



Nendorfer Chronik-Blatt

Nendorfer Chronik-Blatt

Ausgabe 4
2002

Altes aus Nendorf und Umgebung, zusammengestellt von der Chronikgruppe des Heimatvereines

Aus unserer Ortsgeschichte

Karl-Heinz Peiß

Die Steinhuder Meer-Bahn (StMB) in Nendorf – (Fortsetzung)

Mit dem Bau der StMB war unseren Vorfahren ein Verkehrsmittel an die Hand gegeben, das in den ersten Jahren ständig an Bedeutung zunehmen sollte. Um die Jahrhundertwende gab es viele schlechte Straßen, auf denen bestenfalls Kutschen fuhren. Nachbarorte wurden durch Postkutschen verbunden. Wo eine solche fehlte, musste gewandert werden. Man stelle sich den Zeitaufwand vor! Zum nächsten Marktflecken marschierte die Landbevölkerung in aller Frühe los, um am Abend zurückzukehren. Und jetzt diese enorme Erleichterung durch die StMB! Aber die Beförderungszahlen blieben dennoch hinter den anfänglichen Erwartungen zurück, denn der Preis der Fahr- und Frachtkosten war im Verhältnis zum Einkommen sehr hoch. Nicht jeder konnte sich eine Kleinbahnfahrt ohne weiteres leisten und vertraute sich daher weiterhin seinen eigenen Füßen an. Zum Beispiel kostete im Jahre 1906 eine einfache Fahrkarte von Wunstorf nach Uchte 3.35 M. in der 2. Klasse und 2.25 M. in der 3. Klasse.

Dennoch nahm die Nachfrage nach Reisemöglichkeiten stetig zu. Interessant war auch der gemeinsame Endpunkt der Steinhuder-Meer-Bahn und Mindener Kleinbahn in Uchte. Auf diese Weise bestand die Möglichkeit, von Minden über Uchte in die „Seeprovinz“ zu fahren. Salon- und Tanzwagen lockten auf dieser Strecke zusätzlich auf die Schiene. Bei größeren Veranstaltungen setzte die StMB Sonderzüge ein. So auch erstmalig zum 6. Bundesfest des Stolzenauer Kreis-Sängerbundes am 1. und 2. Juni 1902 in Bad Rehburg.

Eine Zusammenstellung des Gesamt-Verkehrs für die Station Nendorf weist für das Jahr 1911/12 folgende Zahlen aus: „angekommene Personen: 9 145, abgegangene Personen: 10 415, angekommene Güter in tons: 5 575, abgegangene Güter in tons: 1 728, täglich angekommene Personen: 25, tägl. abgegangene Personen: 29.“



Im Vergleich mit den anderen 17 Stationen der StMB liegt Nendorf im guten Mittelfeld.

In einem Stationsgebäude mit Bahnhofsvorsteher Friedrich Glißmann wurde diese Betriebsamkeit abgewickelt, siehe Abb.

(Die Personen von links: Marie Pickel, Luise Braune, ein verwandtes Mädchen aus Magdeburg und das Ehepaar Line und Friedrich Glißmann mit Sohn. Foto: K.H. Peiß)

Im Jahre 1930 wurde das Stationsgebäude mit einem Kostenaufwand von 2.724,29 RM umgebaut und mit einem Lagerschuppen in Waggonhöhe versehen.

Ein vorliegender Anschlussvertrag zwischen der Steinhuder Meer-Bahn AG in Wunstorf und der Firma Centralmolkerei und Mühlenwerke Nendorf, Inhaber Otto Braune, dokumentiert, dass die Mühle Rosendorf (Stolzenau) – bald danach O. Braune – bereits im Jahre 1910 einen 32 m langen Gleisanschluss zur Mühle bekam. Und eben dieser Vertrag aus dem Jahre 1924 regelt die Eigentumsverhältnisse, die Unterhaltung des Oberbaues sowie die Vergütung. Diese betrug für die Weiche 10 Goldmark/Jahr (1 Goldmark = 10/42 Dollar) und 0.20 Mark für 1 m Gleis.

