

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

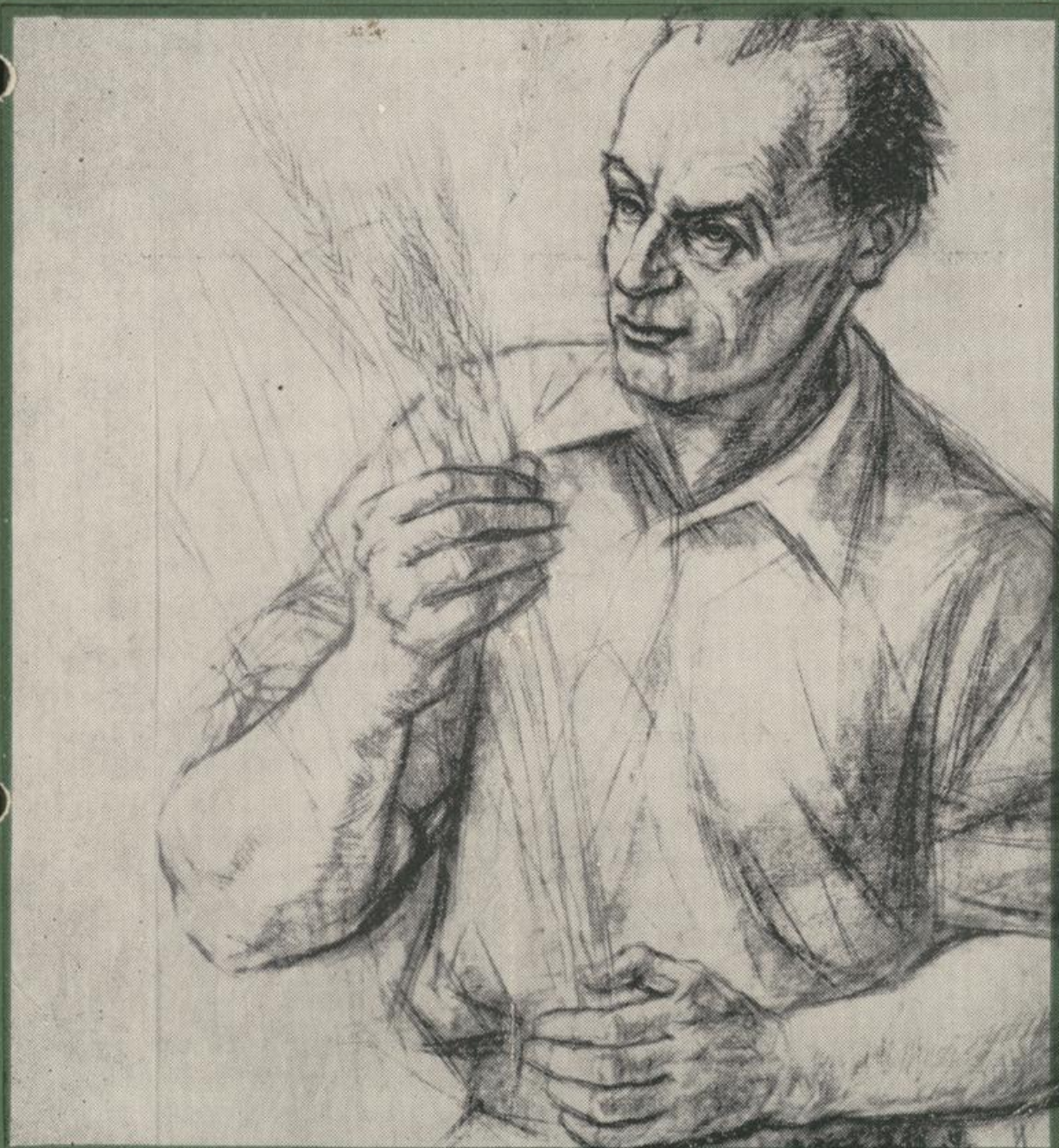
Unsere Heimat 1956

8 (1956)

Unsere

HEIMAT

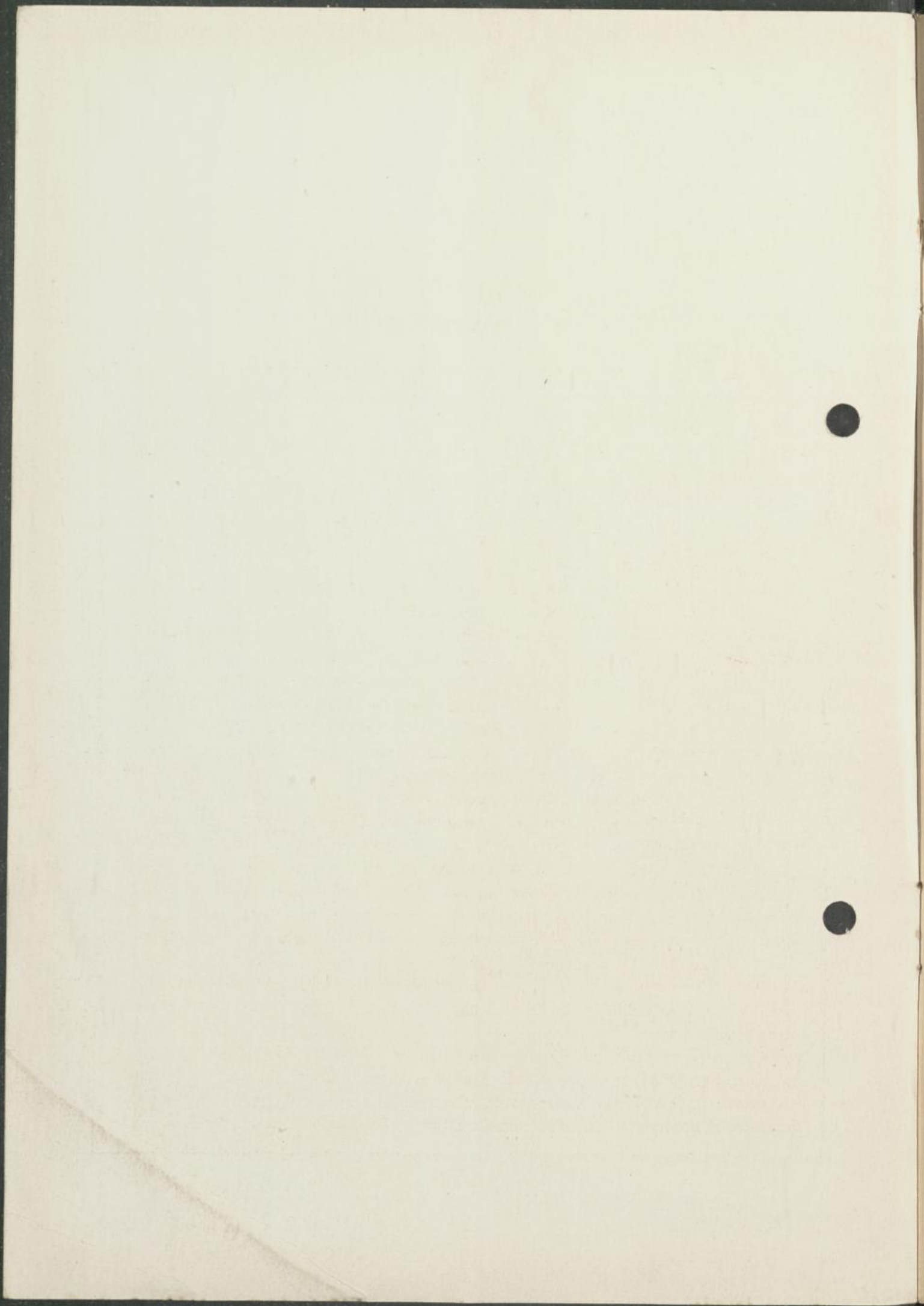
Blätter aus der Prignitz



2. Jahrgang

1956

8



ALBERT HOPPE

Gysel van Lier

Die Erzählung vom „Deichwächter der Wische“ läßt in manchem die Frage aufkommen: „Wer war Gysel van Lier?“ Es sei im Nachstehenden kurz über seine Bedeutung für die Prignitz und insbesondere für die Wische gesprochen.

In Brandenburg war der Aufbauwille nach dem furchtbaren 30jährigen Kriege groß. Der damalige Landesfürst Friedrich Wilhelm, in der Geschichte als der Große Kurfürst bezeichnet, suchte zur Wiedergesundung und Erstarkung seines Landes auch Anschluß an den Welthandel. Die Trägerin dieses Überseehandels sollte eine neu zu schaffende Flotte werden, deren Heimathafen in Pillau geplant war. Als „koloniasatorisch erfahrenen Fachmann“ und bewährten Seefahrer holte sich der Kurfürst aus den Niederlanden den Admiral Gysel van Lier. Die zur Finanzierung des Unternehmens erforderliche Million Reichstaler war aber infolge der allgemeinen Armut nicht aufzutreiben, auch von den Hansestädten nicht, die wohl auch die Konkurrenz witterten, und so mußte der Kurfürst seine weitfliegenden Pläne vorerst begraben. Erst 1680, am Ende seiner Regierungszeit, konnte er sie verwirklichen; sein Mithelfer war dann der holländische Reeder Benjamin Raule.

Für seine Bemühungen und Dienste beim Versuch, einen brandenburgischen Überseehandel zu entwickeln, erhielt der Admiral Gysel van Lier vom Kurfürsten 1650 die Burg Lenzen als Geschenk. Vielleicht hat es den Holländer zum niederländischen Charakter der Wische besonders hingezogen, vielleicht aber auch war der Landesfürst der Meinung, daß dieser tatkräftige Mann hier am segensreichsten wirken könne, denn die Prignitz war im trostlosesten Zustand. Nicht zuletzt hatte die fast zwei Jahrzehnte umkämpfte Werbener Schanze, der stark befestigte strategische Stützpunkt der Schweden an der Havelmündung, viel dazu beigetragen, daß unser Land wüste war.

Gysel van Lier war 1580, nach anderer Lesart 1593, in Geldern (Holland) geboren. Mit 16 Jahren ging er zur See. Er hat sich vor allem in den fernen ostindischen Gewässern getummelt, machte Karriere, wurde Admiral der bei den Malaien stationierten holländischen Kriegsschiffe und dann als

Gouverneur höchster Verwaltungsbeamter auf den Molukken. Er erntete Undank vom Vaterlande, nahm 1638 seinen Abschied, ging in den portugiesischen und schließlich 1647 in den brandenburgischen Dienst. Von 1650 bis zu seinem Tode lebte er als kurfürstlicher Amtmann in Lenzen.

Es sei hier wiedergegeben, was Willy Hoppe, der Chronist der tausendjährigen Stadt Lenzen, über diesen Mann schreibt, der einst in der Kolonie als Diktator ungehemmt über Menschen regieren durfte, und der nun in der Prignitz in gleicher Eigenschaft versuchte, zum Wohle der Bevölkerung zu wirken.

„Ein merkwürdiger Gegensatz: Der entschlossene, von ruhelosem Ehrgeiz getragene Admiral, der aus eigener Kraft sich emporgearbeitet hatte, der wie ein Fürst in dem weiten Inselreich geherrscht, von Diener- und Sklavenscharen, von streng disziplinierten Truppen umgeben war, zu dem die Salutschüsse stolzer Ostindienfahrer emporgedonnert hatten, der saß nun auf der Höhe über Lenzen und wandte seine durch die kolonial- und handelspolitische Tätigkeit nicht voll ausgenutzten Kräfte ganz anderen Dingen zu, dem Wiederaufbau von Amt und Stadt Lenzen.“

Der weltbefahrene Mann lebte also den Rest seines Lebens, 26 Jahre, in der Stille der weltabgeschiedenen Prignitz. Und doch wehte ihn auch hier auf dem historischen Burghügel, der den Blick freigab über die Weite der Löcknitzniederung und hinüber zum Höhbeck, der Atem der Geschichte an, doch spürte er auch hier an der großen Verkehrsstraße mit der Post- und Zollstelle in Lenzen und noch mehr in der Nähe des Elbstromes mit Segel- und Treidelverkehr stromauf und -ab, den Pulsschlag des wirtschaftlichen Lebens, doch schlugen ihn auch hier die mannigfaltigen Probleme, Nöte und Widerstände des menschlichen Daseins bald in ihren Bann. Die einst blühende Stadt Lenzen lag zerstört danieder. Die Bauernhöfe ringsum waren meist wüst, die Dörfer fast menschenleer, Felder und Wiesen ohne Erträge. Die verwilderte Soldateska fand nicht mehr zu Ordnung und gesittetem Leben zurück. Sie und die Wolfsplage, diese vergrößert durch herrschende Tollwut, machten das Land weiterhin unsicher und wurden zur Geißel der gehetzten Menschen. Diese selbst aber, verängstigt und dazu völlig verstrickt in Roheit und Aberglauben, suchten die Ursachen ihrer Nöte in bösen Geistern und bei Hexen. Viele Frauen wurden in dieser Zeit in unserer Prignitz verbrannt, darunter allein in Lenzen in zwei Jahren fünf.

