsee

mehr als Gaststätte genutzt und 1954 baufällig abgerissen.

Es ist leicht vorstellbar, wie groß der Konkurrenzkampf war. Auch hier musste das meiste Geld im Sommer verdient werden, damit im Winter etwas zum Zusetzen da war. Die meisten Besucher der Gartenlokale kamen aus Berlin. 1838 war die Eisenbahnlinie Berlin-Potsdam eröffnet worden. Die Dampfschiffahrt entwickelte sich auch rasch, und die Berliner waren schon immer als Wassersportler bekannt. Später gab es auch direkte Busverbindungen von Berlin aus. Die Gaststätten richteten sich darauf ein, bauten Dampfer- und Bootsanlegestellen. Das Bollwerk am „Parkrestaurant“ bot Platz für drei Dampfer und 80 Sportboote. An den Wochenenden kamen die sogenannten „Musikdampfer“ hier an. Sie hatten eine Stimmungskapelle an Bord und kündigten sich durch schwungvolle Weisen an, die über das Wasser schallten. Sogar die Anwohner der Seen hatten ihre Freude daran. Auch die wanderlustigen Berliner wurden umworben. Wenn Fußgänger durch den Königswald gelaufen waren und am dortigen Ufer riefen, holten bereitliegende Fährboote sie ab. Die Gaststätte, die den aufmerksamsten Fährmann hatte, bekam die Gäste. Kam ein Dampfer an, verhandelten die



„Musikdampfer“ hier an. Sie hatten eine Stimmungskapelle an Bord und kündigten sich durch schwungvolle Weisen an, die über das Wasser schallten. Sogar die Anwohner der Seen hatten ihre Freude daran. Auch die wanderlustigen Berliner wurden umworben. Wenn Fußgänger durch den Königswald gelaufen waren und am dortigen Ufer riefen, holten bereitliegende Fährboote sie ab. Die Gaststätte, die den aufmerksamsten Fährmann hatte, bekam die Gäste. Kam ein Dampfer an, verhandelten die

Gaststättenbesitzer oder -pächter noch an der Anlegestelle mit den Ankommenden. Derjenige, der das beste Angebot machte, bekam dann die Gäste. Ähnlich war es auch an der Bushaltestelle. Fein gemacht, in Smoking und Lackschuhen, erwarteten die Lokal inhaber die Busse. Auf der Straße wurde verhandelt, Wünsche und Preise erwogen, um letztlich den Zuschlag zu bekommen. Im Laufe der Zeit hatte sich die Gewohnheit herausgebildet, dass die sogenannte „feine Gesellschaft“ die „Römerschanze“ bevorzugte, während das „Parkrestaurant“ mehr eine Volksgaststätte war, die von Wassersportlern, Sportvereinen u. ä. besucht wurde. Wer auf eine rustikale, deftige Mahlzeit Appetit und großen Hunger hatte, suchte das „Schweizerhaus“ auf.

Um die Verdienstmöglichkeiten zu erweitern, kauften die Besitzer des „Parkrestaurants“ im Jahre 1930 einen kleinen Kiosk, der in Berlin an einem Bahnhof gestanden hatte. Er kam als ein Stück an und fand als Stehbierhalle seine Kunden. Hier ergab sich auch ein gutes Geschäft. Der Kiosk wurde mehrmals umgebaut und vergrößert, und war eine beliebte Einrichtung für einen schnellen Imbiss oder ein Bier zur Erfrischung. 1935 wurde das „Parkrestaurant“ durch einen Pavillon noch erweitert. Weiterhin galten folgende ungeschriebenen Regeln: Pfingstkonzerte fanden jährlich im Lokal „Römerschanze“ statt. Diese Gaststätte soll die beste Gastronomie von den drei Restaurants gehabt haben. Vom „Parkrestaurant“ wurde gesagt, dass es hier die beste Küche



Parkrestaurant Nedlitz bei Potsdam

gab. Diese Gaststätte war über Jahrzehnte im Besitz einer Familie. Gekauft hatte sie die Familie Lange. „Muttchen Lange“ war lange die Seele des Geschäfts, bis es ihre Tochter mit Ehemann Eckner weiterführte. Die gastronomischen Einrichtungen waren zu DDR-Zeiten an die HOG (Handelsorganisation Gaststätten) verpachtet.



Seeterrassen und Anlegestelle am Parkrestaurant, Blick auf den Jungfernsee

3. Begüterte Bauherren entdeckten die reizvolle Landschaft

Um die Jahrhundertwende begann eine Parzellierung von Ackerflächen zu Baugrundstücken. Am Lehnitzsee und Krampnitzsee wurde damit der Anfang gemacht. Es ist anzunehmen, dass die gesamte Fläche vom Ufer des Lehnitzsees bis zum heutigen „Heinrich-Heine-Weg“ und dem Gelände des Siemensparks dem Gärtner Schmidt gehörte, der uns schon bekannt ist.

3.1. Der Bohmsche Besitz

Als Nachfolger des Gärtners Schmidt wurde eine Familie Bohm angegeben. Den ältesten Bürgern unseres Ortes ist die heutige Straße „Am Lehnitzsee“ noch als „Bohmscher Weg“ bekannt. Diese Familie teilte ihr Land zwischen See und „Bohmschem Weg“ in Parzellen auf und verkaufte sie als Baugrundstücke. Zwischen ihrem Land und dem heutigen „Heinenhof“ musste ein Weg bleiben, damit auch andere Leute ans Wasser kommen konnten. Es waren attraktive Wassergrundstücke entstanden, die ihren Wert hatten und den Bohms ein Vermögen einbrachten. Den Rest ihres Landbesitzes vom „Bohmschen Weg“ bis zum damaligen Siemens-Weg („Heinrich-Heine-Weg“) verpachteten sie an Obstzüchter, den größten Teil an Neumanns. Sie selbst behielten für sich das heutige Grundstück „Am Lehnitzsee“ Nr. 3. Das kleine Haus des Gärtners Schmidt genügte ihnen nun nicht mehr. Sie ließen sich ein komfortableres, zweistöckiges Haus errichten. Der letzte Besitzer war ein Polizeimajor namens Keue. Er war ein Verwandter und Erbe der Familie Bohm.

Bei näherer Betrachtung von Katasterunterlagen der anderen Grundstücke kommt man zu der Meinung, dass die meisten von ihnen Spekulationsobjekte für reiche Berliner waren. Sie wechselten oft und schnell hintereinander den Besitzer. Man findet Kaufleute, Bankiers, Direktoren, Rechtsanwälte, Juweliere als Eigentümer verzeichnet. In den Folgejahren, bis etwa 1913, entstand dann hier das erste Villenviertel. Es waren teilweise recht prunkvolle Gebäude, die da empor gewachsen waren. Die meisten wurden aber nur zum Sommer- oder Urlaubsaufenthalt genutzt. Deutlich war das auch daran zu erkennen, dass auf fast allen Grundstücken neben dem Hauptgebäude ein zweites, viel kleineres Haus steht für einen ganzjährig angestellten Bediensteten. Er hatte Haus und Garten zu beaufsichtigen und in Ordnung zu halten. Ein Haus, das von der Parzellierung bis zum Ende des 2. Weltkrieges dem gleichen Besitzer gehörte, war das jetzige Grundstück „Am Lehnitzsee“ Nr. 7. Der Firmeninhaber einer Möbelfabrik, der Tischlermeister Altendorf, ließ diesen Sommersitz mit massivem Bootshaus am See für seine Familie bauen.

3.2. Villa Sigismund

Der Generalleutnant Max von Diringshofen machte sich hier ansässig und ließ sich einen Landsitz am Ende der heutigen Straße „Am Lehnitzsee“ errichten, um sich hier zur Ruhe zu setzen. Herr von Diringshofen entstammte einem alten Geschlecht, dem im Jahre 1495 in Worms der Reichsadler verliehen und der Kaiserliche



Villa Prinz Sigismund, Blick vom Lehnitzsee

Wappenbrief ausgehändigt worden war. Viele Söhne des Adelsgeschlechtes waren hohe, führende preußische Offiziere, so auch der Erbauer dieses Hauses. Seine Frau, Margarete de Haen, war als Tochter Mitinhaberin des Industrieunternehmens der Familie de Haen, das aus Bergwerken und chemischen Fabriken im Raum Hannover bestand. Das Grundstück war etwa einen Hektar groß und enthielt eine Wasserfront von 124 Metern. Der Berliner Regierungsbaumeister Ludwig Otte erhielt den Auftrag zum Bau des Hauses. Im Jahr 1912 war die Grundsteinlegung, und am 3. Mai 1913 bezog die Familie ihr neues Heim. An der Wasserseite, oberhalb des Balkons, prangte das Familienwappen. Zum gesamten Ensemble gehörte noch ein Nebengebäude, in dem Pferdeställe und Wagenremisen untergebracht waren. In dessen Obergeschoss befanden sich Wohnungen für Kutscher und Gärtner. Der Wunsch nach einem ruhigen, schönen Lebensabend, nachdem Herr von Diringshofen aus dem aktiven Militärdienst ausgeschieden war, ging der Familie nicht in Erfüllung. Der 1. Weltkrieg und die Nachkriegszeit mit Krisen und Inflation forderten ihren Tribut. Der älteste Sohn fiel gleich zu Beginn des Krieges in Frankreich, Frau von Diringshofen starb im Jahr 1915. Finanzielle Verluste zwangen die Familie in den zwanziger Jahren, das Anwesen zunächst zu vermieten und selbst eine kleinere Wohnung in Potsdam zu beziehen.

In dieses große Haus zog der Berliner Bankier Dr. h. c. Artur Siegheim ein, bis es 1927 an Prinz Friedrich Sigismund von Preußen verkauft wurde. Der Prinz war mit dem damaligen Herrscherhaus mehrfach verwandt. Sein Urgroßvater war Prinz Karl von Preußen, der nächstjüngere Bruder von Kaiser Wilhelm I.. In jüngerer Zeit gab es noch eine weitere Verwandtschaft. Die Mutter des Prinzen Sigismund und die Gemahlin von Kaiser Wilhelm II. waren Schwestern, so dass er von daher der Neffe des ehemaligen Kaiserpaares war. Diese Linie der Prinzen von Preußen hatte ihren Stammsitz in Glienicke bei Berlin-Wannsee. Der Stammvater, Prinz Karl, hatte diesen Besitz erworben. Prinz Sigismund zog selbst nie hier in Neu Fahrland ein, da er kurz nach dem Kauf beim Training mit seinem Reitpferd am 6. Juli 1927 tödlich verunglückte. Der Prinz war ein vorzüglicher Dressur- und Geländereiter. Er errang viele Siege in Spring-, Dressur-, Gebrauchs- und Vielseitigkeitsprüfungen. Seine größten Triumphe waren aber sicherlich die Siege mit dem Pferd „Heiliger Speer“ in der Military in Hilversum am 18. Juli 1926 und in Luzern am 3. Juli 1927. Er war ausersehen, bei der Olympiade 1928 in Amsterdam sein Land zu vertreten. Das Vorhaben konnte nicht verwirklicht werden, ebenso wenig konnte er sich an seinem neuen Eigentum, dem „Haus Lehnitzsee“, erfreuen. Es ist anzunehmen, dass er eine Vergrößerung und Vervollkommnung des Pferdestalles gleich nach dem Kauf in Auftrag gab, der auch ausgeführt wurde. Das Wohnhaus blieb unverändert. Im Jahre 1934 musste der Glienicker Besitz an die Stadt Berlin verkauft werden.

Die Witwe des Prinzen Sigismund wählte nun das Haus in Neu Fahrland zu ihrem ständigen Wohnsitz für sich und ihre beiden Kinder. Das Obergeschoss des Nebenge-

bäudes beherbergte nun die Wohnung des Haus- und Hofmeisters, eine darüber liegende bewohnte ein Diener und seine Familie. Ein weiterer Mitbewohner des Grundstücks wurde das Pferd „Heiliger Speer“. Es erhielt hier sein Gnadenbrot. Ältere Bürger erinnern sich noch gut an die Prinzess Sigismund. Sie ritt oft auf „Heiliger Speer“ aus, und die damaligen Kinder Neu Fahrlands hatten respektvoll am Straßenrand mit „Guten Tag, Königliche Hoheit“ zu grüßen. Prinzess Sigismund war eine Enkelin König Frederik VIII. von Dänemark. Ihre Mutter hatte als dänische Prinzessin einen Prinzen zu Schaumburg-Lippe geheiratet, so dass Prinzess Sigismund eigentlich Marie Luise von Preußen, geb. zu Schaumburg-Lippe, hieß. Die Prinzessin starb am 1. Oktober 1938 hier in ihrem Hause. Ihre beiden Kinder lebten nun hier mit ihrem Onkel und Vormund, dem Prinzen Christian zu Schaumburg-Lippe. Die dänische Verwandtschaft der Prinzess Sigismund führte wohl gegen Ende des 2. Weltkrieges dazu, dass die dänische Botschaft aus Berlin nach Neu Fahrland übersiedelt war, sicher als Ergebnis des Bombenhagels auf die Stadt. Hier wurde nun eine Etage zur Verfügung gestellt. Aus Angst vor den letzten Kriegswirren verließen die prinzlichen Familienmitglieder Neu Fahrland und ihren Besitz, um bei Verwandten das Kriegsende abzuwarten. Sie kehrten nicht zurück. Zu DDR-Zeiten war in dem Gebäude die amerikanische Militärmission untergebracht. Zu ihrem Gelände gehörte noch das Nachbargrundstück „Am Lehnitzsee“ Nr. 8, das davor von einem Berliner Unternehmer genutzt wurde.

3.3. Die Siemens-Villa

er Großindustrielle Friedrich Karl von Siemens erwarb 1909 die hügelige, bewaldete Halbinsel, das „Stinthorn“. Er war der zweite Sohn des Werner von Siemens und Mitinhaber des Elektrokonzerns Siemens & Halske. Das Gelände hatte eine Fläche von 12,9 Hektar und reichlich einen Kilometer Wasserfront. Es hieß, Herr von Siemens hätte dafür vier Millionen Goldmark bezahlt. Er ließ sich auf dem Grundstück eine Luxusvilla mit den entsprechenden Nebengebäuden als Sommersitz errichten. Die Entwürfe für den Bau lieferte der bekannte Architekt Baurat Otto March. Der Besitz wurde „Heinenhof“ (auch „Haynenhof“) genannt. Der Name leitete sich wohl von der Bezeichnung des Waldes „Hainholz“ ab. Das Anwesen besteht aus einer schlossähnlichen, sehr großen Villa, die auf der höchsten Erhebung innerhalb des Parks erbaut wurde. Dazu gehörten ein Wirtschaftshof mit mehreren getrennten Pferdeställen (Kranken-, Seuchenstall), Garagen, Remisen und eine Gärtnerei, die etwas abseits, am Lehnitzsee, angelegt wurde. In den Gewächshäusern wurden 1912 die ersten Tomaten angebaut. Manch ein Neu Fahrländer aß hier die ersten in seinem Leben. Es wuchsen aber hier nicht nur Tomaten, sondern auch seltene Pflanzen und Blumen. Die ansässigen Bürger wurden zu mancherlei Dienstleistungen gebraucht. Sie verdienten sich wohl auch gern etwas zusätzlich zum sonstigen Einkommen. In der Nähe der Gärtnerei

wurden mehrere Wohnräume für die Angestellten erbaut. Am Ufer des Lehnitzsees entstand eine massive Boots- bzw. Dampferanlegestelle. Auch ein Bootshaus für die eigenen Wasserfahrzeuge fehlte nicht. Mit seinem hohen schiefergedeckten Dach war es gut der Landschaft angepasst. Herr von Siemens ließ eine Straße zum Heinenhof anlegen und sorgte dafür, dass sein Besitz an das Strom- und Gasnetz angeschlossen wurde.



Luftbild Heinenhof (ca. 1920)

Die Villen „Am Lehnitzsee“ profitierten davon, sie wurden mit versorgt. Der gewachsene Wald wurde in einen wunderschönen Park verwandelt. Es wuchsen hier 116 verschiedene Baumarten, darunter eine 700-jährige Eiche, ein Ginkgo, eine Tamariske. Auch seltene Tierarten waren zu bewundern. Es seien hier nur gezähmte Wildschweine und Reiher genannt.



Eingangseite Heinenhof (vor 1913)

Während des 2. Weltkrieges wurde im Park eine Baracke gebaut. Man sagte nachher, dass dort Versuche für V-Waffen (Hitlers Wunderwaffen V 1 und V 2) durchgeführt wurden. Das war wohl ein Irrtum. Auf so engem Raum und ohne Sicherheitsmaßnah-

men hatte man wohl an einem solchen Staatsgeheimnis nicht experimentiert. Eine zweite Version ist da glaubhafter und vorstellbarer. In der Baracke wurden Zerreißproben für V 2 A-Stahl unternommen. Bewohner der näheren Umgebung erinnern sich wohl noch gut an die surrenden Geräusche, die plötzlich mit einem kleinen Knall aufhörten, gerade als ob man etwas zerrissen hätte. Vielleicht wurde der Stahl für die Herstellung der Wunderwaffen gebraucht, und die „von-Mund-zu-Mund-Propaganda“ machte dann Versuche für die Geheimwaffen V 1 und V 2 daraus. Ein ehemaliger Angestellter der Firma Siemens bestätigte, dass in der Baracke Versuche mit Metallen durchgeführt wurden. Er selbst wisse darüber aber nichts Genaueres. Er gehörte zu einer Gruppe von Mitarbeitern, die sich mit anderen Versuchen beschäftigten. Ihre Experimente galten einmal dem Verhalten des Schalls unter Wasser und zum anderen den Möglichkeiten des Anpeilens von Gegenständen in der Luft. Hier wurden also Antennen weiterentwickelt. Dieser Arbeitsgruppe stand ein besonders hergerichteter Kellerraum im Haupthaus zur Verfügung. Die Angestellten wohnten in Berlin und wurden täglich mit Werkbussen hin und her transportiert.

