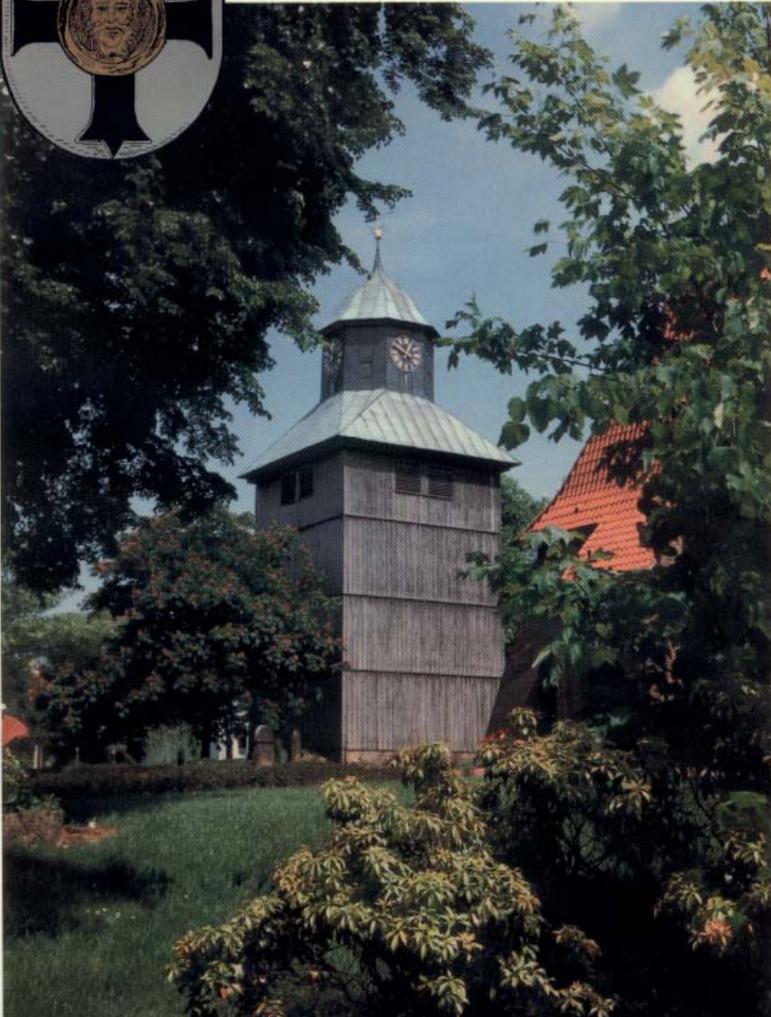


Auszug aus

VISSELHÖVEDE

Chronik einer Stadt



VI. Die Eisenbahnen

Die Strecke Bremen–Visselhövede–Uelzen–Stendal

Von Hermann Bunke, Langwedel

Manche nennen sie auch „Kaiserstrecke“ oder „Amerikalinie“, die Bahnstrecke von Bremen über Langwedel, Soltau, Uelzen und Salzwedel nach Stendal, die nach über fünfzigjähriger Unterbrechung an der ehemaligen Zonengrenze bei Nienbergen voraussichtlich im nächsten Jahr wieder durchgehend befahrbar sein wird. So konnte bei den Feierlichkeiten zu ihrem 125-jährigen Jubiläum im Mai 1998 wegen des schleppenden Baufortschritts auch nur gedämpfte Freude aufkommen.

Nach Gründung des Norddeutschen Bundes, des Zusammenschlusses von 22 Staaten und freien Städten nördlich der Mainlinie unter der Führung Preußens im Jahre 1867, hatte die Freie Hansestadt Bremen die Notwendigkeit einer direkten Eisenbahnverbindung mit der preußischen Landeshauptstadt Berlin anerkannt.

Als Linienführung bot sich eine nahezu gerade verlaufende Strecke von Langwedel nach Uelzen an. Von den in Frage kommenden Streckenvarianten stellte diese die kürzeste Verbindung zwischen Bremen und Berlin her. In Langwedel bestand bereits seit 1847 eine „Anhaltestelle“ an der von der Hannöverschen Staatsbahn betriebenen Strecke Wunstorf–Bremen. In Uelzen begann die sich im Bau befindliche Strecke der Magdeburg–Halberstädter Eisenbahngesellschaft nach Stendal, wo Anschluß an die neue Strecke (Hannover–)Lehrte–Stendal–Berlin bestand.

Da der preußische Staat die Finanzierung abgelehnt hatte, obwohl er eigentlich an der Verwirklichung dieses Bauprojekts interessiert gewesen sein muß, wurde die Eisenbahn Langwedel–Uelzen in den Jahren 1870–1873 auf alleinige Kosten der Freien Hansestadt Bremen gebaut. (Die Eisenbahn Wunstorf–Bremen war, wie auch die Strecken nach Geestemünde und Grohn–Vegeßack, ebenfalls zum Teil von Bremen finanziert worden.) Gesetzliche Grundlagen für den Bau dieser Bahnlinie bildete ein am 17. Juli 1870 zwischen Bremen und Preußen geschlossener Staatsvertrag.

Obwohl bei einem Anschluß über Verden die Strecke nur unwesentlich länger geworden wäre, konnte die Stadt Verden die Freie Hansestadt Bremen von den Vorteilen einer Linienführung Verden–Uelzen nicht überzeugen. Die Verhandlung des Verdener Bürgermeisters Münchmeyer und des Senators Hesse am 9. Juli 1869 in Bremen mit Bürgermeister Duckwitz blieb erfolglos; auch die Petitionen an den Handelsminister in Berlin, an die Landdrostei in Stade und den Oberpräsidenten in Hannover sowie privater Schriftwechsel mit dem Betriebsdirektor der Magdeburg–Halberstädter Eisenbahngesellschaft waren zwecklos. Die Bremer ließen sich von ihrem Entschluß nicht abbringen, und Verden mußte auf den gewünschten Abzweigbahnhof zugunsten Langwedels verzichten.

Wie über den genauen Verlauf der Strecke zwischen Munster und Uelzen bei den Planern und den an der Bahnlinie Interessierten anfangs noch unterschiedliche Meinungen

bestanden, so war auch der Streckenverlauf zwischen Langwedel und Visselhövede erst noch unklar. Die 1870 ohne Verfasserangabe in Bremen erschienene Schrift „Ein Wort über die Anlage der Eisenbahn Langwedel–Uelzen“ enthält nämlich auch eine Übersichtskarte, in welche die geplante Strecke weiter nördlich eingezeichnet ist; danach sollte sie ab Langwedel nördlich an den Orten Kreepen und Groß Sehlingen verlaufen. Weshalb letztendlich die südlichere Linienführung über Kirchlinteln und Bendingbostel gewählt wurde, ist nicht bekannt. Wahrscheinlich war diese Trasse für den Bahnbau günstiger, die Tatsache, daß Kirchlinteln und Bendingbostel etwas größer als Kreepen und Sehlingen waren, dürfte für diese Entscheidung unerheblich gewesen sein.

Die Strecke Langwedel–Uelzen konnte am 15. April 1873 für den Güterverkehr und am 15. Mai 1873 für den Personenverkehr in Betrieb genommen werden. Damit begann das „Eisenbahn-Zeitalter“ auch in der Lüneburger Heide, die bis dahin verkehrsmäßig unzureichend erschlossen war. Die schon 1847 in Betrieb genommenen Bahnlinien (Hannover–)Wunstorf–Nienburg–Verden–Bremen und (Hannover–)Lehrte–)Celle–Uelzen–Lüneburg–Harburg hatten die Heide nämlich nur am westlichen und östlichen Rand berührt.

Die Betriebsführung der neuen Bahnlinie wurde der renommierten Magdeburg–Halberstädter Eisenbahngesellschaft übertragen, da auch eine Betriebsführung durch die Hannöversche Staatsbahn nicht zustande gekommen war. (Der Name „Hannöversche Staatsbahn“ war auch unter preußischer Regie zuerst noch gebräuchlich.)

