

Mittelschule ange **Peillt.**



Erinnerungen an die Schülerbusse, mit denen die „Fahrschüler“ aus Nordkehdingen ihre Mittelschule in Freiburg (Elbe) in den Jahren 1946 bis 1967 erreichten.

Zusammengestellt aus mehreren Quellen: u.a. der «Chronik der Mittelschule» Freiburg (Elbe), der Dokumentation «Mangeljahre» von Christa Keller-Teske, dem Buch «Stade per Bus», von Matthias Bublitz und vielen Erinnerungen von ehemaligen Schülern und Schülerinnen.

Juni 2020 — Claus Isert, Sommerweg 6, 27474 Cuxhaven, Telefon (04721) 22 131

Ich freue mich über Übermittlung vieler weiterer Erinnerungen.

eMail: claus.isert@t-online.de Internet: www.mittelschule.de

„EIN SCHÜLERBUS KANN UNTER DEN AUGENBLICKLICHEN, SCHWIERIGEN VERKEHRSVERHÄLTNISSEN VON DER FIRMA PEILL STADE NICHT MEHR GESTELLT WERDEN“.

Dieser Eintrag in der Schulchronik unserer Mittelschule Freiburg beschreibt kurz und bündig, dass die Kinder Kehdingens es auch nach dem Krieg weiter mehr als schwierig hatten, aus ihren Wohnorten zur Schule zu kommen.



Bereits in 1944 war der Einsatz von Schülerbussen durch die Peill Verkehrsgesellschaft nur noch selten möglich gewesen.

„Es ist nicht damit zu rechnen, daß der Schülerbus fährt. Er hat uns während des ganzen letzten Jahres im Stich gelassen“. Chronik Mittelschule April 1945.

„Bald ist der Motor entzwei, bald die Bereifung, dann fehlt es an Holz für den Generator, dann ist ein Fahrer erkrankt, oder es sind notwendig Flüchtlinge zu fahren. Der Unterricht ist nun die Mittagszeit von 10.30 bis 15.40 gelegt, damit die Kinder aus Südkehdingen den fahrplanmäßigen Autobus benutzen können. Die Schüler aus dem Norden müssen versuchen, in Freiburg eine Pension zu finden, was bei der jetzigen Überfüllung durch Flüchtlinge schwer hält. Manche kommen wieder mit Pferdegespannen.“ Chronik Mittelschule April 1945.

Am 13. April 1944 wird der Schulunterricht in ganz Kehdingen eingestellt. Über die Sommermonate hinweg beginnen die Vorbereitungen für einen Neuanfang. Am 20. Oktober 1944 ging es dann wieder los.

Aber wie zur Schule nach Freiburg zu kommen?

Not macht(e) erfinderisch und kreativ.

Für damalige Mittelschüler war Einfallsreichtum das tägliche Brot. Mittelschüler aus Wischhafen und Hamelwörden fuhren mit dem Pferdewagen der Flüchtlingsfrau von Hagen. Frau von Hagen hatte mit ihrem Pferdewagen einen „Verkehrsdienst“ zwischen Freiburg bis zum Wischhafener Hafen und Wischhafener Fähranleger aufgebaut.

Morgen kutscherte sie sehr früh morgens, um Männer aus Freiburg zum Fähranleger Wischhafen zu bringen. Ihre „Fahrgäste“ aus Freiburg setzten dann über

nach Glückstadt, fuhren mit dem Zug weiter nach Hamburg und zur Arbeit. Auf ihrer Rücktour ließ Frau von Hagen dann Wischhafener und Hamelwörder Kinder einsteigen und so erreichten viele ihre Mittelschule.

Die von Hagen'sche Pferdebahn befriedigte auch den Obst- und Gemüsebedarf der Hamburger und Schleswig-Holsteiner Hamsterer, die mit Schiff (1 x täglich) und Fähre (2 x täglich) nach Wischhafen kamen und mit dem Pferdewagen ins Sperrgebiet gebracht wurden.

