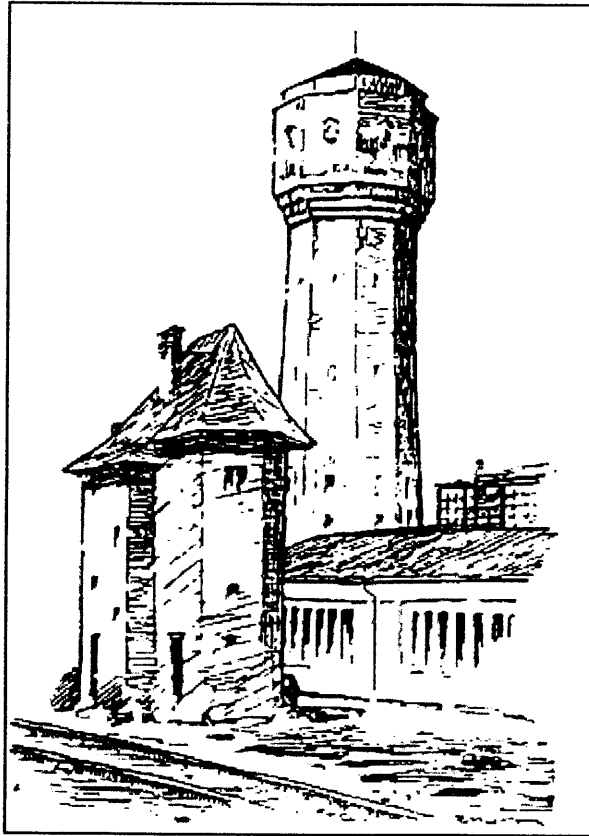


Neuseddin

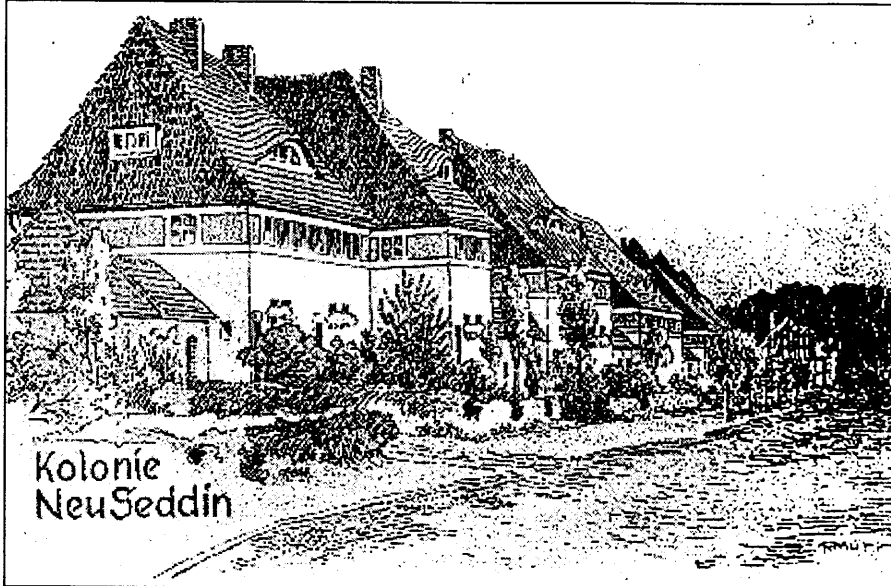
Beiträge zur Ortsgeschichte - Teile I bis IV
Von den Anfängen bis 1989



Der Wasserturm in Neuseddin
ein neues Wahrzeichen
eine neue Geschichtsschreibung

Teil I

Vom Entstehen und Werden des Ortes Neuseddin **Die Anfänge bis zum Jahre 1925**



Die Schmiedestraße in Neuseddin

**„Wer die Vergangenheit nicht kennt,
kann die Gegenwart nicht richtig einschätzen
und die Zukunft nicht gestalten.“**

Standortbestimmung von Neuseddin

Topographische Beschreibung

Die Ortschaft Neuseddin ist bei der Gründung mitten im Kunersdorfer Forst angesiedelt worden. Ihre vorwiegend mit Nadelwald bewachsene, fast ebene Gesamtfläche beträgt 14,2 qkm, davon sind etwa 2 qkm Wohnfläche. Das Wohngebiet liegt 58 m, das Bahngelände 61 m über dem Meeresspiegel. Zur Gemeinde gehört ein gut erschlossenes 67 ha großes Gewerbegebiet, welches zur Zeit von über 90 Gewerbetreibenden genutzt wird. Die Gemeindefläche grenzt im Norden in Höhe der Autobahn A 10 an Ferch, im Osten an die Gemeinden Michendorf und Wildenbruch, im Süden an den Großen Seddiner See und das Dorf Seddin, im Westen in Höhe des Teufelssees an die Gemeindegrenze der Stadt Beelitz. Über die Bundesstraße 2 und die Regionalbahn 11 der Deutschen Bahn AG ist unser Heimatort gut zu erreichen.

Die zum heimatlichen Naherholungsgebiet gehörenden Seen haben folgende Flächen :

Der Große Seddiner See	-	232,2 ha
Der Kleine Seddiner See	-	50,4 ha
Der Teufelssee	-	4,8 ha

Mögliche Deutung des Ortsnamens:

Die Namen „**Seddin**“ und „**Teufelssee**“ sind slawischen Ursprungs.

„Seddin“ ist mit 'sedo', d.h. „Ansiedlung“ zu erklären.

Am wahrscheinlichsten ist die Ableitung von einem ursprünglichen Gewässernamen, so als Ableitung vom urslawisch "zid" = flüssig (Reinhard E. Fischer, Die Ortsnamen der Zauche, 1967).

