

Digitales Brandenburg

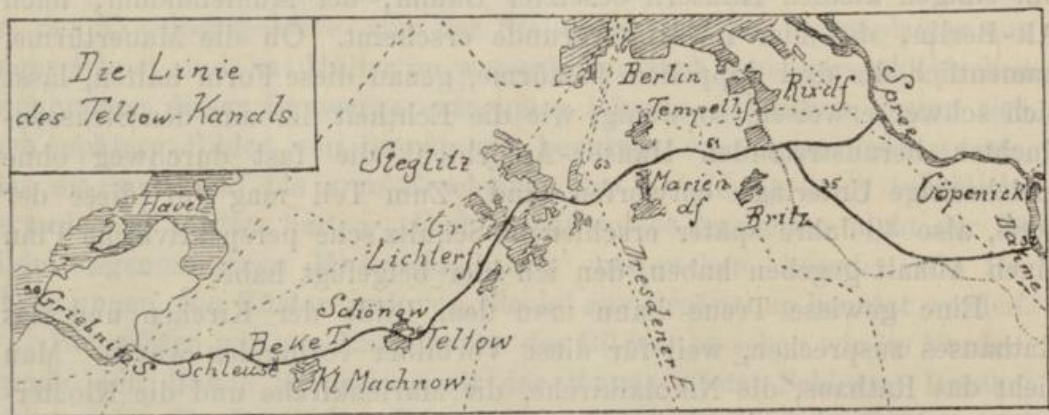
hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Eduard Zache: Einige Bilder vom Bau des Teltow-Kanales.

Einige Bilder vom Bau des Teltow-Kanales. *)

Von Eduard Zache.

Die Landschaft um Berlin ist ganz besonders rasch den Umformungen unterworfen, welche die fortschreitende Kultur mit sich bringt. In erster Linie ändert die immer weiter um sich greifende Bebauung mit hohen Häusern das ländliche Aussehen in der Nachbarschaft der Hauptstadt. Aber auch dort, wo die Bebauung fehlt, hat die Landschaft neue Züge erhalten. Eine wichtige Rolle im Landschaftsbilde der Berliner Umgegend spielen die Rieselfelder und die Eisenbahnen. Die regelmässigen Vierecke der ersteren mit ihren Wällen,

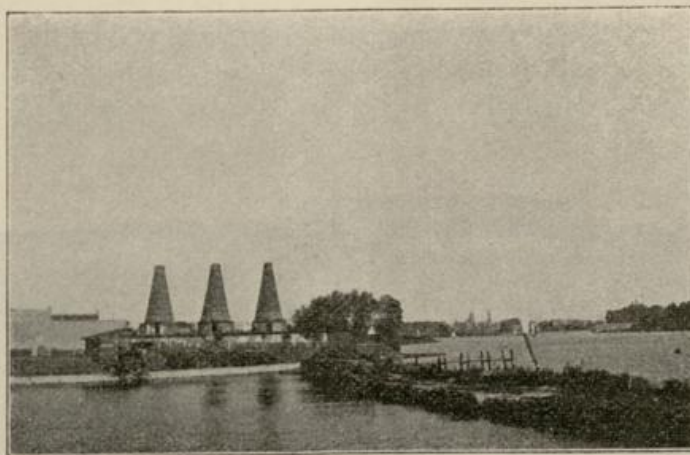


Figur 1.

Gräben und Strassen, die sich an den Böschungen terrassenförmig aufbauen, geben der Landschaft ein ganz anderes Gepräge als in den benachbarten bäuerlichen Strichen. Dazu kommt dann noch der üppige Wuchs der Früchte auf dem stickstoffreichen Boden. Die Eisenbahnen, die von allen Richtungen der Windrose her sich strahlenförmig in Berlin vereinigen, haben ebenfalls besonders eigenartige Umgestaltungen der Landschaft hervorgerufen. Im Tale nämlich liegen die Schienen auf hohen Dämmen, so dass der Verkehr unter den Eisenbahnbrücken hindurchgeht, und auf den beiden Höhen sind tiefe Einschnitte hergestellt worden, und der Verkehr wird darüber hinweggeleitet. In der nächsten Zeit wird die Landschaft südlich von Berlin im Teltow-Kanal

*) Der Bilderschmuck des Aufsatzes ist angefertigt nach Photographien von Joachim Heldt, Primaner des Andreas-Realgymnasiums.

einen neuen Bestandteil erhalten, der ebenfalls eine nicht unerhebliche Umwandlung in ihrem Aussehen bewirken wird. Nach seiner Fertigstellung wird ein Graben von 20 m Breite das Teltow-Plateau zwischen Rixdorf und Steglitz durchschneiden, dessen Böschung an manchen Stellen bis 20 m Höhe erreichen wird, so dass man von einigen Brücken herab einen sehr schönen Blick auf den Wasserzug haben wird. Dieser Zuwachs der Landschaft ist aber durch eine Einbusse mehr als ausgeglichen. Der Teltower und der Schönower See werden verschwunden sein; dafür aber wird sich in der Mitte des jetzt völlig vertorften Beketales eine breite Wasserstrasse in fast gerader Richtung hinziehen. Wegen der bedeutenden Tiefe, welche der Kanal erhalten soll, werden sich natürlich auch die Grundwasserverhältnisse der näheren Umgebung



Figur 2.

Einmündung des Kanals in die Dahme.

ändern und somit auch das Bild der Pflanzenwelt. Die Sumpfwaldvegetation des unteren Beketales, die finsternen Erlenwälder, werden allmählich eingehen und dafür Wiesen und Ackerland entstehen.

