

Vor 130 Jahren fuhr der erste Dampfzug von Berlin über Tegel nach Velten

Vorwort.

Am 1.10.2023 wäre ein Grund zum Feiern. Die Wagen der S-Bahn-Linie 25, die in 62 Minuten zwischen Teltow Stadt und Hennigsdorf verkehren und dabei auf der 39,9 km langen Strecke an 27 Bahnhöfen halten, könnten geschmückt werden und eine „130“ aufweisen. Der Grund: An diesem Tag ist die genannte Zahl an Jahren vergangen, seit der erste noch mit Dampf betriebene Personenzug auf der damals 25,4 km langen (Teil-) Strecke vom Berliner Nordbahnhof über Tegel bis nach Velten fuhr. Doch eine Feier würde allein schon deswegen unpassend sein, da dies nicht einmal anlässlich der ersten Fahrt ein Thema war. Nur der Bahnhof Tegel war etwas geschmückt. Der nachfolgende erste Bericht über den ersten Zug nach Velten am 1.10.1893, in teils nicht nur nüchternen Wort geschrieben, wurde bis hin zur Rechtschreibung der damaligen Quelle entnommen. Der Verfasser ist namentlich unbekannt. Im Artikel wird die heutige S-Bahn-Station Heiligensee nicht genannt. Die Erklärung liegt darin, dass Heiligensee zunächst nur eine Güter-Ladestelle war, die erst ab 1.5.1897 auch für den Personen- und Gepäckverkehr öffnete. Dadurch erhielt der bisherige Haltepunkt Schulzendorf – Heiligensee den Namen Schulzendorf (heute Schulzendorf b Tegel). Weiter wird im Artikel an zwei Stellen der Name „Dühn“ erwähnt. Hierzu wird bemerkt, dass Dühn in Velten wohnte und als Omnibuskutscher über 40 Jahre einen Personen- und Paketverkehr zwischen Berlin und dem Töpferort Velten bediente. Mit Inbetriebnahme der Eisenbahn beendete er diese Tätigkeit.

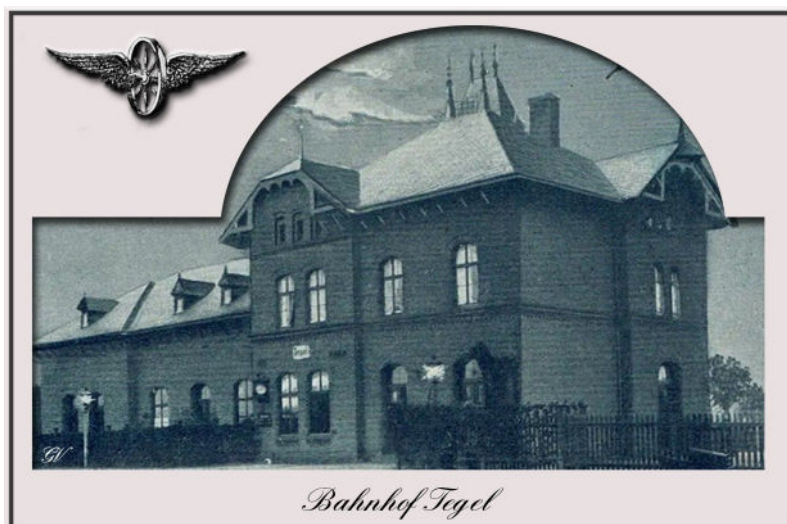
Der zweite zeitgemäße Bericht, ebenfalls vom Original unverändert übernommen, ist sachlicher verfasst. Er geht auf den unterschiedlichen Vorort- und Fernverkehr ein, nennt Fahrgastzahlen sowie Fahrpreise und schildert die Reaktion der „Landbevölkerung“ bei der Durchfahrt des ersten Fernzuges.

Viel Spaß beim Lesen!

Der erste Zug nach Velten.

