

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland**

**Vechta, Oldb, 1969-**

Christian Tillmann: Die Zukunft der Bahnstrecken im Oldenburger  
Münsterland

**urn:nbn:de:gbv:45:1-5285**

*Christian Tillmann*

## Die Zukunft der Bahnstrecken im Oldenburger Münsterland

### Die Bahnstrecken im Oldenburger Münsterland

Im Großherzogtum Oldenburg wurde sehr spät mit dem Eisenbahnbau begonnen. 32 Jahre nach der ersten deutschen Eisenbahn eröffnete die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn (G.O.E.) 1867 ihre erste Bahnlinie von Oldenburg nach Bremen. Im Oldenburger Münsterland mußte man noch 9 Jahre länger warten, bis die „Südbahn“ von Oldenburg über Ahlhorn, Cloppenburg und Essen nach Osnabrück 1876 das Gebiet des heutigen Landkreises Cloppenburg an die Schiene anschloß. Nach weiteren 9 Jahren erhielt auch der jetzige Landkreis Vechta die ersehnte Schienenverbindung von Ahlhorn über Schneiderkrug nach Vechta. 1888 wurde mit der Strecke Vechta-Lohne das erste Teilstück der heute noch durchgehend bestehenden Strecke Delmenhorst-Hesepe eröffnet. 1898 folgte die Verbindung von Vechta nach Delmenhorst. In den nächsten beiden Jahren wurden die letzten Abschnitte von Lohne bis Hesepe gebaut. Später entstanden noch zahlreiche Nebenbahnen, deren Verkehrsbedeutung schon damals deutlich geringer war als die der zuerst gebauten Linien.

Heute sind mit Ausnahme der Hasetalbahn (Essen i.O. - Meppen) von diesen Nebenbahnen und von der Linie Ahlhorn-Vechta nur noch Stichstrecken erhalten. Einige hiervon sind stillgelegt, andere werden mehr oder weniger intensiv für den Güterverkehr genutzt. Personenverkehr findet im Oldenburger Münsterland nur noch auf den beiden Strecken Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück (Kursbuchstrecke 392) und Delmenhorst-Vechta-Hesepe-Osnabrück (Kursbuchstrecke 394) statt. Dieser Beitrag wird sich auf diese beiden wichtigsten Strecken beschränken und hauptsächlich den Personenverkehr betrachten.

## Der rechtliche Rahmen: Bahnreform und Wettbewerb auf der Schiene

Zum besseren Verständnis der Zusammenhänge wird im folgenden kurz auf die in den letzten Jahren grundlegend veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr eingegangen. Im Zuge der Bahnreform wurden 1994 Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn in der Deutschen Bahn AG (DB AG) in privater Rechtsform zusammengeführt. 1999 wurden die einzelnen Geschäftsbereiche als eigenständige Aktiengesellschaften aus der DB AG ausgegliedert. Die DB AG fungiert seitdem als Konzernholdinggesellschaft.

Wurde früher fast der gesamte Schienenverkehr durch die Deutsche Bundesbahn (bzw. die Reichsbahn) durchgeführt, so ist heute auf der Schiene prinzipiell Wettbewerb möglich. Alle zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen haben einen gesetzlich gesicherten Zugang zum öffentlichen Schienennetz. Dieses befindet sich im Eigentum der DB Netz AG, einem Tochterunternehmen der DB AG. Die DB Netz AG muß allen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Infrastrukturbenutzung ermöglichen. Als Gegenleistung hierfür ist von diesen der einer Straßenbenutzungsgebühr vergleichbare Trassenpreis zu entrichten.

Neben der DB Netz AG wurden von der DB AG weitere Aktiengesellschaften für die einzelnen Verkehrssparten gegründet: Die DB Regio AG betreibt den Nahverkehr, die DB Reise & Touristik AG den Fernverkehr und DB Cargo AG den Güterverkehr. Diese Deutsche Bahn-Tochterunternehmen stehen inzwischen im Wettbewerb mit einer großen Zahl kleinerer privater, kommunaler und im Ländereigentum stehender Eisenbahnunternehmen. Die DB-Töchter sind als einzige bundesweit flächendeckend präsent und trotz eines wachsenden Marktanteils der „Kleinen“ noch immer marktbeherrschend. Im Gegensatz zum Telefonmarkt, wo sich schon im ersten Jahr der Liberalisierung ein starker Wettbewerb entwickelte, wird diese Entwicklung bei der Bahn deutlich länger dauern.

