

DER ZUG IST ABGEFAHREN...

ZUM ENDE DER „EISENBAHNZEIT“ IN WANZLEBEN

Das Zeitalter der Personenbeförderung mittels Eisenbahn ist zumindest für Wanzleben zu Ende gegangen. Dabei war das Ende ziemlich unspektakulär, kaum merklich hatte der letzte Personenzug am Samstag, 28.09.2002 den Bahnhof Wanzleben, der bei Eisenbahnkilometer 4,3 an der Strecke Blumenberg – Eilsleben liegt, um exakt 20.37 Uhr planmäßig verlassen. Nur ein Fahrgast hatte den Zug, den der Volksmund als „Ferkeltaxe“ bezeichnet hatte, Richtung Blumenberg bestiegen, wo er nach Fahrplan um 20.44 Uhr das Zeitalter des „Schienenpersohnenna hverkehrs“ beendete.

Genau so unspektakulär wie das Ende, hatte es vor 120 Jahren auch mit dem Eisenbahnverkehr begonnen. Zunächst wurde die Strecke in Etappen für den Güterverkehr eröffnet. Dieser begann am 05.10.1882 zwischen Klein Wanzleben und Blumenberg. Der Personenverkehr wurde 1883 aufgenommen. Mit der Verlängerung der Strecke bis Seehausen wurde die Lücke in der Verbindung Blumenberg – Eilsleben geschlossen (die Strecke Seehausen – Eilsleben war ebenfalls bereits 1882 für den Güterverkehr freigegeben). Am 01. September 1883 befuhr der erste Personenzug die Strecke Eilsleben-Blumenberg über Seehausen, Remkersleben, Klein Wanzleben und Groß Wanzleben, wo der Zug um 07.59 Uhr planmäßig eintraf. Das „Amtliche Wanzleber Kreisblatt“ berichtet:

„Wie wir hören, ist von einer feierlichen Begrüßung des ersten Personenzuges, welcher morgen früh, 7 Uhr 59 Minuten von Eilsleben kommend, auf unserem Bahnhof eintrifft, Abstand genommen worden.“

Warum damals Abstand genommen wurde von einer Feierlichkeit, die der Bedeutung dieses Ereignisses hätte Rechnung tragen können, erklärt ein Artikel des Kreisblattes vom 08. August 1883:

„Am 01. nächsten Monats wird, wie bekannt, nach langer Verzögerung endlich der Personenverkehr auf unserer Eisenbahn Blumenberg – Eilsleben eröffnet werden. Die Empfangsgebäude werden wohl bis dahin fertig hergestellt sein. Worin diese Verzögerung ihren Grund hat, ist schwer erfindlich, denn die Empfangsgebäude hätten ohne Zweifel schon im vorigen Sommer in Angriff genommen und der Betrieb und der Betrieb für den Personenverkehr, wie allseitig gewünscht und auch der ursprünglich in Aussicht genommen war, bereits im Frühjahr eröffnet werden können. Dieser Mangel an Rücksichtnahme auf die Gemeinden unseres Kreises, welche für den Bau der Bahn so erhebliche Opfer gebracht haben, gibt sich auch in anderer Richtung, zum Beispiel in der Herstellung der Empfangsräume auf dem Bahnhof, kund. Außerdem wird es auf unserem Bahnhof für das reisende Publikum eine schwer zu lösende Aufgabe sein, um von der Chaussee aus ungefährdet zum Empfangsgebäude zu gelangen, da schon jetzt, wo der Güterverkehr nicht einmal in vollem Betrieb ist, der Weg zu den Empfangsgebäuden häufig so von Wagen versperrt ist, dass ein Zutritt kaum möglich ist. Die Hoffnung, dass der freie Raum des Bahnhofs und des Empfangsgebäudes zur Gartenanlage benutzt würde, wie das auf anderen, selbst kleineren Bahnhöfen der Fall ist, und dass man schlimmstenfalls, um der Gefahr überfahren zu werden, zu entgehen, durch diese Anlagen auf gutem Kieswege den Zugang zum Empfangsgebäude hätte nehmen können, wird ebenfalls nicht in Erfüllung gehen, da dieser Platz dem Vernehmen nach zur Errichtung von Privatspeichern bestimmt ist, wie dann ein solcher schon in nächster Zeit in Angriff genommen werden soll. Hoffentlich wird unsere städtische Verwaltung nicht versäumen, einen festen, trockenen, reinlichen und schattigen Verbindungsweg zwischen Stadt und Bahnhof herzustellen, wozu der Anfang schon längst hätte gemacht werden sollen. Jedenfalls ist es auch wünschenswert, dass die schon seit Monaten unweit der Zuckerfabrik auf städtischem Grund und Boden lagernden Schutthaufen noch vor dem 1. September beseitigt werden, um dem Fremden, der vom Bahnhof zur Stadt geht einen Anblick von Reinlichkeit und Ordnung zu gewähren.“

