

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Müller, Heinz: Die Bedeutung des Verkehrs für die Entwicklung der Stadt
Wittenberge.



Foto: Alice Uecker

Zusammenfluß von Jeetze und Rose bei Bollbrück

HEINZ MÜLLER

Die Bedeutung des Verkehrs für die Entwicklung der Stadt Wittenberge

Wer einmal als Besucher oder Einwohner der Stadt Wittenberge auf dem Hafendeich stand und den Pulsschlag des Verkehrs vor seinen Augen sah und spürte, wird diesen Blick immer wieder suchen, sobald sich die Gelegenheit dazu bietet. Über die Brücke rollen die Eisenbahnzüge von hüben und drüben, unter ihnen gleiten die Schleppzüge und Kähne stromauf und ab, die Kräne der Ver- und Beladeeinrichtungen des Hafens heben schier ohne Unterbrechung Lasten aus den Kähnen auf die Lagerplätze, in Eisen-

eine Linie über Neuruppin, Rheinsberg, Wittstock, Freienstein und nach Salzwedel über Tangermünde, Stendal, Gardelegen. An sogenannten Nebenposten führt dieser Verfasser von Perleberg eine Linie nach Stendal über Wilsnack und Havelberg an, Wittenberge bleibt also links liegen, und er erwähnt eine ebensolche von Lenzen nach Magdeburg. Wittenberge lag also sowohl in Bezug auf Ost—West, als auch in Bezug auf Nord—Süd Straßen in einem toten Raum.

Auf dem Gebiete des Handels und der Wirtschaft hat sich allerdings einiges ganz wesentlich geändert. Beachten wir doch einmal die oben angeführte Redewendung „befinden sich von Berlin aus . . .“. Durch das Wirken der Hohenzollern war Berlin der Magnet geworden. Die Stadt saß wie eine Spinne im Netz, zog alles an sich und beherrschte politisch und wirtschaftlich die ehemalige Mark und hielt die Fäden in der Hand. „Einrichtung einer kräftigen Landesherrschaft durch die Hohenzollern gehört mit zu den Gründen des wirtschaftlichen Niedergangs der Mark“, so lesen wir auf der Seite 351 der „Landeskunde der Provinz Brandenburg“, Bd. II. Die Hohenzollern verboten ihren Städten die Beschickung der Hansetage und versuchten, ihre kaiserlichen Zollprivilegien möglichst gewinnbringend zu nutzen. Die Folge war eine Isolierung der Mark und der Niedergang des Handels und damit der Wirtschaft der oben angeführten Städte. Betrachten wir in Bezug auf das Zollwesen besonders die Zustände auf der Elbe.

Katastrophal waren die Zustände nach dem 30jährigen Kriege geworden. Wir lesen bei Schmoller von maßlos erhöhten Elbzöllen und einem entsetzlichen Zustand der Elbe überhaupt. „Die Deichverfassung war in Auflösung, die Elbdeiche waren seit Jahrzehnten nicht repariert. Deichbrüche drohten bei jeder Anschwellung des Wassers; furchtbarste Überschwemmungen waren an der Tagesordnung; der Deichbruch von 1672 setzte ein Viertel der Altmark unter Wasser. Das Elbbett hatte sich sehr verbreitert, die Ufer waren an zahllosen Stellen unterspült, ganze Stücke Waldes mit großen Eichbäumen wurden immer wieder abgerissen; es fehlte an jedem Ufer Weg für die Knechte, welche die Schiffe aufwärts zogen. Sandbänke und Bäume sperrten in solcher Menge das Fahrwasser, daß man ohne die sogenannten Vorflößer, eine Art theuer zu bezahlender Lootsen nicht mehr fahren konnte.“ Marperger zählt in seinem „Beschreibung des unter denen größten Flüssen in Teutschland weit und Welt-berühmten Elb-Stromes“ im 18. Jahrhundert 48 Zollstellen von Dresden bis Hamburg auf. Für unsere Landschaft seien davon nur folgende genannt: Tangermünde, Wittenberge, Cumlosen, Schnakenburg, Lenzen, Dömitz, Hitzacker, Bleckede und Lauenburg. Wörtlich beklagt er sich dann über die Behinderung des Handels auf der Elbe durch die Zölle wie folgt: „Wobey noch zu mercken, (1) daß wann das beschwerliche Anlegen an das Land bey denen Zoll-Städten, und bey manchen die langsame Expedition nicht wäre,