Die Wettbewerbsregeln sind in den verschiedenen Verkehrssparten sehr unterschiedlich. Güterverkehr und Personenfernverkehr sollen nach den Vorstellungen des Gesetzgebers eigenwirtschaftlich betrieben werden, d.h. das jeweilige Eisenbahnunternehmen muß seine Kosten aus eigenen Umsatzerlösen ohne öffentliche Zuschüsse decken. Den Personennahverkehr der Bahn hielt man bei der Bahnreform grundsätzlich für ein Zuschußgeschäft, das kein gewinnorientiertes Un-

ternehmen von sich aus betreiben würde. Er wird daher von den Bundesländern bestellt und bezahlt. Die Länder erhalten hierfür vom Bund jährlich ungefähr 7,5 Mrd. DM. Dies sind Mittel, die früher der Deutschen Bundesbahn pauschal zur Verlustabdeckung gezahlt wurden.

### Güterverkehr: Strukturprobleme der Schiene

Aus Platzgründen kann hier nur eine kurze Skizzierung der Situation des Schienengüterverkehrs vorgenommen werden. Die Unternehmen mit Transportbedarf können das Transportmittel frei wählen. Der Güterverkehr auf der Schiene hat es im Wettbewerb mit dem LKW um diese Kunden besonders schwer. Die relativ hohen Schienenbenutzungsgebühren (Trassenpreise) sind für die im Güterverkehr tätigen Eisenbahnunternehmen ein großer Wettbewerbsnachteil. Doch nicht nur der Preiskampf im Straßengüterverkehr macht es der Schiene schwer mitzuhalten. Während der LKW-Verkehr vom Wettbewerb vieler flexibler Unternehmen geprägt ist, wird die Marktstruktur im Schienengüterverkehr von dem Staatsunternehmen DB Cargo AG dominiert. Der Flexibilität und Innovation fördernde Wettbewerb um die Transportkunden steht hier noch ganz am Anfang.

Die Bemühungen um Transporte auf Nebenstrecken wie denen im Oldenburger Münsterland hatten in der Vergangenheit nur bescheidene Erfolge. Dementsprechend findet auf diesen Strecken z.Zt. sehr wenig Güterverkehr statt. Wieviele Transportaufträge in der Zukunft für die Schiene gewonnen werden können, läßt sich kaum vorhersagen. Die zukünftige Entwicklung wird vor allem von der Entwicklung der Trassenpreise und der Kundennähe der Schienengüterverkehrsunternehmen abhängen. Die für einen nachhaltigen Markterfolg notwendige unternehmerische Dynamik muß hier erst noch entstehen.

### Pilotprojekt im Weser-Ems-Raum:

#### Wettbewerb und Modernisierung

Der Personenverkehr auf den beiden Bahnstrecken durch das Oldenburger Münsterland ist ausschließlich Nahverkehr, Fernverkehrszüge gibt es auf beiden Strecken seit längerer Zeit nicht mehr. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird von der DB Regio AG im Auftrag der landeseigenen Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) durchgeführt.

Das Tochterunternehmen der DB AG, die DB Regio AG als Nachfolger der Bundesbahn, ist mit Ausnahme einer einzigen Strecke z.Zt.

noch alleiniger SPNV-Auftragnehmer im Land Niedersachsen. Um den Wettbewerb in den Schienenpersonennahverkehr auch praktisch einkehren zu lassen, hat die LNVG im Jahre 1997 erstmals den Betrieb eines Nahverkehrsnetzes öffentlich ausgeschrieben. Zu diesem Zweck hat man die nicht elektrifizierten Bahnstrecken im Weser-Ems-Raum zum „Teilnetz Weser-Ems“ zusammengefaßt. Hierzu gehört neben den beiden Strecken, die durch das Oldenburger Münsterland führen, noch die Strecke Wilhelmshaven-Sande-Esens (Kursbuchstrecke 393). Auf den drei Strecken des Teilnetzes Weser-Ems soll nicht nur ein neuer Betreiber den SPNV übernehmen, sondern es soll auch ein attraktiveres Angebot geschaffen werden, um die Fahrgastzahlen deutlich zu steigern. Hierzu sind zunächst umfangreiche Investitionen erforderlich.