In einem Zeitalter, das nach des Kaisers Wort im Zeichen des Verkehrs steht, scheint die Eröffnung einer neuen Eisenbahnlinie kein ungewöhnliches Ereignis. Zu dieser Erkenntnis mußte männiglich kommen, der in der Erwartung eines Festes in der Frühe des Sonntag zum Nordbahnhof geeilt war, um die erste Eisenbahnfahrt gen Velten mitzumachen. Die Enttäuschung begann sogleich am Bahnhof. Da stand auf dem nüchternsten aller Bahnsteige einer der nüchternsten aller Trains. Kein Kranz, kein Blümlein schmückte der Lokomotive eisernen Hals, keine Guirlande zog sich von Waggon zu Waggon dieses „bahnbrechenden Zuges“, nur ganz hinten an des letzten Wagens äußerster Wand war etwas Besonderes zu bemerken: eine Papptafel, allem Anscheine nach in einer Gegend verfertigt, zu welcher die Buchdruckerkunst noch nicht gedrunken ist, denn in Buchstaben von gedruckter Form hatte darauf eine recht ungeschickte Feder die bedeutungsvollen Worte geschrieben: N a c h V e l t e n ! Also kein Zweifel mehr, er war es wirklich, und so bestiegen wir denn mit einer recht schwachen Anzahl von Passagieren den Zug. Um 9 Uhr 15 Min. sollte er sich in Bewegung setzen. „Beim alten Dühn, so dachte sich aber wahrscheinlich unsere Lokomotive, ging es auch niemals so pünktlich los. Warum also aus der Art schlagen und das Publikum gleich von Anfang an verwöhnen?“ So rollten wir erst mit einer Verspätung von fünf Minuten aus der Halle. Bald aber hielt der Zug wieder. Was war passiert? Nein! Es war nur die erste Station Gesundbrunnen erreicht. Die Stationen Pankow und Schönholz lassen alsdann auf ihr Erscheinen gleichfalls nicht allzu lange warten, doch nicht der mindeste Fahnenzipfel zeigt an, dass auf dieser Szene eine Premiere sich abrollt. Freilich bewegen wir uns ja auch bei Schönholz noch im alten Geleise. Hier aber tritt der große Wendepunkt ein. Wir überschreiten mit einem hörbaren Ruck nach links – die Panke und gleiten nun auf der neuen Linie dahin. Reinickendorf ist

