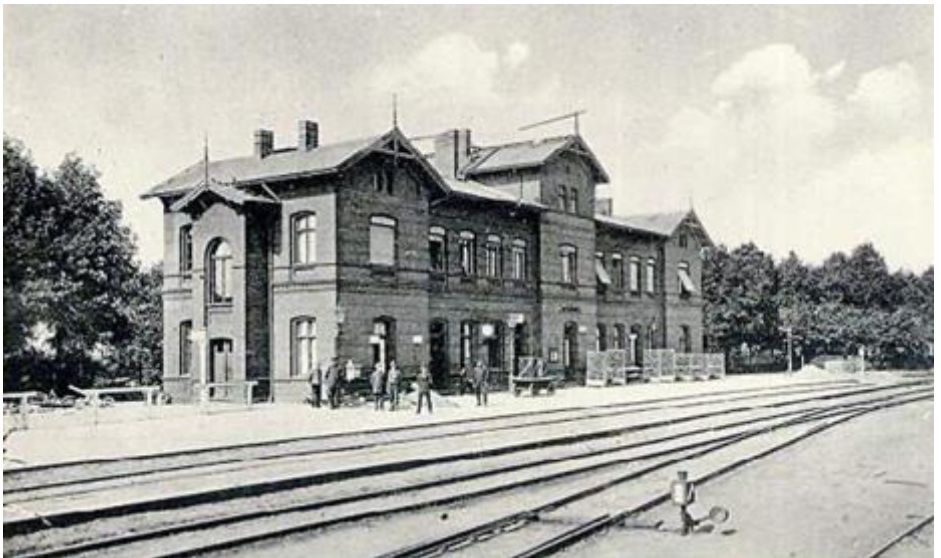




15.10.1881 - 15.10.2016

135 Jahre Eisenbahn

in Perleberg



## **Vorwort**

Über die Eisenbahnen in und um Perleberg zu schreiben, ist recht schwierig, da historisch mehrere verschiedene Eisenbahnverwaltungen entstanden, die aber nicht zur Bildung eines großen Gemeinschaftsbahnhofes in Perleberg führten, was aber mehrfach geplant worden ist. Diese Dokumentation entstand aus Anlass des 135. Jahrestages des Anschlusses der Stadt Perleberg an das Eisenbahnnetz am 15.10.1881 durch die Wittenberge - Perleberger Eisenbahn.

Diese Dokumentation erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, weil das im Rahmen dieses Heftes auch gar nicht möglich ist.

Vom 01.06.1985 bis 30.06.1989 war ich Leiter des Bahnhofs Perleberg, bevor ich ab 01.07.1989 zum Amtsdurchsichtler des Reichsbahnamtes Wittenberge berufen wurde. Ich begann meine Ausbildung zum Betriebs- und Verkehrsingenieur mit Abitur an der Betriebsschule der Deutschen Reichsbahn in Schwerin am 01.09.1969. Vom 01.08.1972 bis 31.05.1985 war ich u.a. Stellwerksmeister in Neustadt/Dosse sowie Fahrdienstleiter in Holthusen und Schwanheide.

2004 wechselte ich von der Deutschen Bahn zu den privaten Bahnen und habe 35 Jahre Eisenbahn im Staatsdienst aufgegeben, weil ich keine Zukunft beim „Unternehmen Zukunft“ erkennen konnte. Man braucht sich auch nur den Bahnhof Perleberg im heutigen Zustand anzuschauen. Die letzten 6 Jahre bis zu meinem Eintritt in den Ruhestand ab 01.11.2015 war ich für die CTL Logistics in Berlin als Leiter Betrieb/Produktion tätig.

Auf meiner privaten Homepage [www.norbert-weise.de](http://www.norbert-weise.de) sind u.a. weitere Themen zur Eisenbahn und Perleberg zu finden.

Ein besonderer Dank gilt dem Stadtarchiv Perleberg für die freundliche Unterstützung.

Norbert Weise

Perleberg im Oktober 2016

Untrennbar mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Perleberg ist ihr Anschluss an das Eisenbahnnetz im Jahre 1881 verbunden. Bereits am 07.12.1835 verkehrte die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Es sollten also noch fast 46 Jahre vergehen, bis auch Perleberg Eisenbahnanschluss erhielt. 1846 wurde die Eisenbahn Berlin - Hamburg gebaut, die durch den Kreis Westprignitz führte. Sie berührte aber nicht die an der Berlin - Hamburger Chaussee liegenden Orte Wusterhausen, Kyritz und Perleberg, sondern nahm von Spandau aus die Richtung über Paulinenaue - Neustadt/Dosse - Glöwen - Wilsnack auf Wittenberge an der Elbe, damit hier ein Umschlag von Gütern zwischen Eisenbahn und Elbeschiffahrt ermöglicht werden konnte. Durch die gute Verkehrsverbindung entwickelte sich Wittenberge schnell zu einem industriellen Zentrum mit überregionaler Bedeutung. Aber damit verlor auch die ehemalige Hauptstadt der Prignitz Perleberg ihre Bedeutung als Handels- und Stapelplatz. Alle Bemühungen der städtischen Körperschaften von Perleberg, die Bahn über Perleberg, so wie sie ursprünglich auch mal projektiert war, zu legen, blieben erfolglos. Die an der Linie über Wittenberge interessierten Kreise, zu denen besonders der einflussreiche Finanzmann S.Herz gehörte, ein Hauptaktionär der Bahn, der in Wittenberge eine Ölgewinnungsindustrie ins Leben rufen wollte, wurden auch von den maßgebenden Stellen der Preußischen Regierung unterstützt.

1878 wurden mit der „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ vom 12.06.1878 die Grundlagen geschaffen, um auch Eisenbahnen mit einfachem Bau, bescheidener Einrichtung und sparsamen Betrieb zu bauen. Auf der Grundlage dieser Bahnordnung hatte sich die Stadt Perleberg umgehend eine „Landesherrliche Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Wittenberge nach Perleberg“ verschafft. In Perleberg drängten vor allem die Geschäftsleute auf einen Bahnanschluss, und so beschloss die Stadtverordnetenversammlung den Bau einer Lokalbahn nach Wittenberge.

## Kostenaufstellung der Firma Bachstein Parchim vom 02.04.1880

I.	Grunderwerb	17.134,00 M
II.+III.	Erarbeiten	54.400,00 M
IV.	Einfriedungen	4.648,00 M
V.	Wegübergänge	4.000,00 M
VI.	Durchlässe & Kleinere Brücken	335,00 M
VII.	Größere Brücken	-
VIII.	Tunnels	-
IX.	Geneigte Ebenen	-
X.	Oberbau	205.800,00 M
XI.	Signale und Wärterbuden	6.710,00 M
XII.	Bahnhöfe und Haltestellen	78.000,00 M
XIII.	Sonstige außerordentl. Anlagen	8.800,00 M
XIV.	Betriebsmittel	83.000,00 M
XV.	Verwaltungskosten	12.500,00 M
XVI.	-	-
XVII.	Zinsen während der Bauzeit	-
	Total-Summe	475.327,00 M

Am 28.01.1880 wurde der Finanzierung zugestimmt. Die Mittel wurden teils durch Aufnahme einer Stadtanleihe gewonnen, teils wurden sie von der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft und vom Provinzialverband von Brandenburg bereitgestellt.

Die Bahnstrecke zwischen Wittenberge und Perleberg wurden in wenigen Monaten fertiggestellt, da es keine Probleme in der Linienführung gab. Die Betriebslänge von der Mitte des Empfangsgebäudes Bahnhof Wittenberge bis zur Mitte des Empfangsgebäudes Bahnhof Perleberg betrug/beträgt 10.540 m.

Die folgenden Informationen zu den Bahnanlagen stammen aus dem Jahresbericht der Verwaltung der Wittenberge - Perleberger Eisenbahn von 1913 für das Rechnungsjahr 1912.

