

### 3. Empfangsgebäude der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Brandenburg

#### Paulinenaue

Paulinenaue war um 1845 ein Gut mit etwa zehn Häusern. Der Gutsbesitzer Friedrich Wilhelm von Knoblauch betrieb eine bedeutende Rinderzucht. Das war wohl der Grund dafür, dass er sehr daran interessiert war, eine Bahnstation zu erhalten. Jedenfalls erklärte er sich bereit, den Betreibern der BHE einen Teil seines Grundbesitzes zu verkaufen, wenn er dafür einen Haltepunkt auf seiner Feldmark Paulinenaue bekäme. Da die anderen Grundbesitzer dieser Gegend Vorbehalte gegen die Durchführung der Eisenbahn durch ihr Gebiet hatten, kaufte die BHE Knoblauch für 9961 Taler 28 Morgen und 125 Quadratruten seines Landes ab und legte wie versprochen einen Haltepunkt an. Das Gebäude, unter der Leitung des Friesacker Baumeisters Raetzel errichtet, wurde jedoch erst etwa ein Jahr nach Eröffnung der Strecke fertig. Nun hielten hier täglich drei Personenzüge und ein Güterzug pro Richtung. Die Fahrtzeit nach Berlin betrug etwa eine Stunde, ins benachbarte Friesack eine halbe.

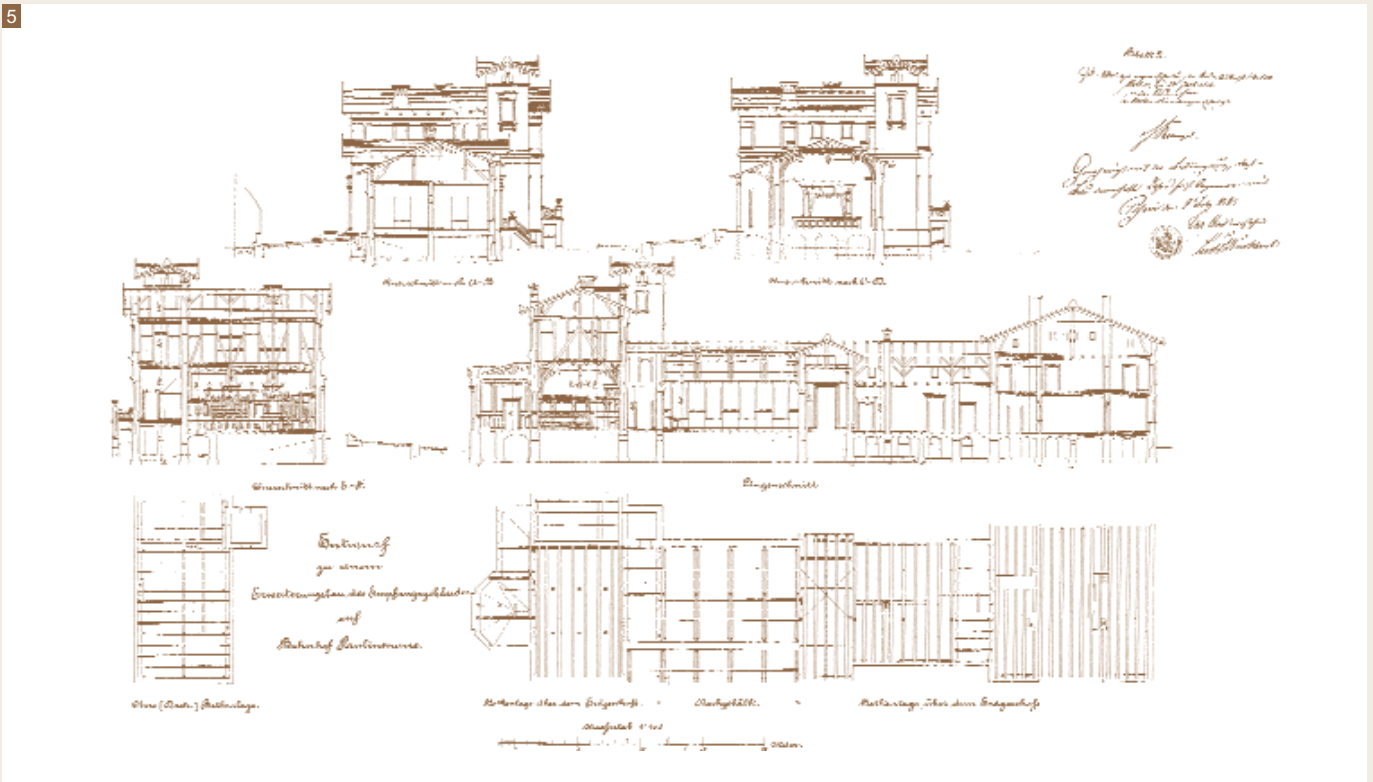
Obwohl der Ort so klein war, war der Raumbedarf der Bahn groß, denn es musste eine Vielzahl von Mitarbeitern untergebracht werden. So ließ die Bahn im Lauf der Jahre etliche Häuser für ihre Beamten in der Nähe des Bahnhofs errichten. 1861 kam sogar eine Schule hinzu, da die 7 bis 8 km langen Fußwege in die angrenzenden Orte für die etwa 30 Kinder des Gutsbezirks und der Bahnstation nicht zumutbar waren. Um 1885 machten die Mitarbeiter der Bahn mit ihren Familien etwa zwei Drittel der Paulinenauer Bevölkerung aus. Neben dem Stationsvorsteher werden 23 Bahnbedienstete, darunter der Restaurateur, ein Bahnmeister, einige Bahnwärter und Weichensteller, ein Verwiegler, ein Diäter und ein Postverwalter ge-

nannt. Im Jahr 1883/84 musste das Bahnhofsgebäude deutlich erweitert werden, da Paulinenaue mit Eröffnung der Zweigstrecke nach Neuruppin zum Umsteigebahnhof wurde. Zwischen 1901 und 1924 verkehrte außerdem eine Kleinbahn zwischen Paulinenaue und Rathenow.

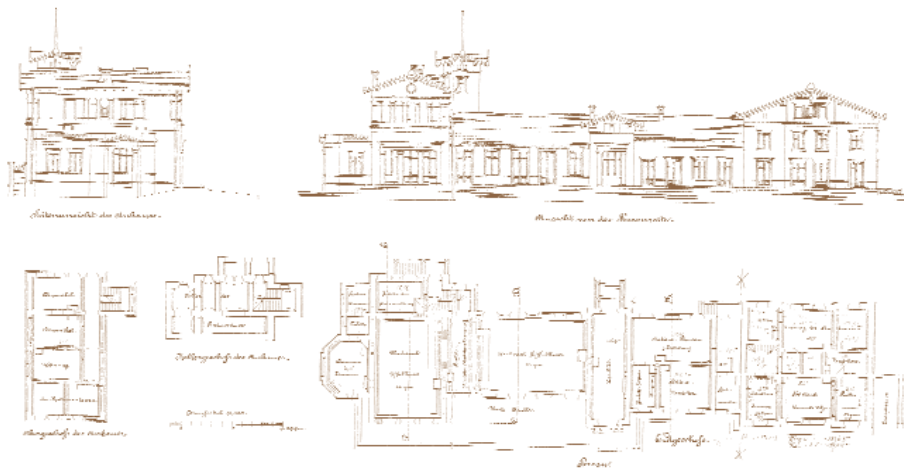
Nach dem Ersten Weltkrieg zerfiel das Gut auf verschiedene Eigentümer, die nach dem Zweiten Weltkrieg enteignet wurden. Nun entstand hier der Sitz der Brandenburgischen Militäradministration, einen anderen Teil baute man ab 1949 zu einer landwirtschaftlichen Akademie aus. Nach der "Wende" wurde die Nachfolgeinstitution der Akademie aufgelöst. Dieser Funktionsverlust brachte natürlich auch einen Rückgang der Einwohnerzahlen mit sich; heute leben in Paulinenaue noch 1.330 Menschen.

Das ursprüngliche Paulinenaue Empfangsgebäude, für das Baumeister Raetzel am 20. Mai 1847 die Baupläne eingereicht hat, macht nur einen kleinen Teil des heutigen Bahnhofs aus. Es gehört zu der großen Anzahl der einfachen Empfangsgebäude mit flachem Sat-

- 1 *Ansichtskarte des erweiterten Paulinenaue Bahnhofs von 1938*
- 2 *Eingang des erweiterten Bahnhofs auf der Ortsseite, 1940er Jahre*
- 3 *Das leer stehende Bahnhofsgebäude vom Ort aus gesehen*
- 4 *Der Paulinenaue Bahnhof im Winter 2004/2005*
- 5 *Entwurf zu einem Erweiterungsbau des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Paulinenaue, vermutlich 1883. Die Schnitte durch den Gesamtbau zeigen auch das Buffet*



Entwurf  
zu einem Erweiterungsbau des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Paulinenaue.



**6 Entwurf zu einem Erweiterungsbau des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Paulinenaue. Ansicht von der Perronseite und Erdgeschossgrundriss, vermutlich 1883. Der rechte, vierachsige Bauteil stellt das ursprüngliche Bahnhofsgebäude von 1847 dar**

teldach, zweigeschossig mit vier Fensterachsen zum Bahnsteig und drei Achsen in die Tiefe.

Die Besonderheit besteht darin, dass dieses breit gelagerte Gebäude mit der Giebelseite zum Bahnsteig steht. Bei der Erweiterung der Jahre 1883/84 wurde daraus ein langgestrecktes, aus mehreren Baukörpern zusammengesetztes, asymmetrisches Ensemble, das durch die Kombination von flachen und hoch aufragenden Bauteilen wie dem Turm einen verspielten, aber zugleich spannungsvollen Charakter erhielt.

Der Hauptzugang wurde nun in den Mitteltrakt verlegt, wo sich auf der einen Seite die deutlich vergrößerten Warte- und Restaurationsräume anschlossen, während die andere Seite einschließlich des Altbaus den Diensträumen vorbehalten blieb. Die Wartebäume waren mit aufwendig gestalteten Buffets für den Verkauf von Speisen und Getränken ausgestattet. Von all der Herrlichkeit ist heute nicht mehr viel erhalten: Ob-

wohl der Bahnhof noch von 40 Regional-Express-Zügen täglich angefahren wird, steigen dort nach Auskünften der DB vom Herbst 2005 nur noch etwa 240 Reisende ein und aus. Das Gebäude wird für den Betrieb nicht mehr benötigt und ist dem Verfall preisgegeben. Alle Scheiben sind zer schlagen, die Erdgeschossfenster mittlereweile verbrettert.

