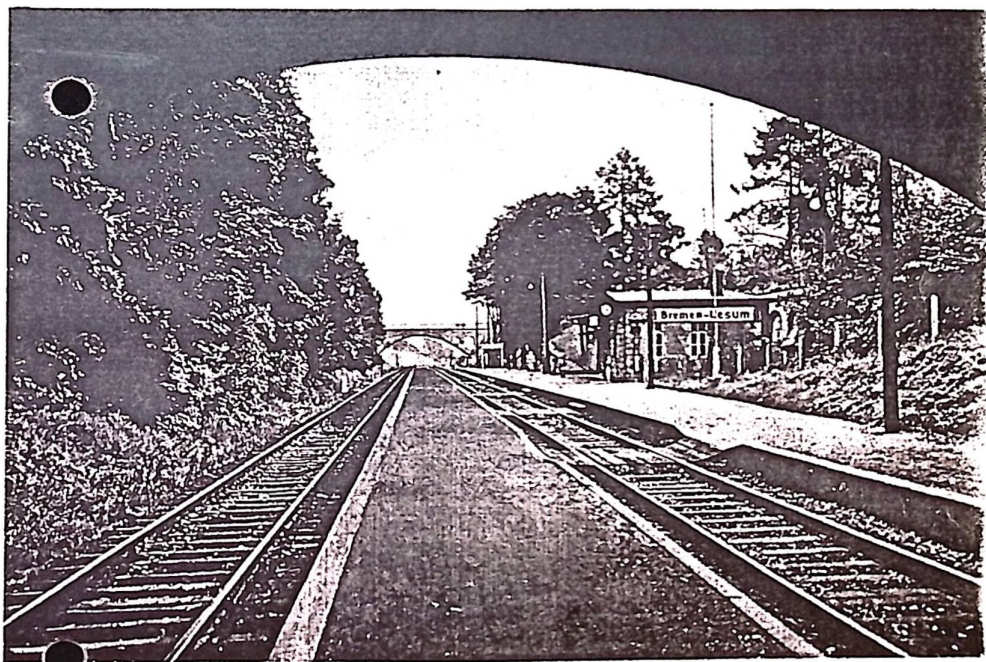


LESUMER BOTE

Mitteilungen aus dem Heimat- und Verschönerungsverein Bremen-Lesum e. V.



Das seit kurzem vom Heimat- und Verschönerungsverein Bremen-Lesum e.V. herausgegebene Mitteilungsblatt will künftig sechsmal im Jahr heimatkundliche Beiträge und Nachrichten aus dem Vereinsleben zu den Mitgliedern bringen. Diese Nummer, die alle Mitglieder mit dem neuen Programmheft erhalten, erscheint zur Erleichterung des Versandes im Format DIN A 5. Sonst vervielfältigen wir in DIN A 4. Der "Lesumer Bote" wird im Heimatverein, Bremerhavener Heerstraße 7, in den Geschäftsstunden und im Rahmen des langen Freitagnachmittags kostenlos abgegeben. Auf Wunsch bringen wir das Blatt auch ins Haus.

LESUMER BOTE

Mitteilungen aus dem Heimat- und Verschönerungsverein Bremen-Lesum e. V.



Ein altes Foto des Bahnhofs in Lesum will uns auf das Thema der Nummer 2 des "Lesumer Boten" einstimmen: Die Bahnübergänge zwischen Bremen-Burg und Vegesack. Studiendirektor Johann Hennings stellte uns den Text zur Verfügung. Wir danken ihm für diese sorgsam recherchierte Arbeit zur Heimatgeschichte.

Die Nummer 2 des "Lesumer Boten" ist im verkleinerten Umfang und Format zusammen mit dem Programm des Heimat- und Verschönerungsvereins Bremen-Lesum e.V. für das Sommerhalbjahr 1994 allen Mitgliedern zugegangen - gleichsam als "Kostprobe". Wer an dem neuen Blatt, das sechsmal im Jahr erscheinen soll, Gefallen und Interesse findet, kann es sich kostenlos in unseren Geschäftsräumen, Bremerhavener Heerstraße 7, abholen (am Dienstag von 15 bis 17 Uhr, am Freitag von 16 bis 18 Uhr). Auf Wunsch stellen wir das Blatt auch zu.

Johann Hennings

Jetzt ist es nur noch einer!

Zur Geschichte der Bahnübergänge zwischen Bremen-Burg und Vegesack

In der Mitte und in der nördlichen Hälfte des Ortes Lesum ziehen sich von Ost nach Westen zwei tiefe Einschnitte durch den Geestrücken. Sie sind im Abstand von über hundert Jahren durch Menschenhand entstanden, um jeweils einem neuen Verkehrsmittel den Weg zu ebnen beziehungsweise einen kreuzungsfreien Weg zu verschaffen: Z u e r s t - 1861/62 - für die dampfgetriebene Lokomotive, die innerhalb weniger Jahrzehnte die über Jahrtausende hinweg gleichgebliebene Reisegeschwindigkeit der Menschen um ein Vielfaches erhöhen sollte und deren Schienennetz 1847 mit der Strecke Wunstorf-Bremen auch unsere Stadt erreicht hatte.

(Dieses Ereignis veranlaßte Vegesacker Unternehmer und Bürger im selben Jahr, den Senat der Stadt Bremen zu bitten, sobald wie möglich eine Eisenbahnlinie von Bremen nach Vegesack bauen zu lassen.)

Der zweite Einschnitt wurde d a n n - in den 1970er Jahren - für das benzingetriebene Automobil gegraben, das seit der Mitte unseres Jahrhunderts im Gegensatz zu dem Massenverkehrsmittel Eisenbahn immer mehr Fläche beansprucht. Denn der Platz, den der Autofahrer im MIV (nicht Mief, sondern motorisierter Individualverkehr) mit seinem Fahrzeug auf der Straße einnimmt, reicht bei der Eisenbahn für die bequeme Beförderung von sechs bis acht Personen aus.

Lassen wir uns nun durch eine "Öffentliche Vorladung" des Königlichen Amtes Blumenthal¹ in das Jahr 1860 versetzen.

(Nachdem die Pläne einer Eisenbahn von Bremen nach Vegesack in den Jahren nach 1847 im Sande verlaufen waren, wurde erst Ende der 1850er Jahre in dem Projekt "Geestebahn" von Bremen nach Bremerhaven auch eine Stichstrecke von Burg-Lesum nach Vegesack vorgesehen.)

Die Vorladung lautet:

Die Königliche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen in Hannover hat, behuf Anlage der ... in ihrer Richtung festgestellten Zweigbahn nach Vegesack, die Expropriation der nachstehend verzeichneten Grundstücke in der Feldmark Lesum beim hiesigen Amte beantragt.

Indem daher die Eigenthümer dieser Grundstücke ... hiervon in Kenntniß gesetzt werden, werden dieselben und auch alle sonstige bei dieser Abtretung auf irgend eine Weise Betheiligten hiermit öffentlich vorgeladen, ihre Entschädigungs- oder sonstigen Ansprüche jeder Art in dem auf

MONTAG, den 1. October d.J.

MORGENS 10 Uhr

auf der Amtsstube in Lesum anberaumten Termine, b e i S t r a = f e d e s A u s s c h l u s s e s, vorzubringen und zu begründen.

1) Stader Anzeiger 1860. Nr.67. S.1083ff.

Dieser Termin soll zugleich auch zur Verhandlung über die Entschädigungs-Ansprüche und zur Herbeiführung einer gütlichen Vereinigung darüber mit den Beteiligten benutzt werden.

