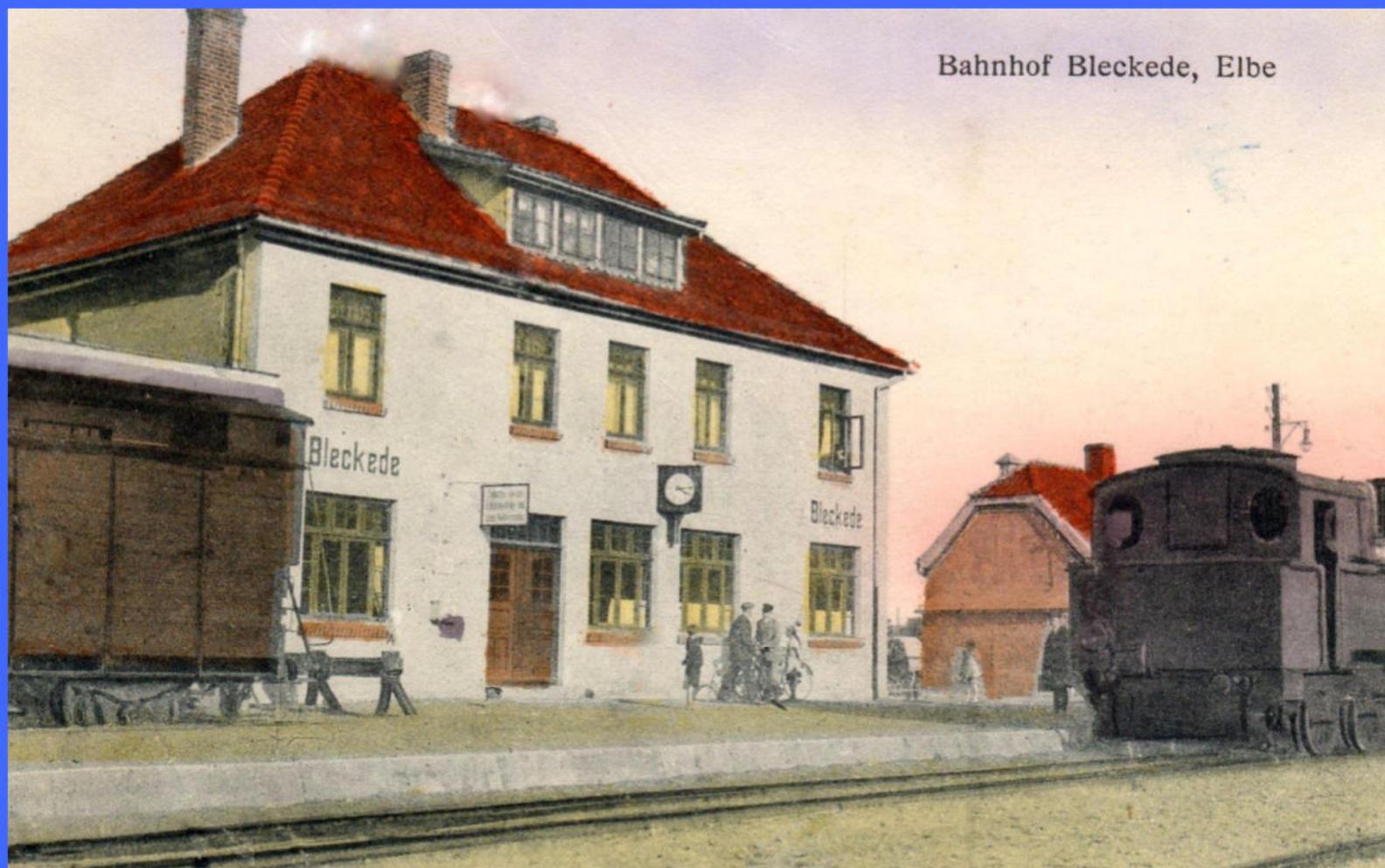


Die Bedeutung der Bleckeder Kleinbahn seit 1919



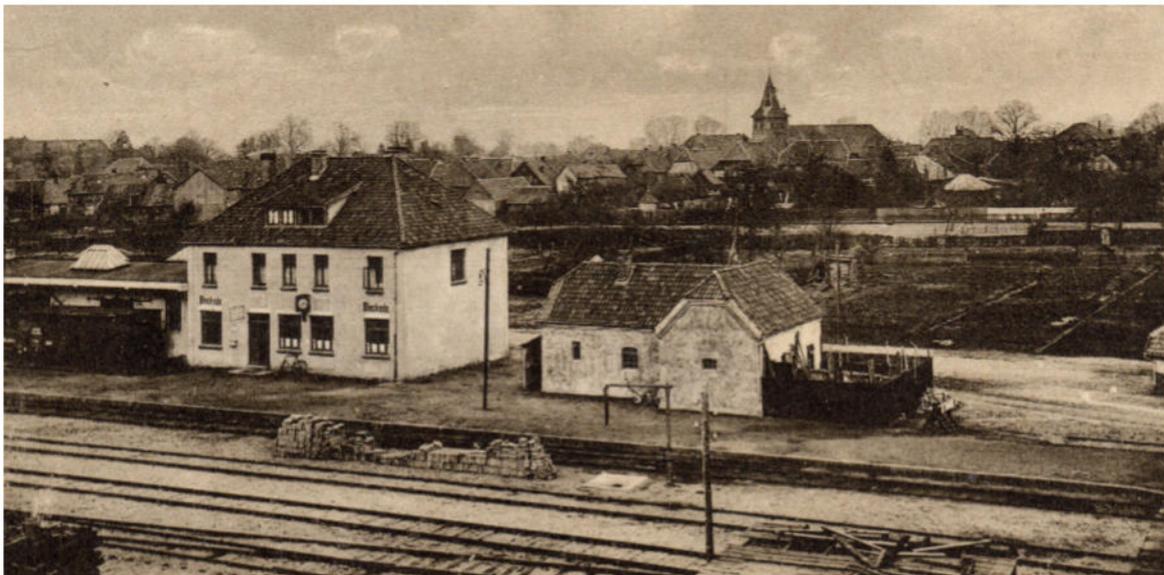
Mobilität für den Landkreis Lüneburg



Bahnhof Bleckede, Elbe

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V.

Die Bedeutung der Bleckeder Kleinbahn seit 1919



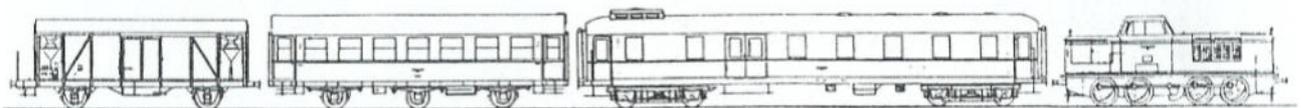
Mobilität im Landkreis Lüneburg

Herausgeber Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg

AVL e.V.

www.heide-express.de

AVL Arbeitsgruppe: Dr. Richard Bolek, Manfred Buttgerit, Max Demmler (†), Hans Dierken, Henning Karger, Kreisarchivar Jens Lohmann, Jochen Rettmer



Gastbeiträge: Ruth Heumer, Christian Krohn
**Zusammenstellung
und Layout:** Dr. Richard Bolek, Manfred Buttgerit, Max Demmler (†), Jens
Lohmann

Titel

Postkartenbild des Bahnhof Bleckede, 1920er Jahre, Sammlung Jens Lohmann

Seite I

Ansicht des Bahnhof Bleckede vom Wasserturm des Blockwerks aus den 1920er Jahren, Sammlung Jens Lohmann

Rücktitel

EVB-Wasserstofftriebwagen 654 102 der Alstom AG am 17.9.2018 in Buxtehude, Foto W. Latendorf

Leerwagen-Güterzug mit HVLE-Lok V160.4 am 5.12.16 zwischen Boltersen und Nectze

ISBN:

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten

© AVL e.V. 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Der Weg zur Vollspurbahn	5
2	Die Bleckeder Kleinbahn GmbH	13
2.1	Die Entwicklung zur Bleckeder Kleinbahn GmbH	13
2.2	Die Betriebsführung	29
2.3	Zum Wirken des Kleinbahn-Betriebsleiters Geffert	31
2.4	Wirtschaftliche Entwicklung der Bleckeder Kleinbahn	35
2.5	Fahrzeuge der Bleckeder Kleinbahn	38
3	Die Bleckeder Kleinbahn als OHE Betriebsteil	49
3.1	Güterverkehr nach Bleckede	53
4	Ein neuer Anfang als Museumsbahn	57
4.1	Die Bleckeder Kleinbahn als Tochtergesellschaft der AVL	58
4.2	Probeweise Wiederaufnahme von Güterverkehren im Jahre 2016	64
4.3	Die ÖPNV-Probefahrerwochen im Jahre 2017	68
4.3.1	Probefahrerwoche im Mai 2017	68
4.3.2	Probefahrerwoche im Dezember 2017	71
4.3.3	Preisverleihung durch Pro Bahn im März 2018	73
4.4	Die neue Bleckeder Kleinbahn	73
4.5	Würdigung von AVL-Mitgliedern zum „Tag der Ehrenamtlichen“	79
4.6	Betriebsstellen und Haltestellen der Bleckeder Kleinbahn	83
4.6.1	Lüneburg Nord – km 0	87
4.6.2	Lüneburg Meisterweg – km 1,2	91
4.6.3	Erbstorf Ziegelei – km 3,4	94
4.6.4	Erbstorf – km 4,7	97
4.6.5	Scharnebeck – km 7,3	101
4.6.6	Rullstorf – km 8,9	105
4.6.7	Bockelkathen – km 10,3	109
4.6.8	Boltersen – km 11,7	110
4.6.9	Neetze – km 16,0	115
4.6.10	Haltepunkt Neu Neetze – km 19,2	120
4.6.11	Bleckede Kleinbahnhof – km 23,8	123
4.6.12	Betriebswerkstatt der Bleckeder Kleinbahn GmbH, seit 1914 OHE	126
4.6.13	Haltepunkt Bleckede Süd km – 25,4	138
4.6.14	Bleckede Hafen km 1,2 — Haltepunkt Bleckede Süd bei km 25,4 bzw. 0,0	141

Inhaltsverzeichnis

4.6.15	Ladestelle Waldfrieden – km 26.3	146
4.6.16	Anschlussbahn zum Kraftwerk der HEW bei Alt Garge km 25,4/0.0 – km 6.7	149
5	Gleiskörper, Infrastruktur, Unterhaltung und Baumaßnahmen	153
6	Anhang	163
6.1	Wichtige Dokumente	164
6.1.1	Einblick in das Zugangebot auf der Bleckeder Strecke	166
6.2	Geschäftsberichte	171

1 Der Weg zur Vollspurbahn vor 1916

Seit wann gibt es eigentlich Eisenbahnstrecken im damaligen Kreis Bleckede? Die durchgehende normalspurige Staatsbahnstrecke von Lüneburg über Echem bis zum Trajekt von Hohnstorf über die Elbe nach Launenburg ging 1864 in Betrieb, lag allerdings vollständig im Kreis Lüneburg. Im Jahr 1874 folgte dann in gleicher Spurweite die Staatsbahnstrecke von Lüneburg über Dahlenburg Bahnhof nach Dannenberg Ost. Der Kreis Bleckede hatte gut 20 Jahre später, nämlich im Jahre 1895, über kreiseigene Mittel und Anleihen von der Provinz finanziert, eine Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 750 mm quer durch den linkselbischen Teil des Kreises bauen lassen. Dabei befanden sich die letzten rund 900 m Gleiskörper bis zum Bahnhof Echem auf dem Gebiet des Landkreises Lüneburg. Grundlage war das Preußische Kleinbahngesetz von 1892, das die Erschließung des ländlichen Raumes eben mit Kleinbahnen verschiedener Spurweiten ermöglichte. Besonders aktiv waren einige Baugesellschaften, die zusätzlich für einen bestimmten Zeitraum die Betriebsführung übernahmen und, wie für die Kreisbahn in Bleckede, auch Betriebsmittel beschafften. Hier war landesweit führend die Firma Fr. Lenz & Co. aus Stettin, die die Bleckeder Kreisbahn gebaut, dann auf fünfzehn Jahre gepachtet und die Betriebsführung übernommen hatte¹.

Staatsbahnanschlüsse waren in Dahlenburg Bahnhof an der Strecke Lüneburg – Wittenberge, quasi mitten in der Landschaft, ca. 3,5 km entfernt vom Ort. Und in Echem, einem an der Bahn Lüneburg – Büchen gelegenen Bauerndorf. Eine Besonderheit war die Betriebsstelle Feldweiche in Richtung Echem (s. Karte Abb. ??). Alle Züge fuhren durch zum 1,3 km entfernten Kopfbahnhof Brackede, von dort zurück und weiter in planmäßiger Fahrtrichtung. Erste Anschlussgleise wurden nun auch genehmigt. Vom preußischen Staat ist am Bleckeder Hafen, gelegen an einem Seitenarm der Elbe, bereits ab 1898 ein Anschluss der Kreisbahn gefördert worden, der Betrieb wurde im Mai 1900 aufgenommen.

Die unstrittene Streckenführung erbrachte nicht den erhofften Erfolg, denn der Mittelpunkt der Gegend, die größere Stadt Lüneburg, war 23 km von Bleckede entfernt. Und sie war mit diesem modernen Verkehrsmittel Kreiseisenbahn nur über Umwege erreichbar. Über Echem waren dies 37 km, über Dahlenburg sogar 45 km. Ein direkter Bahnanschluss nach Lüneburg schien unumgänglich. Am 1. September 1904 wurde eine Zweigstrecke von Carze Anschluss bis Lüneburg Kleinbahnhof in Betrieb genommen. Zwar war das kein direkter Anschluss nach Lüneburg, aber immerhin eine attraktive Verbesserung.

¹Kreisarchiv Lüneburg, 535,1

1 Der Weg zur Vollspurbahn



Abbildung 1.1: Im Jahr 1912 herrscht reger Betrieb auf dem Bahnhof Carze Anschluß rund um drei Züge, Kreisarchiv Lüneburg

Der Betrieb auf der Strecke von Wendewisch bis Echem wurde bereits am 19. Juni 1904 wieder eingestellt, die Gleise und noch brauchbare Schwellen wurden für den Neubau nach Lüneburg wieder verwendet. Die offizielle Betriebsaufnahme auf der Strecke nach Lüneburg war am 1. September 1904². Der Erfolg der neuen Verkehrsführung ließ sich in Zahlen messen, die Einnahmen betragen ein Vielfaches im Vergleich zu denen der eingestellten Teilstrecke zum Staatsbahnhof Echem³. In der Folgezeit wurden weitere Gleisanschlüsse abgenommen. Bereits im September 1904 erfolgte ein solcher in Erbstorf für die Dampfziegelei Matthies, welche allerdings um 1915 ihren Betrieb schon wieder aufgab. Im Juni 1912 folgten etwa in Höhe des heutigen Restaurants „Waldfrieden“ nahe Bleckede bei km 19,57 eine 2,3 km lange Stichbahn für die Ziegelei Breetze und eine Ladestelle für Grubenholz. Später kamen noch zusätzliche Gleisanschlüsse hinzu, zwischen Dahlenburg Ort und Dahlenburg Bahnhof beim Gut Horn an mehrere Kiesgruben sowie in Erbstorf Ziegelei an zwei weitere Ziegelwerke⁴. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Beschreibung dieses Bahnhofs in Kapitel ??.

Dem Grunde nach hatte sich die Kreisbahn recht gut entwickelt. Der Verkehr war zufriedenstellend und die Gesellschaft war in der Lage, auch den Kapitaldienst bei Zins und geringer Tilgung zu leisten. Verbesserungen an den Gleisanlagen, Umbau der Fahrzeuge auf durchgehende Vakuumbremsen und Beschaffung neuer Betriebsmittel sollten helfen, den Betrieb weiter zu rationalisieren. Gemäß einem Beschluss des Bleckeder Kreistags vom 23. Oktober 1909 kaufte

²Noch nachreichen

³noch nachreichen

⁴Kreisarchiv Lüneburg, 663,14

man drei neue Dampftriebwagen der Maschinenfabrik Esslingen⁵. Diese wurden 1910 geliefert. Sie konnten auch einzelne Wagen ziehen und haben sich gut bewährt.