Zitat aus dem Schreiben Wilhelm von Knoblauchs aus Pessin an den Landrat von Bredow vom 13. März 1844:

*“Auf Ew. Hochwohlgebohren geehrtes Schreiben vom 3. Mts., wegen der Berlin-Hamburger Eisenbahn, beehre ich mich ergebenst zu erwidern, dass wenn ich auf meiner Feldmark Paulinenaue, einen Anhaltepunkt bekommen könnte, nicht abgeneigt bin, in Betreff dieser, der Eisenbahn-Direction Anerbietungen zu machen.”*

BLHA Rep. 6B Landratsamt Westhavel-land, Nr. 673, zitiert nach Joachim Scholz

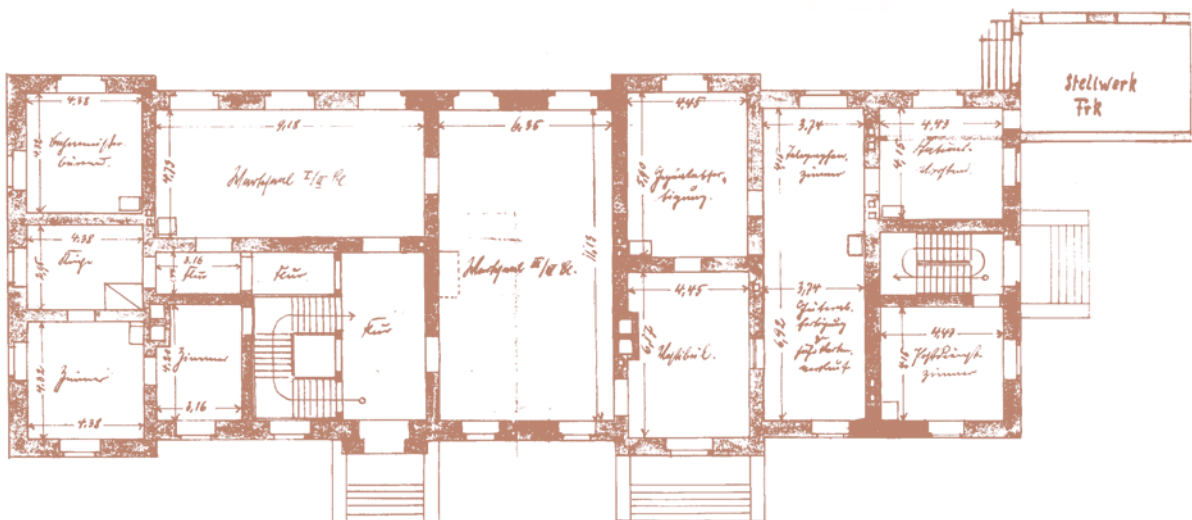
## Friesack

Wie Paulinenaue profitierte auch Friesack davon, dass die Direktion der BHE im Februar 1844 beschlossen hatte, die Strecke nicht über Kremmen, sondern durch das Westhavelland zu führen. Und auch hier war man offenbar sehr daran interessiert, die Vorteile auszunutzen, die das neue Verkehrsmittel versprach. Bereits am 2. Februar hatten die Stadtvertreter der Eisenbahngesellschaft das Angebot gemacht, ihr 2 Morgen Land unentgeltlich zu überlassen. Neuhaus sprach sich im Gegenzug dafür aus, in Friesack einen Bahnhof anzulegen.

Aus der Ortschronik erfahren wir, dass Friesack, auf einer leichten Erhöhung mitten im Luch angelegt, schon 1327 als Stadt bezeichnet wurde und im Schutze einer Burg stand. Burg und Stadt erlebten im Verlauf ihrer Geschichte mehrere gewaltsame Eroberungen, bis im 15. Jahrhundert Ruhe einkehrte. Die Familie von Bredow bestimmte

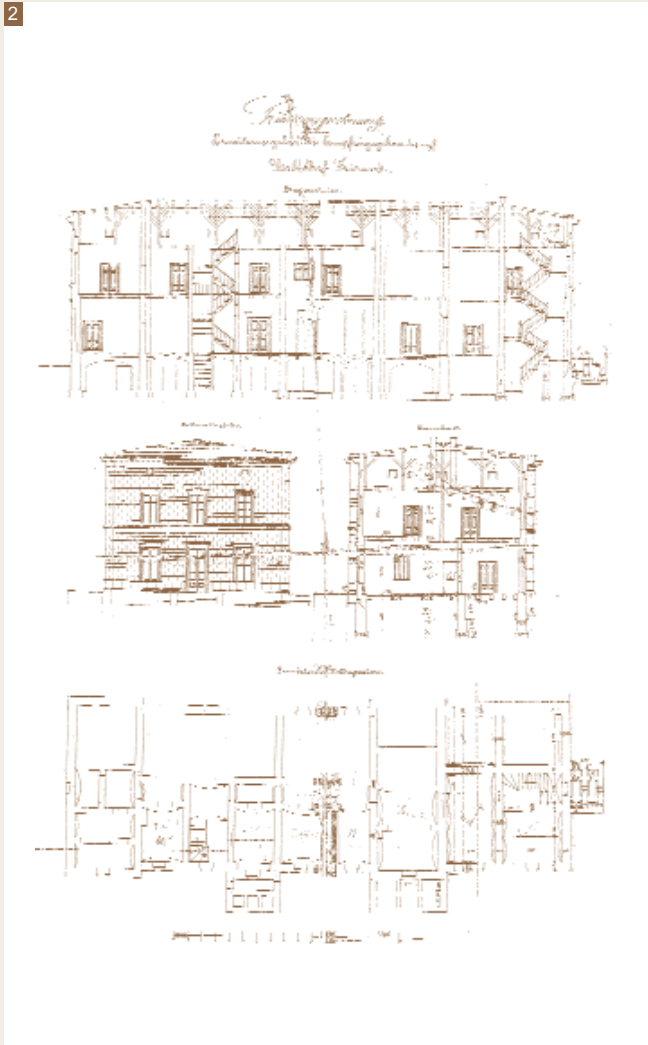
über viele Jahrhunderte die Geschehnisse der Stadt. Nicht nur die Landwirtschaft, sondern auch Handel und Handwerk blühten auf. Als die Bahnstrecke gebaut und der Bahnhof auf einem Sandhügel etwa 2 km außerhalb der Stadt angelegt wurde, wird Friesack etwa 2.000 Einwohner gehabt haben (1.289 im Jahr 1800 und 3.331 im Jahr 1900). 1860 gelang es der Stadt eine Garnison zu bekommen, was auch durch den Eisenbahnanchluss begünstigt worden sein mag. 1886 war dieser Abschnitt der Stadtgeschichte

- 1 Der EG-Grundriss des Bahnhofs Friesack aus dem 20. Jahrhundert zeigt die Grundrissorganisation nach der Erweiterung: Der linke Eingang diente dem Zugang zu den Obergeschossen, der rechte führte zu Vestibül und Wartesälen. Im Erweiterungsbau wurde seitlich ein weiterer Zugang zu den Wohnräumen angelegt





2

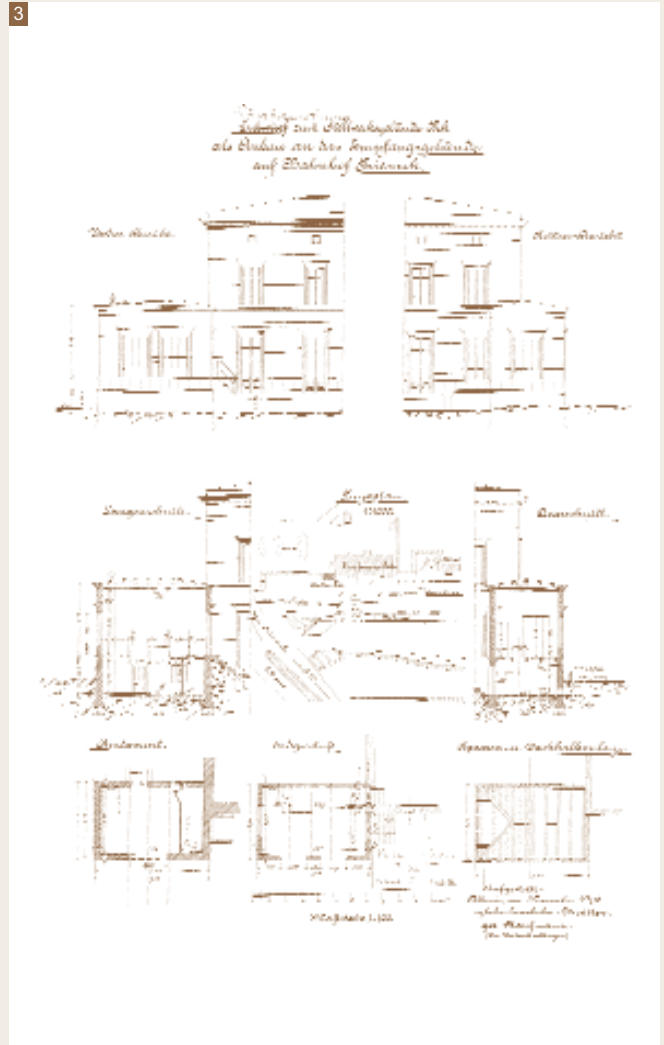


2 "Revisionszeichnung zum Erweiterungsbau des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Friesack", vermutlich um 1878. Seitenansicht des Erweiterungsbaus, Längsschnitt und Kellergrundriss. Die beiden rechten Achsen zeigen die Erweiterung

3 Abnahmezeichnung zum Stellwerksgebäude Frk als Anbau an das Empfangsgebäude auf Bahnhof Friesack, erstellt von der Königlichen Eisenbahn-Direktion Altona im November 1905

jedoch wieder beendet. Den Friesackern blieb die Landwirtschaft als wichtigster Erwerbszweig. Am Ende des Zweiten Weltkriegs durch einen lang anhaltenden Brand zerstört, erlangte Friesack ab 1950 durch die Ansiedlung einer Ingenieurschule für Landtechnik Bedeutung, die bis 1992 hier existierte. Heute ist die Stadt Friesack mit 2840

3



Einwohnern Sitz des Amtes Friesack, das sich bis nach Paulinenaue erstreckt.

Das Friesacker Empfangsgebäude ist, entsprechend der damaligen Größe und Bedeutung des Ortes, im streng klassizistischen, gradlinigen Stil errichtet worden. Die Ansicht der 1860er Jahre zeigt einen längs zur Bahn liegenden, zweigeschossigen Bau mit völlig flach erscheinendem Dach und insgesamt 7 Fensterachsen, wovon die beiden äußeren als leichte Risalite vorspringen. Das Gebäude wird durch ein kräftiges Fenstergesims gegliedert, im Putz ist eine Quaderung angedeutet und die Fenster weisen schlichte Verdachungen auf. Unter dem Dachgesims zieht sich zusätzlich eine Reihe Dachluken entlang, in der Tiefe reicht das Gebäude über vier Achsen. Auf der Stadtseite ist der mittig gelegene, durch eine Rah-



- 4 *Der erweiterte Friesacker Bahnhof in einer Ansichtskarte von Anfang des 20. Jahrhunderts – auch der Stellwerksanbau ist bereits vorhanden.*
- 5 *Eingangsseite des Bahnhofs Friesack in einem optisch noch ansprechenden Zustand, vermutlich Ende der 1990er Jahre*
- 6 *Der verbarrikadierte und vollgeschmierte Bahnhof hinter den Personenschutzgittern in einer Aufnahme aus dem Jahr 2005*
- 7 *Der ehemalige mittlere Eingang als Zugang zu den Beamtenwohnräumen im Obergeschoss*

das Bahnhofsgebäude schon bald als zu klein, sodass es um 1878 Richtung Osten um zwei Achsen erweitert wurde. 1905 kam an der Ecke noch ein Stellwerksanbau dazu.

Das Empfangsgebäude mit einer Nettogeschossfläche von 1.300 m<sup>2</sup> steht seit 1995 unter Denkmalschutz und bietet heute ein trauriges Bild: Alle Fenster sind verbrettert, das Erdgeschoss ist von mehrmals überstrichenen Graffiti übersät. An der Bahnseite wurden die obligatorischen Schutzgitter mit Warnhinweisen aufgestellt, ein kleines Warthäuschen bietet den etwa 255 Reisenden der 40 pro Tag verkehrenden Regional-Express-Züge Schutz vor Wind und Wetter. Das Gebäude befindet sich noch im Besitz der Deutschen Bahn AG.

mung hervorgehobene Eingang über eine Freitreppe zu erreichen; ein weiterer Zugang befindet sich im rechten Risalit. Würden hier keine Bahngleise vorbeiführen, könnte man meinen, man stünde vor einem kleinen Herrenhaus. Trotz seiner Größe erwies sich

## Neustadt/Dosse

Die Stadt Neustadt entstand ursprünglich aus einer Ansiedlung zur Sicherung des Havelübergangs an der Handelsstraße von Havelberg nach Ruppin. Hier wurde im 12. oder 13. Jahrhundert eine Burg errichtet, die – ähnlich wie in Friesack – ihren Besitzer mehrfach auf gewaltsame Art und Weise wechselte. Erst nachdem Friedrich II., Landgraf von Hessen-Homburg, im Jahr 1662 das Land erworben hatte, erfuhr Neustadt Stabilität und wirtschaftlichen Aufschwung. Friedrich holte Siedler ins Land, um Handwerk und Handel zu fördern und errichtete mit einer Ziegelei, einer Eisenhütte, einer Papiermühle sowie einer Spiegelmanufaktur bedeutende vorindustrielle Produktionsstätten.