Die Bahn wurde eingleisig und normalspurig gebaut. Von dem Bahnkörper liegen 8.777 m in der Geraden und 1.763 m in 7 Krümmungen von 400 bis 1.000 m Halbmesser. Die Länge der horizontalen Strecke beträgt 2.970 m, die Länge der geneigten Strecke 7.570 m. Die stärkste Neigung hat ein Verhältnis von 1:200 und ist 336 m lang. Überwege in Schienenhöhe hat die Bahn 26, davon sind 2 bewacht. An Durchlässen unter dem Bahnkörper sind vorhanden:

- 1 massiver überwölbter von 1 m Weite
- 1 desgl. offener von 1 m Weite
- 8 doppelte Röhrendurchlässe von 0,50 m Weite und
- 3 einfache Röhrendurchlässe von 0,30 m Weite

Größere Bauwerke wie Brücken, Über- und Unterführungen fehlen

Es gab 3 Bahnhöfe und 2 Haltepunkte und zwar die Bahnhöfe Wittenberge, Weisen und Perleberg sowie die Haltepunkte Waldhaus (ab 1906) und Schützenhaus. In Wittenberge besaß die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn keine eigenen Gleisanlagen, sondern nutzte gegen eine entsprechende Nutzungsentschädigung Gleisanlagen der Berlin - Hamburger Eisenbahn.

Der Oberbau besteht aus hölzernen Querschwellen, Stahlschienen und Winkellaschen. Die Querschwellen sind 2,50 m lang. 14 x 22 cm im Querschnitt und aus imprägniertem Kiefernholz gefertigt. Die Schienen sind zum größten Teil 134 mm, zum kleineren Teil 113 mm hoch und 33,4 kg/m bzw. 23,8 kg/m. Sie sind zum größten Teil 12 m, zum kleineren Teil 9,00 und 7,50 m lang. Die Schienenstöße waren als Schwebestöße ausgeführt, die durch je 2 Winkellaschen mit 4 Laschenschrauben verbunden waren. Die Schienen sind bei dem schweren Oberbau zum größeren Teil mit Schwellenschrauben, zum kleineren Teil mit Hakennägeln befestigt. Erbaut wurde die Bahn durch den Eisenbahnunternehmer Schneider, der bis 1891 auch Pächter der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn war. Die Schienen selbst wurden durch die Stadt Perleberg geliefert, die diese beim Unternehmer Bachstein einkaufte. Mit diesem Oberbau war eine Geschwindigkeit von 40 km/h zulässig. Erst in den zwanziger Jahren erfolgte eine Verstärkung des Oberbaus, so dass dann 50 km/h zulässig wurden. An Hochbauten werden im Jahresbericht folgende Gebäude aufgeführt.

## Haltepunkt Waldhaus

- 1 heizbare Wartehalle mit anschließendem Dienstraum

## Bahnhof Weisen

- 1 heizbare Wartehalle mit anschließendem Dienstraum
- 1 Wirtschaftsgebäude, in dem sich Lagerräume für Güter und Materialien sowie die Bedürfnisanstalt befinden

## Bahnhof Perleberg

- 1 zweistöckiges massives Empfangsgebäude von 327,38 qm Grundfläche
- 1 Güterschuppen von 412,90 qm bebauter Fläche
- 1 Güterabfertigungsraum von 65,17 qm Grundfläche
- 1 Wirtschaftsgebäude, Grundfläche 38,06 qm
- 1 Postdienstraum von 18,70 qm bebauter Fläche
- 3 Abortgebäude
- 1 Weichenstellerbude
- 1 Zentesimalwaage mit Wiegehäuschen
- 1 Laderampe für Stirn- und Seitenverladung
- 1 überdachte Viehverladerampe mit Viehwaage
- 1 Rampe für feuergefährliche Güter
- 1 Lokomotivschuppen mit 5 Lokomotivständen, einer Reparaturwerkstatt, einem Aufenthaltsraum und einem Übernachtungsraum für das Lokomotivpersonal
- 1 Wasserturm, 3 Stockwerke hoch mit einem Raum für den Gasmotor zur Beschaffung des Lokomotivspeisewassers und einem Raum für die Lagerung von Werkstattmaterialien
- 4 Kohlenbansen mit rund 243,75 cbm Fassungsraum
- 1 Wagenwaschanstalt
- 2 Wasserausgüsse zur Speisung der Lokomotiven im Lokomotivschuppen
- 1 eiserner Lastkran von 5 t Tragkraft

Außerdem ist auf (dem) Bahnhof Perleberg eine Kanal- und Wasserleitungsanlage vorhanden, an welche das Empfangsgebäude und die Bedürfnisanstalten, ferner drei Hydranten zu wirtschaftlichen Zwecken und zum Schutz gegen Feuergefahr und ein Trinkbrunnen angeschlossen sind.

Der nachfolgende Gleisplan des Bahnhofs Perleberg von 1881 weist noch bescheidene aber für den Betrieb völlig ausreichende Gleisanlagen und Gebäude auf. Gestrichelt links unten dargestellt ist die geplante Fortsetzung der Strecke nach Pritzwalk, die mit der Inbetriebnahme der Strecke der Prignitzer Eisenbahn am 31.05.1885 realisiert wurde. Bis 1908 erfolgte im Zusammenhang mit dem Bau der Prignitzer Eisenbahn eine Erweiterung der Gleisanlagen auf 2 Hauptgleise mit insgesamt 1.172,35 m, 12 Nebengleise mit insgesamt 3.048,38 m sowie 1 Kreuzweiche, 2 Doppelweichen und 17 einfache Weichen. Die Weichen waren alle Handweichen mit einfacher Sicherungstechnik. Erst 1901 wurde ein Stellwerk der Bauart Stahmer errichtet, womit die Zugfahrten sicherer sowie das Rangieren beschleunigt wurden.



Am 02.10.1881 begannen nach einer relativ kurzen Bauzeit von 6 Monaten schon die Probefahrten. Die Baukosten betragen 633.412,93 Mark. Im gleichen Zeitraum erhielt Perleberg ein Bahnhofsgebäude mit Warteräumen 2. und 3.Klasse und das anfangs mit einem Bahnhofsvorsteher und einem Stations-Assistenten besetzt war.



