

14. NOV. 1987

preignitzer heimat

1



Magazin für den
Kreis Perleberg

1. Halbjahr **1987**

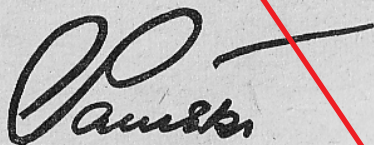
Zum Geleit

Die Beschlüsse des XI. Parteitages der SED lösen in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens unserer Republik vielfältige Initiativen und Ideen aus. Mit Zuversicht und Optimismus können wir uns den erhöhten Anforderungen in Wissenschaft und Technik, in der Volkswirtschaft und auch im geistig-kulturellen Leben stellen und auf festen Fundamenten unsere sozialistische Gesellschaft gestalten.

Dabei stehen wir fest an der Seite der Sowjetunion und der anderen Ländern der sozialistischen Staatengemeinschaft. Gemeinsam mit allen fortschrittlichen Kräften werden wir alles tun, um den Frieden den Menschen zu erhalten. Nur dann können wir unsere anspruchsvollen Ziele bei der Verwirklichung der Hauptaufgabe in ihrer Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik unter Führung der SED und im Bündnis mit allen Werktätigen lösen.

Mit der Herausgabe der „Prignitzer Heimat“ wird dazu mit den Mitteln der geschichtlichen Arbeit und Traditionspflege ein Beitrag geleistet. Ich bin gewiß, daß diese Broschüre breite Bürgerkreise ansprechen wird und ihre Beiträge helfen werden, mit dem Erkennen der Vergangenheit die Gegenwart besser zu schätzen, ein neues sozialistisches Heimatgefühl und Geschichtsbewußtsein zu entwickeln. So ist das Ziel dieser Arbeit, die heimatgeschichtliche Forschung mit den Leistungen und Errungenschaften der Gegenwart in unseren Städten und Gemeinden zu verbinden und in ihrer Dialektik darzustellen.

Mit der Herausgabe dieser Broschüre sei gleichzeitig der Dank an die vielen ehrenamtlichen Helfer verbunden, die oft einen beträchtlichen Teil ihrer Freizeit der Heimatforschung widmen. Möge diese neue Heftfolge einen breiten Leserkreis erfreuen und zu einem festen Bestandteil unseres geistig-kulturellen Lebens werden.

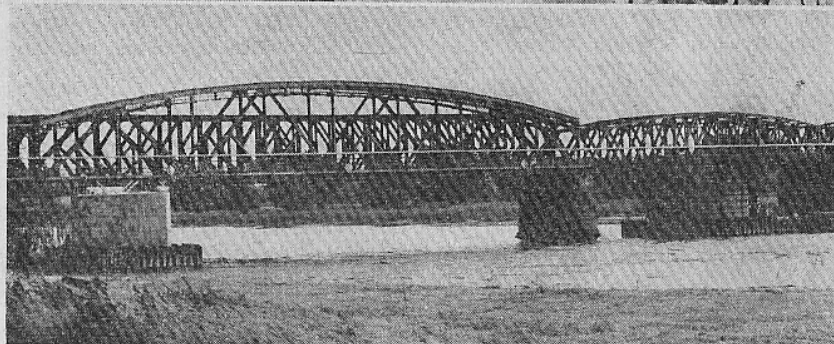


Bodo Sawitzki
Vorsitzender des Rates des Kreises

Unsere Brücken über die Elbe (1)

Das Wahrzeichen von Wittenberge

- Zuerst aus Holz, dann aus Stahl
- Wahnsinnstat am 12. April 1945



Drei Brücken überspannen bei Wittenberge die Elbe. Die eine ist alt und gebrechlich. Nur zögernd passieren die Züge sie. Die zweite, genau neben der ersten, ist noch nicht geboren. Nicht mehr lange, und die Züge werden von der einen auf die andere wechseln. Dann wird die alte, uns so vertraute Brücke sterben müssen. Und schließlich gibt es stromabwärts eine dritte Brücke, die seit fast einem Jahrzehnt den Straßenverkehr über den Fluß leitet. Über diese drei Elbübergänge wollen wir in einer Serie berichten. Wir beginnen mit der Biographie der alten Brücke.

Nachdem am 15. Dezember 1846 der erste Personenzug der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom Bahnhof Wittenberge abgefahren und am selben Tag auch der Anschluß zum Packhof fertiggestellt war, konnte es nur folgerichtig sein, auch eine Nord-Süd-Verbindung für Wittenberge anzustreben. Die Initiative dazu ging drei Jahre zuvor von Magdeburg aus.

Bereits am 24. Juli 1843 hatte sich ein Planungskomitee zum Bau einer Eisenbahn von Genthin nach Havelberg gebildet. Havelberg plante, die Bahn bis zur Berlin-Hamburger Strecke mit Anschluß Glöwen weiterzuführen, desgleichen eine Verbindung über Genthin-Wittenberg-Riesa nach Dresden. Die Tatsache aber, daß Magdeburg bei allen diesen Plänen nicht berücksichtigt wurde, versetzte den Magdeburger Bürgermeister Franke in Unruhe. Er berief einen Ausschuß, der sich aus Stadtverordneten, den Ältesten der Kaufmannschaft sowie Schiffsfahrtsinteressenten zusammensetzte. Diese forderten eine Bahnlinie über Wolmirstedt, Stendal, Goldbeck, Osterburg, Seehausen nach Wittenberge. Franke leitete die Eingabe an den König, nach längeren Debatten erfolgte schließlich die Genehmigung zum Bau der Eisenbahn.

Bald darauf traten von kapitalistischen Profitgelüsten geleitete Konkurrenten auf den Plan. Franke wurden Angebote zum Bau anderer Verbindungen unterbreitet, wobei Zollfreiheit und Tarifermäßigungen angeboten wurden. Vertreter des Königreiches Hannover schlugen eine Linie über Uelzen mit Verbindung nach Bremen vor, die Halberstädter Bahn wünschte einen Umweg über Braunschweig. Doch Franke ließ sich nicht beeinflussen. Sein Plan wurde auch von Leipzig und den Altmarkstädten unterstützt, deren Ziel eine schnelle Verbindung mit Hamburg und seinem Welthafen war.

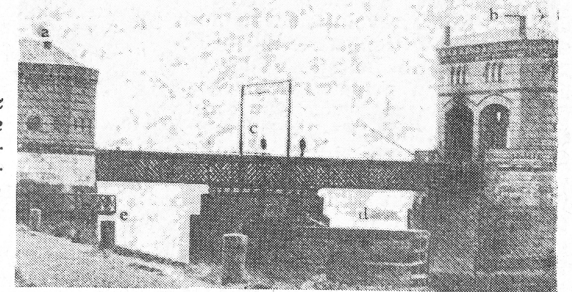
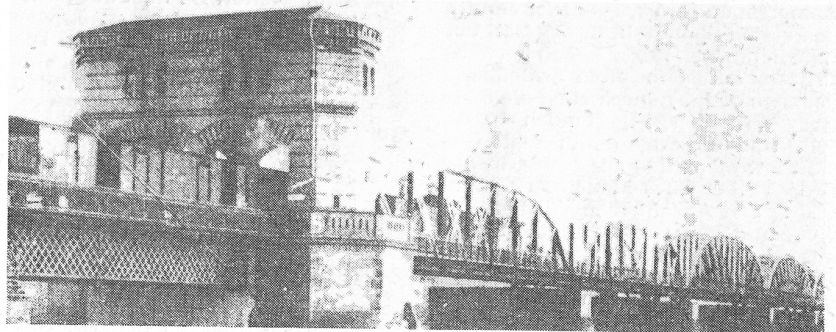
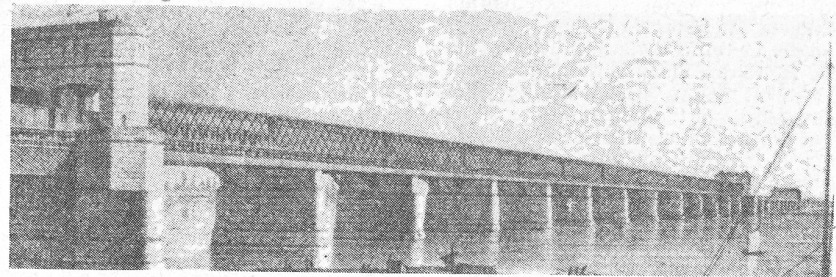
In seinem weiteren Verlauf geriet das Bauprojekt bald in die Hände von Börsenspekulanten, die zwar

schnell für die notwendigen Geldmittel sorgten und durch Anleihen und Zeichnungen fünf Millionen Taler bereitstellten, die damit aber auch ein Machtmittel in den Händen hielten, das der ersten Brücke bald darauf ihr Gepräge geben sollte.

