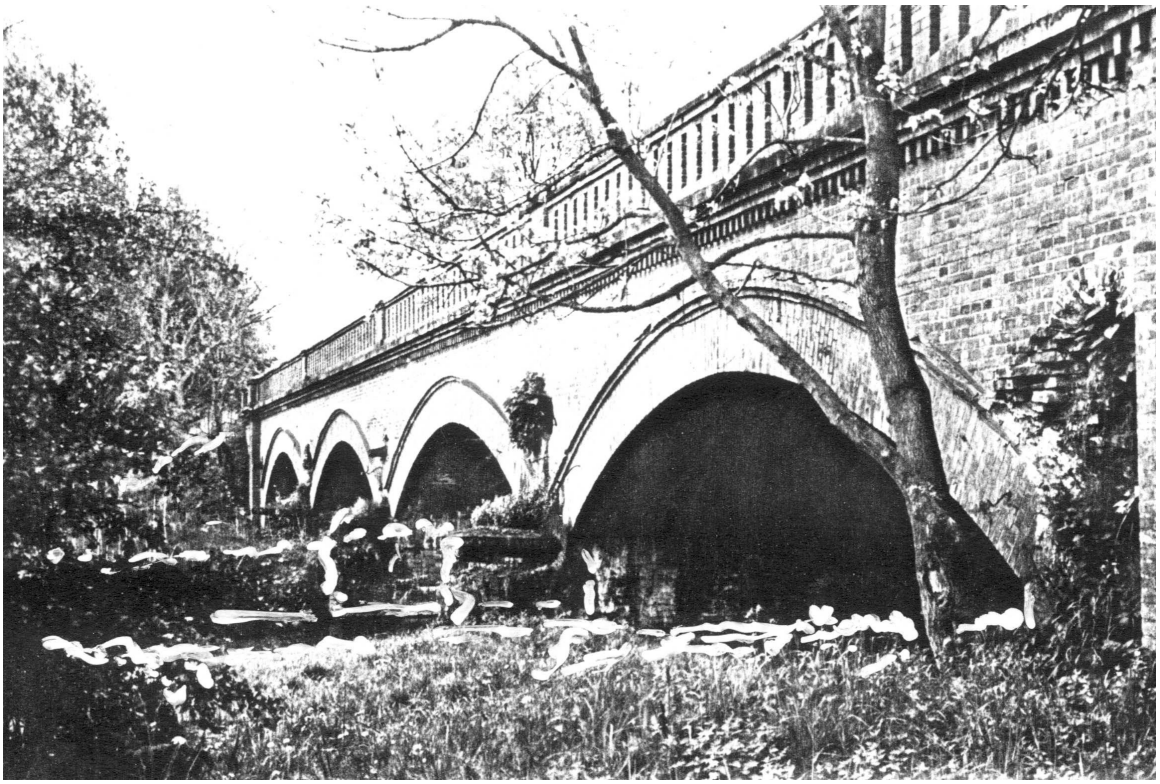
Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg

Wanderung Nr. XXV 29. Mai 1999

Wittenberge - Lenzen



Die Eisenbahnbrücke über die Löcknitz bei Lanz ist ein Musterbeispiel schlichter klassizistischer Ziegelbauweise.

Brandenburgische Exkursionen

Verkehrsgeschichtliche Blätter

Inhalt

Vorwort 3

Zur Geschichte der „Alten Bahndämme“ ……. 4
Bahnanschluß für Lenzen und Dömitz ……. 5
Konzessioniert, gebaut und eröffnet ……. 6
Mehr Güter als Reisende ……. 8
Von der Reichsbahn betrieben ……. 9
Veränderte Bedingungen ……. 10
Das Ende nach einem bescheidenen Neuanfang 11
Bemühungen um eine Schmalspurbahn ……. 13
Im Westen an Bedeutung verloren ……. 14

Notizen am Bahndamm ……... 15

Notizen am Wege ……. 18
Der Wendenschatz von Gadow 19
Vom Hopfenanbau in Lanz 20
Die „Brezeltante“ von Lenzen 23
Die Sage von der „Judenklemme“ 25

Die Wanderstrecken am 29. Mai 1999 ……... 27

Wanderung Nr. XXV am 29. Mai 1999
Wittenberge – Lenzen

Veranstalter und Ausrichter:
Wandersport-Verband Berlin e. V. / Wandersportverein Rotation, Berlin
Verkehrsgeschichtliche Blätter e. V., Berlin / Brandenburgische Exkursionen, Berlin

Geführte Wanderungen mit Wanderleitern der Ausrichter.

Liebe Eisenbahn- und Wanderfreunde!

Bis Lanz waren wir schon einmal gekommen, vor 11 Jahren, auf der sonntäglichen „Anschlußfahrt“ an unsere große Runde durch die Prignitz auf den Bahndämmen von „Pollo“. Am Ende der Welt stand für uns damals die imposante Ziegelbrücke über die Löcknitz, und Lenzen lag schon fast hinter dem Horizont. Und Eldenburg? Daß dies alles auch noch Brandenburg sei, wollte so manche(r) schon gar nicht glauben.

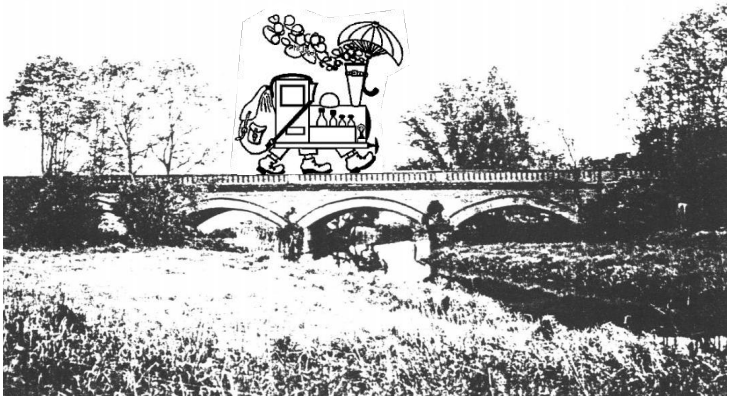
Noch immer liegt dieser nordwestliche Zipfel brandenburgischen Landes, Grenzland seit Jahrhunderten, ein wenig abseits der großen Touristenströme. Und schon lange rollt kein Zug mehr auf unserem diesjährigen Bahndamm. Sehen wir uns bei beschaulichem Schieneneratzverkehr zu Fuß beiderseits der Strecke um, lassen wir die Ruhe der großräumigen Landschaft auf uns einwirken, „erfahren“ wir Wissenswertes und Sagenhaftes am Rande der brandenburgischen Elbtalaue.

„Fahrt frei“ und „Gut Fuß“ wünschen Ihnen

Roland Ebert

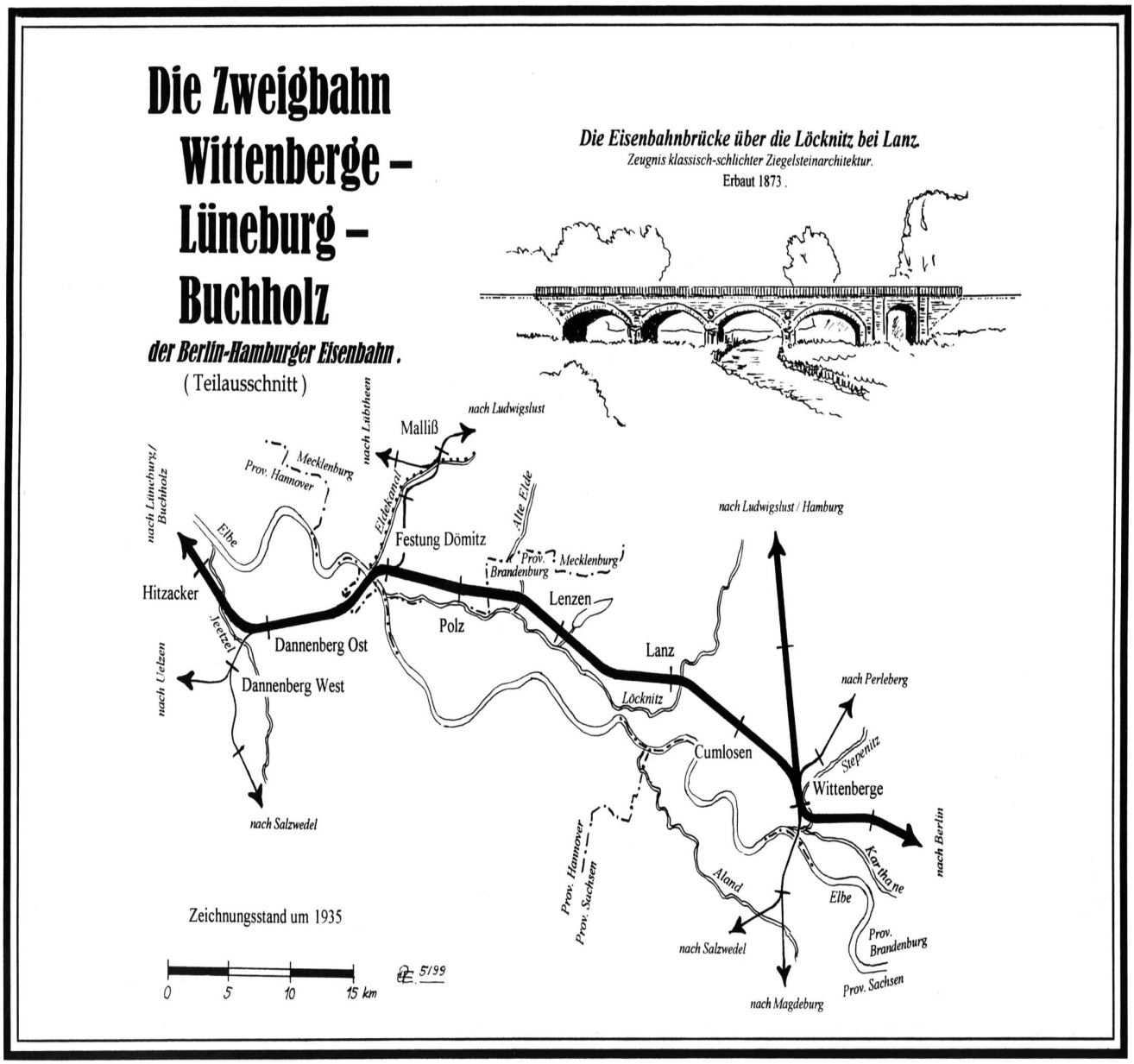
Dr. Wolfgang Pagel

Dr. Hans-Joachim Pohl



Zur Geschichte der „Alten Bahndämme“

Die ersten konkreten Planungen für eine Fernbahn von Berlin nach Hamburg entstanden Ende dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts und berücksichtigten unter anderem den Raum Wittenberge, Lenzen und Dömitz. Zur Diskussion stand die Trassenführung als Tal- und Uferlinie nördlich von Wittenberge über Weisen und Motrich sowie südlich von Lenzen. Ende 1844 entschied sich die zwischenzeitlich gegründete Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft (BHE) jedoch endgültig für den Bau der Teilstrecke Wittenberge – Ludwigslust – Hagenow – Boizenburg – Bergedorf. Zwischen Berlin und Boizenburg nahm die BHE ihren öffentlichen Betrieb am 15. Dezember 1846 auf. Damit erhielt das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin seinen ersten Eisenbahnanschluß überhaupt. Ab 15. Dezember 1846 rollten die Züge über Boizenburg hinaus bis nach Bergedorf, wo direkter Anschluß an die fortan von der BHE mitbetriebene, aber bereits am 16. Mai 1842 eröffnete Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn bestand.