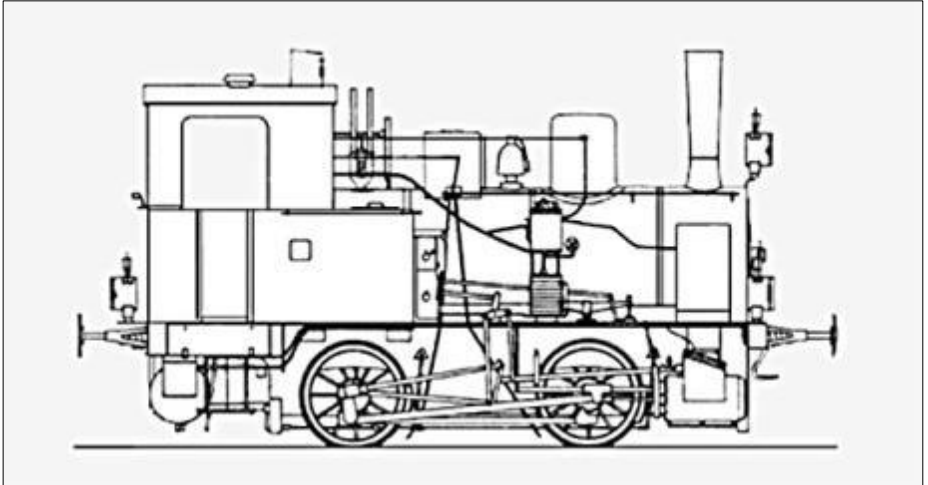
## Fahrzeuge

Die Betriebsaufnahme am 15.10.1881 erfolgte mit folgenden Fahrzeugen

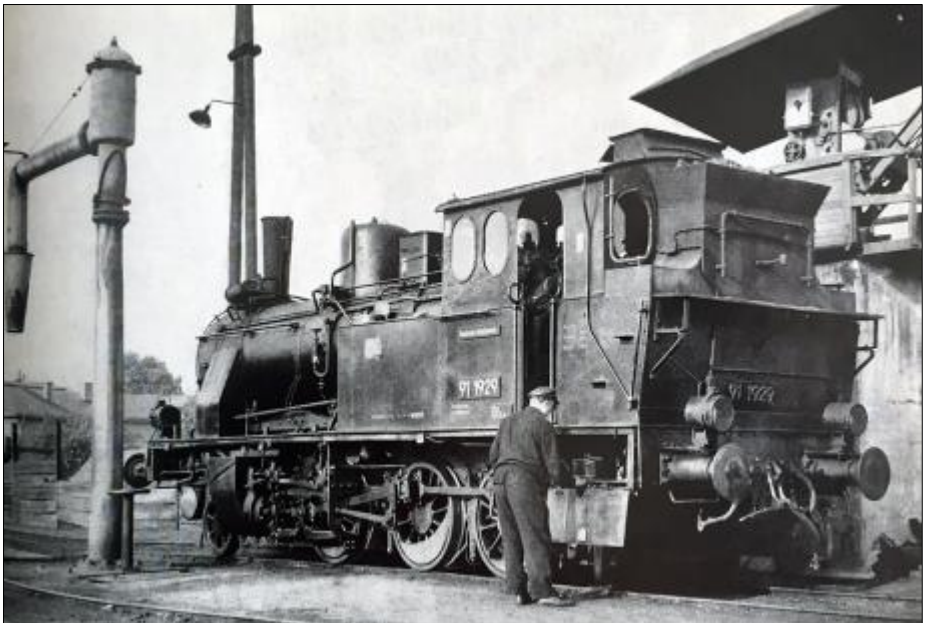
- 2 zweifach gekuppelte Naßdampftenderlokomotiven (Bn2t) hergestellt von der Firma Borsig mit den Fabriknummern 3759 „WITTENBERGE“ und 3760 „PERLEBERG“
- 3 BC-Personenwagen mit 16 Plätzen in der 2. und 40 Plätzen in der 3.Klasse
- 1 Gepäckwagen
- 15 gedeckte Güterwagen
- 1 Wagen für Viehtransporte
- elf offene Güterwagen

1900 wurde die Lokomotive mit der Fabriknummer 3759 durch die Lokomotive mit der Fabriknummer 5398 der Firma Henschel ersetzt. Die erste dreifach gekuppelte Lokomotive (Cn2t) mit der Fabriknummer 10690 der Firma Henschel kam 1911 nach Perleberg.

So muss man sich eine Bn2t - Lokomotive von Borsig vorstellen



1968 Lokomotive der BR 91 an der Bekohlungsanlage Perleberg



Im „Kreisblatt für die Westprignitz“ vom 9.10.1881 konnte man folgende Bekanntmachung lesen, die nachfolgend im Auszug nachzulesen ist. Insgesamt umfasst die Bekanntmachung 5 Punkte.

**Bekanntmachung.**

Mit dem 15. October dieses Jahres, dem Tage der Eröffnung der Wittenberge-Berleberger Eisenbahn treten folgende Tarife, beziehungsweise Tarifnachträge in Kraft:

1. Local-Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Gütern, sowie Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Wittenberge einerseits und Berleberg andererseits; ferner für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern zwischen Weisen einerseits und Wittenberge und Berleberg andererseits.
2. Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der Wittenberge-Berleberger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn: Berlin, Buchholz, Büchen, Dannenberg, Dömitz, Friesack, Gloewen, Hagenow, Hamburg, Hirschfeld, Karstädt, Lenzen, Ludwigslust, Lüneburg, Neustadt a. D., Paulinenau, Wilsnack, Zernitz, via Wittenberge andererseits.
3. Nachtrag II zum Tarif für den

Berleberg den 9. October 1881.  
**Die Betriebs-Verwaltung der  
Wittenberge-Berleberger  
Eisenbahn.**

Die offizielle Eröffnung der Bahnlinie fand am 15.10.1881 statt, worüber in den „Prignitzer Nachrichten“ Folgendes berichtet wurde: „Schon am frühen Morgen entwickelte sich in den Straßen einer der Wichtigkeit des Tages entsprechender lebhafter Verkehr, die Mehrzahl der Einwohner hatte geflaggt und gleich nach 9 Uhr versammelte sich eine große Menge aus allen Ständen der Bevölkerung auf dem geschmackvoll und festlich decorierten Bahnhofe. Gegen 10 Uhr trat das Eisenbahn-Bau-Comitee zusammen, um in dem bereit stehenden Zuge Platz zu nehmen. Nachdem auch das übrige anwesende Publicum, soweit dies

der Raum gestattete, die Waggons bestiegen, setzte sich der aus 7 Wagen bestehende Zug in Bewegung. Etwa 1/2 Stunde später fuhr derselbe in den auf dem Bahnhof Wittenberge für die neue Bahn errichteten Perron ein. Um 11 1/2 Uhr fand in Wittenberge die Begrüßung der aus Berlin gekommenen sowie der aus Wittenberge eingeladenen Gäste statt und 1 Stunde später erfolgte die Eröffnungsfahrt auf dem inzwischen bekränzten Zuge".

Der Verkehr wurde dann mit 2 Wagenklassen täglich viermal in jede Richtung aufgenommen. Im Fahrplan sowie im Tarif sind 3 Wagenklassen aufgeführt, obwohl in der Beschaffung kein Wagen 1.Klasse aufgeführt ist.

