

**Hermann Bunke**  
(2004)

## **Die Eisenbahn Langwedel – Uelzen – Stendal**

**Manche nennen sie auch „Amerikalinie“ oder „Kaiserstrecke“, die Bahnstrecke von Bremen über Langwedel, Soltau, Uelzen und Salzwedel nach Stendal, die nach über fünfzigjähriger Unterbrechung an der ehemaligen Zonengrenze bei Nienbergen seit dem 19.12.1999 nun endlich wieder durchgehend befahrbar ist. (1)**

**War bei den Feierlichkeiten zum 125-jährigen Jubiläum dieser Bahnstrecke im Mai 1998 in Munster wegen des schleppenden Baufortschritts nur gedämpfte Freude aufgekommen, so wurde der vollzogene „Lückenschluss“ sowohl in Uelzen als auch in Salzwedel gebührend gefeiert. Während die geladenen Gäste bereits am 18.12.1999 in einen Sonderzug nach Salzwedel reisen konnten, waren am nächsten Tag die erstmals planmäßig verkehrenden Regionalbahnen zwischen Uelzen und Salzwedel für alle Interessierten zur kostenlosen Fahrt freigegeben worden. Der große Andrang, der nur durch den Einsatz von Sonderzügen bewältigt werden konnte, lässt auf eine gute Ausnutzung der neuen Bahnverbindung hoffen.**

### **Und so hatte vor über 130 Jahren alles begonnen:**

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 erkannt.

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-Vegesack, ebenfalls zum Teil von Bremen finanziert worden.) Gesetzliche Grundlage für den Bau dieser Bahnlinie bildete ein am 17.7.1870 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 9.7.1869 in Bremen mit Bürgermeister Duckwitz blieb erfolglos; auch die Petitionen an den Handelsminister in Berlin, an die Land-drostei 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 Abzweighbahnhof zugunsten Langwedels verzichten. (2)

Auch konnten sich Projekte, wie eine von der Venlo-Hamburger Eisenbahn geforderte Bahnlinie von Bremen über Rotenburg und Soltau nach Uelzen und die von den Aller-Orten vorgeschlagene Strecke über Verden – Celle – Gifhorn gegen die direkte Linie (Bremen – ) Langwedel – Uelzen ( – Stendal – Berlin) nicht durchsetzen. (3)

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. (4) 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.) (5)

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 31.12.1883. 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 Hafenbahnen) mit Wirkung ab 1.4.1883 an Preußen zu verkaufen. Dabei wurde für die Strecke Langwedel – Uelzen nur die Hälfte des Anlagekapitals erzielt. Ab 1.4.1883 unterstand die Strecke Langwedel – Uelzen der Königlichen Eisenbahn-Direktion Magdeburg, ab 1.4.1890 der ED Hannover.

Mit dem Bau der vorerst eingleisigen Bahnstrecke Langwedel – Uelzen war die „Anhaltestelle Langwedel“ zu einer vollständigen Bahnhofsanlage wesentlich erweitert worden. Neben zusätzlichen 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. Langwedel war auch Sitz einer Bahnmeisterei, bis diese um 1925 nach Kirchlinteln verlegt wurde. (6)

Mit Fertigstellung der „Uelzener Bahn“ 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-Packebusch, Messdorf, Bismark (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. (7)

## **Der Flecken Langwedel und sein Umsteigebahnhof**

Nachdem der Zug aus Bremen in **Achim** abgefahren ist, passiert er nach etwa drei Minuten die Station **Baden (Kr. Verden)**, seit 1972 ein Stadtteil von Achim, und erreicht dann nach zwei Kilometern im Ortsteil Etelsen das Gebiet der Einheitsgemeinde „**Flecken Langwedel**“. Ein Blick in Fahrtrichtung rechts auf den spitzen grünen Kirchturm, auf die restaurierte Windmühle „Jan Wind“ und auf das in

einem großen Park am Weserurstromtal gelegene Schloss und schon ist der **Bahnhof Etelsen** ohne Halt durchfahren.

In wenigen Minuten werden auch die Ortsteile Cluvenhagen und Daverden durchgeleitet, bevor der Zug von der Hauptstrecke Bremen – Hannover über mehrere Weichen nach links auf das Gleis 4 des **Bahnhofs Langwedel**, auf **die hier beginnende „Uelzener Bahn“**, geleitet wird. Nur ausnahmsweise verkehren die Züge nach Uelzen von Gleis 1 oder 2.

Obwohl nur ein kleiner Flecken, nahm Langwedel gegenüber den umliegenden Dörfern immer eine hervorgehobene Position ein. Seit 1847 spielte die Eisenbahn dabei eine entscheidende Rolle. Als aus der „Anhaltestelle Langwedel“ 1873 ein Umsteigebahnhof wurde, wurde der Ort auch über die Kreisgrenzen hinaus bekannt.

Im Jahre 1871, zur Zeit des Baus der Eisenbahn nach Uelzen, lebten in Langwedel nur 994 Einwohner. Langwedel (Kreis Verden) bildete aber mit dem unmittelbar angrenzenden Nachbarort Daverden, zur selben Zeit 590 zählend (und bis 1932 zum Kreis Achim gehörig), eine wirtschaftliche Einheit. Zumindest seit dem I. Weltkrieg war in Langwedel alles erhältlich, was damals zum täglichen Leben benötigt wurde.

Neben Bahnhof, Postamt, Arzt, Kolonialwarengeschäften, Handwerksbetrieben und einer Tabakfabrik gab es zahlreiche sogen. Bürgerstellen, kleine landwirtschaftliche Betriebe, später nur noch zum Nebenerwerb geeignet. Größere Höfe existierten in Langwedel nicht; viele Männer verdienten sich ihren Lebensunterhalt bei Bahn oder Post. Schon vor dem II. Weltkrieg erhielt Langwedel eine Apotheke und eine Sparkasse. Bis 1939 hatte sich die Einwohnerzahl Langwedels auf 1288 und Daverdens auf 1013 erhöht.

In dem Bauerndorf Daverden mit seinen großen Höfen waren kaum Geschäfte; ohne eigene Kirche und Friedhof ist Langwedel aber seit jeher der Kirchengemeinde Daverden zugeordnet.

Die Einwohnerzahlen der Ortsteile Etelsen und Daverden übertreffen zwar inzwischen die des Ortsteils Langwedel, dennoch wurde der Name Langwedel, vor allem durch die Eisenbahn bekannt, bei der Gründung der Einheitsgemeinde im Jahre 1972 gewählt. Während Langwedel und auch die eingemeindeten Ortsteile bis dahin zwischen den Städten Achim und Verden einen „Dornröschenschlaf“ gehalten hatten, erlebt die Einheitsgemeinde „Flecken Langwedel“ nunmehr seit Jahren eine rasante Entwicklung. Überall wird gebaut, seit einiger Zeit vermehrt Mehrfamilienhäuser, so dass sich der ursprünglich dörfliche Charakter allmählich zum kleinstädtischen Aussehen wandelt. Neue Geschäfte entstehen, obwohl in zwölf Kilometer Entfernung das bekannte bundesweit größte Landkaufhaus in Ottersberg-Posthausen für Konkurrenz sorgt. Allein im Ortsteil Langwedel gibt es inzwischen vier Supermärkte.

Seit 1972 hat sich die Einwohnerzahl der Großgemeinde von 8.500 auf knapp 15.000 erhöht. Der Trend der vor allem aus der Großstadt Bremen zuziehenden Neubürger hält unvermindert an. Bei der Wahl ihres neuen Wohnorts Langwedel dürften für manche die günstigen und schnellen Zugverbindungen nach Bremen ausschlaggebend gewesen sein. Bauland ist inzwischen knapp und teuer geworden. Durch die rege Bautätigkeit nördlich der Bahnlinie ist der Bahnhof Langwedel jetzt mitten im Ort gelegen, was seine Attraktivität sicher steigert.

Die Eisenbahn wird von den Langwedelern gern benutzt, besonders im Berufsverkehr nach Bremen. Seit ein moderner „Stadexpress“ während des Berufsverkehrs halbstündlich zwischen Bremen und Verden pendelt und dieses gute Verkehrsangebot durch die Regionalbahnen Uelzen – Langwedel – Bremen noch verdichtet wird, sind wachsende Fahrgastzahlen zu registrieren. Da der Flecken Langwedel seit der Gemeindereform über zwei Bahnhöfe für den Personenverkehr verfügt, nämlich Etelsen und Langwedel, kann man jetzt sogar für Fahrten innerhalb der Gemeinde den Zug benutzen.

Dagegen hat der Bahnhof Langwedel seine frühere Bedeutung als Umsteigebahnhof fast völlig eingebüßt. Wegen der schlecht aufeinander abgestimmten Fahrpläne mit langen Wartezeiten in Langwedel sieht man hier nur noch wenige Fahrgäste, die mit dem Stadexpress aus Verden kommen und in den Zug nach Uelzen steigen oder umgekehrt reisen.

Auch macht der Bahnhof Langwedel auf fremde Reisende keinen einladenden Eindruck. Die Bahnanlagen sind ungepflegt; besonders schmutzig ist es in dem erst 1986 gebauten Bahnsteigtunnel. Der Warteraum ist ein beliebter Aufenthaltsort für soziale Randgruppen geworden, seitdem die Fahrkartenausgabe im Sommer 1993 für immer geschlossen und der Fahrkartenverkauf einem Reisebüro in der Ortsmitte übertragen wurde.

Mit dem im Herbst 1998 auf dem Mittelbahnsteig aufgestellten neuen Pavillon, dem sogen. „roten PlusPunkt“, sollten die unhaltbaren Zustände beseitigt und vor allem den umsteigenden Reisenden mehr Sicherheit und ein wenig Bequemlichkeit geboten werden. Nach Ansicht des Chronisten ist durch diese teure Maßnahme jedoch keine wesentliche Besserung erreicht worden.

## Von Langwedel bis Uelzen sind es genau 97,4 Kilometer

Die „Uelzener Bahn“ verlässt die Station **Langwedel** (8) in südöstlicher Richtung. Bereits im Langwedeler Rangierbahnhof beginnt die bis zur nächsten Station Kirchlinteln anhaltende knapp neun Kilometer lange Steigung, die den Männern auf der Dampflok oft Mühe und Ärger bereitete. Der Zug berührt den seit 1972 zur Stadt Verden gehörenden Ortsteil Dauelsen am nördlichen Ortsrand und unterquert dort die erst 1928 in Betrieb genommene Bahnstrecke Verden – Rotenburg. Kurz darauf fährt der Zug bei der ehemaligen Blockstelle „Reichsstraße“ unter der Bundesstraße 215 und der Autobahn A 27 hindurch. Vom Zug aus zu sehen sind das überregionale Verdener Berufsschulzentrum, der etwa einen Kilometer entfernte Betriebsbahnhof Walle an der Strecke nach Rotenburg sowie beim Ortsteil Scharnhorst der Verdener Flugplatz und die neue Erdgasförderanlage.

