

## **150 Jahre Eisenbahn in Soltau**

### **Eröffnung der Ausstellung am 3. April 2023 im Museum Soltau**

Mit den Verkehrswegen durch die Lüneburger Heide ist das so eine Sache. Als der Astronom, Kartograf und Doktor der Medizin Erhard Etzlaub um 1500 eine Romwegkarte drucken ließ, führten zwar alle Wege in die Heilige Stadt, aber durch die Lüneburger Heide keiner. Verkehrsmäßig glich sie, wie es auch 1738 noch in Zedlers Universal-Lexikon zu lesen stand, „einem Mönchs-Kopf (...), der in der Mitte kahl, rings herum aber mit Haar bewachsen (war).“

Dass der „Hauptverkehr“ um die Lüneburger Heide herum floss, blieb auch in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnbaus so. 1866, als das Königreich Hannover von Preußen annektiert wurde, gab es von Hannover aus die Verbindungen nach Bremen/Bremerhaven und nach Hamburg, dazwischen erstreckte sich eisenbahnmäßig aber weiterhin eine Wüstenei. Schuld mag daran auch König Ernst Augusts zunächst reservierte Haltung gegenüber der Eisenbahn gewesen sein. Da der hohe Herrscher Qualm und Dampf der Lokomotiven nicht in seiner Landeshauptstadt dulden wollte, wurde zunächst das 20 Kilometer entfernte Lehrte an das braunschweigische und preußische Eisenbahnnetz angeschlossen.

Dabei hatte Friedrich List schon zwei Jahre, bevor die erste Eisenbahn 1835 ihren Betrieb zwischen Nürnberg und Fürth aufnahm, den Aufbau eines „allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“ zusammen mit einer Überwindung der innerdeutschen Zollschraken gefordert. Doch in Hannover klagte man nur:

Wer hat denn nur den Dampf erdacht,  
die Fuhrleut' um ihr Brot gebracht,  
sie sind wahrlich übel dran,  
mit der verfluchten Eisenbahn!

Doch nicht nur Fuhrleute bangten um ihren Broterwerb, auch der Soltauer Stadtsyndikus Eduard Weinlig widersprach ausgestattet mit der Vollmacht des Magistrats, der Stadtdeputierten und Bürgerrepräsentanten über den Landrat beim Landessyndikus den Visionen Lists und legte vorsorglich Protest gegen den etwaigen Bau einer Eisenbahn durch die Zentralheide ein. Eindringlich mahnte er: „In keinem Falle wird aber die Anlage einer Eisenbahn und noch größere Erleichterung der Einfuhr ausländischer Produktion und Fabrikate das sicherste Mittel sein, die inländische Produktion und Fabrikation, die schon jetzt im Lande mit der ausländischen kaum

Preis halten kann, zu höherer Blüte, stärkerem Absatze und größerer Kraft emporhelfen, wie es die Lobredner der Eisenbahnanlage dem Lande vorspiegeln wollen.“

Andernorts sah man in der Eisenbahn kein Teufelsding, denn schon bei der Einweihung der Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth hatte sich gezeigt, dass die Warnungen der Mediziner, bei dem Tempo (wir sprechen von knapp 30 Stundenkilometern) könnten sich die Passagiere durch den Fahrtwind eine Lungenentzündung holen oder angesichts der vorbeirauschenden Landschaften gar wahnsinnig werden, unbegründet waren. Auch zeigte sich bald, dass Investitionen in den Eisenbahnbau eine ordentliche Dividende versprachen und dem neuen Verkehrsmittel gegenüber aufgeschlossene Unternehmer ihre Umsätze erheblich steigern konnten.

Auch in Soltau dürfte man bemerkt haben, dass Celle, Uelzen, Lüneburg und Harburg durch die im Jahr 1847 in Betrieb genommene Eisenbahnlinie keineswegs dem Untergang geweiht waren. Ganz im Gegenteil: Immer mehr wurde deutlich, dass ein Eisenbahnanschluss einen wichtigen Standortvorteil darstellte, auf den letztlich auch Carl Breiding & Sohn und die Rödgerschen Firmen nicht verzichten konnten. Wer prosperieren wollte, konnte seine Waren nicht weiterhin auf Pferdefuhrwerken über zumeist recht holprige Straßen ausliefern, sondern der musste auf das wesentliche effizientere und schnellere Dampfross setzen.