Julius Bilek führt den Orts- und Gewässernamen Seddin auf das Zeitwort "zdati" = bauen, gründen, oder auf einen Personennamen „Zdislav“, „Sdislaus“ zurück. (Julius Bilek, Die slawischen Ortsnamen der Zauche, in Heimatkalender für den Kreis Potsdam, 1960)

„Teufelssee“ ist mit 'dupel', d.h. „vom Ort weit entfernt liegend“ zu erklären. Der in allen Teilen Brandenburgs vorkommende Gewässername Teufelssee wird von Heimatforscher Dieter Mehlhardt auf das slawische „Düpel“ oder „Dupel“ (wie im Entwurf z. Ortsgesch. genannt) zurückgeführt, womit die Wenden einen versteckt liegenden Teich bezeichnen. (Dieter Mehlhardt, Teufelssee-Sagen, in Heimatkalender für den Kreis Potsdam, 1959.)

Der Kunersdorfer Forst gehörte bis 1815 zur preußisch-brandenburgischen Zauche und wurde nach Zusammenlegung mit dem ehemals sächsischen Amt Belzig in den Kreis Zauch-Belzig eingeordnet. Ab 1952 wurde Neuseddin, aufgrund der damaligen Verwaltungsreform, dem neu gebildeten Kreis Potsdam-Land zugeordnet. Mit der Kreisgebietsreform des Jahres 1993 wurden dann allerdings die ehemaligen Kreise Belzig, Brandenburg und Potsdam-Land zusammengelegt und zum Kreis Potsdam-Mittelmark vereinigt. Als Kreisstadt für den neuen Großkreis wurde Belzig bestimmt.

Der Wohnort schließt sich unmittelbar an das Betriebsgelände des Bahnkomplexes Seddin an. Ihn durchquert die Kunersdorfer Straße, eine Kreisstraße, welche die Verbindung von der Bundesstraße 2 (Leipziger Chaussee) bis zur Bundesstraße 1 (Fernverkehrsstraße Berlin - Magdeburg) herstellt und die das gesamte Bahngelände zum Ortsausgang hin mit einem ca. 300 Meter langen Tunnel vollständig unterquert.

Ca. 1 1/2 km nördlich vom Ort entfernt verläuft die Trasse der Bundesautobahn A 10 (Berliner Ring) mit der Anschlußstelle Ferch-Neuseddin.

Die Einwohnerzahl Neuseddins entwickelte sich von 1918, der Zeit der ersten Ansiedlung der Bewohner, bis zum Jahr 1990 auf ca. 3.300 ortsansässige Bürger. Aber auch schon vor 1918 waren einige wenige Bewohner ansässig.

Die Infrastruktur Neuseddins

Die Infrastruktur unseres Ortes wird wie folgt geprägt :

Auf der westlichen Seite der Kunersdorfer Straße befindet sich die ursprüngliche Ortssiedlung mit Haus- und Kleingärten, sowie der „Alten Schule“, Sport- und Kulturanlagen, sowie 2 Arzt- und 2 Zahnarztpraxen. Auf der anderen Seite der Kunersdorfer Straße befindet sich das Neubaugebiet, das in Großblockbauweise (Plattenbau) errichtet wurde.

Beide Wohngebiete haben Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen. Die alte Schule und die Kita im älteren Ortsteil am Breitenbachplatz sind aber leider nicht mehr in Betrieb.

Die Einrichtungen des Gesundheitswesens waren bisher im alten Ortsteil dominierend. Seit einigen Jahren etablierte sich auch im neuen Ortsteil je 1 private Arztpraxis und 1 Zahnarztpraxis, dazu neuerdings 1 Apotheke und 1 Physiotherapie.

Ein modernes Einkaufszentrum mit Supermarkt und vielen Einzelhandels-Geschäften an der Kunersdorfer Strasse bildet heute den östlichen Orts-eingang.

Beide Wohngebiete sind mit Garagagenkomplexen umgeben. Der auf-merksame Betrachter der Wohnsiedlung wird schon an der Bauart der ver-schiedenen Wohngebäude, der Einfamilien- und Reihenhäuser, bis hin zu den fünfgeschossigen traditionellen Plattenbauten und den in neuester Zeit errichteten hochmodernen Wohnbauten ersehen, wie der Wohnort in deut-lich erkennbaren Etappen in verhältnismäßig kurzer Zeit gewachsen ist. Er wird auch erkennen, wo sich in der Entwicklung unseres Ortes Dispropor-tionen ergeben haben.

Zwischen dem Wohnort und der Bundesstraße 2 befand sich ein NVA-Gelände mit damals typischen Bauwerken und Einrichtungen. Aus diesen Liegenschaften entwickelte sich nach der Wende 1989 ein vielfältiger Ge-werbekomplex und das bekannte Freizeitzentrum „Neuseddinland“.

Die Siedlung Kunersdorf

Der alte Siedlungskern Kunersdorf hat sein ursprüngliches Gepräge in den zurückliegenden Jahren als Oberförsterei verloren und ist mit seinen teils neu errichteten Gebäuden für Erholungszwecke, einer Heimvolkshochschule und mit der in der Nähe befindlichen beliebten Badestelle und dem Zeltplatz zum Naherholungsgebiet für viele Menschen geworden.

**Ehemalige
Försterei
Kunersdorf**



In den umliegenden Waldgebieten finden jährlich Tausenden Erholungssuchende die gewünschte Entspannung und Erholung.

Etwa 400 Jahre alte Eichen in der Nähe der B 2, eine etwa 250 Jahre alte Kiefer am Seeweg unterhalb der Forstarbeiterhäuser am abgetrennten Teil des Großen Seddiner Sees, die Krüppelkiefern sowie das Fenn am Teufelssee und der Ziegenberg als Naturdenkmal sind zumindest für den Kenner interessante Naturobjekte. Das um Kunersdorf und Neuseddin liegende Seddiner Wald- und Seengebiet ist Teil der Landschaftsschutzgebiete "Potsdamer Wald- und Havelseengebiet" (18.000 ha) bzw. "Nuthetal-Beelitzer Sander (41.726 ha).