ihre erste Station und Reinickendorf weiß das Ereignis zu würdigen, wie die Fahne beweist, die von der Zinne des in jungfräulicher Frische strahlenden Stationsgebäudes herabweht. Nächster Haltepunkt: Dalldorf. Dicht an der Eingangspforte zum Irrenhause hält der Zug. Sehr bequem von oben an „nach Dalldorf zu kommen“. Wir begnügen uns jedoch damit, nur „1 Minute“ in Dalldorf Aufenthalt zu nehmen und rollen weiter. Nächste Station: Tegel. Wir glauben nicht recht zu sehen, aber es ist so: das schmucke Bahnhofsgebäude hat seine Front mit Guirlanden geziert, auch gibt sich auf dem Perron so etwas wie festliche Erregung kund, und dankbar für so viele und unerwartete Aufmerksamkeit, verweilen wir drei Minuten in Tegel. Nach kurzem Halt dann im benachbarten Schulzendorf geht es durch dichten Forst nach Hennigsdorf, das wir erreichen, nachdem wir einen Havelarm auf einer 51 Meter langen Brücke überschritten haben. Auf beiden Stationen dieselbe äußerliche und innere „Wurschtigkeit“ über unser Erscheinen. Jetzt aber nähern wir uns Velten. Die Erwartungen sind aufs Höchste gespannt. Wir lauschen zum Fenster hinaus, ob wir ihn denn noch nicht bald vernehmen den Klang der Glocken, das Gedröhn der Böllerschüsse, den Jubel der Menge. Doch außer dem Stampfen und Sausen der Räder ist nichts zu vernehmen, und als diese still stehen, weil wir die Endstation erreicht, da ist überhaupt nichts zu hören. Doch: Etwas! Nämlich das Knirschen des frisch gestreuten Kiesel unter den Füßen der den Waggon entstiegene Passagiere. Sonst Todtenstille! Woher sollte denn aber auch der Lärm kommen, da außer durch eine Anzahl großer und kleiner Kinder, welche die Neugierde zum Bahnhofe getrieben, Velten's Bewohnerschaft unvertreten geblieben ist. Dabei hatte man doch alle Berechtigung, von der O f e n s t a d t eines w a r m e n Empfanges sich zu versehen. Den suchten wir uns nun selbst zu bereiten. Hart am Bahnhof erhebt sich das neu erbaute „Bahn-Restaurant“, von dessen Dache die deutsche Flagge weht, die einzige in ganz Velten! Stärkung zu suchen nach den mannigfachen Anregungen der $\frac{5}{4}$ stündigen Fahrt, begaben wir uns in das Gasthaus, sehnsüchtig dort bei verschiedenen Töppkens des Momentes harrend, wo der Zeiger die zwölfte Stunde weise, denn in „zwölfter Stunde“ haben wir die erste Möglichkeit, nach Berlin zurückzudampfen. Von dieser Möglichkeit machten wir natürlich den umfassendsten Gebrauch und um 1 Uhr 15 Minuten hatte die Reichshauptstadt die Mehrzahl der Theilnehmer an der „Festfahrt“ in seinen Mauern wieder. Sang- und klanglos, wie sie angefangen, hatte sie auch geendet. Unsere Großväter waren gelegentlich solcher Ereignisse ganz anders da auf dem Platz, und dennoch dachten wir, als diese Parallele zwischen einst und jetzt sich uns aufdrängte, entgegen dem Dichter: Wohl dir, dass Du ein Enkel bist, da Du noch die Pensionirung des „alten Dühn“ und den „Kachelzug“ erlebt hast. N.N.





Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
**Amtliche
Bekanntmachungen.**

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Schönholz-Velten der Nebenbahn Schönholz-Cremmen. Am 1. Oktober d. J. wird die Eisenbahn-Theilstrecke Schönholz-Velten der Nebenbahn Schönholz-Cremmen nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb

genommen werden. Die Station Schönholz bleibt bis auf weiteres vom Güterverkehr ausgeschlossen. Die Stationen Tegel und Velten erhalten mit der Maassgabe, dass von und nach Velten bis auf weiteres die Abfertigung von Fahrzeugen nicht stattfindet, volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Stationen Reinickendorf (Dorf), Heiligensee-Güterstation und Hennigsdorf nur solche für Güter; die Stationen Dalldorf (Cremmener Bahn) und Schulzendorf-Heiligensee dienen lediglich dem Personen- und Gepäckverkehr.

Der Frachtberechnung werden, soweit direkte Entfernungen und Frachtsätze an Tage der Betriebseröffnung noch nicht eingeführt sind, im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen die bei Anstoss der nachstehenden Entfernungen an die für Lagerhof bei Gesundbrunnen oder

Hermsdorf i. d. M. sich ergebenden jeweiligen niedrigsten Gesamtentfernungen zu Grunde gelegt:

Lagerhof bei Gesundbrunnen	Hermsdorf i. d. M.
Kilometer	

Reinickendorf (Dorf)	6	10
Tegel	11	14
Heiligensee-Güterstation	17	20
Hennigsdorf	19	23
Velten	25	29

Auf den Stationen Tegel und Heiligensee-Güterstation können Wagenladungs-güter schon jetzt aufgegeben und abgenommen werden.