Bahnanschluß für Lenzen und Dömitz

In den folgenden Jahren forderten mehrere Bahninteressenten in der preußischen Kleinstadt Lenzen und in der mecklenburgischen Hafen- und Festungsstadt Dömitz bei ihren Regierungen mit Nachdruck einen Bahnanschluß. Ohne die Weiterführung der Strecke in Richtung Westen, der wiederum eine teure Elbbrücke erforderte, war jedoch kein rentabler Eisenbahnbetrieb zu erwarten, und der Bau von Lokalbahnen bildete in Deutschland bis Ende der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts eine große Ausnahme und basierte lediglich auf der Grundlage örtlicher Polizeigenehmigungen.

Nachdem aber die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (MHE) am 12. Juni 1867 die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke Stendal – Salzwedel – Uelzen erhalten hatte, befürchtete die BHE vor allem in Richtung Bremen empfindliche Transporteinbußen. Bereits ein Jahr später nahm die BHE unter Federführung ihres rührigen Betriebsdirektors Friedrich Neuhaus (1797–1876) Verhandlungen über den Bau einer Ost-West-Linie von Wittenberge über Geestgottberg, Politz und Gartow nach Dannenberg auf. Allerdings war mit einer solchen Streckenführung die im BHE-Vorstand mit Stimmrecht vertretene Regierung Mecklenburg-Schwerins nicht einverstanden, da man hier an einer Teilerschließung des südwestlichen Landeszipfels interessiert war.

Schließlich forderte der Lenzener Magistrat im November 1868 nicht nur einen direkten Anschluß an die projektierte Linie, sondern auch die Elbbrücke in unmittelbarer Nähe der Stadt. Dagegen drängte Mecklenburg-Schwerin auf eine Elbüberquerung bei Dömitz, ohne den Bahnanschluß für Lenzen in Frage zu stellen.

Rückenwind bekamen die Mecklenburger aus Dannenberg. Der Magistrat dieser zur 1866 gebildeten preußischen Provinz Hannover gehörenden Stadt ließ ein umfangreiches Gutachten zum Bau der Ost-West-Linie erarbeiten. Daraus ging hervor, daß die kürzeste Verbindung von Wittenberge über Lenzen und Dömitz (Elbübergang) nach Dannenberg hergestellt werden könnte. Für den Bodenerwerb hatte man 280 500 Reichstaler, für die Erdarbeiten 935 000 Reichstaler und für den Bau der Elbbrücke bei Dömitz 614 000 Reichstaler veranschlagt. Die Kosten für den gesamten Bahnbau schätzten Experten auf 6,1 Mill. Reichstaler (ein Reichstaler entsprach ab 1871 drei Goldmark des Deutschen Reichs). Aus dem Gutachten ging ferner hervor, daß eine Elbbrücke bei Lenzen den Bahnbau aufgrund der dort sehr ungünstigen Terrainverhältnisse enorm verteuern würde.

BHE-Betriebsdirektor Neuhaus hielt das Dannenberger Gutachten für zutreffend und überzeugte seinen Aufsichtsrat und Vorstand von der Zweckmäßigkeit dieser Variante, die zugleich die mecklenburgischen Wünsche berücksichtigte. Um einen direkten Verkehr von Berlin in Richtung Bremen aufnehmen zu können, wurde die BHE- Strecke von Dannenberg weiter bis nach Buchholz projektiert, einer Station an der damals ebenfalls geplanten und am 1. Juni 1874 eröffneten Strecke Bremen – Hamburg der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft (KME).

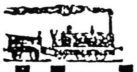
Das Empfangsgebäude der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Wittenberge, errichtet im klassizistischen Stil nach Plänen von Friedrich Neuhaus.

Konzessioniert, gebaut und eröffnet

Am 24. November 1869 beschloß die Generalversammlung im Empfangsgebäude des Bahnhofs Ludwigslust den Bau der Strecke Wittenberge – Buchholz über Lenzen, Dömitz, Dannenberg und Lüneburg. Noch am gleichen Tage wurde ein gleichlautender Konzessionsantrag an den preußischen König Friedrich Wilhelm IV. nach Berlin gesandt, in dem auch um den Bau einer Strecke Buchholz – Harburg gebeten wurde. Dieses Vorhaben legte die BHE jedoch kurz danach wieder zu den Akten, da für eine solche Linie durch die im Bau befindliche Strecke Bremen – Buchholz – Hamburg kein Bedarf bestand und man sich im Interesse eines starken Verkehrsaufkommens keinen Konkurrenzkampf mit der KME durch eine Parallelstrecke erlauben wollte.

Nachdem die MHE ihren Betrieb auf der Strecke Stendal – Salzwedel – Uelzen eröffnet hatte, nahm die BHE den Bahnbau beschleunigt in Angriff. Die preußische Konzession für die Linie Wittenberge – Buchholz lag am 16. Juni 1870 vor. Die mecklenburgische Genehmigung für den Abschnitt von der preußisch-mecklenburgischen Staatsgrenze zwischen Eldenburg und Polz hinter der Alten Elde bis Dömitz wurde am 2. Juli 1870 erteilt. Obwohl sich die Gemeinden auch zwischen Wittenberge und Dömitz verpflichtet hatten, den für die Bahn erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, gab es einige Bauern, die ihr Land für das neue Verkehrsmittel nicht hergeben wollten. Für diese Fällen wurde von der BHE das von den Staaten Preußen und Mecklenburg-Schwerin erlassene Enteigungsrecht angewendet. Für die betreffenden Geländestreifen zahlte man den bisherigen Eigentümern dennoch Entschädigungen.

Bekanntmachung.



Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn.

Am 31. d. M. werden wir die Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn in ihrer ganzen Länge dem öffentlichen Verkehre übergeben und Personen und Güter ꝛc. nach folgendem Fahrplan befördern:

A. Richtung Wittenberge-Buchholz.

Anschlüsse in Wittenberge.

von Berlin	8 U. — M. Mrg.	3 U. 30 M. Nchm.	—
von Hamburg	7 U. 50 M. „	3 U. — M. „	—
von Rostock	6 U. 25 M. „	11 U. 15 M. Mrg.	—
von Schwerin	9 U. 13 M. „	3 U. 45 M. Nchm.	—
	Personenzug № 46.	Personenzug № 47.	Gemischter Zug № 49.
	I. II. III. u. IV. Cl.	I. II. und III. Cl.	I. II. III. u. IV. Cl.
	Nachmittags	Abends	Morgens
Abfahrt von Wittenberge	12 U. 15 Mt.	6 U. 40 Mt.	5 U. 55 Mt.
„ „ Lanz	12 U. 39 Mt.	6 U. 58 Mt.	6 U. 19 Mt.
„ „ Lenzen	12 U. 58 Mt.	7 U. 12 Mt.	6 U. 38 Mt.
„ „ Dömitz	1 U. 26 Mt.	7 U. 33 Mt.	7 U. 6 Mt.
„ „ Dannenberg	1 U. 54 Mt.	7 U. 55 Mt.	7 U. 34 Mt.
„ „ Hitzacker	2 U. 9 Mt.	8 U. 6 Mt.	7 U. 49 Mt.
„ „ Göhrde	2 U. 32 Mt.	8 U. 24 Mt.	8 U. 12 Mt.
„ „ Dahlenburg	2 U. 48 Mt.	8 U. 40 Mt.	8 U. 28 Mt.
„ „ Bastorf	3 U. 7 Mt.	8 U. 57 Mt.	8 U. 47 Mt.
Ankunft in Lüneburg	3 U. 23 Mt.	9 U. 14 Mt.	9 U. 3 Mt.
von Lüneburg	4 U. 35 Mt.	—	11 U. 26 M. Mrg.
in Hamburg	6 U. 30 Mt.	—	12 U. 40 M. Nchm.
von Lüneburg	—	—	11 U. 29 M. Mrg.
in Lübeck	—	—	3 U. 20 M. Nchm.
Abfahrt von Lüneburg	3 U. 38 Mt.	9 U. 29 Mt.	—
„ „ Mechtersen	3 U. 55 Mt.	9 U. 46 Mt.	—
„ „ Wulssen	4 U. 17 Mt.	10 U. 8 Mt.	—
„ „ Marxen	4 U. 35 Mt.	10 U. 27 Mt.	—
Ankunft in Buchholz	4 U. 50 Mt.	10 U. 43 Mt.	—

Anschlüsse in Buchholz.

	Nachmittags	Abends
von Buchholz	5 U. 10 M.	11 U. 12 M.
in Bremen	7 U. 30 M. Abds.	12 U. 55 M. Mrg.
in Osnabrück	10 U. 45 M. „	3 U. 15 M. „
in Köln	—	8 U. — M. „

B. Richtung Buchholz-Wittenberge.

Anschlüsse in Buchholz.

von Köln	8 U. — M. Abds.	—	—
„ Osnabrück	12 U. 40 Mt. Mrg.	6 U. 45 M. Mrg.	—
„ Bremen	3 U. 15 Mt. „	10 U. 45 M. „	—
in Buchholz	5 U. — Mt. „	1 U. 28 M. Nchm.	—
	Personenzug № 46.	Personenzug № 48.	Gemischter Zug № 50.
	I. II. III. u. IV. Cl.	I. II. und III. Cl.	I. II. III. u. IV. Cl.
	Morgens	Nachmittags	
Abfahrt von Buchholz	7 U. 40 Mt.	1 U. 55 Mt.	—
„ „ Marxen	7 U. 58 Mt.	2 U. 13 Mt.	—
„ „ Wulssen	8 U. 19 Mt.	2 U. 35 Mt.	—
„ „ Mechtersen	8 U. 39 Mt.	2 U. 55 Mt.	—
Ankunft in Lüneburg	8 U. 54 Mt.	3 U. 10 Mt.	—
von Hamburg	7 U. 6 Mt.	1 U. 35 Mt.	3 U. 40 M. Nchm.
in Lüneburg	8 U. 29 Mt.	2 U. 36 Mt.	5 U. 8 M. „
Abfahrt von Lüneburg	9 U. 4 Mt.	3 U. 25 Mt.	5 U. 25 M. „
„ „ Bastorf	9 U. 21 Mt.	3 U. 43 Mt.	5 U. 45 M. „
„ „ Dahlenburg	9 U. 39 Mt.	4 U. 2 Mt.	6 U. 7 M. Abds.
„ „ Göhrde	9 U. 54 Mt.	4 U. 18 Mt.	6 U. 24 M. „
„ „ Hitzacker	10 U. 12 Mt.	4 U. 37 Mt.	6 U. 50 M. „
„ „ Dannenberg	10 U. 25 Mt.	4 U. 50 Mt.	7 U. 10 M. „
„ „ Dömitz	10 U. 42 Mt.	5 U. 9 Mt.	7 U. 36 M. „
„ „ Lenzen	11 U. 3 Mt.	5 U. 31 Mt.	8 U. 5 M. „
„ „ Lanz	11 U. 14 Mt.	5 U. 43 Mt.	8 U. 21 M. „
Ankunft in Wittenberge	11 U. 30 Mt.	6 U. — Mt.	8 U. 43 M. „

Anschlüsse in Wittenberge.