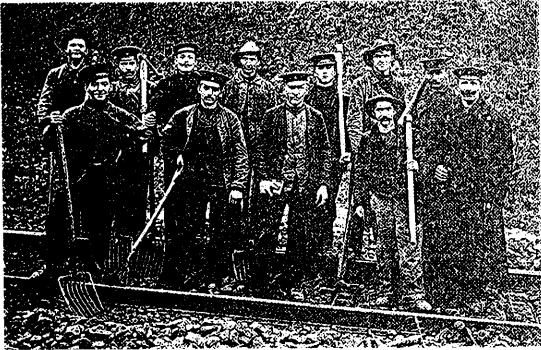
Der um Kunersdorf anzutreffende Eichenwald bzw. die Eichenbestände auf dem Ziegenberg sind Reste und Relikte der einst für die Mittelmark so typischen wärmeliebenden Eichenwälder, die später zum größten Teil aus ökonomischen Gründen in schneller ertragreiche Kiefernforstgesellschaften, d.h. in Monokulturen umgewandelt wurden. Der natürliche, wärmeliebende Eichenwald zeichnet sich durch buntblumige Pflanzenarten aus. Kostbarkeiten in unserer intensiv genutzten Kulturlandschaft sind die Waldmoore zwischen den Seddiner Seen und dem Teufelssee. Sie sind die letzten "Urlandschaften", denen Gefahr durch sinkenden Wasserstand und damit durch Austrocknen droht. Die Moore werden in unserer Gegend Fenn genannt. Diese Bezeichnung brachten einst Kolonisten und Siedler aus dem niederländischen oder niederdeutschen Sprachraum nach hier mit. In der Fennkette, alle Moore stehen hier unter Naturschutz, sind am besten ausgeprägt das "Fenn am Teufelssee" und das "Dasen-Fenn", die z. Zt. der Fruchtreife des Wollgrases einen prachtvollen Anblick bieten. Als sogenannte Verlandungs- oder Zwischenhochmoore weisen die Fenne eine seltene Hochmoorflora auf u.a. mit Sonnentau- und Wasserschlaucharten (sogenannte Insekten- oder kleine Wassertiere fangende Pflanzen), Blasenbinse, Sumpf-Blutauge, Straußgillweiderich, Moosbeeren, Wollgräser, Weißes Schnabelried und Torfmoosen. Die Moore sind regelrechte "Kaltluftseen" und die hier wachsenden Pflanzen sind diesem Lokalklima völlig angepaßt, so daß ein Teil dieser nordischen Pflanzenarten auch in der Tundra Nordeuropas heimisch ist. Auch in den Sommermonaten können in den Mooren dieser Fennkette nachts noch Fröste auftreten. Andere interessante Pflanzen in der Umgebung der Moore sind das nordische Moosglöckchen, Wintergrünarten und Keulen-Bärlapp.

Leider ist in der Fenn-Kette eines der artenreichsten Moore mit großen Vorkommen an Hochmoorpflanzen beim Bau des NVA-Objektes in Neuseddin verlorengegangen. Die Forstverwaltung hatte als Rechtsträger zugestimmt, das Moor mit Sand und Abraum aufzufüllen.

Die prägende Wirkung des Eisenbahnkomplexes Seddin für unseren Ort

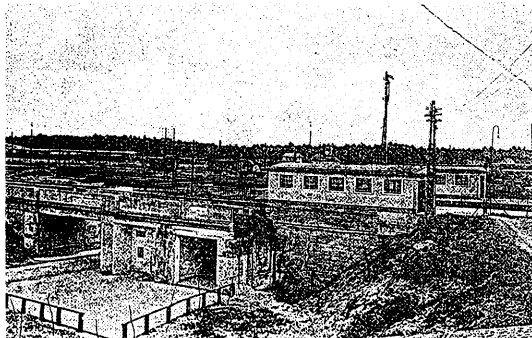
Nicht unerwähnt bleiben darf der Eisenbahnkomplex Seddin, der mit seinen weithin sichtbaren Gebäuden Wasserturm und Zentralstellwerk die Silhouette des Ortes prägen. Ohne die Entwicklung des Eisenbahnwesens wäre der Ort Neuseddin nicht entstanden.

Bereits in den Jahren 1875 bis 1879 wurde die sogenannte Wetzlarer Bahn gebaut, um den wachsenden Aufgaben im Verkehr zwischen dem Osten und dem Westen des damaligen Deutschen Kaiserreiches Rechnung zu tragen und eine durchgehende Verbindung zwischen der damaligen russischen Grenze und Frankreich, über das sich industriell stark entwickelnde Berlin herzustellen, den anhaltinischen Raum zu erschließen und außerdem militärischen Forderungen Rechnung zu tragen, die auf diesem Transportweg schnell Truppenverschiebungen vornehmen konnten. Deshalb wurde diese Bahnstrecke auch „Kanonenbahn“ genannt.



Um die Jahrhundertwende ergab sich die Notwendigkeit, Berlin hinsichtlich des Güterverkehrs zu entlasten. Die Kapazitäten der Rangier- und Güterbahnhöfe war erschöpft. Es erschien unzweckmäßig im Stadtgebiet einen weiteren großen Rangierbahnhof anzulegen. Als Standort für einen solchen Bahnhof wurde ein geeigneter Platz an der Wetzlarer Bahn ausgesucht.

Die Schnittstelle Bahnlinie - Kunersdorfer Straße erschien für die Errichtung eines Verschiebebahnhofes besonders günstig, weil hier das Eisenbahnkreuz Wetz-



larer Bahn mit dem Streckenverlauf Oranienburg - Wildpark - Jüterbog verbunden werden konnte. Somit war der Anschluß des Bahnhofes an bereits bestehende Strecken möglich. Für die Bestimmung des Standortes war aber auch entscheidend, daß der Raum Potsdam auf Anordnung Kaiser Wilhelm II. vom Betrieb eines Güterbahnhofes verschont bleiben sollte, obwohl eine günstige Anbindung zur Wasserstraße Havel dort möglich gewesen wäre. Auch die Erweiterung des Bahnhofes Grunewald, damals noch weit vor den Toren Berlins gelegen, wurde abgelehnt. Auf Anordnung von "SM" („Seiner Majestät“) sollte der Grunewald als Naherholungsgebiet ausgebaut werden. Außerdem war das Waldgebiet im damaligen Kreis Zauch-Belzig billiger zu erwerben, als Privatbesitz an Grund und Boden. Im Zusammenhang mit der Errichtung des Bahnhofes Seddin wurde auch der südliche Berliner Außenring geplant und eingleisig gebaut. Der zweigleisige Ausbau erfolgte erst später in den 50er Jahren im Zuge der Errichtung des gesamten Berliner Außenringes.