manches Schiff von Dresden aus bis Hamburg wohl in 8 Tagen seine Reise würde vollführen können, worzu es jetzt 4 Wochen gebraucht. (2) Daß eben dieser Ursachen, der hohen Zölle wegen, schon manche Waare wohlfeiler zu Land als zu Wasser von Hamburg nach Dresden kan geschafft werden.“ Anfänglich hatte man versucht, die hohen Zölle durch den Bau größerer Schiffe und dementsprechend durch Vergrößerung der Fässer, Säcke und Packen zu umgehen oder zumindest unwirksam zu machen. Als Gegenschlag führten die Zollherren die Gewichtsverzollung ein, und nun wirkten die größeren Schiffe bei dem schlechten Zustand der Fahrinne eher hinderlich. Der Ruf nach kleineren Schiffen wurde laut; mit einem Wort, die Elbeschiffahrt war in eine Sackgasse geraten. Besonders litten unter alldem die Schiffer und ihre Knechte. Immer lauter wurden ihre Klagen, besonders darüber, daß die von den Kaufleuten gezahlten Frachten kaum zum Bezahlen der Zölle ausreichten; der Schiffer sah sich also gezwungen, im Zoll zu betrügen oder Waren zu veruntreuen und damit selbst Handel zu treiben. Er übte seinerseits wieder einen Druck auf die Knechte aus, den diese, durch die unmenschlich schwere Arbeit roh und brutal gewordenen, mit Überfall und Plünderung der Kähne beantworteten. Eine Reihe von Konferenzen der am Elbhandel beteiligten Landesherrn und freien Städte bringt durch das Unverständnis der Beteiligten keine Besserungen. Eine unrühmliche Rolle spielten dabei besonders Sachsen-Lauenburg und Mecklenburg-Schwerin. Schmoller schreibt: „Die mecklenburgische Zollverwaltung in Dömitz erscheint Jahrzehnte lang nicht viel anders als eine unter dem Deckmantel des Rechts fungierende Räuberbande, die ihren Schamlosigkeit dadurch die Krone aufsetzte, daß sie den Schiffer zuletzt mit äußerster Brutalität zwang, einen Schein zu unterschreiben, daß er gut behandelt worden sei.“

Einen Fortschritt bedeutet die Aufhebung der Binnenzölle durch Preußen 1818. Dadurch rückt gleichzeitig Wittenberge in den Mittelpunkt zollpolitischen Geschehens. 1819 wurde das Hauptzollamt nach Wittenberge — neben Mühlberg die einzige Elbzollstätte Preußens — verlegt und in die Stadt zogen 80 preußische, mecklenburgische, hannoversche und dänische (für Lauenburg) Zollbeamte ein. In Wittenberge zog mit ihnen ein reger Verkehr ein. Bis zu 150 Schiffe mußten oft an einem Tage abgefertigt werden. Ein Jahr später legte vor Wittenberge das erste Dampfschiff an. Es sollte zwar noch bis 1857 dauern, ehe der erste Schleppzug an der Stadt vorbeizog, aber schon jetzt spürte man überall einen fortschrittlichen Zug. Man wandte der Pflege der Fahrinne und der Deiche größere Aufmerksamkeit zu und um die Mitte des Jahrhunderts übernahm der Staat den Hafen von Wittenberge und ließ ihn ausbaggern. Die letzten Schlacken des Zollunwesens wurden endgültig allerdings — besonders durch den Widerstand Mecklenburgs und Anhalts — erst durch die Bundesgesetzgebung vom 11. Juni 1870 beseitigt.

