

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

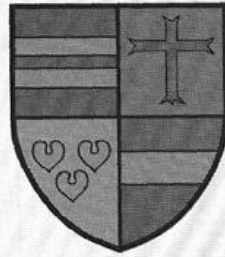
Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland

Vechta, Oldb, 1969-

Das Oldenburger Münsterland im Wandel

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

Das Oldenburger Münsterland im Wandel



Timo Lüdecke

Auf stählernen Wegen

Die Entwicklung der Eisenbahnstrecken
im Landkreis Vechta

Vorgeschichte

Erst fünfzig Jahre nach Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke Deutschlands zwischen Nürnberg und Fürth fuhr am 1. Oktober 1885 eine Dampflok im Bahnhof Vechta ein. Daß sich mit diesem Anschluß an den Schienenweg die gesamte Struktur des Landkreises nachhaltig verändern sollte, war sicherlich damals keinem der Zuschauer bewußt. Vechta bildete jedoch, was die späte Erschließung durch den Schienenstrang betrifft, im Großherzogtum Oldenburg keine Ausnahme; denn das Großherzogtum Oldenburg forcierte den Eisenbahnbau erst relativ spät. Dieses lag vor allen Dingen an der für derartige Baumaßnahmen problematischen geographischen Lage.

Oldenburg lag eingeeengt zwischen der Nordsee, der Weser und den Gebieten von Hannover und Bremen, und das im wesentlichen agrarisch strukturierte Großherzogtum zählte 1860 nur eine Bevölkerung von 250.000 Personen. Industrie war im gesamten Großherzogtum kaum vorhanden. Durch diese schlechten Grundvoraussetzungen und den damals weit verbreiteten Territorialegoismus verzögerte sich die Entwicklung von Verkehrsprojekten sehr lange.

Erst im Jahr 1864 entschloß man sich, durch den Eisenbahnbau die wirtschaftliche Situation zu verbessern. Dieses gelang durch einen Vertrag mit den angrenzenden Ländern; am 8. März 1864 unterzeichnete man den Vertrag über einen Schienenweg von Bremen nach Oldenburg. Recht bald folgten dann weitere eigene Schienenprojekte der eigens für diesen Zweck 1867 gegründeten Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirektion (GOE). Hauptgrund der Gründung einer eigenen Eisenbahngesellschaft war die Absage Preußens, das sich an den vorgesehenen Projekten nicht beteiligen wollte. Oldenburg hatte zunächst eine Kooperation mit Preußen beim Bau der Strecke von Pa-

ris nach Hamburg geplant, die über Vechta verlaufen sollte. Nachdem aber das Königreich Hannover 1866 Preußen zugesprochen wurde, projektierte Preußen die Strecke auf eigenem Territorium und baute die Strecke über Diepholz. Zudem verwahrte sich Preußen „gegen den Bau einer eventuellen Konkurrenzstrecke durch das Amt Vechta“¹. Erst durch den Bau des Kriegshafens in Wilhelmshaven einigte man sich mit Preußen über die Erstellung einer weiteren Verbindung. Mit dieser Einigung und der Erstellung der Strecke von Oldenburg nach Wilhelmshaven begann eine rege Bautätigkeit, die erst im Jahr 1876 ihr Ende fand. Jedoch ist in dieser kurzen Zeit der „Kern des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes“² fertiggestellt worden. Der Landkreis Vechta wurde während dieser Periode nicht berücksichtigt. Der Grund hierfür liegt sicherlich in den von Preußen geäußerten Bedenken. Daher wurde die erste Verbindung der GOE in den Süden über Ahlhorn, Cloppenburg und Quakenbrück nach Osnabrück geführt. Nach dieser ersten Baukampagne, bei der die Hauptstrecken der GOE gebaut wurden, begann eine Ruhephase, die bis 1885 dauern sollte. Ziel der Pause war, daß sich die teuren Baukosten erst amortisieren sollten, bis man seitens des Großherzogtums mit dem Bau weiterer Strecken begann.