Obwohl die Wohnanlagen nach den ersten Entwürfen zuerst auf der nördlichen Seite errichtet werden sollten, wurde das Planum für den Bahnkomplex und den Wohnort dann doch auf der anderen Seite hergestellt, wahrscheinlich wohl wegen der besseren Baufreiheit und günstigeren Be- und Entwässerungsmöglichkeit, die man auf dieser Seite erreichte. Der Bahnkomplex wurde auf einer Länge von 5 km und 300 m Breite mit 4 Unterführungen gebaut. Er sollte im Jahre 1918 voll betriebsfähig sein. Obwohl die Bauarbeiten vor allem Ausschachtungsarbeiten für die Unterführungen im 1. Weltkrieg mit Kriegsgefangenen durchgeführt wurden, verzögerte sich die Fertigstellung der Anlagen in Folge des Krieges. Die entstandenen Anlagen und Betriebsgebäude, so auch Stellwerke, wurden jahrelang nicht genutzt. Nur der am 2. Februar 1914 eröffnete Haltepunkt wurde öffentlichkeitswirksam.

Die Anfänge der Wohnsiedlung

Mit dem Entstehen und der Entwicklung des Eisenbahnkomplexes ergab sich auch die Notwendigkeit der Errichtung einer Wohnsiedlung für die bei der Eisenbahn Beschäftigten und ihre Familien. Bis zu diesem Zeitpunkt wohnten im Bereich lediglich die Schrankenwärter, die an den 4 Bahnübergängen mit Wohnraum versorgt waren. Diese schienengleichen Bahnübergänge wurden später nach dem Bau der Unterführungen aufgelöst. Ausschachtungsarbeiten für die Unterführungen im 1. Weltkrieg wurden mit Kriegsgefangenen durchgeführt.

Nach Angaben von Gustav Dähn (zu dieser Zeit Bahnarbeiter) wurden die Ausschachtungsarbeiten für Unterführungen und Bahnanlagen von engl. und franz. Kriegsgefangenen durchgeführt, die am westlichen Teil des Tunnels Unterkünfte hatten und sogar einen Sportplatz. Er erzählte weiter, daß der Bahnbetrieb im 1. Weltkrieg mit Hilfe von Frauen aus dem Nachbarort Seddin aufrecht erhalten wurde, die als Hilfsrangierer tätig waren oder andere Tätigkeiten auf dem Bahnhof Seddin ausführten.

Als erste Schritte, hinsichtlich der Gründung des Ortes wurde vom damaligen königlichen Landrat des zuständigen Kreises Zauch-Belzig in einem Schreiben vom 06.11.1911 u. a. gefordert :

Entsprechende Maßnahmen neben dem Wohnungsbau zu berücksichtigen, so der Bau eines Armenhauses mit Wärterwohnung, einer Kirche und Pfarrhaus, die Betreibung einer Pfarrstelle, sowie einer Schule und ein Lehrerwohnhaus. In einem Schreiben des Landrates an den königlichen Regierungspräsidenten in Potsdam vom 09.11.1912 begründete dieser, warum er dem Anschluß des neu zu bildenden Kommunalbezirkes an eine vorhandene umliegende Gemeinde nicht zustimmt, weil das in diesen Gemeinden wegen des Zuzuges zahlreicher links gerichteter Arbeiter einen schnellen Zuwachs sozialdemokratischer Stimmen bei den Wahlen nach sich ziehen würde.

Am 27.07.1914 teilte der Landrat der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin mit, daß ihr nunmehr gestattet wird, die Notwendigkeit einer neuen Wohnsiedlung und ihre Gestaltung zu begründen, das erfolgte dann im März 1915.

Daraufhin bestätigte der Kreisausschuß des Kreises Zauch-Belzig dem Oberförster von Kunersdorf, als dem zuständigen Amtsvorsteher am 12.04.1915, daß die Ansiedlungsgenehmigung entsprechend dem Ansiedlungsgesetz vom 10.08.1904 erteilt ist. Im Amtsblatt der königlichen Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin stand dann in der Novemberausgabe 1915 :

„Im Einvernehmen mit dem Herrn Minister des Inneren wird der bei der Ortschaft Seddin im Kreis Zauch-Belzig gelegenen Ansiedlung für die Eisenbahnbediensteten des neu errichteten Verschiebebahnhofes der Name Neuseddin beigelegt.“

**Potsdam, den 29. November 1915
Der Regierungspräsident**

Zur geplanten Namensgebung

An dieser Stelle sei darauf hinzuweisen, daß die Namensgebung zunächst nicht einheitlich war. Angefangen hatte der Streit mit der Bezeichnung für den Haltepunkt und das Bahngelände. Von der Eisenbahnverwaltung kursierten solche Bezeichnungen wie „Neu-Michendorf“ oder, weil umfangreiche Rodungen erforderlich waren, der Name „Kunersrode“. Auch Kunersdorf war vorgesehen, wurde jedoch mit dem Hinweis des bereits vorhandenen Kummersdorf bei Jüterbog abgelehnt. Erst als die Gemeinde Seddin vorschlug, dem Bahnkomplex den Namen "Seddin" zu geben, setzte sich dieser letztendlich durch. So ergab sich dann auch folgerichtig der Name "Neuseddin" für den neuen Wohnort.