Hier waren die Aufgaben eines entschlossenen, tatkräftigen und aufgeklärten Mannes! Mit aller Energie packte er sie an und suchte den Übeln zu steuern. Des Befehlens gewohnt, prallte er bald zusammen mit den stumpf und gleichgültig gewordenen Menschen. Die erste Kollision gab es mit den Bürgern der Stadt Lenzen, die sich aus ihrem Schlendrian nicht aufscheuchen lassen wollten, und die nicht einmal dazu bereit waren, den Dung aus den Straßen ihrer Stadt zu entfernen. Doch der Amtmann blieb hart,

nicht nur den Bürgern und Bauern gegenüber, sondern auch gegen den Junker von Möllendorf, der seinen Deichbauverpflichtungen nicht nachkam. Selbst die kurfürstlichen Räte und „Commissarii“, die sich infolge Beschwerden gegen den Amtmann nach Lenzen bemühen mußten, spürten den Willen und die Energie des ehemaligen Admirals und Gouverneurs. Er bestand unerbittlich auf die Räumung der völlig verwachsenen Gräben, er trieb mit kühnen Ideen und straffer Aufsicht das gewaltige Werk der Deichbauten voran, er versuchte Ordnung in Häuser- und Straßenbauten zu schaffen, er holte Kolonisten herbei, um das fruchtbare Land der Wische wieder blühend zu machen. Ja, er veranlaßte, daß die Frauen zu regelmäßigen Spinnabenden zusammenkamen. Den Männern brachte er das Tabakrauchen bei, das er aus Holland mitgebracht hatte.

Als er, hoch bei Jahren, sein Ende fühlte, da wollte der „Reformierte“, der auch in Sachen der Religion abwich vom Landesüblichen, nicht in der Pfarrkirche zu Lenzen beigesetzt werden. Vielleicht hatten ihn auch die Lenzener zu sehr geärgert. Seine Liebe galt der Wische, dieser gesegneten Landschaft mit den langgestreckten Dörfern hinter den Deichen, die mit sein Werk waren, sie galt den hier wohnenden Bauern, die immer mit den Elementen um die Existenz ringen mußten, die, freiheitsliebend, einzeln auf ihren Gehöften unter mächtigen Eichen wohnten und die ihre Häuser in alter Niedersachsenart breit und behäbig auf den Boden der neuen Heimat stellten.

So baute man für diesen bedeutenden und merkwürdigen Mann, als er 1676 die Augen schloß, an den mit Pfeilern und Blenden gezierten Ostgiebel der Dorfkirche zu Mödlich ein Grufthaus und setzte ihn, der auch ein umfangreiches Memoirenwerk hinterlassen hatte, in dem er sein bewegtes Leben schilderte, dort in aller Stille bei. Ein gewichtiger, freistehender Eichensarg nahm seinen Körper auf. Bald leistete ihm seine Tochter in einem eben-solchen Sarg Gesellschaft. Dort ruhte nun im schönsten Bauerndorfe der Prignitz der kraftvolle, schöpferische Mann unmittelbar am Elbdeiche, der die schönste, fortdauerndste Krönung seines Lebenswerkes war.

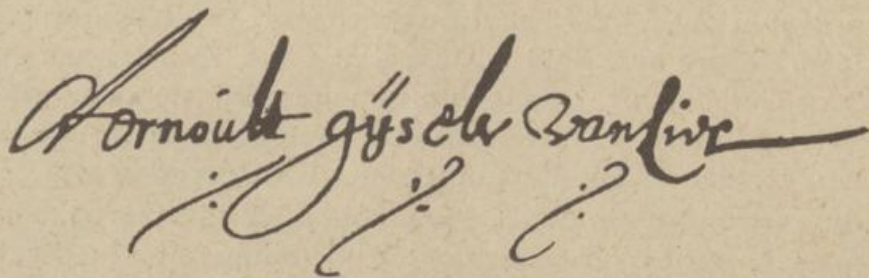
Es ist nicht verwunderlich, daß sich um eine solch tatkräftige, der hiesigen Bevölkerung in vielem fremdartige Erscheinung, manche Sage rankte. Wenn der Elbstrom Hochwasser führte und den Dörfern hinterm Deiche Gefahr drohte, dann verließ er nachts seine Gruft und schritt als Warner den langen Deich entlang. Zwar sah man ihn nie, aber die Sturmlaterne, die er dann in den dunklen Nächten trug, ging mit ihrem Licht über den Deich dahin, oder das Klirren der Sporen und des Wehrgehenkes klang leise den von Dunkelheit umhüllten Deich entlang, Bewohner seiner Wische warnend: Seid auf der Hut! Das Wasser kommt!

Über 200 Jahre wachte er so über den Deich. Da beschlossen die Wischer Bauern, ihrem guten Geist, der so in ihrer Erinnerung und in ihrem Volksglauben fortlebte, die endgültige ewige Ruhe zu geben. Denn immer,

wenn das Hochwasser auch das Land hinter dem Deich füllte, in die Häuser und in die Kirche eindrang, war auch seine Gruft damit gefüllt, so daß die schweren Eichensärge dann darin umherschwammen. So riß man das alte Grufthäuschen ab, um den Admiral und seine Tochter in neuen Särgen, wie das allen gewöhnlichen Sterblichen geschieht, in die Erde hineinzubetten. Als man von den klobigen Särgen die Deckel herunternahm, zeigte es sich, daß der getreue Deichwächter nicht verwest war! Als Mumie war er erhalten geblieben, genau wie der Ritter Calbutz im Dörfchen Kampehl. Dieser wohl aus einem grausigen Fluch heraus und als Strafe des Himmels für sein begangenes Verbrechen, der alte Gysel van Lier jedoch, so meinte der Glaube des Volkes, aus einer gütigen Fügung des Schicksals und als Lohn für ein segenspendendes Lebenswerk! — Professor Virchow kam nach Mödlich und besichtigte die Mumie. Nach einer gründlichen wissenschaftlichen Untersuchung gab er sie zur Beerdigung frei.

Die alten, schweren und unförmigen Eichensärge kamen nach der Beisetzung der Toten nach Havelberg in das dortige Prignitz-Museum. Heute sind sie zurückgekehrt an die Wirkungsstätte des alten Admirals. Sie stehen im neuerstandenen Lenzener Heimatmuseum oben auf dem Burgberg, dem damaligen Wohn- und Amtssitz Gysel van Liers. Eine Sonderausstellung würdigt in diesen Tagen dort die Verdienste dieses Mannes um unsere Heimat.

Ein bedeutender Mann hat seine Spuren in die Geschichte und mit seinen Deichen auch in die Landschaft unserer Heimat geprägt. Er lebt über Jahrhunderte fort in gutem Gedenken.



Namenszug des Admirals Aernout Gysels van Lier

DER
DEICHWÄCHTER
DER
WISCHE



Es war in den Märztagen des Jahres 1888. Stürme jagten über das Land. Der Regen peitschte über den Elbdeich. Seit Mitte Februar waren auf der Elbe mehrfach Eisstopfungen eingetreten. Mehrere Wootzer Bauern gingen auf dem Elbdeich in Richtung Lenzen. Sie zogen auf Deichwache, den Spaten und die Sturmlaterne in der Hand, die Joppenkragen hoch geschlossen, denn der Sturm war am heutigen Abend besonders heftig, der Regen schlug ihnen hart und kalt ins Gesicht. Doch sie lachten, es waren junge, kräftige Männer. Einige der prächtigen Niedersachsenhauser zeichneten sich im Dunkel der Nacht gespenstisch ab. Der riesige uralte, knorrige Eichbaum auf einem der Höfe ächzte schauerlich in dieser stürmischen Nacht. Ein jahrhundertalter, zäher und mächtiger Buchsbaum rauschte am Giebel eines Hauses. Die Wiesen waren weithin überschwemmt. Irgendwo in der Ferne schrie eine Sumpfohreule. Die Eisversetzung hatte das breite Flußbett der Elbe mit Schlamm und Packeis ausgestopft. Das Hochwasser suchte an dem Flußufer und am Deich entlang seinen Abfluß, so daß sich hier eine starke Strömung bildete. Durch den gewaltigen Wasserandrang und den Stoß der Eisschollen war so der Deich sehr gefährdet. Fashinen und Sandsäcke waren schon in den Tagen vorher angefahren. Der ältere der Bauern wurde nachdenklich und meinte: „Wenn dat man dütt Joar goot geit!“ Ein jüngerer jedoch lachte, warf sich leicht in die Brust und gab als Antwort: „Minsch, schiet di man nich in de Bux, uns Diek de hölt!“ — Keine Antwort, schweigend gingen sie weiter, gegen Sturm und Regen ankämpfend und hin und wieder die Böschung ableuchtend. „Dat man bie dütt Wärer överhaupt rut mütt, keen Hund mach man ut'n Bau joag'n“, brummte da einer. Auch hier gab es keine Antwort. Still ging jeder vor sich hin. Nur die Naturkräfte machten die Unterhaltung. Der Sturm brauste

in allen Tonarten, die Wassermassen stürzten mit voller Wucht rauschend gegen den Deich, die Eismassen krachten und polterten und schoben sich hier und da auf die Deichkrone. — „Hemm'n ji dat ämt hört?“, flüsterte da der Jüngere. „Dat rasselt un klimpert da vörn!“ Alle horchten! Ja, was war denn das? Es kam näher aus Richtung Mödlich, immer den Deich entlang. Es rasselte und klirrte leise, doch zu sehen war nichts. Alle drei standen wie erstarrt am Deichrand, als es klirrend und unheimlich an ihnen vorbeizog. Minuten vergingen, in der Ferne klang immer leiser der eigenartige metallische Ton. Der Ältere sagte erregt und flüsternd: „Admiral Gysel van Lier! — Dat wärd dütt Joar schlimm mit dat Woter. Gysel van Lier find keen Ruh!“

In der Nacht vom 20. zum 21. März brach der Deich bei Wootz, und das gewaltigste Hochwasser seit Menschengedenken mit all seinen verheerenden Folgen kam über die Dörfer und Felder der weiten Wische.



Im Schatten

Foto: H.-J. Konrad

Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge

Die vorliegende Arbeit stellt einen Auszug aus einem umfangreichen Aufsatz dar. Er beschäftigt sich ausführlich mit den ersten Anfängen und der weiteren Entwicklung des Bahnwesens in Wittenberge. Wir werden weitere Auszüge in den nächsten Nummern folgen lassen.

Wie reiste man von oder nach Wittenberge, als es noch keine Eisenbahn gab?

„Mit der Post“, so könnte die Antwort lauten, aber dennoch ist sie nicht ganz zutreffend. Erst im Jahre 1650 begann man in der Mark mit der Herstellung von Postverbindungen, ohne Beachtung der Privilegien derer von Thurn und Taxis. Im Jahre 1697 verkehrte die erste Schnellpost in Kurbrandenburg.

Anno dazumal war das Reisen keine so einfache Sache. Zeit und Geduld waren erforderlich. Die Unsicherheit auf den Landstraßen war noch nicht beseitigt. Es gab noch Reste des Wegelagerertums aus den Zeiten, in denen das Faustrecht zum guten Ton in der Mark Brandenburg gehörte. In der Kaufmannschaft kannte man noch den alten Spruch: „Aus der Mark kommt niemand unberaubt hinaus, wenn er auch durch ganz Deutschland ungefährdet gereist ist.“ Vielleicht kann man sich aus diesen Worten das seinerzeitige Verschwinden des englischen Diplomaten Lord Bathurst in Perleberg erklären.

