

150 Jahre Lüneburger Bahn

Eine fast vergessene Eisenbahngeschichte



Sonderausstellung

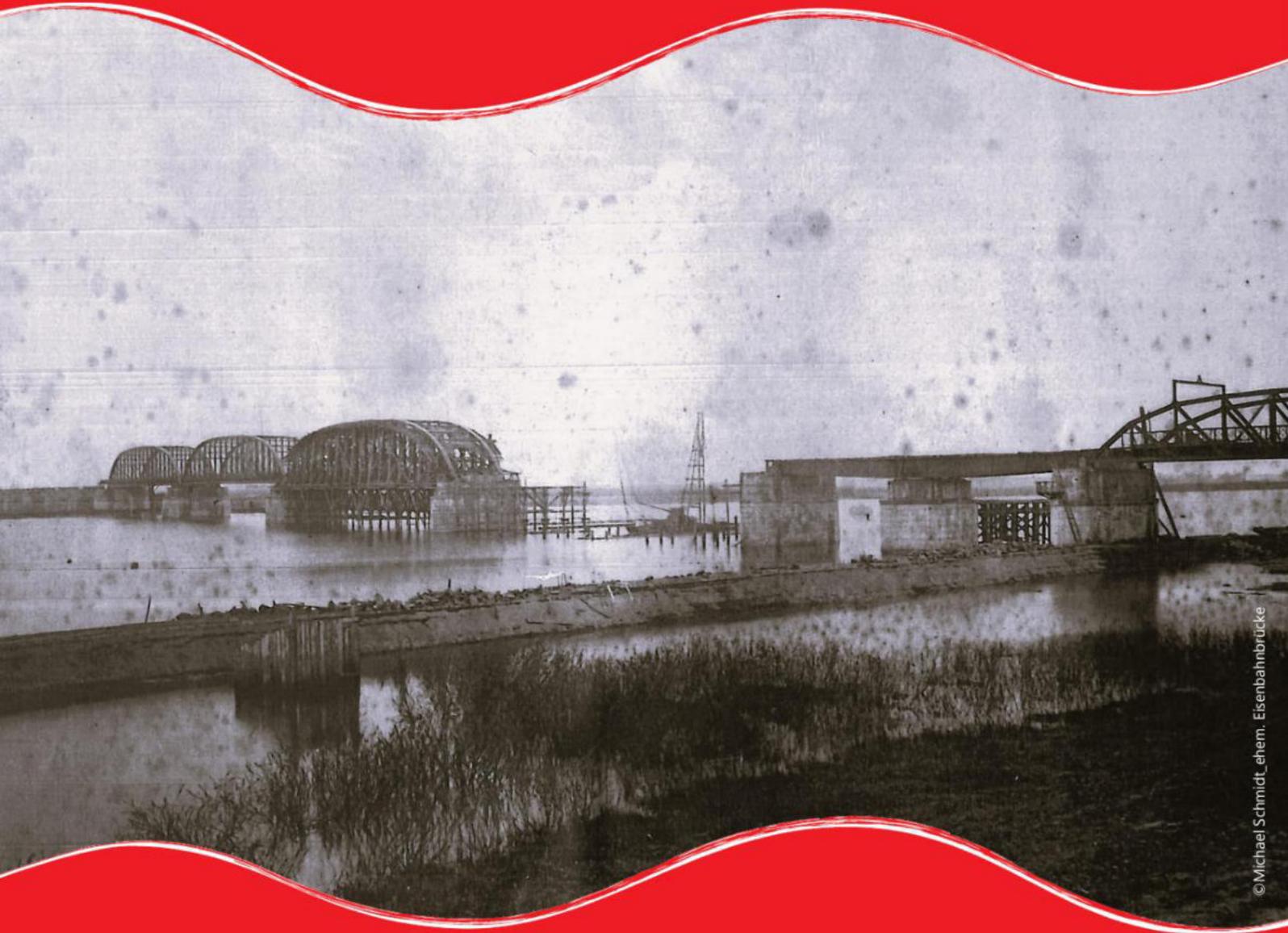
28. April – 10. August 2024

Stadtmuseum Wittenberge

Ausstellung

150 Jahre Lüneburger Bahn

Eine fast vergessene Eisenbahngeschichte



© Michael Schmidt_ ehem. Eisenbahnbrücke

Galerie Festung Dömitz

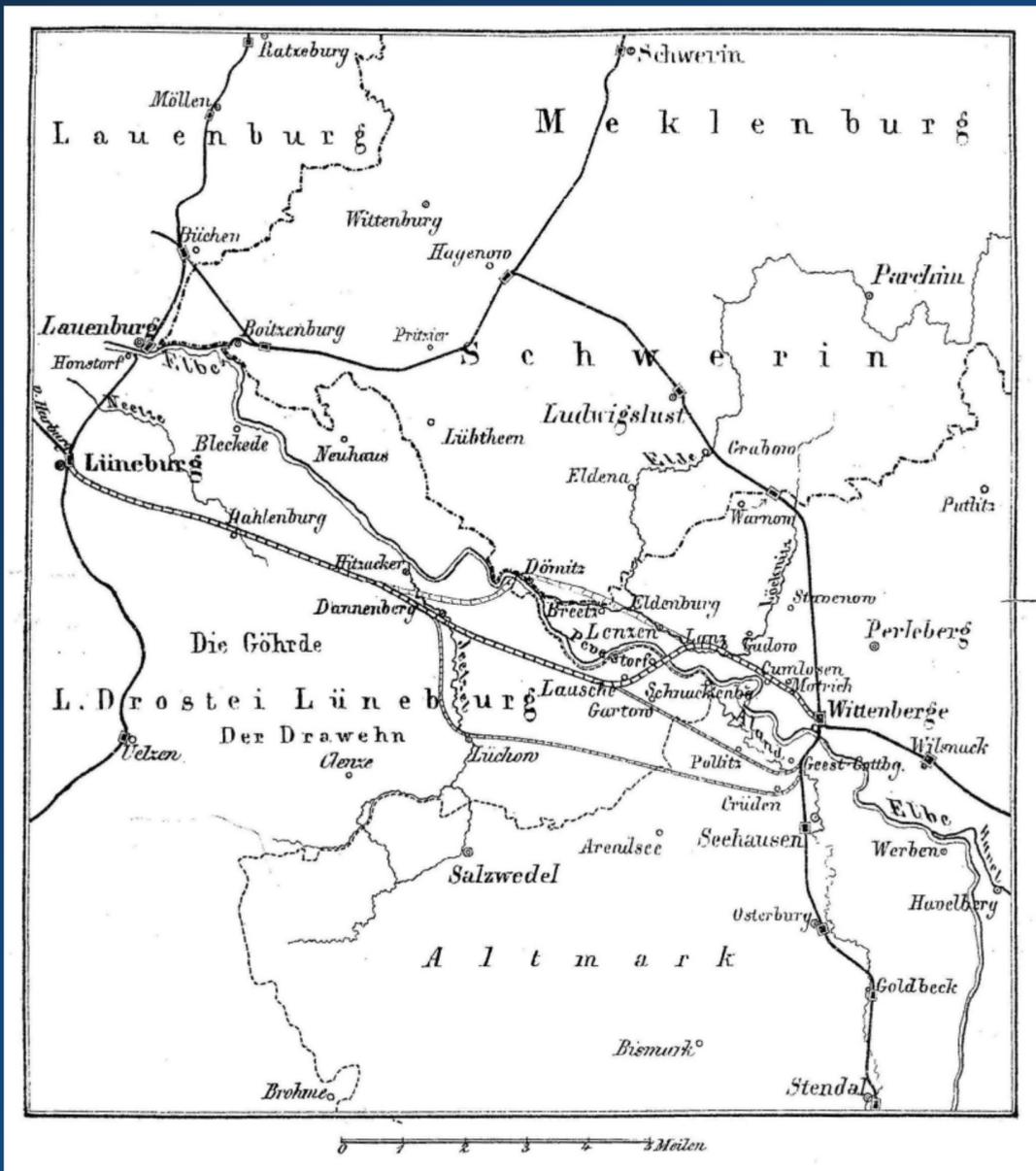
VERNISSAGE: 23. November | 14.30 Uhr

AUSSTELLUNG: bis 30. März

zu den Öffnungszeiten des Museums



Die Ausgangslage 1866



Mögliche Streckenverläufe,
Karte von 1866

Durch den 1866 erfolgten Anschluss des Königreichs Hannover bestand in der preußischen Regierung der Wunsch nach einer direkten Verbindung von Berlin zu den Nordseehäfen. Die Berlin-Hamburger-Eisenbahn (BHE) verständigte sich daraufhin mit dem Lüneburger Eisenbahnausschuss, sich für die Erteilung einer Konzession für eine Strecke von Wittenberge nach Lüneburg und weiter zum Anschluss an die geplante Strecke Osnabrück – Bremen – Harburg einzusetzen. Im Jahr darauf wurde die Konzession erteilt.