Quelle: Mangeljahre, Christa Keller-Teske, 1989



DIE PEILL VERKEHRSGESELLSCHAFT HATTE WEITER RIESIGE SCHWIERIGKEITEN MIT DEN UR-ALTEN UND KLAPPRIGEN BUSSEN, DAS STARK ANGEWACHSENE VERKEHRSBEDÜRFNIS KEHDINGENS ZU BEDIENEN.



Erich Bruß, einer der Urgesteine der Busfahrer erinnerte sich: „Nach einigen Wochen erlaubt die Besatzungsmacht die Linienbusfahrt, unser Einsatzort war Freiburg, wieder aufzunehmen. Heinrich Peill, damaliger Chef des Verkehrsbetriebes, schickte Engo, ein Italiener, der bei der PVG in der Werkstatt tätig war, mit einem Brief zu mir nach Freiburg. Laut Brief wurden Heinrich von Ahn und ich

aufgefordert, zwei Busse hier in Freiburg fahrbereit zu machen und damit nach Stade zu kommen. Wir wurden im Kehdinger Hof in Stade am Schiffertor einquartiert. Unsere Anweisungen bekamen wir von einem englischen Offizier, der am Pferdemarkt sein Büro hatte. Wir mußten aus der Stader Umgebung die ansässigen Polen zusammenholen und in Stade, Schwarzer Berg, ins Quartier befördern. Das war der Anfang, aus der Stunde Null heraus. Die Überlandfahrten der PVG im Kreisgebiet kamen allmählich dazu. Von der Wehrmacht kamen entlassene Soldaten zu uns, vom Unteroffizier bis zum Major, teils als Fahrer, teils im Büro. Busse— von der Hamburger Hochbahn, einer von der Wehrmacht, den ein Unteroffizier, am Anfang noch in Uniform, fuhr. Ein Viehtransporter kam zum Einsatz, Holzbänke, keine Fenster, nur kleine Luken. Ein und Ausstieg von hinten über eine Treppe.

So setzte am Anfang der Linienverkehr mit Bussen durch Kehdingen wieder ein. Zu dieser Anfangszeit mußte jeder Fahrgast für seine Fahrt eine Dringlichkeits-Bescheinigung haben. Der Verkehrsandrang war gewaltig, die Busse überbesetzt, mancher Fahrgast kam nicht mehr mit. Aber es blieb nicht so, die PVG konnte wieder selbständig wirtschaften, mit den neu hinzugekommenen Arbeitskräften. Es gelang, wieder neue Busse



anzuschaffen. Diesekraftstoff wurde geliefert und die mit Holzgas versehenen Busse umgebaut. So mit den Jahren entwickelte sich dann wieder ein florierender Verkehrsbetrieb“.

(Quelle: Mangeljahre, Christa Keller-Teske, 1989)

Herbert Lachner, damals Hörne, erinnert sich: „Am Straßenrand habe ich öfter von der rohen Milch aus dem Deckel gefrühstückt. Ich fuhr [mit dem Fahrrad] bei jedem Wetter, im Winter allerdings ging's besser mit dem Bus. Im Winter wenn es sehr kalt war, waren wir ein paar Leutchen an der Haltestelle gegenüber vom Restaurant [Zwei Linden]. Man konnte den Bus schon [in Itzwörden] sehen, und wusste, dass er nicht ansprang. Also ist unsere kleine Truppe, Ulli Mack, Dieter von Allwörden, Herbert Lachner, Katarina Gellert, los nach Itzwörden, ca. 'ne halbe Stunde, und wir haben den Bus den [Oste-]Deich hoch geschoben, und dann mit aller Kraft wieder runter geschoben, dann sprang er an und alles war gut. 3mal ist das passiert.“

DIE ENGLISCHE MILITÄRREGIERUNG ERTEILTE PEILL DIE EINRICHTUNG VON SECHS ÜBERLANDLINIEN.