Die ersten Verwaltungsentscheidungen

Die Genehmigung für die Ansiedlung wurde mit der Bedingung erteilt, daß sie als eisenbahnfiskalische Siedlung betrieben wird. Das heißt also, daß alle kommunalen Erfordernisse für den Aufbau und die Entwicklung der Siedlung durch den Eisenbahnfiskus zu tragen sind. Die Wohnsiedlung erhielt trotz der Forderung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin im Jahre 1916 nicht den Status eines eigenen, damit selbständigen Guts- (Amts-) Bezirks und wurde daher dem Guts- (Amts-) Vorsteher von Kunersdorf zugeordnet. Der Oberförster und die Forstverwaltung sahen in der sich anbahnenden Entwicklung des neuen Komplexes berechtigterweise eine unzumutbare Belastung. In beiderseitigem Einverständnis vereinbarten Eisenbahnverwaltung und Forst, daß die Wohnsiedlung durch einen Vertrag zwar dem Gutsbezirk mit allen Konsequenzen zugeordnet wurde und deshalb der Guts- (Amts-) Vorsteher die Obrigkeitsbefugnisse wahrnimmt, ihm jedoch ein Amtsvorsteher - Stellvertreter durch die Eisenbahn beigegeben wurde. Außerdem wurde festgeschrieben, daß sämtliche sozialen Ausgaben für den Ort durch die Eisenbahnverwaltung zu tragen waren. Daraus ergab sich z.B. daß der jeweilige Finanzplan für den Ort von der Eisenbahnverwaltung aufgestellt und realisiert werden mußte, für sämtliche Investitionen und sonstigen Ausgaben haftete der Eisenbahnfiskus.

Der erste Stellvertreter des Amtsvorstehers war der damalige Bahnhofsvorsteher. Das wechselte aber im Laufe der Jahre. Eine Gemeindevertretung gab es nicht, so lange diese Rechtsvorschriften galten. Auch ein erneuter Antrag der Eisenbahndirektion im Jahre 1924 auf Bildung eines eigenen Amtsbezirks wurde wiederum abgelehnt. Neben der Regelung der

kommunalen Verantwortung erfolgten weitere Vertragsregelungen zwischen der Forst und der Eisenbahn. So der Eigentumswechsel über die von der Eisenbahn damals in Anspruch genommenen Fläche von ca. 90 ha für das Betriebsgelände und 41 ha für die Wohnfläche. Wegen der durch die Ansiedlung der Eisenbahn sich ergebenden zusätzlichen Aufgaben für die Forst, forderte und erhielt diese auch die Zustimmung dazu, daß ein Försterwohnhaus mit Nebenanlagen an der Ecke Kunersdorfer Straße / Ladestraße für einen Forstbeamten der Oberförsterei Kunersdorf im Ortsbereich Neuseddin auf Kosten der Eisenbahn gebaut wurde.

Aus all den Darlegungen ist die enge Verflechtung zwischen der Eisenbahn als Arbeitgeber und zugleich als Sozialpartner im Wohnort mit entsprechenden Rechten und Pflichten zu entnehmen. Dazu gehörte z. B. daß nur derjenige eine Wohnung erhielt, der bei der Eisenbahn beschäftigt war, sie aber wieder verlassen mußte, wenn das Arbeitsverhältnis aufgelöst wurde. Außerdem konnte die Eisenbahnverwaltung besondere Festlegungen in den Mietverträgen vereinbaren; so die Straßen- und Vorgärtenreinigung. In den ersten Jahren gab es sogar einen Passus, daß in jedem Raum höchstens eine 60 Watt - Glühlampe genutzt werden durfte, und daß das Benutzen von elektrischen Geräten wie Bügeleisen oder Tauchsieder untersagt war. In den Dienstwohnungen gab es keine Zähler für Strom- und Wasserverbrauch.

Aus dem bisher Geschilderten ist ein deutliches Abhängigkeitsverhältnis der Bewohner vom Arbeitgeber, auch hinsichtlich der Bürgerrechte im Wohnort zu erkennen. Es gab auch keine Gemeindeverwaltung mit den damit verbundenen Möglichkeiten für eine eigenständige Verwaltung. Aber die damalige Regelung hatte den Vorteil, daß Fragen der öffentlichen Ordnung und Sauberkeit durch die direkte Einflußnahme der Eisenbahnverwaltung unkomplizierter geregelt und durch den engen Kontakt alle Maßnahmen zur Infrastruktur besser gelöst werden konnten, da alle Voraussetzungen vor Ort waren.

So gab es Bedienstete, die Bäume und Hecken im Wohngebiet beschnitten. Die Bahnmeisterei war für die Müllabfuhr und die Haushaltskohlelieferung zuständig. Durch die vor Ort vorhandenen Betriebshandwerker konnten Reparaturen schneller ausgeführt werden. Für die Eisenbahnerfamilien wurden auch Badeberechtigungen ausgegeben, mit der jeder Familienangehörige berechtigt war, zu bestimmten Zeiten in der Badeeinrichtung des Übernachtungsgebäudes zu baden. Beschäftigte konnten dies kostenlos nutzen, Angehörige für sehr geringe Gebühren. Auf die notwendigen Inve-

stitutionsmaßnahmen zur Entwicklung der Wohnsiedlung hatten die örtlichen Dienststellen aber keinen Einfluß. Diese eben geschilderten Prozesse verflachten oder lösten sich im Laufe der Jahre auf, gaben jedoch immer wieder, auch in Jahren veränderter Rechtsgrundlagen zur Kommunalpolitik, Anlaß zu spezifischen Möglichkeiten der Gestaltung der Wohnbedingungen im Ort.

Der I. Weltkrieg verzögert den Weiterbau

Obwohl durch die Auswirkungen des 1. Weltkrieges die beabsichtigte Betriebsfähigkeit des Bahnkomplexes stark verzögert worden war, einige Aufgaben aber durchgeführt wurden, ergab sich immer mehr die Notwendigkeit, Eisenbahner im Dienstort anzusiedeln. Neben dem begonnenen Wohnungsbau ab 1918, der aber nicht ausreichend war, erfolgte vorerst eine behelfsmäßige Unterbringung der ersten Familien ab 1918 in noch nicht zu Eisenbahnzwecken genutzten Funktionsgebäuden. Ab 1921 wurden auch Wohnräume im Übernachtungsgebäude hergerichtet. Diese Situation änderte sich erst 1924. In diesem Jahr sollte die endgültige Inbetriebnahme des Verschiebebahnhofes in Verbindung mit einer großen Eisenbahnausstellung auf dem Gelände der heutigen Südgruppe erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt waren die damals benötigten Wohnungen ebenfalls fertiggestellt.

