

# **Digitales Brandenburg**

**hosted by Universitätsbibliothek Potsdam**

## **Unsere Heimat 1957**

10 (1957)

# HEIMAT

*Unsere*

10



Pb A 833

3. JAHRGANG / 1957

*Blätter aus der Prignitz*



*Kuhsdorf . Quitzowfenster von 1300*

## Acht Jahre Deutsche Demokratische Republik – Acht Jahre Arbeit für das Glück unserer Jugend!

Acht Jahre sind eine geringe Zeit im Leben eines Menschen, wieviel weniger im Leben eines Staates. Und doch gibt es Zeiten in der Geschichte, in denen die Jahre doppelt und zehnfach zählen. In den acht Jahren seit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik ist die Geschichte stürmisch vorangeschritten.

Am 8. Jahrestag der Schaffung unserer Deutschen Demokratischen Republik erinnern wir uns, daß uns an der Wiege des Geburtstagskindes gesagt wurde: Die Geburt dieses eures Staates ist ein Wendepunkt in der Geschichte Europas; er ist ein Bollwerk des Friedens in Deutschland. Das war keine Prophezeiung, das war eine Wegrichtung, die Klarlegung einer historischen Verpflichtung.

Überschauen wir unser Land nach acht Jahren vom Blickpunkt des Lehrers, des Erziehers. Viel haben wir geschafft. Die Erfolge unserer neuen deutschen demokratischen Schule bei der Erziehung und Bildung der Jugend sind deutlich sichtbar. Mit Stolz können wir von einer erheblichen Leistungssteigerung in der Schule und von einer Festigung des Wissens und der Kenntnisse unserer Schüler sprechen. Von der Verbesserung der Erziehungsarbeit zeugen eine verbesserte Disziplin und eine vielfältige gesellschaftlich-nützliche Aktivität der Jugend, die überall im Dorf und in der Stadt ihre Anerkennung findet. Der Aufbau der ländlichen Zentralschulen und eines weitverzweigten Mittelschulnetzes sind sichtbare Beweise der Fürsorge der Regierung der Arbeiter und Bauern für unsere Jugend. Der Ausbau zahlreicher ehemaliger Guts- und Herrenhäuser des Kreises Perleberg zu vorbildlichen Schul- und Erziehungsstätten und der

Neubau der Zentralschulen Cumlosen und Berge zeugen von unserem Aufbauwillen.

Das alles und noch viel mehr sind unsere Errungenschaften. Sie konnten nur vollbracht werden in einem Staat der Arbeiter und Bauern.

Am Geburtstag unserer Deutschen Demokratischen Republik, der unser aller Geburtstag ist, verweilen wir einen Augenblick. Wir gleichen Bergsteigern, die schon hoch über die Niederung hinausgestiegen sind, die die Gipfel über sich schon näher sehen. Schon atmen sie die reinere, klarere Luft. Der Blick hat sich geweitet. Bei all dem Geschauten werden in uns unwillkürlich bestimmte Fragen wach:

Gab es je in Deutschland eine Jugend, der das Tor in die Zukunft weit offen stand, deren Perspektive so weit und so freudig war, daß ihr das Vaterland wahrhaft zum Land der unbegrenzten Möglichkeiten wurde?

Gab es je in Deutschland eine Jugend, die so eng und aktiv verbunden im Geiste des Friedens und der Völkerfreundschaft erzogen wurde?

Gab es je in Deutschland eine Jugend, die in ihrer Gesamtheit so solides Wissen von so hohem wissenschaftlichen Niveau erwerben, die die Wahrheit lernen durfte?

So viele Fragen – und es gibt nur eine Antwort:

So wuchs noch nie in Deutschland eine Jugend heran.

Das erfüllt das Herz des Lehrers und Erziehers mit Freude, gibt ihm Kraft, weiterzuschreiten, alle Schwierigkeiten zu überwinden.

Am Jahrestag der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik, wenn wir die Glückwünsche der friedliebenden Völker entgegennehmen, versprechen wir Lehrer und Erzieher, auch weiterhin mit Hingabe, Verstand und gutem Wissen, mit pädagogischer Verantwortung und liebevollem Herzen unsere Kinder für ein Leben im Sozialismus zu erziehen.



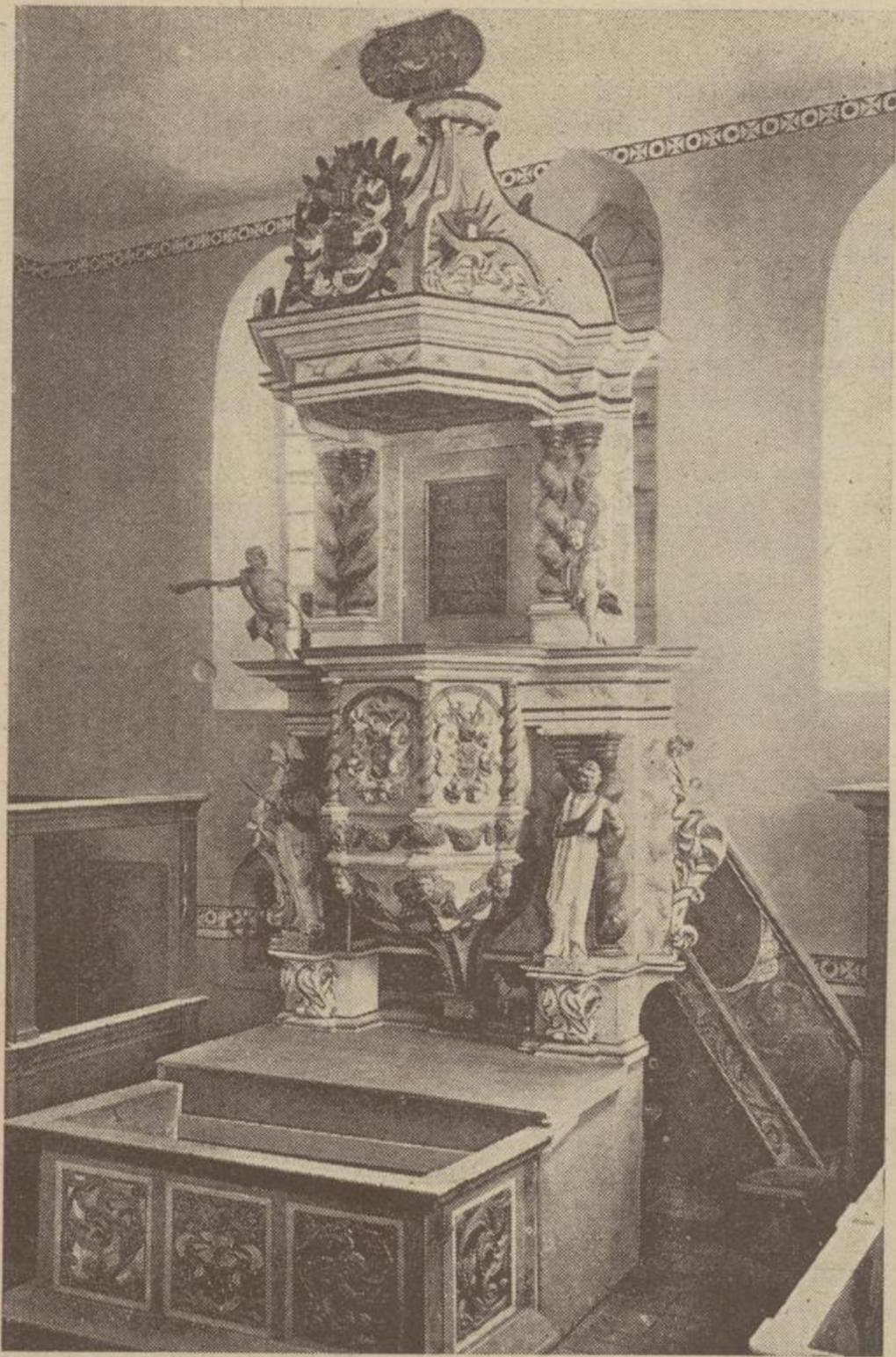
Der Omnibus ist auch für die Heimatkunde eine gute Erfindung. Was kann man mit ihm nicht alles an einem Tage erleben! Wie oft trug er auch bei uns in der Prignitz die Heimatfreunde hinaus, um Heimatwissen vermitteln und Heimatliebe ins Herz pflanzen zu helfen: in den Süden der Prignitz zur Plattenburg, zum Wunderblut und Moorbad in Wilsnack, zum gewaltigen Dom in Havelberg, in den Norden zur Stepenitzquelle, zu den Grenzfesten Freyenstein und Meyenburg, zum Kloster Marienfließ, zum 1000jährigen Putlitz mit seiner mittelalterlichen Burganlage und auch zum Königsgrab von Seddin, in den Westen zu den Jahn-Stätten in Lanz, zum Rudower See, zum Hünengrab Mellen, zum alten Lenzen und in das Niedersachsengebiet an der Elbe, zur Zitadelle von Dömitz, in den Osten unserer Heimat aber — und das war die letzte große Fahrt in diesem Sommer, über die im nachstehenden berichtet sei — über Pritzwalk und Wittstock bis zur idyllischen Insel im Kyritzer Untersee!

Der Kulturbund hatte wieder gerufen, und wie immer waren die Plätze bald ausverkauft. Der Tag, ein Sonntag mit festlich gestimmten Gedanken,

sollte lang sein, und so war in früher Morgenstunde Start. Im Vorbeirollen geht der Blick in den Kranz der Plantagen um Perleberg, zur heidekrautbewachsenen Kuppe des Weißen Berges, zum lieblichen Stepenitztal bei Kreuzburg, zu den waldumrahmten Karpfenteichen. Wir schauen die alte Runddorfanlage von Retzin und hören hier vom einstigen kleinen „Hoftheater“ des Dichters Gustav zu Putlitz.

K u h s d o r f, das stattliche Prignitzer Angerdorf mit dem dicksten Wehrturm der Heimat ist das erste Ziel. Am Karolinenholz vor dem Dorf ist kurz Halt und Einstimmung. Die bewegte Geschichte von Kuhsdorf, bestimmt im wesentlichen durch die Herrschaft der Quitzows, wird in Episoden lebendig. So in der Gestalt des trinkfreudigen Quitz, der mit seinem Kollegen in Doberan dachte: „Ick bün en Prignitzer Edelmann, wat geiht de Bur'n mien Supen an!“ und seine „Residenz“ von Kuhsdorf nach Bullendorf verlegte, oder in seiner besseren Hälfte, die den Holzselbstversorgern nächtlicherweile mit Pieke und Doggen im Walde auf den Leib rückte! In der Wehrkirche des Dorfes selbst aber ist dann angesichts der fast 3 m dicken Feldsteinmauern des Turmes, in der sich die Treppe nach oben schlängelt, ehrfürchtiges Staunen vor dem mächtigen und trutzigen Werk unserer Väter, die damals selbst noch in Lehmhäusern und Strohdachkaten wohnten. Dieses Werk hat Jahrhunderte überdauert, selbst den Dreißigjährigen Krieg, in dem ganz Kuhsdorf in Schutt und Asche lag. Wir erfreuen uns auch an der von Perleberger Meisterhänden geschaffenen schönen Barockkanzel und an dem alten Quitzow-Fenster, das mit seinem Buntglas schon um 1300 angefertigt wurde. Ein stilles ehrendes Gedenken gilt dem verdienstvollen Wegbereiter unserer Heimatforschung und dem Herausgeber der „Prignitzer Volksbücher“, dem am Ostgiebel der Kirche zur letzten Ruhe beigesetzten Pfarrer Johannes Kopp.