### Die Infrastruktur

Die Schieneninfrastruktur ist zur Zeit in einem unbefriedigenden Zustand. Es gibt etliche Langsamfahrstellen, die Signaltechnik ist störungsanfällig. Das Land Niedersachsen hat daher mit der Deutschen Bahn Netz AG als Eigentümerin für alle drei Strecken Sanierungsverträge abgeschlossen. Für die Strecken im Oldenburger Münsterland sind umfangreiche Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen vorgesehen, um dauerhaft einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Die Strecke Oldenburg-Osnabrück soll für eine Reisegeschwindigkeit von 120 km/h ausgebaut werden. Dies ermöglicht eine Verkürzung der Fahrzeit von Oldenburg nach Osnabrück um 20 Minuten auf gut 85 Minuten. Große Teile der Bauarbeiten sind bereits durchgeführt. Die Infrastruktur ist jedoch teilweise immer noch in marodem Zustand. So führten technische Defekte im Bahnhof Cloppenburg dazu, daß sich dort im Sommer 2000 die Züge nicht mehr kreuzen konnten.

Auf der Strecke Delmenhorst-Osnabrück wurde im Februar 2000 vom Eisenbahnbundesamt die Geschwindigkeit wegen fehlender Zugsicherungsmagnete von 80 auf 50 km/h reduziert. Hier müssen zunächst diese Magnete eingebaut werden, um wieder Tempo 80 zu erreichen. Eine höhere Geschwindigkeit ist wegen der zahlreichen technisch nicht gesicherten Bahnübergänge nicht zulässig. Die dringend erforderliche Sanierung von Gleiskörper und Signaltechnik ist zwischen dem Land Niedersachsen und der DB AG für 2001 bzw. 2003 vereinbart.

Zunächst bleibt auf beiden Strecken die Infrastruktur ein Unsicherheitsfaktor für den pünktlichen Zugverkehr.

## Moderne Fahrzeuge

Schienenfahrzeuge sind teuer und haben mehrjährige Lieferzeiten. Außer der DB Regio AG verfügt fast kein Schienenverkehrsunternehmen über einen entsprechend großen Fahrzeugbestand, um kurzfristig den Betrieb neuer Strecken zu übernehmen. Um trotzdem möglichst vielen Eisenbahnunternehmen die Beteiligung an der Ausschreibung zu ermöglichen, hat sich die Landesnahverkehrsgesellschaft für einen landeseigenen Fahrzeugpool entschieden. Die LNVG hat 23 moderne Dieseltriebfahrzeuge im Wert von insgesamt 67 Mio. DM bestellt. Diese Fahrzeuge werden dem neuen Betreiber zur Verfügung gestellt. Es handelt sich um Leichtbau-Niederflur-Dieseltriebwagen mit 129 Sitz- und 110 Stehplätzen. Die Zweirichtungsfahrzeuge sind 120 km/h schnell und können im Einmannbetrieb gefahren werden. Breite Türen mit niederflurigem Einstieg, ein behindertengerechtes, geschlossenes WC, Raum für Gepäck und Fahrräder und eine Klimatisierung schaffen für die Fahrgäste völlig neuen Komfort.

## Erneuerung der Bahnhöfe

Die Bahnsteige sollen erhöht werden, um einen stufenlosen Einstieg in die Züge zu ermöglichen. Zuwegungen, Unterstände, Beschilderung und Beleuchtung werden erneuert. Die hierzu erforderlichen Planungen sind zum großen Teil bereits zwischen LNVG, DB AG und Kommunen abgesprochen.