Die ersten Wohnkomplexe in der Schmiedestraße werden fertiggestellt

Als erster geschlossener Wohnungskomplex wurde bis 1925 die Schmiedestraße fertig. Charakteristisch für den Baustil war die Reihenbauweise mit Einfamilien-Reihenhäusern (bis auf die Nr.17) die, entsprechend den Bauvorschriften der Eisenbahn möglichst in Nord - Südrichtung anzulegen waren. Beim Bau der Häuser der Schmiedestraße richtete man sich nach der Lage der Gleisachsen, die eine Ost-West-Richtung haben. So erhielt auch die Schmiedestraße die Ost-West-Richtung. Zu jeder Wohnung wurde ein Stall gebaut, der mit dem Eingangstor zum Hof eine geschlossene Front bildete. Vor jedem Haus wurden Rabatten angelegt, jede Wohnung erhielt einen Hausgarten. Einheitlich wurde unter den oberen Fensterbänken ein weißes Farbband gezogen. Am Anfang der Straße wurde die Häuserflucht zueinander viel breiter gesetzt.

Erst ab Nr. 3 c und der gegenüberliegenden Seite veränderte sich die Häuserflucht. Die Nr.1 blieb zunächst offen.

An dieser Stelle erfolgte durch einen Flachbau die Einrichtung des ersten und lange Zeit einzigen Einzelhandelsgeschäftes.



Schmiedestraße

Mit der Einführung der Hausnummern nach dem System, daß die eine Seite der Straße die geraden Nummern erhielt und die andere Seite die ungeraden, wurde eine Gepflogenheit geschaffen, die bis Anfang der 60er Jahre fortgesetzt wurde. Von den Mietern wurde anfänglich bemängelt, daß der Kohleverbrauch in der Küche und Waschküche zu hoch sei, so daß dann auf Wunsch der Mieter Küche und Waschküche durch eine Wand getrennt wurden.

Die erste Forderung auf zu bauende Wohneinheiten betrug 49, sie wurde im März 1919 bereits auf 61 erhöht. Bis 1924 erfolgte die Fertigstellung von 108 Wohneinheiten. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es dann noch 16 Notwohnungen, davon 11 im Übernachtungsgebäude .

Im Einzelnen erfolgte die Fertigstellung der Wohneinheiten in der Schmiedestraße wie folgt:

1919 1, 2, 4 und 6

1920 3, 5, 12, 14, 16 und 18

1921 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 19, 20, 21, 24, 28 und 30

1924 23 und 26

1925 17 und Neue Str. Nr. 2 (heute Dr. Stapff - Straße)

Das Haus in der Friedhofsgasse wurde 1926 gebaut.

Nur jeder Wohnblock wurde nummeriert. Die einzelnen Wohneinheiten erhielten, fortlaufend je Wohnblock eine Kennzeichnung mit zusätzlicher Buchstabenbezeichnung a, b, c usw.

Die ersten Versorgungseinrichtungen in der Eisenbahn - Siedlung

Alle Wohnungen wurden sofort an das Stromnetz angeschlossen und erhielten Wasseranschluß zu einem am Personenbahnhof stehenden, mit 2 Dampfmaschinen betriebenen Wasserwerk. Dieses war zunächst nur für Bauzwecke vorgesehen, wurde später durch elektrische Pumpen und den Wasserturm im B-Gelände ersetzt und schließlich 1940 abgerissen. Der Wasserturm hat eine Höhe von 55 m. Um eine mögliche Gefährdung des Grundwasserspiegels frühzeitig erkennen zu können, mußte nach dessen Fertigstellung bis zum Jahre 1930 an 3 Stellen in der Umgebung des Ortes wöchentlich der Grundwasserstand gemessen und ausgewertet werden.

Die Entwässerung der Siedlung wurde Mitte der 20er Jahre fertiggestellt. Bis dahin gab es für jede Wohnung eine Auffanggrube auf dem Hof. Von der Bahnmeisterei, damals der Wohnungsverwalter, wurden Schöpfeimer und ein fahrbares Jauchefaß zur Verfügung gestellt. Die Entleerung der Jauchegruben mußte durch die Mieter selbst vorgenommen werden. Die Geräte dafür waren in einem dem Feuerwehrdepot gegenüber stehenden Stallgebäude untergebracht. Bis zum Anschluß der zentralen Entwässerung blieb die Schmiedestraße ungepflastert. Erst 1927 wurde der Straßen- und Gehwegbau begonnen.

Die Straßenbeleuchtung erfolgte durch an den Häusern angebrachte Lampen. Das Aufstellen von Standlampen, so wie sie auch die Eisenbahn verwendete, geschah erst später.

Die Anfänge der Feuerwehr

Das Feuerwehrgerätehaus wurde vermutlich 1921 fertiggestellt. An der



linken Seite befand sich eine Arrestzelle mit separatem Eingang. Diese wurde 1949 zu einem Dienst- bzw. Schulungsraum und 1990 nach Ausbau des Gerätehauses nochmals zu einem Sozial- und Sanitärtrakt umgebaut.

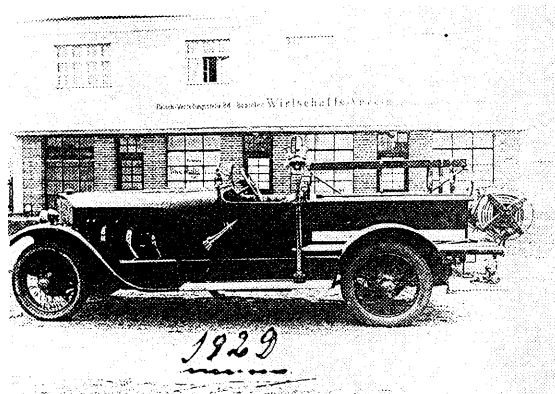
Die Freiwillige Feuerwehr, die seit 1920 als Betriebs- und Ortsfeuerwehr besteht, hatte eine Personalstärke von 40 Einsatzkräften. Sie erhielt 1925 ihre amtliche Bestätigung als Feuerwehr und war damit als Schutzwehr im Sinne der Feuerlöschpolizei und Löschordnung anerkannt.

