

Weltomer Kreisblatt.

Erscheint
Mittwochs und Sonnabends.

Abonnementspreis:

pro Quartal 1 Mark 10 Pfg.

Abonnements werden von sämtlichen
Post-Anstalten, Briefträgern und den
Agenten im Kreise angenommen.



Insertate
werden in der Expedition:
Berlin W., Potsdamer Straße 26 b.
sowie
in sämtlichen Annoncen-Bureau
und den Agenturen im Kreise
angenommen.

Berlin, den 3. September 1883.

Ein entsetzenerregendes Unglück

hat sich gestern Abend in **Steglitz** zugetragen. Auf Grund der an Ort und Stelle eingezogenen Erkundigungen befinden wir uns in der Lage, über dasselbe zu berichten was folgt

Der Andrang des Publikums zu sämtlichen Zügen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn war am Sonntag mit Rücksicht auf das Sedanfest und das herrliche Wetter ein ganz enormer und namentlich auf dem Steglitzer Bahnhof ein kaum zu bewältigender. Die Passagiere mußten längere Zeit warten, hauptsächlich wegen der ungenügenden Einrichtung des Bahnhofes, die schon wiederholt zu Beschwerden und der Regierung im Frühjahr d. J. Veranlassung gegeben hat, im Staatshaushalts-Stat für den Umbau des Bahnhofes einen Fonds aufzunehmen, der indessen von dem Abgeordnetenhaus gestrichen worden. Gegen 10 Uhr Abends hielt ein Personenzug auf der sogenannten Berliner Seite des Bahnhofes, der nach Berlin bestimmt, aber bereits besetzt war. Die Potsdamer Seite des Bahnhofes war indessen ebenfalls noch von Publikum besetzt, das nach Berlin fahren wollte und bereits längere Zeit auf Beförderung gewartet. Dieses Publikum drang nun, obgleich, wie polizeilich bereits festgestellt, die Barrieren sämtlich geschlossen waren, unter diesen hindurch, um von der unrichten Seite in die Coupées einzudringen. Von mehreren Seiten wurde gerufen, daß ein Zug jeden Augenblick einfahren könne, viele Personen suchten sich, als derselbe in Sicht war, zu retten, aber der von Berlin kommende Courierzug brauste durch das dichte Menschengedränge hindurch, Tod und Verderben verbreitend. 43 Personen wurden nach der Vorbeifahrt des Zuges von den Schienen, theils todt, theils verwundet, aufgefunden. Die letzteren, nur 5 an der Zahl, waren so schwer verletzt, daß ihr Transport zu Wagen in das Elisabeth-Krankenhaus sofort erfolgen mußte.

Einer der Verwundeten starb noch auf dem Transport und eine Dame, die ihre Privatwohnung noch anzugeben vermochte, verlangte in diese geschafft zu werden. **17 Männer, 18 Frauen und 4 Kinder** liegen jetzt, während wir diese Zeilen niederschreiben, **als gräßlich verstümmelte Leichen** in dem Wartesaale, ein furchtbarer, entsetzlicher Anblick. Heute Morgen war die Untersuchungs-Commission, bestehend aus dem Ersten Staats-Anwalt, dem Untersuchungsrichter und einem Vertreter der Eisenbahn-Direction an Ort und Stelle, um den Thatbestand festzustellen. 10 Personen, darunter der Eisenbahn-Betriebs-Secretär Lamprecht und dessen Ehefrau waren bis gegen Mittag bereits von ihren Angehörigen recognoscirt. Daß den Beamten keine Schuld an dem über alle Begriffe entsetzlichen Unglück beizumessen, dürfte außer Zweifel stehen. Angesichts dieser schrecklichen Katastrophe gewinnen die diesjährigen Verhandlungen des Abgeordnetenhauses, betreffend die Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Steglitz, ein so hervorragendes Interesse, daß wir diese Verhandlungen nach dem **amtlichen stenographischen Bericht hier wörtlich** mittheilen zu sollen glauben:

Hauss der Abgeordneten.