Auch die Pferdezucht, die der Stadt bis heute ihre Identität als "Stadt der Pferde" verleiht, geht auf Friedrich II. von Hessen Homburg zurück. In den Jahren 1788 bis 1790 erwachsen daraus zwei preußische Hofgestütte mit dem Auftrag, den Bedarf des Militärs an Pferden zu decken. Die ehemalige Eisenhütte wurde 1838 zu einer modernen Papierfabrik umgebaut, in der 90 – meist weibliche – Beschäftigte eine Vielzahl von Papieren, vom Schreibpapier bis zur Tapete, herstellten. So wird auch in Neustadt die Anlage einer Bahnstation höchst willkommen gewesen sein. In der Folge entstand hier ein Bahnknoten mit Verbindungen nach Rathenow, Neuruppin oder Pritzwalk, die größtenteils auch heute noch bestehen. Die Papierfabrik war – unter wechselnden Eigentümern – bis 1992 in Betrieb. Geblieben sind der Stadt mit heute etwa 3.800 Einwohnern die Pferde im heutigen "Brandenburgischen Haupt- und Landesgestüt Neustadt/Dosse" und damit eine wichtige sportliche und touristische Attraktion.

Auch das Neustädter Bahnhofsgebäude drückt in seinen vornehm-klassizistischen Formen die damalige Bedeutung des Ortes aus. Wäre es mit nur fünf Fensterachsen nicht etwas kürzer gewesen, hätte es dem Bau in Friesack zum Verwechseln ähnlich gesehen. Auch hier gibt es auf der Eingangsseite zwei über kleine Treppen erreichbare Eingänge, wovon der mittlere wohl von Beginn an in die Eingangshalle führte, aus der die Warteräume und Schalter zu erreichen waren, während sich hinter der seitlichen Tür der Zugang zu den Wohnungen im Obergeschoss befand. Und auch dieses Gebäude erwies sich schon bald als zu klein, sodass es – vermutlich um das Jahr 1874 – erweitert wurde. In Neustadt wurden jedoch beidseitig je zwei Achsen angefügt, wodurch die Symmetrie erhalten blieb. Zur gleichen Zeit und im gleichen Stil wurde damals auch das Postgebäude als Pendant zum Bahnhof errichtet. Der Neustädter Bahnhof sollte in der Folge noch zweimal erweitert werden, einmal mit einem kleinen Anbau Richtung Westen und dann mit einem größeren Flachbau zur östlichen Seite.

Als die Bahnstrecke 1999 im Rahmen der "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" zunächst auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut wurde, wurde auch das Empfangsgebäude instandgesetzt und der Vorplatz neu gestaltet. Um den Bedürfnissen der Reisenden zu genügen, hat die Bahn moderne Bahnsteigüberdachungen und Wartehäuser errichtet. Der neue Fußgängertunnel mit Aufzugsanlagen ermöglicht den behindertengerechten Zugang von beiden Stadthälften aus. Nach dem weiteren Ausbau der Strecke und der Neustrukturierung der Bahn war das denkmalgeschützte Gebäude mit seinen knapp 1000 m<sup>2</sup> Net-





- 1 *Der beidseitig erweiterte Neustädter Bahnhof auf einer 1929 versendeten Postkarte*
- 2 *Der Schienenzeppelin auf der Vorbeifahrt im Bahnhof Neustadt, Postkarte von 1931*
- 3 *Der frisch sanierte Bahnhof Neustadt von der Anfahrtsseite um 2001*
- 4 *Das Bahnhofsgebäude von Neustadt im Jahr 2005 – außer Betrieb*
- 5 *Ansichten vom Vorplatz und der Giebelseite sowie Längs- und Querschnitt des Bahnhofs Neustadt, um 1874. Jeweils zwei Achsen auf jeder Seite gehören zur Erweiterung dieser Zeit. Hinter der rechten Tür die Treppe in die Obergeschosse.*

togeschossfläche jedoch überflüssig geworden, sodass es jetzt ebenso verbrettert leersteht wie die meisten übrigen Bauten der Strecke. Nur wenige Jahre nach seiner Sanierung sticht der Neustädter Bahnhof durch bröckelnden Putz, abblätternde Farbe und

abgefallene Schmuckelemente hervor. Hier verkehren neben den 40 täglichen Regional-express-Zügen der Deutschen Bahn auch etwa 60 Züge der Prignitzer Eisenbahn GmbH und mit 750 Reisenden pro Tag sind deutlich mehr Menschen unterwegs als in Friesack.



## Zernitz

Die Gemeinde Zernitz-Lohm mit knapp 1.000 Einwohnern gehört heute zum Amt Neustadt/Dosse. Als die Berlin-Hamburger Eisenbahn hier gebaut wurde, war Zernitz ein kleines Dorf. Ursprünglich hatte die Bahnstrecke über die nördlich gelegene, alte Hansestadt Kyritz führen sollen, die seit 1816 Kreisstadt der Ostprignitz war. Zernitz kam also nur deswegen zu einem Bahnhof, weil die Strecke schließlich weiter südlich trassiert wurde. Aus diesem Grund wurde der Bahnhof außerhalb des eigentlichen Ortes an der Straßenkreuzung nach Kyritz im Norden und Lohm im Süden angelegt. In Lohm residierte die Familie von Kröcher in ihren beiden Barockschlössern. Zernitz selbst wurde im Jahr 1324 erstmals urkundlich erwähnt. Es gehörte zum Besitz der Familie von Rohr, die auch das Patronat über die frühgotische Feldsteinkirche innehatte.

Zernitz erfuhr nach dem Bau des Bahnhofs einen wirtschaftlichen Aufschwung. Händler und Geschäftsleute siedelten sich im Umfeld an, sodass ein neuer Ortsteil "Bahnhof" entstand. Ein trauriges Kapitel der Ortsgeschichte spielte sich im Februar 1945 ab, als ein in der Nähe des Bahnhofs haltender Zug mit jüdischen KZ-Insassen versehentlich von amerikanischen Tieffliegern angegriffen wurde. Heute erinnert eine Gedenkstätte an die 48 Menschen, die bei diesem Angriff ums Leben kamen.

Obwohl der Bahnhof dem entsprechenden Ortsteil seinen Namen gab, halten hier seit 1995 keine Züge mehr. Die Nachbarstationen Neustadt und Breddin sind nicht weit entfernt, und Kyritz ist seit 1887 selbst an das Bahnnetz angeschlossen.

Das Bahnhofsgebäude in Zernitz unterschied sich deutlich von den bisher beschriebenen, handelte es sich doch um einen kreuzförmigen Grundriss mit Dreiecksgiebeln zu allen vier Seiten. Man könnte es auch so beschreiben, dass ein mit der Giebelseite zur Bahn stehender zweigeschossiger Bau mit flachem Satteldach von einem etwas breiteren und niedrigeren Bau quer durchstoßen wurde. Zur Bahnseite erschien das Gebäude nun vierachsig mit einem deutlich hervortretenden Mittelrisalit, während die seitlichen Risalite drei Achsen aufwiesen. Alle Giebel waren mit Akroterien besetzt.

1857 wurde von der Bahngesellschaft weiteres Land angekauft, um in kommenden Jahr einen Güterschuppen zu errichten. Viel mehr ist über den Bahnhof nicht bekannt. Die Erweiterung des Gebäudes um je zwei Achsen zu beiden Längsseiten mag in den späten 1880er Jahren erfolgt sein. Hierbei wurden im Obergeschoss jeweils zwei gekuppelte Fenster pro Achse angelegt. In dieser – nun deutlich langgestreckten Form – blieb das Gebäude bis heute erhalten.

1990/91 wurde der Bahnhof zunächst umfassend saniert. Die Veränderungen in der Fensterteilung und die kräftig gelbe Farbgebung der Fensterbereiche haben ihm seine ehemalige Eleganz genommen. Leider wurde er erst anschließend, im Jahr 1993, in die Denkmalliste aufgenommen. Nachdem das Bahnhofsgebäude zwischenzeitlich als Wohnraum genutzt wurde, steht es nun wieder leer und wird von der Immobilienabteilung der DB zum Kauf angeboten.



- 1 Die Postkarte aus dem Jahr 1908 zeigt, wie der Bahnhof seinen Charakter durch die Anbauten verändert hat
- 2 Ansicht von der Anfahrtsseite im heutigen, verbretterten Zustand
- 3 Blick von der Gleisseite
- 4 Das Giebfeld im Detail
- 5 Ein Güterschuppen auf der dem Bahnhof gegenüberliegenden Gleisseite – vermutlich in den 1880er Jahren errichtet

## Glöwen

Auch Glöwen war nicht unbedingt ein bedeutender Ort, als die Berlin-Hamburger Eisenbahn dort angelegt wurde. Vielmehr stand es im Schatten der 10 km südlich gelegenen Domstadt Havelberg, wo die ersten Planungen den Elbübergang der Bahn vorgesehen hatten. Nachdem der König dieses Vorhaben vehement abgelehnt hatte, verlegte man die Strecke nach Norden, womit Glöwen einen Bahnhof erhielt.

Glöwen war ursprünglich ein Runddorf, das seit 1373 unter dem Patronat des in Havelberg residierenden Bischofs stand. Der vergab das Dorf als Lehen an adlige Familien der Gegend, sodass die Glöwener Bauern bis in das 19. Jahrhundert Abgaben zahlen und Frondienste leisten mussten. Erst nachdem sie ihre Unabhängigkeit erlangt hatten, konnte der Ort sich entwickeln. Bis 1837 stieg die Zahl der schulpflichtigen Kinder auf 144 an. Die Verkehrsverbindungen verbesserten sich zunächst dadurch, dass die Chaussee nach Havelberg (die heutige B 107) 1834 als geradlinige Poststraße ausgebaut wurde. Ein Postamt eröffnete 1846. Mit der Anlegung des Bahnhofs südlich des Ortes setzte sich der Aufschwung fort. Im Betriebsjahr 1847 stand Glöwen hinter Berlin, Hamburg, Hagenow, Wittenberge und Ludwigslust an sechster Stelle in der Reihenfolge des Passagieraufkommens, dürfte also quasi als Bahnhof von Havelberg fungiert haben. 1890 wurde dann eine Bahnverbindung zwischen beiden Städten geschaffen und im Jahr 1900 eröffnete die Prignitzer Schmalspurbahn nach Lindenberg. Beide Strecken sind allerdings schon seit langem wieder außer Betrieb. Mittlerweile ist die Bebauung vom Ortskern bis an den Bahnhof herangewachsen und Glöwen besitzt gut 1.100 Einwohner.

Das Bahnhofsgebäude von Glöwen wirkt auf den ersten Blick – in der Idealperspektive von Nordosten gesehen – groß und herrschaftlich. Man erkennt einen kubischen, klar gegliederten Bau mit zwei Stockwerken und einem flachen Walmdach. Zur Bahnseite hin weist das Gebäude sechs, nach Osten zur Straße gerichtet die stattliche Zahl von neun Fensterachsen auf. Das Traufgesims ist mit einem Zahnschnittfries dekoriert, darunter zieht sich ein Mäanderband entlang, das von kleinen Dachluken mit Lüftungsrosetten unterbrochen wird. Unter den Fenstern des Obergeschosses akzentuiert ein Wellenfries den Bau. Die Fenster werden von schlichten, geradlinigen Gesimsen bekrönt, die bahnseitigen Öffnungen im Erdgeschoss sind jedoch mit Zahnschnittfries, Blumenmotiv und geschweiften Konsolen reich verziert. Auch die beiden symmetrisch angeordneten Türen an der Ostseite zeichnen sich durch einen aufwendigeren Abschluss aus.