Wie viele andere wichtige Privatbahnen ging aber schon am 1. Januar 1880 die Magdeburg–Halberstädter Eisenbahngesellschaft in das Eigentum des preußischen Staates über. Als Rechtsnachfolger dieser Privatbahn kündigte Preußen den Betriebsvertrag für die Strecke Langwedel–Uelzen zum 31. Dezember 1883. Da die Freie Hansestadt Bremen nicht in der Lage war, den Betrieb auf ihrer eigenen Bahn selbst durchzuführen, blieb ihr nichts anderes übrig, als ihre Eisenbahnen (mit Ausnahme der Hafengebäude) mit Wirkung ab 1. April 1883 an Preußen zu verkaufen. Ab 1. April 1883 unterstand die Strecke Langwedel–Uelzen der Königlichen Eisenbahn-Direktion Magdeburg ab 1. April 1890 der ED Hannover.

Mit dem Bau der vorerst eingleisigen Bahnstrecke Langwedel–Uelzen war die „Anhaltestelle Langwedel“ zu einer vollständigen Bahnhofsanlage wesentlich erweitert worden. Neben zusätzlicher Gleisen erhielt der Bahnhof Langwedel auch eine kleine Drehscheibe, die jedoch später für die inzwischen größer dimensionierten Lokomotiven nicht mehr ausreichte und deshalb im Jahre 1929 an die Mindener Kreisbahn AG veräußert wurde.

Mit Fertigstellung der „Uelzener Bahn“, so wird die Strecke in der hiesigen Gegend genannt, wurden auch die Bahnhöfe Groß Linteln, Visselhövede, Soltau und Ebstorf sowie die Haltestellen Bendingbostel, Frielingen, Emmingen, Munster und Brockhöfe in Betrieb genommen.

Auf der „Magdeburg–Halberstädter Eisenbahn“ wurden zwischen Uelzen und Stendal die Stationen Wieren, Bude (später Varbitz), Billerbeck (später Schnega), Bergen, Salzwedel, Pretzier, Kallehne (auch „Callehne“ geschrieben, jetzt Fleetmark), Brunau–Packerbusch, Messdorf, Bismarck (jetzt Hohenwulsch) und Kläden eingerichtet.

Für den Bahnbau wurden viele Arbeiter benötigt. Sogar aus Posen und Schlesien kamen Wanderarbeiter. Wer in der dünn besiedelten Heidegegend kein Quartier fand oder sich keine Unterkunft leisten konnte, mußte sich notgedrungen eine Erdhütte oder Bretterbude bauen und auf einem Strohlager auf der Erde schlafen. Es werden viele gewesen sein, die

so unter unvorstellbaren Arbeitsbedingungen hausen mußten. Nach Fertigstellung der Bahn blieben manche Fremdarbeiter mit ihren Familien in der hiesigen Gegend und wurden allmählich, besonders, wenn sie „kirchliches Interesse mitbrachten“, in die Dorfgemeinschaft integriert.

Die „Uelzener Bahn“ verläßt Langwedel in östlicher Richtung; bis Kirchlinteln, das früher „Großlinteln“ hieß steigt die Strecke ständig an. Nachdem der Zug Bendingsbostel verlassen hat fährt er beim Bahnübergang in Egenbostel in das Stadtgebiet Visselhövede ein.

Die Haltestelle **Jeddingen** wurde erst später, wahrscheinlich im Zuge des zweigleisigen Ausbaues der „Uelzener Bahn“ im Jahre 1907, eingerichtet. Das Bahnhofsgebäude mit Hausbahnsteig stand am Richtungsgleis Uelzen–Langwedel; um den Außenbahnsteig Richtung Uelzen zu erreichen, mußten beide Hauptgleise auf dem Bahnübergang überquert werden. Für Jeddingen reichte ein kleines Bahnhofsgebäude in einem ansprechenden „Bungalow-Stil“.

Wie auf sämtlichen Stationen der Strecke wurden in Jeddingen auch Güter abgefertigt. Nachdem bereits 1976 die Gleisanlagen durch den Abbau einer Weiche und einer einfachen Kreuzung wesentlich reduziert worden waren, wurde die große Verladerrampe im Jahre 1987 im Zuge des „Rückbaus“ der Bahnlinie in eine eingleisige Nebenbahn ihrer Gleise völlig beraubt. Durch Jeddingen führt jetzt nur noch das Streckengleis.

Dann wird **Visselhövede**, eine Kleinstadt im Kreis Rotenburg, erreicht. Mit der Inbetriebnahme der Nebenbahn Hannover–Walsrode–Visselhövede–Rotenburg– Bremervör-



Abb. 59. Bahnhof Visselhövede, um 1920.

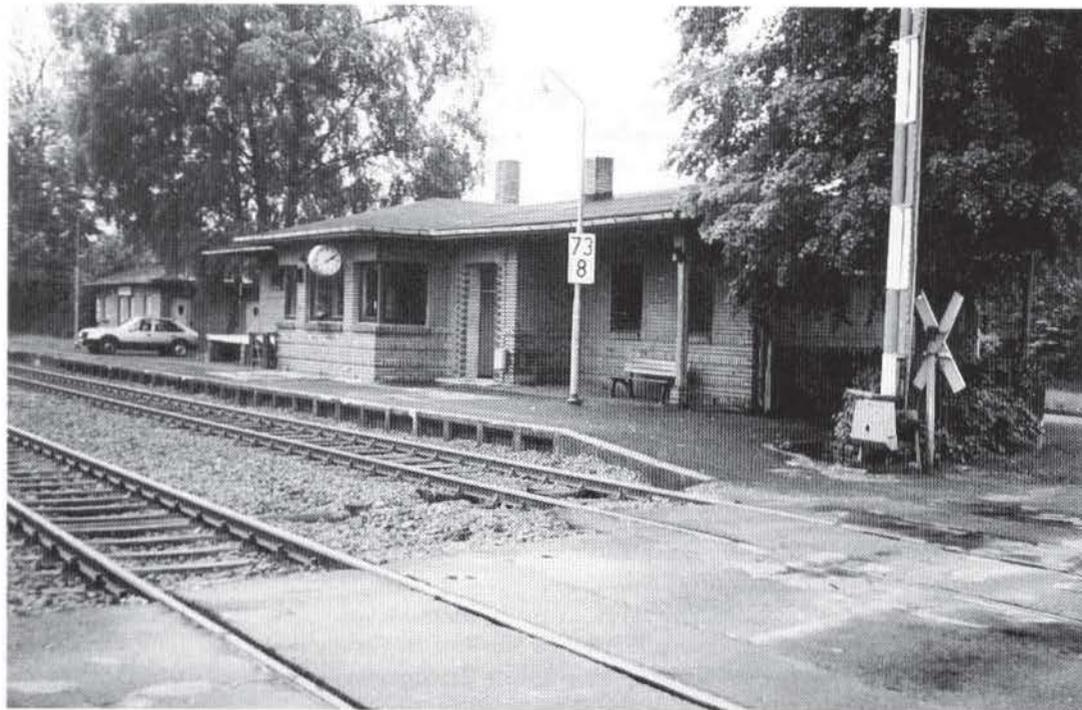


Abb. 58. Haltestelle Jeddingen, Foto: 1986.

de (Eröffnung Hannover–Visselhövede = 25. August 1890, Visselhövede–Rotenburg = 11. Juli 1906) wurde Visselhövede ein Umsteigebahnhof mit erweiterten Bahnanlagen wie Bahnsteigtunnel und Drehscheibe. Zu „Schnellzug-Ehren“ gelangte Visselhövede jedoch nicht; nach 1900 hat es Schnellzughalte dort nicht mehr gegeben.

Topographische Gründe mögen dafür ausschlaggebend gewesen sein, daß der Bahnhof am Ortsrand weit entfernt von der Stadtmitte angelegt wurde. Dieses Manko wirkt sich in heutiger Zeit, in der man Fußmärsche zum Bahnhof nicht mehr für zumutbar hält, auf das schon immer geringe Fahrgastaufkommen des Bahnhofs Visselhövede besonders nachteilig aus.

