

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Stimming, Willi: Die Elbbrücke, Wittenberges Wahrzeichen

WILLI STIMMING

DIE ELBBRÜCKE

Wittenberges Wahrzeichen

Jedes Städtchen unserer Heimat Prignitz besitzt ein Wahrzeichen. In Perleberg kündigt der Roland von der Entfaltung eines freien, selbstbewußten Bürgertums im Mittelalter. Wittstock grüßt mit St. Marien und einer stattlichen, bis heute erhaltenen Stadtmauer mit Weichhäusern; alte Baukunst des 14. Jahrhunderts ehrt noch heute ihre Bauleute. Wilsnack blüht im Nimbus des Wunderblutes; man kam, sah und glaubte. Heut heilt wie ehemals wundertätig das Moor. Lenzen zeigt drei Türme von St. Katharin, der Burg und dem Rathause; denn drei Stände wie Mönch, Ritter und Bürger gestalteten einst sein Stadtbild. In Putlitz lugt aus grünem Laub auf mooriger Stepenitzinsel der Burgturm. Havelberg, an einer unbedeutenden eiszeitlichen Bodenstufung gelegen, besitzt auf der Inselstadt die Stadtkirche, auf der Höhe den Dom in wuchtiger Masse.

Unsere Heimatstadt ist scheinbar leer ausgegangen. Schreckt dich ihre Armut? Wittenberge zeigt aber rauchende Schloten, Finger der Arbeit. Näherst du dich der Stadt aus der Brahmhorst, aus dem Krähenfuß, aus dem Bentwischer Wald, von Weisen oder Klein-Breese, dann kündigt eine scharfe Silhouette des Industriegebietes den Fleiß seiner Menschen. Am Abend spiegelt sich die Lichtflut der Zellwolle in den schwarzen Wassern des Hafens. Kommst du spät mit dem Zuge aus Richtung Wilsnack, so leuchtet ihr Neonlicht weit hinein in den heimatlichen Feierabend. Ist die Zellwolle das Wahrzeichen von Wittenberge? Sollen RAW, Ölmühle, Nähmaschinenwerk, Zellwolle erst in einen Wettbewerb treten? Alle Werke sind wahre Zeichen unserer schöpfenden Arbeit, bringen reiches Lebensgefühl in den Werktag hinein, sorgen dafür, daß Menschen in zerrissener Zeit sich wieder sammeln konnten zum gemeinsamen Aufbau.

Wandere aber einmal auf dem Elbdeiche aus Richtung Wahrenberger Fähre, nähere dich von Hinzdorf unserer Heimatstadt! Eins hält dich ge-

fangen, zieht immer wieder den Blick auf sich mit gewaltigen Eisenkonstruktionen. Das ist die Elbbrücke.

Eine Frau sagte mir einmal: „Die Elbbrücke ist meine Heimat, sie ist das Wahrzeichen von Wittenberge.“ Jene Mutter war einst das Kind eines Elbbrückenwärters, wohnte in den jetzt ausgebrannten Häusern am andern Ufer, spielte in den Hanggärten, sah die ratternden Züge, die flitzenden Fahrräder, die wartenden Fuhrwerke und Kraftwagen. Die Elbbrücke prägte tief erste Jugenderlebnisse. „Ich möchte so gern mehr von meiner Elbbrücke wissen. Weißt du es, so künde es allen Wittenbergern!“ Da habe ich nach alten Akten und Aufzeichnungen gesucht — und sie gefunden. Lies und lerne, wie einst schaffende Menschen das gewaltige Werk bauten!

