



Hützel as lesenbahnknotenpunkt

Ik heet Horst Quast. Un weil mien Öllern teemlich bald na den letzten Weltkrieg heiraadt hebbt, bün ik denn 1946, kuum fofftig Meter vun de Bahngleisen vun de OHE, to Welt kamen. Un dorvun is allerhand in mien Gedächtnis bleven. Dor will ik en beten wat vun vertellen. Denn Hützel (ON Hützel) weer ja to domalige Tiet schon en lesenbahnknotenpunkt, also denk mal, schon Anfang 1910, 1920 so rüm is dor al allerhand passiert. De eerste Strecke, dat weer de Strecke vun Hützel na Winsen/Luh (ON Winsen / Luhe). Ursprünglich güng de Strecke ja blots bit Elsdörp (ON Elsdorf), un se is denn ... schull denn verlängert warrn na Ebindörp (ON Evendorf) hen, bet an de Kreisgrenz, aver man hett sik denn entschlaten, se noch bet na Hützel wiedertoboen, un dor is denn anschließend de lange Strecke vun Soltau (ON Soltau) na Lümborg (ON Lüneburg) un ümgekehrt dortobunn... dortoboot worrn. Un somit hett Hützel dor en richtig groten Iesenbahnknotenpunkt billt, wo ok eniget an Züüg föhrt hebbt fröher. To mien Kinnertiet weer dat mit Autos ja noch nich so doll. Dor muss man noch en Masse mit en Zug erledigen, oder mit en Fohrrad. Aver mit en Zug na Soltau (ON Soltau) oder na Lümborg (ON Lüneburg) weer doch en beten bequemer, sonst weer man ja den ganzen Dag ünnerwegens. Aver mien allereersten Erinnerungen an de Bahn, de hängt mit den Fritz tohoopen.

Fritz de is na 'n Krieg mit sien Familie ut Ostpreußen flohn, flüggt un is denn zwangswies bi mien Grootöllern inwiest worrn, in so 'n lütt Butz (*so 'ne Nootunnerkunft woll*) Nootunnerkuft, weet ik teihn, teihn, möögt villicht föffteihn Quadratmeter för veer, fief, söss Personen ween hebben. (*Jo, dat weer ja bannig, bannig eng denn för jüm*) Aver se hebbt sik liekers mit mien Grootöllern un mien Öllern verdragen. Dat Verhältnis is't ganze Leven lang goot ween. Un Fritz hett ok nich lang zögert, he hett gegenöver vun't Bahnhoffsgebäude en lütt Grundstück köfft, hett dor ne Barack wedder upboot un harr denn ne Bleibe för sien Familie mit mehr Platz as in dat lütte Butz bi miene Grootöllern. Un düsse Fritz de weer denn tostännig up 'n Bahnhoff för alles Möögliche. He weer Rangierer, he weer Weichensteller, he muss avends wenn 't düüster warrn de, de Weichenlaternen mit Petroleum versorgen un anmaak... zünden, dormit de lesenbahners ok sehen können, wohen se föhren deen, up wat för 'n Gleis, un ok de Signallampen muss he wiet na buten bringen, de Signale stünnen ja immer en ganz Eck weg vun 'n Bahnhoff. Denn hett he denn de Lampen praktisch mit 'n Fohrrad ... oder de harrn ok en Dienstrad op 'n Bahnhoff. Dat weer en ganz ulkiges Gefährt. En Fohrrad mit veer lütte Rööer ünner, un mit de Keed weer en Ass antreben, un dormit kunnen se up de Gleisen föhren (*dat weer ja so 'n Oort Draisine, Einmann-Draisine*) Einmann-Draisine mit en lütt Brett up, wo man wat up laden kunn. Dor kemen de Lampen denn rup, un denn föhr he denn bit na't End hen, na den Signalmast hen, dreih de leergebrennte Lamp hendaal mit en Kurbel, sett de frische dorup un kurbel de denn wedder hooch. Un denn harr de dat Signal, dat weren ja immer noch Flügelsignale fröher, de harrn denn een gröne un een rode Schiev, de praktisch vör de ... (*düsse Lamp köönt se denn hooch un runner klappen*) hooch un runner klappen, also wenn dat Signal hooch weer un he Infohrt harr, denn keem de gröne Schiev dorvör, un wenn dat Signal runner weer, denn weer de rode Schiev to sehn. Denn muss de Zug anhollen, denn kunn he nich rin in 'n Bahnhoff. So weer dat eben fröher. Nö. Ja un äh, wie geseggt, düsse Fritz de weer för allens toständig un de hett mi irgendwann as, ik weet nich, wie oolt ik weer, dree oder veer Johr, woll meist dat Leven rett. Denn ik weer mit mien Dreerad an den unbeschränkten Bahnövergang meist bet an dat Gleis föhrt. Ja, un dor hett he mi schnappt



mit dat Dreerad, hett mi en Moors vollhaut un hett mi denn brüllend an de Hand nahmen un na mien Mudder henschleept.