Aber nicht aus eigener Kraft verschafften sich die Soltauener den Anschluss an das immer dichter werdende Eisenbahnnetz. Dass die Eisenbahn nach Soltau kam, war vor allem dem Bremer Senat und der Bremer Kaufmannschaft zu verdanken. Sie hatten schon 1853 die Diskussion über die Streckenführung einer Eisenbahnlinie Richtung Berlin angestoßen – entweder durch das Wendland oder über Uelzen und Salzwedel. Nach der Annexion des Königreichs Hannover durch Preußen und der Gründung des Norddeutschen Bundes 1866 war ihr Interesse an einer solchen Bahnverbindung noch gestiegen, um so die Konkurrenzsituation der Häfen an der Weser zu verbessern. 1867 fiel dann die Entscheidung für die mit 97 Kilometern kürzere Strecke über Langwedel – Soltau – Uelzen.

Nachdem Preußen eine Beteiligung an den Baukosten abgelehnt hatte, entschied sich Bremen, die Bahn auf eigene Kosten erstellen zu lassen. Der notwendige Staatsvertrag mit Preußen wurde am 17. Juli 1870 geschlossen. Da im Bremer Staatshaushalt die Mittel wegen der

gerade durchgeführten Weserkorrektur so schnell nicht verfügbar waren, wurde die Union Bank in Berlin eingeschaltet, die die Bahnstrecke zum Festpreis von zwei Millionen Talern bauen ließ. Mit dem Betrieb der Bahn wurde die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft beauftragt, die auch den Bau der Strecke Stendal–Salzwedel–Uelzen übernommen hatte. Die 1873 in Betrieb genommene Strecke ging erst ein Jahrzehnt später in den Besitz der Preußischen Staatseisenbahnen über.

Als sich abzeichnete, dass die Linie von Bremen nach Berlin über Soltau verlaufen würde, prophezeite die Böhme-Zeitung am 25. August 1871: „Soltau [...] eine Stadt mehr denn 2. Ranges, [...] wird nun auf einmal als ein neu entdeckter Fixstern unter den Sternen bemerkbar und anerkannt werden.“ Nachdem am 15. April 1873 erstmals ein Güterzug verkehrt war, nahm mit dem Halt des ersten Personenzuges am 15. Mai 1873 im Bahnhof Soltau offiziell der neue Fixstern seine Position am Eisenbahnfirmament ein.

Wir machen uns heute kaum noch einen Begriff davon, in welcher einschneidender Weise damit Veränderungen in das Alltagsleben, die Wirtschaftsvorgänge, aber auch die Stadtentwicklung Einzug hielten. Seit dem 15. Mai 1873 brauchten sich die Soltauer für Reisen nicht mehr der „ordinären Postkutsche“ anzuvertrauen, die sich, wie geklagt wurde, mit unbeschreiblicher Langsamkeit vorwärts bewegte, in der die eng beieinander sitzenden Passagiere in den teilweise ungefederten Kutschen bei jedem Schlagloch durcheinandergerüttelt wurden und den oftmals als grob und impertinent beschriebenen Postillionen auf Gedeih und Verderb ausgeliefert waren. Selbst die teureren Eilposten, bei denen der Aufenthalt auf den einzelnen Stationen so kurz wie möglich gehalten wurde, „rasten“ nur mit einer Geschwindigkeit von 8 bis 9 Kilometer in der Stunde durch die Lande. Die „Ordinari Post“ benötigte von Nienburg nach Hannover 8 Stunden. Mit der Eisenbahn reduzierte sich die Fahrtdauer dann auf nur noch 1 Stunde und 50 Minuten.

Zudem war das Reisen mit der Postkutsche teuer. Um von Nienburg nach Hannover zu gelangen, mussten 1 Taler und 18 Gutegroschen entrichtet werden, was fast dem Wochenlohn eines Handwerkers entsprach. Bei der Reise mit der Eisenbahn reduzierte sich der Fahrpreis um mehr als zwei Drittel auf 12 Gutegroschen. Das war kein Pappenstiel, gleichwohl konnten sich jetzt immer mehr Leute eine Eisenbahnfahrt leisten – und sei es auch nur in der mit einfachen Lattenbänken zum Sitzen ausgestatteten vierten Klasse für Reisende

mit Traglasten.

Auch wenn der Komfort (oder dessen Mangel) die einzelnen Wagenklassen durchaus als Abbild einer noch ständisch gegliederten Gesellschaft erscheinen lässt, führte die Eisenbahn zu einer Demokratisierung des Reisens – alle saßen im selben Zug. Für König Ernst August stellte dies eine der weiteren schlimmen Folgen dar, die er von einem Eisenbahnbau befürchtete: „Ich will keine Eisenbahn in meinem Land, ich will nicht, dass jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich“.

Ab 1873 konnten von Soltau aus Schuster und Schneider gleich schnell wie die Honoratioren reisen, auch die Handelsprodukte der Soltauer Firmen wurden nun mit vorher unerreichbarer Geschwindigkeit versandt und für die Bauern wurde eine Möglichkeit geschaffen, ihre Produkte so zügig per Bahn in die großen Städte zu transportieren, dass sie dort frisch auf den Märkten angeboten werden konnten. Gerade für die Bauern war es wichtig, dass mancher Zug „an jeder Milchkanne“ hielt. Rundum also eine Win-Win-Situation.

