

Wolfgang Brandes

100 Jahre Eisenbahn Walsrode-Fallingbostal-Soltau

Vortrag vom 26. September 1996



**Berichte aus dem Stadtarchiv Bad Fallingbostal
Nr. 1**

Wolfgang Brandes

100 Jahre Eisenbahn
Walsrode-Fallingbostel-Soltau

Vortrag am 26. September 1996
in der Stadtbücherei Fallingbostel

Berichte aus dem Stadtarchiv Bad Fallingbostel
Nr. 1

© Stadtarchiv Bad Fallingbostel 2015

Bedenkt man, daß Richard Trevithick bereits 1804 eine Dampflokomotive konstruierte, die einen aus fünf Wagen bestehenden Güterzug, der mit 10 Tonnen Eisen und 70 Grubenarbeitern beladen war, mit einer Geschwindigkeit von 7 km/h über eine Strecke von 13,5 Kilometern zog, daß 1808 auf einem freien Gelände in London von Trevithick eine kreisrunde Bahn für eine Lokomotive mit kutschenförmigen Personenwagen erbaut wurde, daß George Stephenson 1814 seine erste Dampflokomotive schuf, daß am 27. September 1825 die 18 Kilometer lange Dampfeisenbahnstrecke Stockton-Darlington eröffnet wurde und am 7. Dezember 1835 schließlich die sogenannte Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth auch in Deutschland das Eisenbahnzeitalter beginnen ließ,¹ dann erscheint das 100jährige Jubiläum der knapp 26 Kilometer langen Eisenbahnstrecke Walsrode-Fallingbostal-Dorfmark-Soltau in einem doppelten Licht.

Als am 1. Oktober 1896 der fahrplanmäßige Betrieb auf dieser Strecke aufgenommen wurde bedeutete dies einen wichtigen Entwicklungsschub für die von der Bahn berührten Orte. Andererseits machte die relativ späte Errichtung der Eisenbahnlinie - 61 Jahre nachdem der „Adler“ erstmals zwischen Nürnberg und Fürth verkehrt war und damit eine hektische Phase des Eisenbahnbaus auf Länderebene in dem damals noch in viele Kleinstaaten zersplitterten Deutschland - deutlich, daß die Kreise Soltau und Fallingbostal wie der gesamte Bereich der Lüneburger Heide eine strukturschwache Region darstellten, die lediglich eine dünne Besiedlung aufwies, landwirtschaftlich geprägt war, jedoch zumeist nur über Böden von geringer Güte verfügte und einen Mangel an Industrie zu beklagen hatte. Ein hohes Verkehrs- und Frachtaufkommen stand nicht zu erwarten, so daß von Seiten des Königreichs Hannover oder privater Konsortien gezögert wurde, die erheblichen Investitionen zu tätigen, die mit dem Eisenbahnbau verbunden waren. Die Errichtung anderer Strecken erschien lukrativer. Dabei hatten die Bewohner der beiden Kreise Soltau und Fallingbostal schon sehr früh erkannt, welche Bedeutung dem Anschluß an das Eisenbahnnetz zukommen würde und immer wieder entsprechende Petitionen eingereicht.

„Eisenbahnen“, so definierte es das 1837 erschienene *„Bilder-Conversations-Lexikon für das deutsche Volk“*, das sich als *„Handbuch zur Verbreitung gemeinnütziger Kenntnisse und zur Unterhaltung verstand“*, *„Eisenbahnen, Riegel- oder Schienenwege sind fahrbare Straßen mit festen Geleisen von Eisenschienen oder von mit Eisen beschlagenem Holz und Steinen, auf denen die Räder der Wagen laufen, wodurch der Widerstand, welchen sie auf gewöhnlichen Wegen am Umfange erleiden, so weit aufgehoben wird, daß beinahe nur die Reibung an der Achse noch zu überwinden bleibt und ihre Fortbewegung durchschnittlich wenigstens zehnfach erleichtert ist. [...]*

Zum Ziehen der Lasten auf Eisenbahnen bedient man sich [...] der sogenannten

Locomotiven oder Dampfmaschinen auf Rädern [...]. Dergleichen Dampfmaschinen sind ganz von Eisen und wiegen von 100-200 Ctr.; es können aber damit mehrere hundert Reisenden mit einer Schnelligkeit von vier bis fünf deutsche Meilen die Stunde, oder mehr als 1000 Ctr. an Gewicht auf ebenen Bahnen weit wohlfeiler fortgeschafft werden, als es außerdem möglich ist. Steigungen der Bahnen verlangen natürlich eine größere Zugkraft oder die Verminderung der Last, daher man sie möglichst eben zu führen sucht, deshalb Berge abgräbt oder Tunnels durch dieselben [...] gräbt [...] oder hohe Dämme und Brücken und Thäler aufführt, was natürlich den Aufwand solcher Anlagen sehr erhöht. [...] Neben der möglichst ebenen Lage der Bahn ist aber auch die möglichst gerade Richtung derselben wünschenswerth, da bei Krümmungen die nur mit den Achsen beweglichen Räder der Eisenbahnwagen sich um so gewaltsamer an den Schienen reiben, je kürzer solche Krümmungen sind.“²

Dieser mehr als 150 Jahre alte Lexikon-Artikel erläutert in seiner uns heute umständlich anmutenden Sprache die revolutionäre Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems Eisenbahn wie auch die technologischen Besonderheiten, die bei der Streckenführung und der Auswahl des Maschinenparks und der Eisenbahnwaggons zu berücksichtigen waren. Die grundsätzlichen Ausführungen haben dabei bis in das Zeitalter des ICE hinein ihre Berechtigung behalten.

Was sich mit dem Bau der ersten Eisenbahnen an tiefgreifendem Wandel auf vielen Feldern abzeichnete, versuchte der Lexikonartikel ebenfalls zu erfassen. Es hieß in ihm: *„Reisende können für den dritten Theil der bisherigen Kosten viermal so schnell und noch viel schneller weiter kommen, als mit den jetzigen Schnellposten [...] Man wird künftig nicht mehr die an schiffbaren Strömen und Kanälen gelegenen Gegenden um ihren von dem leichtern Absatz ihrer Producte herrührenden Wohlstand beneiden, sondern die Wasserstraßen werden in Verbindung mit den Eisenbahnen diesen Wohlstand gleichmäßiger über das Binnenland verbreiten, indem sie einen vollständigeren Austausch der hier oder dort im Überflusse vorhandenen Dinge möglich machen und vielen erst durch die eröffneten Absatzwege einen Werth verleihen werden. Der Ackerbau, Gewerbe und Fabriken müssen dadurch einen ganz neuen Aufschwung erhalten und ebenso macht die Erleichterung des Verkehrs auch alle vorhandenen Bildungsmittel und Anstalten verhältnismäßig leichter, zugänglicher und verdoppelt ihren Einfluß.“³*

Angesichts solcher Visionen, die sich nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecken als durchaus berechtigt erweisen sollten, mußte es das Streben jeder an einer Aufwärtsentwicklung interessierten Region sein, möglichst schnell einen Eisenbahnanschluß zu erhalten. Der Lüneburger Heide war zunächst jedoch das gleiche Schicksal beschieden wie schon beim Chausseestraßenbau: die wichtigen neuen Verkehrsadern führten um sie herum, ohne ihre Kerngebiete zu

erschließen. Beim Bau einer Verbindung von Hannover nach Harburg wurde nicht die kürzeste, durch die Heide führende Strecke gewählt, sondern die am 1. Mai 1847 eröffnete Linie nahm einen beträchtlichen Umweg in Kauf, um die bedeutsamen Städte Celle, Uelzen und Lüneburg in das Bahnnetz einzubinden.

Bis 1864 war diese Hannoversche Nordbahn die einzige, die die eigentliche Heide berührte. Erst am 15. März 1864 nahm die Stichbahn Lüneburg-Hohnstorf ihren Betrieb auf. Die erste „große“ Heidebahn wurde 1873 mit der Strecke Stendal-Uelzen-Soltau-Visselhövede-Bremen eröffnet. Bei der Anlage der Bahnen wurde nur auf die Belange der Städte Rücksicht genommen. Dörfer wurden nur berührt wenn sie sich unmittelbar an der unter bahnbautechnischen Gesichtspunkten projektierten Linie befanden. So erklärte es sich, daß die Bahnhöfe von Ebstorf, Brockhöfe, Munster, Visselhövede, Dahlenburg, Hitzacker und Dannenberg zwischen einem bis drei Kilometern vom Ort entfernt lagen.

Allerdings trug zum Teil auch die Bevölkerung Schuld an dieser für die Entwicklung des Ortes unvorteilhaften Situation: Es gab nicht nur Enthusiasten, die die Vorteile des neuen Verkehrssystems erkannten, es regten sich genauso Gegenstimmen, die mit heute abstrus anmutenden Argumenten bewußt verhindern wollten, daß das Stahlroß Einzug in ihre Gemeinden hielt.