Höre und staune zuerst! Magdeburg gab den Anstoß zu ihrem Bau. Am 24. Juli 1843 bildete sich unter dem Vorsitz des Stellvertretenden Regierungspräsidenten von Bonin ein Planungskomitee zum Bau einer Eisenbahn von Genthin nach Havelberg. Havelberg gestaltete den weiteren Anschluß nach Glöwen zur Berlin—Hamburger Bahn. Das Projekt zeigte keine hohen Kosten; man fuhr durch ebenes und billiges Gelände auf dem rechten Elb- ufer ohne kostspielige Brückenbauten; man plante nach Süden eine weitere Verbindung über Genthin, Wittenberg, Riesa, Dresden und ließ Magdeburg rechts in Einsamkeit liegen. Ein Potsdamer Fabrikant Jakobs spekulierte sogar auf hohen Profit durch den Bau einer kleinen Zweigbahn nach Magdeburg. Er besaß schon eine bedingungsweise Genehmigung vom König Friedrich Wilhelm IV. Für Magdeburg bedeutete alles: „Gefahr im Verzug!“ Sein Bürgermeister Francke erfuhr diese Pläne, und am nächsten Tage berief er schon tatkräftig einen Ausschuß seiner Stadtverordneten, der Ältesten der Kaufmannschaft und Schiffahrtinteressenten. Die Eisenbahn über Wolmirstedt, Stendal, Goldbeck, Osterburg, Seehausen, Wittenberge auf dem linken Ufer der Elbe wurde gefordert. Francke betrieb den Bau persönlich beim Minister. Folgende Eingabe an den König befürworteten seine Vertrauensleute:

„Die Bahn ist notwendig für den gesamten Nord-Süd-Verkehr im Hinterland von Hamburg, schließt die fruchtbaren Gebiete der Altmark auf, ist die kürzeste Verbindung Leipzig—Hamburg, geht durch einen bevölkerten Raum — genaue Einwohnerzahlen der linken und rechten Elbseite bewiesen es — und bietet den Spekulanten keine hilfreiche Hand.“

Diese Petition an den König erhielt trotz aller Schwierigkeiten nach langen Aussprachen durch bloße Stimmenmehrheit die Genehmigung. Francke erfreute sich des Sieges. Francke — du hast durch deine Tatkraft dir selbst ein bleibendes Denkmal geschaffen; du hast als erster unter fast 4000 Mitarbeitern die Elbbrücke bauen helfen; du hast ohne Zeitverlust zielstrebig Techniker sofort mit dem Nivellement deiner projektierten Eisenbahnlinie beauftragt.

Bald verlor sich das Baugeheimnis. Nun regten sich kapitalistische Gegner. Sie boten Francke andere Verbindungslinien für seine Heimatstadt an mit Zollfreiheiten und Tarifiermäßigungen; denn Bestechungen waren unmöglich bei dem klaren, eindeutigen Wesen des Magdeburger Bürgermeisters. Zuerst erschienen die Vertreter des ehemaligen Königreiches Hannover, strotzten voller Liebenswürdigkeit für seine Verkehrsplanungen und schlugen eine Bahn über Uelzen mit Anschluß nach Bremen vor. Der Durchgangszoll sollte nicht höher werden als 1 Groschen für 50 kg Hamburger Gewicht! Dann kam die privatkapitalistische Halberstädter Bahn, die durch billige Tarife ohne Zollrevision den Umweg über Braunschweig ausgleichen wollte. Francke wird diese Pläne mit seinen Mitarbeitern wohl geprüft haben. Als ob er weitschauend eine um hundert Jahre vorauseilende Entwicklung überblicken könnte, blieb Francke fest. Hamburg sollte auf dem Südostweg mit dem mitteldeutschen Raum über die Prignitz hinweg mit Magdeburg, Leipzig, Dresden konkurrenzlos verbunden werden!

Verweile einmal im Lesen, Wittenberger, und prüfe deine Heimatstadt, deine Vaterstadt auf ihre Umschlagsmöglichkeiten und sehe sie ohne Elbbrücke, ohne Verbindung mit den Südbezirken der DDR. Wie einsam läge unsere Stadt da — im Dornröschenschlaf; weitab blinkte der wirtschaftsbelebende Strang der Eisenbahn, die grüne Strecke.