Blumenthal, den 15. August 1860

Königliches Amt
Stegemann

Dieser Vorladung folgt ein fünfseitiges 'Verzeichnis der in der Feldmark Lesum zu expropriirenden Grundstücke'. Aus ihm erfahren wir nicht nur die Namen und Berufe der Eigentümer, sondern auch die Art der Grundstücke (z.B. Wiese, Feld, Anger, Weg, Holz) sowie deren Größe (es sind Stücke von 0,7 Quadratruthen² bis 2 Morgen), und schließlich erfahren wir die Lage der Grundstücke; sie wird durch den jeweiligen Flurnamen gekennzeichnet, der bei den Eingesessenen üblich war, z.B. durch 'Kühlstücke' oder 'Kalfäcker'. Jeder Eigentümer ist außerdem mit einem Buchstaben und jedes Grundstück mit einer Nummer versehen, die auf eine 'Charte' verweisen. Nun ist es ein großer Glücksfall, daß diese 'Expropriationskarte der Feldmark Lesum Amt Blumenthal' als Leihgabe des Heimatvereins in dem bald 100 Jahre alten Schulgebäude am Mönchshof hängt. Mit Hilfe der Buchstaben und Zahlen sowie der Flurnamen, die ebenfalls auf der 'Charte' eingetragen sind, können wir jetzt die Grundstücke lokalisieren und dabei feststellen, welche Gegend die Lesumer im vorigen Jahrhundert mit den einzelnen Flurnamen bezeichnet haben.

Dafür einige Beispiele:

Lesumer Heuland (A): die Weiden zwischen Lesum-Deich, Bremer Heerstraße und Ihle (A);
Im Dobben (B): das Gelände zwischen dem Weg 'Im Pohl', der Hindenburgstraße und der Ihle (B);
Lohe (C): der eigentliche Pohl, nämlich das Dreieck (auch 'Loge') zwischen 'Stehnckenshoff', 'Im Pohl' und dem Deichweg (C);
Kühlstücke (E): das Gelände des heutigen Friedhofs (E);
Steinäcker (F): die Felder, die sich daran nach Westen anschlossen (F);
Hillmannsland (G): das heutige Willmannsland (Verwechslung von oder H und W?) bis zum 'Vogelbuschweg', einem Willmannsland Feldweg, der vom Bahnübergang Vogelbusch zur 'Chaussee' in Richtung Holthorster Weg führte (G);
Kalfäcker (H): ein Feldlanddreieck, dessen Grundlinie der Ulenweg bildet und dessen Spitze die Einmündung des Holthorster Weges in die 'Chaussee' ist; die östliche Seitenlinie ist der 'Vogelbuschweg', die westliche ist der Grenzweg zwischen Lesum und St. Magnus (dahinter begann später 'Kränholm');
Radeberg (K) Rarburg: das Gelände südlich der Bahn bis zur Käthe-Kollwitz-Straße (K);
Breden (L): das Gelände zwischen den Straßen 'Hesterkamp' und 'In den Krummen Stücken' (L).

2) 1 Quadrat-Ruthe sind rund 21,5 qm.

(A,B,... siehe Skizze auf S.5)

Als Lesumer kann ich nur mit Mühe der Versuchung widerstehen, näher auf die Namen und Berufe der Eigentümer einzugehen. Nur der letzte in der Liste der Expropriierten, eine juristische Person, soll genannt werden: es ist der Lesumer Schützenverein von 1842. Durch den Bau der Eisenbahntrasse verlor er auf dem Mönchshof sein Schützenhaus und auch seinen Schießstand³, dessen sieben 'Schußlinien' in Richtung Sportplatz-Sandberg verliefen, wie man der 'Expropriations-Karte' entnehmen kann.

Das Gelände zwischen Burg-Lesum Und St.Magnus stellte den Ingenieuren und Bauarbeitern bei dem Bau der Eisenbahntrasse eine besondere Aufgabe: zwischen den beiden Bahnhöfen war ein Höhenunterschied von - man kann es kaum glauben⁴ - 21,50 m zu überwinden; die Gleisoberkante in Burg liegt nämlich bei 5,70 m und die in St.Magnus bei 27,20 m über NN, in Vegesack dagegen wieder bei rund 6 m. - Und so mußte im Lesumer Heuland, das mit 1,20 m über NN erheblich unter dem Niveau des Bahnhofs Bremen-Burg liegt, ein in Richtung Lesum ansteigender Damm aufgeschüttet und im Anschluß daran in den schon erwähnten Geestrücken hinein ein Durchbruch gegraben werden. Der nächste Einschnitt beginnt bei der Schule am Mönchshof und endet knapp 600 m weiter kurz vor dem Bahn-'unter'-gang Alter Kirchweg(7). Je tiefer dabei der Einschnitt bzw. je höher der aufgeschüttete Damm ist, desto breiter ist der Geländestreifen, den der Bau der Trasse beansprucht hat; in der Nähe der Brücke Oberreihe z.B. beträgt er bei einer Tiefe von 8 bis 9 m mindestens 45 m. - Auch in der Gemarkung St.Magnus verlegte man die Schienen in einen ungefähr 1 km langen Einschnitt, um die volle Ausnutzung der erlaubten Steigung (1 m auf 97 m) zu vermeiden.

Die Lokomotivführer der langen und schweren Güterzüge, die die Vulkan-Werft mit Material versorgten, müssen die Steigung zwischen Burg und St.Magnus bis in die 1950er Jahre gefürchtet haben. Schon ab Oslebshausen ließen sie den Heizer mehr Kohlen als gewöhnlich ins Feuerloch schaufeln, um mit dem nötigen Anlauf die Steigung nehmen zu können. Aber wehe, wenn dann ein Signalarm noch in der Waagerechten stand...! Es gehört zu meinen Jugenderinnerungen, daß wir Jungen manchmal auf der Brücke am Mönchshof standen und voller Sensationslust und mit wachsender Schadenfreude beobachteten, wie ein Güterzug dessen Anfang und Ende nicht zu sehen waren, allmählich zum Stehen kam und durch ein gellendes Pfeifensignal via Bahnhof Lesum eine zweite Lok zur Unterstützung in Burg-Lesum anforderte. Es kam auch vor, daß von vorneherein eine zweite Lokomotive am Ende des Zuges subsidäre Dienste leistete; im Volksmund wurden die schnaufenden und zischenden Geräusche der Dampfresser bei der Bergfahrt als "Schuv mol'n beten, schuv mol'n beten, ..." (langsam gesprochen) gedeutet, bei der Talfahrt dagegen als "Nu kann 'k alleen, nu kann 'k alleen..."(schnell

3) Entschädigung: 350 Reichstaler.

4) Glaubhaft wird der Höhenunterschied durch zwei Höhenfestpunkte:
am Haus Bremer Heerstr.12 +6,56 m NN und an der ehemaligen Post
in St.Magnus +30,17 m NN.
(Frdl.Auskunft des Herrn Jass/Bauamt Br.-Nord)

Die Bahnübergänge auf der Strecke von Br.-Burr nach Veresack (5,890 km)

