

Die alte Plauer Brücke und das Bornufer

Die Vorgeschichte

Wegen der Enge der Havel und den sandigen Ufern gab es bei Plaue schon in slawischer Zeit einen Übergang der wichtigen Handelsstraße, die Magdeburg über Spandau mit Lebus und Posen verband. Der Fluss wurde mittels Fähren überwunden. 1244 erwähnen die Quellen eine Brücke, die allerdings in einer Fehde zwischen den Markgrafen von Brandenburg und dem Erzbischof von Magdeburg zerstört wurde. 1334 wird erstmals eine markgräfliche Zollstelle an dem Flussübergang genannt. Um die Einnahmen zu erhöhen, verpflichtete Kurfürst Friedrich II. von Brandenburg 1433 alle Fuhrwerke, die zwischen Brandenburg und Magdeburg unterwegs waren, den Weg über Plaue zu nehmen. Als der Kurfürst in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts seinem Rat Georg von Waldenfels Schloss und Städtchen Plaue verkaufte, wurde dieser angewiesen, die alte Burg instand zu setzen und eine neue Brücke zu bauen, wofür ihm die Einkünfte des Zolls verschrieben wurden. Im Dreißigjährigen Krieg kam es zur erneuten Zerstörung der Brücke, weil Truppen aller Kriegsparteien versuchten, dadurch das Eindringen gegnerischer Truppen ins Havelland zu verhindern. Erst 1713 entstand eine neue Brücke (die 1766 erneuert wurde), weil inzwischen mehrere Postkurse durch Plaue führten. 1806 wurde die Plauer Brücke von zurückgehenden preußischen Soldaten nach ihren Niederlagen von Jena und Auerstedt erneut zerstört, um die französischen Truppen am Vordringen auf Berlin zu hindern. Erst 1810/11 hat man sie repariert. 1813 entstand auf Befehl des russischen Generals Czerniew, der mit seinen Einheiten an den Befreiungskriegen gegen Napoleon teilnahm, sowie mit Unterstützung der damaligen Stadtherrschaft, den Freiherren von Laur-Münchhofen, eine neue Brücke. Allerdings war diese Holzbrücke um 1830 wieder baufällig. Im Auftrag des preußischen Staates errichtete der Plauer Zimmermeister Parthey 1836/37 eine neue Holzbrücke, die man in der Mitte aufziehen konnte, um den Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen.

Vom Laufdamm zum Fahrdamm und wieder zurück

Die Holzbrücke befand sich nur wenige Meter nördlich der heute noch bestehenden Stahlfachwerkbrücke. Auf der Plauer Seite führte die damalige Brandenburger Straße (die heutige Genthiner Straße) den Verkehr direkt zur Brücke.

Nach Süden zweigte ein schmaler hölzerner „Laufdamm“ ab, der die Brücke mit dem Schlossgelände verband. Das Gebiet zwischen Schloss, Brücke, dem Havelufer und den Gärten um den heutigen Hofladen war damals viel niedriger gelegen. Wo heute die Ablage ist, war ein flacher Sandstrand, an dem Kinder spielten und Pferde getränkt wurden. Lastkähne landeten zumeist auf der östlichen Havelseite beim Margaretenhof an und entluden dort ihre Waren. Während des Frühjahrshochwassers waren viele Gärten in der Nähe des Havelufers überschwemmt. Ein Abzugsgraben sorgte dafür, dass das Wasser beim Fallen des Wasserstandes abfließen konnte. Der Damm, der heute die Straße „Bornufer“ trägt, war noch nicht vorhanden. Die Niederung vom Schloss zur Brücke konnte nur durch den besagten „hölzernen Laufgraben“ überwunden werden.