Dann wird die Station **Kirchlinteln** erreicht. (9) Während der Flecken Langwedel genau auf dem Übergang von der Marsch zur Geest in einer Höhe von nur 14,573 m NN gelegen ist, ist die Gemeinde Kirchlinteln (Bf = 53,454 m NN) bereits ein typischer Heideort mit reizvoller Umgebung, der zu Zeiten, als weite Urlaubreisen noch nicht üblich waren, schon Erholungszwecken diente, so auch für den bekannten Heimatdichter August Freudenthal: *„Der Zug hält an und wir befinden uns auf der Station Großlinteln mit ihren wenigen umliegenden Gebäuden, dem Bahnhofs, der Bahnhofswirtschaft und einigen benachbarten Ziegeleien“*. (10)

Zur Zeit der Eröffnung der Bahnlinie wurde der Ort postalisch und bahnmäßig „Gross-Linteln“ genannt. Obwohl schon früher die Ortsbezeichnung „Kirchlinteln“ zeitweise gebräuchlich war, gilt dieser Name offiziell erst ab 1897. (11) In dem abseits des Orts angelegten Bahnhof Kirchlinteln konnten die Dampflokotiven mit Wasser versorgt werden. Das hohe Gebäude, in dem der Wasserbehälter untergebracht war, steht noch neben dem Bahnhofsgebäude.

Ab Kirchlinteln verläuft die Bahnstrecke ohne größere Gleisbögen in östlicher Richtung durch ein dünn besiedeltes, aber äußerst reizvolles Gebiet quer durch die Lüneburger Heide. Vorbei an der hübsch restaurierten Windmühle von Schmomühlen führt die Bahn dann durch das kleine Dorf Bendingbostel; Nutznießer des Bahnanschlusses wurde jedoch der zwei Kilometer weiter östlich gelegene Ort Schafwinkel, auf dessen Gemeindegebiet der **Bahnhof Bendingbostel** angelegt worden war.

In Bendingbostel soll es, wie auch in Langwedel und Kirchlinteln, bis in die 60-er Jahre einen lebhaften Viehverladebetrieb gegeben haben. Auch der in der Molkerei Schafwinkel hergestellte Käse wurde regelmäßig ab Bahnhof Bendingbostel per Bahn, zuletzt im Schienenomnibus, versandt. Im Personenverkehr spielte auf dem Bahnhof Bendingbostel neben dem Berufs-, Schüler- und Gelegenheitsverkehr der Ausflugsverkehr eine gewisse Rolle. Die Umgebung eignet sich für Wanderungen; bis in die jüngste Zeit gab es deshalb ab Bremen Hbf zu den Stationen Kirchlinteln bis Soltau sogenannte „Wanderkarten“, die zur Rückfahrt von einem anderen Bahnhof, z. B. ab Rotenburg, galten.

Die **Bahnstation Jeddigen** wurde erst später, nämlich am 1.8.1894, als einfacher Haltepunkt mit nur einem Bahnsteig an der damals noch eingleisigen Strecke eingerichtet. Erst im Jahre 1916, als die Strecke bereits zweigleisig war, wurden durch den Ausbau der Station zur Haltestelle (Blockstelle mit Anschlussstelle) die Voraussetzungen geschaffen, in Jeddigen auch Güterverkehr abzuwickeln. Als Dienstgebäude reichte anfangs eine einfache Bretterbude. Das schmucke kleine Bahnhofsgebäude im ansprechenden „Bungalow-Stil“ am Richtungsgleis Uelzen – Langwedel stammt aus dem Jahre 1937. (12) Um den Außenbahnsteig Richtung Uelzen zu erreichen, mussten beide Hauptgleise auf dem Bahnübergang überquert werden.

Der „Güterbahnhof“ erreichte seine Blütezeit in den Jahren um 1960, als von Jeddigen regelmäßig große Viehtransporte abgingen. Mangelnde Flexibilität der Deutschen Bundesbahn verbunden mit immer höheren Frachtkosten brachte diesen Verkehr jedoch langsam zum Erliegen.

Nachdem bereits 1976 die Gleisanlagen durch den Abbau einer Weiche und einer einfachen Kreuzung wesentlich reduziert worden waren, wurde die große Verladerampe im Jahre 1987 im Zuge des „Rückbaus“ der Bahnlinie in eine eingleisige Nebenbahn ihrer Gleise völlig beraubt. Die Planungen im Rahmen der Rationalisierung der Bahnstrecke hatten zwar im Oktober 1985 noch den Erhalt der Station

Jeddingen als „Wagenladungstarifpunkt“ vorgesehen. Nach den damaligen Erhebungen wären nämlich nur ca. 12.000 DM erforderlich gewesen, um Jeddingen als „Anschlussstelle“ herzurichten. Angesichts von ca. 35.000 DM Frachteinnahmen im Jahre 1984 wurde diese Investition auch für vertretbar gehalten. Letztendlich entschied die Deutsche Bundesbahn doch anders. - Durch Jeddingen führt jetzt nur noch das Streckengleis. (13)

Von den ehemals sechs Bahnübergängen auf Jeddinger Gebiet sind nur die beiden Bahnübergänge an der Bleckwedeler Straße und an der Ulmenallee (am Bahnhof) übrig geblieben.

Von Jeddingen bis zum **Bahnhof Visselhövede** sind es nur 3,6 km. Vor der Einfahrt in den Bahnhof wird im Ortsteil Nindorf-Paterbusch die Trasse der ehemaligen Bahnstrecke Visselhövede – Rotenburg überquert, kurz darauf fährt der Zug am Fahrdienstleiterstellwerk Vwf vorbei.

**Visselhövede**, eine Kleinstadt im Kreis Rotenburg, erhielt mit der Inbetriebnahme der Nebenbahn Hannover – Walsrode – Visselhövede – Rotenburg – Bremervörde (Eröffnung Hannover – Visselhövede = 25.08.1890, Visselhövede – Rotenburg = 11.07.1906) einen 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 Rückbaumaßnahme sind auch die beiden seit Jahren nicht mehr benutzten privaten Gleisanschlüsse zur Firma von Deylen und zum Norddeutschen Honig- und Wachswerk östlich des Stellwerks Vo entfernt worden. Vorausschauend hat die Stadt Visselhövede aber das am östlichen Stadtrand neu erschlossene Industriegebiet mit einem Gleisanschluss (Ausweichanschlussstelle) versehen lassen. Die hier ansässige Fa. Hoyer wird regelmäßig mit Kesselwagen bedient.

Das Verkehrsaufkommen der erst am 20.10.1912 eröffneten **Haltestelle Riepholm** wird immer gering gewesen sein. Die Gleisanlagen entsprachen etwa denen in Jeddingen. Für den aus wenigen Häusern bestehenden Ortsteil der ehemaligen Gemeinde Ottingen (14) reichte als Bahnhofsgebäude ein kleiner spitzgiebiger Fachwerkbau.

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 II. Weltkrieg eine gewisse Rolle gespielt haben. So konnte sich eine alte Dame noch gut daran erinnern, dass um 1934 abends in Riepholm immer ein geschäftiges Treiben herrschte, wenn dort die vielen Milchkannen in den Personenzug nach Bremen geladen wurden.

Größere Bedeutung hätte die Haltestelle Riepholm vielleicht im II. 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.

Um 1985, als die Station Riepholm sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr bereits geschlossen war, zeigte die Fa. Hoyer Visselgas GmbH Interesse an den hier verfügbaren bahneigenen Flächen. Man beabsichtigte, die Gleisanlagen zu übernehmen und ein Flüssiggastanklager zu errichten. Die Deutsche Bundesbahn ging von einem Frachtaufkommen von ca. 1500 Tonnen pro Jahr und Einnahmen von 45.000 DM aus. Letztendlich entschied sich die Fa. Hoyer für den Bau ihres Flüssiggastanklagers im neuen Visselhöveder Industriegebiet, das mit einem Gleisanschluss versehen wurde.

**Im südöstlichsten Zipfel des Landkreises Rotenburg fährt der Zug nun durch die unbesiedelte „Gilkenheide“, ein in früheren Zeiten großflächiges Heidegebiet, das sich über die Kreisgrenze hinaus bis zu dem im Landkreis Fallingbostal (jetzt Landkreis Soltau-Fallingbostal) gelegenen Bahnhof Frielingen erstreckte.** Erst um 1910 wurden die meisten Heideflächen mittels großer Dampfpflüge umgebrochen und in Ackerland umgewandelt oder aufgeforstet. (15)

**Der Bahnhof Frielingen (Kr Fallingbostal) hat bei seiner Eröffnung in völliger Einöde abseits jeglicher Bebauung gelegen.** (16)

Bei Frielingen handelt es sich um einen Ortsteil der ehemaligen Gemeinde Woltem, der nur aus wenigen Häusern besteht, die zudem noch weit auseinander liegen.

Das für den Bahnbau benötigte Gelände war der Freien Hansestadt Bremen von den Frielinger Bauern in Erwartung der Einrichtung einer Haltestelle unentgeltlich überlassen worden.

*„Die Stationen der Langwedel-Uelzener Bahn, welche streckenweise sehr schwach bevölkerte, zum Theil gar nicht angebaute Landstriche durchquert, sind häufig in der offenen Heide weit ab von den Dörfern angelegt, so daß es den Beamten derselben fast unmöglich wird, sich Unterkommen zu verschaffen. Die Direction der Magdeburg-Halberstädter Bahn hat daher wiederholt die Herstellung von Beamtenwohnungen an verschiedenen Punkten dieser Bahnstrecke beantragt, und es ist jetzt zwischen ihr und der Eisenbahn-Deputation in Bremen ein entsprechendes Abkommen getroffen worden, wonach Bremen an verschiedenen Stationen Gebäude aufführen läßt. ... Außer in Bremen sind vorerst Häuserbauten auf den Stationen Munster, Brockhöfe, Frielingen, Emmingen und Langwedel in Aussicht genommen.“* (aus „Verdener Anzeigenblatt“ Nr. 824 vom 22.11.1874)

Der dem Bahnhof nächst gelegene Hof war der „Hof Springhorn“, etwa 1 km südöstlich. Das eigentliche Frielingen befand sich damals ca. 2 km südlich vom Bahnhof, dort, wo heute die Kreisstraße 16 nach Soltau von der Kreisstraße 17 Neuenkirchen – Bommelsen abzweigt. Frielingen bestand nur aus drei Höfen; man nannte es deshalb auch „Dreifrielingen“ im Gegensatz zu dem nördlich von Soltau gelegenen Einfrielingen. Als größter Hof mit über 250 ha lag der „Hof Eitze“ etwa 2 km westlich.