3.4. Villa Adlon

Anfang der 20er Jahre des 20. Jahrhunderts kam eine weitgereiste junge Dame, Hedwig Leythen, an den Lehnitzsee, um ihre Verwandten auf deren Landsitz zu besuchen. Sie fand die Familie krank und konnte nicht bleiben. So fuhr sie weiter nach Berlin und quartierte sich im „Hotel Adlon“, einem Nobelhotel am Brandenburger Tor „Unter den Linden“ Nr. 1, ein. Bald darauf heiratete sie den Hotelbesitzer, Louis Adlon. Sie brachte das Neu Fahrländer Grundstück „Am Lehnitzsee“ Nr. 1 als Erbteil in die Ehe ein. Nun war das dort stehende Haus im Bauernstil nicht mehr gut genug. Es wurde fast abgerissen. Louis Adlon schuf um 1925 einen repräsentativen, hochmodernen Landsitz, der gleichzeitig ein komfortables kleines Hotel war. Ein Park wurde angelegt, ein Bootshaus mit Anlegesteg für kleinere und größere Wasserfahrzeuge vervollständigte die neue Anlage. Dem Wohnhaus vorgebaut, gleich von der Straße erreichbar, befand sich der Pferdestall, denn Herr Adlon war ein passionierter Reiter. Frau Adlon meinte in ihrem Buch „Hotel Adlon“, es wäre der schönste Pferdestall, der in Deutschland zu finden sei. Das war sicher übertrieben, aber charakteristisch für Zeit und Leute. Herr Louis Adlon empfing hier nicht nur besondere Hotelgäste, sondern auch Mitglieder von Reit- und Jagdclubs nach ihren Veranstaltungen in den umliegenden Wäldern. Frau Adlon selbst zeigte mit Auto oder Motorjacht ihren Gästen die wunderschöne havelländische Landschaft und die Schönheiten Potsdams und seiner Umgebung. Selbstverständlich luden die Adlons nur ihre besten, zahlungskräftigsten Gäste nach Neu Fahrland ein, um sie mehr an ihr großes Hotel in Berlin zu binden. Ein höchst attraktiver Gast war einmal ein indischer Fürst, der Maharadscha von Pantiala, mit



Auf der Schwelle seines Hedda-Hauses begrüßte Louis Adlon nach der Hubertusjagd 1929 in Döberitz die Mitglieder des Parforce-Jagdclubs als Gäste.

einigen seiner Haremsdamen. Insgesamt waren es 20 Personen. Das wird ein buntes Bild in unserem kleinen abgelegenen Ort gewesen sein.

Louis Adlon starb 1945 in den Wirren der letzten Kriegstage nach einer missverständlichen Festnahme durch die Russen. Sehr eindrucksvoll sind diese Ereignisse in Frau Adlons Buch geschildert.

3.5. Am Lehnitzsee Nr. 6

Der damals bekannte Schauspieler und Regisseur Georg Alexander kaufte im Jahr 1936 ein kleines, aber apartes Sommerhaus „Am Lehnitzsee“ Nr. 6. Er hatte eine jüdische Frau. Ihm wurde während der Hitlerdiktatur anheim gestellt, sich von ihr zu trennen. Da er es nicht tat, wurde er etwas „kaltgestellt“. Er bekam nicht mehr die Haupt- und Glanzrollen. Er konnte seine Frau aber über die schlimmen Jahre der Judenverfolgung hinweg retten. Seine Schwiegermutter dagegen wurde ein Opfer der Nazis. Die Gestapo holte sie ab, und niemand sah sie mehr wieder.

4. Am Wiesenrand

Nicht an der Straße sowie am Wasser steht das bereits erwähnte Haus der Familie Schneider. Es gehörte wohl einmal zum Müller'schen Gut, ist sehr alt und wies beim Umbau noch Lehmfachwerk auf.

Das jetzige Wohnhaus der Familie Steiner „Am Wiesenrand“ Nr. 3/4 wurde um das Jahr 1910 als Bäckerei erbaut. Bäcker Kurth baute sich nach etwa zehn Jahren ein neues Haus fast neben seiner ersten Bäckerei.

Das Grundstück mit dem Fachwerkhaus und der alten Bäckerei kaufte 1920 der Berliner Geschäftsmann Paul Meyerstein. Er baute alles völlig um. Die einstige Bäckerei erhielt eine obere Etage mit Türmchen auf dem Dach. Das alte Haus an der Straße wurde Dienstbotenwohnung. Eine schöne Gartenanlage zum Wasser hin machte alles zu einem ansprechenden Sommergrundstück. Die Meyersteins waren Juden.

Dazu berichtet ein Zeitzeuge: *„Ich erinnere mich sehr gut an das Ehepaar Meyerstein. Frau Meyerstein war für mich als Schüler eine ältere, gebeugt gehende Dame, ihr Mann ein aufrechter Grauhaariger. Gezeichnet mit dem Judenstern durfte er nur als Letzter in den Bus einsteigen. Wenn ich ihn aus Höflichkeit vorgehen lassen oder ihm einen Platz anbieten wollte, winkte er nur ab, sah mich aber an. Diesen Blick vergesse ich nie. Im Krieg zogen Tochter, Schwiegersohn mit Kleinkind hinzu. Die Familie wurde auch heimlich von meiner Mutter mit Obst beliefert. Sie sagte immer: ‚Die haben keinem etwas zu Leide getan.‘ Eines Morgens informierte uns mein Vater: ‚In der Nacht haben sie Meyersteins abgeholt.‘ Jeder wusste, was das bedeutete. Angehörige der SS haben das jüdische Ehepaar in ein KZ gebracht. Die junge Familie fand man bald darauf tot im Lehnitzsee. Sie haben sich selbst das Leben genommen. Die Eltern sind in einem KZ umgekommen.“* Des Grundstücks bemächtigte sich ein sicher ranghoher Angehöriger des Hitlerregimes. Dieser Herr Klitz verließ kurz vor Kriegsende Hals über Kopf unseren Ort. Man sagte damals: *„Er hat sich in den Westen abgesetzt“*.

Das Ehepaar Kurth, das den Meyersteins das Grundstück mit den alten Häusern verkaufte, besaß das gesamte Land bis zum heutigen „Rehweg“. Der Besitz reichte am „Toten Arm“ entlang (so nannte man im Volksmund die Verbindung zwischen den Seen) bis zum heutigen „Rehweg“ Nr. 5. Dort befand sich auch der Kurth'sche Obst- und Gemüsegarten.

Auf diesem großen Areal errichtete sich Familie Kurth nun ein größeres, aber den Verhältnissen angemessenes Wohn- und Geschäftshaus. Es ist zweigeschossig mit ausgebautem Dachgeschoss. Im Erdgeschoss entstanden Geschäfts- und Lagerräume mit einem Laden für Backerzeugnisse, für Kolonialwaren und Lebensmittel aller Art. Die Bäckerei hatte als zweites Gebäude auf dem Hof ihren Platz. Mit diesem Geschäft versorgte die Familie Kurth neben den



Das Kurth'sche Haus (ca. 1926)

Ortsansässigen auch alle Wassersportler, Zeltler und den Wochenendbesuch. Zusätzlich übernahm sie auch eine dringend notwendige Postnebenstelle. So war lange Zeit für alles gesorgt.

5. Anglerkolonie

Am Neu Fahrländer Ufer des Weißen Sees siedelten sich Menschen an, die auch aus Berlin kamen, aber einer ganz anderen Bevölkerungsschicht angehörten. Es waren Sportangler, meist aus dem Bezirk Tiergarten. Sie gründeten 1923 den Anglerverein Nedlitz (AVN). Er war dem damaligen Arbeiter-Angler-Bund Deutschlands angeschlossen. In seinem Abzeichen war die damalige Nordbrücke mit dem Torbogen abgebildet. Bei der Gründung zählte er 17 Mitglieder, die sich ihre Lauben in der heutigen Anglerkolonie bauten. Verein und Kolonie vergrößerten sich schnell. Bereits drei Jahre später waren es schon 164 Mitglieder. Die Kolonie bestand aus 24 Lauben. Diese Unterkünfte waren primitiv und aus Materialien gebaut, die jeder auftreiben konnte. Oft waren es Kistenbretter. Anschlüsse an das Strom- und Wassernetz gab es nicht. Wie schon aus den o.g. Zahlen hervorgeht, war nicht jeder Angler glücklicher Besitzer einer Laube. Bei



Logo des Anglervereins Nedlitz



Die ersten Lauben am Weißen See

manch einem reichte es nur zu einem sogenannten „Anglerkasten“. Der war etwa 2,50 Meter lang, 60 Zentimeter breit und 80 Zentimeter hoch. Der über die ganze Fläche reichende Deckel war aufklappbar. Der Kasten war völlig mit Dachpappe beschlagen und mit einem Vorhängeschloss verschließbar. Hierin wurden die Angelgeräte untergebracht. Vielen Anglern diente er auch als Schlafstelle, bis es morgens in aller Frühe in den Kahn zum Angeln ging. Damals war das Angeln nicht nur Sport, sondern bei Armut und Arbeitslosigkeit war der Fang auch eine willkommene Bereicherung des Speiseplans.

Der „Sportverein Fichte“ hatte sich auf der „Robinsoninsel“ eingerichtet. Hierher kamen meist Jugendliche, die ihre Zelte aufschlugen. Dieser Sportverein wurde 1933 verboten, daraufhin blieb die Insel zunächst leer, bis sich auch hier Mitglieder des Anglerverbandes ihre Lauben bauten.

6. Badeanstalten

Im Anschluss an die Anglerkolonie gab es zwei Badeanstalten. Die erste war dem Militär vorbehalten. Die Gebäude werden heute vom Anglerverein genutzt. Es gab dort einen Bootsschuppen, in dem früher die Umkleidekabinen untergebracht waren. Und die heutige Anglerklause war ein kleines sommerliches Offizierskasino, das „Offizierserholungsheim“ genannt wurde. Es gab auch Boote mit entsprechenden Anlegestellen. Sicher haben sich hier die Herren Offiziere in der wunderschö-



In der Badeanstalt

nen Umgebung, am und auf dem Wasser, auf ihre Weise erholt und amüsiert. An dieses Objekt schloss sich eine öffentliche Badeanstalt an. Sie konnte von der Bevölkerung und dem „Sportverein Bornstedt“ genutzt werden. Es gab Umkleidekabinen, auch ein Sprungbrett war vorhanden. Ein Bade- und Schwimmmeister, der beliebte „Papa Claaßen“, brachte vielen das Schwimmen bei und sorgte für Sicherheit und Ordnung. Eine weitere Militärbadeanstalt gab es am Fahrländer See, genannt „Drei Mohren“, sie wurde auch als Erholungsheim der Wehrmacht genutzt.

7. Ringstraße

Das Gebiet der heutigen „Ringstraße“, begrenzt vom Weißen See, dem Fahrländer See und dem Hainholz mit Kirchberg, gehörte als Ackerfläche zum Müller’schen Gut. Etwa um das Jahr 1930 wurde diese als Bauland verkauft. Es fanden sich verschiedene Baugesellschaften, die eine Parzellierung vornehmen wollten. Es wurden angeboten:

- Carvi und Co. Baugesellschaft m. b. H.
- Grundstücksgesellschaft Villenkolonie
- Havelsee Boden und Bau AG (BOBA)

Die beiden erstgenannten Gesellschaften tauchen in den Katasterunterlagen nur kurzzeitig als Besitzer auf. Ob sie kein Glück bei ihren Spekulationen hatten und Bankrott machten? Die BOBA jedenfalls war die Baugesellschaft, die letztlich die Ackerfläche parzellierte und die Grundstücke verkaufte. Diese Baugesellschaft führte zunächst bedeutende Erdarbeiten durch. Stagnierendes Grundwasser wurde durch einen Kanal abgeleitet, der zugleich den an ihn grenzenden Parzellen den Anschluss an den Fahrländer See gewährte.

Einen Bebauungsplan hatten die Architekten v. Estorff und Winkler ausgearbeitet. Sie entwarfen die „Ringstraße“ und auch die meisten Einfamilienhäuser. Sie verstanden es sehr gut, die Häuser zwar zu variieren, aber immer der Landschaft anzupassen.

Die älteren Bürger erinnern sich noch an die Gepflogenheiten. Es wurde am Wegrand eine kleine Holzbaracke als Büro aufgestellt. Darin wartete ein Angestellter auf die Käufer der Baugrundstücke. Und sie kamen. Es setzte eine rege Bautätigkeit von Einfamilienhäusern ein. Neu Fahrland wurde zur Garten- und Villenkolonie. Für viele Bauherren war es ein zweiter Wohnsitz zum Sommeraufenthalt. Es waren z. B. Ärzte, Rechtsanwälte, Geschäftsleute, Wissenschaftler und Künstler, die sich hier ansiedelten. Auch in dieser Bauperiode entstanden recht repräsentative Häuser, zwei wurden im Bauhausstil errichtet. Leider mussten sie in der Nachkriegszeit umgebaut werden, so dass sie nicht mehr stilgetreu erhalten sind. In diesen Jahren war es wichtiger, den vielen obdachlosen Menschen Wohnraum zu geben, als Häuser im Original zu erhalten.

Die Schauspielerin Karin Hardt baute sich ihr Haus nahe am Fahrländer See, heute

„Ringstraße“ Nr. 34. Am „Großen Horn“ ließ sich die Schauspielerin Fita Benkhoff nieder. Gegen Ende des Krieges, als die angloamerikanischen Bomber ihre verderbenbringenden Lasten über Berlin abwarfen, vergrößerte sich die Schar der Schauspieler, die hier eine Unterkunft fanden, erheblich. Das nahe Babelsberger Filmstudio „UFA“ war ja von hier aus gut erreichbar. Die älteren Einwohner erinnern sich wohl gut an das lustige Völkchen, das da jeden Morgen an der Bushaltestelle stand. Sicher waren die Ausgebombten von ihren Kolleginnen aufgenommen worden oder sie konnten sich in anderen Häusern einmieten. Eine ganz prominente Schauspielerin, Grete Weiser, verbrachte die letzte Kriegszeit „Am Lehnitzsee“ Nr. 5.

Der Beginn des Krieges 1939 hatte der Bautätigkeit in der „Ringstraße“ ein Ende gesetzt. Ein Teil der Parzellen blieb unbebaut. Auf manch einer entstanden gegen Ende des Krieges Behelfsheime, da immer mehr Menschen im Bombenhagel auf Berlin ihre Wohnungen verloren.

8. Reit- und Fahrschule Krampnitz

Zwischen der Straße nach Fahrland und der Chaussee nach Groß Glienicke wurde 1936 der Bau eines militärischen Objektes begonnen. Es entstand die Reit- und Fahrschule Krampnitz. Dazu gehörten Kasernen, Pferdeställe usw., aber auch Einfamilienhäuser für Offiziere und Zivilangestellte, darunter besonders für Handwerker.

9. Am Stinthorn

Weitere Wohnhäuser für Offiziere wurden auf Neu Fahrländer Boden gebaut. Dieser war im Besitz des Nedlitzer Fährgrundes. Der Gutsbesitzer parzellierte das Gelände am Krampnitzsee bis zum Besitz des Großindustriellen Siemens. Die entstandenen Wassergrundstücke konnte er an betuchte Berliner verkaufen. Die meisten waren Geschäftsleute, bzw. deren höhere Angestellte, die sich hier am Krampnitzsee Villen von unterschiedlicher Größe und Ausstattung bauten. Die verbleibende Fläche kaufte die Reit- und Fahrschule Krampnitz und nutzte sie für ihre Bedürfnisse. So entstanden die Wohnblöcke „Am Stinthorn“ mit sehr großzügigen Fünf-Zimmer-Wohnungen für Offiziere und eine Villa für höhere Offiziere. Im Haus „Am Stinthorn“ Nr. 40 wohnten z. B. die Generäle von Manteuffel und Stein.

So war also auf den Acker- und Waldflächen der beiden Güter Fahrland und Nedlitz eine neue Gartensiedlung entstanden, die ein Teil des Dorfes Fahrland war. Außer der Einkaufsmöglichkeit und Poststelle im Geschäftshaus Kurth gab es hier keine Geschäfte.

10. Kirche, Friedhof und Schule

Die ansässigen Neu Fahrländer gingen in Fahrland zur Kirche. Sie wurden auch auf dem Friedhof von Fahrland begraben. Die bereits erwähnten Adelsfamilien bildeten eine Ausnahme. Familie von Diringshofen begrub ihre Toten in einem Familiengrab auf dem Potsdamer Friedhof, die Prinzen von Preußen haben einen kleinen Privatfriedhof im Park ihres ehemaligen Besitzes Glienicke. Das Einzige, was die Neu Fahrländer jährlich für sich selbst begingen, war ein Erntedankgottesdienst. Er fand auf dem „Prinzeßberg“ (höchste Erhebung zwischen „Heinrich-Heine-Weg“ und „Am Stinthorn“) statt. Der Pfarrer von Fahrland kam zu diesem Zweck herüber. Anschließend feierten die Obstbauern mit ihren Helfern zu Hause ein Fest.

Die Kinder gingen in Fahrland zur Schule. Das war freilich unbequem und oft beschwerlich. Lange Zeit mussten viele Kinder diesen Weg zu Fuß zurücklegen, bis sich das Lebensniveau der Eltern so verbesserte, dass ein Fahrrad angeschafft werden konnte. Die Kinder der Adligen besuchten auch das Gymnasium in Potsdam. Die Diringshofens z. B. hatten eigens für den Transport der Kinder ein Ponygespann. In den 30er Jahren ging es wohl auch schon einigen Obstbauern so gut, dass sie das eine oder andere Kind in das Gymnasium nach Potsdam schickten.

11. Öffentliche Verkehrsmittel

Als Verkehrsverbindung von und nach Potsdam existierte als öffentliches Verkehrsmittel nur das Fahrzeug der Post. Das war wohl der erste Busverkehr. Er reichte aber nur bis Kramnitz. Es wird erzählt, dass der Fahrer des Postautos fast mit zur Familie gehörte. Er wusste genau, wer an den einzelnen Haltestellen einsteigen musste. Fehlte jemand, so wartete er eben noch einige Minuten. Es ging erst los, wenn der Verspätete angekommen war, oder eine Nachricht, dass er heute nicht kommen kann.

Es wurde einmal geplant, die Straßenbahnlinie von Potsdam aus bis nach Neu Fahrland auszubauen. Der Gemeinderat von Fahrland war laut Protokollbuch damit einverstanden. Mehr tat er aber für seinen neu entstandenen Ortsteil nicht. Dieser Plan wurde nicht verwirklicht.