Doch hüten wir uns davor, ein zu idyllisches Bild zu zeichnen. Denn trotz des Booms der Gründerjahre und den neuen Möglichkeiten, die das Eisenbahnwesen schuf, herrschte weiterhin große Not. Oftmals blieb als Ausweg nur die Auswanderung, für die Agenten der Bremer und Hamburger Schifffahrtslinien in den Elendsregionen warben. Auch wenn ihnen der Ruf des Menschenhandels anhaftete, waren sie bei der Planung und Organisation der Reise unverzichtbar: Sie legten Abfahrtstermine und Fahrtrouten fest und sorgten für Versorgung und Unterbringung der Ausreisenden in den Hafenzentren.

Viele der Auswanderer aus den östlichen Teilen des Deutschen Reiches, aus Russland und anderen ost-europäischen Staaten nutzten die durch Soltau führende „Amerikalinie“ zur Fahrt nach Bremerhaven, wo sie von der Lloyd-Halle aus auf die Auswandererschiffe kamen. Allein die Agentur von Friedrich Missler vermittelte dem Norddeutschen Lloyd von 1885 bis 1935 1,6 Millionen Auswanderer. Missler konnte es sich also leisten, 15 Kilometer von Soltau entfernt auf dem ehemaligen Gut Achterberg 1895 ein Erholungsheim zur Stärkung von Bremer Kindern und Erwachsenen gegen Tuberkulose einzurichten.

Unzweifelhaft war es für Soltau ein großer Tag, als am 15. Mai 1873 der erste Personenzug am neuen Bahnhof hielt. Damit wurde eine

neue Epoche in der gesamten Stadtentwicklung eingeleitet. Mit der Einweihung der Amerikalinie Berlin-Bremen war der Startschuss gegeben für die Entwicklung Soltaus zu einem Eisenbahnknotenpunkt in den nächsten fünf Jahrzehnten. Denn Soltau erhielt im Laufe der Zeit weitere Eisenbahnanbindungen.

1896 konnte die eingleisige Strecke Walsrode-Soltau, die das direkte Erreichen von Hannover ermöglichte, eingeweiht werden. Von der großen Freude, die dadurch in dem bis dato eisenbahnlosen Fallingbostel ausgelöst wurde, zeugt ein Gedicht des dort ansässigen Bürstenmachers Pröhl:

Nun endlich kommt nach langer Wahl,  
Die Eisenbahn ins Böhmetal,  
Die das wollten hintertreiben,  
Mögen uns gewogen bleiben.  
Die Eisenbahn kommt bald, ja, ja  
Ins Böhmetal hurra!

Auch steht's in Möllers Kursbuch dann,  
Auf welcher Station man kann,  
Von der Uelzen-Bremer Strecke  
Nach hier biegen um die Ecke.

Ist die Bahn nur sekundär,  
Sind dennoch dankbar wir gar sehr,  
Allen, die behülflich waren,  
Daß wir hier mit Dampf bald fahren.

Dann geht es schnell von Dorf zu Dorf,  
Wo wird verladen Holz und Torf,  
Und wir dann fahren zum Besuch,  
Stracks über Dorfmark, Jettebruch.

Und weiter auch nach Soltau dann,  
Wo dann, wenn wir kommen an,  
Die Freunde rufen: „Je mi ne,  
Fallingbosteler je juch he!“

Für die Fallingbosteler war das Soltauer Empfangsgebäude im Vergleich zu ihrem eigenen kleinen, eingeschossigen Bau beeindruckend. Auch verkehrten durch Fallingbostel anders als durch Soltau nie Schnellzüge. Das machte deutlich, dass die Bahn in Soltau

keineswegs sekundär war. Das bestätigte auch die Entwicklung in den Folgejahren.

Fünf Jahre später wurde 1901 die Heidebahn zwischen Soltau und Buchholz in Betrieb genommen. Sie erschloss die Heide für die Hamburger als Wanderziel mit verbilligten Rückfahrkarten an den Sonntagen oder für Kurzurlaube. Manche begüterte Hamburgerin verbrachte auch für längere Zeit die Sommerfrische in der Heide. Übers Wochenende reiste dann bequem der Gatte an, der sich vom Kontor in der Hansestadt so lange nicht freimachen konnte.