In P r i t z w a l k lassen letzte Spuren einstiger Stadtbefestigung und unverheilte Wunden des letzten Kriegsgeschehens uns spüren, wieviel Volkskräfte gebunden und wieviel Volkswerte vernichtet werden durch Kriege. Die alte Nikolai-Kirche gibt uns in ihrem Äußern, mehr aber noch in ihrem Innern ein imposantes Beispiel mittelalterlicher Baukunst. Sie erzählt von dem Feldsteinbau der ursprünglichen Basilika mit Flachdecke um 1250 und der weiteren Wandlung in den Bauperioden bis zur vollkommensten Gotik. In ihrer heutigen Gestalt gibt sie eine einprägsame Veranschaulichung der Kühnheit und der Schönheit und auch des tiefen Sinnes dieses gotischen Baustiles, besonders in der ragenden Hochführung der Säulen, in dem Sichlösen und -aufteilen der Rippen und dann in dem schließlich im Schlußstein Sichwiederfinden zum gemeinsamen Tragen! Gerade die sich frei offenbarende, nicht vom Putz verdeckte nordische Backsteingotik zeigt hier im Schiff und auch in der angebauten Kapelle die Mannigfaltigkeit und den Zauber der verschiedenen Gewölbearten. Die „Stifter“-Backsteine in den Säulen künden von mittelalterlicher



*Kuhsdorf. Kanzelaltar der Dorfkirche*

Die Inschrift an der Kanzeltreppe lautet: „Dieses Altar, Kanzel und Beichtstuhl ist gemacht 1707, da Patronus gewesen der hochwohlgeborene Herr Achatz Albrecht von Quitzow . . . von Mr. S. Weidner, Tischler aus Perleberg. Abgemalet 1729 von Hr. Friedrich Köppen aus Perleberg.“

Frömmigkeit der Bürger. Die neue Schucke-Orgel muß sich mit ihrem Äußeren der „modernen Sachlichkeit“ mühen, ihr Bild in diesen altherwürdigen und stilgebundenen Rahmen hineinzupassen. Jede Zeit hat eben ihre Formen. Unsere alten Kirchen, die Jahrhunderte überlebt haben, bekamen vielfach in jeder Epoche etwas dazugetan. So sind sie oft ein Spiegelbild der sich wandelnden Ausdrucksformen und Geschmacksrichtungen.

Der Trappenberg hat jetzt neben seinem wuchtigen, aus Prignitzer Findlingen und Backsteinen errichteten Aussichtsturm in der vorbildlichen Anlage einer Freilichtbühne, die geschickt in die Landschaft hineingefügt wurde, eine weitere Anziehungskraft für alle Heimatfreunde erhalten. Von der Bergeshöhe geht der Blick hinunter zur Stadt und im Vordergrund zu dem aus dem Chaos der Zerstörung neu erbauten schmucken Bahnhof. Er geht aber auch hinein in das Land und weit in die Prignitz mit den reichen Feldern, den grünen Wäldern und mit den heraufgrüßenden Dörfern der Heimat.

Beveringen liegt da, um das 1424 die „Schlacht“ gegen den land- und beutehungrigen mecklenburgischen Herzog Christian von Werle tobte, und in welcher auf Seiten der Brandenburger der weitbekannte Minnesänger Frauenlob ebenso gewaltig sein Schwert führte, wie er sonst die Herzen der Männer und Frauen durch seine Liebeslieder zu rühren wußte. Altkrüssow kann mit Kirche und Kapelle und dem einst wunderstätigen Bildnis der St. Anna Selbdritt erzählen von seiner Glanzzeit als mittelalterlicher Wallfahrtsort, und viele bis in die evangelische Zeit zurückgebliebene Krücken konnten berichten von der „Wunderkraft“ dieser Stätte, der dann durch das „Wilsnacker Blut“ der Rang abgelaufen wurde.

Als nächste Station ist Heiligengrabe ein Höhepunkt unserer Fahrt. Es ist heute am Sonntag alles so besonders sauber und festlich dort. In der Klosterkirche sitzen dicht gedrängt die Diakonissen in ihren schwarzen Gewändern und den lockeren, leuchtend weißen Hauben. In Park und Garten und um den runden Teich ist alles in voller Pracht. Die Beete sind gepflegt und die Steige geharkt. In den alten Klosterstuben haben in Behaglichkeit und Sauberkeit die „Schwestern“ ihren bestens betreuten heimat- und elternlosen Kindern ein geborgenes Zuhause eingerichtet. Die Kapelle zum heiligen Grabe erzählt als Blutskapelle die 700 Jahre alte Geschichte des Hostienraubes, sie berichtet von den ersten Wallfahrern zu dieser wundertätigen Hostie, von den ersten Nonnen, die der Zisterzienser-Orden 1289 als Helferinnen herschickte, von den Bauten, die dann bald durch die Meister dieses Ordens hier auf dem Boden unserer Prignitz errichtet wurden. Wir gehen durch den Kreuzgang, der den stillen Innenhof, die letzte Ruhestätte der Nonnen, umschließt, wir hören von manchem Schicksal, das sich hier abspielte, und wir erleben auch den zähen Kampf,



Aufn.: Ch. Walter, Perleberg

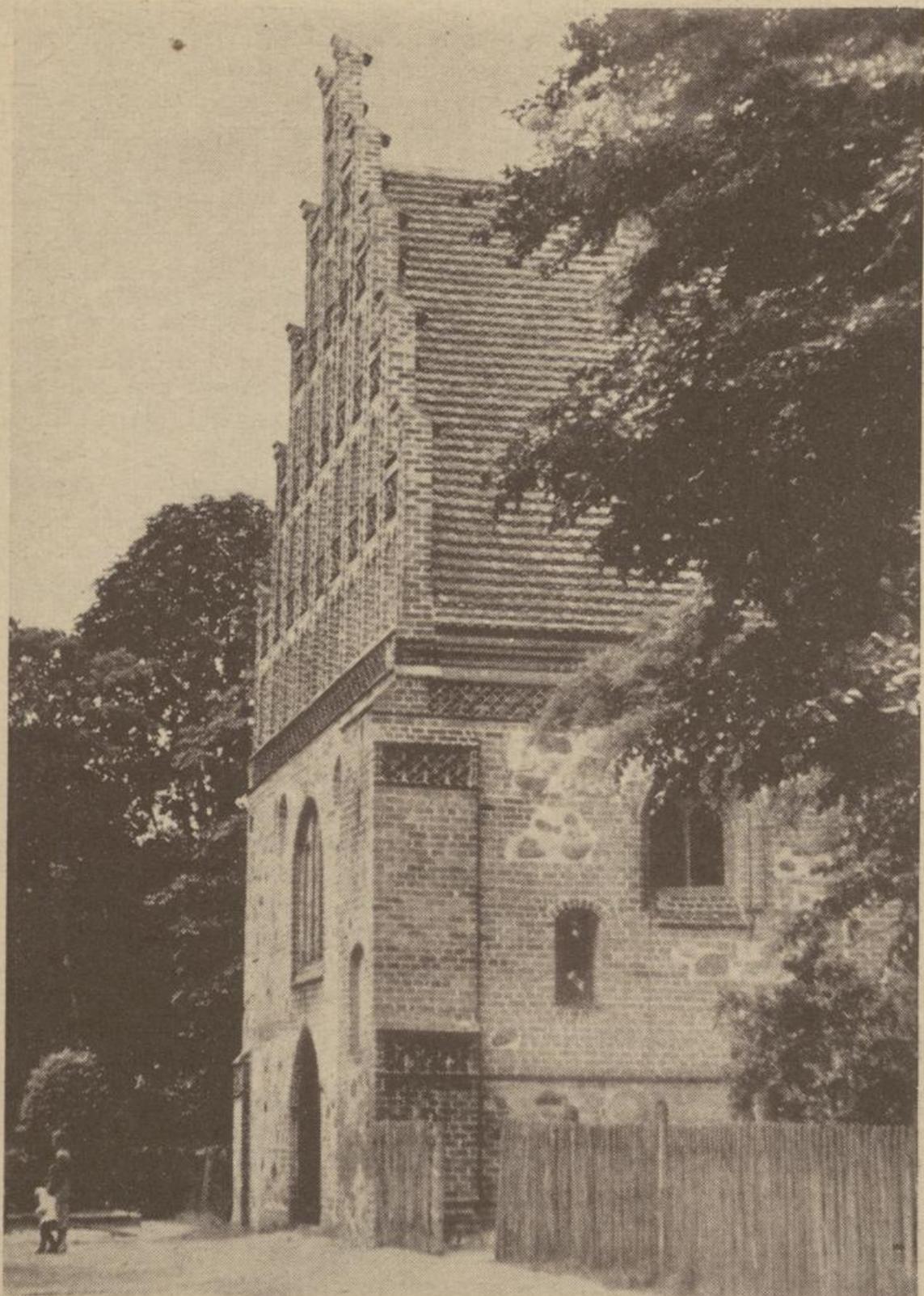
*Neue Freilichtbühne auf dem Trappenberg bei Pritzwalk,  
dahinter der Aussichtsturm*

den die Äbtissin Anna von Quitzow mit ihrer Gefolgschaft gegen die neue Lehre des Wittenberger Mönchs führte. Aus dem auf reichen Grundbesitz gegründeten Kloster wird in der evangelischen Zeit das adlige Fräuleinstift. Es erfreut sich höchster Förderung. „Allerhöchster“ Besuch aber kann es nicht unterlassen, auch in der Architektur dem mittelalterlichen Stil des Innenhofes als Fremdkörper seinen wilhelminischen Stempel aufzudrücken. Das in den alten Räumen mustergültig eingerichtet gewesene Prignitz-Museum fiel nach fast fünf Jahrzehnten seines Bestehens dem 2. Weltkrieg zum Opfer. Der Rosenstock aber, ein Ableger des tausendjährigen von Hildesheim, grünt in seiner Ecke unverdrossen, und neue Jugend wächst in den noch immer festen Mauern froh heran. Die „Mütter“, oftmals noch recht junge, tun in diesem ihrem jetzigen Mutterhause mit leuchtenden Augen ihren Dienst. — In einem eigenen Haus am „Damenplatz“ schafft die Kunst der Paramentik kirchlichen Textilbedarf in lückenlosem Arbeitsgang vom Rohstoff zum fertigen Produkt. Aus Flachs und Wolle entstehen vollendete Stoffe und Gewebe. Wir freuen uns sehr daran, denn sie stehen

als reine Handarbeit in nichts der Phantasie, der Gediegenheit und dem Geschmack des überlieferten Kulturgutes der mittelalterlichen Nonnenkunst nach.