Die erste Eisenbahnstrecke im Landkreis: Ahlhorn-Vechta
Beim Bau der ersten Eisenbahnstrecken, die im Großherzogtum Oldenburg in den Jahren von 1867 bis 1876 fertiggestellt wurden, war der Landkreis Vechta nicht berücksichtigt worden. Die nächsten Bahnhöfe befanden sich im preußischen Diepholz und im oldenburgischen Ahlhorn. Diese Situation war für die Bürger im Landkreis Vechta unbefriedigend, da nicht nur der Start- und Zielpunkt ihrer Reise, sondern auch sämtliche Güter des Im- und Exports zu und von eben diesen Bahnhöfen gebracht bzw. geholt werden mußten. Als Verkehrsverbindung war im Landkreis Vechta lediglich ein ab 1835 verkehrender Kutschenverkehr vorhanden. Für Waren setzte man Boten oder Fuhrwerke ein. Diese gegenüber anderen Gebieten - man vergleiche, daß bereits 1835 in Deutschland die erste Schienenverbindung eröffnet wurde - rückständige Verkehrsinfrastruktur ist auch ein Grund für die damals ungünstige Entwicklung der Wirtschaft und Landwirtschaft. Deshalb reichten im März 1876 2.531 Personen aus den Ämtern Damme und Vechta eine Petition für den Bau einer Eisenbahnstrecke beim Olden-

burgischen Landtag ein. Zwar wurde seitens des Landtags bekräftigt, daß bei zukünftigen Projekten dem Landkreis eine hohe Priorität zukomme; bis zu einer erneuten Petition des Amtsvorstandes vom Amt Vechta am 14. Dezember 1881 geschah jedoch nichts. 1881 befürwortete man die in der Petition vorgeschlagene Streckenführung von Ahlhorn nach Vechta. Vorteilhaft bei dieser waren die zu erwartenden geringen Kosten, da eine parallel zur Chaussee verlaufende Strecke geplant war. Einzige Voraussetzung des 24. Landtags, der die Strecke im Jahr 1884 genehmigte, war, daß das Land unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden würde. Dieses Vorgehen war einmalig in der Geschichte der GOE und wurde von der Bevölkerung in Vechta freudig angenommen. So fand wenige Tage nach Bekanntgabe dieser positiven Nachricht „aus Anlaß der vom Landtag bewilligten Eisenbahn (Ahlhorn-Vechta) ein Festessen beim Gastwirt Niemöller“³ statt. Auch bei der Verteilung der durch den Bau entstehenden Kosten einigte man sich: ein Drittel trug der Amtsverband, zwei Drittel teilten sich die Gemeinden Vechta (Kostenübernahme: 5.600 Mark), Langförden (4.500 Mark), Visbek (1.600 Mark), Bakum (933 Mark), Oythe (533 Mark) und Lutten (266 Mark). Da bei den im Frühjahr des Jahres 1885 begonnenen Bautätigkeiten keine Geländeschwierigkeiten zu überwinden waren und aufgrund der Kostenersparnis die Bahnhofsbauten einfach gehalten wurden, konnte bereits am 1. Oktober die Strecke mit zwei Extrasonderzügen für die Kinder eröffnet werden.⁴ Nachdem die Abrechnung der Streckenbaukosten stattfand, stellte sich heraus, daß der Bau 110.000 Mark unter den mit 650.000 Mark veranschlagten Baukosten geblieben war. Daher konnte bereits am 1. März 1886 der Haltepunkt Falkenrott in einen Bahnhof umgewandelt werden. Dieses war notwendig geworden, weil bereits kurz nach der Eröffnung der über die Bahn laufende Verkehr derart anstieg, daß die vorhandenen Bahnhofsbauten am Bahnhof in Vechta nicht mehr ausreichten. Vechta erhielt nun einen zusätzlichen Bahnhof, der sich in unmittelbarer Nähe befand. Seine Errichtung war aufgrund der mangelnden Expansionsmöglichkeiten am Standort des Bahnhofs in Vechta unabwendbar.