		Abends
in Berlin	3 U. 20 Mt. Nchm.	9 U. 15 Mt.
in Schwerin	—	8 U. 10 Mt.
in Rostock	—	11 U. — Mt.
in Hamburg	7 U. 35 Mt. Abds.	9 U. 15 Mt.

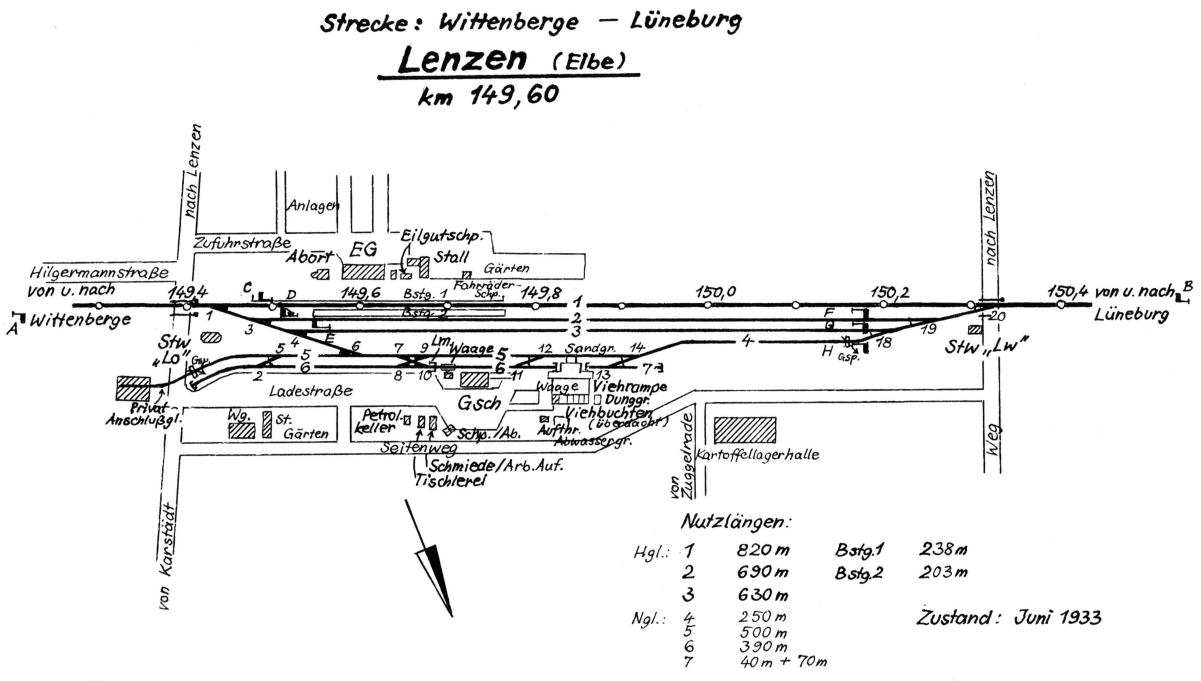
Bemerkung: Die vorstehend angegebenen Anschlüsse fremder Bahnen sind den zur Zeit vorliegenden Fahrplänen entnommen; für dieselben wird keine Gewähr geleistet. Die Personengeld- und Frachttarife sind auf unseren vorgenannten Stationen käuflich zu haben resp. dort einzusehen.

Berlin und Hamburg im December 1874.

Die Direction
der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Sämtliche Vermessungsarbeiten sowie die Projektierung der Gleisanlagen und der Hochbauten übernahm das dafür zuständige Büro der BHE in Berlin. Das größte Bauvorhaben im Bereich der Gesamtstrecke war die 1050 m lange Elbbrücke bei Dömitz. Der erste Spatenstich fand am 8. September 1870 statt. Unter Leitung von Friedrich Neuhaus errichtete die Firma Dörnen aus Dortmund das auf 20 Pfeilern ruhende Bauwerk. Zum Einbau gelangten außerdem eine zweiarmige Drehbrücke und ein auf Konsolen angebrachter öffentlicher Fußgängerweg. Charakteristisch für die Dömitzer Brücke waren zwei an beiden Enden des Bauwerks errichtete bastionsartige Türme, die von Feuerwachen genutzt und während des ersten Weltkriegs aus militäri- schen Gründen von Armeeangehörigen zusätzlich besetzt wurden. Die mit zwei Gleisen ausgestattete Brücke konnte im August 1873 fertiggestellt werden. Die Belastungsprobe folgte am 11. September 1873 mit zehn drei- bzw. vierfach gekuppelten Lokomotiven.

Die Erdarbeiten an der Strecke hatte die BHE bereits im Juli 1871 zwischen Polz und Schwarzen Graben aufgenommen. Die Arbeiter requirierte man teilweise aus einem Militärkommando, ein Zeichen dafür, daß man der Strecke von Anfang an strategische Bedeutung beimaß. Am 15. Dezember 1873 eröffnete die BHE den 55,89 km langen Abschnitt Wittenberge – Dömitz – Hitzacker für den offiziellen Reise- und Güterverkehr. Vom 31. Dezember 1874 an wurden die Streckenteile Hitzacker – Lüneburg (46,46 km) und Lüneburg – Buchholz (Han) (39,34 km) planmäßig betrieben.



Historischer Gleisplan des Bahnhofs Lenzen.

Mehr Güter als Reisende

Die nunmehr 141,69 km lange Linie wurde fortan als überwiegend eingleisige Hauptbahn, damals als Vollbahn bezeichnet, von der BHE als Eigentümerin betrieben und als „Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn" bezeichnet. Das Planum war beim Bahnbau für die Verlegung eines zweiten Streckengleises vorbereitet worden. Die zweigleisigen Abschnitte im Bereich der Dömitzer Brücke und zwischen Dannenberg und Hitzacker wurden jedoch bald wieder auf ein Gleis reduziert, da es auch hier den Anforderungen genügte. Anfänglich verkehrten auf der Gesamtstrecke täglich zwei durchgehende Personenzüge. Hinzu kam ebenfalls täglich ein sogenanntes gemischtes Zugpaar zwischen Wittenberge und Lüneburg, das auch zur Beförderung von Güterwagen diente. Ansonsten rollten zusätzlich reine Güterzüge auf Teilstrecken und einige Durchgangsgüterzüge.

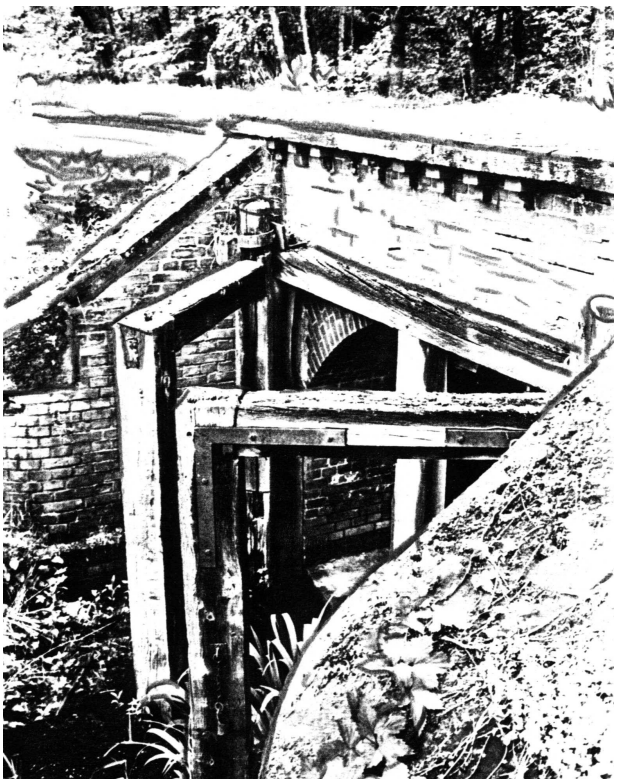
Die Verstaatlichung der MHE und KME im Jahre 1879 führte auf der Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn zu erheblichen Transporteinbußen im Güterverkehr, da die Preußischen Staatseisenbahnen auf den Strecken Hamburg – Bremen und Stendal – Salzwedel – Uelzen wesentlich günstigere Tarife einführten. Die vom preußischen Staat systematisch betriebene Übernahme der großen Privateisenbahn-Gesellschaften in eigene Regie betraf schließlich auch die BHE, die noch kurz vorher großzügige Pläne zur Erweiterung ihres Hauptbahnnetzes ausarbeiten ließ. So sollten die Linien Buchholz – Bremerhaven und Hagenow - Oldesloe gebaut werden. Die bereits aufgenommenen Verhandlungen über den Kauf der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft mußten abgebrochen werden. Am 1. Januar 1884 wurden die Strecken der BHE, einge-schlossen die Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn, von den Preußischen Staatseisenbahnen übernommen. Zuständig für den Betrieb war nun die Königliche Eisenbahn-Direktion (KED) Altona. Die juristische Existenz der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft endete per 1. April 1890 mit der Einlösung der letzten Emissionen.

Der Reiseverkehr auf der Strecke Wittenberge – Buchholz hielt sich stets in Grenzen und diente fast ausschließlich lokalen Bedürfnissen. Obwohl er sich auf die Relationen Wittenberge – Dömitz, Dömitz – Lüneburg und Lüneburg – Buchholz konzentrierte, verkehrten in den folgenden Jahrzehnten fast immer drei oder vier durchgehende Zugpaare auf der Gesamtstrecke. Lediglich zwischen Wittenberge und Dömitz fuhr an Werktagen zusätzlich ein Berufszugpaar. Einen Höhepunkt erreichte der Güterverkehr während des ersten Weltkriegs. Rund um die Uhr waren auf der Gesamtstrecke Militärgüterzüge unterwegs.