„Wer Feinde hat, besitzt auch Freunde!“ Das ist ein wahres, besinnliches Wort. Francke erhielt auch Unterstützung. Die Städte der Altmark forderten gemeinsam von Francke, sein Projekt ja durch ihre Lande zu führen. Leipzig mit einflußreichen Firmen, an deren Spitze Fritz Harkert stand, gab geldliche Zuwendungen. „Uns Leipziguern muß es möglich sein, in einem Tage Hamburg zu erreichen!“ Mons aus Erfurt bat Francke um seine Mithilfe bei dem Bau der Thüringer Eisenbahn; denn Gotha und Eisenach haben zu wenig Verständnis für die verkehrsaufschließende Bedeutung ihres Planes. Francke half, und heut fährt ein Thüringen-Ostsee-D-Zug durch unsere Heimat. Ja, die Zeiten ändern sich! Damals erstrebten auch weitsichtige Stadtväter unserer Nachbarstadt dringend, das Magdeburger Projekt noch um $1\frac{1}{2}$ Meilen nach Perleberg zu verlängern. Das sind wohlthuende Nachrichten gewesen!

Leider schalteten sich zur Geldbeschaffung für den Bau die Börsianer von Berlin ein unter Führung von S. Herz; dieser wußte in den Ministerien besser Bescheid als Francke, und mit sicheren Firmen brachte er im Nu eine Zeichnung von 3 Millionen Talern auf, die sich bald auf 5 Millionen steigerten. So suchte Privatkapitalismus hohe Profite, — Werk tätige bauten nur; den Werk tätigen gehören aber dennoch die Einnahmen. Das ist eine notwendige Forderung sozialistischer Entwicklungstendenz.

Nach nur zweimonatiger Planungszeit — am 29. September 1843 — wurde durch allerhöchsten Entscheid die Eisenbahnlinie Magdeburg—Wittenberge

genehmigt. So wurde und blieb Magdeburg der Verkehrsdom des mitteldeutschen Raumes. Für Wittenberge stand Entwicklung bevor.

Am 23. Oktober 1843 — fabelhaftes Tempo für Aktivisten — beschloß man auf einer „entscheidenden“ Sitzung in Wittenberge den Elbbrückenbau. Erfahrungen fehlten gänzlich für die Überbrückung eines so mächtigen Stromes. Eingaben der Elbanwohner ober- und unterhalb von Wittenberge rieten ab, prophezeiten Eisverstopfungen an der Elbbrücke, Brüche des Deichsystems bis nach Lenzen. Es sei auch daran erinnert, daß die hannoversche Regierung die Einstellung des Brückenbaues forderte. Die Brücke gefährde das Deichsystem der Garbe und Schnackenburg! So wollte man den Ärger stillen, weil Francke die hannoverschen Bahnen nicht in Anspruch genommen hatte. Wasserbausachverständige des Staates, die Geheimräte Mettin und von Unruh, widerlegten alle Angstrufe, forderten aber weitgehende Stromregulierungsarbeiten ober- und unterhalb der Brücke. Alle Sorgen und Kämpfe im Laufe der Bauzeit können keineswegs mehr der schweigenden Vergangenheit entrissen werden. Eines aber ist noch klar erkennbar. Es tauchten nacheinander vier Projekte auf. Die ersten drei Entwürfe sahen die Brücke mit massiven Strompfeilern und eisernem Überbau. Einheitlich verknüpften sie den Eisenbahnverkehr mit dem Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr. Ja, man errechnete sogar durch den öffentlichen Verkehr jährlich ein Brückengeld zwischen 8—10 000 Talern. Wer kennt heute noch den Brückenzoll im Jahre 1920? Sogar Schulklassen spendeten ihn laut Zolltarifafel am ersten Brückenhaus. Der zweite Plan forderte zusätzlich eine Drehbrücke, um die damaligen Segelschiffe ohne Umlegen ihrer Masten durchzuschleusen. Zum dritten Projekt äußerte schließlich die „Landesverteidigung“ einige Wünsche. Kalt lächelnd wurde jeder Kostenersatz im voraus abgelehnt. Der Kriegsminister verlangte 1843 bei der Brücke einen Turm oder ein gemauertes Blockhaus als „Redwit“ (Schanze) bei feindlichem Überfall! Gleichzeitig forderte er eine Erdanschüttung bis zur Höhe des Eisenbahndammes, um auf demselben im Falle der Not eine Verschanzung anzulegen. Erst hundert Jahre später haben „Nachkömmlinge“ wirklich seine zynischen Forderungen erfüllt. Wir alle aber sind seit 1945 Zeugen dafür, daß es menschlicher gewesen wäre, die zusätzlichen Kosten von 147 000 Talern besser in den Lohnzahlungen der uns unbekanntem Brückenbauarbeiter zu verbuchen. Diese Schanzen brachten 1945 Leid und Tod über Wittenberger Familien, schlossen für immer den so fröhlich singenden Mund unseres Arbeitersängers Albert Fürstenau.