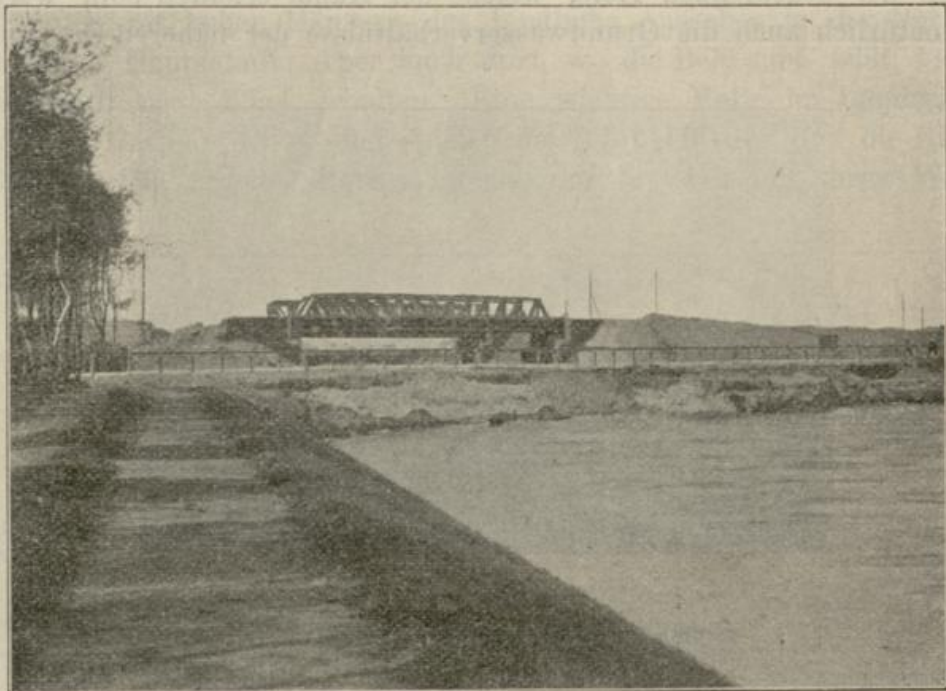
In den beigegebenen Bildern sollen ein paar typische Züge festgehalten werden, die mit den Ausführungsarbeiten des Kanals verbunden sind und die nach seiner Fertigstellung verschwunden sein werden.

Der Teltow-Kanal ist das beste Beispiel für die Bedeutung der Bedürfnisfrage. Seiner Projektierung liegen zwei Forderungen zu grunde, einmal die nach einer neuen Wasserstrasse für Berlin und sodann die nach einem Vorflutgraben für einige der westlichen Vororte.

Im ganzen Mittelalter bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hatte Berlin nur eine Wasserstrasse, denn der nördliche Zweig der Spreegabel war durch die Dammühlen gesperrt, und erst in den Jahren 1845—50 wurde der Landwehr-Kanal angelegt und noch durch einen

Zweigkanal mit der Spree verbunden. Erst im Jahre 1893 ist das Hindernis am Mühlendamm beseitigt und hier eine grosse Schleuse gebaut worden, so dass Berlin jetzt drei durchgehende Wasserstrassen besitzt. Eine Vermehrung dieser Wasserstrassen war schon gleich nach der Fertigstellung des Landwehr Kanals geplant, doch lag bei allen Plänen die Kanalsohle innerhalb des Spreetales.

Erst durch den jetzigen Landrat des Kreises Teltow, Herrn von Stubenrauch, ist die Angelegenheit in Fluss gebracht worden, und zwar geschah dies aus dem zweiten, dem lokalen, Bedürfnis heraus.



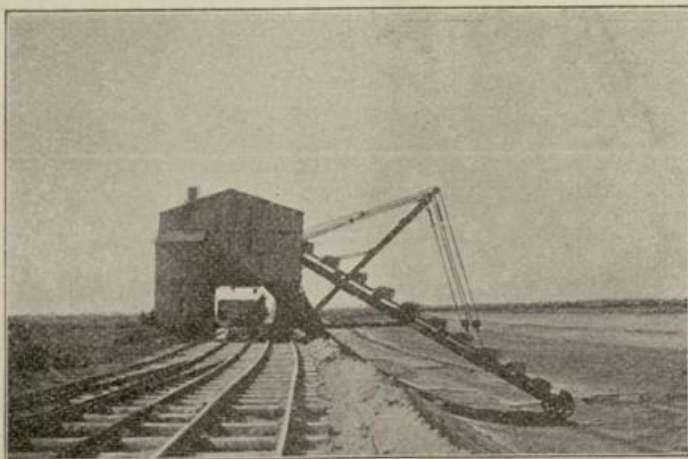
Figur 3.

Brücken für die Görlitzer Eisenbahn und die Chaussee Berlin-Königs-Wusterhausen.

Die Dörfer Steglitz und Gross-Lichterfelde haben sich allmählich zu Ortschaften mit dem Aussehen von Städten entwickelt. Dadurch war die Menge der Abwässer in bedrohlicher Weise gestiegen, und es musste für genügende Abflusswege gesorgt werden. Die Beke, die einzige Abflussrinne für die Tagewässer der gesamten Südosthälfte des Teltow-Plateaus, war aber im Laufe der Zeit derartig vertorft, dass ihre Freilegung unumgänglich notwendig war. Hier griff Herr von Stubenrauch ein, indem er beide Aufgaben verschmolz, einen Vorflutgraben zu schaffen und eine neue Wasserstrasse. Vorflut zu schaffen, ist allein die Aufgabe der beteiligten Gemeinden; durch das Kanalprojekt aber wurde der ganze Kreis zur Beteiligung herangezogen. Am 5. März 1900

bewilligte der Kreistag die Mittel zum Bau des Kanals nach den Plänen der Firma Havestadt & Contag.