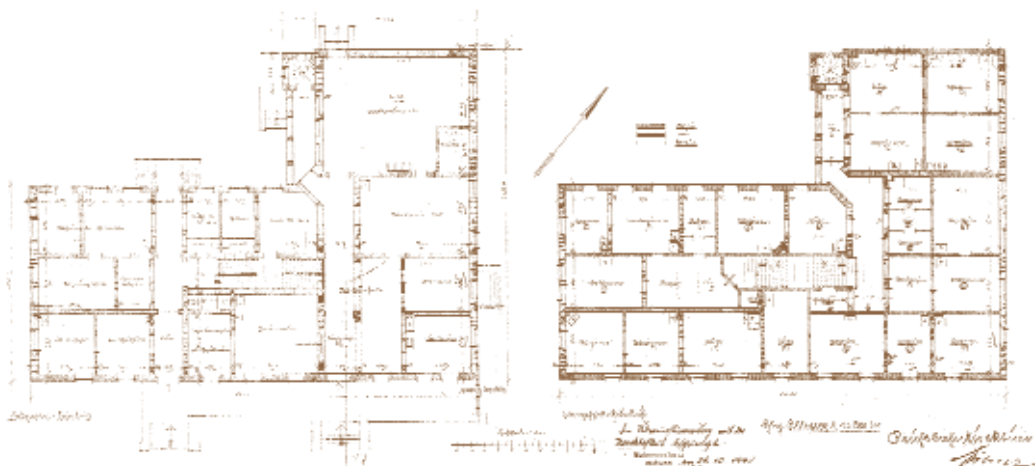
Geht man nun um das Gebäude herum, stellt man fest, dass es sich gar nicht um einen Rechteckbau, sondern um einen L-förmigen Grundriss handelt. Der längere Flügel enthielt, mittig am Kopf einer kleinen Treppe, den Eingang zu den Wohnräumen, im kurzen Flügel befand sich der Zugang zu den Warteräumen. Diese Asymmetrie des Gebäudes, höchstwahrscheinlich durch die Ausrichtung der Hauptfront zur Havelberger Chaussee begründet, verblüfft und hebt es deutlich aus der Reihe der übrigen Bauten der Berlin-Hamburger Eisenbahn heraus. Auch die Vielzahl der romantisch-verspielten Details an dem insgesamt streng und geradlinig erscheinenden Gebäude unterscheidet es stilistisch ein wenig von den anderen Bauten.



1



2



Die auffindbaren Pläne weisen darauf hin, dass bereits 1859 der Anbau der rückwärtigen Loggia erfolgt ist. Darüber hinaus scheint es, abgesehen von einigen Veränderungen im Inneren, mit denen die Umwandlung von Fenstern in Türen und umgekehrt einherging, keine größeren Eingriffe oder gar Erweiterungen gegeben zu haben.

Der Glöwener Bahnhof wurde schon 1982 in die Denkmalliste eingetragen. Heute zeigt sich der einst prachtvolle Bau in einem trau-

1 Empfangsgebäude zu Glöwen: Hauptansicht der Anfahrtsseite mit öffentlichem und privatem Zugang, Rückansicht und Grundrisse von Parterre und Dachgeschoss. Da dieses Gebäude nie erweitert wurde, scheint sich auch die Raumaufteilung im Lauf der Jahre nur geringfügig verändert zu haben.

2 Empfangsgebäude Glöwen, Umbau der Fahrkartenausgabe im Jahr 1941. Der Plan zeigt die Grundrisse von Erdgeschoss und Obergeschoss.



- 3 *Der Bahnhof Glöwen auf einer Ansichtskarte aus dem Jahr 1909*
- 4 *Der traurige Anblick des Glöwener Bahnhofs im Frühjahr 2005*
- 5 *Die überraschende Rückseite: Hinter den Pfeilern befand sich ursprünglich der Wartesaal*
- 6 *Ansicht von der Bahnseite: Das Bahnhofsgebäude verschwindet hinter der eingehausten Rampe*
- 7 *Wellenfries, Zahnschnitt und Rankenmotive sind verspielte Details*



rigen Zustand: Der Putz des leer stehenden Gebäudes ist an etlichen Stellen so weit abgebröckelt, dass das Mauerwerk sichtbar wird; die Schmuckelemente lösen sich ebenfalls ab. Die überdimensionierte Einhausung des neuen Bahnsteigtunnels mit War-

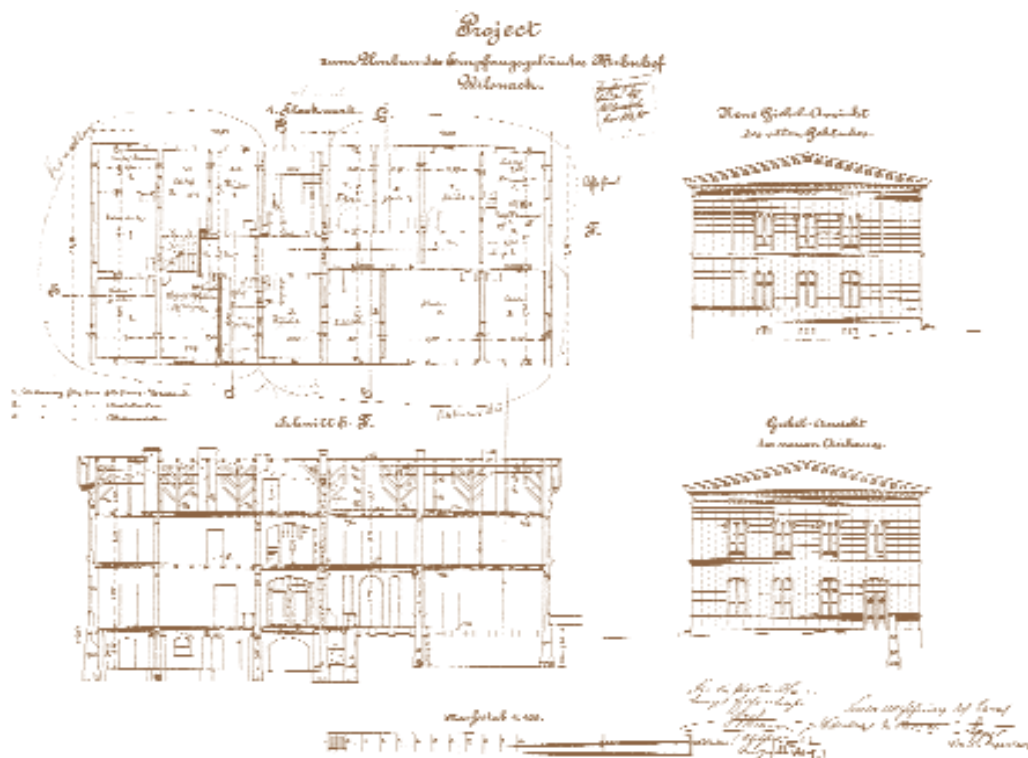
tebereich verschandelt den Anblick des alten Empfangsgebäudes deutlich. Der Bahnhof wird heute noch von durchschnittlich 350 Reisenden pro Tag genutzt. Das Empfangsgebäude befand sich zuletzt im Besitz der insolventen First Rail Property GmbH.

## Bad Wilsnack

Bad Wilsnack, 1383 erstmals urkundlich erwähnt, war im Mittelalter ein bedeutender Wallfahrtsort, an den noch heute die "Wunderblutkirche" erinnert. Der 1513 zur Stadt erhobene Ort wurde durch einen Brand im Jahr 1690 fast völlig zerstört. Zur Zeit des Eisenbahnbaus scheint Wilsnack keine besondere Bedeutung besessen haben. Die Stadt brachte allerdings zwei bekannte Männer hervor: Einer von ihnen war der 1787 geborene Pädagoge und Theologe Wilhelm Christian Harnisch, der die Lehren Friedrich Ludwig Jahns und Johann Heinrich Pestalozzis in Preußen einführt und das Fach "Weltkunde" für den Volksschulunterricht entwickelte. Bei dem anderen handelte es

sich um Gottfried Hansen, 1795 geboren und schon bald als schillernde Gestalt bekannt. Nach seiner Ausbildung zum Bierbrauer verdingte er sich als Söldner in Holland und Spanien, heiratete in den Hochadel ein, verlor Frau, Vermögen und Freiheit und kämpfte in Afrika und Nordamerika erneut als Soldat. Schließlich versuchte er sich als Goldgräber, bevor er 1840 in seine Heimatstadt Wilsnack zurückkehrte und später als

- 1 "Project zum Umbau des Empfangsgebäudes Bahnhof Wilsnack", vermutlich 1881. Erdgeschossgrundriss und Längsschnitt zeigen den Altbau auf der linken Seite







2 "Project zum Umbau des Empfangsgebäudes Bahnhof Wilsnack", Ansicht von der Perronseite, Ansicht von der Anfahrtsseite, vermutlich 1881.

Bahnarbeiter beim Bau der Eisenbahnstrecke anheuerte. Nach erneuter Heirat zog er nach Glöwen und blieb fast 40 Jahre lang als Bahnwärter im Dienst der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Mit etlichen fürstlichen Auszeichnungen und Orden bedacht, starb er 1882 in Wilsnack.

1907 wurde nach der Entdeckung eisenhaltiger Moorerde eine Moorbadeanstalt errichtet, was dazu führte, dass die Kurstadt sich seit 1927 Bad Wilsnack nennen darf. 90 Jahre nach dem Fund der Moorerde wurde man bei der Bohrung nach Thermalwasser fündig, sodass Bad Wilsnack mit seinen knapp 3.000 Einwohnern nun als "Thermalsole-

und Moorheilbad" touristische Anziehungskraft besitzt. Im Jahr 2004 wurden die Bemühungen der Kurstadt im Bereich der Wirtschaftsförderung mit der Auszeichnung "Kommune des Jahres", dem Unternehmerpreis des Ostdeutschen Sparkassen- und Giroverbands, honoriert.

Das ursprüngliche Wilsnacker Bahnhofsgebäude gehört in die Reihe der kleinen, schlichten Satteldachbauten, die damals in großer Zahl für die weniger bedeutenden Orte der Strecke mit geringer Einwohnerzahl gewählt worden sind. Der etwa quadratische Bau wies vier Fensterachsen zur Bahn- und Stadtseite sowie drei Achsen in der Tiefe auf. Die Gliederung des Gebäudes durch Gesimsbänder und die Verteilung der Öffnungen entsprachen den übrigen Bauten der Strecke; in Wilsnack wurden aber – wie auch in Brahlstorf – ausnahmsweise Stichbögen als Fensterabschlüsse verwendet. Im Jahr 1882 wurde das Gebäude ganz erheblich erweitert, indem man es nach Westen um vier Achsen verlängerte. Das ursprünglich mit der Giebelseite zur Bahn gerichtete Satteldach wurde dabei durch ein längs über das gesamte Gebäude laufendes Dach ersetzt. Gleichzeitig kam es zu Veränderungen in der Grundrissorganisation sowie bei den Tür- und Fensteröffnungen. Wann der Stellwerksanbau an der Nordwestecke erfolgte, ist ungewiss; auf einer Ansichtskarte von 1909 ist er bereits vorhanden. 1927 scheint es einen weiteren Umbau gegeben zu haben.

In den Jahren 1991/92 ist der Bahnhof umfassend restauriert worden. Außer dem Putz und den Fenstern und Türen wurde auch das verlorengegangene Kranzgesims erneuert. Da die ursprüngliche Fassung nicht mehr



- 3 *Das erweiterte Bahnhofsgebäude um die Jahrhundertwende*
- 4 *Der Wilsnacker Bahnhof vor der Wunderblutkirche*
- 5 *Bahnhof Wilsnack von der Einfahrtsseite, um 1930 – der linke Teil ist der Erweiterungsbau, der rechte der ursprüngliche Bahnhof*
- 6 *Das verlassene Bahnhofsgebäude im Winter 2004/2005*
- 7 *Das Toilettenhäuschen des Bahnhofs wurde vermutlich Anfang der 1880er Jahre errichtet und 1909 erweitert*

ersichtlich war, wählte man die Neustädter Ausführung als Vorbild. Das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude zeigt sich äußerlich noch in einem relativ guten Zustand, steht aber seit einigen Jahren leer. Eigentümer ist auch hier die insolvente First

Rail Property. Aufgrund des Bädertourismus hat Bad Wilsnack bei 40 RE-Halten noch 420 Reisende pro Tag zu verzeichnen, denen neben einer wettergeschützten Wartemöglichkeit auch ein Bike & Ride-Parkplatz sowie ein Taxistand zur Verfügung stehen.