Der kombinierte Personen- und Güterverkehr konnte weitgehend getrennt, die Fahrzeiten verkürzt und die Streckengeschwindigkeit angepasst werden. Den geringsten Verkehr hatte der Streckenteil nach Wendewisch, wo 1901 etwa in der Dorfmitte ein neuer Bahnhof mit Lokschuppen und einem Umlaufgleis entstanden war.

Doch bereits ab 1915 machte man sich Gedanken zur Umspurung der Bahn auf Normalspur. Das Schienenmaterial war nach 20 Jahren insgesamt stark verschlissen. Ebenfalls gab besonders die enge Ortsdurchfahrt mitten durch Bleckede immer wieder zu Beschwerden der Anwohner und der Pferdekutscher. Auch für andere Ortsdurchfahrten gab es ähnliche Probleme. Einen Rollbockverkehr, bei dem Normalspurwagen der Staatsbahn auf Schmalspurwagen transportiert wurden, gab es nur zwischen Dahlenburg Bahnhof und Dahlenburg Ort in beschränktem Umfang⁶. Ansonsten waren die Güter zwischen den Schmalspur- und den Staatsbahnwagen umzuladen. Dies war, wie bei vielen anderen Schmalspurbahnen, ein Teil des Tagesgeschäftes, wofür auch Arbeiter vor Ort beschäftigt wurden.

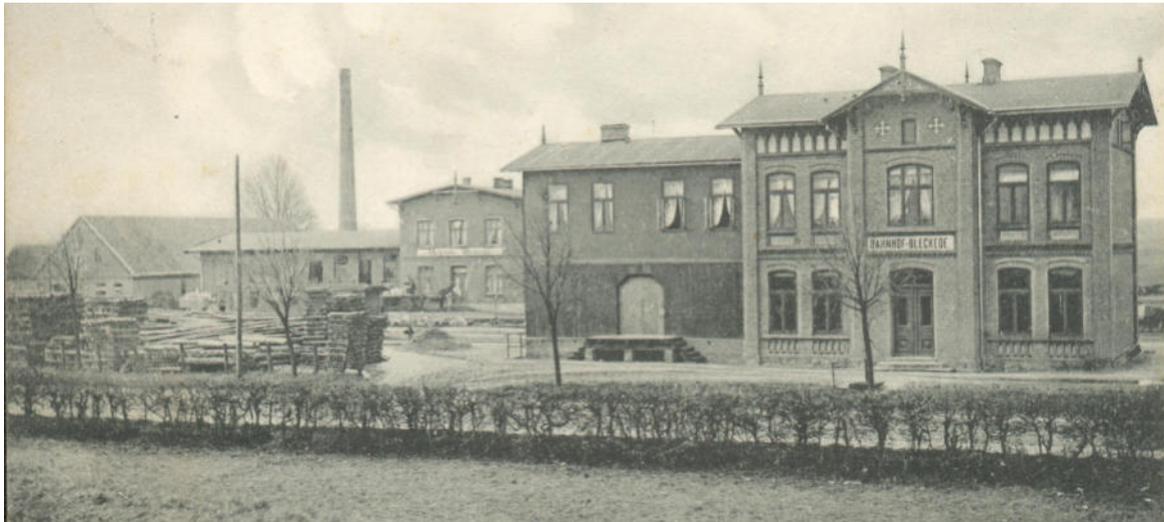


Abbildung 1.2: Ansicht des Bahnhof der Bleckeder Kreisbahn in Bleckede um 1910, Sammlung R. Böttcher

⁵Kreisarchiv Lüneburg, 606,6

⁶Gerd Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Seite 353

Bleckeder Kreisbahn.

Fahrplan

gültig vom 1. Oktober 1904.

a) Strecke Dahlenburg—Bleckede—Lüneburg.

Dahlenburg—Bleckede—Lüneburg.						Stationen	Lüneburg—Bleckede—Dahlenburg.					
Zug 1 2. u. 3. Rl.	Zug 3 ^a 2. u. 3. Rl.	Zug 5 2. u. 3. Rl.	Zug 9 ^a 2. u. 3. Rl.	Zug 9 ^b 2. u. 3. Rl.	Zug 7 2. u. 3. Rl.		Zug 2 2. u. 3. Rl.	Zug 4 2. u. 3. Rl.	Zug 10 ^a 2. u. 3. Rl.	Zug 10 ^b 2. u. 3. Rl.	Zug 6 2. u. 3. Rl.	Zug 8 2. u. 3. Rl.
—	7.10	11.20	Eröffnet nur am Mittwochs-Abend. * Zug hält nur nach Bedarf.	—	4.57	ab Dahlenburg Staatsbhf.	an	10.33	3.09	Eröffnet nur am Mittwochs-Abend. * Zug hält nur nach Bedarf.	—	8.22
—	7.20	11.32		5.07	ab Dahlenburg Bleckede	an	10.22	2.58	—		8.11	
—	7.31	11.45		5.18	ab Horndorf	an	10.11	2.47	—		*8.20	
—	7.40	11.55		5.27	ab Lohr Lope	an	10.01	2.37	—		7.22	
—	*7.48	*12.06		*5.35	ab Schieringen	an	*9.51	*2.27	—		*7.13	
—	7.55	12.13		5.42	ab Barskamp	an	9.44	2.20	—		7.27	
—	8.02	12.22		5.49	ab Göttingen	an	9.36	2.12	—		7.22	
—	*8.07	*12.28		*5.54	ab Rindorf Kreis Bleckede	an	*9.29	2.05	—		*7.24	
—	8.16	12.37		6.22	an Bleckede Bahnhof	ab	9.20	1.55	—		7.15	
5.24	8.29	1.04		6.22	ab Bleckede Bahnhof	an	9.12	1.47	—		6.22	9.15
5.22	8.34	1.09	6.14	ab Bleckede Marktplat.	an	9.08	1.43	—	6.18	9.12		
*6.02	*8.37	*1.12	6.17	ab Bleckede Kleinturg	an	*9.04	*1.39	—	*6.14	*9.13		
6.11	8.46	1.21	6.22	ab Garze	an	8.56	1.31	—	6.21	9.22		
6.14	8.49	1.24	6.22	an Garze Anschlußbhf.	ab	8.52	1.27	—	6.22	9.25		
6.15	8.51	1.26	6.21	ab Garze Anschlußbhf.	an	8.50	1.25	—	6.21	9.25		
*6.20	*8.56	*1.31	*6.22	ab Bleckeder Moor	an	*8.45	*1.20	—	*6.22	*9.22		
*6.24	*9.00	*1.35	*6.10	ab Neu-Neetze	an	*8.41	*1.16	—	*6.21	*9.15		
6.33	9.08	1.44	4.07	ab Neetze	an	8.33	1.08	3.52	6.13	9.22		
6.46	9.22	1.57	4.13	ab Fisterken	an	8.20	1.05	3.40	6.22	8.55		
*6.50	*9.26	*2.01	*4.17	*7.22	ab Bodestaten	an	*8.15	*1.00	*3.35	*5.55	*8.52	
6.56	9.32	2.07	4.23	7.12	ab Ruffstorf	an	8.10	1.25	3.29	3.30	5.50	8.45
7.02	9.38	2.13	4.29	7.13	ab Scharnbeck	an	8.04	1.23	3.24	3.24	5.44	8.32
7.10	9.46	2.21	4.37	7.15	ab Erbstorf	an	7.56	1.23	3.16	3.16	5.36	8.21
*7.16	*9.51	*2.26	*4.42	*7.11	ab Erbstorf Biegelei	an	*7.50	*1.22	*3.10	*3.10	*5.30	*8.25
7.25	10.01	2.36	4.09	4.52	an Lüneburg	ab	7.40	1.15	3.00	3.00	5.20	8.15

b) Strecke Garze Anschlußbhf.—Wendewisch.

