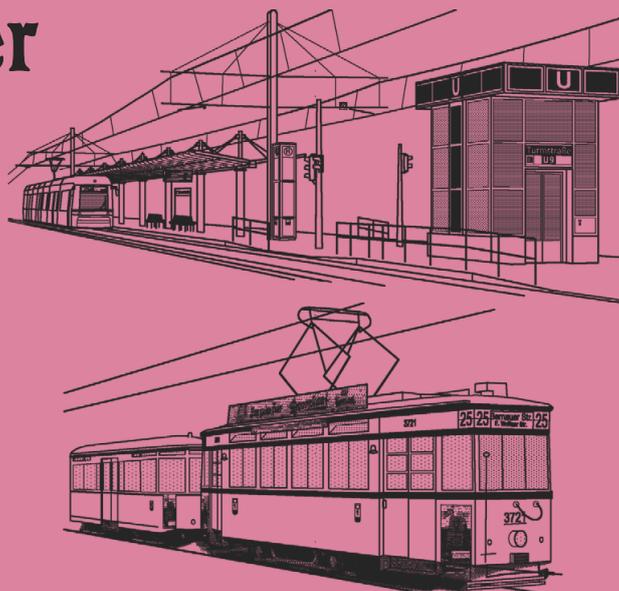


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 51. Jahrgang – September/Oktober 2024 – € 2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Die Kleinbahn Stendal–Arendsee



Auf einen Blick: Anfang und kurz vor dem Ende der Strecke Stendal–Arendsee (Altm). Oben: Abnahmefahrt am 7. Dezember 1908 in Arendsee; die Eröffnung fand einen Tag später statt. Unten: Anfang der 1970er Jahre verkehrten zunehmend „Ferkeltaxen“, hier der 171 005 in Klein Rossau Richtung Arendsee (Altm). (Foto oben: Sammlung Ralf Böttcher, Foto unten: Wolfgang List)

5-2024

ECKEHARD SCHWARZ, Arendsee

Erinnerungen an die Kleinbahn Stendal-Arendsee

Mit großem Interesse wurden im Jahre 1908 der Bau und die Fertigstellung der normalspurigen Kleinbahnverbindung Stendal-Arendsee von den Einwohnern entlang der Strecke verfolgt. Viele Anwohner wünschten, dass die Bahnverbindung nach jahrelangen Diskussionen endlich fertiggestellt wird. Arendsee war zu diesem Zeitpunkt die einzige Stadt in der Altmark ohne Eisenbahnanchluss.

Um bessere Verkehrsverbindungen bemüht

Der fehlende Bahnanschluss brachte dem aufstrebenden Urlaubsort Arendsee zu Beginn des 20. Jahrhunderts Standortnachteile, die besonders die Stadt Osterburg für sich zu nutzen versuchte und zum Beispiel die bekannte Landwirtschaftsschule von Arendsee nach Osterburg verlegen wollte. Hinzu kamen der immer stärker werdende Tourismus sowie der Rüben- und Kartoffelanbau in der

Region. Nicht nur Arendsee hatte durch den Bau der Kleinbahn einen wesentlich größeren Einzugsbereich bis hin nach Magdeburg, sondern auch zahlreiche Landwirtschaftsbetriebe. Durch den Kleinbahnbau hofften einige Landwirte, ihre Produkte, wie Zuckerrüben und Kartoffeln, schnell und preiswert in die Städte, zur Kartoffelflockenfabrik nach Arendsee oder in die Zuckerfabrik nach Goldbeck transportieren zu lassen.

Anfänglich gab es nicht nur Zustimmung zum geplanten Bahnbau unter Regie der im März 1908 gegründeten Kleinbahn-Aktiengesellschaft Stendal-Arendsee. Es gab Bauern, die nicht einsahen, sich an den Kosten durch den Kauf von Kleinbahnaktien zu beteiligen. „Wir hemm ja unsere Pferde davor“ war ein beliebtes Argument gegen den Bau der Bahnstrecke. Da jedoch nur die Gemeinden, die ausreichend Geld zahlten, auch einen Bahnhof

erhielten, soll es dazu gekommen sein, dass zum Beispiel nicht wie geplant Kossebau und Bretsch, sondern Lückstedt-Dewitz eine Kleinbahnstation mit Verladeplatz erhielt.

