

Schematische Darstellung der Gleisanlagen im Bahnhof Steinhude  
Sammlung Beckedorf



Gleisanlagen im Bahnhof Steinhude (Juni 1964)  
Foto: Gerd Wolff



T58 mit Güterzug im Bahnhof Steinhude (1963)  
Foto: H.O. Kindermann



Nachbildung eines Zuglaufschildes mit Streckenverlauf der StMB  
Sammlung Beckedorf



Postkarte (etwa Anfang des 20. Jahrhunderts)  
Sammlung Beckedorf

Anders war es im Ladungsverkehr. Hier mussten anfangs alle von außerhalb kommenden Güter beim Wechsel von Normal- auf Schmalspur und umgekehrt per Hand in Wunstorf umgeladen werden.

Dies änderte sich erst mit Einführung der Rollwagen, die ab **1936** die Normalspurwagen ohne Umladung „huckepack“ zum Zielort brachten.

Einige Jahre später brachten die immer länger werdenden Güterwagen neue Schwierigkeiten, denen aber ab **1946** mit Einsatz von Rollböcken begegnet werden konnte.

Der Bahnhof Steinhude verfügte neben dem Hauptgleis über ein Ausweich-/Überholgleis, das zeitweise auch als Ladegleis für die Firma Nistac genutzt wurde, und fünf weitere Gleise.

Ein Gleis führte zur Stückgutrampe am Güterschuppen. Hier wurde der Kurswagen von Wunstorf entladen.

Die Weiterverteilung dieser Stückgüter erfolgte in der Regel durch den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer Wilhelm Knölke, einen Bruder des Bahnhofswirtes. Sein Pferdegespann und der Rollwagen mit Garnballen für die Webereien gehörten über Jahrzehnte zum Ortsbild.

Die nächsten beiden Gleise lagen rechts und links von der Ladestraße und konnten von allen Bahnkunden für Be- und Entladungen genutzt werden.

In der Regel handelte es sich um Kohle, Koks, Getreide, Futtermittel, Baustoffe und andere Massengüter. Rund 50 Kleinbahnwaggons waren es monatlich allein an Kohle.

Aber auch der Geldschrank der Volksbank und die vielen Rohmaterialien der Lohgerberei gehörten dazu.



Festzug 1998 - In der Bevölkerung lebt die Meer-Bahn weiter  
Foto: Hermann Beckedorf



Letzte Spuren verschwinden - Abriss des Bahnhofsgebäudes im August 2003  
Foto: Hermann Beckedorf



1994: Rückführung des Personenwagen Nr. 9 von Langeoog  
Foto: Hermann Beckedorf

**1939**, kurz vor Kriegsbeginn pendelten pausenlos LKW der Firma Schäker mit Fleisch- und Wurstwaren von der Ladestraße zum „Schäker-Lager“, dem einige Jahre zuvor aus der ehemaligen Lohgerberei entstandenen Kühlhaus.

Ein weiteres Gleis endete an der Kopf- und Seitenrampe und wurde für das Verladen von Booten und Landmaschinen genutzt.

Das letzte Gleis endete im Konsumlagerschuppen.

Neu war auch, dass der mit dem zunehmenden Tourismus ansteigende Aalverkauf aus Fängen im Meer nicht mehr gedeckt werden konnte.

Ab **1926** ist schon nachweisbar, dass lebende Aale aus Fremdvieren bezogen wurden. Verpackt in Holzkisten kamen die Aale im Packwagen der Reisezüge bis Wunstorf und weiter mit der Kleinbahn nach Steinhude.

Schon seit einer Reihe von Jahren hatte sich der Bus zur Konkurrenz für die Schiene entwickelt.

**1961** hatte die Meer-Bahn 373.000 Fahrgäste auf der Schiene und 379.000 Fahrgäste im Bus.

Eine versuchsweise über drei Monate durchgeführte Doppelbedienung Schiene/Bus ließ die Züge noch leerer werden.

Der Aufsichtsrat beschloss darum die Einstellung des Personenverkehrs zum **18.01.1964**.

Der Güterverkehr endete am **19.08.1970**. Das Gleis wurde sofort abgebrochen. Damit erledigte sich auch der Streit um die Verlegung der Bahntrasse und den Ausbau der Klein Heidorner Dorfstraße.



T 53 mit Güterwagen auf 2 Rollwagen (September 1963)  
Foto: Detlev Luckmann



Stückgutwagen auf Rollwagen an der Rampe (1960)  
Foto: H. O. Kindermann



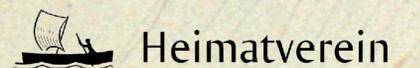
Normalspurwagen auf Rollböcken  
Foto: Wilhelm Schaer



Engpass in Klein Heidorn (Momentaufnahme Juli 1970)  
Foto: Heinrich Raer

Eine weitere Hinweistafel befindet sich am Radwanderweg auf Höhe der Steinhuder Windmühle.

Text: Hermann Beckedorf  
Gestaltung: Dirk Bredthauer



Heimatverein

Hintergrund:  
Karte von 1768 von Jacob Chrysostomus Praetorius,  
Lieutenant und Informator an der Militärschule Wilhelmstein