Die Ausrüstung war in diesen Anfangsjahren des Ortes sehr dürftig. Die Beschaffung von dringend benötigten 20 Spaten und 2 Äxten konnte erst nach über einem Jahr nach Intervention bei der Regierung in Potsdam erfolgen.

Ende 1924 war die Feuerwehr wie folgt ausgerüstet :

- 2 Spritzen (handgezogen),
- 4 Hydrantenwagen,
- 1 Gerätewagen,
- 1 Ausziehleiter,
- 1 Hakenleiter,
- 1 Trage mit Rädern.

Die Schläuche wurden anfangs in 2 Wagenkästen auf dem Gelände der Übernachtung zum Trocknen aufgehängt.



Feuerwehrfahrzeug um 1929

Durch örtliche Polizeiverordnung war festgelegt, daß jeder männliche Einwohner zwischen 18 und 60 Jahren, auf Anforderung verpflichtet war, Löschhilfe zu leisten. Angaben über Brände liegen nicht vor. Jedoch kann mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen werden, daß es bis 1925 keinen Wohnungsbrand gab, sondern nur Entstehungsbrände an den Bahnböschungen. Sonst hätte dies in vorhandenen Berichten seinen Ausdruck gefunden.

Die Anfänge der Schule in Neuseddin

Obwohl sich die Eisenbahn vertraglich verpflichtet hatte, bei wachsender Bevölkerung bis 1921 endlich eine eigene Schule zu bauen, wurde der Baubeginn immer wieder zu Gunsten des Wohnungsbaus zurückgestellt. Ebenfalls der Bau von kirchlichen Einrichtungen. Die Schüler mußten deshalb in den ersten Jahren nach Seddin zur Schule laufen.

Erst am 13.02.1922 wurde mit einem Klassenraum und 1923 mit 2 Klassenräumen im Übernachtungsgebäude der hiesige Schulunterricht eröffnet. Der Schulleiter erhielt dort ebenfalls Wohnraum. Seine Anstellung war davon abhängig gemacht worden, ihn als Flüchtling, aus dem nach dem 1. Weltkrieg vom damaligen Deutschen Reich an Frankreich abgetretenen Gebiet von Elsaß - Lothringen, mit Wohnraum zu versorgen. Beschwerden gab es ständig wegen unzureichender hygienischer Verhältnisse für die Schüler und wegen der Fußkälte im Winter. Besonders störend war, daß sich im Keller der Übernachtung eine Gaststätte befand, die Tag und Nacht geöffnet war und deren Lärm bis zu den Schulräumen drang.

Die Anfänge der Evangelischen Kirche

Die Evangelische Kirche erhielt zum gleichen Zeitpunkt ebenfalls Räume im Übernachtungsgebäude. Am 1. April 1927 erfolgte die amtliche Gründung. Mit bemerkenswertem Engagement trat der zuständige evangelische Pfarrer gegen die sich damals häufenden Diebstähle auf, die zum Teil sogar mit Waffengewalt durchgeführt wurden. Er redete allen Besuchern der Gottesdienste intensiv ins Gewissen, sich daran nicht zu beteiligen, sowie benachbarte Mitmenschen zu ermahnen, ehrlich zu bleiben. Wegen der vielen Diebstähle wurde im Jahre 1920 die Bahnpolizei geschaffen.

Die Versorgung mit Lebensmitteln

Die Versorgung der Einwohner mit Nahrungs- und Genußmitteln erfolgte durch einen Laden in der Schmiedestraße Nr.1. Die Milch mußte täglich mit einem Hundewagen von der Leipziger Chaussee geholt werden; dies sowohl im Sommer als auch im Winter, bei jedem Wind und Wetter. Die Tochter des damaligen Lebensmittelhändlers hat sich dabei eine Lungenentzündung mit tödlichem Ausgang zugezogen. Sie war die erste Heimgerufene, die auf dem Neuseddiner Friedhof bestattet wurde.

Aus den umliegenden Orten kamen ambulante Händler, die den Bewohnern zusätzliche Waren feilboten. Die Eisenbahnerfamilien konnten außerdem mit ihrer „Einkaufskarte“ je nach Festlegung in Berlin-Charlottenburg oder Potsdam wöchentlich einmal Einkäufe erledigen, ohne hierfür Fahrgeld bezahlen zu müssen.

Die ersten Gaststätten, die Post, die ärztliche Versorgung

Besser war das *Gaststättenwesen* entwickelt, zumindest hinsichtlich der Quantität. So befand sich in Höhe des Personenbahnhofes, in der Nähe des ersten Wasserwerkes, ein Holzflachbau namens „Kunersrode“ oder „Waldschlößchen“. Es waren aber Namen, die nicht publik wurden. Allgemein wurde jedoch im Volksmund von der Gaststätte Hoffmann, dem ersten Betreiber, später dann von der Gaststätte „Babin“, dem zweiten Gastwirt gesprochen. Die Gaststätte in der Übernachtung hatte zwar den hochtrabenden Namen „Ratskeller“, leider aber nur das Niveau einer einfachen Kneipe.

Die *Poststelle* wurde in den ersten Jahren im Lebensmittelladen Hoffmann nebenher betrieben. Familie Hoffmann besaß außerdem den ersten und einzigen Pkw im Ort, welcher gleichzeitig als Taxi fungierte.

Die *gesundheitliche Betreuung* erfolgte durch Ärzte und Zahnärzte aus den umliegenden Orten Beelitz und Michendorf. In der damaligen Zeit waren im Normalfall nur Hausgeburten üblich. Die zuständige Hebamme mußte dann aus Michendorf geholt werden. Sie kam meist mit dem Fahrrad zur Entbindung und auch zur weiteren Betreuung der Wöchnerinnen. Eine Gemeindegewerkschaft gab es zu dieser Zeit noch nicht im Ort.

