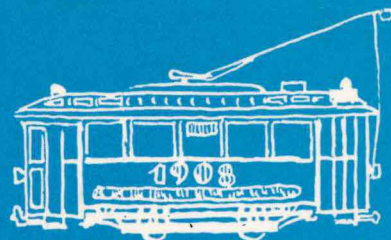




75
JAHRE



BREMERHAVENER



STRASSENBAHN

Nachtrag vom 1. Januar 2024:

Erlaubnis zur Digitalisierung und Veröffentlichung von der Verkehrsgesellschaft
Bremerhaven AG eingeholt.

Mit freundlichem Dank,
Paul Homann

75 *J*AHRE
BREMERHAVENER
STRASSENBAHN

26. JUNI 1956

HERAUSGEGEBEN VON DER VERKEHRSGESELLSCHAFT BREMERHAVEN A.G.

GELEITWORT

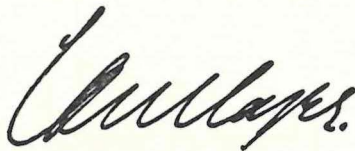
75 Jahre Geschichte der Bremerhavener Straßenbahn, wie sie in den nachfolgenden Blättern ihren Niederschlag finden, sind gleichbedeutend mit 75 Jahren Geschichte der Großstadt an der Unterweser. Die Entwicklung des Verkehrswesens ist gerade hier zuengst verbunden mit dem Werden des neuen Bremerhavens, das Schicksal der Stadt wiederum wurde entscheidend wichtig auch für ihren großen Verkehrsbetrieb.

Der Magistrat und die Bevölkerung der Stadt Bremerhaven nehmen deshalb regen Anteil am Festtag „ihrer“ Straßenbahn. Mir selbst steht bei diesem frohen Anlaß vor Augen das gewaltige Maß an Leistung, das mit den verflossenen 75 Jahren Straßenbahngeschichte, vor allem aber im letzten Jahrzehnt, verbunden ist. Es ist zu allen Zeiten von den Männern der Straßenbahn, den Praktikern, den Mitgliedern des Vorstandes und den Angehörigen des Aufsichtsrates gute Arbeit im Interesse der Gesamtheit geleistet worden, was aber im 2. Weltkriege und im ersten Jahrzehnt danach geschaffen wurde, ist höchster Anerkennung wert!

Die schweren Luftangriffe auf Bremerhaven hatten nicht nur das Stadtzentrum fast völlig zerstört, sondern auch die Anlagen und Einrichtungen der Bremerhavener Straßenbahn in großem Umfange beschädigt. Die Verlagerung der Bevölkerung in die Rand- und Nachbargebiete stellte aber vermehrte Anforderungen an unsere Verkehrsmittel bis weit in die Nachkriegszeit hinein. Wenn wir unser heute intaktes Straßenbahnnetz mit neueingesetzten modernen Großraumwagen, dem weitausgedehnten Omnibusbetrieb und den O-Bus-Linien betrachten, vergessen wir allzuleicht, daß in den Nachkriegsjahren 12,5 km Gleis erneuert, 31 km Gleis durchgearbeitet werden mußten, der Wagenpark, soweit keine Neuanschaffungen erfolgten, überarbeitet und in eigener Werkstatt mit modernen Motoren versehen werden mußten. Nicht zu übersehen ist auch die kaufmännische Leistung, ein derart beanspruchtes Unternehmen finanziell gesund zu halten!

Ich halte es für meine Pflicht, an diese Leistungen zu erinnern und allen Beteiligten in Fahrdienst, Werkstätten, Verwaltung und verantwortlichen Gremien den aufrichtigen Dank des Magistrats auszusprechen!

Möge unserer Bremerhavener Straßenbahn in den kommenden Jahren ein weiterer Aufstieg beschieden sein!



Oberbürgermeister
Vorsitzer des Aufsichtsrates

DREI STÄDTE WACHSEN ZUSAMMEN



igentlich sind es nicht nur drei Städte, die an der Unterweser zu einer zukunftssträchtigen Großstadt zusammengewachsen sind; die Keimzellen der Stadt Bremerhaven liegen gleichermaßen in Lehe wie in Wulsdorf, in Geestendorf wie in der bremischen Gründung von 1827, die heute der ganzen Stadt den Namen gibt. In der Zeit aber, als die erste Pferdebahn an der Unterweser angelegt wurde, waren es drei Ortschaften, die an der Neugründung beteiligt und durch sie berührt wurden.

Drei Stadtwesen, zwei preußischen Kreisen und dem Stadtstaat Bremen zugehörig, bedeuteten für die Absicht der neuen Verkehrsunternehmer eine bedeutende Erschwerung im Verhandeln. Es mußte praktisch jeder Schritt dreimal gemacht, jeder Brief ebensooft geschrieben werden. Allein, diesem Umstande verdanken wir Heutigen die Erhaltung von Unterlagen über die verflossenen 75 Jahre Straßenbahngeschichte, nachdem der Bombenkrieg auch das schriftliche Erbe aus vergangenen Tagen dezimiert hat. So ist es uns möglich, zur 75. Wiederkehr des bedeutsamen Tages, an dem die erste Pferdebahn vom Markt in Bremerhaven aus den Linienverkehr aufnahm, die Geschichte unserer Straßenbahn zu rekonstruieren. Helle und dunkle Tage wechselten auch hier einander ab, zum Jubiläum soll im wesentlichen und in aller Kürze von den guten Geschehnissen, vom stetigen Wachstum und Ausbau unseres Verkehrsunternehmens gesprochen werden.

Es ist die eigenständige Aufgabe des Verkehrs, Verbindungen zu schaffen, zwischen Ortschaften und Ländern, zwischen Menschen und Völkern. An der Unterweser, dem Knotenpunkt von Welthandel und Weltverkehr, fiel der Straßenbahn die besondere Aufgabe zu, nicht nur arbeitende Menschen innerhalb der weit auseinandergezogenen Nachbarorte schnell und sicher zu befördern, sondern darüber hinaus positiv einzuwirken auf die Entwicklung der vielfach konkurrierenden Gemeinwesen zu einer einheitlich in sich ausgeglichenen Stadt.

Das erkannten zu allen Zeiten weitsichtige Bürger. So schrieb im Jahre 1906 der Geestemünder Bürgermeister Klußmann an seinen Regierungspräsidenten in Stade, als es galt, die Übernahme der Straßenbahn in das Eigentum der drei Gemeinden zu verhandeln:

„Die ganze Angelegenheit hat übrigens eine über den vorliegenden konkreten Fall noch weit hinausreichende Bedeutung. Denn wir glauben, daß, wenn es gelingen sollte, durch einen gemeinsamen Straßenbahnbetrieb zum ersten Male ein gemeinsames Zusammenwirken der drei Unterweserorte zu ermöglichen, damit ein erster Schritt von ganz erheblicher Tragweite auf dem Wege gemacht sein würde, um die zu ihrem eigenen Nachteile sich untereinander streitenden Unterweserorte einander näher zu bringen, zumal auf einem die Öffentlichkeit so sehr interessierenden Gebiete, wie es das Straßenbahnunternehmen ist, und wenn dieser erste Schritt einmal gemacht ist, auch noch weitere Schritte zur Zusammenarbeit in anderen Gebieten die naturgemäße Folge sein werden . . .“

Es dauerte lange Jahre, bis der erste Schritt wirklich getan wurde und wiederum Jahrzehnte, bis an der Unterweser ein einheitliches Gemeinwesen entstand. Die Bremerhavener Straßenbahn aber wurde in der Tat zum Bindeglied, auch wenn gelegentlich alle drei Ortschaften über sie schimpften (Preisfrage: „Über welche Straßenbahn ist noch nicht geschimpft worden?“).

Wir gehen nun einmal gemeinsam fast acht Jahrzehnte zurück, in die Zeit der Planung der Gründung der „Bremerhavener Straßenbahn“, und wandern von dort aus mit ihr bis in unsere Tage. Gehen, wandern? Nein, natürlich fahren wir in die Vergangenheit! Schon schrillt die Klingel: Abfahrt! Wie schnell werden wir nun im alten Bremerhaven sein!

DIE GUTE ALTE ZEIT

1827

hatte Bürgermeister Johann Smidt das Gelände um die alte Karlsburg für Bremen erworben und dort die Stadt Bremerhaven begründet. Der schnelle Aufschwung, den Stadt und Häfen nahmen, veranlaßte das damalige Königreich Hannover, insbesondere den Minister Grafen von Borries, auf dem der jungen Stadt gegenüberliegenden Geesteufer eigene Hafenanlagen und damit die Grundlagen für die Stadt Geestemünde zu schaffen. Das war um 1857 herum, zwei Jahrzehnte vor den ersten Verhandlungen um die Straßenbahnkonzession.

Geestendorf blieb noch für lange Jahre selbständig und gegenüber Geestemünde die größere Siedlung; zwischen beiden Ortschaften erhoben sich Zollschranken und mit den Waren des täglichen Bedarfs wurde ein wenig Schmuggel getrieben, wodurch kluge Hausfrauen mit ihrem Haushaltsgeld etwas länger zurechtkamen. Erst 1888 trat (mit Bremen) für Bremerhaven und Geestemünde die Einbeziehung in das Zollgebiet in Kraft und dann dauerte es noch ein Jahrzehnt, bis Geestendorf und Geestemünde zu einem blühenden Gemeinwesen vereinigt wurden, das erst 1913 kreisfreie Stadt wurde.

Lehe hatte als Flecken seit 1880 städtische Verwaltung, war Sitz der Kreisverwaltung, wie nach der Teilung des Kreises Geestemünde auch. Für die umliegenden Gemeinden wurde Lehe deshalb zum Mittelpunkt von Verwaltung und Wirtschaft. Zur Zeit der Gründung unserer Straßenbahn war Lehe noch die kleinste der späteren drei Stadtgemeinden, 1895 hatte es bereits Bremerhaven in der Einwohnerzahl überholt. Insgesamt wohnten um 1880 in den Unterweserorten etwa 35 500 Einwohner.

Der steigende Seehafenverkehr – zu den mehrfach erweiterten „Alten“ und „Neuen“ Häfen hatte sich schon der Kaiserhafen 1 gesellt –, die Entwicklung des Fischereihafens und des Fischhandels, der im Jahre 1878 bereits über eine Million Kilogramm Seefisch ins Binnenland verkaufte, die Gründung der Werften und die wachsende Industrialisierung gaben den Unterweserorten einen stetigen Auftrieb. Die Einwohnerzahl stieg und es war vorauszusehen, daß sie noch auf Jahrzehnte hinaus sich ständig vergrößern würde.

