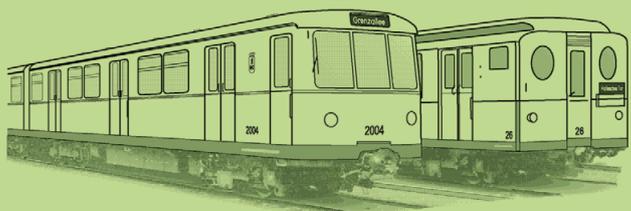
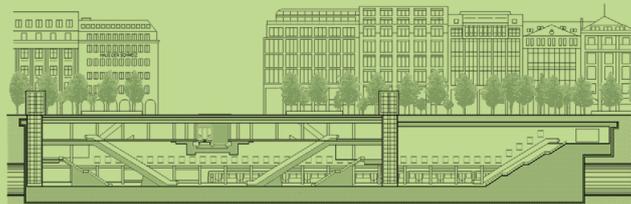


# vb

## Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 50. Jahrgang – Juli/August 2023 – € 2,70  
[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Salzwedel–Arendsee–Wittenberge



Die erst 1922 eröffnete Strecke Salzwedel–Arendsee–Geestgottberg(–Wittenberge) gehört zu den späten „Nebenbahngeburten“ in Deutschland; 2004 endete der Betrieb. Noch bis 1987 verkehrten auf dieser die nordwestliche Altmark erschließenden Verbindung Dampflokomotiven, hier beim Unterqueren einer Straßenbrücke bei Arendsee  
(Foto Frank Jürgens)

# 4 · 2023

ECKEHARD SCHWARZ, Arendsee

# Aus der Geschichte der Nebenbahn Salzwedel–Arendsee (Altm)–Geestgottberg (–Wittenberge)

Arendsee gehörte bis zum 7. Dezember 1908 zu den letzten Städten in der preußischen Provinz Sachsen, die noch nicht durch die Eisenbahn erschlossen waren. Dies änderte sich mit der Eröffnung der Kleinbahnstrecke von Stendal nach Arendsee im Jahre 1908 zwar, doch bestand in den Orten Salzwedel, Arendsee und auch in Seehausen, Geestgottberg bzw. Wittenberge der Wunsch, durch das größere Normalspur-Staatsbahnnetz schneller und vor allem leistungsfähiger miteinander verbunden zu werden.

## Verschiedene Varianten

Bereits 1864/65 und 1872 gab es erste Planungsvorbereitungen zum Bau einer Eisenbahnstrecke, die allerdings aus finanziellen Gründen verworfen wurden. Im Jahre 1891 dachten die Stadtväter von Salzwedel, Arendsee und Seehausen über eine Ost-West-Bahnverbindung durch die nördliche Altmark nach. Diese ersten Pläne scheiterten jedoch ebenso wie der zwischenzeitliche Plan einer Kleinbahnverbindung von Arendsee nach Pretzier und nach Kallehne (Fleetmark) mit Anschluss an die Strecke Salzwedel–Magdeburg. Im Jahre 1904 einigten sich endlich alle am Bau interessierten Gemeinden darauf, eine Strecke von Salzwedel über Arendsee nach Geestgottberg mit Einmündung in die Hauptbahn Magdeburg–Stendal–Wittenberge zu bauen. Diese sollte über Leppin, Priemern und Losse ebenfalls nach Seehausen führen. Weiterhin wurde Ende 1904 ein Konsortium von Privatinvestoren gefunden, die als Aktiengesellschaft die Eisenbahnverbindung bauen wollten. Die Gemeinden und Kreise sollten sich finanziell mit 1000 bis 75 000 Mark an dem Projekt beteiligen und das erforderliche Land kostenlos zur Verfügung stellen. Wittenberge stellte über 50 000 Mark und Salzwedel sogar über 100 000 Mark Beteiligung für den Staatsbahnstreckenbau in Aussicht. Insgesamt wurde der Bau mit 2 500 000 Mark veranschlagt. Trotz großer

Anstrengungen aller Partner konnte diese Summe nicht aufgebracht werden, und so lehnte das preußische Staatsministerium im April 1908 das Projekt einer solchen Normalspurbahn ab.