Feste Straßen gab es in diesem Gebiet damals noch nicht. So wurde die Straße von Fallingbostal zum Bahnhof Frielingen erst im Jahre 1892 gebaut; ihre Fortsetzung nach Neuenkirchen wurde erst in den Jahren 1897/98 vollendet.

Schon bald nach dem Bau des Bahnhofsgebäudes im Jahre 1872, welches die Hausnummer 19 der Gemeinde Woltem erhielt, wurde ca. 2 km westlich am Bahnübergang in Eitze (Posten 37 in Bahn-km 62,0) ein Wohnhaus für den Schrankenwärter errichtet. Dieses war übrigens auf dem gesamten Abschnitt zwischen Langwedel und Soltau das erste, das von der Bahnverwaltung für einen Schrankenwärter gebaut wurde.

Ein weiteres Schrankenwärterhäuschen (Posten 36) mit einer kleinen separaten Wohnung (Haus Nr. 53) entstand um 1873/74 östlich vom Bahnhof am Stichsweg.

Die beiden Doppelwohnhäuser für Eisenbahnbedienstete am schwarzen Weg im westlichen Bahnhofsbereich sollen erst im Jahre 1895 errichtet worden sein. (Da sie zum Bahnhof gehörten, erhielten beide Häuser wie der Bahnhof die Hausnummer 19.)

Elektrisches Licht gab es auf dem Bahnhof lange Zeit auch nicht; erst am 7.11.1927 wurde der Bahnhof Frielingen, als einer der letzten im Kreis Fallingbostal, an das Stromnetz angeschlossen. Einen Telefonanschluss wird der Bahnhof Frielingen dagegen schon viel früher gehabt haben, denn schon im Jahre 1908 wurden in Frielingen die ersten Telefonkabel verlegt, und seitdem gab es auf dem Hof Nr. 6 eine öffentliche Fernsprechstelle.

Im Laufe der Jahre wurden auch am Bahnhof ein paar Häuser gebaut.

Am Bahnübergang in dem mit Holz verkleideten Gebäude aus dem Jahre 1899 befand sich bis 1976 die Gastwirtschaft „Jakobskrug“ (Haus Nr. 23), beliebter Treffpunkt von Einheimischen und Eisenbahnern. Erst 1923 wurde als nächstes gegenüber dem Bahnhof das Haus mit der Nummer 24 errichtet. Hier sind die Ursprünge der bekannten Wildhandlung Blajus (Inh. Weide) zu finden. In dem damaligen Neubau wurde ein kleiner Kolonialwarenladen eingerichtet; daneben wurde ambulant mit Eiern und Wild gehandelt. Die Waren brachte der Geschäftsgründer anfangs selbst per Bahn nach Hamburg,

später erfolgte der Versand per Eisenbahn vom Bahnhof Frielingen aus.

Erst in den Jahren 1934 bis 1936 entstand aus fünf neuen Siedlerstellen (Hausnummern 35 – 39) die „Siedlung Frielingen“ nördlich der Bahnstrecke an der Straße nach Neuenkirchen.

Mit 100 ist die Einwohnerzahl von Frielingen sicher überschätzt. Die Größe eines richtigen Dorfes mit der üblichen Infrastruktur und der Sicherstellung der Grundversorgung hat Frielingen nie erreicht. Zur Zeit des Bahnbaus lebten in der gesamten Gemeinde Woltem nur um die 200 Einwohner. Derzeit hat sich die Einwohnerzahl Woltems auf rund 300 bei etwa 80 Wohnhäusern eingependelt.

Dass nach dem Bau der Eisenbahn in Frielingen nicht nur Landwirte und Landarbeiter, sondern auch Eisenbahner mit ihren Familien wohnten, hatte an der Struktur des kleinen Ortes kaum etwas geändert. Nicht einmal eine Schule gab es hier; die erst 1880 aus einer „Reiheschule“ hervorgegangene einklassige Dorfschule befand sich im 6 km entfernten Woltem.

Für den nächstgelegenen größeren Ort, dem 6 km entfernten Neuenkirchen Kr. Soltau, wird der Bahnhof Frielingen lediglich in der Frühzeit der Bahn, als von Neuenkirchen noch keine andere günstige Fahrmöglichkeit bestand, und in den dreißiger Jahren bis Kriegsende, als die Kleinbahn Neuenkirchen – Soltau stillgelegt war, eine gewisse Bedeutung gehabt haben.

Ein nennenswertes Reisendenaufkommen mag es auch vor 1890 gegeben haben, als der Bahnhof Frielingen noch die einzige Bahnstation im gesamten Landkreis Fallingb. war und damit ein großes Einzugsgebiet hatte. Ansonsten blieb der Personenverkehr auf dem Bahnhof Frielingen, der vor allem aus betrieblichen Gründen angelegt worden war und zudem noch recht großflächig, immer gering.

Es soll früher aber hin und wieder vorgekommen sein, dass zehn Fahrgäste denselben Zug ab Frielingen nach Soltau benutzten. Dann hatte etwa aus jeder Familie eine Person etwas in Soltau zu erledigen. In den letzten Jahren vor der Einstellung des Personenverkehrs (1981) sah man allenfalls eine oder zwei Personen ein- oder aussteigen; sehr oft hielt der Zug aber auch vergebens.

Nicht ausgeschlossen ist aber, dass der auf der Station Frielingen abgewinkelte Güterverkehr früher nicht unbedeutend gewesen ist. Aber auch als Ladestelle konnte Frielingen nicht überleben; im Jahre 1987 wurden sämtliche Bahnanlagen entfernt.

Am ehemaligen Bahnhofsgebäude, das nur noch Wohnzwecken dient, fährt etwa einmal pro Stunde ein kurzer Reisezug im gemächlichem 80 km/h-Tempo vorbei. Nur äußerst selten sieht man einen Güterzug.

**Rückblickend kann aber wohl festgestellt werden, dass die Eisenbahn dem kleinen Ort Frielingen nicht den großen Aufschwung gebracht hat.**

**Die Planer der Bahnstrecke Langwedel – Uelzen gingen davon aus, dass Soltau der wichtigste Unterwegsbahnhof werden würde. Sie lagen mit ihrer Annahme richtig, zumal Soltau in der dünnbesiedelten Heide zwischen Langwedel und Uelzen die größte Stadt war und auch heute noch ist.**

Der herausragenden Bedeutung entsprechend große Gebäude, Betriebseinrichtungen und Gleisanlagen wurden in **Soltau** geschaffen.

**Alles was zu einem größeren Bahnhof gehörte, war in Soltau vorhanden:**

- ein stattliches Empfangsgebäude mit Fahrkartenausgabe, Expressgutabfertigung, Warteräumen und Gaststätte sowie Büroräumen und Dienstwohnungen; Bahnsteigtunnel und Bahnsteigüberdachung
- eine große Güterabfertigung mit langen Verladerampen
- ein Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen, Kohlenbansen, Drehscheibe und Wasserkränen
- drei Stellwerke, viele Rangier- und Abstellgleise usw.

Der Bahnhof **Soltau (Han)** hat seine Stellung vor allem dadurch behauptet, dass er ein wichtiger Umsteigebahnhof wurde, als um die Jahrhundertwende die Nebenstrecken nach Buchholz und Walsrode fertiggestellt waren und bald darauf auch die Kleinbahnstrecken nach Celle, Lüneburg, Winsen und Neuenkirchen ihren Betrieb aufnahmen. Soltau war bis 1945 Schnellzugstation.

**Auch heute ist der Bahnhof Soltau noch der bedeutendste zwischen Bremen und Uelzen.**

Der Zug hat bereits ca. 7 km zurückgelegt, wenn er direkt vor der Autobahn Hamburg – Hamburg (A 7) in der Nähe des Soltauer Ortsteils Harber die vor einigen Jahren neu angelegte Ausweichanschlussstelle passiert. Wie in Visselhövede besorgen auch hier die Osthannoverschen Eisenbahnen den Güterverkehr. (17)

**Jeweils im Abstand von ca. 10 km hatten die Planer der „Uelzener Bahn“ einen Bahnhof bzw. eine Haltestelle vorgesehen.** Mehrere Stationen entstanden dadurch in freier Natur, ohne Rücksicht darauf, ob ein Verkehrsbedürfnis vorlag oder sich entwickeln würde, so auch in **Emmingen**, einem nur aus wenigen Häusern bestehenden Ortsteil der kleinen ehemaligen Gemeinde Hötzingen.

Der Bahnhof **Emmingen (Han)** ähnelte in seiner Anlage dem Bahnhof Frielingen und hatte ein ebenso schlechtes wirtschaftliches Ergebnis. Nicht verwunderlich, dass er zu den Stationen gehörte, die 1981 als erste aufgehoben wurden.

Die Station **Munster**, später Munster (Lager), jetzt **Munster (Örtze)**, war 1873 als einfache Haltestelle eröffnet worden. Munster war damals noch ein kleines unbedeutendes Kirchdorf, in dem die armen Heidebauern von Heidschnuckenzucht und Imkerei lebten. Bedeutung erlangte Munster, das 1890 nur 497 Einwohner zählte, erst ab 1892/93 als Militärstandort mit großen Truppenübungsplätzen. (18)

Flottenrüstung und verstärkter Militärverkehr zwischen Munster und Wilhelmshaven waren dann auch die Gründe für die Verlegung des 2. Gleises auf der „Uelzener Bahn“ in den Jahren 1906/07. Die ehemalige Haltestelle Munster (Lager) entwickelte sich schnell zu dem zweitwichtigsten Bahnhof zwischen Langwedel und Uelzen und wurde allmählich auch Schnellzugstation.