Feierlich eröffnet

Trotz der Bedenken einzelner Landwirte war die Freude über den Anschluss der Orte an das Eisenbahnnetz im Allgemeinen groß. Deshalb verwundert es nicht, dass zur landespolizeilichen Abnahme der Strecke am 7. Dezember 1908 alle Orte festlich geschmückt waren. Auf den einzelnen Stationen wurde der „Revisionszug“ mit Jubel empfangen. So überreichten in Neuendorf am Speck weißgekleidete Ehrenjungfrauen Rosen an die Mitglieder der Abnahmekommission. Im

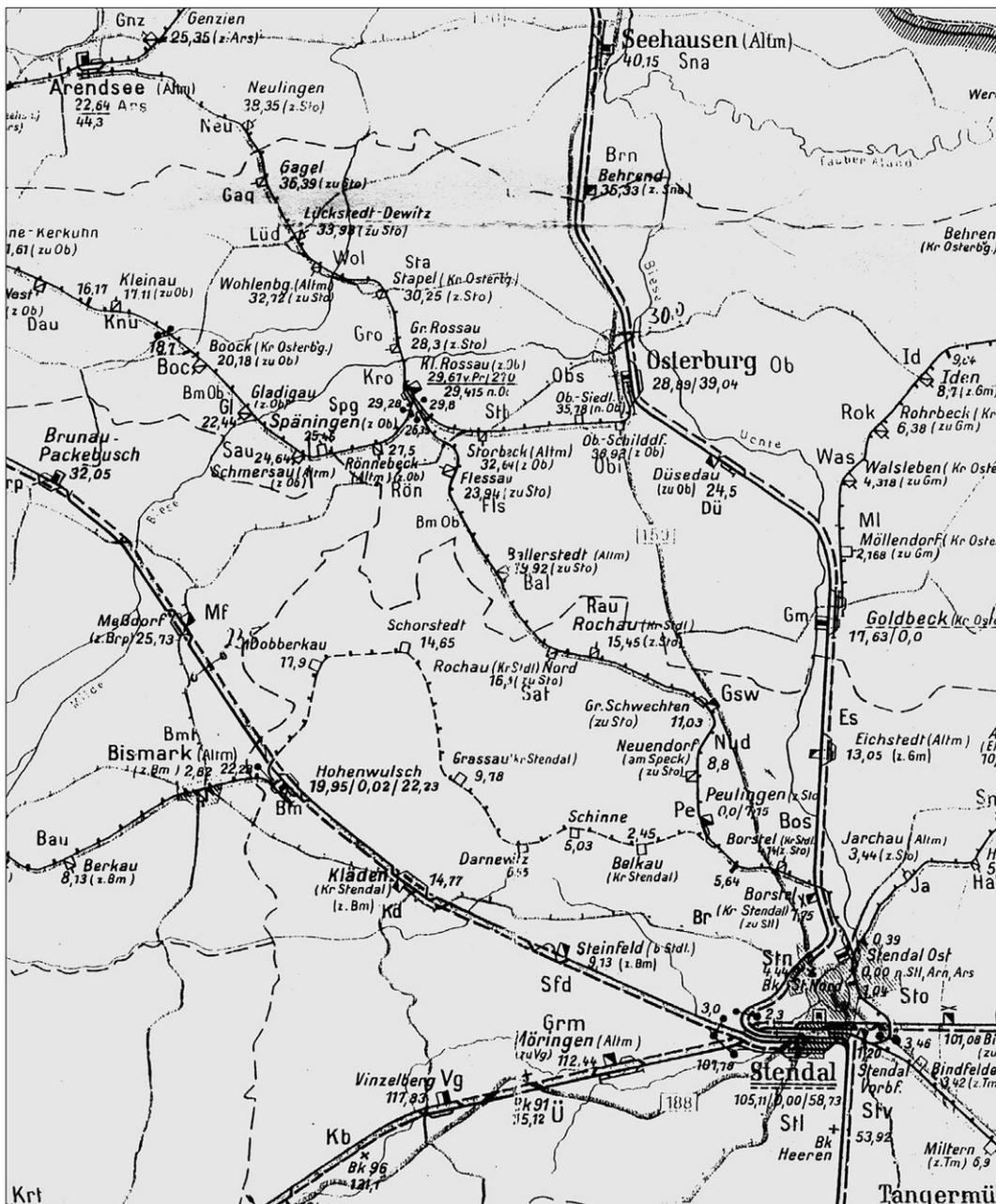
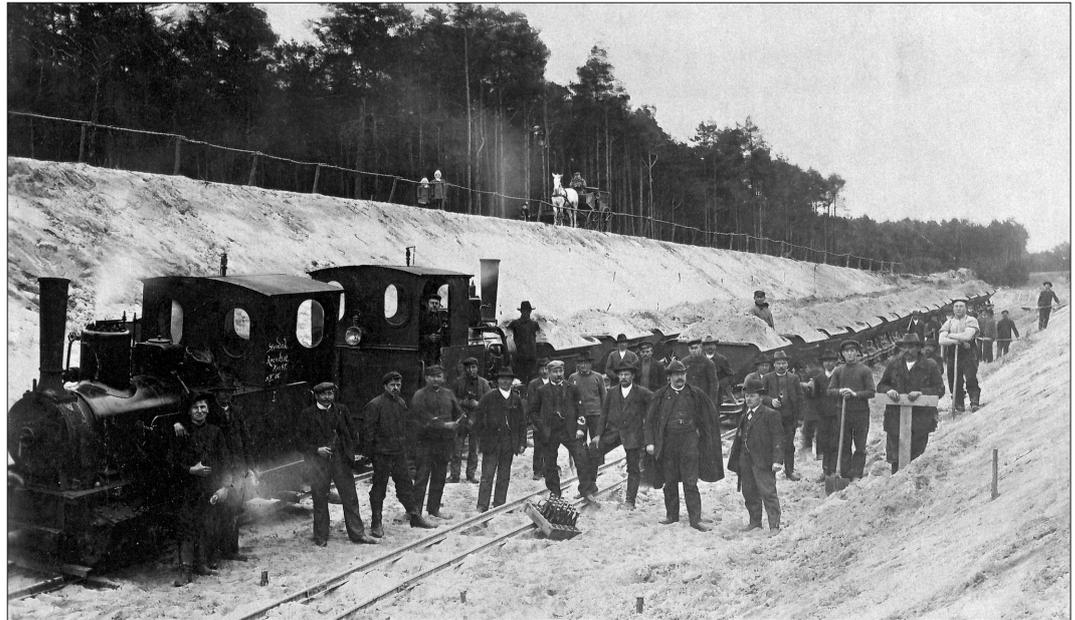


