

Zur Geschichte der Straßenbahn in Langen, Dietrich Rogner (1989)

Im Jahre 1908 war die "Bremerhavener Straßenbahn" auf elektrischen Betrieb umgestellt worden. Am 6.7.1908 richtete die Kommission für das Verkehrswesen von Bremerhaven an die Straßenbahnverwaltung von Lehe ein Schreiben mit der Bitte, daß "sie sich zur Durchführung ihres Betriebes nach Friedrichsruh baldigst entschließen möge". Die Stadt Bremerhaven habe das in dem Dorfe Langen gelegene Grundstück Friedrichsruh angekauft. Ein Teil desselben sei zu Schankwirtschaftszwecken eingerichtet und der parkartig angelegte Teil unentgeltlich für die Allgemeinheit zugänglich. Deshalb habe besonders an Sonntagen ein sehr lebhafter Verkehr von Einwohnern der Unterweserorte nach Langen eingesetzt. - Das Dorf Langen sei in Folge seiner günstigen Lage zu den Unterweserorten und seiner guten sanitären Einrichtungen (Wasserwerk) sehr im Aufblühen begriffen. Deshalb hätten sich in den letzten Jahren eine Anzahl Einwohner aus den Hafentädten dort angesiedelt und teilweise Villen errichtet. Hierdurch habe sich ein lebhafter Verkehr von den Hafentädten nach Langen und umgekehrt entwickelt. "Alle diese Personen, welche geschäftlich in Langen tätig sind oder zum Vergnügen sich dorthin begeben, sowie die Einwohner von Langen selbst wünschen dringend, Langen durch eine Straßenbahn mit den Hafentädten verbunden zu sehen".

Die Verhandlungen der Gemeinde Langen mit den einzelnen Vertragspartnern zogen sich über Jahre hin. Im Jahre 1912 schloß Langen mit der Bremerhavener Straßenbahn einen Vertrag. Hierin stellte Langen einen 6.500 qm großen Platz für ein künftiges Straßenbahndepot an der Debstedter Straße unentgeltlich zur Verfügung und garantierte nach Fertigstellung der Strecke eine fünfjährige Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals (150.000 - 200.000 M) von 4%. Hiergegen erhob der Kreis Ausschuß des Kreises Lehe schon Bedenken, weil er meinte, daß Langen diese Kosten bei "seinen großen Kommunallasten und der verhältnismäßig geringen Steuerkraft nicht tragen könne. Mit der "Königlichen Eisenbahndirektion" in Hannover waren Verhandlungen mit dem Ziel nötig, daß die Überführung (Kreuzung) der Bahngleise am Bahnhof Langen genehmigt wurde.

Die Gemeinde Lehe verlangte von Langen finanzielle Beiträge für die vorangegangene Verbreiterung der Brücke an der Parkstraße und den Ausbau der Parkstraße selbst. Der Kreis Lehe forderte Beiträge zum Ausbau der Landstraße Lehe-Langen. Der Ausbau der Straßen sollte zugleich mit dem Bau des Straßenbahngleises vonstatten gehen. Die geforderten Aufwendungen konnte Langen jedoch allein nicht übernehmen und wandte sich nun um "Beihülfe zu diesen Leistungen" an die Stadt Bremerhaven. Die Gemeinde Langen war der Meinung, daß auch Bremerhaven Nutznießer dieser neuen Verbindung sei. Bremerhaven war in gewissem Umfange bereit, einen Zuschuß zu leisten, wenn es gleichzeitig von Verpflichtungen, welche ihm bei der Errichtung des Wasserwerkes von der Gemeinde Langen auferlegt worden waren, entbunden wurde. Eine Verständigung zwischen Langen und Bremerhaven kam zustande und wurde durch einen Vertrag im Juni 1913 besiegelt. Am 1. Mai 1914 erhielt man die Genehmigung zum Ausbau der Strecke nach Langen.

In dieser Zeit vor dem 1. Weltkrieg herrschte ein Wirtschaftsboom in den Unterweserstädten: beim Norddeutschen Lloyd, in der Seefischerei und auf den Werften. Parallel dazu zeigte sich auch der Betrieb "Bremerhavener Straßenbahn" als ein aufstrebendes Verkehrsunternehmen. So waren die Gleisanschlüsse der Straßenbahn zu den neu erbauten "Staatsbahnhöfen" in Geestemünde und Lehe schon fertiggestellt, als diese am 1. Juli 1914 eröffnet wurden. Mit den Bauarbeiten nach Langen wurde Anfang Oktober 1914 begonnen. Aber schon im Februar 1915 wurden die Bauarbeiten nach Langen wieder eingestellt. Durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges blieb die Strecke nach Langen für einige Jahre ein Torso.

