Anzeiger für das Havelland.

Spandauer Anzeiger.

Erscheint jeden Abend 4½ Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis monatlich 70 Pf., vierteljährlich 2 M., durch die Post 2,25 M.

Inserate die Petitzeile 20 Pf., für Spandauer Inserenten 15 Pf. Reklamen pro Zeile 40 Pf. Beilagen 30 M.

Redaktion und Expedition: Potsdamer Str. 42. • Fernsprecher: Spandau Nr. 52, Hopf.

Verantwortlicher Redakteur: Th. Güttich in Spandau. Verlag und Druck der Hopf'schen Verlagsbuchdruckerei in Spandau

Nr. 205. Spandau, Sonntag, den 1. September 1907. 49. Jahrgang.

Aus dem Havellande.

Spandau, den 31. August 1907.

* Großstadtarchitektur. Die Großstadtarchitektur ist in Fesseln gebunden. Sie hat an das große moderne Etagenhaus anzuknüpfen und in der Hauptsache reizvolle Straßenbilder zu schaffen; darum konzentriert sie sich auf die Straßenfront, auf die Fassade. Im „Blaubuch" drückt H. Winand das ganz grob so aus: Das Ziel des städtischen Wohnhausbaues bleibt „bis auf weiteres" der Kasten mit repräsentativer Fassade!" „Bis auf weiteres!" denn es ist nicht abzusehen, wenn einmal die Bodenverhältnisse, die in der Stadt alles beherrschen, anders geworden sein sollten. Schon bei der Anlage des Grundrisses ist eine auch nur bescheidene Bewegungsfreiheit so gut wie ausgeschlossen. Eine Gliederung und Entwicklung des Grundrisses ist unmöglich. Rechts und links, hinten und vorn sind die Grenzen abgesteckt bezw. die Anschlüsse gegeben. Ein Baukörper mit möglichst vielen Räumen soll auf einen meistens möglichst schmalen Bodenstreifen gezwängt werden. Die Selbständigkeit des einzelnen Bauwerks verschwindet fast ganz. An die Stelle der Individualität tritt eine alles beherrschende, gleichmäßige Gesamtheit. Das ist die Straßenfront. Ihre Einzelstücke sind die einzelnen Fassaden. Der Architekt steht vor der nicht gerade einfachen Aufgabe, der Harmonie des Straßenbildes zu dienen und gleichzeitig die bedingte Selbständigkeit des einzelnen Baukörpers zu wahren. In der Erfassung dieser Aufgabe, sagt H. Winand, liegt das Fortschrittliche des heutigen Wohnungsbaues. Die vorige Generation machte es sich leicht; sie schuf Kastenarchitekturen mit Luftlöcherreihen und opferte das Einzelhaus der gesamten Straßenuniform. Die Uniform war auch danach.

Die gesteigerte Höhe unsrer modernen Mietskasernen, die nicht immer von einer entsprechenden Breitesteigerung begleitet ist, schuf neue lineare Verhältnisse. Während früher durch die entschiedene Betonung des Horizontalen dem Wohnhause eine gewisse ruhige bezw. faule Behaglichkeit aufgestempelt war, macht sich heute die Uebermacht senkrechter Linien geltend. Das Vertikale der neuern Bauweise kommt gewöhnlich in den lang von oben nach unten gehenden Erkerausbauten zum Ausdruck, die man durch dazwischen gezogene Balkonreihen mildert. Der vertikale Zug hat etwas Hartes an sich, sogar etwas Kahles. Ihr Gegengewicht findet die moderne Vertikalität der Hausfront oben in der Höhe, in einer reichern und lebensvollern Ausbildung des Dachbaus. Man möchte es fast ein Glück nennen, daß unsre Baumeister sich wieder liebevoll des Daches erinnern, es kräftig ausgestalten und in das Gesamtbild hineinziehen. Unendlich ist bisher nach dieser Richtung gesündigt worden. Es war fast, als schämte man sich des Daches. Man verhüllte es ängstlich den Blicken der Vorbeigehenden und ließ in dem organischen Ganzen ein Manko entstehen. Diesem Manko an organischem Gefühl tritt nun der unverhüllte Ausbau der Verdachung entgegen. Er gibt dem Baukörper nach oben den sinngemäßen Abschluß. In ihm liegen, unabschätzbar in den Variationsmöglichkeiten, den Mansardenfensterungen, Dachaugen usw., eine Fülle von Ausgestaltungsfähigkeiten.