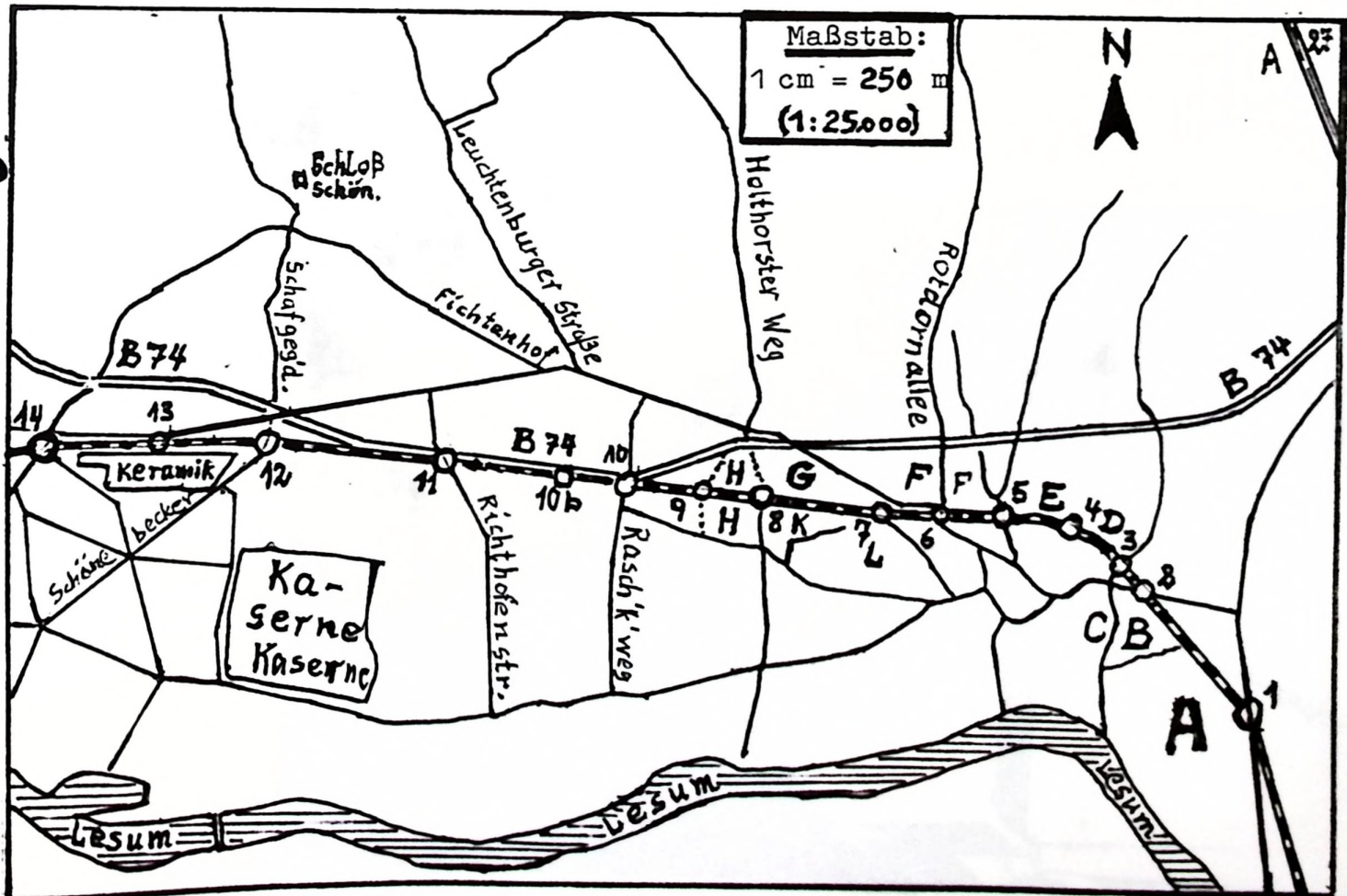
Übergang	km von Burr	ursprünglich	zwischen-zeitlich	heute	
1. Bremer Heerstraße	0,582	X	X	□ seit 1964	Bremer Heerstr. 1
2. Hindenburgstraße ('Nadelör')		□	□	□ neu seit 1964	Hinden- burgstr. 2
3. Am Heidbergstift	1,273	X	□ seit 1908	□	Am Heid- bergstift 3
4. Schule Mönchhof	1,510	X	□ seit 1907	□ neu seit 1985	Mönchhof 4
5. Oberreihe		□	□	□	Oberreihe 5
6. Bahnhof Lesum	1,920	□	□	□	Bahnhof Lesum 6
7. Alter Kirchweg	2,205	X	X	□ seit 1969	Alter Kirchweg 7
8. Vogelbusch		X	X	X	Vogelbusch 8
9. 'Kränholmweg'		? X			Kränholmweg 9
10. Bahnhof St.Magnus	3,030	X	10a) □ seit 1909 10b) □	□ seit 1976	Bahnhof St.Magnus 10
11. Richthofenstraße		X	X	□ seit 1976	Richt- hofenstr. 11
12. Schönebecker Straße	4,430	X	X	□ seit 1976	Schöne- becker Str. 12
13. An der Einmündung des Friedr'dorfer Bahnweges in die Veges. Heerstraße		X	X bis etwa 1920		Wandplatt- Fabrik 13
14. Hermann-Portmann-Straße	5,220	X	□ seit 1919	□	Herm.-Port- mann-Str. 14

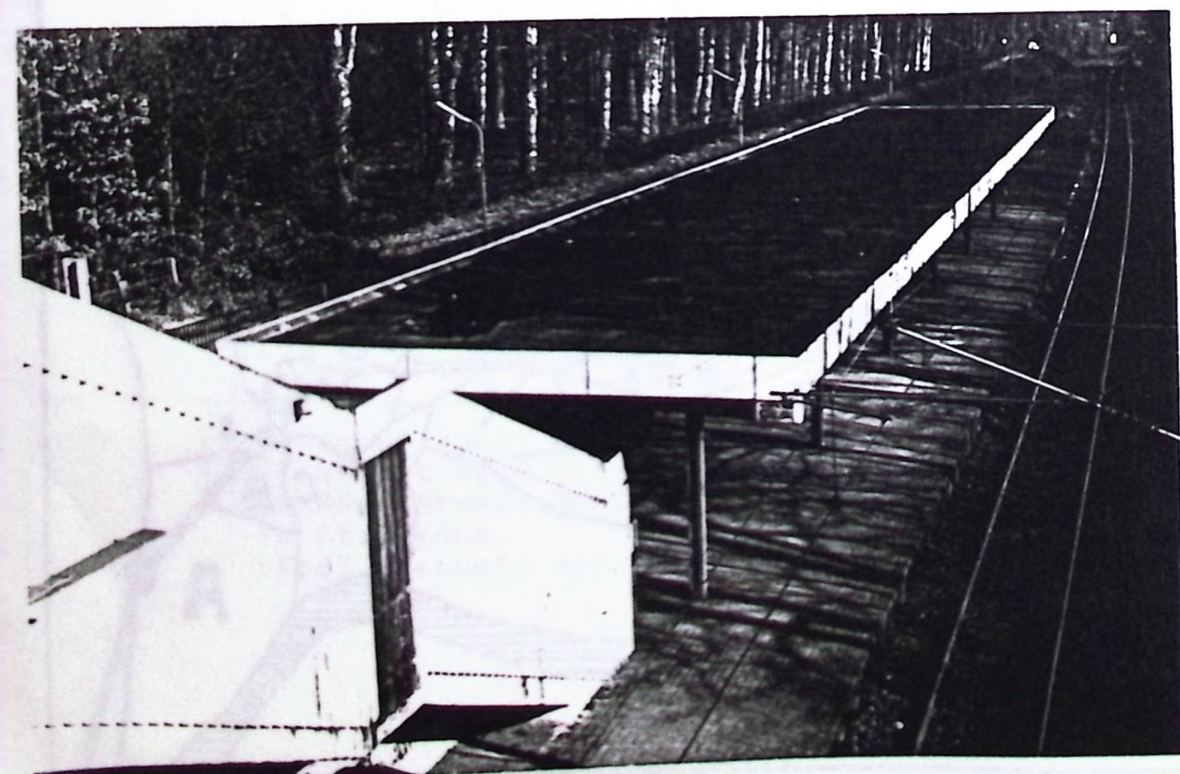
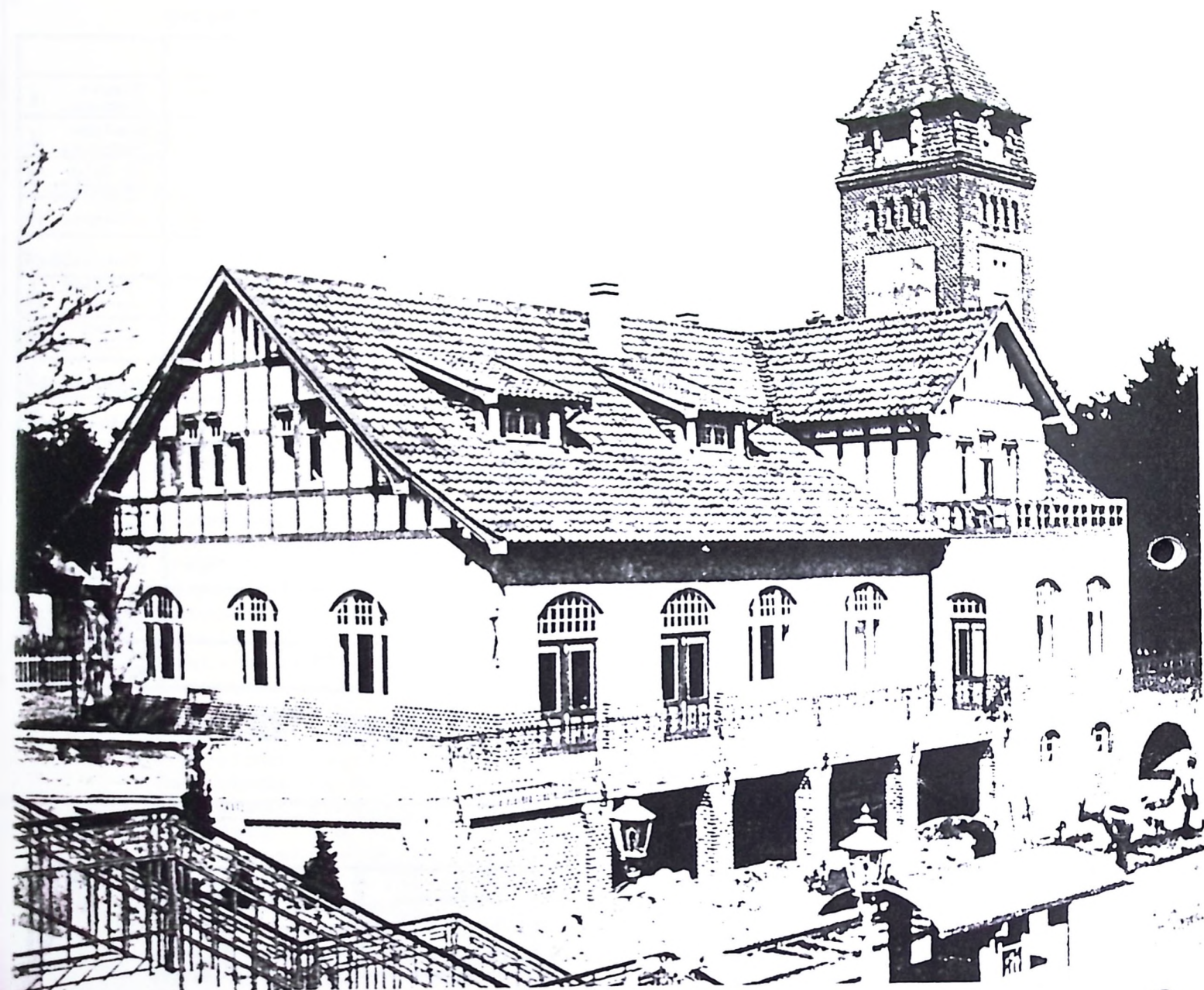
X = schienengleicher Übergang mit Schranken

