

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Bleick, Otto / Jaap, Günter: Siebzig Jahre Prignitzbahn.



Siebzig Jahre Prignitzbahn

„Achtung! Bahnsteig 3! Bitte einsteigen, Türen schließen und vorsehen am Zuge!“ — So hallt's aus dem Lautsprecher auf dem Bahnhof Wittenberge. Wollen Sie mitfahren, liebe Leser? Dann steigen Sie bitte zu. Wir laden Sie ein zu einer Ferienfahrt über die Strecke der Prignitzbahn zur Ostsee. Aber das gibt es doch gar nicht, sagen Sie? Allerdings, Sie haben recht. Das gibt es wirklich noch nicht. Doch was nicht ist, wird bald werden. Wir bringen Sie bald direkt über die Prignitzbahn und ohne Umsteigenotwendigkeit an die schöne deutsche Ostseeküste. Wir tun das mit dem Thüringen-Ostsee-Express, der ab Fahrplanwechsel von Erfurt kommend, über Wittenberge, Perleberg, Pritzwalk und Meyenburg unsere Prignitz durchqueren wird, um dann abends in Rostock einzutreffen. Ein Schnellzug fährt durch unsere Heimat? Ist das die Möglichkeit? — Ja, das ist heute möglich. Vor einigen Jahren war das nicht so selbstverständlich, und vor einigen Jahrzehnten war das glatt unmöglich.

Wir schreiben das Jahr 1846. Schon über ein Jahrzehnt gibt es Eisenbahnen in Deutschland. Den steigenden Verkehr hatte man mit Pferdewagen und Postkutschen einfach nicht mehr bewältigen können. So wurde trotz vieler Widerstände am 7. Dezember 1835 die erste deutsche Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet.

Die Weiterentwicklung der Eisenbahn ging rasch voran. Nun wandten sich Handel und Verkehr von den bisherigen Plätzen und Straßen den Eisenbahnen zu. Diese übernahmen jetzt die Beförderung der Personen, der

Güter und der Post. Die an den Bahnen liegenden Orte entwickelten sich sehr bald, während die abseits liegenden Städte ihren bisherigen Einfluß allmählich einbüßten. Für die Prignitz kamen diese neuen Verhältnisse zur Geltung, als im Jahre 1846 die Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg über Wittenberge in Betrieb genommen wurde.

Jeder Perleberger weiß, daß zeitweilig der Plan bestanden hat, diese Strecke über Perleberg zu legen. Es scheint auch in dieser Frage ein ziemliches Hin und Her gewesen zu sein. Wie dem auch sei, wem auch immer von dieser oder jener Seite die Schuld oder der Dank zugeschrieben werden muß, die Bahn führt über Wittenberge. Sicherlich haben recht praktische wirtschaftliche Erwägungen den Ausschlag gegeben. Bestand doch in Wittenberge die Möglichkeit des Güterumschlags von der Schifffahrt auf die Bahn, und damit die Gelegenheit, den mitteldeutschen Raum auf kürzestem Wege mit dem ostelbischen Tiefland zu verbinden.

Mit der Inbetriebnahme der Berlin-Hamburger Bahn verringerte sich der lebhafte Straßenverkehr über die Prignitzstädte ganz erheblich. Die Perleberger Geschäftsleute sahen bald ihren bedeutenden Getreide- und Lederhandel und den Umsatz in bearbeiteten Erzeugnissen dieser Art beträchtlich zurückgehen. Die billige und schnelle Beförderung durch die Eisenbahn drückte die Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse. Die niedrigen Preise konnten von den Landwirten, welche die Kosten eines längeren Transportes auf Landwegen zu tragen hatten, nicht gehalten werden. Hieraus ergab sich eine Verschlechterung der Wirtschaftsverhältnisse in der Prignitz.

So plante man bereits 18 Jahre später, 1864, eine Eisenbahnverbindung zwischen Wittenberge und Neustrelitz. Dieses Projekt scheiterte nur deshalb, weil die Städte Pritzwalk und Wittstock sich nicht finanziell daran beteiligen wollten. Weitere Verhandlungen in den späteren Jahren blieben ebenso erfolglos. Gegen Ende der siebziger Jahre tauchte das sogenannte Prignitzbahn-Projekt auf. Im Prignitzbahn-Komitee hatten die Bürgermeister von Wittenberge, Perleberg, Pritzwalk und Wittstock/Dosse die Führung. Gegen dieses Komitee wurden die heftigsten Angriffe aus der Ostprignitz gerichtet, weil hier eine Bahn von Neustadt/Dosse oder Zernitz nach Meyenburg befürwortet wurde.