## Wittenberge

Wittenberge ist heute wie damals die bedeutendste Zwischenstation an der Strecke. Die erste urkundliche Erwähnung datiert aus dem Jahr 1239, im Jahr 1300 wird Wittenberge erstmals als Stadt bezeichnet. Aus dieser Zeit stammt der noch heute erhaltene Steintorturm. Die 1669 errichtete "Alte Burg" war bis zum Ende ihrer Herrschaft im Jahr 1781 Herrnsitz derer von Gans zu Putlitz. Bis zu diesem Zeitpunkt blieb Wittenberge ein unbedeutendes Ackerbürgerstädtchen, das mit Kriegen, Überschwemmungen, Bränden sowie seinen Feudalherren zu kämpfen hatte. Im Jahr 1800 besaß Wittenberge 884 Einwohner. Erst nachdem 1809 im Rahmen der Steinschen Reformen die Gewerbefreiheit und die städtische Selbstverwaltung eingeführt worden waren, begann die Stadt an der Elbe sich zu entwickeln. Die 1823 errichtete Herzsche Ölmühle markierte den Beginn der Industrialisierung, in deren Verlauf Wittenberge seine Nachbarstädte Perleberg und Havelberg übertrumpfte. Zu dieser Zeit entstanden viele Verkehrsverbindungen, zu denen die Eisenbahn später in Konkurrenz treten sollte. 1820 hatte das erste Dampfschiff der Berlin-Hamburger Passagierlinie in Wittenberge angelegt, 1832 – 35 wurde der Elbhafen gebaut und 1841 begann der regelmäßige Frachtverkehr auf der Elbe zwischen Hamburg und Magdeburg. Im Juli 1843 wurde die Chaussee nach Perleberg mit Anschluss an die bereits 1828 fertiggestellte Berlin-Hamburger Chaussee eröffnet.

Die Entscheidung, die Strecke der Berlin-Hamburger Eisenbahn über Wittenberge statt über Perleberg zu führen, fiel erst im Juli 1845. Eines der Argumente für Wittenberge war die Möglichkeit, bereits vorhandene Zolleinrichtungen nutzen zu können.

Einen weiteren Vorteil sah man darin, dass die in Wittenberge einwinternden Schiffe ihre Fracht so leichter auf die Bahn würden umladen können – ein nicht zu unterschätzender Aspekt für die wirtschaftliche Entwicklung der Bahn. Auch Salomon Herz, Besitzer der Wittenberger Ölfabrik und der ersten Ölhandelsgesellschaft Deutschlands, hatte sich als Aktionär der BHE massiv für diese Streckenführung eingesetzt. Den Standort für den Bahnhof wählte man etwas außerhalb, nordöstlich des Stadtzentrums. Das Empfangsgebäude wurde als Inselbahnhof zwischen den Bahnsteigen der Berlin-Hamburger Bahn im Osten und denen der Magdeburger Bahn im Westen konzipiert. Die Strecke Magdeburg-Wittenberge ging 1849 in Betrieb und wurde nach Fertigstellung der Elbbrücke – mit 1.590 m damals die längste Brücke Preußens – in den Bahnhof eingeführt. Die Eisenbahn hatte der Stadt weiteren Aufschwung gebracht: die Einwohnerzahl stieg auf 4.071 im Jahr 1849; fünf Jahre später waren es schon 4657. Weitere Bahnlinien nach Lüneburg, Perleberg und Wittstock eröffneten in den Jahren 1873 bis 1885. Damit entwickelte Wittenberge sich zu einem bedeutenden Eisenbahnknoten. Die Bahnhofsanlagen wurden ständig ausgebaut, 1876 die Zentralwerkstatt der Berlin-Hamburger Eisenbahn fertiggestellt. Der Bahnhof fungierte sogar als Vorreiter für den Ausbau der städtischen Infrastruktur, denn hier leuchtete ab 1895 das erste elektrische Licht Wittenberges. Der wirtschaftliche Aufschwung setzte sich mit dem Bau der Nähmaschinenfabrik Singer im Jahr 1903 fort.

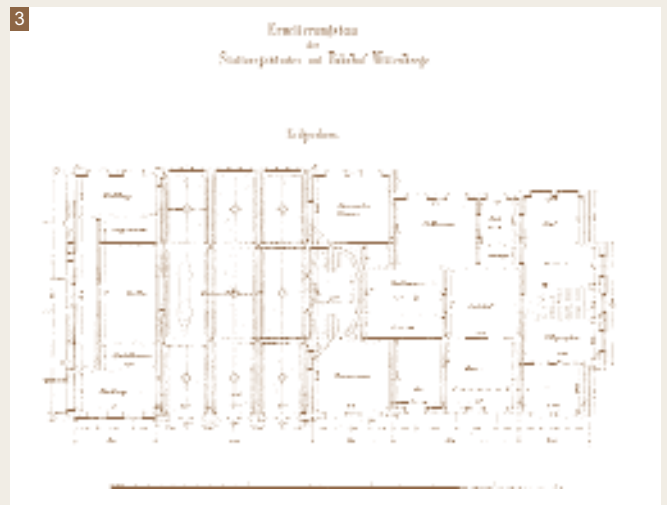
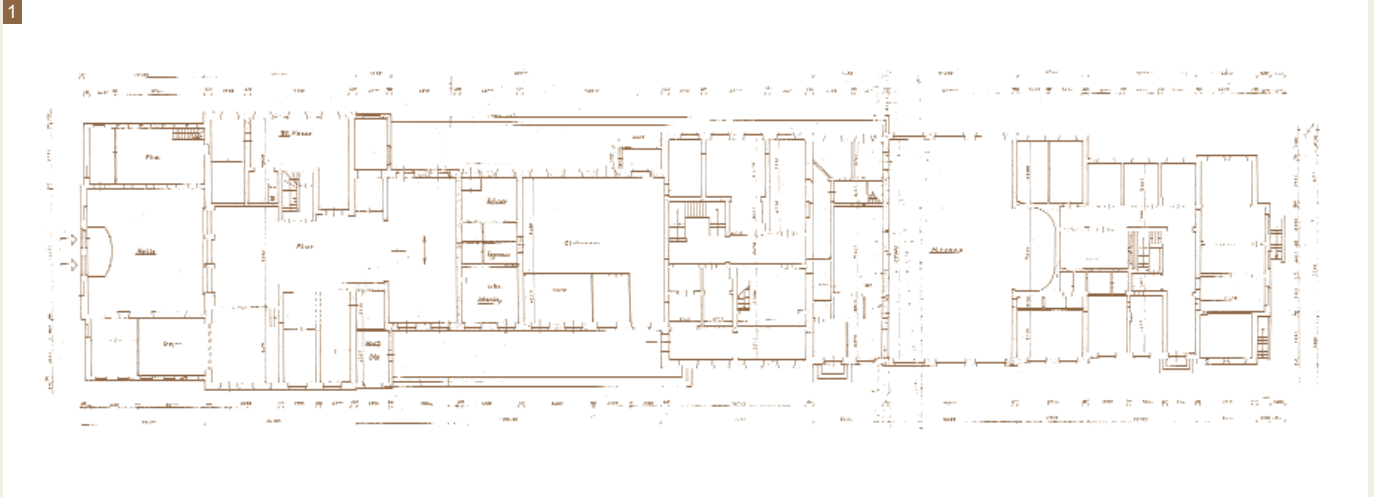
Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Bahnhof als strategisch bedeutender Ort zweimal Schauplatz politischer Auseinandersetzungen.



gen: Nach der Besetzung durch eine Abteilung der Perleberger Garnison am 8. November 1918 kam es im Verlauf der Kapp-Putsches vom 13. – 22. März 1920 zu einer erneuten Besetzung. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs, am 18. April 1945, wurden auf dem Bahnhofsgelände 44 KZ-Häftlinge von ihren Wachen erschossen. Auch bei der Auflösung des Außenlagers des KZ Neuen-gamme im ehemaligen Zellstoffwerk Witten-berge hatte der Bahnhof eine Rolle gespielt, als 500 Häftlinge mit der Bahn in das Stamm-lager verbracht worden waren. Bei Kriegs-ende waren nicht nur weite Teile der Stadt, sondern auch ein Großteil der Gleisanlagen durch amerikanische Angriffe zerstört; die sowjetischen Besatzer setzten dieses Werk durch Demontage der Gleise auf der Strecke Wittenberge-Dömitz fort. Auf der gesamten Strecke der BHE wurde das zweite Gleis ebenfalls demontiert.

Bis zur Wiedervereinigung blieb Wittenberge mit seinen Industriebetrieben ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Dann wurden Ölmühle, Zellstoffwerk und Nähmaschinenfabrik ab-gewickelt und teilweise abgerissen. Einzig das aus der ehemaligen Zentralwerkstatt der Berlin-Hamburger Eisenbahn hervorge-gangene Reichsbahnausbesserungswerk blieb in Betrieb. Die Einwohnerzahl sank so von 32.000 im Jahr 1980 auf aktuell 20.000. Der Leerstand in Wohnungsbau und Ge-werbe ist dementsprechend hoch. Die Stadt-verwaltung hat im Rahmen ihres Stadtum-bauprogramms Sanierungsgebiete aus-gewiesen, zu denen auch die 1846 angelegte Bahnstraße gehört. Der vor kurzem erfolgte Abbau der Gleise der ehemaligen Magde-burger Bahn ermöglicht es, auf der westli-chen Bahnhofseite einen neuen Vorplatz mit direkter Verbindung zur Stadt anzulegen.

Entsprechend seiner Bedeutung als Bahn-knoten und gemeinsamer Bahnhof der Ber-lin-Hamburger und der Wittenberge-Magde-burger Eisenbahn wurde der Wittenberger Bahnhof von Beginn an deutlich größer aus-gelegt als die übrigen Zwischenbahnhöfe. Innerhalb Brandenburgs ist er damit der ein-zige Bahnhof, der sich von Dimension und Form her gar nicht in die drei vorherrschenden Kategorien einordnen lässt. Gleichwohl ist auch hier die vereinheitlichende Wirkung einer übergeordneten Planung zu erkennen. Da der Bahnhof in Insellage zwischen den Gleisanlagen der beiden Bahngesellschaf-ten errichtet wurde, zeigt er zu jeder dieser Seiten eine beinahe identische Hauptfas-sade aus einem neunachsigen Längsriegel, der zu beiden Seiten von vierachsigen, gie-belbekrönten Querbauten eingefasst wird. Dabei bildet der nach Süden, der Haupt-zugangsseite gerichtete Querbau mit seiner Breite von sieben Achsen zugleich den Kopf-bau, während der nördliche Querbau mit nur fünf Fensterachsen etwas schmaler gehalten ist und den Längsbau somit weniger weit überragt. Das gesamte Gebäude ist dreige-schossig, wobei das Sockelgeschoss durch ein umlaufendes Gesims betont wird. Unter den flach geneigten Dächern mit sehr gerin-gem Dachüberstand verläuft ein deutlich hervortretendes Kranzgesims. First und Traufpunkte der Giebelseiten waren nach dem Vorbild des griechischen Tempels von Akroterien bekrönt. Insofern wirkt dieser Bau klassischer, antikisierender als die Mehrzahl der kleineren Bauten der Strecke. Die Fen-ster und Türen sind dagegen mit schlichten, gradlinigen Verdachungen nur leicht her-vorgehoben. Trotz der Größe des Bahnhofs-gebäudes wurde schon 1852 das "Steuer-lokal" erweitert; möglicherweise handelt es sich dabei um den – heute nicht mehr vor-