Zur Zeit ist jedoch nicht absehbar, wann die Erneuerungsmaßnahmen durchgeführt werden können. Die DB Station und Service AG hat die Planungen gestoppt. Ihr fehlen hierfür die finanziellen Mittel - trotz einer Förderung durch die LNVG in Höhe von 75%.

## Das neue Unternehmen: Die NordWestBahn GmbH

Den Zuschlag für den Schienenverkehr im Teilnetz Weser-Ems bekam im Mai 1998 eine Bietergemeinschaft der Stadtwerke Osnabrück AG mit der Deutschen Eisenbahn Gesellschaft-Verkehrs GmbH aus Frankfurt am Main. Diese beiden Unternehmen haben als Betreibergesellschaft gemeinsam die NordWestBahn GmbH gegründet. Die neue Gesellschaft hat ihren Sitz in Osnabrück. Fahrzeuge und Fahrpersonal werden neben Osnabrück außerdem in Oldenburg, Wilhelmshaven, Esens und Vechta stationiert werden. Der von der NordWestBahn GmbH mit den 23 Fahrzeugen zu erbringende Leistungsumfang beträgt ca. 3 Mio. Zugkilometer pro Jahr.

## Das Fahrplankonzept: vertaktet, verknüpft und beschleunigt

Für die Qualität des Bahnangebotes ist das Fahrplankonzept von herausragender Bedeutung. Das bisher, insbesondere bei der Strecke durch den Landkreis Vechta, eher schlechte Image der Bahn resultierte nicht nur aus altem Wagenmaterial und unansehnlichen Bahnhöfen, sondern mehr noch aus einem sehr lückenhaften Fahrtenangebot und langen Fahrzeiten.

Ob ein solches Angebot wert ist, mit Steuergeldern subventioniert zu werden, ist sehr fraglich. Daher wurde für die Strecke Delmenhorst-Osnabrück sorgfältig geprüft, inwieweit eine Aufrechterhaltung des SPNV überhaupt sinnvoll ist. Das Ergebnis der Prüfung durch die LNVG war, daß diese Strecke nur dann eine Zukunft hat, wenn es ein deutlich verbessertes Angebot gibt. Dieses wird vor allem in einem konsequenten Taktangebot bestehen, d.h. die Züge fahren den ganzen Tag jede Stunde oder alle zwei Stunden zur selben Minute und dies an allen Wochentagen. Alle Züge halten an allen Bahnhöfen. Auf ein solches Angebot können sich die Fahrgäste verlassen, sie wissen genau, wann sie fahren können und welche Anschlüsse an andere Züge sie haben.

Die Cloppenburg-Strecke wird im Einstundentakt bedient werden, mit Anschlüssen in Oldenburg und Osnabrück an den Fern- und Nahverkehr. Die große Verkürzung der Fahrzeit um 20 Minuten zwischen Oldenburg und Osnabrück steigert die Attraktivität dieser Verbindung gerade für längere Fahrten deutlich.