Garze Anschlußbhf.—Wendewisch.				Stationen	Wendewisch—Garze Anschlußbhf.			
Zug 11 2. u. 3. Rl.	Zug 13 2. u. 3. Rl.		Zug 15 2. u. 3. Rl.		Zug 12 2. u. 3. Rl.	Zug 14 2. u. 3. Rl.		Zug 16 2. u. 3. Rl.
—	7.40	12.15	5.20	ab Lüneburg	an	10.01	2.36	7.11
—	8.55	1.30	6.22	ab Garze Anschlußbhf.	an	8.48	1.20	6.22
—	8.59	1.34	6.22	ab Garze Ort	an	8.45	1.17	6.22
—	9.16	1.51	6.22	ab Brackede	an	8.28	1.00	6.22
—	9.25	2.00	7.22	ab Garzstorf Kreis Bleckede	an	8.19	1.25	5.56
—	9.33	2.08	7.12	an Wendewisch	ab	8.10	1.22	5.47

* Zug hält nur nach Bedarf.
Die Zeiten von 6⁰⁰ Abends bis 5²² Morgens sind durch Unterstreichen der Minutenziffer bezeichnet.

Abbildung 1.3: Fahrplan Dahlenburg – Bleckede – Lüneburg und Garze Anschluß – Wendewisch aus dem Jahr 1904 (Sammlung J. Lohmann)

2 Die Bleckeder Kleinbahn GmbH

2.1 Die Entwicklung zur Bleckeder Kleinbahn GmbH 1916 – 1921

Vom Eigenbetrieb des Kreises zur neuen Kleinbahngesellschaft mit beschränkter Haftung war es gedanklich gar nicht so weit. Und seit dem Jahr 1914 tobte bereits der Erste Weltkrieg. Die seit kurzem für Gott und Vaterland „zur Fahne“ gerufenen Untertanen waren in den ersten Schlachten noch siegreich. Und hier in der Provinz hatte man ganz andere Pläne. Die Vergleiche von Kosten einer Umspurung gegenüber fälligen Ausgaben für Trassenänderungen, wie die Herauslegung einiger Ortsdurchfahrten z.B. aus Blockede und aus den Landstraßen, deuteten weitere größere finanzielle Belastungen an. Der Bahnbetrieb ging zwar weiter, aber Investitionen, weitere Baumaßnahmen und Umbauten waren nun quasi auf Eis gelegt. Die Unterhaltung einer jetzt 20 Jahre alten schmalspurigen Eisenbahn, überwiegend mit Anlagen und Betriebsmitteln der Erstausrüstung betrieben, war recht aufwändig. Die Gefahr bestand, den Kreis-Etat bei geringeren Einnahmen über Gebühr zu belasten. Dazu kommen jetzt noch einige Abschätzungen der Kosten: Für den Umbau in die Normalspur wurden gemäß einem auf den 15. September 1915 datierenden Kostenvoranschlag rund 3,0 Mio. Mark geschätzt, für die Ertüchtigung der Schmalspur etwa die Hälfte. Wobei man allerdings zu bedenken gab, „dass die weitere Unterhaltung des Bahnbetriebes im Falle seiner Umspurung erheblich günstiger wäre und sich so im Betriebe als wohl rentabel für die Kreisfinanzen erweisen würde“¹.

Nun wurden aber Pläne des Reichsmarine-Amtes bekannt, im Kreis Blockede als militärisches Projekt ein großes Öltanklager zur Versorgung von Schiffen zu bauen, wobei der Treibstoff per Bahn auf Normalspurgleisen zugeführt werden sollte. Für das Landratsamt Bleckeder war dies ein willkommener Anlass, sich von der Kreisbahn zu trennen. Am 30. Juli 1916 wurde beschlossen, mit der Königlichen Preußischen Staatsverwaltung über einen Ankauf der gesamten linkselbischen Kleinbahnanlage in Verhandlungen zu treten und gegen ein geringes Entgelt die Übernahme anzubieten². Weiter wurde beschlossen, im Falle einer Ablehnung des Ankaufs in Eigenregie und auf eigene Kosten die Bahnstrecke umzuspuren, falls das Reichsmarineamt eine definitive Zusage zum Bau der Ölbehälter-Anlage abgibt und gleichzeitig der preußische Staat eine Zusage zur Finanzierung des Umbaus der Gleisanlagen macht. Der Staat jedoch zeigte kein Interesse an einer Übernahme der Bahnstrecke. Es gab allerdings eine Zusage an den Kreis, Oberbaumaterial aus Kriegsreserven und eine gewisse Anzahl an Kriegsgefangenen zur

¹Kreisarchiv Lüneburg, 836,5

²Kreisarchiv Lüneburg, 836,5

2 Die Bleckeder Kleinbahn GmbH

Durchführung der Arbeiten zu erhalten (sh. Schreiben vom 26. August 1916³)

Nun ergab sich ein weiteres Problem. Im Sommer 1916 erschien eine Kommission der Heeresverwaltung in Bleckede und besichtigte etliche Fahrzeuge zwecks Zwangsverkauf an die Heeresfeldbahnen⁴. Die dabei ermittelte Menge an Material hätte den Betrieb der Kreisbahn lahmgelegt. Durch geschicktes Verhandeln gelang es Landrat von Brandenstein, diese Abgaben weitgehend zu verhindern, um später nur eine Dampflok und einzelne Fahrzeuge zu übergeben. Zu gleicher Zeit waren hier die Planungen der Reichsmarine weit fortgeschritten und der Bau eines Ölräumlagers war beschlossene Sache. Schweröl war gegenüber Kohle damals ein moderner Treibstoff zur Dampferzeugung und für den Betrieb von Schiffsmotoren.

Die Belieferung des Marine-Öllagers war aus strategischen Gründen gleichermaßen per Schiff und mit der Eisenbahn vorgesehen. Dies wurde der eigentliche Anlass, das Projekt Umspurung mit einem Anschluss zum nächsten Staatsbahnhof Lüneburg in die Umbau-Verhandlungen der Kreisbahn mit aufzunehmen. Zumal hier staatliche Fördermittel in Aussicht gestellt wurden.

Diese Verhandlungen waren recht intensiv, daran beteiligt waren mehrere preußische Ministerien, das Reichsmarineamt und die Provinzialverwaltung (was später in etwa der Bezirksregierung entsprach) in Lüneburg. Nachfolgend die Abschrift eines Schreibens vom Staatssekretär des Reichsmarineamtes an den Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten in Berlin vom 25. Juli 1916⁵:

Geheim

Euer Exzellenz beehre ich mich im Anschluß an mein Schreiben vom 19.VI.1916 – No. . . Geheim - mitzuteilen daß ein im Privatbesitz befindliches Gelände bei Bleckede, das nötigenfalls durch Einzunahme forstfiskalischen Besitzes erweitert werden kann, einen günstigen Bauplatz für die Anlage bietet. Vorbedingung für die Wahl dieses Platzes ist aber der Umbau der schmalspurigen Kleinbahn Lüneburg - Bleckede zu einer normalspurigen Bahn. Nach Äußerungen der Kreisvertreter ist der Kreis bereit, durch den schon lange erstrebten Umbau der Bahn die Vorbedingung für die Wahl dieses Platzes zu erfüllen, um durch die Heranziehung der marinefiskalischen Transporte die Rentabilität der Bahn zu sichern. Da der Kreis die Bahn indessen aus eigenen Mitteln nicht umbauen kann, beabsichtigt er, sich mit Unterstützung der Regierung wegen einer Beihilfe an den Herrn Minister für öffentliche Arbeiten zu wenden. Ich darf Euer Excellenz ergebenst anheimstellen, das Gesuch des Kreises zu unterstützen und mich s. Zt. von dem Ergebnis zu benachrichtigen.

