

# **Digitales Brandenburg**

**hosted by Universitätsbibliothek Potsdam**

Giese, Hermann: Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes  
Wittenberge.

## **Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge**

Die vorliegende Arbeit stellt einen Auszug aus einem umfangreichen Aufsatz dar. Er beschäftigt sich ausführlich mit den ersten Anfängen und der weiteren Entwicklung des Bahnwesens in Wittenberge. Wir werden weitere Auszüge in den nächsten Nummern folgen lassen.

### **Wie reiste man von oder nach Wittenberge, als es noch keine Eisenbahn gab?**

„Mit der Post“, so könnte die Antwort lauten, aber dennoch ist sie nicht ganz zutreffend. Erst im Jahre 1650 begann man in der Mark mit der Herstellung von Postverbindungen, ohne Beachtung der Privilegien derer von Thurn und Taxis. Im Jahre 1697 verkehrte die erste Schnellpost in Kurbrandenburg.

Anno dazumal war das Reisen keine so einfache Sache. Zeit und Geduld waren erforderlich. Die Unsicherheit auf den Landstraßen war noch nicht beseitigt. Es gab noch Reste des Wegelagerertums aus den Zeiten, in denen das Faustrecht zum guten Ton in der Mark Brandenburg gehörte. In der Kaufmannschaft kannte man noch den alten Spruch: „Aus der Mark kommt niemand unberaubt hinaus, wenn er auch durch ganz Deutschland ungefährdet gereist ist.“ Vielleicht kann man sich aus diesen Worten das seinerzeitige Verschwinden des englischen Diplomaten Lord Bathurst in Perleberg erklären.

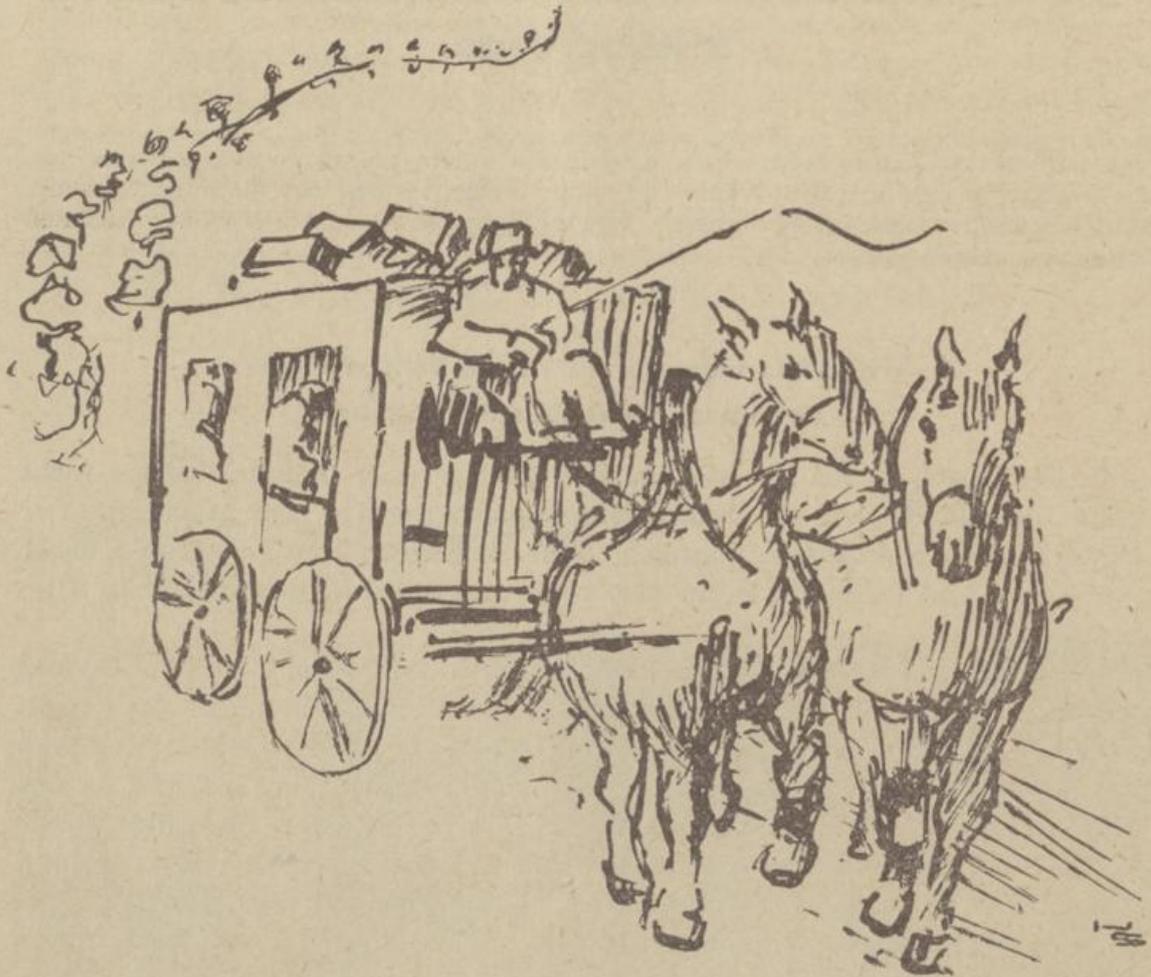
Besonders war das Reisen in Norddeutschland verrufen. Ein damaliger, des Reisens in Deutschland kundiger Zeitgenosse schrieb:

„Wer keine Frau hat, folglich die Geduld weniger kennt, reise auf mein Wort nach dem Norden Deutschlands. Der agrarische Charakter, verwahrloste Wege und die Unsicherheit im ostelbischen Gebiet waren wahrscheinlich auch die Ursachen dafür, daß der Postverkehr hier weniger entwickelt war als in Süd- und Mitteldeutschland. Das gebräuchlichste und billigste Verkehrsmittel war die Reise auf Schusters Rappen.

„Munter fördert seine Schritte  
Fern im wilden Forst der Wanderer  
nach der lieben Heimathütte.“ (Schiller)

War man jedoch gut besattelt, dann holte man den Klepper aus dem Stall, bestieg ihn oder spannte ihn vor das Reisewägelchen und kutschierte los. Der andere Reisende benutzte die offene, geschlossene oder ungefederte Postkutsche.

