



## Hützel als Eisenbahnknotenpunkt

Ich heiße Horst Quast. Und weil meine Eltern kurz nach dem letzten Weltkrieg geheiratet haben, bin ich dann 1946, kaum 50 Meter von den Bahngleisen von der OHE zur Welt gekommen. Und davon ist allerhand in meinem Gedächtnis geblieben. Da will ich ein wenig von erzählen.

Denn Hützel (ON Hützel) war ja schon zur damaligen Zeit ein Eisenbahnknotenpunkt. Ich denke mal, schon Anfang 1910, 1920 so in etwa ist da allerhand passiert. Die erste Strecke, das war die Strecke von Hützel nach Winsen /Luhe (ON Winsen/Luhe). Ursprünglich ging die Strecke ja bloß bis Elsdorf (ON Elsdorf) und sie ist dann ... sollte dann verlängert werden nach Evendorf (ON Evendorf), bis an die Kreisgrenze. Aber man hatte sich entschlossen, sie noch bis nach Hützel weiterzubauen und da ist dann anschließend die lange Strecke von Soltau (ON Soltau) nach Lüneburg (ON Lüneburg) und umgekehrt dazuge... dazu gebaut worden. Und somit hat Hützel da einen richtigen großen Eisenbahnknotenpunkt gehabt, wo auch einiges an Zügen früher gefahren sind. Zu meiner Kinderzeit war das mit Autos ja nicht so toll. Da musste man noch vieles mit dem Zug erledigen oder mit dem Fahrrad. Aber mit dem Zug nach Soltau (ON Soltau) oder nach Lüneburg (ON Lüneburg) war doch ein wenig bequemer, sonst wäre man ja den ganzen Tag unterwegs. Aber meine ersten Erinnerungen an die Bahn, die hängt mit Fritz zusammen.

Fritz, der ist nach dem Krieg mit seiner Familie aus Ostpreußen geflohen und ist dann zwangsweise bei meinen Großeltern eingewiesen worden, in so eine kleine Butze, (*Notunterkunft wohl*) Notunterkunft, weiß ich 10, mögen auch vielleicht 15 Quadratmeter für 4, 5, 6 Personen gewesen sein. (*Ja, das war ja sehr sehr eng für sie*) Aber sie haben sich trotzdem mit meinen Großeltern und Eltern vertragen. Das Verhältnis ist das ganze Leben lang gut gewesen. Und Fritz hat auch nicht lange gezögert, er hat gegenüber vom Bahnhofsgebäude ein kleines Grundstück gekauft, hat dort eine Baracke wiederaufgebaut und hatte dann eine Bleibe für seine Familie mit mehr Platz als in der kleinen Butze bei meinen Großeltern. Und dieser Fritz der war dann zuständig auf dem Bahnhof für alles Mögliche. Er war Rangierer, er war Weichensteller, er musste abends, wenn es dunkel wurde, die Weiche ... Laternen mit Petroleum versorgen und anmachen. Anzünden, damit die Eisenbahner auch sehen können, wohin sie fahren, auf was für ein Gleis und auch die Signallampen musste er weit nach draußen bringen, die Signale standen ja immer weit weg vom Bahnhof. Dann hat er die Lampen praktisch mit dem Fahrrad. Oder er hatte auch ein Dienstrad auf dem Bahnhof. Das war ein ganz ulkiges Gefährt. Ein Fahrrad mit 4 kleinen Rädern drunter, und mit der Kette wurde eine Achse angetrieben und damit konnte sie auf den Gleisen fahren. (*das war so ein Art Draisine. Einmann-Draisine*) Einmann-Draisine mit einem kleinen Brett, wo man etwas aufladen konnte. Da kamen die Lampen dann drauf und dann fuhr er bis zum Ende zu den Signalmasten, drehte die ausgebrannte Lampe mit einer Kurbel runter, setzte die neue darauf und mit der Kurbel dann wieder hoch. Und dann hatte er das Signal, das waren ja immer noch Flügelsignale früher, das hatte dann eine grüne und eine rote Scheibe, die praktisch vor die ... (*Diese Lampe konnten sie dann hoch und runter klappen*) hoch und runter klappen, also wenn das Signal hoch war, und er Einfahrt hatte, dann kam die grüne Scheibe davor, und wenn das Signal unter war, dann war die rote Scheibe zu sehen. Dann musste der Zug anhalten und konnte nicht in den Bahnhof fahren. So war das eben früher. Ne und ja und äh, wie gesagt, dieser Fritz der war für alles zuständig,



