Morgen-Ausgabe
No. 609 — 57. Jahrgang

Berliner Volks-Zeitung

Beiblatt
Donnerstag, 30. Dezember 1909

Unseren Lesern,

die noch keine ständigen Abonnenten sind,

empfehlen wir ein Abonnement für den **Monat Januar.** Die „Berliner Volks-Zeitung" erscheint in einer Morgen- und einer Abendausgabe, also täglich zweimal, mit einem 16 Seiten starken **reich illustrierten Sonntagsblatt** und einem **täglichen Familienblatt;** sie bietet demnach auch der Hausfrau einen wertvollen Unterhaltungs- und Belehrungsstoff. Die „Berliner Volks-Zeitung" ist die billigste der zweimal täglich erscheinenden deutschen Tageszeitungen großen Stils. Man abonniert bei allen Postanstalten Deutschlands zum Preise von 80 Pfennig monatlich.

In Groß-Berlin bei täglich zweimaliger Zustellung für 75 Pfennig monatlich

in der Expedition, Jerusalemerstraße 46—49, sowie bei deren sämtlichen Filialen.

48,600 Abonnenten.

Aus der Berliner Geschichte 1909.

III.

Am 1. Juli verlor Berlin einen Mann, der für den Schmuck der Stadt außerordentlich hervorragendes geleistet hat: den Gartendirektor Mächtig. Er hatte ein Menschenalter hindurch an der Spitze der Berliner Gartenverwaltung gestanden. — Am 7. fand der Meineidsprozeß gegen den Fürsten Eulenburg in neuer Auflage vor dem Schwurgericht des Landgerichts I unter Vorsitz des Landgerichtsdirektors Kangow statt. Da der Angeklagte nach dem Gutachten der medizinischen Sachverständigen verhandlungsunfähig war, mußte der Prozeß „auf unbestimmte Zeit" vertagt werden. — Am 18. im Hofe des Strafgefängnisses zu Plötzensee fand am 6. die Hinrichtung des Raubmörders Rudolf König aus Luckenwalde statt, der im September 1908 im Walde bei Baruth seinen Freund Albert Fiebelkorn ermordet und beraubt hatte. — Am 18. Juli ereignete sich das entsetzliche Massenunglück auf der neu eröffneten Radrennbahn Botanischer Garten, wobei sieben Menschen den Tod fanden und zahlreiche schwere Verletzungen vorkamen. — Fürst und Fürstin v. Bülow verließen am 18. Berlin. Tausende von Personen winkten ihnen Abschiedsgrüße zu. — Am 21. verstarb der bekannte Literarhistoriker Gustav Karpeles im Alter von 60 Jahren. — In der letzten Woche des Monats wurden die grausamen Mißhandlungen bekannt, denen Berliner Fürsorgezöglinge in der Anstalt Mielczyn bei Posen ausgesetzt waren. Die Angelegenheit bildete längere Zeit den Gegenstand der öffentlichen Diskussion und veranlaßte die städtische Verwaltung im November endlich, den mit der Anstalt geschlossenen Vertrag aufzuheben und die in der Anstalt untergebrachten Zöglinge herauszunehmen.