Im Jahr 1848 beantragten die „Polizei-Obrigkeit“ der Stadt Plaue (also die Stadtverwaltung) und die Schlossherrschaft, also die Grafen von Koenigsmarck, diesen Laufdamm in einen Fahrdamm umzuwandeln. Hauptgrund dafür war, dass man im Brandfalle über den Fahrdamm schneller von der Havel Löschwasser in die Stadt schaffen könne. Man brauchte so keinen Umweg mehr zwischen Schlossstraße und Brandenburger Straße zu fahren. Die Königliche Regierung in Potsdam stand diesem Vorhaben aufgeschlossen gegenüber. Allerdings geht aus einem Schreiben der Abteilung Inneres beim Regierungspräsidium vom 31. Juli 1848 an die Stadt Plaue hervor, dass der „Fiskus“, also die Regierung, „kein Interesse“ an der Übernahme der Kosten für den Bau hatte. Lediglich an Instandhaltungsaufgaben wollte man sich wie schon früher beteiligen. Trotzdem blieben die Stadt und der Graf bei ihrem Vorhaben. Sie wollten sich die Baukosten teilen. Am 18. August 1848 teilte ihnen die Regierung zudem mit, dass sie wegen der „Geringfügigkeit“ des Vorhabens auch keinen „Baubeamten“ für die Bauleitung einsetzen wolle. Man war aber geneigt, der Bitte der Stadt Plaue nachzukommen und bestellte den Wasserbaumeister Kießling aus Havelberg zum Bauleiter, der die zu erwartenden Kosten auf 300 Taler veranschlagte. Im Herbst 1848 erfolgten die Arbeiten, wiederum ausgeführt vom Plauer Zimmermeister Parthey.

Nicht ganz klar ist, warum der Graf von Koenigsmarck bereits 1852, also nur vier Jahre später, den Fahrdamm zwischen Schloss und Brücke wieder in einen Laufdamm zurückbauen wollte. Die Akte gibt hierzu keine Auskunft. Immer wieder wird von einem sehr hohen Wasserstand zwischen Schloss und Brücke berichtet. Möglicherweise war die Unterhaltung des Dammes über dem tiefer liegenden Gelände wegen des regelmäßigen Hochwassers äußerst kostspielig. Man kann sich auch vorstellen, dass der nach dem Fahrdammbau zunehmende öffentliche Verkehr am Schlossgelände den Grafen gestört haben könnte. Jedenfalls erteilte die Regierung dem Grafen am 7. Juni 1853 die Genehmigung, den Fahrdamm von 14 Fuß auf 8 Fuß Breite wieder einzuengen, nachdem man festgestellt hatte, dass der Brandschutz dadurch nicht beeinträchtigt werde und der Graf zusicherte, alle Kosten für den erneuten Umbau zu tragen.

Plauer ignorierten Fahrverbot

In den Jahren um 1865 wurde das Schloss Plaue umfangreich umgebaut. Der vom General Wilhelm von Anhalt Ende des 18. Jahrhunderts abgerissene Nordflügel wurde wieder aufgebaut und das ganze Schloss im neobarocken Stil überformt. In diesem Zusammenhang entschloss sich der Graf von Koenigsmarck, den Laufdamm zwischen dem Schloss und der Brücke wieder in einen Fahrdamm umzuwandeln, vielleicht, um beim Transport der Baumaterialien nicht den Umweg durch die Plauer Innenstadt nehmen zu müssen. Außerdem ließ sich das in der Schlossbrauerei hergestellte Bier so auf einem kürzeren Weg nach Brandenburg bringen.

Im Herbst 1865 nahm er deswegen wieder Kontakt mit dem Wasserbauinspektor Kiesling auf, der das Projekt erneut betreute, aber eine Baugenehmigung der Königlichen Regierung für unumgänglich hielt, wie er in einem Schreiben an den Grafen vom 7. November betonte. Dieses Mal war das Anschütten eines Fahrdammes geplant, dessen Krone mit einem „Stringpflaster“ oder einem Kiesbett versehen werden sollte. Zu beiden Seiten sollten Bäume gepflanzt werden, um dem Damm Sicherheit vor dem Abrutschen zu geben. Die königliche Regierung, Abteilung des Innern, forderte, dass eine „Dossierung“ zum Wasser geschaffen werde, also eine geneigte Ebene, die ein Abrutschen des Damms verhinderte. Diese sollte mit Rasen und Bäumen bepflanzt werden. Lieber hätte sie allerdings noch Mauern gesehen, die den Damm sicherten. Der Graf ließ diesen Damm, der sich auf seinem Grundstück befand, auf eigene Kosten bauen und unterhalten. Er beabsichtigte eine Nutzung nur für seine privaten Interessen. Der Plauer Öffentlichkeit war das Befahren lediglich zum Feuerschutz erlaubt. Zu Fuß durften die Plauer den Damm benutzen, mit Fuhrwerken jedoch nicht befahren. Ein Verbotsschild bzw. eine Warnbarriere sollten die Nutzung durch die Allgemeinheit verhindern. Auf Antrag der Plauer Stadtverwaltung gestattete der Graf aber Ausnahmen. So findet sich in der Akte ein Handschreiben des Grafen an den Plauer Bürgermeister Strübing, dass er dem „Publikum“ gestattet habe, zum Markttag am 16. Mai 1889 „über den sogenannten Laufdamm längs der Havel zu fahren“.