Gleisanschlüsse bestehen zu den militärischen Anlagen in Munster; weitere militärische Einrichtungen in der Umgebung (Kohlenbissen, Dethlingen, Trauen, Poitzen) können über das Netz der Osthannoverschen Eisenbahnen AG, Celle, erreicht werden (Strecke Munster – Hermannsburg – Beckedorf). Während die Privatbahnzüge früher im OHE-Bahnhof Munster (Lager) Süd begannen und endeten, benutzten sie in den letzten Jahren bis zur Einstellung des OHE-Personenverkehrs den Bundesbahnhof Munster (Lager), wo ein besonderes Stumpfgleis hierfür zur Verfügung stand.

**Munster kann auch mit einer fahrplanmäßigen Besonderheit aufwarten:**

Jahrelang war Munster Ausgangs- und Endpunkt eines Intercity-Zuges, der vorwiegend dem Wochenendverkehr der Bundeswehrangehörigen diente und die Soldaten am Freitag direkt vor ihrer Kaserne am neu geschaffenen „Anschluss Bundeswehr“ abholte und am Sonntag abend bis dorthin zurückbrachte. Diese Intercity-Verbindung von Munster über Uelzen und Hannover in das Ruhrgebiet und zurück wurde im Januar 2000 kurzfristig eingestellt. Für die in Munster stationierten Soldaten, die jetzt überwiegend aus den neuen Bundesländern stammen, gab es zwischenzeitlich eine Wochenendverbindung im zuschlagfreien „Interregio“ von Munster nach Leipzig und zurück über die wiedereröffnete Strecke Uelzen – Salzwedel. Seit dem 16.12.2002 verkehrt dieser Zug wieder als zuschlagpflichtiger Intercity.

Am nordöstlichen Stadtrand von Munster beginnt das weiträumige Gelände des Truppenübungsplatzes Munster-Nord, das sich nördlich der Bahnlinie fast bis zum 11,1 km entfernten Bahnhof Brockhöfe erstreckt. Neben der Bahnstrecke verläuft die vorwiegend dem Militärverkehr dienende Betonstraße von Munster nach Wriedel. Von Süden her reicht der Staatsforst Oerrel bis direkt an die Bahnlinie. In der Nähe des Stadtteils Kohlenbissen gibt es noch einen Bahnübergang; danach besteht auf ca. 9 km keine Möglichkeit mehr, die Bahnstrecke zu überqueren. Die ehemalige Blockstelle 16 in Bahn-km 28,27 sowie zahlreiche Bahnübergänge, über die nur selten benutzte Waldwege führten, konnten aufgelassen werden; die Wald- und Heideflächen in der unbesiedelten Gegend sind nunmehr anderweitig zu erreichen.

Entbehrlich wurden somit auch mehrere Bahnwärterhäuser; einige wurden abgerissen, die anderen wurden verkauft und werden jetzt als Wohn- oder Wochenendhäuser genutzt, so auch ein geschmackvoll umgebautes Bahnwärterhaus in der „Siedlung Wense“ ca. 2 km vor dem Bahnhof Brockhöfe. Dort haben ein Hamburger und seine Partnerin, beide Opernsänger an der Hamburger Staatsoper, „ein reiches Maß an Lebensqualität mit diesem neuen Wohnsitz gewonnen“. (19)

## **Brockhöfe - ein Bahnhof mit historischem Empfangsgebäude**

Etwas günstiger als die meisten anderen kleinen Stationen an der „Uelzener Bahn“ entwickelte sich die Haltestelle **Brockhöfe**, später Bahnhof Brockhöfe, 11,1 km östlich von Munster gelegen. War der Bahnhof auch abseits des Dorfes Brockhöfe angelegt worden, so entstand hier jedoch im Laufe der Zeit der neue Ortsteil „Brockhöfe-Bahnhof“. Das Einzugsgebiet des Bahnhofs Brockhöfe umfasste auch die etwas größeren Orte Wriedel, Schatensen, Lintzel und Eimke, so dass hier für die Anlage eines Bahnhofs wohl ein Bedürfnis bestand. (20)

Als feststand, dass die Bahnstrecke nicht, wie ursprünglich vorgesehen, über Eimke, sondern über Brockhöfer „Terrain“ führen würde, hatten die ansässigen Bauern in Erwartung einer Haltestelle sogar Landflächen für den Bahnbau unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Dabei war die Einrichtung einer Haltestelle dort gar nicht vorgesehen gewesen. Als dies bekannt wurde, richteten die Brockhöfer Einwohner gemeinsam mit den Vorstehern der umliegenden Dörfer einen „Bittbrief“ an die Hanseatisch Bremer Eisenbahn-Gesellschaft, dem dann auch entsprochen wurde. (21)

Zu einer zufriedenstellenden Entwicklung des Güterverkehrs trug vor allem eine große Landhandelsfirma bei, die sich neben dem Bahnhof ansiedelte. Noch bis vor wenigen Jahren spielte auch die Zuckerrübenverladung im Herbst eine wesentliche Rolle, war doch erst einige Jahre zuvor am südlichen Gleis, gegenüber dem Empfangsgebäude, eine neue Verladeeinrichtung aufgestellt worden.

Auch hat es eine schmalspurige Feldbahn gegeben, die von dem ca. 10 km entfernt liegenden Klostergut Wulfsode zum Bahnhof Brockhöfe führte. Sie diente der Beförderung landwirtschaftlicher Produkte zum Bahnhof Brockhöfe; dort wurden sie aus den Loren in die Güterwagen umgeladen. Angeblich wurde die Feldbahn erst nach dem II. Weltkrieg stillgelegt. Spuren ihrer Existenz waren an manchen Feldrändern noch um 1960 erkennbar. Ein weiteres Feldbahngleis führte von Südwesten zum Bahnhof Brockhöfe; beim ehemaligen Stellwerk Bw kreuzte es sogar die Hauptbahngleise.

Die im Jahre 1987 durchgeführten Rationalisierungsmaßnahmen verschonten auch den Bahnhof Brockhöfe nicht, der seitdem eine unbesetzte Haltestelle ist. Mehrere Gleise wurden entfernt; die Stellwerke wurden überflüssig; es gibt nur noch Handweichen; Zugkreuzungen sind nicht mehr möglich. Der nahegelegene Bahnübergang an der Kreisstraße ist durch eine automatische Blinklichtanlage mit Halbschranken gesichert.

Die Bedienung des Privatanschlusses scheint noch möglich zu sein. Trotz sehr geringer Fahrgastzahlen hat Brockhöfe als „Regionalbahn-Haltepunkt“ bisher überlebt.

Von dem hübschen, für das geringe Verkehrsaufkommen aber viel zu großen Bahnhofsgebäude hat sich die Bundesbahn bereits vor Jahren getrennt. Der Weg zum Bahnsteig führt jetzt links am ehemaligen Bahnhofsgebäude vorbei. Der Fahrgast kann sich dort in einem kleinen offenen Unterstand vor Regen und Wind schützen.

Obwohl sie es von der Bundesbahn in einem reparaturbedürftigen Zustand übernommen hatten, haben die neuen Eigentümer es geschafft, das um die Jahrhundertwende errichtete und später erweiterte Bahnhofsgebäude in seinem ursprünglichen Aussehen zu erhalten. Sie sind ständig bemüht, noch bestehende Mängel zu beseitigen, Verbesserungen vorzunehmen und das Gebäude stilgerecht zu verschönern. Keine leichte Aufgabe! Sicher haben sie schon viel Geld und Arbeit in ihr unter Denkmalschutz stehendes Heim investiert.

Auch heute noch sieht das Gebäude fast genauso aus wie auf einer Postkarte aus dem Jahre 1921. Besonders hübsch ist die Ansicht von der Straßenseite im Sommer. Dann bietet der „Bahnhof Brockhöfe“ laubberankt und mit bunten Blumen in den Kästen unter den weißen Sprossenfenstern eine echte Augenweide.

Etwas auf halber Strecke zwischen den Stationen Brockhöfe und Ebstorf bei Bahn-km 16,7 in Sichtweite des kleinen Dorfes **Allenbostel** stand früher die Blockstelle 10a. Heute gibt es dort nur einen Bahnübergang mit automatischer Schrankenanlage. Allenbostel hatte sich im Jahre 1934 vergeblich um die Einrichtung eines Haltepunktes bemüht; die Kosten von mehr als 65.000 Reichsmark konnte die kleine Gemeinde jedoch nicht aufbringen. (22)

## Ein „größerer“ Bahnhof für Ebstorf

Wohl in Erwartung einer erheblichen Verkehrsaufkommens war in **Ebstorf (Kr Uelzen)** ein „größerer“ Bahnhof gebaut worden - so sollen am 16. Mai 1873 die „Bremer Nachrichten“ über die neue Bahn berichtet haben. (23)

Tatsächlich ist das Bahnhofsgebäude in Ebstorf im Vergleich zu den meisten anderen Bahnhöfen der Strecke in seinen Ausmaßen erheblich größer. Es entspricht etwa dem Empfangsgebäude von Visselhövede. Man ging wohl davon aus, dass sich der Bahnhof Ebstorf zu einer bedeutenden Bahnstation entwickeln würde. Immerhin ließen der damals bereits 1500 Einwohner zählende Flecken und die umliegenden Dörfer ein erhebliches Verkehrsaufkommen erwarten. So ist es auch zu erklären, dass für den nur die 1. und 2. Wagenklasse führenden Expresszug Bremen – Berlin im Jahre 1880 zwischen Soltau und Uelzen nur in Ebstorf ein planmäßiger Halt vorgesehen war. Nach 1900 war Ebstorf dann allerdings kein Schnellzughaltepunkt mehr; dafür gab es dann weitere Personenzugverbindungen.

Entsprechend der Bedeutung des Fleckens Ebstorf entwickelten sich sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr über Jahrzehnte hinaus zufriedenstellend. Als 1953 auf der „Uelzener Bahn“ erstmals Eiltriebwagen, später Eilzüge, eingesetzt wurden, wurde Ebstorf auch Eilzugstation.

Einige Postomnibusse stellten am Ebstorfer Bahnhof den Anschluss von und nach den umliegenden Dörfern her. (24) Bis vor wenigen Jahren benutzten zahlreiche Kinder aus Brockhöfe und Umgebung regelmäßig den Zug zu ihrem Schulort Ebstorf. Wahrscheinlich sind sie inzwischen auf den Bus umgestiegen, der sie direkt bis vor die Schule bringt. Auch die Schüler der bekannten Ebstorfer Landwirtschaftsschule benutzen den Zug immer weniger.

Der individuelle Autoverkehr, die ungünstige Lage des Bahnhofs weit ab vom Ortszentrum und der konkurrierende Omnibus, dessen Linie von Uelzen direkt durch den Klosterflecken Ebstorf bis in die Nachbarorte führt, haben den Personenverkehr auf dem Bahnhof Ebstorf fast bis zur Bedeutungslosigkeit sinken lassen.