Von der Reichsbahn betrieben

Nach Übernahme der Länderbahnen durch die Reichsbahn zum 1. April 1920 nahm das Verkehrsaufkommen aufgrund der einsetzenden Inflation merklich ab. Das zusätzlich durch Reparationsabgaben an die Siegermächte des ersten Weltkriegs materiell und finanziell stark belastete Staatsbahnunternehmen bemühte sich in den folgenden Jahren, den Bahnbetrieb mit Hilfe durchgreifenden Rationalisierungsmaßnahmen wirtschaftlicher zu führen. Dazu gehörte nicht nur die Schließung unwirtschaftlicher Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte, sondern ebenso die Einstufung zahlreicher Hauptbahnen in Nebenbahnen. Dadurch konnte Personal eingespart werden, da bestimmte Betriebsstellen nicht mehr besetzt zu werden brauchten.

Etwa 1925 wandelte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft die Hauptbahn Wittenberge – Buchholz (Han) in eine Nebenstrecke um. Betrieblich getrennt wurden die Streckenabschnitte Wittenberge – Lüneburg und Lüneburg – Buchholz. Bis zu Beginn der dreißiger Jahre wurde aber die Gesamtstrecke mit dem sogenannten Reichsbahn-Oberbau ausgestattet, der den uneingeschränkten Einsatz aller Lokomotiv-Baureihen ermöglichte. Im Zusammenhang mit dem teilweisen Ausbau des Wittenberger Güterbahnhofs entstand für die Lüneburger Strecke ein gesondertes Zuführungsgleis. Weitere Ausbaupläne, zu denen eine Verbindungskurve in Wittenberge Richtung Ludwigslust gehörte, konnten nicht mehr verwirklicht werden.



Sieltor im auch dem Hochwasserschutz dienenden Bahndamm zwischen Wittenberge und Lenzen.

Nah- und Durchgangsgüterzüge verkehrten zwischen Wittenberge und Lüneburg. Einige Reisezugleistungen übernahmen Ende der 20er Akkumulatorentriebwagen der Bauart Wittfeld. Vor den Zügen kamen bis 1945 in den Bahnbetriebswerken Wittenberge und Lüneburg stationierte Lokomotiven der Baureihen 38, 50, 52, 56, 57, 58, 64, 78 und 91 zum Einsatz.

Für Aufsehen sorgten in den dreißiger Jahren die im Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Wittenberge instand gesetzten Schnelltriebwagen und sonstigen Verbrennungstriebwagen modernster Bauart. Vielfach nutzte die RAW-Abnahmeinspektion die nur schwach ausgelastete Teilstrecke Wittenberge – Dömitz für Probe-fahrten mit den aufgearbeiteten Triebwagen. Aufgrund der Hauptbahnparameter bot dieser Abschnitt ideale Bedingungen für derartige Testläufe. So dürfte es nicht ausgeschlossen sein, daß durch den Bahnhof Lenzen auch einmal der legendäre „Fliegende Hamburger" rollte.

Veränderte Bedingungen

Während des zweiten Weltkrieges gewann die Strecke als West-Ost-Verbindung erneut strategische Bedeutung für den Durchgangsgüterverkehr. Hinzu kamen vorrang für Militärurlauber bestimmte Schnellzüge zwischen Rostock bzw. Warnemünde und Uelzen, die allerdings über Ludwigslust, Dömitz und Lüneburg verkehrten. Um den steigenden Betriebsanforderungen gerecht zu werden, wurden noch 1944 die Blockstelle Bentschen sowie ein Verbindungsgleis zwischen dem Wittenberger Ortsteil Lindenberg und Weisen an der 1941 verstaatlichten Wittenberge-Perleberger Eisenbahn errichtet. Damit brauchten Züge auf der Ost-West-Relation nicht mehr den Knotenbahnhof Wittenberge berühren. Nach Bombenangriffen auf den Wittenberger Nordbahnhof am 22. Februar 1945 konnte dieser Betrieb ohne nennenswerte Einschränkungen weitergeführt werden.

Nur wenige Wochen später kam der durchgehende Verkehr zwischen Wittenberge und Lüneburg dann aber doch zum Erliegen. Bei einem Luftangriff am 20. April 1945 durch anglo-amerikanischer Bomber, der am gleichen Tage gezielt auch Bahnanlagen im Großraum Berlin beschädigte, wurde die Dömitzer Brücke stark zerstört. Ein Wiederaufbau kam nach Kriegsende durch die sich abzeichnende deutsche Teilung nicht mehr zustande.

100 a Wittenberge—Lüneburg Alle Züge 2. 3. Klasse

23.42	...	...	5.55	...	...	...	10.24	...	:15.36	:18.35		ab **Berlin** Lehrter Bf 100 an	...	9.50	...	:12.30	...	vS:19.11 19.51	...	:21.20	...	...
w 270	222	260	224	E 272	262		226	E 268	228	230	km	Zug Nr *RBD Hamburg* Zug Nr	w 263	221	265	223	E 267	225	269	227	E 271	229
w4.46	5.40		8.59	Ⓐ		...	13.15		17.14	21.05	0,0	ab **Wittenberge** an	w6.31	7.30	Nach Neubran-	10.31	Uelzen-	15.55	Uelzen-	18.29	Ⓐ Uelzen -	vS22.34
4.54	5.49	Von Parchim	9.07	Ludwigs-	Neu-branden-	...	13.23	Rostock-	17.22	21.14	7,6	Cumlosen	6.23	7.22		10.22		15.47		18.20		22.25
5.01	5.56		9.14			...	13.30		17.29	21.21	13,8	Lanz	6.15	7.15		10.15		15.40		18.13		22.17
5.11	6.07		9.24			...	13.40		17.39	21.32	23,0	Lenzen (Elbe)	6.06	7.05		10.05		15.30		18.04		22.07
5.20	6.16		9.33			...	13.49		17.50	21.41	31,9	Polz	5.53	6.56		9.55		15.18		17.51		21.57
w5.27	6.23	7.39	9.41	**10.43**	11.58	...	13.56	**16.07**	17.57	21.48	38,2	an **Festung Dömitz** ab	w5.46	6.49	9.27	9.48	**12.54**	15.10	16.08	17.43	**19.56**	vS21.50
...	6.25	7.42	9.46	**10.43**	12.21	...	13.57	**16.08**	18.00	22.00	38,2	ab **Festung Dömitz** an	...	6.46	9.26	9.45	**12.53**	15.06	15.51	17.40	**19.55**	21.45
...	6.35	7.52	9.56	**10.53**	12.33	...	14.07	**16.19**	18.11	22.10	49,1	an **Dannenberg** Ost ab	...	6.36	9.15	9.34	**12.41**	14.56	15.39	17.30	**19.43**	21.33
...	6.37	...	9.58	**10.54**	12.45	...	14.08	**16.20**	18.13	S22.15	49,1	ab **Dannenberg** Ost an	...	6.32	denburg	9.33	**12.40**	14.54	15.35	17.20	**19.42**	21.31
...	6.45	...	10.06	lust - Uelzen	burg–Uelzen	...	14.16	Uelzen	18.21	22.23	55,9	Hitzacker	...	6.25		9.26	Rostock	14.47	Waren	17.13	Ludwigslust	21.24
...	6.55	...	10.16			...	14.26		18.31	22.35	65,5	Leitstade	...	6.15		9.16		14.38		17.03		21.14
...	7.00	...	10.22			...	14.32		18.37	22.41	69,7	Göhrde	...	6.09		9.10		14.32		16.57		21.07
...	7.10	...	10.32			...	14.42		18.47	22.52	79,4	Dahlenburg	...	5.59		9.00		14.17		16.47		20.57
...	7.17	...	10.40			...	14.49		18.54	23.00	85,2	Bavendorf	...	5.51	...	8.52		14.09		16.38		20.49
...	7.23	...	10.46			...	14.56		19.00	23.07	90,3	Vastorf	...	5.44	...	8.45		14.02		16.32		20.42
...	7.31	...	10.54			...	15.03		19.08	23.15	97,1	Wendisch Evern	...	5.36	...	8.37		13.54		16.24		20.33
...	7.37	...	11.01			...	15.10		19.14	S23.22	102,4	an **Lüneburg** ab	...	5.29	...	8.30		13.47		16.17		20.25
	9.04	...	12.23	...	...	...	16.32	...	20.44	0.53		an **Hamburg** Hbf 104c, 186 ab	...	...	...	:7.15	...	11.55	...	:14.26 w14.35	...	18.59

Ⓐ 25. V.—1. VI. und 1. VII.—27. VIII.

Sommerfahrplan 1939.

Das Ende nach einem bescheidenen Neuanfang

Dömitz wurde damit zum Endbahnhof der Reststrecke aus Richtung Wittenberge – Lenzen und der 1889 und 1890 von der Großherzoglichen Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn (MFFE) als Sekundärbahn eröffneten Strecke über Malliß nach Ludwigslust mit dem Abzweig Malliß – Lübtheen. Für die in der Sowjetischen Besatzungszone verbliebenen Strecken der Reichsbahndirektion (RBD) Hamburg (bis 1939 als RBD Altona bezeichnet) wurde auf Befehl der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) zum 18. Juli 1945 die RBD Wittenberge gebildet. Doch bevor diese Behörde einigermaßen funktionierte, wurde sie gemäß dem Befehl 75 der SMAD ab 1. Oktober 1945 wieder aufgelöst. Die von Wittenberge aus verwalteten Strecken ordnete man der RBD Schwerin bzw. der neu geschaffenen RBD Magdeburg zu.

Bahnhof Lanz heute.

Zwischen Wittenberge und Dömitz verkehrte nach dem zweiten Weltkrieg nur ein Personenzugpaar täglich. Zwei weitere Zugpaare waren im Fahrplan 1947 mit dem Vermerk ausgewiesen, daß ihre Einführung vorgesehen ist. Dafür herrschte auf der einstigen Hauptbahn reger Güterverkehr. Durch den Abbau des zweiten Gleises unter anderem auf der Hauptstrecke Wittenberge – Ludwigslust war deren Durchlaßfähigkeit stark eingeschränkt. Um diese Linie zu entlasten, wurden die aus dem Süden der Sowjetischen Besatzungszone zum Überseehafen Wismar geleiteten Kalizüge nach der Entladung in Wismar nun als Leerzüge über Ludwigslust – Dömitz – Wittenberge zurück in den Süden geleitet. Neben Lokumsetzen in Dömitz bedeutete der Umweg über den Bahnhof der alten Festungsstadt eine zusätzliche Fahrstrecke von immerhin 24 km pro Leerzug.