Der Kanal wird die Dahme oberhalb Cöpenicks mit der Havel oberhalb Potsdams verbinden. Indem er Berlin umgeht, sucht er doch Fühlung mit den industriereichen Ufern der Oberspree und mit Rixdorf; es ist hier sogar noch ein Stichkanal zwischen Treptow und Rixdorf geplant. Der Hauptkanal hat eine Länge von 37 km und der Stichkanal eine solche von 3,5 km, und beide erhalten eine Sohlenbreite von 20 m mit einer Tiefe von 2,5 m. Der Kanal erfordert, da er durch den bebautesten Strich der Provinz geht, eine grosse Anzahl von Brücken. Es sind nämlich zu unterführen; 8 Eisenbahnen, 14 Chausseen, 14 Wege und Landstrassen und 10 städtische Strassen, so dass im ganzen 48 Brücken



Figur 4.

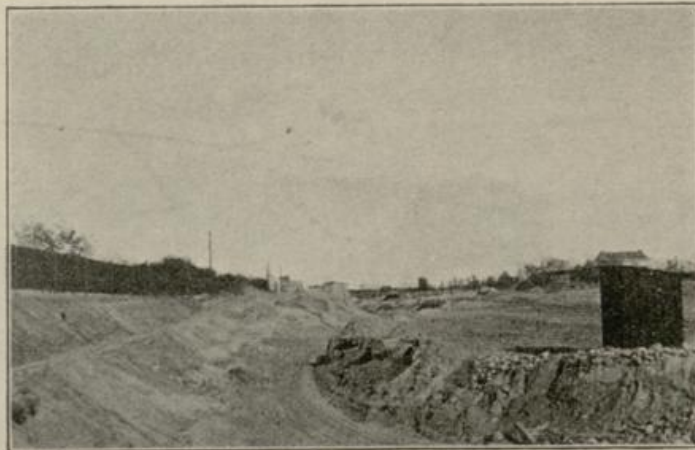
Ein Trockenbagger.

aufgeführt werden müssen. Längs des Kanals sind zahlreiche Verbreiterungen als Ablagen vorgesehen, während nur in Gross-Lichterfelde, Steglitz, Tempelhof und Britz besondere Hafenbecken ausgehoben werden sollen. Anschlüsse an die Eisenbahnen wird der Kanal in Teltow für die Anhalter und Potsdamer Bahn, in Tempelhof für die Rixdorf-Mittenwalder und in Grünau für die Görlitzer Bahn erhalten. Nach der Fertigstellung des Kanales wird eine elektrische Treidelung eingerichtet werden.

Was nun die Rentabilität betrifft, so ist folgendes darüber zu sagen: Es handelt sich um den Durchgangsverkehr von der Elbe nach Schlesien und um den Endverkehr von der Elbe zur Oberspree. Die hierbei in Ansatz gebrachten Einnahmen betragen zusammen 486 500 Mk.; während die jährliche Bedarfssumme 1 150 000 Mk. beträgt, so dass noch 663 500 Mk. fehlen. Solange diese Summe nicht durch die eigenen

Einnahmen des Kanals gedeckt wird, muss der Kreis für ihre Aufbringung sorgen und zwar so, dass die Hälfte durch den gesamten Kreis mittelst Erhebung von Kreisabgaben und die andere Hälfte von den am Kanal beteiligten Gemeinden durch Mehrbelastung aufgebracht wird. Wann eine Rentabilität des Kanals zu erwarten steht, kann natürlich nicht vorausgesagt werden. Bei einem Anfangsverkehr von 1,5—2 Mill. t wird der Kreis noch Zubusse zu leisten haben, und bei einem Verkehr von rund 3 Mill. t wird ungefähr die Grenze liegen, bei der das Anlagekapital eine angemessene Verzinsung erfährt.

Wenden wir uns nun zu den Kanalbauten selbst, so müssen wir in erster Linie die geologischen Grundlagen in Betracht ziehen. In der Provinz Brandenburg finden wir zwei wichtige Elemente in der



Figur 5

Kiesgrube zwischen Britz und Rixdorf.

Landschaft: Die Brücher und die Höhen; letztere ragen wie Inseln aus den ersteren heraus. Die Kanäle haben bisher die Höhen vermieden und sind den Brüchern gefolgt, und erst der Teltow-Kanal wird eine Höhe durchschneiden. Diese Höhe ist das Teltow-Plateau. Es bildet zwischen dem Dahme-Spreetal und dem Haveltal eine nach Norden spitz zulaufende Scholle, welche mit ihrer breiten Basis an das Notte-Nuthebruch im Süden stösst. Diese Scholle stellt eine schiefe Ebene vor, welche von Nordost nach Südwest geneigt ist. Man erkennt die Richtung der Böschung am deutlichsten an dem Verlauf der Bäche und Fliesse. Die grösste unter diesen Abflussrinnen, die Beke, entspringt in den Wiesengründen zwischen Steglitz und Lankwitz und fliesst über Teltow und Klein-Machnow in den Griebnitz-See. Mit der Neigung des Geländes hängt auch die Ausbildung des Bodens zusammen. Auf dem Nordost-
rande der Scholle bildet der Geschiebelehm eine zusammenhängende

Decke, nach der Mitte zu wird diese Decke immer lückenhafter und gegen den Rand hin ist sie gänzlich verschwunden, so dass der darunter liegende Sand den Boden bildet. Wir haben daher in der Linie des Kanales (Fig. 1) drei Abschnitte zu unterscheiden. Der erste umfasst die Strecke zwischen Grünau und Rixdorf und liegt im Spreetal, der zweite reicht von Rixdorf bis Lankwitz und durchschneidet die höchste Erhebung des Plateaus, und der letzte Abschnitt endlich liegt im Beketal. Jeder von ihnen hat seine eigentümlichen geologischen Unterlagen und erfordert daher auch besondere Vorrichtungen für die Herstellung des Kanalbettes.