Nachdem die Bahnhofsgaststätte schon vorher aufgegeben worden war und leer stand, haben mit der Schließung der Fahrkartenausgabe vor Jahren auch sämtliche Bahnbedienstete das Bahnhofsgebäude verlassen.

Schon vor einigen Jahren sind in nördlichen Bahnhofsbereich das Gleis zur ehemaligen Güterabfertigung und die Gleisanschlüsse zur Firma Suhr & Co. sowie zu den „Vereinigten Saatzuchten Ebstorf“ abgebaut worden; im Jahre 1996 folgte der „Rückbau“ der Gleise an der südlichen Ladestraße. Damit gingen auch die Gleisanschlüsse zu den großen Siloanlagen der „Vereinigten Saatzuchten Ebstorf“ und zu den Silos der Firmen Präsens und Tacke im Südwesten des Bahngeländes verloren. Im südwestlichen Bahnhofsbereich in der Nähe des Wärterstellwerks Ew befanden sich früher auch die Rübenverladeanlage sowie ein Kohlenlagerplatz, ein Kohlenschuppen und ein Öltank. Von den früher umfangreichen Gleisanlagen in Ebstorf sind gerade einmal zwei Gleise übrig geblieben. Die beiden Weichen und die neuen Lichtsignale werden von dem einzigen Eisenbahner in Ebstorf, dem Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk Eof, bedient; das Wärterstellwerk Ew wurde stillgelegt.

Als einzige Kreuzungsmöglichkeit auf der eingleisigen Strecke zwischen Munster und Uelzen ist der Bestand des Bahnhofs Ebstorf aus betrieblichen Gründen gesichert. Solange zahlreiche Reisezüge planmäßig in Ebstorf kreuzen müssen, wird der Personenverkehr dort nicht eingestellt werden.

Rund um den Bahnhof sah es lange gar nicht schön aus. Den schlechten Eindruck, den der mit dem Zug Anreisende von Ebstorf erhielt, hatte der ansonsten hübsche und gepflegte Ort wirklich nicht verdient. Das ehemalige Empfangsgebäude befindet sich in einem vernachlässigten Zustand. Während das Obergeschoss noch Wohnzwecken dient, wird das Erdgeschoss gar nicht mehr genutzt. Allerlei Krempel ist dort abgestellt.

Die bisher am Bahnhofsgebäude vorbei führende kleine Straße war bereits vor mehreren Jahren direkt vor dem Bahnhofsgebäude abrupt unterbrochen worden und ließ gerade noch das Wenden mit einem Pkw zu.

Ganz vergessen hatten die Ebstorfer ihren Bahnhof doch wohl nicht, hat sich auf dem lange vernachlässigten Bahngelände unlängst doch etwas zum Positiven geändert. Das ehemalige Empfangsgebäude

befindet sich jetzt anscheinend in Privatbesitz; das umgebende Gelände ist eingezäunt worden und kann nicht mehr betreten werden.

Im Jahre 1998 ist eine „Park and Ride-Anlage“ – in Kleinstausführung, aber geschmackvoll – mit einem überdachten Fahrradständer am nördlichen Bahnsteig entstanden. Auf dem neu gepflasterten Bahnsteig 1 neben dem alten Unterstand aus Beton wurde auch ein Fahrkartensautomat aufgestellt. Der ungepflasterte, sehr niedrige Bahnsteig 2, an dem meist die Züge in Richtung Soltau halten, müsste aber noch erhöht werden.

Ganz ohne Gleise bieten die lange Ladestraße und die große Rampe auf der Südseite immer noch keinen schönen Anblick. Auch hier müsste noch etwas verschönert werden!

In einem tiefen Einschnitt fährt der Zug durch den **Bobenwald**; dort standen früher die Bahnwärterhäuschen Bobenwald 1 und Bobenwald 2. (25)

In **Westerweyhe** gab es anfangs nur eine „Blockstation“ mit einem Überholungsgleis, das aber schon gleich für die Verladung von Mergel genutzt wurde. Auf Loren, die von einem Dampflokomobil über Winden aus der Grube „Im kalten Bock“ gezogen wurden, gelangte der Mergel zu der „Ladestelle“ in Westerweyhe. Dort wurde die staubige Masse, die damals den Landwirten als Dünger diente, neben dem Überholungsgleis gelagert, bis ein Güterzug für den Abtransport zur Verfügung stand.

Die Westerweyher Bürger wünschten sich indes eine richtige Haltestelle für den Personen- und Güterverkehr und beauftragten deshalb im Jahre 1903 den Lehrer Helmers mit der Antragstellung bei der Bahndirektion. Nach langwierigen Erörterungen, Prüfungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen und nachdem sich die Gemeinde zur Übernahme der geforderten Kosten notgedrungen bereit erklärt hatte, wurde dem Antrag endlich stattgegeben. Die **Haltestelle Westerweyhe** wurde im Zuge des zweigleisigen Streckenausbaus eingerichtet und am 1.10.1906 in Betrieb genommen. (26)

Als nach dem II. Weltkrieg neben dem üblichen Güterverkehr auch mehrere Gleisanschlüsse zu bedienen waren, erforderte dieses die Umwandlung der Haltestelle in einen vollwertigen Bahnhof.

Obwohl in Westerweyhe neue Wohngebiete entstanden waren und die Einwohnerzahl gegenüber früher erheblich gestiegen sein dürfte, wurde der Bahnhof im Personenverkehr immer weniger genutzt. Ein wesentlicher Grund hierfür war die Anbindung Westerweyhes an das Uelzener Stadtnahverkehrsnetz. Der Bahnhof Westerweyhe wurde deshalb auch schon 1981 mit der Einstellung des Personenverkehrs Opfer der ersten Rationalisierungsmaßnahmen.

In Westerweyhe sind im Zuge des Rückbaus in eine eingleisige Nebenbahn im Jahre 1987 sämtliche Signale entfernt worden. Etappenweise wurden danach die lange nicht mehr befahrenen Gütergleise einschließlich Ladestraße abgebaut, bis die „**Güterverkehrsstelle Westerweyhe**“ auch offiziell aufgelassen wurde, und zwar mit Wirkung ab 01.01.2001. Damit ist auch die Benutzung der noch vorhandenen privaten Gleisanschlüsse zu den Firmen Masuhr und Eppe für immer unterbunden worden.

### **Nun sind es noch 4,7 km bis Uelzen.**

Die Strecke verläuft in einer Rechtskurve mit merkbarem Gefälle durch den Uelzener Stadtforst; ab der erst am 11.06.1996 in Betrieb genommenen Überleitstelle Fischerhof ist sie zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. In Höhe der bekannten Uelzener Zuckerfabrik trifft die Bremer Strecke auf die Hauptstrecke Hamburg – Hannover; kurz darauf fährt der Zug in den tiefer gelegenen Bahnhof Uelzen ein.

### **Uelzen war als Schnellzugstation früher schon ein wichtiger Bahnhof und ist es als Intercity-Halt bis heute geblieben.**

Der Bahnhof **Uelzen** ist ein sogenannter Inselbahnhof. Östlich des pompösen Empfangsgebäudes verlaufen die Gleise der Hauptstrecke Hamburg – Hannover (seit 1847), westlich wurde 1873 die Strecke von Bremen nach Stendal angefügt. (27) Im westlichen Bahnhofsteil befanden sich zur Dampflokzeit auch der Ringlokschuppen mit großer Drehscheibe und die für den Dampflokbetrieb nötigen Einrichtungen. Nach Abzug der Dampflokomotiven waren hier neben den Diesellokomotiven noch längere Zeit die zahlreichen in Uelzen stationierten Schienenomnibusse untergebracht. Die meisten Gebäude sind zwischenzeitlich abgerissen worden. Verkauft wurde ein Teil des Geländes mit dem Ringlokschuppen, der vom neuen Eigentümer stilgerecht umgebaut worden ist.

Die Bahnsteige sind durch einen Tunnel verbunden, der vor einigen Jahren verlängert worden ist bis zum neuen Nebenausgang und –ingang an der Höfftstraße, wo sich seitdem auch der neue Omnibusbahnhof befindet. In Anbetracht des wesentlich größeren Verkehrs auf der Hauptstrecke Hamburg – Hannover sind die Bahnsteige im Ostteil länger und in einem besseren Zustand als auf der Westseite. Kurios und für Fremde verwirrend ist die Bezeichnung der Bahnsteiggleise, Zahlen im Hunderterbereich. Die östlichen Bahnsteiggleise haben die Nr. 101-103, die westlichen die Nr. 301-304. Im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme des Zugverkehrs in Richtung Stendal sind umfangreiche Baumaßnahmen an den Gleisanlagen durchgeführt worden.

Am 25.11.2000 wurde in Uelzen nach einjähriger Umbauphase der nach Vorgaben des verstorbenen Wiener Künstlers Friedensreich Hundertwasser neugestaltete Bahnhof wiedereröffnet. Zunächst war das historische Empfangsgebäude von 1888 fast vollständig entkernt worden. Hinter dem Haupteingang empfängt die Besucher nun ein runder „Platz“ mit einem Olivenbaum, der seine Krone einer großen Lichtkuppel im Dach entgegenstreckt. Die denkmalgeschützte Backsteinfassade wurde saniert und mit keramischen Elementen im typischen Hundertwasser-Stil versehen. Das Dach trägt im Mittelteil eine Photovoltaikanlage, die angrenzenden Dachbereiche werden begrünt. Ein Aufzug verbindet jetzt das Empfangsgebäude mit dem Personentunnel, der auch in die künstlerische Gestaltung miteinbezogen worden ist. Auf eine zum Besteigen der Züge angenehme Höhe gebracht worden sind nur die beiden Hausbahnsteige an den Gleisen 101 und 301; die besonders niedrigen Bahnsteige an den Gleisen 302 – 303 sind leider nicht erhöht worden. Diese Bahnsteige sowie der Bahnsteig an den Gleisen 102 und 103 sind auch weiterhin nur über die alten ausgetretenen Treppen zu erreichen. (28)

*Fast jeder Besucher findet schon aus Pflichtgefühl den „Hundertwasser-Bahnhof“ wegen seiner grenzenlosen Berühmtheit herrlich, denn es geht den Menschen in Kunstsachen so, dass sie etwas schön finden, wenn es ihnen von angeblichen Kunstkennern nur lange genug eingeredet worden ist. Vielleicht mache ich mich einer großen Kunstkezerei schuldig, wenn ich offen bekenne, dass der Bahnhof auf mich einen kitschigen Eindruck macht und ich die 19 Millionen DM für ziemlich sinnlos ausgegeben halte. Der Bahnhof hätte auch mit einem erheblich geringeren Kostenaufwand geschmackvoll restauriert und behindertengerecht ausgebaut werden können.*

*Ein Anziehungspunkt ist der „Hundertwasser-Bahnhof“ allerdings doch geworden; es gibt zahlreiche Besucher, die nur deshalb nach Uelzen kommen, weil sie meinen, den berühmten Bahnhof gesehen haben zu müssen. Die Stadt Uelzen hat folgerichtig erkannt, dass sie dieses Interesse am „Hundertwasser-Bahnhof“ unbedingt vermarkten muss. In seltener Einstimmigkeit hat der Uelzener Stadtrat auch sogleich beschlossen, den Bahnhofsvorplatz in „Friedensreich-Hundertwasser-Platz“ umzubenennen. (29)*

Der Flecken Langwedel und die „Uhlenköperstadt“ Uelzen sind nicht nur durch die Eisenbahn, sondern auch durch den gemeinsamen Breitenkreis unzertrennlich miteinander verbunden. Die Bahnhöfe Langwedel und Uelzen liegen mit fast 53 Grad n. B. haargenau auf derselben geographischen Breite.