In Vertretung
gez. Kraft

Unabhängig vom Kreisausschuss, dessen Vorsitzender der Landrat von Brandenstein war, hatte sich wohl auch die Betriebsleitung der Kreisbahn an die Ministerien in Berlin gewandt, denn es kam ein Schreiben vom Reichsmarineamt an den königlichen Landrat in Bleckede⁶:

³Kreisarchiv Lüneburg, 836,5

⁴Kreisarchiv Lüneburg, 836,5

⁵Kreisarchiv Lüneburg, 836,5

⁶Kreisarchiv Lüneburg, 836,5

2.1 Die Entwicklung zur Blockeder Kleinbahn GmbH

Berlin, den 6. August 1916

Euer Hochwohlgeboren danke ich für Ihre gefällige Mitteilung vom 31. v. Mon.^a und sehe einer weiteren zuständigen Rücksprache über die Verhandlungen mit den zuständigen Stellen gern entgegen. Doch erlaube ich mir schon jetzt zu bemerken, daß leider von der Herstellung der beabsichtigten Oelanlagen in Blockede Abstand genommen werden müßte, wenn es nicht gelingen sollte, den Bahnnunbau durch entsprechende Zuschüsse vom Ministerium für öffentliche Arbeiten und der Provinz zu sichern. Das Unternehmen wäre auch dann schon gefährdet, wenn die Verhandlungen wegen des Bahnbaues sich noch erheblicher in die Länge ziehen würden. Diese Gefahr scheint mir nach dem gefälligen Schreiben bereits so nahe gerückt, daß ich es nicht verantworten kann, mich allein auf Blockede zu stützen und deshalb schon jetzt wegen Wahl eines anderen geeigneten Platzes an der Elbe die nötigen Schritte eingeleitet habe.

Von hier aus kann die Bahnfrage nicht in anderer Weise gefördert werden, als sie in dem abschriftlich im Auszug beigefügten Schreiben an den Landwirtschaftsminister vom 25. v. Mts.^a B VII c.18830 bereits geschehen ist; insbesondere kann in der Angelegenheit nicht an den Minister der öffentlichen Arbeiten herangetreten werden.

Was das Schreiben Ihres Herrn Betriebsdirektors Schneider anlangt, so ist darin zwar gesagt, daß es mit Euer Hochwohlgeboren Einverständnis ergangen sei. Ob es sich aber auf den gesamten Inhalt des Schreibens erstreckt, erscheint mir aber nach der kürzlichen Rücksprache mit Euer Hochwohlgeboren doch nicht ganz sicher.

Im besonderen vermag ich nicht zu erkennen, was im Schlußsatze dieses Schreibens unter 'einer einmaligen fühlbaren Beihilfe' verstanden sein soll.

Um die Möglichkeit von Mißverständnissen auszuschließen, so scheint es mir empfehlenswert, daß der Schriftwechsel in dieser an sich schwierigen Angelegenheit lediglich zwischen Euer Hochwohlgeboren und mir geführt werde.

Wirklich Geheimer Admiraltätsrat und Abteilungschef im Reichs-Marine-Amt
(Unterschrift)...

^aDes Vormonats, gemeint ist Juli

Mit Schreiben vom 26. August 1916 teilt der Staatssekretär des Reichsmarineamts an den Herrn königlichen Landrat mit:

1.) Ich bin bereit, dafür einzutreten, daß das für einen Umbau der Blockeder Kreisbahn in Normalspur erforderliche Oberbaumaterial als Kriegsmaterial angesehen und sofort geliefert wird. 2.) Ebenso werde ich mich dafür verwenden, daß zur Bauausführung etwa 300 Kriegsgefangene gestellt werden [...] Ich bitte spätestens bis zum 15. September d. Jahres um eine bestimmte Erklärung, ob der Umbau der Bahn endgültig gesichert ist [...]. Meinerseits kann in Verhandlung mit den provinzialen oder staatlichen Instanzen über die Frage des Bahnbaus nicht eingetreten werden

2.5 Fahrzeuge der Bleckeder Kleinbahn

In diesem Abschnitt soll ein kurzer Überblick über die wichtigsten Fahrzeuge gegeben werden, die auf der Bleckeder Kleinbahn zwischen 1922 bis 1944 eingesetzt wurden. Das bedeutet, dass der schmalspurige Fahrzeugpark hier nicht mehr behandelt wird, da dieser schon in den ersten Jahren des Bestehens der Bleckeder Kleinbahn abgestoßen wurde. Ebenfalls nicht besprochen werden die Fahrzeuge der OHF, welche nach 1944 auf der Strecke hinzukamen.

Aus dem Geschäftsbericht 1921/1922²⁶.

4 Tenderlokomotiven, Betr. Nr. 6 - 9
 9 Personenwagen, Betr. Nr. 6 - 14
 2 Post- u. Packwagen, Betr. Nr. 20 / 21
 9 Güterwagen (in den Staatsbahnwagenpark eingestellt: 4 geschlossene, 5 offene)
 1 Gaskesselwagen, Betr. Nr.25
 3 Arbeitswagen, Betr. Nr. 26 - 28
 13 Kieswagen (nicht betriebsfähig)
 2 Handhebeltrains
 2 Bahnmeisterwagen

Die Lokomotiven befinden sich in einem guten, betriebsfähigen Zustande, die Personen-, Post- und Gepäckwagen hingegen zum größten Teil in mangelhaftem Unterhaltungszustande.

Dampflokomotiven

Tabelle 2.1: Bestand der Dampflokomotiven

Betr. Nr. BKB	Nachweislich im Bestand geführt ab	Hersteller und Baujahr	Bauart	Verbleib
6	1919	Jung 1902	C n2t	OHF 89 145 (Ausgemustert 1945(?))
7	1919	Hagens 1903	C n2t	OHF 89 146 (Ausgemustert 1939)
8	1919	Union Gießerei Königsberg 1892	C n2t	Verschrottet 1936
9	1920	Borsig 1920	C n2t	OHF 89 147 (Ausgemustert 1960)
2 oder 10	1925	Borsig 1908	B n2t	1928 verkauft (1960 bei der DR als 98 6213 ausgemustert)

²⁶Kreisarchiv Lüneburg 766,11

2.5 Fahrzeuge der Bleckeder Kleinbahn

Beschafft wurden erstmal gebrauchte Fahrzeuge. Eine Vermittlung zumindest bei den Dampfloks ist wahrscheinlich, da es sich dem Grunde nach um ein Projekt im Interesse der Marine handelte und diese noch zu Kriegszeiten in Bleckede übernommen wurden. Dies waren drei Stück, eine preußische T 7 und zwei Maschinen der Gattung T 3. Die Lokomotiven trugen die Betriebsnummern 6 - 8, folgend dem Schmalspurnummerschema und sicher in der Reihenfolge ihrer Übernahme. Es waren ältere Nassdampfloks, gebaut nach den sog. Musterblättern der KPEV. Die Nr. 6 und 7 wiesen jedoch unterschiedliche Merkmale in Kesselleistung und Ausstattung auf. Lok Nr. 6 (Abb. 2.10) ist 1948 nicht mehr im Bestand registriert. Lok Nr. 7 (Abb. 2.11) war dagegen noch bis 1959 im Betrieb und wurde im EAW Bleckede verschrottet.

Lok Nr. 8 (Union Königsberg 1892) war von der Erstausrüstung die stärkste Lokomotive mit 42 t Dienstgewicht (Abb. 2.12). Sie ist laut Geschäftsberichten 1936 für 1.500,-RM als Schrott an die Firma Eckart u. Co, Hamburg, verkauft worden.

1920 wurde mit der Betriebsnummer 9 ein C-Kuppler beschafft (Abb. 2.13). Die Beschaffung derselben war den Umständen der Nachkriegszeit geschuldet. Das beschreibt ein Erläuterungsbericht zur Kapital-Erhöhung, Kleinbahnamt vom 22. November 1920, zum Titel II Betriebsmittel:

Die neue 3/3 gekuppelte Lokomotive (42t Dienstgewicht) hat gekostet 250.000,-M. Sie wurde bestellt bei der Firma Borsig, Berlin am 1. Januar 1919 zum Preis von 157.200,-M. Geliefert wurde die Lokomotive erst im August 1920. Die Ausführungszeit hat 1 1/2 Jahre gedauert, sie wurde verzögert durch fortwährende Streiks und durch schwierige Beschaffung des Eisens. Im Februar 1920 forderte die Firma den erhöhten Preis von rd. 250.000,-M. Der damalige Stückpreis für eine solche Lokomotive betrug schon 510.000,-M. Diese Mehrforderung wurde nach längerem Schriftverkehr und Prüfung der Rechtslage anerkannt. Die Mehrausgabe für diese Lokomotive beträgt (...) 90.000,-M.