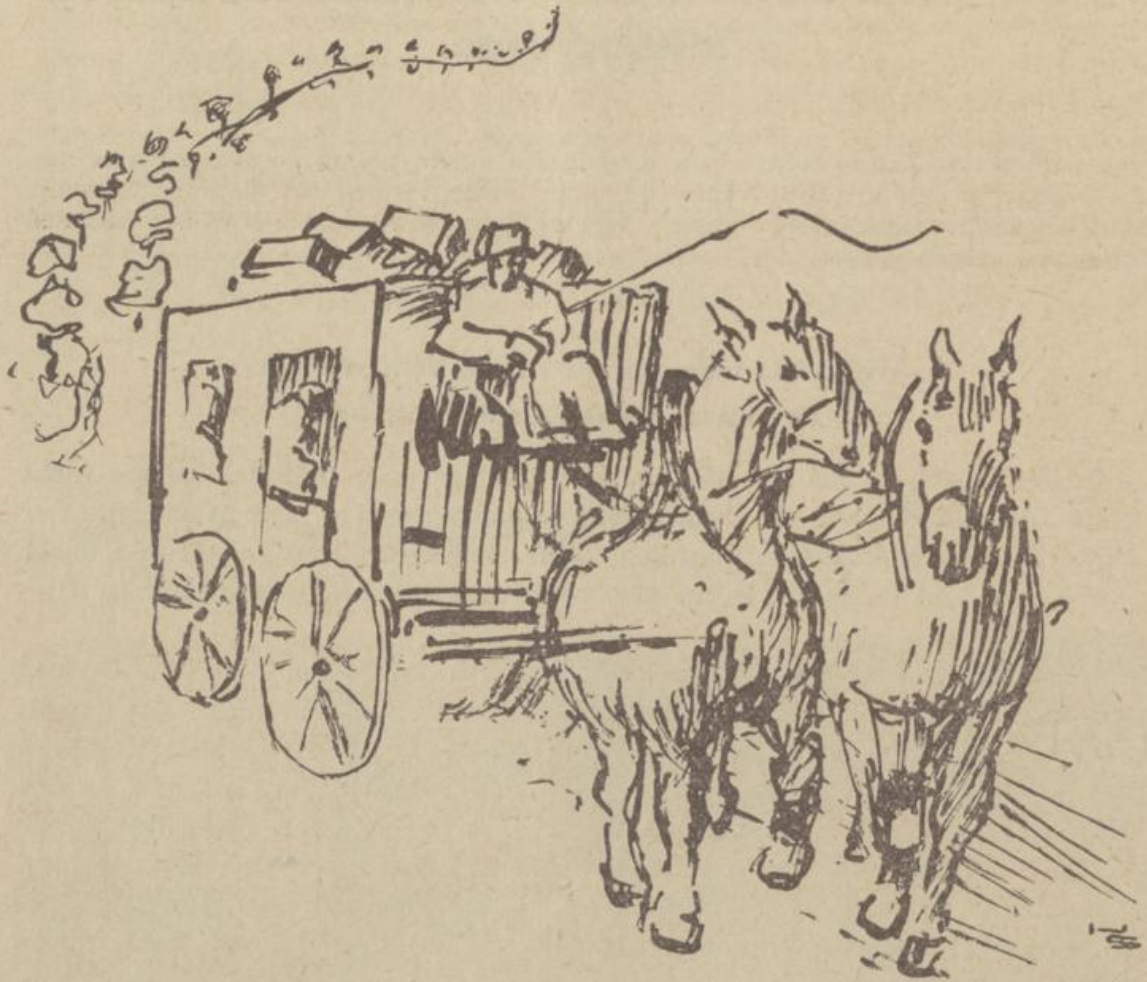
Besonders war das Reisen in Norddeutschland verrufen. Ein damaliger, des Reisens in Deutschland kundiger Zeitgenosse schrieb:

„Wer keine Frau hat, folglich die Geduld weniger kennt, reise auf mein Wort nach dem Norden Deutschlands. Der agrarische Charakter, verwahrloste Wege und die Unsicherheit im ostelbischen Gebiet waren wahrscheinlich auch die Ursachen dafür, daß der Postverkehr hier weniger entwickelt war als in Süd- und Mitteldeutschland. Das gebräuchlichste und billigste Verkehrsmittel war die Reise auf Schusters Rappen.

„Munter fördert seine Schritte
Fern im wilden Forst der Wanderer
nach der lieben Heimathütte.“ (Schiller)

War man jedoch gut besattelt, dann holte man den Klepper aus dem Stall, bestieg ihn oder spannte ihn vor das Reisewägelchen und kutschierte los. Der andere Reisende benutzte die offene, geschlossene oder ungefederte Postkutsche.

Und der Postillon blies ins Horn — ach, . . . war das romantisch!



Aber die wenigen Chausseen und die vielen schlechten Landstraßen aus Sand und Lehm, hin und wieder etwas Grasnarbe, Stubben und Schlaglöcher, brachten im Sommer viel Staub, und bei regnerischem Wetter blieb man oftmals im Morast stecken. Das war aber die Kehrseite der Romantik! Die schlechten Straßenverhältnisse zwangen zur langsamen Fahrt und ließen Gastwirte und Handwerker an den Reisenden verdienen, weil die Achsen und Räder oft brachen.“

Um das Jahr 1800 war die Post für damalige Verhältnisse jedoch schon auf beachtlicher Höhe. Der Ausbau der Chausseen in Preußen von 1817 bis

1828 mit einem Kostenaufwand von 22 Millionen Talern vervollkommnete das Straßennetz.

Aus den zwanziger und dreißiger Jahren berichtet der Chronist von einem entsprechenden guten Netz von Kunststraßen, und die Post hatte es verstanden, eine verhältnismäßig vorzügliche Postverbindung herzustellen.

Aber dennoch, man mußte körperlich, geistig und finanziell in Facon sein, wenn man eine längere Reise wagte, um sie ohne Schaden zu überstehen.

Der Eilgutverkehr wurde damals nicht vernachlässigt. Dreimal in der Woche verkehrte seit 1838 eine Eilfuhr von Berlin nach Hamburg.

Und auch sonst fehlte es nicht an Romantik auf den Landstraßen. Besonders von 1820 bis 1830 war als Folge der Befreiungskriege der Bettel in Verbindung mit Schaustellungen auf den Landstraßen zu Hause; denn die Kriegsbeschädigten wurden wenig oder gar nicht unterstützt.

Schlagbäume gab es fast in der gleichen Anzahl wie heute Telegrafenfähle an den Chausseen. Darum mußte jeder, der reisen wollte, christliche Geduld haben.

Kurz vor der Eröffnung der Berlin-Hamburger Bahn verkehrten von Berlin nach Hamburg über Perleberg je viermal in der Woche Personen- und Schnellposten.

Außerdem fuhr täglich eine Personenpost von Berlin nach Perleberg und zurück.

Nach Wittstock fuhr die Post von Berlin sechsmal in der Woche. Die Posten fuhren sehr komfortabel; denn auf der Fahrt von Berlin nach Hamburg war sogar ein erstes und zweites Frühstück vorgesehen.

Von Berlin bis Hamburg betrug die Entfernung 39 Meilen = 293,8 km. Diese Strecke wurde von der Personenpost in 41 Stunden für 7 Thlr. und 28 Sgr. und von der Schnellpost in 31½ Stunden für 14 Thlr. 15 Sgr. zurückgelegt.

Von Berlin nach Wittstock betrug die Streckenlänge 16¼ Meilen. Die Fahrt dauerte 16 Stunden und kostete 2 Thlr. 24½ Sgr.

Durchschnittlich betrug der Fahrpreis bei den Personenposten für die Person und Meile 60 Pf., was einem Satz von 8 Pf. für den Kilometer entsprach.

Die Fahrten der Schnellposten waren erheblich teurer und betrug für die Person und Meile von 80 Pf. bis 1 M 8 Pf., also für den Kilometer 10 bis 13 Pf.

Extraposten waren erheblich teurer. Die Landstraßen waren aber außerdem noch von vielen Privatwagen (Fuhrunternehmer) belebt. Diese Reisewagen fuhren zwar langsamer, weil ihnen der Pferdewechsel verboten war, waren aber bedeutend billiger als die Posten.

Als aber die Eisenbahn von Berlin nach Hamburg fuhr, da stellten die Postkutschen die Fahrten von Berlin nach Hamburg und von Berlin nach Wittstock sofort ein. Das war im Jahre 1846.

Bei uns in der Prignitz blies aber der Postillon noch weiter ins Horn und ließ die Geißel knallen.

In Wittenberge war die Posthalterei bzw. das Postamt zunächst in der Chausseestraße und wurde später von dort nach der Mohrenstraße, dem sogenannten Posthof, verlegt.

Ein Bericht um das Jahr 1860 lautet:

„Der Verkehr von Wittenberge nach Lenzen wird mit Postfuhrwerk durchgeführt. Die Landstraße, Lenzener Weg genannt, besteht aus Sand und Lehm und muß die Postkutsche mit drei Pferden bespannt werden wegen des schlechten Weges. Ein guter Fußgänger erreicht ebenso schnell das Ziel.“

„Im Kreise Westprignitz waren im Jahre 1863 an Chausseen nur die Staatschauseen Berlin—Hamburg, Wittenberge—Perleberg und Neuschreppkow—Havelberg vorhanden; außerdem die von Aktiengesellschaften erbauten Chausseen von Perleberg nach Pritzwalk und von Karstädt nach Ottiliengrube.“

„An Eisenbahnen ging nur die Berlin-Hamburger, damals noch Eigentum einer Aktiengesellschaft, durch den Kreis. Alle anderen Eisenbahnen wurden erst später erbaut.

Eine Reise von Berlin, namentlich vom nördlichen Teil des Kreises aus, war also damals noch nicht so leicht durchführbar, zumal, wenn man bedenkt, daß auch die Wegeverhältnisse nicht die günstigsten waren.“

Bis zum Jahre 1890 wurde dann der Klang des Posthornes auf den deutschen Landstraßen seltener und verstummte schließlich ganz.

Mag sich auch dieser oder jener für das romantische Zeitalter noch heute begeistern, feststeht, daß trotz aller Romantik, mit oder ohne Postillon, das Reisen vor 150 Jahren recht beschwerlich und gefährlich war.

Die Berlin-Hamburger Bahn wurde gebaut trotz aller Widerstände.

I.

... aber Objekte, Kabinettsbeschlüsse und finanzielle Schwierigkeiten verzögerten den Baubeginn.

Die Vorgeschichte der Berlin-Hamburger Eisenbahn reicht bis in das Jahr 1835 zurück.

Friedrich List, der große Vorkämpfer für ein einheitliches Eisenbahnnetz in Deutschland, stellte schon 1835 bei der preußischen Regierung einen Antrag für den Bau einer Eisenbahn von Berlin nach Hamburg.

Der Senat von Hamburg fragte 1835 ebenfalls bei der preußischen Regierung an, ob man sich an einem Eisenbahnbau auf dem rechten Elbufer von Hamburg nach Magdeburg beteiligen würde. Da aber englisches Kapital beteiligt und englische Ingenieure mitwirken sollten, verhielt man sich in Berlin kühl und ablehnend.

List zog sich von seinem Vorschlag zurück, als man diesen als „zu wenig vorbereitet“ ablehnte.

Seine Mitarbeiter bildeten jedoch in Berlin ein Komitee, vervollständigten die Unterlagen und legten am 14. Juni 1836 eine Denkschrift über eine Eisenbahn von Berlin nach dem Hauptsteueramte Wittenberge a. Elbe vor. Auch dieser Vorschlag verfiel der Ablehnung.

Nun trat ein Stillstand ein.

Einer der größten Widersacher war der preußische Generalpostmeister Nagler.

Wo sollte er mit seinen Postillionen hin, wohin mit den Pferden und Postkutschen. Und war denn überhaupt ein Bedürfnis vorhanden?

Die preußische Bürokratie vertrat auch den Standpunkt, daß der Staat die übrigen Verkehrsmöglichkeiten, die Post sowie die Land- und Wasserstraßen nicht schädigen dürfte. Und wer sollte mit der Eisenbahn, mit 20 km Geschwindigkeit in der Stunde, fahren? Wer hielt das auf die Dauer aus? Das mußte doch zu Augen- und Gehirnerkrankungen führen. Es gab aber auch Stimmen, die sogar die Überlegenheit des Staatsgedankens damals schon erkannten.

1839 wurde von dem Berliner Komitee der Plan des Eisenbahnbaues wieder aufgenommen, und es war inzwischen auch das Einverständnis der mecklenburgischen und dänischen Regierung eingeholt.

Am 2. Juni 1840 wurde unter Vorbehalt die Zustimmung gegeben, und „durch Kabinettsordre vom 15. Januar 1841 wurde die Konzession der Bahn von Berlin auf dem rechten Elbufer durch die Prignitz nach Hamburg in Aussicht gestellt, sofern es der Gesellschaft gelinge, das Einverständnis der mecklenburgischen und dänischen Regierung und die Beschaffung der erforderlichen Baukapitalien sicherzustellen.“ Die günstige Entscheidung war gefallen, doch die Aufbringung des Aktienkapitals (8 000 000 Taler) machte große Schwierigkeiten.

Ebenso schwierig waren die Verhandlungen mit der dänischen Regierung, die für ihr Gebiet hohe Durchgangszölle verlangte.