Hett seggt: hauen brauchst em nich mehr, dat hab ik schon jemacht. Aver dat hölp nix, Mudder kreeg ehren hölten Tüffel doch noch vun de Fööt un lang mi dor noch mal welk mit vör'n Oors. Dat hett aber seten. Dor bün ik nich wedder so dicht ranföhrt mit en Dreerad. Ik heff immer uppsast, wenn ik över en Bahnübergang föhr, dat ik nich ünner de Röer komm. Dat maak ik hüüt noch. Dat hett seten, segg ik di do. Nö. Un as ik denn öller weer, heff ik denn oft up den Grenzsteen twüschen uns Grundstück un dat Bahngrundstück, de keek so'n Eck ut de Eer rut, upseten un heff denn tokeken, wenn de rangieren deen, oder aber wenn se de Waggon över de Waggonwacht schaven hebbt, nä. Denn müssen se so'n ganz Güterzug Waggon för Waggon en Stück wieder schuven. Vörher wörrn de Waggon utenannerhängt, dormit dat Gewicht denn uk stimmen de, un de Zug vun den Waggon, de wäägt... wagen warnn schull, ok afkuppelt weer, un denn hebbt se de denn wagen. De hebbt dor machmal recht luut bi diskuteert, ik weet nich, ob se sik in de Wull harrn oder ob se blots dumm Tüüch maakt hebbt un wett hebbt, wieveel so'n Waggon woll wükdlich up de Wacht bringen de. (*Ja, de weer denn leer un vull wagen oder nur, weest dat noch?*) Dat Leergewicht stünn ja egentlick up den Waggon irgendwo up, jede Waggon harr... harr en Leergewicht, sounso veel. (*Denn weer de ümmer wagen, wenn he vull weer un wuss he, wieveel laadt worrn is*) Wie veel laadt worrn is, un dat weer ja nu ok wichtig, dat de Lokföhrrer, de de Bremskraft un sowat all, sowiet dat mööglich weer, instellen künn. De weern ja all mit, ä Luft bremsst de Wagens, de Waggon, ne. Jeder enzelne för sik. Ganz fröher harrn se ja ok noch en Bremser hinnen mit up sitten, aver dat weer to mien Kinnertiet schon nich mehr so. Ja un, dor weer immer allerhand los denn up'n Bahnhof, nich. Dor künn ik denn ok sehn, de harrn noch ne twete Wacht dor. Dor weer, as ik mit en Zug na School föhren de, weer maandags immer richtig dull wat los. Dat weer de Veehwacht. Denn harr us ... us Schlachter denn vun de Buern sik dat Veeh haalt, Starcken oder wat, wat he schlachten wull (*oder Schwien*), oder Swien, un de weren denn up de Veehwacht wagen. Uk dor is dat woll vörkamen, dat se bi dat Wegen den Döst kregen hebbt un denn in de Bahnhoffskneipe gahn sünd. Denn hett dat Wegen eben manchmal ok beten länger duert. (*Ja, dat kann ik mi vörstellen*) Ja, lustig weer't uk up'n Bahnhof, kann man nich anners seggen. (*Dat weren de Nawehen vun de gode ole Tiet*) Dat is vun de gode ole Tiet, ja.