Was hier mit kurzen Worten aufgezeigt wurde ist der Anfang einer Umwälzung aller bestehenden Rangordnungen unter den Städten der Prignitz, die durch das Auftreten von Industrie und Eisenbahn zur Revolution wird. Es scheint, als habe der damalige Bürgermeister Anton eine seherische Fähigkeit gehabt, als er in einem Bericht, geschrieben in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts, in überschwänglicher Weise die Bedeutung der ersten Industrieanlage, der Oelmühle, in Wittenberge für die gesamte Landschaft darstellt. In der Zeit von 1845 bis 1851 bekam Wittenberge die Eisenbahnverbindung nach Berlin und Hamburg und nach dem Bau der Elbbrücke die nach Magdeburg. Damit löste die Stadt Wittenberge Perleberg in seiner verkehrsgeographischen Bedeutung ab. Was nutzte jetzt den Perlebergern der 1838 fertiggestellte Bau der Chaussee Berlin—Hamburg mit seiner regelmäßig zweimal mit doppelter Reisegeschwindigkeit verkehrenden Post? Die Warenbeförderung per Schiene war von vornherein billiger. Entscheidend für die wirtschaftliche Bedeutung waren jetzt nicht mehr die Entfernungen schlechthin, entscheidend war lediglich die Entfernung von der nächsten Bahnstation. Orte ohne Eisenbahnverbindung mußten auf Grund der teuren Gespannfrachten im beginnenden Wirtschaftskampf des 19. Jahrhunderts von vornherein unterliegen. Das spürte ganz besonders die Landwirtschaft der Prignitz, die mit den in Berlin gebildeten Preisen durch hohe Transportkosten nicht Schritt halten konnte und verarmte. Schon die Einstellung der Postbeförderung per Straße nach dem Bau der Eisenbahnlinien brachte für Wusterhausen, Kyritz und Perleberg große Einbußen an Einnahmen. Die Versorgung der Postreisenden und die Unterhaltung der Postgespanne fiel fort. Die Verarmung des Grundbesitzes verschlechterte die Geschäftslage der Marktorte und man kam zu der Erkenntnis, daß man die Abneigung gegen Eisenbahnen nur aufrecht erhalten könnte, wenn man gewillt war, wirtschaftlichen Selbstmord zu begehen. Perleberg kam zuerst im Jahre 1881 zu dieser Erkenntnis. Wie hatten sich aber auch schon die Verhältnisse zwischen beiden Städten verschoben: 1800, Wittenberge hatte 884 und Perleberg 2500 Einwohner; 1885, Wittenberge hatte 10 800 und Perleberg 7 636 Einwohner. Wittenberge hatte zu der Zeit schon die Bedeutung eines Verkehrsknotenpunktes mit Bahnverbindungen nach Hamburg, Berlin, Magdeburg und Lüneburg erlangt. Neben der Oelmühle waren die Naylorische Tuchfabrik, eine Reihe von Speditionsfirmen, die Fett- und Oelfabrik der Gebrüder Krause und nicht zuletzt die Eisenbahnwerkstätten nach hier gekommen, und noch war kein Ende dieser stets aufwärts weisenden Entwicklung abzusehen.

Perleberg erkennt als erste Prignitzer Stadt den Nachteil, den die fehlende Eisenbahnlinie mit sich brachte. Schon 1864 und erneut 1870 versuchten daher die Perleberger, Wittstock und Pritzwalk für eine Bahnverbindung Wittenberge—Neustrelitz über die genannten Städte zu begeistern. Beide

Male scheiterten die Verhandlungen am Unverstand der angesprochenen Orte. Daher ging Perleberg nach der Einführung der sogenannten Lokalbahnen 1875/76 selbst an die Herstellung wenigstens einer Eisenbahnverbindung Perleberg—Wittenberge. Am 15. Oktober 1881 konnte diese Bahn dem Betrieb übergeben werden. Jetzt wurden auch die anderen Städte munter. Eine A. G. übernahm den Bau der Prignitzbahn und konnte sie am 1. April 1885 dem Verkehr übergeben. 1895 wurde dann der schon 1864 geforderte Anschluß bis nach Neustrelitz hergestellt.

