

## Die Kleinbahn in Zeven

**Selsingen.** Unter diesem Titel hielt Dr. Walter Borchers am 6. November im Selsing Hof vor dem Heimatbund Bremervörde-Zeven einen Vortrag über die Geschichte der EVB und ihrer Vorgänger.

Unsere Heimat war verkehrstechnisch bis ins 19. Jahrhundert hinein verkehrstechnisch schlecht erschlossen. Es wurden kaum Güter produziert, und so war der Transport von Waren aus dem Elbe-Weser-Dreieck in die Welt kaum erforderlich. Der Transport von Waren in unsere Region war so gut wie unmöglich. Nur auf dem Wasserweg war ein beschränkter Verkehr gegeben. Im 19. Jahrhundert, dem Jahrhundert der Eisenbahnen, änderte sich dies schlagartig. Die Streckenführung Paris-Hamburg lief aber trotz vieler Bemühungen der Landräte nicht über Zeven, sondern über Rotenburg.

1906 bzw. 1908 wurde Zeven durch Gleise nach Rotenburg bzw. Bremervörde an das Fernnetz angeschlossen. Da die landwirtschaftlichen Erträge gestiegen waren, wurde auch der Anschluss der umliegenden Ortschaften wichtig – eine Ost-West-Verbindung wurde geplant. Die Bauarbeiten begannen 1913, wurden jedoch durch den Krieg verlangsamt. Am 2. Januar 1917 wurde die Strecke Zeven-Tostedt eingeweiht, am 15. Juni folgte die Strecke Wilstedt-Zeven. Damit hatte die Strecke der späteren Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn (WZTE) eine Gesamtlänge von 63,6 km.

Trotz Krieg, Inflation und vieler Hindernisse stieg der Verkehr stetig an. An die Stelle der anfangs genutzten Dampflokomotiven traten ab 1933 für den Personenverkehr benzinbetriebene Wismar-Schienenbusse, liebevoll „Schienenzepp“ genannt.

1941 wurde die Brücke zwischen Heeslingen und Weertzen unterspült und sackte ein. Der Schaden konnte nicht behoben werden. Durch Treibstoffmangel und Beschuss von Bombern wurde der Verkehr während des Zweiten Weltkriegs weiter beeinträchtigt. Ab April 1945 kam der Schienenverkehr komplett zum Erliegen und wurde erst im August wieder aufgenommen. Zunächst machten zerstörte Brücken ein mühevolleres Umsteigen notwendig, bis Notbrücken das Weiterkommen erleichterten. Das Verkehrsaufkommen schnellte aber in ungeahnte Höhen: Die schlechte Versorgungslage in den Großstädten trieb viele Einwohner zum „Hamstern“ auf das Land.

Die Wismarbusse brachen fast unter der Last zusammen. Mit der Währungsreform 1948 normalisierte sich der Personenverkehr, während der Güterverkehr wieder anstieg. Erst mit dem Aufkommen des Individualverkehrs sanken die Einnahmen, und 1971 endete der personengebundene Schienenverkehr ganz. Der Güterverkehr bleibt jedoch bis heute ein großer Faktor und sorgt

noch heute für rege Betriebsamkeit auf dem Schienennetz zwischen Elbe und Weser.

Die Mitglieder und Interessierten bedankten sich mit großem Beifall für die vielen historischen Fotos aus der Sammlung von Dr. Borchers. Die nächste Veranstaltung des Heimatbunds ist die Adventsfeier am 3. Dezember um 15 Uhr im Selsing Hof. Dabei stellt Schriftleiterin Hella Dohrmann De Sood Nr. 60 vor.

Weitere Informationen unter [www.brw-zev.de](http://www.brw-zev.de)



Zwei der Wismar-Schienenzepps, auch „Schweineschnauze“ genannt, vor dem Bahnhof Zeven (Süd).  
Abbildung: Archive Borchers/Millert