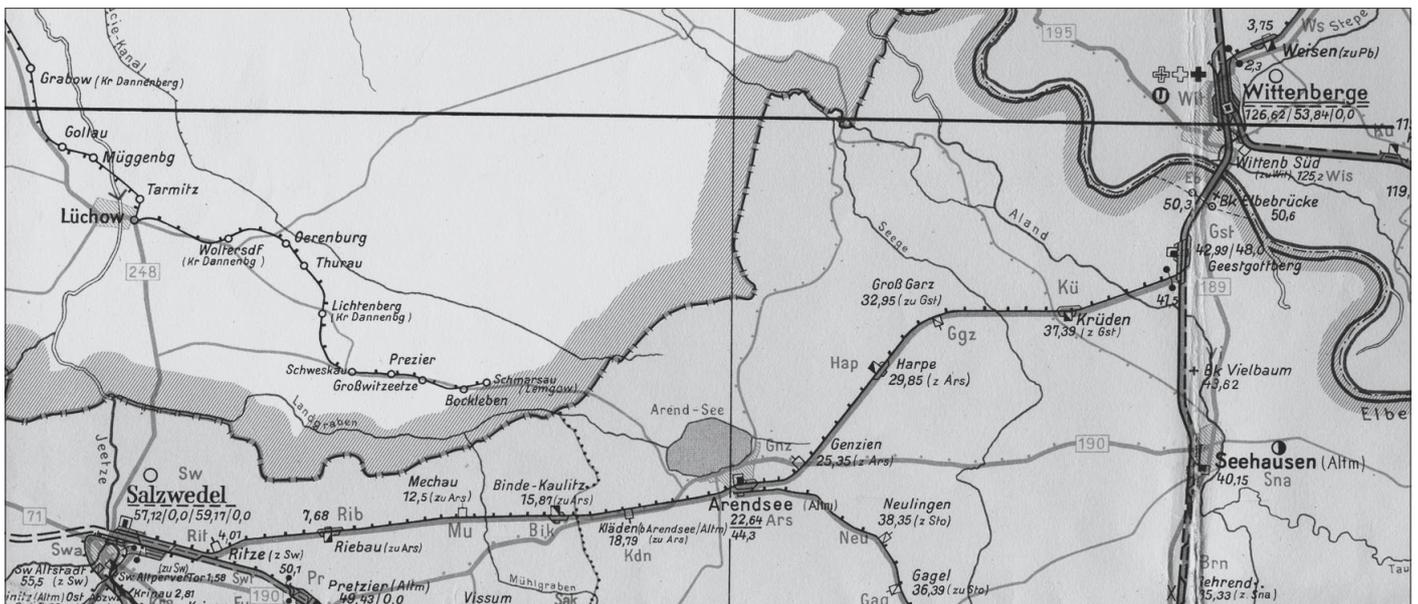
## Der Durchbruch für den Nebenbahnbau gelingt

Dies änderte sich im Jahre 1909. Zwischenzeitlich war auch eine Verbindung von Arendsee nach Seehausen anstelle von Geestgottberg in Vorplanung durch die KED Hannover. Diese sollte über Leppin, Priemern und Losse nach Seehausen führen. Damit wollte man durch den Wegfall der Aland-Brücke Geld sparen. Diese Variante stieß jedoch auf erheblichen Widerstand der betroffenen Gemeinden. Es bildete sich ein Konsortium unter Leitung von Bürgermeister Nedwig aus Salzwedel, das den Bau einer Staatsbahnstrecke Salzwedel–Geestgottberg (–Wittenberge) nach Kräften förderte.

Am 1. April 1909 schreibt das Arendseer Wochenblatt: „Das dem Abgeordnetenhaus zugewandene Sekundärgesetz enthält u. a., wie schon berichtet, auch eine Forderung von 4 725 000 Mark für den Neubau einer Nebenbahn von (Wittenberge) Geestgottberg nach Salzwedel. Ueber diese projektierte Linie enthält die Denkschrift folgendes: ‚Die geplante Linie wird einen ausgedehnten Landstrich der Provinz Sachsen dem Bahnverkehr erschließen und zwischen dem Hinterland von Wittenberge und der Provinz Hannover einen kürzeren Schienenweg herstellen. Da der Landstrich bis auf die Niederung des Alandflusses, in der toniger Boden vorherrscht, fast durchweg sandig ist und stellenweise auch moorige Stellen enthält, ist der Verbrauch an Kunstdünger schon jetzt erheblich und wird nach Ausführung der Bahnverbindung noch bedeutend zunehmen. Umfangreiche Forsten enthalten viele haubare Bestände. Der Absatz des sehr geschätzten feinrindigen kiefern Nutzholzes und