LEGENDE

□ = Eisenbahn- bzw. Fahrzeugbrücke
□ = Fußgängerbrücke

□ = Fußgängertunnel





Der Bahnhof
St. Magnus
wurde zum
Haltepunkt.

gesprachen) oder weniger fein als "Schiet di wat, schiet di wat, ..." ausgelegt.

Kehren wir an den Anfang unseres Aufsatzes zurück. Im Grunde genommen ergeben sich jedesmal die gleichen Schwierigkeiten, wenn ein neuer Verkehrsweg in ein Siedlungsgebiet mit einem durch Jahrhunderte gewachsenen Wegenetz hineingebaut werden soll: zum einen müssen im Interesse der Allgemeinheit einzelne Menschen gegen eine einmalige Entschädigung Verluste an Grund und Boden für immer und/oder dauernde Beeinträchtigung ihrer Wohnqualität hinnehmen. Jeder dürfte es z.B. als lästig empfinden, wenn die Eisenbahnzüge von morgens 4.30 bis nachts 2.15 Uhr mindestens 85 mal in 10 bis 20 m Entfernung an seiner Wohnung unüberhörbar vorüberfahren. (Daß der Verkehrslärm der Kraftfahrzeuge ebenso penetrant sein kann, davon wissen die Anwohner der neuen B 74 ein Lied zu singen.) Zum andern muß den Schnittpunkten, die der neue eiserne Schienenweg mit den alten Straßen und Wegen bildet, möglichst der Charakter des Trennenden genommen werden. Nun ist es interessant festzustellen, welche Veränderungen die Schnittpunkte der fast 6 km langen 'Vegesacker Zweigbahn' bis heute erfahren haben.

Von den 14 Bahnübergängen, die es nach meiner Kenntnis in den ersten Jahrzehnten seit Dezember 1862 gegeben hat (vgl. die Aufstellung S.5), regelten anfangs nur d r e i den Kreuzungsverkehr mit Hilfe einer B r ü c k e und zwar

- an der tiefsten Stelle der Hindenburgstraße, wo die, Brückendurchfahrt dem wachsenden Straßenverkehr später nur noch ein Nadelöhr bieten konnte (2),
- an der Oberreihe (5) - hier scheint es sich heute noch um das erste Bauwerk zu handeln -
- und bei dem späteren 'Haltepunkt' Lesum (6).

Alle anderen Übergänge waren schienenungleich und daher beschränkt, wobei e i n Schrankenwärter manchmal z w e i Schrankenanlagen bediente. Die Ebenerdigkeit war entweder von vorneherein vorhanden (z.B. bei der Bremer Heerstraße -1-) oder durch Aufschütten von Rampen (z.B. beim Alten Kirchweg -7-) bzw. durch einen Einschnitt im Gelände (z.B. in der Richthofenstraße -11-) hergestellt worden.

Die Zahlenverhältnisse der Schrankenanlagen zu den Brücken (11:3) hat sich im Lauf der folgenden 115 Jahre ins Gegenteil (1:11) verkehrt; einige damit verbundene Gegebenheiten waren mir bisher unbekannt:

- Die Vorgängerin der jetzigen Fußgängerbrücke (4) am Mönchshof hat sich nicht von Anfang an (d.h. seit 1862) über den Schienenstrang gewölbt, sondern ist erst in unserem Jahrhundert (1907) erbaut worden, wahrscheinlich zur Sicherheit der Schulkinder während der Pausen und auf ihrem Schulweg; die neue Schule am Mönchshof war nämlich 1900 in Betrieb genommen worden. Der Fußweg zur Schranke (und zum Gaswerk) führte ostwärts der heutigen Rampe hinab zu den Gleisen, und das Bahnwärterhaus, das erst nach dem 2. Weltkrieg abgerissen wurde, stand auf der anderen Seite der Rampe gleich unterhalb des Friedhofs.
- Zwei weitere Brücken, die ich auch für 130 Jahre alt gehalten habe, sind es gar nicht; es sind die Brücken an der Hermann-Fortmann-Straße (14) und an der Straße Am Heidbergstift (3). In

Grohn ist die südliche Rampe zum ehemals beschränkten Übergang noch sehr deutlich zu erkennen, an der Straße Am Heidbergstift⁵ dagegen nur mit gutem Willen; hier ist die Brücke schon 1908, in Grohn erst 1919 erbaut worden.

- Die dritte Neuigkeit auf der 'Expropriations-Karte' ist für mich die Einzeichnung eines Übergangs (9) und eines Bahnwärterhauses etwa in der Mitte zwischen dem Übergang Vogelbusch (8) und dem Bahnhof St.Magnus (10), dort, wo der schon erwähnte Grenzweg zwischen Lesum und St.Magnus - wir wollen ihn 'Kränholmweg' nennen - auf die Bahntrasse stößt.

Hat es diesen schienengleichen Übergang (9) später auch wirklich gegeben? Dafür habe ich bisher keinen direkten Beleg gefunden. Wie aber sollen wir eine Zeitungsnotiz (NDVZ) vom 22.Okt.1899 auslegen, die uns aus St.Magnus mitteilt, daß "in der Gemeindeversammlung einstimmig beschlossen wurde, bei der Kgl.Eisenbahndirektion vorstellig zu werden, die beiden Überwegungen über die Bahnstrecke rechts und links von der Haltestelle aufzuheben und dafür eine fahrbare [!] Überbrückung direkt bei der Haltestelle herzurichten"? Die Worte "rechts und links von der Haltestelle lassen darauf schließen, daß es zwischen der Haltestelle, St.Magnus und dem in der Gemarkung Lesum gelegenen Übergang Vogelbusch (8) tatsächlich einen weiteren Übergang "Kränholmweg" (9) gegeben hat.