12. Gebietsreform 1938

Etwa ab 1938 wurde von der damaligen Reichsregierung angestrebt, Großstädte zu bilden. Der Oberbürgermeister von Potsdam, General Friedrichs, wollte auch über eine möglichst große Großstadt regieren. Er stellte an den Reichsminister des Innern den Antrag, eine Stadtgemeinde (Babelsberg) und neun Landgemeinden an Pots-

dam anzuschließen. Dieser Antrag wurde in dieser Form zunächst abgelehnt. Mit der Eingemeindung von Babelsberg und den an Potsdam grenzenden Gemeinden wie z. B. Bornstedt, Eiche, Drewitz war man einverstanden, nicht aber mit Fahrland. Dies sei doch ein reines Bauerndorf, etwa zehn Kilometer von Potsdam entfernt, daher wäre es befremdend, ein solches Dorf der Stadt Potsdam anzuschließen. General Friedrichs gab aber nicht auf. Es entspann sich ein reger Briefwechsel zwischen dem Ministerium und dem Bürgermeister. General Friedrichs ersann immer neue Fakten, um seinen Antrag für Fahrland zu erklären. Den Ausschlag gab letztlich folgende Begründung: Auf der Gemarkung von Fahrland ist ein militärisches Objekt, die Reit- und Fahrschule Krampnitz, entstanden, das unbedingt der Garnison Potsdam zugeordnet werden müsste. Es wäre aber unmöglich, dieses Militärobjekt von Fahrland abzutrennen. Die Verwaltung der Reit- und Fahrschule erfordere aber wiederum die Zugehörigkeit zur Potsdamer Garnison. Diese militärischen Gründe wurden akzeptiert, und ab 1. April 1939 waren alle Orte, die im ersten Antrag angegeben waren, in Potsdam eingemeindet, so auch Fahrland mit dem Ortsteil Neu Fahrland. Für den 1. November 1938 wurden in Fahrland 1.244 Einwohner angegeben.

In diesem Zusammenhang erfolgte die Umbenennung der damaligen „Potsdamer Straße“ in „Tschudistraße“. Es ist urkundlich nachgewiesen, dass dieser Name 1940 für die Hausnummern eins bis fünf die amtliche Adresse war. Der Name Tschudi ist insbesondere in der Schweiz seit Jahrhunderten bekannt. Viele Wissenschaftler, Literaten, hohe Beamte (auch im Auslandsdienst) entstammen dieser Familie. Bisher war nicht zu ergründen, wem hier mit der Namensgebung ein Denkmal gesetzt werden sollte.

Für die Kavallerieschule (allgemeine Bezeichnung für die Reit- und Fahrschule) werden folgende Angaben gemacht: - *rund 3.000 Köpfe, 17 Schwadronen (neun berittene, acht motorisierte) – Generalsiedlung – Offizierssiedlung – Wohnungen für verheiratete Unteroffiziere.* Soweit die Angaben in den Briefen. Es ist aber bekannt, dass auch eine beträchtliche Anzahl von Zivilangestellten, besonders Handwerker, in diesem Objekt wohnten.

13. 2. Weltkrieg

Die Situation in Neu Fahrland änderte sich während des 2. Weltkrieges kaum. Nur die Einwohnerzahl vergrößerte sich. So manch eine Familie, die nur ein Sommerhaus besaß, wohnte nun ständig hier, weil ihre Wohnung in Berlin nicht mehr existierte, oder weil man hier sicherer war vor den Bomben. Manche nannten auch nur ein Grundstück ihr eigen und konnten sich ein Behelfsheim darauf errichten.

Auf dem Platz gegenüber der Gaststätte „Römerschanze“ entstand, wie in vielen anderen Orten des „Dritten Reiches“ auch, ein sogenannter „Adolf-Hitler-Platz“. Er war ca. 15 mal 15 Meter groß, etwas erhöht, mit einer Hecke umfriedet und in seiner

Mitte lag ein Stein, dessen Inschrift nicht mehr bekannt ist. Dieser Platz wurde einige Jahre gepflegt, später aber nicht mehr beachtet und nach Kriegsende durch den Bau einer Behelfsbrücke zerstört.

Etwa 1942 wurden bei einem ersten abendlichen Angriff auf Berlin Sprengbomben abgeworfen. Eine fiel in den Fahrländer See, eine zweite auf das Ufer des Neu Fahrländer Gebietes (am Rande des Weges zu Buhlmanns) und zwei weitere im Bereich des Kirchberges. Die Trichter der letzteren sind zugewachsen, die Einschlagstelle der zweiten ist noch heute am Wegrand zu sehen. Man vermutete damals einen Notabwurf, möglich wäre aber auch ein gezielter Abwurf, der die Kaserne Krampnitz treffen sollte.

Von schrecklichen Vorkommnissen in den letzten Kriegswochen erzählt der Sohn des Gutsbesitzers Lutze. Er beobachtete als Fünfzehnjähriger, wie am späten Abend etwa 1.000 jammervoll anzusehende Menschen (KZ-Häftlinge) von SS-Angehörigen auf den väterlichen Gutshof getrieben und in einer Scheune eingesperrt wurden. Es war ein Bild des Grauens. Bis auf die Knochen abgemagerte Menschen quälten sich Schritt für Schritt vorwärts. Sie hatten keine Schuhe an den Füßen. Manche gingen barfuß, manche hatten sich Lappen um die Füße wickeln können. In der Scheune standen Gefäße, die als Viehtränke genutzt wurden. Man goss Wasser hinein, davon konnten die Gefangenen trinken.

Morgens, etwa um vier Uhr, wurden sie zum Weitermarsch wieder auf die Straße getrieben. Ein solches Ereignis wiederholte sich mehrmals.

Der Grund für diese heimlichen, grauenvollen „Einquartierungen“ lag in den Kriegseignissen. Vor der ständig vorrückenden Sowjetarmee wurden die Konzentrationslager geräumt. Die Gefangenen sollten in entfernteren Lagern untergebracht werden. Die langen Wege mussten sie zu Fuß zurücklegen. Viele waren halb verhungert, krank, so geschwächt, dass sie das Ende dieses Marsches nicht erreichten. Sie starben unterwegs. Dieses Martyrium ist als „Todesmarsch“ in die Geschichte eingegangen. An vielen Orten wird mit Gedenksteinen an diese Tragödie erinnert.

Wie sich die letzten Kriegswochen und der Zusammenbruch des Dritten Reiches in Neu Fahrland abspielten, wird in den nächsten Abschnitten berichtet.

14. Kriegsende in Deutschland

Am 7. und 8. Mai 1945 unterzeichneten höchste Generale der Deutschen Wehrmacht in Reims (Frankreich) und in Berlin-Karlshorst die bedingungslose Kapitulation Deutschlands. Damit übernahmen die Regierungen der vier Siegermächte die oberste Regierungsgewalt in Deutschland. Am 5. Juni 1945 wurden von den vier Oberbefehlshabern der Siegerstaaten in Berlin-Karlshorst vier Deklarationen unterzeichnet. Sie legten die wichtigsten Sofortmaßnahmen für die Verwaltung Deutschlands fest. Ein Kontrollrat, der aus Oberbefehlshabern der vier Siegermächte bestand, wurde ein-

gesetzt. Ihm wurde die Machtgewalt in Angelegenheiten, die Deutschland als Ganzes angingen, übertragen.

Vom 17. Juli bis 2. August 1945 fand in Potsdam, im Schloss Cecilienhof, eine dringend notwendig gewordene Gipfelkonferenz statt. Es trafen sich die Staatsoberhäupter der drei Siegerstaaten Sowjetunion, USA, Großbritannien. Sie wurden von ihren Außenministern und anderen politischen Beratern begleitet. Eine Delegation von Marineangehörigen der Sowjetunion unter Führung von Admiral N. G. Kusnezow wohnte für zwei Tage in Neu Fahrland, in der Villa Adlon, „Am Lehnitzsee“ Nr. 1. Er schrieb später in seinem Buch „Auf Siegerkurs“ über die Tage in Neu Fahrland:

„Die zur Konferenz angereisten Seeleute wurden in einer Villa in der Nähe von Potsdam untergebracht. Wie man uns erzählte, gehörte sie Adlon, dem Besitzer mehrerer Hotels in vielen europäischen Hauptstädten. Wie es hieß, hatten die Adlons mit dieser Villa ihre Nachbarn mit dem letzten Schrei der Bautechnik und einer erlesenen Inneneinrichtung ausstechen wollen. Adlon war kurz vor der Eroberung Berlins gestorben, doch seine Witwe lebte irgendwo in der Nähe und wachte mit Argusaugen über ihren ehemaligen Besitz. Sie hoffte wohl, einst wieder in die Villa einziehen zu können. Ich wohnte nur zwei Tage in diesem Haus. Dann wurde unsere Delegation in Babelsberg untergebracht.“

Diese Gipfelkonferenz bestätigte bereits gefasste Beschlüsse, formulierte neue und regelte viele notwendige Angelegenheiten, die für die Zukunft Deutschlands ausschlaggebend waren. Diese Konferenz bemühte sich, die vielen schwierigen Probleme zu lösen. Nicht für alle Punkte konnte eine Lösung gefunden werden, da die Meinungsverschiedenheiten der Verhandlungspartner zu groß waren. Hier sollen nur drei bestätigte Maßnahmen genannt werden:

1.) Deutschland wurde in vier Besatzungszonen eingeteilt, für die je eine Siegermacht verantwortlich war. Zur gegenseitigen Kontrolle wurden in jeder Besatzungszone Militärmissionen der jeweils anderen Besatzungsmächte eingesetzt. Das Gebiet zwischen Elbe und Oder kam als sowjetische Besatzungszone unter die Befehlsgewalt des Oberbefehlshabers der Gruppe der sowjetischen Besatzungstruppen in Deutschland, Marschall der Sowjetunion G. Shukow.

2.) Der Umsiedlung der deutschen Bevölkerung aus Polen, Ungarn, der Tschechoslowakei wurde zugestimmt. Später wurde festgelegt, dass 2.000.000 Menschen aus Polen und 750.000 Menschen aus der Tschechoslowakei in der sowjetischen Besatzungszone aufgenommen werden mussten.

3.) Der deutsche Militarismus und Nazismus müsse ausgerottet werden, so dass Deutschland nie wieder im Stande wäre, den Weltfrieden zu stören. Dieses Ziel sollte erreicht werden durch Verurteilung und Enteignung von Kriegsverbrechern, Vernichtung der Kriegsindustrie, Zerschlagung aller militärischen Einrichtungen und Traditionen.

15. Kriegsende in Neu Fahrland

Die letzten Kriegstage hinterließen in Neu Fahrland Spuren, die bis heute sichtbar sind. Während es in und um Fahrland kleinere Kampfhandlungen mit Toten und Verwundeten gab, - Kriegsgräber auf dem Fahrländer Friedhof zeugen davon - wurde in Neu Fahrland nicht gekämpft. Auf Anordnung des deutschen Kampfkommandanten mussten viele Bewohner, besonders aus dem Raum an den Brücken und auf der Insel, ihre Häuser verlassen. Sie suchten sich vorübergehend einen anderen Unterschlupf. Andere waren aus Angst vor der Eroberung durch die Rote Armee und der Folgen fortgegangen. Viele sind nie wieder hierher zurückgekehrt.

Diese Angst trieb z. B. eine Familie von sieben Personen in den Tod. „Am Stinthorn“ Nr. 14 wohnte Familie Nestel. Herr Nestel war Textilkaufmann und als Fachmann für die Versorgung der Wehrmacht mit allen Textilien verantwortlich. Er bekleidete den Rang eines hohen Offiziers. Er war nun schon bei seiner Familie, als er am Ufer des Krampnitzsees, seinem Wohnhaus gegenüber, die ersten Sowjetsoldaten sah. Er rief seine Familie. Sie bestand aus seiner Frau, einer Haushaltshilfe, vier Töchtern und einem Sohn. Alle bestiegen ein Boot und fuhren bis zur Mitte des Sees. Dort brachte der Vater das Boot zum Kentern. Alle fielen ins Wasser. Sie ertranken bis auf den etwa fünfjährigen Sohn. Er konnte sich an das Boot klammern und um Hilfe schreien. Ein zur Arbeit verpflichteter Pole rettete diesen Jungen. Familie Nestel fand in dem Kriegsgräberfeld auf dem Bornimer Friedhof ihre letzte Ruhestätte.

Die Krampnitzer Kasernen waren ebenfalls verlassen. Als sich Teile der deutschen Wehrmacht in Richtung Potsdam absetzten, wollten sie durch sinnlose Zerstörungen den Siegesmarsch der sowjetischen Truppenteile hier noch aufhalten. Beide Brücken wurden zur Sprengung vorbereitet, die großen Eichen längs der Straße über die Insel gefällt. Sie sollten als Panzersperren dienen. Einige fielen auf die falsche Seite und beschädigten Gebäude. Die Bewohner der Insel mussten diese verlassen. Eine Zeitzeugin erzählte von der Sprengung der Nedlitzer Nordbrücke oftmals aus ihrer Erinnerung. Neu Fahrländer Bürger bekamen Kenntnis, dass an den Steinbögen 45 Sprengladungen angebracht worden waren. Mutige Männer, darunter auch ihr eigener Mann, wollten die Zerstörung verhindern und machten viele Sprengladungen unschädlich. Leider fanden sie nicht alle. Sie erreichten aber doch, dass nur der mittlere Bogen zerstört wurde und ins Wasser fiel. Geschickte Fußgänger konnten über die Trümmer hinweg balancieren.

Dr. Heiner Eckner berichtet zum gleichen Thema aus seinen Erinnerungen:

„An einige Details aus den Wirren der letzten Kriegstage in Nedlitz und Neu Fahrland kann ich mich noch erinnern.

Durch Zufall fand meine Mutter beim Schuttwegräumen im Mai 1945 einen Einsatzplan der

3. Marschkompagnie, so dass ich hier ein originales Zeitdokument als Erinnerungsstütze vorlegen kann. Plan und Realität können, wer weiß das nicht, erheblich voneinander abweichen. Die 127 Soldaten und Offiziere der Wehrmacht sollten den Vormarsch der Roten Armee in Neu Fahrland und Nedlitz aufhalten. Wie man sich überzeugen kann, ein sehr ordentlicher Einsatzplan, farbig angelegt, in Normschrift geschrieben. Also, 127 Mann sollten den Zusammenbruch des ‚1000jährigen Reiches‘ verzögern oder verhindern! Es waren Minen- und Panzersperren an beiden Brücken aufgebaut worden. Die Nedlitzer Südbrücke wurde zusätzlich noch mit Sand bis an die Grenze ihrer Tragfähigkeit belastet. Die alten Eichen auf der Neu Fahrländer Seite wurden mit Sprenggürteln versehen. Die große Fliederhecke am Kanal wurde total abgeschnitten, um besseres Schussfeld zu bekommen. Alle deutschen Bewohner der Insel mussten Anfang April 1945 die Insel verlassen. Meine Großmutter weigerte sich resolut und durfte in unserem Keller als einzige Deutsche die Sprengung der Brücken miterleben.



Nedlitzer Nordbrücke vor 1945

Ende April, etwa am 23., kam dann ein Sprengkommando der SS. Beide Brücken flogen in die Luft. Am 25. April trafen sich westlich von Potsdam die Spitzen der 1. Ukrainischen und der 1. Belorussischen Front. Der Kessel um Berlin war geschlossen. Man hatte es offensichtlich sehr eilig. Die Sprenggürtel an den Eichen waren verkehrt angelegt, so dass die mächtigen Bäume nicht - wie vorgesehen - auf die Straße, sondern z. T. in die Häuser stürzten.

Soweit ich aus den Erzählungen der damals Erwachsenen weiß, lagen zu dieser Zeit oder etwas später sowjetische Truppen bereits im Königswald und in den Rehbergen. Von dort schoss ihre Artillerie auf das Nedlitzer Wasserwerk. Fehlschüsse trafen die ‚Römerschanze‘, das ‚Schweizerhaus‘ und das ‚Parkrestaurant‘. Nach Kriegsende mussten bei uns noch Blindgänger aus den

Bäumen entfernt werden. Eine ganze Schiffsladung von Munition, Minen und Panzerfäusten wurde von Tauchern aus der Havel geborgen.

Übrigens fand die ‚Verteidigung‘ der Insel Nedlitz nach der Sprengung der Brücken nicht mehr statt. Die vielen Panzerfäuste, auf dem Plan zu erkennen, brachten aber an der Südbrücke auf der Potsdamer Seite noch Tod und Verderben. Zwei oder drei russische Panzer vom Typ T 34 sind dort abgeschossen worden. Zumindest konnten wir Kinder die ausgebrannten Panzer auf dem Lerchensteig kurz vor dem Wäldchen am Wasserwerk ‚bewundern‘. Ob diese Panzer in den letzten Kriegstagen noch durch Soldaten oder durch sogenannte ‚Wehrwölfe‘ vernichtet wurden, ist mir nicht genau bekannt. Zumindest wurde damals von Jugendlichen aus Nedlitz gesprochen. Sicher weiß ich, dass dort kurz nach Kriegsende frische Gräber zu sehen waren. Die Gefallenen wurden aber bald umgebettet.

Wer heute unsere endlich entmilitarisierte, friedliche Landschaft genießt, wird sich kaum vorstellen können, beim Bootfahren auf tote Soldaten und auf Pferdekadaver zu stoßen, wie es uns Mitte Mai 1945 bei der Rückkehr aus Fahrland auf die Insel ergangen ist.

Ich habe mich durchgerungen, diesen Artikel zu schreiben, um daran zu erinnern, wie schrecklich Krieg ist, auch wenn wir hier in unserer Heimat zumeist noch verhältnismäßig glimpflich davongekommen sind.

Ich möchte diese Erinnerungen vor allem an die jüngeren Mitbürger weitergeben, damit sie erkennen, was ihnen bisher erspart geblieben ist.

Die Toten, die damals unter anderem auch von meinem Vater geborgen wurden, waren meist kaum älter als 20 Jahre.“

Wie oben beschrieben, wurde das „Parkrestaurant“ stark beschädigt und es dauerte bis 1953, ehe die Schäden beseitigt waren. Die stählerne Südbrücke konnte nicht gerettet werden. Sie wurde durch die Sprengung völlig zerstört.

Am 25. April 1945 erfolgte die Besetzung von Krampnitz und Neu Fahrland durch Teile der sowjetischen 47. Armee unter Generalleutnant F. I. Percherowitsch vom Norden her. Am 27. April überwand ein Schützenbataillon des 77. Schützenkorps unter Führung des Divisionskommandeurs, Generalmajor S. P. Wydrigan, auf Amphibienfahrzeugen, Kähnen und Flößen den Jungfernsee. Damit war Potsdam erreicht.

Sowjetische Truppenteile besetzten zunächst einen Teil der Häuser.

16. Instandsetzung Nordbrücke

Schnell wurde daran gearbeitet, den Durchgangsverkehr nach Potsdam einigermaßen zu normalisieren. Von der steinernen Nordbrücke war nur ein Bogen zerstört. Da der Wasserlauf hier sehr flach ist, ragten die Gesteinsbrocken aus dem Wasser heraus. Für Fußgänger wurde an beiden Seiten je eine Leiter angestellt, und so

konnte diese Fehlstelle in der Brücke überwunden werden. Dieser Zustand dauerte aber nicht lange. Innerhalb von drei Tagen schlossen russische Pioniere das Loch in der Brücke.