Dreihundfünfzigste Sitzung

am Donnerstag, den 19. April 1883.

Die Sitzung wird um 10 Uhr 15 Minuten durch den Präsidenten v. Köller eröffnet.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Wir kommen zu Nr. 1 „für die Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Steglitz“, welche nach den Vorschlägen der Commission wegfallen soll; es liegt aber bereits ein Abänderungsantrag von den Abgeordneten Wolff und Genossen unter Nr. 163 der Drucksachen vor, dahingehend:

Für die Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Steglitz die Summe von 422,000 Mark zu bewilligen.

Ich eröffne die Diskussion und erteile zunächst das Wort dem Herrn Berichterstatter.

Berichterstatter Abgeordneter Dr. Hammacher (Essen): Meine Herren, seit der Feststellung des Commissionsberichtes ist dem Hohen Hause eine mit zahlreichen Unterschriften bedeckte Petition aus Steglitz zugegangen, in der gebeten wird, daß der Staatsregierung der hier geforderte Kredit, entgegen den Beschlüssen der Commission, zur Verfügung gestellt werden möge. Die Petenten heben in besonders lebhaften Farben die Uebelstände hervor, welche aus der Niveauerhebung der bei Steglitz in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes befindlichen Schienenstränge vermittelst der Albrechtstraße hervorgehen. Steglitz ist auf beiden Seiten der Geleise gebaut, der Verkehr von hüben nach drüben ein sehr lebhafter; namentlich müssen die Schienenstränge von den Kindern, die die Schule besuchen, jeden Tag mehrere Male passiert werden.

Außerdem, meine Herren, weist die Petition auf die Bedenken hin, die darin liegen, daß die Passagiere, welche zu den Durchgangszügen nach Potsdam oder Berlin gelangen wollen, mit Lebensgefahr die vor dem Bahnhofgebäude liegenden Stränge überschreiten müssen.

Endlich, meine Herren, erinnere ich Sie an das Ungenügende der Halle, in der sich die Passagiere aufzuhalten haben.

Da überdies seitens der Herren Abgeordneten Wolff und Gremer ein Antrag auf Genehmigung der Regierungs-Vorlage gestellt ist, so halte ich mich für ver-

pflichtet, schon jetzt hervorzuheben, daß die Commission keineswegs die Nothwendigkeit verkannt hat, in den Umständen des Steglitzer Bahnhofes eine Aenderung vorzunehmen. Die Commission war mit der Regierung darin einverstanden, daß die Anlage einer Unterführung der Steglitzer Albrechtstraße im Interesse der Sicherheit des Verkehrs durchaus erwünscht ist. Weiter hat die Commission anerkannt, daß in der Art der Benutzung der von dem Bahnhofe abgewandten Geleise des Steglitzer Bahnhofes und in der Lage dieser Geleise in der That eine Gefahr für diejenigen Passagiere liege, welche die Züge auf jenen Geleisen zu benutzen haben.