- Schließlich ist noch zu berichten, daß es von Anfang an bei der Einmündung des Friedrichsdorfer Bahnweges in die Vegesacker Heerstraße einen Bahnübergang (13) gegeben hat, damit die 'Anbauer' an der unteren Heerstraße ihr Ackerland südlich der Eisenbahn erreichen konnten. Später (seit 1906) wurde dieser Übergang, dessen Rampe noch sichtbar ist, etwa 15 Jahre lang als Zufahrt zur Grohner Wandplatten-Fabrik (heute: Grohn Keramische Fliesen / Werk) benutzt.

Ein anderer Schnittpunkt von Bahn und Straße hat vor dem 1. Weltkrieg nicht nur e i n e Brücke, sondern z w e i Brücken erhalten: der Bahnhof St. Magnus. Nachdem der erste Bahnhof, "dat lütsche Hüseken", 46 Jahre seine Funktion erfüllt hatte, mußte er 1908/09 einem Neubau weichen, an den wir uns besonders wegen seines 'Uhrenturms', den aber nie eine Uhr geziert hat, noch sehr gut erinnern. Unmittelbar neben dem neuen Bahnhof wurde eine Fußgängerbrücke (10a), von der eine Treppe zum Bahnsteig hinabführte, gebaut und 200 m westlich davon eine Fahrzeugbrücke, von der noch die beiden Rampen südlich der Bahn übriggeblieben sind.

In dem neuen Bahnhofsgebäude konnte die wachsende Zahl der Fahrgäste, die für 35 Pfennig⁶ von Bremen nach St. Magnus bzw. von hier in die Stadt fuhren, 'kundenfreundlicher' 'abgefertigt' werden. - Nach einer Meldung der NDVZ während des Freimarkts 1890 dauerte die Fahrzeit von Bremen nach Grohn-Vegesack mit drei Zwischenstationen 38 Minuten; Walle und Lesum geschweige denn Schönebeck gab es als 'Haltepunkte' noch nicht.

5) Diese Schrankenanlage (3) ist wahrscheinlich vom Schrankenwärter am Mönchshof (4) bedient worden.

6) Eine Schwazfahrt wurde wegen Betruges gerichtlich mit einer Geldstrafe von 6 Mark (=17facher Fahrpreis) geahndet.

Es muß dem Leser auffallen, daß die erwähnten Um- und Neubauten der Bahnübergänge alle (bis auf die Brücke an der Hermann-Fortmann-Straße) in der Zeit von 1907 - 1909 ausgeführt worden sind; hinzu kommt noch ein Neubau der Eisenbahnbrücke über die Lesum im Jahre 1907 (vgl. NDVZ vom 24.07.1907). Wie kommt es zu dieser zeitlich konzentrierten Bautätigkeit? Vielleicht kann uns ein Zeitungsartikel vom 30.06.1907 (NDVZ) in dieser Frage weiterhelfen (vorher schon ein Artikel v. 2.6.07):

St. Magnus. Unhaltbare Zustände herrschten bisher auf dem hiesigen Bahnhofe bei der Abfahrt der Züge nach Bremen. Wegen der Einrichtung des südlich liegenden Gleises, das durch ein Drahtgitter von dem anderen Gleise getrennt war, und der etwas schwierigen Zuwegung zu dem Bahnsteig dieses Gleises mußte der Zugang schon gesperrt werden, bevor der Zug eingelaufen war. Infolge dessen kamen oftmals viele Personen, denen das Hindernis fremd war, nicht mit, und voller Ärger und Verdruß mußten sie den Zug abdampfen sehen, den sie noch bequem hätten erreichen können, wenn der Bahnsteig diesseits des Zuges gelegen hätte. Dem Übelstande ist dieser Tage abgeholfen, das zweite Gleis ist an die Stelle des Bahnsteiges gelegt und das Gitter entfernt worden. Das Ein- und Aussteigen erfolgt nunmehr über das erste Gleis.

Die Aufklärung des Rätsels "Einrichtung des südlich liegenden Gleises" fand ich schließlich in dem Buch 'Verkehr in Bremen'⁷. Hier erfuhr ich, daß unsere Strecke von Anfang an zwar "zweigleisig trassiert, aber nur mit einem Gleis ausgerüstet" war. Bremens starke wirtschaftliche Anziehungskraft auf die Orte an der Zweigbahn hatte jedoch den Vorortsverkehr bis 1900 so sehr anwachsen lassen, daß die Verlegung eines zweiten Gleises unumgänglich geworden war. Dies geschah in den Jahren 1906/07; vorher schon (1904/05) hatten die Zahl der Eisenbahnfahrgäste und die Hartnäckigkeit des Lesumer Gemeindevorstehers L. Seegelken die Einrichtung des 'Haltepunktes' Lesum erzwungen. Das zweite Gleis ermöglichte nun eine Ausweitung des Zugverkehrs, und damit stellte sich erneut die Frage nach der Sicherheit an den Bahnübergängen (und auch die Frage der Rationalisierung des Bahnbetriebes ?). Lösung der Frage: Vier neue Brücken!

An dieser Stelle kehren wir noch einmal zum Bahnübergang 'Kränholmweg' (9) zurück: falls es ihn denn wirklich gegeben hat, vermute ich, daß er mit der Verlegung des zweiten Gleises, spätestens aber mit dem Bau der Brücke 10a und 10b aufgehoben worden ist. Damit wäre dann auch das "Vorstellig-Werden" der Gemeindeversammlung nach sieben bis acht Jahren noch erfolgreich gewesen!

Schon während der 30er Jahre unseres Jahrhunderts bahnte sich der Konkurrenzkampf zwischen Straße und Schiene an; er sollte später zu sehr umfangreichen und aufwendigen Veränderungen der Bahnübergänge führen. Vorerst aber trat er kriegsbedingt für ein

7) Hrgb. Hartmut Roder. Bremen 1988 S.94 f. in 'Die Eisenbahn in Bremen'.

Jahrzehnt in den Hintergrund. Nach dem 2. Weltkrieg jedoch lebte er mit dem wirtschaftlichen Aufschwung und dem damit verbundenen Anwachsen des Kfz-Verkehrs in den 50er Jahren wieder auf, und schon bald machten sich zwei Knotenpunkte hemmend bemerkbar: zum einen war es die Ortsdurchfahrt in Lesum mit dem 'Nadelör' (2) in der Hindenburgstraße, zum anderen war es der schienengleiche Bahnübergang an der Bremer Heerstraße (1). Ich weiß nicht, wieviel Stunden am Tage - rechnet man die Schließungszeiten der Schranken zusammen - hier der Straßenverkehr mit langer Fahrzeugschlangen stillstand.

Zunächst versuchte man die Ortsdurchfahrt dadurch zu entlasten, daß man die 'Nordumgehung' - den 'Lesumer Schnellweg' - baute.⁸ Die neue Straße, die bei der Einmündung des ehemaligen Autobahnzubringers in die B 6 begann und bei dem Härterei-Institut auf die Lesumer Heerstraße - die alte B 74 - traf, wurde im September 1959 dem Verkehr übergeben, war aber von Anfang an mit dem Nachteil belastet, daß sie drei alte Straßen - Am Heidbergstift, Bördestraße und Rotdornallee - niveaugleich kreuzte, zuerst ohne Ampeln, nach dem ersten Unglücksfall dann mit Ampeln. - Fünf Jahre später war das 100 Jahre alte 'Nadelör' verschwunden, denn im Zuge des Ausbaus der Hindenburgstraße hatte man eine neue Brücke gebaut, die jetzt der verbreiterten Straße mit ihren Fuß- und Radwegen uneingeschränkten Durchlaß bot. Zur gleichen Zeit verschwand auch der beschränkte Bahnübergang an der Bremer Heerstraße (1). Seit 1964 rollt der Verkehr über die Eisenbahn hinweg; die etwa 650 m lange Strecke, die sich aus den beiden Rampen und der neuen Brücke ergibt, wird von mindestens 80 Lindenbäumen flankiert, die sich inzwischen zu kräftigen jungen Bäumen entwickelt haben.