Etwa 1950 reparierten deutsche Maurer die Brücke fachgerecht. Dabei entfernten sie das Brückentor. Es war zu einem Hindernis für den modernen Verkehr geworden, da den Durchlass jeweils nur ein Fahrzeug passieren konnte. Später ergab sich die Notwendigkeit, Fußgängersteige anzubringen. Sie wurden auf Betonkonsolen montiert.

17. Instandsetzung Südbrücke

Die Nedlitzer Südbrücke lag zerstört im Kanal. Der Verkehr konnte zunächst nur mit Fischerkähnen erfolgen. Bald betrieb Herr Heinz Lingenberg, der am Ufer des Kanals wohnte, eine Notfähre. Aber sehr schnell wurde eine Behelfsbrücke errichtet. Etwa 80 Meter westlich arbeiteten unter russischer Regie wiederum sowjetische Pioniere und Männer aus Neu Fahrland mit vereinten Kräften an einer Holzbrücke. Die russische Feldküche versorgte sie alle. 150 Pfähle wurden in vierwöchigem Arbeitsgang mit Hilfe von zwei Rammen im Handbetrieb eingesetzt. Das Holz holten die Soldaten mit ihrem Gerät aus den umliegenden Wäldern. Die benötigten Bohlen für die Fahrbahn bearbeiteten die Soldaten mit einfachen Beilen. Diese Konstruktion konnte von schwersten Fahrzeugen benutzt werden.

Für die Wiederherstellung der stählernen Kanalbrücke brauchte man fast sechs Jahre. Langwierige Aufräumarbeiten waren nötig. Alte Brückenteile mussten zur Materialbeschaffung sorgsam geborgen werden. Schweißer waren mit seiltänzerischer Gewandtheit am Werk, die Träger auseinander zu nehmen, die dann wieder gerade gebogen beim Neubau Verwendung finden sollten. Eine neue Brücke über den Kanal konnte zum Winterbeginn 1950/51 übergeben werden.

18. Enteignungen

Die genannten politischen Maßnahmen hatten auch für Neu Fahrland ihre Auswirkungen. Es wurden u.a. enteignet: Familie von Siemens, die Familie des Prinzen Sigismund von Preußen, die Villa Adlon und das Fährgut Nedlitz. Später wurde in der „Villa Siemens“ ein Sanatorium eingerichtet, die „Villa Adlon“ gestaltete man zu einer Kinderklinik um. In die Gebäude des Prinzen Sigismund von Preußen zog die amerikanische Militärmission ein. Sie verblieb dort bis zur Vereinigung der DDR und der Bundesrepublik Deutschland. Die Ländereien des Fährgutes Nedlitz unterlagen den Bestimmungen der Bodenreform. Das Land wurde aufgeteilt und an Umsiedler und landarme Bauern vergeben. Der Gutshof wurde zum Maschinenhof, den die Vereinigung der gegenseitigen Bauernhilfe (VdgB) verwaltete. Sie hatte die Maschinen und

Geräte übernommen. Über die Verwendung der enteigneten Objekte wird noch gesondert gesprochen.

19. Erste Verwaltungsversuche

Nach dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches im Mai 1945 herrschte wohl auch in Neu Fahrland ein ziemliches Durcheinander.

Ordnung und Verwaltung wieder herzustellen, war dringend erforderlich. Vom sowjetischen Kommandanten, der in Krampnitz stationiert war, wurde der Schauspieler Georg Alexander als Ortsvorsteher eingesetzt. Da der Kommandant Befehlsgewalt hatte, musste Herr Alexander dafür sorgen, dass die Befehle von der Zivilbevölkerung befolgt wurden. Herr Alexander pflegte eine gute Verbindung zum Kommandanten. Es kam damals viel darauf an, dass man zusammen ab und zu mal einen Wodka trank. Er konnte so doch manche Härten von der Bevölkerung abwenden. Manche Befehle mussten aber befolgt werden. Sie lösten manchmal weiter nichts aus als ein verständnisloses Kopfschütteln.

Es gab folgenden Befehl: *Alle Männer und Frauen haben sich ab morgen mit einem Spaten an einem Treffpunkt im Wald einzufinden!* Georg Alexander erreichte, dass nur junge, arbeitsfähige Leute dem Befehl folgen mussten. Dort angekommen, erfuhren sie, dass ein überaus wertvolles, geheimes Erdkabel auszugraben sei. Das Kabel lag in einem Meter Tiefe und reichte von Holland bis nach Berlin-Kladow. Dieses Kabel sollte Reparationszwecken dienen und durfte in keiner Weise beschädigt werden. Als Arbeitsnorm galt: Männer müssen 25 Meter, Frauen 15 Meter Graben ausschachten. Alle bemühten sich sehr, das „Silberkabel“ ja nicht zu beschädigen. Dann kamen Sowjetsoldaten mit ihren großen LKW, zerteilten das wertvolle Kabel in Stücke und fuhren es ab. – Die zurückbleibenden Deutschen konnten nur erstaunt den Kopf schütteln.

Der Ortsvorsteher hatte aber auch Verwaltungsaufgaben zu erfüllen. Ein Schreiben über eine Zählung und Bestandsaufnahme liegt im Potsdamer Archiv, zeigt das Datum 19. Mai 1945 und trägt die Unterschrift: Georg Alexander, Ortsvorsteher.

19.5.1945

- > *Schreibmaschinen*
33 Stck. im Ort
10 Stck., 2 Fernschreibmaschinen, 1 Fotokopierapparat (alles bei Siemens & Halske AG)
- > *Traktoren*
1 bei Hubert Kania
1 bei August Lange
- > *Radioapparate 80 Stck.*

23.5.1945

- > 21 Ausländer
- > 11 Autos (alle defekt)

30.6.1945

> Einwohner	
<i>Einwohner insgesamt</i>	788
<i>Flüchtlinge</i>	22
<i>Kinder bis zu 14 Jahren</i>	178
<i>davon schulpflichtig</i>	88

Viele Häuser wurden von sowjetischen Soldaten besetzt, z. B. auch die „Villa Adlon“. Die hier residierenden Offiziere brachten sich zur Absicherung ihrer Verpflegung einige Kühe mit. Es waren durchschnittlich fünf Tiere. Gegenüber hatte Obstbauer Neumann sein Gehöft. Dort wurden die Kühe untergestellt. Futter und Stroh bekamen Neumanns geliefert. Die Hausfrau und eine Nachbarin mussten die Kühe melken. In jeder Woche wurde ein Tier geschlachtet. An seiner Stelle stand bald ein anderes.

Die verbliebenen Bewohner der besetzten Häuser mussten sich vorübergehend eine andere Bleibe suchen. Flüchtlinge aus dem ehemaligen deutschen Osten und Bombengeschädigte aus Berlin und Potsdam suchten Zuflucht.

20. Militärmission

Die Villa des Prinzen Sigismund von Preußen wurde anfangs ebenfalls von sowjetischen Streitkräften besetzt und zeitweise als Lazarett genutzt.

1947 zog die amerikanische Militärmission ein. Diese Einrichtung war im Potsdamer Abkommen festgelegt worden: Jede Besatzungsmacht musste in den jeweils anderen Besatzungszonen eine solche Militärmission unterhalten.

Die Versorgung und Bewirtschaftung der Mission war vertraglich geregelt. Die sowjetische Besatzungsmacht lieferte u.a. Lebensmittelrationen und stattete das Haus mit deutschem Personal aus, welches die gesamte Haus- und Gartenarbeit erledigte.

Das Haus am Lehnitzsee war die einzige offizielle Vertretung der Amerikaner in der DDR - bis 1974, als diplomatische Beziehungen zwischen beiden Ländern aufgenommen wurden.



Villa Sigismund, Blick vom Lehnitzsee (ca. 1967)

Neben den vielen offiziellen Funktionen, wie Treffen mit sowjetischen Militärs, den alliierten Partnern und Besuchen hochrangiger Persönlichkeiten, diente das Haus auch zur Erholung der Missionsangestellten und deren Familien.

Natürlich war die US-Militärmission absolutes Niemandsland für deutsche Bürger. Ältere Neu Fahrländer erinnern sich noch an Demonstrationen von „herbeidelegierten“ Angehörigen der FDJ (Freie Deutsche Jugend). So im Juni 1950, als der Korea-Krieg ausbrach, im April 1961 bei der Invasion der USA in Kuba oder im August 1964 zu Beginn des Vietnamkrieges. Es waren wirklich bedrohliche Situationen vor dem Gebäude der US Militärmission. Zumeist beendeten herbeigerufene Angehörige der Roten Armee, die in Krampnitz stationiert waren, die Aufregung.

Zeitzeugenbericht über eine Demonstration anlässlich des Vietnam-Krieges:

„Die Straße ‚Am Lehnitzsee‘ war voller Demonstranten mit Transparenten und Fahnen. Sie waren auf dem Rückweg von der ‚Weißen Villa‘, die mit Farbbeuteln und Eiern beworfen worden war.

In diesem Moment fuhr ein amerikanischer Straßenkreuzer mit einem Offizier der Militärmission von der Hauptstraße in die Straße ‚Am Lehnitzsee‘. Die Protestierer hatten nun jemanden, an dem sie ihre Wut auslassen konnten. Der Chauffeur jedoch schlängelte den Wagen geschickt durch die Menschenmenge. Das Fahrzeug wurde mit Steinen beworfen und mit Knüppeln und Zaunlatten verbeult, erreichte aber sein Ziel, die ‚Weiße Villa‘. Der Fahrer, ein Soldat, ist später von dem Präsidenten der USA für seinen Mut und seine Umsicht mit einem hohen Orden ausgezeichnet worden.“

Die „Weiße Villa“ am Lehnitzsee wurde später von der Volkspolizei beschützt und wohl auch gleichzeitig kontrolliert. Vor der Einfahrt auf das Gelände war ein Wachhäuschen gebaut worden, das Tag und Nacht mit mindestens einem Polizisten besetzt war. Die Anwohner der Straße „Am Lehnitzsee“ hatten sich an die Amerikaner und auch an die Polizisten gewöhnt. Einige der Letzgenannten taten jahrelang hier ihren Dienst. Sie bekamen oftmals ein Stück Geburtstagskuchen oder einen besonderen Abendimbiss ab. In der Silvesternacht war ein Treffen vor der Wache Tradition. Es wurde mit Wodka auf das neue Jahr angestoßen. Oft kam der diensthabende amerikanische Offizier dazu. Und alle vertrugen sich gut.

Die amerikanische Mission blieb in der schönen Villa bis zur Wiedervereinigung.



Villa Sigismund 1990, anlässlich des feierlichen Abzuges der Amerikaner

Teil III

Neu Fahrland als selbstständige Gemeinde in der Deutschen Demokratischen Republik

1. Gemeindeverwaltung in der DDR

Die Oberhoheit der sowjetischen Besatzungsmacht dauerte nach Kriegsende noch etwa vier Jahre. Dann wurde am 7. Oktober 1949 auf diesem Gebiet die DDR (Deutsche Demokratische Republik) gegründet.

Die Verwaltung Neu Fahrlands hatte Artur Schaffran übernommen. Der erstgenannte Ortsvorsteher, der Schauspieler Georg Alexander, war nach einjähriger Amtszeit verstorben. Herrn Schaffran stand kein Gemeindebüro zur Verfügung. Er erledigte die anfallenden Arbeiten in seiner Wohnung. Die neu entstandene DDR führte eine Verwaltungsreform durch. In diesem Zusammenhang wurde Neu Fahrland am 1. Oktober 1952 eine selbstständige Gemeinde. Zum ersten Mal ordnete man die „Insel“ mit dem ehemaligen Gutshof, jetzt Stützpunkt für landwirtschaftliche Technik, dem Ort Neu Fahrland zu. Das war eine logische Folge der ökonomischen Veränderungen der wieder aufzubauenden Landwirtschaft. Der auf der „Insel“ entstandene Betrieb hatte zur Aufgabe, die Obstbauern und Landwirte der gesamten Umgebung weitgehend zu unterstützen. Dementsprechend wurde die „Insel“ dem Ort Neu Fahrland und damit dem Kreis Potsdam-Land zugeordnet.

Artur Schaffran war nun der erste Bürgermeister im Ort. Aber ein offizielles Büro bekam er noch nicht. Ein solches Gemeindeamt konnte sich erst sein Nachfolger, Herbert Stubbe, einrichten. Er übernahm 1954 das Amt des Bürgermeisters.

Im Erdgeschoss des Hauses „Ringstraße“ Nr. 19 übernahm die Gemeinde einige Räume für Büro und Versammlungen des Rates der Gemeinde. Der Bürgermeister erhielt zwei Mitarbeiterinnen, eine Sekretärin und eine Buchhalterin. Beide arbeiteten sehr lange an dieser Stelle. Irmgard Liehr und Rosemarie Päseler wurden mit den Jahren zu verantwortungsvollen Sachbearbeiterinnen. Sie erlebten noch mehrere Bürgermeister. Herr Stubbe musste nach etwa 20 Jahren aufopfernder, erfolgreicher Tätigkeit aus gesundheitlichen Gründen aus dem Amt scheiden. 1975 verließ er schweren Herzens seinen Arbeitsplatz.

Ein Nachfolger konnte für längere Zeit nicht gefunden werden. So übernahm ein Mitglied des Rates der Gemeinde, Norbert Päseler, ehrenamtlich diese Tätigkeit. Erst 1977 trat Joachim Gaudes sein Amt als neuer Bürgermeister an. Sehr lange hielt es ihn aber nicht im Ort. Schon 1980 fand wieder ein Wechsel statt. Nun bekam Neu Fahrland eine Bürgermeisterin. Irmgard Hillmer übernahm nun schon drei Mitarbeiterinnen. Durch die Entwicklung der Betriebe bekam der Ort mehr Einwohner, und es gab mehr Verwaltungsaufwand. Der bisherige Standort des Gemeindebüros lag recht ungünstig,

zu weit abgelegen. Frau Hillmer verlegte die Büroräume in die Straße „Am Lehnitzsee“ Nr. 2. Dort hatte schon der Kindergarten sein Domizil, für den Rat der Gemeinde war aber noch genügend Platz. Als Frau Hillmer 1986 zum Rat des Kreises abberufen wurde, übernahm Manfred Cornehl das Bürgermeisteramt, das er bis zur Wende innehatte. Er begann 1988 mit dem Ausbau einer ehemaligen kleinen Scheune. In diesem Ausbau sollten die Büroräume, das Standesamt und ein Dienstleistungszentrum untergebracht werden. Es konnte aber bis zur Wende nicht fertig gestellt werden. Dieser kleine Komplex lag „Am Wiesenrand“ Nr. 10, hinter der ehemaligen alten Waldschänke.

2. Geschäfte, Handwerk, Dienstleistungen

Nach der Gründung der DDR gab es wiederum einschneidende Veränderungen in unserem Ort. Einige Familien, die zum Kriegsende noch hier ansässig waren, verließen die DDR. Sie wurden „republikflüchtig“. Sie gingen in die Bundesrepublik. Viele Häuser und Grundstücke waren verlassen, ohne dass sie einem Verwalter übergeben worden waren. Flüchtlinge wurden in die Wohnungen eingewiesen. Meist waren die Häuser überbelegt. Nicht selten wohnten nun in einem Einfamilienhaus zwei bis drei Familien. Es dauerte einige Zeit, bis sich die Situation entschärfte und letztlich nur eine Familie in einem solchen Haus eine neue Heimat fand. Sie waren erst Mieter der Gemeinde, die diese Grundstücke verwaltete. Später, als es die gesetzlichen Grundlagen gab, konnten sie das Haus käuflich erwerben. Diese Möglichkeit wurde von vielen Familien genutzt.

Die Familien der vorher beschriebenen Obstbauern erwählten sich wohl unbewusst die heimliche „Brandenburg-Hymne“ zu ihrem Wahlspruch. Es heißt darin:

*„Bürger und Bauern vom Märkischem Geschlecht
hielten stets zur Heimat in märk'scher Treue fest.“*

Nicht ein einziger dieser bodenständigen Obstzüchter Neu Fahrlands verließ die DDR.

Die Geschäftsleute Kurth eröffneten eines Tages ihr Geschäft nicht mehr. Über Nacht waren sie in den Westen gegangen. Die Bäckerei wurde jedoch noch einige Jahre von einem Verwandten, dem Bäckermeister Wittwer, weiter betrieben. Seine ständig frischen Backwaren verkaufte er in einem Behelfsheim, das auf dem jetzigen Parkplatz „Am Wiesenrand“ stand. Seine Erzeugnisse fanden reißenden Absatz. Die Geschäftsräume des Hauses Kurth übernahm die Konsumgenossenschaft. Sie richtete hier eine Verkaufsstelle für Lebensmittel und Fleischwaren ein.

In der heutigen „Fontanestraße“ befand sich während des Krieges und der ersten Nachkriegszeit das Lebensmittelgeschäft von Walter Dunemann. Er schloss sein Ge-



Das Kurth'sche Haus mit Blick auf die Nordbrücke (vermutlich um 1980)

schäft, als der „Konsum“ das Geschäft Kurth übernahm.

Gewerbetreibende und Händler waren in den ersten DDR-Jahren einer rigiden Politik ausgesetzt, neben hohen Steuern war auch noch die Belieferung schlecht. Das änderte sich erst nach dem Volksaufstand in der DDR am 17. Juni 1953.

In den Jahren 1970/71 baute die Gemeinde die ehemalige Bäckerei zu sechs Kleinwohnungen für alleinstehende Rentner um. Diese Wohnungen waren immer sehr gefragt.

Der Besitzer und Betreiber der Gaststätte „Waldschänke“ wurde ebenfalls „republikflüchtig“. Das Gasthaus wurde 1960 geschlossen. In die Räume zog die HO (Handelsorganisation) ein. In einem Teil wurden Waren des täglichen Bedarfs und Kleintextilien verkauft, in dem anderen Teil gab es Lebensmittel. Viele Jahre unterschied sich das Angebot zum Konsum durch ein delikateres Angebot zu höheren Preisen.

Auf dem Hof, in einem ehemaligen Stall, richtete sich ein Herrenfrisör einen kleinen Laden ein. Im Herbst 1970 wurde hier nach Erweiterung und Generalüberholung ein richtiger Frisörsalon für Damen und Herren eröffnet.

Wie schon erwähnt, baute sich die Gemeinde später in der daneben stehenden kleinen Scheune ein Gemeindebüro und das Standesamt aus.