Der Fahrplan für die neue Strecke ist wie folgt festgesetzt:

Berlin - Cremmen.										Cremmen - Berlin.									
921	923	925	927*)	929	931	933	935	937*)	Entf.	Stationen.	922	924	926*)	928	930	932	934	936*)	938
2.-3.	2.-3.	2.-4.	2.-3.	2.-3.	2.-4.	2.-3.	2.-4.	2.-3.	km		2.-3.	2.-4.	2.-3.	2.-3.	2.-4.	2.-3.	2.-4.	2.-3.	2.-3.
Kl.	Kl.	Kl.	Kl.	Kl.	Kl.	Kl.	Kl.	Kl.			Kl.	Kl.	Kl.	Kl.	Kl.	Kl.	Kl.	Kl.	Kl.
—	—	—	—	—	—	—	—	7.30	ab Berlin, Stettin. Bhf.	an	—	—	—	—	—	—	—	6.45	—
—	—	—	—	—	—	—	—	7.35	" { Gesundbrunnen (Ringb.) }	"	—	—	—	—	—	—	—	6.37	—
6.05	7.50	9.15	10.10	12.50	1.50	3.50	7.00	—	ab Berlin, Nordbhf.	an	7.15	8.15	9.35	11.45	1.15	3.26	6.15	—	8.40
6.08	7.53	9.18	10.13	12.53	1.53	3.53	7.03	1.0	ab Gesundbrunnen (Nordb.)	an	7.12	8.12	9.32	11.42	1.12	3.23	6.12	—	8.40
6.13	7.58	9.23	10.17	12.58	1.58	3.58	7.08	3.0	ab Pankow (Nordb.)	an	7.07	8.07	9.28	11.37	1.07	3.18	6.07	6.31	8.41
6.17	8.02	9.27	10.21	1.02	2.02	4.02	7.12	4.0	ab Schönholz (Reinickendorf)	an	7.03	8.03	9.24	11.33	1.03	3.14	6.03	6.27	8.41
6.18	8.04	9.28	10.22	1.04	2.04	4.04	7.13	4.0	ab Reinickendorf (Dorf)	an	7.02	8.01	9.18	11.32	1.01	3.13	6.01	6.25	8.36
6.24	8.10	9.35	10.34	1.10	2.10	4.09	7.20	6.2	ab Dalldorf (Cremmener Bahn)	an	6.56	7.55	9.12	11.26	12.55	3.07	5.55	6.17	8.29
6.28	8.14	9.40	10.36	1.14	2.15	4.13	7.25	7.7	ab Tegel	an	6.52	7.50	9.08	11.22	12.50	3.03	5.50	6.13	8.26
6.36	8.22	9.48	10.46	1.22	2.23	4.21	7.32	8.11	ab Schulzendorf-Heiligensee	an	6.44	7.41	9.00	11.14	12.41	2.55	5.41	6.05	8.18
—	—	9.51	10.02	steigen in	2.28	—	7.38	—	ab Hennigsdorf	an	—	7.36	8.36	10.36	12.36	—	5.36	—	—
—	—	10.02	steigen in	2.39	—	—	7.49	—	ab Velten	an	—	7.26	steigen in	12.26	—	—	5.26	—	—
—	—	10.15	Steinholz	3.10	—	—	8.02	—			—	7.13	Steinholz	12.13	—	—	5.13	—	—
—	—	10.33	Steinholz	3.10	—	—	8.20	—			—	6.59	Steinholz	11.59	—	—	4.59	—	—
Gültig vom	10.47	—	—	3.24	—	—	8.34	—	Vehlefanz	an	—	6.41	—	—	11.41	—	—	4.41	Gültig vom
Tage der	10.54	—	—	3.31	—	—	8.41	—	Schwante	an	—	6.34	—	—	11.34	—	—	4.34	Tage der
Betriebs-	11.04	—	—	3.41	—	—	8.51	—	Cremmen	ab	—	6.23	—	—	11.23	—	—	4.23	Betriebs-
eröffnung	11.04	—	—	—	—	—	—	—											eröffnung

Berlin, im September 1893.

Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Bahnlinie Berlin – Velten.