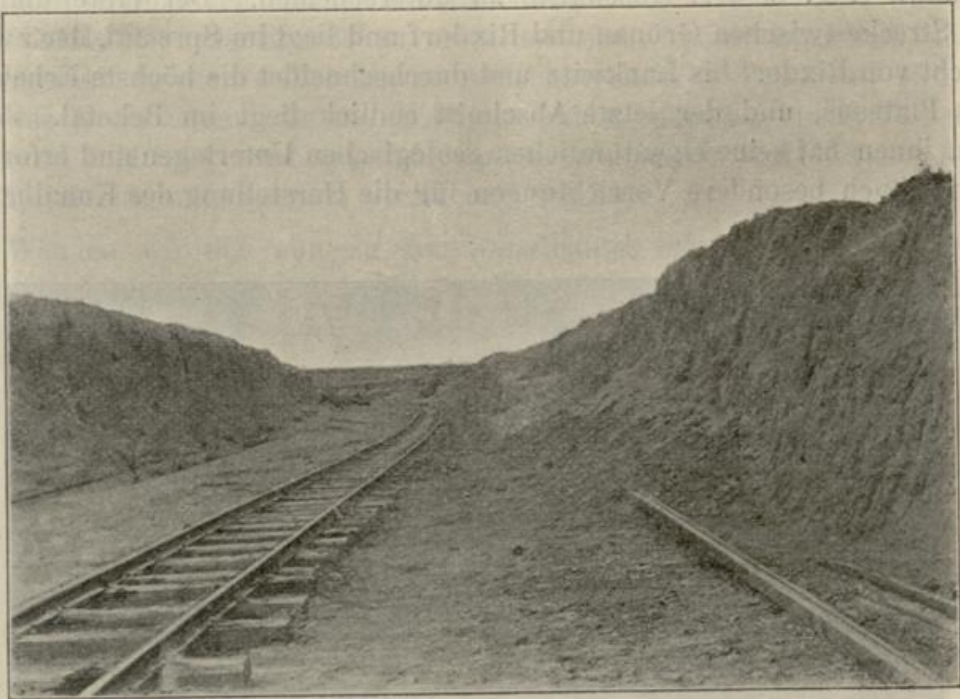
Figur 6.

Ein Pfuhl zwischen Britz und Mariendorf.

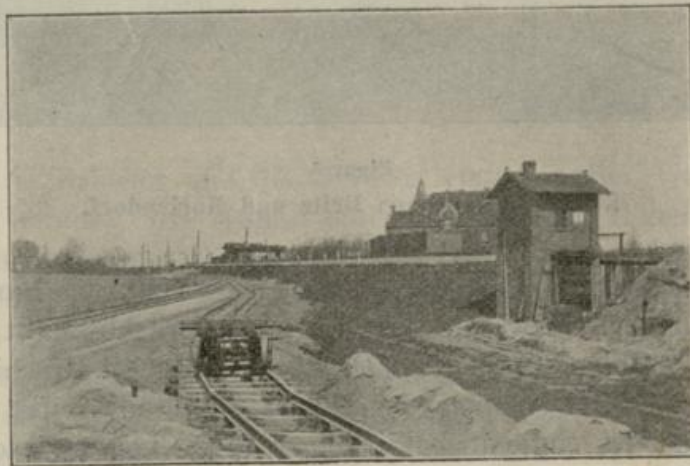
Das Spreetal besteht, soweit der Kanal hinabreicht, aus Sand, sog. Talsand, der sich leicht bewegen lässt. Der mittlere Abschnitt führt durch die Moräne des Inlandeises, deren Decke aus Oberem Geschiebelehm besteht, während sich darunter der Untere Sand ausbreitet. Das letzte Drittel des Kanales endlich liegt in einer Rinne von wechselnder Breite und Tiefe, die einige Seen beherbergt, sonst aber mit Torf ausgefüllt ist, welcher auf einer Tonschicht ruht.

Der Kanal beginnt am Ufer der Dahme zwischen Grünau und Cöpenick. Auf unserem Bilde (Fig. 2) ist der Zugang zum Kanal noch durch einen schmalen Damm gesperrt. Im Hintergrunde ragen auf dem Bilde die Türme und Häuser Cöpenicks empor. Der Kanal

besitzt hier eine niedrige Böschung, welche dicht über dem Wasserspiegel zum Schutz gegen die Spülung mit Betonplatten belegt ist. Das nächste Bild (Fig. 3) zeigt uns zwei Brücken und zwar für die Görlitzer



Figur 7.
Einschnitt in den Geschiebelehm.



Figur 8.
Der provisorische Umbau für die Dresdener Eisenbahn.

Eisenbahn und für die Chaussee Berlin-Königs-Wusterhausen. Beide liegen über Terrain und zwar mit 4 m Abstand von dem Kanalspiegel. Vor ihnen sieht man noch die alte Strasse, die in der Höhe

des Geländes lag. Am Ufer erkennt man auch den Treidelweg. Auf dem Bilde (Fig. 4) sieht man einen Trockenbagger. Der grosse Wellblechschuppen mit den nötigen Maschinen in seinem Innern bewegt sich langsam auf den Schienen entlang, und dabei schleppen die Eimer, welche von einem Schienenpaar gehalten werden, über die Böschung hin, wobei sie sich mit Sand füllen. Beim Umbiegen der Kette im Schuppen endlich schütten sie den Sand in die darunterstehenden Wagen. Der ausgebagerte Sand wird von den Arbeitszügen auf die „Kippe“ gebracht; eine solche ist z. B. die nähere Umgebung des Bahnhofs Nieder-