**Bild 1** Verlauf der Nebenbahn Salzwedel–Arendsee (Altm)–Geestgottberg auf einer Dienstkarte des Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg aus dem Jahr 1967. Die Kilometrierung begann in Salzwedel (km 0,0) und endete in Geestgottberg (km 42,99). Oben links der Verlauf der zwei Jahre später stillgelegten Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn

(Sammlung Wolf-Dietger Machel)





**Bild 2 Die fertiggestellte Brücke der Straße nach Thielbeer am westlichen Stadtrand von Arendsee, 1915 noch ohne Gleise**  
(Foto Sammlung Eckehard Schwarz)

*des Brennholzes ist nicht unerheblich und wird nach dem Bau der Bahn voraussichtlich noch zunehmen. Auch auf die bergbaulichen Interessen wird die neue Bahn anregend wirken, da sich in ihrem Verkehrsgebiete während der letzten Jahre eine lebhaftige Bohrtätigkeit entwickelt hat und Kali vorgefunden ist. [...]' "*

Im Gesetz von 28. Juli 1909 wurden 56 012,53 Mark für die Strecke von Salzwedel nach Arendsee und 36 475,55 Mark für den Bau der Strecke von Arendsee nach Geestgottberg bereitgestellt. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang eine amtliche Denkschrift zur Begründung des Bahnprojekts, die in der Altmark-Zeitung Stendal sowie im Arendseer Wochenblatt am 22. Mai 1909 veröffentlicht wurde. Darin ist zu lesen:

*„Die geplante Linie [...] liegt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 43,4 km im Regierungsbezirk Magdeburg und zwar mit etwa 32,4 km im Kreis Osterburg (1 111 qkm, 45 000 Einwohner) und mit etwa 11 km im Kreis Salzwedel (1 212 qkm, 57 000 Einwohner). – Ihr Verkehrsgebiet umfaßt etwa 700 qkm mit rund 36 000 Bewohnern (51 Einwohner auf 1 qkm). In Salzwedel und Wittenberge bilden Handel und Gewerbe mannigfachster Art, in dem ländlichen Gebiet Land- und Forstwirtschaft, Viehzucht und die damit zusammenhängenden Betriebe die Haupterwerbsquellen der Bevölkerung. Angebaut werden vorzugsweise Getreide, Kartoffeln, Gemüse, Obst und Futterrüben. [...] – Von Orten sind zu nennen: Wittenberge (18 500 Einwohner), Wahrenberg (800 Einwohner) Arendsee (2 200 Einwohner), Deutsch-Pretzier (700 Einwohner), Perver (1 700 Einwohner), Salzwedel (11 100 Einwohner); von größeren Gütern: Vielbaum I und II, Krüden, Pollitz und Groß Aulosen. – An gewerblichen Anlagen befinden sich im Kreis Osterburg: 7 Ziegeleien, 1 Gaswerk, 4 Sägewerke, 3 Brauereien, 1 Zementwarenfabrik, 13 Molkereien, 7 Mühlen; im Kreis Lüchow: 7 Ziegeleien, 2 Sägewerke, 1 Zementwarenfabrik, 4 Molkereien; im Kreis Salzwedel: 7 Ziegeleien, 2 Sägewerke, 3 Brauereien, 2 Molkereien, 1 Wasser- und 1 Windmühle, 1 Bildhauerei, 3 Eisengießereien, 1 Wagenbauanstalt, 1 Gas- und Wasserwerk, 1 Lederfabrik, 1 Zuckerfabrik, 1 Dampfwäscherei, 1 Zementplattenfabrik, 1 Möbelfabrik, 1 Messingdrahtfabrik, 1 Fabrik für künstlichen Dünger. Außerdem ist das Kurhaus in Arendsee zu erwähnen, das durch den Bahnanschluß eine Förderung seines Sommerbadeverkehrs erfahren dürfte. – Von der Herstellung der neuen Bahn ist eine nachhaltige Belebung der Industrie zu erwarten, die zur Erweiterung der bestehenden und Errichtung neuer Anlagen führen wird. – Als Verfrachtungsgegenstände kommen hauptsächlich in Betracht für den Empfang: Kohle, Kalk, Dünge- und Futtermittel, landwirtschaftliche Maschinen, Baumaterialien. Kolonialwaren und Stückgüter aller Art; für den Versand: Getreide, Kartoffeln, Zuckerrüben, Ziegel, Heu, Stroh, Holz und Molkereierzeugnisse. – An staatlichen*