Ganz Deutschland stand in diesem Jahrzehnt nach dem Kriege von 1870/71 im Zeichen der „Gründerjahre“. Bei reichlichem Geldfluß entstanden viele neue Unternehmungen, auch auf dem Gebiete des Verkehrs. Manches, was damals entstand, erwies sich als nicht fest genug begründet und ging wieder ein, bestehen aber blieben die in dieser Zeit in vielen deutschen Städten begründeten Straßenbahnen.

Schon Jahrzehnte vorher war ein vorausschauender Mann mit dem Gedanken hervorgetreten, zwischen Frankfurt und Bremen eine Omnibusverbindung auf Schienen zu schaffen, der gegenüber dem Postkutschenverkehr auf den Straßen der Vorteil der größeren Geschwindigkeit und des ruhigeren Laufes eigen sei. Der Siegeszug der mit Dampf betriebenen Eisenbahn machte dieses Projekt überflüssig. In Amerika aber gewann der Gedanke der Verkehrsverbindung innerhalb der Städte, in denen der Dampfzug unpraktisch und unrentabel war, mittels auf Schienen laufender Pferdebahnen praktische Gestalt. Nach diesem Vorbilde wurde 1865 in Berlin die erste deutsche Pferdebahn eröffnet. Nach den guten Erfahrungen, die man dort machte, folgten andere Städte und im Jahre 1876 auch die Stadt Bremen. Unter den Unternehmern, die in Bremen die erste Pferdebahn zwischen dem Herdentor und Horn betrieben, war auch jener Heinrich Alfes, der im Jahre 1879 die Vorkonzession für eine Pferdebahn zwischen Lehe und Geestemünde beantragte. Am 1. November 1879 wurde ihm vom Landesdirektorium in Hannover unter der Aktennummer 15 347 die Vorkonzession für die Pferdebahn von Lehe nach Geestemünde und eventuell weiter nach Wulsdorf erteilt. Der Bremer Senat schloß sich dieser an, soweit bremisches Gebiet berührt wurde. Alfes, der in einer der Akten aus damaliger Zeit als „Reitstallbesitzer“ verzeichnet wird, bediente sich der Hilfe des bremischen Anwalts Dr. Johann Wilckens, dritter im Bunde war der Bankier Bernhard Loose. Sie gründeten die „Bremerhavener Straßenbahn Aktiengesellschaft“, das Grundkapital betrug 450 000 Mark.

Die Konzession wurde am 12. Januar 1882 auf die im Oktober 1881 in Lehe in das Handelsregister eingetragene Aktiengesellschaft übertragen. Die Dauer derselben betrug 50 Jahre. Bis diese rechtlichen und die Gründung abschließenden Akte aber erledigt waren, geschah noch vieles, die Straßenbahn in Gang zu bringen.

Im Stadtarchiv Bremerhaven befinden sich die Handakten des Wegbauinspektors Brüning, „Vorstand der ständischen Wegbauinspektion Geestemünde“. Ihm unterstanden die Straßen dieses Bezirkes, ihre Instand-

haltung und auch der Neubau, zu dem unter anderem der Ausbau der Straße Geestemünde—Lehe gehörte, der in diese Zeit fiel. Aus seinen Akten wird ersichtlich, welche baulichen und behördlichen Hindernisse beim Einbau der Schienen, Weichen und sonstigen Anlagen zu überwinden waren. Zwar hatten die Körperschaften der beteiligten Gemeinden die Einrichtung der Pferdebahn begrüßt und die Bedeutung einer solchen Verkehrsverbindung erkannt, aber sie handelten im Sinne aller guten Verwaltungen, wenn sie versuchten, alle entstehenden Kosten und jede mögliche Sicherung gegen künftige Auslagen von vornherein dem Partner aufzubrummen. Es fanden deshalb wiederholte Verhandlungen an Ort und Stelle und in Bremen statt, an denen auch die Herren der Regierung in Hannover teilnahmen.

Sowohl für die aufrechte Beamtenesinnung, als auch für den Grad der Verärgerung des Herrn Wegbauinspektors zeugt es, daß er sowohl die Einladung zur Eröffnungsfeier ausschlug, als auch die ihm übersandte „Abonnementskarte“, die ihm bei Aufnahme der Probefahrten zugedacht war, zurücksandte mit dem Bemerkten, daß er „nach den Concessionsbedingungen einen Anspruch auf eine derartige Karte nicht habe“. Allen Schwierigkeiten zum Trotz aber wurde die Pferdebahn doch so weit gefördert, daß am 13. Mai 1881 der probeweise Betrieb zwischen dem Bahnhof Geestemünde (damals noch am Handelshafen belegen) und der Mühlenstraße in Bremerhaven aufgenommen werden konnte.

Bevor dann auf der ganzen Strecke vom Bahnhof Geestemünde bis zum Depot in Lehe der Verkehr offiziell eröffnet werden konnte, mußte noch eine wichtige amtliche Handlung vorgenommen werden: der Erlaß von Polizeiverordnungen, die das Verhalten des Publikums gegenüber der Straßenbahn regelten.

Wohlthuend kurz war diese Verordnung aus Lehe, sie umfaßte nur 3 Paragraphen, von denen der dritte nur die Strafbestimmungen enthielt (bis zu 9 Mark oder entsprechender Haft). Die beiden anderen aber sollen zu Nutz und Frommen aller heutigen Verkehrsteilnehmer hier wörtlich aufgeführt werden:

§ 1

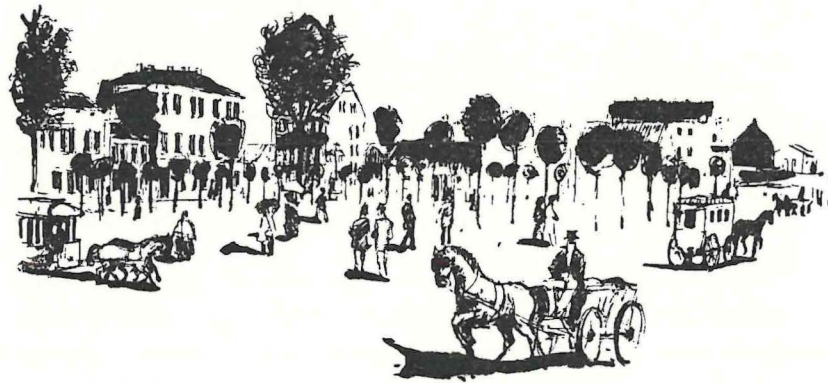
Beim Herannahen der Wagen der Straßenbahn und insbesondere beim Ertönen der Glocke derselben hat das Publikum sich überall von der Bahn zu entfernen.

Alle Fuhrwerke, sowie Reiter haben den ihnen entgegenkommenden oder nachfolgenden Straßenbahnen vollständig und soweit auszuweichen, daß zwischen ihnen und der nächsten Bahnschiene noch ein Raum von 1 Meter frei bleibt und der Eisenbahnwagen ohne Aufenthalt vorbeikommen kann.

§ 2

Das Abladen von Holz, Steinen oder sonstigen hindernden Gegenständen auf den Bahnkörper, sowie neben denselben innerhalb 1 Meter von der äußeren Seite der Bahnschiene, das Nachahmen von Glockenzeichen und andere Handlungen, durch welche eine Störung des Betriebes veranlaßt werden kann, sind verboten.

Inzwischen war auch das erste Straßenbahndepot an der Wurster Straße aufgebaut worden. Ein Betriebsgebäude mit Stallungen für 50 Pferde, einer Schmiede, dem Magazin, einem Büroraum und der Wohnung des Inspektors war auf dem 5 Morgen großen Gelände nördlich des Armenhauses auf dem Eckernfeld entstanden, für das Alfes 1000 Mark zahlen mußte. Beim Verkauf war zur Bedingung gemacht worden, daß innerhalb eines Jahres die Bahn fertig und der Betrieb hergestellt würde. Das geschah denn ja auch, wie wir im folgenden Abschnitt lesen werden.



Geestemünder Altmarkt um 1890

AM 26. JUNI 1881



Am Sonntag, dem 26. Juni 1881, war es endlich so weit, daß die feierliche Eröffnung vorgenommen werden konnte. Dazu kamen auf Einladung der schon genannten Gründer, die auch den ersten Aufsichtsrat der späteren Aktiengesellschaft bildeten, Gäste aus Bremen, die mit dem Dampfer „Forelle“ wesenabwärts fuhren, und Vertreter der beteiligten Ortschaften, insgesamt etwa 80 geladene Gäste. „Vom prächtigsten Wetter begünstigt“, wie ein Chronist schreibt, kamen die auswärtigen Besucher gegen 2 Uhr nachmittags auf dem Marktplatz in Bremerhaven an, wo sie von vielen Menschen erwartet wurden. 10 Pferdebahnwagen standen festlich geschmückt bereit zur Fahrt durch die drei Unterwesergemeinden. Uns sind die Namen einer Anzahl von Gästen überliefert worden, deren Träger zum größten Teil in der bremischen und Bremerhavener Geschichte einen hervorragenden Platz einnehmen: aus Bremen die der Senatoren Schulz, Buff und Oelrichs, des Richters Mohr, von dem es heute noch viele Anekdoten gibt, des „Consul H. H. Meier“, Mitbegründer und Präsident des Norddeutschen Lloyd, aus der Stadt Bremerhaven Stadtdirektor Gebhard, Stadtverordnetenvorsteher Dr. Barth, aus Lehe Kreishauptmann Düesberg, Bürgermeister Fels, Senator Brinkmann, aus Geestemünde Vorsteher Rabien, Konsul Lenz, Präsident der Handelskammer u. a. mehr.

Diese Gäste und viele „Seh“leute besichtigten zunächst auf dem Marktplatz das Betriebsmaterial der neuen Pferdeisenbahnlinie und bestiegen dann die Wagen zur Fahrt durch die festlich beflaggten Straßen. Die Fahrt führte zunächst zum Bahnhof Geestemünde, dann wieder zurück zum Marktplatz in Bremerhaven und von dort nach Lehe. Vor dem Amtshaus in Lehe stand die Schützenkapelle und begrüßte mit schmetternden Klängen die Teilnehmer an diesem Festzuge. Am Depot an der Wurster Straße stand der Direktor Roth, dem die Leitung des Aufbaues der Straßenbahn übertragen war, und nahm die Glückwünsche zur Fertigstellung entgegen. Auch Baumeister Kistner und Zimmermeister Rogge, die das „Bahnhofs-Etablissement“ gebaut hatten, nahmen den ihnen gebührenden Teil der Anerkennung entgegen. Nach der

Herr Inspektor Rinning.

worden hierdurch zur

Einweihung

der

Bremerhavener Straßenbahn

am

Sonntag, den 26. Juni 1881

und zum

Mittagessen

freundlichst eingeladen.