Der Bus rollt weiter. Die neue Zentralschule in Techow ist vorbildlich und des Besehens wert. Rechts, kurz vor Wittstock, liegt der Höhenzug der Scharfberge. Wir lassen den 4. Oktober 1636 lebendig werden, an dem es hier wiederhallt von Kampfgetöse und Kriegsgeschrei. Die kaiserliche Armee hatte sich nach Aufgabe ihres Sommerlagers bei Perleberg mit 24 000 Mann hier oben verschanzt, die Schweden unter Baner griffen an und stürmten. Die Schlacht bei Wittstock, beschrieben vom damaligen Mitstreiter Grimmelshausen, wurde zu einer der erbittertsten und blutigsten Auseinandersetzungen des unseligen deutschen Krieges zwischen Katholiken und Protestanten.

Wittstock, das Rothenburg unserer Prignitz, ist die einzige Stadt unserer Heimat, die noch rundherum ihre Stadtmauer mit Wiktürmen und Tor und Wallanlagen erhalten hat. Diese mächtige Befestigungsanlage zeugt noch heute von der unvorstellbaren wirtschaftlichen Kraft unserer mittelalterlichen Städte, die damals oft nicht mehr als 2000 bis 3000 Einwohner hatten. Auch das Rathaus erwuchs aus dieser Kraft, ebenso die Anzahl der Kirchen und Kapellen, von denen heute das mächtige St. Marien mit seinem patinagrünen Turmdach und seinen schönen Portalen und das kleinere Heiligegeist-Gotteshaus noch da sind. Der Havelberger Bischof legt um 1300 seinen Amtssitz von Havelbergs Höhen hier hinauf zwischen Dosse und Glinze, um so von der Peripherie seines gewonnenen und christianisierten weiten Herrschaftsgebietes mehr in das Zentrum zu rücken. Reichste Entfaltung in höfischem Glanz und in baulicher Pracht erlebte diese Wittstocker Residenz um 1400, besonders unter der Herrschaft des hochgelehrten und feinsinnigen Johann Wöpelitz, des Doktors und Magisters der Sorbonne, dem wir ja im wesentlichen auch die Wilsnacker Wunderblut-Kirche und den prachtvollen Lettner im Havelberger Dom, dem einzigen rechts der Elbe, verdanken. Die Machtansprüche des gewalttätigeren Bischofs Wedego Gans aber, der lieber das Panzerhemd trug als sein geistliches Gewand, lieber das Schwert führte als seinen Hirtenkrummstab, der sich auch nicht scheute, brutal ein schwangeres Weib von den Hufen seines Streithengstes zertreten zu lassen, machte den freien Bürgern der Stadt um 1430 viel Ärger und mancherlei Sorge. Als 1548 mit dem Ableben des letzten Bischofs der Protestantismus einzog, da war es mit Pracht und Glanz der Residenz vorbei. Der Dreißigjährige Krieg tat an den Gebäuden das übrige, und heute kündigt nur noch neben den umgebenden Mauern der trutzige Amtsturm von einstiger Blütezeit. Zu seinen Füßen und geborgen unter der hohen Stadtmauer ist in unserer Zeit hier die Freilichtbühne entstanden, die im stillen Winkel und im historischen Rahmen einen geeigneten und würdigen Platz fand. Jenseits der Stadtmauern aber



Aufn.: Foto - Ellmenreich

*Heiligengrabe . Westgiebel der Kapelle des heiligen Grabes*

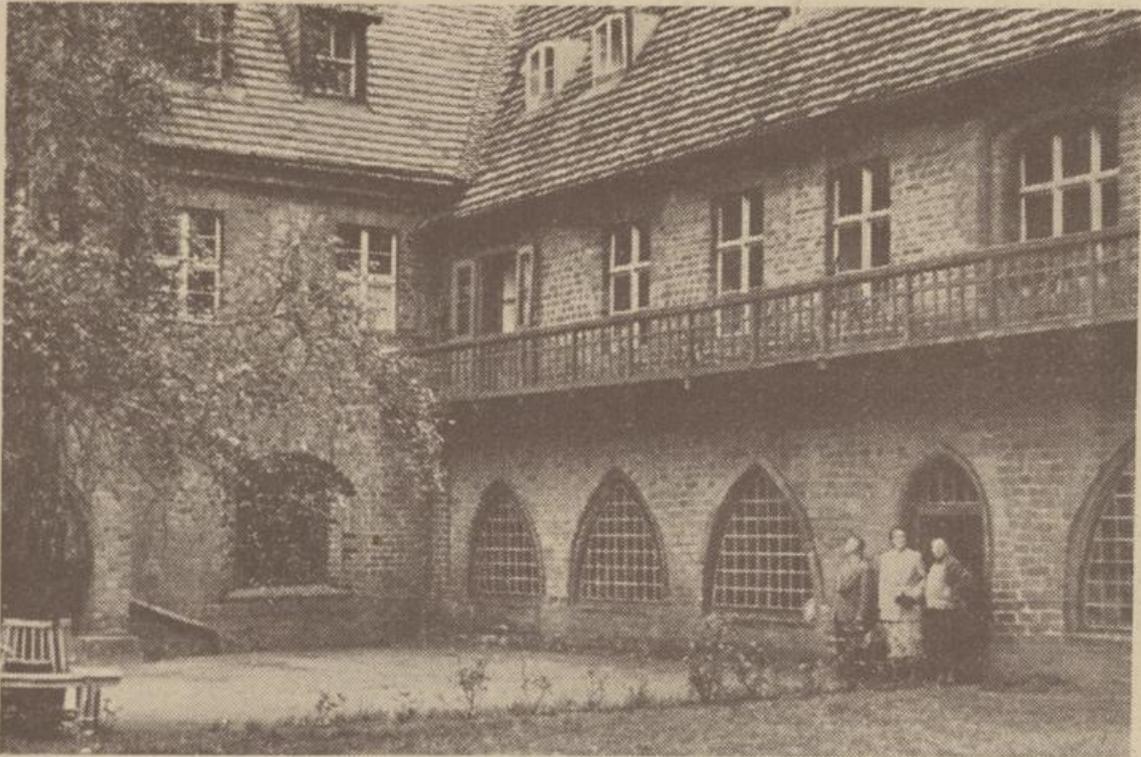
liegen die Tuchfabriken, die die Nachfolger der einstigen zahlreichen Wittstocker Tuchmacherfamilien wurden. Auch ihr Glanz ist verblichen. Diese Räume dienen heute anderen gewerblichen Zwecken.

Der Gang durch die Straßen der Innenstadt zeigt kaum noch etwas von der Romantik winkliger und enger Straßen mittelalterlicher Städte. Der große Brand von 1716 vernichtete das alles. Die Straßen sind nun durchweg schnurgerade, neuzeitlich breit und geräumig, und auch auf dem Marktplatz ist nach dem Brande von 1954 das Rathaus im neuen Gewande entstanden.

Das gemeinsame Mittagessen ist auch ein Höhepunkt einer solchen Fahrt. Wenn sich Herz und Augen laben, will der Magen auch was haben. Am Marktplatz ist das HO-Hotel „Deutsches Haus“ ein fürsorglicher und vielseitiger Gastgeber. Besonders unsere Hausfrauen freuen sich, daß sie heute nur zu wählen und zu bestellen brauchen. Ausgeruht und gut gestärkt kann die Entdeckerschar wieder an „Bord“ gehen. Der umsichtige und stets zuvorkommende Fahrer vom Kraftverkehr Wittenberge steuert in seinem Bus sich und die ihm anvertraute muntere Schar zum Tor hinaus.

Links liegen die Gebäude des geräumigen Siechenheims, rechts ein paar neuerstandene Wohnblocks, und dann kommen, unmittelbar an die Chaussee heranrückend, die hier noch steileren Hänge der Scharfenberge. Hart an der Straße sehen wir den alten Scharfenberger Krug. Ein Fahrtteilnehmer will wissen, daß der Generalfeldmarschall Baner kurz vor der Schlacht und bevor er sich unter die dafür vorgesehene historische Schwedenpappel stellte, hier noch einen Schnaps getrunken habe.

Auf dem Hochufer am K a t t e n s t i e g - S e e ist kurze Rast. Hier beginnt die Senke mit der Seenkette, die bis nach Wusterhausen hinunterreicht. Christdorf und Herzsprung liegen am Anfang dieser Senke. Wie die beiden Dörfer entstanden, erzählen uns herzbewegende und traurige Geschichten, die sich um die Liebe drehen. In der Pestzeit des Mittelalters entschlossen sich oft viele Menschen, aus den engen Mauern der Städte zu entfliehen, um so der Pest zu entrinnen. Sich kasteiend, zogen sie, besonders um 1348, als der „Schwarze Tod“ sich unzählige Opfer holte, als sogenannte Geißelbrüder oder Flagellanten singend und betend durch das Land. Ein solcher Trupp, von Wittstock kommend, hatte als Anführer ein junges Menschenpaar, das sich in großer Liebe zugetan war. Wo heute Christdorf steht, holte der Pesttod sie ein. Der überlebende Rest blieb an den Gräbern des dahingerafften jungen Paares. Das daneben liegende Dörfchen Herzsprung verdankt seine Entstehung einem ähnlichen tragischen Geschick. Auf dem Hügel, auf dem heute das Dorfkirchlein steht, schaute eine Jungfrau voll Sehnsucht nach ihrem Liebsten aus, der in der Ferne weilte. Als ihr dort die Nachricht von seinem Tode kam, sprang ihr das Herz. „Es ist eine alte Geschichte, doch bleibt sie ewig neu, und wem sie just passieret, dem bricht's das Herz entzwei.“ – Anders aber war es in der alten Kattenstieg-



Aufn.: Foto - Ellmenreich

### *Heiligengrabe . Klosterhof*

mühle, die da unten im Tale liegt. Nachts kamen die bösen neidischen Frauen aus den Nachbardörfern, die mit dem Teufel im Bunde waren und sich in Katzen verwandelt hatten, hierher geschlichen, um der überaus schönen und vielbegehrten Müllerstochter die Freier umzubringen oder sie zu vergraulen. Lange glückte ihnen ihr unheimliches Tun. Endlich aber kam ein besonders beherzter Müllerbursche, der sich auch nicht von allen Warnungen abhalten ließ und dem es in der Nacht dann gelang, einer der auf ihn eindringenden riesigen schwarzen Katzen, die es gewagt hatte, über seinen mit Kreide gezogenen Bannstrich zu greifen, eine Pfote abzuschlagen. In demselben Augenblick war mit großem Angstgeschrei der böse Zauber gebrochen. Anderntags lief im benachbarten Dorfe Königsberg ein junges Weib mit abgeschlagener Hand herum. Die bösen Hexen wurden entlarvt. Die schöne Müllerin aber bekam ihren Schatz, und diesmal ging also mit der Liebe gut aus.

Während sonst den Tag über vornehmlich lange Hockenreihen, die vom Fleiß und der schweren Arbeit unserer Werktätigen auf dem Lande kündeten, grüne Kartoffel- und Rübenfelder unseren Weg säumten, tun es nun ausgedehnte Laub- und Nadelwälder. Ab und an wird der Blick frei

auf die Seen da unten, auf den Borker-, den Salz- und schließlich den langen Ober-See. Am Südennde des letzten, beim malerischen Stolpe, queren wir die Senke und freuen uns an der Schar der vielen Natur- und Heimatfreunde, die sich hier tummelt und sich an dem sommerlichen Zauber von Wald und Wasser erfreut.

