Morgen-Ausgabe
No. 443 – 61. Jahrgang

Berliner Volks-Zeitung

Erstes Beiblatt
Sonntag, 21. September 1913

Lokales

Die erste preußische Eisenbahn.

Berlin – Zehlendorf.

Morgen kann die Potsdamer Bahn in diesem an Gedenktagen überreichen Jahre stolz auf den Tag zurückblicken, an dem vor 75 Jahren zum ersten Male ein „Dampfwagen", so nannte man damals die Lokomotiven, auf den Gleisen der neuerbauten Bahn zwischen Berlin und Potsdam dahinrollte. Es war die erste Eisenbahn in Preußen, nachdem Ende Dezember 1835 Bayern mit der Linie Nürnberg—Fürth und 1837 Sachsen mit der Linie Leipzig—Dresden in Deutschland vorangegangen waren.

Schon im Jahre 1833 hatte ein Dr. Stubbe eine Eingabe an die preußische Regierung gerichtet, die die Einrichtung einer regelmäßigen Dampfwagenfahrt von Naumburg über Halle, Merseburg, Wittenberg, Potsdam, Berlin, Frankfurt a. O. nach Breslau bezweckte. Wie man sieht, hatte der Mann nicht geringe Absichten. Die Regierung erklärte, keine Entscheidung treffen zu können, „ehe sie nicht die vollkommene Ueberzeugung von der allgemeinen Nützlichkeit der Anlage gewonnen habe." Man denke! Die preußische Regierung Anno 33! Damit war dies Projekt erledigt. Derselbe Unternehmer versuchte es nochmals mit einem auf die kurze Strecke Berlin—Potsdam zusammengeschrumpften Plane. Nun forderte man von ihm genaue Baupläne und Entwürfe über die künftige Gestaltung des Aktienunternehmens, die Geldbeschaffung, die Kosten des Baues und die voraussichtlichen Einnahmen. Das genügte, um dem guten Manne den Mut zu rauben. Er verschwand aus der Entstehungsgeschichte der ersten preußischen Bahn, wie auch ein zweiter Bewerber um die Genehmigung zum Bau, der Dr. Schumann. Die Ansichten, die er in der Begründungsschrift seines Antrages entwickelte, sind durch den Gang der Ereignisse vollauf bestätigt worden; sie unterscheiden sich wohltuend von den Gutachten, die gewisse Behörden nur wenige Jahre vorher über die Anlage von Eisenbahnen ausgesprochen hatten.

Dazwischen tauchte wieder ein neuer Plan auf. Man wollte die Bahn über Magdeburg nach Hamburg führen und von Magdeburg eine Verbindungslinie nach Leipzig. Die Berliner Kaufmannschaft widersprach heftig, denn sie fürchtete die Ablenkung des über Berlin gehenden Hamburger Güterverkehrs nach Magdeburg. Schließlich erhielt ein dritter Bewerber, der Justizkommissar Robert, die Genehmigung zur Vornahme der Nivellierung des Geländes. In aller Stille entwarf danach der Geheime Oberbaurat Crelle den ganzen Bauplan. Dieser sowie ein ausführlicher Betriebsplan und eine Uebersicht über Kosten und Einnahmen wurden dem Könige vorgelegt, worauf dieser die vorläufige Erlaubnis zum Beginn der Vorarbeiten erteilte. Der Kriegsminister und der Finanzminister hatten sofort zugestimmt. Der Generalpostmeister v. Nagler hatte als Entschädigung für den drohenden Einnahmeausfall unter anderem die freie Beförderung sämtlicher Postsachen verlangt. Daraus hat sich die bis auf den heutigen Tag bestehende gebührenfreie Beförderung der Post auf allen deutschen Bahnen entwickelt.

Ursprünglich hatte man gezögert, dem Unternehmen das Enteignungsrecht zu verleihen. Aber die Erwägung, daß die ins Unsinnige gesteigerten Forderungen der Anlieger das ganze Unternehmen in Frage stellen würden, veranlaßten den König, von dem früheren Standpunkt seiner Berater abzugehen. Am 26. Februar 1836 trat in der Mohrenstraße, im späteren Englischen Hause, die erste Generalversammlung zusammen. Dort beschloß man, die ursprünglich nur bis zum Schafgraben (Landwehrkanal) geplante Bahn bis nahe an das Potsdamer Tor zu verlängern. Auch erteilte die Versammlung die Genehmigung zum Bau einer höheren Kirchhofsmauer, die die Dreifaltigkeitsgemeinde gefordert hatte. Das Mauer steht zum Teil noch heute. Außerdem wurden noch jährlich 40 Taler an die Kirchenkasse gezahlt wegen des befürchteten Einnahmeausfalls.