Die Karte zeigt die für die Errichtung der Zweigbahn möglichen Varianten zur Linienführung. Da man zunächst von einer Mitbenutzung der Elbbrücke in Wittenberge ausging, wurden zwischen Wittenberge und Lüneburg folgende Varianten für die Linienführung untersucht:

1. Elbbrücke Wittenberge – Geestgottberg – Pollitz – Gartow – Dannenberg – Lüneburg
2. Elbbrücke Wittenberge – Geestgottberg – Krüden – Lüchow – Himbergen – Lüneburg

Varianten, die von Wittenberge kommend auf dem rechten Elbufer verliefen, wurden zunächst nicht in Betracht gezogen, da man den Bau einer eigenen Elbbrücke aus Kostengründen unbedingt vermeiden wollte. Die Hochwassergefahr, längere Linienführung und zu starke Steigungen führten zu einem Umdenken. Auch auf Druck Mecklenburgs schlug die BHE nun eine Linienführung über Lenzen und Dömitz sowie die Errichtung einer neuen Elbbrücke bei Dömitz vor. Damit ergab sich für den Konzessionsantrag die folgende Streckenführung:

3. Wittenberge – Lenzen – Dömitz – Elbbrücke – Dannenberg – Dahlenburg – Lüneburg

Ging man ursprünglich von etwas über 7 Mio. Talern aus, so plante man nun mit über 12 Mio. Talern, von denen über die Hälfte auf den Bau der Elbbrücke Dömitz entfielen.

Der Betrieb

FAHRPLAN						
für die						
Wittenberge-Lüneburger Zweigbahn						
gültig vom 15. December 1873 ab bis auf Weiteres.						
Richtung von Wittenberge nach Lüneburg.				Richtung von Lüneburg nach Wittenberge.		
Abgang von	45.		46.	Abgang von	47.	
	Gemischter Zug.	Personen-Zug.			Gemischter Zug.	Personen-Zug.
	1.-4. Class.		1.-3. Class.		1.-4. Class.	
	1.-4. Class.		1.-3. Class.		1.-4. Class.	
Ankunft von Magdeburg	9 Uhr 40 Min.	5 Uhr 56 Min.	—	Hitzacker	8 Uhr 50 Min.	6 Uhr 45 Min.
" " Berlin	10 " 53 "	4 " 56 "	—	Dannenberg	9 " 10 "	3 " 14 "
" " Hamburg	11 " 55 "	6 " 24 "	—	Dömitz	9 " 35 "	3 " 34 "
Wittenberge	12 Uhr 15 Min.	6 Uhr 40 Min.	4 Uhr 30 Min.	Lenzen	10 " 5 "	3 " 57 "
Lanz	12 " 39 "	6 " 58 "	5 " 10 "	Lanz	10 " 21 "	4 " 9 "
Lenzen	12 " 58 "	7 " 12 "	5 " 43 "	Wittenberge	10 " 43 "	4 " 26 "
Dömitz	1 " 26 "	7 " 33 "	6 " 30 "	Ankunft	—	—
Dannenberg	1 " 55 "	7 " 55 "	7 " 13 "			
Hitzacker	2 " 4 "	8 " 2 "	7 " 29 "			

Berlin und Hamburg im November 1873.
Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

1873 BHE-Fahrplan Wittenberge-Hitzacker

Der erste Fahrplan von 1873 der Berlin-Hamburger Eisenbahn von Wittenberge nach Hitzacker. Auf Grund der noch laufenden Bauarbeiten war zunächst nur dieser Abschnitt bis Hitzacker freigegeben worden. In diesem Fahrplan waren neben den Personenzügen auch gemischte Züge (Personenzüge mit Güterbeförderung) und Güterzüge enthalten. Bemerkenswert ist, dass die Personenzüge die 1. Klasse mitführten.

Ab der Inbetriebnahme der Strecke Wittenberge – Lüneburg – Buchholz verkehrten die Züge der Berlin-Hamburger Eisenbahn durchgehend zwischen Wittenberge und Buchholz. Mit Gründung der Reichsbahn wurde die Aufteilung der Strecke in zwei separate Teilabschnitte sichtbar. Nach 1925 bildet der Abschnitt Lüneburg – Buchholz aus betrieblicher Sicht eine eigene Strecke, neben der Wittenberge – Lüneburger Bahn.

Während Lüneburg – Buchholz als Nebenbahn betrieben wurde, hatte man die Strecke Wittenberge – Lüneburg Mitte der 1920er Jahre für den Betrieb längerer Güterzüge hergerichtet, da hier der Güterverkehr das Hauptaufkommen bildete. Der Personenverkehr blieb hinter den Erwartungen zurück. Im Güterzugdienst sahen die Dienstpläne hauptsächlich Durchgangsgüterzüge vor. Einen weiteren Anteil bildeten ein-

ge Ferngüterzüge sowie ein Sammelgüterzugpaar welches sämtliche an der Strecke liegenden Bahnhöfe anfuhr, um Frachten umzusetzen.

Für den Personenzugdienst sah man in den Plänen fünf Zugpaare mit bis zu 8 Wagen vor, die am Morgen, am Vormittag, Mittag, am Nachmittag und am Abend verkehrten. Der militärstrategischen Bedeutung als West-Ost-Verbindung verdankte die Strecke den Status einer untergeordneten eingleisigen Hauptbahn. Die zwar schon im Vorfeld zweigleisig trassierte, aber weiterhin eingleisig betriebene Linie konnte nie die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen und blieb daher stets eingleisig. Um die Unterhaltungskosten gering zu halten hatte man die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 65 km/h begrenzt.

Bekanntmachung.

Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn.

Am 31. d. M. werden wir die Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn in ihrer ganzen Länge dem öffentlichen Verkehr übergeben und Personen und Güter u. nach folgendem Fahrplan befördern:

A. Richtung Wittenberge-Buchholz.				B. Richtung Buchholz-Wittenberge.			
Anschlüsse in Wittenberge.				Anschlüsse in Buchholz.			
Abgang von	Personen-Zug	Gemischter Zug	Güter-Zug	Abgang von	Personen-Zug	Gemischter Zug	Güter-Zug
von Wittenberge	8 U. 15 M.	8 U. 30 M. Ndg.	—	von Buchholz	8 U. 15 M.	—	—
" " " "	12 U. 39 M.	6 U. 58 M.	5 U. 10 M.	" " " "	10 U. 45 M.	—	—
" " " "	12 U. 58 M.	7 U. 12 M.	5 U. 43 M.	" " " "	11 U. 28 M. Ndg.	—	—
" " " "	1 U. 26 M.	7 U. 33 M.	6 U. 30 M.	" " " "	—	—	—
" " " "	1 U. 55 M.	7 U. 55 M.	7 U. 13 M.	" " " "	—	—	—
" " " "	2 U. 4 M.	8 U. 2 M.	7 U. 29 M.	" " " "	—	—	—

Die Direction
der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Der komplette Fahrplan von 1874 der Berlin-Hamburger Eisenbahn von Wittenberge nach Buchholz (Kr. Harburg). Zunächst verkehrten zwei Personenzugpaare und ein Zugpaar als gemischter Zug. Trotz des im Laufe der Zeit gestiegenen Verkehrsaufkommens blieb das Zugangebot bescheiden.

Der Bahnhof in Wittenberge



Ansichtskarte vom Wittenberger Bahnhof, 1906.

Wen möchte die adrette Dame wohl abholen? Auf der ehemaligen Westseite des Wittenberger Bahnhofs, auch Magdeburger Seite genannt, kamen nach der Verknüpfung der beiden Bahnhofsteile ab 1885 die meisten Personenzüge aus Lüneburg an oder fuhren von hier aus los. Heute befinden sich hier der Bahnhofsvorplatz und die Bushaltestellen.