Auch im vorhandenen Straßenbahnnetz machten sich ab August 1914 wesentliche Betriebseinschränkungen bemerkbar. Frauen ersetzten das männliche Personal als Fahrerinnen und Schaffnerinnen. Die Züge fuhren seltener, damit Kohle bei der "Verstromung" gespart werden konnte, und es machte sich besonders ab 1917 ein Mangel an "Rohmaterial" bemerkbar, so daß Erneuerungen an vorhandenen Bahnanlagen und Betriebsmitteln zurückgestellt werden mußten. Obwohl die Materialpreise nach dem Ende des 1. Weltkrieges sehr hoch lagen, wurde die Strecke

nach Langen weitergebaut. Am 12. September 1919 wurde der Betrieb nach Langen "in beschränktem Umfange" aufgenommen. Die neue Straßenbahnlinie hieß Extra-Linie L und verkehrte vom Parktor Speckenbüttel bis zum Bahnhof Langen (im 30-Minuten-Betrieb) zu einem besonderen 20-Pf-Tarif.

Aus dem Fahrplan der Linie L vom 6. Oktober 1919 wird ersichtlich, daß die Bahn vom Parktor Speckenbüttel bis zum Bahnübergang Langen und umgekehrt im oben genannten 30-Minuten-Abstand verkehrte, sonntags wie werktags. Am Sonntagnachmittag von 14.15 Uhr bis 20.15 Uhr fuhr sie sogar in 10-Minuten-Abständen, wohl um die zahlreichen Ausflügler ins Grüne zu bringen. Denn man muß sich vor Augen führen, daß es einen Individualverkehr mit Pkw bis zu Beginn der 50er Jahre nicht gab. Die einzigen Verkehrsmittel waren Pferdefuhrwerke und eben die neu eingerichtete Straßenbahn.

Die 1919 einsetzende Inflation brachte dem bisher noch privat geführten Verkehrsunternehmen durch steigende Preise für alle Materialien und Löhne sprunghaft erhöhte Betriebskosten, die auch durch mehrfache Heraufsetzung der Fahrpreise nicht ausgeglichen werden konnten. Es gab 1919 sogar Lohnstreiks beim Personal, da die Löhne dem ständig fortschreitenden Geldverfall nicht folgen konnten. Die Kommunen Geestemünde, Bremerhaven und Lehe mußten 1920 die Aktienmehrheit der Bremerhavener Straßenbahn übernehmen. Diese negative Entwicklung, die sich auch in der Zahl der beförderten Personen niederschlug, setzte sich bis 1924 fort. Von da an war wieder eine gewisse Verkehrssteigerung infolge Wiederkehr stabiler Geldwertverhältnisse zu verzeichnen.

Aus den Fahrplänen von 1921 wird ersichtlich, daß die Bahn trotz Strommangels und anderer Schwierigkeiten immer noch alle 20 Minuten nach Langen fuhr, im Jahre 1922 in den Hauptverkehrszeiten sogar alle 10 Minuten. Am 1.11.1922 wurde die Linie L aufgehoben. Von nun an fuhren einzelne Wagen der Linie II, der späteren "Roten", bis zur Endstation Bahnhof Langen. An einen Weiterbau war in Anbetracht der gesamtwirtschaftlichen Lage noch nicht zu denken gewesen.