- 1 Der Grundriss aus dem Jahr 1969 zeigt auf der linken Seite den Vorbau von 1923
- 2 Plan des Erweiterungsbaus von 1889 mit der nördlichen Giebelansicht, Eisenbahn-Directionsbezirk Altona, Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Berlin. Diese Planung wurde offenbar verändert ausgeführt
- 3 Grundriss der nördlichen Erweiterungsbauten mit dem repräsentativen Wartesaal für die 1. und 2. Klasse, vermutlich nach 1889

handenen – Vorbau an der südöstlichen Front. 1873 erhielt das Bahnhofsgebäude einen zweigeschossigen Anbau Richtung Norden, der vor allem den großen und prachtvollen Wartesaal für die Reisenden der ersten und zweiten Klasse umfasste. Vermutlich um 1889 wurde dieser Anbau nochmals erweitert. 1923 dann setzte man auf der Südseite die eingeschossige Eingangshalle vor den Kopfbau. In der Nach-

kriegszeit wurde der Warteraum der 1. und 2. Klasse zum Mitropa-Speisesaal und der Wartesaal im Ursprungsbau zum Clubraum umfunktioniert. Hier kann man noch die gusseisernen Säulen mit ihren floral ausgebildeten Kapitellen bewundern. Heute sind beide Räume ungenutzt, wie der Großteil des denkmalgeschützten Gebäudes mit seinen stattlichen 5.000 m<sup>2</sup> Nettogeschossfläche. Zwar wurde der Bahnhof im Rahmen des Ausbaus der Strecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in den Jahren 2000 bis 2004 komplett umgebaut, das betraf jedoch vor allem Gleise und Bahnsteige mit samt der technischen Infrastruktur. Der Bahnsteig auf der Magdeburger Seite wurde völlig aufgegeben, der verbliebene Bahnsteig nach Norden verlegt. Damit hat man nach Angaben der DB aus dem Jahr 2005 die Umsteigerverbindungen für die täglich 2.700 Rei-



- 4 Die Berlin-Hamburger Seite von Südosten in einer Ansichtskarte aus dem Jahr 1922
- 5 Auf dieser kolorierten Postkarte ist die Magdeburger Seite des Bahnhofs von Südwesten zu sehen – noch ohne den Eingangsvorbau von 1923
- 6 Die südliche Front mit der neuen Eingangshalle auf einer Ansichtskarte von 1928
- 7 Bahnhof Wittenberge von der Magdeburger Seite nach dem Abbau der Gleise im Dezember 2005

senden im Nah- und Fernverkehr verbessert, den Weg zur Innenstadt aber verlängert. Im Oktober 2005 hielten in Wittenberge außer 48 RE und 64 Regionalbahnen 18 EC/IC sowie zwei ICE täglich. Aber auch hier ist das Bahnhofsgebäude weitgehend überflüssig geworden. Der Wartesaal ist zugig und nicht besonders einladend, Auskunft und Fahrkartenschalter sind nur stunden-

weise geöffnet und der Service Point befindet sich außerhalb des Gebäudes in einem neu errichteten Kiosk. Nun droht das historische Ensemble des Eisenbahnknotens Wittenberge als Gesamtanlage mit all seinen technischen und betrieblichen Bauten wie Empfangsgebäude, Zentralwerkstatt, Lokschuppen, Wasserturm, Post und Beamtenwohnhaus verloren zu gehen, obwohl die meisten Bauten unter Denkmalschutz stehen. Der 2004 gegründete Verein "Historischer Lokschuppen Wittenberge" hat sich massiv für den Erhalt des ehemaligen Bahnbetriebswerks eingesetzt und richtet momentan das Stellwerk wieder her. Es besteht die Hoffnung, durch den Aufbau eines Eisenbahntourismus den Erhalt der für Wittenberge identitätsstiftenden Bahnbauten als Dokument der Eisenbahngeschichte sichern zu können.



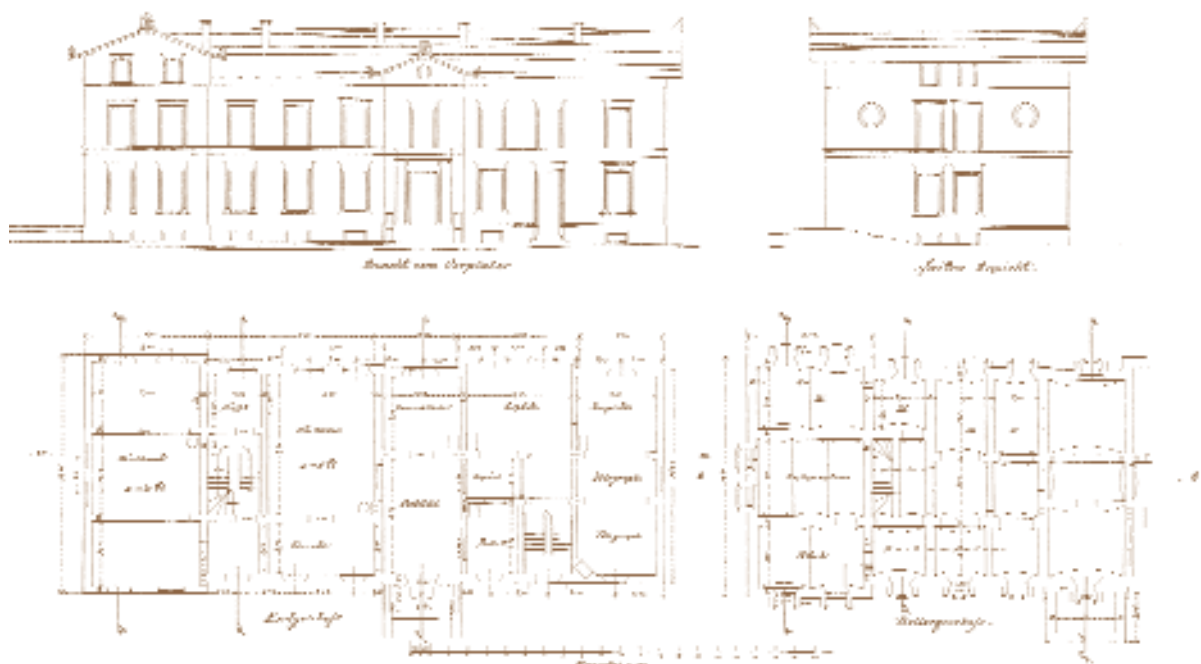
## Karstädt

Der Name des 1271 erstmals urkundlich erwähnten Ortes geht auf das Adelsgeschlecht derer von Karstede zurück. Das nördlich von Wittenberge und Perleberg, mit jeweils 150 km Entfernung genau in der Mitte der Strecke zwischen Hamburg und Berlin gelegene Karstädt sollte eigentlich gar keinen eigenen Bahnhof bekommen. Am 1. November 1853 wurde die Station dann zunächst für den Güterverkehr eröffnet, regelmäßiger Personenverkehr fand aber erst ab 1859, nach der Fertigstellung des Empfangsgebäudes, statt. Ausschlaggebend für den Ausbau der Station war die Gühlitz-Warnower Aktiengesellschaft zum Abbau von Braunkohle gewesen, die für deren Abtransport eigens eine Straße zum Bahnhof

anlegen ließ. Die eher landwirtschaftlich geprägte Gegend dürfte hiervon durchaus profitiert haben, auch wenn die Kohleförderung sich als nicht rentabel erwies.

Heute ist Karstädt mit gut 2.800 Einwohnern der größte Ort der gleichnamigen, ausgedehnten Gemeinde, die von gut 7.000 Menschen bewohnt wird. Das noch immer landwirtschaftlich-industriell strukturierte Gebiet hat seit der Wiedervereinigung mit massiven wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen. Auf

- 1 *Erdgeschossgrundriss des Bahnhofs Karstädt und Ansicht vom Vorplatz mit der Erweiterung von 1877/78. Die vier rechten Achsen zeigen den Ursprungsbau, die fünf linken die Erweiterung*





- 2 *Bahnhof Karstädt mit Erweiterung auf der rechten Seite auf einer Postkarte von 1916*
- 3 *Der Bahnhof von der Zufahrtsseite im Jahr 2000, die Erweiterung jetzt links zu sehen*
- 4 *Der Regionalexpress Richtung Wittenberge auf dem Bahnhof Karstädt*

Besserung kann man hoffen, seit die Region Wittenberge/Perleberg/Karstädt Ende 2005 zu einem der "Regionalen Wachstumskerne" des Landes Brandenburg bestimmt wurde und somit bevorzugte Unterstützung erhalten wird.

Das Karstädter Bahnhofsgebäude ähnelte denen von Grabow und Bergedorf, auch wenn es mit vier Achsen in Längsrichtung ein wenig kleiner war. Aufgrund seiner späten Bauzeit gehört es nicht mehr direkt zu den ursprünglichen Bauten der Berlin-Hamburger Eisenbahn, die gut zehn Jahre eher

errichtet worden waren. Da es jedoch noch unter der Verantwortung von Friedrich Neuhaus erbaut wurde, kann man es durchaus noch seinem Einflussbereich zuordnen. Das zweigeschossige, satteldachgedeckte Gebäude wurde an der Bahnsteigseite durch einen zweiachsigen Risalit mit Dreiecksgiebel betont. Stadtseitig war das Gebäude anscheinend nicht symmetrisch angelegt, sondern wies eine leichte Risalitbildung an der linken Achse, dem Eingangsberich, auf. In den Jahren 1877/78 wurde das Gebäude in der Weise erweitert, dass man in südlicher Richtung fünf weitere Achsen anfügte, wobei der Abschluss als zweiachsiger Risalit etwas höher gezogen wurde. Von der Bahnseite gesehen erscheint das Gebäude nun beinahe symmetrisch. Links schließt sich ein Schuppen an, der auch schon auf der Lithografie aus der Zeit um 1860 (siehe S. 24/25) zu erkennen ist und eventuell als erstes Gebäude etwa 1852/53 entstanden ist. Das Empfangsgebäude ist mittlerweile glatt verputzt; ob es ursprünglich den für die übrigen Bauten typischen Quaderputz aufwies, lässt sich nicht nachvollziehen. Von allen hier dargestellten Bahnhofsbauten ist Karstädt der einzige, der noch nicht unter Denkmalschutz steht. Abgesehen von einer Gaststätte beinhaltet das Gebäude keine bahnbezogenen Nutzungen mehr und steht größtenteils leer. Direkt daneben hat die Bahn eine ihrer überdimensioniert erscheinenden, eingehauten Rampen errichtet. Die 18 täglich haltenden Regionalexpress-Züge werden insgesamt von nur noch 90 Reisenden genutzt.

## Klein Warnow

Wendisch Warnow, zur Zeit des Eisenbahnbaus bloß ein Rittergut mit wenigen Häusern, bekam nur deshalb einen Haltepunkt, weil es direkt an der Grenze Preußens zu Mecklenburg lag. Der 1495 erstmals urkundlich erwähnte Ort war von 1513 bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts Sitz der Familie von Winterfeld. Zunächst hielten die Züge hier nur zur Abwicklung der Zollformalitäten; erst im Lauf des Jahres 1847 wurde das Nebenzollamt zu einem regulären Haltepunkt ausgebaut. Das Verkehrsaufkommen in Wendisch Warnow blieb dennoch gering; in der Statistik über den fahrplanmäßigen Personenverkehr der BHE rangierte Warnow noch 1868 mit jährlich 4.631 Passagieren an letzter Stelle, beim Güteraufkommen sah es nicht besser aus. Auch die Funktion als Zollnebenamt wurde 1867 mit

*“Viehtransporte, welche von einem Ländergebiet in ein anderes übergehen, müssen, je nach den gesetzlichen Vorschriften, an der Grenze oder am Bestimmungsorte versteuert werden. Beim Eingange in Preußen geschieht dies beim Neben-Zoll-Amte zu Wendisch-Warnow. Die Eigenthümer des Viehes haben sich auf der vorhergehenden Station mit den gehörigen Declarationen zu versehen und den Besitz des erforderlichen Steuerbetrages nachzuweisen, damit die Versteuerung ohne Aufenthalt bewirkt werden kann.”*

BLHA, Rep. 2A Regierung Potsdam I V  
Nr. 1924, Sept 1846 - August 1847

der Gründung des Norddeutschen Bundes hinfällig. Dennoch wurden in der Umgebung des Bahnhofs weitere Beamtenwohnhäuser errichtet. 1909 erfolgten kleinere Umbauten am Bahnhofsgebäude, später nur noch an den Gleisanlagen und Verladeeinrichtungen. 1928 wurde das Gut mit der südlich gelegenen Kolonie vereinigt, bevor 1937 die Umbenennung in Klein Warnow erfolgte. Der Güterbahnhof blieb bis 1976 in Betrieb. 1994 wurde auch der Personenverkehr eingestellt, der Bahnhof für den Verkehr geschlossen. Verständlich, da in Klein Warnow selbst nur 74 Einwohner leben und die Stationen Grabow und Karstädt nicht weit sind.