Am 1. August fand im Kaiser-Friedrich-Museum ein mit größter Frechheit ausgeführter Einbruchsdiebstahl statt, bei dem mehrere sehr wertvolle Kunstgegenstände gestohlen wurden. Als Täter wurde am 3. der 19jährige Musiker Waldemar Döring festgenommen und am 28. August zu drei Jahren Gefängnis verurteilt. — In der Gerichtstraße 60 verübte in der Nacht zum 2. August der Kutscher Ernst Wolff einen Totschlag an der Prostituierten Berlha Schneider. Motiv: Streit um 2 Mark! — Eine suchtbare Tat wurde am 14. auf dem Bahnhof Friedrichstraße von dem geisteskranken Kaufmann Julius Köbting verübt. Dieser gab seiner ihn begleitenden Ehefrau plötzlich einen solchen Stoß, daß sie vor einem einfahrenden Zug auf die Schienen stürzte. Sie wurde überfahren und erlitt so schwere Verletzungen, daß sie nach kurzer Zeit verstarb. — Am 15. wurde die Rennbahn im Botanischen Garten, die seit dem Unglücktage geschlossen war, wieder eröffnet. — Am 17. stand ganz Berlin im Zeichen einer großen Wasserkalamität, die durch den Bruch eines Hauptrohres des Berliner Wasserwerks Westend hervorgerufen war. Berlin erhielt infolgedessen zwei Stunden hindurch kein Wasser. Noch eine zweite Wasserkalamität verursachte an demselben Tage ein Wolkenbruch, der alle niedrig gelegenen Straßen vollständig unter Wasser setzte. — Ein schweres Unglück ereignete sich am 19. auf der Ringbahn zwischen den Stationen Schöneberg und Ebersstraße. Dort stürzte ein hoher Montagekran der Schöneberger Gasanstalt auf einen Südringzug, zertrümmerte teilweise einen Wagen und verletzte drei Personen. — Die zahnärztliche Woche versammelte über 2000 Vertreter der Zahnheilkunde zu ernster Beratung in Berlin. — In der letzten Augustwoche stand Berlin völlig unter dem Eindruck der bevorstehenden Ankunft Zeppelins. Am 29. war dann der große Zeppelin-Tag, an dem Hunderttausende dem Grafen Zeppelin ihren Gruß in die Lüfte hinauf sandten. — An demselben Tage wurde die neue Garnisonkirche, die an der Stelle der im April 1908 abgebrannten alten Kirche erbaut ist, in Gegenwart der kaiserlichen Familie feierlich eingeweiht.

Der Polizeipräsident von Berlin, Ernst v. Stubenrauch, der erst wenige Monate vorher sein Amt übernommen hatte, verstarb am 4. im Alter von 57 Jahren. — In der ersten Hälfte des September feierte Orville Wright mit seinen Flugversuchen auf dem Tempelhofer Felde große Triumphe. — Ein blutiges Drama spielte sich am 13 im Hause Wilsnackerstraße 21 ab. Der dort wohnende Droschkenkutscher Albert Meyer erschlug seine Ehefrau im Streit mit einem Küchenbeil und stellte sich dann selbst der Polizei. — Eine wichtige Verkehrsangelegenheit wurde am 15. im Polizeipräsidium entschieden: das Projekt der städtischen Nord-Südbahn wurde genehmigt. — Am 17. verstarb plötzlich der bekannte Vortragsmeister und Lehrer der Redekunst Alexander Strakosch im Alter von 63 Jahren. — In den Ausstellungshallen am Zoo wurde am 18. die Jubiläumskochkunstausstellung eröffnet, deren kulinarischen Schätze ungeteilte Bewunderung erregten. — Der Aviatiker Hubert Latham flog mit seinem Aeroplan zum ersten Male auf dem Tempelhofer Felde auf. Der Aufstieg bildete das Vorspiel zu der am 26. begonnenen großen Berliner Fliegerwoche in Johannistal. — Am 24. wurden die Theaterkreise von der Nachricht überrascht, daß Hedwig Wangel, die ausgezeichnete Darstellerin des „Deutschen Theaters" aus religiöser Exaltation plötzlich den Entschluß gefaßt hatte, die Bühne auf immer zu verlassen. — Am 27. abends befand sich ein großer Teil Berlins völlig im Dunkeln. Durch eine Störung bei den Berliner Elektrizitätswerken erlosch plötzlich die gesamte Beleuchtung in der gesamten Friedrichstadt.

Nachspiel zur Eisenbahnkatastrophe in Böhmen.

Gablonz, 28. Dezember.

Die Eisenbahnkatastrophe in Böhmen hat ein weiteres Opfer gefordert. Der hiesige Tischlermeister Wondra, der an dem Eisenbahnunglück in Ubersko beteiligt war, aber unverletzt blieb, ist heute nachmittag auf der Straße **plötzlich wahnsinnig geworden.** Der Bedauernswerte glaubt, daß ihm die Hände und die Füße abgefahren seien.