Am 23. September 1837 bestätigte der König endgültig das Statut der Gesellschaft. Nun ging es ans Werk, und man muß sagen, daß die Arbeiten verhältnismäßig flott vonstatten gingen. Bei Stephenson in Newcastle wurden sechs Dampfwagen bester Qualität bestellt. Auch die ersten „Bahnkutschen" (Personenwagen) und „Bahnkarren" (Güterwagen) kamen aus England. Später bezog man nur die Radgestelle von dort und baute die Wagenkasten selbst. Die Bauzeit betrug rund vierzehn Monate bis zur Vollendung der ganzen Strecke. Die Eröffnung der Strecke Berlin—Zehlendorf fand schon am 22. September 1838 statt. Von diesem Tage datiert der Betrieb der preußischen Eisenbahnen. Die Fertigstellung der ganzen Strecke verzögerte sich bis zum 29. Oktober.

In Scharen strömten die Berliner zum Potsdamer Tor, um das Weltwunder anzustaunen und zu probieren. Die Befürchtungen wegen der Ertragsfähigkeit der Bahn waren mit einem Schlage verschwunden. Die Bahnwagen unterschieden sich erheblich von unseren heutigen. Ein Teil war gänzlich offen. Bald entschloß man sich, leichte Dächer aus Segeltuch und später feste Dächer anzubringen. Sechs Fahrten in jeder Richtung wurden ausgeführt, jede dauerte eine gute Stunde.

Das Bahnhofsgebäude befand sich an der Straße, die heute zum Potsdamer Ringbahnhof führt. Neben dem Kirchhof nach Westen lag noch ein Privatgrundstück, so daß die Einfahrt nur schmal war. Weiter hinten lagen die Güter-, Lokomotiv- und Wagenschuppen und die Rangiergleise.

Die eigentliche Berlin—Potsdamer Bahn hörte als solche schon im Jahre 1844 auf zu bestehen. Die Potsdam—Magdeburger Eisenbahngesellschaft kaufte sie für eine Million Taler auf, um ihre Bahn in Berlin beginnen lassen zu können. Im August 1846 war die Bahn bis zur Elbe fertig und als zwei Jahre später die Elbbrücke vollendet wurde, war durch die inzwischen entstandenen mitteldeutschen Bahnen ein Schienenweg von Berlin bis Paris fertig. Der heutige Bahnhof stammt aus dem Anfang der siebziger Jahre. Am 1. April 1880 wurde auch die Potsdamer Bahn Staatsbahn. Was die Potsdamer Bahn mit der von ihr abgezweigten Wannseebahn seit Einführung des Vorortstarifes für den Berliner Verkehr bedeutet, bedarf keiner näheren Beleuchtung.

Das Eisenbahn-Unglück auf dem Bahnhof Jannowitzbrücke

wird nunmehr am nächsten Dienstag und Mittwoch den Gegenstand umfangreicher Verhandlungen vor der vierten Strafkammer des Landgerichts I unter Vorsitz des Landgerichtsdirektors Hofmeister bilden. Die gegen den Eisenbahngehilfen Franz Yandi gerichtete Anklage lautet auf fahrlässige Tötung und Körperverletzung unter Verletzung der Berufspflicht.

Das Unglück hatte sich am 30. Oktober 1912, morgens 7¼ Uhr auf dem Stadtbahngleise des Bahnhofs Jannowitzbrücke ereignet. Dort war ein Nordringzug auf einen Vorortzug aufgefahren. Durch den Anprall entgleisten vier Wagen des Vorortzuges und drei Wagen des Nordringzuges, und es wurden gegen 70 Personen zum Teil schwer verletzt. Einer der Verletzten ist noch an demselben Tage gestorben. Der Grund zu dem Zusammenstoß ist in unrichtiger Signalstellung zu suchen, und die Schuld an dieser wird dem Angeklagten aufgebürdet, während dieser die Schuld von sich abwälzt und unzulängliche technische Einrichtungen für das Unglück verantwortlich macht.