Die Plauer scheinen sich nicht unbedingt an das Fahrverbot gehalten zu haben. Mehrfach musste die Stadtverwaltung als Ortpolizeibehörde Verweise gegen die unberechtigte Nutzung des Dammes aussprechen. So schrieb beispielsweise die Firma Otto & Michels (mglw. Fischhändler) am 12. Januar 1889 an die Stadtverwaltung, sie habe ihren („unseren“) Fischer Rühle „für das widerrechtliche Befahren der gräflichen Privatwege einen Verweis erteilt, auch denselben angewiesen [...], den Weg [gemeint war der Damm-U.G.] nicht mehr zu befahren.“

Man kann sich vorstellen, dass solche Zuwiderhandlungen keine Einzelfälle gewesen sind. Wiederholt wird es Übertretungen gegeben haben, weil die Plauer nicht einsahen, dass sie eine vorhandene Straße einfach nicht nutzen durften. So begannen schließlich Verhandlungen mit dem Ziel, den Damm für die Allgemeinheit zu öffnen. Am 20. April 1893 lud das Landratsamt Rathenow den Grafen von Koenigsmarck zu einem Vor-Ort-Termin in Plaue wegen der „von der dortigen Stadtgemeinde angestrebten Umwandlung des Privat-Fahrdamms von der Ablage nach der Havelbrücke in einen öffentlichen Fahrweg“. Diese Verhandlungen sind aber wohl schnell ins Stocken gekommen, denn mit dem geplanten Bau einer neuen Havelbrücke musste natürlich auch das gesamte Umfeld neu geplant werden. Und so wird man zunächst den Brückenbau abgewartet haben, ehe man sich wieder der Straße zuwenden konnte, die später den Namen „Bornufer“ führen sollte.

Der Bau der Eisenfachwerkbrücke

Über den Bau der neuen Brücke schweigt die hier ausgewertete Akte aus dem ehemaligen Plauer Gutsarchiv. Lassen wir dafür den verdienstvollen Stadtchronisten und ehemaligen Rektor der Plauer Schule, Albert

Deichgräber, zu Wort kommen, der um 1940 über Bau der neuen Brücke schrieb: Die alte Brücke hätte 67 Jahre, bis zum 15. Oktober 1904, dem Verkehr gedient. „Die Abbrucharbeiten dieser Holzbrücke, mit der eine liebe Stätte für uns Plauer verschwand, begannen in den ersten Tagen des Novembers 1904 und mussten innerhalb 12 Wochen beendet sein; sie wurden von der Baufirma Grüttefin-Genthin ausgeführt. Infolge des ständig wachsenden Straßen- und Schifffahrtsverkehrs zu Anfang unseres, des 20. Jahrhunderts trat die Notwendigkeit klar zu Tage, die Holzbrücke durch eine eiserne zu ersetzen. Mit dem Bau dieser Eisenbrücke, die oberhalb der alten Holzbrücke - sie blieb bis zur Verkehrsübergabe der neuen stehen - über die Havel geführt worden, ist Anfang August 1903 begonnen worden. Die örtliche Leitung des Brückenbaus lag in den Händen des Baurats Born - Potsdam, dem zu Ehren der kurze Straßenzug an der Havel den Namen „Bornufer“ trägt. Der massive Unterbau der Brücke, die drei Öffnungen von je 42 Meter Breite hat, ist von der vorhin genannten Genthiner Firma ausgebaut worden.“ [DEICHGRÄBER 1940: 165 f.]

Der Brückenbau war ein Projekt der Provinzialbehörde. Die Plauer Stadtverwaltung war in die Planungen einbezogen. Der Besitzer von Schloss und Gut Plaue, der Graf von Koenigsmarck, wurde zu den Planungen anscheinend nur hinzugezogen, wenn sein Grund und Boden betroffen war. Aus diesem Grund finden sich in der Akte nur wenige Informationen über den Bauverlauf. So bat das Königliche Wasserbauamt im Juni 1902 den Grafen um einen Gesprächstermin, zu dem auch der Bürgermeister hinzugezogen werden sollte. Aus dem Mai des folgenden Jahres findet sich ein Schreiben des Baurates Born. In diesem bittet er den Schlossbesitzer aus bautechnischen Gründen um die Genehmigung zum Fällen einer alten Weide an dem gräflichen Fahrdamm, an die auch noch eine „Ruhebank“ angebracht war. Er versprach, dass „das gewonnene Holz auf dem Wirtschaftshofe, des Schlosses abgeliefert und nach näherer Anweisung aufgestapelt“ wird.