## Von Uelzen in die Altmark

**Als Fortsetzung der „Uelzener Bahn“ in Richtung Berlin beginnt in Uelzen der Streckenteil Uelzen – Stendal, zur selben Zeit gebaut von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn und von ihr bis zur Verstaatlichung im Jahre 1880 betrieben.**

Die Strecke verläßt den Bahnhof Uelzen aus dem westlichen Bahnhofsteil in südlicher Richtung, unterquert in einem großen Bogen nach Südosten die Hauptstrecke Hamburg – Hannover und wendet sich dann weiter östlich. Vorbei an dem Ort Niendorf II, wo sich früher die Blockstelle 54 befand, wird nach neun Kilometern die erste Station **-Stederdorf (Kr Uelzen)-** erreicht.

Die Station **Stederdorf** wurde noch nicht mit der Fertigstellung der Bahnlinie im Jahre 1873 in Betrieb genommen, sondern erst nach 1880. Anfangs hielten die Züge nur nach Bedarf. Später hat es Bedarfshalte dort nicht mehr gegeben; vielmehr hat sich der Bahnhof Stederdorf im Personenverkehr im Vergleich zu den anderen Stationen der Umgebung recht gut entwickelt. Ab ca. 1970 wurde Stederdorf auch schon Haltepunkt für die Eilzüge der Strecke Uelzen – Braunschweig.

Seine Berechtigung bis in die Gegenwart hat der Bahnhof vor allem behauptet durch seine günstige Lage; für die meisten der insgesamt ca. 2500 Einwohnern von Stederdorf und dem Nachbarort Wrestdedt ist der

Bahnhof gut zu Fuß erreichbar. Die Schüler nach Uelzen und Bad Bodenteich stellen den überwiegenden Teil der Fahrgäste dar; wie überall müssten auch hier noch mehr Berufstätige regelmäßig mit dem Zug zur Arbeit fahren.

Der Bahnhof Stederdorf unterschied sich in seiner Anlage von den meisten anderen Stationen dadurch, dass es hier zwei Außenbahnsteige gab; die beiden Hauptgleise lagen dazwischen. Seit 1986, als die Strecke nur noch eingleisig betrieben wurde, war der südliche Bahnsteig, von dem früher die Züge Richtung Stendal und Braunschweig abfuhr, ohne Gleis. Erst weit nach 2000, dann soll die Strecke Uelzen – Stendal wieder zweigleisig sein, wird man auf einem auf dieser Seite neu anzulegenden Bahnsteig wieder ein- und aussteigen können.

Mit dem „Rückbau“ der zweigleisigen Hauptstrecke Uelzen – Wieren in eine eingleisige Nebenbahn im Jahre 1985 waren die Gleisanlagen im westlichen Bahnhofsbereich auf das Notwendigste gekürzt worden, so dass ein bescheidener Güterverkehr auf der „Ausweichanschlussstelle“ anfangs noch möglich war. Aber schon bald wurde auch dieser eingestellt und die Station Stederdorf damit zu einem einfachen Haltepunkt abgewertet.

Am 2.9.1998 begann der lange erwartete Streckenausbau zwischen Uelzen und der Landesgrenze bei Nienbergen. Da sämtliche alten Gleisanlagen entfernt werden mussten, war ab diesem Zeitpunkt auch kein Zugverkehr zwischen Uelzen und Bad Bodenteich mehr möglich. Damit hatte auch das alte Bahnhofsgebäude in Stederdorf ausgedient, in dem bis zuletzt eine Fahrkartenausgabe vorgehalten wurde. Daneben stand den Reisenden ein geräumiger Wartesaal zur Verfügung, wo ein alter „Kanonenofen“ in der kalten Jahreszeit für wohlige Wärme sorgte. Kurz vor Ankunft der Züge konnte man dem diensttuenden Beamten zusehen, wie er im Unterstand auf dem Bahnsteig die Schranken bediente. Für die Beobachtung eines nahegelegenen Bahnübergangs, der von hier aus mittels einer Fernschranke gesichert wurde, war in dem Unterstand sogar ein Monitor installiert worden.

Das ist nun vorbei. Jetzt muss der Fahrgast sich mit einem unbeheizten modernen Unterstand begnügen, der auf dem mit einem behindertengerechten Zugang versehenen neuen Hochbahnsteig steht. Die Fahrkarten gibt es jetzt aus dem Automaten auf dem Bahnsteig oder im Zug beim „KiN“ (Kundenbetreuer im Nahverkehr), der neuerdings einen „Bord-Zuschlag“ verlangt.

Der Betriebsbedienstete, der im ehemaligen Stellwerk Sw (Stederdorf West) zuletzt nur noch für eine Anrufschranke zuständig war, ist von seinem ruhigen Arbeitsplatz ebenfalls abgezogen worden. Für die automatischen Schranken wird ein Wärter nicht mehr benötigt.

Bei Bollensen führt die Strecke in einem gemeinsamen Straßen-Eisenbahntunnel unter dem 1976 fertiggestellten Elbe-Seiten-Kanal hindurch. Dann läuft der Zug ein in den Bahnhof **Wieren**, der seit 1900 Abzweigbahnhof ist; dort beginnt die eingleisige Nebenbahn nach Braunschweig über Bad Bodenteich, Wittingen und Gifhorn. Von Uelzen bis zum 14 km entfernten Wieren soll die Bahnstrecke bereits seit ihrer Inbetriebnahme zweigleisig gewesen sein.

Bis zum Ende des II. Weltkriegs hatte der Bahnhof **Wieren** als Umsteigebahnhof eine gewisse Bedeutung.

Als in den dreißiger Jahren erstmals Eilzüge auf der Strecke Uelzen – Braunschweig eingesetzt wurden, hielten diese auch in Wieren. (Bodenteich war damals noch kein Eilzughaltepunkt). Das Kriegsende leitete mit der Unterbrechung der Strecke nach Stendal durch die Zonengrenze das Ende des Umsteigebahnhofs langsam ein. Mit der Einstellung des Personenverkehrs nach Nienbergen im Jahre 1974 ging für Wieren die Funktion als Umsteigebahnhof dann gänzlich verloren.

Im Jahre 1987 wurde auch in Wieren radikal „rückgebaut“. Zahlreiche Gleise wurden entfernt. Von den ehemals drei Bahnsteigen waren ab diesem Zeitpunkt nur noch zwei an das Gleisnetz angeschlossen. Dort fanden planmäßig Zugkreuzungen statt. Der Weg zu den Zügen führte damals rechts am nicht mehr benötigten Bahnhofsgebäude vorbei. Der Güterverkehr muss Anfang der neunziger Jahre eingestellt worden sein, denn um diese Zeit sahen Rampe und Ladegleis schon lange unbenutzt und unbefahrbar aus.

Zu dieser Zeit war in **Wieren** auch nur noch ein Betriebsbediensteter tätig und zwar als Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk gegenüber dem ehemaligen Bahnhofsgebäude. Ein weiteres Stellwerk befand sich im

östlichen Bahnhofsbereich an der Abzweigung der Braunschweiger Strecke; es ist erst um 1990 abgerissen worden.

Am 19.11.1999 konnte die Station **Wieren** als moderner Umsteigebahnhof mit drei Gleisen und zwei neuen durch einen Fußgängertunnel verbundenen hohen Außenbahnsteigen wiedereröffnet werden; nur die Anschlüsse zwischen den beiden Strecken wollen nicht so recht passen. Auch ist die nach Braunschweig führende Strecke akut stilllegungsgefährdet.

In **Drohe** gab es vor dem Krieg eine Blockstelle. Später nur noch als Schrankenposten genutzt, präsentierte sich das hohe markante Gebäude in den letzten Jahren als Ruine, bis es im Zuge des Streckenneubaus abgerissen wurde.

Der Bedarfshaltepunkt **Heuerstorf** zwischen den Bahnhöfen Wieren und Soltendieck bestand nur von 1958 bis 1974 und diente überwiegend dem Schülerverkehr. Außer dem kurzen Bahnsteig, gerade lang genug für den nur bei Bedarf haltenden Schienenomnibus, gab es dort keine Bahnanlagen.