Der orkanartige Sturm

des gestrigen Spätnachmittags hat trotz der kurzen Dauer in Berlin und Umgegend großen Schaden angerichtet. An zahlreichen Stellen wurden Scheiben zertrümmert, Bäume entwurzelt, Firmenschilder gelockert, Fensterbretter abgerissen, Bauzäune umgeworfen usw. Zu einer Katastrophe hätte es leicht in der Kaiserin Augusta-Allee zu Charlottenburg kommen können. Auf einem Neubau zwischen der Keplerstraße und dem Habsburger Ufer waren Arbeiter damit beschäftigt, einen hölzernen Fahrstuhl zu errichten, auf dem die Steine und das Baumaterial emporbefördert werden sollten. Als der Sturm ausbrach, war der Fahrstuhl bis zur Höhe des dritten Stocks aufgebaut. Da die Gewalt des Sturmes sich von Minute zu Minute vergrößerte, hegte der Polier Bedenken und ordnete an, daß sämtliche Arbeiter den Bau sofort verließen. Wenige Augenblicke später neigte sich der hölzerne Fahrstuhl und stürzte krachend um. Die Trümmer fielen auf den Straßendamm der Kaiserin Augusta-Allee, der aber infolge des Unwetters an dieser Stelle gerade menschenleer war. Auch Fuhrwerke hielten nicht dort, so daß Personen nicht verletzt wurden. Dagegen rissen die schweren, mit voller Wucht niederstürzenden Holzteile beide Drähte von der Oberleitung der Großen Berliner Straßenbahn durch. Die Folge hiervon war eine fast zweistündige Verkehrsstörung. Sämtliche Wagen der Linien 5, 8 und 18 wurden durch andere Straßenzüge umgeleitet, bis gegen 5 Uhr nachmittags die Reparaturarbeiten beendet waren. Der Bau wurde einstweilen polizeilich gesperrt, um erst die genaue Ursache festzustellen. Ohne Zweifel hat aber lediglich der Sturm den Einsturz herbeigeführt.

Eine größere Betriebsstörung als Folge des heftigen Sturmes entstand gestern nachmittag auch auf der Berlin-Stettiner Bahn, die erst vor kurzem, wie berichtet, umfangreiche Störungen zu verzeichnen hatte. Diesmal waren zwischen den Stationen Zepernick und Bernau durch den Sturm zwei große Telegraphengestänge umgerissen worden, die quer über beiden Gleisen lagen. Da hierdurch die telegraphischen Verbindungen teilweise auch unterbrochen waren, so mußte der Verkehr nach beiden Richtungen zuerst gesperrt werden. Erst nach fast einstündiger Unterbrechung konnte der Betrieb in der Richtung Berlin—Stettin wieder aufgenommen werden, während die ankommenden Züge noch größere Verspätungen erlitten.

Der Ausbau von Groß-Berlin.

Erschließung des Schöneberger Westgeländes.

In einer Geheimsitzung verhandelte gestern abend die Schöneberger Stadtverordnetenversammlung über die bauliche Erschließung des umfangreichen Geländes zwischen der Ringbahn, Sponholzstraße und der Wannseebahn und des gesamten Westgeländes. Der Magistrat teilte in der geheimen Sitzung mit, daß er bei Beratung des neuen Etats sich davon überzeugt hat, daß die bauliche Entwickelung der Stadt Schöneberg in den letzten Jahren nicht in dem Maße fortgeschritten ist, wie die städtischen Körperschaften in früheren Jahren bei der Beratung verschiedener Projekte und bei den hierbei aufgestellten Berechnungen über das Steueraufkommen angenommen haben. Besonders auffallend ergab sich dies bei der Aufstellung des ersten Betriebsetats für die Untergrundbahn. Die seinerzeit aufgestellten Frequenzberechnungen gingen von der Ansicht aus, daß das Westgelände bei der Eröffnung der Untergrundbahn fast völlig bebaut sein würde. Gegenüber dieser Annahme sind die Tatsachen weit zurückgeblieben. Der Magistrat erachtet es deshalb als dringend notwendig, die bauliche Entwickelung der Stadt Schöneberg intensiver zu fördern, um einerseits das Steueraufkommen und damit zugleich die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt auf der bisherigen Höhe zu erhalten, und um andererseits die in Aussicht stehenden hohen Zuschüsse zum Betriebe der Untergrundbahn zu mindern. Der Magistrat hat infolgedessen ein Programm aufgestellt, das er in der gestrigen geheimen Sitzung vorlegte. Das Programm bildet eine Richtschnur für die Erreichung des erwähnten Zieles unter Festlegung bestimmter Fristen. Es soll dahin gestrebt werden, daß das gesamte große Westgelände bei Eröffnung der Schöneberger Untergrundbahn mindestens baureif hergestellt und für den Verkehr freigelegt ist.