Juni 18. 1881.

Hochachtungsvoll

*H. Alfes.
Bernh. Loose.
Dr. Joh. Wilckens.*

TAGES-ORDNUNG.

Abfahrt von Bremen 10 Uhr Morgens mit dem Dampfschiff „Forelle“ von der Kalkstrasse (die beiliegende Karte dient als Billet auf der „Forelle“ und ist beim Abgang vom Dampfschiffe abzugeben.)

Ankunft gegen 2 Uhr in Bremerhaven.

Versammlung 2 Uhr auf dem Marktplatz in Bremerhaven.

Befahren der ganzen Bahn Geestemünde-Bremerhaven-Lehe. Besichtigung der Stallung und Remisen, zum Schluss 4 Uhr freundschaftliches Mittagessen im Hôtel von Beermann & Meyer am Markt in Bremerhaven.

Besichtigung des Depots ging es zurück zum Marktplatz, wo im Hotel von Beermann & Meyer das „freundschaftliche Mittagessen“ stattfand. Der Berichterstatter in der alten „Nordsee-Zeitung“ vom 28. Juni 1881 weiß die „köstlichen Speisen und edlen Getränke“ zu rühmen; sein Kollege von der „Provinzial-Zeitung“ hat uns die Namen der Festredner überliefert. Nach dem traditionellen Trinkspruch des Mitbegründers Bankiers Loose auf den Kaiser, widmete Herr Alfes sein Glas den Behörden und Senator Schulz trank auf die neue Straßenbahn. Dr. Wilckens, der dritte im Bunde der Begründer, rühmte alle am Bau Beteiligten und Förderer, insbesondere den Konsul H. H. Meier, Direktor Roth und Herrn Alfes. Nun war Konsul Meier gezwungen, das Lob bescheiden abzulehnen, wobei er dann verriet, daß er sich schon eine Reihe von Jahren vorher um den Bau einer Straßenbahn in Bremerhaven bemüht habe. Dann sprach Herr Hackländer, Teilhaber der Fa. Herbrand & Co. in Köln, die die Pferdebahnwagen geliefert hatte, und verkündete in Knittelversen die Entstehungsgeschichte der neuen Straßenbahn. Stadtdirektor Gebhard hob sein Glas für die Hansestadt Bremen, Konsul Ulrichs, Bremerhaven, wiederum trank auf H. H. Meier. Nachdem der Vertreter der Eisenbahn, Regierungsrat Wittich, auf das gute Verhältnis zwischen Eisenbahn und Pferdebahn getrunken hatte, folgte endlich W. Frahms Toast auf die Damen.

Wir sehen, es wurde an guten Reden schier ebensoviel geleistet wie wahrscheinlich am Vertilgen jener köstlichen

Speisen und edlen Getränke. Man wußte, was man einander schuldig war!

Es wird berichtet, daß „ein Teil der Gäste aus Bremen“ um 11 Uhr abends mit einem Extrazuge nach Bremen gefahren sei, wo der Rest blieb, ist nicht mehr festzustellen.

Es war also wahrhaft ein festlicher Tag für die Unterweserorte, nicht nur für die Erwachsenen, auch für die Kinder. Davon weiß ein betagter Bremerhavener zu erzählen, Herr Melchior Schwoon, nach dem die Straße in Lehe benannt ist. Er berichtete davon folgendes: „Die Pferdebahn, ein kleiner Wagen mit einem Pferd davor (nur die sog. Bahnwagen fuhren zweispännig mit Gepäckanhängern. D. V.), wurde eröffnet, als ich 10 Jahre alt war. Die Fahrt kostete 10 Pfg. Natürlich wollte ich mit der Pferdebahn fahren, und da ich gehört hatte, daß Kinder auf dem Schoß frei mitfahren durften, nahm ich meinen jüngeren Bruder auf den Schoß und bezahlte meine 10 Pfg. Der Schaffner war aber nicht damit einverstanden, uns beide für 10 Pfg. mitzunehmen. Da ich aber nicht mehr Geld besaß, bezahlte ein anderer Gast den Groschen, so daß wir beide von der Lloydstraße bis zum Markt in Bremerhaven fahren konnten.

Großen Eindruck machte auf mich besonders die handbewegte Klingel; das Ergebnis: ich beschloß, einmal Pferdebahnkutscher zu werden.“

Nun, unser greiser Mitbürger ist es ebensowenig geworden wie die zahlreichen Jungen nach ihm, die später Straßenbahnführer werden wollten. Es hatte damit seinerzeit auch seine besondere Bewandnis: Die Bremerhavener Straßenbahn stellte durch Jahrzehnte hindurch nur gediente Kavalleristen ein, die beim „Preußen“ auf Pflege und Umgang mit Pferden gedrillt waren. Gewiß nicht zum Nachteil der Zugtiere und des Betriebes, dessen lebendes Kapital sie waren!



Zunächst wurde der Betrieb der Pferdebahn eingleisig durchgeführt. An bestimmten Stellen der Linie gab es dann „Weichen“, Ausweichstellen, an denen der Wagen das Eintreffen des Gegenwagens abwarten mußte. Das konnte manchmal ziemlich lange dauern. Auch Haltestellen, wie wir sie heute kennen, wurden erst später eingeführt, zunächst meldete sich der Fahrgast durch Winken am Straßenrand (ähnlich, wie es heute die „Anhalter“ auf den Landstraßen machen), und der Kutscher hielt und nahm den Gast auf. Das konnte sich nun in kurzen Abständen wiederholen, so daß eine Fahrt von Lehe bis Geestemünde, von 1891 an bis Wulsdorf, einige Stunden Zeit in Anspruch nahm.

Es wird berichtet, daß die Direktion im Winter die Wagen mit einer dicken Strohschüttung versehen ließ, so daß die Beine der Passagiere bis zu den Knien darin staken und auf diese Weise warmgehalten wurden. „Dienst am Kunden“ ist also keine Erfindung der Neuzeit und bei der Bremerhavener Straßenbahn schon Tradition!

AUS DER ZEIT DER PFERDEBAHN



it 50 Pferden, 14 Wagen und 30 Angestellten nahm die Bremerhavener Straßenbahn den Betrieb auf. Nachdem die Eintragung der Aktiengesellschaft und die Übertragung der Konzessionsrechte auf diese erfolgt waren, begann der stetige Aufstieg des Unternehmens.

Schon im ersten vollen Geschäftsjahre 1882 wurden 846 944 Personen befördert. Betriebsleiter war zunächst der Sohn des Gründers Heinrich Alfes, Fritz Alfes, der später in Bremen eine Poudrettefabrik einrichtete, deren „Wohlgerüche“ sich seinem Namen im Volksmunde verbanden. Neben ihm war Inspektor Wingert tätig, der 1885 verstarb. Von 1886 bis 1891 waren die Betriebsleiter Inspektor Heins und Louis Schmidt. Nach nur wenige Monate während der Tätigkeit des schon im November 1886 verstorbenen Majors a. D. Grothusen trat als Direktor H. Krüder an die Spitze des Betriebes, dessen Name auf Jahrzehnte mit der Entwicklung der Bremerhavener Straßenbahn verbunden blieb.

Wie sehr die Straßenbahn schon nach wenigen Jahren des Bestehens dem Leben der Unterweserstädte verbunden war, bewies ein Streit zwischen Publikum und Unternehmen im Sommer und Herbst 1885, der, mit einem heute geläufigen Ausdruck bezeichnet, zum „Kalten Krieg“ führte, zum Boykott der Straßenbahn, zumindest an den Sonntagen dieses Sommers und Herbstes.

Der Anlaß zu diesem Konflikt ergab sich aus folgendem Geschehen:

Der Sonntagsverkehr stellte an die Bremerhavener Straßenbahn besondere Anforderungen in finanzieller Hinsicht. Insbesondere war es notwendig, für den verstärkten Sonntagsverkehr Mietpferde heranzuziehen. Inspektor Wingert unternahm es, diese Mehrkosten durch eine Tarifierhöhung einzubringen. Er gab bekannt, daß vom Juli dieses Jahres 1885 an am Sonntag ab 1.15 Uhr mittags die Knipskarten auf der Strecke nach Lehe zweimal gelocht würden, gleich, ob der Benutzer eine kurze oder längere Fahrt unternähme. Diese „Neuerung“ stieß indessen bei der Bevölkerung auf einen Widerstand von ungeahnter Heftigkeit, die wir uns heute kaum in diesem Ausmaße vorstellen können.



Im „Colosseum“ fand am Sonnabend, dem 25. Juli 1885, eine Protestversammlung statt, die von 150 Männern besucht war. (Die Damen blieben damals noch derartigen „aufregenden“ Veranstaltungen fern.) Als Miteinberuher eröffnete Herr Grashoff die Versammlung. Zum Leiter derselben wurde Herr Vaupel gewählt und dann ging es sehr lebhaft her. Die Maßnahme der Straßenbahn wurde verurteilt; es wurde vorgeschlagen, sie nicht zu benutzen, so lange diese Verteuerung gültig sei, ja, man wollte sogar Plakate drucken lassen und an den Haltestellen der Pferdebahn aufstellen, um die Leute vor der Benutzung zu warnen. Schließlich gelobten in einer Resolution die Anwesenden, so lange die Einrichtung des zweimaligen Knipsens bestehe, die Straßenbahn möglichst gar nicht, weder sonntags noch wochentags, zu benutzen; zu Vergnügungszwecken aber absolut nicht.

Wie der Streit dann ausging? Die Bevölkerung hielt sich tatsächlich in der Benutzung der Pferdebahn sehr zurück, der Ausfall machte sich in der Kasse der Gesellschaft bemerkbar und es wurde verhandelt. Die Kritiker wurden an der Verantwortung für das Unternehmen dadurch beteiligt, daß der Vorsitzende des

Komitees, das sich gebildet hatte, Stadtrat Vaupel aus Bremerhaven, sowie die Herren Kapitän de Limon aus Geestemünde und Apotheker Vollmer aus Lehe in den Aufsichtsrat gewählt wurden. Nachdem dann am 27. Dezember Inspektor Wingert verstarb, wurde seine wohlbedachte aber allzustark bekämpfte Tarifänderung außer Kraft gesetzt.

