



Aus den Kindheitstagen der ersten preußischen Eisenbahn

In der „alten, alten Zeit“ begegneten beinahe alljährlich jedwede Neuerungen ganz allgemein viel stärkerem Widerstand als heutzutage. Es braucht daher auch nicht weiter Wunder zu nehmen, daß der Nationalökonom Friedrich List, dessen Bemühungen die Dresden-Leipzig-Eisenbahn ihre Entstehung zu verdanken hat, bei der preußischen Regierung auf kaum für möglich gehaltene Widerstände stieß, als er sich auch in Berlin für den Bau von Eisenbahnen einsetzte. Obwohl er nicht nur der volks- und staatswirtschaftlichen Vorteile im allgemeinen, sondern auch der politischen Bedeutung und wirtschaftlichen Notwendigkeit im einzelnen begründete, fand er bei den maßgebenden Regierungsstellen kein Gehör. Wenn dann ein Jahr nach List's Tode doch der Bau der ersten 3/4 Meilen langen preußischen Eisenbahn Berlin-Potsdam in Angriff genommen wurde und diese nach zwei-jähriger Bauzeit vor nun hundert Jahren dem Verkehr übergeben werden konnte, so ist das nicht List dem damaligen Kronprinzen (späteren König Friedrich Wilhelm IV.), der Coadjuthaupten von Berlin und Potsdam sowie zahlreichen einflussreichen Handelsherren beider Städte zu verdanken, die alle amtlichen Hindernisse zu überwinden wußten.

Während der Kronprinz, der ja gelegentlich der Eröffnungsfahrt der neuen Eisenbahn in richtiger Erkenntnis ihrer Bedeutung die bewundernswürdigen Worte gesprochen hat: „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Mann an mehr auf“, und Prinz Wilhelm (der nachmalige erste Kaiser) Freunde und Förderer des neuen Verkehrsmittels waren, stand ihm König Friedrich Wilhelm III. anfanglich wenig freundlich gegenüber. In den Tagen, als „das Berlin“ des Volkes voll war über die langweilige schmale Befestigung (die 20 km lange Strecke Berlin-Potsdam wurde in 50 Minuten bewältigt), äußerte sich der König einem seiner Vertrauten gegenüber folgendermaßen: „Aber Seinetzelle liebt den Dampf. Alles soll Karriere gehen. Die Räder und die Räderkessel werden aber darunter. Aber mir seine große Seeligkeit davon versprechen, ein paar Stunden früher in Berlin oder Potsdam an sein. Zeit wird's lehren!“ — Monate lang noch fuhr er lieber vierpännig nach Potsdam, anstatt sich der Dampfbahn anzuvertrauen; dann aber probierte er sie doch, und von Stunde an waren seine Vorurteile überwunden. Bis zu seinem Tode im Juli 1840 hat er sie insgesamt 38 mal benutzt.

Andere Persönlichkeiten von Rang und Stand haben ihre Gegnerhaft gegenüber den Eisenbahnen ihr Leben lang nicht aufgegeben

und sind zu feiner Eisenbahnfahrt zu bewegen gewesen. Hierzu gehörte auch der Berliner Oberpostdirektor Schenker, der, als er in den fünfziger Jahren anlässlich seines Amtseinfestbesuchs vom König Friedrich Wilhelm IV. zur Tafel nach Schloß Sanssouci geladen wurde, mittels Extrapost von Berlin nach Potsdam und zurück fuhr. — Wie sich die Eisenbahn in der ersten Zeit aber aus von einzelnen Behörden betraget wurde, erhielt aus folgendem Vorkommnis: Eines Tages bereitete der Stadtrat und spätere Stadthalter von Berlin Vorländer der Berliner Stadthausdeputation den Bürgern des Friedrich-Wallensaues dadurch eine besondere Freude, daß er an demselben Tage die Kosten des Verganges einer Eisenbahnfahrt nach Potsdam und zurück berechnete. Während den Kindern dieser Zeit ein unvergessliches Erlebnis bescherte, trug er dem Herrn Stadtrat eine Zurechtweisung im Magistratskollegium ein, und am Schluß der Verhandlung wurde er allen Ernstes gefragt, ob er denn nicht an die Gefahren gedacht habe, denen er die Waisenkinder ausgesetzt hätte!

Einer der bekanntesten und eifrigsten Gegner der Eisenbahnen war aber der Generalpostmeister von Nagler. Ob er durch sie wohl eine Schädigung seiner Posten befürchtete? Jedenfalls erklärte er, als ihm das Projekt für den Bahnbau Berlin-Potsdam zur Begutachtung vorgelegt wurde, den ganzen Kram für aufgelegten Schwindel. Ueberlegen lächelnd, sagte er sein Urteil in folgenden Worten zusammen: „Dummes Zeug! Ich lasse täglich diverse schlagfähige Posten nach Potsdam gehen, und es fällt mir nicht ein, daß man wollen die Leute gar eine Eisenbahn dahin bauen! Wenn Sie, meine Herren (Ministerial- und Regierungsräte), ihr Geld absolut los werden wollen, so werfen Sie es doch lieber gleich zum Fenster hinaus, ehe Sie es zu einer „Witz“ unnützen Unternehmung hergeben.“ Und noch am 9. Juli 1840 erklärte er dem König: „Ich habe keine geringe Bedenken, daß die Eisenbahnen könnte ich Ihnen viel erzählen. Ich habe sie gar nicht (1), gelte aber für einen großen Feind und Gegner. Hier gibt es viele Schwärmer. Der Herr List meint nämlich, ob er danach befähigt, ist abzuwarten.“ Nun, Friedrich Wilhelm III. hatte bereits durch Kabinettsorder vom 23. September 1837 das Statut der Berlin-Potsdamer-Eisenbahngesellschaft befohlen, und schon fünf Tage nach Eröffnung der Strecke

fand dann auch das preußische Eisenbahngesetz seine Zustimmung.