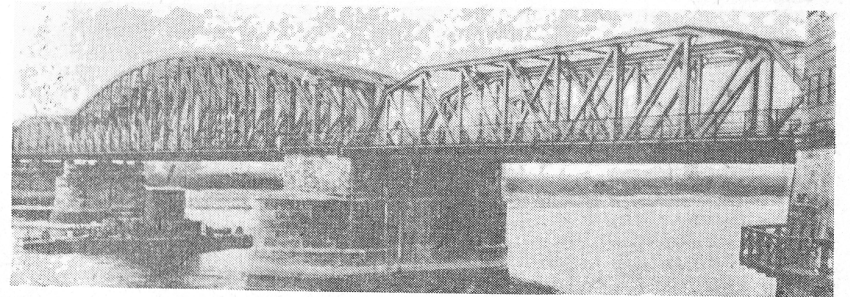
Die Genehmigung zum Bau der Eisenbahnlinie Magdeburg-Wittenberge durch königlichen Beschluß erfolgte am 29. September 1843. Keine vier Wochen später, am 23. Oktober 1843, wurde auf einer entscheidenden Sitzung in Wittenberge der Bau der Elbebrücke beschlossen. Bis zum Baubeginn sollte aber noch einige Zeit vergehen, denn dem Vorhaben stellten sich sofort Einwände der Elbeanwohner in den Weg. Düstere Prophezeiungen von Eisverstopungen und Deichbrüchen erregten die Gemüter. Die hannoversche Regierung verlangte sogar die Einstellung des Brückenbaus, weil dieser angeblich das Deichsystem der Garbe und Schnackenburg gefährde. Dieser Widerstand erhielt zweifelslos auch von Rachegeanken wegen der Ablehnung hannoverscher Streckenplätze zusätzlichen Auftrieb.

Die Wasserbausachverständigen Mettin und von Unruh widerlegten die Argumente der Panikmacher, verlangten aber durchgreifende Stromregulierungen unterhalb und oberhalb der Brücke. Hans Viktor von Unruh, ein sehr vielseitiger Techniker, ist zugleich der Erbauer der Eisenbahnlinie Magdeburg-Wittenberge und damit auch der Wittenberger Brücke.

Für deren Bau gab es zunächst drei Entwürfe. Sie sahen sämtlich massive Stropfpfeiler und einen stählernen Überbau vor. Der Eisenbahn- sowie der Fuhrwerks- und Fußgängerverkehr sollten miteinander gekoppelt werden. Nach dem zweiten Entwurf sollte eine Drehbrücke den seinerzeit noch zahlreichen Segelschiffen eine Durchfahrt ohne Umlegen der Masten ermöglichen. Im dritten Projekt tauchten Wünsche der „Landesverteidigung“ auf. Der Kriegsminister forderte bei der Brücke einen Turm



Der Überbau aus Holz (oben) wurde durch eine Stahlkonstruktion abgelöst, wobei die Drehbrücke (rechts im Detail) noch verblieb.



oder ein gemauertes Blockhaus als Schanze im Kriegsfall. Zugleich verlangte er eine Erdaufschüttung bis zur Höhe des Eisenbahndammes, um „dasselbst“ im Bedarfsfall eine Kampflinie aufbauen zu können. Für die 147 000 Taler Mehrkosten lehnte das Kriegsministerium freilich den Zuschuß auch nur eines einzigen Groschens ab.

Nachdem mit Genehmigung des dritten Entwurfs die letzte Hürde genommen war, konnte die Wucht der Dampfkränne am 7. Juni 1847 endlich den ersten Spundfahl in das Bett der Elbe hämmern. Reges Leben herrschte jetzt auf dem alten Schloßberg, dort, wo der Sage nach einst die erste Burg Wittenberge gestanden haben soll. Und die Sage nahm reale Gestalt an: man stieß auf festes, in der Erde verborgenes Mauerwerk, fand eine große Anzahl menschlicher Gerippe und machte viele andere Funde aus grauer Vorzeit. So schlug ein Bauwerk, das sich hier über die Elbe spannen sollte, zugleich eine Brücke in ferne Vergangenheit.

Im Gefolge der Revolution von 1848 und der Konterrevolution war auch der Bau der Wittenberger Elbebrücke von Krisen begleitet. Aus der Abhängigkeit von privaten Geldgebern und Spekulanten erwuchsen ernste Schwierigkeiten. Die Position des Geldmarktes war unsicher geworden, was einer Anzahl Geldgebern Vorwand war, ihren Zahlungsverpflichtungen nicht mehr nachzukommen. Ob Brücke oder nicht, nur erhoffte Profite zählten. An der Brücke mußte gespart werden. Dazu wurden verschieden Maßregeln getroffen. Eine davon hieß Lohnkürzungen. Zum anderen kam ein vierter Entwurf für die Brücke zustande:

Die vorgesehene Eisenkonstruktion wurde durch einen Überbau aus Holz ersetzt, was die Bauzeit verkürzte und die Kosten um 500 000 Taler verringerte. Es entstanden jetzt fünf Brückenbögen über die Stepenitz, eine Drehbrücke mit zwei Öffnungen, zwölf Öffnungen für die Flutbrücke auf der Altmarkseite und 14 Öffnun-

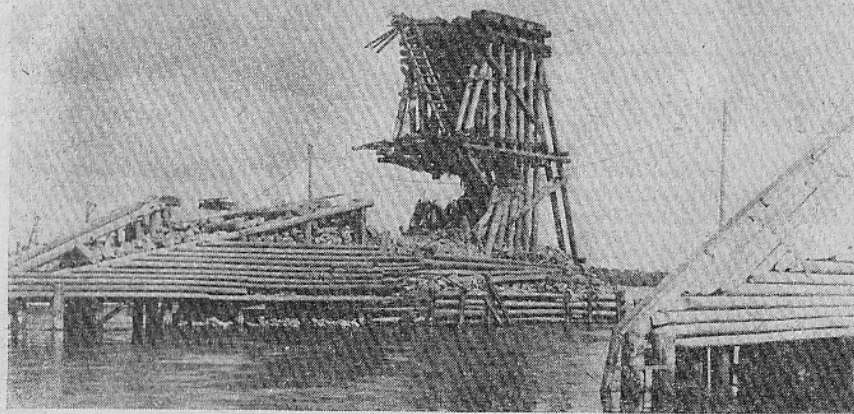
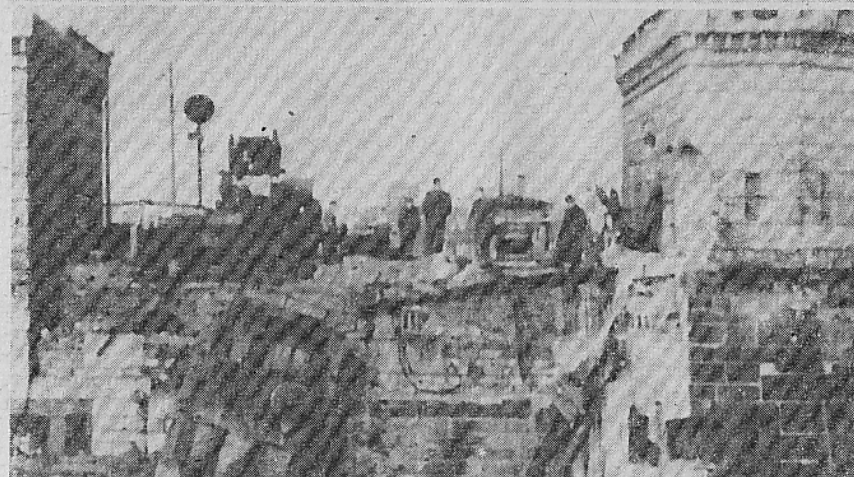
Bild oben: Die von den Faschisten gesprengte Brücke. Mitte: Panzer stürzen den Brückenkopf hinab. Unten: Dieses Bild bot sich, nachdem die von sowjetischen Pionieren errichtete Behelfsbrücke teilweise von den Eismassen fortgerissen wurde.

gen der eigentlichen Hauptbrücke. Schwierigkeiten gab es beim Bau der fünf Strompfeiler. Da man auf leichten, schwimmenden Sand stieß, war eine teure Pfahlgründung nötig. Die Spundwände wurden 30 Fuß tief eingerammt und mit einer stabilen Steinaufschüttung umgeben. Danach wurde der Innenraum leergepumpt, die Pfähle in den Grund getrieben und darauf die Pfeiler gemauert.

