

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

I. Es begann recht bescheiden mit „gemischten Zügen“:

„ 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. Uebrigens 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.“ ⁽³⁴⁾

Und so sah der allererste Fahrplan aus: ⁽³⁴⁾

„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 Uhr	Nachm	von Uelzen	4.10	Morgens
Von Kirchlinteln	4.34	„	von Soltau	6.54	„
Von Visselhövede	5.30	„	von Visselhövede	7.52	„
Von Soltau	6.30	„	von Kirchlinteln	8.38	„
Ank. in Uelzen	8.51	Abends	Ank. in Langwedel	9.20	„

Vor 120 Jahren fuhren die Altmärker immer über Uelzen an die Nordsee ...

...so ist ein Bericht überschrieben, der am 31.08.1991 in der „Altmark-Zeitung“ erschienen ist und einen Auszug aus dem Fahrplan der „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn“, gültig ab 15. Mai 1873, enthält. Danach wurde der Personenverkehr mit täglich vier Reisezügen aufgenommen, einem Schnellzug mit 1., 2. und 3. Klasse sowie drei Personenzügen mit 1. bis 4. Klasse.

Im „Verdener Anzeigenblatt“ (Ausgabe Nr. 664 vom 15. Mai 1873) war der neue Fahrplan auch veröffentlicht worden, allerdings mit einer Abweichung von 19 Minuten bei jeder Abfahrts- und Ankunftszeit. Dieser Unterschied ergab sich aus den damals noch bestehenden Ortszeiten.:

Eisenbahn-Personenzüge in der Richtung von Uelzen nach Bremen

	Mrg.	Mrg	Mitt.	Nm.
Von Uelzen	6.00	11.35	1.55	7.19
„ Soltau	7.10	12.58	2.43	8.36
„ Visselhövede	7.35	1.26	-	9.01
„ Gr. Linteln	8.00	1.54	-	9.26
„ Langwedel	8.18	2.27	3.31	9.43
In Bremen	9.00	3.09	4.05	10.24

In der Richtung von Bremen nach Uelzen:

	Mrg.	Mrg.	Mitt.	Ab.
Von Bremen	7.19	11.39	2.59	10.54
„ Langwedel	8.13	12.15	3.55	11.40
„ Gr. Linteln	8.27	-	4.09	11.55
„ Visselhövede	8.53	-	4.35	12.23
„ Soltau	9.19	12.56	5.04	12.52
In Uelzen	10.30	1.42	6.22	2.05

(Der Schnellzug, Bremen ab 11.20 bzw. 11.39 Uhr, erreichte mit ca. 60 km/h bereits eine beachtliche Reisegeschwindigkeit.)

Mit der Aufnahme des Zugbetriebs auf der neuen Bahnlinie begann auch eine endlose Zahl von Betriebsstörungen, leichten bis schweren Unfällen und sonstigen unvorhersehbaren Ereignissen. So ist bereits am 25.05.1873 „dem am Morgen von Langwedel nach Uelzen abgelassenen Bahnzuge zwischen den Bahnhöfen Brockhöfe und Ebstorf dadurch ein Unfall zugestoßen, daß der letzte Wagen entgleist und zertrümmert ist. Glücklicherweise ist der Wagen völlig leer gewesen. Ein von Uelzen sofort abgelassener Extrazug führte Arbeiter nach der betreffenden Stelle, um das beschädigte Gleis wieder herzurichten. Den ganzen Tag war der Verkehr gehemmt, heute jedoch ist die Strecke wieder befahrbar.“ ⁽³⁵⁾

Winterliche Temperaturen mit Schnee und Eis waren früher noch größere Feinde der Bahn als heute: „Auch auf der Langwedel-Uelzener Bahn ist der am Morgen des 27. Febr. (1879) fällige Zug bei Ebstorf im Schnee stecken geblieben...“⁽³⁶⁾

Auch Personenunfälle mit tödlichem Ausgang blieben nicht aus. So wurde der 59-jährige Christoph Ebeling aus Jeddigen am 08.03.1875 auf dem Bahnhof Bendingbostel beim Verladen zwischen den Puffern erdrückt.⁽³⁷⁾

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. Der Streckenabschnitt Uelzen – Stendal wies 1880 mit drei Personenzugpaaren, einem Schnellzug- und einem Expreßzugpaar einen stärkeren Verkehr auf.

Dass bei der Eisenbahn auch schon im vorigen Jahrhundert rationell gewirtschaftet werden mußte, beweist die Zeitungsnote 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 Niemeyer als Stationsassistent nach Gardelegen versetzt; für ihn ist der Haltestellenvorsteher Kliem nach dort gekommen; von Bendingbostel 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 ist mit einem „Haltepunkt“ (einer Bahnanlage der freien Strecke ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen und enden dürfen). Auch ein mit einer Blockstelle örtlich verbundener Haltepunkt, wie früher in Jeddigen, Riepholm und Westerweyhe, wird als „Haltestelle“ bezeichnet.

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.)

Zwischen Bremen und Uelzen verkehrten ferner zwei Schnellzugpaare (Wilhelmshaven und Norddeich – Berlin), von denen das eine Schnellzugpaar die Strecke von Bremen bis Uelzen ohne Zwischenhalt zurücklegte. Dafür benötigte es 1 Stunde und 44 Minuten. Das andere etwas langsamere Zugpaar hielt auch in Soltau und Munster; in Richtung Bremen außerdem in Langwedel und Achim. Die Schnellzüge (1. bis 3. Klasse) führten im Fahrplan vor ihrer Zugnummer ein „D“; sie wurden somit aus Durchgangswagen gebildet. Auf dem Abschnitt Uelzen – Stendal war als drittes schnelles Zugpaar der D 83/84 von Altona über Uelzen – Stendal – Magdeburg nach Leipzig mit Halt in Bergen (nur in Richtung Leipzig), Salzwedel und Bismark unterwegs.

Wann die zur Beschleunigung des Zugverkehrs erforderlichen, anfangs noch nicht vorhandenen **Blockstellen** eingerichtet worden sind, ist dem Chronisten nicht genau bekannt. Er vermutet den Bau dieser Blockstellen in der Zeit um den I. Weltkrieg. Es handelt sich dabei um die Blockstelle 61 a, genannt „Block Reichsstraße“, zwischen den Bahnhöfen Langwedel und Kirchlinteln, um die Blockstelle 52, genannt „Block Windmühle“, zwischen den Bahnhöfen Kirchlinteln und Bendingbostel, um den Block 28 zwischen Soltau und Emmingen,

um den Block 16 zwischen Munster und Brockhöfe sowie um den Block 10 a zwischen Brockhöfe und Ebstorf. ⁽³⁸⁾

Ob es auf dem Streckenabschnitt Uelzen – Stendal neben der Blockstelle 54 zwischen Uelzen und Stederdorf, dem Betriebsbahnhof Cheine zwischen Bergen (Dumme) und Salzwedel sowie der Blockstelle 2 zwischen Schönfeld und Stendal noch weitere Blockstellen gegeben hat, ist ebenfalls nicht bekannt.