Nach der Anlage des Bremerhavener Friedhofes in Wulsdorf und dem Bau der dortigen Kapelle bestand ein öffentliches Interesse an der Weiterführung der Pferdebahn von der Kanalbrücke in Geestemünde durch Geestendorf nach dort. Der Magistrat von Bremerhaven trat mit einem entsprechenden Wunsche an den Aufsichtsrat der Bremerhavener Straßenbahn heran, der seinerseits diese Frage mit der einer Verlängerung der erteilten Konzession bis zum 1. Januar 1939 verband.

Die übrigen Unterweserorte schalteten sich ein, Wulsdorf forderte eine Weiterführung der Linie durch diesen Ort, die höheren Regierungsstellen stellten weitere Bedingungen, kurz, es waren lange Verhand-

lungen nötig, diese Streckenerweiterung zu sichern. Nach dreijährigem Verhandeln, in dessen Verlauf sogar durch die Erteilung einer Vorkonzession an einen anderen Unternehmer ein gewisser Druck auf die Bremerhavener Straßenbahn ausgeübt wurde, war es soweit: An der früheren „Wulsdorfer Chaussee“ im südlichen Geestemünde entstand ein zweites Straßenbahndepot, das für die auf nahezu 8 km gewachsene Bahnstrecke nötig war, die 1,7 km neuen Gleise wurden verlegt, und am 1. Mai 1891 befuhr der erste Linienwagen die neue Strecke. Die Georgstraße, die wir uns heute nicht ohne die Straßenbahn denken können, sah nun den regelmäßigen Pferdebahnverkehr, zu dem noch fünf neue Einspanner beschafft waren.

Dieser Streckenerweiterung folgte im Jahre 1896 die nach Speckenbüttel, über die am 28. Februar 1896 ein Vertrag mit dem Magistrat von Lehe geschlossen war. Der Fahrpreis für die 1,5 km lange Strecke vom Depot bis zum Wagenplatz betrug nur 5 Pfennig. 1898 wurde diese Strecke bis zum Bahnhof Speckenbüttel verlängert.

Daß auch im Beginn der Tätigkeit der Bremerhavener Straßenbahn die soziale Fürsorge für ihre Beschäftigten nicht vernachlässigt wurde, beweisen die 1883 vorgenommene Versicherung des gesamten Personals gegen Unfallschäden, die mit dem 1. Januar 1894 begründete Betriebskrankenkasse und die zum 1. Juli 1898 ins Leben gerufene Alters- und Lebensversicherungskasse. Diese sozialen Einrichtungen bestehen in modernisierter Form heute noch.

Inzwischen war die Entwicklung der Unterweserorte nicht stehengeblieben. Die Erweiterung des Kaiserhafens hatte neue Liegeplätze erschlossen, die „Lloydhalle“ sah einen lebhaften Passagierverkehr nach Übersee und von dort einkommend; nun wurde die Frage einer Straßenbahnverbindung zu den Häfen aktuell. Im Jahre 1897 trat ein Unternehmer an die Stadtverwaltung Bremerhaven heran mit dem Vorschlage einer elektrischen Straßenbahn zwischen der Straße Am Deich und dem erweiterten Kaiserhafen. Ein Pferdekutscher aus Lehe erhielt die Erlaubnis zu regelmäßigem Verkehr, wobei er pro Fahrgast nur 10 Pfennig fordern durfte. Seine „Linie“ ging von der Lloydstraße bis zum neuen Kaiserhafen.

Die Bremerhavener Straßenbahn mußte sich hier einschalten, um eine für das Verkehrswesen günstige einheitliche Entwicklung zu erreichen. Da im Bremerhavener Stadtrat noch Bedenken gegen eine Oberleitung bestanden, wurde die neue Linie Karlsburg–Lloydhalle (4,3 km) auf Akkumulatorenbetrieb eingestellt. In

diesen Jahren erwartete man vom „Akku“ noch mehr, als er zu leisten imstande war, es hat an „Kinderkrankheiten“ nicht gefehlt und der Brand der Kraftstation am 20. August 1899 bedeutete für diese Linie eine Katastrophe. Bis zum 10. Dezember des Jahres mußten die alten zuverlässigen Hafermotoren wieder angespannt werden, bis der Schaden behoben war.

Übrigens hat sich diese Linie zu keiner Zeit rentiert, trotzdem die Bremerhavener Straßenbahn zu einer verkehrsfördernden Maßnahme schritt, die uns heute als außergewöhnlich erscheint.

Zusammen mit einer bremischen Brauerei pachtete die Straßenbahn an der Nordwestecke des Hafenerweiterungsgeländes vom Bremer Staat ein Gelände und errichtete dort ein Ausflugslokal, das Restaurant „Seelust“. Am 10. November 1899 wurde das neue Lokal eröffnet, das vielen älteren Bewohnern der Unterweserorte noch bekannt ist, leider aber später der Erweiterung des Hafens zum Opfer fiel.

In Lehe wurde inzwischen die Rickmersstraße ausgebaut und der Magistrat drängte auf eine gleichzeitige Gleisverlegung für die Pferdebahn. Da zu dieser Zeit die Eisenbahn noch die Rickmersstraße kreuzte, ergaben sich für die Bremerhavener Straßenbahn mancherlei Schwierigkeiten, die, nach den alten Akten zu schließen, erst in zeitraubenden Verhandlungen aus dem Wege geräumt werden konnten. Ende 1901 waren 1500 Meter Gleis in der Rickmersstraße verlegt, die Beendigung dieser Arbeiten erfolgte 1902. Im Jahre 1905 ging man dann daran, die Rickmersstraße durch ein zweites Gleis in beiden Richtungen befahrbar zu machen.

Es darf nicht unterschlagen werden in diesem Bericht, daß es ab und an Streitigkeiten zwischen den verwaltenden Instanzen der Unterweserorte und der Bremerhavener Straßenbahn gab. Einer der Anlässe ist in der Eingangsvignette dieses Kapitels zart angedeutet worden: die Verpflichtung der Straßenbahn zur Straßenreinigung zwischen den Gleisen. Nicht nur, was die Pferde unterwegs verloren, mußte beseitigt werden, auch Schnee und Schmutz sollten durch das Personal unserer Straßenbahn täglich geräumt werden. Da das nicht immer jedem Beobachter und an jeder Stelle des ausgedehnten Gleisnetzes genügend erschien, gab es Briefwechsel, Verhandlungen und Prozesse. Auch über die Pflasterkosten wurde man sich nicht immer einig. Auf diese Weise kamen auch die Rechtsanwälte zu Geld.

DIE »ELEKTRISCHE« NIMMT AM VERKEHR TEIL



Die Frage eines elektrischen Betriebes war bereits in den Verhandlungen um die Straßenbahnlinie Karlsburg–Lloydhalle hinreichend erörtert worden. Weil die Stadtväter von Bremerhaven für diesen Teil eine unterirdische Stromzuführung verlangten, deren Anlage allzu kostspielig geworden wäre, blieb der Bremerhavener Straßenbahn nichts anderes übrig, als den Akkumulatorenbetrieb einzuführen. Ernstlich wurde dann vom Jahre 1901 an zwischen den Unterweserorten und dem Aufsichtsrat der Bremerhavener Straßenbahn über die Elektrifizierung des gesamten Streckennetzes verhandelt.

Die Kommunen waren bei einem zu schließenden Abkommen besonders an drei Regelungen interessiert:

1. Sie erwarteten von der Straßenbahn einen laufenden Strombezug, der zur Steigerung der Rentabilität ihrer bestehenden oder noch zu errichtenden Elektrizitätswerke beitragen würde,
2. außer diesem indirekten Gewinn eine progressiv steigende Gewinnbeteiligung am Geschäft der Bremerhavener Straßenbahn,
3. einen erweiterten Einfluß auf die Tarifpolitik des Unternehmens.

Der Aufsichtsrat der Aktiengesellschaft Bremerhavener Straßenbahn vertrat demgegenüber privatwirtschaftliche Interessen und Rentabilitätsgesichtspunkte. Er drängte angesichts der in diesen Jahren beginnenden Verteuerung der Materialien und nicht auszuweichenden Lohnerhöhungen auf einen baldigen Abschluß der Verhandlungen und errechnete nach einigen Monaten bereits die eingetretene Verteuerung der Anlagekosten um zehn Prozent.

Vielleicht fiel für die Verhandlungen erschwerend in Betracht, daß die Unterweserorte mit der beginnenden Elektrifizierung auch für den Ausbau des in Geestemünde bestehenden, in Bremerhaven und Lehe noch zu schaffenden Elektrizitätswerkes zu sorgen hatten, der zwar aus mancherlei Gründen erwünscht war, aber

neue Kosten aufzubringen zwang. Jedenfalls geht aus einem Schreiben des Magistrats von Lehe hervor, daß man den Neubau noch gern hinauszögerte.

Nach fast dreijährigem Hin und Her scheiterten die Verhandlungen dann so gründlich, daß es mancherlei Bewegung in der Öffentlichkeit gab.

Der Stadtrat von Bremerhaven veröffentlichte zu seiner Entlastung eine eingehende Darstellung der Verhandlungen, die in vier aufeinanderfolgenden Ausgaben der „Nordwestdeutschen Zeitung“ vom 26. bis 29. November 1903 erschien. Die Schilderung schließt mit dem resignierenden Satz:

„Nunmehr beschlossen die städtischen Kollegien, die Sache einstweilen auf sich beruhen zu lassen.“

Immerhin: Es hieß nur „einstweilen“, und ehe die Öffentlichkeit sich wieder mit der Straßenbahnangelegenheit befaßte, wurde schon wieder verhandelt. Bereits im Februar 1904 erklärte sich die Bremerhavener Straßenbahn auf eine dahingehende Anfrage bezugnehmend bereit, von dem zu errichtenden städtischen Elektrizitätswerk den für das bremische Gebiet in Frage kommenden Strom zu beziehen, wenn die Konzession für den Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung unter für sie annehmbaren Bedingungen erteilt würde. Der Stadtrat erklärte sich im März 1904 zur Wiederaufnahme der Verhandlungen bereit.

Im April 1905 drohte dann wieder ein Kurzschluß, die nach anfänglicher Einigung vom Bremerhavener Stadtrat erhobenen zusätzlichen Forderungen, die sich insbesondere auf einen 10 = Pfennig = Einheitstarif bezogen, bedrohten den schon ins Auge gefaßten Vertragsabschluß. Diesmal war es die Bremerhavener Straßenbahn, die mit sämtlichen Unterlagen in einer Generalversammlung und anschließender Presseveröffentlichung die Karten aufdeckte.