Der Magistrat hat in seinem geheimen Programm unter anderem folgendes festgelegt: Die von den städtischen Körperschaften beschlossene Regulierung der Martin Lutherstraße zwischen dem Rathausplatz und der Straße R soll im kommenden Frühjahr ausgeführt werden; die Straßenbahnlinien, die jetzt in der Martin Lutherstraße ihren Endhaltepunkt haben, sollen nach der Hauptstraße und dem Friedenauer Ortsteile durchgeführt werden. Die Pflasterung der Straße R und der Erfurterstraße ist sofort vorzunehmen; die Arbeiten sind derart zu fördern, daß die Pflasterung bereits im Frühjahr 1910 bis auf den am Untergrundbahnhof „Stadtpark" belegenen Teil zur Ausführung gelangt. Wegen desjenigen Teiles des Westgeländes, der zwischen der Straße R und der Ringbahn liegt, und der noch den bäuerlichen Besitzern gehört, ist mit den Besitzern sofort in Verhandlungen über die freiwillige Freilegung, Uebereignung und Pflasterung der im Bebauungsplan vorgesehenen Straßen zu treten. Sofern diese Verhandlungen bis Mitte Januar 1910 zu keinem befriedigenden Ergebnisse geführt haben, ist die Enteignung im Dringlichkeitsverfahren zu betreiben mit dem Ziele, daß das Straßenland bis zum Frühjahr 1910 frei wird. Ferner ist dahin zu streben, daß die Anlegung und Pflasterung dieser Straßen spätestens mit der Eröffnung der Untergrundbahn beendet sind. Es ist dahin zu wirken, daß der tote Arm der Ringbahn zwischen den Bahnhöfen Ebersstraße und Wilmersdorf bis zum kommenden Sommer beseitigt und das frei werdende Gelände bis dahin von der Stadt Schöneberg erworben wird. Die definitive Anlage der Innsbruckerstraße zwischen der Hauptstraße und der Wannseebahn ist sofort vorzubereiten mit dem Ziele, daß die Pflasterung mit Asphalt auf Kosten der Stadt im Herbst nächsten Jahres zur Durchführung gelangt. Vor Ausführung dieses Straßenteiles ist die Verlängerung des Untergrundbahntunnels von der Ringbahn bis an die hinter der Wannseebahn geplante Einschnittbahn in das Südgelände hinein durchzuführen. Die in Aussicht genommene Unterführung der Wannseebahn ist bis zum Sommer 1911 durchzuführen. Die notwendigen Anleihemittel sind der in Vorbereitung befindlichen neuen Stadtanleihe zu entnehmen. Die Parzellierung des der Stadt gehörenden Baugeländes ist sofort in Angriff zu nehmen. Sie soll einem künstlerisch hervorragenden Privatarchitekten übertragen werden. Die Auswahl dieses Architekten erfolgt durch eine gemischte Deputation, bestehend aus fünf Magistratsmitgliedern und zehn Stadtverordneten. Dieser Deputation wird das gesamte Parzellierungswerk zur selbständigen Ausführung übertragen. Die Parzellierung muß zum Herbst 1910 beendet sein. Die Deputation wird ermächtigt, die entstehenden Kosten bis zur Höhe von 20,000 Mark dem Grunderwerbsfonds zu entnehmen und selbständig zu verwenden. Bei der Parzellierung sollen geeignete Bauplätze für eine neue höhere Mädchenschule und für eine neue Gemeindedoppelschule vorgesehen werden.