Nach von Unruh waren am Brückenbau etwa 1800 Menschen beschäftigt, dazu kam noch eine große Anzahl Arbeiter am Deich bis Hinzdorf. Allein für 14 Tage war eine Lohnsumme bis zu 23 000 Talern nötig. Die Brücke selbst kostete 1 180 744 Taler, mit Nebenkosten 1 581 840 Taler. Das verwendete Material: 5 700 Kubikfuß Granitsteine, 136 000 Kubikfuß Sandsteine, 5,45 Millionen Ziegelsteine, 24 732 Tonnen Kalk, 2 000 Spitzpfähle.

Am 23. Oktober 1850 entstand das Fundament des letzten Pfeilers, am 25. Mai 1851 nagelten Zimmerleute am Gerüst zum Bau der Holzkonstruktion, am 21. Oktober 1851 rollte die erste Lokomotive über die Brücke. Ein neues Wahrzeichen Wittenberges spannte sich über die Elbe.

Die Holzbrücke versah ihren Dienst bis 1885, danach trat eine erste Stahlkonstruktion an ihre Stelle, bei der die Tordurchfahrt sowie die Drehbrücke noch verblieben. Später erfolgte eine weitere Rekonstruktion. Tordurchfahrt und Drehbrücke wurden entfernt, zugunsten der Schifffahrt wurde ein Joch in doppelter Länge errichtet. Der Strompfeiler unter dem langen Joch wurde abgerissen, die dabei gewonnenen Sand-



steinblöcke sowie die Ziegelsteine des torartigen Aufbaus fanden beim Bau von Wohnhäusern in der Lenzener und der damaligen Hohenzollernstraße (heute Ernst-Thälmann-Straße) Verwendung.

Ihre schwärzeste Stunde erlebte die Brücke drei Wochen vor Ende des zweiten Weltkrieges. Als am 12. April 1945 amerikanische Truppen das Wit-

~~~~~  
**Was würden Sie sagen, liebe Leser, wenn Sie mit Ihrem „Trabant“ oder „Wartburg“ über die neue Straßenbrücke fahren wollten, und an einem Schlagbaum würden Ihnen zwei Mark für die Brückenpassage abverlangt? Ein seltsamer Gedanke, aber noch vor 60 Jahren mußte folgendes Brückengeld entrichtet werden:**

|                       |              |
|-----------------------|--------------|
| Fußgänger Erwachsene  | 10 Pfennig   |
| Kinder                | 5 Pfennig    |
| <b>Fuhrwerke:</b>     |              |
| Jedes Zugtier beladen | 80 Pfennig   |
| unbeladen             | 60 Pfennig   |
| Handwagen, -karren    | 10 Pfennig   |
| Kraftwagen            | 2 Reichsmark |
| Krafträder            | 30 Pfennig   |
| Fahrräder             | 5 Pfennig    |
| Jedes Stück Großvieh  | 60 Pfennig   |
| Jedes Stück Kleinvieh | 20 Pfennig   |

~~~~~  
 tenberge gegenüber liegende Ufer der Elbe erreichten, befahl Major Rauterberg, Kampfkommandant der zur Festung erklärten Stadt, die Sprengung des Wittenberger Wahrzeichens. So jagten Pioniere gegen 19.30 Uhr dieses Tages den vorderen Strompfeiler in die Luft, das erste und das zweite Joch sanken ins Strombett der Elbe.

Als am 2. Mai, einen Tag vor der Befreiung der Stadt, eine Kolonne von Tiger-Panzern – vor den sowjetischen Truppen fliehend – am Nähma-

schinenwerk vorbei zur Brücke raselte, da war die Fahrt vor deren Trümmern beendet. Nicht beendet war der Wahnsinn. Die Panzerfahrer ließen die Kolosse weiterrollen und am Rand des zerstörten Brückenkopfes hinunter auf das Stein- und Stahlgewirr stürzen, das spätere Räumen und den Neuaufbau zusätzlich erschwerend.

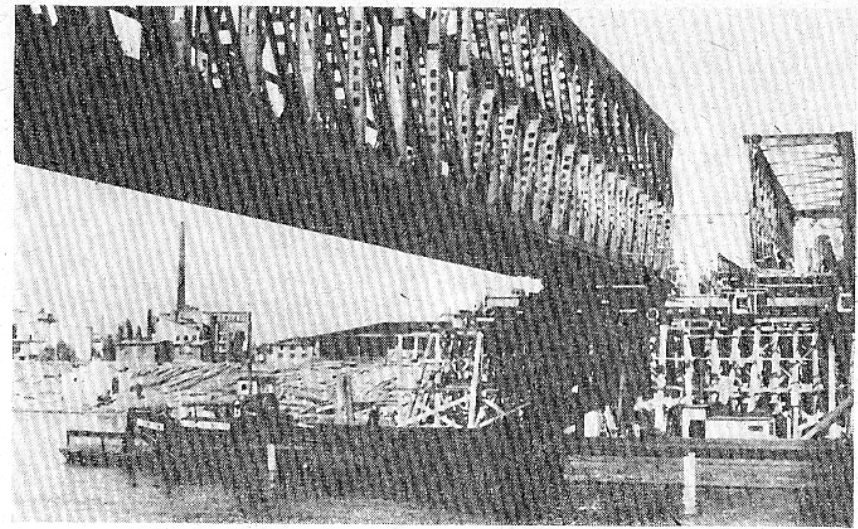
Als erstes errichteten sowjetische Pioniere eine Behelfsbrücke aus Holz. Der Winter 1945/46 zeigte sich anfangs mild, später aber folgte starker Frost, die Elbe fror zu. Als im März Tauwetter einsetzte, als vom Oberlauf des Stromes Treibeis hinabdrängte, baute sich – durch die im Flußbett liegenden Trümmer begünstigt – vor der Brücke eine Eisbarriere auf, die zusehens wuchs. Sowjetische Pioniere gingen daran, dem drohenden Wall durch Spredungen zu Leibe zu rücken – das gelang zwar, aber die in Bewegung geratenen Eismassen rissen einen Teil der Holznotbrücke mit sich fort.

Dann begann der Neuaufbau. Der erste Stahlbrückenzug wurde fertiggestellt, vom 3. August 1946 an war die Brücke wieder eingleisig befahrbar. Das zweite Trägerteil wurde am 6. August 1947 eingefahren.

Seitdem sind vier Jahrzehnte vergangen. Täglich überqueren fast 150 Züge die einen Kilometer lange Brücke nach Nord und nach Süd, seit Jahren aber nur noch im Schrittempo. Unsere Brücke ist altersschwach geworden, eine neue entsteht, nur 40 Meter neben der alten.

Günter Wiesing

In weiteren Folgen werden wir über die Geburt der neuen Brücke sowie über die 1978 eingeweihte Straßenbrücke berichten.



Wiederaufbau nach der sinnlosen Zerstörung: Der zweite Trägerteil wurde am 6. August 1947 eingefahren.