Es wird wohl im Frühjahr des Jahres 1845 gewesen sein, als man ein Gelände nördlich der Stadt Wittenberge für den Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn (BHE) abgesteckt hatte. Es kam Leben in die Sandberge. Karre um Karre mit Sand verschluckten der Bahndamm und das Baugelände für Empfangsgebäude, Lokschuppen, Koks Brennerei, Magazin und Dienstwohnungen. Dann kamen Mauersteine, Kalk und Holz hinzu. Als die Schienen auf die Schwellen verlegt werden konnten, zeigte der Kalender das Jahr 1846 an. In jener Zeit waren fast 10.000 Menschen beim Bau der BHE beschäftigt. Die Bahnhöfe erhielten für damalige Verhältnisse sehr stattliche Empfangsgebäude eines Bautyps, mit dem Architekt Neuhaus bereits die Bahnhöfe der Berlin – Stettiner Eisenbahn geprägt hatte. Der 15. Oktober 1846 kann als der Geburtstag des Wittenberger Bahnhofes und seiner ersten Funktionsgebäude bezeichnet werden.

Das nächste große Ereignis für die Stadt Wittenberge sollte das Eisenbahnbauprojekt der Magdeburg – Wittenberger Eisenbahn (MWE) werden. 1849 war die Streckenführung von Mag-

deburg aus bis an das linksseitige Ufer der Elbe ausgeführt. Die Weiterreisenden mussten nun vorübergehend ihren Weg mit einer Dampffähre über die Elbe fortsetzen. Am 21. Oktober 1851 konnte die erste Lokomotive die neu gebaute Elbbrücke passieren.

1870 wurde mit den Bauarbeiten der Strecke Wittenberge – Lüneburg – Buchholz begonnen und am 15.12.1873 wurde die ca. 56 km lange Teilstrecke Wittenberge – Dömitz – Hitzacker in Betrieb genommen. Bis Ende 1874 wurde sie bis Buchholz verlängert.

Am 15. Oktober 1881 wurde der Betrieb auf der 10,6 Kilometer langen Strecke von Wittenberge nach Perleberg aufgenommen. Der erste fahrplanmäßige Zugverkehr zwischen Wittenberge und Salzwedel erfolgte Ende 1922.

Damit war Wittenberge nun ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt im Schienennetz der deutschen Eisenbahnen geworden.



Wittenberge Hauptwerkstatt

Das Bild zeigt die königliche Eisenbahn-Hauptwerkstatt im Jahr 1918 von Westen her. Im Vordergrund ist der Bahndamm mit den Gleisen aus Perleberg, Hamburg und Lüneburg sowie ein Stellwerk zu erkennen. Die Hauptwerkstatt wurde 1876 von der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommen und 1920 von der Reichsbahndirektion Altona als Ausbesserungswerk übernommen. Heute befindet sich auf dem Gelände das DB-Fahrzeuginstandhaltungswerk Wittenberge.



Bahnhof Wittenberge Westfront

Die Westfront des Bahnhofs Wittenberge mit dem Erweiterungsanbau zur Eingangshalle. Im Vordergrund ist der Mittelbahnsteig 6 zwischen den Gleisen 3 und 4 zu erkennen. Das weiße Schild über der Eingangstreppe weist vermutlich auf den Ausgang sowie die Abfahrtsgleise der Züge auf der Berliner Seite hin.



Eisenbahnerwohnhaus Lindenberg

Gebaut wurde dieses Wohnhaus für zwei Eisenbahner-Familien, deren Dienstort Wittenberge war. Vor dem Haus lag das Gleis der sogenannten „Lüneburger Bahn“. Ab 1944 führte hinter dem Grundstück das Gleis der „Verbindungskurve“ von Bentwisch nach Weisen entlang. Langjährige Bewohner waren zum Beispiel die Familie Kraft, Eisenbahner über Generationen. Dieses Gebäude wurde immer wieder irrtümlicherweise als Bahnhofsgebäude von Lindenberg angesehen und es ist heute noch bewohnt.



Lütewerk Bahnübergang Lindenberg

An der Chaussee von Wittenberge nach Bentwisch befand sich am Bahnübergang der Posten 2, mit Schrankenwärter. Der Posten war zuständig für einen Streckenabschnitt von 1,8 Kilometer. Auf diesem Streckenabschnitt mussten zwei Drahtzug-Schranken und eine Handschranke bedient werden. Das Lütewerk meldete die Züge an. Dieser Posten wurde im Zweiten Weltkrieg auch schon mit Frauen besetzt. Heute befinden sich, auf dem noch vorhandenen Fundament, eine Infotafel über Lindenberg und eine Bank zum Verweilen.



Nordbahnhof Wittenberge

Vom alten Nordbahnhof und dem Abzweig nach Lüneburg ist heute nichts mehr zu erkennen. Bis zum Bahnhofsumbau 2000 befanden sich hier Reste des Streckengleises nach Dömitz, die als Abstellgleis für Bauzugwagen genutzt wurden. Auch der legendäre Triebzug „Ernst Thälmann“ (VT18.16) wurde auf diesem Gleisabschnitt zur Besichtigung und zur Unterhaltung der Eisenbahner der Elektrifizierung des Wittenberger Bahnhofs bereitgestellt.



Wittenberge Bahnsteig 4

Bahnhof Wittenberge um 1895: Auf dem Gleis 1 am Bahnsteig 4, dem Hausbahnsteig der Magdeburger Seite, steht ein Personenzug zur Abfahrt bereit. Das Zugpersonal führt die letzten dienstlichen Absprachen durch, oder sind es doch die Auswertungen vom letzten freien Wochenende?

Der Bahnhof Cumlosen



Schienenbus bei Cumlosen

Schienenauto des Streckenmeisters bei Cumlosen vor dem Zwei-Familien-Eisenbahnerwohnhaus, vermutlich in den 1930er Jahren. Der hoffnungsvolle Nachwuchs sitzt am Steuer des Wagens.

Bei der Eröffnung der Strecke Wittenberge - Lüneburg - Buchholz war Cumlosen als Bahnstation zunächst nicht vorgesehen. Erst am 15. Oktober 1887 bekam der Ort einen Haltepunkt, der zunächst bedarfsmäßig und ab etwa 1902 planmäßig bedient wurde.

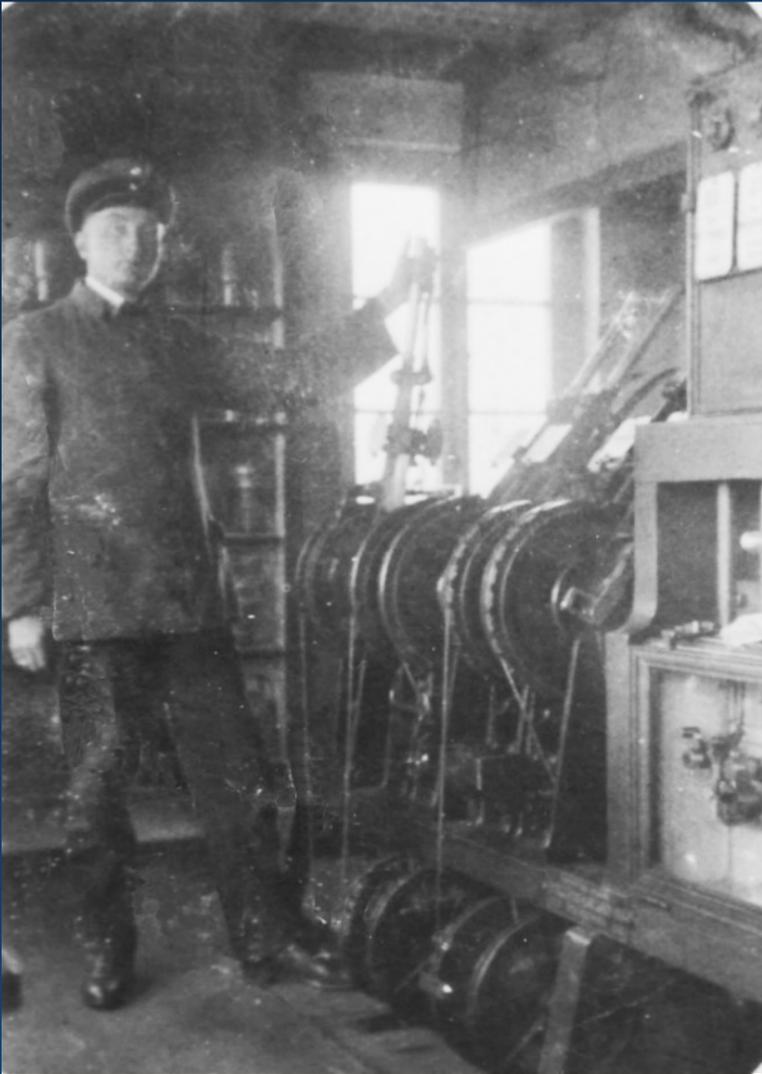
Geographisch gesehen liegt das Dorf Motrich an dieser Stelle wesentlich näher. Da das für den Bahnhofsbau erschlossene Gebiet jedoch in der Gemarkung Cumlosen liegt, erhielt die neue Station diesen Namen. Die Umwandlung in einen Bahnhof erfolgte vermutlich noch vor dem 1. Weltkrieg. Etwa Mitte der 1920er Jahre wurde die Station ausgebaut. Im vergrößerten Empfangsgebäude war nun neben dem Befehlsstellwerk „Cm“ auch eine Wartehalle mit