Wie das nun so ist — Entwicklung ist Kampf der Gegensätze — bekämpften sich beide Komitees mit hingebendem, blinden Eifer. Dieses Neben- und Gegeneinanderarbeiten ließ beide Projekte nicht zur Ausführung kommen. Es war nicht möglich, die Finanzierung zu sichern. Das Komitee für das Prignitzbahn-Projekt löste sich deshalb zu Beginn des Jahres 1881 auf. Inzwischen hatte sich aber die Stadtgemeinde Perleberg recht rührig be-

tätigt. Sie hatte die „Landesherrliche Konzession“ für den Bau einer Eisenbahn von Wittenberge nach Perleberg bekommen. Die dafür benötigten finanziellen Mittel wurden zum Teil durch Aufnahme einer Stadtanleihe beschafft. Außerdem beteiligten sich die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft und der Provinzialverband der damaligen Provinz Brandenburg an der Finanzierung des Bahnbaues. Mit allen Kräften wurde der Bau ausgeführt und am 15. Oktober 1881 wurde die Eisenbahn im Betrieb genommen.

Was Perleberg möglich war, muß auch uns möglich sein, so dachten die am Prignitzbahn-Projekt Interessierten. Durch den geglückten Eisenbahnbau Wittenberge—Perleberg bekamen sie neuen Mut.

Unter Führung von „Baron Eugen Gans Edler Herr zu Putlitz auf Laaske“ erschien das Prignitzbahn-Komitee erneut auf der Bildfläche. Man bildete einen engeren Arbeitsausschuß. Ihm gehörten je vier Bürger der Städte Wittenberge, Perleberg, Pritzwalk und Wittstock, sowie 17 Großgrundbesitzer und Bauern aus der Prignitz an. Auch in Mecklenburg bestand ein ähnliches Komitee für den Bahnbau Neustrelitz—Wittstock. Eine Zusammenarbeit unterblieb jedoch, um dem Komitee in der Prignitz die gestellte Aufgabe „nicht zu erschweren“! So bemühte sich das „Prignitzkomitee“ nur um die Lösung der speziellen Fragen des Baues der Strecke Perleberg—Wittstock! Schwierigkeiten entstanden hinsichtlich der Finanzierung. Es wurde verstärkt für das Aufbringen des Baukapitals geworben. Allein, die zahlungskräftigsten Geldgeber ließen sich mit ihrer Zusage Zeit. So lehnte z. B. die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft endgültig ab, den geplanten Bau finanzieren zu helfen. Sie gab dafür zwei Begründungen: Einmal werde die geplante Eisenbahn mehr Zubringerbahn für die Staatsbahnstrecke Magdeburg—Wittenberge sein, als für die Strecke Berlin—Hamburg und zum anderen sei ihr für die Förderung des Baues von Anschlußbahnen verfügbares Kapital erschöpft. (Die Gesellschaft hatte ihre Unterstützung beim Bau der Strecke Neustadt/Dosse—Meyenburg zugesagt!) Die Provinz Brandenburg erklärte sich zur Unterstützung bereit, wenn auch der Preußische Staat gleichmäßig beteiligt sein würde. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten aber erklärte, daß vorerst noch nicht zu übersehen sei, welches der beiden Projekte im Interesse der Prignitz am meisten der Ausführung wert wäre. Eine Kapitalbeihilfe und die Konzessionierung könnten daher vor einer endgültigen Entscheidung nicht zugesagt werden. Dieser Bescheid wird erklärlich, wenn man weiß und bedenkt, daß die Preußische Staatsregierung mit der Berlin-Hamburger Eisenbahnverwaltung Ankaufsverhandlungen begonnen hatte. Für den Fall, daß diese Verhandlungen nicht erfolgreich abgeschlossen würden, hatte man

geplant, eine Eisenbahn von Berlin nach Kiel — über Neustadt/Dosse—Meyenburg zu bauen.

