

Unter Dampf nach Steinhude

Die Geschichte der Schmalspurbahn von Wunstorf nach Uchte dauerte nur 66 Jahre

VON MARA KAKOSCHKE
UND HELGE NUßBAUM

LANDKREIS. Mit viel Optimismus wurde am 20. Mai 1898 die Steinhuder Meer-Bahn auf der Strecke von Wunstorf über Steinhude, Hagenburg bis nach Bad Rehburg eröffnet. Ein paar Monate später führte die Trasse auch weiter über Leese und Stolzenau bis nach Uchte. DIE HARKE berichtete damals: „Der neue Schienenweg erfüllt den lang gehegten Wunsch der Einwohnerschaft nach einer besseren Verbindung zwischen dem Gebiet westlich des Steinhuder Meeres und den Orten Wunstorf sowie Hannover, außerdem erschließt er besonders auf den ersten jetzt zur Eröffnung kommenden Strecken einen Landstrich, der so eigentümlich reizvoll in seiner landschaftlichen Schönheit ist, wie wohl wenige in ganz Nordwestdeutschland.“ Im „Historischen Freitag“ blicken wir heute auf die 66-jährige Geschichte der Strecke zurück, denn am 18. Januar 1964 legte man die Verbindung schon wieder still. Die Zeit und die veränderte Verkehrssituation hatten die Steinhuder Meer-Bahn, wie viele andere Klein- und Nebenbahnen, überholt.

Die Jungfernfahrt war ein großes Ereignis

Unter den zahlreichen Privatbahnen Niedersachsens war die Steinhuder Meer-Bahn wohl die bekannteste. In den 70er-Jahren des 19. Jahrhunderts tauchten erste Pläne auf, das Steinhuder Meer und das dazugehörige Hinterland durch eine Nebenbahn zu erschließen, doch es sollten noch zwei weitere Jahrzehnte vergehen, ehe das Vorhaben verwirklicht wurde. Die am 14. Oktober 1896 gegründete Aktiengesellschaft Steinhuder Meer-Bahn mit 1,6 Millionen Mark erhielt bereits am 9. Oktober 1896 die



Der Bahnhof in Bad Rehburg im Jahr 1920.

FOTOS: ARCHIV, STEINHUDER MEER-BAHN, NUSSBAUM

Fürstlich Schaumburg-Lippische Konzession und am 10. Mai 1897 die des Königreichs Preußen. Kurze Zeit später wurde mit dem Bau der meterspurigen Bahn begonnen, ein Jahr darauf fand schon die Jungfernfahrt auf dem ersten Teilabschnitt statt.

Die Eröffnung vor gut 123 Jahren war jedenfalls ein großes Ereignis. DIE HARKE berichtete am 19. Mai 1898: „Das ganze Projekt ist zustande gekommen und in eigener Regie ausgeführt, so recht im Sinne des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892. Seine Verwirklichung liefert den vollgültigen Beweis, dass eine intelligente Bevölkerung im Stande ist, das Bedürfnis des modernen Verkehrs auch ohne Inanspruchnahme des Unternehmertums aus eigener Kraft zu befriedigen.“ Auch an Lob über die Ausführung der Bahn wurde in dem damaligen Bericht nicht gespart: „Der Oberbau und das rollende Material sind in vorzüglicher Güte und stärkster Beschaffenheit hergerichtet.“

Die kleinen Problemchen und Wehwehchen wurden jedoch verschwiegen. Bei der ersten Probefahrt soll es ein heißgelaufenes Achslager gegeben haben und einen aus den Schienen gesprungenen Wagen. Wie der Chronik der Bahn zu entnehmen ist, wurden diese Störungen und Schwierigkeiten bei dem fünfgängigen Festmahl im Menkeschen Hotel zu Bad Rehburg ebenfalls nicht erwähnt.

An der Eröffnungsfahrt 1898 nahmen viele Vertreter des öffentlichen Lebens teil, die die positive Einstellung gegenüber der neuen Kleinbahn sicherlich begünstigten. DIE HARKE berichtete: „Im ersten Wagen hatten der Oberpräsident Graf von Stolberg, Regierungspräsident von Brandenstein und Eisenbahnpräsident von Reitzensstein, später Besitzer des Gutes und Schlosses in Liebenau, sowie die Landräte von Neustadt und Stolzenau, von Woyna und Heye, Platz genommen.“

Der Ausbau über Leese über Stolzenau bis Uchte

In den folgenden Monaten wurde die Strecke weiter ausgebaut, sodass ab dem 29. Oktober auch Rehburg-Stadt angeschlossen war und ab dem 9. Dezember 1898 Stolzenau. Der Anschluss zum Endpunkt nach Uchte ging ab dem 2. Mai 1899 ans Netz. Der Bau der Kleinbahn stand auch in unmittelbarer Verbindung mit der Weserbrücke zwischen Leese und Stolzenau, die am 1. November 1896 dem Verkehr übergeben wurde.