Fahrkartenverkauf untergebracht. Am östlichen Bahnübergang entstand das Wärterstellwerk „Co“. Nur am durchgehenden Hauptgleis gab es einen Bahnsteig, den alle Personenzüge nutzten, während das Gleis 2 den kreuzenden oder überholenden Güterzügen vorbehalten war. Ein Ausbau als Güterverladestation unterblieb. Im Zuge des weiteren Ausbaus erweiterte man die Bahnhofsanlagen mit einem weiteren Stellwerk, mit einem Petroleumkeller und einem Zweifamilien-Eisenbahnerwohnhaus.



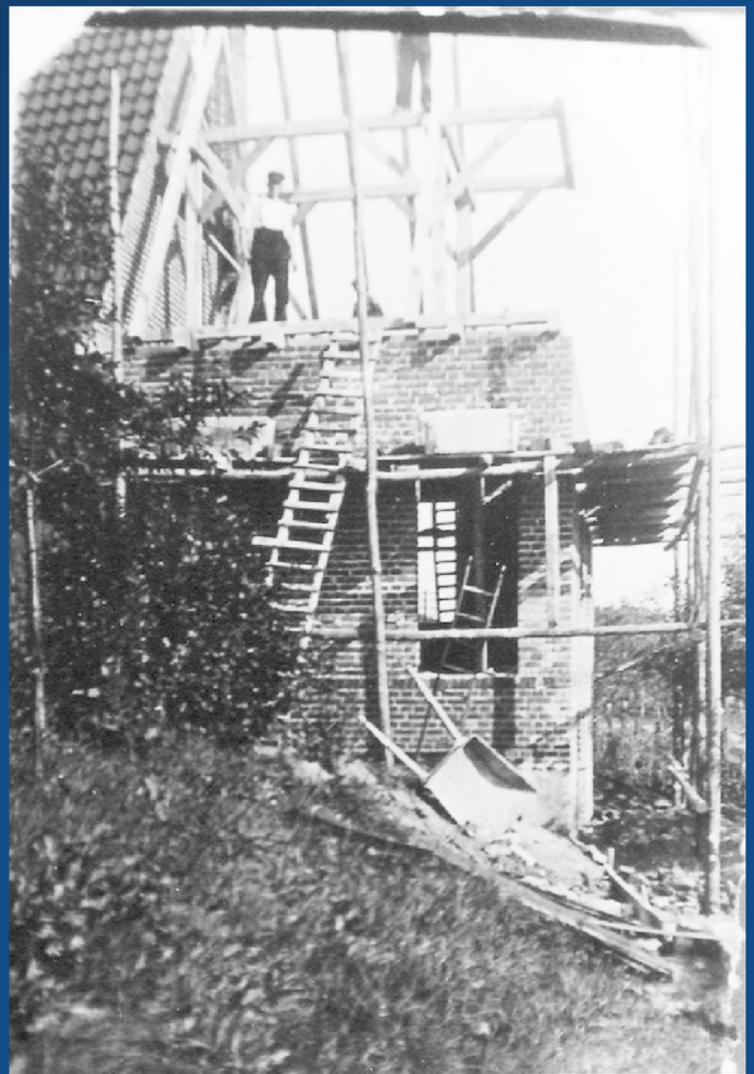
Baurotte zwischen Lanz und Cumlosen

Eine Bahnunterhaltungs-Baurotte zwischen Lanz und Lenzen. Ganz rechts im Bild der Rottenführer. Aufgenommen wurde das seltene Bild etwa Anfang der 1920er Jahre.



Im Stellwerk

Das Wärterstellwerk "Co" des Bahnhofes Cumlosen (um 1925) war für die Ein- und Ausfahrtsignale und die Bedienung der Schrankenanlage des Bahnübergangs am Feldweg von Motrich in die landwirtschaftlichen Flächen zuständig. Nach dem Bau des Stellwerks wurde der alte Schrankenposten 5 aufgelöst und als Aufenthaltsraum für die Bahnunterhaltungsarbeiter weiter genutzt.



Umbau des Bahnhofes

Der Erweiterungsbau des Bahnhofes Cumlosen verdoppelte die Fläche der Räumlichkeiten. Im Bahnsteigbereich war das Büro des Fahrdienstleiters und das Befehlsstellwerk "Cm" untergebracht, während im hinteren Anbau nach Fertigstellung der Warteraum für die Reisenden eingerichtet wurde.



Kaffeepause

Eine kleine Ruhepause zwischen den Arbeiten an der Strecke. Was mag wohl in den Kaffeetassen wirklich drin gewesen sein?



Stellv. Stationsvorsteher

Der stellvertretende Stationsvorsteher, hier vermutlich zu Beginn der 1920er Jahre. Im hölzernen Bau rechts im Bild befand sich der Warteraum.

Der Bahnhof Lenzen (Elbe)



Empfangsgebäude gleisseitig

Das Empfangsgebäude des Bahnhofes Lenzen um 1888. Auf dem Bahnsteig 2 sieht man die seinerzeit üblichen Formsignale. Links im Bild angeschnitten zu sehen eine Ladelehre auf Höhe der Güterabfertigung



Briefkopf der Heugroßhandlung Ernst Lewerenz.

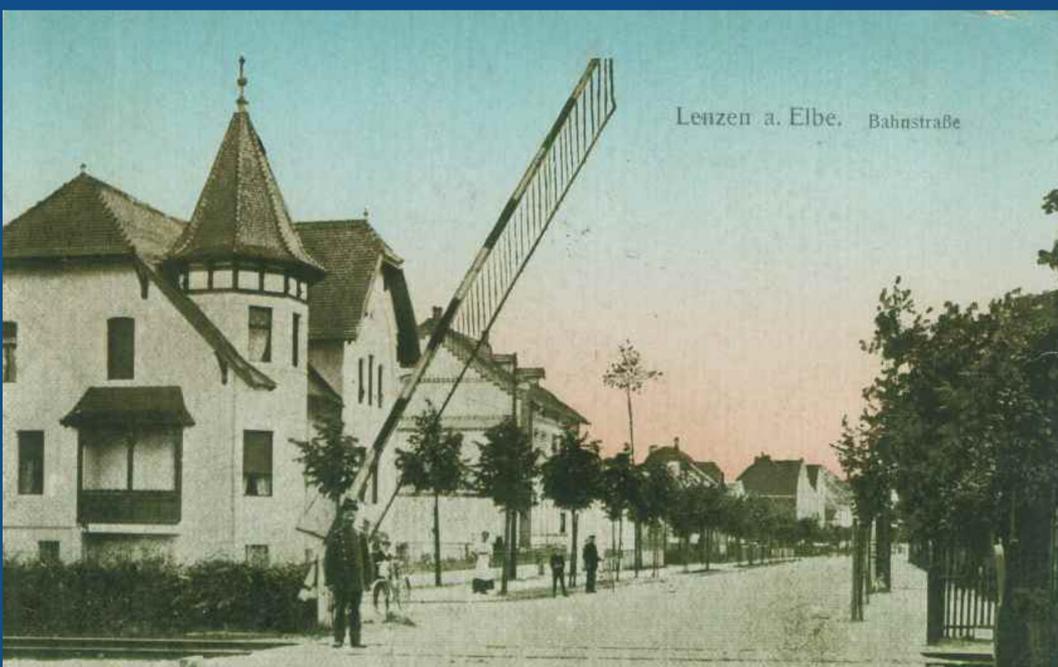
Die regional bekannte Firma war ein Anlaufpunkt der Landwirtschaft und betrieb den An- und Verkauf sowie die Lagerung von Heu, Stroh, Kohle, Düngemitteln, Futter- und Lebensmitteln. Die beiden abgebildeten Gebäude sind heute noch vorhanden

Mit dem Bau der Lüneburger Bahn erhielt die Kleinstadt Lenzen im Jahre 1873 Anschluss an die „große Eisenbahnwelt“. Der Bahnhof wurde zu einem wichtigen Anlaufpunkt der landwirtschaftlich geprägten Region Westprignitz und dementsprechend großzügig ausgebaut. Die geräumige Bahnhofsanlage war fünfgleisig errichtet worden, hatte zwei Bahnsteiggleise, ein Überholungsgleis sowie zwei Gleise für den Rangierbetrieb.