Im November 1842 bat das Berliner Komitee um Verlängerung des Termins für den Nachweis der Kapitalszeichnung und beantragte die Übernahme einer Zinsbürgschaft von seiten des preußischen Staates.

Trotz der schmackhaften Begründung, die aus der Feder des Majors Moltke, dem späteren Generalfeldmarschall stammte, wurde durch Kabinettsordre vom 23. Dezember 1842 der Antrag abgelehnt.

Am 27./28. Juli 1843 wurde die Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft gegründet. Hamburg und Mecklenburg übernahmen Aktien von 3 Millionen Talern, und die übrigen 5 Millionen Taler wurden schnell gezeichnet, so daß noch rechtzeitig zum 18. August 1843 der Nachweis der Finanzierung erbracht werden konnte.

Die Erteilung der Konzession zog sich zwar noch in die Länge, weil die Gesetze der verschiedenen Staaten voneinander abwichen. Von preußischer Seite erfolgte sie am 28. Februar 1845.

Die Zeit des Administrierens war vorbei, doch in der Linienführung war man sich noch nicht einig.

II.

Die preußische Regierung entschied sich in ihrer vorbehaltlichen Zustimmung vom 2. Juni 1840 grundsätzlich zur Linienführung auf dem rechten Elbufer, und es wurde dort schon angegeben, daß die Bahn über Wittenberge zu führen sei.

In der Kabinettsordre vom 15. Januar 1841 ist nur von „durch die Prignitz“ die Rede.

Das Berliner Komitee machte 1836 den Vorschlag:

„Die Linie sollte auf dem rechten Spreeufer beginnen, über Moabit und Charlottenburg nach Tegel und von da über Bötzw, Linum, Neustadt a. d. Dosse und Wilsnack nach Wittenberge führen.“

Da die Bahn durch verschiedene Länder führte, war der Streit um die Linienführung groß, so daß man schließlich von der gedachten geraden Linie erheblich abweichen mußte. Besondere Schwierigkeiten machte auch die Frage, ob über Perleberg oder Wittenberge. Die verkehrsbevorzugte Lage an der Elbe und die bequemere Anschlußmöglichkeit von Magdeburg gaben den Ausschlag für Wittenberge.

Dänemark verlangte den Anschluß der Stadt Lauenburg, gab aber nach längerem Hin und Her nach, so daß die Bahn über Büchen verlief.

Durch Kabinettsordre vom 6. Juli 1845 wurde dann entschieden, daß die Linie der Bahn über Wittenberge geführt wird.

Die Städte Spandau, Nauen, Friesack und Neustadt wurden berührt, doch mußte Havelberg (8 km südlich von Glöwen) unberührt bleiben, wollte man nicht auf die günstigen Krümmungsverhältnisse und Steigungen verzichten. Nun konnte der Bau beginnen.

III.

Die Eisenbahn wurde gebaut, aber das Geld reichte nicht

Trotz aller Schwierigkeiten und Streitigkeiten war mit der Bauausführung unter der Oberleitung des Oberwegebauinspektors Neuhaus schon im Frühjahr 1844 begonnen. Neuhaus hatte 1836 den Bahnbau in Belgien studiert und beim Bahnbau Berlin—Stettin reiche Erfahrungen gesammelt.

Die Stadt Wittenberge hat den Erbauer der Berlin-Hamburger Eisenbahn durch Straßenbenennung geehrt.

Wieviel Sand gekarrt wurde, wieviel Durchlässe gebaut werden mußten

und wieviel Arbeitsstunden insgesamt erforderlich waren, darüber enthält die Chronik keine Angaben. Aber daß das Geld nicht ausreichte, was bei den großen Bauprojekten auch heute noch vorkommen soll, davon steht geschrieben, daß während des Bauens festgestellt wurde, „um die Bahn fertigzustellen, brauchte man noch 5 Millionen Thaler.“

Hatte man sich verrechnet? Nein!

Von der ersten Veranschlagung bis zum Baubeginn waren Jahre verstrichen.

Die Eisenbahntechnik hatte in dieser Zeit erhebliche Fortschritte gemacht, auf die, wollte man nicht rückständig sein, nicht verzichtet werden konnte. Die bisher nicht angewandte Laschenverbindung an den Schienenstößen wurde durchgeführt und hierdurch wurde die Widerstandsfähigkeit des Gleises wesentlich erhöht.

Auch hatte man sich entschlossen, auf der am stärksten beanspruchten Strecke Hamburg—Wittenberge von Anfang an das zweite Gleis herzustellen.

Abertausende Bahnschwellen, auf denen die Schienen verlegt wurden, waren erforderlich. Diese wurden in der in Spandau errichteten Schwellentränkanstalt mit Kupfervitriol getränkt, damit sie nicht so schnell verfaulten. Die Spurweite wurde auf 1435 mm festgelegt, das ist das Maß zwischen den Schienenköpfen.

Die Eisenbahnschienen mußte man aus England beziehen. Diese kosteten frei Hamburg 237,50 M die Tonne. Wieviel Kies, Kalk, Zement, Schrauben, Nägel und Holz, Glas u. a. m. mag weiterhin verbraucht worden sein? Zahlreiche Durchlässe und kleinere Brücken wurden aus Mauerwerk oder Eisen hergestellt. Für Tragwerke wurde kein Holz verwendet.

Auch eine unterirdische elektromagnetische Telegraphenleitung wurde eingebaut. Warum man diese später in eine oberirdische umwandelte, ist ungeklärt. Tausende Arbeiterhände wirkten Tag um Tag, viel Schweiß floß von den Stirnen, und das Werk wurde vollendet.

Am 15. Oktober 1846 konnte der Betrieb auf der Strecke von Berlin bis Boizenburg aufgenommen werden. Die restliche Strecke von Boizenburg bis Bergedorf wurde bis zum 15. Dezember 1846 fertiggestellt.

11 Jahre waren vom ersten Gedanken bis zur Vollendung der Eisenbahn erforderlich.

Der Hamburger Senat hatte in den langen Jahren des Streites nicht geschlafen, sondern die Bahn von Hamburg nach Bergedorf gebaut und schon am 16. Mai dem Betrieb übergeben.

1848 wurde das zweite Gleis auf der Strecke Spandau—Nauen und 1849 auf der Strecke Hamburg—Wittenberge mit Ausnahme der Strecken Grabow—Ludwigslust und Büchen—Friedrichsruh fertiggestellt.

Bis 1866 war die Bahn mit Ausnahme der Havelbrücke bei Spandau zweigleisig, die im Jahre 1883 ebenfalls zweigleisig umgebaut wurde.

IV.

... die Sandberge wunderten sich, aber der Wittenberger Bahnhof wurde gebaut

Es wird im Frühjahr des Jahres 1845 gewesen sein, als man das Gelände weit nördlich der Stadt absteckte, Pfähle einschlug, nivellierte und so den Weg für die neue Eisenbahn festlegte. So mancher Bürger mag wegen dieses Beginnens mit dem Kopf geschüttelt haben, daß nun neben dem „Heystebusch“ ein Bahnhof entstehen sollte.

Es war noch gar nicht so lange her, da hatte man dort die letzten prächtigen Eichen geschlagen.

Nach den Magistratsakten vom Jahre 1824:

„71 Eichen aus dem Heisterbusch 213 Thlr.“ Unsere Väter waren dauernd in Geldsorgen, und so fiel Eiche um Eiche.

Aber jetzt kam Leben zwischen und in den Sandbergen auf, und manche Eiche von damals hätte vielleicht im Weg gestanden.

Sandberge wurden abgetragen. Karre um Karre verschluckten der Bahndamm und das zu planierende Baugelände für das Empfangsgebäude, Lokomotivschuppen, Koksbrennerei, Magazin und Dienstwohnungen.

Dann kamen Mauersteine, Kalk, Holz hinzu, alles was man zum Bauen brauchte.

Als dann die Schienen auf den Schwellen verlegt waren, zeigte der Kalender das Jahr 1846 an.

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs steht heute noch. Auch der erste Lokomotivschuppen (jetzt Lokschuppen III) steht noch auf derselben Stelle, wurde aber nach dem Brande 1921 erweitert und erhielt eine neue Dachkonstruktion.

Der 15. Oktober 1846 kann als der Geburtstag des Bahnhofs Wittenberge bezeichnet werden.

Am 15. Dezember 1846 fuhr der erste Personenzug ab Wittenberge. Ob das mit einer Feier verbunden war, darüber hat der Chronist nichts berichtet, ist jedoch wahrscheinlich.

Nun wurden die Wittenberger durch lautes Pfeifen der Lokomotiven daran erinnert, daß es eine Eisenbahn in Wittenberge gab.

Am 15. Dezember 1846 war auch der Anschluß nach dem Packhof fertiggestellt. Wittenberge war zum Verkehrsknotenpunkt geworden, wo der Umschlag der Güter im Wechsel vom Schiff, Bahn und Achse möglich war und durchgeführt wurde. Nach heutigen Begriffen war der Bahnhof Wittenberge aber noch sehr klein. Außer den Hauptgleisen waren 1848 noch zwei Nebengleise zum Rangieren vorhanden. Umgeben war das Bahngelände von Sandschollen, buschigem Unterholz, Wiesen und großen Bracks. An diesen Zustand erinnern heute noch die im Eisenbahnermund gebräuchlichen Gleisbezeichnungen Elsenbusch und Herrenwiesenstraße.

Wie weit der Bahnhof Wittenberge von der Stadt entfernt war, geht aus dem Stadtplan des Jahres 1860 hervor.

„Häuser und dichtere Bebauung hatten nur die Bahn-, Karl- und Schützenstraße“ (jetzt Rathausstraße).

Vom Bahnhofsgebäude führte ein Fußgängerweg zur Stadt. „1880 noch konnte meine Mutter, wie sie uns später erzählte, aus dem Küchenfenster der Wohnung in der Auguststraße unserem Vater über die reinen Sandberge hinweg den Abschiedsgruß zuwinken, wenn sein Zug vom Bahnhof abfuhr.“ (Aus „Alt Wittenberge“ von Gertrud Schroeder.)

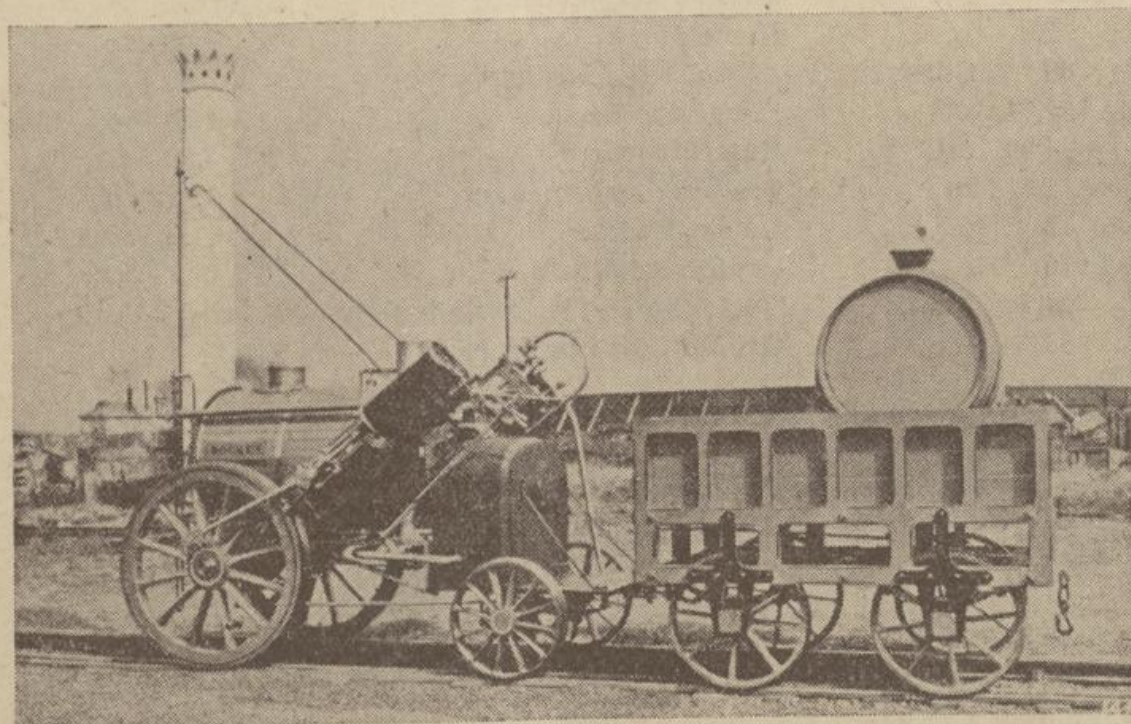
V.