Rechtsanwalt Dr. Puppe hat als Verteidiger des Angeklagten in umfangreichen Schriftsätzen und unter Berufung auf sachverständige Persönlichkeiten folgendes behauptet: Der Vorortzug sei mit einigen Minuten Verspätung in den Bahnhof Jannowitzbrücke eingelaufen, und es sei infolge unrichtigen Funktionierens der elektrischen Leitung das Ausfahrtssignal auf Halt gefallen, so daß der Vorortzug nicht ausfahren konnte. Hierdurch allein sei das Unglück verursacht worden. Ueber diese Frage und die weitere Frage, ob sich der Angeklagte der Verletzung von Dienstvorschriften schuldig gemacht und endlich über die Frage, ob die vorhanden gewesene Blockeinrichtung imstande war, die Sicherung des Betriebes im weiteren Umfange zu gewährleisten, wird es zu eingehenden eisenbahntechnischen Erörterungen kommen. Am Mittwoch früh 7 Uhr 30 Minuten soll eine Besichtigung der Oertlichkeit (Station Jannowitzbrücke) von Gerichts wegen stattfinden.

Die Kronprinzessin ist gestern nach Berlin zurückgekehrt. Der Schnelldampfer „Kronprinzessin Cäcilie" passierte den Rote-Sand-Leuchtturm um 2 Uhr 30 Minuten, Hoherweg 2 Uhr 58 Minuten und kam in Bremerhaven um 4 Uhr an. Um 4 Uhr 50 Minuten reiste die Kronprinzessin mit Sonderzug nach Berlin ab.

Der neue Westhafen. Unter dem Vorsitz des Stadtrats Jacoby fand gestern vormittag eine Sitzung der städtischen Hafendeputation im Stadtverordnetensitzungssaal des Berliner Rathauses statt, der außer den Mitgliedern noch etwa hundert Vertreter des Handels und der Industrie, darunter Mitglieder der Aeltesten der Kaufmannschaft und der Berliner Handelskammer beiwohnten. Stadtbaurat Krause berichtete eingehend an der Hand von zahlreichen Plänen und Zeichnungen über das Projekt des Westhafens bei Plötzensee. Die von verschiedenen Seiten gestellten Anfragen wurden nach dem Vortrage vom Stadtbaurat Krause beantwortet und die Wünsche der Interessenten entgegengenommen. Aus dem Vortrag war zu entnehmen, daß der Westhafen in seiner Anlage und Ausdehnung den Osthafen noch übertreffen wird. Die Vorarbeiten sind so weit gediehen, daß mit den Arbeiten begonnen werden kann.

Das neue Marineluftschiff „L 2" in Johannisthal.

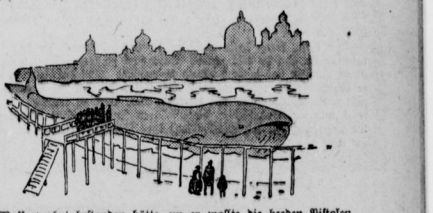
Das Marineluftschiff „L 2", das gestern nachmittag 4 Uhr 30 Minuten nach erfolgreicher Fahrt in Johannisthal gelandet ist, wurde auf Grund der Probefahrtergebnisse von der Abnahmekommission in den Besitz der kaiserlichen Marine übernommen.

Am gestrigen Nachmittag um 4 Uhr 30 Minuten ist das neue Marineluftschiff „L 2", von Friedrichshafen kommend, nach 10½stündiger Fahrt in Johannisthal glatt gelandet.

In Johannisthal hatte sich ein zahlreiches Publikum eingefunden, um der Landung des neuen Luftschiffes beizuwohnen. Auf der Mitte des Feldes, wo eine Kompagnie des dritten Garderegiments zu Fuß und die in der Halle stationierten Seesoldaten Aufstellung genommen hatten, wehte eine mächtige Flagge, und kleine Fähnchen flankierten den Weg bis zur Halle. Vom Reichsmarineamt hatten sich mehrere Offiziere eingefunden, die das Schiff im Empfang nehmen sollten. Die zwischen den beiden Luftschiffhallen erbaute Teilgunkenstation arbeitete unablässig und gab dem „L 2" dauernd Berichte über die Wetterlage. Ueber dem Felde lag ein leichter Nebel, der sich nach oben hin stark verdichtete, so daß die Orientierung schwierig war. Kurz vor 4 Uhr hatte „L 2" Berlin erreicht, das er längere Zeit überflog. Dann nahm der Führer, Kapitän Glund, Richtung auf Johannisthal, wo das Marineluftschiff punkt 4 Uhr sichtbar wurde. In etwa 800 Meter Höhe kam „L 2", dessen weißschimmernder Rumpf sich nur wenig von den grauen Regenwolken abhob, schnell heran. Ueber der Halle ging das Schiff tiefer, und nach einem Umkreisen des Flugplatzes, wobei es von Stiploschek auf einer Jeannintaube begleitet wurde, senkte es sich langsam zur Erde. Die hinteren Propeller hörten zu arbeiten auf, und mit Hilfe der vorderen Schrauben ging der Ballon so tief herab, daß die Hilfsmannschaften die Haltetaue ergreifen konnten. Dann ging es auf die Halle zu, und nach einer Viertelstunde lag der Luftriese fest verankert in seiner Halle. Der Führergondel, die ganz vorn an der Spitze liegt und an der sich ein mächtiger Scheinwerfer befindet, entstiegen Kapitän Glund und die Herren der Abnahmekommission. Der Flug war teilweise recht schwierig, da dichte Nebel jede Orientierung unmöglich machten. Trotzdem wich „L 2" nicht von seiner vorgeschriebenen Route ab und erreichte mit Hilfe des Kompasses sicher den Hafen. Die Abnahmefahrten, die auch einen längeren Seeflug zu Bedingung machen, werden in den nächsten Tagen beginnen. Das Luftschiff hat gestern die 700 Kilometer lange Strecke in 10 Stunden 20 Minuten zurückgelegt, also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 70 Kilometern erreicht.