Obwohl es sich bereits bei der Nürnberg-Fürther-Bahn gezeigt hatte, daß eine Bahnlinie keineswegs nur den vorher über Landstraßen und Chausseen verlaufenden Verkehr aufnahm, sondern selbst ein neues Verkehrsbedürfnis schuf und zu einem schnellen Anstieg der Passagierzahlen und des Frachtaufkommens führte, im Rückblick muten die damals erreichten Mengen bescheiden an. Bei der Rentabilitätsberechnung für die Hannoversche Nordbahn ging man von der täglichen Beförderung von 130 Reisenden in jeder Richtung sowie von einem Güterverkehr aus, der in zehn Güterwagen befördert werden konnte. In den ersten Fahrplänen wurden zunächst drei bis vier tägliche Züge vorgesehen - besetzt mit 30 bis 40 Personen. Die Geschwindigkeit lag bei 35 bis 40 km/h, für die damaligen Verhältnisse schon sehr hoch.

Auch Ende der 60er Jahre des vorigen Jahrhundert fuhren nur drei Züge von Harburg nach Hannover durch, von denen einer als Schnellzug vier Stunden, die anderen beiden eine halbe Stunde mehr benötigten. Erst nach Fertigstellung der Elbbrücken und der Eröffnung der Hamburg-Harburger Strecke im Jahre 1872 sowie der Linie Stendal-Uelzen-Bremen 1873 steigerte sich der Bedarf an Zügen. Der Fahrplan des Jahres 1885 wies beispielsweise vier durchgehende Personenzüge mit einer Fahrzeit von 4 ½ bis 5 Stunden auf, ferner den Tagesschnellzug und einen Nachtschnellzug, die schon in drei Stunden und 20 Minuten Hannover erreichten, von wo aus sie weiter nach Frankfurt am Main

führen. Dazu kamen noch zwei Schnellzüge, die in Uelzen auf die Strecke nach Stendal-Magdeburg-Leipzig geleitet wurden.

Eine wesentliche Verbesserung für Lüneburg und die Ostheide bedeutete die Eröffnung der Bahn von Hitzacker über Lüneburg nach Buchholz am 31. Dezember 1874. Aber auch diese galt mit ihrer eigenartigen Linienführung nicht dem lokalen Verkehr, sondern sie sollte eine Konkurrenzlinie zwischen Berlin und Bremerhaven bilden, die 40 Kilometer kürzer war als die Linie über Bremen-Soltau-Uelzen-Stendal. Diese Linie wurde damals von der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft betrieben, während die Strecke Wittenberge-Lüneburg-Buchholz von der Berlin-Hamburger Gesellschaft erbaut wurde. Nur unter dem Gesichtspunkt der überregionalen Verkehrsströme wird es verständlich, daß der Bahndamm durchweg als Hauptbahn für Doppelgeleise eingerichtet wurde. Zu einer Verlängerung nach Bremerhaven kam es zunächst allerdings nicht. 30 Jahre sollten vergehen, bis dieser Streckenabschnitt gebaut wurde - dann allerdings nur als eingleisige Nebenbahn über Buchholz und Bremervörde.⁴

Trotz dieser Baumaßnahmen durfte die Lüneburger Heide als eine der eisenbahnärmsten Regionen Deutschlands bezeichnet werden - ein Zustand, der nicht nur den Heidjern selbst ein Dorn im Auge war, sondern der auch von der Preußischen Regierung als unbefriedigend angesehen wurde. Als am 24. Dezember 1872 im „Deutschen Reichsanzeiger und Königlich-Preußischen Staatsanzeiger“ Ausführungen zum „Gesetzentwurf betreffend die Aufnahme von 120 Mio. Talern für das Staatseisenbahnwesen“ veröffentlicht wurden, setzten sich die Regierungsstellen auch mit der Hannoverschen Nordbahn auseinander. Es wurde ausgeführt, daß die bestehende Bahn von Hamburg nach Hannover über Lüneburg-Uelzen 22,2 Meilen lang sei - und damit 5,4 Meilen länger als die direkte Verbindung über Soltau (17,3 Meilen). Privatleute hatten bereits Gesuche nach einer Konzession zur Errichtung einer entsprechenden Bahnlinie eingereicht. Ihre Anträge wurden jedoch abgelehnt, da, wie es im Staatsanzeiger hieß, die Regierung davon ausgehe, „daß der Staat selbst zur Ausführung der Bahn sich entschließen müsse.“

Als Linienführung wurde eine „möglichst gerade Verbindung ohne Anwendung ungünstiger Kurven und Steigungsverhältnisse“⁵ vorgesehen. Beim Rangierbahnhof Hannover-Hainholz sollte die Strecke von der Hannover-Mindener-Bahn abzweigen und über Elze und Bannetze nach Soltau führen. Von Soltau aus sollte die Linie nach Harburg fortgeführt werden. Als Kosten wurden 11,1 Mio. Taler veranschlagt. Pro Meilen hätten 642.000 Taler aufgewendet werden müssen - eine wegen der erforderlichen umfangreichen Erdarbeiten relativ hohe Summe. Für Betriebsmittelbeschaffungen wurden weitere 125.000 Taler je Meile veranschlagt. Diese erwogene Linienführung hätten Fallingbommel berührt,

wo 1871 durchgeführte Vermessungsarbeiten bereits große Hoffnungen geweckt hatten. Der Bau dieser Strecke nahm dann aber keine konkrete Gestalt an - vielleicht erschienen die Baukosten im Vergleich zu den erwarteten Einnahmen als zu hoch, um eine Realisierung mit Nachdruck zu betreiben.

Auch die Besprechung, die am 16. Mai 1879 zwischen dem Landrat und einer Bahnkommission über einen Bahnbau durch Fallingbostel stattfanden, zeitigten kein Ergebnis. Drei Jahre später wurde dann erörtert, eine Eisenbahnlinie von Soltau über Fallingbostel, Walsrode und Ahlden nach Mandelsloh zu bauen. Erneut kam dieses Projekt über das Stadium erster Planungen nicht hinaus. Es war jedoch insofern bedeutsam, als es in gewisser Hinsicht den Ausgangspunkt für dann endlich realisierte Vorhaben darstellte. Die Königliche Landdrostei Lüneburg ließ am 4. August 1883 nämlich bekannt machen: *„Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragt worden, die generellen Vorarbeiten für die Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Neustadt über Walsrode nach Soltau auch auf die Linie Hannover-Walsrode auszudehnen.“*⁶

Während der Bau der ursprünglich geplanten Strecke zurückgestellt wurde, rückte die Linie Hannover-Walsrode, die nun über Visselhövede nach Rotenburg verlängert werden sollte, in den Vordergrund. Endlich wurde nicht nur erörtert und vermessen, sondern mit der Festlegung der Trasse und dem Grunderwerb begonnen. Während damit für Fallingbostel das Eisenbahn-Zeitalter zunächst aufgeschoben schien, konnte Walsrode froher Erwartung dem Bau der Eisenbahnlinie entgegensehen, die zwar im Amtsdeutsch mit der Bezeichnung „untergeordnet“ bedacht wurde, aber nicht als kostengünstiger zu erstellende Schmalspurbahn angelegt wurde, sondern in der Normalspurweite von 1,435 Meter. Eine wichtige Entscheidung war damit gefallen, denn Schmalspurbahnen machten das Umsteigen der Fahrgäste und das Umladen der Güter bei den Anschlußbahnhöfen auf die normalspurigen Hauptstrecken erforderlich. Ihnen drohten wegen dieser umständlichen Prozedur als erstes die Stilllegung sobald sich ein Umspuren als nicht rentabel darstellen sollte.

War diese Frage zur Zufriedenheit der Walsrode geklärt, so sorgte die Diskussion über die Lage des Bahnhofes für manchen Zündstoff. Ursprünglich sollte er in Vorwalsrode gebaut werden, wo sich der Exerzierplatz der Garnison befand. Aus verschiedenen Gründen, bei denen zum einen die Frage der Bodenverhältnisse, aber auch die Offenhaltung der Möglichkeit einer Bahnverbindung zwischen Walsrode über Fallingbostel nach Soltau bedeutsam waren, wurde schließlich ein höher gelegener Standort in Vorbrück gewählt.

Manch einem Walsroder war diese Entscheidung alles andere als lieb, sah er doch

die Interessen der eigenen Stadt gegenüber denen des Nachbarn Fallingbostel vernachlässigt, wenn der Bahnhof, *„so ungünstig für unsere Stadt zu liegen kommen wird.“* So jedenfalls lautete die Klage, die von der Böhme-Zeitung am 7. Juli 1884 wiedergegeben wurde. Weiter hieß es: *„Allem Anschein nach will die Regierung unserem Rivalen und Nachbardorfe Fallingbostel entgegenkommen und es für das gänzlich Fernbleiben der Bahn dadurch entschädigen, daß es den Bahnhof bedeutend näher als sonst erhält, der deshalb wahrscheinlich Walsrode-Fallingbostel benannt werden wird und, was Fallingbostel das angenehmste sein wird, es nicht durch Walsrode braucht, wenn es zum Bahnhof will.“*⁷

Die Regierung ließ sich von solchen Beschwerden aber nicht beeindrucken. Am 12. November 1885 teilte der Oberpräsident in Hannover dem Lüneburger Regierungspräsidenten mit, daß der Minister die Eisenbahndirektion angewiesen habe, *„für den Bahnhof Walsrode eine solche Lage zu wählen, welche den Anschluß einer evtl. später nach Soltau zu führenden Zwischenbahn ermöglicht.“*⁸ Pragmatische Gesichtspunkte waren ausschlaggebend, hinter denen sich von Regierungsseite keineswegs die Bevorzugung des einen gegenüber dem anderen „Rivalen“ verbarg.

