
Als die Spreewaldguste noch fauchte

Erinnerungen und Episoden

GERHARD JOPPICH

Schnee bis ans Dach

Es war der Winter 1946. Die Kriegswirren spülten mich, wie viele andere aus dem Oderland jenseits der Neiße, in den Spreewald. Aus Kossar im Kreis Crossen an der Oder kommend, fand ich 15-jährig in Wußwerk im Kreis Lübben mit meinen Eltern eine neue Bleibe. Umsiedler, Heimatvertriebene oder Flüchtlinge – wie immer wir uns verstanden oder man uns nannte – auf einem Bauernhof kamen wir unter und teilten die schwere Arbeit, die dort tagaus tagein zu leisten war, um wieder einen Lebensunterhalt zu erzielen.

Wußwerk, am Rande des Spreewaldes, hatte sogar einen Bahnhof. Für mich war es schon ein Erlebnis, als ich erstmals die „Bimmelguste“ vorbeischnaufen sah. So nannte man bei uns im Dorf liebevoll die Spreewaldbahn.

Ein Feld des Bauern, wo ich mit den Pferden öfter pflügen musste, lag zwischen Wußwerk und dem Bahnhof Burglehn (Altzauche), also dicht am Bahndamm. Wenn dann die Spreewaldbahn von Lübben nach Straupitz oder zurück hier bimmelte oder den Pfeifton schrillen ließ, musste ich meine Pferde kräftig zügeln, weil sie immer heftig

scheuten. Einigen aus dem Dorf sind dabei auch ihre Gespanne im großen Galopp durchgegangen.

Gerne wäre ich damals ein Stück mitgefahren, doch dafür reichte das Geld noch nicht.

Dann wurde es Winter. Es war Februar 1946. Eine dichte Schneedecke legte sich über den Spreewald. In den Abendstunden geschah es dann: Zwischen Wußwerk und Neuzauche blieb die Lok der „Guste“ in den Schneewehen „an der Windmühle“ stecken. Eine Windmühle



ABBILDUNG: GEMEINDEARCHIV BURG

Es gäbe wohl weniger Unfälle, würde man die Herren Geschäftsführer auf die Lok setzen, hieß es in einer zeitgenössischen Karikatur

gab es dort zwar schon lange nicht mehr, aber die Einheimischen nannten die Stelle in Erinnerung daran immer noch so. Was tun? Der Lokführer und die Fahrgäste stapften erst einmal zu Fuß zum Wußwerker Bahnhof, um dort die Nacht abzuwarten, bis die Dunkelheit vorüber war.

Am nächsten Morgen wurden die Wußwerker mit einer Glocke zusammengerufen. Mit Schippen ausgerüstet gingen wir zu besagter Stelle, um die Lok mit ihren Wagen freizuschaufeln. In der Nacht hatte es noch weitere Schneefälle und Verwehungen gegeben. So sahen wir schon von Weitem nur noch den Schornstein und das Fahrerhaus der Lok sowie die Oberteile der Wagen. Ich habe heute noch das Bild vor den Augen. Schade, dass ich damals keinen Fotoapparat besaß. Wir hatten bis Mittag zu schippen, bevor die Schneemassen von den Gleisen weggeräumt waren. Es war ein geradezu feierlicher Augenblick nach der Schaufelei, als dann die Lok durch die meterhohen Schneemassen hindurchschnaufte, die sich an den Seiten aufgetürmt hatten.

Zur Berufsschule und zurück

1947 begann ich bei Heine & Schmidt Fass- und Bottichbau eine Lehre als Böttcher. Nun wurde ich regelmäßiger Fahrgast der Spreewaldbahn, denn einmal in der Woche musste ich nach Lübben zur Berufsschule. Die befand sich damals dort im alten Schloss.

Auf dem Hinweg fuhren wir bis zum Bahnhof Lübben-Ost. Zurück zu hatten wir etwas mehr Zeit. So schlenderten wir am Strand-Café vorbei durch den Hain zum Hauptbahnhof, wo ja die Spreewaldbahn schon an der Endhaltestelle stand und auf uns wartete.