Den Vertikallinien und dem Dachausbau gesellt sich in unsrer neuauflebenden Biedermeierarchitektur die Verwertung verschiedenartigster Zierformen zu. Freilich liegt gerade hierin eine besondere Gefahr verborgen; denn es gibt keinen gewichtigern Gradmesser für das organische Empfinden einer Generation, als die Art, wie sie die Zier- und Einzelformen verwendet und der Gesamtheit eingliedert.

All diese Züge zu Besserm, Schönerm und Reiferm behalten den Urmangel der beengten Bodenverhältnisse an sich. Die „normale" Bauparzelle gibt in ihrer Knappheit der Straßenfrontbreite dem einzelnen Baukörper nur in den seltensten Fällen Raum genug, sich stark und geschlossen zu gliedern. Vor zweierlei steht die kommende Entwicklung: vor dem amerikanischen Zehn-Etagenhaus oder Wolkenkratzer auf der einen und dem Zusammenschluß aller Zwergparzellen zu einer Blockeinheit auf der andern Seite. Nach dem einfachen Sinn unsers Volkes zu urteilen, dürfte sich eher das letztere verwirklichen. E. S.

---

* Die Straßenbahn hat nunmehr den Durchgangsverkehr auf allen Linien wieder aufgenommen. In der Bezeichnung der Strecken durch die Längsschilder, Kopfschilder und Signalfarben sind kleine Aenderungen eingetreten, auf die von der Direktion in einer Anzeige besonders hingewiesen wird. Die Längsschilder führen die Bezeichnung der ganzen Strecke, auch wenn der Wagen nur eine Teilstrecke befährt. Die Kopfschilder zeigen an, ob der Wagen nach dem Stadtpark oder Fehrbelliner Tor bezw. nach Hakenfelde oder dem Schützenhause führt. Die Signallampen auf dem Dach der Motorwagen bezeichnen die Strecken durch folgende Farben: Linie Bahnhof—Pichelsdorf: rot, Stresowplatz—Spandauer Bock: blau, Bahnhof—Hakenfelde: grün, Bahnhof—Schützenhaus: halb grün, halb weiß, Bahnhof—Stadtpark: gelb, Bahnhof—Fehrbelliner Tor: halb gelb, halb weiß. — An der zuletzt umgebauten Stelle Markteck—Potsdamer Straße sprangen Wagen gestern und auch heute morgen noch aus den Schienen; es wurden infolgedessen alsbald dort Aenderungen vorgenommen.

* Von neuem sind heute für den 7., 8. und 9. September starke Einquartierungen bei den Hausbesitzern angesagt worden; zahlreiche Eigentümer dürften dadurch in nicht geringe Verlegenheit kommen, da seit Jahr und Tag so bedeutende Truppenmassen hier nicht in Bürgerquartieren untergebracht wurden und viele zur Aufnahme von Soldaten deshalb gar nicht mehr eingerichtet sind. Es handelt sich wieder um Truppenteile des 3. Armeekorps, die sich auf dem Rückmarsch vom Manöver in die Garnison befinden. Früher sind bei solchen Gelegenheiten öfters die Kasernen benutzt worden; dies ist auch jetzt möglich, weil die beiden Garde-Infanterie-Regimenter im Manöver sind; auch die wegen der Formation der dritten Bataillone eingerichteten Massenquartiere bleiben an den Tagen der Einquartierung hier noch aufrechterhalten, da sie am 18. September bei der Rückkehr der Garde noch auf ein paar Tage benutzt werden. Es läßt sich also wohl ermöglichen, daß ein großer Teil der Einquartierung in den Kasernen und Exerzierschuppen ordnungsmäßig untergebracht werden kann.