„Dann eben nicht, liebe Tante“, sagten sich die allem Anschein nach beherzteren Männer des Prignitzbahn-Komitees und wandten sich kurzerhand an zwei private Baufirmen. Man schloß mit den Berliner Baufirmen Rudolf Schneider und Hermann Bachstein einen Bauvertrag ab.

Inzwischen war aber auch das Ostprignitzbahn-Komitee lebendig geworden. Am 28. Januar 1882 sollten sich die Aktienzeichner in Pritzwalk zu einer konstituierenden Versammlung einfinden. Bei diesem „Sollen“ blieb es auch dann; diese Versammlung fand nie statt.

Der Landessyndikus des Provinzialverbandes Brandenburg, Karl Gerhardt, interessierte sich besonders für die wirtschaftliche Erschließung der Provinz durch den Bau von Eisenbahnen. Er veranlaßte eine am 23. November 1882 durchgeführte Versammlung in Pritzwalk. Sie fand unter Vorsitz des Regierungspräsidenten für beide Komitees statt. Es gelang in dieser Konferenz, einen Ausgleich zu finden. Das Prignitzbahn-Komitee erklärte sich bereit, auch die Linie Neustadt/Dosse—Meyenburg zu bauen, wenn die Finanzierung gelingen würde. Damit hatte sich endlich das Gegeneinanderarbeiten beider Komitees in Wohlgefallen aufgelöst. Zum äußeren Zeichen dieses Wohlgefallens löste sich das Ostprignitzbahn-Komitee auf. Der Weg zum Bahnbau wurde damit frei.

Inzwischen ließen die Verhandlungen zwischen der Preußischen Staatsregierung und der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft einen günstigen Ausgang erkennen. Daraufhin wurden dem Arbeitsministerium wiederum die Pläne für das Prignitzbahnprojekt vorgelegt, und sie wurden von ihm genehmigt. Ja, das Ministerium sagte sogar auch die finanzielle Unterstützung zu. Dieser Bescheid wurde dem Komitee für das Prignitzbahnprojekt am 12. Februar 1884 eröffnet. Dazu kam die freudige Mitteilung, daß sich der Preußische Staat mit 360 000 Mark am Grundkapital der Gesellschaft beteiligen werde. Die Genehmigung für den Bau der Strecke Neustadt—Meyenburg wurde jedoch nicht gegeben, weil der Staat sie selbst zu bauen beabsichtigte. Nun erklärte sich auch die Provinzialverwaltung bereit, sich mit 240 300 Mark am Grundkapital zu beteiligen. Damit war die Finanzierung so gesichert, daß die Gesellschaft der „Prignitzer Eisenbahn“ nicht nötig hatte, eine Anleihe aufzunehmen. Für den Bahnbau standen insgesamt 2 700 000 Mark als Grundkapital zur Verfügung. Es beteiligten sich u. a. die Städte Wittstock mit 299 700 Mark, Perleberg mit 125 400 Mark, Pritzwalk mit 99 600 Mark und Wittenberge mit 30 000 Mark. Die Gründungsversammlung der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft fand mit 273 Teilnehmern am 5. Juni 1884 in Pritzwalk statt. Am 23. Juli

wurde die „Landesherrliche Konzession“ erteilt und schon am 15. August begann der Bau. Sie müssen mächtig „rangegangen“ sein unsere Großväter; denn schon Mitte Mai 1885 — 3 Monate vor der vertraglich festgelegten Frist — war der Bau beendet.

Die Betriebseröffnung der Bahn wurde dann auf den am 31. Mai 1885 um 8.13 Uhr fahrplanmäßig aus Wittstock abfahrenden Zug festgesetzt. Festlich wird es bei der Eröffnungsfeier zugegangen sein; festlich und förmlich zugleich, wie uns eine alte Chronik berichtet.