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 einen Personenzug, der abends in Bremen abfuhr und erst am nächsten Mittag in Magdeburg ankam, (Bremen ab 7.25 Uhr = 19.25 Uhr, Uelzen an 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 (zuschlagfrei und mit 4. Wagenklasse), wird der Nahverkehr auf den kleinen Heidestationen stets eine untergeordnete Rolle gespielt haben.

Die u.a. **Tabelle über die Beförderungsleistungen der Staatsbahn für das Jahr 1913** bestätigt diese Auffassung zumindest für den Bahnhof Kirchlinteln, der von allen im Altkreis Verden gelegenen Hauptbahnhöfen das schlechteste wirtschaftliche Ergebnis aufwies. (Bendingbostel ist als einzige Station nicht aufgeführt; die Beförderungsleistungen dürften denen von Kirchlinteln geähnt haben.) Sogar bis und ab Wahnebergen fuhren mehr Reisende, wahrscheinlich aber nur im Verkehr mit Verden. ⁽³⁹⁾

	Personen- verkehr	Stückgut in t		Wagenladung		Tierverkehr			
		Empf.	Vers.	Empf.	Vers.	Großvieh		Kleinvieh	
						Empf.	Vers.	Empf.	Vers.
Kirchlinteln	14.595	407	169	5.156	1.535	56	48	436	5.189
Langwedel	74.823	1.626	1.307	15.239	1.611	96	393	1.943	10.404
Verden	266.318	9.250	8.418	103.872	28.482	1.754	3.940	10.149	78.470
Wahnebergen	25.852	327	132	5.772	730	63	126	272	1.939
Dörverden	43.002	965	378	9.785	1.249	19	141	1.218	8.147

II. Der Bahnbetrieb zwischen 1918 und 1945

Nach dem I. 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 1918 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.

1925 und 1926 war der planmäßige Reisezugverkehr auf der „Uelzener Bahn“ recht gering. Während 1925 von Wilhelmshaven bzw. Norddeich zwei D-Zugpaare und in der Sommersaison ein zusätzliches D-Zugpaar als Nachtzug mit Schlafwagen verkehrten, fuhr 1926 außerhalb der Sommersaison täglich nur ein Schnellzug nach Berlin.

Zwischen Bremen und Uelzen verkehrten lediglich vier Personenzugpaare; ab 1926 ferner an Sonntagen ein Ausflugszug zwischen Bremen und Soltau. In Munster hielten 1925 und 1926 keine Schnellzüge. Auch in Langwedel hielten 1925 und 1926 weder die D-Züge der Strecke Bremen – Uelzen noch die E- und D-Züge der Strecke Bremen – Hannover.

Im **Mai 1927** wurde die 24-Stunden-Zählung eingeführt. Die bisher nach Tages- oder Nachtzeit in den Fahrplänen unterschiedlich dargestellten Abfahrts- und Ankunftszeiten entfielen und machten das Fahrplanlesen einfacher.

Zum **7.10.1928** 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 in 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. ⁽⁴⁰⁾ Ferner fahren jetzt auch zwei Tages-D-Züge ständig, während der Nacht-D-Zug auch weiterhin nur während der Sommersaison verkehrte. **Die Strecke (Bremen –) Langwedel – Uelzen – Stendal soll im Jahr 1935 schon zu den Schnellverkehrs-strecken der Reichsbahn gehört haben**, auf denen Geschwindigkeiten von 160 km/h zugelassen waren. ⁽⁴¹⁾ Ob tatsächlich mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h gefahren werden durfte und auch gefahren wurde, ist zweifelhaft. Der folgende Bericht in der „Verdener Zeitung“ könnte aber dafür sprechen:

Langwedel, 1. Dezember 1932 (Geschwindigkeitsprüfungen bei der Reichsbahn)

„Am Mittwoch ließ die Reichsbahndirektion Hannover auf den Strecken Hannover – Bremen – Lehe und Bremen – Uelzen Prüffahrten vornehmen. Der hierzu verwendete Sonderzug bestand aus einem Packwagen und einem Salonwagen mit Aussichtsabteil und einer der modernsten Schnellzuglokomotiven. Zweck dieser Sonderfahrten war festzustellen, ob der Oberbau geeignet ist, bei einzelnen Zügen eine noch höhere Geschwindigkeit als bisher zuzulassen. Die Schnelligkeit wurde ausgedehnt bis auf 120 km. So wurde die Strecke Hannover – Bremen beispielsweise mit einer stündlichen Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 110 und die Strecke Bremen – Uelzen mit einer solchen von etwa 96 km durchfahren. Begleitet war der Zug von höheren Beamten der Direktion, den Vorständen der betr. Betriebsämter und der Leitern der in Frage kommenden Bahnmeistereien, die die Strecke von dem Aussichtsabteil aus beobachteten.“

Nach einem weiteren Zeitungsbericht sind im Raum Langwedel im Sommer /Herbst 1934 umfangreiche Bauarbeiten und Veränderungen an Gleisen und Signalanlagen durchgeführt worden (Verlegung von 30 m-Schienen und Verlängerung des Vorsignalabstandes von 700 auf 1000 m). ⁽⁴⁶⁾

Für 10,00 RM von Langwedel nach Berlin und zurück - das gab es im August 1936.

Anlässlich der XI. Olympischen Spiele veranstalteten der Reichssportblatt-Reisedienst und der Norddeutsche Lloyd Bremen Sonderzugfahrten mit einer Fahrpreismäßigung von 60 % von mehreren deutschen Großstädten nach Berlin und zurück.

Von Bremen verkehrten die Sonderzüge am 1., 5., 8., 12 und 15. August 1936 (Rückfahrten ab Berlin am 2., 5., 9., 12. und 16. August) nach folgendem Fahrplan:

			Rückfahrkarte 2. Kl.		3. Kl.
7.00 Uhr	ab Bremen Hbf	an	4.28 Uhr	15,90 RM	10,90 RM
7.30 Uhr	ab Langwedel	an	4.00 Uhr	14,40 RM	10,00 RM
8.13 Uhr	ab Soltau (Han)	an	3.20 Uhr	12,40 RM	8,50 RM
9.10 Uhr	ab Uelzen	an	2.29 Uhr	10,00 RM	6,90 RM
10.13 Uhr	ab Salzwedel	an	1.44 Uhr	7,60 RM	5,30 RM
12.55 Uhr	an Berlin Lehrter Bf	ab	23.10 Uhr	----	----

Die Sonderzugfahrkarten waren erhältlich in den Lloyd-Reisebüros, welche auch Quartiere „in bester Wohngegend“ von Berlin für 3,00 RM pro Übernachtung vermittelten.