Wat hebb ik noch in de Erinnerung... Ja, de Bahn, de hüüt mit Busch un sonst wat überwuchert is, wo ok al Gleisen un WEichen rutreten worden sünd, dat weer praktisch de Steeg för de Winsener Bahn, wo se denn ehre Loks dor Aschen rutpulen deen, dor weren Aschengruben ünner. Dor weer en Köhlenbansen (Kohlenlager), Köhlenbansen, dat weer praktisch so'n (*Butenlager weer dat unner Dack*) Nö, Nö, dat weer so'n Butenlager. Dor kemen denn in regelmäßige Abständen ... kemen dor Waggon mit Köhlen an, Steenköhlen, kannst sik vörstellen, dor weren nich blots lütte bi, dor weren ok grote (*richtig dicke Klumpen*) dicke Kluten bi. Un so'n Waggon harr so ungefähr ... ja ik glööv, twintig Tonnen so weern dor wohl up. (*Kann man de denn ümmer so eenfach rinkippen oder mutt man dor veel mit de Hand arbeiten*) De müss man all mit de Hand schuffeln. (*Oh, Oh, Oh*) Weren de Luken opmaakt vun den Waggon un denn müss man dat mit de Hand över de Bordwand vun den Bansen schmieten, nä, dor hebbt mien Öllern un Grootöllern sik en beten Geld toverdeent, weil se en Huus boen wullen. (*Hebbt de so'n Stunnenlohn kregen oder Akkord*) Ik glööv, dat weer Akkord. Se müssen, wenn den Wagen avends dor henstellt wörr, denn müss he an'n annern Morgen leer ween, weil se den leeren Waggon (*Wedder bruken deen*) wedder bruken deen. Dat weer richtig Knakenarbeit, nä. Ja, un neben düssen Köhlenwansen weer denn ok en



Waterkraan, denn de Loks de wörrn ja dormals mit Dampf bedreven, ja, *(de Tank müss immer füllt waarn)*, de müss ok ümmer füllt waarn. Dor harrn se twee vun, eenmal an düssen Köhlenwansen för de Winsener Loks, un eenmal direkt an'n Bahnstieg för de Lümbörger Loks. Wenn de denn ünnerwegens mal natanken müssen, keem ja ok mal vör. *(Harrn de denn dor irgendwie en elektrische Pump oder is dat Water in so'n Hochbehälter pumpt worn)* Nee, de harr ne elektrische Pump, de stünn ungefähr aaah, twee, dreehundert Meter weg in so'n Pumpenhuus an de Luh, un de hebbt praktisch Luhwater in den Ketel kregen. *(Aha un dat güng ok in'n Winter, de Luh is denn nich tofroren ween)* De Luh is nich tofroren ween, also dat weer keen Problem in'n Winter. Goot, an den Kraan hüng denn, wenn se denn uphört harrn to Fördern, natürlich lestappen an, dat kunn mann immer sehn. *(Ja, dat bleef nich ut)* Dat bleef nich ut, wenn't freren dä natürlich nur. Ja, wat harrn se noch dor. Se harrn gegenöver vun'n Bahnhof weer de Ladestraat, un an de Ladestraat stünnen twee Schuppens, den een, den... dor weer de Genossenschaft in, un den annern, weet nich mehr ganz genau, of dat för de Bahn weer oder of de Genossenschaft dor uk noch wat in harr. Dor keem ik nich so oft rin, weil blots in den een harr de Genossenschaft so'n lütt Büro. Dor kunn ik denn ... för Opa un Oma ehr Höhner müss ik denn immer mal en Tüüt Höhnerfodder, Mais un sowat halen. Weer immer ganz ganz gemütlich dor. *(Un düsse Schuppens, stünnen de so up de Eer oder)* Nee, de weren so'n beten erhöht, up so Pielers upboot, un dat harr den Grund, wenn dor jetzt Rotten un Müüs ünnerwegens weren. Korn un sonstwat, wat dor in de Genossenschaftsschuppen so lagern dee, dat schmeckt de ja ganz besonnens goot, un de schullen dor nich ran. Deshalb weer dat en beten höger. *(Ach, ja)* Un dat harr ok den Vördeel, dat man vun de Rampe, de dor an weer, ebenerdig, will mal seggen, op den Bodden vun de Waggons kommen de. Dorto wurr denn einfach so'n Meter brete Überfohrt praktisch rutdragen ut den Schuppen, weer vörn upstellt un Blech röver na den Waggon *(ja so'n Stahlblech)* so'n Stahlblech un dann güng dat rrrrt, rrrrt mit de Sackkoor. De meisten harrn noch Isenröer, över düsse Rampe na den Waggon rin. Een Sack geschnappt un denn wedder trüch. Un de müssen denn uppassen, dat se sik nich gegensietig mit de Sackkoor in de Queer kemen. Twee, drie Lüüd weren dor ümmer goot mit beschäftigt. *(Ja, dat lett sik denken)*. Ja, ja un denn harrn se uk noch twee, twee Dreihschieven up'n Bahnhof. De een, de stünn ober woll vör den Lokschuppen för de Winsener Bahn. Dat weer en tweeständigen Lokschuppen. Dor kemen denn, wenn Betriebsschluss weer oder de Zug nich mehr föhren de, de Loks rin, un dor weren uk de Öbernachtungsmöglichkeiten un Waschmöglichkeiten för dat Personal in *(dat weer so'n Art Betriebskamer denn, Sozialruums wörr man hüüt seggen)* Ja, of dat nu ganz so sozial weer, weet ik uk nich. So övermäßig komfortabel weren de nich. *(De harrn sicherlich en lütten Kanonenaven dor in, dat se in'n Winter dor nich in freren müssen)* Dat natürlich, dat natürlich. So'n Kanonenaven de höör dor ja mit bi, nich. Köhlen harrn se denn ja uk immer dor, *(dat is woll richtig)* manchmal ok Brikett. Aver de harrn dat in'n Winter nich koolt. Aver se kunnen eben nich einfach to Huus slapen, se köönt blots denn to Huus slapen, wenn se dienstfree harrn, nä *(Müss de Fritz de vörher noch inheizen oder müssen de dat sülvten maken, denn in'n Winter?)* Ne, dat hett Fritz woll mit erledigt. Dat weer siene Upgaav noch.