Im Sommer 1947 erhielt die RBD Schwerin von der SMAD den Befehl, zahlreiche Nebenstrecken kurzfristig stillzulegen. Dazu zählten nicht nur die Strecken Suckow – Parchim, Glöwen – Havelberg und Malliß – Lübtheen, sondern auch die Linie Witten- berge – Dömitz. Teilweise fiel das Oberbaumaterial unter die Reparationsleistungen an die UdSSR, wurde aber teilweise auch für den Aufbau bereits 1945 abgerissener und dringend benötigter Strecken verwendet. Mitte August 1947 mußte mit dem Rückbau von Nebengleisen auf den Bahnhöfen Cumlosen, Lanz, Lenzen (Elbe) und Polz begonnen werden. Das Personenzugpaar durfte zunächst weiter verkehren; hinzu kamen Reparationszüge ab Dömitz mit den demontierten Teilen der dortigen Dynamitfabrik. Gleich nach dem Ende dieser Transporte verkehrte am 25. September 1947 der letzte planmäßige Personenzug zwischen Wittenberge, Lenzen und Dömitz. Bis Ende Oktober 1947 wurde der Oberbau von Dömitz aus entfernt und mit einem überwiegend von der Lokomotive 57 2720 des Bahnbetriebswerks Wittenberge gezogenen Arbeitszug abtransportiert.

Bahnhof Lenzen einst ...

Bemühungen um eine Schmalspurbahn

Während die mecklenburgische Stadt Dömitz weiterhin über Ludwigslust auf der Schiene erreichbar war, hatte die brandenburgische Stadt Lenzen ihren Bahnanschluß gänzlich verloren. Im Herbst 1948 forderten die Lenzener Stadtväter den Wiederaufbau zumindest der Teilstrecke bis nach Wittenberge. Die dortigen Wünsche stießen beim Betriebsleiter der inzwischen als Prignitzbahnen bezeichneten normal- und schmalspurigen Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen (OWK), Dr. Lindner, auf Verständnis. Ihm war es zu verdanken, daß die ebenfalls 1947 abgebaute normalspurige Nebenlinie Glöwen – Havelberg als Schmalspurbahn am 3. Oktober 1948 wie- der eröffnet werden konnte. Offensichtlich durch diesen Erfolg motiviert, äußerte sich Dr. Lindner in einer Besprechung der örtlichen Betriebsleiter der Vereinigung Volks-eigener Betriebe (VVB) Landesbahnen Brandenburg in Potsdam am 5. Oktober 1948 ausführlich zu den Forderungen der Stadt Lenzen. Im Protokoll über diese Zusammenkunft heißt es dazu: „Es bestehe die Absicht, so Dr. Lindner, auch die abgebaute Strecke der Reichsbahn Wittenberge – Lenzen, auch wenn ebenfalls nur als Schmalspurbahn, wieder aufzubauen, sofern die SMA dazu die Genehmigung erteilt.

Die außerordentlich guten Erfahrungen, die in Bezug auf die hervorragenden Leistungen der Belegschaft (gemeint ist die der Prignitzbahnen d.V.) gemacht worden sind, lassen erwarten, daß auch diese Strecke Wittenberge – Lenzen in demselben Geiste wieder aufgebaut werden könne. Wenn es dann noch gelinge, den beabsichtigten Neubau der Strecke Lenzen – Karstädt ebenfalls als Schmalspurbahn durchzuführen, dann könne die Belegschaft, die bei allen bisherigen Arbeiten auf keinerlei Hilfe habe rechnen können, stolz auf ihre Leistungen sein.“

... und jetzt.

Bei manchem Betriebsleiter werden diese Ausführungen ein Stirnrunzeln ausgelöst haben. Andernorts war man bemüht, den Betrieb der Privat- und Kleinbahnen mit viel Improvisation aufrecht zu erhalten; an Streckenneubauten wagte niemand zu denken. Und dennoch waren derartige Gedanken nicht ganz unrealistisch, weil sowohl die Generaldirektion der Landesbahnen als auch Betriebsleiter Dr. Lindner gute Kontakte zur SMAD-Zentrale nach Berlin-Karlshorst hatten. Dadurch war schon zuvor die Freigabe von zahlreichen Wagen und einer Dampflokomotive für einige brandenburgische Schmalspurbahnen aus dem Schienenfahrzeug-Neubauprogramm für die Reparationslieferungen an die Sowjetunion möglich geworden.

Inzwischen bemühte sich der Rat der Stadt Lenzen, sicherlich auf Empfehlung von Dr. Lindner, um die Beschaffung von Oberbaumaterial. Dazu teilte die Generaldirektion der VVB Landesbahnen am 5. Oktober 1948 dem Lenzener Bürgermeister unter anderem mit: „Aus Ihrem Schreiben haben wir ersehen, daß Sie die Angelegenheit auf dem Wege über die Generaldirektion der Reichsbahn der SMAD in Karlshorst zur Genehmigung unterbreitet haben. Die Beschaffung von Gleismaterial ist aber nicht so leicht, wie Sie sich das offenbar vorstellen. Als Hauptinteressent werden Sie sich vor allem direkt mit der SMAD wegen Freigabe des Gleismaterials aus ehemaligen Rüstungs- und Wehrmachtsanlagen in Verbindung setzen müssen. Nach unseren Erfahrungen wird die Genehmigung dafür kaum zu erreichen sein."

Die Potsdamer Generaldirektion sollte recht behalten, zumal in der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands die Übernahme fast aller Privat- und Kleinbahnen durch die Deutsche Reichsbahn unmittelbar bevorstand und schließlich zum 1. April 1949 vollzogen wurde. Bei der Deutschen Reichsbahn konzentrierte sich der Betrieb auf das stark befahrenen Streckennetz; für den Bau neuer Schmalspurbahnen gab es keinerlei Kapazitäten und auch kein Interesse. Lenzen blieb ohne Bahnanschluß.

Im Westen an Bedeutung verloren

Den Streckenabschnitt Dannenberg Ost – Elbbrücke nutzte die Deutsche Bundesbahn noch bis 1976 als Abstellgleis für schadhafte Güterwagen. Er wurde danach abgebaut. Für den Nahverkehr zunehmend unbedeutend erwies sich die Strecke Lüneburg – Buchholz. Sie wurde Ende der siebziger Jahre endgültig stillgelegt. Nur das 53,3 Kilometer lange „Zwischenstück" Dannenberg Ost – Lüneburg wird heute noch von Regionalbahnzügen bedient. Gleiches trifft für die in Mecklenburg-Vorpommern befindliche Strecke Ludwigslust – Dömitz zu, deren langfristiger Erhalt jedoch immer wieder in Frage gestellt wird.

Notizen am Bahndamm

Die seit 1947 abgebaute Bahnlinie (eingleisig mit durchgängig zweigleisig vorbereitetem Planum) Wittenberge – Lenzen – Dömitz wird fast in der gesamten Länge als Fahrweg genutzt (Ausnahmen u. a. im Wald zwischen Wustrow und Gandow zugewachsen; fehlende Brückenträger über die Alte Elde). Zwischen Lanz und Wustrow wurde die Bahntrasse als Straße asphaltiert; im Bereich nördlich von Wittenberge bis in Höhe Motrich ist in jüngster Zeit ein Radweg angelegt worden.

Wittenberge

Verzweigungsbahnhof der ehem. Berlin-Hamburger Eisenbahn mit der Strecke nach Magdeburg der ehem. Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn (später in der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn aufgegangen), der Zweigbahn nach Lüneburg - Buchholz der Berlin-Hamburger Eisenbahn und der ehem. W.-Perleberger Eisenbahn (später verlängert zur Prignitzer Eisenbahn Ri. Wittstock).

Empfangsgebäude im klassizistischen Stil nach Plänen von Friedrich Neuhaus in Mittellage zwischen den keilförmig zulaufenden Gleisen, dreigeschossig von 17 x 5 Achsen mit den Gebäudekomplex gliedernden Seitenrisaliten, Fassade im klassizistisch typischen Quaderputz (elfenbeinfarbig) mit ockerbraunen Fenster-und Türeinfassungen. Das Gebäude später durch Anbauten in ähnlichem Stil erweitert. Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen und zwei Wassertürmen (dunkelrote Ziegelsteinbauten: ein Rundturm mit Fachwerkbehältergeschoß und ein vieretagiger Rechteckturm). Großer vielgliedriger Werkstätten-Gebäudekomplex (heute Werk Wittenberge der DB AG u. a. für Doppelstockwagen). Ausgedehnte Gleisanlagen mit vielen Anschlußübergabegleisen zu (ehemaligen heute stillgelegten) Industriebetrieben.

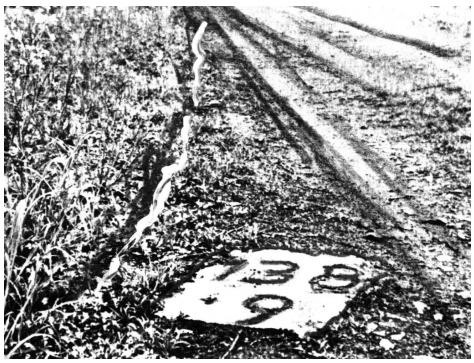
Nordwestl. von Wittenberge ein Bahnwohnhaus (aus den zwanziger Jahren , verändert, Wohnungen) an der Zweigbahnstrecke Ri. Cumlosen.

Cumlosen

Die Bahntrasse nordwestlich von Wittenberge bis in Höhe Gadower Forst durchzieht als Damm die Elbtalaue und dient gleichzeitig dem Hochwasserschutz. Mehrere Grabendurchlässe (aus roten Ziegelsteinen gemauert mit Flachbogen) sind deshalb elbseitig mit (einst) selbsttätig schließenden Sielklapptoren (Siel=Deichschleuse) versehen (deren zweiflüglige Holzkonstruktionen zumeist zerfallen sind).
Am Haltepunkt Bahnsteigkante (an der Südseite des ehem. ebenfalls nur südlich liegenden einen Gleises), Reste eine Hauses.

Lanz

Bahnbrücke über die Löcknitz von 1873: Musterbeispiel klassizistisch schlichter Ziegelbauweise: vierfeldrige flachbogige rote Ziegelsteinbrücke mit anschließendem Wegedurchlaß; geschlossen gemauerter Geländerabschluß. Nahebei weitere einfeldrige Ziegelsteinbogenbrücke über einen Seitenarm der Löcknitz.