Geladen waren dazu die Vertreter der Regierung, der Eisenbahnaufsichtsbehörden, der Provinz, der Kreise, der Städte und der Gemeinden sowie die am Bahnbau beteiligten Unternehmer und Verkehrsinteressierten. Die Festteilnehmer wurden von Wittstock und Perleberg her durch zwei um 10½ Uhr abfahrende Sonderzüge nach Pritzwalk befördert. Auf den Bahnsteigen aller Stationen standen festlich gekleidet und froh gestimmt dichtgedrängte Menschenmengen und jubelten den Sonderzügen zu. In den festlich geschmückten Sonderzügen gaben Teile der Regimentskapelle des Perleberger 11. Ulanenregiments die festlich-musikalische Umrahmung. Unter dem Schmuck der Bahnhöfe fiel besonders der des Bahnhofs Heiligengrave auf. Zwischen zwei hohen Fahnenmasten war hoch über dem Gleis ein Transparent gespannt. Auf der einen Seite zeigte es die Wahrzeichen der beiden Endstädte der neuen Bahnlinie; den Perleberger Roland und die Wittstocker Marienkirche und das Burgtor. Auf der Rückseite konnte man den folgenden Vers der Gelegenheitsdichterin des Stiftes zum Heiligengrave lesen:

Schau Publikum das Wunder an!
Es ist die neue Prignitzbahn,
auf die wir lange schon geharrt,
bis endlich sie vollendet ward.
Drei Züge hin, drei Züge her!
Sag, Publikum, was willst du mehr?
Und neun Stationen an der Zahl,
soviel hat nicht die Stadtbahn mal:

Ein recht bescheidener Anfang, aber immerhin ein Anfang. Aller Anfang ist ja bekanntlich schwer. So hatten es auch die damaligen Lokomotiven gar nicht so leicht, die Wagenschlange von drei bis fünf Wagen hinter sich her zu schleppen.

Gewaltig qualmend, fauchend und fröhlich bimmelnd zuckelten sie mit 40 km/h durch die Prignitzer Landschaft. Höhere Geschwindigkeiten durften weder ihnen noch dem Gleisoberbau zugemutet werden. In diesem Zusammenhang dürften auch einige technische Daten von Interesse sein.

Das Dienstgewicht der anfänglich vorhandenen drei Lokomotiven betrug 29,2 Tonnen. Acht Personenwagen 2. und 3. Wagenklasse, zwei Post- und Gepäckwagen und 20 Güterwagen verschiedener Gattungen waren vorhanden. 7,5 m lange Schienen mit einem Gewicht von 23,8 kg je Meter lagen auf Holzschwellen in Kiesbettung. Die Bahnhöfe und Haltestellen wurden auf einfache Art und Weise eingerichtet. Im Bahnhof Perleberg wurden die Gleise nur soweit erweitert, wie für die Ausfahrt der Züge nach Wittstock notwendig war. Außer den Bahnhöfen Pritzwalk und Wittstock erhielten die Bahnhöfe Groß-Pankow und Heiligengrabe und später auch Dranse neben den Hauptgleisen und einem Ladegleis Kreuzungsgleise von 250 Meter Länge. Güterschuppen erhielten nur die Bahnhöfe, während für die kleineren Haltestellen diese nicht für notwendig erachtet wurden. Auf Bahnhof Wittstock wurde ein Lokomotivschuppen für drei Lokomotiven und anschließend eine kleine Werkstatt erbaut. Wasserstationen erhielten die Bahnhöfe Wittstock und Pritzwalk.

Wir haben die Vorgeschichte der Eisenbahn unserer Heimat nacherzählt und von der Eröffnung dieses Verkehrsunternehmens geplaudert. Die Prignitz war nun an das große Eisenbahnnetz angeschlossen. Das Rad der Geschichte aber rollte weiter. Welchen Weg unsere Bahn hierbei nahm, wie es zum Durchgangsverkehr nach Neustrelitz kam, welche Schwierigkeiten die lokale Verwaltung der einzelnen Bahnen machte, wie es zur heutigen Ausrüstung, zu modernen Betriebsmitteln und zur Betriebsführung durch die Deutsche Reichsbahn kam, — davon laßt uns ein andermal berichten.

OTTO BLEICK, GÜNTER JAAP

Unsere heimische Vogelwelt

in der Umgebung Karstädt's

Das schönste Fleckchen Erde hier ist aber entschieden das etwa drei Kilometer östlich von Karstädt gelegene Gehölz, ein mehrere Hektar großer Mischwald mit anschließender Wiese, durch einen stets wasserführenden, breiteren Graben mit Erlenbestand begrenzt; Privatbesitz eines mir befreundeten Landwirts, welcher mir in freundlichster Weise seit langer Zeit gestattete, dort zu allen Tageszeiten meinen ornithologischen Beobachtungen nachzugehen. Dieses aus Birken, Erlen, Eichen und einigen Koni-