

Nach 96 Jahren Abschied von Linie

Sonntag letzte Fahrt Domshof-Horn-Domshof - Im Krieg einmal „Geisterbahn“

Rund vier Jahre vor ihrem 100. Geburtstag und damit vor der Hundertjahr-Jubiläums-Feier der Bremer Straßenbahn AG (1976) hat jetzt für die Linie 4 die letzte Stunde geschlagen. Heute, genau um 15 Uhr, nach der Schlußfahrt Horn-Domshof, ist „Feierabend“. Doch die schienenbegeisterten Mitglieder des Vereins „Eisenbahnfreunde Bremen e. V.“ und gewiß auch viele andere

Das Programm. Ab 10.35 Uhr steht der Sondertriebwagen auf dem Domshof bereit. Bevor der Abschiedstörn beginnt, richtet der Sprecher der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, K.-H. Jettka, ein paar Worte an den „Star dieses Tages“, die 4, und an ihre Gäste. Um 11.05 Uhr ist man in Horn, wo das Musikkorps der Schutzpolizei für einen Melodienreigen sorgt. Dann haben Ortsamtsleiter A. Könsen und der Vorsitzende der „Eisenbahnfreunde“, H.-J. Platz, das Wort. Die Rückfahrt ist für 11.25 Uhr angesetzt. 20 Minuten später stoppt man wieder auf dem Domshof, wo der Triebwagen mit der dann historischen Nummer „4“ noch eine Ehrenrunde dreht.

Aus. - 96 Jahre hat sie gelebt. Und konnte sie reden, wäre es eine Geschichte voller Höhen und Tiefen, voller Glanz und Elend, voller Glück und Tränen. Besonders die Kapitel über die beiden Weltkriege wurden sich spannend und dramatisch zugleich lesen.

Doch hübsch der Reihe nach: Da sie, die „4“, nicht reden kann, hat dafür einer der aktivsten Historiker des bremischen Nahverkehrs, Straßenbahn- und Schienenfreund Hans Vehlber, ihren Lebensweg verfolgt und auf vier Seiten

alle wichtigen Daten festgehalten.

Los geht's mit dem 4. Juni 1876, als die erste Bremer Pferdebahn vom Herdentor über Bahnhofstraße, Breitenweg, An der Weide und weiter über Dobben, Dobbenweg und Schwachhauser Heerstraße bis zur Vahr zok-kelt. Es ist eine echte Sensation — jeder Bremer, auch wenn er nicht in Schwachhausen oder ganz weit draußen in Horn wohnt, mochte einmal mit dem l-PS-Vehikel über Schienen rollen. „Trab-Tempo 10“ vielleicht...

Schon ein gutes Jahr später geht's weiter bis zur Horner Brücke, und als man 1883 schreibt, heißt die innerstädtische Endstation „Börse“. Nicht etwa, daß die Bahn wirklich vor der Börse hält, sie zieht vielmehr auf dem Domshof eine Schleife und rumpelt wieder durch den Schusselkorb in Richtung Horn, aber die Bremer nennen die Linie „Horn - Börse“.

1. Mai 1892: Eine zweite Sensation ist da. Umstellung auf elektrischen Betrieb, vom Hafer- auf den Elektromotor. Wo in aller Welt gab es das vor 80 Jahren schon - häufig bestimmt nicht. Jetzt erhält die „Elektrische“ auch das Symbol, das bereits seit zwei Jahren die Pferdebahn zierte: ein gelbes Horn. Und

Bremer bereiten ihr morgen noch einen feierlichen Extra-Abschied. Unter Freunden trennt man sich eben auf herzliche Weise, und so wird wohl Wehmut mitschwingen, wenn der Veteran am Sonntag um 10.46 Uhr auf dem Domshof zu seiner letzten Fahrt anrückt.

nach Anbruch der Dunkelheit leuchten weiße Signallampen von den Wagen. Bald ist die „Horner Linie“ so behebt, daß man in den Hauptverkehrszeiten zum 7 ½ Minuten-Verkehr übergeht. 1908 schließlich wird sie in „Linie 4“ umgetauft - zur Unterscheidung von anderen Strecken.

Als der erste Weltkrieg ausbricht und ein großer Teil des Straßenbahnpersonals zum Militär einrückt, wird die Linie 4 einfach bis zum Arsterdamm verlängert - so spart man Fahrer und Schaffner. Ganz böse Erfahrungen sammelt die „4“ aber erst im zweiten Weltkrieg. Einmal, im Juli 1940, gibt es erstmals einen regelrechten „Kein-Mann-Betrieb“. Nach einem Luftangriff versperrt ein Blindgänger, der im Gebiet Schwachhauser Heerstraße/Scharnhorststraße liegt, die Strecke. Was tun? Man schleust die Wagen aus Richtung Betriebsbahnhof Horn ohne Fahrer und ohne Passagiere 300 Meter weit über die Gefahrenstelle, „fängt“ die „Geisterbahn“ wieder ab und setzt sie im inner-städtischen Verkehr ein.

Von da an erfolgen Störungen ohne Ende, und oft geht die „4“ sogar fensterlos auf Strecke - kein Glas, kein Material. Ab 15. April 1945 bricht alles zusammen, und erst allmählich, nach

Tagen, Wochen und Monaten, kommt auch die Linie 4 wieder. Ende 1956 erhält sie die ersten drei Gelenkzüge, und 1960 rollt sie zur Premierenfahrt über die neugebaute Große Weserbrücke. Aber nur noch sieben Jahre währt ihre Glanzzeit, dann, am 18. Juni 1967, wird sie „amputiert“. Lediglich als Verstärkungsbahn pendelt sie während der Hauptverkehrszeit zwischen Horn und Domshof, genau dort, wo sie ihre „Jugendzeit“ verbrachte. Auf dem größten Teil der Strecke wird sie durch die Linie 1 ersetzt. Dann zeichnet sich mit dem Abbruch der ehemaligen Wagenhallen und Werkstätten des Betriebsbahnhofes Horn ihr nahes Ende ab. Man merkt, sie wird nicht mehr gebraucht — ohnehin hat sie jetzt kein richtiges „Zuhause“, ihr alles „Heim“ in Horn existiert nicht mehr.

An diesen ihren 96jährigen Lebensweg würde „Uroma 4“ gewiß bei ihrer allerletzten Abschiedsfahrt denken, wäre ihr Scherenstromabnehmer mit einem Horn bestückt. Aber da sie weder denken noch sprechen kann, erzählte ihre Geschichte stellvertretend:

Ernst Grunwald WK 29.4.1972