„Dafür wurden die 27 ehemaligen Rotkreuz-Busse umgerüstet. Die Zeit bis 1948 meisterten die Mitarbeiter mit viel Improvisationstalent und ab 1948 mit genügend Benzin und Öl.“

Quelle: Internetseite der KVG.

„Die finanziellen Rahmenbedingungen auf der Linie nach Freiburg und Itzwörden hatten sich zwischenzeitlich geändert: Bis zur Währungsreform zahlte die Firma Peill 8,85% ihrer Erlöse auf dieser Linie an den Kreis Stade – als Entschädigung dafür, dass dieser bei Einstellung der Kleinbahn die alleinigen Verkehrsrechte an Peill übertragen hatte.

Einen (vorvor-)letzten Konflikt mit den Behörden lieferte sich Peill 1949 in der Frage der Fahrpreise. Der Stadtdirektor [Stade] lehnte im April eine beantragte Erhöhung auf 25 Pfennige im Stadtverkehr ab; zum Überlandverkehr wollte er kein Urteil abgeben. Das Unternehmen verwies auf Preissteigerungen und konnte sich damit im Juni 1949 beim Regierungspräsidenten durchsetzen. Möglicherweise vergraulte dies jedoch Fahrgäste; jedenfalls senkte Peill im August 1950 die Fahrpreise wieder, um eine „Verkehrsbelebung“ zu erreichen: Eine Fahrt kostete jetzt nur noch 20 Pfennige, eine „Kurzstrecke“ gab es nun schon für 15. Im Überlandverkehr kostete der Kilometer 6 Pfennige, nachdem Peill noch ein Jahr vorher von 6,5 auf 7,5 Pfennige hatte anheben wollen. Der Verkehrsansturm der ersten Nachkriegsjahre war offenbar verebbt. 1951 sollte das Stader Tageblatt von einer zu Ende gegangenen „Scheinblüte“ der Firma Peill sprechen, „denn die Vertriebenen sind ohne Acker und Besitz; sie haben mit ihrem Gelde sehr vorsichtig zu wirtschaften.“

Ärger mit dem Kreis Stade bahnte sich an, als Peill seine Zahlungen, die er für die Freiburg-Itzwörderer Linie zu leisten hatte (s.o.), Ende der 40er Jahre einstellte. Es handelte sich hier um einen sechsstelligen Betrag; Peill stellte den Landkreis vor die Alternative, entweder selbst die Konzession zu übernehmen oder ihm die volle „Selbstausübung“ des Verkehrs zu überlassen, womit auch eine Freiheit von Abgaben gemeint war. Wie das Stader Tageblatt berichtete, beschloss die Kreisverwaltung Anfang Januar 1950, die Firma Peill zu verklagen. Über den Ausgang des Verfahrens hat der Verfasser keine Dokumente gefunden.

Trotz oder wegen der Preissenkungen blieb die wirtschaftliche Situation der Firma Peill ernüchternd. Zu Beginn der 50er Jahre wandte sich Heinrich Peill an die Bundespost und bot einen Verkauf des Betriebes an, der schließlich für 1,3 Millionen DM über die Bühne ging. Am 28.2.1951 wurden die Geschäftsanteile der Brüder Alex und Heinrich Peill der Post übertragen“.



Der Verkauf der Peill Verkehrsgesellschaft mbH wurde der Öffentlichkeit Kehdingens nicht bekannt. Es wurde weiter unter der „Marke“ Peill gefahren. Die Mitarbeiterzahl der Peill-Verkehrsgesellschaft lag 1953 bei 71, um bis 1960 auf 89 zu klettern: 59 Busfahrer, 16 Werkstatt-Mitarbeiter und 14 Angestellte. In einer Werbeanzeige in der Freiburger Zeitung anlässlich der 800-Jahr-Feier Freiburgs 1954 erinnerte die PVG auf ihre „untrennbare“ Verbundenheit mit Kehdingen.