Im Dezember 1903 übersandte Born dem Grafen schließlich Vorschläge „zur Gestaltung der neuen Brückenzufahrten“ und bat um einen Erörterungstermin. Diese Sendung ist die eigentliche Sensation der aufgefundenen Akte, denn hier finden sich erstmals originale Bauakten. Zu erkennen ist, dass sich, wie Deichgräber berichtete, die Holzbrücke tatsächlich etwas weiter nördlich der neu zu erbauenden Eisenfachwerkbrücke befand (Abb. 6). Zudem ist auf den Abbildungen erkennbar, dass die alte Brücke während der Bauzeit der neuen noch weitgehend erhalten war (Abb. 7-13). Born übersandte damals vermutlich auch den Plan mit der Gesamtansicht der neuen Brücke, den wir hier ebenfalls vorstellen.

Über die Einweihung der neuen Brücke berichtete Albert Deichgräber: „Am 15. Oktober 1904 wurde die neue Straßenbrücke für den Verkehr freigegeben. Die Verkehrsübergabe geschah in einfachster Form. Am Vormittag genannten Tages wurde den Einwohnern Plaues auf ortsübliche Weise damals durch „Ausklügeln“ bekanntgegeben, dass am Mittag um 12 Uhr die alte Brücke gesperrt wird. Als letzte fuhren um die angegebene Zeit Graf Karl von Koenigsmarck (der Plauer Schlossherr) nebst Gemahlin, sowie Baurat Born, der Leiter des Brückenbaus, über die alte und sodann über die neue Brücke. In einem zweiten Wagen folgte Hauptmann Kreuzler Plauerhof. Die hiesige Stadtkapelle konzertierte nach diesem „Festakte“ noch einige Zeit auf der neuen Brücke. Diejenigen, die zur Verkehrsübergabe auf eine Rede gehofft hatten, kamen nicht auf ihre Rechnung. Auch zeigte das neue Bauwerk zur Feier des Tages keinerlei Schmuck. Von einer späteren Einweihung der Brücke wurde ebenfalls Abstand genommen.“

Verhandlungen zum Bau einer Ablage

Mit dem Bau der neuen Brücke geriet auch wieder die Öffnung des Uferareals zwischen dem Schloss und dem Havelübergang in den Blickpunkt. Am 15. Januar 1904 unterrichtete der Plauer Bürgermeister Riebler den Grafen, dass die Stadtverordnetenversammlung beschlossen hätte, „eine Dampferanlegestelle auf der Stadtseite unterhalb der Brücke anzulegen“, weil durch den Brückenbau die bisherige Anlegestelle am Margaretenhof in „Fortfall“ gekommen sei. Weiter schrieb Riebler: „Gleichzeitig ist beabsichtigt, die zwischen der Brücke und Eurer Exzellenz Brauereihof befindliche Ablage hochwasserfrei anzuhöhen und mit einer Quaimauer bzw. Bohlenwand wasserseitig abzuschließen. Im ferneren beabsichtigt die Stadtgemeinde, den von Eurer Exzellenz angelegten Fahrdamm zwischen Schlossstraße bei Kabelitz und Brandenburgerstraße neben der Brücke, welcher infolge des Brückenbaus erhöht und verändert werden muss, zu übernehmen und dauernd zu unterhalten unter Freigabe für den öffentlichen Verkehr wie in den städtischen Straßen.“ Man forderte vom Schlossbesitzer die Ausgemeindung von Ablage und Fahrdamm aus dem Gutsbezirk Plaue, sicherte ihm aber zu, dass er auch künftig und in gewohnter Weise die für das Schloss bestimmten Waren an der neuen Ablage anlanden konnte.