Die Bahnlinie Berlin – Velten ist am gestrigen Sonntag dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die ersten beiden Züge dieser Strecke waren Trains des neu errichteten Vorortverkehrs Berlin – Tegel, welche um 6 Uhr 5 Minuten früh, resp. 7 Uhr 50 Minuten Vormittags den Nordbahnhof in der Bernauerstraße verließen. Die Lokomotiven waren mit Kränzen geschmückt, und auch das Stationsgebäude in Tegel war mit Guirlanden dekoriert, von sonstigen Einweihungsfeierlichkeiten aber war Abstand genommen. Diese beiden Vorortzüge beförderten insgesamt 42 Personen nach Tegel; der erste Fernzug von Velten – die Strecke von Tegel nach Velten gehört bereits dem Fernverkehr an – traf um 8 Uhr 20 Minuten früh mit 5 Minuten Verspätung auf dem Nordbahnhof hierselbst ein und hatte im Ganzen 92 Passagiere befördert. Der erste von Berlin nach Velten abgelassene Zug, der um 9 Uhr 15 Minuten von hier abging, war dagegen stark besetzt, zumeist von Neugierigen, welche den Empfangsfeierlichkeiten in Velten beiwohnen wollten. Auf den Stationen, welche der erste Fernzug passierte, hatte sich die Landbevölkerung in großer Menge eingefunden, welche den einlaufenden Train mit Hochrufen begrüßten. Auf der neuen Bahnlinie reicht der Vorortverkehr nur bis Tegel, und zwar sind Vorort-Stationen: Gesundbrunnen, Pankow, Schönholz, Reinickendorf, Dalldorf, auf welchen beiden letzten Stationen eigene Bahnhöfe der neuen Strecke erbaut sind, und Tegel. Weitere Stationen „Schulzendorf – Heiligensee, Hennigsdorf und Velten“ gehören dem Fernverkehr an, wiewohl die ganze Tour Berlin – Velten nur 25 km lang ist.

Die Trains sind gemischte Züge, sie befördern gleichzeitig Personen, Güter und Postverkehr auf der eingelegigen Strecke, welche später bis Cremmen weitergeführt werden wird. Die hierzu erforderlichen Arbeiten sind bereits im Gange, doch ist der Bau ein recht schwieriger, da die Strecke Velten – Cremmen viel sumpfiges Terrain aufweist. Der Fahrpreis Berlin – Velten ist jetzt noch ein unverhältnismäßig hoher; während ein einfaches Billet dritter Klasse auf der 12 Kilometer langen Strecke Berlin – Tegel nur 20 Pfennige beträgt, kostet dasselbe für Berlin – Velten, also für weitere 13 Kilometer 1 Mk. 20 Pfg. bei 1 $\frac{1}{4}$ stündiger, sehr langsamer Fahrt. - Infolgedessen wird der Omnibus „Berlin – Velten“ nicht eingehen, umsomehr als hier die Fahrt nur 1 Mk. kostet. - An Vorortzügen bis Tegel verkehren täglich nach jeder Richtung 9 Züge, nach Velten werden vorläufig nur drei Fernzüge abgelassen. Wir bemerken schließlich noch, dass die Fahrt nach Velten, namentlich von Tegel bis zur Endstation eine recht interessante ist und zumeist durch hochstämmige Laub- und Tannenwälder führt. N.N.



Auf der neuen Bahn Tegel - Velten muß man vorsichtig zwischen Vorort- und Fernzügen unterscheiden. Die Fahrt nach Tegel kostet 20 Pfennig. Ein Herr hatte für sich und seine beiden Damen Fahrkarten hin und zurück gelöst; dieselben kosteten pro Stück 70 Pfennig. Unterwegs wurde er den Unterschied gewahr. Der Stationsvorsteher in Tegel aber belehrte ihn, er habe Fernzug-Karten.

*Bhf. Tegel
im Jahre 1904.*



Gerhard Völzmann