Um 1900 gab es Kapazitäten von 3000 Wagen, es wurden jährlich bis zu 3300 Stück Großvieh und 6500 Stück Kleinvieh umgeschlagen. Die Verladung von Heu und Stroh mit gut 1200 Wagen erbrachten bis zu 120.000 Zentner jährlich. Die relativ bescheidenen 5 Personenzugpaare am Tag transportierten etwa 13.000 Reisende.

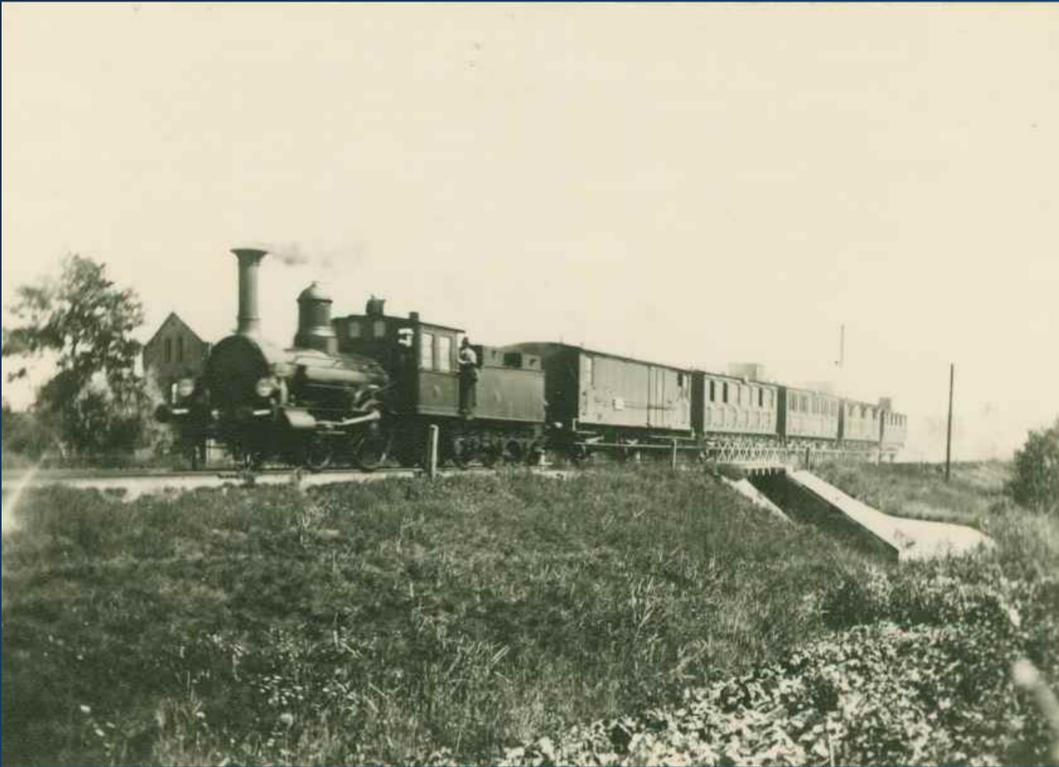
Von den zahlreichen Bauten existiert noch das Empfangsgebäude, das heute als Schule dient, das Beamtenwohnhaus mit Stall, einer Güterabfertigung, und das restaurierte Stellwerk Lenzen Ost („Lo“) mit Fachwerkaufsatz.

Im Bahnhof gab es an der Ladestraße eine Bahnmeisterei, mehrere Werkstätten wie eine Schmiede, eine Tischlerei und einen Ölkeller. Im Bereich der Güterabfertigung existieren noch heute die Reste der großen Kopf- und Seitenrampe. Weitere noch heute vorhandene Gebäude sind die frühere bedeutende Heugroßhandlung Ernst Lewerenz und der sogenannte „Speicher von Krause“, welcher seinerzeit einen Gleisanschluss besaß.



Schrankenposten

Der Schrankenposten an der Friedrich-Ludwig-Jahnstraße/Hilgermannstraße um 1920. Die Schrankenanlage wurde vom gegenüberliegenden Stellwerk Lenzen Ost "Lo" aus bedient



Zug über der Flutgrabenbrücke
Der Zug an der Flutgrabenbrücke am km 149,0 um 1888 ist das älteste vorliegende Bild. Die Zuglokomotive ist eine ausgediente einachsige Schnellzuglokomotive der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, die für den Betrieb auf der Stammstrecke Berlin-Hamburg auf Grund gestiegener Zuglasten zu schwach war. Der Zug führte einen Gepäckwagen und vier Abteilwagen, die aus den 1870er Jahren stammen.

Der Eisenbahnunfall von 1922

Reste des völlig zertrümmerten dreiachsigen Postwagens. 1922 stieß ein aus Polz kommender Personenzug auf einen im Bhf. Lenzen rangierenden Zug. Ursache soll ein zu früh gestelltes Einfahrsignal gewesen sein. Einige Fahrgäste sowie der Zugführer wurden leicht verletzt. Es entstand ein hoher Sachschaden. Die beiden beschädigten Lokomotiven, eine preußische S 3 und eine P 8 (spätere Reichsbahn Baureihen 13 und 38) mussten in die Werkstatt nach Wittenberge gebracht werden.



Heugroßhandlung

An der Einfahrt zur Ladestraße befand sich das Hauptgebäude der Heugroßhandlung Ernst Lewerenz. Am Bahnübergang lag der sog. „Speicher von Krause“, vor dem wir auch eine Fahrzeugwaage finden.



Postkarte von 1899

Das Bahnhofsgebäude in Lenzen von der Straßenseite aus gesehen.

Der Bahnhof Dömitz



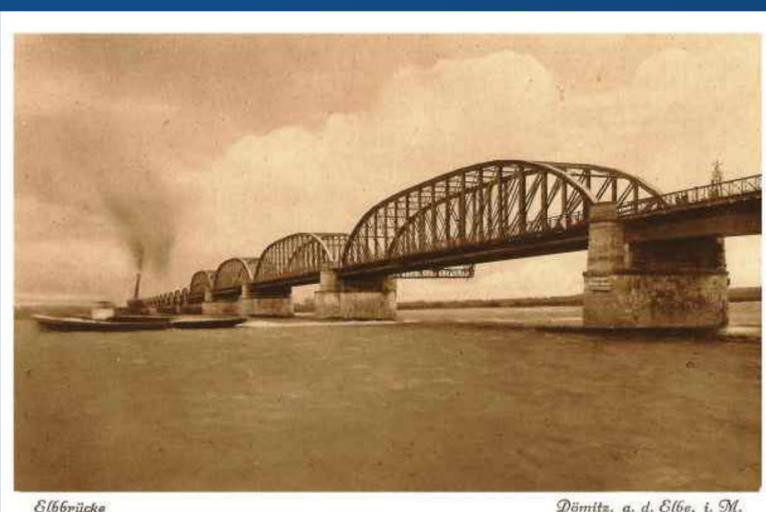
Ansichtskarte vom Bahnhof Dömitz um 1910
Das Bild zeigt die Belegschaft des Bahnhofs Dömitz in den Gleisen vor dem Empfangsgebäude. Links hinter den Beamten ist eine mecklenburgische T3b-Tenderlokomotive (Nr. 569 „Falke“) der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn (MFFE) zu sehen. Hinsichtlich der Architektur und Gestaltung bestehen weniger Ähnlichkeiten zu den anderen Empfangsgebäuden der Zweigbahn, was vermutlich der Einflussnahme der mecklenburgischen Behörden geschuldet ist. 2011 und 2012 verursachten Brände erhebliche Schäden am bereits leerstehenden Bauwerk.