Zum Wirken des Siedlungsvereins

Zwar ergab sich, wie bereits erwähnt, hinsichtlich der kommunalen Probleme zwangsläufig ein gewisser enger und fester Zusammenhang zwischen der Eisenbahn als Arbeitgeber und den Beschäftigten als Mieter und Einwohner des Ortes.

Das reichte berechtigterweise nicht aus, weil das Leben im Ort nicht nur aus Vorschriften und Anordnungen bestand, sondern dazu auch gesellschaftliche und zwischenmenschliche Beziehungen zu entwickeln waren.

Diese Aufgabe übernahm der 1920 gegründete Siedlungsverein, dem jeder Haushalt angehörte. Er setzte durch Beratungen mit den Haushaltvorständen so manche kommunalpolitischen Aktivitäten durch und war eine Art Gemeindevertretung, die es ja zu diesem Zeitpunkt noch nicht gab.

Der Siedlungsverein führte Volksfeste, besonders Kinderfeste, im Bereich der Bahnhofsgaststätte durch. Das erste Kinderfest fand am 16.05.1920 statt. Die Kinderfeste mit Onkel Pelle brachten auch noch bis in die Vorkriegsjahre ganz Neuseddin auf die Beine und zur Bahnhofsgaststätte Babi-en. Die Kinderfeste hatten damals Volksfestcharakter!

Eine besondere Rolle übernahm jeweils dabei der Gemeindearbeiter, Ortspolizist und Gehilfe des Amtsvorsteher-Vertreters. Er verkörperte die damals sehr beliebte Figur des "Onkel Pelle".



Kinderfest 1925 in der Schmiedestraße

Zu den unterschiedlichen sozialen Schichten bei den ersten Bewohnern

Ausgeprägte politische Strömungen gab es Anfang der 20er Jahre nur bei den Bauarbeitern. Ein Ereignis ist jedoch festgehalten, nämlich die Absicht, einer Gruppe von Kapp-Putschisten, die von Potsdam kommend, eine Eisenbahner-Protestveranstaltung zusammenschießen wollten. Glücklicherweise blieb es bei der Absichtserklärung. Der verhältnismäßige Betriebsfrieden bei der Eisenbahn hatte seine Ursache darin, daß die Beamten sich zwar organisieren, aber nicht streiken durften. Anders sah es dann aber bei den Ergebnissen der Wahlen aus, welche in den ersten Jahren noch mit Kähnsdorf und Seddin gemeinsam durchgeführt wurden. Beim Vergleich der Einwohnerzahlen und der Listen kam in den Wahlergebnissen eine deutliche Linkstendenz zum Ausdruck.

Dieser erste Abschnitt über die Entstehung des Ortes Neuseddin beschreibt den Zeitraum von den ersten Anfängen bis 1925, er kann nicht beendet werden, ohne auf das große Ereignis der **Internationalen Eisenbahnausstellung** einzugehen.

Die Internationalen Eisenbahnausstellung

Die Ausstellung fand vom 21. September bis zum 19. Oktober 1924 auf dem Gelände des Bahnhofes im unmittelbaren Bereich der damaligen Umladehalle statt. Sie war verbunden und mit einem internationalen Fachsymposium in Berlin und löste die völlige Inbetriebnahme des Verschiebebahnhofes aus.

Sie sollte die blühende industrielle Entwicklung mit der damals sehr modernen Technik demonstrieren. Die für diese Zeit erstaunlichen Rationalisierungsmaßnahmen des Rangierbetriebes in Seddin sollten dies beweisen. Es wurden über 100 Exponate der Eisenbahnbetriebs- und Transporttechnik gezeigt. Täglich wurden bis zu 40.000 an einem Sonntag sogar 60.000 Besucher gezählt.



Eisenbahner stellten Unterkünfte für das Ausstellungspersonal zur Verfügung. Junge Einwohner verdienten sich mit der Beaufsichtigung der abgestellten Pkw's und Fahrräder ihr Taschengeld.

Der Arbeiter-Samariter-Bund Beelitz hatte die Betreuung der Besucher übernommen und leistete 126 mal Erste Hilfe. Dabei half er besonders an

einem Tag, als aus einem Kesselwagen, der in der Nähe der Ausstellung abgestellt war, gefährliches Chlorgas ausströmte. Glücklicherweise trieb der Wind die Gaswolke in die entgegengesetzte Richtung. Jedoch erlitten zahlreiche Besucher im Tunnel Reizungen der Mund- und Rachenschleimhäute durch das Chlorgas. Außerdem entstanden durch diesen Gasunfall auch Schäden am Waldbestand.

Bis heute ist jedoch diese Ausstellung bei Zeitzeugen in der Erinnerung als besonderes Ereignis fest eingepägt.

Die auf dieser internationalen Eisenbahnausstellung dargestellten Rationalisierungsmaßnahmen im Rangierbetrieb stießen bei der Gewerkschaft als Interessenvertreter der Eisenbahner auf heftige Kritik, weil bei Durchführung dieser Maßnahmen Massenentlassungen befürchtet wurden. In der ersten Phase des Aufbaus des Verschiebebahnhofes Seddin und der gezielten Ansiedlung von Arbeitskräften im Ort gab es hier keine Arbeitslosen. Verärgerungen gab es aber, weil Lohnerhöhungen zwar ausgezahlt, dann aber wieder ratenweise zurück gefordert wurden. Schließlich überwog aber die Genugtuung, sich wohnmässig verbessert zu haben sowie der relativ sichere Arbeitsplatz, solche Ärgernisse.

Die ersten Vereine in Neuseddin

Es entstanden erste Anfänge der kulturellen und sportlichen Freizeitgestaltung neben den Aktivitäten der Feuerwehr, dem Siedlungsverein und den Gruppen der Evangelischen Kirche.

Bereits 1924 wurde ein Männergesangverein gegründet.

Auch vom Beginn erster Anfänge sportlicher Betätigung im Ort kann im ersten Kapitel der Gründung unseres Heimatortes schon berichtet werden.

<i>Gegen Ende des Jahres 1924 hatte die Siedlung 594 Einwohner.</i>
--