Und der Postillon blies ins Horn — ach, . . . war das romantisch!



Aber die wenigen Chausseen und die vielen schlechten Landstraßen aus Sand und Lehm, hin und wieder etwas Grasnarbe, Stubben und Schlaglöcher, brachten im Sommer viel Staub, und bei regnerischem Wetter blieb man oftmals im Morast stecken. Das war aber die Kehrseite der Romantik! Die schlechten Straßenverhältnisse zwangen zur langsamen Fahrt und ließen Gastwirte und Handwerker an den Reisenden verdienen, weil die Achsen und Räder oft brachen.“

Um das Jahr 1800 war die Post für damalige Verhältnisse jedoch schon auf beachtlicher Höhe. Der Ausbau der Chausseen in Preußen von 1817 bis

1828 mit einem Kostenaufwand von 22 Millionen Talern vervollkommnete das Straßennetz.

Aus den zwanziger und dreißiger Jahren berichtet der Chronist von einem entsprechenden guten Netz von Kunststraßen, und die Post hatte es verstanden, eine verhältnismäßig vorzügliche Postverbindung herzustellen.

Aber dennoch, man mußte körperlich, geistig und finanziell in Facon sein, wenn man eine längere Reise wagte, um sie ohne Schaden zu überstehen.

Der Eilgutverkehr wurde damals nicht vernachlässigt. Dreimal in der Woche verkehrte seit 1838 eine Eilfuhr von Berlin nach Hamburg.

Und auch sonst fehlte es nicht an Romantik auf den Landstraßen. Besonders von 1820 bis 1830 war als Folge der Befreiungskriege der Bettel in Verbindung mit Schaustellungen auf den Landstraßen zu Hause; denn die Kriegsbeschädigten wurden wenig oder gar nicht unterstützt.

Schlagbäume gab es fast in der gleichen Anzahl wie heute Telegrafpfähle an den Chausseen. Darum mußte jeder, der reisen wollte, christliche Geduld haben.

Kurz vor der Eröffnung der Berlin-Hamburger Bahn verkehrten von Berlin nach Hamburg über Perleberg je viermal in der Woche Personen- und Schnellposten.

Außerdem fuhr täglich eine Personenpost von Berlin nach Perleberg und zurück.

Nach Wittstock fuhr die Post von Berlin sechsmal in der Woche. Die Posten fuhren sehr komfortabel; denn auf der Fahrt von Berlin nach Hamburg war sogar ein erstes und zweites Frühstück vorgesehen.

Von Berlin bis Hamburg betrug die Entfernung 39 Meilen = 293,8 km. Diese Strecke wurde von der Personenpost in 41 Stunden für 7 Thlr. und 28 Sgr. und von der Schnellpost in 31½ Stunden für 14 Thlr. 15 Sgr. zurückgelegt.

Von Berlin nach Wittstock betrug die Streckenlänge 16¼ Meilen. Die Fahrt dauerte 16 Stunden und kostete 2 Thlr. 24½ Sgr.

Durchschnittlich betrug der Fahrpreis bei den Personenposten für die Person und Meile 60 Pf., was einem Satz von 8 Pf. für den Kilometer entsprach.

Die Fahrten der Schnellposten waren erheblich teurer und betrug für die Person und Meile von 80 Pf. bis 1 M 8 Pf., also für den Kilometer 10 bis 13 Pf.

Extraposten waren erheblich teurer. Die Landstraßen waren aber außerdem noch von vielen Privatwagen (Fuhrunternehmer) belebt. Diese Reisewagen fuhren zwar langsamer, weil ihnen der Pferdewechsel verboten war, waren aber bedeutend billiger als die Posten.

Als aber die Eisenbahn von Berlin nach Hamburg fuhr, da stellten die Postkutschen die Fahrten von Berlin nach Hamburg und von Berlin nach Wittstock sofort ein. Das war im Jahre 1846.

Bei uns in der Prignitz blies aber der Postillon noch weiter ins Horn und ließ die Geißel knallen.

In Wittenberge war die Posthalterei bzw. das Postamt zunächst in der Chausseestraße und wurde später von dort nach der Mohrenstraße, dem sogenannten Posthof, verlegt.

Ein Bericht um das Jahr 1860 lautet:

„Der Verkehr von Wittenberge nach Lenzen wird mit Postfuhrwerk durchgeführt. Die Landstraße, Lenzener Weg genannt, besteht aus Sand und Lehm und muß die Postkutsche mit drei Pferden bespannt werden wegen des schlechten Weges. Ein guter Fußgänger erreicht ebenso schnell das Ziel.“

„Im Kreise Westprignitz waren im Jahre 1863 an Chausseen nur die Staatschausseen Berlin—Hamburg, Wittenberge—Perleberg und Neuschreppkow—Havelberg vorhanden; außerdem die von Aktiengesellschaften erbauten Chausseen von Perleberg nach Pritzwalk und von Karstädt nach Ottiliengrube.“

„An Eisenbahnen ging nur die Berlin-Hamburger, damals noch Eigentum einer Aktiengesellschaft, durch den Kreis. Alle anderen Eisenbahnen wurden erst später erbaut.

Eine Reise von Berlin, namentlich vom nördlichen Teil des Kreises aus, war also damals noch nicht so leicht durchführbar, zumal, wenn man bedenkt, daß auch die Wegeverhältnisse nicht die günstigsten waren.“

Bis zum Jahre 1890 wurde dann der Klang des Posthornes auf den deutschen Landstraßen seltener und verstummte schließlich ganz.

Mag sich auch dieser oder jener für das romantische Zeitalter noch heute begeistern, feststeht, daß trotz aller Romantik, mit oder ohne Postillon, das Reisen vor 150 Jahren recht beschwerlich und gefährlich war.

Die Berlin-Hamburger Bahn wurde gebaut trotz aller Widerstände.

## I.

... aber Objekte, Kabinettsbeschlüsse und finanzielle Schwierigkeiten verzögerten den Baubeginn.

Die Vorgeschichte der Berlin-Hamburger Eisenbahn reicht bis in das Jahr 1835 zurück.