AB 1949 ERÖFFNETE DIE PVG WIEDER EINEN NEUEN SERVICE: KLASSENFAHRTEN

*je km und Sitzplätze 4 Stf.
Wagen mit
25 Sitzplätzen 1,-DM je km
33 " 1,32 " " "*



Peill, Stade

Stade, Datum des Poststempels.

Sehr geehrte Herren,
gestatten Sie uns eine kleine Anfrage:

Haben Sie schon für das Schuljahr 1950 Ihre Schulausflugpläne bedacht?

Wir möchten nicht versäumen, Sie auf die Vorzüge unseres ausgedehnten Omnibus-Parkes hinzuweisen. Als größtes Omnibus-Verkehrsunternehmen des Untereifelgebietes sind wir in der Lage, allen Anforderungen der Personenbeförderung gerecht zu werden. Wir haben im vergangenen Jahre viele Schulklassen und mehrklassige Dorfschulen nach Hamburg, Cuxhaven und in die Heide befördert und sowohl für die präzise Ausführung als auch für die wirklich niedrigen Preise volle Anerkennung der Beteiligten gefunden. Wir wollen hier gleich mit einflechten, daß Gerüchte, die Fahrpreise für Sonderfahrten wären bei uns höher als bei anderen Verkehrsunternehmen, vollkommen haltlos und aus der Luft gegriffen sind. Im Gegenteil, infolge der Größe unserer Fahrzeuge sind wir in der Lage, bedeutend mehr Fahrgäste zu befördern und somit den Fahrpreis auf das äußerste Maß zu reduzieren; außerdem ist bei einem Abschluß, der direkt mit unserer Firma erfolgt, jede Beteiligung eines Reisebüro-Vertreters ausgeschlossen, dessen Provision doch meistens der Auftraggeber zu tragen hat.

Bedenken Sie die Vorteile einer Omnibus-Sonderfahrt! Sie werden mit Ihren Schülern vom Start zum Ziel ohne Umsteigen befördert, können gefahrlos die Großstadt besuchen, sind in keiner Weise an die Zeit gebunden und können alles nach Ihren Wünschen einrichten! Außerdem haben Sie alle Kinder in einem Raum, was Ihnen die Aufsicht wesentlich erleichtert.

Haben Sie Wünsche, wir beraten Sie gerne kostenlos und unverbindlich! Es genügt uns schon, wenn Sie uns telefonisch verständigen oder eine Postkarte schreiben. Sie werden umgehend durch unsere Fahrdienstleitung bedient werden, sei es durch schriftliches Angebot oder den Besuch eines unserer Herren. Auf alle Fälle wird es stets von Vorteil für Sie sein, wenn Sie sich unseres Angebotes bedienen. Bei Telefonanruf verlangen Sie bitte die Fahrdienstleitung.

Hochachtungsvoll!

Peill Verkehrsgesellschaft m. b. H.
Stade
Am Bahnhof 28
Ruf 2800, nach 22.00 Uhr Ruf 2113

Erstmals nach Kriegsende konnte unsere Mittelschule für den 5. Juli 1949 wieder einen Schulausflug unternehmen. Die Klassen 8, 7a, 6a, 6b wollten unter Begleitung ihrer Lehrer Lindenau, Schmidt II, Kaschak und Buchholz nach dem Dobrock fahren. Vorgesehen war die Fahrt mit einem Peill-Bus. Der Bus kam aber nicht. Rektor Erich Wewzow war ein Mann



der Tat—und der gute Beziehungen: Er schlug die sich anfangs widerstrebende Firma Kühlcke & Pieper breit, die Kinder und Lehrer mittels eines Lastkraftwagens „ausnahmsweise in dieser Notlage gegen den Ersatz der Spesen“ nach dem Dobrock zu bringen. Das führte zu einer bemerkenswerten Reaktion der PVG: sie erstattete Anzeige gegen die Firma Kühlcke & Pieper wegen der

Beförderung. Derart vehement verteidigte die PVG ihr vermeintliches Kehdinger Beförderungsmonopol.

