



KAPITEL 1

Durch Verfügung seiner Majestät

Laut einer Eintragung ins Genossenschaftsregister, die man am 17. Februar 1894 vornahm, waren es ganze 17 Personen, die den „Bau- und Spar-Verein für Eisenbahnbedienstete zu Potsdam und Umgegend“ gegründet hatten. Sie ließen sich als „Eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht“ registrieren.

Der Bau- und Spar-Verein für Eisenbahnbedienstete war die erste Genossenschaft, die in Potsdam gegründet wurde. Wer Mitglied werden wollte, hatte 10 Reichsmark für den Eintritt zu zahlen und mindestens einen Geschäftsanteil für 50 Reichsmark zu erwerben. Daneben konnte jedes Mitglied ein Sparguthaben anlegen, auf das man in unbegrenzter Höhe einzahlen konnte. Das Geld wurde für den wirtschaftlichen Betrieb der Genossenschaft verwandt, vor allem zur Finanzierung des Baus von Wohnungen. Es wurde aber auch gut verzinst.

In einer späteren Publikation heißt es über die Gründung: „Veranlasst durch den Erlaß Sr. Exzellenz

des Herrn Staatsministers von Thielen im Jahre 1889 wurde die Gründung einer Baugenossenschaft nach längerer Zeit von einem kleinen Teil unserer Eisenbahnbediensteten beschlossen.“ Die Formulierung lässt auf längere Diskussionen in einem größeren Personenkreis schließen, von denen sich dann eine kleinere Gruppe abgesetzt hat, um zur Tat zu schreiten: „Es wurden Verhandlungen mit der Königl. Eisenbahn-Direktion, um Überlassung des Baugeländes am kleinen Exerzierplatz in Größe von annähernd 2000 qm gepflogen.“ Gleichwohl hatten weder die Vereinsgründer noch die Königliche Bahn zu diesem Zeitpunkt Erfahrungen mit genossenschaftlichem Wohnungsbau, so dass sich die Verhandlungen als schwierig gestalteten. Letztlich gelang dann doch noch ein Geschäft und es wurde ein „Kaufvertrag mit der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Berlin, durch Verfügung Sr. Majestät des Kaisers für den billigen Preis von 0,20 M pro qm“ abgeschlossen.



*Arbeitspause in den
Eisenbahnwerkstätten
Potsdam*

Die Gründung einer Siedlung war durchaus im Interesse der königlichen Bahn, um im Havariefall schnell über Fachkräfte verfügen zu können. In den nahe gelegenen Eisenbahnwerkstätten stand rund um die Uhr ein Hilfszug bereit, der im Falle eines Unfalls auf den Strecken zum Ort des Geschehens eilen sollte. Ausgestattet mit dem notwendigen Gerät und unentbehrlichen Spezialwerkzeugen sollten die Bahnarbeiter und Handwerker des Hilfszuges für Ordnung sorgen und die Strecke wieder frei machen. Aber obwohl der Zug ständig unter Dampf stand, dauerte es mitunter Stunden, ehe er ausrücken konnte: Erst wenn alle Spezialisten an ihrem Platz waren, konnte der Hilfszug zum Einsatz kommen. Ereignete sich der Unfall in der Nacht

verging kostbare Zeit, wenn jene, die man dringend brauchte, zu Hause waren. Boten wurden ausgesandt, um die Betroffenen zu informieren und ehe diese den Weg zu den Werkstätten zurückgelegt hatten, war die Zeit schon weit fortgeschritten. Der Havariezug könnte sich schneller in Bewegung setzen, wenn die Eisenbahner in der Nähe der Werkstätten wohnen würden.

Die Mehrzahl der Besatzung des Hilfszuges sollte später tatsächlich in der Siedlung Daheim wohnen: Zwei Sirenen, die eine auf dem Haus Nummer 16, die andere auf einem Gerüst in Höhe des Hauses 33, alarmierten im Notfall. Der Einsatzleiter, ein Eisenbahner namens Leo, hatte in seiner Wohnung sogar einen Telefonanschluss.

Gemarkung

Potsdam.