Am 1. Februar 1926 setzte eine große Arbeitslosigkeit in den Unterweserorten ein, welche sich auch durch geringere Beförderungsleistungen und Mindereinnahmen bei der Straßenbahn bemerkbar machte. Nach der Vereinigung von Geestemünde und Lehe zur Stadt Wesermünde im Jahre 1924 hieß die Gesellschaft ab 25. 3. 1926 "Straßenbahn Wesermünde-Bremerhaven". Am 3. Juni 1927 wurde endlich die 1.014 m lange Strecke vom Bahnhof Langen nach Friedrichsruh fertiggestellt und "nach landespolizeilicher Abnahme wurde der Betrieb sofort eröffnet." Eine besondere Auflage zur Verkehrssicherheit wurde dem Schaffner des Anhängerwagens gemacht. Er mußte, bevor der Triebwagen die Landstraße nach Debstedt kreuzte, aussteigen und prüfen, ob die Straße von Verkehr frei war, und dann auf die anfahrende Bahn aufspringen. Bei den Planungen für die Wendeschleife in Friedrichsruh standen zunächst zwei Schleifen mit verschiedenen großen Radien zur Auswahl: eine mit einem Radius von 25 m und eine andere mit 20 m Radius. Die größere Schleife hätte jedoch zwischen zwei Gebäuden hindurchgeführt werden müssen. Man hielt sie für Kinder und Gäste von Friedrichsruh zu gefährlich und verwarf diesen Plan. So wurde die engere Schleife in Friedrichsruh gebaut, deren Damm heute noch im Walde sichtbar ist. Dies hatte zur Folge, daß die Bahn beim Befahren der Schleife wie auch in der relativ engen doppelseitigen Kurve der Ortsmitte ein lautes Quietschen verursachte. Bis nach Debstedt soll man dieses Quietschen gehört haben, und es gab deshalb auch Beschwerden. So mußten die senkrechten inneren Flächen der Straßenbahngleise in Langen-Mitte und Friedrichsruh stets geschmiert werden. Diese Aufgabe hatte der Gleis- und Weichenreiniger zusätzlich zu übernehmen.

Nach alten Fahrplänen von 1927 fuhren die Bahnen der Linie II werktags wie sonntags nach Friedrichsruh und zurück von 6.29 Uhr bis 22.49 Uhr alle 10 Minuten, danach bis 0.29 Uhr noch alle 20 Minuten. In dieser Zeit oder auch schon früher hat es wohl begonnen, daß an den Wochenenden viele Menschen aus den Unterweserorten nach Friedrichsruh fuhren und von dort zu den Langener Baggerkuhlen weitergingen. Große Menschenmengen aus der Stadt soll es nach Aussagen alter Fahrer und Schaffner dorthin gezogen haben. Diese Erholungsmöglichkeit blieb bis in die Nachkriegszeit erhalten. Am 29.10.1929 wurde von der Straßenbahn ein 27.688 qm großes

Grundstück in Langen zur "Errichtung einer Sandkuhle" angekauft. Diese ist heute noch westlich des Acethylenwerkes als Vertiefung sichtbar.

Das Jahr 1929 war ein Spitzenjahr für die gesamte Straßenbahn, obwohl mit dem "Schwarzen Freitag" an der Börse in New York der wirtschaftliche Niedergang in den USA schon begann. 11 Millionen Fahrgäste wurden im Gesamtnetz der Straßenbahn befördert. Werktags gab es im Jahre 1929 auf der Strecke Bahnhof Geestemünde bis Friedrichsruh in den Hauptverkehrszeiten einen 20-Minuten-Verkehr, sonntags verkehrten die Bahnen alle 10 Minuten.

1930 setzte eine Verschlechterung der allgemeinen Wirtschaftslage sowie ein "Rückgang des Verkehrs und der Einnahmen infolge der großen Erwerbslosigkeit und des Daniederliegens von Handel und Schifffahrt ein". Die Einnahmen im Straßenbahnverkehr sanken auch 1931 und 1932 weiter. Das ist auch an derzeitigen Fahrplänen abzulesen. Es gab teilweise erhebliche Einschränkungen und vielerlei Veränderungen in den Sommer- und Winterfahrplänen. Nur an den Sonntagnachmittagen der warmen Jahreszeit bestand noch ein 10-Minuten-Verkehr bis Friedrichsruh.

Am 7.7.1931 wurde in die Sandkuhle der Straßenbahn ein Anschlußgleis gelegt. Es zweigte vom Stammgleis ab, bevor dieses in einem Bogen nach Friedrichsruh hinüberführte und lief dann noch eine Strecke parallel dazu. - Sand in kleinen Mengen wurde mit einem Pferdefuhrwerk zu den Baustellen transportiert. Brauchte man größere Mengen, so standen dafür ein Arbeitswagen als Zugmaschine und zwei Kipploren bereit. Diese konnte man noch bis in die fünfziger Jahre fahren sehen. Schmunzelnd erinnern sich ehemalige Straßenbahner auch heute noch an die Feiern beim Ehepaar Knigge, das in einem Häuschen an der Sandkuhle wohnte und dort Aufsicht führte. Wenn man den Strom für die Oberleitung zu diesem Nebengleis mit einem Hebel angeschaltet hatte, konnte man ja bis dahin fahren.