Auch die Gaststätte „Römerschanze“ wurde 1960 geschlossen und von der Betriebsberufsschule des Autobahnkombinats (siehe dort) übernommen

Die GPG „Neuer Obstbau“ (siehe dort) machte 1961 das „Einkaufszentrum“ komplett, indem sie ein Verkaufshäuschen für Obst und Gemüse in unmittelbarer Nähe der

HO-Verkaufsstelle erbaute. Sie bot ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse an, nach dem Motto: „Vom Erzeuger zum Verbraucher“. Allerdings gab es hier auch einschlägige Produkte zu kaufen, die nicht in der GPG angebaut wurden, z. B. Südfrüchte und Konserven.



HO-Laden in der alten Waldschänke (links) und Gemüseladen der GPG (ca. 1975)

Die Gemeinde sorgte 1961 für eine weitere Dienstleistung. Die meisten Frauen waren berufstätig. Waschmaschinen für den Haushalt waren schwer zu bekommen und nicht für jeden erschwinglich. Deshalb war die Einrichtung von zwei Waschstützpunkten eine große Erleichterung für die Werktätigen. Jeder Stützpunkt hatte zwei Waschmaschinen. Die Wäsche wurde gewaschen und je nach Wunsch nass zurückgegeben oder auch getrocknet. Diese Stützpunkte dienten auch gleichzeitig für Wäsche, die dann schrankfertig abgeholt werden konnte. Diese wurde in Potsdam bearbeitet.

„Am Lehnitzsee“ Nr. 4 befand sich lange Zeit die Poststelle.

Auch private Handwerksbetriebe entstanden:

- > Dieter Ahlberndt, Klempner und Installateur
- > Klaus Heinrich, Klempner und Installateur
- > Dieter Kobert, Fußbodenleger
- > Klaus Schmidt, Elektriker
- > Manfred Steiner, Autopfleger
- > Marianne Terhorst, Frisörin
- > Lothar Übermuth, Autoschlosser

Alle waren Meister ihres Faches und führten als selbständige Handwerksmeister ihren kleinen Betrieb.

Ein großes Problem bestand bei der Abfallbeseitigung. Erst im Jahr 1965 konnte eine Regelung mit der städtischen Müll- und Fäkalienabfuhr erreicht werden. Nun gab es Mülltonnen, die regelmäßig geleert wurden. Vorher hatte man in so manch einem Garten eine Grube nach der anderen ausgehoben, um sie mit Müll zu füllen.

Es dauerte auch bis 1967, dass die Straßenbeleuchtung wieder repariert werden konnte. Innerhalb von drei Jahren mussten dafür 110.000 Mark aufgebracht werden. Eine Modernisierung wäre dringend notwendig gewesen, hätte aber 240.000 Mark gekostet. Diesen Betrag konnte die Gemeinde nicht aufbringen.

Neu Fahrland lag inmitten von großen Militärobjekten, die nun vorrangig von der Sowjetarmee genutzt wurden. Sie befuhren mit ihren großen Fahrzeugen und Panzern die Fernverkehrsstraße Nr. 2. Sie ist durch diesen starken Verkehr sehr strapaziert worden. Im Jahr 1970 wurde daher die F 2 (heute B 2) erneuert und ausgebaut.

Ab 1. Juli 1983 gab es eine besonders wichtige, dringend notwendige Einrichtung. Die GPG übergab das Haus „Ganghoferstraße“ Nr. 4 als Betriebssanitätsstelle. Sie enthielt eine Arztpraxis, eine Praxis für einen Zahnarzt und eine Werkstatt für Zahntechnik. Diese medizinischen Einrichtungen konnten auch von der Bevölkerung genutzt werden.

Die zwei weithin sichtbaren Hochbehälter auf dem Kirchbergareal wurden Mitte 1983 im Zusammenhang mit dem Bau einer Fernwasserleitung von Stolpe bzw. Falkensee zur Versorgung der neu entstandenen Potsdamer Wohngebiete „Stern“ und „Drewitz“ erbaut. Sie dienen noch heute als Wasserspeicher und können 10.000 Kubikmeter Trinkwasser speichern.

3. Schule im Wandel

Der Schulbesuch war für die Kinder aus Nedlitz und Neu Fahrland wohl schon von alters her problematisch. Aus dem Protokoll einer Gemeinderatssitzung in Nedlitz vom 27. Oktober 1894 geht hervor, dass verantwortliche Politiker sich damals schon Gedanken darüber machen mussten. Der damalige Herr Landrat schlug dem Gemeinderat vor, sich mit Neu Fahrland zu einer politischen Gemeinde zusammenzuschließen und dann die Neugründung einer Schule vorzunehmen. Der Gemeinderat lehnte die Vereinigung mit Neu Fahrland ab, wünschte aber, Nedlitz und Neu Fahrland als Schulgemeinde zu vereinigen. Dies wiederum lehnte der Herr Landrat ab. Somit trabten also die Nedlitzer Kinder weiterhin nach Bornstedt, die Kinder aus Neu Fahrland nach Fahrland. Einige Familien konnten es sich leisten, ihre Kinder nach Potsdam in die Schule zu schicken. Vielleicht hatten einige Schüler später ein Fahrrad. Die meisten Kinder mussten jedoch ihren Weg zur Schule zu Fuß zurücklegen.

In den letzten Monaten oder Wochen des 2. Weltkriegs war wohl diese Praxis nicht mehr zu verantworten, es wurden zwei Klassenräume in einer Kaserne der Reit- und Fahrschule Krampnitz für die Schüler aus der Umgebung eingerichtet. Neu Fahrländer Bürger, damalige Schüler, erinnern sich an Tauschgeschäfte mit den Soldaten, z. B. Äpfel gegen etwas Schießpulver für Knallplätzchen. Als das Ende des Krieges abzusehen war, wurde die Reit- und Fahrschule Krampnitz geräumt. Die Soldaten setzten sich mit ihren Pferden und Fahrzeugen in Richtung Westen ab. Der Schulunterricht wurde nun Nebensache und konnte letztlich während des Zusammenbruchs des Deutschen Reiches nicht weitergeführt werden.

Die sowjetische Besatzungsmacht befahl die Wiederaufnahme des Unterrichts im Oktober 1945. Das war leichter gesagt als getan. Die Situation in den Orten hatte sich ja sehr verändert. Viele Lehrer durften aus politischen Gründen nicht mehr unterrichten. Die Kinderzahlen hatten sich teilweise sehr erhöht, immer mehr Umsiedler kamen nach Neu Fahrland. Es gab hier etwa 70 bis 80 schulpflichtige Kinder für die unteren vier Klassen. So wurde also im Herbst 1945 die erste Schule Neu Fahrlands eingerichtet. Sehr viele Häuser waren von sowjetischen Soldaten besetzt, es blieb wohl nichts anderes übrig, als zunächst zwei Unterrichtsräume in der bisherigen Militärbadeanstalt „Drei Mohren“ herzurichten. Ehemalige Schüler erinnern sich an ihren ersten Lehrer. Er wohnte in Potsdam und musste den Weg zu seinem Dienst mit dem Fahrrad zurücklegen. Dieses war natürlich nicht mehr das Jüngste, die Bereifung bestand nur aus Flickern. Häufige Pannen waren daher schon vorprogrammiert, zur Freude für die Kinder.

Bald zog die ganze Schule um. Jetzt bekam sie für einige Jahre in der anderen bisherigen Militärbadeanstalt am Weißen See ihre Heimstatt (jetzt Gaststätte der Anglerkolonie). Auch hier gab es zwei Unterrichtsräume für die vier unteren Klassen, es musste also der Mehrstufenunterricht beibehalten werden. Zwei Lehrer waren für die vielen Kinder verantwortlich. Leicht war der Unterricht für die Beiden ganz sicher nicht. Immerhin saßen etwa 35 bis 40 Schüler vor ihnen, die alle die letzten Kriegsjahre miterlebt hatten. Die Umsiedlerkinder hatten teilweise grausame Schicksale und Erlebnisse zu verkraften. Die zweite Lehrkraft war eine junge Neulehrerin. Sie war noch nicht ausgebildet, hatte also weder Kenntnisse in Pädagogik oder Psychologie noch in Methodik. Die Neulehrer wurden unausgebildet an den Schulen eingesetzt und absolvierten die Fachschule bis zur Abschlussprüfung durch Lehrgänge, Selbst- und Fernstudium.

Fräulein Schulze war ein kleines zierliches Persönchen mit dem besten Willen, guten Unterricht zu erteilen. Sie und wohl auch ihr Kollege waren durch die Bedingungen überfordert. Sie halfen sich oft auf ihre Weise und schickten jeweils die Hälfte ihrer Klasse auf den Hof zum Völkerballspiel, während sie mit den verbliebenen Schülern konzentrierter, erfolgreicher arbeiten konnten. In der nächsten Stunde wurden die Schüler ausgetauscht. Das Ergebnis dieses Nachkriegsunterrichts war dann auch dementspre-

chend. Nach vierjährigem Unterricht beherrschten die Kinder die Grundrechenarten, konnten wie gestochen Schönschreiben und hervorragend Völkerball spielen. Trotzdem sind tüchtige Menschen aus ihnen geworden.

Während der ersten drei Jahre gab es einen Lehrerwechsel. Frau Tatzkow kam nach Neu Fahrland und erhielt eine Wohnung ebenfalls in der ehemaligen Badeanstalt. Etwa 1948 wurde die Schule wiederum verlegt. Nun fand der Unterricht für kurze Zeit in der Gaststätte „Waldschänke“ statt. Frau Tatzkow bekam eine Wohnung im Obergeschoss dieses Hauses.

1949 bekam dann die Schule ein neues Domizil in der Straße „Am Lehnitzsee“ Nr. 2. An der Schulorganisation änderte sich zunächst nichts. Für die 70 bis 80 Schüler standen vorerst ebenfalls nur zwei Räume zur Verfügung, so dass immer noch je zwei Klassenstufen gemeinsam unterrichtet werden mussten, was nach wie vor zwei Lehrer taten. In die oberen Räume zog 1950 der Kindergarten ein. Zum 1. September 1953 wurde Irmgard Bendzko hier als Lehrerin eingesetzt (Frau Tatzkow hatte die DDR verlassen). Sie übernahm 1955 die Leitung der Schule. In der Folgezeit fand der allmähliche Übergang zu einer modernen Schulform statt, in der jede der vier Unterstufenklassen gesondert, lehrplangerecht unterrichtet werden konnte. Das wurde möglich durch Nutzung von Räumen außerhalb des Hauptgebäudes. Einen Klassenraum ergab die Garage, ein anderer wurde im Nachbarhaus „Am Lehnitzsee“ Nr. 4 gewonnen (später langjährig Poststelle). Im Garagenhaus konnten dann nachmittags viele Kinder im Hort von einer Erzieherin betreut werden. Somit gab es nun neben der Schule auch einen Hort. Kindergarten und Hort arbeiteten eng zusammen, nachmittags mussten 30 bis 40 Kinder betreut werden.

Die räumliche Situation hatte sich zwar seit den Anfängen 1945 stetig verbessert, aber ideal war sie immer noch nicht. Deshalb setzten sich Bürgermeister, Gemeindevertreter, Lehrer und viele Eltern für die Bereitstellung eines entsprechend großen Hauses für Schulzwecke ein. Die Villa „Am Stinthorn“ Nr. 40 bot sich dafür an. Es begann ein hartnäckiger Kampf um die Freigabe dieses Hauses. Es war im Rahmen der Errichtung der militärischen Reit- und Fahrschule als Wohnhaus für führende Offiziere gebaut worden. Der Architekt Ebel aus Ferch hatte es entworfen. Bewohnt wurde es bis zum Kriegsende von den Generalen von Manteuffel und von Stein. In den Nachkriegsjahren bewohnten viele Familien diese Villa. Trotz vieler Probleme fuhr eine Delegation des Ortes zum Ministerium des Innern nach Berlin, um die Notwendigkeit zu unterstreichen, das Haus als Schule zu nutzen. Die Bemühungen waren erfolgreich. Für die Familien fand man andere Wohnungen.

Nun hatte man zwar das Haus, das war aber keine Schule. Ein Umbau war nötig, und der kostete viel Geld und so manches Material. Der Bürgermeister, Herr Stubbe, suchte nach einem Weg, fand ihn und verfolgte ihn zielgerichtet und kämpferisch. Er nutzte einen Plan der DDR-Regierung. Es sollte eine „Perlenkette“ um Berlin angelegt werden.



Villa Am Stinthorn Nr. 40, diente von 1959 bis 1980 als Schule (ca. 1975)

Hier sah er die Chance, die Neu Fahrländer Schule zu einer „Perle“ in dieser Kette zu machen. Er schaffte es, eingereiht zu werden. Nun bekam er die notwendigen Genehmigungen, Materialien und finanziellen Mittel.

Herr Ebel, der Architekt, kam aus Ferch und plante den Umbau mit. Schulische Belange wurden weitgehend berücksichtigt. Die Eltern halfen mit, wo sie nur konnten. Das reichte vom Abtransport des Bauschutts bis zum Nähen der Gardinen. Zum 1. September 1959 war es geschafft. Aus der Wohnvilla war nicht nur ein wunderschönes Schulhaus geworden, es war auch für die damalige Zeit fast luxuriös. Als die Schüler es bei Schuljahresbeginn in Besitz nahmen, fanden sie sehr gute Bedingungen vor. Jede Klasse hatte ihren Klassenraum, sogar mit neuen Möbeln, die Zentralheizung funktionierte, so dass alle Räume benutzt werden konnten. Es gab gute sanitäre Anlagen, einen Werkraum im Keller, ein gemütliches Lehrerzimmer. Die Doppelgarage war zum Sportraum geworden. Das zum Haus gehörende Grundstück bot genügend Platz für Pausenhof, Schulgarten und einen Sportplatz. Wirklich eine Perle! Familie Tschöpe hatte schon längere Zeit im Haus gewohnt. Sie konnte diese Wohnung als Hausmeisterwohnung behalten und sorgte für Ordnung und Sauberkeit im ganzen Haus.

Über 20 Jahre dauerte der Schulbetrieb an. 1980 musste diese Unterstufenschule gegen den Protest der Bewohner geschlossen werden, weil es im Ort zu wenig Kinder gab. Die Schüler gingen nun, je nach Wunsch, entweder nach Potsdam oder nach Fahrland in die Schule. Das Haus übernahm die Abteilung Volksbildung beim Rat des Kreises Potsdam. Sie benutzte es bis 1990 als Pädagogisches Kreiskabinett.

4. Kindergarten

In unmittelbarer Nähe der neu entstandenen Kinderklinik (in der ehemaligen „Villa Adlon“) richtete die Gemeinde „Am Lehnitzsee“ Nr. 2 den Kindergarten ein. Dort ergab sich die Möglichkeit, in der großen Villa zwei Räume im Dachgeschoss für die ganztägige Betreuung der Kinder von drei bis sechs Jahren zu nutzen. Wie schon beschrieben, war auch die Schule in diesem Haus von 1949 bis 1959 untergebracht.

Am 1. Juni 1950, dem Internationalen Kindertag, wurde der Kindergarten mit einem großen Fest eröffnet. Selbst der Rundfunk feierte das Ereignis mit. Frau Dr. Glowik, Leiterin der benachbarten Kinderklinik, wünschte sich in ihrer Festrede, dass hier eine *Insel der fröhlichen Kinder* entsteht. Sie war auch der festen Meinung, dass die drei Einrichtungen (der Kindergarten, die Kinderklinik und die Schule) eng zusammenarbeiten, sich gegenseitig helfen und unterstützen und dadurch besonders gute Erfolge erzielen würden.

Zunächst betreuten eine Leiterin, eine Helferin und eine Köchin elf Kinder. In der eigenen Küche gab es zwar vorerst nur einen Zwei-Platten-Elektroherd, das Essen war trotzdem zur rechten Zeit fertig und schmeckte allen Kindern.

Da die Schule die unteren Räume nutzte, ergab es sich, dass die Kinder, die auch nachmittags betreut werden mussten, in den Kindergarten kamen. Die Erzieherinnen hatten dann die Verantwortung für 30 bis 40 Kinder.

Die Anzahl der Kindergartenkinder erweiterte sich ständig. Als die Schule, wie be-



Kindergarten, Am Lehnitzsee Nr. 2

reits erwähnt, in einem anderen Haus eingerichtet wurde, konnte für den verbleibenden Kindergarten ein Umbau zur Verbesserung der Bedingungen vorgenommen werden.

Es wurde eine Generalrenovierung durchgeführt, in deren Verlauf es neue Sanitärräume gab, die kindgerecht gestaltet wurden. Eine Zentralheizung wurde eingebaut, die zunächst mit Kohle beheizt werden musste, bis später eine Gasleitung genutzt werden konnte. Eine größere Küche wurde im Erdgeschoss installiert. Auf dem großen Grundstück entstand ein schöner Spielplatz, der ständig mit Spielgeräten vervollständigt wurde.

Die Leiterin des Kindergartens war viele Jahre lang die ausgebildete Kindergärtnerin Annemarie Stubbe. Unter ihrer Leitung hatte die Einrichtung einen sehr guten Ruf. Der Kindergarten war Konsultationsstützpunkt für Erzieherinnen in der Ausbildung. Hier konnten sie hospitieren und auch ihr theoretisches Wissen vertiefen. Auch als Frau Stubbe altersbedingt ihren geliebten Arbeitsplatz verlassen musste, arbeitete der Kindergarten in guter Qualität weiter und hatte immer einen breiten Zulauf.

5. Kinderkrippe

Die ansässigen Betriebe vergrößerten sich kontinuierlich. Immer mehr junge, qualifizierte Arbeitskräfte wurden benötigt und gefunden. Es waren viele junge Familien dabei. Die Frauen hatten eine gute Berufsausbildung. Oft konnten sie aber nicht berufstätig sein, weil sie Kleinkinder hatten. Die Betriebe benötigten die Frauen aber dringend. Schon länger wurde im Ort überlegt, wie man die Betreuung der Kleinsten gewährleisten könne, da im Kindergarten laut Gesetz nur Kinder ab drei Jahre betreut werden durften. Besondere Unterstützung fand diese Idee bei den Frauen des DFD (Demokratischer Frauenbund Deutschlands).



Am Lehnitzsee Nr. 3a vor dem Umbau ...

Da ergab sich im Sommer 1979 die Möglichkeit, das kleine Haus „Am Lehnitzsee“ Nr. 3a (ehemals Gärtner Schmidt) für eine Kinderkrippe nutzen zu können. Eine Wohnung darin wurde frei, die andere Familie konnte eine andere Wohnung bekommen. Das Haus lag in unmittelbarer Nähe zum Kindergarten, so dass eine Zusammenarbeit möglich war.