* Die Arbeiten zur Verlegung der Rohrleitung für die Regen- und Fabrikwässer in der Hamburger Straße, die in der vergangenen Woche in Angriff genommen worden sind, haben unter dem immer noch hohen Grundwasserstand sehr zu leiden, so daß die Arbeiter an zwei Tagen bereits aussetzen mußten. Angefangen wurde mit den Arbeiten an der Grenze, am Bullengraben. Der Wasserstand des Grabens ist aber immer noch derselbe, wie vor zwei Monaten und hält die daran liegenden Wiesen überschwemmt. Die aufgeworfene Grube, worin die Leitungsröhren versenkt werden, ist hier nur etwa 1 Meter tief, und doch steht das Wasser darin einen Fuß hoch, so daß ununterbrochen zwei Handpumpen in Tätigkeit sind, die das Wasser auspumpen. Das Aufmauern der Einsteigschächte wird durch den hohen Grundwasserstand ebenso beeinträchtigt. Auf der ersten Strecke von etwa 100 Metern werden glasierte Tonröhren verwendet, hieran schließen sich Zementröhren von größerer Weite und stärkerm Gefälle. Am Anschluß der Klosterstraße kommen Röhren von über einem Meter Durchmesser 3½ Meter tief zu liegen. Da das Wasser hier wohl noch größere Schwierigkeiten verursachen dürfte, so soll versucht werden, durch Hand-, und wenn diese nicht ausreichen, durch Dampfpumpen den Wasserstand zu senken.

* In der nächsten Woche findet in Straßburg i. E. die Jahresversammlung der deutschen Forstmänner statt; unsre Stadt wird durch die Herren Stadtrat Kersten und Oberförster Bein vertreten sein.

* Aus dem „Militär-Wochenblatt": Proviantmeister Pfliegner, Vorstand der Armee-Konservenfabrik, ist zum Proviantamts-Direktor ernannt; Garnisonverwaltungs-Oberinspektor Metzner von Braunschweig nach Spandau versetzt.

* Die Abholzungen auf dem Forstland des Evangelischen Johannesstifts sind vorläufig abgeschlossen; für die zunächst projektierten Bauten und Straßenanlagen ist jetzt hinreichend Terrain freigelegt. Die zuletzt gefällten Stämme, Bauholz, sowie geschlagenes Brennholz, wurden in dieser Woche meistbietend verkauft; als Mindestpreise waren die bei den Holzauktionen der Stadtforst üblichen Taxen angenommen worden. Infolge der allgemeinen Preissteigerung von Feuerungsmaterialien brachte das Brennholz sehr hohe Gebote, die Nachfrage konnte nicht voll gedeckt werden. Weniger begehrt war das Bauholz, welches zu Taxpreisen veräußert worden ist.

* Das Hausgrundstück Breite Straße 39 ist durch Kauf in den Besitz des Bäckermeisters Galinat übergegangen.

* Das Pionier-Bataillon v. Rauch feierte gestern nachmittag auf der an der Oberhavel liegenden Grafenaue ein Ruderfest. Um 3 Uhr marschierten die Mannschaften des Bataillons mit klingendem Spiel nach dem Festplatz, wo alle Vorbereitungen zu ihrer Belustigung und Erfrischung getroffen waren. Die Offiziere mit ihren Damen waren sämtlich erschienen. Der Kommandeur des Bataillons, Herr Major v. Marschall, begrüßte den Potsdamer Pionier-Verein, der zu dem Fest gekommen war, auf das herzlichste. Herr Leutnant K. Fellinger hatte die Leitung über die zum Wettbewerb bestimmten Mannschaften. Beim Wettrudern der ältern Mannschaften errangen die der 3. Kompanie den ersten, die der 1. Kompanie den zweiten Preis. Vom jüngern Jahrgang bekamen die Ruderer der 4. Kompanie den ersten und die der 3. Kompanie den zweiten Preis. Sehr interessant gestaltete sich das Wriggeln, eine Kraftprobe. Hierbei erhielten vom ältern Jahrgang ein Mann der 4. Kompanie den ersten, ein Mann der 3. Kompanie den zweiten Preis; vom jüngern Jahrgang ein Mann der 1. Kompanie den ersten und ein Mann der 4. Kompanie den zweiten Preis. Den von dem Potsdamer Pionier-Verein gestifteten Preis erhielt die 3. Kompanie. Auch eine „Seeschlacht" wurde geschlagen, die viel Heiterkeit erregte, namentlich, als einige mit dem Havelwasser Bekanntschaft machten. Wettlaufen über Hindernisse und andre Belustigungen folgten schnell in reicher Zahl, während die Bataillonskapelle unter Leitung des Dirigenten Herrn Weichhold ihre lustigen Weisen ertönen ließ. Begleitet von den vielen Zuschauern, die mit sichtlichem Interesse den Veranstaltungen gefolgt waren, kehrten die Pioniere 9 Uhr abends in die Kaserne zurück.