Friedrich List, der große Vorkämpfer für ein einheitliches Eisenbahnnetz in Deutschland, stellte schon 1835 bei der preußischen Regierung einen Antrag für den Bau einer Eisenbahn von Berlin nach Hamburg.

Der Senat von Hamburg fragte 1835 ebenfalls bei der preußischen Regierung an, ob man sich an einem Eisenbahnbau auf dem rechten Elbufer von Hamburg nach Magdeburg beteiligen würde. Da aber englisches Kapital beteiligt und englische Ingenieure mitwirken sollten, verhielt man sich in Berlin kühl und ablehnend.

List zog sich von seinem Vorschlag zurück, als man diesen als „zu wenig vorbereitet“ ablehnte.

Seine Mitarbeiter bildeten jedoch in Berlin ein Komitee, vervollständigten die Unterlagen und legten am 14. Juni 1836 eine Denkschrift über eine Eisenbahn von Berlin nach dem Hauptsteueramte Wittenberge a. Elbe vor. Auch dieser Vorschlag verfiel der Ablehnung.

Nun trat ein Stillstand ein.

Einer der größten Widersacher war der preußische Generalpostmeister Nagler.

Wo sollte er mit seinen Postillionen hin, wohin mit den Pferden und Postkutschen. Und war denn überhaupt ein Bedürfnis vorhanden?

Die preußische Bürokratie vertrat auch den Standpunkt, daß der Staat die übrigen Verkehrsmöglichkeiten, die Post sowie die Land- und Wasserstraßen nicht schädigen dürfte. Und wer sollte mit der Eisenbahn, mit 20 km Geschwindigkeit in der Stunde, fahren? Wer hielt das auf die Dauer aus? Das mußte doch zu Augen- und Gehirnerkrankungen führen. Es gab aber auch Stimmen, die sogar die Überlegenheit des Staatsgedankens damals schon erkannten.

1839 wurde von dem Berliner Komitee der Plan des Eisenbahnbaues wieder aufgenommen, und es war inzwischen auch das Einverständnis der mecklenburgischen und dänischen Regierung eingeholt.

Am 2. Juni 1840 wurde unter Vorbehalt die Zustimmung gegeben, und „durch Kabinettsordre vom 15. Januar 1841 wurde die Konzession der Bahn von Berlin auf dem rechten Elbufer durch die Prignitz nach Hamburg in Aussicht gestellt, sofern es der Gesellschaft gelinge, das Einverständnis der mecklenburgischen und dänischen Regierung und die Beschaffung der erforderlichen Baukapitalien sicherzustellen.“ Die günstige Entscheidung war gefallen, doch die Aufbringung des Aktienkapitals (8 000 000 Taler) machte große Schwierigkeiten.

Ebenso schwierig waren die Verhandlungen mit der dänischen Regierung, die für ihr Gebiet hohe Durchgangszölle verlangte.

Im November 1842 bat das Berliner Komitee um Verlängerung des Termins für den Nachweis der Kapitalszeichnung und beantragte die Übernahme einer Zinsbürgschaft von seiten des preußischen Staates.

Trotz der schmackhaften Begründung, die aus der Feder des Majors Moltke, dem späteren Generalfeldmarschall stammte, wurde durch Kabinettsordre vom 23. Dezember 1842 der Antrag abgelehnt.

Am 27./28. Juli 1843 wurde die Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft gegründet. Hamburg und Mecklenburg übernahmen Aktien von 3 Millionen Talern, und die übrigen 5 Millionen Taler wurden schnell gezeichnet, so daß noch rechtzeitig zum 18. August 1843 der Nachweis der Finanzierung erbracht werden konnte.

Die Erteilung der Konzession zog sich zwar noch in die Länge, weil die Gesetze der verschiedenen Staaten voneinander abwichen. Von preußischer Seite erfolgte sie am 28. Februar 1845.

Die Zeit des Administrierens war vorbei, doch in der Linienführung war man sich noch nicht einig.

## II.

Die preußische Regierung entschied sich in ihrer vorbehaltlichen Zustimmung vom 2. Juni 1840 grundsätzlich zur Linienführung auf dem rechten Elbufer, und es wurde dort schon angegeben, daß die Bahn über Wittenberge zu führen sei.

In der Kabinettsordre vom 15. Januar 1841 ist nur von „durch die Prignitz“ die Rede.

Das Berliner Komitee machte 1836 den Vorschlag:

„Die Linie sollte auf dem rechten Spreeufer beginnen, über Moabit und Charlottenburg nach Tegel und von da über Bötzw, Linum, Neustadt a. d. Dosse und Wilsnack nach Wittenberge führen.“

Da die Bahn durch verschiedene Länder führte, war der Streit um die Linienführung groß, so daß man schließlich von der gedachten geraden Linie erheblich abweichen mußte. Besondere Schwierigkeiten machte auch die Frage, ob über Perleberg oder Wittenberge. Die verkehrsbevorzugte Lage an der Elbe und die bequemere Anschlußmöglichkeit von Magdeburg gaben den Ausschlag für Wittenberge.

Dänemark verlangte den Anschluß der Stadt Lauenburg, gab aber nach längerem Hin und Her nach, so daß die Bahn über Büchen verlief.

Durch Kabinettsordre vom 6. Juli 1845 wurde dann entschieden, daß die Linie der Bahn über Wittenberge geführt wird.

Die Städte Spandau, Nauen, Friesack und Neustadt wurden berührt, doch mußte Havelberg (8 km südlich von Glöwen) unberührt bleiben, wollte man nicht auf die günstigen Krümmungsverhältnisse und Steigungen verzichten. Nun konnte der Bau beginnen.

## III.

### **Die Eisenbahn wurde gebaut, aber das Geld reichte nicht**

Trotz aller Schwierigkeiten und Streitigkeiten war mit der Bauausführung unter der Oberleitung des Oberwegebauinspektors Neuhaus schon im Frühjahr 1844 begonnen. Neuhaus hatte 1836 den Bahnbau in Belgien studiert und beim Bahnbau Berlin—Stettin reiche Erfahrungen gesammelt.

Die Stadt Wittenberge hat den Erbauer der Berlin-Hamburger Eisenbahn durch Straßenbenennung geehrt.