Die Gemeinde stellte das Haus zur Verfügung. Die Betriebe entschlossen sich, das Projekt als Initiativbau auszuführen. Das bedeutete, dass es keine staatliche Unterstützung gab. Alle finanziellen Mittel, Material und Handwerker wurden von den Betrieben bereitgestellt. Ein ortsansässiger Archi-

tekt, Harald Horn, übernahm kostenlos die Projektierung. Der Um- und Ausbau dauerte ein Jahr. Irgend jemand war immer da, der bei auftretenden Schwierigkeiten half.

So konnte am 4. Juli 1980 die Kinderkrippe an die Gemeinde übergeben werden. Die



... nach dem Umbau

ersten Kinder nahmen am 7. Juli 1980 Besitz von ihrem neuen kleinen Haus. Es bot Platz für 20 Kleinkinder. Vier Erzieher standen zur Verfügung, die auch medizinisch ausgebildet waren. Die Verpflegung wurde in der Küche des Kindergartens hergestellt.

Das Haus bestand nun aus zwei Gruppenräumen und zwei Schlafräumen.

Der Anbau war zum Abstellen der Kinderwagen gedacht. Zusätzlich hatten die Kinder sehr gute Spielmöglichkeiten auf der nach Süden liegenden Terrasse und im angrenzenden Garten. Die Krippe war immer voll besetzt.

6. Jugendklub

Seit einigen Jahren gab es im Ort einen ehrenamtlich arbeitenden Jugendklub. Er hatte Schwierigkeiten, einen passenden Raum für seine Veranstaltungen zu finden. Dem bereitete ein gemeinsamer Beschluss der Räte des Kreises und der Gemeinde, der FDJ-Kreisleitung und der Zwischenbetrieblichen Einrichtung Landwirtschaftsbau (ZBE) ein Ende. Dieser Beschluss legte fest, dass im Zentrum des verzweigten Ortes, aber doch etwas im Wald gelegen, ein Gebäude entstehen sollte, das den Jugendlichen ein „Zuhause“ bietet. Ein erarbeitetes und akzeptiertes Projekt sah 260 Quadratmeter Nutzfläche vor. Ein Mehrzweckraum, eine Bar mit kleiner Küche, ein Klubraum und das notwendige Nebengelass würde den Jugendlichen zur Verfügung stehen. Bezahlt wurden die Baukosten von etwa 750.000 Mark aus dem Staatshaushalt. Die Durchführung der Bauarbeiten übernahm die ZBE.

Im Februar 1988 fand die feierliche Grundsteinlegung statt. Ziel war es, bis Ende November des Jahres das Gebäude fertig zu stellen. Ein hohes Ziel für diese Zeit! Aber es wurde geschafft. Am 30. November 1988 konnte das Gebäude in der Straße „Am Rehweg“ in feierlicher Form dem Jugendklub übergeben werden. Heute befindet sich dort das Restaurant „Die Tenne“.

Der ehrenamtliche Vorsitzende des Klubbeirates dankte allen Beteiligten an diesem Bauvorhaben. Er gab das Versprechen ab, die Jugendlichen werden dafür sorgen, dass alles immer gut erhalten bleibt und durch ein vielfältiges Programm ein interessantes Jugendleben gestaltet wird.

Es war ein Schmuckkästchen entstanden, das sich sehen lassen konnte. Die Freude war groß. Alle waren sehr zufrieden, auch darüber, dass nun ein hauptamtlicher Leiter den Klubmitgliedern zur Seite stehen würde. Das Klubhaus stand auch den Jugendlichen der Nachbargemeinden zur Verfügung und konnte auch von anderen gesellschaftlichen Organisationen genutzt werden.

Am 31. Dezember 1988 fand mit einer zünftigen Silvesterfeier die erste große Veranstaltung statt. Damit hatten die Jugendlichen von ihrem Haus Besitz ergriffen.

7. Kunstschaffende

Familie Buhlmann – Malerei und Keramik

Das Ehepaar kam 1952 aus Berlin (West) und ließ sich zunächst in Nedlitz nieder. Joachim Buhlmann (geb. am 1.8.1924 in Berlin) hatte an der „Hochschule der Künste“ Malerei und Grafik studiert. Seine Frau, Carola Buhlmann (geb. am 18.6.1926 in Berlin), besuchte von 1945-1948 zum Studium der Bildenen Kunst die „Käthe-Kollwitz-Schule“ Berlin und beschäftigte sich später als Autodidaktin mit Keramik.

Um ihren Lebensunterhalt in dieser schweren Zeit zu verdienen, stellten sie Gebrauchsgegenstände mit Mosaiken aus bunten Fliesenresten her, z. B. Tischplatten, Spiegel- und Bilderrahmen. Frau Buhlmann spezialisierte sich auf die Herstellung von Keramiken im eigenen Brennofen.

Herr Buhlmann bekam staatliche Aufträge zur künstlerischen Ausgestaltung von öffentlichen Gebäuden z. B. Kindertagesstätten, Kulturhäuser oder Sozialgebäude von Betrieben. Die private Malerei vernachlässigte er nie.

Im Jahre 1970 siedelten sich die Buhlmanns in Neu Fahrland am Fahrländer See an. Ihre Adresse lautete „Drei Mohren“. Das Areal war seit 1939 ein Militärkasino für die Fähnriche aus der Reit- und Fahrschule Krampnitz. Beim Umbau der Gebäude stießen die Buhlmanns auf ein Betonstück, auf dem noch drei Mohrenköpfe (ähnlich dem Sarottimohr) zu erkennen waren. Es ist anzunehmen, dass sie dem Ort den Namen gaben.

Hier entstand nun eine Werkstatt mit Brennofen für Frau Buhlmann, die Gebrauchs- und Schmuckkeramik herstellte. Von ihr stammt u. a. die „Grüne Familie“, die ihren festen Platz in der Potsdamer „Brandenburger Straße“ hat.

Ihre zwei Kinder streben der Mutter nach und stellen ebenfalls am Fahrländer See Keramiken her.

Herr Buhlmann widmet sich weiter der Malerei. Seine Bilder haben meist philosophische Themen. Durch seine Werke will er die Menschheit zu Frieden und Menschlichkeit und gegen Gewalt aufrufen.

Herr Franz Fabian – Schriftsteller

Der Schriftsteller wurde am 17. Februar 1922 in Arnswalde in der Neumark geboren. In Berlin studierte er Malerei, Grafik und Kunstgeschichte. 1941 wurde Franz Fabian Soldat. Im Frühjahr 1947 kehrte er aus zweijähriger britischer Kriegsgefangenschaft in Ägypten nach Berlin zurück. Da seine Heimatstadt jenseits der Oder in jenem Drittel der ehemaligen Mark Brandenburg liegt, das seit 1945 zu Polen gehört, zog er 1958 mit seiner Frau Anneliese nach Potsdam und von dort 1965 nach Neu Fahrland.

Seit 1947 ist Franz Fabian schriftstellerisch tätig. Sein besonderes Interesse gilt der brandenburgisch-preußischen Geschichte und Kulturgeschichte. Er veröffentlichte kulturhistorische Reportagen über die Mark Brandenburg und das Havelland, Biografien historischer Persönlichkeiten (wie z. B. F. W. von Steuben und C. von Clausewitz), historische Romane, Erzählungen, Anekdotenbände und Essays. Er ist Herausgeber von zahlreichen Anthologien und Werken der Weltliteratur und hat auch Romane und Erzählungen aus der englischen und amerikanischen Literatur ins Deutsche übersetzt.

Am Kulturleben in Neu Fahrland hat Fabian durch seine Lesungen und Vorträge in der Heinrich-Heine-Klinik und durch Veranstaltungsreihen in der Gemeinde, ebenso wie durch seine ständige Mitarbeit am „Neu Fahrländer Landboten“ beigetragen.

Frau Ingeborg Bohne-Fiegert – Künstlerische Textilgestaltung

Sie wurde am 11. September 1921 in Degendorf an der Donau geboren. Ihr Vater war Direktor eines Regensburger Schiffsbaubetriebes und ihre Mutter Putzmacherin in einem Hutsalon. Nach dem Abitur besuchte sie die Zeichenklasse der Burg Giebichenstein in Halle und die Meisterschule des Deutschen Kunsthandwerks Leipzig, Abteilung Textil und Mode.

Seit 1954 war sie im künstlerischen Volksschaffen tätig und wohnte seitdem „Am Stinthorn“. Über Jahre hinaus war ihr Lieblingskind die Mode. Unter ihrer Leitung entstanden aber auch große Wandbehänge mit zumeist ethnographischen Themen der Städte Potsdam und Brandenburg. Auch die vielen Bräuche der sorbischen Minderheit zeigte sie in ihren Arbeiten.

Sie beteiligte sich an vielen Einzelausstellungen bei nationalen wie internationalen Expositionen. Ingeborg Bohne-Fiegert veröffentlichte zahlreiche Artikelfolgen und Lehrprogramme. Grundlegende Buchveröffentlichungen waren „Die Kunst des Batikens“ und „Künstlerische Textilgestaltung“.

Sie leitete Arbeitsgemeinschaften und gründete die Spezialklasse besonders talentierter Textilgestalterinnen. Jahrelang war sie Referentin an der Bezirkskulturakademie Potsdam.

Für ihre Leistungen wurde sie 1980 mit dem „Theodor-Fontane-Preis für Kunst und Literatur“ ausgezeichnet. Frau Bohne-Fiegert war bis 1990 Vorsitzende der Interessengemeinschaft „Künstlerische Textilgestaltung Land Brandenburg“ und lebt heute als Seniorin in Potsdam.

8. Heinrich-Heine-Sanatorium

Den ehemaligen Besitz der Firma Siemens nutzte von 1945 bis 1952 die sowjetische Militärverwaltung Potsdam. Nach dem Abzug beschlossen die Behörden, in diesem Anwesen ein Kliniksankatorium einzurichten. Willi Boldt übernahm als Verwaltungsdirektor die Verantwortung für den Umbau und die Einrichtung.



Heinrich-Heine-Sanatorium (ca. 1980)

Auf der höchsten Erhebung des etwa zwölf Hektar großen Parks steht die große, schlossähnliche Villa. Daran anschließend befand sich ein Wirtschaftshof mit Luxus-, Kranken- und Seuchenpferdeställen mit den dazu gehörenden Heuböden.

Jetzt wurden die Luxuspferdeställe zum Badehaus für therapeutische Maßnahmen umfunktioniert. Eine Röntgenabteilung entstand aus dem Krankenpferdestall, der Seuchenstall wurde zum Labor und Personal Speiseraum umgebaut. Kleine Zimmer, die in den Dachböden gewonnen werden konnten, dienten den Ärzten als Untersuchungszimmer und als Unterkünfte für Patienten.

In der Villa gab es die meisten Zimmer für Patienten, dazu Speise- und Aufenthaltsräume in den ehemaligen Repräsentationsräumen.

Auch in den Garagen wurden zusätzliche Speiseräume eingerichtet, so dass für die 110 Patienten genügend Plätze zur angenehmen Esseneinnahme vorhanden waren. Eine entsprechend große Küche wurde ausgebaut. Bis zum Jahr 1955 war die Entwicklung zum klinischen Sanatorium abgeschlossen. Patienten zogen ein.

Das Sanatorium diente zunächst der Erholungsfürsorge und vorrangig als Diät-sanatorium für Nierenkranke. Die Einrichtung wurde bald auch im Ausland zu einem bekannten und gefragten Haus. Nachfrage und Bedarf waren so groß, dass eine Erweiterung der Bettenkapazität notwendig wurde. Diese Vergrößerung konnte durch Umbau einer Baracke erfolgen, die am Rand des Parks stand und der Firma Siemens für Materialprüfungen gedient hatte. Im neuen „Waldhaus“ konnten Patientenzimmer, Behandlungs- und Untersuchungsräume gewonnen werden.

1959 kam dann noch die Aufstockung des Badehauses (vormalig Pferdestall) dazu. Hier entstanden nun moderne Behandlungsräume für die Physiotherapie. Als besonders angenehm wurde eine Sauna mit Tauchbecken empfunden.

Das Badehaus wurde mit dem Ehrennamen „Albert Schweitzer“ ausgezeichnet. Der bekannte Arzt hatte dazu seine persönliche Erlaubnis erteilt. Nun konnte die Behandlung auch auf andere Krankheiten ausgedehnt werden. Es kamen Patienten, die am Bewegungsapparat, am Magen- und Darmtrakt erkrankt waren. Diese Palette wurde ständig erweitert. Behandlungsbedürftige Bewohner Neu Fahrlands und der Umgebung konnten ambulant behandelt werden und einmal wöchentlich die Sauna benutzen. Zur besseren kulturellen Betreuung der Patienten entstand 1960 ein Kultursaal mit 200 Sitzplätzen aus einem ehemaligen Versuchsraum der Firma Siemens. Inzwischen war die Kapazität der Einrichtung auf 200 Patienten angewachsen.

Aufbau, Einrichtung und ständige Verbesserungen der Bedingungen für Patienten und Mitarbeiter des Hauses lag von 1952 bis 1985 in den Händen von Willi Boldt. Es war sein Lebenswerk, für das er mehrere Auszeichnungen der DDR bekam.

Der ärztliche Direktor war Dr. Alois Kreissl, der mit dem Titel „Verdienter Arzt des Volkes“ ausgezeichnet worden war. Als Dr. Kreissl aus Altersgründen ausschied, übernahm Dr. Esther Jahn die ärztliche Leitung. Sie ließ 1982 die Pavillons am Rande des Parks erbauen, in denen sie eine Dispensaire-Abteilung einrichtete, in der Partei- und Staatsfunktionäre vorbeugend medizinisch betreut wurden.

9. Entstehung und Entwicklung des Kreisbetriebes für Landtechnik (KfL)

 Die Ländereien des Fährgutes Nedlitz unterlagen den Bestimmungen der Bodenreform. Das Land wurde aufgeteilt und an Umsiedler und landarme Bauern vergeben. Der Gutshof wurde zum Maschinenhof und von der Vereinigung der gegenseitigen Bauernhilfe (VdgB) verwaltet. Sie hatte die Maschinen und Geräte übernommen.

Am 1. März 1949 erfolgte auf Beschluss der provisorischen Regierung der Ostzone die Schaffung von Maschinen-Ausleihstationen (MAS). Der Nedlitzer Gutshof wurde zu solch einer Station umgestaltet. Zur Sicherung der Landwirtschaft und damit der Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln kam Unterstützung aus der UdSSR in Form von 1.000 Traktoren für die Ostzone. Die MAS Nedlitz erhielt davon neun Traktoren unterschiedlicher Typen. Die MAS hatte die Aufgabe, die Bodenreform zu festigen, die Neubauern zu unterstützen und die landwirtschaftliche Produktion zu steigern.

Im Jahr 1952 wurden die MAS zu Maschinen-Traktoren-Stationen (MTS) umgebildet. Auf dem ehemaligen Gutshof wurden nun Geräte, Maschinen, Traktoren gewartet und repariert. Die MTS war aber auch für die Beschaffung von neuer Technik verantwortlich. Eine größere Anzahl von Facharbeitern war in den Werkstätten beschäftigt, viele Angestellte arbeiteten in den Büros.

Seit dem Jahr 1953 entwickelten sich die landwirtschaftlichen (LPG) und die gärtnerischen (GPG) Produktionsgenossenschaften. Dadurch waren landwirtschaftliche Großbetriebe entstanden, denen die gesamte Technik übergeben wurde. Nun brauchte man leistungsfähige Reparaturbetriebe. Der neu eingerichtete Betrieb war eine Reparatur-Technische-Station (RTS). Solche Art Stationen gab es noch in Glindow und in Zauchwitz. 1964 wurden alle drei RTS zum Kreisbetrieb für Landtechnik (KfL) zusammengelegt, der seinen Sitz auf dem ehemaligen Gutshof Nedlitz hatte. 1973 wurde das „Havelländische Obstanbaugebiet“ (HOG) ins Leben gerufen und der Volkseigene Betrieb Kreisbetrieb für Landtechnik (VEB KfL) ein Spezialbetrieb dieses Vorhabens. Nach der Wende übernahm die Treuhand den Betrieb und verkaufte ihn als Produktionsbetrieb von Metallfenstern und -türen u. ä..

Zur Verbesserung der Lebensbedingungen seiner Mitarbeiter errichtete die MTS zwei Wohnblocks in der Straße „Am Rehweg“. Jedes Haus hatte zwei Aufgänge, die zu vier Wohnungen führten. Sie erhielten die Hausnummern sechs und sieben, acht und neun. Mitte des Jahres 1958 konnten 16 gut ausgestattete Wohnungen von Betriebsangehörigen bezogen werden. Alle Mieter waren glücklich über ihr neues, modernes Zuhause. Sie fühlten sich sehr wohl. Diese Neubaublöcke waren etwas Besonderes, da in Neu Fahrland Betriebe ansässig waren, die das ermöglichen konnten. In den Jahren 1974/75 entstand im Anschluss an die MTS - Häuser ein weiterer Wohnblock, der die Hausnummern 11 a, b, c erhielt. Hier entstanden insgesamt 18 Wohnungen von unterschiedlicher Größe. Dieses Haus wurde vom Rat des Bezirks Potsdam durch die Abteilungen Gesundheitswesen und Landwirtschaft errichtet. Hier zogen Angestellte des Heinrich-Heine-Sanatoriums und der immer größer und spezialisierter werdenden Landwirtschaft ein. Die Gemeinde erhielt das Belegungsrecht für zwei Wohnungen.

10. Gärtnerische Produktionsgenossenschaft (GPG)

Wie schon beschrieben, wurde aufgrund der günstigen klimatischen Bedingungen und des guten Absatzmarktes seit Ende des 19. Jahrhunderts in Neu Fahrland Obstanbau betrieben. Zunächst herrschte die Süßkirsche vor, später erweiterte man die Pflanzungen mit anderen Obstarten, wie Apfel, Birne, Pflaume, Pfirsich.

Der überwiegende Teil der Obstbauern konnte im Laufe der Zeit Flächen kaufen, die etwas entfernter vom Wohnort lagen und sich daher für etwas Ackerbau und als Grünland eigneten. Im 2. Weltkrieg produzierten sie daher ihren Eigenbedarf an landwirtschaftlichen und tierischen Produkten. Nach dem Krieg kamen dann noch Auflagen und Abgaben dazu. Jeder musste die für ihn errechneten Naturalien abliefern, sein „Soll“ erfüllen. Dadurch stagnierte nach dem 2. Weltkrieg der Obstanbau. Die landwirtschaftliche Produktion hatte zunächst Vorrang, war aber sehr arbeits- und zeitaufwändig.