... feurige, stählerne Dampfzüge zogen die Wagen auf stählernem Schienenband im rasenden Tempo

Der deutsche Lokomotivbau war damals noch schwach entwickelt und überwiegend englisch orientiert.

Auf der übernommenen Eisenbahn von Hamburg bis Bergedorf fuhren vier Stephenson'sche Lokomotiven.

Die ersten acht Lokomotiven wurden von Gebr. Sharp in Manchester geliefert.



1829. Lokomotive „Rocket“, gebaut durch Stephenson & Co.

Weitere 24 Lokomotiven wurden an die Borsig'sche Fabrik vergeben. Der Lokomotivpark bestand in den ersten Jahren aus 36 Lokomotiven. Da die erste deutsche Lokomotive „Adler“ und auch die folgenden noch in England gekauft werden mußten, hatte sich der deutsche Eisenbahnbau dem englischen Vorbild anzupassen.

Die von Stephenson konstruierte Lokomotive (Rakete) war die erste brauchbare Lokomotive auf der Welt. Sie gewann am 8. Oktober 1829 auf der denkwürdigen Wettfahrt von Rainhill den ersten Preis. Sie zog das fünffache ihres Eigengewichtes mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 22 km/h. Als Höchstgeschwindigkeit erzielte sie sogar 46,5 km/h.

Das war ein bahnbrechender Erfolg!

Und diese Lokomotivart kam nach Deutschland und mit ihr die Spurweite 1435 mm.

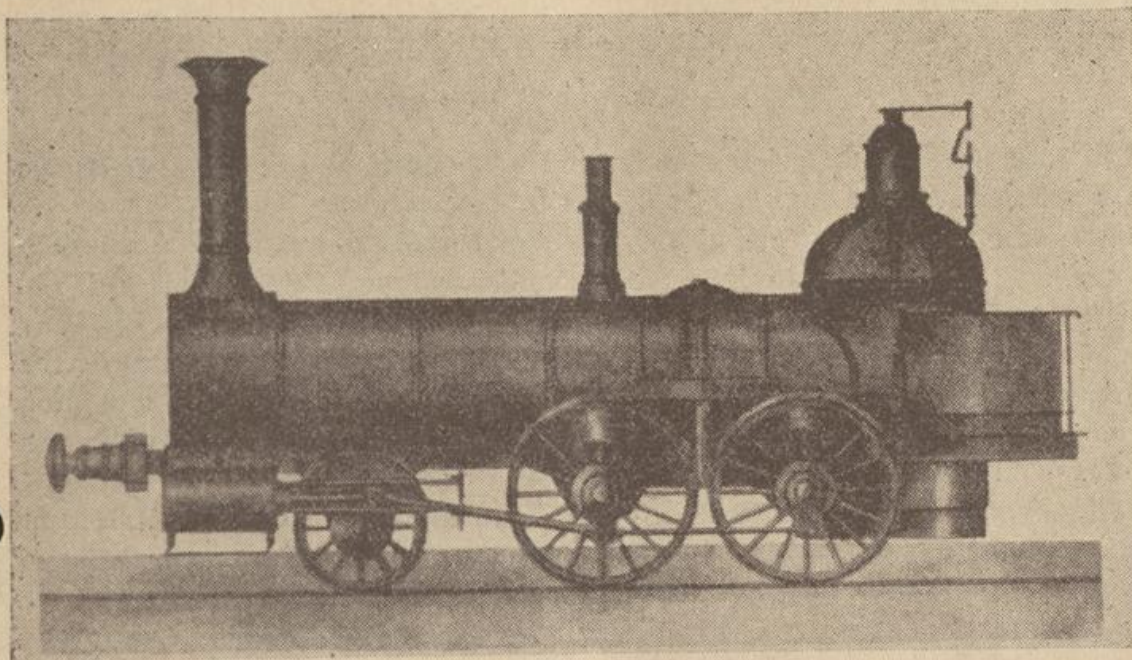
Die ersten Lokomotiven hatten keine Betriebsnummer, sondern Namen, wie Hirsch, Gazelle, Komet usw. Die ersten Namen der Wittenberger Lokomotiven konnten nicht festgestellt werden. Auch sind keine Bilder davon erhalten.

Aus den erhaltenen Linien-Skizzen und technischen Daten der von der Firma Borsig gelieferten Lokomotiven ist folgendes entnommen:

Baujahr 1845		Skizze	Baujahr 1846	
18 000,—	M	Beschaffungspreis	33 000,—	M
2,61	m	Kessellänge	4,08	m
88	Stück	Zahl der Siederohre	133	Stück
36,84	m ²	Heizfläche insges.	70,53	m ²
4,39	atü	Kesseldruck	5,26	atü
1,372	m	Treibraddurchmesser	1,372	m
15	t	Dienstgewicht	21,0	t
1 070	kg	Größte Zugkraft	2 500	kg
24,7	km/h	Vorteilhafte Geschwindigkeit	20,3	km/h
85		Größte Leistung in PS	189	

Aus dieser Gegenüberstellung der ersten Lokomotiven ist schon eine Steigerung der Leistungsfähigkeit ersichtlich. Die Lokomotiven wurden mit Koks geheizt, denn bis 1860 war es in Preußen verboten, Personenzuglokomotiven mit Braun- oder Steinkohlen zu heizen. Man wollte Brände verhüten und auch das lästige Qualmen vermeiden.

Der Koks wurde anfänglich aus England bezogen. Da sich der eingeführte Koks sehr teuer stellte und ein großer Teil der Einnahmen dafür ausgegeben werden mußte, baute man auch in Wittenberge sogenannte Koksöfen. Das waren Öfen, in denen Kohle vergast und Koks erzeugt wurde.

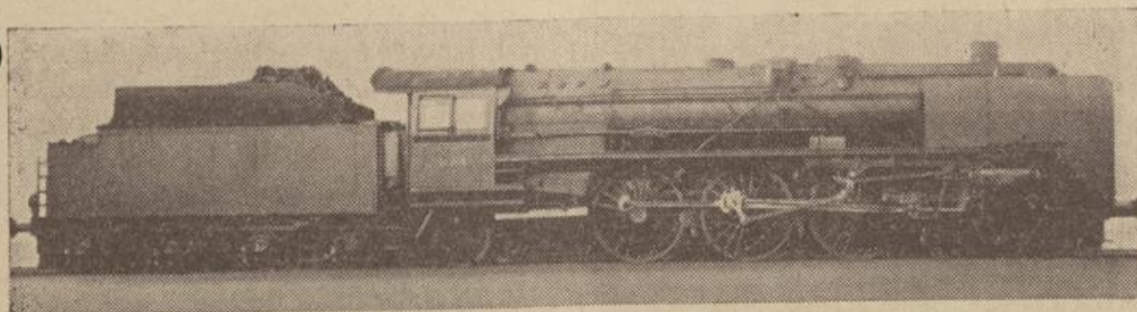


Güterzuglokomotive aus dem Jahre 1848, gebaut von A. Borsig, Berlin

Diese Koksöfen waren damals charakteristische Erscheinungen aller größeren Eisenbahnhöfe. Alte Wittenberger wissen noch heute Namen von früheren Koksinspektoren.

Später verfeuerte man englische Kohle und behauptete, daß diese besser als einheimische sei.

In den Jahren nach dem ersten Weltkrieg und insbesondere nach der Inflation wurden die Wittenberger Lokomotiven vorübergehend wieder mit englischer Kohle geheizt.



2 C1 Heißdampf-Zweizylinder-Einheits-Schnellzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn. Bauart 01, gebaut von A. Borsig, Berlin-Tegel

VI.

Die Personen- und Güterwagen

Die 1846 eingestellten Personen- und Güterwagen hatten nicht mehr die Unzulänglichkeiten aus den dreißiger Jahren, sondern bei ihnen war der technische Fortschritt, den die deutschen Wagenbauanstalten inzwischen erreicht hatten, berücksichtigt. Anfangs hatte man die Muster für die Transportwagen aus England bezogen, war dann aber in der Entwicklung eigene Wege gegangen. Es gab keine offenen Personenwagen mehr, wo die Reisenden den Unbilden der Witterung, dem Funkenregen und Qualmen der Lokomotiven ausgesetzt waren. Es gab keine mit Segeltuch bedeckten Wagen mit nur seitlichen Schutzvorhängen mehr, sondern feste Verdecke, Glasfenster, eiserne Räder und auch „Stoffbuffer“ gehörten zum technischen Fortschritt, der das Reisen angenehm machte. In der dritten Klasse waren „die Banken von Brettern mit Lehnen“.

Die I. Klasse hatte Polsterbänke und, wie man damals sagte: „... alles sehr elegant und sauber“.

Öllampen erhellten die Abteile und rußten auch. In einigen Wagen waren auch schon Aborte, sonst richtete man sich entsprechend ein. Dazu waren die Aufenthalte auf den größeren Bahnhöfen entsprechend bemessen.

Die Bahnverwaltung war damals auch der Ansicht, daß es von untergeordneter Bedeutung sei, ob in mehr oder weniger schön ausgestatteten Wagen die Reise verlief, sondern die Art und Weise der Beförderung das primäre sei, und die entsprach dem neuesten Stand der Technik.

Die ersten Personenwagen waren sechsrädig (heute sagt man drei Achsen). Die Güterwagen nannte man anfangs Eisenbahnfrachtwagen und sie hatten eine Tragfähigkeit von 2650 bis 2700 kg.

Die Berlin-Hamburger Bahn setzte sofort achträdige (4 Achsen) Güterwagen ein.

Durch eingetretene Unfälle ging man von dieser Bauart im Jahre 1849 ab und konstruierte sechsrädige Güterwagen, denen man eine größere Betriebssicherheit zuschrieb.

VII.

Von Reisenden, Fahrpreisen, Währungen, Personentarifen, Reiseerleichterungen, Beschwerdebüchern, Fundbüros, Fahrplänen und Nachtzügen

Wollte man im Jahre 1846 von Wittenberge nach Berlin oder Hamburg reisen, dann mußte man ein Zettelbillett kaufen (etwa in der heutigen DIN A 4 - Größe). Dieses Zettelbillett hatte am unteren Ende einen Coupon, der vom Schaffner abgenommen wurde. Fahrkarten, wie wir sie heute kennen, wurden erst im Jahre 1860 eingeführt.

Der Fahrpreis betrug für die Meile und Klasse:

I. Klasse	6	Silbergroschen
II. Klasse	4	Silbergroschen
III. Klasse	2½	Silbergroschen

Auf den Kilometer umgerechnet waren das 8 Pf., 5,4 Pf. und 3,3 Pf. (Nach dem Geldwert von 1896).

Die Berlin-Hamburger Bahn durchschnitt das Gebiet der außerhalb des Zollvereins verbliebenen deutschen Staaten. Dem Zollverein gehörten nicht an:

Die Hansastädte Bremen, Hamburg und Lübeck, die Großherzogtümer Mecklenburgs und die dänischen Besitzungen Holstein und Lauenburg. Erst 1868 wurde der Zollverein erweitert. Der erste Personentarif war daher in drei Währungen aufgestellt:

- a) in preußischen Talern zu 30 Silbergroschen,
- b) in neuen $\frac{3}{8}$ mecklenburgischen Talern zu 48 Schillingen,
- c) in Hamburger Courant Mark zu 16 Schillingen.

Für Kinder war die Hälfte der Fahrpreise zu zahlen. Bis 50 Pfund Freigeäck war zugelassen.

Die Mitnahme von Hunden in den „Coupees“ war verboten. Das Hundecoupee gehörte somit zu den ältesten Erfindungen im Eisenbahnwesen. Trotzdem der Frachtsatz für einen Hund nicht niedrig war, wurde jedwede Haftung abgelehnt.

1846 konnte man von Wittenberge nach folgenden Bahnstationen Zettelbillets kaufen:

In Richtung Hamburg:

Grabow, Ludwigslust, Hagenow, Brahlstorf, Boizenburg, Büchen, Schwarzenbek, Friedrichsruh, Reinbek, Bergedorf und Hamburg.

In Richtung Berlin:

Wilsnack, Glöwen, Zernitz, Neustadt a. d. Dosse, Friesack, Paulinenaue, Nauen, Spandau, Berlin.

Die Strecke hatte insgesamt 21 Bahnstationen. 50 Jahre später waren schon 39 Bahnhöfe vorhanden.

Trotz aller Vorzüge des neuen Verkehrsmittels trat aber in den Jahren 1848/49 ein allgemeiner Verkehrsrückgang ein, der einen Einnahmerückgang mit sich brachte.