Wieviel Sand gekarrt wurde, wieviel Durchlässe gebaut werden mußten

und wieviel Arbeitsstunden insgesamt erforderlich waren, darüber enthält die Chronik keine Angaben. Aber daß das Geld nicht ausreichte, was bei den großen Bauprojekten auch heute noch vorkommen soll, davon steht geschrieben, daß während des Bauens festgestellt wurde, „um die Bahn fertigzustellen, brauchte man noch 5 Millionen Thaler.“

Hatte man sich verrechnet? Nein!

Von der ersten Veranschlagung bis zum Baubeginn waren Jahre verstrichen.

Die Eisenbahntechnik hatte in dieser Zeit erhebliche Fortschritte gemacht, auf die, wollte man nicht rückständig sein, nicht verzichtet werden konnte. Die bisher nicht angewandte Laschenverbindung an den Schienenstößen wurde durchgeführt und hierdurch wurde die Widerstandsfähigkeit des Gleises wesentlich erhöht.

Auch hatte man sich entschlossen, auf der am stärksten beanspruchten Strecke Hamburg—Wittenberge von Anfang an das zweite Gleis herzustellen.

Abertausende Bahnschwellen, auf denen die Schienen verlegt wurden, waren erforderlich. Diese wurden in der in Spandau errichteten Schwellentränkanstalt mit Kupfervitriol getränkt, damit sie nicht so schnell verfaulten. Die Spurweite wurde auf 1435 mm festgelegt, das ist das Maß zwischen den Schienenköpfen.

Die Eisenbahnschienen mußte man aus England beziehen. Diese kosteten frei Hamburg 237,50 M die Tonne. Wieviel Kies, Kalk, Zement, Schrauben, Nägel und Holz, Glas u. a. m. mag weiterhin verbraucht worden sein? Zahlreiche Durchlässe und kleinere Brücken wurden aus Mauerwerk oder Eisen hergestellt. Für Tragwerke wurde kein Holz verwendet.

Auch eine unterirdische elektromagnetische Telegraphenleitung wurde eingebaut. Warum man diese später in eine oberirdische umwandelte, ist ungeklärt. Tausende Arbeiterhände wirkten Tag um Tag, viel Schweiß floß von den Stirnen, und das Werk wurde vollendet.

Am 15. Oktober 1846 konnte der Betrieb auf der Strecke von Berlin bis Boizenburg aufgenommen werden. Die restliche Strecke von Boizenburg bis Bergedorf wurde bis zum 15. Dezember 1846 fertiggestellt.

11 Jahre waren vom ersten Gedanken bis zur Vollendung der Eisenbahn erforderlich.

Der Hamburger Senat hatte in den langen Jahren des Streites nicht geschlafen, sondern die Bahn von Hamburg nach Bergedorf gebaut und schon am 16. Mai dem Betrieb übergeben.

1848 wurde das zweite Gleis auf der Strecke Spandau—Nauen und 1849 auf der Strecke Hamburg—Wittenberge mit Ausnahme der Strecken Grabow—Ludwigslust und Büchen—Friedrichsruh fertiggestellt.

Bis 1866 war die Bahn mit Ausnahme der Havelbrücke bei Spandau zweigleisig, die im Jahre 1883 ebenfalls zweigleisig umgebaut wurde.

#### IV.

### ... die Sandberge wunderten sich, aber der Wittenberger Bahnhof wurde gebaut

Es wird im Frühjahr des Jahres 1845 gewesen sein, als man das Gelände weit nördlich der Stadt absteckte, Pfähle einschlug, nivellierte und so den Weg für die neue Eisenbahn festlegte. So mancher Bürger mag wegen dieses Beginnens mit dem Kopf geschüttelt haben, daß nun neben dem „Heysterbusch“ ein Bahnhof entstehen sollte.

Es war noch gar nicht so lange her, da hatte man dort die letzten prächtigen Eichen geschlagen.

Nach den Magistratsakten vom Jahre 1824:

„71 Eichen aus dem Heisterbusch 213 Thlr.“ Unsere Väter waren dauernd in Geldsorgen, und so fiel Eiche um Eiche.

Aber jetzt kam Leben zwischen und in den Sandbergen auf, und manche Eiche von damals hätte vielleicht im Weg gestanden.

Sandberge wurden abgetragen. Karre um Karre verschluckten der Bahndamm und das zu planierende Baugelände für das Empfangsgebäude, Lokomotivschuppen, Koks Brennerei, Magazin und Dienstwohnungen.

Dann kamen Mauersteine, Kalk, Holz hinzu, alles was man zum Bauen brauchte.

Als dann die Schienen auf den Schwellen verlegt waren, zeigte der Kalender das Jahr 1846 an.

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs steht heute noch. Auch der erste Lokomotivschuppen (jetzt Lokschuppen III) steht noch auf derselben Stelle, wurde aber nach dem Brande 1921 erweitert und erhielt eine neue Dachkonstruktion.

Der 15. Oktober 1846 kann als der Geburtstag des Bahnhofs Wittenberge bezeichnet werden.

Am 15. Dezember 1846 fuhr der erste Personenzug ab Wittenberge. Ob das mit einer Feier verbunden war, darüber hat der Chronist nichts berichtet, ist jedoch wahrscheinlich.

Nun wurden die Wittenberger durch lautes Pfeifen der Lokomotiven daran erinnert, daß es eine Eisenbahn in Wittenberge gab.

Am 15. Dezember 1846 war auch der Anschluß nach dem Packhof fertiggestellt. Wittenberge war zum Verkehrsknotenpunkt geworden, wo der Umschlag der Güter im Wechsel vom Schiff, Bahn und Achse möglich war und durchgeführt wurde. Nach heutigen Begriffen war der Bahnhof Wittenberge aber noch sehr klein. Außer den Hauptgleisen waren 1848 noch zwei Nebengleise zum Rangieren vorhanden. Umgeben war das Bahngelände von Sandschollen, buschigem Unterholz, Wiesen und großen Bracks. An diesen Zustand erinnern heute noch die im Eisenbahnermund gebräuchlichen Gleisbezeichnungen Elsenbusch und Herrenwiesenstraße.