Am 16. Juni 1890 wurde auf der Strecke von Hannover nach Visselhövede der Güterverkehr eröffnet, was für den „Allgemeinen Anzeiger“ Grund genug war, zu jubeln: *„Die Eröffnung des Verkehrs ist für die Entwicklung der hiesigen Industrie von größter Bedeutung. Der seit 18 Jahren erhoffte Tag ist endlich gekommen und damit die unendliche Plage geschwunden, die aus dem Transport der Waffengüter nach und von dem 15 Kilometer entfernten Visselhövede hervorging.“*⁹ Es soll übrigens auf den Einfluß von Kommerzienrat Wolff zurückzuführen sein, daß dieser Linie der zeitliche Vorzug vor einer Bahn nach Soltau gegeben wurde. Der Personenverkehr wurde erst am 25. August 1890 aufgenommen. Auch wenn eine tausendköpfige Menschenmenge an den Feiern teilnahm, es regten sich auch kritische Stimmen, die zu bedenken gaben: *„daß ein gut Theil der Idylle unserer Heide verloren gehen werde, daß die Poesie in der Haupt- und Residenzstadt Hannover mit Zinsen und Zinseszinsen wiederzuholen sei.“*¹⁰

Während in Walsrode nun regelmäßig Züge verkehrten, mußten die Fallingbosteler noch sechs weitere Jahre Geduld üben. Dabei meinte man, daß die Weichen eigentlich längst in die richtige Richtung gestellt seien. Zu den vielen Aktivitäten zählte auch die Verhandlung über den Bau einer Eisenbahn von Walsrode über Soltau, die am 29. Juli 1886 im Fallingbosteler Amtshaus im Beisein der Gemeinde- und Gutsvorsteher der alten Amtsvogtei Fallingbostel stattfand. Die Gemeinden wurden darüber informiert, daß die Königliche Staatsregierung die Eisenbahn nur dann bauen würde, wenn ihr der hierzu

erforderlich Grund und Boden unentgeltlich abgetreten werde. Der Nebenanlageverband der alten Amtsvogtei bewilligte deshalb 10.000 Mark für die fraglichen Grunderwerbskosten und richtete an den Kreistag den Antrag, den Rest der insgesamt auf 35.000 Mark geschätzten Kosten zu übernehmen.

Alles schien einen guten Verlauf zu nehmen, denn im „Amtsblatt“ wurde am 18. September 1889 mitgeteilt, daß die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover „*binnen kurzem*“ mit den Vorarbeiten für eine „*Eisenbahn untergeordneter Bedeutung*“ von Walsrode nach Soltau unter Leitung des Abteilungsbaumeisters Everken beginnen werde. Tatsächlich wurden in diesem Jahr die Vermessungsarbeiten für eine Trasse aufgenommen, die Fallingbostal nördlich passiert hätte. Es war vorgesehen, für die von Soltau kommende Eisenbahn bei Küddelse einen Böhmeübergang zu errichten und sie dann über die Idinger Heide weiter nach Walsrode zu führen. Diese Strecke wäre im Kreis Fallingbostal mit 18 km 3 km kürzer gewesen als eine weiter östlich auf dem linken Ufer der Böhme geführte Strecke.

Für die längere Strecke sprach allerdings, daß an ihr nicht nur mehr Ortschaften, sondern auch noch die beölkerungsmäßig größeren gelegen hätten und außerdem gewerbliche Anlagen wie Sägereien und Ziegeleien, aber auch die Forstwirtschaft von ihr hätten profitieren können. Für Fallingbostal hätte eine nördlich geführte Linie bedeutet, daß der Bahnhof jenseits der Böhme in einem vor hundert Jahren noch nicht bebauten Gebiet zu liegen gekommen wäre und Orte wie Oerbke sich in weiter Distanz zur Bahn befunden hätten. Diese Argumente brachte nicht nur die Gemeinde Fallingbostal vor, die entsprechende Beschlüsse zum Streckenverlauf faßte, auch das Eisenbahn-Comitée für den Kreis Fallingbostal und der Eisenbahn-Ausschuß für den Kreis Soltau wandten sich mit einer gemeinsamen Eingabe vom Februar 1890 an seine Exzellenz den Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten, Herrn von Maybach, zu Berlin. Sie verwiesen darauf, daß es „*ein leichtes sei*“ die Grunderwerbskosten für die östliche Streckenführung aufzubringen. Angedeutet wurde, daß es sich anders bei der nördlicher gelegenen Strecke gestalten könnte, da deren Vorteilhaftigkeit von den Kreisbewohnern nicht anerkannt würde.

Mit großer Befriedigung wurde es von den Fallingbostalern aufgenommen, daß die preußische Regierung am 9. Februar 1891 einen „Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes“ in die Beratungen einbrachte, der sich für die östliche Linienführung aussprach. Zur Begründung des Eisenbahnprojektes führten die Anlagen zum Gesetzentwurf aus: „*Zur Erschließung des entwickelungsfähigen mittleren und oberen Böhmetales [...] ist die Herstellung einer Zweigbahn von Walsrode an der auf Grund des Gesetzes vom 7. Mai 1885 erbauten Nebenbahn*

Hannover-Visselhövede nach Soltau an der Bahnlinie Langwedel-Uelzen in Aussicht genommen. [...]

Da die wirthschaftlichen Kräfte des Landes bisher nur wegen des immer fühlbarer hervortretenden Mangels leistungsfähiger Verkehrswege nicht zur vollen Entfaltung gelangt sind, so können von der Herstellung der neuen Bahnverbindung die günstigsten Wirkungen auf die Entwicklung der Gegend erwartet werden. Auch für den staatlichen Domänen- und Forstbesitz stehen nach dem Bau der neuen Linie Verkehrserleichterungen in Aussicht, indem etwa 272 ha Domänen- und 2.880 ha Forstflächen erschlossen werden. Für den Verkehr der neuen Bahn werden hauptsächlich in Betracht kommen im Empfang: Kohlen, künstliche Düngemittel, Rohmaterialien, Kolonialwaaren; im Versand: Vieh, Getreide, Mehl, Holz, Schießpulver, Dynamit, Zündhölzer, Schuhwaaren, Ziegelsteine. Die Baukosten der [...] rund 26,5 km langen Bahn sind bezüglich der von den Interessenten aufzubringenden, auf rund 181.000 Mark veranschlagten Grunderwerbskosten auf 2.400.000 Mark oder rund 90.600 Mark für das Kilometer ermittelt worden.“

Gegen diesen Gesetzentwurf entbrannte in Schneverdingen und Tostedt Protest. Die dortigen landwirtschaftlichen Vereine führten eine Unterschriftensammlung durch, bei der mehr als 1000 Personen ihre ablehnende Meinung kundtaten, und richteten eine Petition an den zuständigen Minister. In einem Flugblatt wurde es als unverantwortlich hingestellt, zum Nutzen von 4.000 Einwohnern des Böhmetales 2,4 Millionen Mark aufzuwenden. Eine Rentabilität wurde dieser Bahnstrecke von vornherein abgesprochen „*Jedenfalls unterscheidet sich das sog. Böhmethal mit Ackerbau, Viehzucht und Wäldern - auch hinsichtlich seiner keineswegs besonders hervorragenden Industrie - nicht wesentlich von hundert anderen Thälern, welche von kleinen Flüssen wie die Böhme bewässert werden.*“ Wie nicht anders zu erwarten, wurde demgegenüber herausgestellt, daß es sinnvoller sei eine Bahn Visselhövede-Schneverdingen-Tostedt zu befürworten: „*dieselbe wird nicht nur von untergeordneten lokalen Interessen dictirt, sondern dient zugleich dem allgemeinen Besten!*“¹¹

Einmütig wiesen das Eisenbahn-Comité für den Kreis Fallingbostal, der Eisenbahnausschuß für den Kreis Soltau, die Vorstände der landwirtschaftlichen Vereine Walsrode und Soltau, die Kreisausschüsse der Kreise Fallingbostal und Soltau sowie die Gerichtsvorsprachen der alten Amtsvoigtei Fallingbostal im März 1891 den Protest zurück. Die Regierung blieb bei ihren Plänen, so daß die Fallingbosteler das Eintreffen der Nachricht von der endgültigen Entscheidung zum Bahnbau mit der von ihnen favorisierten Streckenführung mit Böllerschüssen, die vom Tütberg abgefeuert wurden, feierten. Im Juni 1891 fand nach einem Fackelzug durch den Ort im „Hotel zur Lieth“ ein Eisenbahnfest statt,

bei dem 600 l Freibier ausgeschenkt wurden und das „Lied der Fallingbosteler“ zum ersten Mal erklang, das der Bürstenmacher D. Pröhl in recht holprigen Versen gedichtet hatte:

*„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! [...]
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 [...].“¹²*

Der erste Spatenstich für den Bau der Bahnlinie erfolgte am 26. März 1895. Mitte April meldete die Walsrode Zeitung, daß zum Bau der Böhmebrücke oberhalb Dorfmarks eine Dampftramme aufgestellt worden sei und bei Fischendorf mit einer Maschine Erde gefahren werde, so daß von Fallingbostel bis Jettebruch eine rege Bautätigkeit herrsche.¹³ In der Schulchronik vermerkte Kantor Hogrefe: *„Aus allen Himmelsgegenden strömten die Eisenbahnarbeiter herbei. Es war der Auswurf der Menschheit.“¹⁴*