<b>Wittenberge - Perleberger Eisenbahn.</b>												
<b>Fahrplan</b>												
gültig vom 15. October 1881 bis auf Weiteres.												
Die Nachtzeiten von 6 <sup>2</sup> Abends bis 5 <sup>2</sup> Morgens sind durch Unterstreichung der Minutenziffern hervorgehoben.												
km.	Gemischte Züge				Stationen.	Ank.	Gemischte Züge				km.	
	I, II. u. III. Wagenklasse.	No. 1	No. 3	No. 5			No. 7	I, II. u. III. Wagenklasse.	No. 2	No. 4		No. 6
0	4 <sup>11</sup>	10 <sup>30</sup>	1 <sup>37</sup>	5 <sup>31</sup>	Abg.	<b>Perleberg</b>	Ank.	9 <sup>04</sup>	12 <sup>28</sup>	2 <sup>48</sup>	6 <sup>22</sup>	11
7	4 <sup>22</sup>	11 <sup>00</sup>	1 <sup>40</sup>	5 <sup>30</sup>	↓	<b>Welsen</b>	↑	9 <sup>06</sup>	12 <sup>30</sup>	2 <sup>31</sup>	6 <sup>22</sup>	4
11	4 <sup>25</sup>	11 <sup>03</sup>	1 <sup>43</sup>	5 <sup>29</sup>	↓	<b>Wittenberge</b>	*	9 <sup>08</sup>	12 <sup>30</sup>	2 <sup>21</sup>	6 <sup>22</sup>	0
<b>Die wichtigsten Anschlüsse.</b>												
	5 <sup>22</sup>	11 <sup>30</sup>	2 <sup>41</sup>	<u>7<sup>21</sup></u> <u>7<sup>22</sup></u>	Abg.	Wittenberge	Ank.	9 <sup>06</sup>	11 <sup>28</sup>	—	<u>5<sup>00</sup></u> <u>5<sup>00</sup></u>	
	10 <sup>13</sup>	2 <sup>38</sup>	4 <sup>33</sup>	<u>9<sup>11</sup></u> <u>11<sup>12</sup></u>	Ank.	Berlin	Abg.	6 <sup>15</sup>	9 <sup>15</sup>	—	<u>4<sup>00</sup></u> <u>2<sup>10</sup></u>	
	5 <sup>00</sup>	11 <sup>34</sup>	2 <sup>00</sup>	6 <sup>21</sup>	Abg.	Wittenberge	Ank.	—	11 <sup>40</sup>	2 <sup>00</sup>	—	
	10 <sup>21</sup>	2 <sup>40</sup>	7 <sup>19</sup>	8 <sup>11</sup>	Ank.	Hamburg	Abg.	—	7 <sup>30</sup>	11 <sup>00</sup>	—	
	5 <sup>00</sup>	11 <sup>34</sup>	—	<u>6<sup>21</sup></u> <u>6<sup>21</sup></u>	Abg.	Wittenberge	Ank.	—	11 <sup>40</sup>	2 <sup>00</sup>	—	
	10 <sup>30</sup>	3 <sup>30</sup>	—	10 <sup>11</sup>	Ank.	Lübeck	Abg.	—	6 <sup>30</sup>	10 <sup>00</sup>	—	
	5 <sup>02</sup>	11 <sup>34</sup>	—	<u>6<sup>21</sup></u> <u>6<sup>21</sup></u>	Abg.	Wittenberge	Ank.	—	11 <sup>40</sup>	—	—	
	8 <sup>00</sup>	1 <sup>38</sup>	—	8 <sup>20</sup>	Ank.	Schwerin	Abg.	—	9 <sup>11</sup>	—	—	
	4 <sup>22</sup>	12 <sup>40</sup>	—	7 <sup>21</sup>	Abg.	Wittenberge	Ank.	—	11 <sup>28</sup>	—	5 <sup>43</sup>	
	7 <sup>30</sup>	3 <sup>30</sup>	—	10 <sup>02</sup>	Ank.	Lüneburg (Zweig.)	Abg.	—	8 <sup>11</sup>	—	1 <sup>43</sup>	
	5 <sup>22</sup>	11 <sup>34</sup>	—	<u>6<sup>21</sup></u> <u>6<sup>21</sup></u>	Abg.	Wittenberge	Ank.	—	11 <sup>40</sup>	—	—	
	9 <sup>43</sup>	5 <sup>30</sup>	—	9 <sup>01</sup>	Abg.	Lauenburg	Abg.	—	8 <sup>14</sup>	—	—	
	10 <sup>30</sup>	5 <sup>30</sup>	—	10 <sup>01</sup>	Ank.	Lüneburg	Abg.	—	7 <sup>15</sup>	—	—	
	5 <sup>22</sup>	12 <sup>30</sup>	—	7 <sup>11</sup>	Abg.	Wittenberge	Ank.	8 <sup>07</sup>	—	2 <sup>00</sup>	5 <sup>33</sup>	
	7 <sup>30</sup>	2 <sup>30</sup>	—	9 <sup>01</sup>	Abg.	Stendal	Abg.	7 <sup>48</sup>	—	11 <sup>30</sup>	4 <sup>40</sup>	
	8 <sup>25</sup>	3 <sup>33</sup>	—	11 <sup>12</sup>	Abg.	Magdeburg	Abg.	6 <sup>30</sup>	—	9 <sup>15</sup>	3 <sup>30</sup>	
	—	5 <sup>45</sup>	—	—	Ank.	Leipzig	Abg.	10 <sup>03</sup>	—	6 <sup>30</sup>	12 <sup>30</sup>	

*Die Betriebs-Verwaltung*

Mit der Bekanntmachung bzw. Anzeige „Stadt-Omnibus-Fahrt“ im „Kreisblatt für die Westprignitz“ vom 19.10.1881 bot der Unternehmer F.Köhler aus Perleberg Schuhstraße Nr 19 Zubringer- und Abholdienste zum bzw. vom Bahnhof Perleberg an. In dieser Anzeige heißt es: „Einem geehrten Publikum von Perleberg die ergebene Anzeige, daß ich von jetzt an täglich, zur Beförderung von Personen nach dem Bahnhofs, 20 Minuten vor Abgang eines jeden Zuges durch die Straßen der Stadt, und zwar vom Schuhmarkt durch die Bäcker- und Berlinerstraße, Mühlen-, Damm-, Judenstraße bis zum hohen Ende, von da durch die Poststraße zum großen Markt und dann direct im scharfen Trabe zum Bahnhof fahre. Fahrgeld beträgt à Person incl. Reisegepäck 20 Pf. Außerdem bemerke, daß ich auf Wunsch u. Bestellung zur Beförderung von einzelnen Familien direct vom Hause kleine Omnibusse sowie auch Chaisen gegen mäßiges Fahrgeld stets in Bereitschaft halten werde. Ich bitte, dieses Unternehmen geneigst unterstützen zu wollen.“

Preise für den Personenverkehr

Preise der Billets													
ab Perleberg, Station der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn													
von	nach	Personenzug-billet			Retourbillet			Schnellzugbillet			Mittels-tärbillet	Hundes-billet	Gepäckfracht für je 10 Kgr. Uebergewicht.
		1. Cl.	2. Cl.	3. Cl.	1. Cl.	2. Cl.	3. Cl.	1. Cl.	2. Cl.	3. Cl.			
Betrag pro Billet in Mark.													
Perleberg	Weissen	0,80	0,60	0,40	1,20	0,90	0,60	—	—	—	0,10	0,10	0,10
"	Wittenberge	1,20	0,90	0,60	1,80	1,35	1,00	—	—	—	0,20	0,20	0,30
"	Berlin	11,40	8,60	6,30	17,10	12,85	9,45	13,30	9,90	7,20	1,90	2,10	0,84
"	Hamburg	14,00	10,50	7,80	—	—	—	16,40	12,10	8,90	2,40	2,60	1,00
"	Lüneburg	9,40	7,10	4,80	14,10	10,65	7,25	—	—	—	1,60	1,70	0,66

Die Betriebs-Verwaltung.

Frachtsätze für den Güterverkehr

**Bekanntmachung.**

Der Tarif für den Localverkehr zwischen den Stationen Perleberg und Wittenberge wird vom 1. November cr. ab auf die nachstehenden Frachtsätze ermäßigt:

---

**Frachtsätze pro 100 Kilogr. in Mark.**

Eilgut.	Stückgut.	Allgemeine Wagenladungs-Klasse		Special-Tarife			
		A. 1.	B.	A 2	I	II	III
0,70	0,30	0,24	0,18	0,18	0,17	0,14	0,14

Die Fracht vom Elbhafen in Wittenberge nach Perleberg beträgt für Ladungen von je 10000 Kilogr. auf **einen** Wagen und zwar:

a. für Braun- und Steinkohlen . . . . . 14,90 Mf.

b. für **alle anderen** Massengüter . . . . . 18,00 Mf.  
einschließlich der Ueberfuhrgebülhr in Wittenberge.

Perleberg den 24. Oktober 1881.

**Die Betriebs-Verwaltung  
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.**

Bereits im ersten Jahr nach der Eröffnung der Bahnlinie wurde ein ansehnlicher Reingewinn von 27 489 Mark erzielt. Hiervon erhielt die Stadt Perleberg 14.500 M und der Bau- und Betriebsunternehmer R. Schneider als Pächter 12.989 Mark. Mit diesem Ergebnis wurde bereits nach einem Jahr die Rentabilität des Unternehmens nachgewiesen. 1891 übernahm dann die Stadt Perleberg selbst die Bahn.