Diese Lok wurde bis 1960 auf der Strecke Lünzburg - -Bleckede eingesetzt und 1960 im EAW Bleckede verschrottet.

Von 1926 bis 1928 stand mit der Nr. 2 ein Zweikuppler zur Verfügung ²⁷.

Der 1940 bei Henschel in Kassel bestellte Vierkuppler vom Typ „Flna 6“ wurde vermutlich kriegsbedingt nicht mehr an die Kleinbahn ausgeliefert. Die bestellte Lokomotive wurde 1946 als 92 148 bei der OHE in Dienst gestellt und in Winsen/Luhe eingesetzt.

Die OHE hat bis in die sechziger Jahre verschiedene Dampfloks eingesetzt, doch die Dampflokzeit der OHE, somit auch bei unserer Kleinbahn, neigte sich dem Ende zu. Stammlok in Bleckede wurde in den späteren Jahren die OHE-Diesellok VL 600 23 (MAK 1959).

²⁷Im Buch „Vom Kleinbahnnetz zu den Osthannoverschen Eisenbahnen“ von Hütter, Bretschneider, Uhl und Kasper ist ein Beschaffungsdatum von 1925 und eine Betriebsnummer 10 genannt

2 Die Bleckeder Kleinbahn GmbH

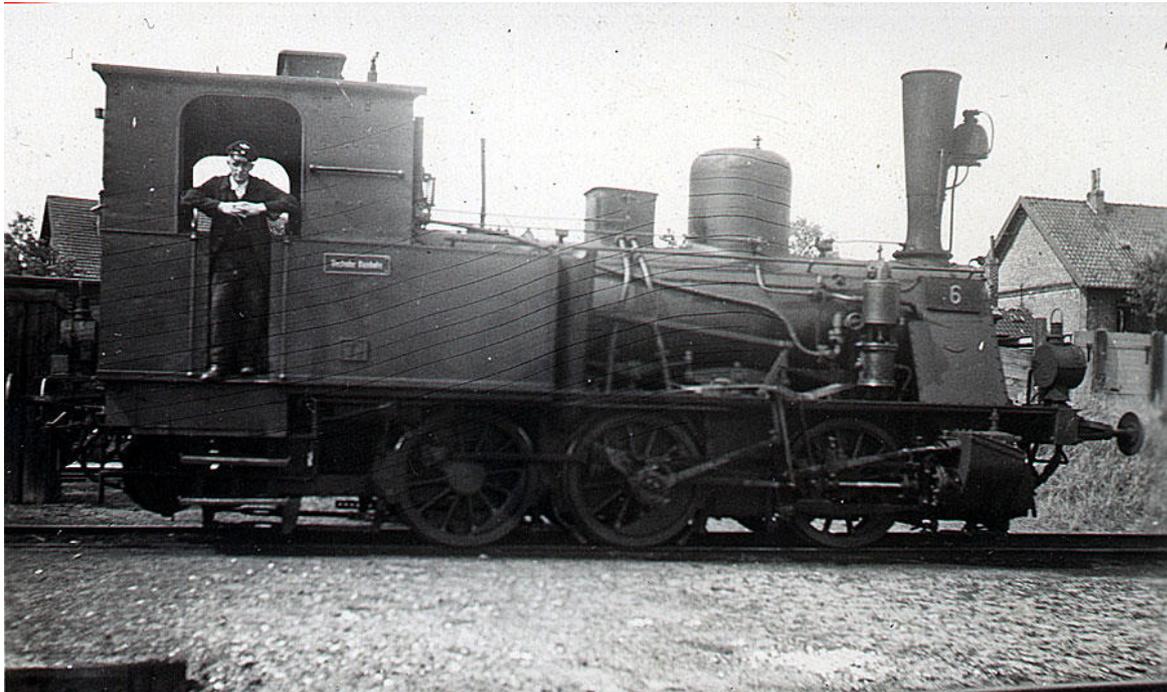


Abbildung 2.10: Lokomotive Nummer 6 (OIE 89145) im Bahnhof Lüneburg Nord, Foto Sammlung Henning Bendler



Abbildung 2.11: Lokomotive Nummer 7, OIE 89146, in Scharnebeck. Diese Aufnahme entstand vermutlich zwischen 1946 und 1948 und soll einen Hamsterzug abbilden, Sammlung AVL

4.1 Die Bleckeder Kleinbahn als Tochtergesellschaft der AVL

Am Anfang stand es wirklich nicht gut um die Kleinbahn. Eine Bereisung der Bleckeder Strecke durch die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Anfang des Jahres 2011 hat ergeben, dass vor Wiederaufnahme des touristischen Zugverkehrs noch erhebliche Sanierungsarbeiten zu bewältigen sind.

Dann wurde die Strecke abschnittsweise gesperrt. Am 13.12.2011, nach umfangreichen Sanierungen am Gleiskörper und den Anlagen durch die OHE, die AVL und das Zug-Projekt job.sozial (eine geförderte Maßnahme der Bundesanstalt für Arbeit, mit einzelnen Projekten bis 2013) hat das Landesamt für Bahnaufsicht die Strecke abgenommen. Unser BIKB Geschäftsführer, Dipl. Ing. Uwe Nittel, konnte hoch erfreut am 15.1.2012 bekannt geben: Die Bleckeder Kleinbahn UG (haftungsbeschränkt), eine AVL Tochtergesellschaft, hat für fünfzig Jahre die Konzession zum Betrieb der Eisenbahninfrastruktur von km 1,188, Abzweig Lüneburg Meisterweg, bis Bleckede Süd bei km 25,4 erhalten! Weitere vorhandene Anlagen sind die Straßenquerung der L 222 in km 0,1 mit dem Anschlussgleis nach Alt Garge, der Anschluss Waldfrieden der OHE bis km 26,3 (Streckende) und die Hafenbahn bis km 0,7. Diese sind jedoch teilweise gesperrt.

Die Bleckeder Kleinbahn UG hat eine eigene Betriebsführung. Die TEL ist das Verkehrsunternehmen. Fahrzeuge stellt die AVL. Zugleitung und Betreuung der technischen Sicherungsanlagen macht die OHE im Auftrag, die auch Anschließter ist mit dem Bleckwerk.

Am 29.1.2012 konnte die Strecke erstmals nach den vorangegangenen umfangreichen Sanierungsarbeiten wieder befahren werden. Es gab einen Zweizug-Betrieb mit dem GDT0518 und einem lokbespannten Zug mit der 23041. In Bleckede gab es eine Feierstunde mit Reden vom AVL-Vorsitzenden Hans Dierken, Herrn OB Mädge aus Lüneburg, Herrn Bürgermeister Bötcher aus Bleckede und weiteren regionalen Politikern. Des Weiteren gab es Führungen durch das EAW Bleckede sowie ein Bahnhofsfest in Bleckede.

Ab der Saison 2012 gibt es jetzt wieder ein regelmäßiges touristisches Zugangebot auf der Bleckeder Strecke. So verkehren in den Monaten von Mai bis September an den Regelfahrttagen jeweils mindestens zwei Mal pro Monat drei Zugpaare der Touristik-Eisenbahn Lüneburger Heide GmbH (2012 waren es nur zwei Zugpaare) mit Halt an allen Unterwegsstationen zwischen Lüneburg Hauptbahnhof und Bleckede. In einigen Jahren wurden diese Verkehre auch bis Bleckede Süd oder sogar an ausgewählten Tagen bis in den Bleckeder Hafen ausgeweitet.