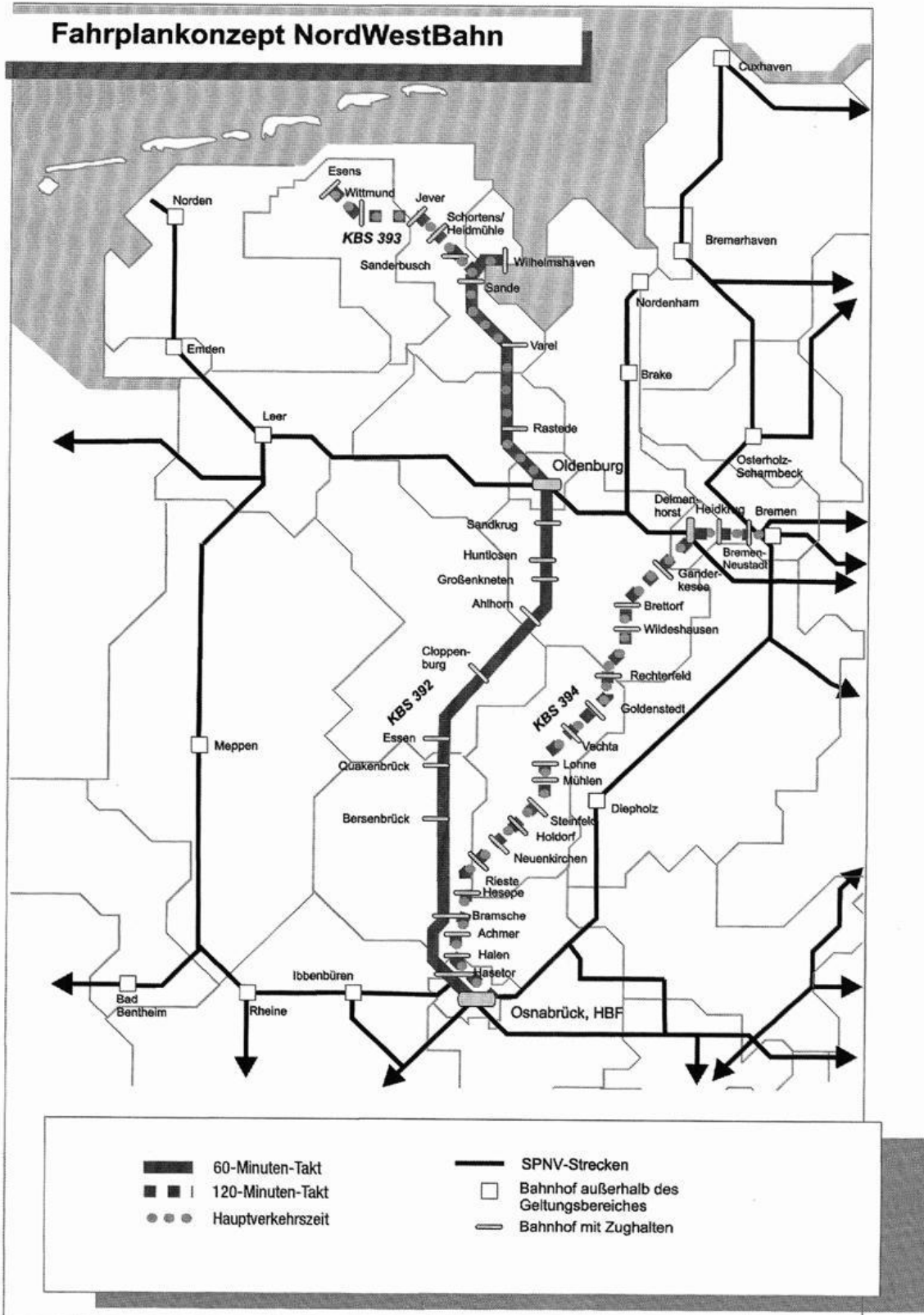
Diese Strecke hat als kürzeste und schnellste Verbindung von Friesland und Oldenburg nach Süden eine wichtige Verbindungsfunktion. Auf die Beschleunigung wurde daher besonderer Wert gelegt. Die Bedeutung der Bahnlinie für den Verkehr innerhalb des Landkreises Cloppenburg beschränkt sich auf die Verbindung der beiden einzigen Bahnhöfe Essen und Cloppenburg. Der Weg zu diesen Bahnhöfen lohnt sich aber auch für die Bürger der Nachbarorte, zukünftig fährt man von Cloppenburg nach Oldenburg nur noch gut 30 Minuten, nach Osnabrück 50 Minuten. Die Haltepunkte Hemmelte und Höltinghausen wurden bereits 1998 aufgegeben, um in Osnabrück einen stündlichen Anschluß an den Intercity zu erreichen.