PLATZ NEHMEN—ES GEHT ZUR SCHULE

Gerd Ahlf stieg im Winter immer in Oederquart in den Schulbus: Auch Gerd erinnert sich: „Im Winter 1962/1963 war es oft sehr kalt. ...und man hatte das Gefühl, die Heizung im Bus wäre gar nicht eingeschaltet“.



Bei diesem Bustyp war die Schnauze mit dem Motor in den Fahrgastraum etwas vertieft „eingezogen“ und wärmte im Winter Fahrer und denjenigen, der als erster den Notsitz neben der Motorverkleidung enterte.

Und Peter Schrum, auf unserer Mittelschule von Ostern 1952 bis Ostern 1958, wohnte damals in Hamelwörden. Er hat noch „helle“ Erinnerungen an den Schulweg hin - und zurück:

„Wenn es frühmorgens schon kräftig vom Himmel regnete und ganz besonders im Winter der Schnee in Riesenflöcken fiel, ließ ich das Fahrrad zuhause und nutzte den Bus. Mit Schulfreund Wolfgang [Klötzke] versuchte ich [morgens] ganz schnell nach dem Einstieg in den Bus bis zum Motorblock zu gelangen; die Innenverkleidung war durch die bereits gefahrenen Kilometer schon herrlich warm geworden und diente uns gern als Sitzgelegenheit. Unser Pech war: Andere Schulfreunde von früheren Haltestellen kannten den Trick auch. Und schon hieß es: besetzt!“



Bitte Platz freihalten!

Karin Meyer, Abgangsjahrgang 1961, stieg morgens immer in Baljerdorf, Haltestelle „Gummibahn“ bei der Gastwirtschaft Walter Schmelcke ein. „Bis dahin hielt mir meine Schulfreundin Dorothea Galling aus Hörne immer meinen Lieblingsplatz neben ihr frei“.

HURRA—DIE SCHULE IST AUS! JETZT SCHNELL MIT DEM PEILL-BUS NACH HAUSE.

Herbert Lachner, damals Balje-Hörne, Schüler von 1948 bis Ostern 1952, fuhr die 12 Kilometer bis zur Schule und zurück gern mit dem Rad. Im Winter wurde der Bus bevorzugt.



Peill-Schülerbuse fahren von Freiburg über Krummendeich, Baljerdorf, Hörne bis Itzwörden. In Richtung Drochtersen, Dornbusch, Wischhafen über Hamelwörden und Landesbrück.

Und ab ging die mittägliche Rückfahrt in Richtung unserer Wohnorte; ab dem Kiosk von Hans „Hasso“ Prange, gegenüber der Freiburger Post.



Damals in unserer Schulzeit Ende der 1950iger, Anfang der 1960iger Jahre noch mit Anhänger und Schaffner. Und „die Großen immer auf der letzten Bank...“

Mit den Peill-Bussen verbinden sich für Generationen von Mittelschülern viele weitere persönliche Erinnerungen. Horst Grothmann, früher Balje-Hörne, erinnert sich noch lebhaft an einen Werbespruch, der im Innenraum eines unserer Schulbuse angebracht war:

**Ganz furchtbar schimpft der Opapa,
die Oma hat kein Paechbrot da.**

... VON HEINZ KASSENDIEK, WILLI GIESE, FRITZ WIST, ERICH BRUSS, KLAUS ECKHOFF...

Über die Zeit wurden wir „Fahrschüler“ mit den Peill-Busfahrern und Busschaffnern bestens bekannt. Wir kannten deren ‚Macken‘ und wussten, was wir von ihnen zu halten hatten.