Über den Wiesengrund der Jägelitz hinweg schauen wir auf K y r i t z. Wir hören von dem durch die Plothos 1237 verliehenen Stadtrecht, von der Schaffung der Stadtbefestigung, die der Bassewitz vergeblich zu stürmen versuchte, vom Schicksal des Barfüßer-Klosters. Wir stehen am Denkmal von Schulze und Kersten, die 1807 der Willkür der Fremdherrschaft zum Opfer fielen, wir schauen den vorbildlichen Neubau einer großen Stadtschule, die Stärkefabrik, die Lehrerbildungsanstalt, das Gebäude der Kreisverwaltung. Auf dem Marktplatz erfreuen uns alte Giebelhäuser. Das Rathaus wird gewürdigt, und die mächtige Eiche erregt mit Recht gebührende Bewunderung. Sie hat sich hier frei und nicht eingezwängt in ganzer Stattlichkeit und Breite entfalten können und ist so ein schöner Schmuck des Stadtzentrums.

Abschluß und Höhepunkt des Besuches in Kyritz ist der Gang zur Marienkirche. Diese spiegelt in ihren Bauabschnitten auch die Entwicklung der Stadtgeschichte wieder und führt vom alten Feldsteinbau des Turmes über Gotik und Renaissance und Barock des Kircheninnern zur Neuzeit. Jeder Zeitabschnitt hat auch hier seine Zeichen geprägt, und die Vergänglichkeit der Menschen und ihrer Zeitalter wird gemildert durch die Hinterlassenschaft ihrer geistigen und handwerklichen Schöpfungen. Andächtig lauschen wir, als von der Orgel her zunächst zart und weich und dann immer mehr anschwellend die Töne der mehr als 2000 Flöten der „Königin der Instrumente“ durch das weite und hohe Kirchenschiff schweben und klingen, als unter der Meisterhand des langjährigen Organisten all die vielen Register und Klangfärbungen sich nacheinander vorstellen und als dann schließlich diese kleine für uns vorbereitete Feierstunde der „musica sacra“ in den wuchtigen Sätzen eines Chorals und in dem munteren Dahinperlen der Harmonien einer Fuge von Johann Sebastian Bach endet.

Vom hohen Dach der vielhundertjährigen Kirche schaut beim Abschied das Idyll der Storchenfamilie in ihrem breiten Nest zu uns herunter und lockt die Gedanken hinüber von den Stätten der Geschichte zu den Freuden und Schönheiten der Natur. So trägt uns dann der Bus, vorbei an schmucken Neubaueigenheimen am Stadtrand, hinunter zum waldumsäumten U n t e r s e e. Wir steigen an der Landungsbrücke über zum bereitstehenden Motorboot und stehen bei strahlendem Sonnenschein frohgemut in See. Bootshäuser, Angler, Paddler, Zelte am hohen Ufer und frohe Menschen im Wasser geben dem Auge Freude und Unterhaltung. Ruhig gleiten im leisen Sommerwind die Boote mit den weißen Segeln über die blanke Wasserfläche. Die Haubentaucher äugen neugierig nach uns und verschwin-



Aufn.: Ch. Walter, Perleberg

*Rast auf der Insel im Untersee bei Kyritz*

den, plötzlich wegtauchend, um dann bald an einer anderen Stelle wieder da zu sein. Die Rohrweihe zieht ihre Kreise; im Sturzflug holt sie die mit scharfem Auge erspähte Beute aus dem Wasser. Vier schneeweiße Schwäne wuchten im schweren Flug über den See dahin. Das wundervolle Bild der leuchtend weißen Riesenvögel erhält einen prächtigen Kontrast durch das dunkle Grün des Hochwaldes, der sich an den Hängen hinzieht. An der Schwimmbahn in Wusterhausen gleiten wir vorüber und an den schmucken, blumengeschmückten Klubhäusern der Wassersportler.

Nach einer Stunde stiller und beschaulicher Wasserfahrt gehen wir auf der Insel an Land. Mit ihrer Größe von rund zwei Morgen war sie vor 1000 Jahren ein dichtbesiedelter und rings durch Wasser geschützter Wohnplatz der Slawen. Viele Scherben und andere Funde aus dieser Zeit konnte die Bodendenkmalpflege hier bergen. Heute ist die Insel mit ihren unter alten Bäumen liegenden Gebäuden und mit den gepflegten Anlagen eine der beliebtesten Ausflugsstätten unserer Heimat. Das saubere Restaurant mit den schönen Sitzplätzen unmittelbar am Wasser gewährt mit saurem

Aal und anderen Herzensstärkungen in landschaftlich reizvollster Umrahmung angenehmen Aufenthalt. — Der schöne Tag klingt aus. Als die Sonne sinkt, trennen wir uns etwas schweren Herzens von diesem idyllischen Plätzchen der Prignitz. Die Fähre trägt uns über das Wasser, und der Bus rollt mit uns über die glatte Interzonenstraße und durch das in Abendstimmung daliegende Land unserer Heimat dem häuslichen Hafen an Stepenitz und Elbe zu.

Ein Tag ist vergangen, der uns gelehrt hat, daß die Heimat ein kostbarer Schatz des Menschen ist. Wer sie recht anschaut, muß sie liebhaben. Und wer auf ihre Stimme hört, wird beschenkt heimkehren. Die Vorbereitung der Fahrt stand unter dem Gedanken „Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen“. Unsere Heimat ist in ihrem Landschaftsbild, in der Fülle der Geschichts- und Kulturstätten und in der Vielgestaltigkeit des pulsierenden Lebens der Gegenwart so reich, daß sie es vermag, allen, die offenen Herzens sind, etwas zu geben. Darum gab es beim Abschied beglückte und zufriedene Gesichter.

Wenn aber ein vergangener Tag froh und köstlich war, schaut man auch voll Dank zurück. Dieser Dank sei hier all denen draußen abgestattet, die aus einer verständnisvollen Bereitschaft heraus das Entscheidende zum guten Gelingen des Tages und zu einer fast auf die Minute pünktlichen Einhaltung des Fahrtprogramms getan haben. Die rechtzeitig den Schlüssel zur Stelle hatten, die durch ihr gutes Wort das Wissen vermehren halfen, die mit ihrer Kunst und mit eigener Freude ein tiefes Erleben schenkten! Wer wandert und in die Heimat fährt, der soll nach einem alten Wort nicht nur die Füße und die Augen und die Ohren mitnehmen, sondern auch den Kopf und vor allem das Herz. Das letztere taten wir. Und dieses Herz schlug uns auch draußen überall entgegen! Gerade darum war unsere Fahrt in die Prignitz so schön und in allem so eindrucksvoll.

Wenn man sich auch auf der Lebensfahrt der Menschen und Völker mit ein wenig mehr Herzlichkeit und aufrichtiger Hilfsbereitschaft begegnen würde, könnte wohl auch unser kurzes Erdendasein ein glücklicheres und weniger sorgenvolles sein.



# SPRUCHBALKEN

Wer ein Haus baut und es mit Liebe tut, versucht, ihm etwas Eigenes zu geben. Sei es schlicht durch den Namen des Erbauers mit Jahreszahl, sei es in einem schmückenden Schlußstein über der Tür mit verschlungenen Initialen, sei es in einer kunstvollen Wetterfahne, sei es in einem schönen Spruchbalken! Wie oft stehen wir besonders gern vor solch einem alten Hausbalken. Wir betrachten dieses Zeugnis des Erbauers und freuen uns an Form und Sinn. Wir freuen uns aus unserem Heimatgefühl heraus, wenn da steht:

Nord un Süd – de Welt is wiet,  
Ost un West – to Hus am best!

Wir freuen uns auch dann, wenn der Inhalt des Spruchbalkens vielleicht ein wenig betrüblich ist:

Das Bauen ist eine Lust,  
doch hätt' ich das gewußt,  
daß es mich so viel kust't,  
hätt' ich euch was gehust't!

Wir freuen uns sogar, wenn der Spruchbalken uns als den Betrachter reichlich grob anläßt:

Ich Aff  
steh hier und gaff.  
Dieweil ich hier tu stehn,  
könnt' ich auch weitergehn!

Ja, wir freuen uns selbst dann noch, wenn wir, wie am alten Giebelhaus Großer Markt 4 in Perleberg, nach dem Entziffern des sinnvollen Spruchinhalts gewissermaßen als Schlußpunkt von einem Menschenantlitz weit

die Zunge herausgesteckt bekommen! (In Wirklichkeit gilt diese Gefühls-  
äußerung natürlich nicht uns, sondern einem Gegner von damals. Vielleicht  
hier gar dem gegenüberliegenden Rathaus, in dem ein hoher Rat residiert.  
Damals stand die exklusive und privilegierte Kaste der Ratsherrn vielfach  
auf Kriegsfuß mit dem aufstrebenden und unternehmungslustigen Bürger-  
tum. In einer solchen „Neidmaske“ fand dann dieses gespannte Verhältnis  
oft ihren Ausdruck.)

\*

So freuen wir uns also, wie gesagt, über all das, was uns solch ein inter-  
essanter Spruchbalken oft zu sagen hat. Wir freuen uns aber nicht, wenn  
solch ein ehrwürdiger Hausbalken, dazu noch einer, der aus der Stadt-  
geschichte aussagt und darum historisch besonders wertvoll ist, von einem  
Anstreicher einfach lieblos und völlig monoton übergepinselt wird. Über-  
gepinselt in genau der gleichen Farbe, mit der die ganze Fassade gestrichen  
wurde. Und dazu noch die eine Hälfte im helleren und die andere im  
dunkleren Ton, nur weil für die eine Hälfte der Fassade die HO, für die  
andere aber der Konsum der Auftraggeber war.

Da, wie gesagt, freuen wir uns nicht. Da wendet sich der Gast mit  
Grausen.

Diese Nichtachtung „nationalen Kulturerbes“, die aller Denkmalpflege und  
aller immer wieder erstrebten Stadtverschönerung ins Gesicht schlägt, ist  
geschehen im Jahre 1957 in der alten Kreis- und Hauptstadt der Prignitz,  
in Perleberg. Sie mutet fast wie ein Schildbürgerstreich an. Zu besichtigen  
ist sie am Eckhaus Post-, Heiligegeiststraße.

Vielleicht genügt dieser Hinweis, daß das Geschehene, das vielfach Ärgernis  
erregt hat, abgeändert wird. Mit ein bißchen Liebe und mit ein wenig  
Farbe ließe es sich tun. Alle Heimatfreunde, vornehmlich die Bürger und  
Gäste unserer Stadt, würden sich freuen.