Ganz in der Nähe - auf dem Gelände des neuen Amtsgerichts - war ein großer Lagerplatz für Streusand, Pflastersteine und neue Gleise. Diese wurden, wie ich mich selbst noch erinnere, häufig in den Abendstunden auf Spezialfahrzeugen, mit roten Fähnchen gesichert, zu den Gleisbaustellen in der Stadt gezogen. Dieser Platz war schon 1908 als "Depotplatz" vorgesehen gewesen. Das ganze ehemals größere Areal kennen alte Straßenbahner noch unter dem Namen "Hasenheide".

Die Talsohle in der wirtschaftlichen Entwicklung der Straßenbahn dauerte bis 1934. Dann trat ein Stillstand des Niedergangs ein. Eine Aufwärtsentwicklung mit einer Steigerung der beförderten Personen war ab 1936 zu beobachten. Ab 1937 wurden Straßenbahnschnellwagen zu Arbeitsbeginn im Fischereihafen von Friedrichsruh aus eingesetzt. Sie hielten nur an den Haupthaltestellen.

Nach der Zusammenlegung von Bremerhaven und Wesermünde im Jahre 1939 wurde der Verkehrsbetrieb in "Straßenbahn Wesermünde" umbenannt. Zu Beginn des II. Weltkrieges am 1. September 1939 mußte wieder "Stammpersonal für den Krieg abgegeben werden". Fahrgäste lasen jetzt auf der Rückseite der Fahrscheine einen Spruch, mit dem sie gebeten wurden, Verspätungen im Fahrplan, ausgefahrene Gleise, laut rollende Wagen oder dergleichen, welche jetzt nicht repariert werden konnten, zu entschuldigen.

Er lautete am Ende:

... Wir sind im Krieg und nicht im Frieden. Bedenke das, verehrter Gast!

Fahrgäste der Vorkriegs-, Kriegs- und Nachkriegsjahre, die nach Langen oder von dort zur Stadt fuhren, erinnern sich trotzdem noch gerne an diese Zeit mit der Straßenbahn. Zwar fuhr vor dem Kriege und während des Krieges nur jede dritte Bahn - also jede halbe Stunde eine - von der Stadt nach Langen durch. Und manchmal wendete die Bahn bei Verspätungen einfach schon am Debstedter Weg, worauf es Beschwerden gab. Aber zwischen Personal und Fahrgästen gab es dennoch ein gutes Verhältnis, weil Fahrer und Schaffner lange Zeit auf derselben Linie fuhren. Der Fahrer der Straßenbahn, der in dieser Zeit vor dem Bahnübergang auch bei geöffneter Schranke halten mußte, tat es auch noch einmal hinter derselben, wenn dann ein verspäteter Kunde angelaufen

kam. Man kannte sich und grüßte sich. Wenn ein Dauerkunde an einer bestimmten Haltestelle wie gewöhnlich noch nicht eingestiegen war, so stieg der Schaffner aus und sah sich um, wo der Fahrgast wohl blieb. Es wurde auf Wunsch von Fahrgästen auch schon einmal an besonderen Stellen gehalten. An den Haltestellen stieg der Schaffner aus und half den Fahrgästen, wenn nötig, beim Aus- und Einsteigen. So ist es vielen aus der Nachkriegszeit noch in Erinnerung. Von Langen aus gab es schon im Kriege viel Schülerverkehr. Meistens fuhren Sie mit der Sieben-Uhr-Bahn. Wie es sich gehörte, standen sie auf, um zusteigenden Erwachsenen Platz zu machen. Nur zwei blieben sitzen; sie mußten die Taschen aller anderen halten. Diese Erinnerung hat eine heute pensionierte Lehrerin an ihre Schülerzeit.