Mit fünf Personenzugpaaren blieb der Lokalverkehr auf der „Uelzener Bahn“ über Jahre hinaus bis zum Kriegsbeginn im September **1939** fast unverändert. Der Schnellzugverkehr war jedoch etwas verstärkt worden. So verkehrten 1939 ständig drei Schnellzugpaare zwischen Berlin und Wilhelmshaven bzw. Norddeich. Während der Sommersaison gab es sogar noch ein viertes D-Zug-Paar, einen schnellen Tages-D-Zug mit Halt nur in Stendal und Uelzen. Die anderen D-Züge hielten zwischen Uelzen und Bremen auch in Soltau, einige auch in Munster. Sie führten die 1., 2. und 3. Wagenklasse und bis auf eine Ausnahme auch einen Speisewagen. (1939 gab es außerdem eine Fernschnelltriebwagenverbindung zwischen Berlin und Bremen, allerdings über Hannover.)

Zwischen Uelzen und Stendal war der Reisezugverkehr stets etwas stärker als zwischen Bremen und Uelzen. 1939 gab es zwischen Uelzen und Stendal 7 Personenzüge, 3 Eilzüge und außer den D-Zügen von und nach Bremen – Wilhelmshaven/Norddeich noch 2 D-Zug-Paare in der Relation Hamburg – Uelzen – Stendal – Leipzig – Dresden.

Über die Strecke Stendal – Uelzen raste 1939 außerdem der Fernschnelltriebwagen FdT 584 auf seiner Fahrt von Dresden nach Hamburg (nur in der einen Richtung, Gegenrichtung über Wittenberge). Er startete in Dresden um 6.56 Uhr und fuhr von Magdeburg (9.21 Uhr) bis Hamburg Hbf (11.41 Uhr) ohne Halt.

Mit Ausbruch des II. Weltkrieges am 01.09.1939 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 muss auch vermuten, dass es darüber hinaus viele kriegsbedingte Ausfälle und große Verspätungen gab.

Nach dem ab 03.07.1944 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 24.01.1945 stellte die Reichsbahn den Verkehr von E- und D-Zügen auf sämtlichen Strecken ein. (43)

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

Der 22.02.1945 war ein besonders „schwarzer Tag“ für die „Uelzener Bahn“. An diesem Tag wurden nicht nur die Bahnhöfe Salzwedel und Uelzen durch Bombenabwürfe schwer beschädigt; auch Soltau und sogar Visselhövede wurden bombardiert.

In Visselhövede waren zwei Gruppen von je vier Lokomotiven, die im westlichen Bahnhofsbereich auf Gleis 4 abgestellt waren, das Ziel der feindlichen „Mosquito-Angriffe“. Auf dem breiten Mittelbahnsteig etwa in Höhe der Güterabfertigung entstand ein großer Krater; auch die beiden Hauptgleise wurden unterbrochen. (44)

Für den mit mehreren hundert Flüchtlingen aus Ostpreußen besetzten Zug kam das „Aus“ zwischen den Stationen Kirchlinteln und Langwedel in der Gemarkung Dauelsen. Bei dem Tieffliegerangriff wurden 20 Menschen getötet und mehr als 50 verletzt. (45) Ganz in der Nähe der Unglücksstelle von Dauelsen befand sich bis in die frühen sechziger Jahre die Blockstelle „Reichsstraße“. Dort kreuzte die „Uelzener Bahn“ die Bundesstraße 215 Rotenburg – Verden höhengleich.

An diesem Bahnübergang hatte es schon am 14.12.1934 einen schweren Unfall mit 16 Toten und 4 Verletzten gegeben. Damals hatte dort ein Omnibus mit Laienschauspielern der „Camper Speeldeel“ aus Stade auf der Fahrt zu einem Auftritt in Verden im Nebel die geschlossenen Bahnschranken durchbrochen und war mit dem Sonderzug Hitlers zusammengestoßen. Während der Omnibus total zerstört wurde, konnte der Sonderzug angeblich nach einem weiteren kurzen Aufenthalt im Bahnhof Kirchlinteln seine Fahrt in Richtung Berlin fortsetzen. Im Zuge des Baus der Autobahn Bremen – Walsrode mit der Abfahrt Verden-Nord wurde dieser Bahnübergang durch ein großes Überführungsbauwerk ersetzt. Die Blockstelle „Reichsstraße“, von wo aus auch die Schranken bedient wurden, wurde nicht mehr benötigt und abgerissen.

Im Verdener Ortsteil Dauelsen führt auch die erst 1928 in Betrieb genommene Bahnstrecke von Verden nach Rotenburg über die „Uelzener Bahn“ hinweg; die Strecken sind nicht miteinander verbunden. Kurz vor oder Anfang des II. Weltkriegs wurde an dieser Stelle mit dem Bau eines Umsteigebahnhofs begonnen. Neben dem örtlichen Verkehr für Dauelsen hätten Reisende dort auf die Züge der anderen Strecke überwechseln können. Der Bau einer Verbindungskurve war damals wohl nicht vorgesehen. Der Umsteigebahnhof ist durch die Kriegsergebnisse nicht vollendet worden; nach dem Kriege wurde das Projekt nicht wieder aufgegriffen. Zeugen des Baus sind die Überreste der breiten Treppe am Bahndamm der Rotenburger Strecke und des Bauwerks für den Lastenfahrstuhl.

III. Die schwere Nachkriegszeit

Der im April 1945 mit Ende des II. Weltkriegs auch auf dieser Strecke eingestellte Zugverkehr wurde zwischen Langwedel und Bremen bereits am 21.05.1945 mit zwei Zügen für Eisenbahnbedienstete wieder aufgenommen. Zivilpersonen durften die Züge erst später benutzen. (46) Ab 29.06.1945 verkehrten auch wieder Personenzüge zwischen Langwedel und Soltau, erst ab 18.08.1945 fuhren die Züge wieder bis Uelzen. (47) 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 12.09.1945“ heraus. Zwischen Bremen und Soltau verkehrten nur zwei Zugpaare. So blieb es auch 1946.

Nach dem Reichskursbuch für die sowjetische Zone (gültig ab 04.11.1946) wurde die durch die Zonengrenze unterbrochene Strecke auf dem östlichen Teil noch ab Bf. Bergen (Dumme) regelmäßig befahren. Zwischen Bergen und Salzwedel verkehrten drei Personenzugpaare, zwischen Salzwedel und Stendal vier. Nach Einstellung des Zugverkehrs zwischen Salzwedel und Bergen (Dumme) am 07.10.1951 sind dort bald darauf die Gleise entfernt worden. (48)

Jeder benutzte die Eisenbahn - aber Bahnfahren war kein Vergnügen

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 dreiaxlige Abteilwagen mit Holzbänken, überfüllt. Viele Vertriebene und Ausgebombte waren in die kleinen Heidedörfer verschlagen worden. Nachdem die Männer vorübergehend in der Landwirtschaft 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. Sogar ab Kirchlinteln wurde die Bahn von Berufstätigen und Schülern zur Fahrt nach Verden über Langwedel benutzt, weil der direkte Omnibus damals nur einmal werktäglich verkehrte und der Eisenbahn-Fahrpreis besonders für Schüler trotz des großen Umwegs (Bahn = 17 km, Straße = 7 km) günstig war.