Bild 1 Verlauf der ehemaligen Kleinbahn Stendal-Arendsee (Altm) auf einer „nur für den Dienstgebrauch“ vorgesehenen Karte der Reichsbahndirektion Magdeburg vom Mai 1960. Die 1951 abgebaute Verbindung Peulingen-Hohenwulsch (bis 1953 Bismark) ist noch gestrichelt (Trasse ohne Gleis) dargestellt. (Sammlung Wolf-Dietger Machel)

Bild 2 Bauarbeiten am Einschnitt zwischen Neulingen und Arendsee im Kilometer 41 am 24. April 1908. Am Wasserkasten der links stehenden Feldbahn-Baulokomotive sind diese Daten mit Kreide angeschrieben worden. (Foto Sammlung Eckehard Schwarz)



„Altmärkischen Intelligenz- und Leseblatt“ vom 9. Dezember 1908 war über die Fahrt zu lesen: „Bis Lückstedt fuhr der Zug nunmehr langsam durch, alsdann begann die eigentliche Abnahme der Reststrecke bis Arendsee, die mit Ausnahme eines Aufenthaltes bei Gestien und Genzien, [Der Zug hielt auf freier Strecke kurz vor Arendsee; nördlich der Kleinbahn lag Genzien, südlich Gestien. Beide Orte hatten keine Kleinbahnstationen. Anm.] wo wider Erwarten sich eine Verzögerung nötig machte, äußerst glatt von statten ging und man allgemein Anerkennung für die erbaute Strecke zum Ausdruck brachte. In Arendsee wurde daraufhin im Hotel ‚Berliner Hof‘, es war inzwischen 3 1/2 Uhr geworden, ein Frühstück eingenommen. Dabei brachte der dortige Bürgermeister einen Toast auf den um die neue Bahn so verdienten früheren hiesigen Oberbürgermeister Werner, jetzt in Magdeburg wohnhaft, aus, worauf der Gefeierte mit einem Trinkspruch auf Arendsee herzlich dankte.“ Die eigentliche Eröffnungsfeier fand am Abend ab 18 Uhr mit über 200 geladenen Gästen in Stendal statt.

Wie aus dem ersten Fahrplan vom 8. Dezember 1908 zu ersehen ist, benötigten die drei täglich verkehrenden gemischten Züge der Kleinbahn für die 44,5 Kilometer lange Strecke von Stendal Ost bis nach Arendsee mit 16 Zwischenstationen insgesamt zwei Stunden und zehn Minuten. Später verringerte sich die Fahrzeit auf etwa eine Stunde und 40 Minuten.

Ein Teil des Arendseer Empfangsgebäudes der Kleinbahn wurde auf Wunsch vieler Reisender vom 31. Januar 1909 an als Gaststätte genutzt; erster Pächter war Gustav Törper. Die Gaststätte lief anfangs besonders gut, und schon am 19. Februar 1909 gab es die ersten Beschwerden, dass der Gastraum zu klein ist. Damit beschäftigte sich auch die Generalversammlung der Kleinbahn-AG am 30. April 1909 in Stendal. Vorsitzender des Aufsichtsrates war Landrat von Bismarck, für den verstorbenen Kaufmann Geitel wurde an diesem Tag der Fabrikbesitzer Weidling in den Aufsichtsrat gewählt. Der Baurat Alten schied aus dem Vorstand aus Altersgründen aus.

Kritik über das Zugangebot

Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens wurde beschlossen, zum Fahrplanwechsel am 1. Juni 1909 ein viertes Zugpaar einzusetzen. Allerdings war nicht nur Lob über die neue Bahnverbindung zu hören; so schreibt das Arendseer Wochenblatt vom 18. November 1909 über die schlechten Zuganbindungen folgendes:

„Nachdem sich der erste Freudentaumel über das Zustandekommen der Kleinbahn Stendal-Arendsee gelegt hat, nehmen die Klagen und Beschwerden über dieselbe kein Ende. Bald hatten diese den Anschluß auf dem Staatsbahnhof nicht erreicht, bald hatten jene mit der Staatsbahn Ankommenden den Anschluß an die Kleinbahn nicht erreicht. Nicht wenige, denen letzteres Malheur abends passierte, mußten die Nacht in Stendal zubringen. Dazu kamen das unangenehme Umherschütteln auf den vielen Stationen

Bild 3 Der erste in verschiedenen Lokalzeitungen veröffentlichte Fahrplan der Kleinbahn Stendal-Arendsee. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass es sich bei allen Züge um gemischte Züge handelt, also neben den Reisezug- auch Güterwagen mitgeführt werden. Die Fahrgäste mussten also unter Umständen an den Rangierarbeiten auf den Unterwegstationen teilnehmen. (Sammlung Wolfgang List)