Die Zahl der beschränkten Übergänge nahm weiterhin ab: nachdem unsere Bahnstrecke 1967 elektrifiziert worden war, wurde der Zugang zu den Bahnsteigen des Lesumer Bahnhofs so verändert, daß kein Fahrgast mehr den Bahnsteig zwischen den beiden Gleisen und damit das nach Bremen führende Gleis überschreiten mußte. Ein Fußgängertunnel am Alten Kirchweg (7) machte den Dienst eines Schrankenwärters ab 1969, überflüssig. Da aber auch die Schranken am Vogelbusch von hier aus bedient worden waren, mußte diese Anlage (8) erst auf Automatik umgestellt werden, bevor das Bahnwärterhaus Alter Kirchweg/Käthe-Kollwitz-Straße abgerissen werden konnte.

Die letzten Umbauten der Bahnübergänge wurden in der Mitte der 70er Jahre auf den 1400 Metern zwischen dem Bahnhof St. Magnus und der Schönebecker Straße durchgeführt. Sie wurden in Größe und Gestaltung bestimmt durch die neue Trasse der B 74, die im nördlichen Teil Lesums den schon zu Beginn erwähnten Geländeeinschnitt erzwang. Da die Trasse zwischen dem Bahnhof St. Magnus und der Grenze zu Schönebeck etwa 900 m unmittelbar neben dem Bahnkörper verläuft, war beim Bahnhof St. Magnus eine umfangreiche Neugestaltung erforderlich: das Bahnhofsgebäude mit

8) Der Bau einer Umgehungsstraße im Norden Lesums hatte schon im Mai 1993 den Gemeinderat zu einer Stellungnahme veranlaßt und war auch Thema einer Besprechung gewesen, die Vertreter der Wirtschaft im Jahre 1993 im Havenhaus/Vegesack gehabt hatten.

dem 'Uhrenturm', die Fußgänger- und die Fahrzeugbrücke (10a und 10b) fielen der Abrißbirne zum Opfer. Dafür überspannt jetzt e i n e 60 m lange und 12 m breite Brücke (10) den Gleiskörper u n d die Straße B 74. Der Neubürger von St. Magnus weiß nichts von dem ehemaligen Brückenkopf der verschwundenen Brücke 10b, sondern fragt sich heute nur verwundert, warum er auf dem Ulenweg südlich der Bahn zuerst bergan und dann wieder bergab gehen muß! - Da bei der Richthofenstraße die B 74 immer noch parallel zum Bahnkörper verläuft, mußte hier die neue Brücke (11) die gleiche Durchfahrtsbreite erhalten und daher genauso lang sein wie die am Bahnhof (10) sie ist sogar noch um zwei Radfahrwege breiter. - Das umfangreichste Brückenbauwerk indessen ist neben dem Bahnhof Schönebeck entstanden: auf zwei langen hoch aufgeschütteten Rampen und einer mindestens 80 m langen Brücke (12) führt jetzt die Schönebecker Straße in einer schwungvollen Kurve nicht nur über die Bahntrasse (hinweg), sondern auch über die Zufahrtsstraße zum Werk 'Grohn Keramische Fliesen' und über die Zuwegung zu den Bahnsteigen hinweg. Die nördliche Rampe endet an der Kreuzung Vegesacker Heerstraße/Schafgegend und damit beim nächsten Brückenbauwerk, der Unterführung der B 74 die hier im spitzen Winkel auf die Vegesacker Heerstraße trifft. - Wenn die Verkehrsteilnehmer auf den zuletzt genannten Brücken 11 und 12 die Bahnstrecke überqueren, denken sie nicht mehr an die schienen=gleichen Bahnübergänge, deren Schranken 8-9 m tief unter ihnen 115 Jahre lang die Verkehrsteilnehmer der Straße und Schiene relativ sicher voneinander getrennt haben; jeder wird mit Recht bekräftigen, daß jetzt für eine weitaus größere Sicherheit der Menschen gesorgt ist.

Und wie steht es mit der Sicherheit der Passanten, die den letzten der schienengleichen Übergänge Am Vogelbusch (8) überqueren? Während seines gesamten Single-Daseins - es sind schon 17-18 Jahre - ist mir kein Unglücksfall bekannt geworden. Da fast der gesamte Autoverkehrs des Willmannslandes - des Wohngebietes, das zwischen dem Alten Kirchweg und dem 'Kränholmweg' liegt, - von der Lesumer Heerstraße aufgenommen wird, genießt die letzte Schrankenanlage zwischen Bremen- Burg und Vegesack ein beschauliches Dasein; neben der über hundert Jahre alter Baumgruppe - es stehen dort noch drei Buchen und drei Eichen - fehlt nur noch die früher übliche Warnung:

H A L T
WENN DIE GLOCKE ERTÖNT
ODER EIN ZUG SICH NÄHERT!

Liebe Leser, ich habe Ihnen in meinen Ausführungen über die 'Zweigbahn' nach Vegesack un über deren Eingliederung in das vorhandene Wegenetz eine Fülle von Einzelheiten geboten. Es scheint mir nun angebracht zu sein, eine Zusammenfassung und dann zum Abschluß einen persönlich gehaltenen Ausblick zu geben.

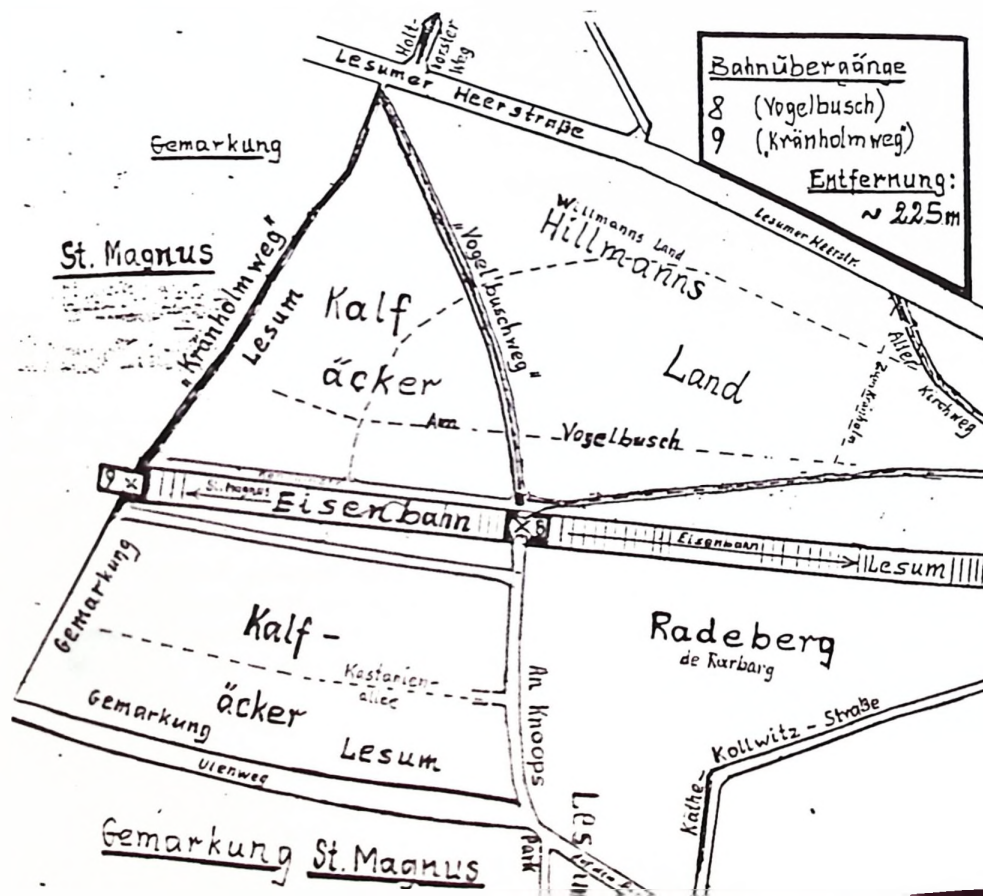
An unserer 1862 eröffneten Bahnstrecke sind die 14 Übergänge zum ersten Mal zwischen 1907 und 1919 den Verkehrsverhältnissen angepaßt worden, und in diesem Zustand haben sie bis in die 50er Jahre unseres Jahrhunderts hinein dem Straßenverkehr im großen

und ganzen genügt. Ab 1959 versuchte man, durch Neu- und Umbauten der Kreuzungspunkte dem rasant wachsenden Kraftfahrzeugverkehr gerecht zu werden. Das scheint mir nur für einige Jahre gelungen zu sein. Denn schon seit langer Zeit bilden sich während der Hauptverkehrszeiten zwischen 'Stadt London' und Burg und besonders auch vor dem Ihlpohler Kreis lange Staus. Staus bzw. stockender Verkehr sind aber auch auf der A 27 zwischen den Abfahrten Burg-Lesum und Freihafen etwas fast schon Alltägliches. Die Ursache dafür sind jedoch nicht mehr unsere Bahnübergänge.