Diesem Bemühen der Städte der Prignitz, an die so wichtig gewordene Eisenbahn Anschluß zu gewinnen, folgten in den Jahren 1896—1913 die Grundbesitzer durch den Bau der Ost- und Westprignitzer Kleinbahnen mit einer Betriebslänge von insgesamt 200 km. Auf einigen Gütern fiel jetzt das Getreide, so könnte man beinahe sagen, aus dem Dreschkasten direkt in die Eisenbahnlore. Den Nutzen hatte Wittenberge. So wurden zum Beispiel im Jahre 1937 1413 t Weizen, 12 044 t Roggen, 58 t Hafer und 182 t Milcherzeugnisse im Wittenberger Hafen verladen. Umgekehrt kamen im gleichen Jahre insgesamt 6866 t Braunkohlen, Briketts und Koks im Wittenberger Hafen an. Außerdem 14 971 t Steinkohle, 156 t Fische, 28 034 t Mais, 466 t tierische Fette und Öle, 306 t Papierwaren und 817 t Nahrungs- und Genußmittel. Sehr richtig nannte R. Gädke Wittenberge „den Nordseehafen der Mark“. Verkehrsgeographisch lag Wittenberge durch den Elbe-Lübeck-Kanal sowohl im Auswirkungsgebiet der Nordsee als auch dem der westlichen Ostsee. Elbaufwärts waren Verbindungen nach Berlin, Breslau und Stettin gegeben und über Magdeburg-Rothensee kam man durch den Mittellandkanal zum Rhein. Wittenberge war in Bezug auf günstige Verkehrslage konkurrenzlos. Elbaufwärts bot erst Magdeburg-Rothensee und elbabwärts Lauenburg ähnlich günstige Umschlagsbedingungen wie Wittenberge. Perleberg und alle anderen Städte der Prignitz waren endgültig durch den Außenseiter Wittenberge überflügelt. Wenn auch der zweite Weltkrieg und die unselige Spaltung unseres Vaterlandes vieles zerschlugen, so spüren wir doch schon wieder den Aufstieg, und wir können sagen, Wittenberge spielt wieder seine Rolle als Verkehrsknotenpunkt und Industriestadt in der Landschaft der Prignitz.

Stellen wir uns noch einmal auf den Hafendeich und beobachten das Kommen und Gehen der Eisenbahnzüge und Schlepper, sehen den Rauch wirbelnd aufsteigen aus den Schornsteinen der Werke, spüren mit einem Wort den Pulsschlag des Verkehrs und der Arbeit, und wir nehmen die Gewißheit mit uns, auch in unserer Stadt, wie überall in der Republik, wird mitgearbeitet an dem besseren und schöneren Gebäude der Zukunft.

Erinnerungen aus der Zeit der Gaslaternen und Petroleumlampen

Erzählt von einem alten Wittenberger

Längst vergessen ist die Zeit, da in unserer Stadt die Versorgung mit Licht noch in primitiven Anfängen steckte. Wer erinnert sich heute noch, wie zu Großmutterns Zeiten mit einbrechender Dämmerung das Licht angezündet wurde? Gaslaternen, Petroleumlampen und Kerzen standen zu spärlicher Beleuchtung zur Verfügung. In den Straßen, Geschäften, Gaststätten sowie Haushaltungen, überall war die Beleuchtung aber auch mit viel Geduld und Ärger verbunden.

In den Straßen waren es die Gaslaternen, die längs der Baumreihen standen und noch von Menschenhand angezündet und ausgelöscht werden mußten. Im Volksmund wurden sie „die alten Funzeln“ genannt.

Wir erinnern uns noch ganz genau, wenn abends- und morgens — immer zur bestimmten Zeit — der alte Gaslaternenanzünder kam, um diese Lampen anzuzünden bzw. zu löschen. Meistens beobachteten wir ihn abends. Auf dem Rücken trug er seine Leiter und unter dem Arm den langen Anzündestab. Oft sorgten aber auch böse Buben dafür, daß der Alte wenig Freude bei seiner Arbeit fand. Entweder war mit dem Fußball der Gasstrumpf zerstört oder gar die Glasglocke zerschlagen worden. Alles Schimpfen half nichts, denn die Straßen waren damals noch ein wahrer Tummelplatz der Kinder.