und er hatte mir irgendwann, weiß nicht, wie alt ich war, drei oder vier Jahre, wohl fast das Leben gerettet. Denn ich war mit meinem Dreirad an den unbeschränkten Bahnübergang fast bis an das Gleis gefahren. Ja, und da hat er mich geschnappt mit dem Dreirad, hat mir den Hintern verhauen und hat mich dann schreiend zu meiner Mutter geschleppt. Er sagt: Hauen brauchst em nich mehr, dat hab ik schon jemacht. Aber das half nichts, Mutter holte ihren Holzschuh doch noch vom Fuß und haute mir damit welche vor den Hintern. Das hat gesessen. Da bin ich nicht wieder so nah rangefahren mit dem Dreirad. Ich habe immer *aufgepasst*, wenn ich über den Bahnübergang fuhr, dass ich nicht unter die Räder komme. Das mach ich heute auch noch. Das hat gesessen, sage ich, ne. Und als ich dann älter wurde, habe ich dann oft auf dem Grenzstein zwischen unserem Grundstück und dem Bahngrundstück, der schaute etwas aus der Erde raus, gesessen, und habe dann zugeschaut, wenn sie rangierten oder aber wenn sie die Waggons über die Waggonwaage schoben. Nä. Denn mussten die einen ganzen Güterzug Waggon für Waggon ein Stück weiterschieben. Vorher wurden die Waggons auseinandergekoppelt, damit das Gewicht dann auch stimmte. Und der Zug von den Waggons, der wiegt... gewogen werden sollte, auch abgekoppelt war, und den haben sie dann gewogen. Sie haben dabei manchmal recht laut diskutiert, ich weiß nicht, ob sie sich in der Wolle hatten oder ob sie bloß dummes Zeug gemacht haben und gewettet haben, wieviel so ein Waggon wohl wirklich auf die Waage bringt. (*Ja, das war denn leer und voll gewogen oder nur, weißt das noch, wieviel geladen wurde*) Wieviel geladen worden ist und das war ja nun auch wichtig, dass der Lokführer, der die Bremskraft und das alles, soweit das möglich war, einstellen konnte. Die waren ja alle mit, äh, Luft gebremst die Wagen, die Waggons, ne. Jeder einzelne für sich. Ganz früher hatten sie ja auch noch einen Bremser hinten sitzen, aber das war zu meiner Kinderzeit schon nicht mehr so. Ja, und da war immer eine Menge los auf dem Bahnhof. Da konnte ich dann auch sehen, die hatten noch eine zweite Waage da. Da war, als ich mit dem Zug zur Schule gefahren bin, da war montags immer richtig was los. Das war die Viehwaage. Da hatte uns... unser Schlachter dann von den Bauern sich das Vieh geholt, Starken oder was, was er schlachten wollte. (*oder Schweine*) oder Schweine, und die wurden dann auf der Viehwaage gewogen. Und da ist es dann wohl vorgekommen, dass sie beim Wiegen Durst bekamen und dann in die Bahnhofskneipe gegangen sind. Dann hat das Wiegen eben ein bisschen länger gedauert. (*Ja, das kann man sich vorstellen*) Ja, lustig war es auf dem Bahnhof, das kann man nicht anders sagen. (*Das waren die Nachwehen von der guten alten Zeit*) das ist von der guten alten Zeit, ja. Was habe ich noch in Erinnerung... Ja, die Bahn, die heute mit Buschwerk und sonst was überwuchert ist, wo auch schon die Gleise und Weichen rausgerissen worden sind, das war praktisch die Trasse für die Winsener Bahn, wo sie dann von ihren Loks die Asche loswerden konnten, da waren Aschegruben drunter. Da war ein Kohlenlager, Kohlelager, das war praktisch so ein (*Außenlager war unterm Dach*) Ne, ne, das war so ein Außenlager. Da kamen dann in regelmäßigen Abständen... kamen dort die Waggons mit Kohlen an, Steinkohlen, kann man sich vorstellen, da waren nicht bloß kleine dabei, da waren auch große (*richtig dicke Klumpen*) dicke Klumpen dabei. Und so ein Waggon hatte ungefähr ... ja ich glaube, zwanzig Tonnen, so viel waren da wohl drauf. (*Kann man die denn immer so einfach reinkippen oder muss man da viel mit der Hand arbeiten*) Die musste man alle mit der Hand schaufeln. (*Oh, oh, oh*) Waren die Luken *aufgemacht* von dem Waggon und dann musste man das mit der Hand über die Bordwand von den Bansen werfen, ne, da haben meine Eltern und Großeltern sich ein bisschen Geld hinzuverdient, weil sie ein Haus bauen wollten. (*Haben die Stundenlohn bekommen oder Akkord*) Ich glaube, das war Akkord. Sie mussten, wenn die Wagen abends bereitgestellt wurden, dann musste er am anderen Morgen leer sein. Weil sie