*Grundbesitz werden erschlossen die Schutzgebiete Arendsee und Zießau der Oberförsterei Diesdorf mit 727 ha und Schletau der Oberförsterei Lüchow mit 493 ha, sowie die zur Zeit der Heeresverwaltung zu Remontezwecken überlassenen Domänen Königshorst (561 ha) und Arendsee mit dem Vorwerk Friedrichsmilde und Kaulitz (1 212 ha). – Die Kosten des Bahnbaues und der erforderlichen Änderung der Strecke Salzwedel–Lüchow auf einer Länge von 4,2 km betragen einschließlich der auf letztere entfallenden, staatsseitig zu tragenden Grunderwerbskosten 4 725 000 Mk. – 99 300 Mk. für das Kilometer. Die den Beteiligten zur Last fallenden Grunderwerbskosten sind auf 793 000 Mk. geschätzt.“*

Die Planungsunterlagen wurden bei den zuständigen Behörden in Hannover eingereicht und 1912 in allen Gemeinden ausgelegt. Am 1. April 1913 stimmte die KED Hannover dem Bau der Strecke von Salzwedel nach Geestgottberg als Nebenbahn zu.

### Bahnbau begonnen, aber 1916 unterbrochen

Noch im selben Jahr begannen die Vermessungsarbeiten, und erste Verhandlungen über den Kauf der betroffenen Grundstücke folgten. Im März 1914 nahmen die Arbeiten konkrete Formen an. Es wurde der Bahndamm von den Endpunkten der Strecke in Salzwedel und Geestgottberg aus gleichzeitig errichtet. Zudem begannen die Arbeiten an der 57 m langen Alandbrücke bei Geestgottberg sowie der Ritzer Brücke bei Salzwedel mit 40 m Spannweite. Das Arendseer Wochenblatt schreibt dazu am 26. März 1914:

*„Zwei Arbeitstrupps von je 50 Mann sind in Groß Graz untergebracht, die auf Geestgottberg zu und nach Harpe zu arbeiten. An der Alandbrücke ist man schon seit Wochen mit den Vorarbeiten beschäftigt. In Tag- und Nachtschichten haben die Arbeiter trotz des hochstehenden Wasserstandes im Fluß Pfähle gerammt und jetzt sind die Eisenbetonarbeiten in Angriff genommen. Von Genzien aus arbeitet eine Kolonne, den 5 Meter hohen Bahndamm aufzuschütten. Aus den Kiefernwaldbergen beim Dorf Harpe werden dazu 180 000 Kubikmeter Kies mit Lokomotive und Arbeitswagen herangefahren werden müssen. Im Fahrweg zwischen Harpe und Genzien ist eine Unterführung für den Wagenverkehr vorgesehen. Bei Haverland ist eine Arbeiterbaracke erbaut zur Aufnahme von Italienern, die noch nicht eingetroffen sind. Trotzdem also noch Arbeiter eingestellt werden, herrscht hier noch reges, nie gesehenes Leben und Treiben. Nur in den Arbeitsstunden herrscht bei emsiger Tätigkeit draußen natürlich im Dorfe Ruhe“.*

Der Beginn des Ersten Weltkriegs und der damit immer stärker werdende Geldmangel machten sich für die deutsche Wirtschaft und damit natürlich für den Bau der Bahnverbindung immer stärker negativ bemerkbar. Die Männer wurden an der Front gebraucht und die Baumaterialien knapp. Daher mussten die Arbeiten im Frühjahr 1916 eingestellt und die Bauabteilung Salzwedel am 1. April 1916 aufgelöst werden. Bis zu diesem Zeitpunkt waren der gesamte Gleiskörper mit allen Durchlässen und die Brücken zum größten Teil fertiggestellt.