Hier war es immer gemütlich. Wir Jungs und Mädels erzählten und sangen, bis der Zug uns nach Hause brachte. Im Sommer setzten wir uns auf die Treppentufen der Wagen, manchmal auch im fahrenden Zug. Das war natürlich nicht gestattet. Aber auch unsere Generation hatte ihren Übermut. Doch an zerstörte Scheiben oder beschmierte Wände kann ich mich nicht erinnern.

Da die Gleise von Lübben-Ost – Radensdorf – Burglehn – Wußwerk fast immer an der Straße oder einem Feldweg entlang führten, war es schon lustig, wenn dann ein Auto, ein Fuhrwerk oder ein Radfahrer mit uns um die Wette fuhr. Ein freundliches Zurufen und Winken war immer dabei und spornte an. Im Winter gab es auch manche Überraschungen im Personenwagen. Hier stand nämlich in jedem Wagen ein eiserner Ofen, der mit Holz oder Kohle gefeuert wurde und den Innenraum in wohlige Wärme tauchte. Aber manchmal qualmte der Ofen auch, so dass der Wagen voller Rauch war oder es gab plötzlich eine Verpuffung, dass die Funken aus dem Ofen stoben. Dann war nicht selten ein erschreckter Aufschrei unter den Fahrgästen aus dem Wagen zu hören.

Sehr gerne sind wir später natürlich mit dem Triebwagen gefahren. Die großen Scheiben, das leise Geräusch des Dieseltriebwegens und die bessere Federung fanden wir damals ziemlich

modern. Der Triebwagen wurde auch zwischen den Fahrplanfahrten eingesetzt. So war es für viele Einwohner günstig, schneller mal nach Lübben oder zurück zu kommen.



FOTO: GEMEINDEARCHIV BURG

Der als „Fliegender Spreewälder“ bekannte Triebwagen auf dem Bahnhof in Burg.



ABBILDUNG: ARCHIV GROSSSTÜCK

Gleisrichtkolonne

Ein Waggon voll Bottiche

Im Sommer 1948 hatte unser Handwerksbetrieb Heine & Schmidt in Neuzauche einen ganzen Güterwagen gemietet. Diesen haben wir auf dem Neuzaucher Bahnhof voll mit Waschwannen, Holzeimern, Waschgefäßen, Butterfässern verschiedener Größen und kleinen Bottichen zum Einpökeln von Fleisch für Hausschlachtungen beladen. Mit dem Waggon voller Holzgefäße ging es von

Neuzauche über Straupitz und Lieberose nach Blasdorf. Am Bahnhof Blasdorf wurden die Holzgefäße auf Pferdewagen geladen und in den Saal der dortigen Dorfgaststätte gebracht.

Hier wurde die ganze Palette unserer Fässer und Bottiche zum Verkauf ausgestellt. Es dauerte nur wenige Stunden bis zum Nachmittag und sämtliche Holzgefäße waren verkauft.

Manch eine der vielen Flüchtlingsfamilien hatte somit erstmals wieder eigene Gefäße für Küche und Hauswirtschaft.

Was alte Gleisbauer manchmal so erlebt haben

In den 50er Jahren, als ich schon in Cottbus wohnte, nutzte ich mit meiner Frau fast jedes Wochenende die Spreewaldbahn von Cottbus, Burg über Straupitz und Lübben nach Wußwerk. In dieser Zeit erzählte mir Opa Richter eine interessante Geschichte aus der Zeit der Bauarbeiten an der Bahnstrecke. Er wohnte nicht weit entfernt vom Bahnhof Neuzauche. In den Jahren 1895-96 gehörte er als junger Mann zu den Bauarbeitern, die die Gleisanlagen für die Spreewaldbahn errichteten. Er hatte wohl auch an dem Gleisdamm zwischen Neuzauche-Bahnhof und Wußwerk-Bahnhof gearbeitet.