Überall fühlten sich die Eisenbahngesellschaften in ihrer Existenz bedroht und sahen den Ausweg in einer allgemeinen Tariferhöhung.

Die Ursachen des Verkehrsrückganges waren in den bekannten Hungerjahren 1846/47 zu suchen. Hinzu kam dann die Revolution von 1848.

In Wittenberge wurden die Fahrpreise erhöht:

von		auf	
1 8 4 6		1 8 4 9	
I. Klasse	8 Pf.	I. Klasse	8 Pf.
II. Klasse	5,4 Pf.	II. Klasse	6 Pf.
III. Klasse	3,3 Pf.	III. Klasse	4,4 Pf.

(Die ungerechten Erhöhungen entsprechen dem Geldwert des Jahres 1896)
Der Fahrpreis für die I. Klasse blieb unverändert. Die II. Klasse wurde um 13 Prozent, die III. Klasse sogar um 33 $\frac{1}{3}$ Prozent erhöht.

Aus dieser Tarifierhöhung ist ersichtlich, daß man der Arbeiterschaft die größten Lasten aufbürdete.

Die Fahrpreise überschritten seinerzeit die finanzielle Leistungsfähigkeit eines großen Teiles der Bevölkerung. Die Bedürfnisse zum Reisen wurden aber größer, und Jahr für Jahr mußten mehr Züge gefahren werden.

Am 18. Mai 1862 führte man nach langem Zögern auf dem Streckenabschnitt Wittenberge—Berlin die IV. Wagenklasse versuchsweise ein. Da der Fahrpreis nur die Hälfte der III. Klasse betrug, steigerte sich die Zahl der Reisenden, so daß man diese Maßnahme am 15. Juni 1864 auch bis Hamburg ausdehnte. Die IV. Klasse mit der Fahrpreisverbilligung brachte dann eine vorteilhafte Verkehrsbelebung.

Auch mit der Einführung der verbilligten Retourbillets (Tageskarte) zögerte man, im Gegensatz zu anderen Bahnen, bis zum Jahre 1869.

Die Fahrpreise entwickelten sich dann für die Person und km:

Klasse	Schnellzüge			Personenzüge			
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.
1 8 8 0	9,5	7	5,1	8	6	4,4	2,2
nach der Verstaatl.							
1 8 8 4	9	6,67	4,67	8	6	4	2

Diese Tarifänderung wirkte sich günstig in der Personenbeförderung aus. Im Etatsjahr 1894/1895 (vom 1. April bis 31. März) wurden von der BHB schon insgesamt 350 000 Fahrkarten verkauft.

I. Klasse	=	1,6 %
II. Klasse	=	31,3 %
III. Klasse	=	34,7 %
IV. Klasse	=	32,4 %

Auf der Berlin-Hamburger Bahn war gegenüber anderen Bahnen nicht nur der geringste Anteil an IV.-Klasse-Reisenden, sondern auch der Anteil I. Klasse war am geringsten. Trotzdem es in Hamburg reiche Kaufleute gab, lehnten diese aus „republikanischem Sinn“ die I. Klasse ab, und unsere Vorfahren in Wittenberge stellten aus Geldmangel einen großen Anteil der IV.-Klasse-Reisenden.

Die Tarifgestaltung und Klassifizierung während der Reisezeit trug den sozialen Vorurteilen Rechnung.

Man suchte alles zu vermeiden, „die den Angehörigen höherer sozialer Stände die Berührung mit Angehörigen niedriger Klassen verleiden.“

Die ermäßigte Sonntagsrückfahrkarte wurde 1896 eingeführt und hierdurch der Sonntagsverkehr belebt. Aber auch das Reisen wurde mit der Zeit angenehmer, weil die Geschwindigkeit immer höher, die Personenwagen immer bequemer und der Fahrpreis billiger wurde.

Am 1. Mai 1892 fuhren die ersten D-Züge durch Wittenberge und im Jahre 1902 wurden sie versuchsweise mit elektrischer Zugbeleuchtung auf der Strecke Berlin—Hamburg ausgerüstet.

Beschwerden konnte man 1846 in Wittenberge auch anbringen, und zwar „Um Beschwerden und Klagen der Reisenden sowohl über das Personal als über Gegenstände irgendeiner Art zu erfahren und nach Möglichkeit den Wünschen des Publikums zu entsprechen, sind bei jedem Bahnhofsinспекtor Bücher ausgelegt, um alle etwaigen Beschwerden, unter Angabe des Namens des Eintragenden, darin einzuschreiben.“

Und wenn man seinen Regenschirm in der Bahn hatte liegen lassen, dann: „Hat ein Reisender auf der Bahn etwas verloren oder aus dem Wagen mitzunehmen vergessen, so beliebe er sich, in der Güterexpedition der Bahnhöfe zu melden, wohin alles auf der Bahn oder in den Wagen Gefundenes durch die Bahn- und Wagenwärter abgeliefert werden muß.“

Es gab auch damals schon ein Fundbüro und das „Beschwerdebuch“, heute sagen wir: „Der Reisende hat das Wort.“

Damals gab es auch schon Reisende, die zu spät kamen und den Zug doch noch erreichen wollten. Im Bahn-Reglement konnte man lesen:

„Das Nachlaufen zurückgebliebener Personen hinter dem abfahrenden Zuge wird polizeilich bestraft.“

Trotzdem der Verkehr auf der Berlin-Hamburger Bahn anfangs sehr schwach war, gab es aber auch einen Fahrplan.

Für die Fahrpläne wurde damals die graphische Form gewählt. Damit wollte man den Reisenden einen allgemeinen Überblick über den Verkehr auf der Bahn geben.

Der graphische Fahrplan hat in Deutschland für den öffentlichen Gebrauch wenig Anklang gefunden. Bald wurde die jetzige Form der Fahrplanaushänge gewählt.

Seit 1850 gab es zwar schon ein Kursbuch in Deutschland, doch wurde das amtliche Norddeutsche Kursbuch erstmalig im Jahre 1883 in Wittenberge verkauft.

Viel war auf dem ersten Fahrplan auch nicht zu lesen; denn der Verkehr war anfangs sehr schwach. Es genügte ein durchgehender Personenzug in beiden Richtungen mit 8 bis 9 Stunden Fahrzeit. Dann wurde noch ein

sogenannter Zwischenzug mit Übernachtung in Wittenberge in beiden Richtungen gefahren.

Es ging damals sehr ruhig auf unserer Eisenbahn zu, und dennoch war der Fortschritt groß.

Für die Nachtzüge waren die Wittenberger Eisenbahner nicht zu haben.

Als die preußische Regierung damals von der Direktion die Einlegung von Nachtzügen forderte, kam es zu ernststen Verwicklungen.

Auch das Fahren eines Nachtzuges von Berlin bis Wittenberge, der dann Anschluß an den Frühzug 5.15 Uhr nach Hamburg hatte, wurde abgelehnt, weil man annahm, daß der Nachtverkehr hohe Kosten erfordere.

Preußen bestand bei der Eisenbahngesellschaft auf Einlegung der Nachtzüge.

Die Kommissare von Mecklenburg, Dänemark und auch Hamburg stärkten den Direktoren den Rücken. Auf einer am 30. März 1852 in Ludwigslust abgehaltenen Gesellschaftsversammlung wurde die Einführung der Nachtzüge nochmals abgelehnt, und die ausländischen Kommissare untersagten sogar die Befolgung der preußischen Anordnung.

Von Preußen wurde der Direktion der Eisenbahn jedoch eröffnet, daß, wenn nicht bis 15. April 1852 die Nachtzüge planmäßig gefahren werden, der preußische Teil übernommen wird. Außerdem sollte für jeden, ab 1. April 1852 nicht gefahrenen Zug 100 Taler Strafe gezahlt werden.

Die Eisenbahngesellschaft hielt an ihrer Widersetzlichkeit fest . . . und Preußen?

„ . . . zog am 14. April 1852 für 28 nicht abgefahrener Züge 2800 Thaler zwangsweise in bar ein.“

Und dann ging es.

Ab 15. April 1852 wurden die Nachtzüge in beiden Richtungen planmäßig gefahren und waren bald sehr rentabel.

Mecklenburg und Dänemark legten am 1. Dezember 1852 beim Bundestag Beschwerde ein. Dieser beschäftigte sich mit den Nachtfahrten bis 1858 ohne etwas daran zu ändern; denn den Mecklenburgern war inzwischen das Nachtlicht auch aufgegangen.



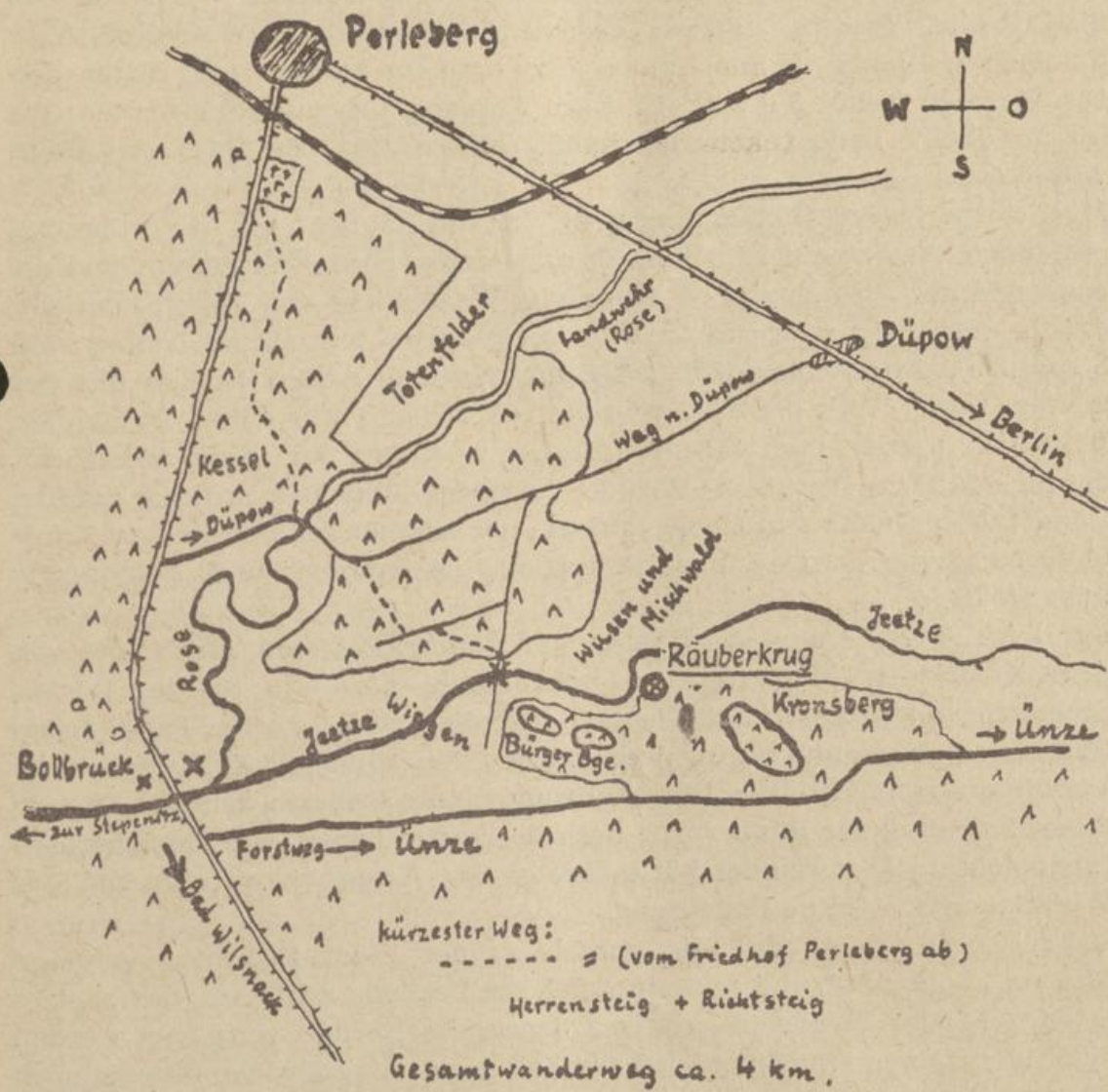
Der Räuberkrug liegt in der Perleberger Heide an der Jeetze, da, wo drei Feldmarken zusammenstoßen, die von Perleberg, Düpow und Uenze, und auch da, wo einst das versunkene Dorf Dobberzin in der Nähe lag. Man kann auf verschiedenen Wegen zum Räuberkrug gelangen. Der eine führt über den sogenannten Dreibrückenweg. Es geht von der Dobberziner Straße über die Bahn hinweg, an früheren Spargelfeldern vorbei, an den Totenfeldern entlang, weiter dann in die Forst hinein zum Doppelgraben der Landwehr und bis zu dem alten Düpower Weg. Dort biegt man in diesen Weg in Richtung Düpow hinein und überschreitet die Brücke der Rose, die sich kurz vor der Brücke wieder aus dem Doppelgraben zu einem Lauf vereinigt hat. Bald kommt man an der Wegebiegung zu einem schmalen Pfad, der rechts durch den Bestand abgeht. In wenigen Minuten gelangt man, am neuen Weg wieder rechts abbiegend, an eine kleine Holzbrücke, die die Jeetze überquert. Geht man jetzt nach links am Jeetzebach entlang oder noch romantischer über die mit Wald- und Maiglöckchen bestandenen Bürgerberge, dann ist man am Räuberkrug. Ein Stein mit dem Namen „Räuberkrug“ überzeugt uns, daß wir richtig gegangen sind. Etwas weiter ist der Weg, der an dem früheren Forsthaus Bollbrück vorbeiführt,

in den Forstweg nach Uenze hinein geht und kurz vor dem Kronsberg abbiegt, am kürzesten jedoch der Weg über den „Herrensteig“ und am Kessel vorbei.