Wie Stederdorf verfügte auch die Gemeinde Soltendieck nicht von vornherein über eine Bahnstation. Der Bahnhof **Soltendieck** entstand noch später als der in Stederdorf, nämlich erst um 1907 im Rahmen des zweigleisigen Streckenausbaus zwischen Wieren und Stendal. Der Bahnhof wurde in der Ortsmitte angelegt und diente dem örtlichen Personen- und Güterverkehr. Obwohl nur ein kleiner Ort, hat **Soltendieck** doch wieder einen Haltepunkt an der ausgebauten Strecke erhalten, der jetzt im 2-Stunden-Takt von den Regionalbahnen Uelzen – Stendal – Magdeburg bedient wird. An derselben Stelle, wo bis in die siebziger Jahre das kleine Bahnhofsgebäude stand, befindet sich jetzt der neue Bahnsteig mit modernem Unterstand, Fahrkartenautomat, Bahnhofsuhr und ebenerdigen Zugang. So viele Züge haben noch nie in Soltendieck gehalten, hoffentlich werden sie auch gut genutzt. Den Forderungen der Anlieger nach Lärmschutzwänden ist inzwischen auch entsprochen worden. (30)

## Varbitz - ein Bahnhof mitten im Wald

Es war gar nicht so leicht, ihn zu finden, den Bahnhof Varbitz. Obwohl uns sogar eine Landkarte im Maßstab 1:200.000 zur Verfügung stand, hatten wir uns wieder verfahren. Dabei wussten wir ja, dass der Bahnhof Varbitz weit abseits vom Ort Varbitz gelegen ist und dass die Entfernung von der Nachbarstation Soltendieck auf der Schiene genau 3,5 km beträgt. Aber es gibt eben keinen direkten Fahrweg von dem kleinen Dorf Varbitz zu dem Bahnhof gleichen Namens. Zu Zeiten des Reisezugverkehrs hat aber ein Fußweg existiert, der durch den „Busch“ und am Bahnkörper entlang zum Bahnhof führte. Erst bei einem späteren Besuch haben wir ihn entdeckt; er ist kaum passierbar.

Mit dem Pkw überquert man etwa einen Kilometer vom Ort entfernt die Bahn und biegt nach einem weiteren Kilometer zwischen Kakau und Müssingen links auf die Kreisstraße in Richtung Warpke ab. Nun muss man darauf achten, dass man links hinter einem Waldstück die Abzweigung nach Schäpingen nicht verpasst. Diese schmale Straße, die ihrem Aussehen nach erst eine feste Teerdecke erhalten hat, als die Einstellung des Personenverkehrs auf der Bahnlinie schon bevorstand, führt uns nach einigen hundert Metern zu dem in völliger Einsamkeit liegenden Bahnhof Varbitz. Als einziges Gebäude weit und breit steht er hier zwischen großen Bäumen und Gebüsch, versteckt in einer leicht hügeligen Gegend, „wo sich Fuchs und Hase gute Nacht sagen“. Das nächste Haus ist sicher mehr als einen Kilometer entfernt.

Wie konnte man nur an dieser ungünstigen Stelle weit abseits jeglicher Bebauung an einem großen Gleisbogen einen Bahnhof anlegen? Es müssen topographische oder betriebliche Gründe gewesen sein. Dass dort jemals ein echtes Verkehrsbedürfnis bestanden hat, kann man sich beim besten Willen nicht vorstellen. Auch früher, als man noch weite Fußmärsche zum Bahnhof in Kauf nahm, sind hier sicher nur wenige Fahrgäste ein- und ausgestiegen.

**Die Station Varbitz wurde anfangs mit „Bude“ bezeichnet;** erst im Fahrplan von 1890 erscheint der Bahnstationsname Varbitz. Ob dort in der Frühzeit der Bahn nur eine Bretterbude gestanden hat, die als provisorisches Bahnhofsgebäude diente, oder ob es eine Flurbezeichnung „Bude“ gab? Eine Erklärung für den seltsamen Namen fand sich nicht. Bei genauer Betrachtung der Landkarte fällt aber auf, dass der Bahnhof Varbitz gar nicht auf dem Gebiet der Gemeinde Varbitz liegt.

Entsprechend dem geringen Verkehrsaufkommen hielten die Personenzüge zuerst nur nach Bedarf. Obwohl die Strecke noch eingleisig war, müssen an dieser Stelle schon zwei Gleise gelegen haben, denn laut Fahrplan von 1880 fand in „Bude“ die Kreuzung von zwei Schnellzügen statt. Nicht ausgeschlossen ist auch, dass es damals auch einen bescheidenen Güterverkehr gegeben hat. Das muss aber lange her sein. Nach Auskunft eines fast 90 Jahre alten Einwohners soll es auf der Station Varbitz nie einen Güterverkehr gegeben haben. Varbitz war somit betrieblich gesehen nur ein besetzter Haltepunkt.

Die bis zum Streckenausbau noch vorhandenen langen Bahnsteige lassen die Länge der Personenzüge, die auf dieser Strecke fuhren und auch bis auf wenige Ausnahmen in Varbitz später planmäßig hielten, erahnen. Mit dem Abbau des nördlichen Streckengleises Nienbergen – Wieren um 1951 wurde der dem Bahnhofsgebäude abgewandte Außenbahnsteig funktionslos; der gemauerte Unterstand diente fortan den Bahnhofswohnern als sommerliche Sitzgelegenheit. Die Aufsicht über den Haltepunkt führte zuletzt eine Agentin. Sie wohnte mit ihrer Familie im Bahnhofsgebäude und hatte neben Aufgaben im Verkehrsdienst vor allem die Schranken zu bedienen. Dazu musste sie immer den Dienstraum verlassen, denn die Kurbel befand sich ungeschützt auf dem Bahnsteig.

Die Triebwagen und Schienenomnibusse hielten nur nach Bedarf. So blieb es bis zur Einstellung des Personenverkehrs im Jahre 1974. Danach wurde die Ruhe auf dem Haltepunkt Varbitz nur noch ab und zu durch einen langsam fahrenden Güterzug mit wenigen Wagen unterbrochen.

Das stattliche zweistöckige Bahnhofsgebäude, im roten Backsteinstil wie mehrere andere Bahnhöfe der „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn“ wahrscheinlich bald nach der Inbetriebnahme der Bahnlinie errichtet, für eine Bahnstation wie Varbitz aber viel zu groß, ist auch heute gut erhalten und gepflegt einen Anblick wert. Die neuen „Bahnhofs-Bewohner“ haben sich ein idyllisches Domizil mit hübschen weißen Sprossenfenstern, weißen Rundbogentüren und Fensterläden geschaffen.

Mit der absoluten Ruhe ist es in Varbitz seit dem 19.12.1999 vorbei. Ein Haltepunkt ist erwartungsgemäß dort nicht wieder eingerichtet worden; vielmehr ist alles, was noch an den Haltepunkt erinnerte, entfernt worden. Nur das ehemalige Haltestellengebäude steht noch, nun allerdings mit Schallschutzfenstern versehen, denn jede Stunde rast eine Regionalbahn im Schnellzugtempo vorbei. Kurz nach Mitternacht und frühmorgens gegen 4.45 Uhr unterbrechen vorbeifahrende Güterzüge die Stille. (31) Weitere Bedarfsgüterzüge werden sicher auch künftig mitten in der Nacht verkehren.

Am ehemaligen Dienstgebäude kann man im Vorbeifahren immer noch den Stationsnamen **Varbitz** lesen!

---

Kurvenreich durch leicht hügeliges Gelände führt die Strecke nach 6,3 km zu der nächsten Station, dem Bahnhof **Schnega**.

Der **Bahnhof Schnega** liegt abseits des größeren Ortes Schnega auf dem Gebiet des kleinen Dorfes Warpke im Landkreis Lüchow-Dannenberg. Bis um die Jahrhundertwende hieß der Bahnhof „**Billerbeck**“ nach dem näher gelegenen Ort gleichen Namens.

Der Bahnhof Schnega mit weitläufigen Gleisanlagen hatte eine gewisse überörtliche Bedeutung; in seinem Einzugsgebiet lagen mehrere kleinere Orte. Schon vor dem II. Weltkrieg hat es lt. Hinweis im Fahrplan eine Omnibusverbindung zum Bahnhof Schnega gegeben, wie auch zu den Bahnhöfen Brockhöfe, Ebstorf und Bergen (Dumme).

Mit dem Abriss des Bahnhofsgebäudes von Schnega verschwand aus dem Wartesaal auch eine über hundert Jahre alte hölzerne Sitzbank, in die noch das frühere Eigentumsmerkmal „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn“ eingeschnitzt war.

**Schnega** hat an der neuen Bahnstrecke nicht nur einen Haltepunkt, sondern einen richtigen Bahnhof mit vorerst zwei Gleisen erhalten. Die Trassen für zwei weitere Gleise sind bereits vorbereitet. Der Bahnübergang wurde durch eine große Straßenunterführung ersetzt, die auch den Reisenden zum Erreichen des gegenüberliegenden Bahnsteigs dient. Wie in Wieren wurde auch in Schnega ein neues Stellwerk im Stil eines kleinen Wohnhauses errichtet, das vom Zentralstellwerk in Salzwedel ferngesteuert wird.

Die kleine steinerne Brücke in Höhe des alten Stellwerks am östlichen Bahngelände, über die nur ein Feldweg führte, ist abgerissen worden. Die verfallenen Verladeeinrichtungen, die an einen früher

lebhaften Umschlag besonders mit Vieh erinnerten, waren beim letzten Besuch des Chronisten in Schnega bis auf den verfallenen Güterschuppen beseitigt; sollte dieser unter Denkmalschutz stehen?

Von den kleinen Bahnübergängen waren die Wärter schon vor langer Zeit abgezogen worden; sie mussten seitdem vom Zugpersonal gesichert werden. An manchem Bahnübergang hatte der Schienenomnibus früher schon mal „nach Bedarf“ gehalten, nicht nur für die Bahnwärter, sondern auch für treue Bahnkunden. (32)

Mit dem Streckenausbau wurden zahlreiche Bahnübergänge ersatzlos aufgehoben. So verblieb zwischen Schnega und Nienbergen, etwa auf halber Strecke, nur der Bahnübergang an der kleinen Straße von Leisten nach Thune.

### **Nienbergen - jahrzehntelang Endstation (33)**

Das kleine Nienbergen wurde erst durch die Zonengrenze bekannt, die hier die Bahnlinie Uelzen – Stendal unterbrach. Der nächste Bahnhof, Bergen (Dumme), lag schon jenseits der Grenze, und zwar in dem ca. 3 km von Bergen entfernten Dörfchen Klein Grabenstedt im Kreis Salzwedel.

Eine Bahnstation Nienbergen hatte es früher nicht gegeben. Der neue Endpunkt **Nienbergen** wurde am Bahnübergang, ca. 800 m vor der Zonengrenze, eingerichtet und am 15.12.1945 in Betrieb genommen. Er erlangte nur örtliche Bedeutung. Angeboten hätte sich, im Anschluss an die in Nienbergen endenden und beginnenden Züge einen Busverkehr nach Bergen (Dumme), Entfernung ca. 4 km, oder sogar weiter in Richtung Clenze – Lüchow einzurichten. Da dies nicht geschah, blieb der Personenverkehr von und nach Nienbergen immer sehr gering. In den letzten Jahren vor Einstellung des Personenverkehrs erreichten deshalb auch nur noch morgens und abends je ein Zug den Endbahnhof Nienbergen.