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 Wasserrassen und Umdrehen.

Auf dem Streckenabschnitt Uelzen – Nienbergen verkehrten fünf Zugpaare; bis auf einen Dampfzug am frühen Morgen nur die „Wittfeld'schen Akkumulatorentriebwagen“ (ETA 177, „Heulboje“ genannt) mit beschränkter Gepäck- und Fahrradbeförderung.

Um **1952** muss der wirtschaftliche Aufschwung in der BRD schon spürbar gewesen sein. Ab und zu konnte man sich wieder eine Tagestour per Bahn leisten. In den Fahrplänen vieler Strecken tauchten Ausflugszüge mit besonders günstigen Fahrpreisen auf, so auf der „Uelzener Bahn“ ein schneller Sonntagsausflugszug von Bremen nach Hermannsburg, der in Munster auf das Netz der OHE übergang.

Bremen Hbf	ab: 8.11	an: 21.51
Bremen-Sebaldsbrück	8.20	21.44
Achim	8.31	21.33
Langwedel	8.43/8.44	21.19/21.20
Visselhövede	9.08/9.09	20.56/20.57
Soltau (Han)	9.25/9.40	20.27/20.40
Munster (Lager)	9.59/10.02	20.06/20.09
Müden (Örtze)	10.31	19.41
Hermannsburg	an: 10.42	ab: 19.27

Nach diesem Fahrplan ist davon auszugehen, dass eine OHE-Lok den Zug bereits in Soltau übernahm und bis dort zurückbrachte. Während die übrigen OHE-Züge in Munster (Lager) Süd begannen und endeten, fuhr der Sonntagsausflugszug ab DB-Bahnhof Munster (Lager).

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 „Städteschnellverkehrstriebwagen“ (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 Dampzüge ersetzt werden.

Jahrelang verkehrte dann ein Dampzug, 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 diese Zeit wurde von der Gemeinde **Brunsbrock** auf Initiative des Lehrers Kienzle die Einrichtung einer **Haltestelle bei der ehemaligen Blockstelle „Windmühle“** (in Bahn-km 83,49 auf halber Strecke zwischen den Stationen Kirchlinteln und Bendingbostel) gefordert. Angeblich wünschte man auch ein Ladegleis. Nachdem es schon so schien, als ob die Bundesbahn zustimmen würde, waren die Bemühungen der Gemeinde letztendlich doch vergebens.

Als einziger höherwertiger Zug zwischen Langwedel und Soltau verkehrte bis Anfang der sechziger Jahre dreimal wöchentlich unter der Zugnummer Dm 80337/80338 ein Militär-D-Zug zwischen Hoek van Holland und Fallingbostel. Als „Lr“ fuhr er von dort weiter nach Hannover, wo er gereinigt und für die nächste Fahrt aufgerüstet wurde. Zeitweiliges Ziel dieser Zug soll auch Hamburg über Soltau gewesen sein. Auf der Fahrt nach Hoek van Holland hielt der Zug mittags gegen 12.30 Uhr in Langwedel. Am nächsten Tag gegen 16 Uhr erreichte er Langwedel auf der Rückfahrt.

Bespannt war der Militärzug meist mit einer Schnellzug-Dampflokomotive der Baureihe 03, oft aber auch nur mit einer Personenzug-Dampflokomotive der Baureihe 038. Der Zug fiel auf durch die blauen Wagen der niederländischen Staatsbahnen. Für den öffentlichen Verkehr war der Zug nicht zugelassen. Vor dem Bahnhof Langwedel hielten zu den Verkehrszeiten des Zuges britische Militärfahrzeuge aus Verden, mit denen die Reisenden (Soldaten und ihre Angehörigen) zum Zug gebracht bzw. vom Zug abgeholt wurden. Hin und wieder sah man farbige Soldaten, damals noch etwas Besonderes!

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 Dampzügen mit Holzklassewagen 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.

Auf dem östlichen Streckenabschnitt fuhren um diese Zeit die meisten Züge nur noch bis Schnega. Nienbergen wurde werktags nur noch zweimal erreicht, frühmorgens und abends, sonntags gar nicht. Bald darauf wurde zwischen Wieren und Nienbergen auch die sonntägliche Streckenruhe eingeführt.

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 eingeleisig.

Das Angebot an Zugverbindungen wurde ebenfalls etwas zurückgenommen. So entfiel ersatzlos die letzte Verbindung spätabends von Bremen nach Soltau, Langwedel ab 23.45 Uhr, die jahrzehntelang bestanden und sowohl Schichtarbeitern als auch Leuten, die das großstädtische Kulturangebot genutzt hatten, die Heimfahrt ermöglicht hatte. Außer den beiden Eilzugpaaren und einer Triebwagenfahrt von Wittingen nach Achim mit Eilzug-Anschluss nach Bremen wendeten nun sämtliche Schienenomnibusse in Langwedel. Das Fahrgastaufkommen rechtfertigte damals oft noch den Einsatz von Schienenomnibus-Doppeleinheiten mit insgesamt vier Wagen. Außerdem wurden um 1960 einige Regelhalte in Bedarfshalte umgewandelt. So gab es Schienenomnibusse und Akkutriebwagen, die in Kirchlinteln, Riepholm, Frielingen und Emmingen nur nach Bedarf hielten.

Mit fünf bzw. sechs Personenzugpaaren (sämtliche als Triebwagen) und zwei Eilzugpaaren (ein ETA BR 515 und ein mit Diesellokomotive bespannter Zug) blieb der Fahrplan auf der Kursbuchstrecke Nr. 209 und später Nr. 165 über Jahre hinaus ziemlich unverändert. Obwohl sie Mitte der siebziger Jahre noch für die „Indusi“ (induktive Zugsicherung) nachgerüstet worden waren, war den Schienenomnibussen ein längerer Einsatz auf der „Uelzener Bahn“ aber nicht mehr beschieden; ab Sommerfahrplan 1980 wurden sie hier endgültig abgezogen.

Der in der damaligen DDR gelegene Streckenteil Salzwedel – Stendal war zwischenzeitlich zur einfachen Personenzugstrecke abgewertet worden. Schnell- oder Eilzugverkehr gab es dort nicht mehr.