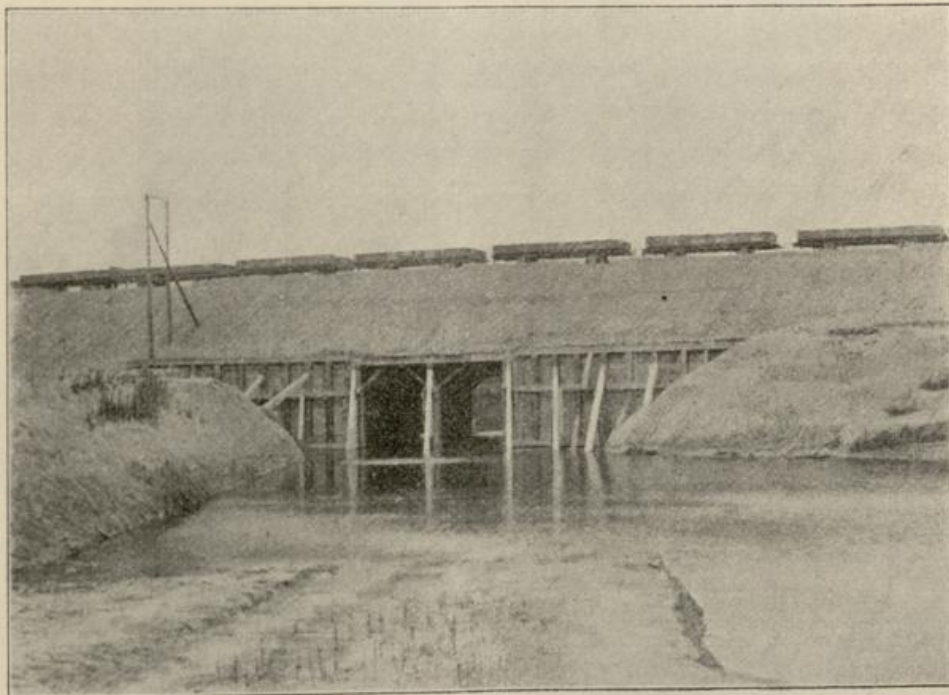


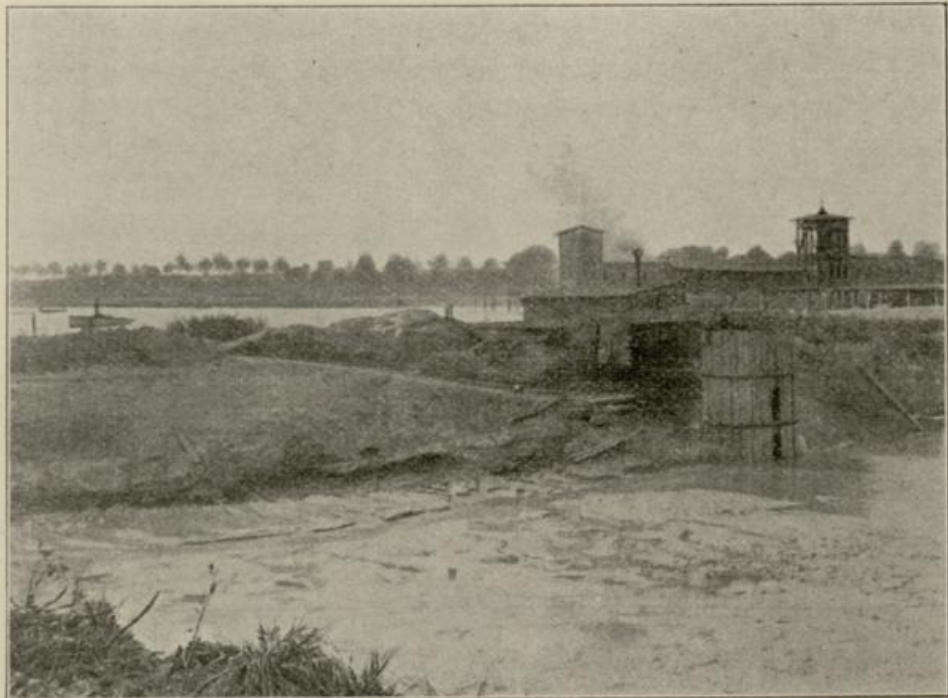
Fig. 9.

Der Notdamm für die Anhalter Eisenbahn.

Schönevide—Johannisthal, die hierdurch über Niveau erhöht worden ist. Eine zweite Gelegenheit zum Unterbringen des ausgebagerten Sandes bietet die Höherlegung der Görlitzer Eisenbahn.

Mit dem nächsten Bilde (Fig. 5) betreten wir die Böschung des Teltow-Plateaus und gelangen damit in den zweiten Abschnitt der Kanallinie. Das Bild gewährt uns einen Blick in eine der berühmten Kies- und Sandgruben von Rixdorf. Diese Sande sind die Absätze der Gletscherbäche, sie bestehen nur aus grobem Mauersand und Kies, ein Zeichen, dass die Wasserströmung eine sehr lebhaft war. Sobald wir das Innere des Plateaus betreten, treffen wir die typische Moränenlandschaft an. Das Bild (Fig. 6) stellt eine jener zahlreichen wasserhaltenden Bodensenken dar, die man Pfühle oder Sölle nennt, und die

zwischen Tempelhof und Mariendorf ganz besonders dicht geschart liegen. Die wasserhaltende Schicht, der Obere Geschiebelehm, bildet am Nordrande des Teltow-Plateaus eine zusammenhängende Decke von wechselnder Mächtigkeit. Diese hübschen Bodenvertiefungen, die so viel Leben in die Landschaft bringen, werden auch durch den Kanalbau verschwinden, denn die ausgebaggerten Bodenmassen dienen hier zum Ausfüllen der Unebenheiten. Über die Beschaffenheit des Geschiebelehms belehrt uns das folgende Bild (Fig. 7). Die bindende Kraft des Tones verleiht ihm eine solche Festigkeit, dass er in einem