Das für die Bahntrasse ausgesuchte Gelände soll sehr unterschiedlich, mal moorig und mal hügelig gewesen sein. Große Sandmassen von der einen Stelle

wurden in Kipploren geladen und in das Moor an anderer Stelle gekippt.

Das Moor gab aber immer wieder nach. Eines Tages war es schon dunkel geworden, als die Arbeiter die vollen Loren stehen ließen, um am nächsten Tag die Arbeit fortzusetzen.

„Als wir am nächsten Morgen unsere Arbeit wieder aufnehmen wollten“, erzählte mir Opa Richter, „trauten wir unseren Augen nicht – keine Loren – keine Gleise mehr!“ Nachts waren sie im Sumpf verschwunden, wo sie heute noch stecken.

Es wurden dann viele große Steine eingebracht, „Klamotten“ wie man hier sagt, um einen festen Damm zu erhalten, auf dem die Bahn mit ihrer Ladung sicher fahren konnte.

Heute hat die Natur sich alles wieder zurück geholt und es wachsen verschiedene Wildkräuter darauf, wo in einigen Metern Tiefe die Loren und die Gleise ruhen.



FOTO: ARCHIV GROSSSTÜCK

In den 50er Jahren waren noch Frauen bei der Gleisbau-Rotte beschäftigt. Deutlich erkennt man die Verlegung der Streckengleise in Kies

Schäfchens Hochzeitsreise mit der Spreewaldbahn

Nach einer Erzählung von Anna Bramke aus Ruben

ROLF RADOCHLA

Zu jenen Zeiten, als man sich eine Bahnfahrt ohne weiteres leisten konnte, wurde die Eisenbahn, insbesondere die Spreewälder Kleinbahn, manchmal auch für außergewöhnliche Transporte benutzt. Anna Bramke erzählte mir, wie sie mit der Spreewaldbahn nach Siegadel fuhr. Eigentlich nichts ungewöhnliches, aber sie fuhr nicht allein, sondern begleitete eines ihrer Schafe, ein rassereines ostfriesisches Milchschaaf und der Stolz der jungen Züchterin. Auch die Lämmer sollten reinrassig werden, da durfte man einen x-beliebigen Bock aus der Nachbarschaft nicht zum Lämmervater werden lassen. Der rechte Bräutigam aber hatte damals eben in jenem Siegadel seinen Stall.

Als der Zug dann auf dem Bahnhof „Ruben-Guhrow“ einfuhr, hatte der Schaffner und Zugbegleiter kein Problem mit der jungen Frau und ihrem Schaf, die einsteigebereit auf dem Bahnsteig warteten. Wenn eine Fahrkarte vorgezeigt werden konnte, war für Mensch und Tier Platz im Zug.

Aber wohin mit dem Schaf im Zug? Im damals spartanisch und mit Kanonenhörnern ausgerüsteten Personenwaggon wäre dieses trotz der Einfachheit eine



Zumutung für die anderen Fahrgäste geworden. Der Packwagen war die einzige Lösung. So fuhr die Schaf-Braut aus Ruben zwischen Kisten, Kiepen und Koffern, zwischen Paketen und Säcken zur Hochzeit nach Siegadel und am nächsten Tag, nachdem der Bock seine Schuldigkeit getan hatte, wieder glücklich nach Ruben zurück.

Heute hat Anna Bramke keine Schafe mehr. Aber man stelle sich vor, die heute weit über 80-Jährige würde diese Fahrt wiederholen, mit einem nun zum Regioalexpress geadelten Personenzug. Abgesehen von dem Problem, wo sie wohl eine Schaf-Fahrkarte lösen könnte.