Der Bedeutungsverlust des Bahnhofs Visselhövede begann bereits 1958 mit der Einstellung des Zugverkehrs nach Rotenburg; der Zugverkehr nach Walsrode endete im Mai 1980. Beide Strecken sind seit langem abgebaut. Nach weiterer radikaler Reduzierung der Gleisanlagen im Herbst 1995 sind auf dem verwilderten Bahngelände von Visselhövede gerade noch zwei Hauptgleise für die Zugkreuzungen, ein Abstellgleis für Leerwagen und ein privater Gleisanschluß befahrbar. Im Rahmen dieser Rückbaumaßnahmen sind auch die beiden seit Jahren nicht mehr benutzten privaten Gleisanschlüsse östlich des Stellwerks Vo entfernt worden. Vorausschauend hat die Stadt Visselhövede das am östlichen Stadtrand neu erschlossene Gewerbegebiet mit einem Gleisanschluß versehen.

Das Verkehrsaufkommen der Haltestelle **Riepholm**, erst 1912 eröffnet, wird immer gering gewesen sein. Die Gleisanlagen entsprachen etwa denen in Jeddingen. Für den aus wenigen Häusern bestehenden Ortsteil der ehemaligen Gemeinde Ottingen reichte als Bahnhofsgebäude ein kleiner spitz giebeliger Fachwerkbau.



Abb. 60. Bahnhof Visselhövede, Foto: 1988.



Abb. 61. Bahnhof Visselhövede, mit Blick auf das Café Eigenart. Aufgenommen 1998.



Abb. 62. Haltestelle Riepholm, bereits nach der Stilllegung. Foto: 1994.

In den letzten Jahren vor Einstellung des Personenverkehrs im Jahre 1981 haben die meisten Züge in Riepholm vergebens gehalten. Oft wurde tagelang keine einzige Fahrkarte verkauft. Zuletzt benutzten nur noch zwei oder drei Schüler den Triebwagen morgens nach Soltau und mittags zurück.

In der ländlichen Umgebung wird jedoch der Güterverkehr zumindest bis zum Zweiten Weltkrieg eine gewisse Rolle gespielt haben. So kann sich eine alte Dame noch gut daran erinnern, daß um 1934 abends in Riepholm immer ein geschäftiges Treiben herrschte, wenn dort die vielen Milchkanen in den Personenzug nach Bremen geladen wurden.

Größere Bedeutung hätte die Haltestelle Riepholm vielleicht im Zweiten Weltkrieg erlangt, wenn der Plan verwirklicht worden wäre, das 23 km umfassende Gleisnetz der fiskalischen „Eibia“, welches in Bomlitz an die Werkbahn der Fa. Wolff Walsrode AG anschloß und bis Löverschen reichte, bei Riepholm mit der „Uelzener Bahn“ zu verbinden.

Über Frielingen wird dann Soltau erreicht.

Die Verkehrsentwicklung auf der „Uelzener Bahn“ im Laufe der Jahrzehnte

„Uelzen, 20. April 1873: Der Verkehr auf der am 15. d. M. eröffneten Eisenbahn Salzwedel–Uelzen–Langwedel scheint sich sehr lebhaft entwickeln zu wollen; bislang fahren zwar nur Güterzüge, allein diese sind regelmäßig von beträchtlicher Länge, und benutzen auch schon zahlreiche Personen die allerdings langsam fahrenden Güterzüge. Übrigens wurden bisher nur Wagen dritter Classe an die Güterzüge angehängt und auch nur zu diesen Billets ausgegeben. Am 15. Mai beginnt der eigentliche Personenverkehr, und sollen dann in jeder Richtung drei Personenzüge und ein Schnellzug abgelassen werden.“

Und so sah der allererste Fahrplan aus:

„Auf der Langwedel–Uelzener Eisenbahn, welche am 15. April dem Güterverkehr übergeben ist, fahren die gemischten Züge, daher auch für Personenbeförderung dienend, täglich bis zum 15. Mai wie folgt:

| In d. Richtung v. Langwedel n. Uelzen | | In d. Richtung v. Uelzen n. Langwedel | |
|---------------------------------------|-----------------|---------------------------------------|--------------|
| Von Langwedel | 4.00 Uhr Nachm | von Uelzen | 4.10 Morgens |
| Von Kirchlinteln | 4.34 Uhr Nachm. | von Soltau | 6.54 Morgens |
| Von Visselhövede | 5.30 Uhr Nachm. | von Visselhövede | 7.52 Morgens |
| Von Soltau | 6.30 Uhr Nachm. | von Kirchlinteln | 8.38 Morgens |
| Ank. in Uelzen | 8.51 Uhr Abends | Ank. in Langwedel | 9.20 Morgens |

Ab dem 15. Mai 1873 verkehrten täglich drei Personenzüge und ein Schnellzug.

Anscheinend hatten sich die in die neue Bahn gesetzten Erwartungen von Anfang an nicht ganz erfüllt, denn schon 1880 war das Zugangebot reduziert worden. Der Fahrplan von 1880 weist nämlich auf dem Streckenabschnitt Uelzen–Langwedel nur noch zwei Personenzugpaare mit 1. bis 4. Klasse und einen Schnellzug mit 1., 2. und 3. Klasse (in der Gegenrichtung einen Expreßzug mit 1. und 2. Klasse) auf.

Die Personenzüge verkehrten ab Bremen um 8.35 Uhr (bis Leipzig) und um 3.05 Uhr (= 15.05 Uhr, bis Stendal). Der Expreßzug, Bremen ab 1.00 Uhr (= 13.00 Uhr), hielt nur

in Sebaldsbrück, Langwedel, Visselhövede, Soltau, Ebstorf, Uelzen, Bergen, Salzwedel und Bismark. Er führte Wagen der 1. und 2. Klasse von Bremen und Hamburg nach Berlin und Leipzig und benötigte für die Strecke Bremen–Uelzen zwei Stunden und 18 Minuten. Die Personenzüge brauchten für dieselbe Strecke drei Stunden und mehr.

Daß bei der Eisenbahn auch schon im vorigen Jahrhundert rationell gewirtschaftet werden mußte, beweist die Zeitungsnotiz im Verdener Anzeigenblatt“:

„Langwedel, 5. Mai 1887

Auf der Langwedel–Uelzener Bahn sind sämtliche Stationen mit Ausnahme von Visselhövede, Soltau und Ebstorf, zu Haltestellen degradiert. Dies hat verschiedene Versetzungen im Gefolge gehabt. In Groß–Linteln ist der Stationsaufseher als Stationsassistent nach Gardelegen versetzt; für ihn ist ...“

Es ist allerdings nicht bekannt, welches damals der genaue Unterschied zwischen einem Bahnhof und einer Haltestelle war. Wahrscheinlich bestanden auf einer Haltestelle nur eingeschränkte Abfertigungsbefugnisse. Heute versteht man unter einer „Haltestelle“ eine Betriebsstelle der freien Strecke, wo eine Anschlußstelle oder Abzweigstelle örtlich verbunden sind mit einem „Haltepunkt“ (einer Bahnanlage der freien Strecke ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen und enden dürfen). Wie früher in Jeddigen und Riepholm kann ein Haltepunkt bzw. eine Haltestelle auch gleichzeitig eine Blockstelle sein.

Zwei Jahrzehnte später, im Jahre 1909, war das Zugangebot erheblich erweitert worden. Die Strecke war nun ja auch zweigleisig. Auf der gesamten Strecke zwischen Bremen und Stendal verkehrten sechs Personenzugpaare; auf Teilstrecken im Raum Soltau–Uelzen–Salzwedel gab es durch den Einsatz eines Triebwagens (3. und 4. Klasse) noch weitere Zugverbindungen.

Die Personenzüge führten nur noch drei Wagenklassen (2. bis 4. Klasse) und liefen größtenteils von Bremen bis Stendal durch, einige sogar weiter über Magdeburg bis Leipzig. Der schnellste Personenzug benötigte von Bremen bis Uelzen 2 Stunden und 51 Minuten mit Halt auf allen Stationen. (Inzwischen waren auch die Stationen Baden, Jeddigen und Westerweyhe in Betrieb.)

