



◀ Im Sommer 1955 war die ehemalige „Amerikalinie“ noch eine zweigleisige Hauptstrecke: Ein VT 95 mit Beiwagen nähert sich Munster.

zunächst in Richtung Köln/Düsseldorf gefahren, weshalb der Abschnitt Uelzen–Munster in der Kursbuch-Streckenkarte fett verzeichnet ist. Der mittlerweile namenlose IC, der einmal „Weserbergland“ bzw. „Sperber“ hieß, fährt heute allerdings nach Halle/Saale. Sehr besetzt sind die sieben Wagen nicht mehr. Aber die Besonderheit, dass ein IC in einer Kaserne beginnt und endet, gibt es heute noch (s. Kasten).

Munster ist auch Endpunkt der Strecke (Celle–)Beckedorf–Munster der Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE). Sie wurde bis 1975/76 noch im Reisezugverkehr bedient. Auch hier konnten am Wochenende Soldaten mit schnelleren Zügen fah-

■ Einst und jetzt in der Heide

Rund um Munster

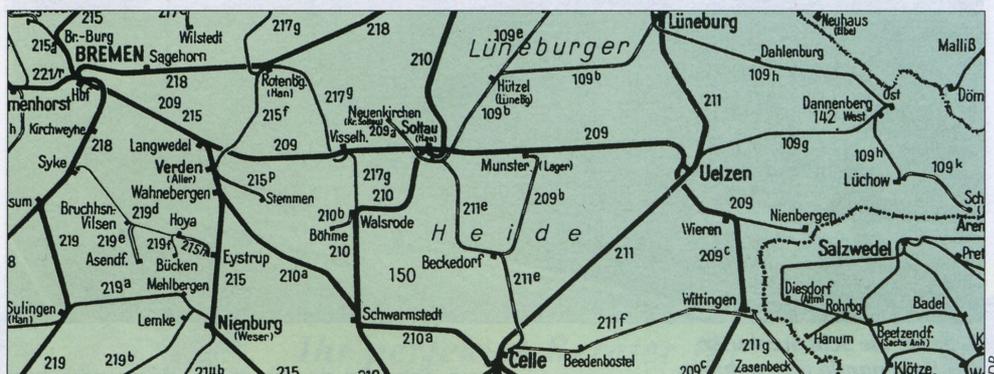
Vor 50 Jahren sorgten DB und OHE für bunten Bahnbetrieb in der Militärstadt. Heute bringt noch ein Bundeswehr-IC etwas Farbe auf die einstige „Amerikalinie“.

Die in den fünfziger Jahren unter der Kursbuch-Nr. 209 (heute 116) geführte Strecke Bremen–Soltau–Munster–Uelzen–Nienbergen (Zonengrenze) hat bessere Zeiten erlebt. Als „Amerikalinie“ war sie die schnellste Verbindung zwischen Berlin und Bremen/Bremerhaven, hat tausende Auswanderer an die Küste transportiert und war vor 1945 durchgehend von D-Zügen belegt (em 2/00).

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurde auch sie ein Opfer der innerdeutschen Grenze. Der östliche Abschnitt von Stendal nach Salzwedel wurde von der Ost-DR zunächst noch bis zum Bahnhof Bergen bedient; dieser lag in der Altmark, der Ort Bergen dagegen jenseits der Grenze in Niedersachsen. Daher wurde zur Bedienung des Ortes Bergen im Westen, unmittelbar an der Grenze, der neue DB-Tarifpunkt Nienbergen errichtet.

Durchgehende Züge östlich von Uelzen gab es seither nicht mehr. Wohl aber wies die damals überwiegend zweigleisige Verbindung aus Richtung Osten nach Bremen lange Zeit noch Eilzugverkehr aus dem Wendland auf: zwei Eiltriebwagen-Paare von Lüchow über Dannenberg und Uelzen nach Bremen. Mitte der fünfziger Jahre wurden diese Umläufe noch mit der Vorkriegsbaureihe VT 33 gefahren, später mit Schienenbussen.