Mitten in der Forst also und unmittelbar an der Jeetze liegt der Ort, wo einst der Räuberkrug gestanden hat. Eine alte Handels- oder Heerstraße führte an diesem Krug vorüber; sie führte von Lübeck und auch von Wismar nach dem damals weitberühmten Wallfahrtsort Wilsnack und dann weiter nach Werben und dem Süden zu. Hier mitten im Walde wurden nicht nur die Wallfahrer, sondern vor allem die Kaufleute oft überfallen und ihrer Waren beraubt. Wahrscheinlich haben die Räuber oft mit dem Wirt überein gewußt, ob freiwillig oder gezwungen, das sei dahingestellt.

Weder Chroniken noch Urkunden wissen etwas von dem Bestehen dieses Wirtshauses zu berichten. Lediglich das Kirchenbuch von Uenze hat eine Eintragung über einen Mord am Räuberkrug. Sonst sind es nur Überlieferungen und die Ergebnisse von Ausgrabungen, die über diesen Krug berichten. Der Waldboden läßt auf das Vorhandensein einer ehemaligen Siedlung schließen; er ist mit Immergrün bedeckt. Linden, Haseln, Eichen und ein alter Wegdorn vervollständigen das Bild. Ein überwachsenes Pflaster aus Feldsteinen deutet auf Ställe hin. Eine Feldsteinmauer schützte das Gehöft. An einer andern Stelle deutet in die Tiefe reichende Modererde einen Brunnen an. Nach dem Jeetze-Bach zu fand man Überreste einer Herdstelle und eine ausgedehnte Lehmtenne. Hier ist das ehemalige Wohnhaus zu vermuten. Da das Gehöft unmittelbar an der Jeetze lag, wurde es durch starke, erdbeschüttete Pfähle gegen Überspülung geschützt. Gefundene Gefäßscherben sagen aus, daß das Gehöft vom 14. bis 17. Jahrhundert bestanden haben muß. Diese Feststellungen hat Frau Dr. Bohm in den Jahren 1934—1937 bei ihren Forschungen an Ort und Stelle gemacht.

Als einst der Räuberkrug bestand, waren die Besitz- und Rechtsverhältnisse in der Mark Brandenburg recht verworren. Die Städte waren durch ihren Handel aufgeblüht, das Rittertum verlor an Macht und Wohlstand. Das Raubrittertum begann. Da schlossen sich die Städte zur Hansa zusammen; ihr gehörte auch Perleberg an. Unter der Führung Perlebergs bildeten die Prignitzer Städte einen Abwehribund. Die Markgrafen waren zu schwach, um der Unsicherheit im Lande abhelfen zu können. Aus alten Berichten und Urkunden erfahren wir einiges, was mit dem Räuberkrug zusammenhängen könnte. 1444 schickte Friedrich II. eine Aufforderung an die Prignitzer Städte, der Unsicherheit im Lande energischer entgegenzutreten. Die Macht der Wegelagerer aber war so groß, daß Perleberg, als es z. B. den Heine Borgeroggen schnappte, vom Grafen von Schwerin schwer bedrängt wurde und es nun fortan nicht recht wagte, gegen sie vorzugehen. Der Bandenführer Kone Windelband, der sein Unwesen an der



Wanderwege zum Räuberkrug

Skizze: Albert Hoppe

Straße Wilsnack—Perleberg trieb, wagte es, dem Erlaß des Kurfürsten zu trotzen. Perleberg wandte sich an den Kurfürsten. Windelband wurde gefaßt und 1460 gehängt. Da schwur sein Sohn Henning Wischerup der Stadt Rache. Wörtlich heißt es: „Darum will ich, Henning Wischerup, Euer Feind sein, solange Ihr mir Sühne getan habt für meinen toten Vater, den Ihr verraten habt. So will ich Euch Schaden tun mit allen denen, die ich auf meine Seite bekommen kann. Danach mögt Ihr Euch zu richten wissen.“

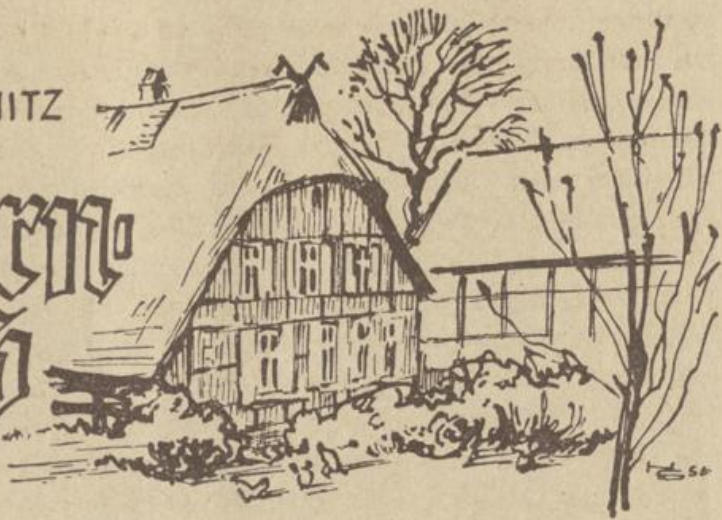
Möglicherweise hat Henning mit dem Wirt des Räuberkrugs in Verbindung gestanden. Aus einem Protokoll, das aus dem Jahre 1542 stammt und die Aussagen des „Schnappsacks“ Hans von Wartenberg aus Nebelin enthält, der in Perleberg hingerichtet wurde, erfahren wir einige Namen von Straßenräubern: Achim Wulfken, Hans Koepke, Achim Linden mit der lahmen Hand. Auch der Pastorensohn aus Nebelin war dabei. In anderen Urkunden werden noch folgende Namen erwähnt: der „dicke Hennrick“, der mit 120 Mann die Straße Wismar-Perleberg—Wilsnack unsicher machte. Dann Jakob Reuter und Georg Obergk, der Hamburger und andere Kaufleute auf freier Straße „niedergeworfen“, „benommen“ und „beschädigt“ habe (1551).

Der letzte Erlaß gegen die Räubereien stammt aus dem Jahre 1603 von dem Kurfürsten Friedrich, der bekanntgab, daß alle Städte, Dörfer, Schenken und Krüge seiner Ungnade verfallen, wenn sie die Taten dieses Gesindels billigen und begünstigen würden. Der 30jährige Krieg mit seiner Verwilderung machte die Durchführung dieses Erlasses zunichte. Bis zu dieser Zeit muß der Räuberkrug noch bestanden haben, wie die Scherbenfunde lehren. Der Handel hörte infolge der Kriegswirren auf, und das Wirtshaus verlor seine Bedeutung.

Urkunden berichten, daß die damals zu der Stadt Perleberg gehörige Meierei „Bollbrück“ und seine in der Nähe liegende Schäferei, das heutige Schäferei- oder Mendeluch, durch kriegerische Horden verwüstet worden sind. Wir können annehmen, daß zur Zeit des dreißigjährigen Krieges auch unserm Räuberkrug ein Ende bereitet worden ist. Nach anderer Lesart bestand er noch bis ins vorige Jahrhundert, da ja in diesem mit dem Chausseebau auch der Weg nach Wilsnack eine andere Route nahm. Die Natur überwächst alte Wohnstätten schnell, wie wir es an dem Schicksal unserer beiden anderen Heidegaststätten „Alte Eichen“ und „Bollbrück“ jetzt selbst beobachten können.

WALTER BREDTHAVER:
DIE BAUTEN DER PRIGNITZ

Das Bauernhaus



Vom germanischen Bauernhaus berichtet Tacitus: „Sie kennen keine Bruchsteine und keine Ziegel, sondern zu allem bedienen sie sich ungestalten Bauholzes ohne Schönheit oder freundliches Aussehen.“ Was Tacitus im Auge hat, ist der Urtyp des Blockhauses, ein mächtiger Einraum mit lehmbeschlagener Diele, mit Strohdach und niederen Blockwänden, die allem Unwetter trotzen. Die Rundstämme waren unterseitig ausgekerbt und paßten sich der Rundung des Stammes an. Die Fugen wurden mit Moos abgedichtet. Die Balkenköpfe sprangen als Vorkopfreißen über den Eckverband vor. Erst später verstand es die Zimmermannstechnik, die Balken viereckig zu behauen und sie sorgfältig zu kanten.

Die wertvollen Holzbestandteile konnte man ohne Mühe auf dem Wagen fortschaffen, so zählte das mittelalterliche Haus zur „fahrenden Habe“. Als die Römer an Rhein und Donau Villen, Paläste, Kastelle, Bäder, Brunnen und Wasserleistungen aus Stein aufführten, wurde diese Bauweise von der fränkisch-alemannischen Oberschicht übernommen. Der Bauer aber blieb bei der gewohnten Holzbauweise. Kirchen und Klöster förderten die Steinbautechnik. Deutsche Handwerker entlehnten technische Bezeichnungen, Mauer, Kalk, Ziegel. Aus dem Lehmfleet wurde ein kunstvoller Steinfußboden: *plastrum* = Pflaster. Aus dem *windauga* wurde ein sorgfältig umrahmtes Fenster (*fenestra*), aus der schmalen, niedrigen und in der Mitte quergeteilten Tür die römische *porta*, welche sich in eisernen Angeln bewegte und nicht mehr an Holzhaspen aufgehängt wurde.

Holz- und Steinbau liefen durch 1½ Jahrtausende nebeneinander her: Der Holzbau den Arbeitsgewohnheiten des Volkes sich anpassend, der Steinbau die Ideen der Oberschicht verkörpernd. Den Auftakt gab der Palastbau Karls des Großen zu Aachen 796—804. Der Steinbau beschwor den ver-

hängnisvollen Riß zwischen Volks- und Hofkunst, zwischen dem angestammten Erbe der Vorzeit und der Optation der Antike herauf.

Das Bauernhaus durchlief drei Perioden der Baugestaltung: Blockhaus, Fachwerk und Ziegelbau. Das Blockhaus lebt noch fort in den Kornspeichern, Heuschobern und Sennhütten der Schweiz und anderer Länder. Der nordische Fachwerkbau wurde eine Notwendigkeit wegen beginnender Holzarmut. Der Ziegelsteinbau förderte das Aufkommen der Ziegeleien um 1850. Bei der Baugestaltung waren drei ökonomische Probleme zu lösen: Wohnung, Unterbringung des Viehs und Speicherung der Ernte. Aus der Anpassung an die verschiedenen Gegebenheiten der Landschaft wie Marsch, Heide, Lößlandschaft entstanden unterschiedliche Haustypen. In den Weidelandschaften der norddeutschen Tiefebene entstand das niedersächsische Wohnstallhaus, in den Ackerbaubezirken Mitteldeutschlands der fränkische „Vierseithof“. (Siehe Abbildung in „Unsere Heimat“, 8/55, Seite 238.)

Das wendische Haus ähnelt dem fränkischen. Nur in der schlotartigen Küche wirkt es altertümlich.

Das Niedersachsenhaus hält am Prinzip der Einheit fest. Es behält von der ursprünglichen „Herdhalle“ des Blockhauses die Diele bei, welche zu beiden Seiten das Vieh beherbergt. Das Walmdach über der „Grotdör“ wird eingeschnitten. Der Dachraum wird durch Firsterhöhung vergrößert. Die Herdstelle rückt an die hintere Giebelseite, an die „Afsied“.