Eine Petition mit mehr als 800 Unterschriften einheimischer Bürger und das Eingreifen der bremischen und preußischen Aufsichtsbehörden brachten dann die Verhandlungen wieder in Fluß, bis nach vorhergehenden Stromabnahmeverträgen und Konzessionsanträgen die Verträge mit den Unterweserorten unter Dach gebracht waren, als letzter der mit der Stadt Bremerhaven am 19. Juni 1907. Der Senat in Bremen verlängerte im Zusammenhang mit der Genehmigung die Konzession der Bremerhavener Straßenbahn bis zum 31. Dezember 2005.

Wenn wir auf die damals zu überwindenden Schwierigkeiten zurückblicken, erkennen wir als primäre Ursache die heute überwundene Spaltung der Unterweserstädte in mehrere Gemeinden, die dazu noch zwei verschiedenen Bundesstaaten angehörten. Das mußte zwangsläufig zu gegeneinanderstehenden Interessen und Konkurrenzbestrebungen führen. So erwies sich im Zeitalter modernen binnenländischen und zwischenstaatlichen Verkehrs als überlebt, was einmal nach Wurzel und Wachstum historisch berechtigt war. Dieses frühzeitig zu erkennen, blieb einer kleinen Anzahl vorausschauender Menschen vorbehalten, auf die wir auch bei der Betrachtung der Geschichte unserer Straßenbahn wiederholt stoßen.

Bei den geschilderten Verhältnissen wäre es denkbar gewesen, daß die Befürworter der Elektrifizierung in Verwaltung und Straßenbahn resigniert abgewartet hätten, was sich nun ergeben würde. Das Gegenteil war der Fall: Nicht nur, daß vorwärtsstrebender Wille die oft stockenden Verhandlungen nicht mehr ganz einschlafen ließ, es wurden hier wie dort planmäßig alle technischen Voraussetzungen für die Elektrifizierung geschaffen.

Schon bei der Anlage der Pferdebahn wurden von den Unternehmern Profil der Schienen und Spurweite so gewählt, daß sie auch für mechanischen Betrieb verwertbar waren. Während dann die hinreichend geschilderten Verhandlungen ihren abwechslungsreichen Verlauf nahmen, wurde als weitere Voraussetzung für den elektrischen Betrieb mit einer dichteren Wagenfolge die Verlegung des zweiten Gleises auf dem größten Teil der Strecke vorgenommen.

1898 begann diese Maßnahme in Lehe auf der Hafenstraße und Wurster Straße, in Bremerhaven auf der Lloyd-, Bürgermeister-Smidt- und Fährstraße. 3,5 km Doppelgleis wurden damit geschaffen. Im nächsten Jahre folgte die Verlegung des zweiten Gleises in Geestemünde auf der Borries-, Kai- und Georgstraße. Vom „Englischen Garten“ bis Geestemünde fuhr man im Jahre 1900 zweigleisig, ein dichter Wagenverkehr der Pferdebahn war dadurch schon ermöglicht. Es folgten dann die Bahnhofsallee, ein Reststück der Kaistraße, die Strecke nach Wulsdorf, bis Ende 1905 auch Rickmersstraße und Kaiserstraße. Im wesentlichen waren die notwendigen Gleisverlegungen bis Ende 1906 durchgeführt.

Bereits im April 1905 war der Beschluß gefaßt, Geldmittel für die Elektrifizierung durch Erhöhung des Aktienkapitals von 750 000 Mark auf 1 500 000 Mark zu beschaffen. An der Weserstraße wurde das

Grundstück für den neuen Straßenbahnhof in Wulsdorf angekauft und dieser bis zum August 1908 erbaut und in Betrieb genommen.

So konnte nach Abschluß der letzten Verträge die Arbeit rasch gefördert werden. Die Allgemeine Elektrische Gesellschaft (AEG) Berlin nahm im Oktober 1907 den Bau der Oberleitung und sonstigen Anlagen auf; 40 nach damaligen Begriffen modernste Straßenbahnwagen wurden bei der Norddeutschen Waggonfabrik in Auftrag gegeben.

Auf der Strecke Marktplatz Bremerhaven—Kaiserhafen wurde im Juni 1908 der Akkumulatorenbetrieb eingestellt und diese Linie als erste mit Oberleitungsbetrieb in Gang gesetzt. Mitte August folgte dann der elektrische Betrieb auf der Strecke Geestemünde—Wulsdorf und Fischereihafen. In Bremerhaven wurde in diesen Tagen Freimarkt gefeiert, erst nach Beendigung dieser Festzeit wurde auch dort der elektrische Betrieb stufenweise eingeführt, bis mit der Strecke Straßenbahnhof Lehe bis Staatsbahnhof Speckenbüttel auch das letzte Glied dieser Kette am 28. August 1908 geschlossen wurde.

Man kann sich vorstellen, mit welchem Hochgefühl die Vorkämpfer der Elektrifizierung diese Feiertage durchstanden! Auch die Bevölkerung, die auf diese Neuerung so lange gewartet hatte, begrüßte sie freudigen Herzens. Und Mutter Icksen, die von der Wirkung des Stroms auf Motoren nichts verstand, stand tagelang am Straßenrand und wartete, daß das im Innern des Wagens sicherlich versteckte Pferd einmal sichtbar werde.

Mit 184 Angestellten und Arbeitern, 88 Motor- und Anhängewagen und 22 Turm-, Material- und sonstigen Wagen ging die Bremerhavener Straßenbahn in die zweite Epoche ihres Bestehens. Nur von den treuen Pferden hieß es nun Abschied nehmen, 166 wurden bis zum Jahresende verkauft, an dem die Bilanz noch fünf brave Rösser aufwies.

WEITERER AUSBAU UND SCHWERE ZEIT



Sechs Friedensjahre waren unserer „Elektrischen“ noch beschert, nachdem sie unter so schwierigen Umständen, wie wir gesehen haben, aus der Taufe gehoben war. Sechs Jahre wurden zu weiterem Ausbau genutzt, der zum Teil mit den Ausbauprojekten der Unterweserorte eng verknüpft war.

Das Jahr 1909 brachte den doppelgleisigen Ausbau der Strecke Depot Lehe bis Parktor Speckenbüttel mit einer Schleife in Speckenbüttel, die das Rangieren überflüssig machte. Das Depot selbst wurde in diesem Jahr großzügig umgebaut, zehn neue Motorwagen in Dienst gestellt. Mit den Anforderungen und Erwartungen, die an die neuen Hafenanlagen gestellt wurden, war auch das Schicksal der Linie 1 verknüpft, die 1910 bis zum Kaiserhafen durchgeführt, 1925 durch die Autobuslinie Rotersand—Lloydkantine ergänzt und 1927 schließlich ganz eingestellt wurde.

Am 1. Mai 1912 wurde auf der Strecke Geestebrücke—Weserfähre der elektrische Betrieb aufgenommen. Auch diese Linie erfüllte nicht die an sie geknüpften Erwartungen, sie wurde 1914 wieder eingestellt und die Gleise und Stromzuführungen ausgebaut.

Eine Änderung von bleibender Bedeutung ergab sich aus der Verlegung der Staatsbahnhöfe in Geestemünde und Lehe an die jetzigen Standorte, die umfangreiche Linienveränderungen für die Bremerhavener Straßenbahn mit sich brachte. Diese Arbeiten wurden indessen so pünktlich durchgeführt, daß am 1. Juli 1914, dem Tage der Eröffnung der Bahnhöfe, auch die Straßenbahn ihren Betrieb auf den neuen Linien aufnehmen konnte.

In Wulsdorf war schon 1911 der Anschluß an die damals noch bis Farge fahrende Unterweserbahn durch Verlängerung der Linie über das Depot in Wulsdorf hinaus bis zur Haltestelle geschaffen worden.

Die Jahresberichte wissen darüber hinaus zu berichten von Gleisverlegungen, neuen Kreuzungen, vom Ankauf eines Grundstückes zur Sandentnahme und schließlich vom beginnenden Ausbau der Strecke nach Langen, der durch den im August 1914 ausbrechenden 1. Weltkrieg dann für lange Jahre ein Torso blieb. Erst am 12. September 1919 konnte die Strecke Speckenbüttel—Langen in Betrieb genommen werden.

Bei Kriegsausbruch wurden 128 Männer des folgten noch viele, bis der Höchststand von nern erreicht war, die Kriegsdienst leisteten. der Straßenbahn und es ist eine Ehrenpflicht, innern, die auch im 2. Weltkriege wieder nerinnen, 39 Wagenführerinnen und 46 an bahn beschäftigt. Sie alle haben sich an 30 der einberufenen Angestellten der Bremer aus dem Kriege heim, der Rest des Stamm wieder eingestellt. Die friedliche Arbeit Die Nachkriegszeit brachte neue Schwierigenden Inflation konnten die Löhne nicht ßenbahn erlebte vom 1.–7. Juli 1919 den ersten Lohnstreik ihrer fast vier Jahrzehnte umfassenden Geschichte, ihm folgte der zweite vom 31. Oktober bis zum 20. Dezember 1919.



Schaffnerinnen
des 1. Weltkrieges 1914-18

Stammpersonals sofort eingezogen; ihnen 189 Betriebsangehörigen und 46 Hilfsschaff- Dafür traten nun die Frauen in den Dienst an ihre Leistungen in schwerer Zeit zu er- aktuell wurde. Ende 1917 waren 131 Schaff- anderer Stelle tätige Frauen bei der Straßen- ihren Arbeitsplätzen gut bewährt.

havener Straßenbahn kehrten nicht wieder personals wurde nach der Rückkehr sofort konnte wieder beginnen.

keiten. Den anziehenden Preisen der begin- rasch genug folgen, die Bremerhavener Stra-

In dieser Zeit wurde die Bindung der Straßenbahn an die Stadtverwaltungen der Unterweserorte enger gestaltet; Lehe, Geestemünde und Bremerhaven beteiligten sich an der Aktiengesellschaft durch Ankauf der Hälfte des Aktienkapitals; der gemischtwirtschaftliche Betrieb entstand, in dem private und kommunale Geldgeber gemeinverantwortlich wirken. Der Aufsichtsrat wurde den neuen Verhältnissen entsprechend im Jahre 1920 derart umgebildet, daß nun die Stadtverwaltungen ihre Vertreter in ihn entsandten und die Oberbürgermeister der Städte abwechselnd den Vorsitz führten. Nach der Vereinigung von Geestemünde und Lehe zur Stadt Wesermünde im Jahre 1924 lösten die Oberbürgermeister von Wesermünde und Bremerhaven einander in dieser Funktion ab, der Name der Straßenbahn wurde am 25. März 1926 geändert in „Straßenbahn Bremerhaven=Wesermünde AG.“ und 1947, nach der Umbenennung der neuen Großstadt in den jetzt geführten „Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG.“. So spiegelt sich auch hier das Geschick der Stadtgemeinde im Spiegel der Geschichte der Bremerhavener Straßenbahn wider.