Im Verwaltungsbericht des Perleberger Magistrats heißt es 1907 über die stadteigene Bahn:

„Im Binnen- und direkten Verkehr wurden an Braunkohlen ab Wittenberge 1906 19.044 t gegen 19.140 t im Jahre 1905 verfrachtet. Der Empfang für Perleberg ist von 5.818 t auf 6.166 t gestiegen. An Düngemitteln aller Art wurden 1905 5.805 t und 1906 5.614 t befördert. Getreide aller Art wurden 1906 11.761 t gegen 12.193 t im Jahre 1905 versandt. Der Empfang von Oelsamen (Rübsen) für die Oelmühle in Wittenberge hat sich im Jahre 1906 um 1.599 t vergrößert; es gingen 2.030 t gegen 431 t im Jahre 1905 ein. Diese Mehr-beförderung erbrachte eine Mehreinnahme von rund 1.700 Mark. Mehl und Kleie

wurden nur 6.910 t gegen 8.610 t gefahren, wodurch ein Einnahmeausfall von rund 1.800 M entstanden ist. Diese letzten beiden Artikel, deren Verfrachtung von 7.323 t im Jahre 1889 bis 8.612 t im Jahre 1905 durch alljährliche Zunahme gestiegen sind, haben im Jahre 1906 erstmalig einen Rückgang erlitten. Der Empfang und Versand von Nutz-, Brenn- und Grubenhölzern ist im Jahr 1906 um 2.833 t gesunken, indem nur 2.639 t gegen 5.462 t im Jahre 1905 verfrachtet wurden. Dieser Rückgang, der durch den teilweisen Stillstand der fliegenden Schneidemühle in der Nähe des Bahnhofs Perleberg hervorgerufen ist, erbrachte eine Mindereinnahme von rund 1.400 Mark gegenüber dem Jahre 1905. Der Versand von Kartoffeln ist infolge der günstigen Ernte im Jahre 1906 von 2.131 t auf 3.324 t gestiegen und hat eine Mindereinnahme von rund 700 Mark erbracht. Steinkohlen wurden ab Wittenberge 1906 8.550 t gegen 7.537 t im Vorjahre verfrachtet. Der Empfang für Perleberg ist von 6.027 t auf 6.104 t gestiegen. An Briketts und Koks gingen in Perleberg 1906 2.034 t gegen 1.694 t im Jahre 1905 ein. Die Beförderung von Oelkuchen betrug 1.027 t gegen 1.146 t. Nach Weisen wurden im Betriebsjahre 1905 140 t Rübenschnitzel von Goldbeck befördert. Die Beförderung von Baumaterialien war auch im Betriebsjahre 1905 eine äußerst lebhafteste, was hauptsächlich auf die Pflasterung der Kasernenhöfe, der Wittenberger Straße und die Erbauung der Moltkebrücke in Perleberg zurückzuführen ist. Es wurden gefahren Steine aller Art 10.450 t gegen 4.727 t im Jahre 1904, Zement 2.275 t gegen 2.105 t im Jahre 1904, Kalk 1.078 t gegen 1.282 t im Jahre 1904 und Tonröhren 715 t gegen 1.003 t im Jahre 1904. Durch den Eingang der Pflastersteine zu den vorgenannten Neupflasterungen ist im Jahre 1905 allein eine Mehreinnahme von rund 7.000 Mark erzielt worden. Im Jahre 1906 ist jedoch ein starker Rückgang in der Beförderung von Baumaterialien eingetreten, was hauptsächlich auf den Fortfall größerer Bauten, wie Kasernements, Kanalisation und Straßenpflasterung in Perleberg zurückzuführen ist. Es wurden gefahren Steine aller Art nur 2.746 t gegen 10.450 t, Zement 1.274 t gegen 2.275 t, Kalk 1.175 t gegen 1.078 t, Tonröhren 144 t gegen 715 t im Jahre 1905. Durch den Ausfall von Pflastersteinen im Jahre 1906 (ist) allein eine Mindereinnahme von rund 6 000 Mark entstanden.“



Auszug aus dem Jahresbericht der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn von 1913

<b>Vergleichende Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn für das Rechnungsjahr 1910, 1911 und 1912</b>			
<b>Gegenstand</b>	<b>1910</b>	<b>1911</b>	<b>1912</b>
Lokomotiv-Kilometer	84.506	84.437	82.360
Davon Nutzkilometer	82.100	81.877	80.862
Wagenachs-Kilometer	1.832.405	1.963.118	1.959.029
Anzahl der beförderten Personen	277.852	302.473	363.537
Anzahl der Personen-Kilometer	2.728.277	2.960.322	3.567.723
Einnahmen aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr in M	85.951	93.748	103.862
Anzahl der beförderten Tonnen	416.130	443.604	440.865
Einnahmen aus dem Güter-Verkehr in M	180.308	186.910	192.654
Gesamteinnahme in M	281.151	299.166	353.595
Gesamtausgabe in M	201.769	219.638	268.715
<b>Überschuß</b>	<b>79.382</b>	<b>79.528</b>	<b>84.880</b>

Zum Vergleich die Ergebnisse von 1893: 102.180 beförderte Personen, 112.954 transportierte Tonnen, 56.372 M Überschuss/Gewinn.

Trotz positiver Bilanz mussten auch Rückschläge durch Unglücksfälle hingenommen werden. Am 27.1.1912 wurde in Perleberg der Lokschuppen mit Wasserturm und Werkstatt durch ein Feuer vollständig zerstört. Ein Opfer der Flammen wurde auch die zweiachsige Tenderlok „Perleberg“, die 1902 beschafft worden war. Für 28.000 M baute man noch 1912 einen neuen Schuppen mit 5 Lokständen, Reparaturwerkstatt und Wasserturm.

## Personalbestand 1912 gemäß Jahresbericht von 1913

- 1 Stations-Vorsteher
- 3 Stations- und Bahn-Assistenten
- 3 Stationsgehilfen
- 2 Stationsdiener und Stationswächter
- 2 Weichensteller
- 1 Stationswärter
- 8 Stationsarbeiter
- 2 Zugführer und Schaffner
- 2 Lokomotivführer
- 2 Geprüfter Heizer
- 1 Lokomotivheizer
- 3 Hilfsheizer
- 1 Streckenvorarbeiter

1910 erhielten Bahnwärter, Weichensteller und Bremser einen Jahreslohn von 800 M, dazu 120 M Wohnungsgeld; ein Streckenvorarbeiter 900 M; ein Schaffner 900 M, dazu 120 M Wohnungsgeld; ein Lokheizer 1.000 M und 180 M Wohnungsgeld, ein Lokführer 1.200 M und 200 M Wohnungsgeld, der Stationsvorsteher 1.500 M und freie Dienstwohnung. Hinzu kamen für alle Personale noch Freifahrten und Prämiegelder.

## Ausweis eines Mitarbeiters der Wittenberge - Perleberger Eisenbahn



## Die weitere Entwicklung der Eisenbahn in und um Perleberg

**Prignitzer Eisenbahn** Die Interessenten des Prignitzbahnprojektes schöpften neue Hoffnung, als die Wittenberge - Perleberger Eisenbahn als erste Teilstrecke der Prignitzbahn eröffnet war. Ein Komitee mit 273 Mitgliedern trat erneut zusammen und konstituierte sich am 5.6.1884 in Pritzwalk zur „Prignitzbahn-Gesellschaft“. Nachdem am 23.7.1884 die Konzession erteilt worden war, begannen am 15.8.1884 die Bahnbauarbeiten. Die Bauarbeiten gingen zügig voran. Am 6.3.1885 erfolgte die landespolizeiliche Abnahme der Strecke. Am 31.5.1885 fand dann die offizielle Eröffnung der Strecke Perleberg - Pritzwalk - Wittstock statt. Die Züge von Wittenberge nach Wittstock wurden zwar auf der ganzen Strecke durchgeführt, allerdings wechselten auf dem Perleberger Bahnhof jeweils Lokomotiven und Personal aller Personen- und Güterzüge. Diese umständliche Regelung resultierte aus den zwei voneinander unabhängigen Verwaltungen der beiden Streckenabschnitte Wittenberge - Perleberg sowie Perleberg - Pritzwalk - Wittstock. Dieser Zustand endete erst 1932, als sich die Wittenberge - Perleberger Eisenbahn und die Prignitzer Eisenbahn auf eine gemeinsame Betriebsführung einigten.