Es wird in der Finanzplanung unserer volkseigenen Verkaufsbetriebe auch  
für derlei Dinge ein geeigneter Etatstitel aufzufinden sein. Und es sollten  
HO und Konsum auch in solchen Sachen unter einen Hut kommen. Denn  
es ist eine Selbstverständlichkeit, daß man das Antlitz eines Giebelhauses  
nicht durch unterschiedlichen Anstrich in zwei Hälften zerschneidet. Wobei  
in diesem Falle der völlig ungestrichen und ganz ungepflegt gebliebene  
Oberteil noch zusätzlich bewirkt, daß die geschlossene Einheit der Haus-

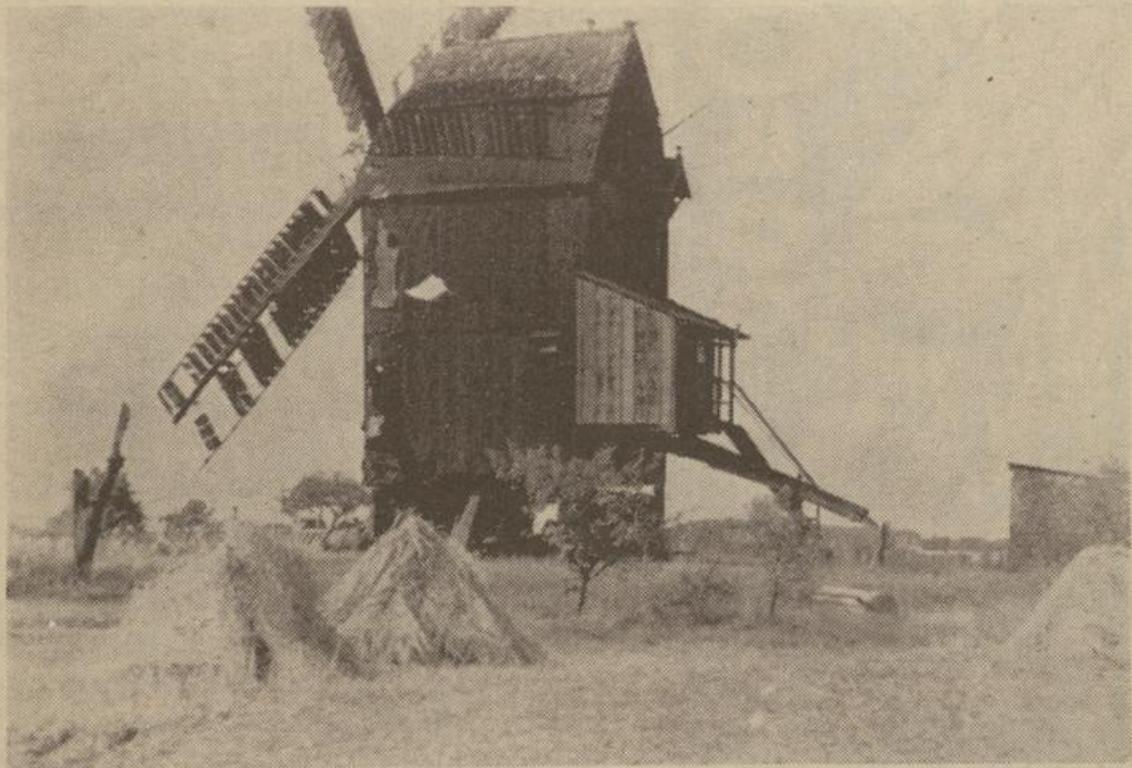
fassade sich nun in drei mißtönende Farbdissonanzen auflöst! Ein wenig erfreulicher Blickfang, besonders auch für alle Durchreisenden der Fernverkehrsstraße 5, die bei der Einfahrt in die Altstadt gerade auf dieses Giebelhaus zusteuern müssen.

\*

Viele Zeugnisse der Vergangenheit sind durch Unverstand und durch Kriege vernichtet worden. Wir wollen versuchen, das noch Erhaltene zu pflegen. Nicht jeder hat den Sinn dafür; wer aber ein Herz für diese guten Dinge der Heimat hat, der sollte mithelfen, daß nicht Geschmack- und Lieblosigkeit etwas verderben, wo Achtung und Pflege am Platze wären. So wird das oft zitierte Goethe-Wort Segen spenden:

Manches Herrliche der Welt ist in Streit und Krieg zerronnen.

Wer beschützt und erhält, hat das schönste Los gewonnen!



Aufn.: E. Stadtkus, Rehfeld

*Inzwischen ist die Ernte trotz ungünstiger Witterung geborgen. Das Korn wanderte in Speicher und Mühlen. Wie lange wird diese 250jährige Windmühle bei Kötzlin ihren Dienst noch tun?*



ERNST STADTKUS, REHFELD

## Eine Reise durch unsere Prignitz mit der Kleinbahn

Der Reiseführer ist Onkel Ernst

Lieber Freund und Leser  
unserer Heimatblätter!

Komm mit, wir wollen gemeinsam eine Reise durch unser schönes Prignitzland machen. In Kyritz besteigen wir den „Pollo“ und fahren über Lindenberg bis Perleberg, von Pritzwalk über Glöwen bis zur alten Domstadt Havelberg und schließlich noch von Breddin nach Kyritz zurück. Der „Pollo“ fährt nicht gar zu schnell, wir können in aller Ruhe die Landschaft betrachten, und ich werde manches Interessante über unsere „Pollo“-Bahn und über Land und Leute erzählen.

Woher der Name „Pollo“ kommt, willst Du wissen? Höre zu.

Ganz genau ist das nicht zu ermitteln. Ein alter, guter Freund von mir, der vor 60 Jahren beim Bau dabei war, hat mir die Geschichte von der Namensgebung so erzählt:

Als am 15. Oktober 1897 der erste Zug über die neuerbaute Strecke Kyritz-Perleberg fuhr, da war das für alle Gemeinden, die an dieser Strecke lagen, ein großes und freudiges Ereignis. Die Herrn Landräte, die Bürgermeister, die Kreistagsabgeordneten, die Bauingenieure und alle sonstigen Würdenträger fuhren auf dieser ersten Fahrt mit. Überall wurde der geschmückte Zug, der mit „Tut-tut“ und „Bim-bim“ dahergebraust kam, freudig begrüßt. Nur der Hund des Dannen-

walder Försters war anderer Meinung. Wütend, die Haare gestäubt und die Zähne fletschend, ging er auf das schwarze Ungetüm los. Der Förster fürchtete, sein Hund, der auf den Namen „Pollo“ hörte, könnte bei diesem Zweikampf den kürzeren ziehen, darum rief er ihn mit aller Stimmgewalt zurück: „Pollo — Pollo — Pollo!“ Drüben am Waldrand antwortete das Echo: „Pollo — Pollo — Pollo“. Die Schulkinder, die mit ihrem Lehrer nahe dabei standen, sahen und hörten das und riefen nun auch alle aus Leibeskräften „Pollo — Pollo!“ Der vielstimmige Ruf pflanzte sich fort, und der Landrat der Westprignitz sagte zum Landrat der Ostprignitz: „Hören Sie nur, Herr Kollege, der Name für unsere Bahn ist vom Volke schon gefunden“. Beim Festessen sagte dann der Landrat der Ostprignitz zum Landrat der Westprignitz: „Herr Kollege, lassen sie uns anstoßen auf unseren ‚Pollo!‘“ Sie taten's, und damit war der Taufakt nun endgültig besiegelt. Der Name „Pollo“ hat sich bis auf den heutigen Tag erhalten. Die Prignitzer fahren nicht mit der Eisenbahn in die Stadt, sondern einzig und allein mit dem „Pollo“. Mein Freund hat mir vor Jahren diese Geschichte mit einem so ehrlichen Gesicht erzählt, daß ich nicht wage, daran zu zweifeln. Trotzdem möchte ich sie nicht als „historische Wahrheit“ wiedergeben.

Unterdessen hat der Fahrdienstleiter das Abfahrtsignal gegeben. Schon ist die erste Krümmung und die erste Steigung überwunden, und ehe wir uns recht versehen, haben wir schon die Abzweigweiche hinter Rehfeld erreicht. Hier zweigt die 11 Kilometer lange Strecke ab, die über Berlitt und Barenthin nach Breddin führt und dort Anschluß an die Reichsbahnstrecke Wittenberge—Berlin hat. Barenthin ist übrigens eines der wenigen Dörfer, die sich rühmen können, eine Straßenbahn zu besitzen. Hier führt die Strecke die ganze Dorfstraße entlang, und weil zwei Bahnhöfe innerhalb der Ortschaft vorhanden sind, kann man fast von einer Straßenbahn sprechen. Ein Spaßvogel sang: „Barenthin ein schöner Ort, eine Straßenbahn gibt's dort, und man kann seit 60 Jahren von einem Lokal ins andere fahren.“ Nun darfst du, lieber Freund, aber nicht glauben, daß der früher oft gebräuchliche Name „Lokalbahn“ etwas mit den vielen Lokalen zu tun hat, an denen wir bei unserer Fahrt vorüberkommen. Die Bezeichnung Lokalbahn weist darauf hin, daß die betreffende Bahn nur für einen kleineren Bezirk von Bedeutung ist. In unserem Fall für den südlichen Teil unserer Prignitz.

Durch Wiesen und Felder, durch grüne Wälder und an schmucken Dörfern vorbei geht unsere Fahrt weiter. Demerthin, Gumtow, Bärensprung und Dannenwalde sind die Stationen, auf denen unser Pollo hält. Passagiere steigen ein und aus. Güterwagen werden abgestellt oder eingestellt. Vor und hinter Dannenwalde tritt der herrliche Mischwald, Kiefern, Tannen und Buchen, so nahe an das Gleis heran, daß wir den Eindruck haben, als

fahren wir durch einen grünen Tunnel. Bei Kehrberg hat die Bahnlinie Kyritz–Perleberg die höchste Steigung erreicht. 68,63 über N. N. liegt hier die Bahn. Also 25 m höher als der Bahnhof Kyritz und 38 m höher als der Bahnhof Perleberg. Für unsere Prignitzer Landschaft immerhin eine ganz respektable Steigung. Eine noch höhere Lage erreicht die Strecke Pritz-



Aufn.: E. Stadtkus, Rehfeld

*„Pollo“ auf dem Bahnhof Kyritz abfahrbereit*

walk–Lindenberg zwischen den Stationen Mesendorf und Klenzenhof mit 96,83 m.

Kurz vor dem Bahnhof Lindenberg hält plötzlich unser Zug. Wir schauen aus dem Fenster und sehen, daß das Einfahrtsignal auf Halt steht. Wieso steht denn hier ein Einfahrtsignal, willst Du wissen? Ja das ist hier erforderlich, denn Lindenberg ist, wie mein Freund Bernhard behauptet, der Mittelpunkt der Erde, aber das ist wohl etwas übertrieben. Jedoch der Mittelpunkt der „Pollo“-Bahn ist Lindenberg auf jeden Fall. Hier kreuzen

sich die beiden Linien Kyritz—Perleberg und Pritzwalk—Glöwen. Der Fahrdienstleiter hat oft Mühe, alle Züge auf den wirklich kurzen Bahnhofsgleisen unterzubringen, zumal wenn in der Herbstzeit die Rüben und die Kartoffeln rollen. Unser Zug hat hier 30 Minuten Aufenthalt. Die Lokomotive muß ihren Wasservorrat ergänzen und Rangierbewegungen erledigen. Wir gehen unterdessen in den „Gasthof zur Eisenbahn“. Der Wirt kredenzt uns ein Glas vom guten Pritzwalker Bier, und ich erzähle dir noch etwas von der Entstehungsgeschichte unseres Geburtstagskindes. —