* Die Anfahrt der Personendampfer zur Landungsbrücke am Torfgraben ist mit Schwierigkeiten verknüpft, und die Schiffsführer befleißigen sich jederzeit der größten Vorsicht, um Havarien zu vermeiden. Nicht ungefährlich ist es aber, wenn ein starker Verkehr von Schleppdampfern und Lastkähnen oberhalb der Schleuse herrscht oder Fahrzeuge am Ufer des Vorlands der Zitadelle vor Anker gegangen sind, was an dieser Stelle kürzlich verboten worden ist; dann sind Unfälle nur sehr schwer abzuwenden, wie ein Vorkommnis beweist, das jüngst dem Dampfer „Habicht" widerfahren ist. Das Schiff näherte sich abends mit äußerster Vorsicht der Landungsstelle, als plötzlich das Steuer eines Lastkahns in Bewegung geriet und die Steuerstange über Bord des Dampfers griff, wobei an dessen Verdeck mehrfacher Schade angerichtet wurde; hätten an der betreffenden Stelle Passagiere gesessen, so wären sie nicht ohne Verletzungen davon gekommen. Schuld an dem Unfall tragen mehrere Umstände; zunächst der, daß der Schiffer sein Steuer nicht, wie vorgeschrieben ist, mittels der Tangleine befestigt hatte; alsdann ist aber die Ursache des Vorfalls in den ungünstigen örtlichen Verhältnissen der Havel oberhalb der Schleuse zu suchen; die Schiffer wissen nicht, wo sie eigentlich anlegen sollen; die Spandauer Seite meiden sie wegen der Gebühr von 20 Pf., die sie an die Stadt dafür entrichten müssen.