**Westprignitzer Kreiskleinbahn** Eine bis zur Betriebseinstellung sehr beliebte Bahn war das allgemein nur liebevoll „Pollo“ genannte schmalspurige Streckennetz in der Prignitz. Die bis zum Jahre 1885 eröffneten Eisenbahnlinien berührten die großen landwirtschaftlich genutzten Gebiete der Prignitz nur am Rande. Um beim Absatz der landwirtschaftlich erzeugten Massengüter konkurrenzfähig zu bleiben, wurde die Lösung der Transportprobleme für die Großgrundbesitzer immer dringlicher. Zu dem billigen Massentransportmittel Eisenbahn gab es keine Alternative. Die staatlichen Interessenvertreter beschlossen deshalb 1896 den Bau einer Bahn, die möglichst kostengünstig in der Herstellung und Unterhaltung sein sollte. Die Entscheidung fiel zugunsten einer schmalspurigen Bahn mit 750 mm Spurweite, die den Anschluss an das bisher entstandene normalspurige Streckennetz herstellen sollte. Auch der Bahnhof Perleberg wurde mit der Eröffnung der Strecke Perleberg - Hoppenrade

am 15.10.1897 in dieses Streckennetz eingebunden. Am 31.5.1969 erfolgte die Betriebseinstellung und im Anschluss daran der vollständige Abbau der Gleisanlagen.

**Die Kreisringbahn** Eine im Netz der Deutschen Reichsbahn interessante und zugleich originelle Lösung war die Perleberger Kreisringbahn, die auch zur Westprignitzer Kreiskleinbahn gehörte. Da in den landwirtschaftlich genutzten Gebieten der Nordwestprignitz nur geringe Transportmöglichkeiten für die in großen Mengen erzeugten Güter bestanden, drängten die Großgrundbesitzer nach einem, Eisenbahnanschluss. Am 9.1.1910 fand eine Sitzung des Kreistages der Westprignitz statt, auf der über die zu bauende Kreisringbahn beraten wurde. Es sollten 3 Bahnlinien entstehen: Perleberg - Karstadt 15 km, Karstadt - Putlitz 28,5 km, Perleberg - Klein Berge 22 km. Die Kosten waren mit 3 060 000 M, pro Kilometer mit rund 46.700 M veranschlagt. 1910 wurden der Bahnhof Perleberg Nord an der Hamburger Straße und der Bahnhof Perleberg Süd an der Lenzener Straße gebaut. Der reguläre Verkehr wurde am 1.12.1911 aufgenommen. Damit wurde Perleberg nach Wittenberge zum zweiten Eisenbahnknotenpunkt des Kreises Westprignitz. Am 28.9.1975 erfolgte die Betriebseinstellung aus wirtschaftlichen Gründen.

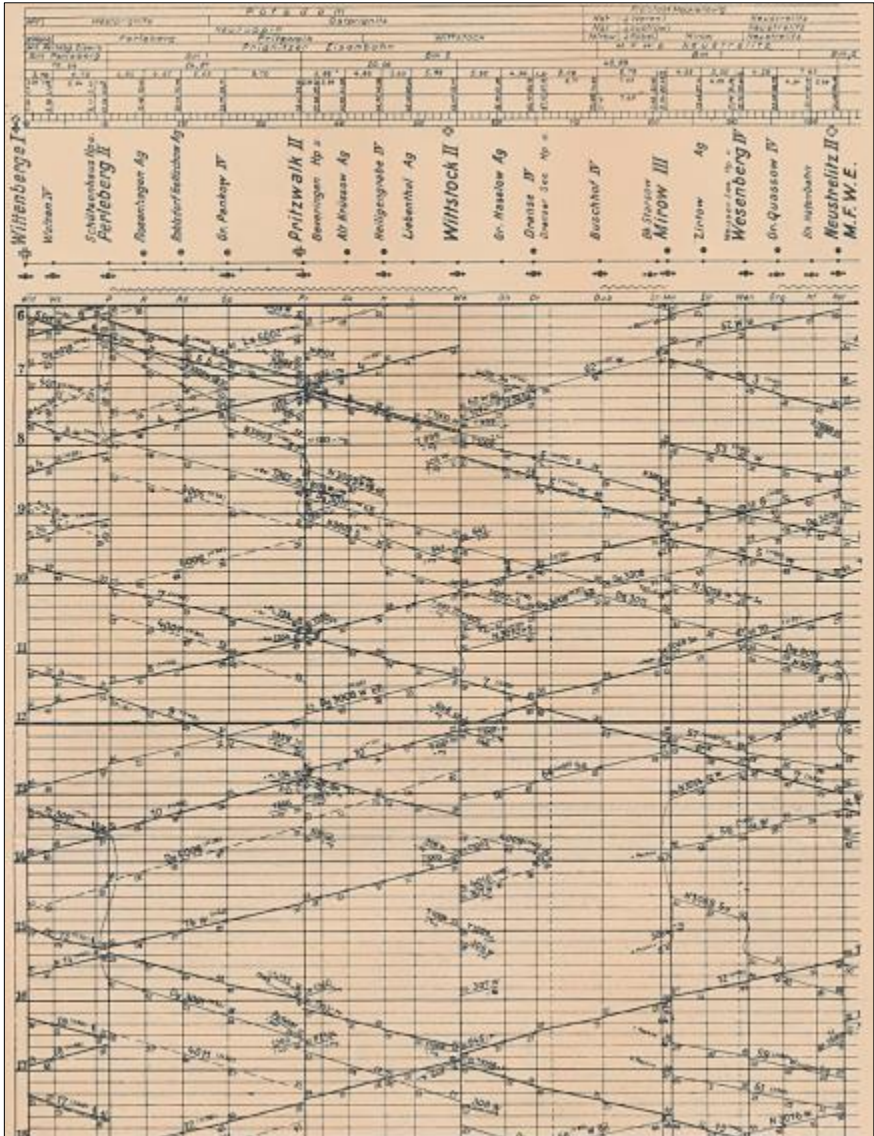
### **Beschwerde über schlechte Sicht durch Dampflokomotiven**

In den Archiven gibt es ein interessantes Schreiben vom 12.4.1929 des ADAC an die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn. Hier beklagt sich der ADAC über schlechte Sicht auf der Chaussee (Weisen - Perleberg, die parallel zur Bahnstrecke verlief/verläuft) wegen des Dampfes der Lokomotiven. Mit Schreiben vom 28.4.1929 wies deshalb die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn ihre Personale an, eine „unnötige Dampfentwicklung zu unterlassen.“



# Ausschnitt aus einem Bildfahrplan der Strecke Wittenberge - Perleberg - Wittstock von 1935

Ein Bildfahrplan enthält alle Regel- und geplanten Bedarfszüge für Reise- und Güterzüge sowie Lokomotivfahrten als Zeit-Weg-Linien und ist das wichtigste Hilfsmittel zur Planung und Durchführung des Eisenbahnbetriebs.