Unter den alten Gaslaternen hat sich auch so manches Schauspiel zuge- tragen. Wie oft wurde eine Laterne zum letzten Halt für einen Schwere- nöter, der von einem Fackelzug träumte, um schließlich kraftlos nieder- zusinken und im Lichtschein seinen Rausch auszuschlafen. Im Lampen- schimmer warteten die längst vergessenen Pferdewagen auf ihre Kun- den. Nicht selten war der Alte hoch oben auf dem Kutschersitz eingeschlaf- en und machte sein Nickerchen, bis ihn ein Kunde weckte. Dann schnalzte er mit der Zunge, und der Gaul trabte davon. Auf der Rückfahrt gebot er dem treuen Pferd schließlich nochmals halt, um im Lampenschein die Trinkgelder zu zählen.

Als dann die ersten Automobile in Wittenberge verkehrten, suchten auch diese unsere Gaslaternen als Haltestellen auf. Oftmals gab es hier erregte Debatten, denn das Rohöl gab riesige Dampfschwaden von sich, und Staub- wolken von erheblichem Ausmaß nebelten die Straßenpassanten ein. Auch

der Hüter der Ordnung wählte gern die Straßenlaternen als Standort, von dem aus er dann für den „Vater Staat“ die Ordnungsgebühren ein-kassierte.

In den Haushaltungen war damals die Gaslampe ebenfalls das gebräuch-lichste Beleuchtungsmittel. Im Gegensatz zur Straßenlaterne waren die Anlagen für jeden einzelnen Haushalt mit einer Gasuhr versehen. Diese war häufig die Ursache für erhitzte Köpfe, denn brennen konnte man nur, wenn man gleich bezahlte. So mußte man stets einen Groschen zur Hand haben und in die Gasuhr stecken. Nach abgemessener Zeit wurde dann das Gas gespendet. Hatte man nun aber immer einen Groschen? So manches Mal kam es vor, daß der Groschen „allegebrannt“ war, das Essen stand noch auf dem Kocher, und viele hungrige Mäuler warteten ungeduldig. Die Stimmung war in solchen Momenten keinesfalls rosig, mancher leise und laute Fluch wurde ausgestoßen.

Mitunter wiesen die Geldstücke auch unterschiedliches Gewicht auf, dann mußte erst auf der Nachbarschaft die „passende Münze“ eingetauscht werden. Bereitetete so das Kochen oft Ärger und Verdruß, traten auch durch die Gaslampen Verstimmung und Unruhe bei den Familien ein. Da war es der Gasstrumpf, der einfach „streikte“. Mal war er ganz „verblökert“, mal hing er in Fetzen da. Vater zeigte sich dann besonders verärgert, und seine Feierabendstimmung war dahin. Welcher Junge erinnert sich nicht noch daran, daß Vater den „Schmachtriemen“ abschnallte und dann strafte, weil Gasstrumpf oder Zylinder ein Opfer des Spieles geworden waren. Mit lautem Geheul ging es danach frühzeitig ins Bett, während Vater seinen „Knast“ im Dunkeln rauchen mußte. Mutter bemühte sich schließlich, als Ersatz eine Petroleumlampe auf den Tisch zu stellen, die wenigstens eine matte Helligkeit spendete.

Manchmal mußten auch Kerzen das so wichtige Licht liefern, wenn sonst kein anderer Ausweg blieb. Im Flackern des Kerzenscheins wurden dann die Schularbeiten erledigt. Verschmutzte Nasenlöcher und Kopfschmerzen mußten dabei als unliebsame Begleiterscheinungen in Kauf genommen werden.

Ja — so war es vor kaum 50 Jahren.

Die Elektrizität ist uns längst zum selbstverständlichen Helfer geworden. In Industrie und Haushalt ist sie nicht mehr fortzudenken. Die Steckdose liefert uns heute Licht, Wärme und Kälte, ganz nach Wunsch. Aber die Entwicklung bleibt nicht stehen. Schon zeichnen sich am Horizont der Technik neue Möglichkeiten ab, die im guten Sinne angewandt Segen für die Menschheit bedeuten und ungeahnte Vorteile bringen können.

Sorgen wir dafür, daß die positiven Kräfte der Menschheit siegen, damit das Menschliche seinen Sinn behält, und wir unseren Enkeln einst im Frieden berichten können von uns und auch von dem alten Laternenanzünder.