Dazu kommen saisonbedingt weitere Fahrten. Am Ostermontag gibt es für die kleinen Fahrgäste Oster Eier-Suchfahrten (eine Vormittags- und eine Nachmittagsfahrt, erstmals ab 2013 zu den neuen Suchfeldern am Haltepunkt Neu Neetze). Im Oktober werden die beliebten Mondscheinfahrten mit einem Dinnerbuffet in Neetze und einer anschließenden geführten Fackelwanderung rund um den Haltepunkt Neu Neetze angeboten. Während 2012 und 2013 ein Fahrtag ausreichte, musste das Angebot infolge immer größerer Nachfrage ab 2014 auf zwei Sonntage ausgeweitet werden. Als Höhepunkt des Jahres werden dann in der Adventszeit auch auf der Bleckeder Strecke Nikolausfahrten angeboten. Der Nikolaus steigt dann am Waldrand bei Erbstorf mit seinen Engeln in den Zug, anschließend erfolgt die Bescherung der mitfahrenden Kinder. Während in den ersten beiden Jahren insgesamt drei solche Fahrten stattfanden, sind

4.1 Die Bleckeder Kleinbahn als Tochtergesellschaft der AVL

es ab 2014 vier Fahrten geworden (jeweils eine Vor- und eine Nachmittagsfahrt an 2 Wochenendterminen).

Am 7.1.2015 wurde der Name der Gesellschaft dann in Bleckeder Kleinbahn Unternehmergesellschaft (haftungsbeschränkt) geändert.



Abbildung 4.2: GDT 0518 und Lok 230 41 beim Kleinbahmfest in Bleckede am 29.4.2012

Abbildung 4.3: Im Bahnhof Boltersen wird rangiert. Die Szene entstand während einer Veranstaltung mit einem Fotogüterzug am 28.6.2020.



4 Ein neuer Anfang als Museumsbahn



Abbildung 4.4: Szene während der Nikolausfahrten am 16.12.2017 bei Erbstorf

Abbildung 4.5: Osterüberraschung für die kleinen Fahrgäste in Neu Neeetze am 28.3.2016



4.1 Die Blockeder Kleinbahn als Tochtergesellschaft der AVL



Abbildung 4.6: 23041 mit dem HEIDE - EXPRESS in Mitten blühender Heidelandschaft, Aufnahme Daniel Krause, 2.9.2017

Abbildung 4.7: GDT 0518 zum Auftakt der saisonalen Planfahrten in Blockede am 1.5.2017



4 Ein neuer Anfang als Museumsbahn

Im Jahre 2019 gab es mit der Grünkohlfahrt im Januar eine nochmalige Erweiterung des Angebotes. Neben den öffentlichen Fahrten verkehren je nach Bedarf auch noch Charterzüge zu besonderen individuellen Anlässen auf der Strecke. Insgesamt zeigten die Fahrgastzahlen für diese touristischen Verkehre seit 2012 in eine Richtung, es ging bislang fast kontinuierlich bergauf. Während im Jahre 2012 noch 2597 Fahrgäste befördert wurden, waren es im Jahre 2016 bereits 5969. Dieser Rekord wurde erst 2019 mit 6266 Fahrgästen wieder übertroffen. Neben den beschriebenen touristischen Verkehren gibt es nach wie vor in unregelmäßigen Abständen Überführungen von Lokomotiven zum und vom Bleckwerk (OHE-Ausbesserungswerk in Bleckede). Daneben verkehren auch meist an den Wochenenden Arbeitszüge von Lüneburg zur Unterhaltung und weiteren Sanierung der Strecke, welche überwiegend in ehrenamtlicher Tätigkeit durch Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg erfolgt.

Nicht nur für große Jungs: Mit der Kleinbahn von Lüneburg nach Bleckede Mit freundlicher Genehmigung von Ruth Heumer



Abbildung 4.8: Klassische Fahrkarten für die Fahrt

Schon als ich im Mai die altmodischen gelb-weißen Fahrscheine aus Pappe in der Hand hielt, kam Vorfreude auf und Kindheitserinnerungen wurden wach. Ich habe meinem Mann zum Geburtstag (Ende Mai) eine Fahrt mit der Bleckeder Kleinbahn geschenkt, und nun (Ende August) ist es endlich soweit.

Bis alle Reisenden ihre – reservierten oder nicht-reservierten – Plätze gefunden und eingenommen haben, dauert es etwas und es herrscht Gedränge und Geschiebe in den Gängen. Mein Mann, dem das Glück ja meistens hold ist, hat unsere Plätze gleich zielsicher angesteuert. Der Zug rumpelt ordentlich, wie es sich für so ein altes Gefährt gehört.

Mit einem grellen Pfeifton verlässt der dunkelrote Triebwagen, Baujahr 1955, um 12.15 Uhr den Bahnhof Lüneburg auf Gleis 4. In dem angehängten dunkelgrünen Waggon, Baujahr 1929, ist ein Abteil für die SPD reserviert. Auch Oberbürgermeister Ulrich Mädge (Baujahr 1950) reist an diesem Sonntag mit. Unsere Fahrräder sind im Güterwagen verstaut und wir haben Plätze im Triebwagen reserviert.

Die grünen Ledersitze haben schon bessere Zeiten gesehen, aber für die knapp einstündige Fahrt nach Bleckede sollte das kein Problem sein. „Freundliche Hunde“ reisen kostenlos mit, verkündet ein Schild. Aber unser Piet ist zu diesem Zeitpunkt gerade zwei Wochen alt und schlummert vermutlich friedlich an der Mutterbrust.

4.6.5 Scharnebeck – km 7,3



Abbildung 4.64: Lageplan des Bahnhofs Scharnebeck aus dem Umbauplan von 1916

auf Bahnhof Scharnebeck 1 Gebäude mit Güter- und Warteraum. 1 Ladegleis, 1 Fuhrwerkswaage mit Wiegehäuschen. 1 Stumpfgleis. 1 gepfl. Ladestraße., 1 hölzerner Schuppen, 1 elektr. Lichtanlage

Seit 1904 besteht die Station Scharnebeck der Schmalspurbahn. 1919 wurde die Station auf Normalspur umgebaut, zusätzlich gab es ein neues Bahnhofsgebäude. Die etwas zurückliegende Gastwirtschaft war auch Schmalspurbahnagentur. Südlich der Ladestraße befindet sich der ausgesiedelte Mühlenbetrieb mit Landhandel und Futtermittelwerk. Die Weichen sind 2002 entfernt worden und das Ausweichgleis ist überwuchert. Das Anschlussgleis zum Futtermittelwerk wird seither nicht mehr bedient. Die Ladestraße ist aktuell Lkw-Stellplatz und Altstofflager, leider kein schöner Anblick. Beliebtes Ausflugsziel ist das weit bekannte Schiffshebewerk am Elbe-Seitenkanal. Der Fußweg vom Bahnhof durch den Ort ist mit etwa 1,5 km kürzer als von der Station Erbstorf. Am östlichen Rand des Ortes sind die Ausgrabungen aus vorgeschichtlicher Zeit ebenfalls sehr sehenswert. Das Bahnhofsgebäude ist verkauft, die dahinter liegende Gastwirtschaft, Bahn-Agentur während der Schmalspurzeit, ist geschlossen und soll einem Wohnkomplex weichen.