Nach der Zerstörung Bremerhavens im September 1944 fand ein großer Zuzug von Menschen in die Vororte und Nachbargemeinden statt. "So wurden die Aufgaben der Straßenbahn als einem zuverlässigen Massenverkehrsmittel noch vermehrt". Die Beförderungszahlen stiegen wie nie zuvor. "Es galt Massen von Männern und Frauen pünktlich zur Arbeitsstätte und zurück zur Notwohnung zu bringen." Vom 7. Mai bis zum 12. Juni 1945 gab es keinen Straßenbahnbetrieb.

Um Strom zu sparen, fuhren die Straßenbahnen 1945 in Bremerhaven wie in Langen mit halber Geschwindigkeit. Abends fehlte es an Glühbirnen. Auch anderes Material für Instandsetzungen fehlte. So wurden, um den Wagenpark zu ergänzen, gebrauchte Wagen aus anderen Orten beschafft und instandgesetzt. Trotzdem wurden 1946 37,3 Millionen Fahrgäste befördert. Das war eine Rekordzahl.

1947 wurde der Verkehrsbetrieb in "Verkehrsgesellschaft Bremerhaven" umbenannt. Zu dieser Zeit war das Gleisnetz in Langen so vorhanden, wie ich es ab 1950 selbst noch erlebt habe. Wenn man von Bremerhaven kam, so wurde die Strecke nach Langen von der Königsheide an zweigleisig. Am Kohlhofsweg war eine Haltestelle. In Höhe des Südstellenweges wurde die Strecke eingeleisig, gleichzeitig verengte sich die Fahrbahn. Noch heute höre ich das Schlagen der Weichenzunge, wenn diese nach dem Passieren einer Achse mittels einer Feder knallartig zurückschlug. Am Hackerweg war eine Ausweichstelle. Die benutzte jedoch in der Regel nur der Arbeitswagen, der dort oft zur Schienenreinigung an einem Hydranten Wasser tankte. Die normale Straßenbahn fuhr geradeaus weiter und überquerte mit großem Geratter auf der Ostseite der Leher Landstraße das Bundesbahngleis der damals noch viel befahrenen Strecke nach Bederkesa.

Am Bahnhof Langen (Bahnhofshotel von Heydolph) war eine Haltestelle mit Ausweiche. Hier konnten Benutzer der Eisenbahn auf die Straßenbahn überwechseln. Auf der Ostseite der Hauptstraße ging es wieder eingeleisig weiter bis zur Dorfmitte von Langen. Für dieses eingeleisige Streckenstück gab es, so berichtet ein pensionierter Straßenbahnfahrer, eine Verkehrsregelung durch eine Signalanlage.

So mußte der Schaffner an der Ausweichstelle Bahnhof Langen durch Knopfdruck ein Lichtsignal einschalten, damit die Strecke für die Bahn von der Ortsmitte Langen her gesperrt war.

In einem weiten Bogen ging es dann doppelgleisig um die Ecke in die Debstedter Straße. Hier, an der Haltestelle Dorfmitte, begegneten sich fahrplanmäßig die Straßenbahnzüge aus der Stadt bzw. von der Endstation her. Der Zug von Friedrichsruh hatte bis hierher Vorfahrt. Auf der Südseite der Debstedter Straße verlief die Strecke eingeleisig weiter, ging am Gleislager vorbei und bog dann in Höhe des Grasackers schräg von der Landstraße ab. Sie überquerte nach einem Bogen beim heutigen Brückenweg die Debstedter Straße im rechten Winkel nach Friedrichsruh hinüber. Gleich am Waldrand lag die Wendeschleife.

Mit zwei langen Zügen war dieser Wendeplatz voll besetzt. Bei besonderen Anlässen und Veranstaltungen in Friedrichsruh wurden mehr Wagen gebraucht. Die Katholiken von Lehe feierten z.B. bis in die Nachkriegszeit Fronleichnam in Friedrichsruh. Dann standen zeitweise bis zu fünf Sonderzüge auf dem oben beschriebenen Nebengleis zur Sandkuhle, und ein Fahrmeister mußte den Rangier- und Fahrbetrieb regeln.

Der Nachteil der Streckenführung durch Langen war, daß die Straßenbahn auf dem Rückweg zur Stadt in der Debstedter Straße und besonders in der Leher Landstraße auf der linken Fahrbahnseite

fuhr. Dies war gut durchführbar, solange nur wenige Pkws die Straßen befuhren, wurde aber spätestens ab Mitte der fünfziger Jahre problematisch.

