

„Ein in die Stille hinein knisternder Schlaf“

65 Jahre nach ihrer Zerstörung: Die Eisenbahnbrücke bei Dömitz ist ein kulturgeschichtliches Denk- und Mahnmal

Die Dömitzer Eisenbahnbrücke von 1875 ein Symbol der deutschen Teilung, wurde vor kurzem an einen holländischen Investor verkauft – im 20. Jahr der Wiedervereinigung und im 65. Jahr ihrer Zerstörung am 20. April 1945. Dass die Brücke mehr bietet als rostenden Stahl und zerbröckelnden Stein, zeigt die kulturgeschichtliche Spurensuche von Axel Kahrs.

Wer aus der Vogelperspektive die Dömitzer Eisenbahnbrücke über die Elbe betrachtet, erkennt den besonderen Reiz, den dieses Bauwerk aus der Zeit der Gründerjahre bis heute ausmacht: Das schurgerade Eisen- und Steinband der Brücke durchschneidet das Deichvorland der Elbe dazu passend die wie mit dem Lineal gezogenen Zuführungsstraßen, die exakt parzellierten Felder, die Bühnen im gleichmäßigen Abstand – alles sichtbares Menschenwerk, der Natur abgetrotzt.

Die wiederum bietet dem Betrachter das Gegenteil: einen ausgreifenden Mischwald, in den die Eisenbahnlinie eintaucht, und eine Elbtaulaue, die von Bracks, Haken, Altwasser-

widerstandslos ausgesetzt war, beschädigte zahlreiche Bedachungen an unseren Wagen, die wir mühsam wieder flicken mussten.“ Die Bombardierung der beiden zentralen Brückensegmente am 20. April 1945 machte die Verkehrsadern zu Stümpfen, auch die Elbe blieb lange Zeit unpassierbar.

Im Westen gerieten die beiden Brückentorsi zum überregionalen Denk- und Mahnmal der deutschen Teilung. Es war der Schauer der Ruinen, der die Gemüter bewegte: Wie an kaum einem anderen Ort der innerdeutschen Grenze wurde hier der Rasierklingschnitt sichtbar, den der Kalte Krieg mit sich brachte. Brücken, die abbrechen ins Nichts, eine menschenleere Landschaft und am anderen Ufer die Silhouette einer Stadt, die nicht mehr zu erreichen war – das Totenreich deutscher Geschichte, Ort für Abschiede, Verluste, Sehnsüchte.

Verbotene Sichtweisen aus Dömitz

Drüben, im Dömitzer Grenzsperrbezirk, ließ der zunehmend unüberwindliche Zaun die Brücke dagegen mehr und mehr aus dem Blickfeld geraten. Die Elbe wurde zum Phantom-Fluss, von dem man bestenfalls das Knirschen der Eisschollen oder das Heulen der Schiffsirenen hören konnte, manchmal auch den dumpfen Pufflaut einer Mine. Zu sehen waren der Strom und seine Brücken-Bauwerke nicht.



Die Geschichte der Dömitzer Eisenbahnbrücke wirft lange Schatten – bis heute.

Aufn.: A. Kahrs

rin Frieda Ribbat, die 1959 ein Gedicht schrieb, das es in sich hatte. Ihre lyrische Aufforderung zum Brückenneubau „im Kampf für die deutsche Einheit“ führte zum Verbot der Zeitschrift. Nur ein paar Exemplare überwinterten hinter den Festungsmauern von Dömitz, und erst nach der Wende können wir entspannt zitieren: „Und einmal wird, wieder neu gespannt, mit tausend Streben hinüberschweben/von Volk zu Volk und von Land zu Land /des Friedens goldene Brücke.“

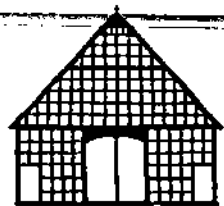
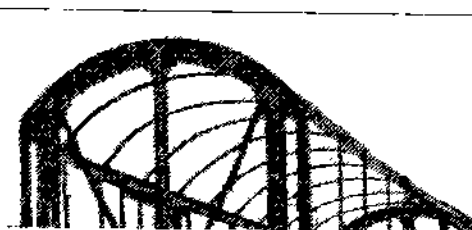
Muckefuck, lief über die Felder zum Drehplatz.“ Das Ergebnis war der „Film ohne Titel“, für die Knef immer ihr liebstes Werk, das den Kontrast zwi-

Die Gäste der 1980 gegründeten Stipendiatenstätte Künstlerhof Schreyahn zeigen großes Interesse an den Brücken. Der Romancier Martin Kurbjuhn