den leeren Waggon (*wieder gebrauchten*) wieder brauchten. Das war richtige Knochenarbeit, ne. Ja und neben diesen Kohlenbergen war denn auch ein Wasserkran, denn die Loks die wurden ja damals mit Dampf betrieben, ja. (*Der Tank musste immer befüllt sein*) Der musste auch immer gefüllt sein. Da hatten sie zwei von, einmal an diesem Kohlenberg für die Winsener Loks und einen direkt am Bahnsteig für die Lüneburger Loks. Wenn die dann unterwegs mal nachtanken mussten, kam ja auch mal vor... (*Hatten die denn da irgendwie eine elektrische Pumpe oder ist das Wasser in einem Hochbehälter gepumpt worden*) Nein, die hatten eine elektrische Pumpe, die stand ungefähr aaah, zwei-, dreihundert Meter entfernt in so einem Pumpenhaus an der Luhe, und die haben praktisch Luhewasser in den Kessel bekommen. (*Aha, und das ging auch im Winter, de Luhe war denn nicht zugefroren*) Die Luhe war nicht zugefroren, also war das im Winter kein Problem. Gut, am Kran hingen dann, wenn sie aufgehört hatten zu fördern, natürlich Eiszapfen, das konnte man immer sehen. (*Ja, das blieb nicht aus*) das blieb nicht aus, wenn es fror, natürlich nur. Ja, was hatten sie denn noch da. Sie hatten gegenüber vom Bahnhof war die Ladestraße, und an der Ladestraße standen zwei Schuppen, in dem einen, der ... da war die Genossenschaft drinnen, und den anderen, weiß ich nicht mehr ganz genau, ob das für die Bahn war oder ob die Genossenschaft da auch noch etwas drinnen hatte. Da kam ich nicht so oft rein, weil ... bloß in dem hatte die Genossenschaft ein kleines Büro. Da konnte man dann ... für Opa und Omas Hühner musste ich dann immer mal eine Tüte Hühnerfutter, Mais oder so etwas holen. War immer ganz gemütlich da. (*Und dieser Schuppen, standen die so einfach auf der Erde*) Nein, die waren ein wenig erhöht auf solchen Pfeilern aufgebaut, und das hatte den Grund, wenn da jetzt Ratten und Mäuse unterwegs waren. Korn und sonst was, was da in den Genossenschaftsschuppen so lagerte, das schmeckt denen ja ganz besonders gut. Und da sollten sie nicht ran. Deshalb war das ein wenig höher. (*Ach, ja*) Und das hatte auch den Vorteil, dass man von der Rampe, die da war, ebenerdig, will mal sagen auf den Boden von den Waggonen kommen konnte. Dazu wurde dann einfach ein meterbreiter Übergang praktisch rausgetragen aus dem Schuppen, wurde vorne aufgestellt und ein Blech rüber zum Waggon. (*Ja, so ein Stahlblech*) so ein Stahlblech und dann ging es rrrt, rrrt, mit der Sackkarre. Die meisten hatten noch Eisenräder, über diese Rampe in den Waggon. Einen Sack geschnappt und dann wieder zurück. Und die mussten dann aufpassen, dass sie sich nicht gegenseitig mit der Sackkarre in die Quere kamen. Zwei, drei Leute waren da immer gut mit beschäftigt. (*Ja, das lässt sich denken.*) Ja, ja und dann hatten sie auch noch zwei, zwei Drehscheiben auf dem Bahnhof. Die eine stand aber wohl vor dem Lokschuppen der Winsener Bahn. Das war ein zwei Ständer-Lokschuppen, da kamen dann, wenn Betriebsschluss war, oder der Zug nicht mehr fuhr, die Loks rein und da waren auch Übernachtungsmöglichkeiten und Waschmöglichkeiten für das Personal. (*Das war so ein Art Betriebskammer denn, Sozialräume würde man heute sagen.*) Ja, ob das nun ganz so sozial war, weiß ich auch nicht. So übermäßig komfortabel waren die nicht (*Die hatten sicher einen kleinen Kanonenofen da drin, dass sie im Winter dort nicht frieren mussten.*) Das natürlich, das natürlich. So ein Kanonenofen der gehörte einfach dazu. Kohlen hatten sie ja immer da. (*das ist wohl richtig*) manchmal auch Brikett. Aber sie hatten es im Winter nicht kalt. Aber sie konnten eben nicht einfach zu Hause schlafen, sie könne bloß dann zu Hause schlafen, wenn sie dienstfrei hatten, nä. (*Musste der Fritz die vorher noch einheizen oder mussten sie das selber machen, dann im Winter?*) Ne, das hat Fritz wohl miterledigt. Das war noch seine Aufgabe. Ne, was ich denn noch so. Ach so ja, die zweite Drehscheibe die war noch interessant. Da waren ja noch Kieselgurwerke in Hützel (ON Hützel). (*richtig*) Das eine war in der Steinberger Straße, Grünzweig und Hartmann, oder genau früher hieß das mal