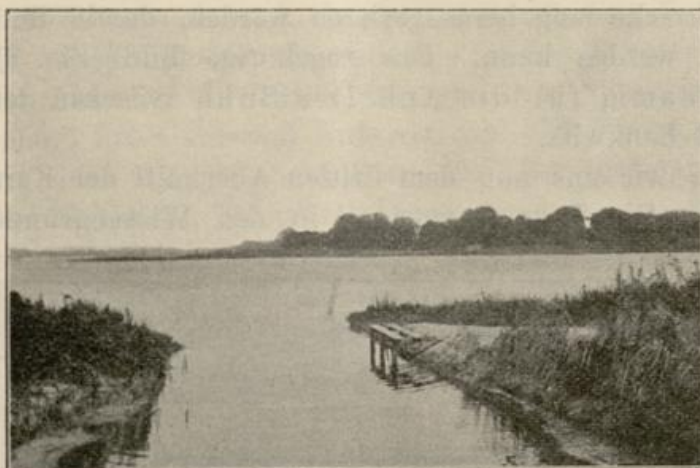


Figur 10.

Die Kanalsohle oberhalb des Teltower Sees.

Einschnitt senkrechte Wände zu bilden vermag, die mit der Spitzhacke bearbeitet werden müssen. Der Obere Geschiebelehm und der Untere Sand gehören zusammen und sind das Resultat einer Vereisung. Der grosse Unterschied in der Mächtigkeit beider gibt den besten Aufschluss über ihre Entstehung. In Rixdorf ist der Untere Sand etwa 20 m mächtig und der Obere Geschiebelehm 4 m. Der grösste Teil der Eiseinschlüsse ist daher durch die Abschmelzwässer aus dem Eise ausgewaschen, weitergeschleppt und wieder abgesetzt worden. Nach den Beobachtungen am Malaspina-Gletscher in Alaska muss man annehmen, dass die Gletscherbäche unter dem Eise in grossen Gewölben entlang strömten, wobei sie den Boden der Gewölbe allmählich aufhöhten und

dem entsprechend die Decke immer mehr aushöhlen mussten. Die Folge war, dass im Verlauf des Abschmelzprozesses die Eisdecke allmählich immer dünner wurde und daher auch gegen den Schluss hin nur noch



Figur 11.
Südende des Teltower Sees.

wenig Schmelzwasser liefern konnte. Damit hörte dann natürlich auch die auswaschende Kraft der Schmelzwässer auf, und so konnten sich von dem Augenblick ab die Einschlüsse der schon sehr dünn ge-

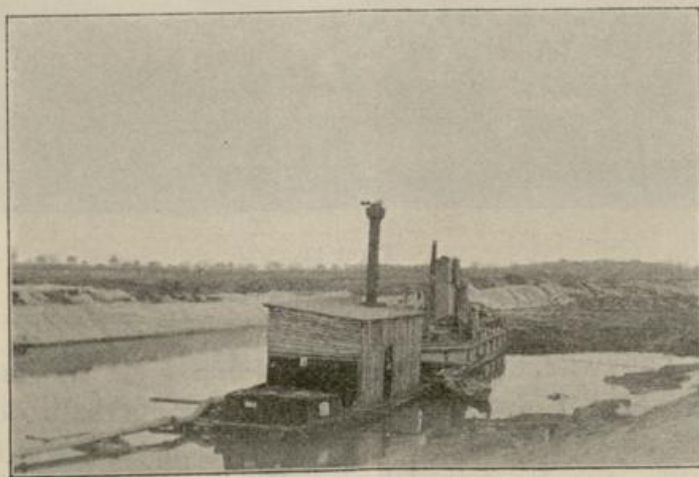


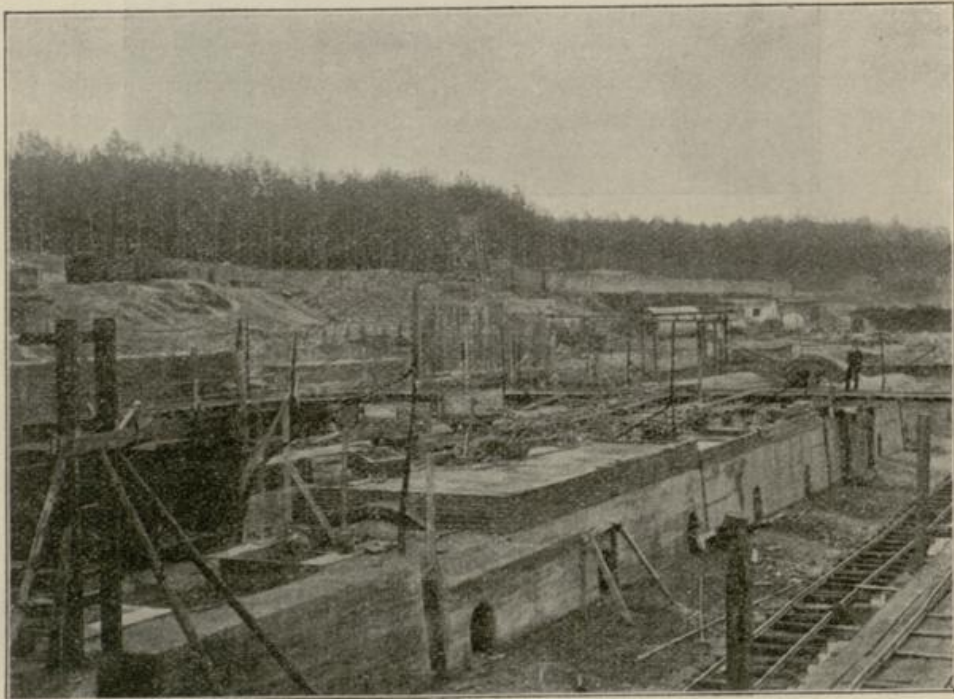
Fig. 12.
Ein Nassbagger im Schönower See.

wordenen Eisdecke ungesondert absetzen. Natürlich lieferte sie dem entsprechend auch nur noch eine schwache Decke aus Moränenmaterial.