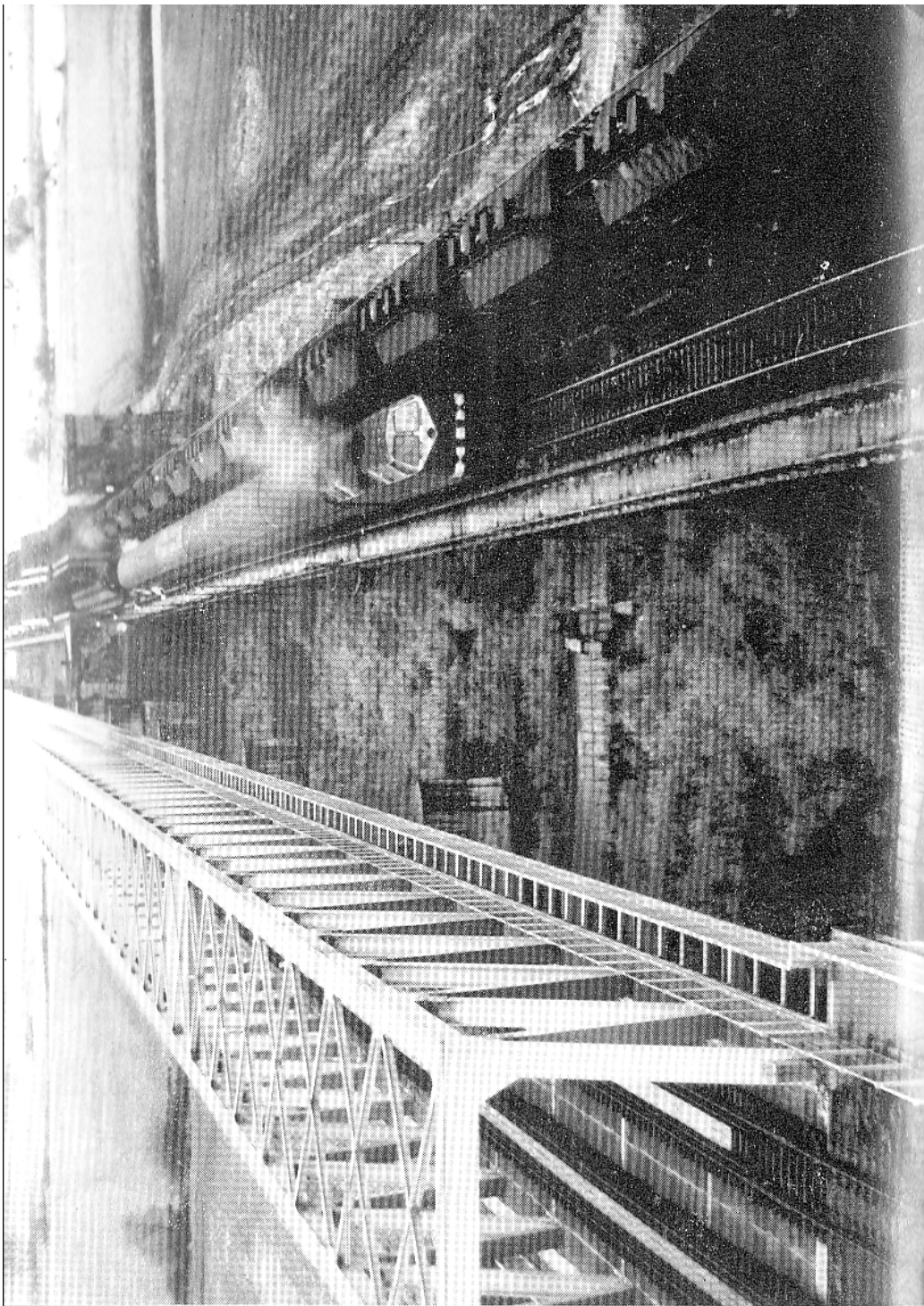
Originalfotos: Podiebrad (1) / Bielefeld (1), Reproduktionen: Podiebrad (7) / Wiesing (1)

Brückenmuseum?

In seinem Buch „Die Mühle vom Rothen Strumpf“ äußert der aus Perleberg stammende und jetzt in Schwerin lebende Schriftsteller Jürgen Borchert seine Gedanken über technische Denkmäler, u. a. über die Wittenberger Elbebrücke. Er schreibt: „Niemand wird ernsthaft verlangen, man möge die berühmte alte Elbebrücke in Wittenberge erhalten, obwohl sie nun wirklich ein technisches Denkmal allerersten Ranges ist, sogar ein ‚produzierendes‘, solange noch Züge, wenn auch im Schrittempo, darüberrollen. Wenn die neue Brücke danebensteht, wird die alte sterben müssen. Mancher wird wehmütig, wenn er daran denkt. Unter welchen schwierigen Bedingungen ist sie vor über hundert Jahren zuerst in Holz, später in Stahlkonstruktion

von Hans Victor von Unruh errichtet worden! Wie viele Arbeiter haben ihren Schweiß in dieses gigantische Bauwerk investiert! Wie viele sind ein Jahrhundert hindurch über die Brücke zur Schicht in die Wittenberger Industriebetriebe gekommen: zu Fuß, mit dem Rad, auf der Schiene! Die Brücke gehörte einfach zum Leben der Wittenberger Arbeiter. Diese Bindungen zeigten sich besonders im Jahre 1945; die Sprengung eines Bogens durch die Nazis hat Arbeiterblut gekostet. Nun steht die gute Alte auf der Sterbeliste. Kann man nicht wenigstens eines der alten Brückenhäuser stehenlassen und vielleicht ein kleines Brückenmuseum daraus machen?“

Eine Anregung, über die es nachzudenken lohnt.



Im Abstand von
25 Metern nebenein-
ander: die alte und
die neue Brücke.

Foto: Kniestädt

Unsere Brücken über die Elbe (2)

Die Geburt der neuen Brücke

- Das Nadelöhr ist nun bald keines mehr
- Leipzig - Rostock durchgehend elektrifiziert

In einigen Wochen ist es nun so weit: Die Züge brauchen nicht mehr zaghaft zu schleichen, wenn sie bei Wittenberge die Elbe überqueren. Ohne abzubremsen, können sie mit voller Geschwindigkeit eine neue Brücke passieren – und diese ist für Tempo 120 ausgelegt. Ein Werk ist vollendet, das die Wittenberger von Anbeginn an mit Aufmerksamkeit verfolgt haben. Sie wurden Augenzeugen der Geburt der mit 1030 Metern längsten Eisenbahnbrücke unseres Landes, die sie ebenso in ihr Herz schließen werden, wie sie die alte Brücke geliebt haben. Im Schoß der alten Brücke ist die neue gewachsen und wird sie gebo-

ren. Als am 12. März dieses Jahres das diesseitige Ufer der Elbe erreicht und die Montage damit beendet wurde, war die Geburt in ihre Endphase getreten. Inzwischen ist auch die Fahrleitung montiert, hat die Brücke noch vier Deckanstriche erhalten. Nun werden die Geise verlegt, ehe die Züge im September von der alten auf die neue Brücke wechseln können – zunächst noch von Dieselloks gezogen, währenddessen die Fahrleitung reguliert wird. Dann aber tritt sie voll ins Leben, und als Tag der Geburt wird der 26. September 1987 in das standesamtliche Register eingetragen werden.

Das Alter fordert seinen Tribut

Der Respekt gebietet, daß wir zunächst der Mutter des neuen Erdenbürgers, der alten Brücke, unsere Reverenz erweisen und damit auch die Umstände darlegen, die die Geburt einer Tochter so zwingend notwendig machten. Es war nicht mehr zu übersehen, daß ihre Kräfte nachgelassen haben. Es ist schon so: Wie der Mensch, so altert auch Stahl. Die Brücke hat ihre Lebenserwartung erreicht, auch Operationen können sie nicht mehr jünger machen. Das Alter fordert seinen Tribut, um so mehr, als die Brücke – schon nicht mehr jung – im zweiten Weltkrieg doch arg gebeutelt worden ist. Nicht nur, daß zwei ihrer Bögen gesprengt

wurden. Auch den von der Sprengung verschont gebliebenen Teilen waren viele Wunden zugefügt worden, als die Front die Elbe erreicht hatte. Gewiß, die Schäden wurden ausgebessert, doch es blieben Folgen für das ganze Leben zurück. Zum anderen: Welche Lasten mußte die Brücke vor hundert Jahren, welche muß sie heute aushalten? Für Schwerlastzüge, wie sie heute üblich sind, war sie nicht konzipiert, und obendrein haben sich inzwischen die Verkehrsströme verändert. Verließen sie im früheren Deutschland vorrangig in West-Ost-Richtung, so verlaufen sie heute in unserer Republik in Nord-Süd-Richtung. Die Frachten,

die im Rostocker Hafen ent- oder beladen werden, kommen aus oder gehen in Richtung Süden, müssen zu einem gewichtigen Teil also auch über die Wittenberger Elbebrücke.