Die Neu Fahrländer bewirtschafteten eine landwirtschaftliche Nutzfläche von 150 Hektar (Obstgärten, Acker- und Grünland). Diese Fläche war in unendlich viele Flurstücke aufgeteilt, die sich von Neu Fahrland aus über Krampnitz, Fahrland, Kartzow bis auf den Truppenübungsplatz Döberitz hinzogen. Darunter waren eingezäunte Obstanlagen mit Mischpflanzungen von einem halben bis zwei Hektar. Die Arbeitstage aller Familienangehörigen waren lang, die Arbeit hart. Zusätzliche Arbeitskräfte standen kaum zur Verfügung. Trotzdem waren die Familienbetriebe finanziell und materiell gut fundiert, aber die Arbeitslast war erdrückend.

Von den 13 Betrieben hatten fünf einen Kleintraktor, fünf eine Motorspritze zur Schädlingsbekämpfung, sechs einen Dreschkasten, zwei einen Getreide-Mähbinder. Aus dieser Situation heraus ergab sich zwangsläufig eine lose Gemeinschaftsarbeit. Die Betriebe halfen sich gegenseitig und setzten die verfügbaren Maschinen auf allen Flächen ein.

Im Jahr 1952 beschloss die Regierung der DDR den Aufbau des Sozialismus auf dem Lande. Das bedeutete den allmählichen Zusammenschluss von Kleinbetrieben in Genossenschaften. Dazu gab es in Neu Fahrland viele ernsthafte und sorgenschwere Gedanken, z. B. wie lange die Betriebe noch selbständig bleiben könnten. Die MAS sollte die Landwirtschaft mit großer Technik unterstützen, was aber bei den kleinen, weit auseinander liegenden und teilweise eingezäunten Flächen zu Schwierigkeiten führen würde.

Besonders die jungen Leute drängten auf eine Weiterentwicklung des Obstanbaus und neigten zum Zusammenschluss, weil sie die Vorteile erkannten. Die Väter wollten jedoch die Alleinherrschaft über ihre Betriebe nicht aufgeben. So manch ein Familienstreit wurde ausgefochten. Das Argumentieren war schwer, es gab ja keine Beispiele, keine Erfahrungen für genossenschaftliche Zusammenarbeit im Obstbau.

Der Zusammenschluss der Kleinbetriebe war in Neu Fahrland nicht so problematisch wie in vielen anderen Dörfern. Hans Kania ergriff die Initiative, leistete viel Überzeugungsarbeit, sprach den Bereitwilligen Mut zu, entwarf Zukunftspläne. Er schaffte es, dass am 23. März 1958 eine Gärtnerische Produktionsgenossenschaft (GPG) gegründet werden konnte. Sie bestand aus 18 Mitgliedern, die Hans Kania zum Vorsitzenden und einen Vorstand zur Unterstützung wählte. Sie gaben ihrer Genossenschaft den Namen „Neuer Obstbau“ und sahen ihre Ziele in der langfristigen Spezialisierung zum Obstbaubetrieb, der Schaffung neuer Obstanlagen und der Einführung neuer Anbauformen.

Vom Staat gab es großzügige Hilfe, z. B. durch Kredite, Steuerermäßigungen bzw. -befreiungen und Einflussnahme auf Flächenaustausch mit Nachbargenossenschaften (Fahrland, Kartzow).

Sogenannte Patenbetriebe halfen mit fachlicher Beratung, z. B. die Ingenieurschule für Gartenbau Werder, aber in Arbeitsspitzen bei der Gemüsejungpflanzen-Anzucht auch Hausfrauenbrigaden aus Potsdam oder die Gärtnerei des Heinrich-Heine-Sanatoriums. Später halfen auch sowjetische Soldaten bei der Ernte.

In Neu Fahrland entwickelte sich nun etwas für die DDR einmalig Neues. Im Herbst 1958 pflanzte man die ersten zehn Hektar Äpfel in der neuen Anbauform „Hecke“, darunter versteht man eine heckenartige, in geschlossenen Reihen angelegte niederstämmige Obstbaumpflanzung. Das war eine von vielen, auch hohen staatlichen Vertretern, heftig umstrittene Neuerung, weil sie aus dem „kapitalistischen Ausland“ (Nie-



Die erste Apfelhecke in der DDR und ihr geistiger Vater Dr. Joachim Koch von der Fachschule für Gartenbau Werder (im Hintergrund Fahrland)

derlande, Dänemark, West Deutschland) stammte. Doch den jungen Neu Fahrländer Genossenschaftsgärtnern gelang es mit ihrem Durchsetzungswillen, die „Hecke“ einzuführen, die sich hervorragend bewährte. Durch bessere Einsatzmöglichkeiten der vorhandenen Technik brachte sie große Arbeitserleichterungen, bereits im zweiten Standjahr die ersten nennenswerten Erträge bei bester Qualität. Auch die ersten größeren Anlagen mit Birnen, Pfirsichen, Süß- und Sauerkirschen entstanden.

Durch die damit verbundenen wirtschaftlichen Erfolge änderte sich das gesamte Leben der Familien grundlegend. Jeder hatte seinen Arbeitsplatz und qualifizierte sich, um den höheren Anforderungen entsprechen zu können. Es gab geregelte Arbeitszeiten, freie Feiertage und Urlaub. Wo hatte es so etwas schon gegeben, eine bäuerliche Familie und Urlaub! Der Betrieb sorgte für Erholung und Entspannung durch die Bereitstellung von Möglichkeiten für Urlaubsaufenthalte. An der Ostsee gab es in Urlauberdörfern Bungalows, in die Familien einziehen konnten. Zur Auswahl standen Wustrow, Prerow, Diedrichshagen, allesamt „Spitzenurlaubsunschziele“ der DDR. Inzwischen unterhielt die GPG eine Baubrigade. In jedem Frühjahr unternahm diese Brigade eine Bau- und Reparaturtour in diese Orte, um eventuelle Schäden zu beseitigen. Zur Urlaubssaison war dann alles wieder schmuck.

Es gab auch freundschaftliche Verbindungen mit ähnlichen Betrieben im Ausland, z.B. mit Ungarn, der Tschechoslowakei und Polen. Werk tätige vom Balaton, aus der Tatra und aus dem Raum um Warschau kamen über Neu Fahrland zum Urlauberaustausch an die Ostsee, GPG-Mitglieder fuhren dafür in deren Heimat.

Neben monatlichen Mitgliederversammlungen war die Jahreshauptversammlung nach dem Jahresabschluss der Buchhaltung die wichtigste, begehrteste und damit am meisten besuchte Veranstaltung. Hier wurde Rechenschaft über Arbeit, Ertrag, Gewinn und Jahresendauszahlung gegenüber allen Mitgliedern abgelegt. Anschließend gab es immer ein großes Fest.

Nach einigen Jahren schlossen sich die Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (LPG) der Nachbargemeinden Fahrland, Kartzow und Satzkorn der GPG an. Damit erfuhr der Betrieb eine Erweiterung des Produktionsprofils. Es kamen nun Tierproduktion, Feldbau und vermehrter Gemüseanbau dazu. Für diese neuen Teilbereiche wurden in den Orten bestehende Einrichtungen weiter genutzt oder andere umgestaltet. Im Rinderkombinat Fahrland standen 250 Rinder, darunter 220 Kühe. In nicht mehr genutzten Ställen wurde eine Nebenproduktion errichtet. Hier wurden unter Anleitung von Fachkräften z. B. Großkisten und Pflückbeutel für die Apfelernte, aber auch Blinkleuchten für den allseits beliebten „Trabant“ und die „MZ-Motorräder“ hergestellt. Hier arbeiteten Menschen, die nur leichte Arbeit verrichten konnten. In Kartzow baute man eine Frosterlinie für Gemüse auf, im Spitzenjahr 1988 kamen von hier 1.000 Tonnen Feinfrost-Suppengrün.

Die GPG entwickelte sich zu einem Musterbetrieb, der viele Auszeichnungen für



Hoher Besuch in den Obsthecken der GPG im Jahre 1969: Walter Ulbricht (3.v.r.), Lotte Ulbricht (5.v.r.), Hans Kania (4.v.r.), Erich Neumann (1.v.l.), Fahrländer Kinder im Vordergrund v.r.n.l.: Elke Spannagel, Andrea und Birgit Strecker

seine Arbeit und für die gute Qualität seiner Erzeugnisse, besonders der Äpfel, erhielt.

In diesem nun weitreichenden Betrieb entstanden immer mehr Einrichtungen. Die GPG besaß inzwischen eine umfangreiche Technik und einen ansehnlichen Fuhrpark. Daher entstand in Neu Fahrland ein Reparaturstützpunkt mit Tankstelle.

Der Betrieb unterhielt weiterhin fünf Verkaufsstellen für Obst, Gemüse, Konserven und teilweise auch Blumen in verschiedenen Orten. Die GPG übernahm auch die alte Windmühle von Fahrland. Die Baubrigade führte die Instandsetzung durch und richtete im Mahlraum eine Gaststube ein, in der im Sommer geschlossene Gesellschaften zu einem rustikalen Essen einkehren konnten. Daneben entstand, ebenfalls in Eigenleistung, die „Mühlenbaude“. Der Neu Fahrländer Architekt Harald Horn projektierte den Bau, entwarf die Innenausstattung und gab ansonsten immer gute Ratschläge. Die Mühlenbaude umfasste eine Grillgaststätte mit den notwendigen Nebenräumen und eine Kegelbahn. Sie war zunächst nur für die Nutzung durch den Betrieb und Betriebsangehörige für Familienfeiern gedacht. Nach kurzer Zeit aber konnten auch Betriebsfremde aus den umliegenden Orten als Gäste Plätze bestellen. Auch Reisegruppen aus dem „nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet“ (NSW), die Gäste des Interhotels Potsdam waren, wurden gern als devisenbringende Besucher gesehen.

Die GPG bewirtschaftete nun bis zum Jahre 1976 1.500 Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche und hatte 300 Mitglieder. Sie arbeitete zusätzlich mit Erntehelfern aus Universitäten, Schulen und dem Ausland. Alle wurden im sogenannten „Lager für Erho-

lung und Arbeit“ „Am Föhrenhang“ untergebracht und gepflegt. In dem inzwischen gebauten Sozialgebäude in der „Ganghoferstraße“ Nr. 5 waren Buchhaltung, Werkküche und Speisesaal untergebracht. Die Werkküche mit bis zu 400 Essen täglich wurde nicht nur von Betriebsangehörigen genutzt, es wurden auch noch Essenportionen für benachbarte Betriebe hergestellt. Das neben dem Sozialgebäude errichtete Lagerhaus war das erste moderne Obstlagerhaus im Havelobstbaugesbiet, es hatte eine Kapazität von 750 Tonnen.



Apfellerlagerhaus der GPG (ca. 1965)

Ab 1976 veränderte sich die Struktur der GPG wesentlich mit der staatlich verordneten Entwicklung des Havelländischen Obstanbaugebietes (HOG) als größtes Obstanbaugebiet der DDR. Die gesamten Obstanlagen und große Teile obstbauwürdigen Ackerlandes mussten ausgegliedert werden. Die zum Teil hoch qualifizierten Arbeitskräfte gingen mit. Die Genossenschaft beteiligte sich an den neu entstandenen Zwischenbetrieblichen Einrichtungen (ZBE), z. B. an dem Kühllagerhaus in Fahrland. Dieses umfasste neben Gebäuden für die Verwaltung und Sozialeinrichtungen Kühllagerhallen, in denen 24.000 Tonnen Äpfel gelagert werden konnten. Entworfen wurde diese Anlage vom GPG-Mitglied Joachim Hopfer, dessen Diplomarbeit dieses Projekt beinhaltete.

Die GPG „Neuer Obstbau“ bestand unter der Leitung von Inge Kania weiter als „LPG Gemüseproduktion“ Neu Fahrland. Trotz dieser einschneidenden Veränderung blieb die Genossenschaft prägender Betrieb in unserem Ort. Sie trug nach wie vor zur kommunalen Entwicklung Neu Fahrlands bei. Mit Eintritt ins Rentenalter gab Inge Kania die Leitung der LPG an Hans Schattenberg ab, der sie bis zur Umwandlung zum Erzeugergroßmarkt im Jahre 1990 leitete.

Erinnerungen einer Bäuerin

(Autorin Inge Kania)

Pfingstsonntag 7 Uhr, 2 Frauen auf dem Traktor:
 Tag, Helga, Tag Inge! Ihr fahrt auch auf den Acker?
 Ach ja meine Liebe, das ist ein Geracker.
 Erst melkst du die Kühe und fütterst die Schweine,
 besorgst deine Hühner, den Haushalt, den Mann,
 dann rauf auf den Traktor, das Tagwerk fängt an.

Kommt abends ihr müde vom Feld wieder rein,
dann brüllen die Kühe, dann grunzt das Schwein,
dann rennt ihr zwei Stunden durch Hof und durch Stall,
ihr füttert das Vieh, legt die Kinder zur Ruh'
und schließt dann spät abends das Hoftor zu.

Dann dreht der Vater das Fernsehen an,
ihr rückt Euch bequem eure Sessel ran:
In der Röhre da singt es und klingt-
Ein Skiläufer von der Schanze springt.
Ihr beide seid längst schon entschlummert und hört kein Gebrumm,
bis Mutter von Vaters Schnarchen erwacht und feststellt, die Nacht ist bald um.
– Kinder, das war wunderbar, wie's damals in Neu Fahrland war.

11. Bauen im Jahre 1970

Die GPG „Neuer Obstbau“ Neu Fahrland vergrößerte und spezialisierte sich immer mehr. Es wurden daher Fachkräfte für die verschiedensten Tätigkeiten gebraucht. Diese Arbeitskräfte gab es in der DDR, aber im Bereich der GPG war kein entsprechender Wohnraum vorhanden.

So stellte die GPG Bauland zur Errichtung von Einfamilienhäusern zur Verfügung. Dieses Land lag für die landwirtschaftliche Bearbeitung ungünstig, war aber zur Bebauung bestens geeignet. Es war die bisherige Obstplantage zwischen den Straßen „Am Lehnitzsee“ und „Heinrich-Heine-Weg“. Es gab genügend Bauwillige, aber eine große Schwierigkeit. Um diese Zeit durften in der DDR keine Einfamilienhäuser gebaut werden, es wurden grundsätzlich nur Doppelstockhäuser für zwei Familien genehmigt. Man richtete eine Eingabe an den Staatsrat der DDR, in der um eine Sondergenehmigung zum Bau von Einfamilienhäusern gebeten wurde. Diese Genehmigung wurde erteilt unter der Bedingung, dass kein Anspruch auf Belieferung mit Material besteht und keine Handwerker gebunden werden.

Es wurden 13 Grundstücke ausgemessen, Bauwillige gab es mehr. Nach Kenntnisnahme der Bedingungen zogen einige schon ihren Antrag zurück, bei anderen taten sich andere Schwierigkeiten auf. 13 Bauherren schlossen sich letztlich zu einer Wohnungsbaugemeinschaft zusammen. Unter ihnen gab es noch viel Skepsis und Ungläubigkeit, ob das Vorhaben realisiert werden könnte. Die Zweifler wurden aber doch durch die tatkräftigsten Optimisten mitgerissen. Sie organisierten sich nun innerhalb ihrer Gemeinschaft: Sie wählten einen Vorstand, jedes andere Mitglied bekam eine Funktion. Sie erarbeiteten ein Statut, und allen war bewusst, dass dieses streng eingehalten werden musste, wenn das Unternehmen erfolgreich sein sollte.

Die Grundstücke wurden verlost. Im Jahr 1970 war Baubeginn, der Haustyp „Brandenburg“ war ausgewählt worden. Die Häuser wurden aus Abfallmaterial, das bei Großbauten anfiel oder leicht fehlerhaft bei der Herstellung war, gebaut, und entstanden in Eigenleistung, wobei der gute Ruf und die Verbindungen der GPG geschickt ausgenutzt wurden. Hilfe kam auch von der Neuerer-Bewegung der DDR. Neuerervorschläge mussten erprobt werden, so z. B. erfolgte die Bewährungsprobe der Betonteile dieser Häuser. Die Fachleute kamen her, erläuterten die Handhabung, so dass die handwerklich geschickten Bauherren diese Technik in allen Häusern anwenden konnten.

Die GPG selbst gab Unterstützung durch ihre vorhandene Technik. Wesentlich half auch die sowjetische Armee. Innerhalb von Manövern holte sie aus größeren Entfernungen die großen, schweren Teile (Bauplatten) heran. Weitere Hilfe kam in Form von NAW-Einsätzen (Nationales Aufbau-Werk). Durch diese Hilfeleistungen wurden die Bauten nicht nur möglich, sondern auch verhältnismäßig billig. Es war ein glücklicher Zufall, dass zu jeder Familie handwerklich geschickte Leute gehörten. Nach genauer Anleitung durch Fachkräfte konnten sie alle Gewerke selbst ausführen.

Im Statut war festgelegt, dass alle Bauherren gemeinsam, der Reihe nach, ein Haus nach dem anderen errichteten. Es herrschte eine eiserne Arbeitsdisziplin. Unentschuldigtes Fehlen, zu spät kommen zu den organisierten Arbeitseinsätzen wurde nicht geduldet und sogar finanziell hart bestraft. Zu Baubeginn zahlte der Sünder pro Verspätungsminute fünf Mark in die gemeinsame Strafkasse. Die Strafe wurde immer höher und belief sich zum Schluss auf 20 Mark pro Minute. Von dem Strafgeld wurden



Einfamilienhäuser der GPG (ca. 1975)

dann die Richt- und Einzugsfeste bezahlt. Im Februar 1972 konnten alle 13 Familien einziehen.

Was zunächst gerade so erlaubt wurde, solche Einzelhäuser zu bauen, war etwas später beispielgebend. Sie standen als Musterhäuser unter anderem auf der IGA (Internationale Gartenbauausstellung) in Erfurt.

12. Volkseigener Betrieb (VEB) Deponie

In Verwirklichung eines Beschlusses des Ministerrates der DDR wurde am 1. Januar 1974 der VEB Deponie Potsdam mit Sitz in Neu Fahrland gegründet. Es war vorgesehen, auf dem Gebiet der DDR einen Betrieb zu errichten, der für die Dauer von 20 Jahren Abfallstoffe aus Berlin (West) in abgestimmten Mengen und nach festgelegten Sortimenten entgegennehmen und deponieren bzw. verbrennen sollte. Dieser Betrieb wurde ausgestattet mit Maschinen und Geräten aus dem Westen und war eine erhebliche Devisenquelle für die DDR. So konnte Berlin (West) sein Müllproblem lösen.