Bau der Verbindung Delmenhorst-Vechta-Lohne-Hesepe
Die Eisenbahnverbindung von Delmenhorst nach Hesepe verläuft in nord-südlicher Richtung durch den Landkreis Vechta und stellt den Anschluß zu den Städten Bremen und Osnabrück her. Gebaut wurde



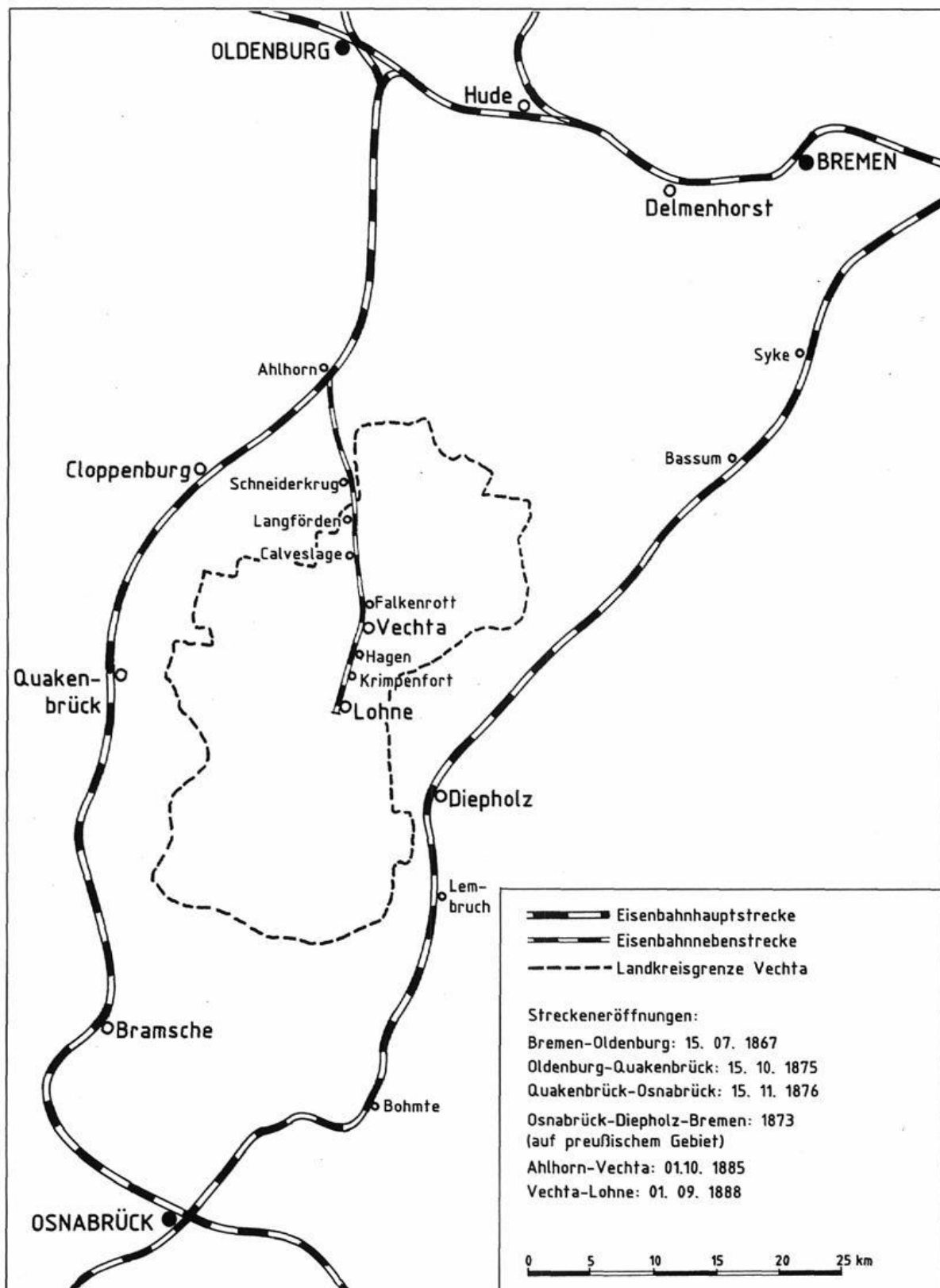
sie in mehreren Etappen, die hier im einzelnen vorgestellt werden sollen.