Historische Darstellungen zeigen den Warnower Bahnhof als zweigeschossigen Bau mit flachem Satteldach, fünf Fensterachsen zur Gleisseite und drei in die Tiefe weisend. Im Erdgeschoss setzt die Gebäudefront sich in beiden Richtungen als Mauer entlang des Bahnsteigs fort, davor spannt sich eine hölzerne Bahnsteigüberdachung.

Diese Struktur ist im Wesentlichen noch heute vorzufinden: Abgesehen von der Bahnsteigüberdachung und einzelnen Veränderungen bei Fenstern und Türen ist das Gebäude, einschließlich des Quaderputzes, unverändert erhalten. In südlicher Richtung verbirgt sich hinter der Mauer ein Güterschuppen, von zwei Eckpfeilern abgeschlossen. In der Fensterform, den geradlinigen Verdachungen und dem umlaufenden Gesims zwischen Erdgeschoss und erster Etage besteht eine enge Verwandtschaft mit den übrigen Bauten der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Der ländlichen Situation entsprechend ist der Dachüberstand etwas größer gewählt, die geschnitzten Balkenköpfe sind sichtbar.





*“Auf dem Nebenzollamte zu Wendisch Warnow hat nach Anforderung der betreffenden Behörde nachträglich die Wohnung für zwei Steueraufsichtsbeamte beschafft werden müssen. Das hierzu erforderliche Gebäude haben wir soweit vergrößert, um darin zugleich die Expedition für einen Anhaltepunkt bewirken zu können, weil sich inzwischen die Nothwendigkeit herausstellte, das Nebenzollamt auch als einen Anhaltepunkt zu betrachten.”*

Geschäftsbericht 1847, Berlin 1848, S. 16

Das südlich gelegene, sogenannte Beamtenwohnhaus zeigt sich in seiner Ausrichtung parallel zur Bahn stilistisch ganz ähn-

- 1 Das Bahnhofsgebäude mit den anschließenden Mauern im Jahr 2001
- 2 Bahnhofsgebäude und Güterschuppen von der Anfahrtseite
- 3 Beamtenwohnhaus und Bahnhofsgebäude von der Bahnseite
- 4 Das Beamtenwohnhaus steht wie die übrigen Klein Warnower Bahnhofsbauten nach der Stilllegung des Halts im Jahr 1994 leer

lich, mit fünf Fensterachsen, zwei Geschossen und einem flachen Satteldach. Es ist jedoch nicht mit dem typischen, hellen Quaderputz versehen, sondern weist heute einen dunkelgrauen, glatten Verputz auf.

Empfangsgebäude, Güterschuppen und Beamtenwohnhaus wurden 2005 in die Denkmalliste eingetragen und sind momentan ungenutzt.

## 4. Zukunftsperspektiven

Was lässt sich nun mit diesen geschichts-trächtigen Bauten aus der Frühzeit der Eisenbahn anfangen, wenn die Bahn sie für ihre Zwecke nicht mehr gebrauchen kann? Zwei Beispiele erfolgreicher Umnutzung existieren an der ehemaligen Berlin-Hamburger Eisenbahn: Einmal der Hamburger Bahnhof in Berlin, der aber wegen seiner in mehrfacher Hinsicht besonderen Situation hier nicht weiter betrachtet werden soll und zum anderen der Bahnhof Friedrichsruh, vor den Toren Hamburgs im Sachsenwald gelegen. In diesem Bahnhof, der ebenso wie die übrigen Bauten der Strecke über lange Zeit dem Verfall preisgegeben war, hat sich die Otto-von-Bismarck-Stiftung mit einer Dauerausstellung zum Leben und Wirken des nach 1871 im Sachsenwald ansässigen ersten deutschen Reichskanzlers eingerichtet. Die denkmalgerechte Wiederherstellung des Hauses war allerdings nicht ohne großzügige Unterstützung des Bundes möglich, der die Stiftung trägt.

Solch ideale Voraussetzungen sind nicht überall gegeben. Nicht unproblematisch erscheint es, dass die Bahnstrecke vom Hochgeschwindigkeitsverkehr befahren wird. Einige Haltepunkte wurden stillgelegt, andere dienen nur noch dem Regionalverkehr. Etliche Bauten liegen außerhalb des Ortskerns und sind vom ÖPNV schlecht erschlossen. Die Größe der Gebäude variiert vom kleinen Bahnhof in Klein Warnow bis zu der großen Anlage in Wittenberge, ebenso wie Einwohnerzahlen und Prosperität der Städte und Gemeinden stark differieren.

Prinzipiell sind sowohl bahnverbundene Dienstleistungen (Fahrkartenverkauf, Reisebüro, Fahrradstation, Bistro, Reisebedarf) als auch sonstige touristische, gastronomische, kommunale, gewerbliche, kulturelle oder soziale Nutzungen denkbar. Von der an einigen Orten bereits erprobten Wohnnut-

zung sollte man an diesen Standorten wegen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs eher absehen. Schön wäre es natürlich, wenn man die Einheitlichkeit des "Gesamtkunstwerks" Berlin-Hamburger Eisenbahn erhalten und als touristische Attraktion herausstellen könnte. Die renovierten Bahnhöfe mit attraktiven Angeboten könnten zu Identifikationspunkten der Städte und Gemeinden werden. Hier einige Beispiele bereits erfolgter oder geplanter Bahnhofsumnutzungen, nicht nur aus Brandenburg:

- Landsberg am Lech (Bayern): Auf Initiative eines privaten Betreibers wurde das von der Bahn aufgegebenes, heruntergekommene Bahnhofsgebäude saniert und in Kooperation mit der Stadt Landsberg und dem Freistaat Bayern zu einem multifunktionalen Dienstleistungszentrum ausgebaut: Neben Fahrkartenverkauf und Reiseberatung finden sich hier sowohl Wartebereich, Schließfächer und WC als auch ein Bistro mit angeschlossenen Shop in einem attraktiv gestaltetem Umfeld. Ergänzt wird das Angebot durch eine Bike&Ride-Station. Mit der Eröffnung im März 2005 hat sich der Bahnhof somit wieder zu einem belebten und beliebten städtischen Treffpunkt entwickelt.
- Münster-Wolbeck (Nordrhein-Westfalen): Nach Stilllegung der Strecke für den Personenverkehr wurde der Bahnhof Wolbeck bereits Ende der 70er Jahre von der Stadt erworben und zu einem Jugendzentrum umgebaut. Ein eigens gegründeter Trägerverein betreibt hier seitdem ein selbstverwaltetes Jugend- und Kulturzentrum mit vielfältigen Angeboten.
- Ludwigsfelde: Die Stadt Ludwigsfelde hat in ihrem 1886 errichteten Bahnhofs-





- 1 *Der Bahnhof Friedrichsruh nach seiner Renovierung und Inbetriebnahme durch die Otto-von-Bismarck-Stiftung im Jahr 2001*
- 2 *Die Bahnsteigseite des neu gestalteten Landsberger Bahnhofs mit Bistrobereich im Freien*
- 3 *Der Bistrobereich hebt sich deutlich von der üblichen Bahnhofsatmosphäre ab.*
- 4 *Der modern gestaltete Bahnhofsshop*
- 5 *Der Bahnhof Ludwigsfelde in seiner neuen Funktion als Museum*



gebäude das Stadtmuseum untergebracht. Am 28. September 2002 öffnete die Einrichtung mit Ausstellungen zur Industrie- und Heimatgeschichte, mittlerweile ist auch die Umgestaltung des Bahnhofsumfelds beendet.

→ Luckenwalde: Die Stadt Luckenwalde hat den Beschluss gefasst, ihr leer stehendes Bahnhofsgebäude zur Bibliothek umzubauen. Auf der Basis eines im letzten Jahr durchgeführten Architekturwettbewerbs ist Ende 2006 mit dem Um- und Ausbau begonnen worden





6 Entwurf der ARGE wff (Martina Wronna, Katharina Feldhusen, Ralf Fleckenstein) für den Umbau des Bahnhofs Luckenwalde zur Stadtbibliothek

7 Der Bahnhof Templin Stadt erstrahlt als Kunstobjekt zum Tag der offenen Tür im November 2005

8 Bühne frei im Jugendzentrum Bahnhof Wolbeck

→ Interessante Ergebnisse verspricht auch das vom Land Brandenburg und dem europäischen Sozialfonds geförderte Projekt "Kulturschiene Barnim": Entlang der Schienenverbindungen soll eine Vernetzung von Künstlern und Kulturschaffenden mit Wirtschaft und Tourismus hergestellt werden. Die Bahnhöfe sollen dabei sowohl als kulturelle Orte fungieren

als auch für andere Nutzungen aufgewertet werden. Erste konkrete Projekte haben sich in Chorin und Biesenthal ergeben, wo sich bereits Vereine zur Wiederbelebung der Bahnhofsbauten gegründet haben.

Eine solche überregionale Verknüpfung wäre auch entlang der historischen Strecke der Berlin-Hamburger Eisenbahn wünschenswert, um ihre Bauten als Ensemble ins Bewusstsein zu rücken. Die beiden bereits erfolgreich umgenutzten Gebäude in Berlin und Friedrichruh stellen schon heute die Klammer dar, die die restlichen bestehenden Bauten der Gründungsphase zusammenfasst. Die nunmehr 160 Jahre alten Empfangsgebäude sind es wert, nicht nur erhalten, sondern auch genutzt zu werden!

# 5. Quellenverzeichnis

## Abbildungsquellen

### Umschlagseiten

- vorn: Museum für Hamburgische Geschichte  
("Baulichkeiten der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Nach der Natur mit Genehmigung der Direction gezeichnet von Alexander Schuricht. Lith. von E. H. Herrmann, Dresden")
- hinten: Deutsches Technikmuseum Berlin, IV.1. E 0588  
(Die Strecke der Berlin-Hamburger Eisenbahn in einem Stahlstich von H. Lange, veröffentlicht vom Bibliographischen Institut Hildburghausen 1866)

### Die Geburt der Dampfeisenbahn

- 1: Deutsches Technikmuseum Berlin, III.11.101-82-94
- 2: Deutsches Technikmuseum Berlin, V.3. D 0231

### Planung und Bau der Berliner Eisenbahn

- 1: Zeitschrift für Bauwesen, Atlas, 3.1853, Bl. 23
- 2: Zeitschrift für Bauwesen, Atlas, 3.1853, Bl. 23
- 3: Zeitschrift für Bauwesen, Atlas, 2.1852, H. 12, Bl. 11
- 4: Eisenbahn-Zeitung 8.1850, H. 21, Bl. 5
- 5: Zeitschrift für Bauwesen 9.1859, Bl. Y
- 6: Zeitschrift für Bauwesen 8.1858, S. 113/114

### Betriebliche Entwicklung der Privatbahn

- 1: Deutsches Technikmuseum Berlin, III.1.1.219/-87-43
- 2: Deutsches Technikmuseum Berlin, III.1.1.219/-7-46
- 3: Deutsches Technikmuseum Berlin, III.1.1.219-87-42

### Verstaatlichung und Rekorde

- 1: Sammlung Axel Mauruszat, Berlin
- 2: Deutsches Technikmuseum Berlin, VI.1.003.01466
- 3: Deutsches Technikmuseum Berlin, VI.1.003.01502
- 4: Deutsches Technikmuseum Berlin, III. 11.063-89-71

### Der Baumeister Friedrich Neuhaus

- 1: Deutsches Technikmuseum Berlin, 50-84

- 2: Deutsches Technikmuseum Berlin, 50-84
- 3: Deutsches Technikmuseum Berlin, VI.1.002.5000
- 4: Silberstreif Verlag GmbH
- 5: Deutsches Technikmuseum Berlin, V.3.D 0319

### Architektur des Klassizismus

- 1: Karl Friedrich Schinkel, Sammlung Architektonischer Entwürfe, Potsdam 1841 – 1845
- 2: Technische Universität Berlin, Plan-sammlung der Universitätsbibliothek, Inv.-Nr. 17118
- 3: Karl Friedrich Schinkel, Sammlung Architektonischer Entwürfe, Potsdam 1841 – 1845