Die Vechtaer Strecke ist dagegen eine typische Nahverkehrsstrecke zur Erschließung der Region. Hier sind die Abstände zwischen den Bahnhöfen deutlich geringer. Allein im Landkreis Vechta gibt es acht Halte-

# NordWestBahn

DEG Gruppe / Stadtwerke Osnabrück

Gut unterwegs.





punkte, mehr als in allen anderen Kreisen im Teilnetz Weser-Ems: Rechterfeld, Goldenstedt, Vechta, Lohne, Mühlen, Steinfeld, Holdorf und Neuenkirchen. Die Wiedereinrichtung eines Haltes in Lutten wird erwogen. Ein großer Teil der Kreisbevölkerung hat daher einen Bahnhof in der Nähe. Die Bahnstrecke ist somit auch für den Nahverkehr in den Nachbarort oder die Kreisstadt geeignet, nicht zuletzt für die Schüler im Landkreis Vechta. Auf eine Beschleunigung durch Schließen von Stationen wurde bewußt verzichtet. Dennoch wird auch diese Strecke durch die neuen Fahrzeuge schneller. Nach Osnabrück und Bremen wird die Fahrt von Vechta aus jeweils nur noch eine gute Stunde dauern. Alle Züge werden bis nach Bremen durchfahren, das Umsteigen in Delmenhorst entfällt. Durch die Einführung des Zweistundentaktes an allen Wochentagen wird die Fahrtenzahl auf dieser Strecke fast verdoppelt. Bisher ruhte der Betrieb von Samstagmittag bis Montagmorgen. Das zuglose Wochenende wird endgültig der Vergangenheit angehören. In Osnabrück wird es ohne Wartezeit einen direkten Anschluß an die Intercitys in Richtung Münster - Ruhrgebiet - Köln geben. Auf beiden Strecken werden zu den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Züge eingesetzt werden. Die Fahrpreise bleiben die alten, die NWB wird denselben Tarif anwenden wie die DB AG. Die BahnCard und das Wochenticket können weiter genutzt werden.

Man braucht auch zukünftig nur eine Fahrkarte, um z.B. von Vechta nach Münster oder Hannover zu fahren: Sowohl die DB AG als auch die NWB werden zum selben Preis durchgehende Fahrkarten verkaufen.

**Hat die Bahn im Oldenburger Münsterland eine Zukunft?**  
 Viele Beobachter werden mit einer bejahenden Antwort zögern, da sich zu Beginn des neuen Jahrhunderts nicht alle Ausgangsbedingungen für den SPNV in der Region positiv darstellen. Die lange geführte Stilllegungsdiskussion um die Strecke Delmenhorst-Osnabrück und das unattraktive Angebot haben die Bahn für viele Menschen aus dem Blickfeld verschwinden lassen. Noch ist die Infrastruktur nicht saniert, und Erfahrungen aus anderen Regionen zeigen, daß hier noch große Probleme lauern können. Die NordWestBahn wird am 5. November 2000 den Betrieb aufnehmen. Ursprünglich sollten bis dahin die Strecken saniert und die Bahnhöfe erneuert sein. Auch wenn dies nun noch auf sich warten läßt, werden die Fahrgäste von Anfang an von dem verbesserten Angebot profitieren: Neue Fahrzeuge, mehr Züge, ein Taktfahrplan und kürzere Fahr-

zeiten schaffen jetzt schon eine völlig neue Perspektive für den Schienenpersonennahverkehr im Oldenburger Münsterland.

Entscheidend sind die Rahmenbedingungen: Früher betrieb die Deutsche Bundesbahn wider Willen die hiesigen Bahnstrecken, die ihr nur Verluste brachten. Heute gibt es mit der Landesnahverkehrsgesellschaft einen Auftraggeber, der auf die Qualität des von ihm bezahlten Verkehrs achtet sowie einen Betreiber, der im eigenen Interesse möglichst viele Kunden ansprechen will und zufriedenzustellen sucht. Die Anreize für das Unternehmen stimmen, und das ist die wichtigste Voraussetzung für marktgerechtes Verhalten. Zum ersten Mal soll es auf den heimischen Bahnstrecken ein attraktives Angebot mit einem zeitgemäßen Fahrplankonzept geben: Regelmäßigkeit, Verlässlichkeit, Schnelligkeit und Komfort sind die zentralen Elemente. So kann man zurecht deutlich steigende Fahrgastzahlen erwarten. Wenn die Bürger des Oldenburger Münsterlandes die neue Bahn annehmen, wird sie Erfolg haben. Eine wachsende Akzeptanz durch die Fahrgäste wäre schließlich auch das beste Argument für weitere Verbesserungen. Wenn die Menschen es wollen, können sie auf der Schiene in das neue Jahrhundert fahren.