Dieser Punkte, über welche in der Commission Meinungsverschiedenheiten mit der Regierung waren, betreffen lediglich den Plan der königlichen Staatsregierung im einzelnen, — zunächst die Absicht, einen Personentunnel anzulegen, der es ermöglicht, von dem jetzigen Bahnhofgebäude aus zu den Zügen auf den von dem Bahnhofe abgelegenen Strängen zu gelangen, ohne daß man Geleise zu überschreiten braucht. Dem gegenüber meinten mehrere Mitglieder der Commission, daß der Verkehr mit jenen Zügen ohne irgend welche Gefahr besser und billiger dadurch ermöglicht werden könne, daß man die betreffenden Passagiere auf den Weg durch die herzustellenden Wegeunterführung hinweist. Zweitens, meine Herren, waren viele Mitglieder der Commission der Ansicht, daß der Plan der königlichen Staatsregierung, den Perron zwischen den beiden Doppelgeleisen zu verbreitern, nicht auf einem absoluten Bedürfnis beruhe, daß vielmehr durch eine Aenderung des Zugverkehrs zwischen Steglitz und Berlin bei den lediglich dem Localverkehr dienenden Zügen dem beschriebenen Uebelstande abgeholfen werden könne. Endlich sagte sich die Commission, daß an sehr vielen Stationen des Landes ähnliche, womöglich noch schlimmere Uebelstände beständen wie in Steglitz, und daß, wenn man jetzt hier in so umfangreicher Weise, wie es die Eisenbahn-Verwaltung beabsichtigt, an einen Umbau herantrete, dadurch für die Staatsregierung die Verpflichtung entstände, in einer unabsehbaren Weise Kosten für den Umbau von Bahnhöfen aufzuwenden, — sie meinte, es läge kein besonders zwingendes Bedürfnis zur sofortigen Umänderung des Steglitzer Bahnhofes vor, und wurde auch durch diese Erwägung bewogen, die Ablehnung der Regierungs-Vorlage vorzuschlagen. Sie hat aber geglaubt, die Staatsregierung werde nach näherer Prüfung in nächster Session einen Plan aufstellen können, der die Erreichung

der Zwecke mit geringeren Mitteln, als sie im Gesetze vorgesehen sind, ermöglichen.

Präsident: Zunächst hat das Wort der Abgeordnete Wolff.

Abgeordneter Wolff: Meine Herren, man kann ja an und für sich der Commission dankbar sein, daß sie die Uebelstände anerkannt hat, welche hinsichtlich des Verkehrs in der Albrechtstraße in Steglitz bestehen, und wenn man lediglich damit genug hätte, daß die Motive, die die Commission zur Ablehnung der 422,000 Mark bestimmt haben, doch im allgemeinen für Steglitz günstig gewesen sind, wenn man damit genug hätte, dann würde ich kein Wort verlieren. Ich glaube aber, wenn diese 422,000 Mark abgelehnt werden, daß wir dann lange warten müssen, ehe uns ein neues, besseres Projekt unterbreitet wird. Ich glaube aber, Ihnen darlegen zu können, daß thatsächlich diese große Summe von 422,000 Mark wohl angebracht ist. Meine Herren, wenn man die Lage von Steglitz bedenkt und insbesondere die Mitglieder des Hauses sich das vergegenwärtigen, so werden Sie bei oberflächlicher Betrachtung darauf hingeführt werden, daß Steglitz eine Lage habe, welche nur geeignet sei, den Vergnügungsverkehr von Berlin zu vermitteln, so zu sagen, daß die Station Steglitz nur „zum Vergnügen der Einwohner“ eingerichtet sei; ich glaube aber, daß das eine sehr irrige Auffassung wäre, denn thatsächlich sind dort Verhältnisse, welche tief eingreifend das ganze Leben der Hauptstadt berühren. Es sind in Steglitz zahlreiche kleine Beamte angesiedelt, welche Abonnements haben, und die Hälfte der Abonnements, welche in Steglitz ausgetheilt werden — es sind etwa 1,912 — sind in Händen von Arbeitern. Meine Herren, gerade diejenigen unter Ihnen, welche sich nicht gerade sympathisch gegen den sogenannten „Wasserkopf“ verhalten, müßten einiges Interesse haben, daß eine so gesunde Institution, wie sie dieses vorstädtische Steglitz darbietet, recht kräftig entwickelt wird. Denn da werden die Elemente abgezogen, welche theilweise uns hier in Berlin sehr hart belasten.

Nun, meine Herren, warum handelt es sich eigentlich bei dieser Vorlage? Es soll einmal die Albrechtstraße, die Hauptverkehrsader in Steglitz selbst, unterfahren werden, ferner eine Wartehalle hergestellt werden, und als Zugang zu derselben ein Personentunnel geschaffen werden. Die Summe von 422,000 Mark muß jedem groß erscheinen. Ich glaube aber, wenn man die Summe in