Kämmtjens vereinigte Korkstein- und Kieselgurwerke GmbH. Die hatten an der Steinberger Straße praktisch da ihr Mühlengebäude und mussten da dann auch ihr Kieselgur irgendwie loswerden. Und die wurden mit der Bahn abtransportiert. Das zu erledigen, fuhr die Bahn immer auf ein kleines Abstellgleis ein, zwei vielleicht auch mal drei Waggons, mehr passten da auch nicht hin. Und am Ende des Gleises war eine Drehscheibe. Da kamen dann die Leute von Grünzweig und Hartmann zu meiner Kinderzeit und holten sich dann einen Wagen, schoben den auf die Drehscheibe und drehten dann von Hand. Da wurde einfach ein Stock reingesteckt, damit der Hebel unten war, in der anderen Position um 90 Grad, und den sollte der Wagen praktisch den Berg runter, so ein leichtes Gefälle war da, sollte dann zur Steinberger Straße zur Verladerrampe (*das Lager von dem Kieselgur*) und damit das auch reibungslos vonstattenging, hatten sie hinter der Drehscheibe praktisch noch eine Seilwinde. Sogar schon eine elektrische Seilwinde (*ja, ja, das war ja dann richtig fortschrittlich*) ganz schön fortschrittlich zu der Zeit. Also gut, in den fünfziger Jahren war Elektrizität auch nichts Unbekanntes mehr, nä. Ja, und dann haben sie das Seil praktisch an den Haken vom Waggon angehängt und haben ihm Schwung gegeben. Und dann sauste er runter in Richtung Steinberger Straße. Und an der Steinberger Straße waren Schranken. (*Ja, da kann ich mich auch noch dran erinnern.*) Die waren praktisch heruntergedreht, und solange wie der Waggon nicht unten war, blieben sie unten, und die Autos, Pferdewagen und was weiß ich alles, mussten anhalten. Es ging ja nicht rüber. Wenn der Waggon dann unten war, wurde das Seil abgehängt, über die Straße zurückgezogen und dann konnte man die Schranken wieder hochdrehen. Und wenn der Waggon beladen war, dann kommt es umgekehrt. Dann wird das Seil wieder an den Haken genommen und der Beladewagen Richtung Bahnhof gezogen, an der Drehscheibe umgedreht, und dann kann die OHE mit dem Waggon dahin fahren, wo sie hin muss. (*Bestimmungsort*) Ich glaube am meisten stand da dran, dass das nach Ludwigshafen (ON Ludwigshafen) ging, wo Grünzweig und Hartmann ihren Hauptsitz hatten. (*Da wurde dann Kieselgur weiterverarbeitet*) Ja, was die davon gemacht haben, weiß ich nicht. Kunstdünger oder irgendwas. (*Filtermaterial vielleicht ok.*) Filtermaterial, Zahnpasta, Silberputzmittel, alles Mögliche kann man ja aus Kieselgur machen, ne. Ja, das war sehr, sehr interessant.