Die wachsenden Anforderungen unserer Volkswirtschaft führten so zu neuen Belastungen, die die alternde Brücke ertragen mußte, ohne ihnen auf die Dauer gewachsen zu sein. Um die Sicherheit zu gewährleisten, mußte sie weitestgehend entlastet werden, was eine Beschränkung der Belastung und der Geschwindigkeit bedeutete. Stufenweise wurde das Tempo gedrosselt, mit dem die Züge die Brücke überqueren durften: zunächst auf 50, dann auf 30 und seit Anfang der 70er Jahre gar auf zehn Stundenkilometer. Ein Radfahrer ist da schneller! Zwangsläufig wurde die Durchlaßfähigkeit der Brücke und damit der Strecke geringer – und da es zwischen Wittenberge und der Altmark keine andere Verbindung, keine Umleitungsmöglichkeit gibt, war ein Nadelöhr entstanden,

Montage mit höchster Präzision

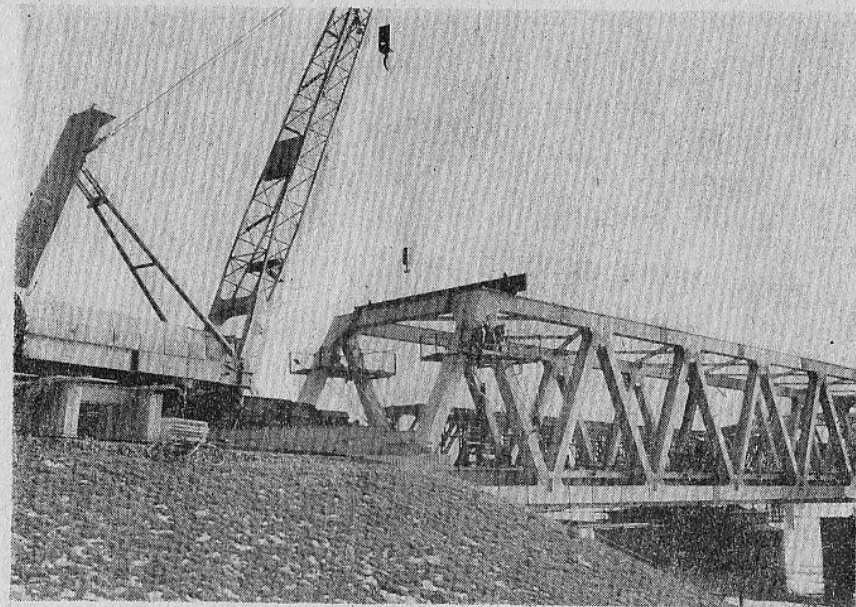
So beschloß das Präsidium des Ministerrates im Jahre 1978 den Neubau der Wittenberger Elbebrücke. Von Anfang an war ihre vollständige Nutzung mit dem Abschluß der Elektrifizierung auf dieser Strecke für 1987 konzipiert. Mitte 1980 zog der erste Wohnwagen auf die Baustelle, der Bau begann. Die Baustelleneinrichtung wurde auf der Altmarkseite angelegt, und zwar so, daß sie normalem Hochwasser gefeit war. Nachdem die Pfeiler gesetzt waren, begann 1983 die Montage des Stahlgerüsts. In Spitzenzeiten waren in einem Zyklus – gewechselt wurde in wöchentlichem Rhythmus – bis zu 150 Arbeiter vor Ort tätig. Eigens für sie wurde übrigens an der Schwimmhalle in Wittenberge ein Arbeiterwohnheim mit 190 Betten errichtet.

Die Arbeiten, vor allem im Strombereich, waren nicht einfach. So

das sich auch mit der Einrichtung einer zusätzlichen Blockstelle an der Nordseite der Brücke nicht beseitigen ließ. Zudem läßt die alte Brücke sich nicht elektrifizieren, weil ihre lichte Höhe nicht ausreicht.

Alles Gründe, die für einen Neubau sprachen. Überlegungen, die bestehende Brücke in der vorhandenen Trasse zu erneuern, die Überbauten einzeln auszuwechseln und dazu ein oder beide Gleise vollständig zu sperren, wurden sehr schnell ad acta gelegt, weil das zu einem Chaos geführt hätte. Im übrigen war eine neue Brücke auch für die Schifffahrt von Interesse. Zum Beispiel hatten die auf der Elbewerft in Roßlau gebauten Schiffe bei der Durchfahrthöhe von 4,97 Metern so manchenmal ihre Schwierigkeiten, die Brücke zu passieren. Bei der neuen beträgt sie sechs Meter, so daß auch bei höchstem schiffbaren Wasserstand die Schiffe ungehindert hindurch können.

mußte für das Einbringen der Pfeiler eine ganze Flotte von Binnenschiffen eingesetzt werden. Um ein ungehindertes Durchfahren zu ermöglichen, wurde die Durchfahrtsöffnung für die Schifffahrt zeitweise verlegt. Harte Bedingungen hatten auch die Montagearbeiter zu meistern, wenn sie bei Wind und Wetter, bei 15 Grad Frost ebenso wie bei sengender Hitze die bis zu neun Tonnen schweren Montageteile aneinandfügten, und das mit höchster Präzision. Wo gibt es das schon, daß im Bauwesen mit einer Genauigkeit von einem Zehntel Millimeter gearbeitet wird! Nicht immer konnte man dem Wetter trotzen. Insgesamt aber waren die Brückenbauer von Anbeginn an im wesentlichen plangleich. Die Natur ist ihnen dabei entgegengekommen, es gab keine durch die natürlichen Bedingungen der Elbe verursachten Komplikationen.



Das war am 12. März dieses Jahres: Das diesseitige Elbufer ist erreicht, die Brücke ist im Rohbau fertig.

Foto: Bielefeld

Montiert wurde die Brücke im freien Vorbau. Das heißt: Einzelteile von rund neun Meter Länge, in Dessau industriell vorgefertigt und in Magdeburg vorkonserviert, wurden von einem Vorbaukran, der auf dem Obergurt läuft, Stück für Stück eingeschoben. Bei der Konstruktion handelt es sich um ein ständerloses Strebenfachwerk, bei dem senkrechte Stützen, wie sie zum Beispiel bei der alten Brücke vorhanden sind, fehlen. Projektiert vom Entwurfs- und Vermessungsbetrieb der Deutschen Reichsbahn, ist eine solche Brücke vom Prinzip her schon in Magdeburg errichtet worden. Brauchte man dort für die Montage eines Neun-Meter-Teiles noch zwölf Tage, so hier nur sechs bis sieben.

Die Brücke ruht auf 13 Pfeilern und zwei Widerlagern. Auch die Stahlkonstruktion ihrer Vorgängerin ist auf 13 Pfeilern gegründet. Doch während jene auch 13 Überbauten hat,

sind es bei der neuen nur drei: eine Strombrücke sowie auf der Altmarkseite zwei Flutbrücken. Insgesamt wurden 8200 Tonnen Stahl und rund 12000 Kubikmeter Beton verbaut. 450 000 Kubikmeter Erdstoff waren nötig, und 88 000 Quadratmeter Fläche sind mit Korrosionsschutz versehen worden.