Weitgehend unbekannte bzw. wenig bekannte Fakten

### **Rangierbahnhof Perleberg**

Es gibt sicher einige Leute, die bei der Ausfahrt aus Perleberg in Richtung Wittenberge auf der linken Seite eine Mauer hinter dem zur Ruine verkommenen ehemaligen Stellwerk bemerkt haben. Diese Mauer gehört zu einem Ablaufberg in Vorbereitung des geplanten Umbaus des Bahnhofs Perleberg in den vierziger Jahren. Es war der Bau von 8 Gütergleisen vorgesehen, die sich am Streckengleis Richtung Pritzwalk hinter dem Bahnübergang vor der Brücke über die Stepenitz vereinigt hätten. Dazu hätte man auch Teile des heutigen Goetheparks benötigt. Zum Umbau kam es infolge des 2. Weltkrieges nicht mehr und er wurde auch nach dem Krieg nicht mehr in Angriff genommen. Als Erinnerung bleibt der bereits fertiggestellte Ablaufberg, der sogar noch im Gleisplan von 1953 noch so bezeichnet wird.

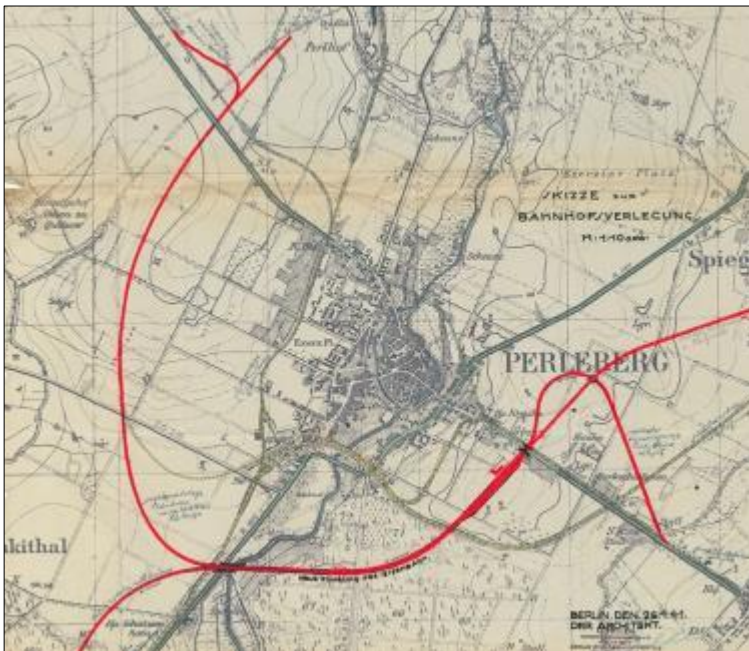
### **Neues Empfangsgebäude für Perleberg**

Bei den Recherchen zur Eisenbahn in und um Perleberg fand sich im Landeshauptarchiv Schwerin, wo viele Dokumente der ehemaligen Reichsbahndirektion Schwerin (bzw. Reichsbahndirektion Altona bzw. Reichsbahndirektion Wittenberge) aufbewahrt werden, auch ein Foto des Modells für einen Umbau des Empfangsgebäudes Bahnhof Perleberg aus den dreißiger Jahren. Aber auch dieses Projekt wurde nie realisiert.



## Verlegung des Bahnhofs Perleberg 1941

Mit den gestiegenen Leistungen auf dem Bahnhof Perleberg gab es Überlegungen, den Bahnhof komplett neu und erheblich erweitert an anderer Stelle zu errichten. Wichtig war, auch die Strecken der Ringbahn besser einzubinden, da es nur ein Übergabegleis zwischen der Wittenberge - Perleberger Eisenbahn und der Ringbahn gab, was den Wagenübergang zwischen den Bahnen ziemlich kompliziert gestaltete und nur mit vielen umständlichen, zeitaufwändigen Rangierbewegungen möglich war. Zudem sollte Perleberg auch den Bahnhof Wittenberge als Rangierbahnhof entlasten, für den auch ein Umbau geplant war. Der neue Bahnhof Perleberg hätte dann auf der Achse des heutigen Berliner Weges zwischen Berliner Straße und Heinrich-Heine-Straße gelegen. Die Veränderungen der Streckenführungen der einzelnen Bahnen, auch des „Pollo“, mit Bau einer Brücke über die Strecke des „Pollo“ sind der besseren Erkennbarkeit wegen auf dem Plan vom 26.1.1941 durch den Autor rot eingefärbt worden - ebenso die Lage des neuen Empfangsgebäudes. An der Jahreszahl 1941 sieht man, dass das Deutsche Reich dann andere Probleme bekam und an den Umbau des Bahnhofs Perleberg nicht mehr zu denken war.



## Einrichtung eines Haltepunktes Perleberg Ost 1989

Mit der Errichtung des Neubaugebietes Thomas-Müntzer-Straße und Heinrich-Heine-Straße gab es 1988/89 Überlegungen, einen Haltepunkt Perleberg Ost zu errichten, um die Verkehrsanbindung in diesem Wohngebiet zu verbessern, da es bis zum Bahnhof immerhin etwa 1,5 km Fußweg waren. Es fanden Vorbesprechungen und Ortstermine statt, wozu auch der Leiter der Bahnhof eingeladen wurde. Der neue Haltepunkt Perleberg Ost sollte über die Treppe zur Industriestraße zu erreichen sein, und in Richtung Bahnübergang ehemals VEB Zierpflanzen (verlängerte Heinrich-Heine-Straße) errichtet werden. Allerdings wurde auch dieses Projekt nicht realisiert.

**RAT DES KREISES PERLEBERG**  
Berliner Str. 49 - Perleberg 2910 -

**Abt. Verkehrs- und Nachrichtenwesen**

Rat des Kreises Perleberg, Berliner Str. 49 Perleberg 2910

Deutsche Reichsbahn  
Bahnhof  
Leiter

Perleberg  
2910

Ihre Zeichen: Ihre Nachricht vom: Fernsprechnummer: Unsere Zeichen: Datum:  
**Kr/JÜ** **02.02.89**

**Betreff:**

**Einladung**

Am Montag, dem 20. Februar 1989, 09.00 Uhr, führe ich in meinem Dienstsinner eine Beratung mit den zuständigen Stellen der DR zum Problem der Einrichtung eines Haltepunktes in Perleberg Ost (Höhe Neubaugebiet) durch. Anschließend findet eine Ortsbesichtigung statt.

Ich bitte um die Teilnahme eines kompetenten Vertreters.

*Fowelski*  
Fowelski  
Mitglied des Rates für Verkehr  
und Nachrichtenwesen

Wittandstr. 113/11 D-371 08

Telefon 557 Hesseaparat ..... Telefax Rat des Kreises 289730 Staatsbank Wittenberge  
Bankleitz.Nr. 01071000 Konto-Nr. 1371/59-471

## **Außergewöhnliche Ereignisse zwischen 1985 und 1989, die durch den Autor selbst untersucht wurden**

Trotz umfangreicher gesetzlichen Bestimmungen und innerbetrieblicher Regelwerke sowie regelmäßiger Kontrollen und Unterweisungen kam es doch immer wieder zu Unfällen im Eisenbahnbetrieb.