Aus dieser Zeit um 1946 wissen ehemalige Straßenbahnfahrer und -schaffner noch aus ihrer Erinnerung zu berichten. Einmal machte sich beim Rangieren in Friedrichsruh ein unbesetzter Anhänger selbständig und rollte die abschüssige Strecke in Richtung Ortsmitte hinunter. Man versuchte, ihn mit einem Motorwagen einzuholen, weil man befürchtete, er würde in der Kurve aus den Schienen getragen werden. Dieser Versuch blieb erfolglos. Zum Glück blieb der Beiwagen durch sein schweres Fahrgestell in den Schienen und rollte allmählich in der Leher Landstraße hinter dem Gasthof "Zur Linde" aus. Es ist kaum auszudenken, was bei den heutigen Verkehrsverhältnissen passiert wäre.

Beim Gleislager an der Debstedter Straße war einmal zu Feierabend vergessen worden, die Weiche wieder geradeaus in Richtung Friedrichsruh zu stellen. Am nächsten Morgen fuhr bei Dunkelheit der erste Zug mit erheblicher Fahrt in das geschlossene Tor des Gleislagers. Der derzeitige Straßenbahndirektor hatte von solchen Begebenheiten meistens gleich Wind bekommen und war sofort zur Stelle.

Ein anderes Mal ereignete sich folgender Unfall: Der Fahrer eines E-Wagens (Einsatzwagens) aus dem Fischereihafen setzte seinen Zug von der Ortsmitte Langen in Richtung Friedrichsruh in Bewegung. Er war wohl der Meinung, er würde es noch bis zur Endstation schaffen, ehe der fahrplanmäßige Zug dort abführe. Das war leider ein Irrtum. Auf diesem unübersichtlichen und leicht abschüssigen Streckenabschnitt sah er den Zug plötzlich entgegenkommen. Jeder Zug hatte zwei Anhänger. Trotz beiderseitiger Bremsbetätigung war ein Frontalzusammenstoß unvermeidlich. Die Schäden waren jedoch, so berichtet ein ehemaliger Betriebsangehöriger, sehr gering. Mit den Kletterpuffern der stabilen Fahrzeuge hob sich der eine Motorwagen an der Frontseite des anderen etwas in die Höhe. So wurde die Wucht nach oben abgelenkt.

Ein trauriger Unfall trug sich - wiederum auf der Debstedter Straße - mit einem Pferdefuhrwerk zu. Fuhrwerke mußten beim Herannahen und Läuten der Bahn die Gleise verlassen. Einmal stand solch ein Fuhrwerk unbeweglich auf den Schienen in der Debstedter Straße. Sein "Lenker" war auf dem Rückweg von der Molkerei damit beschäftigt, die leeren Milchkanen in die Bauernhäuser zu tragen und hielt sich gerade in einem derselben auf. Der Fahrer der Straßenbahn läutete und machte eine Notbremsung. Die Gleise waren jedoch durch landwirtschaftliche Fahrzeuge verschmutzt, und es zeigte sich keine Bremswirkung. Der Triebwagen traf genau auf die Deichsel. Das schwer verletzte Pferd mußte kurz darauf erschossen werden, und es folgte ein langer Prozeß.

Mancher Langener Bürger zeigte sich gegenüber dem Fahrpersonal recht großzügig, indem er dem Schaffner beim Aussteigen noch ein Trinkgeld übergab. Es war aber auch schon einmal üblich, daß ein wohlhabender älterer Fahrgast - und diese fuhrten in der Nachkriegszeit noch Straßenbahn, um z. B. nachmittags ihren Kaffee in Langen zu trinken - beim Aussteigen vor Heydolphs Bahnhofshotel zum Schaffner sagte: "Jungs, ich lasse euch einen gutschreiben!" So stiegen einmal der Fahrer und zwei Schaffner auf dem Rückweg von Friedrichsruh zur Stadt bei Heydolph am Bahnhof Langen aus, um sich das zugesagte "geistige Getränk" abzuholen. In der Eile hatte der Fahrer jedoch vergessen, den Fahrschalter ganz auf Null zu stellen. Er blieb auf "Eins" stehen. So setzte sich bei Abwesenheit des Fahrers der Triebwagen langsam aber stetig in Bewegung. Als der Fahrer kurz darauf ins Freie trat, sah er, daß sich seine Straßenbahn schon langsam den Bahndamm emporarbeitete. In seiner Not ergriff er ein in der Nähe stehendes Fahrrad, um den Triebwagen einzuholen und zum Stehen zu bringen.