Ob dieser harte Vorwurf seine Berechtigung hatte, mag dahingestellt bleiben, die „fremden Gesellen“ brachten aber auf jeden Fall Unruhe in die örtliche Gemeinschaft. Beruhigend mag daher die Ende Dezember 1895 von der Walsroder Zeitung gemachte Mitteilung gewirkt haben: *„Wie wir in Erfahrung gebracht haben, soll der Oberbau der neuen Bahnstrecke Walsrode-Soltau vom Eisenbahnregiment verlegt werden. Die Arbeiten sollen gegen den 1. April kommenden Jahres beginnen und werden gewiß ein für Walsrode und Umgegend noch nicht gesehenes, sehr interessantes Schauspiel abgeben.“¹⁵*

Zunächst verlegte die 8. Compagnie den Schienenstrang bis zum Bahnhof Fallingbostel. Sie wurde Ende Mai 1896 zum Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Mainz verlegt.¹⁶ Kurz vor ihrem Abzug ereignete sich ein Vorfall, dessen Hintergründe nicht aufgeklärt wurden. In der Mitteilung des Landratsamtes hieß es: *„Am 24. Mai d. Js., Vormittags zwischen 8 und 11 Uhr,*

sind mehrere große Steine auf dem Übergang der Walsroder Chaussee in Station 68 + 10 der Eisenbahn-Neubaustrecke Walsrode-Soltau zwischen die Schienen geworfen und mit Pflöcken befestigt worden. Nur in Folge der langsamen Fahrt des die Strecke passierenden Arbeiterzuges ist eine Entgleisung verhindert worden. „¹⁷

Wurde dieser Anschlag von einem Landwirt verübt, der vielleicht enteignet worden war? Denn im Gegensatz zum Kreis Soltau, in dem der Grunderwerb für die Eisenbahnlinie „auf dem Wege der freien Vereinbarung“ getätigt werden konnte, mußte im Kreis Fallingbostal „stellenweise das formelle Verfahren“¹⁸ angewendet werden. Dahinter stand bei einigen Grundbesitzern die wohl trügerische Hoffnung, höhere Preise erzielen zu können. Andere waren einfach skeptisch der Eisenbahn gegenüber, deren Trasse ihre Ländereien auseinanderschneiden mochte - oder sie wollten grundsätzlich mit den Dampftrössern nichts zu tun haben, vor denen die Pferde scheuten und durchgingen.

Am 1. Juni 1896 traf dann die 2. Compagnie des Eisenbahnregiments aus Berlin in Fallingbostal ein - mit dem ersten Personenzug, der den hiesigen Bahnhof anlief. Beim Einfahren des Zuges wurden Böllerschüsse abgegeben und anschließend die Mannschaften, die in Fallingbostal Quartier bezogen, mit Bier bewirtet.¹⁹ Die Arbeiten gingen zügig voran. Selbst das erste Eisenbahnglück brachte den Zeitplan nicht ins Wanken.

Das glimpflich verlaufende Unglück ereignete sich am Morgen des 2. Juli 1896 in Dorfmark als die Lokomotive eines Kieszuges direkt im Bahnhof entgleiste. „Mit welcher Kraft solch ein Ungethüm in Gottes Erdboden hineinfährt“, berichtete die Walsroder Zeitung, „ersieht man daraus, daß 14 Schwellen, welche schon vernagelt waren, aufgeschoben und zwei davon abgebrochen wurden. Die Schienen an der betreffenden Stelle waren gebogen wie Eisendraht. [...] Das Unglück wird wohl darauf zurückzuführen sein, daß die Schienenstränge in den betreffenden Gleisen noch nicht verkiest waren, sondern in dem losen Sande lage. Das Zugpersonal hat keinerlei Schaden genommen.“²⁰ Bis zum Abend konnte der Schaden behoben werden.

Bereits zwei Tage vorher war Dorfmark einem, wie die Walsroder Zeitung schrieb, „namenlosen Unglück“ entgangen. Ein Kieszug von 100 Achsen fuhr „mit furchtbarer Vehemenz“ vom Horstberg herunter in den Bahnhof ein, „da wegen der durch den starken Regen hervorgerufenen Glätte der Schienen die Bremsen und der angewandte Contredampf ihre Wirkung verfehlten. Der Zug wurde nur dadurch zum Halten gebracht, daß hier garnisonirende Mannschaften des Eisenbahn-Regiments Sand auf die Schienen warfen, so daß die Bremsen

anfassen konnten.“²¹

All diese Aufregungen waren vergessen als am 29. Juli 1896 unter Anwesenheit der beiden Landräte aus Fallingbostal und Soltau, einiger Vertreter der Kreisausschüsse sowie der Baumeister, der Beamten des Baubüros und einem Detachement des Eisenbahnregiments die feierliche Nagelung der letzten Schiene durchgeführt wurde.²² Die Teilnehmer an dieser Zeremonie, die vor dem Bahnhof Soltau stattfand, trafen von Fallingbostal aus kommend mit einem Sonderzug ein. Ein vergoldeter Nagel wurde eingeschlagen und damit ein Werk vollendet, welches nach Ansicht der Walsroder Zeitung „*nicht allein den beteiligten Kreisen, sondern der ganzen Lüneburger Heide zum Segen gereichen und ein neues nützliches Bindeglied in der großen Kette der Eisenbahnen Deutschlands werden möge.*“²³

Die 8. Compagnie des Eisenbahn-Regiments blieb noch bis zum 12. August mit den für die Betriebssicherheit der Gleisanlagen notwendigen Arbeiten beschäftigt, dann zog sie ab. Der zur Eröffnung der Linie bestimmte Termin am 1. Oktober 1896 konnte eingehalten werden. Ihre feierliche Einweihung wurde am 30. September mit allem Prunk vorgenommen. Auf dem Bahnhof in Walsrode wurde ein Extrazug eingesetzt, der aus sechs Wagen erster und zweiter Klasse, drei Wagen dritter Klasse und einem Gepäckwagen bestand. An ihn wurde der besondere Galawagen des Oberpräsidenten der Provinz Hannover, Rudolf von Bennigsen, gehängt, der mit dem fahrplanmäßigen Zug aus Hannover um 10.45 Uhr in Walsrode eingetroffen war.²⁴

Der Zug Sonderzug fuhr um 11.00 Uhr aus Walsrode ab, machte in Fallingbostal und in Jettebruch Station, um weitere Gäste aufzunehmen und erreichte um 12.20 Uhr Soltau, wo für 65 Personen im Bahnhofsgebäude ein Frühstück gereicht wurde. Um 14.00 Uhr wurde die Rückfahrt angetreten, der sich eine Reihe von Soltauer Persönlichkeiten anschlossen. Bei dieser Fahrt wurde auf jeder Station Halt gemacht und das Ereignis gewürdigt. Schulkinder versammelten sich - und eines von ihnen hatte jeweils ein Gedicht aufzusagen.

In Jettebruch begrüßte der Administrator Ahrens den Oberpräsidenten. In seiner Ansprache führte er aus: „*Seitdem die riesenhaft gewachsenen Transportmittel es möglich machen, daß heute im Westen verzehrt wird, was gestern im Osten geerntet wurde und auf diese Weise die Preise aller Länder ausgeglichen sind, gilt es vor Allem, wohlfeil zu produciren und marktfähig zu bleiben. Und wer sich diesem Ringen und Streben nach Vollendung entgegenstemmen wollte, der würde rückwärts schreiten, der würde untergehen.*“²⁵ Gerade der Kreis Fallingbostal schien aus diesem Blickwinkel die Eisenbahn dringend nötig zu haben, die zu einer Belebung von Handel und Industrie führen sollte, prangte er doch nicht, wie

es Ahrens zurückhaltend formulierte, „*mit der Fülle der Naturgaben*“²⁶. Dem Eisenbahnbau kam deshalb große Bedeutung zu weil nun die Aussicht bestand, Mühe und Fleiß dankbar zu vergüten und den Drang nach Auswanderung zu vermindern, „*da sich die Arbeit im Vaterlande lohnend bezahlt macht*“²⁷.

Um 14.39 Uhr traf der Festzug in Dorfmark ein, wo neben den Schulkindern auch die Vereine am „*prächtig decorirten Bahnhofsgebäude und dem herrlich geschmückten Festplatz vor dem Gebäude*“²⁸ Aufstellung genommen hatten. Um 15.20 Uhr setzte sich der Sonderzug Richtung Fallingbostal in Bewegung, wo die Hauptfeier stattfand. In einem großen Halbkreis hatten sich hinter dem reich geschmückten Bahnhofsgebäude die Schulen, der Gemeinderat, die freiwillige Turner-Feuerwehr, der Kriegerverein, der Turnverein und das uniformierte Schützencorps versammelt. Kantor Hogrefe hatte mit den Schulkindern einen viertimmigen Choral einstudiert. Die in Weiß gekleidete Tochter des Regierungsbaumeisters Merkel überreichte unter Aufsagen eines kleinden Gedichtes einen Strauß Rosen an den Oberpräsidenten. Landrat Heinrichs stellte die Vorstandsmitglieder der Vereine vor.

21 Wagen fuhren dann vor, darunter ein Leiterwagen mit einem Musikcoprs, die die Festteilnehmer durch den reich geschmückten Ort nach der Lieth brachten, wo beim Liethhause eine kurze Rast gemacht wurde. Dann ging es zurück in Ohland's Hotel (Hotel zur Lieth), in dem für 110 Personen das Festessen angerichtet war, bei dem sich mancherlei Gelegenheit für Reden und das Anbringen von Toasts bot. Die Verwirklichung des Baus der Eisenbahn Walsrode-Fallingbostal-Soltau wurde als persönliches Verdienst des Oberpräsidenten gewürdigt, der seinen Einfluß geltend gemacht hatte, als das Projekt in der Budgetcommission in letzter Stunde zu scheitern drohte.