Wie weit der Bahnhof Wittenberge von der Stadt entfernt war, geht aus dem Stadtplan des Jahres 1860 hervor.

„Häuser und dichtere Bebauung hatten nur die Bahn-, Karl- und Schützenstraße“ (jetzt Rathausstraße).

Vom Bahnhofsgebäude führte ein Fußgängerweg zur Stadt. „1880 noch konnte meine Mutter, wie sie uns später erzählte, aus dem Küchenfenster der Wohnung in der Auguststraße unserem Vater über die reinen Sandberge hinweg den Abschiedsgruß zuwinken, wenn sein Zug vom Bahnhof abfuhr.“ (Aus „Alt Wittenberge“ von Gertrud Schroeder.)

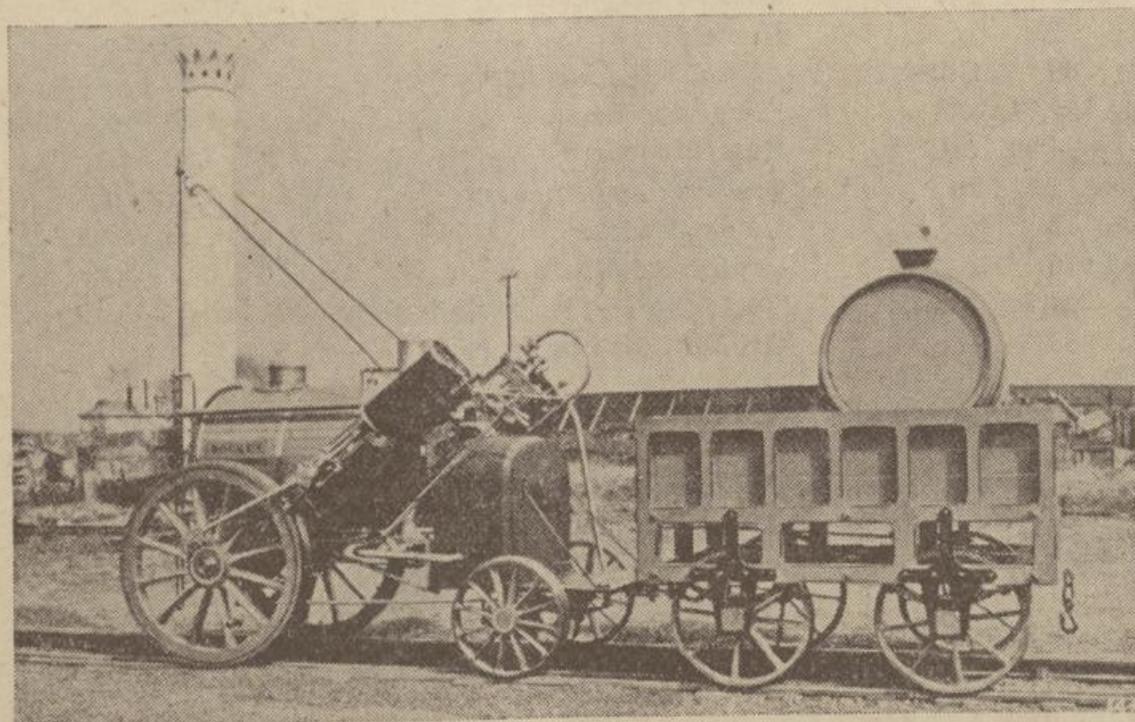
## V.

### ... feurige, stählerne Dampfzüge zogen die Wagen auf stählernem Schienenband im rasenden Tempo

Der deutsche Lokomotivbau war damals noch schwach entwickelt und überwiegend englisch orientiert.

Auf der übernommenen Eisenbahn von Hamburg bis Bergedorf fuhren vier Stephenson'sche Lokomotiven.

Die ersten acht Lokomotiven wurden von Gebr. Sharp in Manchester geliefert.



1829. Lokomotive „Rocket“, gebaut durch Stephenson & Co.

Weitere 24 Lokomotiven wurden an die Borsig'sche Fabrik vergeben. Der Lokomotivpark bestand in den ersten Jahren aus 36 Lokomotiven. Da die erste deutsche Lokomotive „Adler“ und auch die folgenden noch in England gekauft werden mußten, hatte sich der deutsche Eisenbahnbau dem englischen Vorbild anzupassen.

Die von Stephenson konstruierte Lokomotive (Rakete) war die erste brauchbare Lokomotive auf der Welt. Sie gewann am 8. Oktober 1829 auf der denkwürdigen Wettfahrt von Rainhill den ersten Preis. Sie zog das fünffache ihres Eigengewichtes mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 22 km/h. Als Höchstgeschwindigkeit erzielte sie sogar 46,5 km/h.

Das war ein bahnbrechender Erfolg!

Und diese Lokomotivart kam nach Deutschland und mit ihr die Spurweite 1435 mm.