Trotzdem fragt man sich: Wie wird es weitergehen? Der Bau neuer Straßen z.B. die Anbindung der B 74 an die A 27 oder eine Verbreiterung der A 27 - wäre nur eine scheinbare Lösung, denn der Straßenbau hinkt der ständig steigenden Zahl der Kraftfahrzeuge erfahrungsgemäß immer hinterher. Appelle an die Vernunft der Autofahrer, den Individualverkehr einzuschränken, sind offenbar vergeblich. Wird die Rezession einen Teil der motorisierten Berufstätigen wieder zur Bundesbahn zurückkehren lassen? Oder werden schließlich der Zeitverlust und die Nervenanspannung in den wachsenden Staus oder gar der Herzinfarkt des Verkehrs die Autofahrer zwingen, den Weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) zu finden?

Außer den angegebenen Quellen habe ich noch Friedrich Kühlken, Lesum im vorigen Jahrhundert. 1930. S.17/18 und S.85 und Weser-Kurier (Norddeutsche)v. 5./6. und 23.7.1975 benutzt; für mündliche Auskünfte danke ich den Herren Claus Bruns, Helmut Kaube, Heinz Scheduling und ganz besonders Herrn Wieger vom Rangierbahnhof Oslebshausen.

28. Januar 1994 / Johann Hennings.



Lesum

Einwohnerzahl: 2560.

Gemeindevorsteher: Seegellen, Louis, 34
Beigeordnete: Wattenberg, Diedrich, Hübschmann, Louis

Schiedsamt: Otto, Ferdinand

Standesamt: Folgende Gemeinden gehören zum Standesamt Lesum: 1. Burgdamm, 2. Brundorf, 3. Eggestedt, 4. Groß-Gröbe, 5. Lesum, 6. Lesumstotel, 7. Leuchtenburg, 8. Löhnhorst, 9. Platjenwerbe, 10. St. Magnus, 11. Schönebeck, 12. Stendorf, 13. Stubben, 14. Wollah.

Standesbeamter: Seegellen, Louis, Vorsteh. Vertreter: Jacobs, Anton, und Wattenberg, Diedrich

Beamte: Jacobs, Anton, Gemeinderenungsführer, Dehne, Otto, Verwaltungsfekretär

Gemeinderat:

Groß, Nikolaus, Hied, Werner, Hoffmeister Heinrich, Jachens, Johann, Jacobs, Arnold Rahr, Louis, Lange, Ernst, Lindemann Eduard, Mahlstedt, Caspar, Rols, Herm., Scheper, Herm., Voller, Heinrich.

Sparasse: Spar- u. Leihkasse Lesum.

Direktor: Seegellen, Louis, Gegenbuchführer: Jacobs, Anton.

Gas- und Elektrizitätswerk:

Gemeinden Lesum und Burgdamm, 2

Bahnhof Lesum.

Dehne, Fritz, Oberschaffner
Battermann, Fritz, Oberschaffner
Beindorf, Johann, Weichenwärter
Helmers, Hermann, Weichenwärter

Bahnhof Burg-Lesum.

a) Bahnhof, 14.

Peters, Wilh., Oberbahnhofsleiter
Mattern, Ernst, Eisenbahnschreiber
Kunten, Georg, Eisenbahnschreiber
Blump, Karl, Eisenbahnschreiber
Reunele, Heinz., Eisenbahnschreiber
Mahlmann, Anton, Eisenbahnschreiber
Niebank, Heinz., Eisenbahnschreiber
Elemon, Herm., Stellwerksmeister
Boddel, Aug., Stellwerksmeister
Thöle, Joh., Betriebsassistent
Grotheer, Diedr., Oberweichenwärter
Liberenz, Wilh., Oberweichenwärter
Gäbe, Aug., Oberweichenwärter
Mahlstedt, Diedr., Oberweichenwärter

Gerlach, Ferdinand, Weichenwärter
Brockmeyer, Adolf, Bahnhofsoberschaffner
Mahlstedt, Joh., Bahnhofsoberschaffner
Meier, Joh., Rangierauffseher
Schlickau, Heinz., Rangierauffseher
Lewes, Aug., Rangierauffseher
Hoppe, Bernh., Rangierer
Lürßen, Hinr., Rangierer
Baucher, Diedr., Ladenschaffner
Kobewald, Karl, Hilfs-Ladenschaffner
Lürßen, Georg, Hilfsweichenwärter
Weißbrod, Gebert, Güterbodenarbeiter
Blasfel, Fritz, Güterbodenarbeiter
Bargen, von, Ernst, Bahnhofsarbeiter
Bohlmeier, Diedr., Bahnhofsarbeiter

b) Bahnmastei.

Lüder, Karl, Eisenbahnbauinspektor
Stumpfenhausen, Wilh., Werkführer
Wendelsen, Joh., Rottenmeister
Dobt, Claus, Rottenführer
Raschen, Hinr., Leitungsauffseher
Ratser, Fritz, Weichenwärter
Saar, Martin, Weichenwärter
Windhorst, Hinr., Oberbahnwärter
Ruls, Friedr., Oberbahnwärter
Kösten, Wessel, Bahnwärter
Krudop, Hinr., Bahnwärter
Lürßen, Georg, Bahnwärter
Grote, Heinz., Bahnwärter
Hägermann, Carsten, Bahnwärter
Suzoll, Hinr., Schrankenwärter

Post.

Das Postamt Lesum-Burgdamm liegt in der Gemeinde Burgdamm.

Kirche.

Rüster, Adolf, Superintendent
Kobus, Ernst, Pastor
Raube, Richard, Friedhofswärter und Kirchenblener

Schulen.

Mittelschule.

Schlobohm, Heinrich, Rektor
Schnepel, Johann, Konrektor
Behrens, Hugo, Lehrer
Koch, Berta, Lehrerin
Messenboller, Johanna, Lehrerin
d'Neire, Wilma, Lehrerin
Schäffer, Rita, Handarbeitslehrerin

Beamtenbank Bremen, Zweigkasse Vegesack, Rohrstraße

Das "Adreßbuch für den Kreis Blumenthal" 1925/26 nennt die Bahnbediensteten in Lesum.

Professor Bernd W. Seiler über sein Buch:

"Es begann in Lesmona"

Spuren einer Bremer Liebesgeschichte.

"Sommer in Lesmona" ein Briefroman als Buch mit einer Auflage von rund 200 tausend Exemplaren hat nicht nur bei den Nordbrevern große Beliebtheit erfahren, sondern diese kulturgeschichtliche Dokumentation wird nun auch in einer französischen Fassung herausgegeben.

Wer über die Personen und familiären Hintergründe dieser bittersüßen Bremer Liebesgeschichte mehr wissen wollte, der konnte sich am 14. Februar 1994 abends in der Lesumer Stadtbibliothek durch den Buchautor anregend unterhalten lassen. Einhundertzwanzig Minuten dauerte der Vortrag über die Recherchen für das Buch "Es begann in Lesmona".