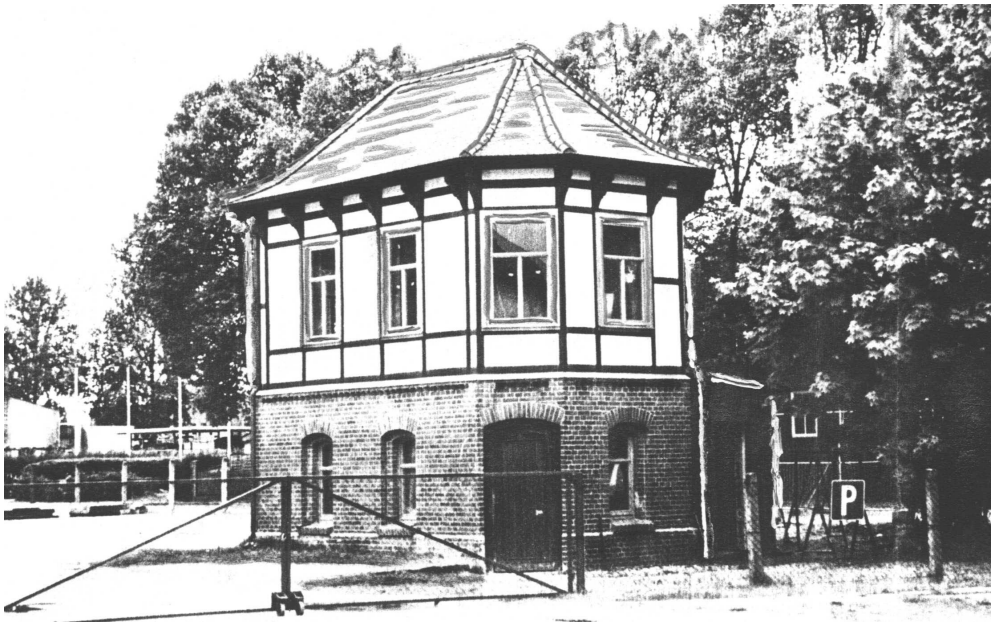


Kilometerstein 138,9 in Resten erhalten im Fahrweg liegend.

Bahnhof Lanz: Empfangsgebäude: zweigeschossig, im Erdgeschoßbereich verändert verputzt mit späteren Anbauten, das Obergeschoß original erhalten in rotem Ziegelmauerwerk mit zweiseitig angebrachter Schieferverkleidung. Angebauter verbretterter Güterschuppen. Das Haus wurde als Kindergarten genutzt. Nebengebäude: Aborthaus, Schuppengeb., Petroleumkeller.
Bahnwohnhäuser: am Bahnhof Gebäude auf T-förmigem Grundriß im klassizistischen Stil (u. a. mit Putzlinienstruktur); in der Bahnhofstraße modern (aus den dreißiger Jahren) wirkendes Wohnhaus in violett gebranntem Ziegelmauerwerk; an den Straßenkreuzungen bei Bernheide sowie bei Wustrow je ein Bahnwohnhaus für zwei bzw. eine Familie(n) in Ziegelmauerwerk aus den zwanziger Jahren. Allen Gebäuden sind kleine Stallhäuser beigeordnet. An der Bahnhofstraße sowie im Ort mehrere historische Wegweisersteinsäulen und großer Hinweisstein für die „Kreischaussee“ Wittenberge - Lanz - Lenzen - Dömitz durch die Elbniederung. Im Bahndamm Ri. Wustrow mehrere gemauerte Grabendurchlässe mit ehemals vorgesetzten Sieltoren (hölzerne Reste teilweise erhalten).

Lenzen

Bahnbrücke über den Abfluß des Rudower Sees (gemauerter Bogendurchlaß aus roten Ziegelsteinen) nahe der Lenzener Mühle (dieser Gebäudekomplex heute Hotel). Kilometerstein 149 (,0). Bahnhof Lenzen: Empfangsgebäude: zweigeschossiger Ziegelsteinbau von 11 x 3 Achsen in ursprünglichem Aussehen (genutzt als Schulhaus); separates stattliches Abortgebäude (ebenfalls aus roten Ziegelsteinen, teilw. abgebrochen); Stellwerk (aus der Reichsbahnzeit) über achteckigem Grundriß mit Ziegelmauerwerk im Untergeschoß und Fachwerk-Putz-Obergeschoß (mustergültig restauriert); freistehender großer Güterschuppen aus Ziegelsteinen mit eingefügten dunkelfarbigen Steinzierbändern (teilw. verändert zur Freizeitnutzung); Laderampen.



Mustergültig restauriertes ehemaliges Stellwerk „Lw“ des Bahnhofs Lenzen.

(bei Eldenburg)

Bahnwohnhaus: Gebäude auf T-förmigem Grundriß im klassizistischen Stil (u. a. ehem. mit Putzlinienstruktur, restauriert elfenbeinfarben), mit Schuppengebäuden (Ziegelsteinbauten).

Zwei Bahnbrücken über die Alte Elde: Erhalten sind nur die Wiederlagermauern bzw. Pfeiler, die ehemals stählerne Fahrbahnträger besaßen. Die einfeldrige Flutbrücke und die zweifeldrige Flußbrücke (letztere mit Mittelpfeiler) leuchten mit dem rotem Ziegelsteinmauerwerk in der Wiesenniederung.

Notizen am Wege

Wittenberge

Größte Stadt der Prignitz mit ca. 25 000 Einwohnern. Als Ort erstmals 1239, als Stadt 1300 erwähnt, als Otto Gans Edler Herr zu Putlitz der Stadt ihre Rechte bestätigt

Entwicklung der Stadt durch feudale Abhängigkeit stark beeinträchtigt (Mediatstadt); erst im Ergebnis der Stein- Hardenbergschen Reformen erhielt Wittenberge städtische Selbstverwaltung; in der 2. Hälfte des 19. und im 20. Jh. Entwicklung zum Industriestandort, begünstigt durch die Lage an der Elbe (Hafenausbau 1832) und durch den Eisenbahnknotenpunkt (Berlin – Wittenberge – Hamburg (1846) und Magdeburg – Wittenberge – Schwerin – Wismar/Rostock (Elbbrücke 1851)); zuletzt bestanden drei große Industriebetriebe: Nähmaschinenfabrik (ehem. deutsches Hauptwerk von Singer), Zellstoff- und Zellwollewerk, Ölwerke, alle drei Großbetriebe nach der Wende geschlossen!

Ellipsenförmige Anlage der Altstadt am Elbufer auf einer Düne. Steintor: Rest der Stadtbefestigung; gotischer Backsteinbau um 1300, oberer Teil um 1430, Führung für das Fallgitter in der Durchfahrt noch erkennbar; an die ehem. Stadtbefestigung erinnert noch der Straßenname „Hinter den Planken“ (nach dem 30jährigen Krieg Ersatz der zerstörten Stadtmauer durch einen Holzplankenzaun).

Alte Burg: ältestes Wohnaus der Stadt (Fachwerk) von 1669 etwa 200 m westlich des Platzes, wo sich die im 30jährigen Krieg zerstörte Burg der Gans Edlen Herren zu Putlitz befunden hatte; seit 1971 Stadtmuseum.

Stadtkirche: 1870–1872 anstelle eines zu klein gewordenen Vorgängerbaues in neogotischen Formen errichtet, Turmhöhe 58 m. Rathaus: monumentaler Neobarockbau von 1914.

Uhrenturm des ehem. Singer-Nähmaschinenwerkes, zweitgrößte Turmuhr Europas.

Gadow

Im Mittelalter Dorf, das schon 1520 als wüst bezeichnet wurde; gehörte zum Ländlein Cumlosen, das seit 1476 im Besitz der Familie von Möllendorff war; nach dem Tod des Generalfeldmarschalls Wichard Joachim Heinrich von Möllendorff ging der Besitz 1816 an seinen Adoptivsohn Hugo von Wilamowitz-Möllendorff, dessen Nachfahren Gadow bis 1945 besaßen; nach Wichard von Möllendorff die Möllendorffstraße in Berlin-Lichtenberg benannt, an der er nach 1785 einen Park anlegen ließ (heute Stadtpark Lichtenberg).

Schloß: äußerst schlichter Bau an der Stelle, wo bis ins 16. Jh. eine Wasserburg stand, die von Löcknitzarmen umgeben war, 1816/18 und 1849 umgebaut, wobei es im wesentlichen seine heutige Gestalt erhielt; die „Kunstdenkmale der Provinz Brandenburg. Bd. I/1: Westprignitz“ charakterisieren das Gebäude mit einem Satz: „Das 1818 umgebaute Schloß hatte früher Mansarddach.“ Heute als Kinder- und Jugenderholungs- und Freizeitzentrum genutzt.

Eiskeller: auf frühdeutschem Turmhügel gelegen, heute Gaststätte.

Park: ab 1865 durch Wichard Graf von Wilamowitz-Möllendorff nach dem Vorbild englischer Landschaftsparke angelegt mit vielen exotischen Gehölzen, die allerdings zum Teil das rauhe Klima nicht vertrugen; über 200 Baum- und Straucharten im Park vorhanden; besonders beeindruckend zur Blütezeit die hundertjährigen Rhododendren.

Mausoleum (Erbbegräbnis) im Park: Putzbau in Form eines griechischen Tempels, erbaut 1816; die breite gewölbte Halle hat schmale Seitenschiffe, in denen die Särge standen; nach der Wende äußerlich restauriert; nach über 40 Jahren Verwahrlosung und Vandalismus sind keine Grabtafeln mehr vorhanden.

Als im Jahre 929 die Deutschen auf die Wendenburg Lenzen vorrückten, wo es dann bald zu einer fürchterlichen Schlacht kam, hatte der Wendenfürst einigen seiner Getreuen seinen wertvollen Schatz übergeben, daß sie ihn vor den Deutschen verstecken. Sie fanden bald einen günstigen Ort in der Nähe des heutigen Schlosses Gadow, versenkten die Truhe im Erdreich, sagten einen Zauberspruch auf und markierten die Stelle mit fünf Eicheln. Danach stürzten sie sich in den Lenzener Kampf und kamen alle um.

Nur aus einer Eichel entsproß ein Baum, der inzwischen zu stattlicher Größe herangewachsen ist. In seinem Wurzelwerk ruht noch immer der Wendenschatz. Es ist schwierig, diesen Schatz zu heben, denn er wird von einem schwarzen Hund mit feurig roten Augen bewacht. Nur wer es in einer Vollmondnacht zur Geisterstunde schafft, das Vaterunser dreimal rückwärts aufzusagen, kann den Hund besänftigen. Doch danach muß im tiefsten Schweigen gegraben werden, und dies alles ist bisher noch niemandem gelungen.