Kaum war der dritte Entwurf genehmigt, begann am 7. Juni 1847 die Arbeit. Der erste Spundpfahl senkte sich unter der Wucht des Rammbären in das Bett der Elbe. Kalkbrennöfen, Werkstätten, Gießereien entstanden an ihrem Ufer; Material rollte heran. Man wollte die Eisenkonstruktionen hier an Ort und Stelle gießen; die Maurerarbeiten konnten beginnen.

Da brausten die Märzstürme des Jahres 1848 durch die deutschen Lande, kündeten den Frühling einer neuen Ordnung, erfüllten unser Volk mit großen Hoffnungen, forderten demokratische Rechte und eine unteilbare Deutsche Republik. In Berlin griff das Volk zu den Waffen, pflanzte auf die Berliner Barrikaden die Fahne der Freiheit. 183 junge Arbeiter und Handwerker opferten ihr Leben; der König „versprach“ dem Volke die seit 1813—15 langersehnten demokratischen Grundrechte.

Für unsere Elbbrücke stockte naturgemäß die Fortführung; denn alle Transportmittel, Eisenbahnen, Kanäle, Wege und Brücken sollte der geforderte demokratische Staat in seine Hand nehmen. Schade! — Diese Maßnahme hätte von der ökonomischen Basis aus die Einheit der Nation gestärkt, dem spekulativen Unternehmertum harte Grenzen gesetzt. Die Bürgerliche Revolution schwand durch eigene Unzulänglichkeit. Die Epoche des Kapitalismus 1848—1945 begann. Der Stand der Papiere und des Geldmarktes erwiesen sich für die Profitgier derart ungünstig, daß viele „Geldgeber“ aus wichtigen Gründen ihre Zahlungsverbindlichkeiten zurückzogen und es auf „verlorene“ Prozesse ankommen ließen — und man mußte sparen. Ein vierter Entwurf kam zustande. Er war endgültig. Nun entstanden 5 Brückenbogen der rechtseitigen Rückflutmöglichkeit als Stepenitzbrücke, 2 Drehbrückenöffnungen, 12 Bogen der linksseitigen Flutbrücke, 14 Öffnungen für den Strom. Auf die massiven Pfeiler setzten Ingenieure einen Holzbau, der 500 000 Taler ersparte und die Bauzeit verkürzte. Schnell näherte sich durch die Altmark der Eisenbahnbau der Elbe. Das Jahr 1850 war das Jahr der führenden Rolle des Arbeiters. 4000 Arbeiter schafften an Brücke und Deich bis Hinzdorf. Für 14 Tage wurde eine Lohnabrechnung von 20 000 bis 23 000 Talern notwendig. Die Brücke kostete allein 1 180 774 Taler, mit allen Nebenarbeiten 1 581 840 Taler.

Wir erkennen heute, daß unsere Elbbrücke bestimmt ein Sorgenkind für die privaten Unternehmer gewesen ist. Sie ist auch ein Sorgenkind für die Reisenden gewesen. Wie mögen sie aufgeatmet haben, wenn der Zug, der nur im denkbar langsamsten Tempo den hölzernen Oberbau passieren durfte, die Brücke gesund verlassen hatte. Heute herrscht Verkehrssicherheit. Präzisionsmessungen des Geodätischen Dienstes unserer DDR für das „arg belastete Kind“ Elbbrücke im Juni 1955 überwachen ihre gesunden funktionalen Mitschwingungen im Sauseschritt unserer Zeit.