Die Inflationszeit stellte die Leitung der Straßenbahn vor viele neue Aufgaben. Löhne und Materialpreise stiegen unaufhörlich, die Tarife, über deren Herabsetzung unmittelbar nach dem Kriege noch erregt ver-

handelt worden war, konnten nicht in dem Tempo folgen, das wirtschaftlich vonnöten gewesen wäre. Das Jahr 1922 brachte 12 Fahrpreiserhöhungen, das Jahr 1923 deren 36. In der Hochblüte der Inflation wurde es notwendig, das vormittags eingenommene Geld mittags an das Personal auszuzahlen, damit dieses seine Lebensbedürfnisse befriedigen konnte.

Das Jahr 1924 begann im Zeichen der Stabilisierung der Geldverhältnisse verheißungsvoll, der Verkehr stieg an, sank jedoch vom Januar 1926 an ständig ab. Die Goldmarkeröffnungsbilanz brachte eine Umstellung von Papiermark auf Goldmark im Verhältnis von 10 : 3.

Nunmehr wurde auch das neue Verkehrsmittel, der Kraftwagen, in den Dienst der Bremerhavener Straßenbahn gestellt. 1925 wurden die ersten drei Autobusse angeschafft und am 3. Juni die Strecke Hauptbahnhof—Schiffdorf, am 24. Juni die Linie Rotersand—Lloydkantine eröffnet. Der Ausbau der elektrisch betriebenen Linien ruhte deshalb nicht; am 3. Juni 1927 wurde die Strecke Langen—Friedrichsruh in Betrieb genommen. Die Buslinie Jägerhof—Weddewarden folgte zwei Wochen darauf.

Im Hafenerweiterungsgebiet wurde mit dem 27. November 1927 der unrentabel gewordene elektrische Linienbetrieb eingestellt und vom folgenden Tage ab die Busstrecke Rotersand—Lloydkantine zum Columbusbahnhof verlängert. Im folgenden Frühjahr folgte die Betriebsaufnahme auf der heute noch befahrenen Strecke Lloydstraße—Kaiserschleuse mit Autobussen.

Im Depot Lehe wurde für die neuen Fahrzeuge eine Autobushalle gebaut, die zunächst für sechs Busse vorgesehen war, im Jahre 1929 aber schon durch eine neue Garagenhalle ergänzt werden mußte. Auch in Schiffdorf wurde durch Ankauf eines Grundstückes mit Gebäuden Raum zur Unterstellung von zwei Bussen und für zwei Kraftfahrerwohnungen beschafft. Zu den bisher schon betriebenen Omnibuslinien trat am 17. August 1929 die nach Spaden; eine Erweiterung der Buslinie Jägerhof—Weddewarden nach Dorum-Holßel wurde nach zwei Wochen als unrentabel wieder aufgegeben. Der Straßenbahnbetrieb erfuhr eine Erweiterung durch die Verlängerung der Strecke im Fischereihafen bis zur Halle IX. Nehmen wir noch den 1930 eröffneten Busbetrieb auf der Strecke Schiffdorf-Elmlohe und den von 1931 bis 1934 durchgeführten Fährbetrieb Kanalbrücke—Fischereihafen hinzu, so haben wir zusammengefaßt, was nach dem 1. Weltkriege bis zum Tage des 50jährigen Bestehens an Aufbaumaßnahmen durchgeführt wurde.

Bei dieser Rührigkeit darf nicht übersehen werden, daß im Zeichen der großen Wirtschaftskrise auch die Bremerhavener Straßenbahn finanzielle Schwierigkeiten zu überwinden hatte. Jahrelang war kein Überschuß zu erzielen, seit Kriegsende waren keine Dividenden mehr gezahlt worden, im Gegenteil, ein Defizit wuchs heran, das den Verantwortlichen manche Sorge bereitete.

In dieser kritischen Zeit wurde eine Anleihe von 50 000 engl. Pfund aufgenommen, die nur zum Teil dem Betrieb der Straßenbahn für Erweiterungsbauten zufließte. Man darf heute darüber reden, daß die Hälfte dieses Betrages der Stadt Wesermünde zufließte, die ihre dringendsten Bedürfnisse davon befriedigen konnte. An dieser Last hat die VGB heute noch zu tragen, sie wurde nun allerdings umgewandelt in einen DM-Betrag. Bei dieser Lage ist es verständlich, wenn im Juni 1931 das fünfzigjährige Bestehen schlicht durch eine kleine Festschrift und eine besondere Zuwendung an die Angestellten begangen, von größeren Feierlichkeiten jedoch abgesehen wurde.

VON 1931 BIS 1956



Wir haben in dieser kleinen Geschichte der Bremerhavener Straßenbahn die Jahre des Werdens bis zur vollendeten Elektrifizierung ausführlicher behandelt als die Jahre nach 1908. Das war notwendig, weil vieles aus diesen zurückliegenden Jahren in Gefahr stand, vergessen zu werden, während wir andererseits den Geschehnissen der letzten Jahrzehnte noch sehr nahe stehen, vielleicht noch nicht einmal den für eine Geschichtsschreibung nötigen Abstand von ihnen gewonnen haben.

Das gilt insbesondere von den Ereignissen, die in die letzten 25 Jahre fallen, sie sind den Tatsachen nach uns allen bekannt, die Aufgabe des Chronisten kann für diesen Zeitraum nur darin bestehen, durch die Nennung der wichtigsten Ereignisse die Erinnerungen unserer Mitbürger aufzufrischen und herauszuheben, was allzuleicht vergessen wird: das gewaltige Ausmaß von Aufgaben und Leistungen, die diese Jahre in sich bergen.

Wenn, wie geschildert, der Tag des fünfzigjährigen Bestehens im Zeichen der Wirtschaftskrise nur schlicht begangen wurde, prägt sich darin sowohl gesunde Einsicht wie eine gewisse Hoffnungslosigkeit aus. In der Tat hatten die Unterweserorte noch bis 1935 erheblich unter der allgemeinen Arbeitslosigkeit zu leiden, die auf die Verhältnisse der Straßenbahn stark zurückwirkte. So sanken die Einnahmen im Jahre 1932 gegenüber dem schon sehr schlechten Jahr 1931 im Straßenbahnverkehr um 23 %, im Autobusverkehr um 28 %.

Der 1933 in den Vorstand berufene frühere Oberbürgermeister von Lehe Dr. Schönewald hatte somit keine leichte Aufgabe, wenn er sich um die finanzielle Gesundung der seit Jahren mit Verlust arbeitenden Aktiengesellschaft bemühte. Durch eine Aktienzusammenlegung und Rationalisierungsmaßnahmen, im Verein mit der langsam steigenden Konjunktur gelang es, die „Straßenbahn Wesermünde-Bremerhaven AG.“ über diese Klippen hinwegzusteuern.

Von Bedeutung auf technischem Gebiet wurde eine 1935 durchgeführte Gleisverlegung an der Haltestelle „Hauptzollamt“, Kanalbrücke, durch welche die Voraussetzung geschaffen wurde, Wagen mit erweitertem Radstand und größerer Breite und Länge zu verwenden.

Für die Gleiserneuerung und den Ausbau der Fahrleitungsanlagen konnten größere Mittel zur Verfügung gestellt werden.

In den folgenden Jahren wurden bei Umbauarbeiten die Gleisabstände bereits so groß gewählt, daß die im Jahre 1940 gelieferten modernen Straßenbahnwagen und sogar die im Jahre 1955 eingesetzten Großraumwagen ohne Änderung der Gleisanlagen in Betrieb genommen werden konnten.

Erwähnenswert ist der in diese Zeit fallende Umbau der Gleisanlagen in der Lloydstraße, Bürgermeister-Smidt-Straße und am Theaterplatz, sowie die Errichtung der Wartehallen am Hauptbahnhof und Haltestelle „Weserlust“.

Auch wurde noch vor dem Kriege damit begonnen, die Fahrleitungsanlage von Rollen- auf Bügelbetrieb umzubauen.

Auf Grund der verbesserten Wirtschaftsverhältnisse konnten die Scherenstromabnehmer für alle Straßenbahn-Motorwagen im Jahre 1939 beschafft und Anfang des Krieges aufgebaut werden. Alle Straßenbahnwagen wurden mit automatischer Kupplung versehen.

Als eine der ersten Bahnen führte Bremerhaven den Fahrersitz für ihre Straßenbahn ein.

Gleichzeitig wurden als Neuerung elektrisch bediente Weichen eingebaut. Sämtliche Straßenbahnwagen wurden seinerzeit mit elektrischen Heizkörpern versehen.

Als besondere Rationalisierungsmaßnahme ist damals eine erhöhte Geschwindigkeit bei der Straßenbahn erreicht worden, so daß trotz der Zunahme der Verkehrsleistung erhebliche Einsparungen an Personal und Wagen erfolgten.

Dieser günstigen Entwicklung gebot zum zweiten Male in der Geschichte der Bremerhavener Straßenbahn der Krieg Einhalt.

Wie im 1. Weltkriege mußte sie auch 1939 und in den Folgejahren einen großen Teil des Stammpersonals für den Kriegseinsatz hergeben; wieder rückten die Frauen in die Arbeitsplätze der Männer und bewährten

sich als treue Diener am Verkehr. 17 Straßenbahner starben an der Front, bei den Fliegerangriffen oder sind noch vermißt. Durch den Bombenkrieg wurden an alle Mitarbeiter im Fahrbetrieb und im technischen Betrieb Anforderungen gestellt wie nie zuvor, und es gehört zu den gültigen Erfahrungen des 2. Weltkrieges, daß sich die Straßenbahn als zuverlässiges Massenverkehrsmittel auch in Katastrophenfällen bewährt hat. Viele unserer Mitbürger werden sich noch daran erinnern, wie bald nach den Angriffen und ihren Schäden die Männer der Straßenbahn darangingen, z. T. mit behelfsmäßigen Mitteln die Wiederaufnahme des Verkehrs in Stundenfrist zu ermöglichen.

Die Großstadt an der Unterweser, die 1939 auch Bremerhaven in sich aufnahm, hat im 2. Weltkriege schwerste Schäden erlitten. 56,5 % der Stadt wurden vernichtet, im Stadtteil Mitte, dem alten Bremerhaven, betrug der Vernichtungsgrad sogar 97 %. Die arbeitende Bevölkerung zog in die Außenbezirke der Stadt und deren Nachbargemeinden, so daß die Aufgaben für die Straßenbahn den Schäden zum Trotz noch vermehrt wurden: Es galt, diese Massen von Männern und Frauen pünktlich zur Arbeitsstätte und zurück zur Notwohnung zu bringen.