Nach dem Kursbuch der Deutschen Reichsbahn vom Sommer 1960 fuhren zwischen Salzwedel – Stendal nur sieben Personenzugpaare, eines davon als Triebwagen. Ferner verkehrte ein Personenzug von Salzwedel nach Pretzier und zurück. Dabei handelte es sich um einen Zug, der morgens um 4.48 Uhr in Salzwedel startete und in Pretzier von der „Reichsbahn-Hauptstrecke“ auf die damals schon verstaatlichte Kleinbahnstrecke nach Osterburg übergeleitet wurde. Abends um 19.44 Uhr traf er aus Osterburg wieder in Pretzier ein und fuhr weiter nach Salzwedel.

Für die 57,1 km lange Strecke von Salzwedel nach Stendal benötigten die Züge eine Fahrzeit von mehr als 1 ½ Stunden, was auf den schlechten Gleiszustand schließen lässt. In mehreren Personenzügen gab es noch die 1. Wagenklasse – etwas Besonderes in der DDR!

Der Reichsbahn-Fahrplan änderte sich über viele Jahre hinweg nur wenig. Die Züge blieben immer langsam. Auch der später eingelegte D-Zug Salzwedel – Dresden, der noch bis kurz nach der „Wende“ verkehrte, hatte bis Stendal eine ungewöhnlich lange Fahrzeit, obwohl er nur in Hohenwulsch hielt.

IV. 1975: defizitärer Personenverkehr - rentabler Güterverkehr Die drohende Einstellung des Personenverkehrs zwischen Langwedel und Uelzen

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. Die „Uelzener Bahn“ profitierte auch sehr vom regen Militärverkehr von und nach den Standorten Munster, Fallingbostal, Bergen (OHE) und Reinsehen (Bf. Barrl). Eingelegte Militärzüge erforderten oft die Aufhebung bzw. Unterbrechung der Streckenruhe. Als der Personenverkehr längst verdieselt war, sah man noch regelmäßig Dampflokomotiven vor den Güterzügen. Am 31.05.1975 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 Einfahrtssignale waren alles, was zur Aufrechterhaltung des Personen- und Güterverkehrs noch benötigt wurde.

Ende 1975 erfolgte auch ein Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof Frielingen. Dort endete das Gleis 3, an dem auch ein Bahnsteig lag und das bisher auch für eine Ausfahrt in Richtung Langwedel genutzt werden konnte, nunmehr an einem Prellbock. Einher gingen diese Maßnahmen in Frielingen mit der Aufhebung und dem Abbruch des Stellwerks Fw.

„Rückgebaut“ wurde im November 1976 auch in 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.

Zur selben Zeit wurde dagegen vom Bf. Kirchlinteln ein Anschlussgleis verlegt zum Gelände der Landhandelsfirma Claußen, die damals als erste im neu erschlossenen Kirchlintler Gewerbegebiet ansiedelte. Eine Fehlinvestition, denn der Anschluss wurde nur wenige Jahre genutzt!

Neben dem Militärverkehr spielte in der von der Landwirtschaft geprägten Heidegegend 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 worden.

Anhand der folgenden Tabelle wird aber auch schon der Rückgang der Güterverkehrsleistungen deutlich.

Entwicklung des Wagenladungsaufkommens im Knotenpunktbereich Soltau (1981 – 1983)

Betriebsstelle	1981			1982			1983		
	Wg-Ladungen	Einnahme	(DM)	Wg-Ladungen	Einnahme	(DM)	Wg-Ladungen	Einnahme	(DM)
	Versand	Empf.		Versand	Empf.		Versand	Empf.	
Kirchlinteln	37	243	194.000	43	218	188.000	27	170	142.000
Bendingbostal	234	127	186.000	189	148	196.000	141	94	137.000
Jeddigen	64	57	63.000	50	45	53.000	27	41	38.000
Visselhövede	297	314	433.000	285	235	312.000	187	206	236.000
Soltau	77	147	163.000	116	124	189.000	128	236	287.000

V. 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, Bendingbostal, 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 Strecke mit weniger Personal möglichst wirtschaftlich weiterbetrieben werden sollte. Einge-

spart 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 Brockhöfe wurde zu einer unbesetzten Haltestelle degradiert. Der Bahnhof Visselhövede musste neben mehreren Gleisen auch seine Drehscheibe (Durchmesser = 16,20 m) einbüßen.

Ab 27.09.1987 wurde zudem der Personenverkehr in Kirchlinteln, Bendingbostel und Jeddigen wegen des weiter zurückgegangenen Verkehrsaufkommens eingestellt, nachdem die Zukunft dieser Stationen mit der Einrichtung als Eilzughaltestellen mit einem annehmbaren Fahrplan im Sommer 1981 hoffnungsvoll begonnen hatte.

Von den meisten Gebäuden hat sich die Bundesbahn ebenfalls getrennt. Auf der 97 km langen Bahnstrecke von Langwedel nach Uelzen erfüllen nur noch die Bahnhofsgebäude in Soltau und Munster die ihnen ursprünglich zugeordnete Funktion. Das Bahnhofsgebäude in Bendingbostel wurde bereits im Jahre 1980 dem Erdboden gleichgemacht, obwohl es erst im Frühjahr 1975 gestrichen worden war und noch recht ordentlich aussah. Die ehemaligen Bahnhofsgebäude in Jeddigen, Riepholm, Frielingen, Emmingen, Brockhöfe, Ebstorf und Westerweyhe werden jetzt als Wohnhäuser genutzt.

Im Erdgeschoss des Bahnhofs Kirchlinteln sind die noch funktionsfähigen Stellwerkseinrichtungen untergebracht. Meist ist der Bahnhof unbesetzt und scheidet damit für die Zugfolge aus; nur ganz selten, wenn außerplanmäßiger Zugbetrieb es erfordert, stellt hier noch ein Fahrdienstleiter die Signale und die beiden Weichen. Ansonsten dient das Gebäude ebenfalls Wohnzwecken.

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 und ein Fahrkartenautomat. Die Fahrkarten kann man aber auch im Reisebüro in der Stadt kaufen.

Auf dem Streckentorso Uelzen – Nienbergen verlief die Entwicklung ähnlich ungünstig. Hier beschränkte sich der Zugverkehr hauptsächlich auf die Zuckerrübenabfuhr im Herbst. Der vereinfachte Nebenbahnbetrieb und der schlechte Zustand der Gleisanlagen erforderten ab Wieren die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 20 km/h und den Halt des Zuges vor jedem beschränkten Bahnübergang; das Zugpersonal hatte auch die Schranken zu bedienen.

Gegenwart und Zukunft

Die „Wende“ in der DDR im November 1989 kam für die „Uelzener Bahn“ um 2 ½ Jahre zu spät; sie hätte wahrscheinlich den „Rückbau“ und die Umwandlung dieser Strecke in eine eingleisige Nebenbahn verhindert. Denn schon am 22.12.1989 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 Schienenverkehrs-Projekts Nr. 3 „Deutsche Einheit“ gedauert. Nachdem der Abschnitt von Stendal bis zur Landesgrenze bei Nienbergen schon längere Zeit fertig war, konnte am 19.12.1999 endlich auch der noch fehlende Abschnitt auf niedersächsischem Gebiet bis Uelzen wieder in Betrieb genommen werden. Die jetzt beendeten Baumaßnahmen entsprechen einem völligen Streckenneubau. Die elektrifizierte Strecke ist 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.