Lisa Drewes, damals Neulandermoor, Schülerin unserer Mittelschule von Ostern 1946 bis 1952, erinnert sich noch heute an Busfahrer **Heinz Kassendiek**. *„Er rauchte Pfeife und darin den billigen Knaster Translanta. Den hatte er wohl über die Krieg hinweg gerettet“.*

Willi Giese, der von allen Onkel Giese genannt wurde, war ein netter, gutmütiger Schaffner, erinnert sich die Schwiegertochter von Heinrich von Ahn. *„Der Kassierer Willi Giese konnte den Letzten auf der hinteren Bank oder vorne im Anhänger gar nicht sehen oder erreichen um das Fahrgeld einzunehmen, weil die Peill Busse völlig überfüllt waren,“* so erinnerte sich Peter Willi Hadelers im Buch «Nordkehdingen—einst und jetzt».

Erich Scholvin, damals Wechtern, und Peter Schrum, damals Hamelwörden, erinnern sich lebhaft an den Fahrer **Fritz Wist** aus Hamelwörden. Nach Erich's Erinnerungen war *„Fritz Wist aus Hamelwörden für mich der beste Busfahrer Deutschlands war. Er konnte gut mit uns Schülern umgehen“.*

Erich Bruß und Heinrich von Ahn waren die PVG-Urgesteine. *„Erich Bruß war seiner Peill-Busgesellschaft auch nach seiner Pensionierung emotional verbunden. In alter Anhänglichkeit fuhr er nach seiner Pensionierung öfters einfach so mit einem Peill-Bus von Freiburg bis Itzwörden und retour; schaute sich die Gehöfte, Gärten und Apfelhöfe rechts und links des Obstmarschenwegs an, und dachte an seine Busfahrerzeit“;* erinnert sich Irene von Ahn, die Schwiegertochter von Gerhard Bruß' Fahrerkollegen Heinrich von Ahn. *„Erich Bruß' aus Freiburg trödelte immer etwas. Wenn er fuhr, dann dauerte die Fahrt nach Hause unendlich lang. Wenn sein Sohn Gerhard fuhr, dann ging es sehr viel schneller“,* fügte Erich noch den Erinnerungen an Erich Bruß hinzu. [Gerd Bruß, Sohn von Erich Bruß, setzte die Busfahrertradition fort.] Mehr über Gerd Bruß in »WIR FAHREN IN DIE WELT«; den im Herbst 2020 erscheinenden Erinnerungen über Klassenfahrten unserer Mittelschule.

Busfahrer **Heinrich von Ahn** aus Baljerdorf hatte immer die Ruhe weg: *„In Esch lag ein leider überfahrener Igel auf der Straße und eine Krähe hackte an ihm herum. Tja, meinte Heinrich von Ahn da 'Wat den eenen sien Uhl is den annern sien Nachtigall“,* erinnert sich Erich — und diese Lebensweisheit für uns parat: *„Wenn Dich jemand fragt, wie es Dir geht? — muss' immer sagen — gut! Dann hat das Fragen ein Ende“*

„Heinrich von Ahn kutscherte uns Mitte der 60iger Jahre, ich glaube das war 1964, morgens um 3 Uhr mit dem sogenannten Schutenschipper-Bus bis Stade. Von dort fuhren wir, viele Nordkehdingen, weiter per Bahn zu unserer Arbeit auf den Schuten im Hamburger Hafen.“ Dies ist Klaus-Heinrich Waller, Abgang Ostern 1955, noch heute sehr präsent. Wahrscheinlich war dies der von Peill seit 1963 betriebene „Frühling“, der Pendler zu den Zügen in Richtung Hamburg brachte.

*„Ein scharfer Hund, war der Schaffner **Klaus Eckhoff**. Er hatte wenig Humor. Bei ihm musste der zahlen, der seine Wochenkarte mal vergessen hatte“,* so blieb Klaus Eckhoff in Erich's Erinnerungen. Gerd Ahlf, damals Oederquart-Bruch, weiß, dass Klaus Eckhoff „brummelig“ war. Und Irene von Ahn fügt noch hinzu: *„Ich glaube, dass Klaus Eckhoff deshalb auch schnell den Spitznamen ‚Blubber‘ weg hatte“.*