Die Stadt Dömitz erhielt ihren Bahnanschluss aufgrund einer Forderung seitens Mecklenburgs, die Zweigbahn Wittenberge – Lüneburg – Buchholz auch über mecklenburgisches Territorium zu führen und die dafür erforderliche Elbbrücke bei Dömitz zu errichten. Neben der Errichtung der Elbbrücke waren in Dömitz umfangreiche Erdarbeiten im Bereich des neuen Bahnhofs erforderlich. Dafür musste die Mündung der Elde verlegt, der Hafen neu angelegt und der Hochwasserschutz neu gebaut werden.

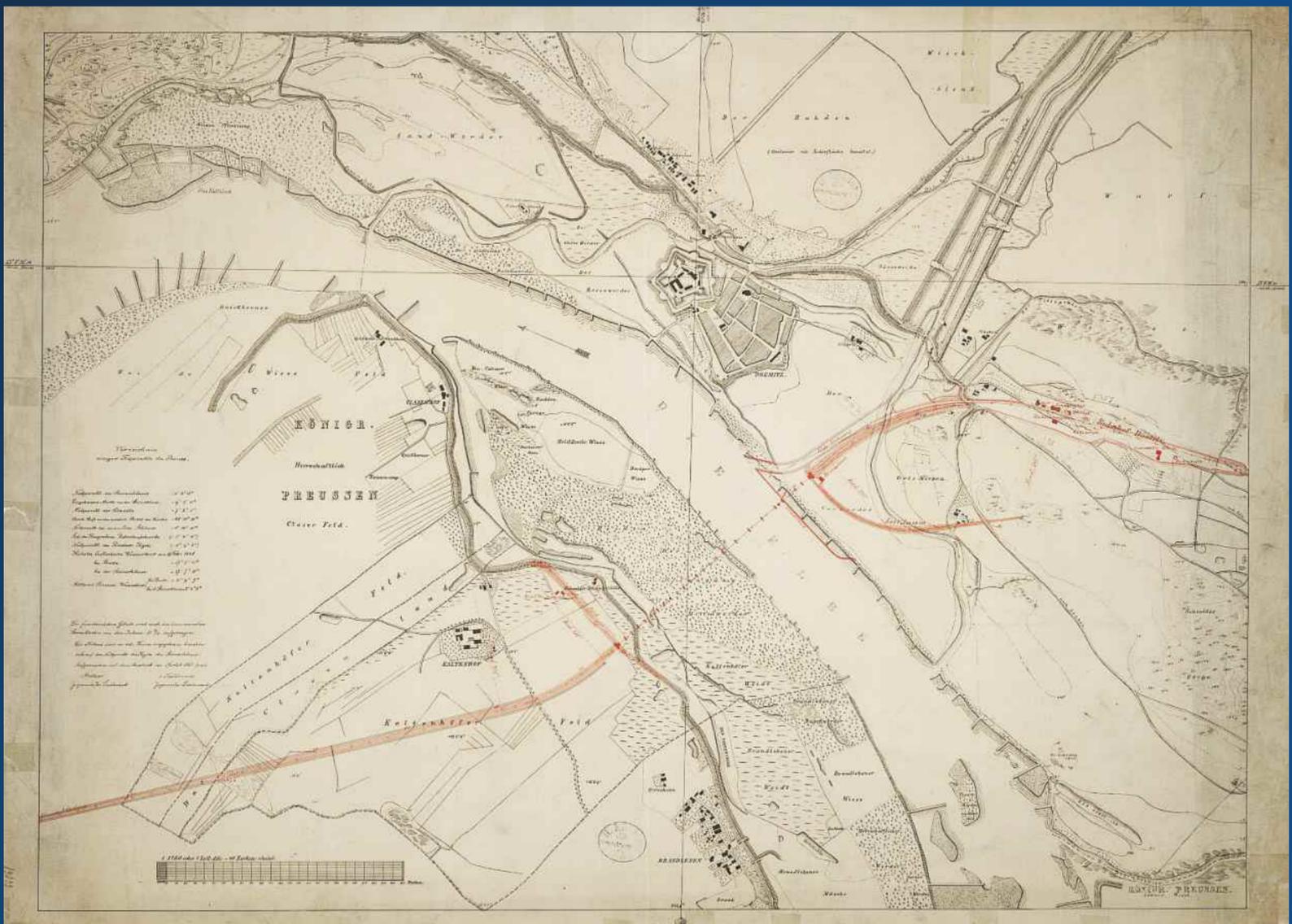
Während bereits 1872 erste Güterzüge mit Baumaterial den künftigen Bahnhof Dömitz erreichten, konnte am 15. Dezember 1873 auf dem Abschnitt Wittenberge – Dömitz – Hitzacker der Betrieb offiziell eröffnet werden. Der durchgehende Betrieb bis Buchholz wurde am 31.12.1874 aufgenommen. Mit dem Bau der Zweigbahn errichtete die BHE in Dömitz ein stattliches Empfangsgebäude, einen Güterschuppen mit Ladestraße und Kopframpe sowie einen zweistöckigen Lokschuppen mit Drehscheibe.

Am 20. Mai 1890 erhielt Dömitz durch die Eröffnung der Strecke nach Ludwigslust auch auf direktem Wege seinen Anschluss an das mecklenburgische Eisenbahnnetz. Die mecklenburgische Bahngesellschaft errichtete einen eigenen Güterschuppen sowie eine Anschlussbahn zum Hafen. 1892 erhielt die neu errichtete Dynamitfabrik einen eigenen Gleisanschluss. Durch die Zerstörung der Elbbrücke am 20. April 1945 wurde Dömitz zum Kopfbahnhof. Durch den Abbau der Strecke von Wittenberge im September 1947 als Reparationsleistung wurden auch Teile der Gleisanlagen im Bahnhof Dömitz demontiert.

Aufgrund des Fahrgastrückganges und der Einstellung des Güterverkehrs nach der Wende wurde der Bahnhof 1997 in einen unbesetzten Haltepunkt umgewandelt. Am 27. Mai 2000 fuhr der letzte Zug von Dömitz nach Ludwigslust. Damit ging nach über 126 Jahren die Zeit der Eisenbahn in Dömitz zu Ende. Heute zeugen neben dem Empfangsgebäude noch zwei alte Stellwerke sowie die beiden Güterschuppen von der einstigen Größe und der Bedeutung des Dömitzer Bahnhofs.

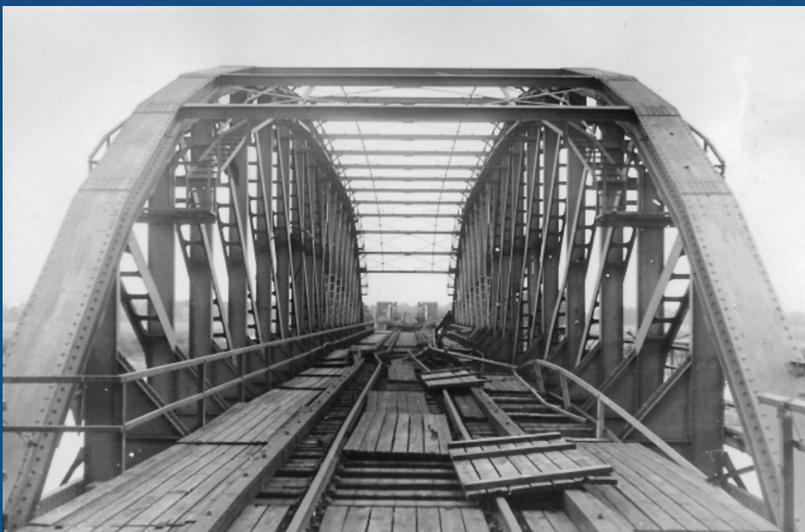


Ansichtskarte der Dömitzer Elbtalbrücke von 1928
Ein Elbdampfer fährt flussaufwärts und hat soeben den östlichen der vier großen Stromüberbauten der Elbbrücke Dömitz passiert. Trotz des Schornsteins hat das Schiff nicht die am rechten Bildrand sichtbare Drehbrücke benutzen müssen. Wie bei den meisten Flussschiffen dürfte der Schornstein klappbar gewesen sein. Daher war eine Öffnung der Drehbrücke schon seit Jahren nicht mehr erforderlich. Die Bahn konnte sich jedoch trotz mehrerer Versuche nicht mit der Schifffahrtsverwaltung über eine Finanzierung zum Rückbau des Drehbrückensegments einigen. Somit verblieb das Drehsegment nebst Drehpfeiler, während bei der Elbbrücke in Wittenberge bereits ein Rückbau erfolgt war.