Der Oberkellner von Heydolph (Bahnhofshotel Langen) nahm immer die letzte Bahn zur Stadt bei Dienstschluß. Eines Tages sagte er zu dem Fahrer dieser Bahn, als dieser noch auf dem Wege nach Friedrichsruh war: "Wenn ihr gleich zurückfahrt, kommt eben rein!" Das tat dieser auch und setzte seinen Zug gleich auf das östliche Gleis der Ausweichstelle, welches eigentlich dem Gegenverkehr vorbehalten war. Aber so behinderte er nicht den Straßenverkehr. Der Aufenthalt der Herren im Lokal

muß dann doch etwas länger gedauert haben. Als nämlich am nächsten Morgen im Depot Lehe eine bestimmte Zugnummer zur ersten Fahrt nach Langen eingeteilt wurde, war dieser Zug überhaupt nicht vorhanden. Wo er die Nacht über gestanden hatte, können wir uns leicht vorstellen.

In den Jahren 1950-54 war die Straßenbahnstrecke nach Friedrichsruh noch gut befahren. Die Züge fuhren morgens und zu Feierabend im Abstand von 20 Minuten, wie sich noch viele Langener erinnern. Die Bahnen dazwischen wendeten am Gleisdreieck Debstedter Weg. Auch die Theaterwagen fuhren nach Schluß der Vorstellungen bis Langen durch. Zu den verkehrsrärmeren Tageszeiten und am Abend fuhr dann ab ca. 1954 nur noch ein sogenannter Pendelwagen vom Debstedter Weg bis Friedrichsruh. Am Sonntag war durch Einsatzwagen (E) verdichteter Verkehr im 10-Minuten-Abstand. Dicht besetzte Bahnen fuhren am frühen Nachmittag nach Friedrichsruh hin und am Abend wieder genauso häufig zurück. In diesen Jahren begann jedoch durch das Wirtschaftswunder die private Motorisierungswelle. Und so machten die Leute bald auch weitere Sonntagsausflüge.

1955 hatte die VGB eine saure Weide an der Stadtgrenze in Langen angekauft, um dort eine neue Wendeschleife zu bauen. Das Zurücksetzen der Züge am Debstedter Weg war zu gefährlich geworden, das Ende der Straßenbahn in Langen vielleicht absehbar.

Im Februar 1957 wurde die erste Straßenbahnwendeschleife an der Stadtgrenze Langen in Betrieb genommen (1967 Bau der zweiten Gleisschleife). Die Strecke von der Stadtgrenze bis Friedrichsruh wurde noch bis Dezember 1958 mit einem Pendelwagen (Triebwagen ohne Beiwagen) befahren und dann durch den Bus ersetzt. Die Nordsee-Zeitung schrieb am 1. Dezember 1958: "Daß die Straßenbahn künftig nicht mehr durch Langen fahren wird, geschieht aus Sicherheitsgründen. In diesem Jahr läuft die Konzession für die seit 1927 betriebene Strecke ab. Schon lange glaubte die VGB-Leitung nicht mehr, daß die Aufsichtsbehörde in Bremen sie verlängern würde, denn die eingleisige Straßenbahnlinie auf der Bundesstraße 6 war den Verkehrsplanern längst ein Dorn im Auge. Die Bahn fuhr nämlich auf der falschen Seite und führte auf der vielbefahrenen schmalen Straße oft zu Verkehrsstörungen."

Von Langens Südgrenze konnte man weiterhin mit der Straßenbahn in die größere Nachbargemeinde Bremerhaven fahren, bis zum 30.7.1982. An diesem Tag fuhr der letzte Zug der Linie 2 von der Stadtgrenze in Langen zum Hauptbahnhof und zurück. Damit war der schienengebundene Nahverkehr in Bremerhaven eingestellt worden.

Quellen:

- 1) Festschriften der Bremerhavener Straßenbahn von 1931 u. 1956
- 2) Kosmos - Straßenbahnmagazin Heft 42/Nov. 1981
- 3) Stadtarchiv Bremerhaven