Im **Kriegsjahr 1914** wurden wie überall auch hier die Zugverbindungen erheblich reduziert. Zwischen Langwedel und Uelzen verblieb neben drei Personenzugpaaren (weitere zwei zwischen Soltau und Uelzen) nur ein Schnellzugpaar (nur mit Halt in Soltau und Munster). Von den drei Personenzügen führte nur der eine, etwas schneller als die übrigen Züge fahrende Zug eine Zugnummer. Bei den Zügen ohne Zugnummer wird es sich um gemischte Züge (Güterzüge mit Personenbeförderung) gehandelt haben, zumal sie eine enorm lange Fahrzeit aufwiesen (von Uelzen bis Bremen teilweise über vier Stunden).

Bis **Kriegsende 1918** blieb das Zugangebot mit drei Personenzugpaaren und einem Schnellzugpaar nahezu unverändert. Es muß bezweifelt werden, daß der Fahrplan den Bedürfnissen der Reisenden entsprach, zumal von den wenigen Zügen sogar einige mitten in der Nacht fuhren. So gab es einen Personenzug, der abends in Bremen abfuhr und erst am nächsten Mittag in Magdeburg ankam, (Bremen ab 7.25 Uhr = 19.25 Uhr, Uelzen ab 1.12 Uhr, ab 3.37 Uhr, Stendal an 8.32 Uhr, Magdeburg an 11.31 Uhr) und auch in der Gegenrichtung einen Nachtzug (Stendal ab 3.16 Uhr = 15.16 Uhr, Uelzen an 8.11 Uhr = 20.11 Uhr, ab 9.06 Uhr = 21.06 Uhr, Bremen an 2.56 Uhr).

Im Gegensatz zum Fernverkehr, der damals nicht nur in schnellfahrenden Zügen abgewickelt wurde, sondern auch in über weite Entfernungen laufenden Personenzügen (zugschlagfrei und mit 4. Wagenklasse), wird der Nahverkehr auf den kleinen Heidestationen stets eine untergeordnete Rolle gespielt haben.

Der Bahnbetrieb zwischen 1918 und 1945

Nach dem Ersten Weltkrieg erholte sich der Bahnverkehr nur langsam. Der „Normalbürger“ konnte sich längere Bahnreisen auch weiterhin kaum leisten; erschwierlich war vielleicht ab und zu eine Bahnfahrt zum nächsten größeren Ort oder zur Kreisstadt. Die Jahre zwischen 1928 und 1933 waren geprägt von Inflation, Weltwirtschaftskrise und Arbeitslosigkeit. Lediglich während des „Dritten Reichs“ wurde einer größeren Bevölkerungsschicht eine Urlaubsreise ermöglicht, die meist per Eisenbahn erfolgte.

Zwischen Bremen und Uelzen verkehrten lediglich vier Personenzugpaare; ab 1926 ferner an Sonntagen ein Ausflugszug zwischen Bremen und Soltau.

Zum 7. Oktober 1928 wurde die 4. Wagenklasse abgeschafft. Die ehemaligen 4. Klasse-Wagen wurden aber noch ca. 30 Jahre weiter in den Personenzügen verwendet und zwar als 3. Klasse-Wagen mit der Bezeichnung „Für Reisende mit Traglasten“. Die Fahrpläne der zwanziger Jahre enthalten auch Angaben über den Lauf der Postwagen mit den Reisezügen. Auf der „Uelzener Bahn“ hatten die meisten Personenzüge einen Postwagen, meist zwischen Bremen und Stendal bzw. Magdeburg.

Gegenüber 1926 ist der Fahrplan für das Jahr 1930 an Werktagen um die Fahrt eines Wittfeld'schen Speichertriebwagens (Baureihe ETA 177) von Uelzen nach Verden über Langwedel erweitert worden. Ferner fuhren jetzt auch zwei Tages-D-Züge ständig, während der Nacht-D-Zug auch weiterhin nur während der Sommersaison verkehrte.

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 war der Reisezugverkehr auch auf der Strecke Nr. 187 Bremen–Uelzen–Stendal erheblich ausgedünnt worden. Zwischen Langwedel und Soltau verkehrten zeitweise nur drei Personenzugpaare. Die beiden D-Zug-Paare Berlin–Wilhelmshaven konnten jederzeit ausfallen. Man mußte auch vermuten, daß es darüber hinaus viele kriegsbedingte Ausfälle und große Verspätungen gab.

Nach dem ab 3. Juli 1944 gültigen Fahrplan unter der neuen Kursbuch-Nr. 209 verkehrte neben den beiden D-Zug-Paaren jetzt auch noch ein mit SFR bezeichnetes Zugpaar zwischen Berlin und Wilhelmshaven. (SFR = Schnellzug für Fronturlauber mit einigen Wagen für den öffentlichen Verkehr. Mit der Sperrung dieses Zuges für den öffentlichen Verkehr mußte jederzeit gerechnet werden.) Schon 1937 hatte es Militärurlauberzüge gegeben, die in einem besonderen Kursbuch veröffentlicht wurden und anscheinend ständigen Änderungen unterworfen waren. Ferner gab es öffentliche Züge mit Wehrmachtzugteil.

Am 24. Januar 1945 stellte die Reichsbahn den Verkehr von E- und D-Zügen auf sämtlichen Strecken ein.

Es ist anzunehmen, daß zumindest seit diesem Zeitpunkt kein geordneter Eisenbahnverkehr mehr durchgeführt werden konnte. Es reiste nur noch, wer unbedingt reisen mußte.

Am 22. Februar 1945 griffen australische „Mosquitos“ den Bahnhof Visselhövede mit Bomben und Bordwaffen an. Officer Nunn und Pilot-Officer Mitchell fotografierten das

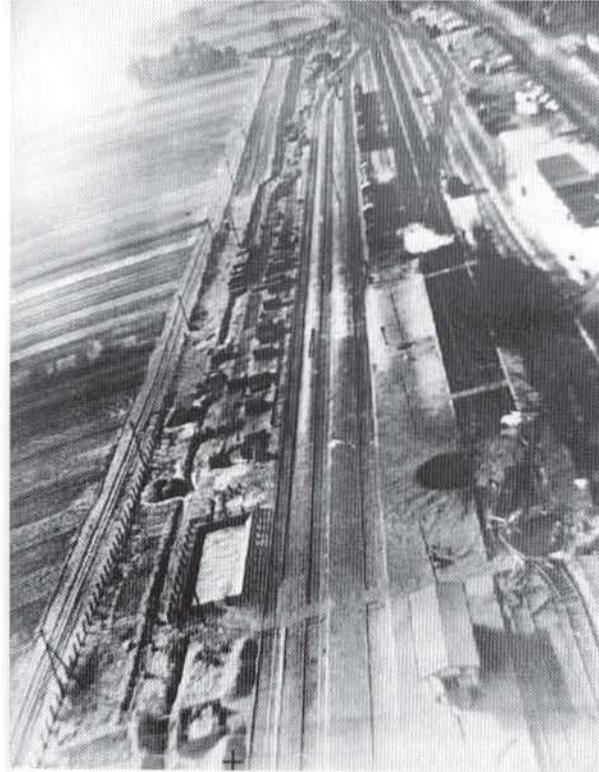


Abb. 63. 22. Februar 1945. Bombenangriff auf den Bahnhof Visselhövede.

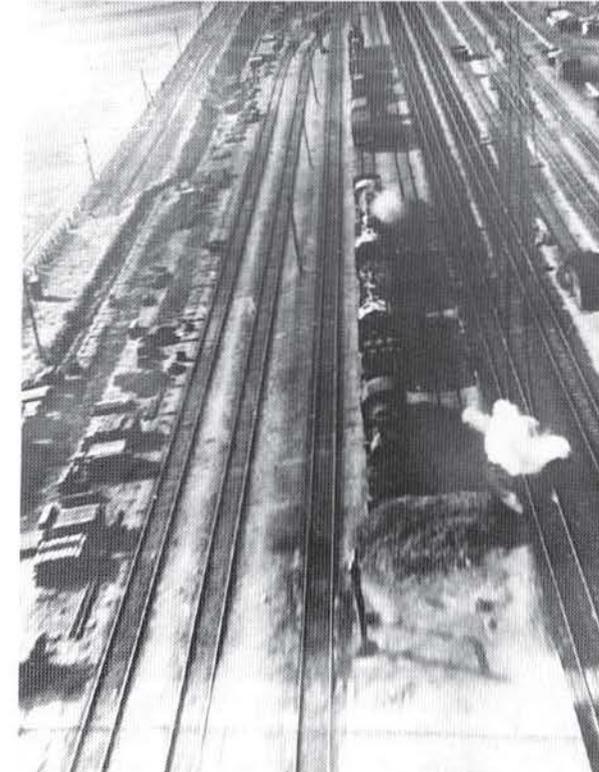


Abb. 64. 22. Februar 1945. Bombenangriff auf den Bahnhof Visselhövede.