Eine große Arbeit wurde geleistet, vor der wir nur den Hut ziehen können. Wer sind nun die Geburtshelfer des stolzen Werkes? Das sind zunächst einmal das Autobahnkombinat, Betrieb Brückenbau Dresden, zuständig für den Massivbau, und der Stahlbau Dessau, ein Reichsbahnbetrieb, der für die Werkstattfertigung und Montage verantwortlich zeichnete. Die Anstricharbeiten wurden vom VEB Korrosionsschutz Eisleben ausgeführt, die Erd- und Gleisbauarbeiten vom Ingenieurbetrieb Dresden und vom Gleisbaubetrieb Magdeburg, gleichfalls zwei

Betrieben der Deutschen Reichsbahn. Doch darüber hinaus haben unter der Federführung einer Komplexbauleitung noch viele andere Anteil am Gelingen. Einige seien hier genannt: Bau- und Montagekombinat Stralsund, VEB Tief- und Wasserbau Berlin, VEB Wasserstraßenbau Magdeburg, Wasserstraßenbetrieb und -unterhaltung Wittenberge, VEB

Elektroanlagenbau Perleberg, VEB Kraftverkehr Wittenberge, Kreisbaubetrieb Perleberg, PGH „Herosan“ Wittenberge, PGH „Drei Schilde“ Osterburg sowie eine Reihe reichsbahntypischer Betriebe. Für den Erdbau wurden übrigens zwei Kiesgruben erschlossen: in Drüsedau für die Altmarkseite und Gollmer Berg für die Wittenberger Seite.

Pate stand die Elektrifizierung

Spricht man über die Elbebrücke, muß man auch über die Elektrifizierung reden, denn sie stand beim Brückenbau Pate. Beide Vorhaben waren von Anfang an aufeinander abgestimmt, verliefen synchron zueinander. War die Strecke vom Süden her bis Geestgottberg schon seit geraumer Zeit an das elektrische Netz angeschlossen, so bildet der Abschnitt von Schwerin bis Wittenberge die letzte Etappe. Der Schlußpunkt wird mit der Übergabe der Elbebrücke gesetzt, erst sie macht dieses Werk vollkommen. Erst wenn es hier kein Nadelöhr mehr gibt, wenn die Züge sich nicht mehr über die Brücke schleichen müssen, kommen die Vorteile der Elektrifizierung voll zur Geltung.

Es ist vor allem ein ökonomischer Nutzen. Ungeahnte Mengen Treibstoff werden gespart, während der Stromverbrauch des Streckennetzes nur ein Prozent des Gesamtverbrauchs der Republik ausmacht. Die Reisezeiten verkürzen sich, da Elektroloks schneller anfahren, was einen höheren Zugumlauf und damit eine Transportsteigerung zur Folge hat. Zudem können Elektroloks vom Süden bis zum Norden durchfahren, ohne tanken zu müssen. Nicht zu vergessen: Der elektrische Betrieb ist wesentlich umweltfreundlicher.

Doch welch gewaltige Arbeit verbirgt sich dahinter! So ist etwa alle 50 Kilometer ein Umformwerk nötig, das den Strom aus dem öffentlichen Netz in Bahnenergie umformt; auch

in Wittenberge ist ein solches Werk entstanden. Dann mußte das Streckenprofil freigemacht werden, das heißt, beiderseits des Bahndamms mußte alles beseitigt werden, was den elektrischen Leitungen ins Gehege kommen könnte. Eijnige die Gleise überquerende Brücken mußten entfernt und neu errichtet werden; an jeder Brücke waren Schutzmaßnahmen erforderlich. Dann mußte jeder Mast gegründet werden. Vieles ließe sich noch aufzählen.

Die Masten wie auch die Bahnenergieleitung wurden mit Hubschraubern eingeflogen. Die Wittenberger konnten es Anfang dieses Jahres beobachten, wie schnell der Hubschrauber seine Kreise zog. Bei gutem Wetter und guter Sicht schaffte er 40 Masten an einem Tag. Im Bereich des Bahnhofes Wittenberge wurden insgesamt 280 Masten gesetzt, deren Fundamente jeweils bis zu 50 Kubikmeter Beton verschlangen.

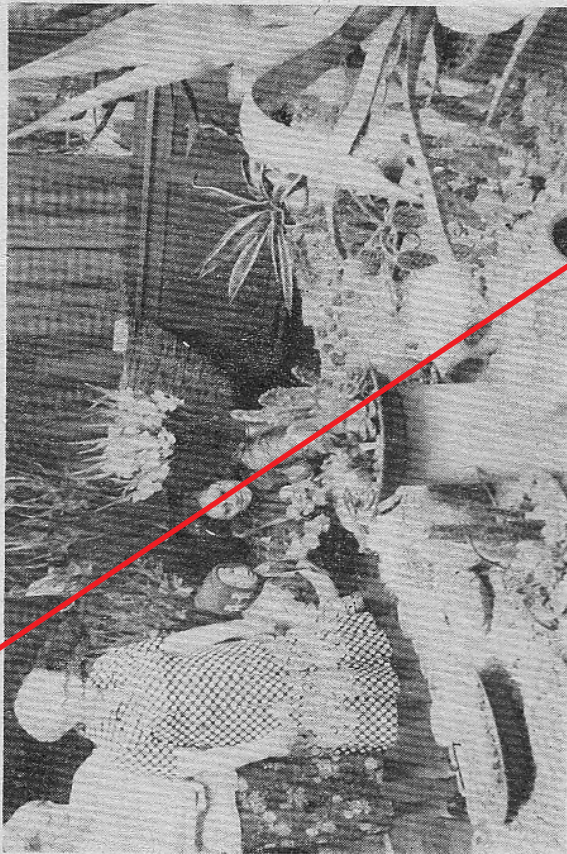
Wenn am 26. September die neue Brücke offiziell in Betrieb genommen wird, wenn dann auch die Strecke Leipzig-Rostock in ihrer ganzen Länge elektrisch befahren werden kann, beginnt ein neues Kapitel. Die Deutsche Reichsbahn kann sich neuen Anforderungen stellen, Ansprüche, denen nun auch die Elbebrücke gewachsen sein wird. Künftig wird sie von über 200 Zügen täglich passiert werden können. Und während wir uns wieder daran gewöhnen, daß die Züge hier nicht mehr bummeln, beginnt die Demontage der alten Brücke.

Dr. Kurt Rose

DIE AKTUELLE REPORTAGE

Nicht nur Rosen aus der Prignitz

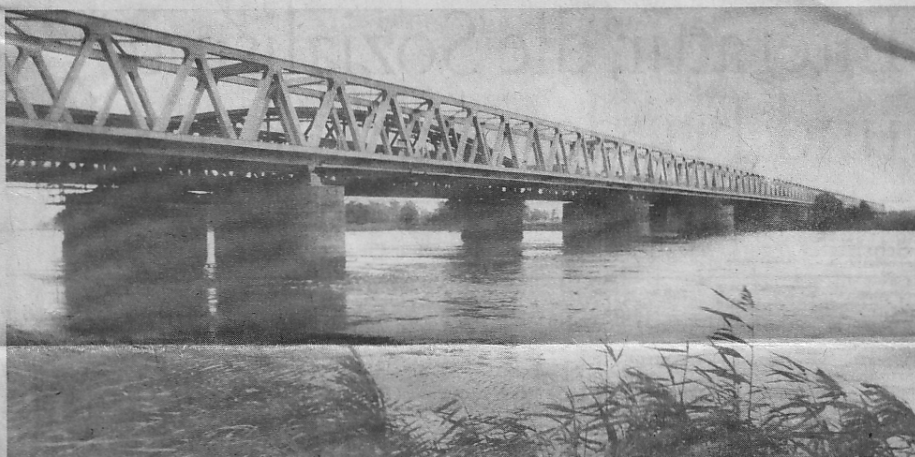
Die GPG in der Wahrenberger Straße / Mit der Pille mehr Tomaten / Neue Gewächshäuser



Über 3000 Besucher zählte im vergangenen Jahr die wunderschöne Blumenschau im Wittenberger Kulturhaus anläßlich des 25jährigen Bestehens der GPG „Prignitzrose“.
Foto: Kühn

Kennen Sie die Prignitzrose? Nein, jetzt muß ich die Rosenfreunde unter Ihnen enttäuschen. Es ist keine Neuzüchtung der sogenannten Königin der Blumen. Die Prignitzrose, das ist der Name der Wittenberger gärtnerischen Produktionsgenossenschaft, die im vergangenen Jahr ihr 25jähriges Bestehen feiern konnte.