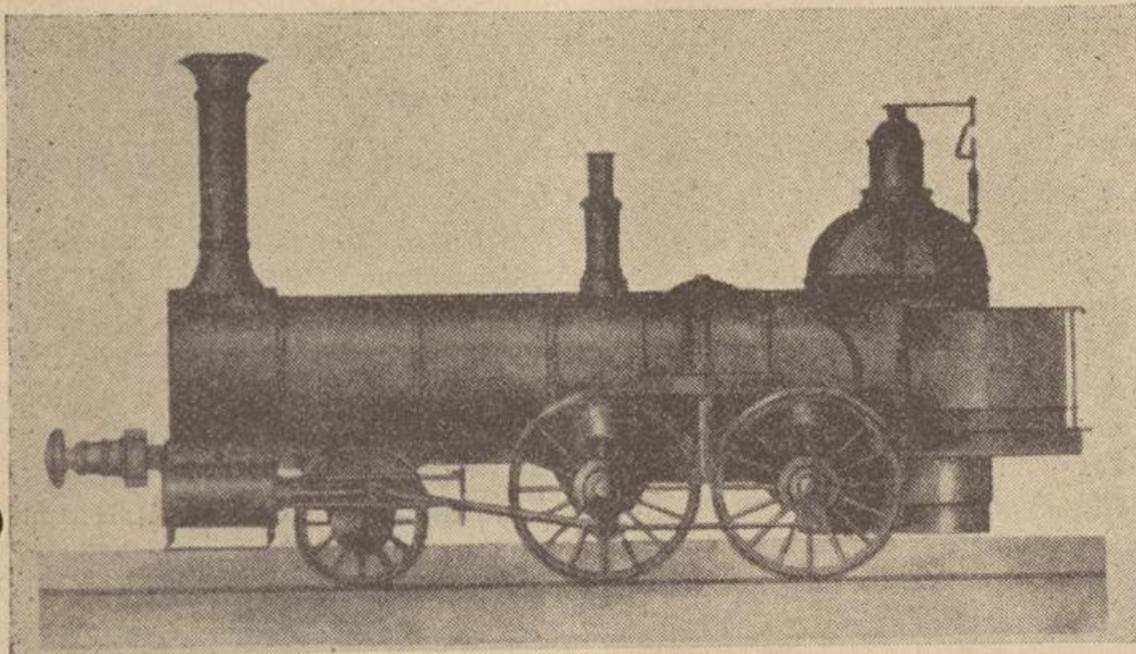
Die ersten Lokomotiven hatten keine Betriebsnummer, sondern Namen, wie Hirsch, Gazelle, Komet usw. Die ersten Namen der Wittenberger Lokomotiven konnten nicht festgestellt werden. Auch sind keine Bilder davon erhalten.

Aus den erhaltenen Linien-Skizzen und technischen Daten der von der Firma Borsig gelieferten Lokomotiven ist folgendes entnommen:

Baujahr 1845		Skizze	Baujahr 1846	
18 000,—	M	Beschaffungspreis	33 000,—	M
2,61	m	Kessellänge	4,08	m
88	Stück	Zahl der Siederohre	133	Stück
36,84	m <sup>2</sup>	Heizfläche insges.	70,53	m <sup>2</sup>
4,39	atü	Kesseldruck	5,26	atü
1,372	m	Treibraddurchmesser	1,372	m
15	t	Dienstgewicht	21,0	t
1 070	kg	Größte Zugkraft	2 500	kg
24,7	km/h	Vorteilhafte Geschwindigkeit	20,3	km/h
85		Größte Leistung in PS	189	

Aus dieser Gegenüberstellung der ersten Lokomotiven ist schon eine Steigerung der Leistungsfähigkeit ersichtlich. Die Lokomotiven wurden mit Koks geheizt, denn bis 1860 war es in Preußen verboten, Personenzuglokomotiven mit Braun- oder Steinkohlen zu heizen. Man wollte Brände verhüten und auch das lästige Qualmen vermeiden.

Der Koks wurde anfänglich aus England bezogen. Da sich der eingeführte Koks sehr teuer stellte und ein großer Teil der Einnahmen dafür ausgegeben werden mußte, baute man auch in Wittenberge sogenannte Koksöfen. Das waren Öfen, in denen Kohle vergast und Koks erzeugt wurde.

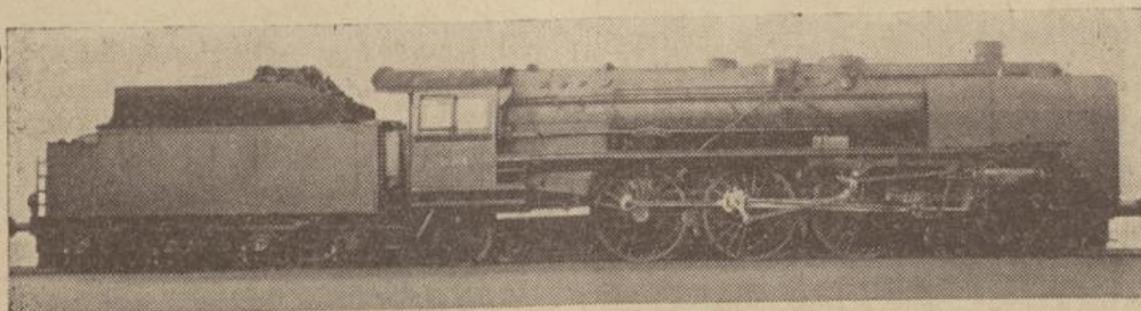


Güterzuglokomotive aus dem Jahre 1848, gebaut von A. Borsig, Berlin

Diese Koksöfen waren damals charakteristische Erscheinungen aller größeren Eisenbahnhöfe. Alte Wittenberger wissen noch heute Namen von früheren Koksinspektoren.

Später verfeuerte man englische Kohle und behauptete, daß diese besser als einheimische sei.

In den Jahren nach dem ersten Weltkrieg und insbesondere nach der Inflation wurden die Wittenberger Lokomotiven vorübergehend wieder mit englischer Kohle geheizt.



2 C1 Heißdampf-Zweizylinder-Einheits-Schnellzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn. Bauart 01, gebaut von A. Borsig, Berlin-Tegel

## VI.

### Die Personen- und Güterwagen

Die 1846 eingestellten Personen- und Güterwagen hatten nicht mehr die Unzulänglichkeiten aus den dreißiger Jahren, sondern bei ihnen war der technische Fortschritt, den die deutschen Wagenbauanstalten inzwischen erreicht hatten, berücksichtigt. Anfangs hatte man die Muster für die Transportwagen aus England bezogen, war dann aber in der Entwicklung eigene Wege gegangen. Es gab keine offenen Personenwagen mehr, wo die Reisenden den Unbilden der Witterung, dem Funkenregen und Qualmen der Lokomotiven ausgesetzt waren. Es gab keine mit Segeltuch bedeckten Wagen mit nur seitlichen Schutzvorhängen mehr, sondern feste Verdecke, Glasfenster, eiserne Räder und auch „Stoffbuffer“ gehörten zum technischen Fortschritt, der das Reisen angenehm machte. In der dritten Klasse waren „die Banken von Brettern mit Lehnen“.

Die I. Klasse hatte Polsterbänke und, wie man damals sagte: „... alles sehr elegant und sauber“.

Öllampen erhellten die Abteile und rußten auch. In einigen Wagen waren auch schon Aborte, sonst richtete man sich entsprechend ein. Dazu waren die Aufenthalte auf den größeren Bahnhöfen entsprechend bemessen.