### Weiterbau ab 1919

Niemand glaubte nach dem Ersten Weltkrieg so recht an die Vollendung der Strecke. Doch die weitgehend fertige Bahntrasse machte eine Rücknahme der Baupläne unmöglich. Zudem forderten die an der künftigen Nebenbahn gelegenen Gemeinden immer wieder den Weiterbau, nicht zuletzt um die aus dem Krieg heimkehrenden Männer sinnvoll zu beschäftigen. Daher wurde unmittelbar nach dem offiziellen Kriegsende am 11. November 1918 der Weiterbau der Bahnlinie beschlossen und zum 1. Januar 1919 die Bauabteilung Salzwedel wieder mit der Weiterführung der Arbeiten beauftragt. Allerdings wurden sie zunächst nur auf dem Abschnitt



**Bild 3** Einer der Bahnhöfe im Rohbau mit Arbeitern im Jahr 1920 (Foto Sammlung Eckehard Schwarz)

Salzwedel–Arendsee wieder aufgenommen, jedoch im Juli 1919 durch den großen Eisenbahnerstreik unter anderem in Salzwedel und Stendal zeitweise unterbrochen. Zuerst vollendete die Firma Eichhoff aus Hannover unter der Leitung von Schachtmeister Karl aus Salzwedel die Trasse bei Riebau. Die dabei gewonnenen Erdmassen wurden für die Abdeckerarbeiten an der Ritzer Brücke verwendet. Für den gesamten Bau der Brücke zeichnete die Firma Preuße aus Braunschweig verantwortlich. Anschließend wurde mit dem Verlegen der Schwellen und Gleise von Salzwedel aus begonnen, von Salzwedel aus bis Riebau ebenfalls von der Firma Eichhoff. Von Riebau bis Mechau war die Firma Fritz & Co. aus Magdeburg zuständig, und die Reststrecke von Mechau bis Geestgottberg verlegten Arbeiter der Firma Simon mit Schachtmeister Fritsch.

Die Bahnhofsgebäude von Ritze bis Arendsee wurden ebenfalls in den Jahren 1920 bis 1922 fertiggestellt. Einzige Ausnahme bildeten die Hochbauten des Bahnhofs Kaulitz, die zur Eröffnung wegen Geldmangels noch nicht vollständig waren. Die Gemeinde Kläden sollte nach ersten Planungen keinen eigenen Bahnhof erhalten, erst durch ständige Beschwerden des Gemeinderates erhielt Kläden diesen dann doch. Die Hauptgebäude aller Bahnhöfe waren aus Kostengründen baugleich und nach Entwürfen des Architekturbüros Hammer aus Salzwedel errichtet worden. Sie wurden jedoch bewusst farblich unterschiedlich gestaltet. Aufgrund von Einzelausschreibungen waren für den Gebäudebau verschiedene Firmen zuständig. So waren am Bahnhofsgebäude in Arendsee die Maurerfirma Lemke, Dachdecker Schmidt, Zimmerei Rolf, Tischler Bierstedt und Klempner Jentsch, alle aus Arendsee, tätig.

Der Bau der Gebäude zwischen Arendsee und Geestgottberg begann erst 1921/22. Über den Baufortschritt schrieb das Arendseer Wochenblatt am 3. März 1921 folgenden Bericht:

„Für die produktive Gewerbslosenfürsorge ist von der Reichsregierung nach einem Gesetzentwurf eine Summe von 1 Milliarde Mark in Aussicht genommen. Besonders soll dabei die Eisenbahnverwaltung mit Mitteln zum Bau und zur Beschaffung

Zu den Bildern auf Seite 93:

**Bild 5** Im Jahr 1991 führte der damalige Oebisfelder Eisenbahnverein eine Sonderfahrt mit Lok, Speise-, Gesellschafts- und grünen Bghw-Wagen von Oebisfelde über Salzwedel nach Arendsee durch. Gegenüber dem Empfangsgebäude der Reichsbahn (rechts) steht links das der 1978 in diesem Bereich stillgelegten ehemaligen Kleinbahn Stendal-Arendsee.

**Bild 6** Das Personal der Lok 50 3535 kann es im Mai 1986 nicht so recht fassen, dass dort ein Fotograf steht und auf sie wartet. Auf der linken Böschungskante des Einschnittes stehen alle 50 Meter bedrohliche Warnschilder des nahen Grenzgebietes, u. a. über dem Telegrafmast! Links hinten (weißes Haus) der Kontrollposten mit Schlagbaum über der Straße Riebau–Jeebel. Hätte man den Fotografen hier entdeckt, wäre er „Mode“ gewesen!