Luftgemetzel (wörtl. „air-onslaught“). Heute: Imperial War Museum, London. Foto links: zwei Bomben sind zu sehen, Foto rechts: 2 Krater, die den Bahnsteig beschädigen (Nr. 2009, 2010 CL). Am 10. April 1945 wurde ein Munitionszug angegriffen und flog in die Luft. 7 Häuser der Verdener Straße brannten ab. Es gab 3 Tote.

Die schwere Nachkriegszeit

Der im April 1945 mit Ende des Zweiten Weltkriegs auch auf dieser Strecke eingestellte Zugverkehr wurde zwischen Langwedel und Bremen bereits am 21. Mai 1945 mit zwei Zügen für Eisenbahnbedienstete wieder aufgenommen. Zivilpersonen durften die Züge erst später benutzen. Die ersten Fahrpläne nach dem Kriege wurden auf Mitteilungsblättern bekanntgegeben. Aber schon im September 1945 gab die Reichsbahndirektion Hannover den „Amtlichen Taschenfahrplan nach dem Stande vom 12. September 1945“ heraus. Zwischen Bremen und Soltau verkehrten nur zwei Zugpaare. So blieb es auch 1946.

Auch als nach der Währungsreform im Jahre 1948 die Fahrkarten mit der neuen knappen DM bezahlt werden mußten, fuhren die Reisezüge nicht leer. So mancher Personenzug war trotz erheblicher Länge, meist acht bis zehn alte dreiachsige Abteilwagen mit Holzbänken, überfüllt. Viele Vertriebene und Ausgebombte waren in die kleinen Heidedörfer verschlagen worden. Nachdem die Männer vorübergehend in der Landwirt-

schaft gearbeitet hatten, fanden die meisten bald eine besser bezahlte Beschäftigung in der aufblühenden Bauwirtschaft und Industrie.

Für die Fahrt zum Arbeitsort, der Raum Verden–Visselhövede war ganz auf Bremen mit den Vorstädten Sebaldsbrück und Hemelingen ausgerichtet, wurde natürlich die Eisenbahn benutzt. Die Arbeiter fuhren frühmorgens mit dem ersten Zug zur Stadt und kamen erst abends zurück. Sie waren oft bis zu 14 Stunden außer Haus, zumal viele von ihnen noch einen weiten Anmarschweg zum Bahnhof hatten. Auch die Schüler aus Visselhövede, die die Verdener Gymnasien besuchten, waren lange unterwegs.

Das im Sommerfahrplan 1950 neu festgelegte Zugangebot galt jahrelang fast unverändert weiter. Es waren werktags 6 und sonntags 4 (später 5) Personenzugpaare, die sämtlich in Bremen begannen und endeten. Erst einige Jahre später wendeten auch Personenzüge der Uelzener Strecke in Langwedel; die Lok, eine P 8, fuhr dann, wenn nicht der ganze Zug bis Verden fuhr, allein nach Verden zum Wasserfassen und Umdrehen.

Seit Bestehen der Bahnlinie hatte es zwischen Langwedel und Uelzen noch nie Eilzüge gegeben; dieses änderte sich zum Sommerfahrplan 1953. Ab diesem Zeitpunkt wurde das Reisezugangebot der Strecke Bremen–Uelzen um zwei zuschlagpflichtige Eiltriebwagenpaare erweitert, die über Uelzen hinaus als zuschlagfreie „Städtesschnellverkehrstriebwagen“ (ST) bis Lübbow fuhren. Zwischen Bremen und Uelzen hielten sie in Achim, Langwedel, Visselhövede, Soltau, Munster (Lager) und Ebstorf. Die betagten Eiltriebwagen mußten wegen technischer Probleme häufig durch kurze Dampfzüge ersetzt werden. Jahrelang verkehrte dann ein Dampfzug, der morgens in Bremerhaven startete und als Eilzug bis Uelzen fuhr. Dort legte er werktags um 10.08 Uhr eine Personenzugfahrt nach Bremen und zurück ein (Bremen ab 13.20 Uhr). Um 18.57 Uhr startete er wieder in Uelzen als Eilzug nach Bremerhaven. Ferner gab es eine Eilzugfahrt im Schienenomnibus morgens von Dannenberg Ost über Uelzen nach Bremen und nachmittags gegen 16.20 Uhr zurück.

Um 1960

Während auf der „Uelzener Bahn“ bisher die Dampftraktion dominierte und Triebwagen nur selten eingesetzt wurden, übernahmen die Schienenomnibusse (BR VT 95, später BR 795) ab Winterfahrplan 1959/60 fast alle Personenzugleistungen. Vorwiegend als Eilzüge verkehrten zeitweilig auch die zweiteiligen Akkutriebwagen (ETA 150, später BR 515) mit 1. Klasse-Abteilen. Die Anzahl der Reisezugverbindungen stieg um zwei auf werktags zehn und sonntags acht.

Die bei den Fahrgästen beliebten Schienenomnibusse und Triebwagen waren den schwerfälligen Dampfzügen mit Holzklassenwagen nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht überlegen; durch ihren Einsatz konnte auch die Reisegeschwindigkeit erheblich gesteigert werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h erreichten die leichten Fahrzeuge nämlich bereits kurz nach dem Anfahren.

Die erste wesentliche Rationalisierungsmaßnahme auf der „Uelzener Bahn“ war um 1964/65 der „Rückbau“ des 2. Gleises zwischen Visselhövede und Munster, etwas später wurde auch der Abschnitt Munster–Brockhöfe eingleisig.

1975: defizitärer Personenverkehr – rentabler Güterverkehr

Von der Bevölkerung ziemlich unbemerkt und ohne Protest hingenommen, setzten 1974 erste einschneidende Rationalisierungsmaßnahmen ein. Nachdem mit Beginn des Sommerfahrplans 1974 auf dem Streckenabschnitt Wieren–Nienbergen bereits der Personenverkehr völlig eingestellt und für den verbliebenen Güterverkehr der vereinfachte Nebenbahnbetrieb eingeführt worden war, wurde ab 1975 zwischen Langwedel und Uelzen die Nacht- und Wochenend-Streckenruhe in den Fahrplan eingebaut. Dies hatte zur Folge, daß abends nach 20 Uhr und von Sonnabend mittag bis Sonntag mittag kein einziger Zug verkehrte. Immer weiter sinkende Fahrgastzahlen machten so manchen Zug „fahrunwürdig“. Mitte der siebziger Jahre kursierten erstmals Gerüchte über die beabsichtigte Einstellung des Personenverkehrs auf einigen Heidestrecken, u.a. auch zwischen Langwedel und Uelzen.

In der folgenden Zeit wurde die beabsichtigte Einstellung des Personenverkehrs zwischen Uelzen und Langwedel von der Presse immer wieder aufgegriffen. Auch wurden die betroffenen Gemeinden zu den Absichten der Bundesbahn angehört. Unverständlicherweise soll der Flecken Langwedel gegen die Einstellung keine Einwände erhoben haben, weil die Gemeinde Langwedel bahnmäßig an Bremen und Verden gut angebunden wäre und in Richtung Uelzen angeblich kein Verkehrsbedürfnis bestehen würde. Die Einstellung des Schienenpersonenverkehrs konnte immer wieder hinausgeschoben und letztendlich ganz verhindert werden.

An die Einstellung des Güterverkehrs dachte damals noch niemand; er galt als wirtschaftlich. Als der Personenverkehr längst verdieselt war, sah man noch regelmäßig Dampflokomotiven vor den Güterzügen. Am 31. Mai 1975 wurde der nachmittägliche Güterzug von Bremen nach Soltau zum letztenmal von einer Dampflokomotive (BR 050) gezogen.