Es entstanden innerhalb kurzer Zeit nach 1974 mehrere Betriebsteile:

Die Verwaltung und das Labor waren in Neu Fahrland auf der Insel untergebracht. Über vorgeschriebene Wasserwege wurden mit DDR-Schubschiffen Bauschutt und Bodenaushub in den Betriebsteil Deetz verbracht und deponiert. Der Austausch West/Ost bei der Hinfahrt und Ost/West bei der Rückfahrt von Schiffskapitänen und deren Mannschaften erfolgte am Hafen, der am Kanal an der Neu Fahrländer Insel gelegen war.

Abfallstoffe, meist Siedlungsabfälle (Hausmüll), wurden in verschlossenen Spezialfahrzeugen der Berliner Stadtreinigung in Berlin (West) (BSR) auf dem Straßenwege zum Betriebsteil Vorketzin verbracht und dort deponiert.

Später gelangten Siedlungsabfälle (Hausmüll) wie oben beschrieben in den Betriebsteil Schöneiche, wo sie in einer Müllverbrennungsanlage entsorgt wurden.

13. Autobahnbaukombinat (ABK)

Eine entscheidende Notwendigkeit in der jungen DDR war der Aufbau eines demokratischen Bildungswesens, das auch die theoretische und praktische Berufsausbildung beinhaltet. Dieses Programm führte zur Entstehung von Betriebsberufsschulen. Im Auftrag des Ministeriums für Verkehrswesen wurden 1954 u. a. in Potsdam Ausbildungsstätten für den Facharbeiternachwuchs im Straßenwesen gegründet. Rekonstruktionen und der Aus- und Neubau des Straßennetzes in der DDR waren dringend notwendig. Von Anbeginn des Bestehens von volkseigenen Straßenbaubetrieben waren diese für die Heranbildung ihres Facharbeiternachwuchses selbst ver-

antwortlich. Der VEB Straßenbau Potsdam als Trägerbetrieb entwickelte eine Betriebsberufsschule in Neu Fahrland auf dem Gelände der „Tschudistraße“ Nr. 5 und 6.

Zunächst wurden die Lehrlinge in drei Ausbildungsklassen in den Berufen Steinsetzer und Schwarzdeckenstraßenbauer im überwiegend manuellen Straßenbau an einfachen Geräten ausgebildet.

Als Lehrlingswohnheim musste zunächst eine doppelstöckige Baracke ausreichen, die im November 1954 bezogen wurde.

Die Gaststätte „Zur Römerschanze“ diente als Küche und Wohnunterkunft zugleich. Sie beherbergte den Heimleiter, die Erzieherin, den Wirtschaftsleiter und die weiblichen Lehrlinge.

Schon im Jahr 1955 konnte eine neu eingerichtete Schulbaracke ihrer Bestimmung übergeben werden. Drei Unterrichtskabinette boten bessere Lehrmöglichkeiten. Gute Fachlehrer erhöhten wesentlich das Lehr- und Lernniveau.

Für Jugendliche gab es außerdem die Gesellschaft für Sport und Technik (GST). Ein Lehrer gründete hier an der Schule einen solchen Stützpunkt für Seesport. Die Schüler fuhren in ihrer Freizeit mit einem Kutter „K 10“ und dem Segelboot „Pirat“ auf die angrenzenden Seen. Sie bekamen auch für diesen Sport eine ordentliche Ausbildung, die ihnen großen Spaß machte.

Die Entwicklung im Straßenbau schritt rasch voran. Dementsprechend veränderte sich auch die Ausbildung. Mit den wachsenden Aufgaben entwickelte sich 1964 die Betriebsakademie mit Sitz in Caputh. Hier erfolgte die Ausbildung zu Baumaschinisten, Betonbauern, Zimmerern, Berufskraftfahrern. Ab 1970 konnten hier auch Hebezeugführer ausgebildet werden. Seit 1974 bestand die Möglichkeit der Meisterausbildung in der Fachrichtung Straßenbau.

1981 erfolgte der Zusammenschluss von Betriebsakademie und Betriebsberufsschule zur Betriebsschule. Seit 1979 wurde jährlich eine Klasse in der Fachrichtung Facharbeiter für Straßenbautechnik mit Abitur ausgebildet.

Im Rahmen der internationalen Solidarität stellte die Schule Ausbildungsplätze zur Verfügung. Von 1970 bis 1983 konnten hier 14 Vietnamesen und sieben Afrikaner umfassende Kenntnisse erwerben. Ab 1970 begann der Aufbau einer eigenen Fahrschule. Zunächst standen für die Ausbildung nur ein LKW „S 4000“ und ein PKW „Wartburg 311“ zur Verfügung. Später kamen ein moderner LKW „W 50“ und ein PKW „Skoda 100“ dazu. Jährlich konnten im Rahmen der Berufsausbildung etwa 80 Führerscheine kostenlos übergeben werden.

Da das Schulgebäude und Lehrlingswohnheim nicht mehr den Anforderungen entsprachen, begannen die Vorbereitungen für einen Schul- und Internatsneubau auf demselben Gelände. 1982 konnten zwei viergeschossige Neubauten fertiggestellt und am 1. September, zum Schuljahresbeginn, eingeweiht werden.

Weitere Verbesserungen für die Lehrlinge ergaben sich durch den Bau eines Sport-

platzes in Eigenleistung und der Einrichtung eines Jugendklubs.

Angesichts der sehr guten Ergebnisse in der Ausbildung von Lehrlingen wurde der Schule am 1. Oktober 1982 der Ehrenname „Willi Wolf“ (ein Potsdamer Antifaschist) verliehen.

Seit 1984 beherbergte das Lehrlingswohnheim in den Sommermonaten jeweils 100 polnische Jugendliche im Rahmen des Ferienaustauschs und betreute sie.

Für die vielfältigen schulischen und außerschulischen Veranstaltungen erhielt das Wohnheim am 7. Oktober 1987 die Auszeichnung „Vorbildliches Lehrlingswohnheim“.

1989 bestand die Betriebsberufsschule 35 Jahre. In dieser Zeit wurden 2.200 junge Straßenbauer ausgebildet. Außerdem 1.800 Lehrlinge, die aus Kombinat- und Fremdbetrieben kamen. Insgesamt haben also 4.000 junge Menschen ein Stück ihrer persönlichen Entwicklung an dieser Schule erlebt.



Betriebsberufsschule des Autobahnbaukombinates Potsdam, links: Internat, rechts: Schule (ca. 1975)

Nachwort

Hier enden die Aufzeichnungen der Autorin Ursula Hinz aus den 80er und 90er Jahren.

Die friedliche Revolution in der DDR und die folgende Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten brachten auch für unsere Gemeinde tiefgreifende Veränderungen.

In dieser unruhigen Zeit fand sich auch in Neu Fahrland, wie in vielen anderen Städten und Gemeinden, ein runder Tisch engagierter, progressiver Bürger zusammen. Hier wurden neue Ideen und Vorstellungen eingebracht und besprochen, bis bei den ersten freien Gemeindewahlen demokratisch eine Gemeindeverwaltung gewählt wurde.

Die Beseitigung der widernatürlichen Grenzlage Neu Fahrlands sowie die Nähe zur Bundeshauptstadt Berlin und zur brandenburgischen Landeshauptstadt sind der Ausgangspunkt für die Entwicklung der Gemeinde in einer landschaftlich herausragenden, reizvollen Umgebung.

Wie sich die Gemeinde nach 1989 entwickelte, wie die Einwohner die Wiedervereinigung erlebten, was aus den Einrichtungen, Betrieben, Villen, Familien geworden ist, damit wird sich ein zweiter Band zur Geschichte Neu Fahrlands befassen.

Zeittafel

v.Chr.	bronzezeitliche Befestigungsanlage (Königswall) am Ufer von Lehnitz- und Jungfernsee gelegen. Heute noch teilweise erhaltenes größtes, bedeutendstes frühgeschichtliches Kulturdenkmal des Potsdamer Havellandes
1197 n.Chr.	erste urkundliche Erwähnung des festen Schlosses Vorland (damals auf einer Insel, heute das Dorf Fahrland). Der Name verändert sich zu Ende des 15. Jahrhunderts in Vareland, Fareland und letztlich in Fahrland
1323	der Ort Nedlitz wird erstmalig urkundlich erwähnt, Herzog Rudolf von Sachsen verkauft dem Dom-Capitel zu Brandenburg die Insel (Schloss Vorland) und die Stadt Potsdam
1375	Gut Hainholz noch im Besitz eines Hermann Vorland, Nachkomme derer „von Vorland“ (Fahrland)
1421	Hans von Etzin besitzt den Hof Nedlitz
1435	Familie von Hake zu Machenow erhält die Einkünfte der Nedlitzer Fähre zum Lehn
um 1450	geht das Schloss und das Städtchen Vareland in den Besitz der Familie von Stechow, der auch das Gut Hainholz gehörte
1521	erster urkundlich aufgeführter Fährmann
1618-1648	30jähriger Krieg
1657	kauft Kurfürst Friedrich Wilhelm, genannt der Große Kurfürst, (geb. 1620, gest. 1688) den Hof Nedlitz und übergibt ihn dem Fährmann Mathias Müller in Erbpacht
1682	auf Wunsch des Kurfürsten Friedrich Wilhelm errichtet Fährbesitzer Müller eine Holzbrücke
1693	die letzten Besitzer aus der Familie Stechow verkaufen ihre Fahrländer Güter an den Kurfürsten Friedrich III., seit 1701 Friedrich I. König in Preußen, (geb.1657, gest.1713)
1694	die christliche Kirche auf dem Kirchberg ist fast verfallen und wird bis auf die Fundamente abgetragen
1716	errichtet das Zollamt Potsdam ein Nebenzollamt bei der Nedlitzer Brücke
1726	lässt sich König Friedrich Wilhelm I., genannt der Soldatenkönig, (geb. 1688, gest. 1740) auf seine Kosten an der Holzbrücke ein Angelhaus errichten
1727	Guts- und Fährhausbesitzer Müller erhält von König Friedrich Wilhelm I. die „Schankgerechtigkeit“
1730/31	Kronprinz Friedrich, später Friedrich II., genannt Friedrich der Große, (geb. 1712, gest. 1786) hält sich in Nedlitz auf

- nach 1800 Entwicklung zur Kolonie Neu Fahrland, erste Obstzüchterfamilien siedeln sich an
- 1804 um Fahnenflucht zu verhindern wird eine Invalidenwache auch an der Nedlitzer Brücke aufgestellt
- 1807 Gesuch der Müllers an die französische Besatzungsmacht, für die Reparatur der Brücke zu sorgen
- vor 1840 Anpflanzung von Eichen an der Nedlitzer Fähre und an anderen Orten durch Magnus Friedrich von Bassewitz (geb. 1773, gest. 1858)
- 1840-1844 Bau der Ausfallstraßen in Richtung Norden
- 1844 König Friedrich Wilhelm IV. (geb. 1795, gest. 1861) beauftragt seinen Oberbaurat Persius, eine feste Brücke zu entwerfen
- 1845 König Friedrich Wilhelm IV. kauft den bisherigen Besitzern Müller die Brücke mit allen Rechten und Gerechtigkeiten ab
- 1855 die Holzbrücke ist durch eine Steinbrücke ersetzt, die Fährmüllers legen ihre historische Macht nieder
- ab 1880 Entstehung von Gaststätten (Parkrestaurant, Römerschanze und Schweizerhaus)
- um 1850 weitere Obstzüchterfamilien siedeln sich an
- um 1900 begüterte Bauherren entdecken die Landschaft
- 1904 der Sacrower-Paretzer Kanal und eine neue Straßenbrücke (Südbrücke) werden dem Verkehr übergeben, die zukünftige Neu Fahrländer „Insel“ ist entstanden
- 1914-1918 1. Weltkrieg
- 1939 Beginn des 2. Weltkrieges, der Ort Fahrland mit dem Ortsteil Neu Fahrland wird nach Potsdam eingemeindet
- 1945 Ende des 2. Weltkrieges, Zerstörung der Süd- und der Nord-Brücke durch die deutsche Wehrmacht, der sowjetische Kommandant setzt den Schauspieler Georg Alexander als Ortsvorsteher in Neu Fahrland ein, Enteignungen
- 1949 Gründung der DDR (Deutsche Demokratische Republik)
- 1950 Instandsetzung der Nordbrücke
- 1950 Eröffnung des Kindergartens „Am Lehnitzsee“ Nr. 2
- 1951 Instandsetzung der Südbrücke
- 1952 Neu Fahrland wird eine selbstständige Gemeinde, die „Insel“ wird dem Ort Neu Fahrland zugeschlagen, Artur Schaffran ist erster Bürgermeister im Ort
- 1954 die Betriebsberufsschule des Autobahnbaukombinates (ABK), „Tschudistraße“ Nr. 5/6 wird an die Lehrlinge übergeben
- 1954 Herbert Stubbe wird für etwa 20 Jahre Bürgermeister

- 1955 die Arbeiten am Heinrich-Heine-Sanatorium sind abgeschlossen
- 1958 Gründung der Gärtnerischen Produktionsgenossenschaft (GPG)
„Neuer Obstbau“
- 1959 das neue Schulhaus „Am Stinthorn“ Nr. 40 kann seinen Benutzern
übergeben werden
- 1964 entsteht der Kreisbetrieb für Landtechnik (KfL) auf dem ehemaligen
Gutshof Nedlitz
- 1974 wird der volkseigene Betrieb (VEB) Deponie gegründet
- 1977 nach zwei Jahren ohne Bürgermeister übernimmt Norbert Päseler für
drei Jahre ehrenamtlich diese Tätigkeit, danach wird Joachim Gaudes
Bürgermeister
- 1980 Irmgard Hillmer übernimmt das Amt des Bürgermeisters
- 1980 die Kinderkrippe „Am Lehnitzsee“ Nr. 3a wird an die Gemeinde über-
geben
- 1986 Manfred Cornehl wird Bürgermeister
- 1988 das Jugendklubgebäude „Am Rehweg“ wird eingeweiht
- 1989 Wir sind das Volk ...

Quellenverzeichnis

Quellen: zum Teil I

1. Die Territorien der Mark Brandenburg
oder
Geschichte der einzelnen Kreise, Städte, Rittergüter, Stiftungen und Dörfer in
derselben als Fortsetzung des Landbuchs Kaiser Karls IV.
Bearbeitet von E. Fidicin, Stadt-Archivar, Band III und II (für Nedlitz)
Berlin, 1860, S. 13 – 18
2. Historisches Ortslexikon für Brandenburg, Teil III Havelland, S. 91
3. Mitteilung des Vereins für die Geschichte Potsdam:
36., 38. und 41. Sitzung 1865, S. 45 – 67, LXXXVII Die Nedlitzer Fähre und
1872, S. 350 und 338, von A. Bethge, Der Bornstedter Friedhof – Erbbegräbnis
der Familie Müller zu Nedlitz
4. Werte der deutschen Heimat, Veröffentlichungen der Kommission für Heimat-
forschung, Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin Band 15, Akade-
mie-Verlag Berlin 1969, S. 109
5. Lebensabriss von Magnus Friedrich von Bassewitz, Zentrales Staatsarchiv
Merseburg, S. XXIII
6. Mündliche Berichte älterer Zeitzeugen (Einwohner)

Quellen: zum Teil II

1. Summarische Mutterrolle Katasterverwaltung Gemeinde Fahrland, Krs.
Osthavelland
2. Hotel Adlon, Hedda Adlon, Kindler Verlag München
3. Stammbaum der Hohenzollern
4. Adressbücher
5. Briefwechsel zwischen Reichsminister des Innern und General Friedrichs,
Archiv Potsdam-Stadt
6. Werner Menzendorf, - Reitsport – 1972, Verlag Paul Parey Berlin und Ham-
burg
7. Gotha, Adelskalender B von 1920, Teil I, S. 181 – 187
8. „Märkische Union“ vom 13. Oktober 1986
9. Aufzeichnungen der Familie von Diringshofen
10. www.usmlm.org/home/potsdam/potsdamhousehistory.htm
11. Mündliche Berichte von Zeitzeugen aus Neu Fahrland und Artikel aus dem
„Neu Fahrländer Landboten“

Quellen: zum Teil III

1. Erich Neumann - Chronik der GPG „Neuer Obstbau“ Neu Fahrland
2. Abschlussarbeit Willi Boldt, Verwaltungsleiter im Kliniksankatorium „Heinrich Heine“, Neu Fahrland, nach Sonderstudium „Fremdenverkehr“ beim FDGB, 1970. Thema: Die Entwicklung des Kur- und Bäderwesens ab 1945, insbesondere des Sanatoriums „Heinrich Heine“
3. „ABK-Blickpunkt“, Zeitung der Autobahnbauer der DDR
4. Mündliche Berichte von Zeitzeugen aus Neu Fahrland

Schlusswort

An dieser Stelle möchte ich meinen Dank an die Autorin, meine Mutter Ursula Hinz, richten, die in den Jahren 1985 bis 1990 unermüdlich an den Recherchen und der Niederschrift dieser Chronik gearbeitet hat und auch danach jederzeit mit Rat und Tat zur Verfügung stand.

Einige Jahre lag die Urfassung relativ unbeachtet im Schrank und harrte ihrer Veröffentlichung. Vor 1989 waren die technischen und finanziellen Möglichkeiten dafür sehr beschränkt. Dank der Initiative von Günter Simon wurden nach 1990 einzelne Abschnitte der Chronik als Serie im „Neu Fahrländer Landboten“ veröffentlicht. Daraufhin gab es viele Anfragen zum Erscheinen der gesamten Chronik.

Durch die dankenswerte tatkräftige Unterstützung von Erich Neumann entstand in den Jahren 2000/2001 eine vervollständigte und digital aufbereitete Fassung, die wesentliche Grundlage für die weitere Bearbeitung war.

Ab 2001 erfolgte die abschließende, vorwiegend technische Überarbeitung des Text- und Bildmaterials bis zur Druckreife, und ich bedanke mich bei Christoph Ney, Jürgen Handrich und Jörg Jandke für die vielen arbeitsreichen und doch so angenehmen Stunden, die wir in diesem Zusammenhang gemeinsam verbringen konnten. Es sei betont, dass wir die wenigen Änderungen und Ergänzungen immer in Abstimmung mit der Autorin vorgenommen haben, hier also die Originalfassung vorliegt, die mit den letzten Jahren der DDR endet.

Abschließend sei all den zahlreichen nicht namentlich erwähnten Beteiligten herzlich gedankt, die durch ihre Unterstützung zur Veröffentlichung des Werkes beigetragen und somit unserer Gemeinde zu ihrer ersten Chronik verholfen haben.

Heike Hinz
im Sommer 2003

Notizen