Lageplan Elbbrücke

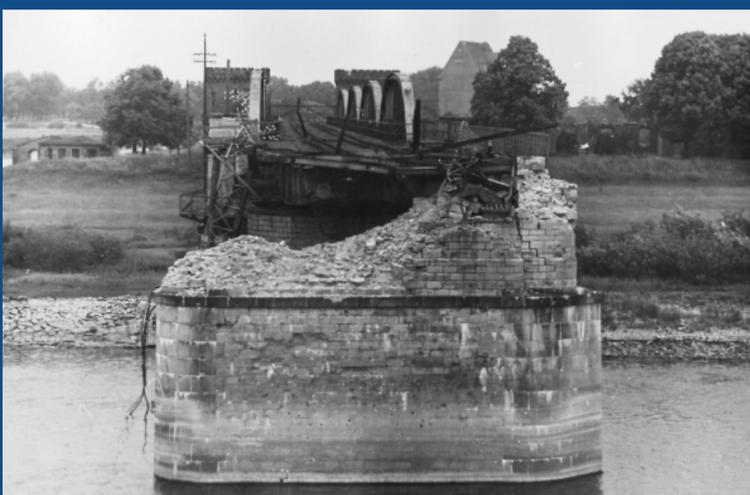
Die Karte zeigt die Situation im Bereich der geplanten Elbbrücke Dömitz. Am rechten Elbufer ist das Terrain des geplanten Bahnhofs Dömitz mit der Rampe zur Brücke und dem Leitdamm sowie der Verlegung der Elde zu erkennen. Am westlichen Elbufer ist die geplante Rückverlegung des Hauptdeiches bei Kaltenhof zu erkennen.



1948: Blick in den zweiten großen Stromüberbau der Elbbrücke Dömitz. Während ganz im Hintergrund die Lücke des zerstörten ersten Überbaus erkennbar ist, sind auch an diesem Überbau die Spuren des Luftangriffs gut zu erkennen. Die Brücke war erst 11 Jahre zuvor verstärkt und ertüchtigt worden.



Blick vom westlichen Elbufer auf die zerstörte Elbbrücke. Die am Ufer liegenden Trümmerteile wurden aus dem Fluss geborgen. Ein Wiederaufbau der Brücke unterblieb, weil die Elbe zur innerdeutschen Grenze wurde.



Die Wucht der Kriegseinwirkungen hat den oberen Sockel des Pfeilers fast völlig zerstört. In wenigen Jahren werden die Grenztruppen der DDR im rechten Turm einen Beobachtungsposten errichten und 1987 alle Brückenbestandteile auf dem Ostufer beseitigen lassen.



Bahnhof Dömitz

Das Bild zeigt den Bahnübergang Werderstraße/Roggenfelder Straße an der westlichen Bahnhofsabfahrt Dömitz um 1925. Im Vordergrund ist das Kurbelwerk zu erkennen. Im Gebäude des Güterschuppens befindet sich heute die Polizeistation Dömitz.

Die Dömitzer Eisenbahnbrücke während der Teilung Deutschlands



Boote des Grenztruppenstandortes Dömitz auf der Elbe um 1975:
Das Bild zeigt die Ausfahrt von Booten der Grenztruppen der DDR des Standortes Dömitz an der einstigen Eisenbahnbrücke mit den 3 verbliebenen großen Stromüberbauten vorbei flussaufwärts.
Die Boote gehörten zur Bootskompanie des 3. Grenzbataillon im Grenzregiment 8.

Im Bereich der Elbe war der Verlauf der innerdeutschen Grenze zwischen beiden deutschen Staaten über die Dauer der gesamten Teilung umstritten. Während die DDR den Grenzverlauf in der Strommitte sah, ging die Bundesrepublik von einem Grenzverlauf am Ostufer der Elbe aus. Nach DDR-Sichtweise gehörte damit der abgebildete Stromüberbau somit noch teilweise zum eigenen Territorium.



Das Foto wurde um 1975 von einem Boot der DDR-Grenztruppen aufgenommen und zeigt Beamte des Bundesgrenzschutzes beim Dienst auf dem westlichen Brückenpfeiler des 1945 zerstörten Stromüberbaues, also auf der Westseite der seit Kriegsende bestehenden Lücke. Da die Grenze nach Ansicht der DDR in der Strommitte verläuft, befinden sich diese Posten somit bereits auf DDR-Gebiet. Im Gegensatz dazu fuhren die Boote der DDR-Grenztruppen regelmäßig hinter den bundesdeutschen Grenzschutzbeamten unter der Brücke hindurch. Der strittige Grenzverlauf war eine Folge der westdeutschen Auslegung einer alliierten Karte zum Verlauf der Zonengrenze aus dem Jahr 1945. Vor der Teilung verlief die Grenze in der Elbe, dort wo der Fluss auch vorher schon Landesgrenze war, immer in der Flussmitte. Das gegenseitige Fotografieren gehörte zu den üblichen Handlungen im Grenzsicherungsdienst.