Zaun lang durch die grüne Stille fließt./Steht dreiunddreißig Jahre, viel zu lange schon./Eine zerbrochene Brücke als Sinnbild der Region./Wo links und rechts vom Wasser verwandte Menschen wohn'n./Für die der Fluß so breit wie'n Weltmeer ist.“

Visionen, Träume, Tröstungen

Auf visionäre Weise verknüpft der Schriftsteller Nicolas Born die Realität an der Elbe mit Träumen, Ängsten und lastenden Erfahrungen aus anderen Zeiten und Orten. In der ersten Fassung seines Romans „Die Fälschung“ erlebt ein Journalist den Anblick der desolaten Elbbrücke als Déjà-vu des Kriegsalltags von 1945 in Deutschland und 1978 im Bürgerkrieg des Libanon: „Ein selbstvergessener, in die Stille hinein knisternder Schlaf seit '45, der Rost auf den Eisenteilen sprang in schieferartigen Schichten ab, wenn man mit dem Knüppel dagegen schlug. Laschen geriet bei dem Anblick manchmal in eine lastende, verwirrte Ehrfurcht ... Der Himmel flackerte durch die von herausgefauten Brettern hinterlassenen Lücken und Ritzen, vom Bahndamm und Glei-



AM

WEBSTUHL DER ZEIT

47. Jahrgang/Nr. 3

armen und Überschwemmungsflächen gezeichnet ist, geprägt vom Wechsel der Jahreszeiten, den Hochwassern und Niedrigständen, trockenen Sommern und Frostperioden, belebt und bevölkert von vielfältiger Flora und Fauna. Eine Naturlandschaft, der der Mensch den Stempel der Kulturlandschaft aufdrücken konnte.

Wer sich der Brücke nähert, sieht mehr, erkennt die prägenden Details: die steinernen Pfeiler mit Wehrgängen, die Schwedlerträger mit ihrem seriellen Parabelschwung und die trutzigen Festungsbauten am südlichen Brückenkopf mit Schießscharten und Zinnen. Es sieht aus, als habe die moderne Technik einen mittelalterlichen Bau überformt.

Zerstörung, Kriegsende, Teilung

Schon in ihrer funktionstüchtigen Zeit war die Brücke ein Besuchermagnet, später kam die Straßenbrücke hinzu. Der nachhaltige Eindruck der Bauwerke wurde dann aber – paradoxer Weise – durch ihre Zerstörung enorm gesteigert. Anfang 1945 konnten noch zahlreiche Flüchtlingstrecks und zurückweichende Soldaten über die Brückenstege in den rettenden Westen gelangen. Nachzulesen ist das etwa in den „Erinnerungen eines alten Ostpreußen“ (1989) von Alexander zu Dohna-Schlobitten: „Die Trecks passierten die Elbe bei Dömitz ohne allzu große Probleme. Der Sturm, dem man auf der Brücke

Daher wählte der DDR-Schriftsteller Jürgen Borchert das Jahr 1873 für seine Erzählung, um seinen Lesern etwas zu schildern, was zu DDR-Zeiten gar nicht denk-, sag- und sichtbar war: „Vom Stadtwall aus der Blick auf den Strom, der gemächlich und ruhig dahinzieht, sehr breit, anders als in Magdeburg: hier liegt schon die Ahnung des Meeres über dem Wasser. Linkerhand schob sich die gewaltiger nicht denkbare Brücke ins Bild, die eben hier errichtet worden ist, um eine Eisenbahnverbindung zwischen Hannover und Mecklenburg zu ermöglichen...“ Verknappte Landeskunde als listiger gesamtdeutscher Unterricht.

Das nutzte auch die Dömitze-



Auch diese Brücke über die Elbe wird wiederaufgebaut werden

Auch die heute restaurierten, im Jahr 1873 errichteten Brücken werden wieder aufleben können, wenn die Technik der Zeit und insbesondere die modernen Bauteile es ermöglichen. Im Jahre 1945 wurde die Brücke zerstört, aber die Brücke wurde wieder aufgebaut. Die Brücke ist heute ein Wahrzeichen der Stadt Dömitz.

Mutmacher im Kalten Krieg der 50er-Jahre: Ein Bild wie aus der Werbung.