Den ersten Abschnitt dieser Strecke bildet die schon 1888 in Betrieb genommene 7,78 km lange Verbindung zwischen Vechta und Lohne, an dessen schneller Durchführung die Bevölkerung maßgeblichen Anteil hatte: Schon am 21. Oktober 1885 hatte die Bevölkerung von Lohne einen baldigen Anschluß an das Schienennetz gefordert und diesen mit den in Lohne, Dinklage, Steinfeld und Damme ansässigen Betrieben begründet, aufgrund derer eine Rentabilität gewährleistet sei. Nachdem sich auch der Oberregierungsrat Ramsauer diesen Forderungen angeschlossen hatte, genehmigte der Landtag schließlich das Vorhaben. So konnten bereits im Sommer 1887 die Vermessungen durchgeführt werden. Im Winter begann man dann mit den Erdarbeiten, und am 1. September 1888 konnte die vom Bahnhof Vechta in süd-westlicher Richtung nach Lohne verlaufende Strecke, bei der die beteiligten Gemeinden ebenfalls den Grundstückskauf übernehmen mußten, in Betrieb genommen werden. Den Standort für den Bahnhof in Lohne wählte man 600 m vom Ortsmittelpunkt entfernt, um eventuelle spätere Abzweigungen nach Diepholz oder Dinklage zu ermöglichen.

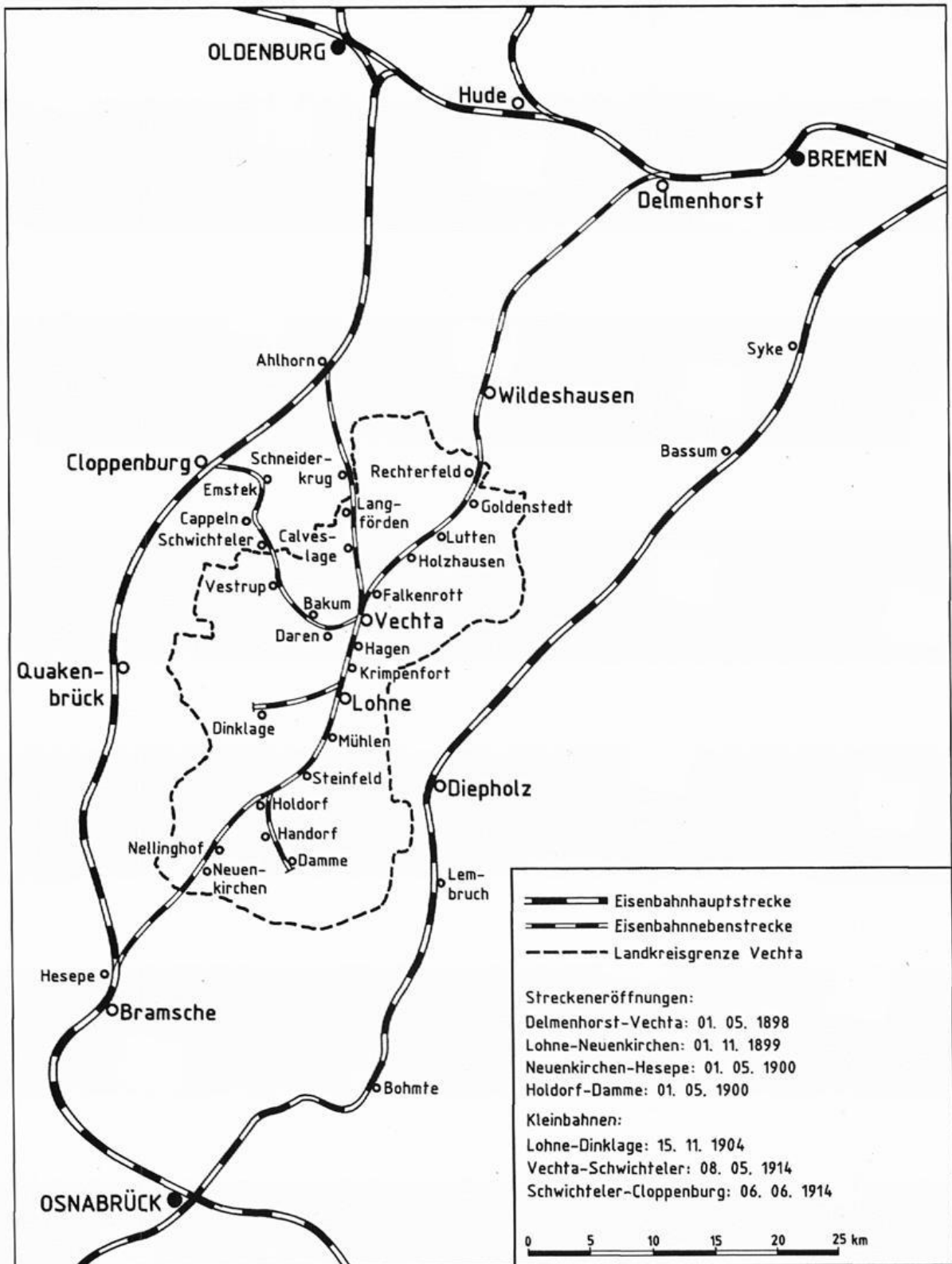
Im Jahr 1890 entschloß sich die Oldenburgische Eisenbahnverwaltung, neue Strecken zu projektieren, die die südlichen Landesteile erschließen sollten. Damit hatte eine Weiterführung der Strecke Vechta-Lohne höchste Priorität. Gegen diese Bestrebungen wehrten sich allerdings die im nördlichen Landkreis liegenden Gemeinden, da sie sich benachteiligt sahen. Sie forderten eine Verbindung zwischen Delmenhorst über Wildeshausen nach Vechta. Bei ihrem im Herbst 1890 veröffentlichten Bauprogramm berücksichtigte die Oldenburgische Regierung alle Forderungen und sah drei neue Strecken im Landkreis Vechta vor:

1. Ausbau der Strecke Lohne-Hesepe,
2. Verbindung von Delmenhorst nach Vechta und
3. Bau der Dammer Zweigbahn von Holdorf nach Damme.

Einzigste Bedingungen waren die Bereitstellung des Grundes und eine finanzielle Beteiligung an den Baukosten von 15% durch die beteiligten Gemeinden. Nachdem es jedoch gegenüber dem Landtag zu Protesten der Gemeinden kam, reduzierte dieser die geforderte Baukosten-Beteiligung auf 10%. Nächster Konfliktpunkt war die Streckenführung von Delmenhorst nach Hesepe. Die GOE wollte den Ausbau als Luftlinie



Die Eisenbahnen im Landkreis Vechta 1892
 Quelle: Rückblick 1917, S. 19



Die Eisenbahnen im Landkreis Vechta 1917
 Quelle: Rückblick 1917, S. 21



durchführen, damit eine Konkurrenzfähigkeit gegenüber der auf preußischem Gebiet verlaufenden Strecke gewährleistet sei. Diese Planungen wurden jedoch von den anliegenden Gemeinden kritisiert. Sie forderten Veränderungen zugunsten ihrer Ortschaften. Bei Nichtbeachtung ihrer Anliegen drohten sie, sich nicht an den Kosten zu beteiligen. Letztendlich setzten sich die sogenannten „Kurvenanhänger“ durch. Die Strecke begünstigte nun die Ortschaften Goldenstedt und Steinfeld.

Diese Entscheidungen führten innerhalb des Landkreises zu Spannungen. Visbek beschwerte sich über eine Bevorzugung Goldenstedts und wurde dabei vom Verleger der Vechtaer Zeitung unterstützt. In Goldenstedt führte dieses wiederum zu einer solchen Verärgerung, daß man sich entschloß, eine Konkurrenzzeitung zu gründen: die Oldenburgische Volkszeitung. Diese am 1. Januar 1895 neu gegründete Zeitung konnte sich nach einigen Jahren gegenüber der Vechtaer Zeitung durchsetzen und ist somit aus den unmittelbaren Zusammenhängen der Streitigkeiten um die Streckenführung der Eisenbahn entstanden.⁵

Was für Goldenstedt und Steinfeld positiv war, wirkte sich jedoch für die gesamte Strecke nachhaltig negativ aus. Zwar war durch die Veränderungen des Streckenverlaufs bei einigen Ortschaften die Distanz zwischen Eisenbahn und Ortschaft verringert worden, zu einem direkten Anschluß an die Ortschaften ist es aber nie gekommen. In Goldenstedt betrug die Entfernung zwischen dem Ortsmittelpunkt und dem Bahnhof beispielsweise vier Kilometer. Durch die beschriebenen Veränderungen verlängerte sich die Eisenbahnverbindung um einige Kilometer. Somit war die Strecke von Beginn an gegenüber der Verbindung Osnabrück-Diepholz-Bremen für den Personen- und Güterverkehr nicht mehr konkurrenzfähig und wurde daher nie zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