**Bild 7** Ein Personenzug mit dreiachsigen Rekowagen verlässt mit der gerade aus dem Raw Meiningen gekommenen Lokomotive 50 3610 am 27. Mai 1985 den Bahnhof Riebau in Richtung Salzwedel. (Fotos Frank Jürgens)

von Betriebsmitteln bedacht werden. Da ist zu wünschen, daß endlich auch die seit vielen Jahren im Bau befindliche Bahnstrecke Salzwedel–Arendsee–Wittenberge fertiggestellt wird. Auf der ganzen Strecke sind seit langer Zeit der Bahndamm und die Brückenbauten vollendet, etwa für ein Viertel der Strecke liegen Schienen. Das aufgewandte Kapital bringt keinen Ertrag. Die vollständige Fertigstellung der ganzen Strecke würde vielen Erwerbslosen Arbeitsgelegenheit und Verdienst bieten. Ihre baldige Inbetriebnahme ist für die Hebung der wirtschaftlichen Kräfte unserer Gegend dringend nötig. Sie wird den anliegenden Orten die Verbindung mit dem Elbhafen Wittenberge schaffen und somit den Wasserweg nach Hamburg, Magdeburg, Berlin usw. erschließen. Frachten, Kohlen, künstliche Düngemittel können dann mit Vorteil bezogen, Produkte der Landwirtschaft den Großstädten billiger geliefert werden. Es dürfte angezeigt sein, daß die Interessenten jetzt alsbald bei der Eisenbahndirektion in Hannover und dem Reichsverkehrsministerium, evtl. auch bei dem Reichsarbeitsministerium und dem Reichswirtschaftsministerium vorstellig werden“

Bereits am 20. August 1921 meldete das gleiche Blatt:

„An der neuen Bahnstrecke Salzwedel–Arendsee werden zur Zeit die Telegrafendrähte gezogen. Es hat sich auf den Bahnhöfen Ritze, Riebau, Mechau und Binde-Kaulitz bereits ein lebhafter

**Bild 4** Andenkenkarte von der Einweihung am 3. Mai 1922 (Sammlung Eckehard Schwarz)



# Letzter Anschluss

... mit dem Pferdenachtomnibus



Die letzte Fahrt des letzten Pferdeomnibusses am 25. August 1923.

Es geschah in Berlin am Morgen des 25. August 1923, also vor genau 100 Jahren, als im öffentlichen Nahverkehr dieser Stadt eine Epoche zu Ende ging. Der letzte Pferdeomnibus rückte in die Remise ein. Damit wurde die tierische Traktion endgültig durch die motorische ersetzt. Der Nachtwagen der ABOAG-Linie E (Halensee–Leipziger Platz) fuhr schließlich in den Hof Watt-/Jasmunder/Usedomstraße im Wedding ein. Nach der Photographie jenes Jahres handelte es sich um einen Zweispänner-Pferdeomnibus, besetzt mit Kutscher und Schaffner.

Zoologischer Garten–Friedenau–Steglitz, Kaiserallee, sowie Potsdamer Platz–Stettiner Bahnhof. Auf denen fuhren noch 32 Pferdeomnibusse. Im Geschäftsbericht der ABOAG für 1923 endet das Kapitel Pferdeomnibus so: „Nachdem der Tagesverkehr mit Pferdeomnibussen bereits 1920 aufgehört hatte, ist am 25. August 1923 auch der in der letzten Zeit ohnehin bedeutungslose Nachtbetrieb mit Pferdeomnibussen gänzlich eingestellt worden“. (Text: Reinhard Arf, Bildquelle: Bilder zur Geschichte der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft. – Berlin, 1928)

## Verkehrsgeschichtliche Blätter

# vb

Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin  
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF  
Chefredakteur: Michael Günther, Stellv. Chefredakteur: Axel Mauruszat  
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl  
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin  
Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)  
Jahresabonnement: € 16,00 (Ausland € 19,00) einschließlich MwSt und Versandkosten  
Einzelheft: € 2,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten  
Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.  
Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.  
Redaktionsschluss dieses Heftes: 30.7.2023

### In diesem Heft:

Aus der Geschichte der Nebenbahn Salzwedel–Arendsee (Altm)–Geestgottberg (–Wittenberge) – Verkehrsknoten U-Bahnhof Rosa-Luxemburg-Platz – Die Elektrische kommt an den Main: Zur Geschichte der Steinheimer Straßenbahn – Sie fährt wieder: Lok KLAUS der Berliner Parkeisenbahn – Leser-Post-Zug – Rezensionen – Kurzinformationen

[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Demnächst:

Die Glienicker Brücke ist weltweit bekannt als „Agentenbrücke“. Doch sie ist viel mehr: ein jahrhundertalter Verkehrsort.