Lanz

Typisches Rundlingsdorf mit ungewöhnlich großem Dorfplatz, auf dem die Kirche steht; 1325 erstmals erwähnt; seit 15. Jh. Hopfenanbau, der den Lanzer Bauern Wohlhabenheit brachte; Lanz war immer ein reines Bauerndorf; Geburtsort des Begründers des deutschen Turnwesens, Friedrich Ludwig Jahn (1778–1852)

Dorfkirche: turmloser Feldsteinbau von 1440 anstelle eines durch Brandschatzung von Mecklenburgern zerstörten Vorgängerbaus; unregelmäßiges Mauerwerk; 1701 auf Veranlassung von Cuno Hartwig von Quitzow auf Eldenburg nach Osten verlängert; hölzerner Glockenturm erst 1917 errichtet. Innenausstattung seit Jahns Zeiten unverändert; in den frühbarocken Altar 1701 die Kanzel eingefügt; Kanzelkorb mit Darstellung der Evangelisten; Taufengel aus der gleichen Zeit; an der Empore auf der Südseite eine Tafel, auf der vermerkt ist, daß diese Empore auf Veranlassung Friedrichs II. „ohne beyhülf der Gemeinde“ für die holländischen Kolonisten des Ortes Lenzersilge errichtet wurde (die reichen Lanzer Bauern hatten sich geweigert, den ausländischen Mitbürgern (!) Platz in ihrer Kirche zu schaffen).

In der ehemaligen Dorfschule Gedenkstätte für Friedrich Ludwig Jahn. Auf dem Dorfplatz Jahn-Kastanie, unter der Friedrich Ludwig Jahn die Prignitzer Jugend zum Kampf gegen das „napoleonische Joch“ aufgerufen haben soll.

Im Dorf zwei Denkmäler für Friedrich Ludwig Jahn.

In Diensten des Kurfürsten Johann Cicero (1486–1499) stand ein junger Edelpage aus Süddeutschland. Bei einem Ritt verletzte er sich, so daß er nicht mehr als Kriegsmann zu gebrauchen war. Der Kurfürst hatte aber Gefallen an ihm gefunden und setzte ihn als Lehrer in Lanz ein. Umschichtig wurde er von den Bauern des Dorfes beköstigt. Das war ganz schön und gut – aber das Getränk, das man ihm dazu reichte war mehr ein fürchterliches Gesöff: brackiges Wasser oder Pive, ein schwach durchgegorener Absud aus Gerste oder Hirse, der fade schmeckte.
In der Nähe des Ortes gab und gibt es einen kleinen Höhenrücken, den Spöking. Die Leute munkelten, daß es auf dem Spöking nicht ganz geheuer sei und dort eine große Wildsau spuke (daher auch der Name). Dem neuen Lehrer jedoch gefiel dieses Gebiet und so wanderte er des öfteren dort hinaus, auch um Kräuter zu suchen, die zur Verbesserung des Getränkes beitragen sollten. Eines Nachmittags wurde er dabei müde und legte sich unter einen Baum, um etwas auszuruhen. Dabei schlief er ein und im Traume erschien ihm die spukende Wildsau. Er versuchte, sie am Ringelschwanz festzuhalten, aber sie riß sich los, der Schwanz blieb in seiner Hand, und er erwachte. Als er sich besah, was er in der Hand hielt, stellte er fest, daß er eine Hopfenranke in der Hand hielt. Diese Pflanze kannte er aus seiner Heimat, und es fiel ihm wie Schuppen von den Augen. Hier hielt er die Lösung seines Getränkeproblems in der Hand. Er war nun in der Lage, ein gutes Bier herzustellen und lud seine Lanzer zum ersten Umtrunk ein. Es schmeckte ihnen so gut, daß in der Folgezeit immer mehr Hopfen in Lanz angebaut wurde.

Lenzen

Stadt in der Elbniederung, ca. 2500 Einwohner.

929 Schlacht bei Lenzen: Im Auftrag Heinrichs I. überquerte ein sächsisches Heer die Elbe vom gegenüberliegenden Höhbeck aus und griff die slawische Burg Lenzen an; in einer äußerst blutigen Schlacht wurden die Slawen besiegt; der Bericht von 200 000 toten „Barbaren“ (Thietmar von Merseburg) ist aber sicher übertrieben. Im Wendenaufstand 983 gingen den Deutschen die östlich der Elbe gelegenen Gebiete wieder verloren; trotzdem drang das Christentum auf friedlichem Wege auch in das Land zwischen Oder und Elbe vor. Der christliche Obotriten-fürst Gottschalk wurde 1066 in der Lenzener Kirche von heidnischen Slawen ermordet.

Erst im Zuge des Wendenkreuzzuges setzten sich ab Mitte des 12. Jh. die Deutschen endgültig durch; Burg Lenzen gehörte fortan zur Mark Brandenburg; Entwicklung einer Handwerker- und Kaufmannssiedlung im Schutze der Burg; seit Anf. 13. Jh. Stadtrecht; städtische Entwicklung durch häufige Verpfändungen behindert; Herren von Lenzen waren abwechselnd die Grafen von Schwerin, die Grafen von Danneberg, der Havelsberger Bischof, die von Alvensleben, von Quitzow und die Edlen Gänse zu Putlitz; seit 1484 kurfürstliche Amtsleute auf der Burg; schwere Zerstörungen im 30jährigen Krieg; Wiederaufbau durch den Holländer Arnold Gysels van Lier im Auftrage des Großen Kurfürsten,
van Lier veranlaßte insbesondere die Wiederherstellung der zerstörten Deiche. Um 1800 Bedeutungsverlust der Stadt: Amt nach Eldenburg verlegt, Elbzoll nach Wittenberge, Landzoll ebenfalls von Lenzen verlegt, da die neue Chaussee Berlin - Hamburg weit an Lenzen vorbeiführte.

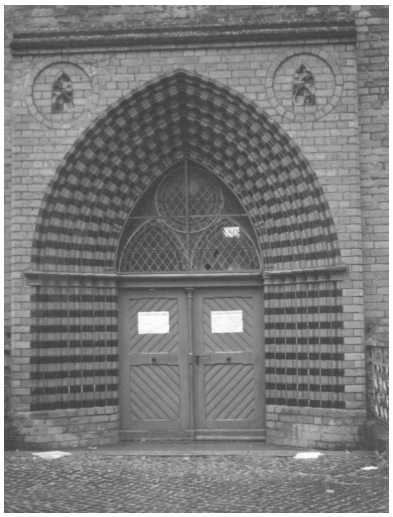
Lenzen: Blick zum Rathaus.

Nach 1945 lag Lenzen an der Grenze zur Bundesrepublik Deutschland, nach 1961 zeitweilig im (gesperrten) Grenzgebiet, später verliefen die Sperrzäune unmittelbar am Stadtrand.
Burg: von der mittelalterlichen Anlage nur der mächtige Burgturm erhalten; daneben das 1725/27 errichtete ehem. Amtsgebäude; in diesem sowie einem ehem. Wirtschaftsgebäude von 1680 Museum; im Burgturm das 22 m2 große Diorama, das die Schlacht von Lenzen darstellt; unterhalb des Burghügels Burggarten mit ehem. Küchengarten, Teehäuschen und Orangerie Von der mittelalterlichen Stadtbefestigung der Stumpfe Turm an der Berliner Straße erhalten.

Stadtkirche St. Katharina: gotische Hallenkirche mit Querschiff und dreiseitig geschlossenem Chor, Baubeginn 14. Jh.; durch Stadtbrände mehrfach in Mitleidenschaft gezogen und mit Veränderungen wieder aufgebaut; Turm erhielt heutige Gestalt Mitte des 18. Jh., heute 40 m hoch, ursprünglich über 10 m höher; am Nordeingang Nachbildung des Mitte des 18. Jh. zerstörten Portals von 1893/94 (sog. Brauteingang).

Lenzen:
Stadtkirche St. Katharina, Taufstein

Barockaltar von 1652, die Altargemälde sollen aus der Rubens-Schule stammen; Rokoko Kanzel von 1759; bronzene Taufe von 1486, teilweise vergoldet und bemalt, sie ruht auf vier Katharinenfiguren, die auf Löwenköpfer stehen, um die Mitte des Taufbeckens gotische Arkadenreihe mit den Apostelfiguren; Taufschüssel aus dem 17. Jh. mit Darstellung des Sündenfalls; 30armiger Kroneuchter von 1656; im Altarraum mehrere Grabdenkmäler vom ehemals die Kirche umgebenden Friedhof; Epitaphien für Amtsmänner; an der Südseite des Mittelschiffs an einem Pfeiler Relieftafel für Anna Grieben (gest. 1617); farbige Glasfenster im Altarraum aus den 20er und 30er Jahren unseres Jahrhunderts.



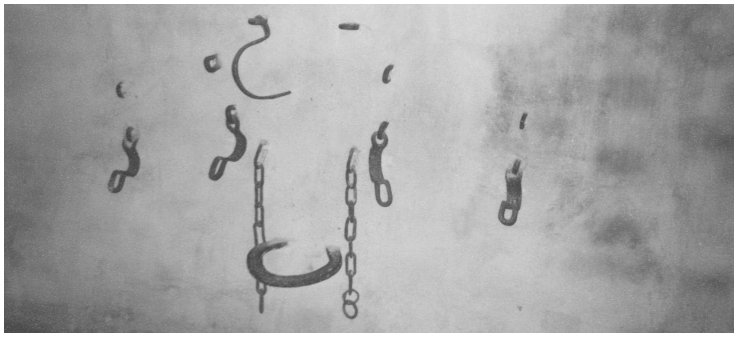
Lenzen: Portal der Stadtkirche St. Katharina

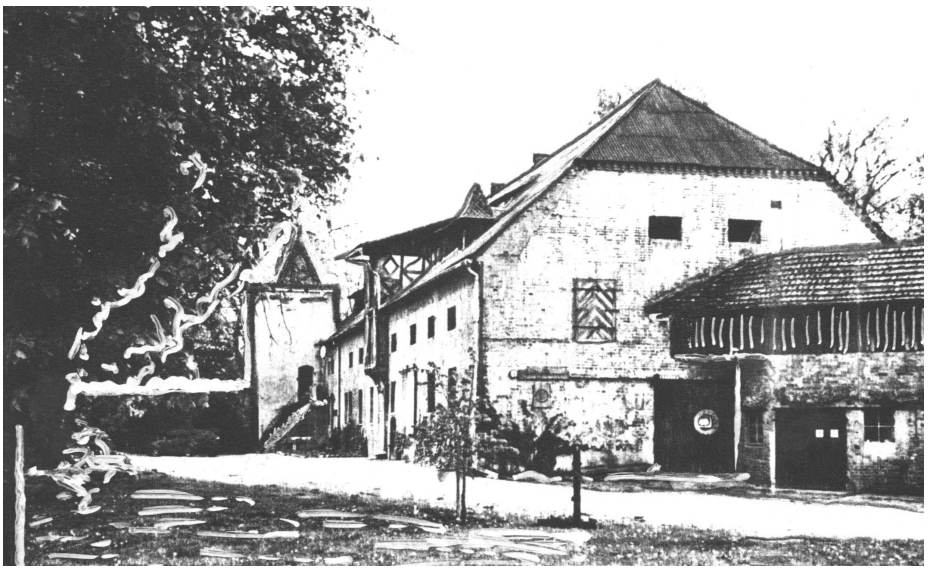
Lenzen: Stadtkirche St. Katharina, „Brezeltante“

Anna Grieben geb. Götz ging in die Lenzener Geschichte als Brezeltante ein. In Erinnerung an ihr früh verstorbenes Kind verfügte sie in ihrem Vermächtnis, daß aus ihrem Erbe jährlich ein Betrag zu verwenden sei, um den Kindern am Freitag vor Palmarum in der Kirche Brezeln zu überreichen. Die Liebe Jesu zu den Kindern sollte diesen durch die Gabe deutlich gemacht werden. Dieses Fest wurde dann als Brezelsalve begangen. Später legten auch andere Erwachsene Brezeln hinzu, die sie mit den Namen der Kinder versahen, die dann in der Kirche verlesen wurden. Für besonders artige Kinder gab es besonders schöne und große Brezeln. Die Kleinen genossen das Fest, den Halbwüchsigen jedoch war es häufig peinlich, reichlich mit Brezeln bedacht zu werden; konnte man sich doch so leicht den Ruf eines Musterknaben oder eines allzu braven Mädchens erwerben.