Die Besetzung Bremerhavens brachte eine kurze Pause in der Tätigkeit der Bremerhavener Straßenbahn; erst am 12. Juni 1945 nahm sie den Betrieb wieder auf. Es gab viele Schwierigkeiten, die überwunden werden mußten: Um Strom zu sparen, fuhren die Straßenbahnen mit halber Geschwindigkeit, für den abendlichen Betrieb fehlte es an Glühbirnen, Material für die dringend notwendigen Instandsetzungsarbeiten fehlte und vieles andere noch dazu.

Zur Ergänzung des Wagenparks wurden gebrauchte Straßenbahnwagen aus anderen Orten beschafft und in den Werkstattbetrieben der Bremerhavener Straßenbahn instand gesetzt.

Dem tatkräftigen Einsatz des damaligen Vorstandes, Direktor Haltenhofs, ist es zu verdanken, daß in der schweren Zeit trotz der Materialknappheit der Straßenbahnbetrieb aufrechterhalten wurde.

Nach der Währungsreform begann dann der Wiederaufbau in größerem Ausmaße. Wir müssen einmal die Zahlen nennen, die sich aus dieser Wiederaufbauleistung ergeben:

Bis zum Jahresende 1955 wurden 12 500 m Gleis erneuert, 31 000 m Gleis durchgearbeitet, wobei 98 239 qm Pflasterarbeiten notwendig wurden. 10 000 m Fahrleitungsnetz wurden erneuert, Hunderte von Masten

wurden ausgetauscht oder durch Rosetten ersetzt. An größeren Arbeiten sind zu erwähnen der Umbau der Gleisanlage „Alte Kirche“ und der doppelgleisige Ausbau der Rickmersstraße.

Der schon 1947 in Betrieb gesetzten Oberleitungsbus-Linie Hauptbahnhof–Schiffdorf folgte 1949 die Erweiterung derselben vom Hauptbahnhof zum Stadthaus in Lehe. In Schiffdorferdamm wurde 1949 eine O-Bushalle erbaut, die für diese Linien notwendig wurde.

1949 und 1950 wurde auch eine Omnibusstation in Bederkesa mit Linien nach Großenhain und Geestenseth betrieben, dann aber wieder eingestellt. Der Linie Wulsdorf–Surheide war das gleiche Schicksal beschieden; sie wurde nach einjährigem Bestehen wieder eingestellt, das aufblühende Surheide wird seit 1955 über Schiffdorferdamm an den Stadtverkehr angeschlossen.

Seit 1951 wird die Strecke Lloydstraße–Kaiserschleuse wieder durch Autobusse betrieben, sie gewinnt mit dem wachsenden Passagier-Liniendienst an der Columbuskaje an Bedeutung. Wichtig für diesen Bezirk war auch die zum 1. Februar 1953 erfolgte Übernahme des Fährbetriebes im Kaiserhafen. Für die im Hafengebiet Beschäftigten und die vielen Besucher ist damit eine Lücke im Verkehrsnetz geschlossen und ein billiger Liniendienst sichergestellt.

Seit 1954 betreibt die VGB im Sommer die vielgerühmten Weserrundfahrten, die insbesondere den Besuchern unserer Stadt Strom und Hafenanlagen erschließen.

In die letzten Jahre fällt auch die Verlängerung der Buslinie nach Weddewarden bis nach Imsum, die sich vor allem im Berufsverkehr bewährt, und die Eröffnung der Schnellbuslinie von Langen zum Fischereihafen, die trotz der verhältnismäßig kurzen Zeit ihres Bestehens lebhaft benutzt wird.

Die vier Betriebszweige der VGB umfassen heute folgende Fahrzeuge: 40 Straßenbahn-Trieb- und 47 Anhängewagen, von denen 9 Triebwagen, darunter 5 Großraumwagen, außerdem 6 Anhänger in den Jahren 1951/55 erworben wurden.

Für den Obusbetrieb sind 5 Obusse vorhanden, während der Omnibusbetrieb 15 Motor- und 2 Anhängewagen umfaßt, von denen 13 in den letzten drei Jahren beschafft wurden.

Der Hafenfährbetrieb wird durch 3 Motorbarkassen aufrecht erhalten.

In dieser hoffnungsvollen Entwicklung ist der Tag des 75jährigen Bestehens keine Endstation. Die Bremerhavener Straßenbahn kann auf 75 Jahre einer Aufwärtsentwicklung zurückblicken, die durch zwei Kriege

wohl gehemmt, aber nicht unterbunden wurde. Der Arbeitsbereich der einstmals durch Pferdefuhrwerke betriebenen Bremerhavener Straßenbahn, die 1882 mit Stolz auf das fast 7 km umfassende Gleisnetz hinwies, hat sich gewaltig ausgedehnt: Straßenbahnlinien mit elektrischem Betrieb, Omnibuslinien und Oberleitungsbusstrecken, dazu die Fährbootlinien in den Häfen und auf der Weser tragen die Zeichen der VGB, der „Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG“.

VGB=Busse sind über den Stadtbezirk hinaus bekannt durch die Sonderfahrten und Ferienreisen, für die sie stark benutzt werden. Mit eigenen Planungen und Fahrten in die schönsten Gegenden Westdeutschlands und die Nachbarländer erfüllt die VGB heute Wünsche, an deren Erfüllung bei Gründung unserer Straßenbahn noch nicht zu denken war.

Mit einem berechtigten Stolz blicken deshalb wir Bremerhavener auf dreiviertel Jahrhundert Straßenbahngeschichte zurück. Sie ist ein Kind unserer Stadt, die VGB, und, wie uns scheint, ein wohlgeratenes! Davon sollte dieser Rückblick auch Sie überzeugen, verehrter Leser!

ZUM 26. JUNI 1956



Entstehung und Ausgestaltung des Nahverkehrs einer Stadt sind, wie wir im vorhergehenden sahen, aufs engste mit der städtischen Entwicklung und dem Aufschwung des Wirtschaftslebens verbunden. Die „Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG“ erhält durch das wachsende Verkehrsbedürfnis ihre Aufgaben nach Größe und Richtung hin gestellt und ist auch ihrerseits selbst ein Teil der Wirtschaft. Sie muß damit zwangsläufig auch alle Wandlungen, die sich auf dem Gebiet des öffentlichen und Wirtschaftslebens einstellen, in der einen oder anderen Form mitmachen.

Die Stadt Bremerhaven nahm in den siebeneinhalb Jahrzehnten, die die VGB besteht, einen glanzvollen Aufstieg von den noch verhältnismäßig kleinen Gemeinden Bremerhaven, Lehe und Geestemünde zu einer bedeutenden Hafenstadt mit mehr als 131 000 Einwohnern. Das Geschäftsleben entwickelte sich mit der zunehmenden Industrialisierung der Stadt. Die Entwicklung des Fischereihafens und des Überseehafens zog Werften und Betriebe verschiedener Art in ihren Bereich. Eine gewaltige Steigerung des Verkehrsbedürfnisses war die Folge.

Aber auch bedeutende Umschichtungen in der Besiedlung Bremerhavens vollzogen sich in den letzten 75 Jahren. Es kann daher nicht wundernehmen, daß auch der Weg der VGB reich war an grundsätzlichen Vorgängen und Entscheidungen, die wohl verdienen, einmal in Erinnerung zurückgerufen zu werden.

Die Entwicklung der Hafenstadt Bremerhaven zu ihrer heutigen, größeren Bedeutung wäre ohne einen leistungsfähigen Straßenbahnbetrieb unmöglich gewesen. Voraussetzung für die heutige Ausdehnung ihrer Stadt und Stadtrandsiedlungen waren die Straßenbahn, später auch die Omnibusse und Obusse. Diese Tatsache und die Leistungen, die von der Straßenbahn — insbesondere in den Nachkriegsjahren — vollbracht sind, bleiben der breiten Öffentlichkeit, für die ein reibungsloser Verkehr eine Selbstverständlichkeit ist, im allgemeinen unbekannt.

Diese kleine Festschrift ist berufen, von diesen vielfältigen Leistungen, von der Entwicklung des Nahverkehrs, beginnend mit der Pferdebahn, bis zur heutigen Straßenbahn und Verkehrsgesellschaft in

Bremerhaven zu berichten. Es war überall ein Weg vom Kleinen zum Großen, vom technisch Einfachen zum Neuzeitlichen.

Die letzten Jahrzehnte brachten eine Steigerung der Schnelligkeit, der Sicherheit, der Bequemlichkeit und der Billigkeit. Diese Linie soll auch in Zukunft verfolgt werden.

Die Entwicklung ging in Bremerhaven zugleich den Weg von der Privatinitiative der Anfangszeit zum überwiegenden Einfluß der öffentlichen Hand auf die Verkehrsgesellschaft. Damit wird der Einsatz der Massenverkehrsmittel Straßenbahn, Omnibus, Obus und Fähre in Übereinstimmung mit der städtischen Verkehrsplanung geleitet.

Der wachsende Individualverkehr ist und wird nie in der Lage sein, diese Massenverkehrsmittel zu ersetzen. Die Verbindungen zwischen Wohnsiedlungen und Arbeitsplätzen, zwischen Stadt und Land, sind nur durch hochentwickelte Verkehrseinrichtungen und eine den Verkehrsbedürfnissen sich anpassende Verkehrsbedienung einwandfrei zu schaffen. Es wird stets einer engen Zusammenarbeit zwischen Kommunalpolitikern, Stadt- und Verkehrsplanern bedürfen, um den von Tag zu Tag zunehmenden Individualverkehr mit dem öffentlichen Verkehr in Übereinstimmung zu bringen.

Auch in unserer Stadt wird künftig dem öffentlichen Verkehr im Stadtzentrum der Vorrang gegeben werden müssen, während der Durchgangsverkehr von den einzelnen Stadtkernen ferngehalten werden muß. Ob durch Unterflur- oder Unterpflasterbahnen bzw. mit Hilfe von Untertunnelungen dem zunehmenden Großstadtverkehr die Wege gewiesen werden, muß die Zukunft zeigen.

Die VGB geht in das 76. Jahr ihres Bestehens mit der Hoffnung, daß sie auch künftig in der Lage sein wird, die ihr gestellten Aufgaben zu meistern.