Die nächsten beiden Bilder geben zwei wichtige Bauwerke des Teltow-Kanales wieder, nämlich zwei provisorische Eisenbahnverlegungen.

Auf dem Bilde (Fig. 8) sieht man im Vordergrund auf die Schüttung für die provisorische Ausbiegung der Dresdener Eisenbahn dicht hinter der Haltestelle Mariendorf, während sich im Hintergrunde der Damm der Dresdener Eisenbahn entlang zieht. Ihr Damm muss an dieser Stelle eine Strecke lang herausgerissen werden, damit die Kanalbrücke hineingebaut werden kann. Das zugehörige Bild (Fig. 9) bietet den fertigen Notdamm für die Anhalter Bahn zwischen den Bahnhöfen Südende und Lankwitz.

Wenden wir uns nun dem dritten Abschnitt der Kanallinie, dem Beketal, zu. Die Beke entspringt in den Wiesengründen zwischen



Figur 13.

Die Schleuse bei Klein-Machnow.

Steglitz und Lankwitz, weiter unterhalb fließt sie in einem Tal, das sich allmählich immer deutlicher ausprägt und oberhalb des Städtchens Teltow vollständig von dem See gleichen Namens ausgefüllt wird. Auf dem Bilde (Fig. 10) breitet sich im Vordergrund die Sohle des Kanals aus, im Mittelgrunde zieht sich eine Böschung quer über das Bild, und dahinter erblickt man den Seespiegel nebst der Badeanstalt.

Aus dem Bilde ist nicht ersichtlich, dass die Kanalsohle tiefer liegt als der Seeboden, so dass man zunächst den See ablassen muss, um alsdann in seinem Grunde die Kanalrinne von 3 m Tiefe auszuheben. Die Buden in der Mitte des Bildes schliessen die Pumpen ein, welche die Kanalsohle trocken halten, damit die Ausschachtung vor sich gehen

kann. Das Bild (Fig. 11) stellt den Teltower See vor; wir stehen vor seinem südlichen Abfluss und übersehen ihn in seiner ganzen Längserstreckung von SW. nach NO., die beinahe 2 km erreicht. Auf dem Bilde (Fig. 12) erblicken wir einen Nassbagger im Schönower See. Er saugt das Wasser ab und drückt es durch eine Rohrleitung auf einen Abfluss ausserhalb der Kanallinie. Ist das Wasser entfernt, so wird mit dem Abkarren des Schlammes und dem Ausheben der Kanalsole begonnen. Schlamm und Erde werden auf dem ehemaligen Seegrund neben dem Kanal abgelagert. Die Torfschicht im unteren Abschnitt des Beketales erforderte ganz besondere Aufmerksamkeit. Man hat sich hier durch Aufschüttung von Sand auf den Torf innerhalb des Tales eine Böschung für den Kanal herstellen müssen. Der Sand hat den Torf so lange zur Seite gedrückt, bis er fest lag. Es sind so an einigen Stellen grosse Sandmengen in den sumpfigen Boden geschüttet worden.

Wir kommen nun zu dem wichtigsten Bauwerk des Kanals, zu der Schleuse von Klein-Machnow. Auf dem Bilde (Fig. 13) blicken wir in die eine der beiden Schleusenkammern, die eine Länge von 69 m und eine Breite von 10 m haben. In der Mittelwand der Schleuse sind Öffnungen angebracht, durch welche das Wasser aus der einen Kammer in die andere überströmen kann, wodurch beim Füllen und Entleeren der Kammern an Zeit gespart wird, so dass bei zehnstündiger Arbeit 36 000 t Schiffsgut täglich durchgeschleust werden können. Es ist das die einzige Schleuse auf der ganzen Strecke, und sie hat den Ausgleich herzustellen zwischen der Dahme mit 32,3 m und der Havel mit 30 m Höhe über NN., so dass also bei normalen Wasserständen 2 m Unterschied zu überwinden sein werden, welche sich bei Hochwasser allerdings auf 4 m erhöhen.

Kleine Mitteilungen.

Zu Seite 212 des Monatsblattes, Jahrg. XII betreffend „die Trappe (otis tarda)“, erlaube ich mir mitzuteilen, dass die Trappe entschieden Heimatsrechte in der Mark besitzt. Ich habe diesen Vogel bereits vor 25—30 Jahren in den Havelgegenden angetroffen, so z. B. zwischen Potsdam und Brandenburg a. H., insbesondere bei den Dörfern Klein-Kreuz, Weseram, Paewesin; ferner havelabwärts zwischen Pritzerbe und Rathenow bzw. Havelberg.

Stets fand ich den Vogel auf Sturzacker und truppweise Nahrung suchend.

Infolge seines scheuen Wesens ist ihm nur schwer beizukommen; am wenigsten misstrauisch zeigte er sich einem Fuhrwerk gegenüber, jedoch