* Mit dem Unfall an dem Bahnübergang nach Tiefwerder am 25. November v. J., wobei der Arbeiter August Rose von einem Güterzug überfahren und schwer verletzt wurde, hatte sich gestern das Schöffengericht zu beschäftigen. Der Unfall war durch nicht rechtzeitiges Schließen der Schranke herbeigeführt worden; infolgedessen wurde gegen den Schrankenwärter August Donauer Anklage wegen fahrlässiger Körperverletzung erhoben. Der Angeklagte schilderte den Vorfall folgendermaßen: Am 25. November v. J. habe er abends 6 Uhr seinen Dienst angetreten. Es herrschte ein starker Nebel. In seiner Bude habe er keinen Kontakt gehabt. Deshalb habe er mit den Schrankenwärtern der nächstliegenden Buden vereinbart, daß sie ihn, sobald ein Zug nahe, ihm telephonisch Nachricht gäben. In der Zeit zwischen 8 und 9 Uhr ertönte das Glockensignal. Er sei aus seiner Bude herausgetreten, um die Schranken zu schließen. Kurz darauf kam auch schon der Zug. Telephonisch war ihm von der andern Bude keine Mitteilung zugegangen. Beim Heraustreten habe er auf der Strecke in dem dicken Nebel einen kleinen Lichtschein gesehen. Als der Zug vorüber war, habe er Rose, den er persönlich kannte, neben den Schienen bewußtlos und stark blutend gefunden und ihn sofort zu einem Arzt schaffen lassen. Weiter habe er von dem ganzen Vorfall nichts wahrgenommen. Der verletzte Rose, ein 46jähriger Mann, mußte von seiner Frau in den Saal geführt werden. Er hat einen schweren Schädelbruch erlitten und ist infolgedessen fast ganz gelähmt. Er bekundete, an dem betreffenden Abend sei er mit dem Arbeiter Zahn, jeder mit einem Handefuhrwerk, von Spandau gekommen. Unterwegs hatten sie sich auf den Wagen gesetzt. Zahn fuhr voran. Am Uebergang bei Tiefwerder sei die Schranke geöffnet gewesen. Er wisse nur noch, daß er durch die Schranke gefahren sei, was dann mit ihm geschehen, könne er nicht sagen. Einen Zug habe er nicht wahrgenommen. Sein Hund sei bei dem Unfall getötet und er habe 28 Wochen im Krankenhause gelegen und sei ungeheilt entlassen. Der Zeuge Zahn hatte schon den Uebergang passiert, als der Zug vorbeifuhr. Er habe erst geglaubt, Rose sei noch auf der andern Seite, bis ihm jemand zurief, daß jener überfahren sei. Der Nebel sei so stark gewesen, daß man die Laterne, die am Uebergang stehe, auf höchstens 4 bis 5 Schritte habe sehen können. Die Schranke sei offen gewesen, als er über den Nebenweg fuhr. Der Sachverständige, ein Regierungsrat der Königlichen Eisenbahndirektion, hielt eine Fahrlässigkeit für vorliegend. Der Schrankenwärter habe nach seiner Dienstanweisung für rechtzeitige Schließung der Schranken zu sorgen und darauf zu achten, daß niemand auf dem Nebenweg sei. Jeder Schrankenwärter habe einen Fahrplan und müsse im Besitz einer richtig gehenden Uhr sein. Wenn er sich hiernach richte, könne er stets die Schranke rechtzeitig schließen, und der starke Nebel käme gar nicht in Frage. Es sei aber außerdem ein Läutesignal gegeben worden. Dieses ertöne für alle Bedarfszüge, wie der in Frage kommende einer war, und ertöne, nach der Entfernung der Signalstation, in diesem Falle etwa 10 Minuten vor Ankunft des Zuges. Die Bedarfszüge führen zwar nicht immer, ständen aber im Fahrplan und werden angeläutet. Der Angeklagte müsse den Zug aber auch schon auf eine Strecke von 150 Metern gehört haben, und hätte dann noch 5 bis 6 Sekunden Zeit gehabt, die Schranke zu schließen. Diese Zeit wäre daher ausreichend gewesen. Zugeben müsse er, daß die Verhältnisse hier infolge des starken Nebels für den Angeklagten ungünstig lägen. Er hätte aber gerade deswegen die Schranke nach dem Fahrplan schließen müssen, und wenn auch das Publikum 10 Minuten und noch länger an der Schranke hätte warten müssen. Der Angeklagte bemerkte hierzu, daß seit dem Unfall die Bedarfszüge jedesmal besonders angemeldet werden. Wenn dies vorher geschehen wäre, dann würde der Unfall vermieden worden sein. Nach dem Fahrplan könne er sich nicht immer richten, mitunter hätten die Züge Verspätung, und unter Umständen müßte dann die Schranke eine Stunde geschlossen bleiben. Auch die Läutesignale ertönten manchmal erst kurz vor Ankunft des Zuges. Wenn er in seiner Bude einen Kontakt gehabt hätte, wie die nebenliegenden Buden, dann hätte er auch die Schranke rechtzeitig schließen können. Dr. v. Vagedes, der dem Verletzten die erste Hilfe leistete, schilderte die Art der Verletzungen, die nach seiner Ansicht ein dauerndes Siechtum zur Folge haben werden. Der Zeuge Nickel, der früher Schrankenwärter in der Nebenbude war, erklärte, mit dem Angeklagten vereinbart zu haben, bei Ankunft der Züge telephonische Nachricht zu geben. An dem betreffenden Abend sei er aber davon abgekommen, weil er selber viel zu tun hatte. Es verkehrten täglich 96 Züge auf der Strecke. Der Amtsanwalt hielt eine grobe Fahrlässigkeit für vorliegend und sprach die Vermutung aus, daß der Angeklagte geschlafen habe; es sei bedauerlich, daß ein Beamter, der schon solange im Dienst sei, seine Pflicht so grob verletzen konnte. Er beantragte 2 Monate Gefängnis. Das Urteil lautete auf Freisprechung. Der Gerichtshof ist der Ansicht, daß dem Angeklagten keine Fahrlässigkeit zur Last gelegt werden könne. Schuld an dem Unfall sei die Ueberlastung der Strecke. Wenn täglich 96 Züge dort verkehren, dann könne der Angeklagte nicht schon 10 Minuten vor Ankunft eines Zuges die Schranke schließen, sonst müßte ja die Schranke fast den ganzen Tag geschlossen bleiben. Angeklagter, der in seiner Bude keinen Kontakt gehabt habe, hätte sich mit seinem Nachbar verständigt, daß dieser ihm telegraphische Nachricht gäbe, wenn ein Zug komme, was dieser aber an dem Abend nicht getan habe. Das Glockensignal funktioniere auch nicht immer genügende Zeit vorher. Nach dem Fahrplan habe sich der Angeklagte auch nicht richten können, da die Bedarfszüge nicht immer fuhren. Diese hätten wie jetzt angemeldet werden müssen. Die Zeit von 5 bis 6 Sekunden

Diese Nummer ist 12 Seiten stark.