Von Bennigsen antwortete, daß er seit seiner Berufung zum Oberpräsidenten im Jahr 1888 der Förderung des Eisenbahnwesens große Bedeutung zugemessen habe. Gerade der Bau von Kleinbahnen, der in Verbindung von Kreisen, Interessenten und Staatsbahn zu erfolgen habe, sei unverzichtbar, um, wie er sagte, „*die Landwirthschaft zu heben. Das Verkehrswesen müsse so gestaltet sein, daß die Beförderungskosten nach Möglichkeit herabgemindert würden, damit die Landwirthschaft treibende Bevölkerung den Muth bei der auch hier unverkennbar herrschenden schwierigen Lage nicht sinken lasse.*“²⁹

Die Bedeutung, die die Eisenbahn für die Landwirtschaft erlangte, läßt sich den statistischen Angaben entnehmen, die eine Dissertation aus dem Jahr 1907 machte. Der in Uetzingen geborene Fr[iedrich] Bässmann führte in seiner Arbeit über „Die Landwirtschaft im Kreise Fallingbostal - ihre Entwicklung und ihr gegenwärtiger Stadt nebst Untersuchungen über die Rentabilität dortiger

Betriebe“ aus: *„Mit der weitgehenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist auch für unsere Landwirtschaft ein neues Entwicklungsstadium angebrochen. Während früher nur für den lokalen Markt produziert werden konnte, ist nun der Absatzmöglichkeit keine so enge Grenze mehr gezogen, mit den Eisenbahnen werden die heimischen Produkte billig und schnell größeren Handelsplätzen zugeführt, woselbst eine höhere und vor allen Dingen sichere Verwertung stets geboten ist. Seit dieser Zeit hat sich ein frischer und freudiger Zug unserer gesamten Landwirtschaft bemächtigt, so daß man Fortschritt und Entwicklung nach allen Richtungen konstatieren kann.“*³⁰

Der Güterverkehr der Bahnstationen vervielfachte sich von 1891 bis 1905. In Schwarmstedt beispielweise im Empfang von 2.079 t im Jahr 1891 auf 9.263 t 14 Jahre später. Der Versand steigerte sich gar von lediglich 575 t auf 5.263 t. In Walsrode verlief eine ähnlich erfolgreiche Entwicklung: Der Empfang hob sich von 7.775 t auf 20.316 t und der Versand von 3.007 t auf 8.805 t. Da Fallingbostal erst 1896 Eisenbahnanschluß erhielt, liegen für den Ort keine entsprechenden Vergleichszahlen vor. Doch aus den Angaben des Jahres 1905 läßt sich ermessen, daß auch hier ein beachtliches Güteraufkommen zu verzeichnen war, nämlich im Empfang von 5.155 t und im Versand von 4.027 t. In Dorfmark wurden 1905 6.442 t in Empfang genommen und 3.606 t versendet.³¹

Eine ganz gewaltige Steigerung lag auch beim Viehverkehr vor. Sie betrug im Zeitraum von 1891 bis 1905 fast das Zehnfache. Beachtlich ist dabei vor allem, daß sich über die Statistik nachweisen läßt, welche Impulse die Landwirtschaft erfuhr, ihre Produktion zu steigern. Beim Großvieh hielten sich 1891 nämlich Versand und Empfang noch die Waage, während 1905 1.093 Tiere mehr versendet wurden als ankamen. Beim Kleinvieh, zu dem Schweine, Kälber, Schafe und Ferkel gerechnet wurden, betrug der Export (also die Differenz zwischen Versand und Empfang) 1891 schon 10.948 Stück. Diese Zahl erhöhte sich bis 1905 auf 82.303 Stück. Für einen „so eng begrenzten Bezirk“ meinte Bässmann sei das „gewiß eine ganz anerkennenswerte Leistung.“³²

Der Transport von landwirtschaftlichen Gütern sollte für die Eisenbahn in unserem Kreis bis in die 70er Jahre hinein das höchste Aufkommen stellen. Der Herbstverkehr war der Schrecken aller Eisenbahner, weil sich dann die Beförderung von Zuckerrüben, Kartoffeln oder Grubenholz verdichtete, während im Frühjahr mehr Dünger transportiert wurde.³³ Doch der landwirtschaftliche beziehungsweise Güterverkehr war nur ein Bestandteil der Eisenbahn. Neben dem Verladen von Holz und Torf wußte D. Pröhl in seinem „Lied der Fallingbosteler“ 1891 bereits eine Vision von dem zu entwerfen, was er für den Kreisort erhoffte, wenn ersteinmal die Eisenbahn ins Böhmetal gekommen sein würde:

*„Ja, dann auf dem Fahrplan steht,
Wann es nach Fallingbostel geht,
Von Hannover, Kaltenweide
Nach dem Paradies der Heide.
Auch steht's in Möllers Kursbuch dann,
Auf welcher Station man kann,
Von der Uelzen-Bremer Strecke
Nach hier biegen um die Ecke.“³⁴*

Vier Zugpaare verkehrten vom 1. Oktober 1896 an auf der Strecke Walsrode-Fallingbostel-Soltau. Sie stellten in Soltau den Anschluß an die Uelzen-Bremer Strecke her, auf der übrigens die Züge die erste bis vierte Wagenklasse führten, während die über Fallingbostel verkehrenden Züge nur die zweite bis vierte Wagenklasse aufwiesen. Drei der Zugpaare wurden bis Hannover weitergeführt beziehungsweise begannen dort. 36 Minuten benötigten die Züge für den Abschnitt Soltau-Fallingbostel. Von Fallingbostel nach Walsrode ging es in durchschnittlich 17 Minuten, nach Hannover waren 2 ½ Stunden einzuplanen. Der Mittagszug, der um 12.06 Uhr aus Fallingbostel abfuhr, kam sogar erst nach drei Stunden und zehn Minuten in Hannover an, weil er einen vierzigminütigen Aufenthalt in Walsrode einlegte, um einen Anschluß an einen aus Visselhövede eintreffenden Zug herzustellen³⁵ - ein Zustand, der den Kreis veranlaßte, unmittelbar nach Eröffnung des Eisenbahnverkehrs eine Fahrplanänderung zu beantragen. Das erste von vielen Gesuchen wurde damit eingereicht, denen mal mehr, zumeist aber weniger Erfolg beschieden war.

Die Einzelheiten der Fahrplangestaltung konnte D. Pröhl selbstverständlich noch nicht ahnen, als er sein „Lied der Fallingbosteler“ dichtete, in dem er die Hoffnung aussprach, daß mit der Eisenbahn auch der Fremdenverkehr Einzug halten würde:

*„Bringt sie uns dann von nah und fern,
Viel Fremde, sehen wir so gern,
Aus Hannover, Hamburg, Bremen
Und woher sie sonst noch kämen.
Denn doch ein Fremder gerne sieht,
Bei Fallingbostel mal die Lieth,
Klettert gar bei größter Hitze
Auf die Klinter Liethbergspitze.
Und wär's auch einer gar vom Rhein,
Labt er sich an dem Liter Wein,
In dem Tale, wo so helle,
sprudelt die Gesundheitsquelle.“³⁶*

Für Fallingbostel eröffnete sich, wie von D. Pröhl vorausgesehen, mit dem Anschluß an das Eisenbahnnetz die Möglichkeit, seine landschaftliche Schönheit gewinnbringend einzusetzen. 1899 wurde der „Verschönerungsverein“ gegründet, der sich um die Werbung und Betreuung der Sommergäste kümmerte: Die Wege in der Lieth wurden ausgebessert und vervollkommen, Bänke aufgestellt und bei Untergrünhagen ein Steg über die Böhme gebaut, der über die Wiesen auf den Hof führte, wo der damalige Besitzer Ehlermann einen Milchausschank an Tischen unter den Eichen eingerichtet hatte. Ein weiterer Wanderweg führte in die Idinger Heide und einen Böhme­steg, um dessen Errichtung sich der Gewerbeoberlehrer Templin bemüht hatte.³⁷

Nachdem 1901 die „Heidebahn“ zwischen Soltau und Buchholz ihren Betrieb aufnahm und es nun auch gestattete, auf der kürzeren Strecke direkt von Hamburg nach Fallingbostel zu reisen, stellte sich bald ein nachhaltiger Aufschwung ein. „*Wer heute Fallingbostel mit seiner herrlichen Umgebung besuchen will, kann es bequem mit der Bahn von Soltau oder Walsrode aus erreichen*“, diese Bemerkung stellte Leopold Freudenthal der 1906 erschienenen zweiten Auflage der „Heidefahrten“ seines Vaters August voran. Denn August Freudenthal konnte in der im Juli 1890 erschienenen ersten Auflage nur beschreiben, wie er mit der Langwedel-Uelzener Bahn von Bremen aus nach Visselhövede oder Soltau fuhr, wo es auf die Pferdekutsche umzusteigen galt.