Seit dem 19.12.1999 verkehren zwischen Uelzen und Salzwedel täglich, haargenau im Zweistundentakt, acht „Regionalbahnen“ (RB) als Reisezüge des Nahverkehrs. Anfangs bestanden die Züge aus drei modernen Doppelstock-Wagen, bespannt mit einer elektrischen Lokomotive; inzwischen werden moderne elektrische Triebwagen eingesetzt. Sie laufen über Salzwedel und Stendal hinaus bis Magdeburg Hbf und halten auf allen Unterwegsstationen. Zwischen Salzwedel und Stendal verkehren weitere Regionalbahnen sowie einige RegionalExpress-Züge (RE); letztere ohne Zwischenhalt. Der Fahrplan für den Abschnitt Uelzen – Salzwedel bedarf noch Verbesserungen, zumal die Zugverbindungen für den Berufsverkehr nur bedingt geeignet sind. So verkehrt der erste Zug ab Uelzen erst um 7.25 Uhr, viel zu spät!

Einziges Fernverkehrszugpaar auf dieser Strecke war bisher der bereits erwähnte IR 2733/2732 (jetzt IC 2631/2630) Munster – Leipzig am Wochenende. Seit dem 10.06.2001 fährt hier aber auch täglich ein „echter“ Fernverkehrszug. Es ist der IC 241/240 „Wawel“ auf seiner Route von Hamburg nach Krakau und zurück.

Auch der Abschnitt Uelzen – Langwedel soll aus dem Lückenschlussprogramm profitieren. Seit Jahren wird in unregelmäßigen Abständen in der Presse berichtet, dass diese Strecke für eine Geschwindigkeit von 120 km/h eingleisig mit weiteren Kreuzungsmöglichkeiten ausgebaut und auch elektrifiziert werden soll. Für Soltau ist angeblich der Neubau eines elektronischen Stellwerks vorgesehen. Von dort aus sollen sämtliche Signale und Weichen zwischen Langwedel – Uelzen zentral gesteuert werden. Außer der Beseitigung der dringenden, nicht aufschiebenden Schäden ist an dieser Strecke aber noch nichts in Angriff genommen worden!

Neue Schnellbahn von Hannover 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 von Hannover entlang der Autobahn A 7 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.

Bei einer Verwirklichung der Neubaustrecke **hofft die Gemeinde Kirchlinteln auf die Wiedereinrichtung eines Haltepunktes**. In ihrer Forderung bestärkt sieht sie sich durch die Aussage des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, Dr. Peter Fischer, dass auf der „Y-Trasse“ auch Personenverkehr in Form eines Regionalexpresses mitlaufen soll und dass die Einrichtung neuer Stationen hierfür nicht ausgeschlossen sei. – Ob Kirchlinteln auf „bessere Zeiten“ hoffen kann, ist jedoch mehr als ungewiss. Das Ergebnis einer von der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie über die Wiedereröffnung stillgelegter Bahnhöfe ist im Fall Kirchlinteln nicht erfolgversprechend.

Hoffentlich wird aber von der niedersächsischen Landesverkehrsgesellschaft als Besteller der Züge mehr Einfluss auf die Fahrplangestaltung ausgeübt. Die von Jahr zu Jahr schlechter gewordenen Fahrpläne, extrem ungünstige Anschlußverbindungen, besonders in Langwedel, und überlange Kreuzungsaufenthalte in Visselhövede vergraulen noch den letzten Fahrgast. Dabei ließe sich auch mit geringem Fahrzeug- und Personalaufwand ein Zweistundentakt mit günstigen Anschlußverbindungen verwirklichen.

Mit der Fahrpreiserhöhung zum 1.2.1995 hatten sich die Tarifexperten der Deutschen Bahn AG etwas ganz Besonderes zum Nachteil der Fahrgäste einfallen lassen: Obwohl die Bahnstrecke von Bremen nach Uelzen

tatsächlich nur 126 km lang ist, wird nunmehr für die Fahrpreisberechnung eine fiktive Entfernung von 179 km zugrunde gelegt. Damit wird für eine einfache Fahrt von Bremen Hbf nach Uelzen ein um ca. 14,- DM überhöhter Fahrpreis verlangt; 53 gar nicht gefahrene Kilometer müssen mitbezahlt werden. Gerechtfertigt sei diese Maßnahme, weil mit einer Fahrkarte von Bremen Hbf nach Uelzen jetzt auch die „verkehrsüblichen Wege“ über Hamburg oder Hannover benutzt werden dürfen – eine fadenscheinige Begründung für diese versteckte Fahrpreiserhöhung! „Verkehrsüblich“ ist es keinesfalls, von Bremen über Hamburg oder Hannover nach Uelzen zu fahren. Allein der lückenhafte Fahrplan für die direkte Strecke über Langwedel – Soltau, besonders abends und am Wochenende, ist für diesen alternativen Reiseweg mit großem Umweg verantwortlich.

Leider sieht es auf dem Streckenabschnitt Langwedel – Uelzen immer noch so aus:

Zum „kleinen“ Fahrplanwechsel am 5.11.2000 sind zwar die meisten lokbespannten Reisezüge, welche für die geringe Auslastung überdimensioniert waren, durch ältere Triebwagen der Baureihen 614, 624 und 634 ersetzt worden. Diese Fahrzeuge sind im Raum Osnabrück – Oldenburg frei geworden, seit dort die neue „Nordwestbahn“ mit modernsten Triebwagen den Schienenpersonennahverkehr betreibt. Am Fahrplan selbst hat sich aber nichts geändert.

Der Reisezugverkehr besteht weiterhin aus sieben von Bremen bis Uelzen durchlaufenden „Regionalbahnen“, die montags bis freitags im angenäherten 2- bis 3-Stunden-Takt fahren; ein weiterer Zug verkehrt abends nur bis Soltau. Hinzu kommen zwei Züge zwischen Soltau und Uelzen. Samstags fahren nur drei Züge von Bremen nach Uelzen, um 9.00 Uhr, 11.59 Uhr und 15.00 Uhr, in der Gegenrichtung verkehren samstags allerdings fünf Züge. An Sonn- und Feiertagen fahren die ersten Züge erst am frühen Nachmittag.

Auf dem Abschnitt Soltau – Langwedel ist der Berufs- und Schülerverkehr fast auf den Nullpunkt zurückgegangen. Schuld an dieser Entwicklung ist vor allem der ungünstige Fahrplan, der die Strecke für Pendler unattraktiv gemacht hat. Rapide gesunkene Fahrgastzahlen in den Zügen wurden gleich nach der Schließung der drei Stationen Jeddigen, Bendingbostel und Kirchlinteln festgestellt; war doch so mancher Berufstätiger von einer dieser Stationen regelmäßig mit dem Zug zur Arbeit nach Bremen gefahren.