Zwischen Uelzen und Soltau war und ist bedeutendster Unterwegsbahnhof Munster (Lager), heute Munster (Örtze). Die Stadt lebt vom Militär und den Truppenübungsplätzen. Schon seit 1982 werden für die Truppe am Wochenende (für die Allgemeinheit freigegebene) D- bzw. IC-Züge



Der Bundeswehr-IC

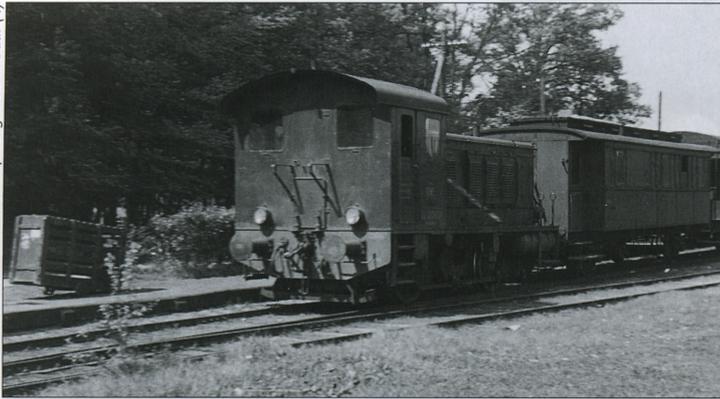
Die Chance hat man nur an Freitagen, theoretisch auch am Sonntag kurz nach Mitternacht zu Montag. Nur dann ist in Munster ein IC zu bewundern. Am Freitag kommt er als Leerzug mit einer 218-Diesellok von Uelzen her. Dann setzt die Lok um, und der Zug verschwindet geschoben in Richtung Westen. Es folgt der vielleicht interessanteste IC-Abschnitt der DB AG. Denn der Zug rollt in die nahe Bundeswehrkaserne, wo ein Bahnsteig besteht und Soldaten zum Wochenende heimfahren können. Früher waren das recht viele. Heute steigen manch-mal nur zwei Dutzend ein und rumpeln

auf Bundeswehrgleisen durch Grünland Richtung Bahnhof Munster (Örtze). Dort steigen ein paar weitere Uniformierte und einige Zivilisten ein zur Reise nach Halle. Früher war die Verbindung in Richtung Westen ausgelegt. Aber seit der Vereinigung kommen mehr junge Soldaten aus dem Osten nach Munster. Das Ganze wiederholt sich am Sonntagabend. Wie lange der Bundeswehr-Wochenend-IC 2631/2630 noch fährt, ist schwer zu sagen. WR

▼ Nachdem 218 209 in Munster umgesetzt hat, verschwindet sie mit dem Leer-IC im Bundeswehr-Anschluss, 29.7.05.



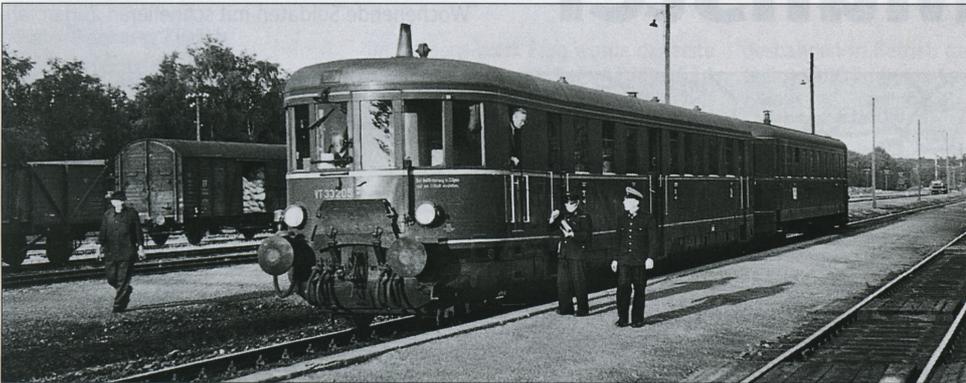
Hanns Rauchhaupt/Stg. Roland Baur (4)



▲ Als Triebwagensatz war die DL 602 (Deutz 1941) der Osthannoverschen Eisenbahnen im Sommer 1954 in Kohlenbissen mit dem Personenzug von Munster nach Beckedorf zu sehen.