Sämtliche Stationen wurden damals noch im Güterverkehr bedient. An den Gleisanlagen wurden um diese Zeit aber schon erste Sparmaßnahmen wirksam, die die Durchführung des Güterverkehrs jedoch nicht behinderten.

So wurden 1975 die Gleisanlagen der Haltestelle Riepholm auf das unbedingt erforderliche Maß zurückgebaut. Es gab fortan nur noch das durchgehende Hauptgleis, aus dem das Gleis zur Ladestelle abzweigte.

Das kleine Empfangsgebäude mit neu hergerichteten kürzeren Bahnsteig, zwei Handweichen und die beiden Einfahrtsignale waren alles, was zur Aufrechterhaltung des Personen- und Güterverkehrs noch benötigt wurde.

„Rückgebaut“ wurde im November 1976 auch Jeddigen. Die dortige Ladestelle, bisher erreichbar mittels einer einfachen Kreuzung auch vom südlichen Streckengleis Langwedel–Uelzen, blieb nur noch mit dem nördlichen Streckengleis Uelzen–Langwedel verbunden.

Neben dem Militärverkehr spielte in der von der Landwirtschaft geprägten Heidegend die Beförderung landwirtschaftlicher Produkte (Kartoffeln, Zuckerrüben, Getreide) sowie Düngemittel, Kohlen und Holz auf der Schiene eine wichtige Rolle. Der früher lebhaft gewesene Viehverkehr war schon zeitig auf die Straße verlagert.

Die achtziger Jahre waren geprägt von gewaltigen Veränderungen

Es begann 1980 mit dem Abzug der Schienenomnibusse und dem Einsatz der größeren dreiteiligen Dieseltriebwagen der Baureihen 624 und 634.

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1981 wurde das bisherige Fahrplankonzept völlig umgestaltet und ein Eilzugverkehr unter Auflassung der Stationen Riepholm, Frielingen, Emmingen und Westerweyhe eingeführt. Damit rückten Kirchlinteln, Bendingbostel, Jeddigen und Brockhöfe zu Eilzugstationen auf.

Mit werktags sechs schnellen Direktverbindungen zwischen Bremen und Uelzen wurde in Anbetracht der wenigen Fahrgäste ein angemessenes Angebot an Reisezügen vorgehalten. Für die Fahrt von Langwedel nach Uelzen wurden bei acht Unterwegshalten ca. 75 Minuten benötigt. Die Anschlüsse auf den Umsteigebahnhöfen Langwedel und Soltau waren größtenteils aufeinander abgestimmt.

Als Jahre zuvor von der Einstellung des Personenverkehrs abgesehen wurde, war schon angekündigt worden, daß die Strecken mit weniger Personal möglichst wirtschaftlich weiterbetrieben werden sollten.

Eingespart werden sollten vor allem die vielen mit Wärtern besetzten Schrankenposten. Dazu war die Umstellung von der Hauptbahn in eine eingleisige Nebenbahn mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erforderlich. Zwischen Visselhövede und Brockhöfe war die Strecke bereits seit 1964/65 eingleisig.

In die Strecke war längere Zeit nichts mehr investiert worden. Wo die Gleislage besonders schlecht wurde, begegnete man den nötigen Instandsetzungsarbeiten mit der Einrichtung von „ständigen Langsamfahrstellen“. Dort wurde einfach eine geringere Geschwindigkeit angeordnet.

Eine ständige Langsamfahrstelle befand sich u.a. am Richtungsgleis Uelzen–Langwedel zwischen den Stationen Jeddigen und Bendingbostel in Höhe von Hof Tadel. Dort war auf ca. 2 km wegen des „abgängigen Gleises“ die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt.

Die Umwandlung der „Uelzener Bahn“ in eine eingleisige Nebenbahn wurde im Sommer 1987 vollzogen. Auf nahezu allen Stationen wurde radikal „rückgebaut“. Die meisten Bahnübergänge sind seitdem gesichert durch Blinklichtanlagen mit Halbschranken; der Schließvorgang wird dabei vom herannahenden Zug ausgelöst und vom Lokführer überwacht.

In Jeddigen, Riepholm, Frielingen und Emmingen liegt seitdem nur noch das durchgehende Hauptgleis. Der Bahnhof Visselhövede mußte neben mehreren Gleisen auch seine Drehscheibe einbüßen.

Ab 27. September 1987 wurde zudem der Personenverkehr in Kirchlinteln, Bendingbostel und Jeddigen wegen des weiter zurückgegangenen Verkehrsaufkommens eingestellt, nachdem die Zukunft dieser Stationen mit der Einrichtung als Eilzughaltepunkte mit einem annehmbaren Fahrplan im Sommer 1981 hoffnungsvoll begonnen hatte.

Die ehemaligen Bahnhofsgebäude in Jeddigen und Riepholm werden jetzt als Wohnhäuser genutzt.

Sogar das Bahnhofsgebäude in Visselhövede wird angesichts des geringen Verkehrsaufkommens nicht mehr benötigt und ist deshalb Ende 1995 an das „Deutsche Rote Kreuz“ verkauft worden. Für die wenigen Fahrgäste steht jetzt auf Bahnsteig 1 ein häßliches Wartehäuschen. Fahrkarten kann man im Reisebüro in der Stadt oder im Zug lösen.

Gegenwart und Zukunft

Die „Wende“ in der DDR im November 1989 kam für die „Uelzener Bahn“ um 2 1/2 Jahre zu spät; sie hätte wahrscheinlich den „Rückbau“ und die Umwandlung dieser Strecke in eine eingleisige Nebenbahn verhindert. Denn schon am 22. Dezember 1989 erschien in der „Verdener Aller-Zeitung“ folgende Meldung:

„WIEDER BETRIEB AUF DER VERWAISTEN BAHNSTRECKE?
Linie Langwedel–Uelzen: Hoffen auf Wiederbelebung

... zumindest Optimisten können sich vorstellen, daß ein erheblicher Teil des zu erwartenden Verkehrs zwischen den Ballungsräumen Berlin und Bremen über die Schiene Langwedel–Uelzen–Stendal abgewickelt wird ...“

Lange hat der Wiederaufbau bzw. Ausbau zwischen Stendal und Uelzen im Rahmen des Schienenverkehrsprojekts Nr. 3 „Deutsche Einheit“ gedauert, aber nun steht die Vollziehung des „Lückenschlusses“ unmittelbar bevor. Die Baumaßnahmen entsprechen einem völligen Streckenneubau. Die Strecke ist dort zweigleisig für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h konzipiert. Derzeit ist allerdings erst ein Gleis verlegt worden; die Verlegung des zweiten Gleises auf der dafür schon jetzt vorbereiteten Trasse soll erst in einigen Jahren vorgenommen werden.

Auch der Abschnitt Uelzen–Langwedel wird aus dem Lückenschlußprogramm profitieren. So soll diese Strecke für eine Geschwindigkeit von 120 km/h eingleisig mit weiteren Kreuzungsmöglichkeiten ausgebaut und auch elektrifiziert werden. Für Soltau ist der Neubau eines elektronischen Stellwerks vorgesehen. Von dort aus sollen sämtliche Signale und Weichen zwischen Langwedel–Uelzen zentral gesteuert werden.

Neue Schnellbahn nach Bremen und Hamburg?

Ein weiteres in der Planung befindliches Projekt wird die „Uelzener Bahn“ berühren und einen Teil der Strecke eventuell aufwerten. Es handelt sich um eine Neubau-Schnellfahrstrecke von Hannover nach Bremen und Hamburg, die sogenannte „Y-Trasse“.

Die neue Strecke soll unter direkter Anbindung des Flughafens von Hannover bis in den Raum Walsrode geführt werden, wo sie sich „wie ein Y“ in zwei Äste teilt, in eine Linie nach Bremen und eine Linie nach Hamburg.

Die Strecke nach Bremen würde zwischen Kirchlinteln und Jeddigen an die „Uelzener Bahn“ angebunden werden, die dann von dort bis Bremen für hohe Geschwindigkeiten ausgebaut werden müßte. Die Strecke nach Hamburg würde die „Uelzener Bahn“ bei Visselhövede kreuzen und bei Scheeßel in die dort bereits dreigleisige Strecke Bremen–Hamburg einmünden.