Das Verfahren für die endgültige Genehmigung und Festsetzung des Bebauungsplanes zwischen Ringbahn, Hauptstraße, Sponholzstraße und Wannseebahn ist derart zu beschleunigen, daß die Aufschließung dieses Geländes spätestens im Frühjahr 1911 möglich wird. Die Freilegung der Straßen zwischen der Holbeinstraße und Innsbruckerstraße ist von den Besitzern zu beanspruchen; ist diese Freilegung nicht innerhalb Monatsfrist nach erfolgter Feststellung des Bebauungsplanes erfolgt, so ist die Enteignung im Dringlichkeitsverfahren durchzuführen. Im Hinblick auf die große Arbeitslast, die der Tiefbauverwaltung durch die beschleunigte Durchführung der Projekte und durch die sich hieran anschließende bauliche Erschließung des Südgeländes erwachsen wird, hat der Magistrat beschlossen, einen Bauinspektor, der im Städtebau künstlerische Befähigung und reiche Erfahrung in der praktischen Aufteilung des Geländes besitzt, anzustellen. In der gestrigen geheimen Sitzung verwies die Stadtverordnetenversammlung die Vorlage des Magistrats an einen Ausschuß.

In den Händen eines Erpressers.

Mit welcher Unverfrorenheit Erpresser mitunter vorgehen, zeigte eine Verhandlung, mit der sich gestern die dritte Strafkammer des Landgerichts I unter Vorsitz des Landgerichtsdirektors Lieber zu beschäftigen hatte. Angeklagt waren wegen Vergehens gegen § 175 und wegen Diebstahls der „Schneider" Max Minuth und wegen Vergehens gegen denselben Paragraphen der Kaufmann Kasparin Koskel.

Der Angeklagte Koskel, der eine elegant eingerichtete Junggesellenwohnung innehat, wurde eines Abends vor mehreren Jahren von dem damals 19jährigen Minuth auf der Straße angesprochen. Er ließ sich verleiten, dem jungen Mann, der ihm mit beweglichen Worten sein Elend schilderte, in seiner Wohnung Obdach zu gewähren. Am nächsten Morgen schon ließ Minuth die Maske fallen und entpuppte sich als ein gemeingefährlicher Erpresser. Er behauptete, daß sich K. in der Nacht an ihm vergangen habe und drohte mit einer Anzeige, wenn K. ihm nicht weiter aufnehme. Aus Furcht vor Unannehmlichkeiten erfüllte K. den Wunsch des Angeklagten, der sich von nun an völlig in der Wohnung einmietete und als Herr darin schaltete und waltete. Der willensschwache K. geriet mit der Zeit vollständig unter den Einfluß des jungen Erpressers und wagte auch nicht Einspruch dagegen zu erheben, als Minuth eines schönen Tages die sämtlichen Kleidungsstücke und Wertsachen des K. versetzte. Er löste die Sachen stillschweigend wieder ein und ließ sich fast täglich um größere und kleinere Geldbeträge schröpfen. Dieses kaum glaubliche Verhältnis hätte vielleicht noch länger gedauert, wenn Minuth nicht am 15. September d. J. folgenden Streich ausgeführt hätte. Er ging zu einem in der Nähe wohnenden Trödler und bot diesem während der Abwesenheit des K. die gesamte Wohnungseinrichtung zum Kaufe an. Nachdem er schriftlich versichert hatte, daß die sämtlichen Möbel und Kunstgegenstände sein Eigentum wären, ließ der Pfandleiher die Sachen sofort abholen und zahlte an Minuth eine größere Summe aus, mit der dieser spurlos verschwand. Als K. bald darauf zurückkehrte und nur noch die kahlen Wände vorfand, erstattete er Anzeige in der Meinung, daß während seiner Abwesenheit Einbrecher in der Wohnung gehaust hätten. Die Kriminalpolizei ermittelte jedoch bald den wahren Sachverhalt und sorgte dafür, daß der gefährliche Erpresser schon am nächsten Tage hinter den schwedischen Gardinen saß. — Staatsanwalt Assessor Reiner beantragte gegen Minuth eine Gefängnisstrafe von anderthalb Jahren und gegen den Angeklagten K. sechs Monate Gefängnis. Rechtsanwalt Dr. Donig beantragte für K. eine möglichst milde Strafe, da dieser das Opfer eines gemeingefährlichen Erpressers geworden sei und durch fortgesetzte hohe Geldopfer schon schwer genug bestraft sei.