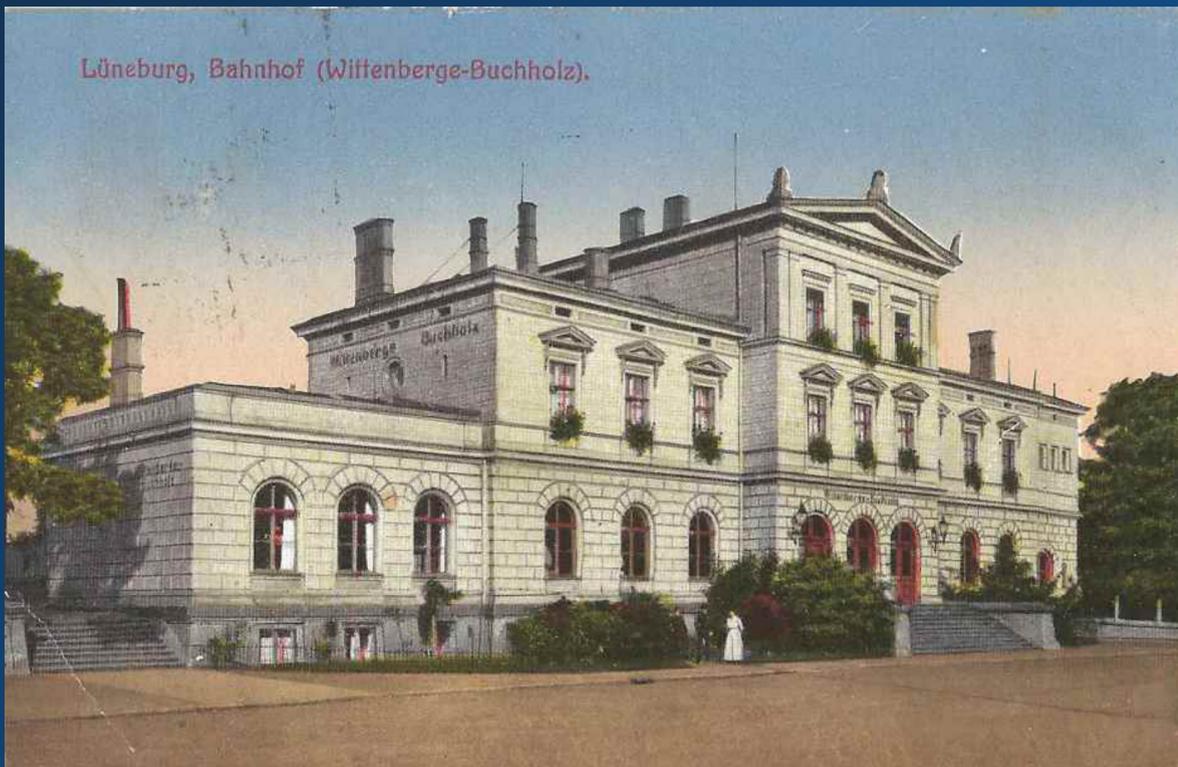


Im Sommer 1978 wurden die drei verbliebenen großen Stromüberbauten im Auftrag der deutschen Bundesbahn abgebaut und die Brückenpfeiler in der Elbe gesprengt. Das Wasserstraßenamt Hitzacker hatte sich bei der Bundesbahn-Hauptverwaltung in Frankfurt am Main über den Zustand der Brücke beklagt und dringenden Handlungsbedarf angemahnt, da vom Bauwerk eine Gefahr für die Schifffahrt ausging. Bei der Bundesbahn gab man sich zunächst überrascht, da man sich intern wohl nicht mehr bewusst war, für eine Eisenbahnbrücke bei Dömitz zuständig zu sein. Schließlich war der Abschnitt Dannenberg Ost - Dömitz seit Kriegsende außer Betrieb und das Gleis von Dannenberg bis zur Elbbrücke mittlerweile auch entfernt worden. Eine Unterhaltung der zerstörten Brücke hatte somit auch nicht stattgefunden, da das Bauwerk für die Bundesbahn nicht betriebsrelevant war. Nachdem interne Untersuchungen ergeben hatten, dass sich die Brücke wie auch die Strecke von Dannenberg bis zur Grenze tatsächlich nach wie vor im Eigentum der Bahn befanden, musste man handeln. Daraufhin wurde ein Gutachten erstellt, das die Kosten einer Instandsetzung denen eines Abbruchs gegenüberstellte. Aufgrund der geringeren Kosten entschied sich die Bundesbahn zum Teilabbruch, woraufhin in der Bundespolitik eine heftige Diskussion entbrannte, da die Brücke als bedeutendes Mahnmal gegen die damals bestehende Teilung Deutschlands galt. Zu einer Übernahme der Mehrkosten konnte sich aber weder das Land Niedersachsen noch der Bund durchringen und so blieb es bei der Entscheidung der Bahn zum Teilrückbau der Brücke. Auf dem Bild ist der Abtransport des Stromüberbaus 3 zu sehen, der auf einem Ponton zum Verschrotten ausgeschwommen wird. Im Hintergrund erkennt man die auf der Dömitzer Seite in DDR-Zuständigkeit befindlichen Teile der Brücke.



Knapp 9 Jahre nach dem Teilrückbau der Brücke auf westdeutscher Seite wurde durch die DDR der vollständige Abbruch der in ihrem Zuständigkeitsbereich befindlichen Brückenteile beschlossen. Die Gründe hierfür lagen aber weniger in der Gefährdung des Schiffsverkehrs, sondern vermutlich im Bereich der Grenzsicherung, denn eine Gefahr für Schiffe konnte, wenn überhaupt, nur von der im Krieg beschädigten Drehbrücke ausgehen, nicht jedoch von den 4 Flutbrücken und dem Wachtblockhaus. Der Umstand, dass jedoch sämtliche am Ostufer befindlichen Brückenteile entfernt werden sollten, legt nahe, dass im vorgelagerten Bereich der Grenzsicherungsanlagen keine festen Einbauten bestehen bleiben durften. Mit der Planung der Abbrucharbeiten wurde das Autobahnbaukombinat Berlin beauftragt, das ein Konzept zur Sprengung der Brückenteile erarbeitete. Im Sommer 1987 wurde mit den Abbrucharbeiten begonnen. Der Rückbau erfolgte vom 25.06. bis zum 16.11.1987.

Die Bahnhöfe Lüneburg und Buchholz



Ansichtskarte vom Bahnhof Lüneburg West

In Lüneburg errichtete die BHE westlich des Bahnhofes der hannöverschen Eisenbahn ihr neues Empfangsgebäude im neoklassizistischen Stil.

In Lüneburg war die Anlage des neuen Bahnhofes der Strecke aus Wittenberge westlich des bestehenden Bahnhofes der hannöverschen Eisenbahn vorgesehen. Eine östliche Anlage des neuen BHE-Bahnhofes schied aufgrund der Lage des Klosters Lüne aus.

Für die Anlage des Bahnhofes war eine Verlegung des Flusses Ilmenau sowie umfangreiche Erdarbeiten in den Lüneburger Wallanlagen erforderlich, was letzten Endes zu einer Verschiebung der geplanten Eröffnung der Strecke führte.

Der ehemalige Bahnhof der BHE ist heute unter Bezeichnung „Lüneburg Westseite“ noch immer in Betrieb. Im inzwischen privaten Empfangsgebäude befand sich mehrere Jahre eine Spielbank.

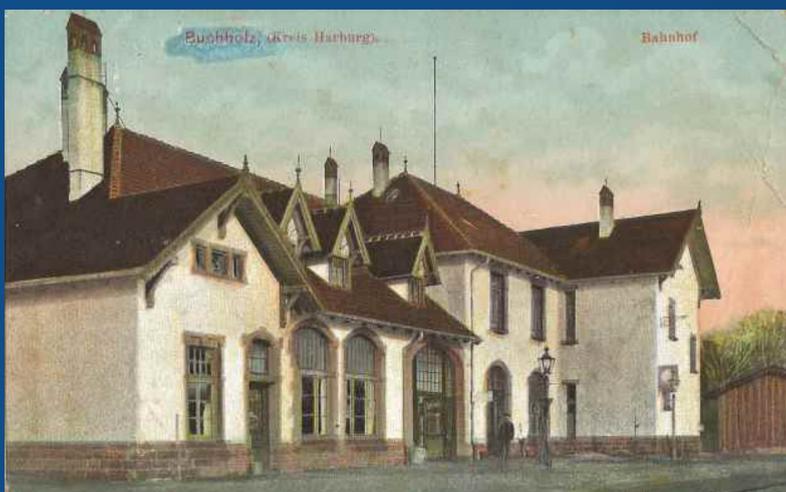
Bei der Anlage des Bahnhofs Buchholz errichtete die Köln-Mindener Eisenbahn (KME) auf der

nördlichen Bahnhofseite die Gleisanlagen für ihre vom Ruhrgebiet nach Hamburg führende Strecke, während das Gleis aus Richtung Lüneburg (Wittenberge) den Bahnhof aus östlicher Richtung auf der südlichen Seite erreicht.

Somit war die Station ein typischer Keilbahnhof mit Gleisen zweier unterschiedlicher Bahngesellschaften sowie gemeinschaftlich genutzten Übergabegleisen.

Bei der Anlage des Bahnhofs Buchholz wurde von der BHE bereits die Möglichkeit einer späteren Verlängerung der Strecke bis Geestemünde (Bremerhaven) mitberücksichtigt. Zu dieser Verlängerung kam es jedoch erst 1902 durch die preußische Staatsbahn.

Die Strecke von Lüneburg wurde in den 1980er Jahren stillgelegt. Nur der Abschnitt von Jesteburg bis Buchholz besteht als Teil der Güteranbindung zum Rangierbahnhof Maschen bis heute weiter.



Ansichtskarte vom Bahnhof Buchholz

Im Bahnhof Buchholz traf seit 1874 die BHE-Strecke aus Wittenberge über Lüneburg auf die fast zeitgleich errichtete Strecke aus Wanne-Eickel über Münster, Osnabrück und Bremen nach Hamburg. Während beide Bahngesellschaften zunächst eigene Empfangsgebäude errichteten entstand um 1904 das heute noch bestehende und mehrfach erweiterte Gebäude. Die Züge aus Wittenberge, ab 1922 aus Lüneburg, hielten an der zu sehenden Südseite des Empfangsgebäudes.

Impressum

150 Jahre Lüneburger Bahn *Eine fast vergessene Eisenbahngeschichte*

Projektleitung:

Gemeinsames Projekt der
Traditionsgemeinschaft Deutsche Reichsbahn Wittenberge
und des
Stadtmuseums Wittenberge

Fachtexte:

Mathias Selk
Mario Sembritzki
Peter Sommerfeld

Redaktion und Lektorat:

Marcel Steller

Ausstellungsbau:

Britta Bajinski
Annerose Barck
Tim Finke
Detlef Katzur
Mario Sembritzki
Peter Sommerfeld

Kuration:

Marcel Steller

Grafikdesign:

Reklame Schaub

Wir danken Burkhard Genth und allen weiteren Leihgebern für Ihre Unterstützung der Ausstellung.