Unsere Schmalspurbahn ist durchaus nicht ohne Geburtswehen zur Welt gekommen. Im Gegenteil, es gab schwere Debatten und Kämpfe während der Projektierung und des Baues. Um das zu verstehen, müssen wir uns einmal in die Zeit um 1890 zurückversetzen. Auf den großen Gütern in der Prignitz wurde in diesen Jahren der Kartoffelanbau verstärkt und der Zuckerrübenanbau eingeführt. In Kyritz war eine Kartoffelflocken- und Stärkefabrik gebaut worden. Anfänglich ein Privatunternehmen, wurde es bald in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Aktionäre waren die Rittergutsbesitzer der Prignitz. Die Kartoffeln mußten nun zur Fabrik nach Kyritz transportiert werden. Die Wegeverhältnisse waren in der damaligen Zeit äußerst schlecht, und so sah man sich vor die Notwendigkeit gestellt, entweder feste Straßen anzulegen oder eine Eisenbahn zu bauen, die die abgelegenen großen Güter mit den Kreisstädten und den bereits bestehenden Eisenbahnlinien verbinden würde. Nach langem Hin und Her einigte man sich schließlich auf den Bahnbau. Nun aber begann erst der Kampf um die Linienführung, um die günstigste Anlage der Bahnhöfe und Haltestellen, um die Hergabe der erforderlichen Bodenflächen und um die Aufbringung der Mittel. Besonders die Abgabe von Grund und Boden stieß auf erheblichen Widerstand und führte schließlich dazu, daß man sich, entgegen besseren Einsichten, für den Bau einer „Schmalspurbahn“ entschied. Als Bauherren traten die Kreise Ost- und Westprignitz auf. Die Großgrundbesitzer, die in den damaligen Kreistagen das Wort führten, versuchten natürlich, die Bahn so anzulegen, wie es für ihre Interessen am günstigsten erschien. Die Bauerngemeinden wehrten sich dagegen. Vielerorts mußte die Bahnlinie mehrere Male vermessen und abgesteckt werden, ehe es zu einer endgültigen Einigung kam. Bautechnisch gesehen wurde die schlechteste Lösung gewählt. In vielen unnötigen Windungen und Steigungen schlängelt sich die Bahnstrecke von einem Dorf zum anderen. Eine gute Ausnahme macht nur der Streckenabschnitt Vieseke—Perleberg, der in gerader Richtung neben der Hauptverkehrsstraße Berlin—Hamburg verläuft. Jedoch mehr zum Schaden dieser Straße. Um Ackerflächen zu sparen, baute man das Gleis zur Hälfte auf dem Straßengelände, und diese heute so verkehrsreiche Straße wurde dadurch wesentlich schmaler.

Nun wird es aber höchste Zeit, daß wir wieder einsteigen. Der Fahrdienstleiter steht schon mit seiner „Kelle“ auf dem Bahnsteig. „Bitte beeilen“, ruft er uns zu, und weil wir keine Verspätung verschulden wollen, leisten wir seiner Aufforderung Folge, und schon faucht unser „Pollo“ weiter in Richtung Perleberg. Die Orte Garz und Hoppenrade mit ihrem schweren Lehmboden waren früher Hauptanbaugebiete für die Zuckerrübe. Zwischen den beiden Ortschaften war sogar eine Weiche mit Anschlußgleis für die Rübenverladung vorhanden. Auch fast alle anderen Güter hatten Anschlußgleise, insgesamt waren es an der Strecke Kyritz—Breddin und Kyritz—Perleberg neun. Das abseits gelegene Gut Zichtow transportierte seine Rüben und Kartoffeln mit einer Feldbahn zum Bahnhof Barenthin. Weil die Feldbahnwagen meistens von Ochsen gezogen wurden, erhielt diese etwa 4 Kilometer lange Bahn den Namen „Zichtower Ossenboahn“. Im Laufe der Jahre hat sich der Güterverkehr ständig gesteigert, und die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des „Pollo“ wurden immer größer. Mit der Steigerung des Güterumschlages zeigte sich aber auch in immer stärker werdendem Maße der große Fehler der Schmalspurbahn. Sämtliche Güter, außer den Kartoffeln, die zur Stärkefabrik Kyritz wollten, mußten auf den Anschlußbahnhöfen von Hand umgeladen werden. Dadurch wurde die Transportzeit wesentlich verlängert und wertvolles Ladegut beschädigt und im Wert gemindert. Das Umladen der Massengüter Kartoffeln, Rüben, Kohlen und Düngemittel war eine der schwersten körperlichen Arbeiten, die zudem schlecht bezahlt wurden. Der Arbeiter mußte all' seine Kraft hergeben, um auf einen einigermaßen genügenden Akkordverdienst zu kommen. In den Jahren 1925 bis 1935, in denen ich meine beste Kraft und Gesundheit als „Umlader“ hergab, galten folgende Akkordsätze: Für 5000 kg Kartoffeln oder losen Kalidünger 1,25 Mark. Für Düngemittel in Säcken und Korn in Säcken für 5000 kg nur 0,75 RM und für Kohlen und Kainit je 5000 kg 1,00 Mark. Das war Ausbeutung der menschlichen Arbeitskraft im schlimmsten Sinne. Erst nach 1946 trat hier ein allmählicher Wandel ein. Nachdem 1949 die Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahn von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden war, wurde in den folgenden Jahren der Rollwagenverkehr auf den Strecken Kyritz—Perleberg, Glöwen—Havelberg und Glöwen—Lindenberg eingeführt. Damit wurden die Umladearbeiten auf diesen Bahnhöfen überflüssig und zahlreiche gute Arbeitskräfte für andere Aufgaben frei. Beim Dorfe Vieseke erreichen wir wieder die Berlin—Hamburger Verkehrsstraße, und die Bahnlinie führt nun neben dieser Straße entlang bis in die Stadt Perleberg. Von Vieseke zweigte früher die Strecke Vieseke—Kreuzweg ab. Wegen des geringen Verkehrs wurde sie 1947 abgebrochen und auf der früheren Normalspurstrecke Glöwen—Havelberg wieder aufgebaut. — „Warum denn als Schmalspurstrecke?“, fragst Du verwundert. Ja, lieber

Freund, das ließ sich mit dem vorhandenen Material nicht anders machen. Begrüßenswert wäre es allerdings, wenn sämtliche Schmalspurgleise auf Normalspur umgebaut würden. Zweimal schon war ein solcher Umbau geplant, aber jedesmal scheiterte die Ausführung. 1924 konnte man sich im Kreistag über die Änderungen in der Linienführung nicht einig werden, 1939 machte der Krieg alle fortschrittlichen Pläne zunichte. Unsere Deutsche Reichsbahn hat zur Zeit noch wichtigere und dringendere Bauprojekte auszuführen, und so wird unser „Pollo“ noch einige Jahre durch unsere Prignitz fahren. Wir erzählen von mancher Engstirnigkeit, die ihm das Leben schwer gemacht hat, aber auch vom Fleiß und von der Treue der Eisenbahner und von der Güte des Materials, aus dem Schienen und Lokomotiven hergestellt sind. Ein großer Teil der verhältnismäßig schwachen Schienen liegt seit 1897, also seit dem Baujahr, in den Gleisen. Auch die alten dreiachsigen Lokomotiven sind seit 1897 in Betrieb, ebenso ein großer Teil der Wagen. Das zeugt nicht nur von der Güte des Materials, sondern auch von der guten Pflege, die unsere Kollegen Eisenbahner ihrem „Pollo“ und seinen Anlagen alle Zeit angedeihen ließen. 60 Jahre sind eine lange Zeit. Die Jungen, die während des Bahnbaues verbotenerweise mit den Kipploren die Berge hinabfuhren, die den vielen Bauarbeitern Bier, Schnaps und Tabak heranholten, manchen lustigen Streich und auch manchen Streit miterlebten, sind heute alte Männer. Die Zeit rückt unaufhaltsam vor. Was vor 60 Jahren als eine Errungenschaft gefeiert wurde, wird heute von vielen Zeitgenossen geringschätzig angesehen. Die Technik feiert immer neue und größere Erfolge. Eines Tages wird auch „Pollo“ in den Ruhestand treten. Bis dahin bleibt er aber „unser Pollo“.

Nun haben wir bei all unserem Erzählen kaum bemerkt, daß wir an Groß-Werzin und Ponitz vorbei sind und schon auf dem Bahnhof Kleinow halten. Hier verladet die Volkseigene Ziegelei Kleinow ihre so sehr begehrten und dringend benötigten Ziegelsteine. Vier beladene Normalspurwaggons auf Rollwagen, das sind niedrige vier- und sechachsige Schmalspurwagen, auf denen die Normalspurwagen stehen, werden hier angehängt. Fauchend geht die Fahrt mit der schweren Last weiter. Schnelle Kraftwagen überholen uns auf der Fernverkehrsstraße. Aus einem vollbesetzten Omnibus winken fröhliche, lachende Menschen unserem keuchenden „Pollo“ zu. Die alte und die neue Zeit begegnen sich hier und grüßen einander. Doch sollte das Junge niemals vergessen, daß es aus dem Alten geboren wurde. Hinter dem Dorf Düpow mit der neuen großen MT-Station kreuzt die Schmalspurstrecke die früher sogenannte Prignitzbahn von Wittenberge nach Pritzwalk und Wittstock, und dann ist noch eine Steigung von 1:70 zu überwinden. „Pollo“ schnauft und sprüht Funken. Wenn wir genauinhören, verstehen wir ganz deutlich, wie er stöhnt: „Kannt-nich-schaffen, kannt-nich-schaffen, kannt-nich-schaffen!“

Wenn aber die Höhe überwunden ist, dann schnattert er fröhlich: „De-poor-Zentner, de-poor-Zentner, de-poor-Zentner!“ Perleberg, die schöne alte Stadt mit den fünf Bahnhöfen, ist erreicht. „Alles aussteigen!“ ruft der Schaffner, „die Fahrt endet hier“. Noch längst habe ich Dir nicht alles erzählt, was über unseren „Pollo“, über seinen Betrieb und seine oftmals übersehenen Leistungen zu berichten wäre. Auch darüber werden unsere Heimatblätter vielleicht noch einmal berichten. Eine Anekdote vom „Pollo“ möchtest Du zum Abschied noch hören.

Hm — na ja! — Von Breddin nach Barenthin fuhr da morgens immer der Postbote mit. Zwischen Post und Bahn bestand ein inniges Freundschaftsverhältnis. Kam der Postbote etwas vor der Abfahrtszeit, dann plauderten Lokführer und Postbote noch ein Weilchen miteinander, kam der Postbote wirklich einmal etwas später, so wartete „Pollo“ großzügig einige Minuten. Doch eines Tages lief der Postbote eiligen Schrittes an dem wartenden „Pollo“ vorüber in Richtung Kötzlin. „He, Koarl, willst Du denn hüt nich mitföhr'n?“ rief ihm der erstaunte Lokführer nach. Dreht sich der Postbote im Laufen halb um und schreit zurück: „Nee, Willem, hüt nich! Hüt hev ick keen Tied, ick mütt een'n Eilbrief noa Barenthin besorg'n!“



## **Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge**

Fortsetzung

Die Wettbewerbsbewegung entwickelte sich laufend in allen Abteilungen von Mann zu Mann und zwischen den einzelnen Lokomotivbrigaden.

Eine aufgebaute Lokomotivbesandungsanlage, die mit Preßluft betrieben wurde, brachte eine tägliche Einsparung von 27,92 DM.

Eine Drahtwalze und Splintbiegemaschine wurde vom Aktivisten Höger angefertigt. Ihre Leistungen betragen in acht Stunden 2000 Splinte von 3,4 mm Durchmesser und einer Länge bis 60 mm.