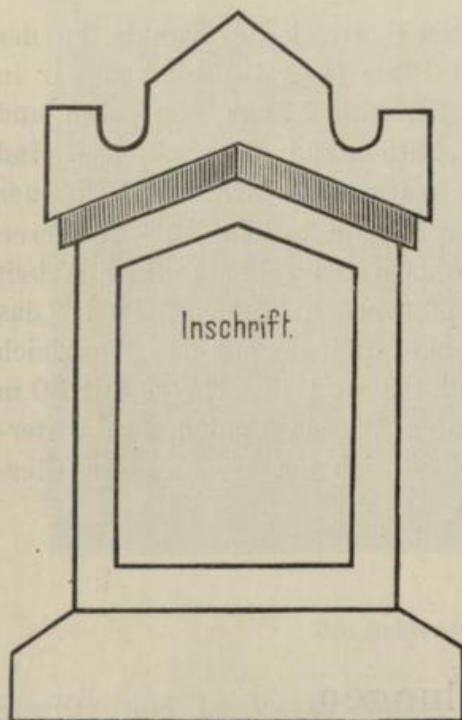
auf diese Art war er mit Schuss auch nicht erreichbar. Wollte man ihn schießen, so gehörte eine gänzliche Ausstattung dazu, um sich dem Vogel auf Schussweite nähern zu können. Da er gern Sturzacker besucht, in dessen Nähe sich Weiden- und Heckengestrüpp befindet, so suchte sich der Jäger der Situation dadurch anzupassen, dass er nicht nur möglichst Deckung in einem solchen Gebüsch nahm, sondern auch seine Kleidung, insbesondere den Hut oder die Mütze mit dementsprechendem Reisig besteckte.

Ähnliche Maskeraden nehmen ja auch die Seehundjäger mit sich vor, bevor sie auf die Seehundjagd gehen.

Infolge seines scheuen Wesens hält es auch ungemein schwer die Brutplätze des Vogels auffindig zu machen.

Karl Pötters.

Der Mordstein bei Herzfelde unweit Rüdersdorf. An der Chaussee, die über Herzfelde nach Müncheberg führt, steht zwischen den Kilometersteinen 33,2 und 33,3 etwa 2 km östlich von Herzfelde ein Denkstein, welcher folgende Form hat:



INSCHRIFT.

Hier fand seinen Tod

CARL JULIUS BERG

geb. d. 8. Juli 1856

z. TSCHENOW b. Sonnenburg

ermordet v. C. Zimmermann

in der Nacht vom 14. zum 15. April 1881.

Gewidmet von seinen Freunden
aus Pribow u. Sonnenburg.

Bemerkung: Zimmermann und Berg waren Fuhrleute; sie fuhren gemeinsam mit je einem Wagen die Chaussee nach Herzfelde entlang. An der durch den Denkstein bezeichneten Stelle überfiel Z. seinen Kameraden, um ihn zu berauben, und erschlug ihn. Den Leichnam liess er am Wege liegen, fuhr dann allein weiter und meldete dem Gendarmen in Herzfelde, er habe den Berg erschlagen am Wege gefunden. Der Gendarm sagte ihm aber auf den Kopf zu: „Du hast ihn erschlagen.“ Zimmermann antwortete verlegen: „Wie werde ich denn so etwas tun.“ Als aber der G. seine Behauptung wiederholte, wurde Z. verlegen und gestand das Verbrechen ein.

O. Monke.

Gedächtnis-Kreuze. a) Im Jagen 64 der Königlich Eberswalder Forst steht an Kulickes Weg eine 150jährige Kiefer, in deren Rinde ein etwa 25 cm hohes Kreuz eingeschnitten ist. Die Stelle liegt in der Nähe der Försterei Mûchow, nicht weit von dem Schnittpunkt der Stettiner Bahn und der Eberswalder Chaussee.

Hier wurde 1847 der Bahnarbeiter Kulicke, nach dem dann der Weg benannt wurde, durch einen Ast erschlagen. Er war auf den Baum gestiegen, um Zweige herunter zu brechen.

b) Am Grossen Wukensee bei Biesenthal steht eine Kiefer, in deren Rinde ein Kreuz eingeschnitten ist. In der Nähe des Baumes ist vor 15 Jahren ein Soldat beim Baden im Wukensee ertrunken. Er wurde auf dem Biesenthaler Kirchhof begraben. Das Kreuz soll ein Offizier in den Baum geschnitten haben.

Berlin, den 6. September 1903.

Otto Monke.

Büchertisch.

Auch an dieser Stelle sei auf das alle Freunde des Volkstums und der Kulturgeschichte interessierende, soeben herausgekommene, grosse Bilderwerk hingewiesen: Emil Sigerus, Aus alter Zeit. 50 Bilder siebenbürgisch-sächsischer Städte. Hermannstadt, Kunstverlag Jos. Drotleff. In Umschlag Kr. 10, in Mappe Kr. 13. Zu jedem Bilde entsprechender Text. — Es ist eine aufrichtige Freude, auch auf diese Weise mit dem schönen, eigenartigen Lande Siebenbürgen bekannt zu werden; wer schon dort sein durfte, wird ganz besonders gefesselt, aber auch bei jedem andern Beschauer muss sich die Belehrung mit Genuss vereinen. Veranlassung zu diesen 50 Bildern gab das vorangegangene, durchweg mit grossem Erfolg aufgenommene Werk von E. Sigerus „Siebenbürgisch-sächsische Burgen und Kirchenkastelle“. — Hoffentlich entschliessen sich recht viele Reichsdeutsche, das eine oder andere Werk anzukaufen und so den „Brüdern“ in Transsylvania näher zu treten.

E. Lemke.

Straubes Illustrierter Führer durch Berlin, Charlottenburg, Schöneberg, Potsdam und Umgebungen. Praktisches Reisehandbuch mit 68 Abbildungen, 17 Plänen und Karten. 8°. 184 S. 23. Aufl. Berlin, Jul. Straube, 1904. Brosch. 1,50 M., gebd. 2 M.

Der vorliegende Führer, der in 23. Auflage erschienen ist, enthält alles, was für den Fremden wissenswert und notwendig erscheint, allgemeine Angaben über Verkehrseinrichtungen, Hotels, Behörden, öffentliche Institute und Vergnügungen und eingehende Angaben über die Sehenswürdigkeiten der Reichshauptstadt. Er ersetzt den Fremdenführer vollständig und ermöglicht es dem fremden Besucher Berlins, ohne vorhergehende Erkundigungen oder Studien durch die nach Strassen geordnete Einrichtung des