

EISENBAHNGESCHICHTE(N)

Auf Achse mit Waggon aus Bremen

Eisenbahngeschichte(n) aus Bremen: Nachdem wir in der „Takt“ in mehreren Beiträgen Historisches aus Niedersachsen behandelten, lesen Sie dieses Mal etwas über den Waggonbau in der Freien Hansestadt.

Um 1900 war die Wirtschaft in Bremen ganz auf die Häfen ausgerichtet. Dr. Weigand, der Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, suchte ein zweites industrielles Standbein für Bremen als eine von der Schifffahrtskonjunktur unabhängige Kapitalanlage. Der Bau von Straßenbahnen und Automobilen schien mit hohen Wachstumsaussichten besonders erfolgsversprechend. Zur Verwirklichung standen zwei benachbarte Grundstücke im Ortsteil Hastedt zur Verfügung. Auf dem einen wurde die Automobilfabrik NAMAG errichtet, aus der 1929 die Automobilfabrik Borgward hervorging. Auf dem anderen Grundstück errichtete man die Norddeutsche Waggonfabrik AG. Zunächst wurden dort Straßenbahnen für Bremerhaven gebaut.

Ab 1908 gehörten Güterwagen zum Programm, insbesondere auch Bananenwagen für den Transport der in Bremen und Hamburg angelandeten Früchte. Nach dem Ersten Weltkrieg blühte die Produktion wieder auf. Straßenbahnen, Postwagen, Kühlwagen und beheizte Bananenwagen sorgten für die Auslastung des Bremer Werks. Konjunkturkrisen mit Auftragsrückgängen brachten das Bremer Werk in Bedrängnis. 1929 erfolgte die Übernahme durch Linke-Hofmann-Busch. 1930 wurde das Werk geschlossen.

Ab 1935 wurden dort Militärflugzeuge von Focke-Wulff gebaut. 1946 entstand an alter Stelle das Unternehmen Hansa Waggonbau GmbH. Zunächst wurden kriegsbeschädigte Wagen in Stand gesetzt. Es folgte die Aufarbeitung hochwertiger Reisezugwagen für das entstehende F-Zugnetz der DB. Auch für die britische Armee wurden verschiedene Typen aus beschädigten Wagen gefertigt. 1950 kamen mit 14 Postwagen die ersten Neufahrzeuge. Ab 1952 entstanden Wagen mit der bei der DB nun üblichen Standardlänge von 26,4 Meter. Besonders beachtet wurden dabei die Liegewagen für den Reiseveran-