Auch die Jugend trat mit Leistungen an die Öffentlichkeit. So z. B. die Jugendlokbrigade Kaiser. Sie beförderten einen Schwerlastzug von 146 Achsen mit 1920 Tonnen von Wittenberge nach Schwerin.

Der Interzonenverkehr Berlin—Hamburg wurde aufgenommen. Ab 10. September 1949 verkehrte der erste Interzonenzug von Berlin nach Hamburg, und auch der Schnelltriebwagen „Fliegender Hamburger“ begann wieder seine planmäßigen Fahrten.

Das Bw Wittenberge bespannte zuerst die Züge von Wittenberge nach Hamburg-Altona. Ab 2. Oktober 1949 wurde dann die Bespannung der Züge auf der ganzen Strecke übernommen. Und bald wurden im Interzonenverkehr höchste Leistungen erreicht.

Als am 7. Oktober die Deutsche Demokratische Republik, der erste Arbeiter- und Bauern-Staat in Deutschland, gegründet war, da verpflichteten sich die Eisenbahner, noch besser zu arbeiten und noch mehr zu sparen.

Im Oktober konnte die Brigade mit der Lokomotive 03001 in 25 Betriebstagen 14 239 km gefahren. Dabei wurden 178,2 t Kohle gegenüber der vorgesehenen Norm eingespart.

Die täglich erzielte Laufleistung betrug 569 Kilometer, das war ein Drittel mehr als geplant. Vom 14. bis 23. Oktober fuhr die Lokomotive 5270 km, ohne das Heimatbahnbetriebswerk anzulaufen. Täglich fand der nötige Personalwechsel am Bahnsteig in Wittenberge statt.

Diese Leistungen wurden auch in der Vorkriegszeit nicht annähernd erreicht. Die erfolgreiche Lokbrigade waren die Genossen Zimmermann, Dambeck, Gührs und Dietsch.

Und dann kam der 13. Oktober.

Wieder gab es Aktivisten, gab es Prämien, aber die Wanderfahne ging verloren.

Die „Fahrt frei“ berichtete darüber:

Während das Bw Hoyerswerda durch die Wettbewerbskommission 227 Punkte zugesprochen bekam, erhielt das Bahnbetriebswerk Wittenberge, das bisher Inhaber der Zonenwanderfahne war, 216 Punkte.

Die Wittenberger Eisenbahner mußten sich mit dem 2. Platz begnügen. War die Arbeit schlechter geworden?

Im Gegenteil, aber das Bw Hoyerswerda hatte noch besser gearbeitet. Bei einem Wettbewerb mit dem Bahnbetriebswerk Schwerin wurden folgende Ergebnisse nach Punkten festgestellt:

	Bw Schwerin		Bw Wittenberge
plus	673 Punkte	plus	1392 Punkte
minus	211 Punkte	minus	178 Punkte
	<hr/> 462 Punkte		<hr/> 1214 Punkte

Das Bahnbetriebswerk Wittenberge hatte mit einem Vorsprung von 752 Punkten den Wettbewerb gewonnen. Überrascht waren die Schweriner Kollegen, doch auch die Wittenberger Kollegen haben aus diesem Wettbewerb ihre Fehler und Schwächen kennengelernt.

Im Laufe des Jahres war auch eine kleine, saubere und helle Lehrlingswerkstatt eingerichtet. Bei der Einstellung erhielt jeder Lehrling einen Arbeitsanzug kostenlos, der alle 14 Tage – ebenso wie das Handtuch – gewaschen und im Bedarfsfalle ausgebessert wurde. Zum täglichen Mittagessen gab es Milch zur Kräftigung kostenlos.

Das, was heute selbstverständlich ist, war damals noch etwas Besonderes. Innere Reserven wurden mobilisiert.

Im Reichsbahnbezirk Wittenberge lagen auf den kleineren Bahnhöfen und an den Strecken neben den Gleisen noch unzählige Wagentrümmer.

Im Bahnbetriebswerk Wittenberge wurde eine fahrbare Wagenausbesserungsgruppe gebildet. Bei den Aufräumarbeiten und Zerlegearbeiten der Wagentrümmer wurden folgende Teile geborgen:

478 Stück Ersatzteile für Zug- und Stoßvorrichtungen, wie Zughaken, Zugstangen, komplette Zugapparate, Puffer usw.

447 Stück Ersatzteile für das Laufwerk, wie Radsätze, Achslagergehäuse, Achslager, Tragfedern usw.

114 Stück Ersatzteile für Bremsen, wie Steuerventile, Bremsdreiecke, Luftabsperrhähne usw.

Außerdem wurde noch eine größere Menge Klammerschrauben, Maschinenschrauben, Holzschrauben, Daumenwelle, Trittbretthalter und 75 kg Messing gewonnen.

Bei diesen Zerlegearbeiten wurde weniger mit Schneidbrennern, sondern mehr mit Schraubenschlüsseln gearbeitet, und so gelang es, viele Teile zu gewinnen, die sich bei der Leistungssteigerung in der Wagenausbesserungsgruppe im Jahre 1950 als nützlich erwiesen.

### **Gründung der Betriebsgruppe Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft**

Anfang Dezember fand im Anschluß an eine Betriebsversammlung die Gründung der Betriebsgruppe statt.

60 Betriebsangehörige waren schon Mitglied der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft, und der gewählte Vorstand in der konstituierenden Versammlung setzte sich mit den Mitgliedern zum Ziel, bis zum 20. Dezember die Mitgliederzahl auf 150 zu erhöhen, was auch geschafft wurde.

### **1950 — das zweite Jahr des Fünfjahrplanes**

Vom 20. bis 22. Januar fand in Eisenach die Verkehrskonferenz der Deutschen Reichsbahn statt.

Der Vertreter des Bahnbetriebswerkes Wittenberge berichtete in seinem Diskussionsbeitrag von der Arbeit im Werk.

Inhaltlich sagte er:

„Erfolgswirtschaft in personeller, materieller und finanzieller Hinsicht setzt Qualitätsarbeit voraus. Unsere Leistungssteigerung im Jahre 1949 wurde erreicht durch Verbesserungen der Arbeitsmethoden, Entfaltung der Wettbewerbe auf breitester Grundlage, Entfaltung der Aktivistenbewegung, und so wurde das Jahr 1949 zur Entwicklung der Masseninitiative.

Hierauf beruhen unsere Leistungssteigerungen.

Sie betragen

Lokkilometer	=	+	6,8 %
Lokleistungskilometer	=	+	24,9 %

Die Steigerung der Lokleistungskilometer von 24,9 Prozent ist gleich der Beförderung von 2069 Zügen mit 1500 t Gesamtzuggewicht von Wittenberge nach Schwerin.

Wie kamen wir dazu?

Besondere Lokomotiven haben wir nicht, sondern die älteren Lokomotiven der Baureihe 57 (Glo) sind uns zugeteilt. Mehr Beschäftigte wurden wir auch nicht, denn die Zahl verringerte sich im Laufe des Jahres um 3,3 Prozent.

Die Umlaufzeit der Lokomotiven verringerte sich von 17 auf 15 Stunden = 11,7 Prozent, hierdurch sparten wir Lokomotiven.

Der spezifische Kohlenverbrauch, der 1948 noch 70,38 t für ein Mio Lokleistungstonnenkilometer betrug, konnte auf 60,43 t gesenkt werden.

9,95 t auf eine Mio Lokleistungstonnenkilometer weniger = 14,13 Prozent. Eine jährliche Einsparung von 12 558 t.

Vergessen wir aber nicht, daß die Zugauslastung das A und O des spezifischen Kohlenverbrauchs ist.

Hierzu ein Beispiel:

Durchschnittliche Zugauslastung:

Mai	580 t	spez. Kohleverbrauch	54,89 t
Dezember	524 t	„	„ 66,05 t

Rückgang der Zugauslastung = 9,7 Prozent.

Steigerung des Kohleverbrauchs = 20,33 Prozent.

So darf es nicht sein.

Schwerlastzüge wollen wir fahren und müssen wir fahren.

Im Jahre 1949 beförderten wir

13 013 Güterzüge mit	7 033 497 t = Durchschnitt	540 t
1 715 Schwerlastzüge mit	2 414 839 t =	„ 1408 t

Der Anteil der Schwerlastzüge an der Gesamtzahl der gefahrenen Züge

betrug	11,6 %
an den beförderten Tonnen	26 %

Das sind die Leistungen unserer Aktivisten.

Dabei hatten wir weniger Ausbesserungsarbeiten an unseren Lokomotiven.

In der G 1 Ausbesserung	- 58 %
In der G 0 Ausbesserung	- 33 %

Weißmetall für Achs- und Stangenlager wurden 1952 kg = 21,3 Prozent weniger verbraucht als im Vorjahr.

Der Leistungslohnanteil betrug für

188 Beschäftigte im Januar	= 39,30 DM pro Kopf
204 Beschäftigte im Dezember	= 55,51 DM pro Kopf
	+ 16,21 DM

„Herr Minister! Geben Sie den Bahnbetriebswerken die Eigenwirtschaftlichkeit, dann werden wir den Zweijahrplan nicht nur vorfristig erfüllen, sondern auch mit Mark und Pfennig unsere Erfolge belegen können!“

Dieser Forderung ging ein Aufsatz in der „Fahrt frei“ am 1. September 1949 voraus, wo vom Bw Wittenberge die finanzielle Selbständigkeit der Bw gefordert wurde. Es dauerte aber noch eine geraume Zeit, bis diese Forderung verwirklicht wurde.

Fortsetzung folgt

E. BLÜMLEIN, WITTENBERGE

## FÜNFZIG JAHRE STADTBIBLIOTHEK WITTENBERGE

Die diesjährige Woche des Buches hatte für die Stadtbibliothek Wittenberge besondere festliche Bedeutung: wir können mit Stolz und Freude auf ein fünfzigjähriges Bestehen unserer Bibliothek blicken. Mit Stolz und Freude besonders deshalb, weil in den vergangenen zehn Jahren aus der unbedeutenden Kleinstadtbibliothek, die eine recht bescheidene Rolle in unserer Industriestadt spielte, eine Kulturstätte wurde, die von Jahr zu Jahr vergrößert und verbessert und von unseren Werktätigen rege in Anspruch genommen wird.

Leider wurde 1945, kurz vor Einmarsch der Roten Armee, auf Befehl des damaligen Oberbürgermeisters alles Aktenmaterial des Archivs des Rathauses verbrannt, so daß wir uns bei der Betrachtung der Geschichte unserer Stadtbibliothek im wesentlichen auf mündliche Überlieferungen stützen müssen. Frau Albrecht, die langjährige Betreuerin der Bibliothek stellte uns freundlicherweise ihr Wissen zur Verfügung.