... UND VON TONI WEINMANN, HERRN WESTPHAL, ‚BEL AMI‘, HANS BECKMANN UND DEM ‚DICKEN BERND‘

Über **Toni Weinmann** blieb Erich dieses im Gedächtnis: *"Schaffner Weinmann 'warf auch mal raus'. Wenn der eine oder andere von uns Fahrschülern sich unbotmäßig verhielt, dann hieß es schon mal, aussteigen - und den Weg nach Hause zu Fuß gehen".*

Und dann gab es auch noch Herrn **Westphal**. *„Der war in der Zeit als ich mit dem Schul-Peillbus von Hamelwörden bis Freiburg fuhr so um die vierzig Jahre alt; aber mehr weiß ich über ihn nicht“,* schrieb mir Peter Schrum.

*„Auch über einen Fahrer oder vielleicht auch Schaffner, dem wir den Spitznamen ‚Bel Ami‘ verpassten, weiß ich nicht viel mehr. Vielleicht hieß der **Lutschkowski**, oder ähnlich“,* meinte Erich Scholvin.

*„Und dann gab es für kurze Zeit als Schaffner auch noch **Hans Beckmann**. Er konnte sich nicht so recht durchsetzen. Die Großen-von-der-letzten Bank haben ihn immer sehr geärgert“;* das weiß Karin Meyer noch heute.

Kunibert Fahl, auf unserer Mittelschule von Ostern 1960 bis Abgang Ostern 1966 hat diese Erinnerung parat: *„Es gab als Schaffner auch den ‚**Dicken Bernd**‘. Leider fällt mir sein richtiger Name nicht ein.*

Unser Bus war vom Typ, bei dem entlang der Decke und an den Türen „magische“ Knöpfe für Kommunikation zwischen Schaffner und Fahrer installiert waren: Oberer Knopf – Tür öffnen. Unterer Knopf – Tür schließen. Mittlerer Knopf war der sog. Kommunikationsknopf zwischen Schaffner und Fahrer – 1 x drücken = alles OK; Fahrt kann losgehen. 2 x kurz drücken = Stopp, Fahrt noch nicht fortsetzen. Das war für uns eine schöne Möglichkeit, einmal für etwas Verwirrung zu sorgen: In Baljerdorf, Haltestelle Gasthof Horeis, stieg der Schaffner aus dem Anhänger aus und ging zum Gasthof, um ein Paket abzugeben. Und bevor der ‚Dicke Bernd‘ wieder zurück und im Anhänger drin war, drückte einer unserer Schulfreunde 1 x und der Fahrer wollte schon losfahren. Ich drückte

schnell 2 x und die Verwirrung war groß. Da gab es Mecker. Obwohl ich völlig unschuldig war“.



Mitte der 1960er Jahre wuchs der Einfluß der Post auf Streckenführung und es wurde schon vor Postbussen gesprochen. Die Post hatte schon 1951 „das Sagen“ bei Peill.

Kunibert Fahl:

„Ein Halt für den Postbus war in Balje-Ort direkt vor dem damaligen Postamt. Ich erinnere mich noch heute, dass ich oft und gern von der Gartenmauer zuschaute, wenn der Postbus nicht in einem Rutsch wegen der hohen Bordsteine „um die Kurve“ kam und der Fahrer mindestens einmal zurücksetzen musste, damit das Vorderteil des Busses nicht im Bäckerladen von Stuhr landete.“

Itzwörden

ENDSTATION FÜR PEILL

Beginn und Endstation der „Nordstrecke“ der Peill-Schülerbuslinien war Itzwörden. Hier war die Garage, die den Schulbus über Nacht beherbergte. Auf diesem Bild ist die Garage noch zu erkennen.



Die Garage ist im Laufe der Jahrzehnte weggerostet. Zu sehen ist noch das Fundament.



Die Bushaltestelle Itzwörden sieht jetzt so aus: das Wartehäuschen steht in der „Mitte der Freiluftgarage“.