Feierliche Übergabe heute bei Wittenberge



Mit der neuen Elbebrücke ist der elektrische Zugbetrieb durchgängig.

Foto: SVZ/Karbaum

Längste Eisenbahnbrücke der DDR ist vollendet

Majestätisch thront sie auf beiden Ufern der Elbe — die neue Eisenbahnbrücke bei Wittenberge. So, als wüßte sie genau, daß sie ihre Vorgängerin wenige Meter daneben allemal aussticht. Mit zwei Gleisen verbindet jetzt die Neue unseren und den Bezirk Magdeburg, mehr noch, den Norden und Süden der DDR.

Am heutigen Sonnabend wird dieser imposante Stahlkoloss noch erhabener wirken, wenn sich Einwohner aus Wittenberge und dem gegenüberliegenden Kreis Osterburg, Eisenbahner, Bauarbeiter und Gäste darauf versammeln: Denn die mit 1030 Metern längste Eisenbahnbrücke unserer Republik wird heute feierlich für den elektrischen Zugbetrieb freigegeben. Kein Umspannen der Loks mehr, von Rostock — Warnemünde über Bützow, Schwerin, Ludwigslust und Wittenberge bis nach Leipzig, Bad Schandau oder Erfurt können die Züge durchgehend mit Elektrotraction fahren, also effektiver und umweltfreundlicher.

Als die alte Elbebrücke immer mehr unter der Last ihrer Jahre stöhnte, aber zugleich die Anforderungen an die Nord-Süd-Magistrale wuchsen, wurden mehrere Varianten diskutiert. Eine bedeutete, die bestehende Brücke in der vorhandenen Trasse zu erneuern. Doch das wäre mit weiteren Einschränkungen verbunden gewesen. Die jetzige Lösung wurde als günstigste angesehen.

Bis zum heutigen stolzen Bauwerk, das aus zwei Flutbrücken und einer Strombrücke besteht, floß allerdings viel Elbewasser vorbei und mancher Tropfen Schweiß. Der neue Eisenbahndamm und die Fläche für die Baustelleneinrichtung nahmen über 450 000 Kubikmeter Erdstoff auf. Wie kann man das vorstellbar machen? Vielleicht so: Ein W 50 faßt drei Kubikmeter...

Diesem umfangreichen Erdbau folgte die Gründung der Pfeiler, die heute stark wie Felsen aus dem Wasser ragen. Mehrere Betriebe arbeiteten dabei eng zusammen: der Brückenbau Dresden aus dem Autobahnkombinat sowie für die Wasserbauarbeiten im Strom der Magdeburger Wasserstraßenbetrieb und der VEB Wasserstraßenbetrieb und -unterhaltung Magdeburg, Betriebsteil Wittenberge. Umfangreiche Technik war im Einsatz, selbst eine Flotte der Binnenschiffahrt. Für die Bauarbeiten mußte die Durchfahrtöffnung für die Schifffahrt verlegt werden.

Gerade die Arbeiten im Strombereich erwiesen sich als sehr kompliziert. Das fließende Gewässer zeigte seine Kraft. Um so stolzer erhebt sich das vollbrachte Werk. Zwei Widerlager, acht Pfeiler im Flutbereich, drei im Strombereich und zwei verbindende Gruppen-

1030 Meter zwischen den Bezirken Schwerin und Magdeburg Durchgehender elektrischer Zugbetrieb von der Küste bis in den Süden wird damit freigegeben

Eine Chronik

von der alten bis zur neuen Brücke

25. Oktober 1851: Die Magdeburg-Wittenberger-Eisenbahngesellschaft schließt mit der Inbetriebnahme einer eingleisigen Brücke über die Elbe den Schienenstrang von Magdeburg nach Wittenberge und erreicht so den Anschluß an die Berlin-Hamburger-Eisenbahn.

1871: Die Brücke wird umgebaut.

1906: Der zweigleisige Betrieb wird aufgenommen.

Oktober 1945: Die kurz vor Ende des zweiten Weltkrieges zum Teil erheblich zerstörte Brücke ist im B-Strang über einen Holzbehelf wieder befahrbar.

Sommer 1947: Wie zuvor im A-Strang wird auch im B-Strang eine Stahlbehelfsbrücke eingebaut. Dieser Brückenweg bleibt bis 1950 dem Straßenverkehr vorbehalten, bevor es bis zur Fertigstellung der Straßenbrücke 1978 zu einer kombinierten Nutzung von Eisenbahn und Straßenfahrzeugen kommt.

12. Dezember 1978: Ausgehend vom IX. Parteitag der SED beschließt der Ministerrat der DDR den Bau der neuen Eisenbahnbrücke.

26. Oktober 1982: Grundsteinlegung

12. März 1987: Mit dem Einheben des Endportals wird die Rohbaumontage abgeschlossen.

6. September 1987: Es fährt der letzte Zug über die alte Brücke und der erste über die neue (mit Diesellok).

26. September 1987: Der erste Zug mit E-Lok überquert die Brücke, die damit feierlich übergeben wird.

pfeiler wurden gebaut. Die Durchfahrhöhe auf dieser internationalen Schifffahrtslinie beträgt nun sechs Meter statt 4,97 m, womit auch bei höherem Wasserstand im Frühjahr Schiffe die Brücke gefahrlos passieren können.

Die Stahlkonstruktion, eine ständerlose, zweigleisige Fachwerkstruktur wurde im Frei-

vorbau montiert. Das heißt, der auf den Obergurten der Konstruktion laufende Vorbaukran montierte die vorgefertigten neun Meter langen und vorkonservierten Einzelelemente, indem er Stück für Stück die Teile einhob. Die gesamte Stahlkonstruktion wurde verzinkt, mit einem Grund- und fünf Deckanstrichen geschützt, damit die Neue lange jung bleibt.

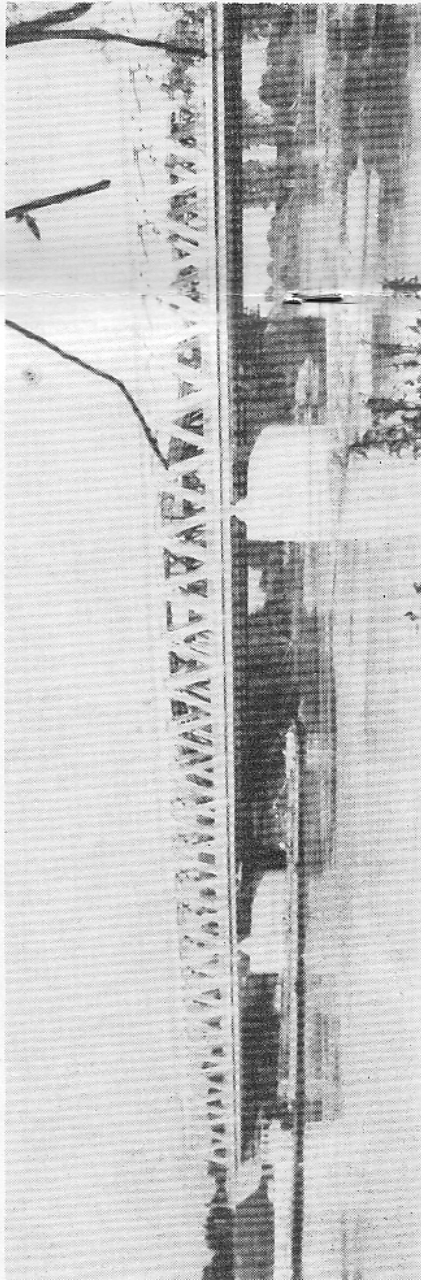
Bei allem Respekt vor dem Alter, der Reisende freut sich vor allem über die größeren Geschwindigkeiten. Waren aus Sicherheitsgründen bislang nur noch gemächliche 10 km/h möglich, so läßt sich die Elbe künftig bis zu zwölfmal schneller überqueren. Diese Zeitsparung und die durch die wegfallenden Lokwechsel werden allerdings durch notwendige Geschwindigkeitsbegrenzungen auf anderen Abschnitten weitgehend aufgehoben. Dennoch machte es sich erforderlich, die Fahrplanblätter 730 und 770 (Rostock — Leipzig) komplett zu überarbeiten. Die neuen sollen jetzt an den Fahrkartenschaltern erhältlich sein.