Nur wenig besser sieht es auf dem Abschnitt Soltau – Uelzen aus. Die nächtliche Streckenruhe (von abends gegen 21 Uhr bis morgens 5.30 Uhr) und die Betriebsruhe am Wochenende (von Sonnabendnachmittag bis Sonntagmittag) verhindern außerdem einen Ausflugsverkehr am Sonnabend und Sonntag sowie Tagesreisen mit Rückkehr am späten Abend.

Derzeit findet zwischen Langwedel und Uelzen nur noch ein geringer Gelegenheitsverkehr statt. Sogar am Wochenende, wenn viele Reisende auf dem preiswerten Wochenend-Ticket unterwegs sind, sind hier die Züge fast leer.

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. Eine Ausnahme bildete im Herbst 1995 einmal wöchentlich ein kurzer Güterzug von Eystrup über Langwedel und Soltau nach Wietzendorf zur dortigen Kartoffelstärkefabrik. Im Sommer 1996 konnte man auch Güterzüge aus Richtung Bremen über Langwedel und Soltau nach Hodenhagen fahren sehen. Sie beförderten Personenkraftwagen zu einem Zwischenlager.

Obwohl man seit Dezember 1999 nach über fünfzigjähriger Unterbrechung nun wieder mit der Bahn von Bremen über Uelzen nach Berlin reisen kann, hat diese Tatsache dem Streckenabschnitt Langwedel – Uelzen nur wenige zusätzliche Fahrgäste gebracht. Im derzeitigen Zustand kann die „Uelzener Bahn“ „nicht leben und nicht sterben“!

Quellen und Anmerkungen:

- (1) *Bis zu ihrer Verstaatlichung hieß die Bahnlinie zwischen Langwedel und Uelzen offiziell „Uelzen-Langwedeler Eisenbahn“ (Briefkopf: „Das Hansestadt Bremische Commissariat für die „Uelzen-Langwedeler Eisenbahn“), zwischen Uelzen und Stendal „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft“. Im Kreis Verden nennt man die beiden Strecken*

- allgemein „die Uelzener Bahn“; in Langwedel ist auch die Straße „An der UelzenerBahn“ so benannt worden.*
- In ihren ersten Betriebsjahren beförderte die Bahn zehntausende Ausreisewilliger zu den Nordseehäfen, daher der Name „Amerika-Linie“.*
- (2) *Karl Neger: „Verdens Eisenbahnen - ihr Werdegang“, in: „Heimatkalender für den Landkreis Verden 1967“, S. 78-79*
- Es muss ein ruhiger „Kampf um die Langwedeler Bahn“ (Bremen – Langwedel – Uelzen – Berlin) gewesen sein, von dem die Bevölkerung nicht viel merkte. Wie ist es sonst zu erklären, dass die Zeitung in den Jahren 1869 und 1870 zwar regelmäßig über die geplante Bahnlinie berichtete, jedoch nur selten über die Bemühungen Verdens um den Bahnanschluss. („Verdener Anzeigenblatt“ vom 25. November 1869)*
- (3) *„Verdener Anzeigenblatt“ vom 2. Juni 1870*
- (4) *Lothar Rindfleisch: „Die Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel“, in „Heimatkalender für Stadt und Kreis Uelzen 1995“, S. 161 u. 172*
- (5) *Rolf Martens: „Hundert Jahre Eisenbahn Uelzen – Langwedel“, Herausg.: Eisenbahnfreunde Bremen e.V. 1973, S. 3*
- (6) *„Verdener Anzeigenblatt“ vom 4. Juli 1929 u. 27. März 1930*
- (7) *Hermann Meyer: „Kirchlinter Pfarrchronik“, in: „Verdener Nachrichten“ vom 2.1.1995*
- (8) *Hermann Bunke: „Langwedel und seine Eisenbahn“, in „Heimatkalender für den Landkreis Verden 1994“, S. 244-259*
- (9) *Hermann Bunke: „Kirchlinter – ein fast vergessener Bahnhof“, in Heimatkalender für den Landkreis Verden 2001, S. 83-86*
- (10) *„Großlinter“ von August Freudenthal (1895), Nachdruck des Heimatvereins Kirchlinter vom September 1994*
- (11) *Robert Kienze: „Linter - Kirchlinter“, in: „Heimatkalender für den Landkreis Verden 1994, S. 162 ff.*
- (12) *Fritz u. Elsbeth Heldberg, Willi Pascheberg: „Jeddingen – ein Dorf im Wandel der Zeiten“ 1987, S. 224-230*
- (13) *Untersuchungsbericht der Bundesbahndirektion Hannover von 1985, S. 73*
- (14) *Die Ortschaft Ottingen hat derzeit ca. 350 Einwohner, davon leben in Riepholm ca. 80.*
- (15) *Heinrich Hüner: „Die Gilkenheide“ (1938) und
Dr. Erika Köster: „Der wüste Gilkenhof in der Gemarkung Hiddingen“ in „Rotenburger Schriften“*
- (16) *Reinhard Baetge: „Woltem-Frielingen 1890 – 1990 100 Jahre Dorfgeschichte“
Ferner mündliche Auskünfte von dem Soltauer Bundesbahnbeamten Hermann Mindermann, der in Frielingen aufgewachsen ist.*
- (17) *Im Juli 2002 hat die Bayrische Trailerzug Gesellschaft (BTZ) ihr erst 1998 eingerichtetes Umschlagzentrum Soltau-Harber wieder aufgegeben. Seit November 1998 hatte dreimal wöchentlich in der Relation Verona – München – Soltau ein Trailerzugpaar verkehrt, das ab Celle über die OHE zum Trailerterminal alli-Frischdienst GmbH in Soltau-Harber geführt worden war. Vornehmlich waren gekühlte Frischwaren transportiert worden, die von Soltau aus per Lkw im Umkreis bis über 100 km feinverteilt wurden. Dieser Verkehr war angeblich unwirtschaftlich und wird deshalb nun über andere BTZ-Standorte abgewickelt. Auch nach dem Rückzug der BTZ soll in Soltau-Harber der Cargo-Terminal (Güterbahnhof) erhalten bleiben. Die Cargo-Terminal Soltau GmbH (CTS) will die Anlage angeblich noch erweitern und sieht gute Chancen für den Standort im Städtedreieck Hamburg – Bremen – Hannover. Die CTS ist inzwischen vom Land Niedersachsen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugelassen worden.*
- (18) *Dietrich Breuer: „Munster - vom Heidedorf zur modernen Kleinstadt“, in:
„Niedersachsenbuch `94“*
- (19) *„Allgemeine Zeitung“ Uelzen, vom 25.09.1999*
- (20) *Untersuchungsbericht der Bundesbahndirektion Hannover vom Oktober 1985: Danach lebten im Einzugsbereich des Bahnhofs Brockhöfe im Jahre 1983 nur 1.400 Einwohner.*
- (21) *und (22) wie Anm. 4*
- (23) *wie Anm. 5*
- (24) *Die Linienführung der RBB-Omnibusse in Ebstorf ist vor kurzem insoweit geändert worden, als diese nunmehr in einem Rundkurs die Haltestellen Weinbergstraße, Rathaus, Sprengelstraße, Am Feldrain, Alte Salzstraße, Bahnhof/Schranke und Georg-Marwede-Straße bedienen. Somit ist der Bahnhof nun auch wieder mit dem Bus erreichbar. Der Busfahrplan ist jedoch derart ungünstig, dass ein Umsteigen vom Bus in den Zug oder umgekehrt kaum möglich ist. Außerdem*