Das Frankenhaus betont die Trennung. Herdraum und Tenne verwachsen nicht miteinander. Nicht mehr die Längsrichtung, sondern die Quere bestimmt die Aufteilung des Hauses. Nicht mehr der Giebel, sondern die Traufseite kehrt sich zum Anger. Damit schwindet die Freude am Giebel. Er bildet nicht mehr die Schauseite und wird darum nur mit Brettern verschalt. Dafür wird die Wohnform anspruchsvoller entwickelt. Sie ist nicht mehr ein Teil des Wirtschaftshofes, sondern tritt im öffentlichen Dorfbild in den Vordergrund. Durch Vorgärten und beschnittene Bäume vor dem Hauseingang sucht man dem Anwesen eine höhere Wirkung zu verleihen. Die Trennung von Wohnhaus, Stall und Scheune bot so große praktische Vorzüge, der Feuersbrünste leichter Herr zu werden, der Ausbreitung von Seuchen entgegenzutreten und sich jeder Wirtschaftsform anzupassen, daß dem fränkischen Vierseithof eine ungeahnte Strahlungskraft innewohnte. Demzufolge besiedelte er den größten Teil der Prignitz. Das Niedersachsenhaus beschränkte sich auf die Lenzer Wische und auf das mecklenburgische Gebiet.

Niedersachsen waren es, welche die gewachsene Einheit ihres Wohnhauses 1150—1250 mit sich über die Elbe brachten. Ihr eiserner Räderpflug war dem hölzernen Hakenpflug der Wenden überlegen. Die Dreifelderwirtschaft war ein Fortschritt gegenüber der wilden Feldgraswirtschaft. Räderpflug und Dreifelderwirtschaft sicherten das Werk der Kolonisation. Kein



Foto: H.-J. Konrad

Bauernhaus aus Mödlich

Bauernhaus hat sich aus dieser Periode erhalten. Das älteste im mecklenburgischen Dambeck, Kreis Parchim, geht auf den 11. Mai 1607 zurück, die Rauchhäuser der Wische in die Jahre 1702—1719.

Der Vorrang der Rindviehhaltung in der Marsch, der Schafzucht in der Heide ließen das niedersächsische Wohnstallhaus bis in die Gegenwart zweckmäßig erscheinen.

Dem Niedersachsenhaus liegt eine eigenartige Dreiteilung zugrunde: In der Länge zwei Seiten- und ein Hauptschiff, in der Quere Tenne, Fleet (Herdplatz) und Kammerfach (Wohnstuben). Vom Herd aus ist das gesamte Wohnwesen zu überschauen. Klare Einfachheit ist mit fein ersonnener Durchgliederung verbunden. Ein gewaltiges Strohdach ruht auf dem eichenen Rahmenwerk mit seinen eingespundeten Balken, deren Fächer mit Lehmstaken gefüllt wurden. Das Vieh stand mit den Köpfen zur „Däl“. In der Mitte der Herdhalle flackerte das „heilige Feuer“, über welches das Bier dargereicht wurde. Gegenüber dem Feuer war der Ehrensitz des Hausherrn. Zu heidnischer Zeit war dieser Platz mit Holzschnitzwerken verziert. Über dem Feuer schwebte am hölzernen Wendearm der Grapen mit dem Wasserkessel. Da Fensterglas erst im 15. Jahrhundert aufkam, wurde das Tageslicht durch eine Dachluke hereingelassen. Ehe das

Schrankbett (Alkoven) sich im 17. Jahrhundert einbürgerte, schlief man auf strohbelegten Bänken an der Wand.

Um dem ewigen Rauch (Rauchstube, Rauchhaus) zu entgehen, hatte der skandinavische Bauer das „stabbur“ vom „herdhus“ getrennt. Das Stabbur war ein auf Holzpfosten gestelltes Bur (Kornspeicher), welches zum Schutz gegen Feuchtigkeit und Nagetiere mit einer anlehnbaren Leiter erstiegen wurde. Wem das nächstliegende Bur gehörte, war der nachbure, der Nachbar. Dieses stabbur wurde zugleich als Schlafhaus benutzt.

Im 12. Jahrhundert bot die Erfindung des Rauchofens eine Neuerung. Er war ein aus Feldsteinen gemauerter „Vorderlader“, war sparsamer im Holzverbrauch und brauchte nur abends und morgens geheizt zu werden. Er rückte an die Hinterwand, und mit dem Abrücken büßte das geheiligte Feuer die mit ihm verbundenen Gewohnheiten des Brauches ein. Um gänzlich von Rauch und Schmutz befreit zu werden, mußte sich aus diesem Ofen erst der „Hinterlader“ entwickeln. Er fand seine Krönung im lombardischen Kachelofen der ausgehenden Antike. Nun war die Möglichkeit gegeben, das Fleet, den höhergelegenen Herd- und Wohnraum von der „Däl“ als dem Tieferliegenden zu trennen. Kök, Dönz und Spinnstube werden an der Giebelseite eingerichtet und zwecks besserer Erwärmung mit einer Zimmerdecke überzogen.

Diese wohnliche Umgestaltung genügte dem seiner Arbeit verschriebenen Landmanne. Der Odalsbauer, der Bauer mit altem „od“, d. h. Erbgut, aus dem später der Adel hervorging, entwickelte aus der größeren Besitzgrundlage die Neigung, Reichtum und Vorrang auch nach außen zu präsentieren. Deshalb stellt er neben „herdhus“ und „stabbur“ das „salhus“. In ihm fanden die festlichen Empfänge statt. Hier wurden die Gäste untergebracht. Er selbst schlief im „stabbur“. Dem Gesinde wurde das Herdhaus zugewiesen. Bis dahin hatte der Bauer inmitten seines Gesindes gewohnt. Jetzt wird die gesellschaftliche Trennung vollzogen. Herr scheidet sich vom Knecht. Das Herdhaus wird zum Gesindehaus. Das repräsentative Element des Hofes aber wird der Saal. Er kehrt wieder in den Sälen der Burgen, Klöster, Kirchen, Schlösser und Rathäuser, und ebenso erkennen wir die wurzelhafte Tradition in der Diele des Niedersachsenhauses. Diese Diele ist der überzeugende Mittelpunkt des Bauernlebens. Hier wurden der Erntewagen entladen, das Korn gedroschen, das Vieh gefüttert, Taufe und Hochzeit gefeiert und die Leiche aufgebahrt. Vom First grüßten Pferdeköpfe als Wahrzeichen heidnischen Brauchs.

Diese Holzbauweise war zu monumentaler Gestaltung wenig fähig. Trotzdem hielt der Bauer daran fest. Als das Christentum in erste Kapellen einzog und den Götzendienst unter den Bäumen des Feldes verdrängte, trat die steinerne Architektur in ihre Kinderschuhe. Keiner ahnte, welche schöpferischen Kräfte sich im Steinbau der Klöster, Burgen, Dome, Stadttore und Schlösser entfalten sollten und schon nach wenigen Jahrhunderten

im romanischen, und später im gotischen Kirchenbau Krönung und Triumph feierten.

Das Bauernhaus vollzog im Stillen seine Wandlung. Im 16. Jahrhundert hatte der Fachwerkbau sich gänzlich durchgesetzt. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts verschwanden die Strohdächer mehr und mehr. Schornsteine wurden hochgezogen und die Gefache mit Mauersteinen gefüllt. Die Sorge um die Holzverknappung riß jedoch nicht ab, so daß man um 1900 auch im ländlichen Bauwesen zum reinen Ziegelbau überging.

Das Holz, das einst zum Bau von Brücken und Burgen genügte, tritt in seiner Bedeutung als Baustoff hinter dem Stein zurück. So verändert die Technik die Zeit und mit ihr das Weltbild der Menschen.

OTTO KLINGNER

**Über die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft Literatur des Kulturbundes
in Perleberg in der ersten Hälfte des Jahres 1956**

Hörer und Referenten der Arbeitsgemeinschaft Literatur sind in die Ferien gegangen, und der Berichterstatter erlaubt sich, einen Rückblick auf die Arbeit des vergangenen und einen Vorblick auf die des kommenden Halbjahres zu werfen. Welcher Beliebtheit sich die literarischen Abende erfreuen, mag man dem Ansinnen der Hörer entnehmen, nicht nur alle 14 Tage, sondern allwöchentlich eine Lesung zu veranstalten. Die Leiterin der Sektion konnte diesen Wunsch trotz des Mangels an Referenten erfüllen, weil sich Bundesfreund v. Rönne freundlicherweise bereit fand, sozusagen umschichtig zu lesen. So liefen zwei Reihen nebeneinander, die eine unter dem Titel „Deutsche Erzähler aus den Jahren 1920—1930“, die andere unter dem Titel „Nobelpreisträger“, wobei die erste Reihe von Herrn v. Rönne, die andere von jeweils wechselnden Referenten bestritten wurde. Leider war das Rahmenthema der zweiten Reihe nicht glücklich gewählt, insofern als gerade die bedeutendsten Preisträger wie Thomas Mann, Galsworthy, Shaw u. a. nicht behandelt werden konnten, weil sie kurz zuvor auf dem Programm gestanden hatten, indes Autoren ans Licht des Tages gezogen wurden, die kaum Beachtung verdienen. Wer kennt und liest heute noch z. B. Pantopidan? Rahmenthemen dieser Art sind auch deswegen unergiebig, weil sie den Referenten in ein Geleise zwingen, wie wir es nun schon seit Jahren befahren: Immer wieder läuft die Behand-

lung eines Werkes auf die pure Inhaltsangabe im Wechsel mit Zitaten hinaus. Gewiß, der eine Hörer lernt das Werk kennen und fühlt sich bestenfalls veranlaßt, selbst zum Buch zu greifen, der andere jedoch glaubt sich nach dieser Art der Darbietung ein- für allemal der Mühe der Selbstbeschäftigung enthoben. Es gäbe, und das sei hier als Anregung gemeint, ein weites Feld, das der Bestellung wert wäre: einmal die vergleichende Betrachtung mit Themen wie „Der Arbeiter in der neueren Literatur“ oder „Die Darstellung des Bauern bei Gorki und bei Scholochow“ o. ä., sodann, unter stärkere Berücksichtigung von Formproblemen, „Wie schildern Keller und Fontane die Liebe junger Menschen?“ und drittens reine Formprobleme wie „Darstellungswerte der deutschen Sprache“, „Wie lese ich ein Gedicht?“ u. ä.

Wir werden uns schon im nächsten Halbjahr gelockerter geben. Drei Autoren unseres Bezirkes werden aus ihren Werken vorlesen, ein Drama Hauptmanns soll mit verteilten Rollen geboten werden, und zwei Vorträge über „Umgang mit Dichtung“ sollen uns lesen lehren. Auch die Besprechung von Neuerscheinungen auf dem Büchermarkt und von Theaterpremierer wird wieder aufgenommen, womit die Gegenwartsprobleme des literarischen Schaffens stärkere Beachtung finden. Weiterhin soll die Jugend zu Worte kommen, d. h. gute Sprecher der Oberschule sollen an einem Abend Novellen vorlesen. Denn es muß uns ja vor allem am Herzen liegen, die Jugend, die vor Jahren weit zahlreicher vertreten war, wieder heranzuziehen. Die Arbeitsgemeinschaft Literatur steht in dem Ruf, die beste Arbeitsgemeinschaft der Ortsgruppe zu sein; aber wir dürfen uns nicht selbstgefällig dieses Rufes erfreuen, solange die Jugend nicht zu uns kommt.

Das Heft enthält:

	Seite
Albert Hoppe: Gysel van Lier	229
Willi Westermann: Der Deichwächter der Wische	233
Hermann Giese: Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge	235
Willy Gädke: Der Räuberkrug bei Perleberg	251
Walter Bredthauer: Die Bauten der Prignitz: Das Bauernhaus	255
Otto Klingner: Über die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft Literatur	259

Redaktion „Unsere Heimat“: Perleberg, Parchimer Straße 9, Telefon 352

Konto: Kreissparkasse Perleberg 1900

Redaktionskommission:

Albert Hoppe, Otto Klingner, Irmgard Jaene, Katharina Wahnig, Hans Seiler,
H. J. Konrad

Gestaltung und Entwurf der Titelseite: Hans Seiler

Titelbild: Neuerer in der Landwirtschaft . Kreidezeichnung von Prof. Otto Bertl
Augustheft 1956 . Preis 0,50 DM

Herausgegeben im Rahmen des Nationalen Aufbauwerks vom Kulturbund zur demokratischen Erneuerung Deutschlands, Kreisleitung Perleberg, und vom Rat des Kreises Perleberg, Abteilung Kultur

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet

Satz und Druck: Volksdruckerei Ludwigslust II-10-7 Di 611-56 - 5634