Die Zahl der Fallingbosteler Sommergäste betrug schon 1903 mehr als 1000, 1908 mehr als 2000 und für 1912 wurde die Zahl der Besucher, die sich durchschnittlich 10 Tage aufhielten, mit 3200 angegeben. „*Bei einem durchschnittlichen Verpflegungssatz von 4 RM brachte dieser Fremdenbesuch allerhand Geld in unsere Gemeinde von damals 1400 Einwohnern*“³⁸, rechnete Fallingbostels Orts-Chronist Wilhelm Westermann vor. Die Sommergäste bescherten dem Ort einen Umsatz von nicht weniger als 128.000 RM, von denen rund ein Drittel als Reingewinn zu verbuchen gewesen sein sollen.

Ein Wermutstropfen beeinträchtigte allerdings diese Erfolgsbilanz. Die Bahn war eben, wie H. Pröhl gedichtet hatte, nur „secundär“. Auf diesen wunden Punkt wies Eduard Gabain in seinen 1913 erschienenen „Bildern aus der Südheide“ hin, die ansonsten über Fallingbostel nur das Beste zu berichten wissen. Er meinte, „*es ist in der Tat ein entzückendere abwechslungsreichere Sommerfrische kaum denkbar*“ und hielt das Urteil für gerechtfertigt, Fallingbostel sei der „*schönste Punkt*“ der Lüneburger Heide. Alle Aussichten seien vorhanden, daß er sich in absehbarer Zeit zu einem „*weit und breit berühmten Luftkurorte auswachsen wird*.“³⁹

„Hierzu wäre allerdings in erster Linie erforderlich“, gab Gabain dann jedoch zu bedenken, „daß die Eisenbahnverhältnisse gebessert werden. Die Züge von Hamburg nach Fallingbostal brauchen für die 99 km bis zu 4 ½ Stunden und liegen teilweise in Buchholz und in Soltau mit langen, eisenbahntechnisch sicherlich wohl begründeten, dem Reisenden völlig unbegreiflichen Aufenthalt herum. Bei einigen Zügen muß man sogar in Buchholz noch umsteigen.“⁴⁰

Diese Klagen des Hamburgers nahm die in Fallingbostal geborene, lange Jahre aber in Göttingen lebende Schriftstellerin Friedrike Fricke mit Gelassenheit hin. In einem Aufsatz über ihren Heimatort in der angesehenen Zeitschrift „Niedersachsen“ wies sie 1923 auf den erheblichen Fortschritt hin, den die Eisenbahn im Vergleich zur Postkutsche bedeutete: *„Ach, was waren das doch früher für langweilige Fahrten im schrecklichen Omnibus oder im nobleren Postwagen nach Hannover, Eyrstrup, Verden, Hamburg! [...] Es ist für uns Heidjer ergötzlich, während der Fahrt die Klagen der Reisenden über die vielen Stationen und das langsame Vorwärtskommen zu hören - und wir fuhren früher eine ganze Nacht durch nach Hannover! Kürzlich ist man nun auch den Ungeduldigen entgegengekommen; es gibt jetzt 'Schnellzüge', die nur auf den Hauptstationen halten und uns von Fallingbostal nach Hannover in gut 1 ½ Stunden befördern. Nach Bremen dauert die Reise (über Soltau) auch etwa 2 ½ Stunden“⁴¹* - Fahrzeiten, die nebenbei bemerkt, in etwa auch heute noch gelten. Und was das von Gabain beklagte Umsteigen in Buchholz bei einer Fahrt nach Hamburg angeht: Wer heute in die Hansestadt fahren möchte, darf bereits das erstmal in Soltau umsteigen und auf den Anschlußzug warten!

Doch Eduard Gabains Kritik an der Bahnverwaltung richtete sich nicht nur gegen die geringe Geschwindigkeit, sein Vorwurf zielte auch darauf, daß die Eisenbahnverwaltung nicht erkennen würde, welche geschäftlichen Möglichkeiten sich bei einer flexibleren Preis- und Fahrplangestaltung ergeben würden. Er fragte: *„Was würde eine englische Eisenbahngesellschaft aus dieser Verkehrsmöglichkeit gemacht haben? Mit einzelnen billigen schnellfahrenden Sonntagszügen oder mit einzelnen günstig liegenden Extrazügen zum Wochenende wäre längst ein großes Publikum gewonnen worden, und damit hätte die Bahnverwaltung sich nicht nur ein großes Verdienst um die hamburgische Bevölkerung erworben, sondern sie hätte auch wohl selbst dabei recht gut profitiert. Dem Laien ist es auf jeden Fall ziemlich unverständlich, daß wir nicht ebenso wie unsere Vetter jenseits des Kanals zum Wochenende oder wenigstens gelegentlich zur Hauptreisezeit einen praktischen schnellen und billigen Ausflugsverkehr eingerichtet bekommen können, den sich die englischen Privatgesellschaften längst durch zielbewußte Energie in mustergültiger Weise geschaffen haben.“*

Muß unserer Bahnverwaltung wirklich immer erst ein nach unseren Rechtsbegriffen vollgültiger Beweis erbracht werden, daß das Bedürfnis für den Verkehr vorhanden ist, bis der Entschluß gefaßt wird, diesem Verkehrsbedürfnis entgegenzukommen?

Unser Staatsbetrieb kann sich anscheinend noch immer nicht recht entschließen, die Richtigkeit des Satzes anzuerkennen, daß der Verkehr und der hieraus entspringende Verdienst von den Verkehrsgelegenheiten abhängt. Es wäre außerordentlich dankbar zu begrüßen, wenn die Bahnverwaltung einmal nach englischen Muster versuchen wollte, einen solchen Verkehr nach Fallingbostal zu schaffen. Das Bedürfnis für einen derartigen Erholungsausflug ist sicher in dem großen Hamburg tausendfältig vorhanden, und darum sollte es auch nicht schwer fallen, diesen Verkehr zu heben und auszubauen, zumal auf dieser Strecke sich einige Stationen von großer Anziehungskraft befinden. Die bayrischen Bahnen sind auf jeden Fall in dieser Beziehung den preußischen überlegen und erfüllen ihre Pflicht gegenüber dem Touristenpublikum unendlich viel besser und gewissenhafter.“⁴²

Die von Gabain angemahnten Sonntagsrückfahrkarten und Sonderzüge, sie gab es später wirklich. Sie prägten wesentlich das Bild des Fremdenverkehrs in Fallingbostal in den 30er Jahren. Am letzten Augustsonntag 1936 brachten zwei Sonderzüge aus Hannover und einer aus Altona 3.100 Besucher nach Fallingbostal. Ein Jahr später ging es noch turbulenter zu. Fallingbostal verzeichnete einen „Fremdenverkehrssonntag erster Klasse“⁴³ durch das Eintreffen von fünf Sonderzügen mit jeweils 1.000 Tagesgästen. Zwei Züge kamen aus Sarstedt, einer aus Hannover, einer aus Harburg und einer aus Hamburg. Angesichts der Bedeutung der Eisenbahn für den Tourismus führte der Fremdenverkehrsverband Niedersachsen-Weserbergland darüber Klage, daß die Strecke Hannover-Fallingbostal-Soltau-Hamburg daran kranke, eine Nebenbahn zu sein, „deren zahlreiche unbeschränkte Übergänge die Entfaltung höherer Geschwindigkeiten einstweilen unmöglich machen.“⁴⁴ Die zulässige Fahrgeschwindigkeit betrug seit dem 2. Oktober 1932 trotz eine Anhebung um 10 km/h immer noch nur gemächliche 60 km/h.⁴⁵

Neben der Eisenbahn nutzten die Fallingbostaler Gäste nun aber bereits in großem Umfang Busse und PKWs. An einem Sonntag des Jahres 1934 steuerten allein 40 Busse, die teilweise sogar noch Anhänger mit sich führten, den Heideort an.⁴⁶ Die Walsroder Zeitung klagte, im August 1936 habe ein Verkehr geherrscht, „wie man ihn in diesem Ausmaße wohl noch nie hier gesehen hat, obwohl man doch schon allerhand gewohnt ist an Sonntagen in der Heideblütenzeit.“⁴⁷ Zur Heideblüte 1939 quälte sich ein „beängstigender Kraftwagenverkehr“ durch die Straßen, der „Großstadtformen“⁴⁸ annahm. Paradoxerweise verursachte das

massenhafte Eintreffen der Gäste Zustände, denen sie eigentlich zu entfliehen trachteten. Die Fallingbosteler Wirte und die Gemeinde als Betreiberin des Lieth-Bades mögen sich gefreut haben, wenn der Ort an diesen Tagen doppelt so viel Fremde wie Einwohner beherbergte. Nur, eine geruhsame Landpartie erwartete die Gäste in Fallingbostel mitnichten. Die Walsroder Zeitung schilderte einen solchen „Großkampftag“⁴⁹ eindrucksvoll:

„Wer den enormen Straßenverkehr in der Großstadt nicht liebt und sich nicht bewegen läßt, einmal dorthin zu fahren, der ist gewiß am letzten Sonntag auch in Fallingbostel nicht aus dem Hause gegangen, denn es gab am Sonntag Stunden, an denen der normale Großstadtstraßenverkehr selbst im Zentrum nicht gewaltiger sein konnte, als hier am Adolf-Hitler-Platz. Zwei Sonderzüge, einer aus Hannover, der andere aus Bremen, brachten allein über 1.600 Menschen nach dem 'Paradies' der Heide und dann rollten unaufhörlich die Kraftwagen [gemeint sind Busse] heran [...]. Sie brachten ebensoviel Heideausflügler, wie die Eisenbahn [...], die schier unübersichtliche Kette kleiner Privatwagen gar nicht mitgerechnet. Als nur einmal eine kleine Stockung entstand, weil ein Kraftwagenkoloß vor dem Lieth-Hotel für Minuten die Straße sperrte, sah man bis an die Ortsausgänge die Wagen aufgefahren, als ob sie parkten. [...] 30 Fremdenführer hatte der Verkehrsverein aufgeboden, deren Aufgabe es war, die Gäste truppweise an die schönsten Plätze der Umgebung zu bringen, um so den Verkehr im Ort und die Bedienung der Heidewanderer zu entlasten. Trotzdem waren natürlich alle Gasthäuser derart überfüllt, daß das Personal erst am Abend zum Mittagessen kam. In der Heide beim Lönsdenkmal und auch bei den Sieben Steinhäusern wimmelte es nur so von Menschen. Ein ausgezeichnetes Sommerwetter hielt die Gäste in froher Stimmung und sie sahen daher einsichtsvoll darüber hinweg, wenn sie irgendwo mal nicht sofort bedient wurden.“⁵⁰

Diese „goldene“ Zeit des Fremdenverkehrs währte nicht lange. Durch die Anlegung des Truppenübungsplatzes Bergen verlor Fallingbostel nicht nur seine schönsten Ausflugsziele in der Heidmark wie beispielsweise den Achterberg, sondern auch manches Pensionszimmer wurde lieber längerfristig an Ingenieure oder Arbeiter vermietet, die den umfangreichen militärischen Komplex in Oerbke errichteten. Sonderzüge gab es nun nicht mehr für die Sommerfrischler, sondern für die Arbeiter, um sie über die Weihnachtsfeiertage zu ihren Familien zu bringen. Für 700 Arbeiter wurde Ende Dezember 1937 ein solcher Zug eingesetzt.⁵¹

Auch die Bahnanlagen waren von der Anlegung des Truppenübungsplatzes betroffen. Es wurde nicht nur zum Truppenlager mit seinen großen Lagerhäusern ein Gleisanschluß gelegt, der eine Erweiterung der Gleisanlagen erforderlich

machte, am Bahnhof selbst entstand für die Wehrmacht eine Rampe. Während des Zweiten Weltkrieges hielten an ihr lange Militärtransportzüge - aber auch Züge mit Kriegsgefangenen endeten hier. Grausig ist das Bild jener Güterzüge, aus denen die ausgemergelten Gestalten der sowjetischen Kriegsgefangenen stiegen, die dann zu Fuß in das Stalag XI D nach Oerbke marschierten, wo 30.000 von ihnen einer Typhusepidemie zum Opfer fielen.

Für die Zivilbevölkerung wurde während des Zweiten Weltkrieges die Benutzung der Eisenbahn erheblich eingeschränkt, da die Reichsbahn bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gehen mußte, um den militärischen Anforderungen zu entsprechen. So meldete die Walsroder Zeitung im August 1940, daß zwar wieder viele Menschen von der Heideblüte angezogen worden seien. Einen erheblichen Unterschied zur Vorkriegszeit gab es jedoch bei der Wahl des Verkehrsmittels: *„Natürlich wurde, da man heute die Eisenbahn nur bei dringenden und notwendigen Reisen benutzen soll, wieder zu dem Verkehrsmittel zurückgegriffen, das auch Hermann Löns am liebsten gebrauchte, wenn er die Heide durchstreifte: zu dem alten treuen Stahlroß. [...] Fallingbostels Straßen waren bei dem gestrigen Sturm der Radfahrer auf die Landschaften der blühenden Heide von morgens bis abends stark bevölkert von ganzen Radfahrerkolonnen.“*⁵²

Wer dennoch mit der Eisenbahn reiste, der sah sich gegen Ende des Zweiten Weltkrieges der Gefahr ausgesetzt, daß der Zug von alliierten Tieffliegern beschossen wurde. Ein Bombenangriff, der der Gegend um den Düşorner Bahnhof galt, ereignete sich am 9. November 1942. Der Abendzug, der von Hannover um 21.20 Uhr in Fallingbostel eintreffen sollte, kam erst um 2.00 Uhr an. Er lag während des Bombenangriffes vor Düşhorn auf freier Strecke. Obendrein wurde der Zug beschossen. Die Reisenden liefen schutzsuchend in die Wälder.⁵³ Am 16. April 1944 wurde der Lokomotivführer des 6.00 Uhr-Personenzuges durch Tiefflieger getroffen und getötet.⁵⁴ Im Bahnhof von Lindwedel explodierte am 15. Oktober 1944 ein von Tieffliegern beschossener Munitionszug. In dem neben diesem haltenden Personenzug fanden 64 Personen den Tod, darunter auch die Fallingbostelerin Grete Kruse, verheiratete Frau Dr. Böhm.⁵⁵ Am 16. Februar 1945 wurde der Mittagspersonenzug vor Untergrünhagen beschossen. Der Lokomotivführer und der Heizer wurden verwundet.⁵⁶

Über den verheerenden Angriff auf den Bahnhof Jettebruch kurz vor Kriegsende berichtete Hanna Lüderitz: *„Am 25. Februar 1945, einem Sonntagmorgen, standen auf dem Bahnhof zwei Munitionszüge. Beide wurden von Tieffliegern unter Beschuß genommen und explodierten schließlich. Dabei kam Heinrich Westermann ums Leben, sicherlich auch die Soldaten, die als Begleitpersonal mitfuhren. Auch der Lokführer wurde bei diesem Angriff getötet. Wir verbrachten*

die Zeit des Angriffes im Keller, wo wir uns etwa 1 ½ Stunden aufhielten. [...] Die Öltanks auf dem Bahnhof waren in Brand geraten, und der Qualm ging aufgrund des Westwindes zu Grünhagens, die daraufhin Rauchvergiftungen erlitten. Erst am Abend kam die Feuerwehr aus Bomlitz mit Schaumlöschern. [...] Erst gegen 2.00 Uhr nachts war das Feuer gelöscht worden. Die Öltanks aber lagen noch lange Zeit ausgebrannt hier am Bahnhof.“⁵⁷

Nur durch beherztes Eingreifen konnte bei diesem Angriff eine noch größere Katastrophe verhindert werden. Irmgard Gevers erinnerte sich, wie der Lehrer auf ihr Elternhaus zukam: *„Der Lehrer befahl Vater, er solle mit seinem polnischen Arbeiter die mit Minen beladenen Waggons aus dem Bereich des Bahnhofs mit den Pferden abziehen. Wenn die Minen noch in die Luft flögen, bliebe von Jettebruch nichts mehr übrig. Vater und sein Arbeiter mußten los. Es war ein schweres Fortgehen. - Sie kamen aber bald wieder. Es waren zwar sämtliche Pferdegeschirre zerrissen, aber die gefährlichen Waggons auch beiseitegeschafft. [...] Wenn auch das Schlimmste verhindert worden war, so hatte der Angriff doch beträchtliche Schäden verursacht. Auf unserem Hof lagen meterlange Schienen und hingen zum Teil auch in den Eichen und auf den Dächern. Große und kleine Eisenteile fanden wir noch und noch. Sogar Räder von den Waggons wurden zu unserem Hof geschleudert. [...] Noch Jahrzehnte später fanden wir Treibsatzsplitter von der Werfermunition auf unseren Feldern. Sie erinnerten uns immer wieder an den schrecklichen Sonntagmorgen des 15. Februar 1945.“⁵⁸*

Nach der Niederlage von 1945 befand sich das Verkehrswesen in einem desolaten Zustand. Durch Kriegseinwirkungen waren zahlreiche Brücken gesprengt, Straßen und Gleisanlagen zerstört sowie Autos, LKWs, Eisenbahnwagen und Lokomotiven vernichtet worden. Wer in den ersten Nachkriegsjahren reiste, brauchte - neben den entsprechenden Genehmigungen - vor allem eines: Geduld. Die Sprengung der Eisenbahnbrücke über die Aller zwischen Hademstorf und Schwarmstedt verhinderte es, an einem einzigen Tag nach Hannover und zurück zu fahren. Vom Fallingbosteler Bahnhof ging nach dem vom 12. September 1945 an gültigen Fahrplan an Werktagen um 10.54 Uhr der einzige Zug in Richtung Walsrode ab. Er endete um 12.23 Uhr in Hademstorf. Um 14.20 Uhr verließ der „Anschlußzug“ Schwarmstedt. Er erreichte den Hauptbahnhof Hannover um 15.45 Uhr, das bedeutete eine knapp fünfstündige „Reisezeit“ für die Fallingbosteler. Die mußten hoffen, ihre Angelegenheiten noch in den Nachmittagsstunden des Ankunftstages regeln zu können, da der einzige Zug, der in Schwarmstedt Anschluß nach Walsrode-Fallingbostel-Soltau hatte, am nächsten Tag bereits um 7.25 Uhr aus Hannover abfuhr. Ankunftszeit in Schwarmstedt war um 9.00 Uhr, Abfahrtszeit in Hademstorf um 12.20 Uhr. Fallingbostel wurde um 14.51 Uhr erreicht, nachdem der Zug in Walsrode 50 Minuten Aufenthalt hatte. Sieben Stunden und 26 Minuten für eine Fahrstrecke

von 70,3 km bedeuteten einen traurigen Rekord!⁵⁹ Der einzige Trost für die Reisenden mag gewesen sein, daß die in dem damaligen Fahrplanheft auch anzutreffenden Hinweise „Zug kann zeitweilig ausfallen“ oder „Alle Züge können bis 60 Min. früher verkehren“ für die Strecke 221 c Hannover-Schwarmstedt-Soltau fehlten.