- konkurrieren Bus und Zug gegeneinander, in dem sie zwischen Ebstorf und Uelzen und auch in der Gegenrichtung fast immer zur selben Zeit verkehren.
- (25) Prof. Hans-Helmut Decker-Voigt: „Die Kinder vom Bobenwald“ in „Allgemeine Zeitung“, Uelzen, vom 2.10.1998
- (26) Lothar Rindfleisch: „Der Bahnbau in Westerweyhe“ in: „Heidewanderer“ Uelzen vom 23.10.1982
- (27) Lothar Rindfleisch: „Bahnhofsgebäude in Uelzen“, in „Heidewanderer“ Uelzen vom 15. u. 22.06.1996 sowie „Der Bahnhof Uelzen“ in „Heidewanderer“ Uelzen vom 15.07.2000
Danach gab es in Uelzen anfangs zwei Bahnhofsgebäude, das der Staatsbahnstrecke Hannover - Hamburg und ein weiteres für die Strecke Bremen – Stendal, letzteres je zur Hälfte im Eigentum der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (s. hierzu auch Anm. 5, Seite 14)
- (28) Leserbrief des Torsten Dolck in „Allgemeine Zeitung“ Uelzen vom 27.01.2001: Darin wird vor allem der schlechte Zustand der Bahnsteige bemängelt.
und Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsens mbH: „Zeit für Bahnhöfe“ (Juni 2001):
„Im Endausbau sollen alle Bahnsteige modernisiert und auf eine Höhe von 76 cm ausgebaut werden, damit die Fahrgäste die Züge bequem und behindertengerecht erreichen können.“
- (29) „Allgemeine Zeitung“ Uelzen vom 20.02.2001
- (30) Seit Beginn der Baumaßnahmen konnte man ständig die Forderungen der Anlieger nach einem Lärmschutz in der Allgemeinen Zeitung Uelzen lesen. Mitte März 2001 sind im Bereich Wieren und Soltendieck Lärmschutzwände aufgestellt worden..
- (31) „Drehscheibe“ 150, Heft 2/01, S. 28: Danach verkehren derzeit die Güterzüge KC 62672 u. KC 62678 von Zielitz Kaliwerk über Salzwedel u. Uelzen nach Hohe Schaar sowie KC 62675 in der Gegenrichtung.
- (32) Dieses berichteten mehrere ältere Uelzener Bahnbeamte.
- (33) Dr. Uwe Knoblauch: „Ost-Niedersachsen - pulsierender Verkehrsraum im Herzen des geeinten Deutschlands“, Herausg.: Niedersächsische Landeszentrale für politische Bildung, Hannover 1991,
und: H.J. Fricke/H.J. Ritzau: „Die innerdeutsche Grenze und der Schienenverkehr“, S. 35
- (34) „Verdener Anzeigenblatt“ Nr. 658 u. 659 vom 24. u. 27. April 1873
- (35) „Verdener Anzeigenblatt“ vom 26. Mai 1873
- (36) „Verdener Anzeigenblatt“ vom 2. März 1879
- (37) wie Anm. 12 (Seite 98)
- (38) Fahrplan eines Militärsonderzugs von Minden über Wunstorf und Langwedel nach Munster; dann weiter nach Uelzen (ohne Datum): Darin ist die 1912 eröffnete Haltestelle Riepholm aufgeführt, aber nicht die Blockstellen 52, 28, 16 und 10 a. Letztere Blockstellen müssen also erst nach 1912 eingerichtet worden sein.
- (39) „Im Weichbilde des Domes“, Heimatbuch des Kreises Verden 1924, S.139
- (40) Horst Troche: „Die Akkumulator-Triebwagen der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und der Deutschen –Reichsbahn-Gesellschaft“, S. 211 u. 269
- (41) „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“, Jubiläumsband der DB, S. 256
- (42) Untersuchungsbericht der Bundesbahndirektion Hannover zur Rationalisierung der Strecke Uelzen – Langwedel von 1985, Seite 57:
Danach war die Ausweitung des Vorsignalabstands von 700m auf 1000 m nur unvollständig verwirklicht worden. Auf den Stationen Kirchlinteln, Emmingen, Ebstorf und Westerweyhe war es nicht mehr zu den Standortveränderungen der Vorsignale gekommen; dort verblieb es beim 700 m-Abstand. In Visselhövede und Munster waren nicht alle Vorsignale versetzt worden; dort besteht auch jetzt noch bei den Einfahrten aus Richtung Langwedel zwischen Vorsignal und Hauptsignal ein Abstand von nur 700 m.
Vor Abwertung zur eingeleisigen Nebenbahn betrug die Streckenhöchstgeschwindigkeit 100 km/h.
- (43) „Chronik des 20. Jahrhunderts“, S. 646
- (44) Unterlagen des „Imperial War Museum“ London: Das „Mosquito“-Flugzeug war mit einer automatischen Kamera ausgerüstet, die jedes Detail der Angriffe festhielt („ und deutlich den Erfolg der Angriffe aufzeigte“.)
- (45) Robert Kienzle: „Das Gesicht des Krieges im Landkreis Verden, Frühling 1945“ (Sonderdruck 1984 Heimatkalender für den Landkreis Verden)
- (46) „Bremen - einst und jetzt“, Herausg.: Arbeitsgemeinschaft „Bremer Schule“ e.V., 1960, S. 134
- (47) Hermann Behnemann/Klaus Heinzl in: „Visselhövede – Chronik einer Stadt“ 1999, S. 248
- (48) wie Anm. 33

Neben den in den Fußnoten aufgeführten Publikationen stand eine umfangreiche Fahrplansammlung

zur Auswertung zur Verfügung: Kursbücher, Taschenfahrpläne, dienstliche Fahrpläne (Original bzw. Nachdruck) aus den Jahren 1880, 1909, 1914, 1917, 1918, 1925-1927, 1934, 1936, 1937, 1939-1941, 1941, 1943-1945, 1946 und ab 1949.