

# **Digitales Brandenburg**

**hosted by Universitätsbibliothek Potsdam**

Stadtkus, Ernst: Eine Reise durch unsere Prignitz mit der Kleinbahn.



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!“