Ne, ja, wat weet ik denn noch so. Ach so ja, de twete Dreihschiev de weer noch interessant. Dor weren ja noch Kieselgurwerke in Hützel (ON Hützel). *(richtig)* De ene weer in de Steenberger Straat, Grünzweig und Hartmann, oder ganz fröher hett dat mal heten Kämmtjens vereinige Korkstein- und Kieselgurwerke GmbH. De harrn an de Steenberger Straat praktisch dor ehr Möhlengebäude un müssen dor denn ok ehr Kieselgur irgendwie loswaarn. Un de wörrn mit de Bahn aftransportiert. Dat to bewerkstelligen, föhr de Bahn



ümmer up so'n lütte Afstellgleis een, twee, vielleicht ok mal dree Waggons, mehr passen dor uk nich hen, un an'n Enn vun düt Gleis weer ne Dreihschief. Dor kemen denn de Lüüd vun Grünzweig un Hartmann to mien Kinnertiet un haalten sik denn en Wagen, schöven den up de Dreihschief un dreiheten dat vun Hand. Dor weer einfach en Knüppel rinsteken, dormit de Hebel runner weer, in de annere Position um neenzig Graad, un denn schull de Wagen praktisch den Barg hendaal, so'n lütte Gefälle weer dor in, schull dat na de Steenberger Straat na de Verladerampe (*Dat Lager dor denn, vun de Kieselgur*) un dormit dat uk reibungslos vonstatten güng, harrn se achter de Dreihschief praktisch noch en Seilwinn. Sogar schon en elektrische Seilwinn (ja, ja, *dat weer jo denn richtig förtschrittlich*) ganz schön fortschrittlich to de Tiet. Also, goot, in de föfftiger Johren weer Elektrizität ok nix Unbekanntes mehr, nä. Jo, un denn hebbt se dat Seil praktisch an den Haken vun den Waggon anhängt un hebbt em Schwung geven. Un denn suus he hendaal Richtung Steenberger Straat. Un an de Steenberger Straat dor weren Schranken. (*ja, dor kann ik mi ok noch up besinnen*) De weren praktisch daaldreht un solang wie de Waggon noch nich ünner weer, bleev dat ünner, un müssen eben Autos, Peerwagen un wat weet ik wat all, schlicht mal anholen. Dat güng ja nich doröver. Wenn de Waggon dann ünner weer, weer dat Seil afhängt, över de Straat torüch tagen un denn kunn man de Schranken wedder hoochdreihen. Un wenn de Waggon belaadet weer, denn kööm dat denn ümgekehrt. Denn weer dat Seil wedder an'n Haken nahmen un de Beladewaggon Richtung Bahnhoff tagen, an de Dreihschief ümdreht, un dann kunn de OHE mit den Waggon dorhen föhren, wo se hen müssen. (*Bestimmungsort*) Ik glööv, meistens stünn dor an, dat dat na Ludwigshafen güng, wo Grünzweig und Hartmann dor ehren Hauptsitz harrn. (*Dor weer denn de Kieselgur wieterverarbeidt*) Ja, wat de dorvon maakt hebbt, weet ik nich, Kunstdünger oder irgendwat. (*Filtermaterial vielleicht ok*) Filtermaterial, Tehnpasta, Sülverputzmittel, allens möögliche kann man ja ut Kieselgur maken, ne. Ja, dat weer sehr, sehr intressant.