Mit der neuen Straße zwischen Schloss und Brücke sowie dem Bau der Ablage plante die Stadt ein großes Verkehrs- und Infrastrukturprojekt, wie man heute sagen würde. Die Vorteile des Projektes erschlossen sich dem Grafen sofort. Allerdings protestierte er gegenüber der Stadt gegen die stillschweigend vorausgesetzte freiwillige Übergabe des Areals aus seinem Besitz. Er schrieb, dass er bedauere, dass durch „Bestreitung meines Eigentums, der Wunsch der Bürgerschaft, sich die Havel nutzbar zu machen, sehr erschwert worden“ sei.

In der Tat scheint das Vorgehen der Stadt in dieser Frage nicht ganz fair gewesen zu sein. Wie sich herausstellte, waren die fraglichen Flurstücke an der neuen Ablage zwar dem Schlossbesitzer nicht eindeutig zugeordnet, jedoch konnte auch die Stadt keine klaren Besitztitel vorlegen. Dagegen verwies der Graf auf ein Gewohnheitsrecht, während die Stadtvertreter mit einer zweifelhaften Stellungnahme des „Fiscus“ aus dem Jahr 1866 argumentierten.

Allerdings gelang es schnell, die Irritation auszuräumen, da beide Seiten großes Interesse an dem Projekt hatten. Zwischen dem 15. Januar und dem 16. Februar ist ein reger Briefwechsel zwischen dem Schloss und dem Rathaus zu beobachten, in dem alle Aspekte für eine Übergabe von Havelufer und Fahrdamm an die Stadt erörtert wurden. Dieser Briefwechsel offenbart auch Hin- und Her, wie das Ufer, an dem die Ablage erbaut werden sollte, bis dahin genutzt wurde. So entnahm die Plauer Feuerwehr an dieser Stelle ihr Löschwasser. Lastkähne, die Waren für das Schloss brachten oder abtransportierten, wurden hier regelmäßig entladen. Im Winter, wenn das Eis auf dem See noch hielt, aber auf der Havel unter der alten Brücke bereits brüchig war, landeten die Plauer Fischer hier mit ihren Schlitten, ihren Netzen und ihrem Fang an. Auch Eisblöcke wurden hier angelandet, die für die Eiskeller des Grafen und der privaten Haushalte genutzt wurden. Im Sommer nutzte man diese Stelle, um abends Pferde zu tränken und zu baden. Auch Kinder badeten hier, was dem Grafen allerdings nicht gefiel. Am 3. Februar schrieb er, er stimme dem Vertrag nur zu, wenn „nicht Unfug dort geschieht, wie es jetzt durch Kinder geschieht, die dort ohne Aufsicht sich und den Anlagen Schaden zufügen (Abb. 1).

Die Ablage entsteht

Am 14. Februar 1904 war man am Ziel. Während die neue Brücke Gestalt annahm, hatten sich die Stadt und die Schlossherrschaft auf die Gestaltung des westlichen Havelufers geeinigt. Am 13. Februar 1904 sandte der Graf von Koenigsmarck einen Vertragsentwurf an den Plauer Magistrat, dem dieser drei Tage später zustimmte. Darin trat der Eigentümer des Schlosses seinen Damm längs der Havel mit allen Mauern und Bäumen an die Plauer Stadtgemeinde ab. Die kommunale Zugehörigkeit des Areals sollte vom Schlossbezirk in den Stadtbezirk übergehen. Die Stadt verpflichtete sich, den Damm als öffentliche Straße herzustellen und am Havelufer eine öffentliche Ablage zu bauen.

Gegenüber dem Grafen hatte die Stadt aber noch weitere Verpflichtungen einzugehen. So durften an der Ablage keine Gebäude errichtet werden. Personendampfer mussten für das Ein- und Aussteigen der Passagiere am nördlichen Teil der Ablage anlegen. Dem Schlossbesitzer wurde das kostenlose Ein- und Ausladen seiner Waren von Lastkähnen zugesichert. Sollte er Waren über Nacht auf der Ablage lagern wollen, musste er dafür allerdings eine Gebühr zahlen. Die Rampe südlich der Ablage (die heutige Absenkung auf Höhe des Gärtnerhauses bzw. der Schloss-Schänke) konnte nur von der Feuerwehr, zur Abfuhr von Eis im Winter und von „hiesigen Fischern und Schiffahrttreibenden, wenn deren Schiffe dort liegen“, benutzt werden. Der Verkehr zwischen dem Gut Plaue bzw. der Brauerei und der Chaussee nach Brandenburg durfte durch schärfere Verkehrsbestimmungen der Stadt nicht behindert werden. Insbesondere die Abfuhr gebrauten Biers nach Brandenburg sollte allen bisherigen Freiheiten unterliegen. Schließlich bestand der Graf auch noch darauf, dass der öffentliche Verkehr in der Schlossstraße eingeschränkt blieb. Nur, wenn der Verkehr in der Brandenburger Straße behindert war, sollte die Schlossstraße uneingeschränkt nutzbar sein.