Diese Worte zeigten offensichtlich Wirkung. Bereits am 24. September 1883 hatte der Stadtverordnetenvorsteher Plagemann eine öffentliche Stadtverordnetensitzung in den Rathaussaal einberufen. Die Sitzung hatte nur einen Tagesordnungspunkt: „Antrag auf Beschaffung eines Fußweges nach dem Bahnhof“. Als Ergebnis dieser Sitzung entstand ein Beschluss, der dem Magistrat den Auftrag gegeben hatte einen Antrag bei der königlichen Regierung zu stellen, vom Domänenacker rechts der Chaussee nach Magdeburg ein Stück käuflich erwerben zu können, oder wenigstens leihweise überlassen zu bekommen. Dieses Ackerstück sollte dazu dienen, einen Fußweg Richtung Bahnhof anzulegen. Hierdurch entstand dann also die heutige „Bahnhofstraße“.

Das „Amtliche Wanzleber Kreisblatt“ schreibt am 16. Oktober 1883 weiter:

„Auf der Station Wanzleben ist seit der Eröffnung des Verkehrs ein reges Leben. Es kommt vor, dass man zu gleicher Zeit 20 bis 30 Fuhrwerke auf dem Bahnhof antrifft, und ganze Züge mit Kartoffeln, Getreide, Cichorienwurzeln, Rüben und Kohlen beziehungsweise entladen werden, und dass der Platz für Fuhrwerke oft recht knapp ist. Der Personenverkehr ist auch lebhafter, als man anfangs glaubte. Zu manchen Zügen kommen 20 bis 30 Personen auf den kleinen Perron (veraltet für Bahnsteig). Mancher, der früher angenommen, die Bahn würde für Wanzleben keine Bedeutung haben, wird jetzt schon anderer Meinung sein. Was die Einrichtung anbetrifft, so sind wir leider recht stiefmütterlich weggekommen. Der Restaurationsverkehr würde auf unserer Station ein ganz ansehnlicher werden, man hielt es aber nicht für nötig, dergleichen anzulegen, weil vielleicht noch eine Vorratskammer für den Restaurateur angelegt werden müsste. Das Publikum von auswärts (Domersleben, Schleibnitz) welches im Sommer zum Mitfahren oder abholen von Frachtgütern kommt, findet eine Karaffe mit Wasser im Wartezimmer vor, es fehlt aber die Einrichtung zum Ausspülen des Glases. Und wer wird aus demselben, welches für Jedermann dort steht, unausgespült trinken wollen. Man trifft überhaupt jetzt noch wenig Bahnhöfe und Stationen ohne Restauration. Für die Kreisstadt Groß Wanzleben ist es aber nicht für nötig erachtet eine einzurichten. Man sollte sich dies aber nicht ruhig gefallen lassen und sollte über derartig kümmerliche Einrichtungen in einer so reichen Gegend Beschwerde führen, eventuell bis zur Höchsten Stelle.“

Nun, eine Gaststätte hatte es für viele Jahre gegeben, wie wir aber wissen, ist sie bereits seit Jahren geschlossen gewesen. Der aufmerksame Beobachter hatte es sicherlich schon längst vermutet, der Personenverkehr Blumenberg – Eilsleben ist für die Bahn unwirtschaftliches Unterfangen geworden. Die Regionalbahn wurde nur noch von wenigen Fahrgästen genutzt. Oftmals konnte man, wenn man die Bahn gesehen hatte nur vereinzelt einen Fahrgast ausmachen. Bleibt zu hoffen, dass sich für diejenigen, die tatsächlich auf den Personennahverkehr angewiesen sind nichts verschlechtert. Wie „Volksstimme“ berichtete, wird der „Bördebus“ die Regionalbahn ersetzen.