In den Ortsteilen Bleckwedel, Wehnsen u. a. sowie in Visselhövede treffen die Planungen der Y-Trasse auf heftigen Widerstand.

Leider sieht es auf der „Uelzener Bahn“ noch immer so aus:

Den Reisezugverkehr, montags bis freitags sieben von Bremen bis Uelzen durchlaufende „Regionalbahnen“. Ferner ein Zug Bremen–Soltau und zwei Züge Soltau–Uelzen (Samtags spätnachmittags und Sonntag vormittags kein Verkehr). Die Fahrzeuge sind für

geringe Auslastung überdimensioniert und unwirtschaftlich (Diesellokomotiven der Baureihe 218). Auch für diese Strecke wäre der neue Nahverkehrstriebwagen (VT 628) das geeignete Fahrzeug.

Auf dem Abschnitt Soltau–Langwedel ist der Berufs- und Schülerverkehr vor allem wegen der Aufhebung von fünf Stationen und wegen der ungünstigen Zugverbindungen und langen Fahrzeiten fast auf den Nullpunkt zurückgegangen.

Den spärlichen Güterverkehr zwischen Uelzen und Visselhövede erledigen seit Jahren die Osthannoverschen Eisenbahnen AG, Celle. Zwischen Visselhövede und Langwedel gibt es schon lange keinen regelmäßigen Güterverkehr mehr.

Auf dem Stellwerk Vo

„Vo“ ist die Abkürzung für das Wärterstellwerk „Visselhövede Ost“, das sich in Visselhövede am Bahnübergang „Rosenstraße“ (Bahnkilometer 70,051), ca. 150 m östlich vom Bahnhofsgelände, befindet.

Heute am 2. Oktober 1995, hat hier Kurt Wendt aus Kirchlinteln, sonst meist als Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk Vwd tätig, ausnahmsweise als Wärter die Spätschicht zu verrichten und gewährt dem Interessierten Einblick in seinen verantwortungsvollen Beruf.

Das Gebäude mag schon um die Jahrhundertwende errichtet worden sein. Es stammt jedenfalls aus einer Zeit, als nicht nur nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten gebaut, sondern auch auf ein hübsches Aussehen Wert gelegt wurde.

Das Stellwerk „Vo“ ist auch heute noch trotz der nicht zu übersehenden Spuren der Dampflokzeit ein schmucker Rotsteinbau mit Rundbogenfenstern und verklinkerten Fensterbänken. Nicht so ganz zu dem Baustil passen will allerdings der später angefügte geschlossene Balkon, notwendig, um dem Schrankenwärter eine gute Sicht auf den Bahnübergang zu gewährleisten. Dieses Manko wird entschädigt durch das wunderbare Panorama, das sich den Bediensteten und seltenen Besuchern aus dem Obergeschoß nach drei Himmelsrichtungen auf die in einer Kurve liegende Bahnlinie und auf die nahen Gleisanlagen und Bahnsteige des Bahnhofs Visselhövede bietet.

Im Erdgeschoß sind technische und sanitäre Einrichtungen untergebracht; das Obergeschoß, daß nur aus einem großen Raum besteht und nur über eine Außentreppe zu erreichen ist, ist der eigentliche Dienstraum des Wärters. Da es sich bei dem Stellwerk Vo um ein mechanisches Stellwerk handelt, beansprucht die große Hebelbank mit den Stellhebeln in der Mitte des Raumes den meisten Platz. Im Anbau befinden sich die Kurbeln für die Bedienung der Schrankenbäume. Es gibt aber auch einen Schreibtisch mit bahneigenem Telefon, weil der Wärter schriftliche Arbeiten zu erledigen hat; so ist er z.B. für die ordnungsgemäße Führung des Arbeitsbuches verantwortlich. Auch gibt es hier wie auf jedem anderen Stellwerk ein Störungsbuch, in das vor allem die auftretenden Unregelmäßigkeiten einzutragen sind.

Hauptaufgabe auf dem Wärterstellwerk Vo ist das Stellen der fernbedienten Weichen und Formsignale sowie das rechtzeitige Schließen und danach Wiederöffnen der Schranken. Dabei arbeitet der Wärter auf Weisung des Fahrdienstleiters, der im benachbarten Stellwerk Vwf (Visselhövede West Fahrdienstleiter) die Zugfolge regelt und der dem abhängigen Stellwerk Vo die „Befehle“ erteilt. Das Stellwerk Vo ist also dem Stellwerk



Abb. 65. Stellwerk Vo, Bahnhof Visselhövede, Foto: 1998.

Vwf untergeordnet; sein Bereich umfaßt die Signale und Weichen im östlichen Bahnhofsteil, die wegen der großen Entfernung vom Stellwerk Vwf nicht gestellt werden könnten.

Die riesigen Hebel sind durch Drahtzüge mit den Weichen und Signalen verbunden; die Bedienung erfordert einen erheblichen Kraftaufwand und ist im Winter bei Eis und Schnee nicht immer problemlos. Das Einfahrt-Vorsignal aus Richtung Soltau ist so weit vom Stellwerk Vo entfernt, daß die Kraft des Wärters nicht ausreichen würde; für dieses Signal ist deshalb an der Hebelbank eine Kurbel installiert worden.

Am 8. Oktober 1995 werden im gesamten Bahnhofsbereich von Visselhövede, so auch bei Vo, einige angeblich nicht mehr benötigte Weichen und Signale abgebaut, um Unterhaltungskosten einzusparen, die z.B. mit 25.000,- DM für eine Weiche beziffert werden. Es muß aber bezweifelt werden, daß diese aufwendige Abbaumaßnahme, die auch eine Streckensperrung mit Schienenersatzverkehr erfordert, ein geeignetes Sparmittel sein wird. Vielmehr kann angenommen werden, daß die für den Abbau vorgesehenen Weichen und Signale nur geringe Wartungskosten verursacht haben, weil meist nur regelmäßiges

Schmierern notwendig war. Ihr Fehlen wirkt sich hoffentlich nicht schon bald negativ auf den Betriebsablauf aus – soll doch ausgebaut, elektrifiziert und mehr Verkehr auf die Strecke geholt werden.!

Quelle:

Gekürzt aus: „125 Jahre Eisenbahn Langwedel–Uelzen–Stendal“ von Hermann Bunke, Langwedel, Langwedel 1998.

Die Strecke Hannover–Visselhövede

Am 25. August 1890 wurde die Strecke Hannover–Visselhövede auf einer Länge von 73,5 km dem Verkehr übergeben. Visselhövede war ja bereits seit 1873 durch die „Uelzener Bahn“ mit Bremen und Stendal verbunden. Um die Bahnlinie Hannover–Schwarmstedt–Walsrode–Visselhövede war in den achtziger Jahren viel diskutiert worden. Einig war man sich nur über die Strecke Hannover–Walsrode. Wie es dann weitergehen sollte, wurde viel beraten. Der Anschluß nach Soltau wurde ebenso angestrebt wie der nach Neuenkirchen–Schneverdingen.

Aus all dem Wirrwarr der Meinungen und Wünsche wuchs dann die Verbindung nach Visselhövede heraus. Drei Zugpaare verkehrten täglich. Die Bahnstrecke wurde als „Nebenbahn“ eingestuft. Bereits zur damaligen Zeit war der Bau einer Verlängerung nach Rotenburg im Gespräch.

Die Fahrtzeit betrug 1890 fast auf die Minute genau 4 Stunden. Ohne Aufenthalt in Schwarmstedt und Walsrode waren es 2 Stunden, 46 Minuten. 1965 waren es nur noch eine Stunde, 36 Minuten. Die Einweihung 1890 wurde mit viel Festtagstrubel gefeiert: Beflaggung, Musik, Ansprachen, Ehrengäste. Und beim Zug aus Hannover gab es bedeutende Verspätung: bei Bennemühlen war die Lokomotive aus den Schienen gesprungen und verunglückt. Es lief aber alles glimpflich ab.