Die ersten eisenbahnpolitischen Vorfälle

Die Mitte September im Hinblick auf die bevorstehende Inbetriebnahme der Teilschienenbahn Berlin-Potsdam — (die Gesamtschienenbahn Berlin war erst vier Wochen später befahrbar) der Seifenschnitten zur Kenntnis gebracht wurden, ließen an Genauigkeit und Ausführlichkeit nichts zu wünschen. Die Eisenbahn ist für jetzt ausschließlich der Personenbeförderung geöffnet. Gepäck dürfen die Passagiere nur insoweit mitnehmen, als sie solches ohne Unbequemlichkeit für das übrige Publikum an sich behalten können.

2. Der Eingang zu den Wagen ist dem Publikum bis 10 Minuten vor der zum Abgang bestimmten Stunde geschlossen. Um diese Zeit wird der Verschluss geöffnet und dieses durch einmaliges Läuten einer Glocke angekündigt. Es treten hierauf die mit einem Billet zur nächsten Fahrt versehenen Personen ein und nehmen nach Anweisung der Aufsicht führenden Wagenmeister und Wärter ihre Plätze in den Wagen ein. Nach 15 Minuten, also 5 Minuten vor dem Abgang, wird zum zweiten Male geklingelt, um die noch etwa zurückgebliebenen Passagiere auf die Abfahrt aufmerksam zu machen.

3. Mit dem Schläge der zur Abfahrt bestimmten Stunde wird zum dritten Male geklingelt und zugleich der zu den Wagen führende Eingang wieder geschlossen. Es wird also niemand weiter zur Abfahrt zugelassen. Die Wagenmeister und Wärter schließen die Türen der Wagen und nehmen ihre Plätze auf den Benken ein. Der Wagenmeister gibt dann dem dem Dampfmaschinen führenden Maschinisten ein Zeichen, und der Zug setzt sich in Bewegung.

4. Bei der Ankunft am Bestimmungsort öffnen die Wagenmeister und Wärter die Türen. Die Passagiere steigen aus und begreifen sich unverzüglich aus dem für die Wagen bestimmten Orte, die sofort wieder verschlossen werden.

5. Der Betrieb der Eisenbahnbeförderung wird nach der Uhr der Garnisonstrasse in Potsdam geleitet.

6. Die Passagiere sollen sich nicht während der Fahrt aus den Wagen herauslehnen, auch dieselben nicht öffnen, sondern dies den Wagenmeistern und Wärttern überlassen.

In den alten Kiefern, immer nahe des Waldbrandes, hatten sie in verlassenem Schwarzspechthöhlen ihre Jungen, die unentwegt wisperten. Ständig brachten die beiden

Ein für Brandenburgischer Staatsmann und Feldherr

Nach Beendigung des polnischen Krieges wurde Georg Friedrich Graf zu Waldeck Generalmajor und Chef des Regiments „Waldeck zu Pferde“, mit dem er nach Berlin rücken und dort Quartier beziehen sollte. Auf dem Marsche dorthin kam er auch nach Göttingen, um sich die dortige Umgebung umwelt der Blümling der Webe in die Wartburg und die weite Brudergängst fischen ihm in jeder Hinsicht geeignet, jene zu einem starken Bollwerk zu machen. Er entwarf selber einen Plan dazu, den er dem Kurfürsten vorlegte und der auch die Zustimmung des Königs für ihn glücklichen Ausgang des polnischen Unternehmens aufwies und ließ, sein Augenmerk auf neue europäische Bündel richtend, den Waldeckischen Vorschlag unberücksichtigt. Darüber verstimmt, schied Graf zu Waldeck aus dem Hofe und ließ sich in Göttingen, einem ehrenvollen Ruhe der Feindbekämpfung Karls X. Grafen, der seine Fugabekanntnis als brandenburgischer Bundesgenosse infolge der Schlacht bei Warschau kennengelernt hatte, folgen, als General der Kavallerie in schwedische Dienste. Schon nach fünf Jahren ging er zu den Kaiserlichen über und wurde 1664 in der Schlacht bei St. Gotthard an der Raab im Türkenkrieg derartig aus, daß ihn der Kaiser zum General-Feldmarschall ernannte und ihn in den Reichsfürstentum erhob. Zugleich wurde er noch in den Dienst der Generalstaaten von Holland und die Generalstaaten von Preußen aufgenommen. In den Koalitionskriegen gegen die Franzosen rühmte

Um 1780 legte man ein Schöppnenbuch an, da wurden unter anderem auch Verzeiſchniſſe vom Nachlaß bei Todesfällen ſorgfältig zu Papier gebracht. An Geld waren in einem ſolchen Falle 5 Thlr. vorhanden. Dazu kam das gebräuchliche Inventar an: 3 Paden,

Schriftleitung: Kurt Guffe.