Die Bahnverwaltung war damals auch der Ansicht, daß es von untergeordneter Bedeutung sei, ob in mehr oder weniger schön ausgestatteten Wagen die Reise verlief, sondern die Art und Weise der Beförderung das primäre sei, und die entsprach dem neuesten Stand der Technik.

Die ersten Personenwagen waren sechsrädig (heute sagt man drei Achsen). Die Güterwagen nannte man anfangs Eisenbahnfrachtwagen und sie hatten eine Tragfähigkeit von 2650 bis 2700 kg.

Die Berlin-Hamburger Bahn setzte sofort achträdige (4 Achsen) Güterwagen ein.

Durch eingetretene Unfälle ging man von dieser Bauart im Jahre 1849 ab und konstruierte sechsrädige Güterwagen, denen man eine größere Betriebssicherheit zuschrieb.

## VII.

### Von Reisenden, Fahrpreisen, Währungen, Personentarifen, Reiseerleichterungen, Beschwerdebüchern, Fundbüros, Fahrplänen und Nachtzügen

Wollte man im Jahre 1846 von Wittenberge nach Berlin oder Hamburg reisen, dann mußte man ein Zettelbillett kaufen (etwa in der heutigen DIN A 4 - Größe). Dieses Zettelbillett hatte am unteren Ende einen Coupon, der vom Schaffner abgenommen wurde. Fahrkarten, wie wir sie heute kennen, wurden erst im Jahre 1860 eingeführt.

Der Fahrpreis betrug für die Meile und Klasse:

I. Klasse	6	Silbergroschen
II. Klasse	4	Silbergroschen
III. Klasse	2½	Silbergroschen

Auf den Kilometer umgerechnet waren das 8 Pf., 5,4 Pf. und 3,3 Pf. (Nach dem Geldwert von 1896).

Die Berlin-Hamburger Bahn durchschnitt das Gebiet der außerhalb des Zollvereins verbliebenen deutschen Staaten. Dem Zollverein gehörten nicht an:

Die Hansastädte Bremen, Hamburg und Lübeck, die Großherzogtümer Mecklenburgs und die dänischen Besitzungen Holstein und Lauenburg. Erst 1868 wurde der Zollverein erweitert. Der erste Personentarif war daher in drei Währungen aufgestellt:

- a) in preußischen Talern zu 30 Silbergroschen,
- b) in neuen  $\frac{3}{8}$  mecklenburgischen Talern zu 48 Schillingen,
- c) in Hamburger Courant Mark zu 16 Schillingen.

Für Kinder war die Hälfte der Fahrpreise zu zahlen. Bis 50 Pfund Freigeäck war zugelassen.

Die Mitnahme von Hunden in den „Coupees“ war verboten. Das Hundecoupee gehörte somit zu den ältesten Erfindungen im Eisenbahnwesen. Trotzdem der Frachtsatz für einen Hund nicht niedrig war, wurde jedwede Haftung abgelehnt.

1846 konnte man von Wittenberge nach folgenden Bahnstationen Zettelbillets kaufen:

In Richtung Hamburg:

Grabow, Ludwigslust, Hagenow, Brahlstorf, Boizenburg, Büchen, Schwarzenbek, Friedrichsruh, Reinbek, Bergedorf und Hamburg.

In Richtung Berlin:

Wilsnack, Glöwen, Zernitz, Neustadt a. d. Dosse, Friesack, Paulinenaue, Nauen, Spandau, Berlin.

Die Strecke hatte insgesamt 21 Bahnstationen. 50 Jahre später waren schon 39 Bahnhöfe vorhanden.

Trotz aller Vorzüge des neuen Verkehrsmittels trat aber in den Jahren 1848/49 ein allgemeiner Verkehrsrückgang ein, der einen Einnahmerückgang mit sich brachte.

Überall fühlten sich die Eisenbahngesellschaften in ihrer Existenz bedroht und sahen den Ausweg in einer allgemeinen Tariferhöhung.

Die Ursachen des Verkehrsrückganges waren in den bekannten Hungerjahren 1846/47 zu suchen. Hinzu kam dann die Revolution von 1848.

In Wittenberge wurden die Fahrpreise erhöht:

von		auf	
1 8 4 6		1 8 4 9	
I. Klasse	8 Pf.	I. Klasse	8 Pf.
II. Klasse	5,4 Pf.	II. Klasse	6 Pf.
III. Klasse	3,3 Pf.	III. Klasse	4,4 Pf.

(Die ungerechten Erhöhungen entsprechen dem Geldwert des Jahres 1896)  
 Der Fahrpreis für die I. Klasse blieb unverändert. Die II. Klasse wurde um 13 Prozent, die III. Klasse sogar um 33 $\frac{1}{3}$  Prozent erhöht.

Aus dieser Tarifierhöhung ist ersichtlich, daß man der Arbeiterschaft die größten Lasten aufbürdete.

Die Fahrpreise überschritten seinerzeit die finanzielle Leistungsfähigkeit eines großen Teiles der Bevölkerung. Die Bedürfnisse zum Reisen wurden aber größer, und Jahr für Jahr mußten mehr Züge gefahren werden.

Am 18. Mai 1862 führte man nach langem Zögern auf dem Streckenabschnitt Wittenberge—Berlin die IV. Wagenklasse versuchsweise ein. Da der Fahrpreis nur die Hälfte der III. Klasse betrug, steigerte sich die Zahl der Reisenden, so daß man diese Maßnahme am 15. Juni 1864 auch bis Hamburg ausdehnte. Die IV. Klasse mit der Fahrpreisverbilligung brachte dann eine vorteilhafte Verkehrsbelebung.

Auch mit der Einführung der verbilligten Retourbillets (Tageskarte) zögerte man, im Gegensatz zu anderen Bahnen, bis zum Jahre 1869.

Die Fahrpreise entwickelten sich dann für die Person und km:

Klasse	Schnellzüge			Personenzüge			
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.
1 8 8 0	9,5	7	5,1	8	6	4,4	2,2
nach der Verstaatl.							
1 8 8 4	9	6,67	4,67	8	6	4	2

Diese Tarifänderung wirkte sich günstig in der Personenbeförderung aus. Im Etatsjahr 1894/1895 (vom 1. April bis 31. März) wurden von der BHB schon insgesamt 350 000 Fahrkarten verkauft.