Sie war auch ein Sorgenkind für die leitenden Ingenieure. Bei dem Bau der fünf Strompfeiler traf man auf „leichten, schwimmenden“ Sand, so daß teure Pfahlroste notwendig waren. O Tücke des Objektes! Eine im Strombett liegende Eiche verlangte nicht nur zwei, sondern vier Spundwände zur Abdichtung und zum wirksamen Schutze eines Strompfeilers. Die Spundwände wurden bis 30 Fuß tief eingerammt und mit starken Steinwürfen umgeben. Dann pumpte man den Innenraum leer, schlug jetzt Rostpfähle und setzte darauf das Mauerwerk.

Oft gab es aufregende Tage. Im Frühjahr 1850 traten Eisstockungen im Hafen auf, 150 Schiffe ankerten im Hafen. Zwei sanken vor dem Zollamt, ein anderes trieb durch einen Bogen der Stepenitzbrücke. Sie überstand aber den ersten tückischen Angriff der Elbe. Beim zweiten Male verbündete sie sich mit leichten Kähnen der Saale. Schnellströmend lenkte die Elbe ihre Bundesgenossen gegen die Sinkwerke der Bühnen. Weithin bedeckten die Faschinen den Strom. Noch 1946 rissen ihre Eisschollen den hölzernen Ausbau des sinnlos gesprengten ersten Brückenbogens mit sich fort; Holzernnte schenkte Mütterchen Elbe denen zu Cumlosen, Jagel und Zwischen-deich. Aber was nützte deine Abwehr? Am 23. Oktober 1850 entstand das Fundament des letzten Pfeilers. Am 25. Mai 1851 wuchs das Gerüst zum Bau der Holzbrücke. Am 4. Oktober 1851 unterstützte ein letztes Joch die mühevollen Arbeit der Bauleute. Das Menschenwerk vollendete sich. Gebändig plätscherten die Fluten der Elbe damals wie heute ihre murmelnde Melodie: „Wir haben endlich Verständnis für arbeitsame Menschen; wir tragen gern die Lasten, die notwendig sind zur Stärkung der Wirtschaftskraft unserer Heimat Prignitz!“ — „Gut gemurmelt, alte, ewig junge Elbe!“ —

Am 21. Oktober 1851 rollte die erste Lokomotive über die Brücke. Prignitz und Altmark reichten sich die Hände. Das Wahrzeichen von Wittenberge stand kühn, gewaltig, trotzend. 5700 Kubikfuß Granitsteine, 136 000 Kubikfuß Sandsteine, 5 450 000 Ziegelsteine, 24 732 Tonnen Kalk, 2000 Spitzpfähle waren zum Bau notwendig. Ihre alte Holzkonstruktion mit der Drehbrücke — auf einem alten Gemälde im Heimatmuseum noch sichtbar — genügte bis 1885. Dann trat die Eisenkonstruktion an ihre Stelle, 800 m lang, 300 m Gewölbekonstruktion schlossen sich an. Durch den zweiten Bogen, der 84 m spannt, fährt heute die Schifffahrt. Die anderen Bogen besitzen eine Weite von 55 m, der erste ist 37 m, der letzte 41 m lang. Ihre ersten Schienen stammten aus England, die ersten Lokomotiven der Magdeburg-Wittenberger-Eisenbahn, verstaatlicht 1880, lieferten bereits Borsig-Berlin und die Buckauer Maschinenfabrik bei Magdeburg.

Alte Elbbrücke, du bist unser Wahrzeichen! Du bist hineingepflanzt, hineingeboren in unsere Heimatstadt. Wir versprechen dir nachträglich zu deinem 100. Geburtstage am 21. Oktober 1951 gute Pflege, damit du am Wiederaufbau unserer engeren und weiteren Heimat regen Anteil nehmen kannst.