: Winter-Fahrplan :									
der Kleinbahn Stendal-Arendsee.									
Gültig vom 8. Dezember ab.									
Richtung von Stendal nach Arendsee			km	Stationen		Richtung von Arendsee nach Stendal			
Zug 2	Zug 4	Zug 6				Zug 1	Zug 3	Zug 5	
750	288	530	0,0	ab	Stendal Ost	an	702	120	751
838	249	541	4,0	"	Vorfel	"	651	108	741
812	259	551	7,4	"	Penlingen	"	641	1238	732
817	304	557	9,0	"	Neuendorf a. Speck	"	636	1232	727
825	311	604	11,0	"	Groß-Schwechten	"	630	1244	720
838	324	617	15,5	"	Nochau-Schwarzenhag.	"	618	1231	707
848	328	622	16,8	"	* Scharlau	"	614	1226	703
853	338	633	20,0	"	Groß-Ballerstedt	"	605	1215	688
906	352	646	24,0	"	Fleßau	"	555	1203	640
916	401	656	27,0	"	* Klein-Nossau	"	546	1149	626
922	407	702	28,6	"	Groß-Nossau	"	547	1142	620
931	416	715	31,3	"	Bretsch-Stapel	"	533	1133	611
937	422	721	33,0	"	Wohlenberg	"	528	1127	606
942	426	725	34,1	"	Dennis-Lückstedt	"	524	1122	602
949	433	730	36,5	"	Gagel	"	519	1114	586
955	439	735	38,4	"	Neulingen	"	514	1107	580
1010	454	749	44,5	an	Arendsee	ab	500	1050	535

* Zug hält nur nach Bedarf. — Die Zeiten von 6.⁰⁰ abends bis 5.⁵³ morgens sind durch Unterstrichen der Minutenziffern gekennzeichnet. — Sämtliche Züge führen 2. und 3. Klasse und sind gemischte Züge. Die Fabrikarten haben nur Gültigkeit am Tage der Lösung.

Die Betriebsleitung.



Bild 4 Vor dem Empfangsgebäude in Groß Rossau – man beachte die Schreibweise des Ortsnamens oben am Giebel – hat sich um 1910 eine Reisegesellschaft für ein Erinnerungsfoto aufgestellt. Sogar eine Musikkapelle ist dabei.

(Foto Sammlung Eckehard Schwarz)

durch das Rangieren und lange Fahrzeit. Glaubte man, diese Zustände würden sich nach und nach bessern, so hat man sich geirrt, im Gegenteil sie haben sich fast noch verschlimmert. Am 1. Oktober hat man uns einen Hin- und Rückzug gestrichen und trotz des allgemeinen Wunsches aus Arendsee und Umgebung den Frühzug nicht verlegt. Stendal natürlich drückte es durch, daß nachmittags von Stendal bis Flessau und zurück ein vierter Zug laufen muß, die übrige Strecke von Flessau nach Arendsee und zurück muß sich mit drei Zügen begnügen. Wunderbar ist es auch, daß der Nachmittagszug Stendal–Flessau, welcher als Güterzug gedacht ist und nur einen Personenwagen mitführt, kürzere Fahrzeit hat wie fast alle anderen auf derselben Strecke. Am 1. Oktober sind nun, um das viele Rangieren und die dadurch entstehenden Verspätungen zu vermeiden, zwei Güterzüge eingestellt. Das war vom Vorstand sehr gut gemeint, leider sind unseres Wissens in den anderthalb Monaten nur im Ganzen zwei gefahren, selbstverständlich sind also die Übelstände nicht abgeschafft, sondern in schönster Blüte. Anschluß-Versäumnisse in Stendal sind keine Seltenheit, und Zugverspätungen bis zu einer vollen Stunde sind an der Tagesordnung. Unsere Bahn ist schon derart in Verruf geraten, daß viele Reisende versichern: ‚Wir sind einmal mit der



Bild 5 Am 1. Oktober 1911 unterzeichnete und erwarb die Stadt Arendsee eine Aktie von der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Stendal-Arendsee im Werte von 1000 Mark.

(Sammlung Eckehard Schwarz)

Kleinbahn gefahren, aber nicht wieder, da ziehen wir doch eine Wagenfahrt von 1 ¼ Stunden nach Arendsee vor!‘ Und tatsächlich sieht man seit längerer Zeit wieder erheblich mehr Lohnfuhrwerke in der Stadt. Auch hiesige Einwohner benutzen oft Fuhrwerke nach den Bahnstationen in Seehausen, Pretzier und Brunau-Packebusch.