Seit 1910 verband die Kleinbahn Soltau über Bergen mit Celle, ab 1913 konnten die Soltauer die 57 Kilometer bis Lüneburg mit der „Gebirgsbahn“ zurücklegen – sie erhielt ihren Namen nach den vielen Höhenunterschieden in der Landschaft – und 1920 ging die Stichbahnstrecke vom Kleinbahnhof Soltau nach Neuenkirchen in Betrieb. Von Soltau aus erstreckten sich in sieben Richtungen mehr oder weniger bedeutsame Eisenbahnlinien.

Die Eisenbahn wurde aber nicht nur für Geschäfts-, Besuchs- und Erholungsreisen und den Gütertransport genutzt, die Zeitgeschichte spiegelt sich auch in düsteren Ereignissen wider: Per Bahn wurden im Ersten Weltkrieg in großer Zahl Kriegsgefangene nach Soltau transportiert und im Zweiten Weltkrieg von den Nationalsozialisten rassistisch, politisch oder religiös Verfolgte in Güterwagen oder offenen Viehwaggons in Konzentrations- oder Vernichtungslager gebracht. Es gehört zu den schrecklichsten Ereignissen, wenn bei Bombardierungen KZ-Häftlinge aus den Eisenbahnwagen fliehen konnten und dann von SA, SS und Polizei, aber auch von Zivilisten gejagt und „zur Strecke gebracht“ wurden.

Nach 1945 wurde das Schicksal der „Amerikalinie“ von der immer strikter werdenden Teilung Deutschlands geprägt. Die Zonengrenze, wie es aus bundesrepublikanischer Sicht hieß, beziehungsweise die Staatsgrenze West, wie die DDR den Todesstreifen euphemistisch nannte, zerschnitt die „Amerikalinie“. Sichtbares Zeichen war der Rückbau von zwei Gleisen auf nur noch eines.

Ein anderes Resultat des Zweiten Weltkriegs waren die britischen Militärzüge. Ende der 1950er Jahre verkehrte „The Blue Train“ von Hamburg oder Hannover über Soltau nach Hoek van Holland, um den in der Bundesrepublik stationierten britischen Soldaten und ihren Familien Anschluss an die Kanalfähre zu verschaffen.

Aber nicht nur die Bedeutung der „Amerikalinie“ sank nach 1945, in der gesamten Bundesrepublik wurde auch die Bedeutung der vielen Kleinbahnlinien immer geringer. Streckenstilllegungen und Verlagerung auf die Straße waren die Folge – auch für den Bahnknoten Soltau. Heute sind nur noch das „Heidekreuz“ und die OHE-Güterstrecke nach Celle übriggeblieben. Auf den anderen Strecken ruht der Verkehr oder wird nur noch für Sonderfahrten aufgenommen. Heute ist uns bewusst, wie verhängnisvoll es war, in vielen Regionen der Schiene keine Chance gegenüber der Straße zu lassen. Es wurde in ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecken investiert, den Bahnen im ländlichen Raum aber das Überleben schwer gemacht.

150 Jahre Eisenbahn in Soltau haben Leben und Wirtschaft der Stadt geprägt und das Stadtbild verändert. Vor anderthalb Jahrhunderten verlief die Eisenbahnstrecke am Ortsrand. Der Bahnhof lag außerhalb des Kernsiedlungsgebietes. Im Laufe der Jahre aber richteten sich Verkehrsflüsse immer stärker auf die Eisenbahn aus und „hinter der Bahn“ entstanden neue Wohngebiete und Gewerbeflächen. In den Anfangsjahren der Eisenbahn war dies für Soltau keine Belastung.

Angesichts des Bevölkerungswachstums – die Einwohnerzahl Soltaus verzehnfachte sich während 150 Jahren Eisenbahn – und der erheblich gestiegenen Verkehrsströme der Pkws und Lkws wurde es aber im Laufe der Zeit zu einem immer größeren Problem: Die Eisenbahn durchschneidet heute die Stadt. Wenn wie beim Heidekreuz Züge aus allen vier Himmelsrichtungen zusammenlaufen und ein bequemes Ein- und Umsteigen ermöglicht werden soll, dann führt dies genauso zu erheblichen langen Schließungszeiten der Schranken wie die Durchfahrt von langen Containerzügen oder Rangierfahrten – was zwangsläufig zu erheblichen Rückstaus auf den Straßen führt und vom Autofahrer eine Engelsgeduld verlangt.

Bei allen Überlegungen für den aus ökologischen Gründen sinnvollen und wünschenswerten Ausbau des „Heidekreuzes“ wird es unerlässlich sein, die innerstädtische Konkurrenzsituation von Schiene und Straße zu entspannen. Denn für uns darf es nicht mehr heißen:

Läuft Dein Leben stets nach Plan,  
Fährst Du selten Deutsche Bahn,  
sondern für uns kann nur gelten: „Die Zukunft der Mobilität liegt auf dem Gleis.“ Dafür muss aber noch viel getan werden.

*Wolfgang Brandes*