Wie „L 2" aussieht.

Das neue Marineluftschiff „L 2" ist der größte, schnellste und leistungsfähigste Luftkreuzer, den Deutschland zurzeit besitzt. Die Erfahrungen, die das Reichsmarineamt mit dem inzwischen vernichteten „L 1" machte, haben gezeigt, daß für den Seedienst Schiffe zur Verwendung kommen müssen, die motorisch stärker sein und eine größere Tragkraft besitzen müssen, als die Landluftschiffe. „L 2" verfügt über eine über doppelt so große Ballasireserve als „L 1". Die auf See herrschenden Luftströmungen, die zwar konstanter sind, als auf dem Lande, dafür aber auch mit größerer Gewalt aufzutreten pflegen, haben ferner eine Verstärkung der Motorenkraft notwendig gemacht. Die Maschinenanlage von 700 PS vermag selbst starken Stürmen zu trotzen und Windgeschwindigkeiten von mehr als 20 Sekundenmetern zu überwinden, da sie dem Ballon einen Vortrieb von annähernd 25 Metern pro Sekunde geben. Aber auch äußerlich unterscheidet sich „L 1" von dem ersten Marineluftschiff nicht unwesentlich. Der schwere Dienst, den Offiziere und Mannschaften bei den See-



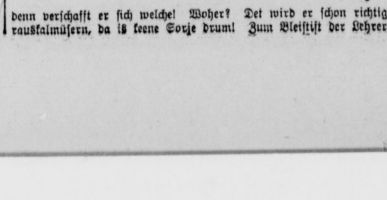
Wilhelm Kluckert

Bestlandstatt und Portjeh

Hallo, wie jesagt, et handelt sich heute wieder mal um een janz schwerwiejendet Themata, nämlich um die sojenannten Schießereien, ohne die et heute schon keene Woche nich mehr abjeht.

Da soll nu een sojenanntet Waffenverbot rauskommen, det soll de feindlichen Brieder in friedliche Lämmer un de reißenden Raubtiere in lauter liebevolle Mitmenschen verwandeln — oder umgekehrt; det is ja Mus wie Mine! Ja, meine hochverehrten Herrschaften, jloobt daran wirklich een sojenannter zuvilisierter Kulturmensch?! Lassen Se uns sich doch mal in andere Länder umtieken! Da is zum Bleistift det scheene Italien, dadrin besteht det allerausjezeichnetste Waffenverbot! Wehe den sojenannte „Forsterjehre" (det is Italjensch und heeßt uff deutsch soville wie Fremdling!), der etwa ooch blos eenen sojenannten Nicker oder Jenickfänger in seine jeehrte Hosentasche drin dragen wirde! Schon is er nämlich verhaft' un kann sitzen, bis er schwarz wird, wenn 'n nich zufällig sein Konsul wieder rausangelt! Dafor aber, det der anständije Mensch absolutemang keene Waffe nich dragen derf — een Revolver haben, dadruff steht schon beinah Dodesstrafe! — dafor sind die sojenannten Makkaronis oder ooch Lazaronis, wie eener nu jrade sagen will, die sind alle jut bewaffnet. Und weil se nebenbei merschtendeels noch eene von die sojenannten Jeheimjesellschaften anjehören, die aus lauter Räuber und Mörder bestehen, so hat der Fremde, der mang die italjenischen Jejenden rumkalkaktert, 'ne scheene Sicherheit! n Herr, for den ick arbeete, der war mit seine Frau da! Un fährt in Neapel an hellen, lichten Tage in eenen Fiakker. Und die Frau, die hatte demlicherweise ihre sehr deiren Brillantohrringe in. Na, nu lecht se sich so recht bequem hinten ieber in de Polster; un mit eenmal da hippt von hinten eener an se ran, un ruff uff de offene Droschke un reißt ihr die Brillantbommeln aus de Ohren! Wehren konnte sie sich nich, un ihr Jatte ooch nich, denn se hatten ja keene Waffen oder sonstwat! Dafor hat de Pollezei den Verbrecher denn aber — ooch nich jesaht! Un det is nich 'ne Seltenheit, ih Jott bewahre! De Pollezei is da, aber, wie wo anders ooch, hauptsächlich vor dem sojenannten Verkehr, nich etwa jejen den Verbrecher, der jutbewaffnet un daher denn ooch schon 'n bißken schwierijer zu behandeln is!