Eldenburg

Erstmals 1420 als Burg Geldenitz erwähnt; Mitte des 15. Jh. im Besitz der Quitzows und Umbenennung in Eldenburg; 1719 Aussterben der Neu-Eldenburger Linie der Quitzows, trotz Protesten von Seiten der Bullendorfer Quitzows vom König Friedrich Wilhelm I. als erledigtes Lehen eingezogen; 1812 an die Familie von Wangenheim verkauft, diese bis 1945 im Besitz von Eldenburg. Das Renaissanceschloß vom Ende des 16. Jh. mit „so vielen Fenstern wie Tagen im Jahr“ 1947–1949 abgerissen; erhalten blieb ein kleiner Turm der mittelalterlichen Burganlage mit der sog. Judenklemme, in der Gefangene in äußerst unbequemer Stellung an der Wand gefesselt werden konnten.

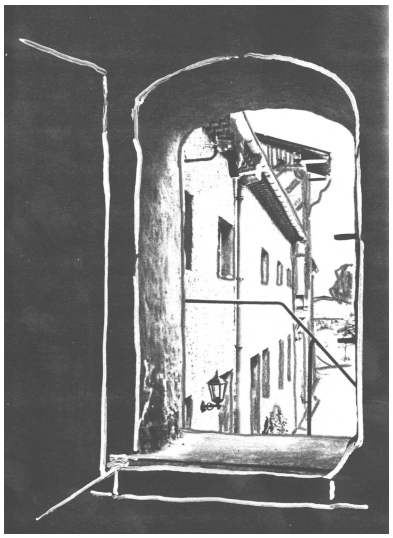




Blick auf den Wirtschaftshof der Eldenburg – im Hintergrund der Quitzowturm.

Die Sage von der „Judenklemme“

1. Akt (um 1517): Wieder einmal wurden die Juden aus der Mark Brandenburg vertrieben. Sie flohen u.a. nach Mecklenburg und mußten auf dem Weg nach Dömitz an der Eldenburg vorbei. Kuno Hartwig von Quitzow ließ nur gegen Lösegeld passieren, das der Rabbi von Stendal aber nicht zahlen konnte. Kuno Hartwig sperrte ihn in den Turm und schickte die Tochter nach Dömitz, um Geld aufzutreiben. Der alte Rabbi betete laut im Turm: „An den Wassern zu Babel saßen wir und weinten, wenn wir Zion gedachten.“ Dem Quitzow wurde immer unheimlicher. Nach drei Tagen kam die Tochter mit zwölf Juden und dem Geld zurück. Als Kuno Hartwig nun den Turm öffnete, um den Alten herauszuholen, schallten ihm die Worte entgegen: „Ich, der Herr, dein Gott, bin ein eifriger Gott, der da heimsucht der Väter Missetat an den Kindern …“ Und dann verstarb er. Die Tochter warf dem Quitzow das Geld vor die Füße, und die Juden nahmen den Leichnam mit. Kuno Hartwig war von dem Geschehenen so berührt, daß fortan kein Jude mehr in die „Judenklemme“ gesperrt wurde.



2. Akt: Als Kuno Hartwig sein Ende nahen spürte, rief er seine beiden Söhne, Hans und Kurt Dietrich, an sein Sterbebett (die beiden sind um 1520 geboren). Er gestand ihnen seine schlimmen Taten mit der „Judenklemme“. Hans, dem Älteren, übergab er den Quitzowring, den einer seiner Vorfahren als Dank vom Havelberger Bischof erhalten hatte und den seitdem immer das Familienoberhaupt getragen hatte. Hans war der Bedächtigere, Kurt Dietrich ein „Lebemann“, der seinem Bruder die erste Rolle neidete, vor allem, weil dieser ihn wiederholt wegen seiner Leichtsinnigkeit tadelte. Eines Tages veranlaßte Kurt Dietrich seinen Bruder mit ihm gemeinsam zur „Judenklemme“ emporzusteigen. Spielerisch setzte er sich in die „Klemme“ und forderte dann seinen Bruder auf, es auch zu tun. Wie im Spiel legte ihm Kurt Dietrich nun die Fesseln an. Als Hans wieder herauswollte, tat Kurt Dietrich, als habe er den Schlüssel verloren, verließ das Verlies, verschloß die Tür, stieg die Leiter hinunter und versteckte sie. Nach drei Tagen war Hans tot und Kurt Dietrich streifte ihn den Ring vom Finger. Den Toten verscharrte er und ließ Boten ausreiten, seinen „verschollenen“ Bruder zu suchen. Natürlich fanden sie ihn nicht. Kurt Dietrich trug fortan den Ring und hatte schließlich selbst einen Sohn, Philipp.

3. Akt (um 1580): Bei der Rückkehr von einer Jagd, eilte Philipp voraus und stieß in einem Gebüsch auf eine riesige Wildsau. Erschreckt rannte er zu den anderen zurück, wurde aber von ihnen verspottet. Daraufhin zog er sein Weidmesser und wollte sich auf das Wildschwein stürzen. Er glitt aber aus und wäre verloren gewesen, wenn nicht der rasch hinzueilende Vater ihm das Messer entrissen und nun selbst den Kampf mit dem Tier aufgenommen hätte. Der Alte wollte dem Tier die Faust in den Rachen stoßen und das Messer dabei so halten, daß sich das Tier die Klinge beim Zuschnappen in den Rachen bohren sollte. Doch dies mißlang, das Messer glitt seitwärts, und die Zähne des Wildschweins zermalmten des Ritters Hand. Der Jagdgesellschaft gelang es schließlich, Kurt Dietrich aus seiner üblen Lage zu befreien, aber die rechte Hand bildete nur noch einen schrecklich blutenden Fleischklumpen. Man trug Kurt Dietrich zur Eldenburg.

Er ahnte sein nahes Ende und ließ einen Beichtvater kommen. Sein Sohn Philipp mußte dabeibleiben und mit anhören, wie sein Vater mit dem Bruder Hans umgegangen war. „Ja, Philipp, die Wildsau, das war der Teufel. Ich habe es deutlich an den Blutaugen und dem heißen Atem gespürt. Und der Ring ist hin. Und ist auch gut so, denn der Name der 'Quitzows mit dem Silberringe' hatte keinen guten Klang mehr, seitdem ihn erst mein Vater und danach ich selbst entwürdigt hatte. So entweiht hätte der Silberring unserem Geschlecht keinen Segen mehr gebracht, und so will ich es mit einer frommen Stiftung versuchen, aber nicht von dem ‚Judengelde`. Nein, nimm das, was ich sonst noch gespart, und laß Stein und Sand aufschütten, und wenn du festen Baugrund hast, dann baue ein Pfarrhaus darauf, das der Eldenburger Gemeinde bis auf diese Stunde gefehlt hat, und laß das alles bestehen zu bleibender Erinnerung an mein Verbrechen und meine Reue.“ Und so geschah es. Die Eldenburger Pfarre wurde in Seedorf errichtet.

Einer historischen Prüfung hält diese Geschichte allerdings nicht stand. Richtig ist, daß zu jener Zeit die Quitzows auf der Eldenburg saßen, daß über Generationen ein Ring jeweils auf den ältesten Sohn vererbt wurde und daß die Fesselung von Gefangenen an der Wand – wie in der „Judenklemme“ möglich – im 16. Jahrhundert nicht unüblich war. Alles andere ist in den Bereich der Sage zu verweisen.

Malerischer Aufgang zur Burg Lenzen.

Die Wanderstrecken am 29. Mai 1999

10 km: Wanderungen auf dem alten Bahndamm.
Besichtigungen der Burg Lenzen und der Eldenburg(Kaffeepicknick). Wanderleiter: Dr. Hans-Joachim Pohl

25 km: Bhf. Wittenberge – auf dem alten Bahndamm über Cumlosen, Bernheide nach Lanz.
Busfahrt nach Lenzen.
Stadtrundgang in Lenzen, Besichtigungen in der Burg.
Alter Bahndamm – Eldenburg (Besichtigung und Kaffeepicknick). Wanderleiter: Roland Ebert

35 km: Bhf. Wittenberge – auf dem alten Bahndamm über Cumlosen, Bernheide – Gadow mit Rhododendron-Park – Bahndamm – Lanz – Gandow – Lenzen (Besichtigungen in der Burg) – Bahndamm – Eldenburg (Besichtigung und Kaffeepicknick).
Wanderleiter: Dr. Wolfgang Pagel

Abreise für 25 und 35 km: Sonderbus nach Lenzen; weiter Linienbus nach Wittenberge.

Autoren:	Roland Ebert, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl
Titel:	Dr. Wolfgang Pagel, unter Verwendung einer Fotografie von Roland Ebert
2. und 4. Umschlagseite:	Roland Ebert
Illustrationen:	Roland Ebert, Dr. Wolfgang Pagel, Edeltraut Pohl; historisches Bildmaterial
Redaktion und Gestaltung:	Dr. Wolfgang Pagel
Herstellung:	WPsoft – DTP, Borgsdorf

Gedruckt für die Teilnehmer der Wanderung „Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg“, Nr. XXV, am 29. Mai 1999.

Nachdruck oder Veröffentlichung, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Autoren.

Kontakt:	Roland Ebert, Dr. Wolfgang Pagel, Dr. Hans-Joachim Pohl
PDF-Version 12.2024:	Martin Eickhoff, www.oakhouse.de