Das Gericht hielt es für angebracht, den Angeklagten Minuth auf möglichst lange Zeit unschädlich zu machen. Das Urteil gegen ihn lautete deshalb auf zwei Jahre und sechs Monate Gefängnis. Gegen K. wurde auf einen Monat Gefängnis erkannt.

Die Ueberfälle auf Reisende.

Eingaben an den Minister.

Der Verband kaufmännischer Vereine Oberschlesiens gibt folgendes bekannt:

„Der am 11. Dezember in dem Eilzuge 9 aus Berlin kurz vor Bahnhof Beuthen O./S. gegen 9 Uhr abends erfolgte Ueberfall auf eine in einer Abteile zweiter Klasse alleinreisende Dame und deren Beraubung bringt wiederum die Gefahr in Erinnerung, die das Wagensystem von gegeneinander geschlossenen Abteilen verursacht. Wir sind wegen der Umgestaltung dieser Wageneinrichtung beim Minister der öffentlichen Arbeiten in Berlin bereits wiederholt vorstellig geworden, und zwar haben wir unterm 14. September 1908 in einer auch andere Einrichtungen behandelnden Eingabe unter anderem ausgeführt:

Zu den erforderlichen Verbesserungen zählen wir vornehmlich die Herstellung von Verbindungen der einzelnen Abteile im Innern der Waggons, um den Reisenden eine im gesundheitlichen Interesse liegende größere Bewegungsmöglichkeit zu bieten und ihre Sicherheit besser zu gewährleisten, als in den gegeneinander abgeschlossenen Abteilen. Es liegt nahe, daß in den mit einem Durchgang versehenen Waggons der einzelne Reisende mehr unter dem natürlichen Schutze einer größeren Anzahl Mitreisender steht, als dies in den häufig nur von vereinzelten Reisenden besetzten geschlossenen Abteilen der Fall sein kann. Eine durchgreifende und allgemeine Anordnung der von uns empfohlenen und in den D-Zügen bereits bestehenden Wageneinrichtungen würde in bezug auf die Sicherheit und Bequemlichkeit des Reiseverkehrs wesentlich größere Vorteile mit sich bringen als eine etwaige Aenderung der Notbremsen, die nach Zeitungsnachrichten in Erwägung gezogen sein soll. Wenn nun auch die vorhandenen Abteilwaggons sich nicht ohne weiteres mit einer Einrichtung versehen lassen dürften, welche einen Durchgang durch den ganzen Zug, ähnlich der Einrichtung in den D-Zügen, ermöglicht, so könnte wohl immerhin eine Umgestaltung der älteren Personenwagen wenigstens in der Weise herbeigeführt werden, daß zwischen den beiden mit inneren Türen zu versehenden Endabteilen ein Seitengang hergestellt werde, der auf diese Weise sämtliche Abteile jedes Waggons unterenander verbindet. Die hierdurch verloren gehenden Sitzplätze werden andererseits durch die Verringerung der Bedürfnisanstalten wiedergewonnen, denn in einem Durchgangswagen genügen erfahrungsmäßig eine bis zwei derartige Gelegenheiten, während sie sonst fast in jedem einzelnen Abteile erforderlich sind.

Es verkehren ja auch bereits in Personen- und Eilzügen vielfach Waggons, in denen je zwei Abteile miteinander verbunden sind. Schon diese Einrichtung bietet einen, wenn auch unvollkommenen Teil der von uns hervorgehobenen Vorzüge, die sich naturgemäß mit der weiteren Ausgestaltung dieser Einrichtung vervollständigen würden. Die Nützlichkeit der letzteren ist übrigens durch die Berliner Stadtbahn im vollen Umfange erbracht worden. Seitdem auf ihr die Abteile der einzelnen Wagen untereinander verbunden sind, haben die früheren Gefährdungen, welchen namentlich weibliche Reisende ausgesetzt waren, ganz aufgehört. Des ferneren wird jetzt einer Ueberfüllung der einzelnen Abteile durch den ausgleichenden Verkehr im Inneren der Waggons besser