#### **Literatur:**

Zur Geschichte der Bahn im Oldenburger Münsterland:

- Gaida, Hans-Jürgen: Dampf zwischen Weser und Ems, Die Geschichte der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn, Stuttgart 1979.
- Lüdecke, Timo: Unter Volldampf, Eisenbahngeschichte im Landkreis Vechta 1885-1999, Berlin, Diepholz 1999.
- Meyer, Lioba: Ganz ohne Eile, Die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn (G.O.E.) 1867-1920, Oldenburg 1992.

Zu den SPNV-Planungen in Niedersachsen:

- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH: SPNV-Konzept für Niedersachsen, 2 Bde. (Hauptband und Anlagenband), Hannover 1997.
- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH: Zeit für Züge, Das Konzept für den SPNV in Niedersachsen, Hannover 1998.

Gesetzestexte:

- Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz - ENeuOG) vom 27. Dezember 1993, BGBl. 1993 I S. 2378ff.
- Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) vom 28. Juni 1995, Nds. GVBl. Nr. 13/1995, S. 180ff.
- Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EiBV) vom 17. Dezember 1997, BGBl. 1997 I S. 3153ff.

*Wilhelm Brockhaus*

## Up dei Tähnen kummp dat an

Oma was kaomen, up Visite, bi ehr Tochter un dei Familie in dei Heide, up den Perdehoff. Passeierde nich faoken. Dei Weg was beschwerlik un Oma hadde noch mehr Kinner un Enkelkinner. Sei was eine Familien-Oma. Noch rüstig. Un up ehre Ort munter un gesellig. Man jüst düt Sort Omas nähmt sick dei Tied för ännere Lüe. Sei packet tau, wor olle Mensken sick nich helpen käänt, bringt Sellskup, wor dei Dag Eensamkeit hett un Langewiele. För dat Reisen bleew nich vull Tied.

Dei Kinner wörn dat, dei sick an'n meisten fraiden. „Häst du wat mitbracht, Oma?“ Jao, jao, Oma hadde Bitkereien, wat taun Schlickern, wat taun Spälen. In ehr Tasken, dor fünd dei eine ein 50-Pennigstück, dei ännere eine Märk. Mit dat Kraomen un Seuken füng dei Spaoß an. Dei neegsten Daoge draihede sick aals üm Oma. Mama hadde kien Tied taun Schellen. Off, sei möch nich so jüst wäsen as änners. Un Oma sä faoken: „Nu laot dei Kinner man, is doch nich so leip.“ Mit Oma in'n Huuse kreeg alles ein ännere Odder.

Dei drei Kinner hadden dei Oma gern. Dei ganz besünnere Stunde was, wenn dat erste Frauhlecht dör dei Rollos kääm. Dann dröffden dei beiden jüngereren, Franz un Leo, bi Oma in dei Kaomern schlieken un in dat grote, breide Bedde krupen. Dann hörde Oma ehr ganz alleine.

Dor in 'n Bedde was dat so mollig. Un Oma hadde lustige Witzkes praot, Rätsels, Spräkskes, allerlei Putzigkeiten. Duurde nich lange, dann güng dat an 't Paltern, dat Versteken, erst in 'n Bedde, unner 'n Pähl, man bolle was dei Kaomern ein wunnerlick Dörnänner. Dei Küssen flögen dör dei Luft. Einer seet wanner in 'n Schrank, dei Oma wohrde sick achtern Stauhl. Dat was ein Spaoß. Bet Oma sä: „Kinner, ji verkeuhlt jau. Schluß nu! Jeder treckt sick an.“

Leo was drock up dei Beine. Franz drömelde noch so bitken. Hei was neisgierig, wenn Oma ehr Tähnen putzen dö. Jao, dat was heil wat Neies.

Dei Oma. Manges verbracht uck Opa ein poor Daoge bi siene Enkels. Dat löp allemaol änners aff. Dei olle Schroers Vadder wüdd mit dat