Ein Schreiben vom 16. Febr. 1918 der Direktion der StMB Wunstorf an Molkereibesitzer Otto Braune beweist das Bemühen, ständig auf dem neuesten Stand der Technik zu sein, es heißt wörtlich: *“Hierdurch bestätigen wir, die mit unserem Herrn Dienelt am 14. d.Mts. in nachstehenden Punkten dargestellte Abmachung, nach der Sie bereit sind, den zur Beleuchtung der Station Nendorf erforderlichen elektrischen Strom zu liefern.”*

Weiter ist in diesem Schreiben die Rede davon, dass für die 4-5 Lichtstellen ein jährlicher Bedarf von 500-700 Hektowatt geschätzt wird und dafür eine Vergütung von 40 Mk gezahlt würde. Ein weiterer Meilenstein hin zu einem funktionierenden Bahnhofsbetrieb!

Aber auch von einem traurigen Ereignis aus der Geschichte der StMB muss berichtet werden. Am 1. Weihnachtstag des Jahres 1920 verstarb der Sohn des Gemeindefreiwirtschafters Hermann Meyer (genannt Schlotten Hermann) auf dem Bahngelände. Das *“Stolzenauer Wochenblatt, Uchter Anzeiger”* berichtet darüber wörtlich:

“Nendorf, 27. Dezember. Ein schwerer Unglücksfall ereignete sich hier am Weihnachtsfeste. Mehrere Kinder spielten auf dem Bahnhof, indem sie leere Eisenbahnwagen hin- und zurückschoben, wobei der 12jährige Sohn des H. Meyer hierselbst zwischen die Puffer geriet und sofort getötet wurde. Die Teilnahme der bedauernswerten Familie ist hier allgemein.”

Eine Übersicht der Beförderungszahlen von 1898-1935 macht deutlich, dass die höchsten Zahlen im Jahre 1918 – also zum Ende des 1. Weltkrieges – verzeichnet wurden, nämlich:

812 128 Personen und 110 509 Güter-to. Diese Zahlen sanken bis 1935 auf 327 699 Personen und 30 908 Güter-to. Ein existenzbedrohender Rückgang!

Ursache hierfür war die starke Konkurrenz der inzwischen gebauten Staatsbahnlinien:

1910: Normalspurbahn von Nienburg über Uchte nach Rahden

1920: Normalspurbahn von Nienburg über Leese nach Minden.

Zudem machte die Strecke Stadthagen – Leese (erbaut 1921) der StMB zwischen Loccum und Leese vor allem durch Frachtentzug direkte Konkurrenz.

So kam es schließlich wie es kommen musste. Die Aktionärsversammlung beschloss am 4. Juni 1935 eine Teilstillegung der StMB, und zwar den Abbruch der Strecke Uchte – Bad Rehburg. Nüchterne wirtschaftliche Zwänge waren ausschlaggebend und es nützte überhaupt nichts, dass sämtliche betroffenen Ortschaften und Flecken dagegen stimmten, ihre Aktienpakete waren zu gering.



Im Sommer 1935 begann der Rückbau, mit dem gewonnenen Material wurde die weiterexistierende Strecke Wunstorf – Bad Rehburg saniert, der Grund und Boden verkauft.

Damit war für die Einwohner Nendorfs eine schöne Zeit der Mobilität zu Ende und das Schild an der Lokomotive des letzten Zuges *“Auf Wiedersehen 1899-1935”* hätte doch wohl richtiger *“Aufnimmerwiedersehen”* heißen müssen.

Ein allerletztes Relikt aus dieser Zeit stellt ein Grenzstein der StMB dar, den der Heimatverein im Sommer 2001 im Pfarrgarten, ganz in der Nähe der ehemaligen Bahntrasse aufgestellt hat.