1986 Zusammenprall eines Lkw der sowjetischen Streitkräfte am Bahnübergang ehemals VEB Zierpflanzen. Durch die Wucht des Aufpralls kippte der Lkw um. Es gab keine Verletzten oder Tote



1987 Test eines Lkw W 50 mit der Rangierlok des Bahnhofs Perleberg, wer wohl stärker ist - nur Sachschaden



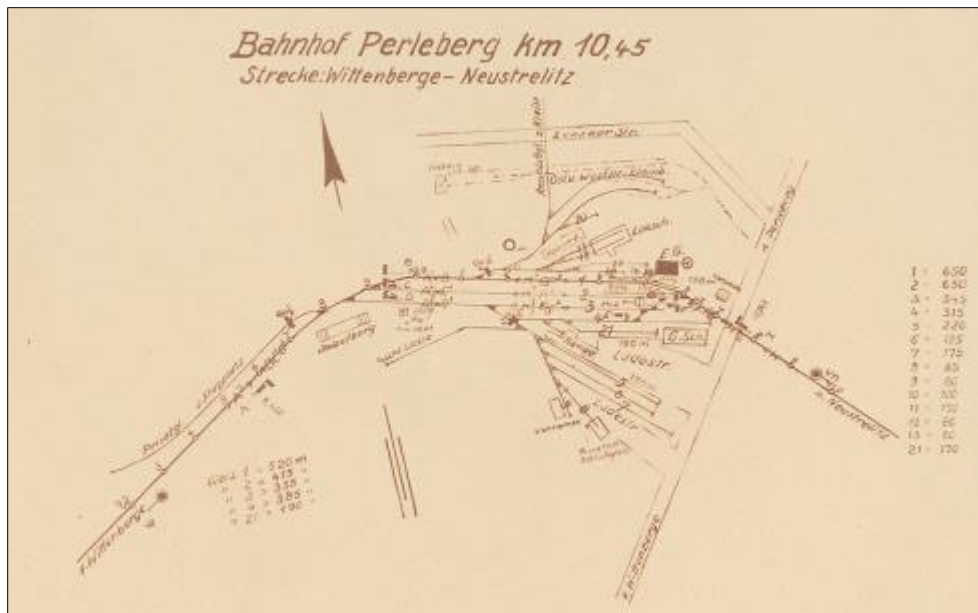
1988 Entgleisung von mehreren Güterwagen auf dem Bahnhof Perleberg infolge Flankenfahrt - nur Sachschaden



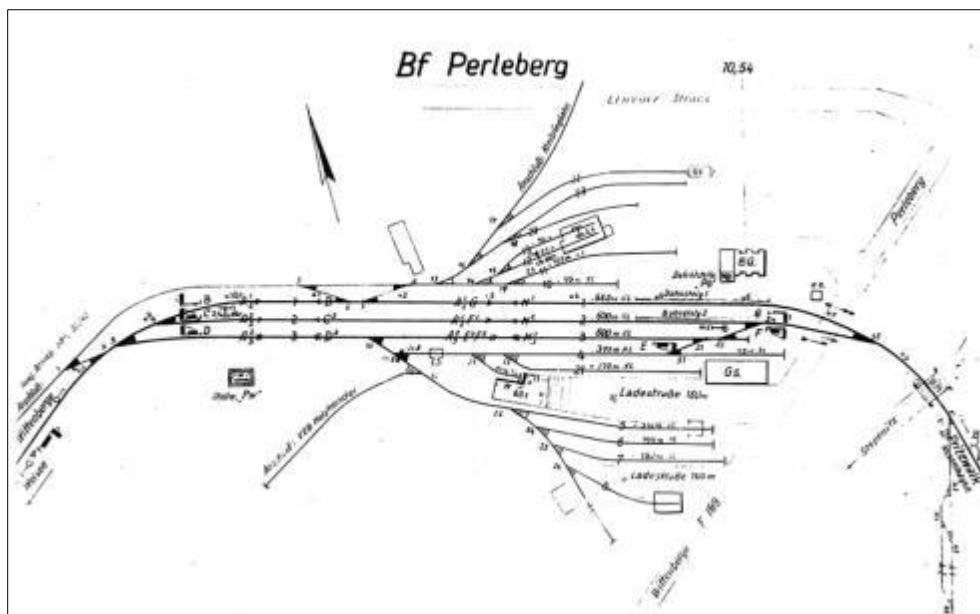
Der Autor als Leiter des Bahnhofs Perleberg und Dienstortältester des Dienstortes Perleberg vom 01.06.1985 bis 30.06.1989 links 1988 im Rang eines Reichsbahn-Amtmann in seinem Büro und rechts in seiner originalen Uniform von 1990 im Rang eines Reichsbahn-Oberamtmann aufgenommen 2016.



Gleisplan 1953 - mit noch eingezeichnetem Ablaufberg



Gleisplan 1988





# Landschaftsbilder aus der Prignitz

Zwischen Wittenberge - Perleberg - Pritzwalk um 1930



Als es in Perleberg noch dampfte - Aufnahmen von 1986



oben: Ausfahrt eines Dg (Durchgangsgüterzug), der in Perleberg rangierdienstlich behandelt wurde, nach Pritzwalk.

links: mit Volldampf am Polloweg

## Beteiligung der Eisenbahner des Dienstortes Perleberg zum Stadtjubiläum 750 Jahre Perleberg 1989

Ankunft eines Sonderzuges aus Wittenberge



Eröffnung der großen Fahrzeugausstellung auf dem Südbahnhof



## Sonderfahrten zwischen Süd- und Nordbahnhof mit Dampflok



## Teilnahme am Festumzug



## Winterliche Impressionen Winter 1986/87 Bahnhof Perleberg

Der Winter stellte an die Eisenbahn immer besondere Herausforderungen an die Einsatzbereitschaft aller Eisenbahner. Dennoch war auch Zeit, um diese schönen Winteraufnahmen zu machen.



oben: Einfahrt von Wittenberge mit Wärterstellwerk und Ablaufberg

unten: Triebfahrzeugeinsatzstelle



oben: Fahrdienstleiter/Aufsicht Zimmermann erteilt Auftrag zur Abfahrt  
unten: zur Verschrottung abgestellte Lokomotiven auf dem Südbahnhof



## Interessante Bücher und Webseiten



Prignitzer Kleinbahnmuseum  
Lindenberg

„Die Schmalspurbahnen in der  
Prignitz“ 2007



Knoblauch/Wagner

„Die Eisenbahn in der Prignitz“ 2008



Peter Sommerfeld

„Die Perleberger Ringbahn“ 2015

## Interessante Webseiten



Norbert Weise

<http://www.norbert-weise.de/bahn.htm>

„Eisenbahnen in der Prignitz“

<http://www.norbert-weise.de>

## **Quellenangaben**

- Archiv der Stadt Perleberg
- Landeshauptarchiv Schwerin
- Prignitzer Eisenbahn (1935) Festschrift „50 Jahre Prignitzer Eisenbahn“
- Sammlung Norbert Weise
- Preuß, E (1984) „Archiv deutscher Klein- und Privatbahnen“
- Hennies, M / Weise, N (1989) Perleberger Hefte 3 „Die Eisenbahn in und um Perleberg“

## **Rückseite**

Bahnhofsvorplatz mit dem originalen Einfahrsignal „A“ des Bahnhofs Perleberg, das beim Umbau auf Lichtsignale durch Herrn Kensing von der Signal- und Fernmeldemeisterei vor der Verschrottung gerettet wurde und als technisches Denkmal an der heutigen Stelle aufgestellt hat sowie der Treibachse einer Dampflokomotive der Baureihe 01 d.h. einer Schnellzugdampflokomotive, die allerdings nicht im Regelverkehr zwischen Wittenberge - Perleberg - Pritzwalk zum Einsatz kam.

## **Schlussbemerkungen**

Wie bereits gesagt, erhebt dieses eBook-Heft keinen Anspruch auf eine umfassende Dokumentation der Eisenbahn in und um Perleberg, sondern ist eine Erinnerung an den Eisenbahnanschluss von Perleberg 1881 an die weite Welt der Eisenbahn verbunden mit vielen persönlichen Erinnerungen als ehemaliger Leiter dieses Bahnhofs.

Weitergabe und Kopieren sind mit Angabe der Quellen gestattet. Wer noch Erinnerungen besitzt und mir diese zur Verfügung stellen möchte, kann das sehr gern über die Mailadresse meiner Webseite tun. Das würde ich dann in dieses eBook einarbeiten und neu herausgeben.

Norbert Weise im Oktober 2016

**15.10.1881 - 15.10.2016**

**135 Jahre Eisenbahn**

**in Perleberg**