Die Bahn zeigte sich durchaus willens, so schnell wie möglich diese hinderlichen Zustände zu überwinden. Allein, der Wiederaufbau der Brücken und die Reparatur der Gleisanlagen und des Fahrzeugparkes benötigten Zeit und Material. Als sich der Verkehrsverein dafür einsetzte, das Eilzugpaar Hamburg-Hannover über Soltau-Fallingbostal-Walsrode wieder einzuführen, erklärte die Bahn ihr grundsätzliches Einverständnis, doch mußte sie gleichzeitig mitteilen, daß ihr die dafür benötigte Lokomotive fehlte.⁶⁰ Noch im Februar 1948 waren die Zugverbindungen derart schlecht, daß das Wasserwirtschaftsamt Celle eine Ortsbesichtigung in Fallingbostal absagen mußte. Bei der Fahrt mit der Eisenbahn von Celle nach Fallingbostal und zurück wäre eine zweimalige Übernachtung notwendig gewesen. „*Falls unser Kraftwagen wieder in Ordnung ist*“, erklärte der Celler Regierungsbaurat, „*kann das vielleicht später einmal nachgeholt werden.*“⁶¹

Die Verhältnisse normalisierten sich wieder. Die Zugfolge wurde im Laufe der Jahre dichter. Doch selbst die mit dem Fahrplanwechsel im Herbst 1968/69 eingeführte Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h, das Einsetzen von Eilzügen und die zeitweilige Einrichtung einer Kurswagenverbindung Hamburg-Düsseldorf konnten einen dramatischen Rückgang der Reisenden nicht verhindern. Mehr und Mehr entwickelte sich seit dem Ende der 50er Jahre die A 7 zur Lebensader des Landkreises - nicht nur, was den Personenverkehr betraf, sondern auch was den Lieferverkehr der Industrie- und Gewerbebetriebe anging. Lange Zeit reagierte die Bahn zu unflexibel, um den Anforderungen der Unternehmen an eine kostengünstige, schnelle und unkomplizierte Belieferung „Just in time“ zu entsprechen. Vorhandene Industriegleise wurden immer weniger genutzt. Angesichts des Verkehrsinflaktes, der unseren Straßen droht, weil die Verkehrsströme ein immer größeres Ausmaß annehmen, ist es höchste Zeit, sich wieder auf die Bahn zu besinnen und ihr eine Rolle zukommen zu lassen, die sowohl aus ökologischer wie ökonomischer Sicht weitaus bedeutsamer als heute sein muß. Daß dazu erhebliche Veränderungen erforderlich sind, dürfte allen Beteiligten klar sein. Denn mit einer Bahn, die in vielerlei Hinsicht auch heute noch den Eindruck hervorruft, nur „secundär“ zu sein läßt sich die Zukunft nicht gewinnen.

1 Schefold, Ulrich, 150 Jahre Eisenbahn in Deutschland. Mit einem Geleitwort von Hans

-
- 1 Straßl, Leiter der Abteilung Landverkehr im Deutschen Museum. Beratende Mitarbeit
Hans-Peter Friedrich, Münschen 1985, S. 185.
- 2 Bilder-Conversations-Lexikon für das deutsche Volk. Ein Handbuch zur Verbreitung
gemeinnütziger Kenntnisse und zur Unterhaltung, 4 Bde., Bd. 1, Leipzig 1837, S. 643f.
- 3 Bilder-Conversations-Lexikon, a.a.O., Bd. 1, S. 645.
- 4 Nach Wagner, Hermann, Die Erschließung der Lüneburger Heide durch die Staatsbahnen,
in: Jahreshefte des Naturwissenschaftlichen Vereins für das Fürstentum Lüneburg, 25. Jg.
1933-1951, S. 59-62.
- 5 Zweite Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich-Preußischen Staatsanzeiger
vom 24. 12. 1872.
- 6 Böhme-Zeitung vom 14. 8. 1883.
- 7 Böhme-Zeitung vom 7. 7. 1884.
- 8 Schreiben des Oberpräsidenten in Hannover vom 12. 11. 1885 an den Lüneburger
Regierungspräsidenten, Kreisarchiv Soltau-Fallingbostal 1.2504.
- 9 Zit. n. Otte, Petra, Am Ende ist die alte Bahntrasse wieder grün. 100 Jahre Eisenbahn im
Landkreis. Teil 2: Viel ist inzwischen zurückgebaut und verkauft, in: Walsroder Zeitung
vom 17. 3. 1990.
- 10 Zit. n. Otte, Am Ende, a.a.O.
- 11 Protest gegen die Erbauung einer Eisenbahn von Walsrode nach Soltau, Kreisarchiv
Soltau-Fallingbostal
- 12 Zit. n. Westermann, Wilhelm, Orts-Chronik von Fallingbostal, Fallingbostal 1987 (=
Nachdruck der zweibändigen Ausgabe Hannover 1949 und 1952), S. 112f. Der nach jeder
Zeile wiederkehrende Vers „*Jupp heidi, jupp heida*“ wurde fortgelassen.
- 13 Walsroder Zeitung vom 17. 4. 1895.
- 14 Zit. n. Westermann, a.a.O., S. 114.
- 15 Walsroder Zeitung vom 30. 12. 1895.
- 16 Walsroder Zeitung vom 22. 5. 1896.
- 17 Walsroder Zeitung vom 5. 6. 1896.
- 18 Walsroder Zeitung vom 17. 4. 1895.
- 19 Walsroder Zeitung vom 3. 6. 1896.
- 20 Walsroder Zeitung vom 6. 7. 1896.
- 21 Walsroder Zeitung vom 6. 7. 1896.
- 22 Walsroder Zeitung vom 29. 7. 1896.
- 23 Walsroder Zeitung vom 31. 7. 1896.
- 24 Der Niedersachse. Sonntagsbeilage der „Böhme-Zeitung“, 123. Jg. 1986, Nr. 40.
- 25 Walsroder Zeitung vom 2. 10. 1896.
- 26 Walsroder Zeitung vom 2. 10. 1896.
- 27 Walsroder Zeitung vom 2. 10. 1896.
- 28 Walsroder Zeitung vom 5. 10. 1896.
- 29 Walsroder Zeitung vom 2. 10. 1896.
- 30 Bässmann, Fr[iedrich], Die Landwirtschaft im Kreise Fallingbostal - ihre Entwicklung und
ihr gegenwärtiger Stadt nebst Untersuchungen über die Rentabilität dortiger Betriebe,
Phil.-Diss. Jena 1907, gedruckt Halle 1908, S. 39f.
- 31 Bässmann, a.a.O., S. 40.
- 32 Bässmann, a.a.O., S. 41.
- 33 Otte, Petra, Als Eisenbahn noch für Aufschwung stand. Vor 100 Jahren fuhr die erste
Dampflok durch den Landkreis Fallingbostal. Teil 1, in: Walsroder Zeitung vom 10. 3.
1990.
- 34 Zit. n. Westermann, a.a.O., S. 112.
- 35 Walsroder Zeitung vom 21. 9. 1896.

-
- 36 Zit. n. Westermann, a.a.O., S. 112f.
37 Westermann, a.a.O., S. 136.
38 Westermann, a.a.O., S. 136.
39 Gabain, Eduard, Bilder aus der Südheide, Hamburg 1913, S. 39.
40 Gabain, a.a.O., S. 39f.
41 Fricke, Friederike, Fallingbostel, in: Niedersachsen, 28. Jg. 1923, S. 129-141, hier S. 140f.
42 Gabain, a.a.O., S. 39-41.
43 Walsroder Zeitung vom 30. 8. 1937.
44 Walsroder Zeitung vom 13. 7. 1938.
45 Walsroder Zeitung vom 28. 9. 1932.
46 Walsroder Zeitung vom 4. 9. 1934.
47 Walsroder Zeitung vom 1. 9. 1936.
48 Walsroder Zeitung vom 21. 8. 1939.
49 Walsroder Zeitung vom 27. 8. 1935.
50 Walsroder Zeitung vom 4. 9. 1934.
51 Walsroder Zeitung vom 21. 12. 1937.
52 Walsroder Zeitung vom 19. 8. 1940.
53 Westermann, a.a.O., S. 235.
54 Westermann, a.a.O., S. 239.
55 Westermann, a.a.O., S. 240.
56 Westermann, a.a.O., S. 241.
57 Zit. n. Domeier, Allermann, a.a.O., Bd. 1, S. 273.
58 Zit. n. Domeier, Allermann, a.a.O., Bd. 1, S. 275.
59 Reichsbahndirektion Hannover (Hrsg.), Amtlicher Taschenfahrplan nach dem Stande vom 12. September 1945, Hannover 1945, S. 24.
60 Niederschrift über die Jahreshauptversammlung des Verkehrsvereins am 12. 4. 1949, Stadtarchiv Fallingbostel 5.44.
61 Schreiben des Celler Wasserwirtschaftsamtes vom 13. 2. 1948 an das Kreiskulturbauamt in Fallingbostel, Kreisarchiv Soltau-Fallingbostel 4.147.