Beim Abbau des 2. Gleises zwischen Wieren und Nienbergen um 1951/52 hatte man in Nienbergen einfach die beiden Streckengleise liegen gelassen und durch eine einzige Weiche verbunden. Ein Umsetzen der Lok war somit nicht möglich. Es reichte aus, dass die wenigen Güterwagen ab Schnega zu der 1948 eingerichteten Ladestelle Nienbergen geschoben werden mussten.

Auch der jahrelang morgens für den Berufs- und Schülerverkehr in Nienbergen einsetzende Personenzug nach Uelzen, geführt von einer Dampflok der Baureihe 050, musste von Schnega nach Nienbergen langsam geschoben werden, wobei der Zugführer auf der Plattform des ersten Wagens vor jedem unbeschränkten Bahnübergang mit einer Glocke kräftig zu läuten hatte. Beim Schienenomnibusverkehr ließ man meist den Beiwagen in Schnega.

Betrieblich gesehen war Nienbergen eine Haltestelle, besetzt mit einem Agenten, der angeblich auch Fahrkarten verkaufte. Für die wenigen Fahrgäste war westlich des Bahnübergangs, dem Dorf zugewandt, ein kurzer Bahnsteig mit einer niedrigen Kante aus Holzbohlen aufgeschüttet worden. Ein einfaches Schild verkündete den Namen des sonst unbekanntes kleinen Dorfes.

Zum Sommerfahrplan 1974 wurde der Personenverkehr nach Nienbergen eingestellt und auf dem Abschnitt Wieren – Nienbergen der vereinfachte Nebenbahnbetrieb eingeführt. Damit verschwand aus Nienbergen auch das einzige Hauptsignal, das übrigens immer auf „Halt“ stehen musste, weil es in Richtung Grenze zeigte; es wurde durch eine Trapeztafel ersetzt. Das Stationsschild „Nienbergen“ konnte dagegen noch jahrelang bei Sonderzugfahrten von Eisenbahnfreunden bewundert werden, bis es irgendwann verschwunden war. So wird auch der Name „**Nienbergen**“, nachdem der „Lückenschluss“ nunmehr vollzogen ist und es seitdem in Nienbergen nur noch einen Bahnübergang gibt, aus den bahnamtlichen Unterlagen ganz gelöscht worden sein.

**Nun sind es ca. 800 m bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt (Bahn-km 71,154), vor wenigen Jahren noch stark bewachte und unüberwindliche Grenze zur DDR.**

**Über 40 Jahre lang konnte man den nach dem größeren Ort Bergen im Kreis Lüchow-Dannenberg benannten, aber jenseits der Grenze im Kreis Salzwedel liegenden Bahnhof Bergen (Dumme) nur aus ca. 1.200 m Entfernung betrachten.**

Obwohl er früher von überörtlicher Bedeutung gewesen sein muss und um die Jahrhundertwende dort sogar einzelne Schnellzüge hielten, ist der ehemalige **Bahnhof Bergen (Dumme)** nicht reaktiviert

worden. Der ca. 1500 Einwohner zählende Ort Bergen (Dumme) liegt etwa 3 km entfernt. Auch im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs und im weiteren Einzugsgebiet des abseits gelegenen Bahnhofs leben zu wenige Einwohner. Das alte Bahnhofsgebäude, das seit 1951 als Wohnhaus genutzt wurde, steht seit einiger Zeit leer; es verfällt zusehends und wird sicher in Kürze abgerissen werden.

Ab **Bergen (Dumme)** verläuft die Bahnstrecke fast schnurgerade auf die 13 km entfernte Kreisstadt **Salzwedel** zu.

Bis Kriegsende gab es an der damals zweigleisigen Hauptstrecke zwischen den Bahnhöfen Bergen (Dumme) und Salzwedel bei Bahn-km 62,83 den **Betriebsbahnhof Cheine**. Dass dort als drittes ein Überholungsgleis vorhanden war, ist anzunehmen.

**Salzwedel** war in früheren Zeiten sogar Hansestadt und ist seit langem wirtschaftlicher Mittelpunkt des westlichen Teils der Altmark.

Nach dem Bau der Bahnlinie Uelzen – Stendal entwickelte sich der Bahnhof **Salzwedel** zu einem wichtigen Knotenpunkt. Hier zweigten die Nebenstrecken nach Arendsee – Wittenberge, Lüchow – Dannenberg und Beetzendorf – Klötze – Oebisfelde ab. Gegenüber dem Staatsbahnhof entstand der Kleinbahnhof „Salzwedel-Neustadt“ für die Züge nach Dähre – Diesdorf und Badel – Kalbe (Milde). Gleis- und Bahnanlagen wurden durch einen Bombenangriff am 22.02.1945 schwer beschädigt; im Bunker links neben dem Empfangsgebäude und im Bahnsteigtunnel fanden 300 Menschen den Tod. Ein Gedenkstein am Bahnhofplatz erinnert an die Katastrophe. Das kleinstädtische Bahnhofsgebäude in **Salzwedel**, „**Hauptbahnhof**“ genannt, blieb von den Bomben weitgehend verschont und spiegelt heute in restauriertem Zustand noch den Baustil früherer Zeiten wider.

Von den sieben Unterwegsstationen zwischen Salzwedel und Stendal waren nur die Bahnhöfe **Pretzier** und **Hohenwulsch** - früherer Bahnstationsname: Bismark (Altmark) Reichsbf – wegen der Umsteigemöglichkeit auf die Kleinbahnen von überörtlicher Bedeutung.

(Die Kleinbahnstrecken von Pretzier nach Osterburg und von Hohenwulsch über Peulingen und Borstel nach Stendal wurden schon vor mehr als 30 Jahren stillgelegt; die heruntergekommene Strecke Hohenwulsch – Kalbe (Milde), auf der zuletzt der Schienenomnibus nur noch im 15 km/h-Tempo pendeln durfte, ist seit dem Sommer 2001 betrieblich gesperrt.)

Die Strecke ist weder von besonderem landschaftlichen Reiz noch weist sie bauliche Besonderheiten auf. Ab Salzwedel läuft sie ziemlich gradlinig auf den 57 km entfernten Eisenbahnknotenpunkt **Stendal** zu. In dem weitläufigen Rangierbahnhof, der am südwestlichen Stadtrand etwa zwei Kilometer vor dem großen Personenbahnhof beginnt, mündet die ehemalige „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn“ in die Hauptstrecke Hannover – Stendal – Berlin ein.

Gleich nach dem Kriege war diese ehemals zweigleisige Hauptbahn wegen Reparationsforderungen der Siegermächte zu einer eingleisigen Nebenbahn umgebaut worden. Die schweren Hauptbahnschienen mussten leichteren Schienen stillgelegter Kleinbahnen weichen. Ausgebaute Schranken waren nur teilweise durch Blinklichtanlagen ersetzt worden. Fortan gab es zahlreiche ungesicherte Bahnübergänge und eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von ca. 50 km/h. Von Neuerungen verschont, konnten Gebäude und Anlagen über Jahrzehnte hinaus ihr früheres Aussehen bewahren. Bis vor wenigen Jahren waren auf allen Stationen noch die Bahnhofsgebäude mit den früher nötigen Nebengebäuden vorhanden, meist im Ursprungszustand, leider nicht immer gut gepflegt.

Auch im Betriebsablauf ging es gemütlich zu. Auf den kleinen Dorfbahnhöfen, in den alten Bundesländern wären die meisten davon längst geschlossen, sah man überall noch den „Aufsichtsbeamten“ mit der roten Mütze. (Dort war er allerdings kein „Beamter“, und oft wurde diese Tätigkeit auch von einer Frau ausgeübt.)

**Dieser „idyllische“ Zustand ist jetzt leider vorbei. Die Strecke ist inzwischen im Rahmen des Schienenverkehrsprojekts „Deutsche Einheit“ auf den neuesten Stand gebracht worden.**

Sie ist vorerst eingleisig mit einem ca. 12 km langen zweigleisigen Kreuzungsabschnitt zwischen der Überleitstelle **Rademin** und dem Bahnhof **Brunau-Packebusch** sowie Kreuzungsmöglichkeiten in den **Bahnhöfen Hohenwulsch** und **Kläden (Kr Stendal)** für eine Geschwindigkeit von 160 km/h hergerichtet und elektrifiziert worden. Die ehemaligen Bahnhöfe **Pretzier**, **Fleetmark**, **Meßdorf** und **Steinfeld** sind nunmehr Haltepunkte mit neuen Hochbahnsteigen und schmucken Warthäuschen. Bereits am

18.08.1996 konnte der Zugverkehr zwischen Salzwedel und Stendal wieder aufgenommen werden, ab 19.12.1997 mit elektrischen Lokomotiven.

**Auch in Salzwedel ist die „alte Bahn“ nicht wiederzuerkennen.**

Nach dem Abriss sämtlicher Bahnsteige und Gleisanlagen sind diese völlig neu gebaut worden. Vom Bahnhofsvorplatz führt eine Treppe in den neuen Bahnsteigtunnel; die Bahnsteige sind aber auch über Fahrstühle zu erreichen. Die beiden hohen Inselbahnsteige sind so lang, dass Fernzüge mit vielen Wagen an ihnen halten können. Moderne Dächer und Unterstände mit viel Stahl und Glas unterstreichen das Image der neuen Bahn. Die vier Bahnsteiggleise sind signaltechnisch so ausgestattet worden, dass auf einem Gleis zwei Nahverkehrszüge gleichzeitig halten können. Auch im Bereich des Rangierbahnhofs hat es an den Gleisanlagen viele Veränderungen gegeben.

Die Fassade des historischen Bahnhofsgebäudes, das sicher unter Denkmalschutz steht, ist aufwändig saniert worden. Der Anbau, in dem sich früher die Bahnhofsgaststätte befand, musste allerdings abgerissen werden. Die Innensanierung ist noch nicht abgeschlossen; in der Bahnhofshalle sieht es noch recht nüchtern aus. Die Fahrkartenausgabe existiert zwar noch, wird aber nicht mehr von der Deutschen Bahn AG betrieben, sondern von einer Agentur. Auch der Raum, der für das Bistro vorgesehen ist, ist immer noch leer.

Der großflächige Bahnhofsvorplatz ist ebenfalls umgestaltet worden; die Zufahrten wurden verlegt, und es ist ein neuer Busbahnhof mit überdachten Bussteigen entstanden. An der Bahnseite sind zahlreiche Parkplätze und der Taxistand neu angelegt worden.