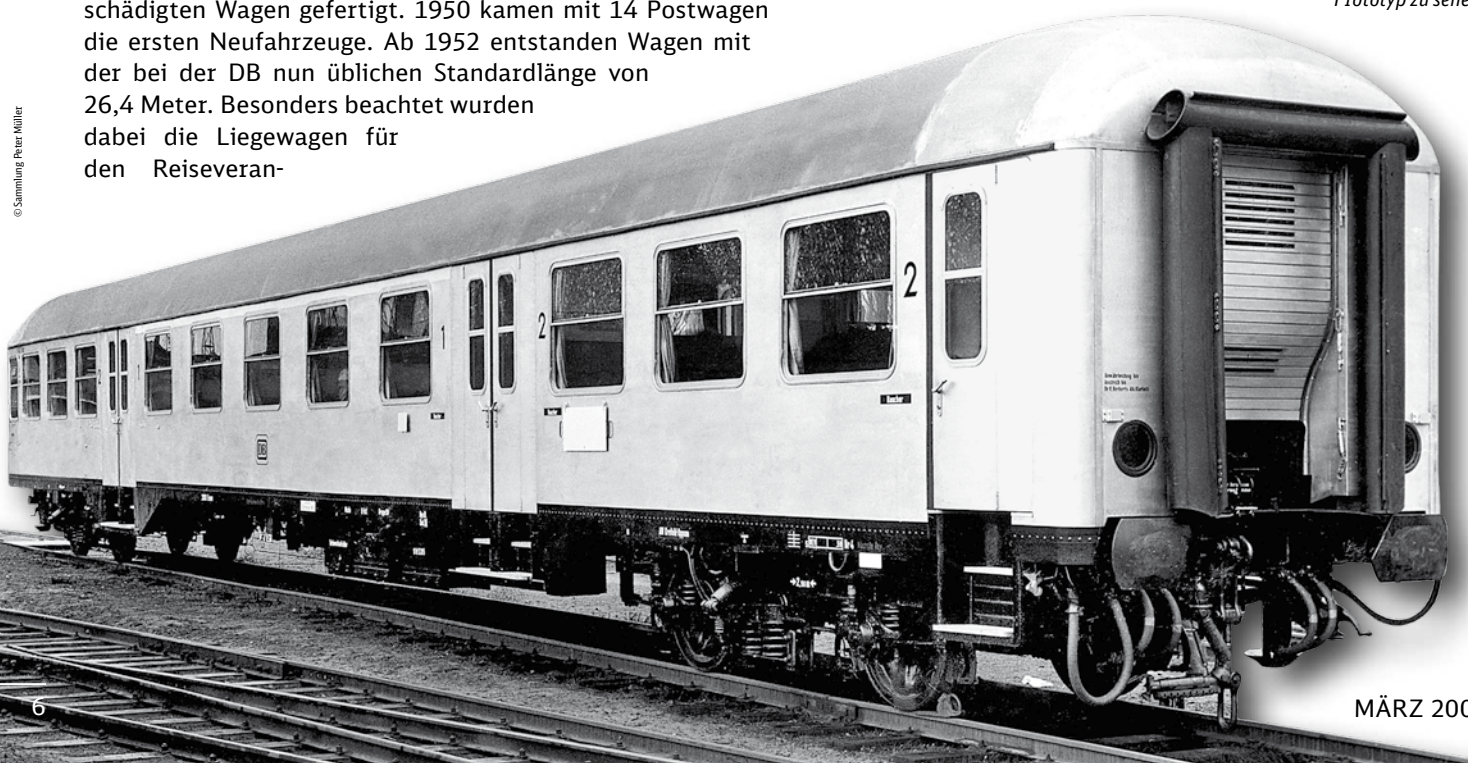
stalter Touropa. Viele Menschen haben in diesen Wagen ihre erste Urlaubsreise nach dem Zweiten Weltkrieg begonnen. Auch ein neuer Schlafwagentyp, der U-Hansa, kam aus Bremen. Seine Abteile konnten wahlweise mit einem, zwei oder drei Betten hergerichtet werden. Dieser Universalwagen wurde Vorbild für nahezu alle europäischen Schlafwagen. Lange bevor der Fahrdracht Bremen erreichte, kamen drei elektrische Vorkriegstriebwagen schon nach Bremen, um dort für den Einsatz als Schnelltriebwagen „Münchner Kindl“ (München–Stuttgart–Frankfurt/Main) hergerichtet zu werden. Ab 1958 wurden auch neue Nahverkehrswagen, die „Silberlinge“, in Bremen gebaut. Das Bild zeigt einen der Prototypen, der an einem Wagenende zusätzliche Türen besaß.

Zurückgehende Auftragszahlen der DB zwangen das Werk, sich neue Aufgabenfelder zu suchen. Nun wurden Container in großer Stückzahl gebaut. Trotzdem musste das Werk, das 1973 zur AG umgewandelt worden war, schon 1975 Insolvenz anmelden. Der Nachfolgebetrieb Bremer Waggonbau GmbH führte hauptsächlich den Wiederaufbau von luxuriösen Reisezugwagen für Nostalgiezüge verschiedener Veranstalter durch.

Zum Überleben reichte das nicht. Mit dem Bau von elf Wagen für die Inselbahn Langeoog endete 1995 der Waggonbau in Bremen. Die Geschichte der Eisen- und Straßenbahnen, der Busse, aber auch des Hafens in Bremen ist mit vielen historischen Aufnahmen in dem Buch von Gerhard Greß „Verkehrsknoten Bremen“, EK-Verlag 2006, dargestellt.

 www.ekshop.de

Ab 1958 wurden in Bremen „Silberlinge“ gebaut. Hier ist ein Prototyp zu sehen.



© Sammlung Peter Müller