Etwa siebzig Zuhörer lauschten dem Vortrag, der vor Wochen in einer Vegesacker Buchhandlung und am gleichen Tag in der Vahrer Stadtbibliothek von Professor Seiler gehalten wurde.

Hier in Lesum, fast im Zentrum des Geschehens, fühlten sich die Zuhörer mit gutem Grund besonders angesprochen und waren sehr interessiert.

Bei aller Achtung vor der akribischen Arbeit des Philologie-Professors, zu der auch kriminalistischer Spürsinn notwendig war, so hat doch leider sein Vortrag an Lautstärke und Sprachdeutlichkeit zu wünschen übrig gelassen.

Dennoch; was bei Aufmerksamkeit zu hören war und was in seinem Buch nicht nachlesbar ist, war spannend und mitreißend zugleich. Danach ist das Buch "Sommer in Lesmona" der besagte Briefroman der Marga Berck - die in Wirklichkeit Magdalene Pauli, geborene Melchers hieß - zunächst im deutschen Sprachraum wenig wahrgenommen worden. Erst die Verfilmung brachte einen enormen Durchbruch.

Aus den Nachforschungen ist zu entnehmen, daß die eigentliche Liebesgeschichte hier in und um das Haus Lesmona in St. Magnus nur etwa drei bis vier Wochen gedauert haben kann. Margas Cousin Percy - der aus England hier weilende Gustav Rösing - wäre auch bei abschließender Beurteilung ein passenderer Ehemann für Marga gewesen, als es später Gustav Pauli war. Beide hatten lediglich den gleichen Vornamen, was zu damaliger Zeit ein Modename war, ansonsten waren sie unvergleichbar in ihrem Wesen.

Nach all den sorgfältigen Recherchen des Bernd Seiler kann man heute davon ausgehen, daß Marga ihren geliebten Percy nicht nur nach ihrem Besuch in England 1895 vor der Abreise nach Bremen letztmalig gesehen hat. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit hat Magdalene Pauli im Oktober 1903 Percy-Gustav Rösing in Hamburg aufgesucht, wo er sich beruflich niedergelassen hatte.

Gegenüber Thomas Mann hat Marga die Frage eines späteren Wiedersehens mit Percy strikt verneint. Zu ihrem vertrauten Freund Heime hat sie von einer Begegnung mit Percy im Oktober 1903 berichtet wobei sie sagte:

"ich kam von dem schwersten Gang meines Lebens zurück"

Es ist anzunehmen, daß sie die Abwesenheit ihres Mannes Gustav Pauli - im Film und Briefroman Rudi Retberg - dazu benutzt hat, um nach Hamburg zu fahren. Daß ihre Ehe unter keinem guten Stern stand, wird von beiden, unabhängig voneinander, geäußert und geschrieben.

Auf jeden Fall mußte Marga gewußt haben, daß Percy bereits seit 1897 in Hamburg weilte, was auch heute noch durch seine Mitgliedschaft im Hamburger Ruderclub gut belegbar ist.

Gustav Pauli ist am 08.07.1938 in München gestorben und Gustav Rösing hat seinem Leben bereits am 20.02.1913 ein selbstbestimmtes Ende gesetzt. Schon zwei Tage nach seinem Tode reiste seine Frau, Agnes Rösing, von ihrem damaligen Wohnort Los Angeles nach England zurück, ohne sich um die Bestattung der zurückgebliebenen Leiche zu kümmern. Erst Wochen später wurde Percys Leichnam als unbekannte, männliche Leiche beerdigt.

All diese Vorgänge konnten von B. Seiler zuverlässig recherchiert werden und zwar deswegen, weil in England sämtliche Passagierlisten ab dem Jahre 1820 vorrätig und auch einsehbar sind. So spielt also die Frage des Datenschutzes in England nicht die Rolle wie bei uns in der BRD. Dort hat man ein anderes Verhältnis zu Daten, so daß z.B. alle in amtlicher Verwahrung befindlichen Testamente nach dem Tode des Erblassers gegen eine geringe Gebühr eingesehen werden können.

Abschließend muß man hervorheben, daß die Briefe der Magdalene Melchers an ihre Freundin und Cousine Berta Schellhass in Bremen, die ja die Grundlage zu diesem Briefroman bilden, ursprünglich nicht zur Veröffentlichung oder gar als Buchausgabe gedacht waren.

"Oft laufen mir die Worte so weg . . ." schreibt sie und genau das ist es, wodurch uns das Buch "Sommer in Lesmona" so liebenswert erscheint.

Magdalene Pauli ist am 05.08.1970 in Hamburg fast 95-jährig verstorben, doch zuvor hat sie ihre Einwilligung zur Veröffentlichung ihrer Briefe als Buchform erteilt. Wie wertvoll müssen ihr diese Liebesbriefe aus ihrer Jungfrauenzeit über all die Jahre hinweg gewesen sein, selbst wenn sie in ihrem Sinne feinsinnig hinzugefügt und auch Daten verändert hat.

An die erste Liebe erinnert sich wohl jeder, doch Liebesbriefe über 75 Jahre aufbewahren ist bemerkenswert und rührend zugleich.

Wir Leser sind Marga Melchers für ihren "Sommer in Lesmona" sehr dankbar.

Liebe leserin, lieber Leser.

Nach der 0-Nummer vom 01. Januar 1994 und der Nummer 1 vom 15. Februar 1994 halten Sie nun die dritte Ausgabe des "Lesumer Boten" in Ihren Händen.

Zunächst freuen wir uns, daß die beiden ersten Mitteilungsblätter des Heimatvereins Lesum überwiegend mit zustimmen - der Resonanz aufgenommen worden sind.

Entgegen der ersten beiden Ausgaben, die wir in manueller Ablichtungstechnik angefertigt haben, ist dieses Vereinsblatt in handwerklicher Druckerarbeit hergestellt worden und zwar in einer Anzahl, die es uns ermöglicht, jedes Programmheft damit zu bereichern.

Dadurch werden viele Vereinmitglieder zum ersten Mal den "Lesumer Boten" zu sehen und zu lesen bekommen.

Dennoch machen wir darauf aufmerksam, daß diese Zustellmöglichkeit eine Ausnahme darstellt, so wie es bereits in der 0-Nummer angedeutet worden ist.

Das ist bekanntlich nicht nur eine Kostenfrage, sondern auch ein Organisationsproblem. Wir empfehlen Ihnen daher, dieses Mitteilungsblatt zu den bekannten Öffnungszeiten am Dienstag und Freitag in den Geschäftsräumen des HVL abzuholen.

Es ist weiterhin unser Bestreben, etwa sechs Ausgaben im Jahr herauszugeben, d.h. daß die anfängliche, schnelle Reihenfolge reduziert werden wird.

- - - - -

Thema Christian Meyerdierks.

Die Auflösung unseres letzten Rätsels von Christian Meyerdierks, der bis 1906 als Bäckermeister und Poet in Lesum lebte,

lautet: Papierdrachen

Dabei haben wir in beiden Mitteilungsblättern das Wort "Rätzel" getreu der Schreibweise des Autors mit " z " geschrieben. Den aufmerksamen Lesern ist dieser vermeintliche Schreibfehler aufgefallen. - Ihnen auch ?

- - - - -

Vitrinen-Ausstellung in der Sparkasse in der Hindenburgstr.

Wir erinnern an unseren Aufruf in der letzten Ausgabe des "Lesumer Boten". Für eine geplante Ausstellung in der Vitrine der Sparkasse suchen wir noch Märklin-Metallbaukästen, je älter, je besser. Ebenso suchen wir Oldtimer-Automodelle aus den zwanziger und dreißiger Jahren. Wer auf dem Boden oder im Keller noch derartiges Spielzeug aufbewahrt wird gebeten, dem HVL leihweise diese Sachen zu überlassen.

Im Zusammenhang mit unserem Hauptthema suchen wir Fotografien auf denen beschränkte Bahnübergänge in Bremen-Nord zu sehen sind. Wer uns behilflich sein kann, möge sich bitte Johann Hennings unter der Tel.Nr: 62 52 98 in Verbindung setzen.