An die Zeit, da man als Kraftfahrer zuweilen viel Geduld an der Elbebrücke brauchte, weil die Züge Vorrang hatten, denkt kaum noch jemand. Ein solcher Parallelverkehr von Eisenbahn und Straße wäre hier nicht mehr vorstellbar. Die neue Brücke können täglich bis zu 200 Züge in jede Richtung befahren (vorher 48). Das ist ebenso wie die größere Tragfähigkeit (von 20 auf 25 Tonnen Achslast) von volkswirtschaftlichem Gewicht, beispielsweise bei der Erhöhung der Umschlagkapazität in den Seehäfen Rostock und Wismar.

Die Übergabe der neuen Elbebrücke ist nicht nur Höhepunkt bei der Streckenelektrifizierung im Reichsbahndirektionsbezirk Schwerin, sondern zugleich der Abschluß der ersten Etappe. Insgesamt 387 Kilometer mißt die elektrifizierte Strecke; mit allen Nebenanlagen sind 820 Kilometer Gleis unter Fahrleitungsdraht. Der erste fertiggestellte Abschnitt übrigens war der zwischen Rostock und Waren am 18. Mai 1985. Nicht einmal ein Jahr später gab es grünes Licht für die erste E-Lok zwischen Schwaan und Bad Kleinen, womit der 1000. Kilometer Eisenbahnstrecke der DDR seit dem X. Parteitag unmittelbar vor dem XI. Parteitag elektrifiziert war. Ende Mai dieses Jahres schließlich zog diese Form des wissenschaftlich-technischen Fortschritts in Schwerin ein.

Doch kehren wir noch einmal nach Wittenberge zurück. Die alte Elbebrücke wird abgetragen, um im Winter einen gefahrlosen Eisabgang zu sichern. Der Neuen kann das nur recht sein, denn sie wird sich dann noch majestätischer über den Strom spannen.

Rüdiger Rump

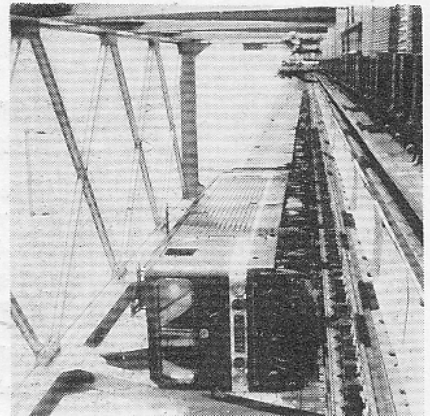
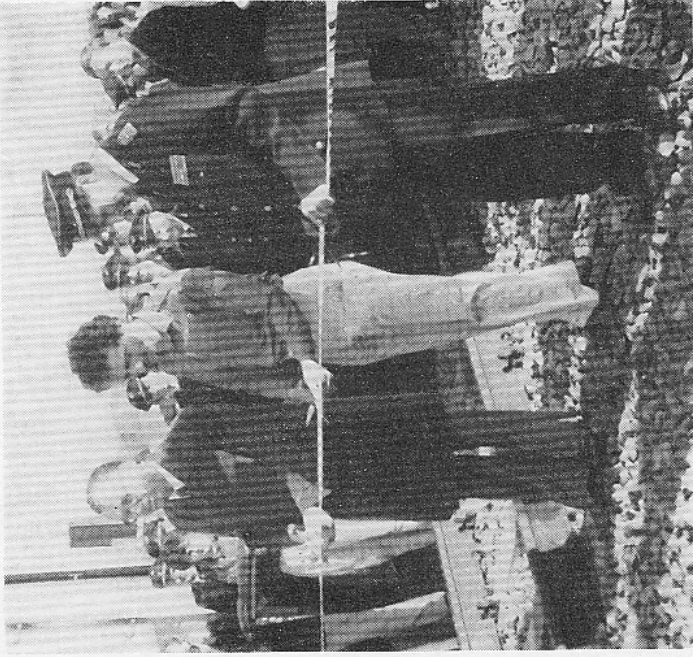


**Eisenbahnbrücke über die Elbe
bei Wittenberge**
Inbetriebnahme und Aufnahme des durchgehenden
elektrischen Zugbetriebes Rostock - Leipzig
am 26. 09. 1987
Auftraggeber: DR, Reichsbahnverwaltung
Hauptprojektant: DR, Reichsbahnverwaltung
und Baubetriebe; DR, Reichsbahnverwaltung
VGB, Automobilabteilung, Bereich Brückenbau
VGB, Verkehrsinschutz, Elbe/Don

Die neue Brücke

Ein wichtiges Datum in der Geschichte Wittenberges war der 26. September 1987. Mit dem Durchschneiden des weißen Bandes wurde die neue Elbebrücke in Betrieb genommen. Fotografische Impressionen von diesem Ereignis sollen diese Bilder vermitteln. – Die Serie „Unsere Brücken über die Elbe“ setzen wir im nächsten Heft fort. Dann stellen wir die Straßenbrücke vor, die in diesem Jahr zehn Jahre alt ist.

Fotos (6): Gerd Bielefeld



Der erste Fahrplan

Vor 140 Jahren auf der Strecke Berlin-Hamburg

Repro: Autor

Seit am 6. Juli 1845 durch preußische Kabinettsorder amtlich entschieden war, daß der in Aussicht genommene und schon begonnene Bau der Eisenbahnstrecke von Berlin nach Hamburg über Wittenberge geführt werden soll, erfolgte schließlich schon am 15. Oktober 1846 die Eröffnung des Eisenbahnverkehrs auf dieser Strecke, zunächst zwischen Berlin und Boizenburg. An diesem Tage verließ auch der erste Personenzug Wittenberge auf der noch eingleisigen Strecke. Vor nunmehr 140 Jahren, am 15. Januar 1848, wurde der erste „Fahrplan für die regelmäßigen Dampfwagenzüge auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn“ in Kraft gesetzt.

Täglich fuhren auf der Gesamtstrecke in beiden Richtungen je ein Personenzug (er benötigte für die Strecke acht Stunden), ein Personen-Zwischenzug (der in Wittenberge eine

längere Pause mit Übernachtung vorsah), ein Güterzug (für ihn waren 13 3/4 Stunden Fahrzeit ausgewiesen) und schließlich noch dreimal wöchentlich ein „Extra-Güterzug“. Interessant sind die Zeitangaben im Fahrplan; es gab nur Angaben in 1/4-Stunden-Teilung! Einer Pünktlichkeit auf die Minute genau fühlte man sich offenbar noch nicht gewachsen.

Ab 1848/49 wurde streckenweise ein zweites Gleis gebaut. Im Jahre 1883 wurde auf dem Wittenberger Bahnhof erstmalig ein amtliches „Norddeutsches Kursbuch der Eisenbahn“ verkauft. Jetzt war auch die gesamte Strecke zwischen Berlin und Hamburg zweigleisig ausgebaut. Mit dem 1. Juli 1884 wurde der Eisenbahnbetrieb durch den Staat übernommen, und der erste D-Zug rollte am 1. Mai 1892 durch Wittenberge.

Heinz Muchow

34

Kleinstadtbahnhof um vier

Am Bahnhof um vier gähnt die Eingangstür. Im Schwellenbett dösen die Schienen.

In der Halle liegt verdrossen der Geruch von Malzkaffee und kaltem Rauch. Schalterfenster sind verschlossen, jede Auskunft auch.

Auf dem Bahnsteig um vier wartet bartstopplig der Morgen, hat Zeit genug bis zum ersten Anschlußzug.

29

Neue Elbbrücken
Berlin - Nach mehrjähriger Bauzeit wird die neue Eisenbahn-Elbbrücke (1 000 Meter lang) bei Wittenberge („DDR“) fertiggestellt.

„BILD“
vom
H. J. (!)
1987