Der Streckenverlauf der Steinhuder Meer-Bahn, die mit ihrer Gesamtlänge von 52 Kilometern von Wunstorf nach Uchte immerhin mit 34

km (Winzlar bis Uchte) den Altkreis Stolzenau durchquerte, sollte möglichst viele Ortschaften entlang der Trasse berühren. Dies führte zu einer sehr gewundenen Linienführung, die sich nachteilig auf den Betrieb auswirkte. Die Trasse mied vor allem die moorige und unbesiedelte Umgebung des Steinhuder Meeres.

Zweimaliges „Kopfmachen“, wie diese Art von Fahrtrichtungswechsel genannt wird, in Bad Rehburg und Loccum waren die Folge. Bis auf die Ortsdurchfahrten in Wunstorf und Klein Heidorn sowie die Weserbrücke Leese/Stolzenau besaß die Bahn, ganz im Gegensatz zu anderen Schmalspurbahnen, einen eigenen Bahnkörper. Am 13. November 1905 wurde dann noch die Strecke zu dem Kaliwerk Sigmundshall aufgenommen.

Der Verkehr auf dem Schienennetz entwickelte sich von Beginn an gut – der östliche Abschnitt dominierte jedoch. Die 37 Kilometer-Fahrt mit der Steinhuder Meer-Bahn von Leese bis Wunstorf dauerte zum Beispiel im Jahr 1914 fast zwei Stunden. Die 15 km von Leese nach Uchte brachte die Kleinbahn in 40 Minuten hinter sich. Erst in den 30er-Jahren wurden die

Züge schneller und von Wunstorf bis Leese ging es dann in 1 Stunde und 22 Minuten. Zum Fuhrpark der Bahn gehörte auch eine Dampflokomotive mit dem Namen „Leese“, die die Strecke von 1898 an befuhr und erst 1936 ausgemustert wurde. Natürlich gab es auch eine Lok „Stolzenau“ und eine Lok „Uchte“. Der Güterverkehr erfuhr hingegen vor allem ab 1905 durch den Anschluss an das Kaliwerk eine erhebliche Steigerung. Ein Großteil der Produktion wurde auf den Schmalspurwagen nach Stolzenau abgefahren, um dort per Hand auf Binnenschiffe umgeladen zu werden.

Der Personenverkehr wurde 1964 eingestellt

Der Erste Weltkrieg führte dann zu einem ersten Verkehrsrückgang und die Steinhuder Meer-Bahn bekam immer mehr Konkurrenz, denn in den Jahren 1920/21 nahm die Deutsche Reichsbahn die Strecken Minden, Leese, Stolzenau und Stadthagen, Leese, Stolzenau in Betrieb. Trotz aller Versuche, die Steinhuder Meer-Bahn effizienter zu betreiben, wurde die Teilstrecke von Uchte nach Rehburg-Stadt am 12. August 1935 aufgegeben.

Im Zuge des Zweiten Weltkrieges stiegen die Beförderungszahlen jedoch wieder und auch in den ersten Nachkriegsjahren bis zur Wäh-

rungsreform wurden jährlich noch um die eine Million Personen befördert. Erst nach 1949 und durch immer mehr Autos sowie Busse auf den Straßen nahm diese Zahl von Jahr zu Jahr deutlich ab. Nach knapp 66 Jahren war dann am 18. Januar 1964 und ohne große Abschiedsfeier endgültig Schluss und der letzte Personenzug fuhr. Der Güterverkehr wurde jedoch erst sechs Jahre später, am 18. August 1970, eingestellt. Ein Verkehrsmittel, das vorher für zwei Generationen unentbehrlich war, gehörte der Geschichte an.

➔ Auf www.dieharke.de finden Sie eine Fotostrecke. Mehr über das Freilichtmuseum gibt es unter www.steinhuder-meer-bahn.de



Originalgetreu nachgebaut: So sah die „Holzklasse“ der Steinhuder Meer-Bahn aus.



Die Polstermöbel setzten sich bei der Steinhuder Meer-Bahn am Ende nicht durch.



Auch in Winzlar hielt die Steinhuder Meer-Bahn und es durfte zugestiegen werden.



Walter Wesemann und Hans Schettlinger (von links) können Interessierten viel über die Steinhuder Meer-Bahn erzählen.



Die Bahnhofsstation der Steinhuder Meer-Bahn in Nendorf im Sommer 1915.