▲ Auch die ex DRG/DB-Baureihe 76 war mit sieben Loks bei der OHE vertreten, wo sie sogar Windleitbleche erhielten: 76 090 (ex 76 011) im Februar 1960 im OHE-Bw Celle Nord. Als letzte T 10 wurde sie 1965 ausgemustert.



▲ Bevor die Schienenbusse das Kommando übernahmen, gab es hier reichlich Vorkriegs-triebwagen: der VT 33 205 als Eilzug Uelzen-Bremen 1956 in Munster (Lager).

▼ Heute bestimmen DB-Regio-Triebwagen wie der 614 das Alltagsbild in Munster und auf der ganzen Strecke.

ren. Extra für sie gab es eine Eilzugverbindung nach Celle am Freitag und gegen Mitternacht am Sonntag zurück. Heute dient die OHE-Strecke, die ursprünglich an einem eigenen Bahnhof Munster Süd endete, nur relativ geringem Güterverkehr, bei dem die Bundeswehr aber immer noch eine Rolle spielt. Auch zwischen Munster und Uelzen sind OHE-Güterzüge zu sehen, manchmal auf der Gesamtstrecke Holzzüge: Auf dem Bahnhof

Visselhövede, westlich von Soltau, wird Holz verladen.

In den fünfziger und sechziger Jahren war die Situation in Munster noch sehr interessant: Dampf und Diesel sowohl bei der DB als auch der OHE. Die OHE fuhr gegen Ende ihrer Reisezeit direkt in den DB-Bahnhof ein. Im Güterverkehr gab es Übergaben zwischen DB und OHE. Von den alten DB-Triebwagenbauarten sind später einige als Triebwagenanhänger zur OHE gekommen. Auch hatte die OHE eine Reihe ehemaliger DB-Dampfloks im Bestand, etwa die Baureihe 76. So konnte man im Bahnhof Munster insbesondere zur Herbstzeit sicher sein, dass zumindest eine 38 oder 50, Schienenbusse und bei der OHE die MaK-Großraumtriebwagen als Anschlusszüge parat standen.

Heute gibt es auf der weitgehend nur noch eingleisigen Strecke annähernd einen Zweistundentakt mit DB-Regio-Triebwagen VT 614. Die meisten Unterwegsbahnhöfe sind zurückgebaut, das Reisendenaufkommen schwach. Dass diese Bahnlinie, die nach dem Ende der DDR seit Dezember





▲ **Wenn der Schienenbus zu klein war, kam auch die 38 mit 3yg-Umbauwagen nach Munster, hier im Januar 1960. Der Zug kommt aus Uelzen.**

1999 wieder durchgehend bis Stendal befahrbar und östlich von Uelzen auch elektrifiziert ist (*em 2/00*), jemals wieder eine überregionale Bedeutung erfährt, ist unwahrscheinlich. In Munster verrosteten die meisten Gütergleise, der Personenbahnhof ist unbesetzt. Allerdings gibt es noch zwei Stellwerke im Westen und Osten, die die Formsignale stellen. Ein Ausbau der Strecke steht in den Sternen. Also wird man hier noch eine Weile die alte Stellwerktechnik sehen. *Hans W. Rogl*

GDT wieder in alter Heimat

Auch die sieben MaK-Großraumtriebwagen (GDT) der OHE aus den 50er Jahren kamen früher bis Munster. Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg (AVL) hat den GDT 0518 jetzt wieder für Sonderfahrten auf dem OHE-Netz aufgearbeitet, hier die Abnahmefahrt in Amelinghausen am 16.10.05. Sechs OHE-GDT waren 1977 nach Italien verkauft worden, von wo sie die AVL 23 Jahre später wieder zurückholte. Der 1955 gebaute 0518 zeigt sich wieder in seinem ursprünglichen Aussehen.



Andreas Schütte