I. Klasse	=	1,6 %
II. Klasse	=	31,3 %
III. Klasse	=	34,7 %
IV. Klasse	=	32,4 %

Auf der Berlin-Hamburger Bahn war gegenüber anderen Bahnen nicht nur der geringste Anteil an IV.-Klasse-Reisenden, sondern auch der Anteil I. Klasse war am geringsten. Trotzdem es in Hamburg reiche Kaufleute gab, lehnten diese aus „republikanischem Sinn“ die I. Klasse ab, und unsere Vorfahren in Wittenberge stellten aus Geldmangel einen großen Anteil der IV.-Klasse-Reisenden.

Die Tarifgestaltung und Klassifizierung während der Reisezeit trug den sozialen Vorurteilen Rechnung.

Man suchte alles zu vermeiden, „die den Angehörigen höherer sozialer Stände die Berührung mit Angehörigen niedriger Klassen verleiden.“

Die ermäßigte Sonntagsrückfahrkarte wurde 1896 eingeführt und hierdurch der Sonntagsverkehr belebt. Aber auch das Reisen wurde mit der Zeit angenehmer, weil die Geschwindigkeit immer höher, die Personenwagen immer bequemer und der Fahrpreis billiger wurde.

Am 1. Mai 1892 fuhren die ersten D-Züge durch Wittenberge und im Jahre 1902 wurden sie versuchsweise mit elektrischer Zugbeleuchtung auf der Strecke Berlin—Hamburg ausgerüstet.

Beschwerden konnte man 1846 in Wittenberge auch anbringen, und zwar „Um Beschwerden und Klagen der Reisenden sowohl über das Personal als über Gegenstände irgendeiner Art zu erfahren und nach Möglichkeit den Wünschen des Publikums zu entsprechen, sind bei jedem Bahnhofsinспекtor Bücher ausgelegt, um alle etwaigen Beschwerden, unter Angabe des Namens des Eintragenden, darin einzuschreiben.“

Und wenn man seinen Regenschirm in der Bahn hatte liegen lassen, dann: „Hat ein Reisender auf der Bahn etwas verloren oder aus dem Wagen mitzunehmen vergessen, so beliebe er sich, in der Güterexpedition der Bahnhöfe zu melden, wohin alles auf der Bahn oder in den Wagen Gefundenes durch die Bahn- und Wagenwärter abgeliefert werden muß.“

Es gab auch damals schon ein Fundbüro und das „Beschwerdebuch“, heute sagen wir: „Der Reisende hat das Wort.“

Damals gab es auch schon Reisende, die zu spät kamen und den Zug doch noch erreichen wollten. Im Bahn-Reglement konnte man lesen:

„Das Nachlaufen zurückgebliebener Personen hinter dem abfahrenden Zuge wird polizeilich bestraft.“

Trotzdem der Verkehr auf der Berlin-Hamburger Bahn anfangs sehr schwach war, gab es aber auch einen Fahrplan.

Für die Fahrpläne wurde damals die graphische Form gewählt. Damit wollte man den Reisenden einen allgemeinen Überblick über den Verkehr auf der Bahn geben.

Der graphische Fahrplan hat in Deutschland für den öffentlichen Gebrauch wenig Anklang gefunden. Bald wurde die jetzige Form der Fahrplanaushänge gewählt.

Seit 1850 gab es zwar schon ein Kursbuch in Deutschland, doch wurde das amtliche Norddeutsche Kursbuch erstmalig im Jahre 1883 in Wittenberge verkauft.

Viel war auf dem ersten Fahrplan auch nicht zu lesen; denn der Verkehr war anfangs sehr schwach. Es genügte ein durchgehender Personenzug in beiden Richtungen mit 8 bis 9 Stunden Fahrzeit. Dann wurde noch ein

sogenannter Zwischenzug mit Übernachtung in Wittenberge in beiden Richtungen gefahren.

Es ging damals sehr ruhig auf unserer Eisenbahn zu, und dennoch war der Fortschritt groß.

Für die Nachtzüge waren die Wittenberger Eisenbahner nicht zu haben.

Als die preußische Regierung damals von der Direktion die Einlegung von Nachtzügen forderte, kam es zu ernstesten Verwicklungen.

Auch das Fahren eines Nachtzuges von Berlin bis Wittenberge, der dann Anschluß an den Frühzug 5.15 Uhr nach Hamburg hatte, wurde abgelehnt, weil man annahm, daß der Nachtverkehr hohe Kosten erfordere.

Preußen bestand bei der Eisenbahngesellschaft auf Einlegung der Nachtzüge.

Die Kommissare von Mecklenburg, Dänemark und auch Hamburg stärkten den Direktoren den Rücken. Auf einer am 30. März 1852 in Ludwigslust abgehaltenen Gesellschaftsversammlung wurde die Einführung der Nachtzüge nochmals abgelehnt, und die ausländischen Kommissare untersagten sogar die Befolgung der preußischen Anordnung.

Von Preußen wurde der Direktion der Eisenbahn jedoch eröffnet, daß, wenn nicht bis 15. April 1852 die Nachtzüge planmäßig gefahren werden, der preußische Teil übernommen wird. Außerdem sollte für jeden, ab 1. April 1852 nicht gefahrenen Zug 100 Taler Strafe gezahlt werden.

Die Eisenbahngesellschaft hielt an ihrer Widersetzlichkeit fest . . . und Preußen?

„ . . . zog am 14. April 1852 für 28 nicht abgefahrener Züge 2800 Thaler zwangsweise in bar ein.“

Und dann ging es.

Ab 15. April 1852 wurden die Nachtzüge in beiden Richtungen planmäßig gefahren und waren bald sehr rentabel.

Mecklenburg und Dänemark legten am 1. Dezember 1852 beim Bundestag Beschwerde ein. Dieser beschäftigte sich mit den Nachtfahrten bis 1858 ohne etwas daran zu ändern; denn den Mecklenburgern war inzwischen das Nachtlicht auch aufgegangen.