Wie aus einem Bericht des Kreisschulinspektors Crusius vom 31. Oktober 1908 hervorging, war die Wittenberger Stadtbibliothek in den Räumen der damaligen Bürgerschule II untergebracht und stand unter der Aufsicht des Rektors Draeger, der sich sehr für die Belange der kleinen Bibliothek einsetzte. Der Buchbestand betrug etwa 300 Bände. In den Haushaltsplänen der Jahre 1907 und 1908 lassen sich keine Mittel für die Stadtbibliothek nachweisen, im wesentlichen verdankt die Bibliothek ihr Bestehen und Anwachsen der Initiative und dem Protektorat des schon erwähnten Rektors Draeger und später der Unterstützung des Direktors Traugott, der die Stadtbibliothek mit dem Bestand der Lehrerbibliothek vereinigte, so daß 1918 der Bestand auf 1000 Bände angewachsen war. Die Bibliothek wurde von allen Schichten der Bevölkerung rege benutzt; sie war freilich, wie es nicht anders zu erwarten war, nach liberalistischem Prinzip aufgebaut und diente vor allem bürgerlichen Erziehungsidealen. Von einer großzügigen Unterstützung durch den Magistrat konnte noch keine Rede sein, es mußte vielmehr um jede Neuanschaffung gekämpft

werden, während heute die Regierung große Mittel bereitstellt, um den Werktätigen Bildung und Unterhaltung zu ermöglichen. Es stimmt uns heiter zu erfahren, daß ab 1914 die Bibliothek ausgerechnet in den Räumen der Warmbadeanstalt untergebracht wurde. Man kann kaum annehmen, daß den damaligen Stadtvätern sehr an der pfleglichen Behandlung der Bücher nach gründlicher Körperreinigung lag, eher läßt sich vermuten, daß sie die Rolle der Bücherei für eine zu untergeordnete hielten, als daß es der Mühe wert gewesen wäre, einen Raum in dem neuen mit viel Geschmack eingerichteten Rathaus zur Verfügung zu stellen. Ab 1920 befand sich die Bibliothek in dem Gebäude des Stadtsaals in der Perleberger Straße. Die Bibliothekarin hatte gleichzeitig den Verkauf von Gasmarken zu erledigen, was nützt schließlich ein Buch, wenn die Lampe nicht brennt? Heute haben in der Stadtbibliothek sieben Angestellte Kopf und Hände voll zu tun, um allen berechtigten Leserwünschen gerecht zu werden.

Der Faschismus machte auch vor der kleinen Wittenberger Stadtbücherei nicht halt. Die faschistische Bücherverbrennung vom 10. Mai 1933 war der sichtbare Beginn der amtlich verfügten Aussonderung und Vernichtung der fortschrittlichen Literatur Deutschlands. Marx, Heine, Feuchtwanger, Zweig, die Gebrüder Mann und andere Schriftsteller, die fortschrittliches und humanistisches Gedankengut vermittelten, zählten nicht mehr zum Bestand der Bücherei.

Die Stadtbibliothek befand sich jetzt in einem kleinen Laden in der Bahnstraße — der jetzigen Musikhandlung Porep. — Der Bestand hatte sich auf 3500 Bände erweitert. Aber die Bücherei wurde ein Propagandainstrument der Rassenhetze und der faschistischen Kriegsvorbereitung, davon zeugen die vielen Bücher, die 1945 aussortiert werden mußten. Eine große Anzahl Bücher wurde durch Bombenabwurf vernichtet.

Trotzdem die Nazi Herrschaft auch in Wittenberge ein Trümmerfeld hinterließ und die Bevölkerung und der Rat der Stadt vor größeren Aufgaben standen, als es die Wiedererrichtung einer kleinen Bibliothek ist, wurde sofort nach der Befreiung vom Faschismus mit der Reinigung des Bestandes und dem Aufbau einer neuen Bibliothek begonnen. Es zeugt vom zukunftsfreudigen Glauben an das werdende Neue, daß sofort mit der Errichtung der Kulturstätten begonnen wurde, um den Menschen Gelegenheit zu geben, in schwerer Zeit Freude und Kraft aus Büchern zu schöpfen. In der neuen Verwaltung der Stadt saßen wirkliche Vertreter des Volkes, die der Bibliothek eine Unterstützung zukommen ließen, die früher undenkbar gewesen wäre. Am 1. Oktober 1945 besaß die Bibliothek 1900 Bände, deren Zahl sich bis 31. Dezember 1945 auf 2500 Bände erhöhte. Eine Angestellte verwaltete die Bibliothek. Langsam wuchs die Buchbestandszahl, und so konnten 1950 die Leser ihre Bücher aus einem Bestand von 5254 Büchern auswählen. Die Leserzahl blieb allerdings bei etwa 1300 Lesern stehen. Es war den Wittenbergern freilich nicht zu verdenken,

denn die Jahre 1945 bis 1950 können als Jahre des ewigen Umzugs, der Revisionen und der Bibliotheksschließungen in der Bibliothekschronik verzeichnet werden. Kaum hatten sich die Leser daran gewöhnt, ihre Bücher in einer Wohnung am Heinrich-Heine-Platz zu erhalten, als ihnen zugemutet wurde, bis ins höchste Stockwerk der Poliklinik zu steigen, um dann doch vor verschlossener Tür zu stehen: „Wegen Revision geschlossen!“ Einigermaßen bibliotheksgerecht war die Bibliothek dann in den Räumen des ehemaligen Schuhgeschäftes Tack untergebracht. Dem Arbeitseifer und dem Bemühen der damaligen Mitarbeiter war es zu verdanken, daß aus dem düsteren Laden trotz aller räumlicher Schwierigkeiten eine ansprechende Kulturstätte wurde. Die Leserzahl und der Buchbestand verdoppelten sich, und bald war diese Ladenbibliothek nicht mehr den Anforderungen, die die Leser an die Bibliothek stellten, gewachsen. Im Jahre 1952 wurde dann durch eine großzügige Planung des Rates der Stadt der Ausbau des bombengeschädigten Hauses in der Bahnstraße 59 in Angriff genommen, und damit erhielt die Stadtbibliothek Wittenberge schöne, helle Räume, die in jeder Beziehung den Belangen einer Bibliothek entsprechen. Inzwischen hatten sich auch im Innern der Bibliothek entscheidende Veränderungen vollzogen. Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich, ein ernstes Bemühen um fachliche Qualifizierung setzte ein. 1950 war die Bibliothek mit einer Bibliothekarin und einer Helferin besetzt, heute stehen unseren großen und kleinen Lesern drei Bibliothekare, zwei Hilfsbibliothekare, die sich in fachlicher Ausbildung befinden, und vier Bibliothekshelfer zur Verfügung.

Auch an die kleinen Leser wurde gedacht. Aus der Jugendbuchabteilung wurde 1952 eine selbständige Kinderbibliothek in der Wilhelmstraße geschaffen, die bei unserer jüngsten Generation große Begeisterung hervorrief.

Um unseren Lesern in den Außenbezirken der Stadt den Weg zum guten Buch zu erleichtern, stellte der Rat der Stadt im Jahre 1953 noch einmal eine große Summe für den Neubau eines Bibliothekskioskes zur Verfügung. Im März 1954 konnte diese Zweigstelle in der Kyritzer Straße der Bevölkerung übergeben werden. Eine Jugendbuchabteilung wurde angegliedert und im Zuge der Verbesserung unserer Arbeit der Bestand auf Freihand umgestellt, so daß die Leser unserer Zweigstelle ihre Bücher selbst am Regal auswählen können.

Ein ständiger Aufstieg der Bibliotheksarbeit war die Folge dieser Verbesserungen, der sich in folgenden Zahlen ausdrückt:

1. 10. 1945	Bestand	1 900 Bände
31. 12. 1945	Zahl der Leser	1 356
31. 12. 1956	Bestand	18 081 Bände
31. 12. 1956	Zahl der Leser	4 269

Die Buchbestandszahlen des Jahres 1956 gliedern sich folgendermaßen auf:

Stadtbibliothek	Bestand	11 673 Bände
Zweigstelle		2 758 Bände
Kinderbibliothek		3 650 Bände

die Leserzahlen betragen in der

Stadtbibliothek	2 876
Zweigstelle	442
Kinderbibliothek	951

Unseren Lesern stehen Bücher aus allen Wissensgebieten zur Verfügung, sowohl Romane und Erzählungen zur Unterhaltung, als auch Bücher aus allen Fachgebieten. Fachliteratur, die zum Studium benötigt wird, und nicht mehr im Bestand vorhanden ist, wird unseren Lesern kurzfristig durch den Leihverkehr beschafft.

Doch diese Erfolge sind uns nicht einfach in den Schoß gefallen. Die Mitarbeiter der Bibliothek waren sich stets bewußt, daß ihre Tätigkeit ein Bekenntnis ist zum Fortschritt, daß es ihre Aufgabe ist, mitzuwirken an der Bewußtseinsbildung unserer Leser zu politisch aufgeschlossenen, fortschrittlich denkenden und handelnden Menschen, die sich die Verpflichtung auferlegen, im Geiste der sozialistischen und humanistischen Schriftsteller zu wirken. Der Aufstieg der Stadtbibliothek legt weiterhin Zeugnis ab für die Lebens- und Arbeitskraft unseres Volkes und für die Unterstützung der kulturellen Einrichtungen durch unsere Regierung.

Ein Beweis dieser Verbundenheit mit unserer Regierung ist die Verleihung des Namens

„Martin-Andersen-Nexö-Bibliothek“

durch unseren Minister für Kultur Johannes R. Becher. Mit dieser Verleihung übernahm die Martin-Andersen-Nexö-Bibliothek die große und verpflichtende Aufgabe, im Sinne des Arbeiterdichters Martin Andersen Nexö zu wirken. Das bedeutet, getreu dem zutiefst humanistischen Gehalt seiner Werke ständig zur Festigung der Freundschaft unter den Völkern, zur Entwicklung eines echten Nationalbewußtseins und zur Erhaltung des Friedens beizutragen. In seinem Sinne auch weiterhin zu wirken, heißt, die Sache der Arbeiterklasse aktiv zu unterstützen und zu verteidigen.

Das Heft enthält:

	Seite
Werner Schulze: Acht Jahre Deutsche Demokratische Republik	289
Albert Hoppe: Prignitzfahrt	291
Albert Hoppe: Spruchbalken	303
Ernst Stadtkus: Eine Reise durch unsere Prignitz mit der Kleinbahn	306
H. Giese: Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge (Fortsetzung)	313
E. Blümlein: Fünfzig Jahre Stadtbibliothek Wittenberge	317

Zuschriften sind zu richten an den Verantwortlichen der Redaktionskommission  
im Kreis

Perleberg: Hans Seiler, Perleberg, Parchimer Straße 9

Pritzwalk: Werner Mayer, Mesendorf bei Pritzwalk

Wittstock: Alfred Süßmann, Wittstock, Kyritzer Str. 12

Kyritz: W. Anders, Kyritz, Robestraße 9

für Lenzen: Arthur Grüneberg, Lenzen, Hamburger Straße 43

Hauptschriftleitung: Perleberg, Parchimer Straße 9

Gestaltung und Entwurf der Titelseite: Hans Seiler

Titelbild: „Wappen der Stadt Pritzwalk“, Holzbildwerk des 15. Jahrhunderts  
im Heimatmuseum Pritzwalk. — Foto: Baude, Pritzwalk

Oktoberheft 1957 . Preis 0,50 DM

Herausgegeben im Rahmen des Nationalen Aufbauwerkes von den Kreisleitungen  
des Kulturbundes zur demokratischen Erneuerung Deutschlands und von den Räten  
der Kreise Perleberg, Wittstock, Kyritz, Pritzwalk

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet

Satz und Druck: Volksdruckerei Ludwigslust II-10-7 Di 682-57 - 7166



*So wie hier in Barenthin tummeln sich auf unseren Dorfteichen die Enten*