Die Siedlungspolitik der Stadt Bremerhaven wird die Erweiterung des Verkehrsnetzes der VGB entscheidend beeinflussen. Straßenbahn, Obus und Omnibus werden auch künftig die Hauptträger des Nahverkehrs bleiben und unsere Bremerhavener Straßenbahn wird auch in Zukunft sein, was sie in der Vergangenheit war: „nicht nur eine Funktion der Kommunalverwaltung, sondern ein wichtiger Faktor der Kommunalentwicklung“ (Ernst Reuter). In dem langgestreckten Raum Bremerhaven, den sie dem Fahrgast erschließt, werden ihr neue Aufgaben gestellt werden.

VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

DER VERKEHRSGESELLSCHAFT BREMERHAVEN A.G.

Vorstandsmitglieder 1881—1956

Fedor Wolff	1881—1884
Betriebsleiter Fritz Alfes	1881—1885
Fritz Wingert	1881—1885
Inspektor Heins	1886—1892
Louis Schmidt	1886—1902
Major a.D. von Grothusen	August bis November 1896
Direktor H. Krüder	1892—30. September 1933
Adolf Brauns	1903—1911
Direktor A. Störmer	1911—23. Februar 1922
Direktor Dr. Schönewald, Oberbürgermeister a.D.	1. Oktober 1933—15. Juni 1946
Direktor P. Haltenhof	16. Juni 1946—31. März 1951
Bankdirektor Heinz Sieghold (stellvertretender Vorstand)	7. Nov. 1950—31. Mai 1951
Direktor K. H. Wenkebach	ab 1. Juni 1951
Direktor Dr. Friesen	ab 15. Juli 1951

Mitglieder des Aufsichtsrates seit 1945

Dr. Helmut Koch (Vorsitzer)	9. August 1945—1946
Stadtbaurat Heinrich Mangel (stellv. Vorsitz)	9. August 1945—Ende 1945, erneut tätig ab 1952
Stadtkämmerer Dr. H. Marquardt	9. Aug. 1945—1952
Stadtbaurat Tillmann Zentzies	9. Aug. 1945—30. Nov. 1947
Oberbürgermeister (jetzt Senator) Gerhard van Heukelum (Vorsitzer)	1946—1947
Oberbürgermeister Dipl.-Kommunalbeamter Hermann Gullasch (amtierender Vorsitz)	ab 1948
Stadtrat Gustav Weißenborn	1948—1952
Stadtrat Bernhard Lohmüller	1948—1952
Stadtrat Franz Warnking	1948—1953
Bankdirektor Heinz Sieghold	ab 1948
Stadtlältester Carl Curdt	ab 1. Juli 1953
Heinrich von Borstel und Robert Bahmann, Arbeitnehmervertreter	seit 1948

UNSEREN GEFALLENEN ZUM GEDENKEN

IM 1. WELTKRIEG 1914–18 FIELEN DIE BETRIEBSANGEHÖRIGEN

Richard Bergmann
Heinrich Bunjes
Hinrich Griesmann
Hermann Horeis
Richard Pieczynski
Heinrich Schäfer
Karl Schmidt
Paul Stoye
Wilhelm Buck
Rudolf Lenz
Rudolf Wagner
Georg Hedden
Wilhelm Hake
Paul Birkholz
Karl Fischer II
Johann Hanken

Karl Kottke
Johann Kuckhaber II
Josef Schäfer
Goswin Strauscheid
Wilhelm Siemer
Diedrich Ahrens
Wilh. Steffens
Hinrich Ebeling
Willi Schlichtmann
Joh. Heinrich Müller
Friedrich Weber
Georg Breuer
Fritz Taddicken

IM 2. WELTKRIEG 1939–45 FIELEN

Georg Müller
Otto Hildebrandt

Friedrich Flathmann
Paul Stolle (vermißt)
Hans Backer (vermißt)
Karl Burschke (vermißt)
Otto Stolz
Urban Golla
(Fliegerangriff 1944)
Wilhelm Jung
(Fliegerangriff 1944)
Wilhelm Schriefer
(Fliegerangriff 1944)
Bernhard Rehmke
Hinrich Brockmann
Julius Jahnke
Hinrich Blank
Erich Herzmoneit
Hans=Heinr. Steinkamp
Hans Oppermann

STRASSENBAHNER SIND EINE GROSSE FAMILIE

Der Tag des 75jährigen Bestehens der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG. ist ein Festtag, der die Arbeit der Belegschaft der VGB, die sonst als selbstverständlich hingenommen wird, einmal in das rechte Licht stellt. Jedes Mitglied des Betriebes hat an seiner Stelle dazu beigetragen, Pünktlichkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit für die Millionen Fahrgäste der VGB zu gewährleisten. Die letzten Jahrzehnte seit Ausbruch des 2. Weltkrieges stellten jeden Mitarbeiter vor die Aufgabe, Zerstörtes wiederherzustellen und in den letzten zehn Jahren den Wiederaufbau so weit zu fördern, daß die VGB heute technisch und organisatorisch zu Spitzenleistungen fähig ist.

Es ist bestimmt ein gutes Zeichen für das Betriebsklima, wenn ein Viertel der Belegschaft schon über 25 Jahre im Dienste der Bremerhavener Straßenbahn steht. Dieser Jubilare muß auch hier gedacht werden.

Am 26. Juni 1956 sind über 40 Jahre tätig 1 Belegschaftsmitglied,
35—40 Jahre 5 Belegschaftsmitglieder,
30—35 Jahre 70 " "
25—30 Jahre 16 " "

Der Männerchor der VGB (Mitglied des „Sängerbund kommunaler Verkehrs- und Versorgungsbetriebe Deutschlands“) wurde am 2. Februar 1935 gegründet. Er zählt 42 Mitglieder, das sind etwa 10 % der Belegschaft.

Text: Stadtarchivar Dr. Wilhelm Stölting, Bremerhaven - Umschlag und Zeichnungen: Hans-Berthold Giebel, Bremerhaven

Fotos: Archiv der VGB, Stadtarchiv Bremerhaven - Druck: Nordwestdeutscher Verlag Ditzten & Co., Bremerhaven



Blick in die Lloydstraße — einst



Die Lloydstraße mit modernen Straßenbahnzügen 1956



Geestemündel Kanalbücke mit Pferdebahn



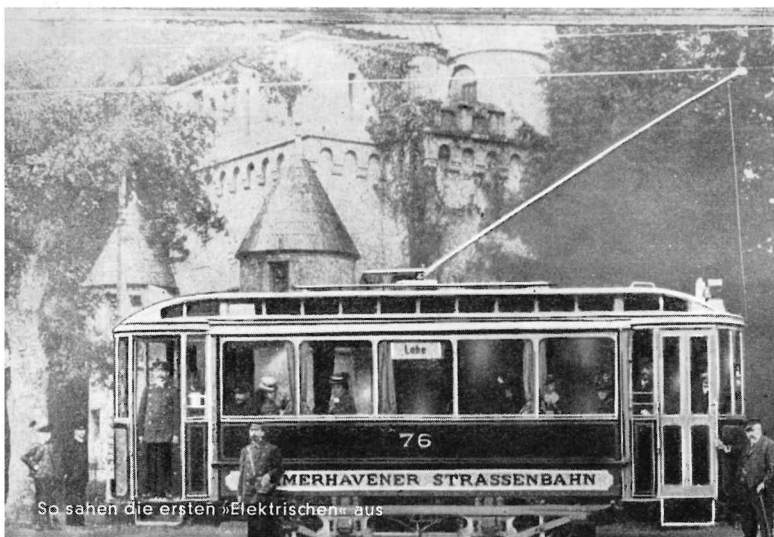
An gleicher Stelle 1956



Ein Wagen der Pferdebahn



Die »Seelust« im Hafengelände



So sahen die ersten »Elektrischen« aus



Der alte Lloydbahnhof, davor Akkumulatorenwagen



Straßenbahn-Autobus vor dem Lloyddampfer »Columbus«



Moderner VGB-Bus an der Columbuskaje



Fähr- und Feuerlöschboot »Hinrich Külper« 1932



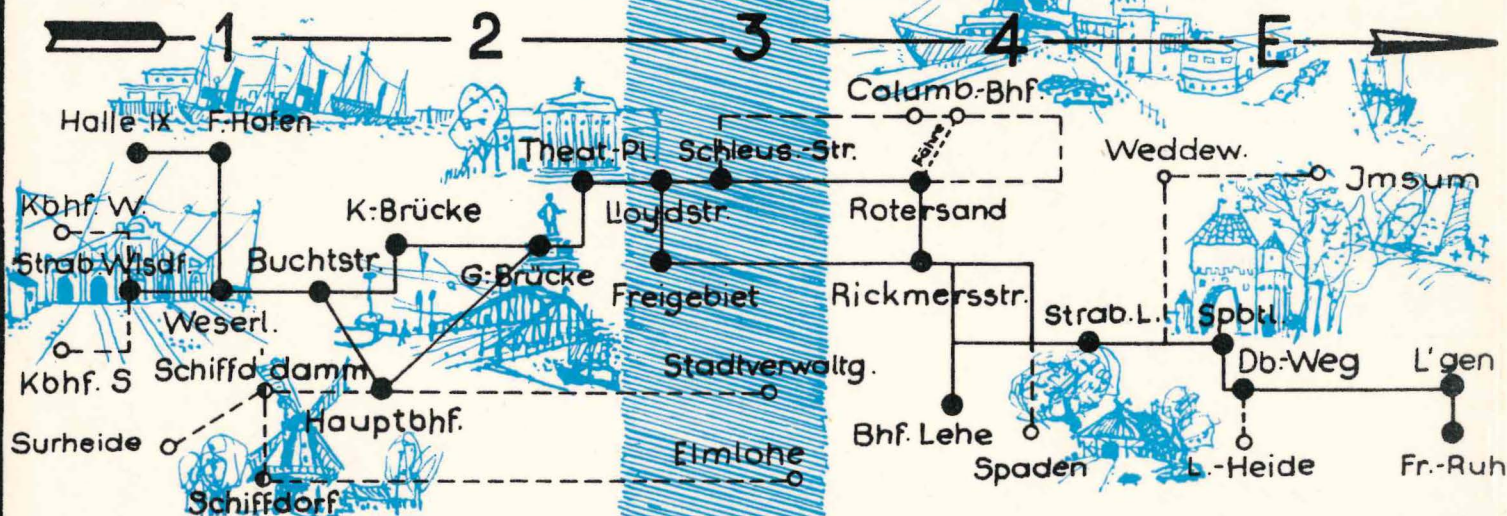
Das Fährschiff »Bremerhaven« 1956



Verkehrsgesellschaft Bremerhaven A.-G.

30 Pfg.

000001 A



Beförderung gemäß den aushän-
genden Beförderungsbedingungen.

S M D M D F S