4 Ein neuer Anfang als Museumsbahn

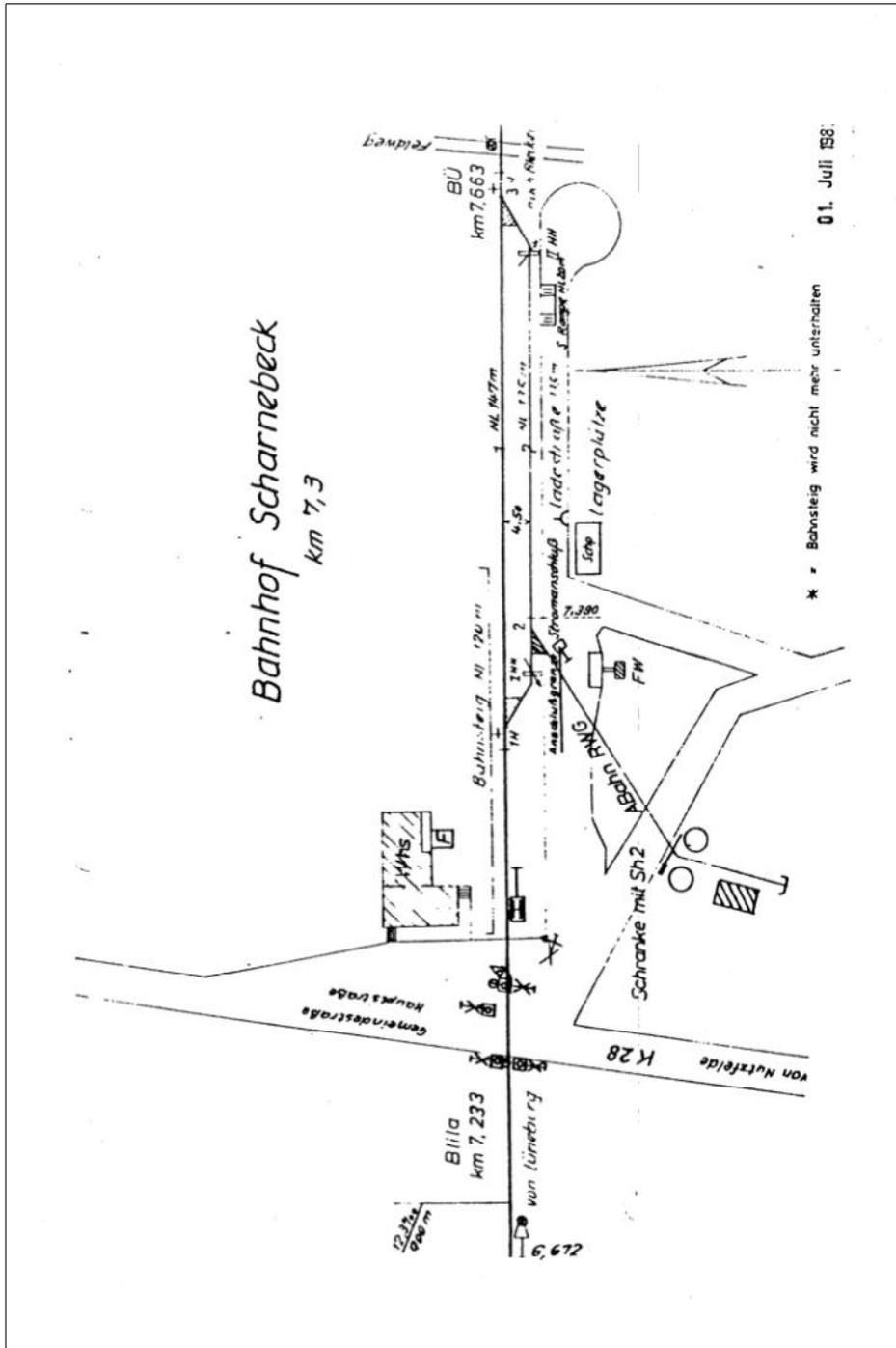


Abbildung 4.65: Gleisplan des Bahnhofes Scharnebeck um 1980

4.6 Betriebsstellen und Haltestellen der Bleckeder Kleinbahn



Abbildung 4.66: Bahnhof Scharnebeck, Zugkreuzung am 4.1.1976 GDT 0515 - 0519, Foto D. Riehemann

Abbildung 4.67: GDT 0518 als Pt 646 Bleckede - Lüneburg am 6.8.2017 in Scharnebeck, Foto S. Weber



4 Ein neuer Anfang als Museumsbahn



Abbildung 4.68: Der GDT 0518 verlässt am 20.9.20 Scharnebeck mit dem mittäglichen Planzug nach Bleckede. Links unten ist noch ein Stück des mit Gras überwucherten früheren Ausweichgleises erkennbar.



Abbildung 5.1: Oben: SKL, (Schienenkleinkraftwagen) mit Anhänger.

Abbildung 5.2: Unten: Zweiwegebagger.



6 Anhang

6.1 Wichtige Dokumente

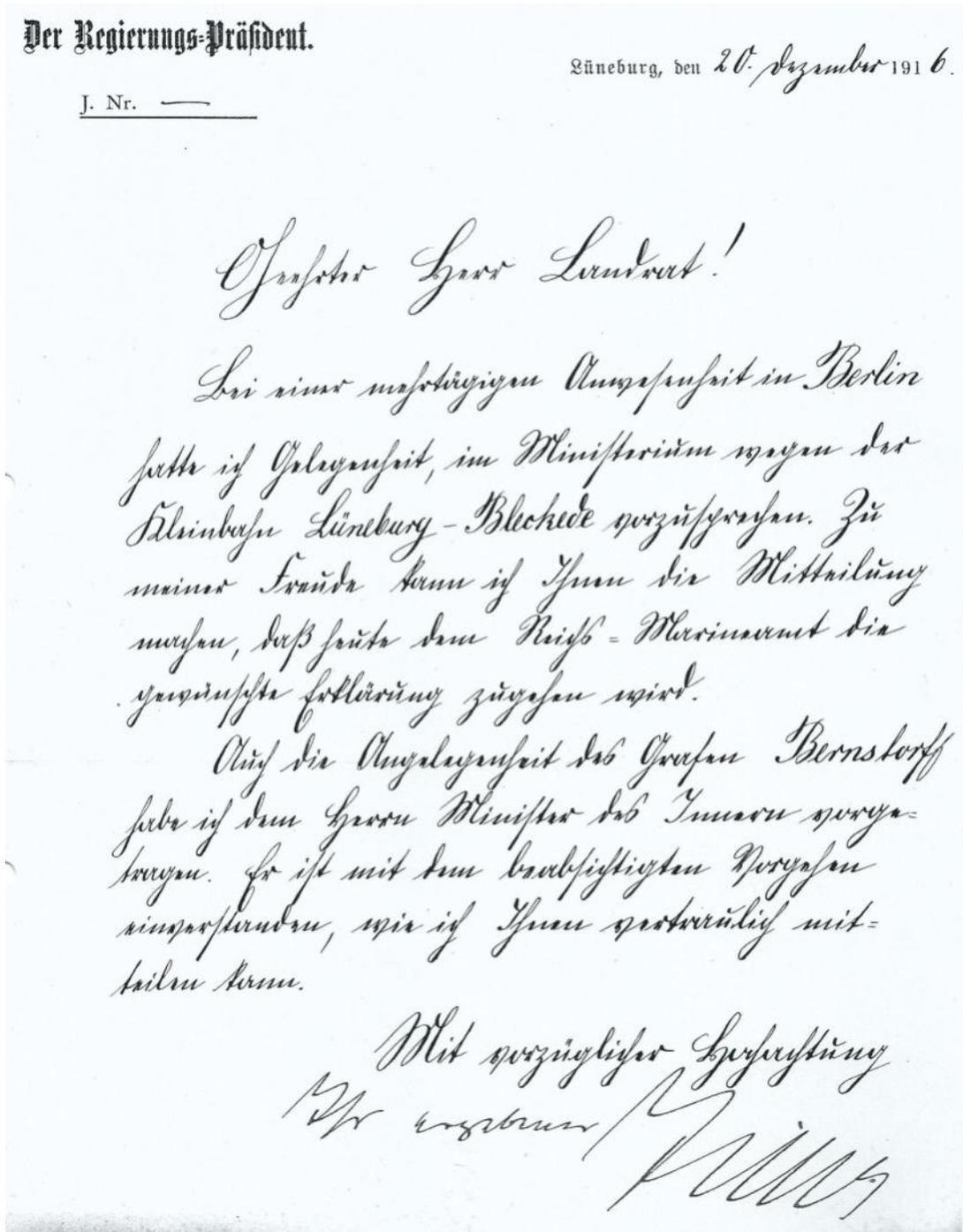


Abbildung 6.1: Interne Mitteilung des Regierungspräsidenten an den Landrat vom 20.12.1916, Kreisarchiv Akten 836 ff

Unsere Ziele für die nächsten Jahre:

Reaktivierung des Personennahverkehrs Lüneburg – Bleckede auf der Schiene



Regelmäßiges Verkehren von Güterzügen auf der Strecke