Die Strecke befand sich bis zuletzt in einem guten Zustand. Sie diente bei Störungen auf der Hauptstrecke Hannover–Bremen zeitweise sogar als Umleitungsstrecke. Dennoch war sie angeblich unwirtschaftlich, obwohl der Reisezugverkehr kostengünstig mit einem Schienenomnibus im Ein-Mann-Betrieb abgewickelt wurde. So setzte die Bundesbahn die „Angebotsumstellung“ auf Straßenomnibusse durch.

Den Bahnhof Visselhövede verließ der letzte Schienenomnibus nach Walsrode am 31. Mai 1980 um 14.51 Uhr. Die beschauliche Fahrt durch eine landschaftlich sehr schöne Gegend endete dort um 15.12 Uhr. Danach sah man hin und wieder noch einen Sonderzug. Es dauerte aber nur wenige Jahre, bis der Streckenabschnitt Visselhövede–Cordingen endgültig stillgelegt und abgebaut wurde. In Visselhövede erinnert heute nichts mehr an die Walsroder Bahnstrecke.

Die Strecke Visselhövede–Rotenburg

Eine noch kürzere Lebensdauer hatte die Strecke Visselhövede–Rotenburg. Die feierliche Einweihung fand am 10. Juli 1906 statt. Zahlreiche Ehrengäste folgten der Einladung durch Bürgermeister Behre und unter den Klängen der Musikkapelle des Infanterie-Regiments 75, Bremen, fuhr der erste Zug um 12.30 Uhr in Visselhövede ab. Krieger- und Schützenverein sowie freiw. Feuerwehr waren zum Festakt angetreten.

In Wittorf war ebenfalls festlicher Empfang. Auch in Bretel freute man sich über die neue Bahn, zumal der kleine Ort sogar einen Haltepunkt erhalten hatte, allerdings nur für den Personenverkehr. Den Gästen des ersten Zuges wurde im Warteraum ein Glas Wein gereicht.

Die in die neue Bahnstrecke gesetzten Erwartungen erfüllten sich leider nicht. So blieb der Verkehr dort immer gering. Neben dem ständig wachsenden individuellen Autoverkehr trug die ungünstige Linienführung abseits der Orte durch ein Gebiet, „wo sich Fuchs und

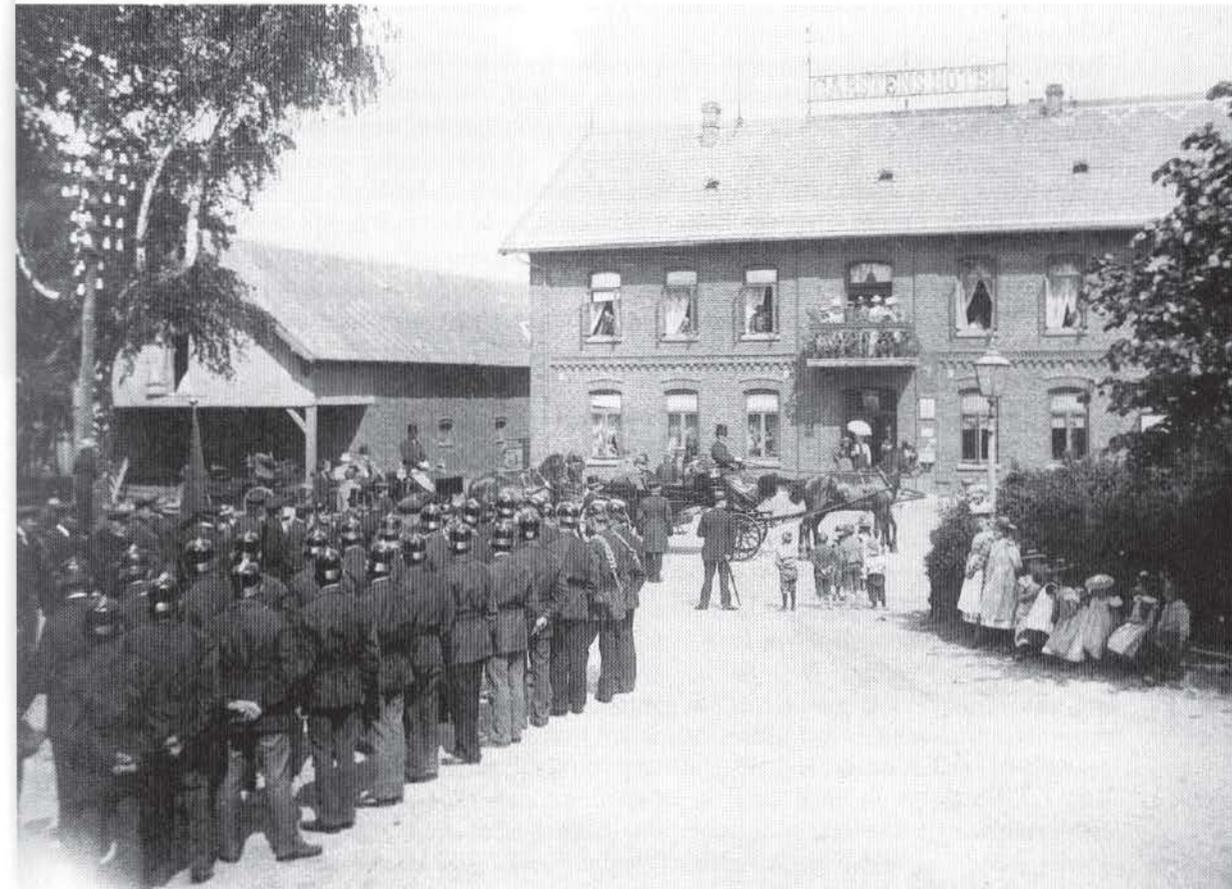


Abb. 66. Einweihung der Strecke Visselhövede – Rotenburg. Foto: 1906.

Hase gute Nacht sagten“, dazu bei, daß die Züge immer weniger benutzt wurden. Beim 50-jährigen Jubiläum der Bahnlinie Visselhövede–Rotenburg im Jahre 1956 fand der Chronist schon eine „sterbende“ Eisenbahn vor.

Der Güterverkehr wurde immer schwächer, die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Vieh, von Futtermitteln, Kalk und Baumaterialien war schon mehr und mehr auf die Straße verlegt worden.

Der Personenverkehr zwischen Visselhövede und Rotenburg war fast zum Erliegen gekommen. Gescheitert waren die um 1953 von der Bundesbahn unternommenen Versuche, diese Bahnstrecke durch die Einrichtung von zusätzlichen Bedarfshaltepunkten in Wittorf Ost und Nindorf und durch den Einsatz von Triebwagen attraktiver zu machen und wirtschaftlicher zu betreiben. So verkehrte hier ab dem 23. Mai 1954 nur noch ein einziges Reisezugpaar. Es handelte sich dabei um einen Schienenomnibus, der morgens von Bremervörde über Rotenburg und Visselhövede bis Walsrode durchlief und abends dieselbe Strecke zurückfuhr. Der übrige Personenverkehr wurde schon mit dem Straßenbus abgewickelt.

Am 1. Juni 1958 war es dann mit dem Reisezugverkehr zwischen Visselhövede und Rotenburg endgültig vorbei, am 15. Januar 1959 endete auch der durchgehende Güterverkehr.

Ab 1. April 1963 genehmigte der Bundesverkehrsminister die Einstellung des Gesamtverkehrs auf dem Streckenabschnitt Brockel–Wittorf; der Abbruch der Gleisanlagen wurde bald darauf vollzogen. Auf dem ehemaligen Bahndamm gibt es heute einen schönen Wanderweg.

Der Streckenabschnitt Visselhövede–Wittorf überlebte noch bis Ende 1979; bahnmäßig wurde er zuletzt als ein Gleis des Bahnhofs Visselhövede behandelt. Mit dem Rückbau dieses Gleises verschwand auch die Eisenbahnbrücke in Nindorf.

Eines der wenigen Andenken an diese fast vergessene Bahnlinie ist das ehemalige Bahnhofsgebäude von Wittorf, das von seinem jetzigen Eigentümer aufwendig restauriert worden ist und für den Betrachter eine echte Augenweide darstellt.