### Bahnhofsbauten in der Mitte des 19. Jahrhunderts

- 1: Deutsches Technikmuseum Berlin, III.11.241-94-01
- 2: Deutsches Technikmuseum Berlin, V.3.D 0318
- 3: Zeitschrift für Bauwesen, Atlas, 9.1859, Bl. 43
- 4: Edmund Hacault, Hrsg., Der Eisenbahn Hochbau, Lieferung V, Berlin 1860, S. 17
- 5: Manfred Berger, Historische Bahnhofsbauten Bd. I, 3. Auflage, Berlin 1991, S. 13
- 6: dito, S. 12
- 7: Zeitschrift für Bauwesen, Atlas, 6. 1856, Blatt 54
- 8: Zeitschrift für Bauwesen, Atlas, 6. 1856, Blatt 55

### Die Bahnhofsbauten der Berlin-Hamburger Eisenbahn

- 1: Otto-von-Bismarck-Stiftung, Friedrichsruh
- 2: Sammlung Alfred Gottwaldt, Berlin
- 3: Sammlung Axel Mauruszat, Berlin
- 4: Sammlung Axel Mauruszat, Berlin
- 5: Museum für Hamburgische Geschichte

### **Empfangsgebäude der Berlin-Hamburger Eisenbahn**

#### **Paulinenaue**

- 2, 3: Sammlung Joachim Scholz, Potsdam
- 4, 5: Joachim Scholz, Potsdam
- 6, 7: Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG

#### **Friesack**

- 1-3: Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG
- 4: Sammlung Alfred Gottwaldt, Berlin
- 5: Verkehrsverbund Berlin Brandenburg
- 6: Agentur Bahnstadt, Berlin
- 7: Joachim Scholz, Potsdam

#### **Neustadt /Dosse**

- 1: Sammlung Alfred Gottwaldt, Berlin
- 2: Sammlung Axel Mauruszat, Berlin
- 3: Agentur Bahnstadt, Berlin
- 4: Joachim Scholz, Potsdam
- 5: Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG

#### **Zernitz**

- 1: Sammlung Axel Mauruszat, Berlin
- 2-5: Elke Dittrich, Berlin

#### **Glöwen**

- 1, 2: Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG
- 3: Sammlung Axel Mauruszat, Berlin
- 4: Joachim Scholz, Potsdam
- 5-7: Elke Dittrich, Berlin

#### **Bad Wilsnack**

- 1, 2: Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG
- 3, 4: Sammlung Alfred Gottwaldt, Berlin
- 5: Sammlung Axel Mauruszat, Berlin
- 6: Joachim Scholz, Potsdam
- 7: Elke Dittrich, Berlin

#### **Wittenberge**

- 1-3: Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG
- 4: Sammlung Axel Mauruszat, Berlin
- 5: Sammlung Alfred Gottwaldt, Berlin
- 6: Sammlung Axel Mauruszat, Berlin
- 7: Elke Dittrich, Berlin

### **Karstädt**

- 1: Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG
- 2: Sammlung Alfred Gottwaldt, Berlin
- 3: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
- 4: Agentur Bahnstadt, Berlin

### **Klein Warnow**

- 1-4: Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Wünsdorf

### **Zukunftsperspektiven**

- 1: Otto-von-Bismarck-Stiftung, Friedrichsruh
- 2-4: Agentur Bahnstadt, Berlin
- 5: Stadt Ludwigfelde, Pressestelle
- 6: Stadt Luckenwalde, Stabstelle URBAN
- 7, 8: Agentur Bahnstadt, Berlin

### **Archivmaterial:**

- Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz: GStA PK, I. HA Rep. 93E Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, Nr. 16042 Bd. 1 - Bd. 7; GStA PK, I. HA Rep. 90A Staatsministerium, jüngere Registratur, Nr. 4285; GStA PK, I. HA Rep. 77 Ministerium des Inneren, Tit. 258a Nr. 30 Bd. 1 - Bd. 3; GStA PK, I. HA Rep. 89 Geheimes Zivilkabinett, jüngere Periode, Nr. 29551
- Brandenburgisches Landeshauptarchiv: BLHA Rep. 2A Regierung Potsdam I V Nr. 1922 - 1927, 1937, 1938; BLHA Rep. 6B Landratsamt Ostprignitz Nr. 673, 675; BLHA Rep. 6B Landratsamt Ruppin, Nr. 870, 871; BLHA Rep. 31A
- Bezirksausschuss/Bezirksverwaltungsgericht Potsdam: Nr. 3955 - 3957, 3977, 3978
- Stadtarchiv Wittenberge: Bahnhof Wittenberge, Bauakten 1852 - 1911
- Deutsche Bahn AG, Historische Sammlung: Historische Pläne der Bahnhöfe
- Deutsches Technikmuseum Berlin, Archiv: Fotos, Postkarten, Grafik



## Bücher:

Die badische Eisenbahn. Sammlung von Constructionen der hauptsächlichsten Bauwerke, Maschinen und Fahrzeuge, 1. Theil, Karlsruhe 1844

Berlin und seine Bauten, herausgegeben vom Architekten-Verein zu Berlin, Berlin 1877

Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896, herausgegeben im Auftrage des königlich preußischen Ministers der Öffentlichen Arbeiten, Band 1 und 2, Berlin 1896 (Reprint Berlin 1982)

Peter Bley: 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Hamburg. Auf der Strecke des technischen Fortschritts, Düsseldorf 1996

Manfred Berger: Historische Bahnhofsbauten, Bde. 1 - 3, Berlin 1980 - 1988, Bd. 4 Stuttgart 1996

Eva Börsch-Supan: Berliner Baukunst nach Schinkel, München 1977

Eisenbahn und Denkmalpflege, Erstes Symposium, ICOMOS, Hefte des Deutschen Nationalkomitees IV, München 1992

Eisenbahn und Denkmalpflege, Zweites Symposium, ICOMOS, Hefte des Deutschen Nationalkomitees IX, München 1993

Eisenbahn und Denkmalpflege, Drittes Symposium, ICOMOS, Hefte des Deutschen Nationalkomitees XXVII, München 1998

Friedrich List. Schriften. Reden. Briefe, Band III, Schriften zum Verkehrswesen, Erster Teil, Berlin 1929 und Zweiter Teil, Berlin 1931

Friedrich List und seine Zeit. Nationalökonom, Eisenbahnpionier, Politiker, Publizist. 1789 - 1846, Reutlingen 1989

Lothar Gall, Ralf Roth: 1848/49. Die Eisenbahn und die Revolution, Berlin 1999

Alfred Gottwaldt: Deutsche Bahnhöfe. 500 Ansichtskarten von 1900 - 1945, Zürich, Schwäbisch Hall 1983

Alfred Gottwaldt: Die Berlin-Hamburger Eisenbahn und ihre Bahnhöfe, in: Brandenburgische Denkmalpflege 5.1996, H. 1, S. 42 - 48

Alfred Gottwaldt: Die Lübeck-Büchener Eisenbahn, Düsseldorf 1999 (1975)

Alfred Gottwaldt, Holger Steinle: Verkehrs- und Baumuseum Berlin. Der "Hamburger Bahnhof", Berlin 1984

Edmund Hacault, Hrsg.: Der Eisenbahn-Hochbau. Dargestellt in einer Sammlung ausgeführter Entwürfe von Bahnhöfen und dazugehörigen Baulichkeiten, Berlin (und Potsdam) 1855 - 1860

Wolfgang Klee: Preußische Eisenbahngeschichte, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1982

Mihály Kubinsky: Bahnhöfe Europas, Stuttgart 1969

Hans-Joachim Kunst: Friedrich Wilhelm IV. als Auftraggeber von Bahnhöfen und Brücken. Das Beispiel Wittenberge, in: Jahrbuch Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, Bd. I 1995/96, herausgegeben vom Generaldirektor der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg Hans-Joachim Giersberg, Berlin

Dietrich Kutschik, Burkhard Sprang: Die Berlin-Hamburger Eisenbahn, Stuttgart 1996

Helmut Lehmann: Eisenbahnen in Preußen, Düsseldorf 1998

Volker Rödel: Kulturdenkmäler in Hessen. Eisenbahn in Hessen. Teil I: Eisenbahngeschichte und -baugattungen 1829 - 1999; Teil II, Band 2.1 und 2.2: Eisenbahnbauten und -strecken 1839 - 1939, Stuttgart 2005

Ralf Roth: Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1814 - 1914, Ostfildern 2005

Beatrice Sendner-Rieger: Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1841 - 1853. Zur Geschichte des bayerischen Staatsbauwesens im 19. Jahrhundert, Karlsruhe 1989

Holger Steinle: Ein Bahnhof auf dem Abstellgleis. Der ehemalige Hamburger Bahnhof in Berlin und seine Geschichte, Berlin 1983

### **Periodika:**

Allgemeine Bauzeitung, Wien, 11.1846 - 17. 1852

Architektonisches Album, Potsdam 1838

Eisenbahnzeitung 1843 - 1860

Generalbericht der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Berlin, 1. 1844 - 8.1850 (1851); Geschäfts-Bericht der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Berlin, 1851 (1852) - 1883 (1884)

Zeitschrift für Bauwesen 1852 - 1862, insbesondere:  
Der Bahnhof der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin, 6.1856, H. X - Xill, S. 487 - 496, Tafeln 54 - 59

### **Internetquellen (Stand November 2005):**

- [www.bahnstadt.de](http://www.bahnstadt.de)
- [www.bahnstrecken.de/hb.htm](http://www.bahnstrecken.de/hb.htm)
- [www.bahnstrecken.de/kggh.de](http://www.bahnstrecken.de/kggh.de)
- [www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/bahnwelt/bauprojekte/abgeschlossen/hamburg\\_berlin](http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/bahnwelt/bauprojekte/abgeschlossen/hamburg_berlin)  
(Stand 20.7.2005)

- [www.kulturschiene-barnim.de](http://www.kulturschiene-barnim.de)
- [www.bahnhof-landsberg.de](http://www.bahnhof-landsberg.de)
- [www.epoz.de/Quartier/fahr-a-way/achim/dorffotografie/seiten/extraseiten/20050901\\_bahnhofhist/index.html](http://www.epoz.de/Quartier/fahr-a-way/achim/dorffotografie/seiten/extraseiten/20050901_bahnhofhist/index.html)
- [dito/20040611\\_serie\\_ortsgeschichte/teil\\_03.html](http://dito/20040611_serie_ortsgeschichte/teil_03.html)
- [dito/20050223\\_bahnhoefe/01.html](http://dito/20050223_bahnhoefe/01.html) (usw. bis 07)
- [www.amtfriesack.de](http://www.amtfriesack.de) (Amtsbereich Friesack. Streifzüge durch Ländchen und Luch)
- [www.neustadt-dosse.de/infos/archiv/bahnhofbahninfo.htm](http://www.neustadt-dosse.de/infos/archiv/bahnhofbahninfo.htm)
- [www.neustadt-dosse.de/verwaltung/strukturneu/zernitz-lohm.htm](http://www.neustadt-dosse.de/verwaltung/strukturneu/zernitz-lohm.htm)
- <http://plattenburg.verwaltung.brandenburg.de/orte/objekt.php?mandat=18599>
- [www.amt-badwilsnack.weisen.de/index.php?option=com](http://www.amt-badwilsnack.weisen.de/index.php?option=com)
- [www.bad-wilsnack.de](http://www.bad-wilsnack.de)
- [www.eye-d.de/wittenberge/index.html](http://www.eye-d.de/wittenberge/index.html)
- [www.ftpdaten.de/wittenberge/stadtinfo](http://www.ftpdaten.de/wittenberge/stadtinfo)
- <http://de.wikipedia.org/wiki/wittenberge>
- [www.city-line.de/19322/](http://www.city-line.de/19322/)
- [www.bilderbogen.com/wittenberge/](http://www.bilderbogen.com/wittenberge/)
- [www.gemeinde-karstaedt.de/orte/objekt.php?mandat=16769](http://www.gemeinde-karstaedt.de/orte/objekt.php?mandat=16769)
- [www.people.freenet.de/karstaedt/](http://www.people.freenet.de/karstaedt/)

## BERLIN HAMBURG.



### Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Referat Koordination, Kommunikation,  
Internationales  
Henning-von-Tresckow-Str. 2 – 8  
14467 Potsdam

[www.mir.brandenburg.de](http://www.mir.brandenburg.de)