Filmsequenzen des Westens

Diese Vision hatte man im Westen kaum. Hier richtete man sich ein, arrangierte sich zunächst mit den Gegebenheiten, denkt man zum Beispiel an die Schauspielerin Hildegard Knef. Ihre Memoiren „Der geschenkte Gaul“ (1970) erinnern daran, wie ein Filmteam im Jahre 1947 Quartier auf den Gleisen zwischen dem Brückenkopf und dem Dorf Damnatz bezog: „Ein alter Zug mit vier Waggons, einem Speisewagen und keiner Lokomotive. ... Ich bezog ein Dritte-Klasse-Abteil, schlief auf der Holzbank, erwachte wanzensichübersät, trank meinen



Zerstörte Waggons auf einem toten Gleis – makaberer Spiel- und Schauplatz nach 1945.

schen dem bombardierten Berlin und der idyllischen Elbtallandschaft mit einem grenzenlosem Himmel gekonnt herausarbeitet

Auf ihren Spuren wandeln später auch der Filmregisseur Wim Wenders, der 1976 die Handlung seines Roadmovies „Im Lauf der Zeit“ vor der Kulisse der Eisenbahnbrücke bei Kaltenhof beginnen lässt, und Volker Schlöndorff, dessen Verfilmung des Nicolas Born-Romans „Die Fälschung“ (1981) anfangs eine Kamerafahrt bis zur Abbruchkante der Straßenbrücke zeigt, auf ihr Bruno Ganz mit dem Blick „nach drüben“.

Lyrik, Reportage, Roman

Die Lyriker wollen das Stimmungsbild in Worte setzen. Wolfgang Rischers Gedicht „Die Dömitzer Brücke“ beginnt mit den Worten: „Weitgespannt über die Elbniederung/wo wir innehalten, die Karte zurückübersetzen/in die Wirklichkeit/ (eine Daumenbreite, das ist/eine Landschaft)/am Deich beginnt sie...“ Sein schreibender Kollege Heinz Kattner sucht in seinem Gedicht Sichtbares und Denkbares: „Am Anlang steht eine Festung/aus Backstein, als hätten die/Erbauer etwas geahnt.“

zeichnet in seinem Roman „Der Mann und die Stadt“ ein Winterbild: „Weiße, spurlose Schräge, abfallend zum Fluss. Schatten verrosteter Brückenbogen, unberührter Schnee, Eisschollen, um zerstörte Strompfeiler kreisend, blendendes Licht. Schwarze, gestikulierende Figur auf der Deichkrone.“

Und der Schriftsteller Guntram Vesper, ebenfalls Schreyahner Gast, setzt 1986 die in der in der innerdeutsche Grenze, das Ärgernis Gölleben und das Kriegerdenkmal der Dömitzer Brücken simultan: „elbabwärts die beiden weit ausholenden seit Kriegsende zerstörten Brücken, die Dömitz am anderen Ufer seit über vierzig Jahren nicht mehr erreichen. Man sieht die Türme der Stadt, die Ziegelmauern der Festung... Auf der Rückfahrt vom Elbufer kamen wir jedesmal durch Gölleben und dann an der neuen Festung des Zwischenlagers für Atommüll, an den Gittertoren und Erdwällen vorbei. Bilder aus unserer Gegenwart, auch im Wendland. Widersprüche. Gegensätze. Um uns. In uns.“

Schon vor ihm hatte Walter Moßmann, ein süddeutscher Liedermacher, in seinem „Lied vom Lebensvogel“ (1978) diese Verknüpfung erkannt: „Da, wo die Elbe raus kommt aus dem Zaun, der unter Strom steht und schießt:/Da, wo die Elbe in

sen war nichts zu erkennen, zwischen niedergesunkenem Geäst hing eine aufgerissene Matratze, deren Seegrastfüllung in kleinen schimmigen Büscheln herumgestreut lag. Irgendwie meinte Laschen, war es das Leben nach dem Tod...“ Borns beklemmende Aktualisierung projiziert den Krieg, der heimkehrt ins eigene Land. Die spätere Druckfassung lässt diese Passage weg. Günter Grass rätselte: „Wir wussten nicht, er mochte ahnen, worauf das hinauslief.“

Der Feuilletonchef der „Frankfurter Rundschau“, Peter Iden, erinnert sich 1979 an seine Abenteuerspiele der Kinderzeit in den ausrangierten Waggons vor den Elbrücken. Er berichtet dann, wie er in den folgenden Jahren auf Niederlagen und Verletzungen reagierte: „Wenn es schlimm kam, war auch der Wunsch da, wieder an den Fluss zu fahren, die Brücken wiederzusehen: Trümmer von länger her. So kann, was historische Spur ist, dem Persönlichsten sich verbinden.“ Das Panorama der Dömitzer Elbrücken wird ein Stück Heimat, worin noch niemand war: „Dann sieht man plötzlich die Brücken, wie seltsame Plastiken in einem toten Winkel, eiserne Bögen und gemauerte Pfeiler, momentan fixieren sie das Interesse – und lenken die Phantasie dann weiter, über den Schauplatz hinaus.“