Noch fehlte aber die Genehmigung der obersten Provinzialbehörde zur Änderung der Verkehrsverhältnisse. Bei einem Vor-Ort-Termin in Plaue am 14. März 1904, zu dem der Regierungspräsident von der Schulenburg persönlich erschien, einigte man sich auf wesentliche Verkehrsführungen, auf die Unterhaltung der Bauwerke und auch auf Unterstützungen für die Bauvorhaben. So übernahm die Provinzialverwaltung z. B. die Kosten für die „Futtermauer“, die westlich der heutigen Straße den Fahrdamm zum Hofladen abgrenzt. Der Sand, der aus notwendigen Ausbaggerungen der Havel unter der neuen Brücke gewonnen wurde, sollte der Stadt Plaue zur Erhöhung des Fahrdamms zur Verfügung gestellt werden. Damit waren alle Probleme beseitigt. Schließlich wurde am 18. Juli 1905 vor dem so genannten Bezirksausschuss zu Potsdam auch die

notwendige Umgemeindung vorgenommen. Ganz offiziell gehörten die Ablage und der angrenzende Fahrdamm jetzt zum Stadtbezirk Plaue.

Zu diesem Zeitpunkt waren die neue Brücke und die neue Ablage samt der neuen Straße längst fertig. Während Stadtchronist Albert Deichgräber 40 Jahre später ausführlich auf die Einweihung der Brücke zurückblickte, würdigte er den Bau der Ablage nur mit einem Satz: „Dass die Stadt Plaue gelegentlich des Brückenbaus auch zu einer schönen Anlegestelle gekommen ist, sei nebenher erwähnt.“

Ausblick

Die neue Brücke diente fast 100 Jahre dem Verkehr auf der späteren Bundesstraße 1. Mit der Fertigstellung der Ortsumgehung Plaue und der Einweihung der neuen Havelbrücke im Jahr 2002 wurde die alte Brücke für den Fahrzeugverkehr außer Dienst gestellt. Sie gilt mit ihrer Stahlfachwerkkonstruktion und ihrem Jugendstilgeländer als einzigartiges technisches Denkmal. Um das Verhältnis der Plauer zu dieser Brücke zu beschreiben, soll noch einmal Albert Deichgräber zu Wort kommen, der schrieb, dass die Plauer Einwohner mit dem Bauwerk „verwachsen“ seien. „Denn oft und gern treten viel jetzt wie ehemals nach des Tages Last den Gang zur Brücke an und finden beim Verweilen oder Spazierengehen auf derselben Erquickung und Erholung. Die alteingesessene Bürgerschaft sieht eben in der Brücke eine Stätte, die sie schätzt, die ihr lieb und wert ist.“

Es muss nicht betont werden, dass sich an der Einschätzung Deichgräbers heute, fast 70 Jahre später, nichts geändert hat. Heute erwarten wir Plauer mehr denn je, dass die Brücke wieder erneuert wird. Und wir beziehen die Ablage, die wir wie die angrenzende Straße nach dem Brückenbau-meister „Bornufer“ nennen, in unsere Liebeserklärung ein. Wir engagieren uns für Brücke und Bornufer und arbeiten mit an Ideen für eine attraktive Umgestaltung der alten Ablage. Erste Pläne liegen dazu vor. Wir unterstützen aktiv jede Form einer öffentlichen Nutzung und wir sind auch bereit, selbst dafür Hand anzulegen. Denn über 100 Jahre nach dem Bau des Fahrdamms zwischen dem Schloss und der Brücke wurde in diesem Jahr nun endlich auch der Gehweg an der Straße gepflastert von Plauer Bürgern in freiwilliger Leistung.

Udo Geiseler

Quelle und Literatur:

Gut Plaue: Fahrdamm zur Havelbrücke 1848-1907 (Akte, in Privatbesitz)

DEICHGRÄBER, Albert (ca. 1940): Geschichte der Stadt Plaue a. H. [Masch.], Plaue