Bild 6 Das in etwas veränderter Form noch heute existierende Empfangsgebäude des damals einzigen Bahnhofs in Arendsee im Jahre 1916 auf einer Ansichtskarte. Für den Zusatz „Kleinbahn“ oder „Kleinbahnhof“ gab es zu diesem Zeitpunkt noch keinen Anlass, denn die Staatsbahnstrecke Salzwedel–Arendsee (Altm)–Geestgotthberg (–Wittenberge) wurde erst 1922 eröffnet (siehe vb 4/2023, S. 90–102)



Letzter Anschluss

... mit der U7 nach Spandau



**Spandau
wir kommen**

Montag, 1. Oktober 1984
Eröffnung der Verlängerungsstrecke U 7 von Rohrdamm
über Paulsternstraße – Haselhorst – Zitadelle –
Altstadt Spandau bis Rathaus Spandau
Feiern Sie mit!

BVG
Berliner Verkehrs-Betriebe

Das Jahr 1984 war für Berlin, bis zum Ende des Jahres 1989 nur für die in West-Berlin lebenden Berliner, von besonderer Bedeutung. Nachdem am 9. Januar 1984 nach westalliiierter Genehmigung die Betriebsrechte an der S-Bahn an den Senat von West-Berlin übertragen worden waren und dieser damit die BVG betraut hatte, womit nun ganze Bezirke und Stadtteile (wieder) Schnellbahnanschluss erhielten, wurde am 30. September 1984 eine weitere Schnellbahnplanung endgültig baulich fertig gestellt und dem Verkehr übergeben. Die Verlängerung der U7 zwischen Rohrdamm und Rathaus Spandau wurde feierlich eröffnet. Der westlichste Bezirk Berlins war von nun an wieder an das städtische Bahnnetz angeschlossen.

Damit war Spandau also nicht nur über den Endbahnhof Ruhleben des U-Bahn-Kleinprofilnetzes zu erreichen, sondern zusätzlich auch über die Neubaustrecke des Großprofilnetzes über Jungfernheide, Charlottenburg-Nord, Siemensdamm, Rohrdamm und Haselhorst sowie Zitadelle und Altstadt angebunden. Die Feierlichkeiten in Spandau am Rathaus und in der Altstadt waren „eine große Nummer“ und lockten viele Besucher an. Das damals noch erscheinende „Spandauer Volksblatt“ jubelte auf der Titelseite: „Mit der U-Bahn bis nach Spandau“ (Ausgabe vom Sonntag, 30. September 1984, Sonderbeilage).

Die herausragende Bedeutung dieser Verbindung zeigte sich dann richtig erst nach dem Fall der Mauer, als täglich Tausende von Bürgern aus dem Havelland und Spandau in das nun frei zugängliche West-Berlin strömten und ab Spandau für die weitere Fahrt durch Berlin die U7 nutzten. Denn nunmehr hatten alle 12 Bezirke West-Berlins Anschluss an eine Schnellbahn, egal ob S- oder U-Bahn. Auf den erneuten S-Bahn-Anschluss mussten die Spandauer allerdings noch 14 Jahre bis zum 30. Dezember 1998 warten. (Text: Reinhard Arf, Plakat [September 1984]: BVG)

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: Axel Mauruszat

Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Michael Günther, Wolf-Dietger Machel,
Dr. Hans-Joachim Pohl

Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin

Erscheinungsweise: zweimonatlich (Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember)

Jahresabonnem: € 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: 18.9.2024

In diesem Heft:

Erinnerungen an die Kleinbahn Stendal-Arendsee – Literarische S-Bahn-Fahrten durch ein Jahrhundert. Teil 2 – Fluchtlinienplan für die Blaschkoallee in Britz – Sigurd Hilkenbach † – Kunst am Bau – vb auf CD – Leser-Post-Zug – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Von der Schöneberger Untergrundbahn existiert ein vom heutigen U-Bahn-Netz abgetrennter Tunnel. Dieser wird allgemein Eisacktunnel nach der benachbarten Eisackstraße genannt. Wir widmen uns dessen Geschichte.