Oder fahren wir mal in det heilige Rußland rin! Da wird Waffendragen womechlich noch schwerer bestraft. Aber dadrumm jibbt et doch keenen richtjjehenden Nihilisten oder Propajandisten nich, der nich seine paar Brownings bei sich haben hätte. Un det ivvje Revolutionsjahr, det hab ick von eenen sojenannten Schusterjesellen, der damals jrade in St. Petersburg jearbeetet hatte — da war eenes schenen Tages 'n mächtiger Walfisch zu sehen, der lag uff de Newa un war von een Jerüste umjeben, un for zwee Kopeken konnte ihn jeder ausjiebig bekieken. Un da lag er Wochenlang so, un Tausende un Aberdausende jingen ruff un besahen ihn sich. Un denn kam eenes scheenen Tages die Pollezei un wollte sich die beeden sojenannten Unternehmer jrezfen, aber die waren wech! Un der Walfisch wurde abjesperrt und durfte keener nich mehr uff ihn ruff! Denn det war 'n janz eijentümlicher Walfisch jewesen, der hatte nämlich in sein sojenannten Bauch dausende von Browningpistolen drinne jehabt, un die Herren Jreifer fanden ja ooch noch 'n paar davon; aber det meiste, det war doch schon in die rechten Hände jekomm' inzwischen! Un so jeht et ieberall: wenn der Mensch Waffen braucht,



denn verschafft er sich welche! Woher? Det wird er schon richtig rauskalmüsern, da is keene Sorje drum! Zum Bleistift der Lehrer Wagner da in de Nähe von Stuttgart, der die villen Menschen dodjeschossen hat un det Dorf an alle vier Ecken anjebrennt hatte! Der Mensch war Lehrer un in Amt un Würden! Wenn da nu wirklich een Waffenverbot bestanden hätte, un er wollte die beeden Pistolen kooken, ja, der hätte doch bloß als Beamter zu de Behewde jehen jebraucht, hätte jesagt, er müßte so oft lange Wege machen Nachts über Land oder so, un er bätete um 'nen Waffenschein! Da hätt' er'n doch jekricht! Oder mal uff de andre Seite, die Widdiede! Ja, jibbt et denn blos neue Waffen? Sonne Pistole oder son Jewehr, det hält doch länger aus wie 'n Mensch! Un wenn eener sterbt oder er will se nich mehr, denn verkooft er se eben an eenen andern unter die Hand! Eene janz unjeheire Anzahl von Waffen wird uff dieser Weise jährlich umjesetzt! Und denn, wenn hier det Waffenverbot injeführt wird, denn bejinnt wie zu Napoliums Zeiten wieder der Waffenschmuggel! Wo Nachfrage is, da is ooch Anjebot, det bleibt so, solange wie de Welt steht!

Aber nee, daran liejt et ooch janich. Et liejt an janz wat anders! Durch det unjeheire Rasen um den Erwerb, durch den Kampf um 't liebe Brot, der immer jröber wird, un durch det janze verrickte Weltjetriebe heitzudage, da wer'n de Menschen noch ville leichter verrickt in Kopp, wie frieher, un machen immer mehr dolle Sachen! Denn daran wird doch woll keen finnijer Mensch zweifeln, det der Wagner in Mühlhausen ebenso meschugge is, wie et der andere Lehrer war in Bremen, der die villen Kinder erschossen hat! — Und wat man da machen kann? Janz eenfach! Man hat uffzupassen uff seine Mit-