Mit der Guste zum Spargelstechen

Nach einer Erzählung von Walter Zimmermann aus Ruben

ROLF RADOCHLA

Wie mir Walter Zimmermann erzählte, sind in den 30er Jahren Rubener Mädchen mit der Spreewaldbahn in die Altmark zur Arbeit gefahren. So auch 1937/38, als die hier abgebildeten Bilder entstanden. In der Spargelsaison fuhren die 16-jährigen Mädchen nach Cottbus, von wo aus

Sammeltransporte organisiert wurden. Von dort ging es nach Stendal, wo sie auf verschiedene Orte zur Ernte aufgeteilt wurden, zum Beispiel Arneberg an der Elbe. Sie bekamen 17 Pfennige die Stunde. Ein Mädchen kaufte sich von dem so verdienten Geld ein Fahrrad für damals hundert Reichsmark.



Marie Grott,
Gertrud Böttcher,
Else Löschin,
eine Frau aus Gubrow,
Luise Konzack,
Martha Budan,
Emma Budan





FOTOS: ARCHIV ZIMMERMANN

Auf ihrer letzten Fahrt am 3. Januar 1970 erreicht die Bahn von Werben kommend Ruben-Guhrow

Der Schulkahn von Leipe

Eine ganz andere Transportgeschichte

BERND MARX

Er hat sich bis in die Gegenwart tief in das Gedächtnis der einheimischen Bevölkerung im Spreewald eingepreßt. Besucher und die vielen Touristen bestaunten ihn, wenn er mit den blauen Fähnchen der „Jungen Pioniere“ auf dem Aufbau in den Hafen von Lübbenau einfuhr. Jung und Alt sprechen noch heute mit Begeisterung über den besonderen Kahn des Spreewaldes, den Schulkahn von Leipe.

Von Mai 1965 bis Herbst 1968 fuhren die älteren Kinder aus dem Inseldorf Leipe mit diesem Kahn zum Schulbesuch nach Lübbenau. Gebaut hatte das auffällige Wasserfahrzeug auf Eigeninitiative der Kahnfährmann und Hausmeister Karl-Heinz Panzer (1934-1994) aus Leipe.

In der Leiper Dorfschule wurden nur noch die Mädchen und Jungen bis zur dritten Klasse unterrichtet. Der im Jahre

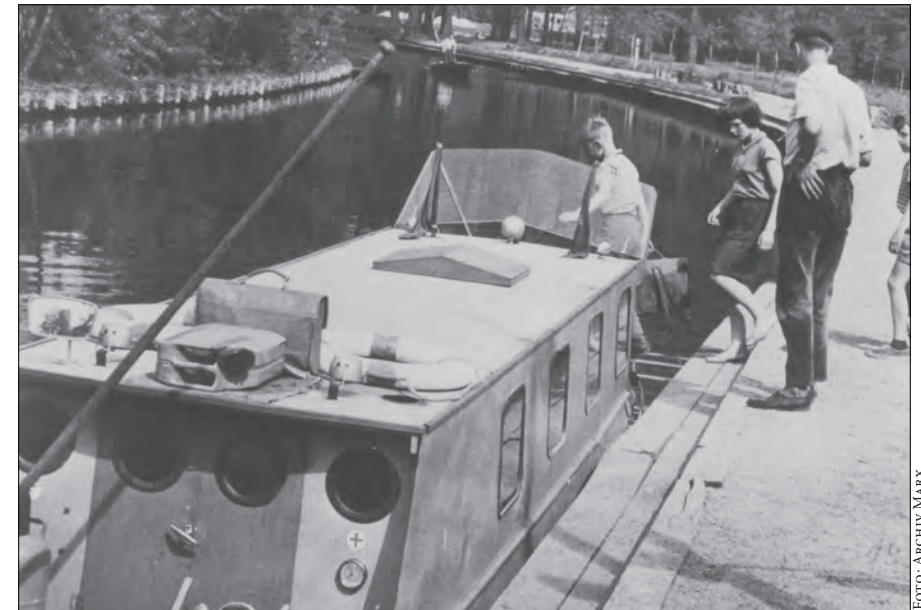


FOTO: ARCHIV MARX

Spreewald-Schulkahn 1965; zum Einsteigen wird das Fenster aus Plexiglas hochgeklappt