Am 1. Mai 1898 wurde der nördliche 44,13 km lange Streckenabschnitt zwischen Delmenhorst und Vechta eröffnet. Bis zur Eröffnung der Südstrecke von Lohne nach Neuenkirchen sollte es noch bis zum 1. November 1899 dauern. Grund für diese Verzögerungen waren die bereits erwähnten Streitigkeiten über den geplanten Verlauf als Luftlinie. Um die Zustimmung der beteiligten Gemeinden letztlich zu bekommen, wurde die Strecke bis zu drei Kilometer von den Ortschaften Holdorf und Steinfeld entfernt gebaut. Insgesamt wurde die Verbindung durch die Abweichung von der projektierten Luftlinie um fünf



Kilometer verlängert. Dadurch entstanden allerdings zusätzliche Kosten, die es zu verteilen galt. Am 4. August 1894 kam es dann zum Eklat. In der Amtssitzung, in der es zur endgültigen Kostenverteilung kommen sollte, wurde der Bau abgelehnt, und erst nach geschickten Verhandlungen seitens der Oldenburgischen Bahnverwaltung stimmten schließlich alle Vertreter der Ortschaften den Planungen doch noch zu. Das letzte Streckenteilstück zwischen Neuenkirchen und Hesepe wurde am 1. Mai 1900 eröffnet. Nun bestand erstmals eine durchgehende Verbindung von Delmenhorst nach Hesepe. Ebenfalls am 1. Mai 1900 wurde die 7,29 Kilometer lange Dammer Zweigbahn, die man noch im Jahr 1973 durch ein Industriegleis erweiterte, eröffnet.

Nach diesen intensiven Bautätigkeiten in den Jahren 1888 bis 1900 war ein Großteil des Landkreises Vechta an den eisernen Schienenstrang angeschlossen worden, und vielerorts zeichneten sich schon bald erste Verbesserungen im Bereich von Industrie und Handwerk ab. Es gab jedoch Orte, die keinen Anschluß an das Eisenbahnnetz bekommen hatten und sich nun benachteiligt fühlten. Da bald zu erkennen war, daß die Regierung in Oldenburg nicht bereit war, weitere Verbindungen zu bauen, entschlossen sich die betroffenen Gemeinden im Landkreis Vechta zur Selbsthilfe.

Die Kleinbahnen im Landkreis Vechta

Die ersten Aktivitäten zur Schaffung eines eigenen Eisenbahnanschlusses startete die Gemeinde Dinklage. Schon im Jahr 1899 beschloß der Gemeinderat die Errichtung einer Gemeindebahn zwischen Lohne und Dinklage. Dieses Anliegen teilte man auch dem Landtag in Oldenburg mit. Bis zu einer Rentabilitätsberechnung unterstützte der Landtag in Oldenburg auch das Bestreben der Dinklager, danach aber erklärte man, daß man einen Betrieb keineswegs übernehmen könne. Freudig wurde diese Entscheidung einzig von vielen in Dinklage ansässigen Handwerkern angenommen; sie befürchteten durch die Eisenbahn eine Stärkung der großen Unternehmen und ihre eigene Schwächung.

Im Jahr 1901 gab es jedoch eine erneute Initiative für den Bau einer Eisenbahnverbindung. Wiederum legte man dem Landtag in Oldenburg eine Denkschrift für eine Verbindung nach Lohne vor. Maßgebliche Befürworter waren diesmal der Dinklager Bürgermeister, der Fabrikant Holthaus und einige namhafte Einwohner. Begründet wurde



ein Bau mit den daraus zu erwartenden wirtschaftlichen Vorteilen für die damals in Dinklage ansässigen Fabriken. Für diese würden sich durch eine Eisenbahnverbindung die Bedingungen des Im- und Exports verbessern. 1902 gab der Oldenburgische Landtag den Forderungen nach und entschloß sich, 40% der Kosten zu übernehmen. Den politischen Hintergrund für eine Unterstützung einer solchen Kleinbahn bildete das im Januar des Jahres verabschiedete Kleinbahngesetz. Nachdem sich Oldenburg bereit erklärt hatte, das Projekt finanziell zu fördern, sagte auch das Amt Vechta eine Beteiligung an den Kosten zu. Den Großteil der Kosten trug aber die Gemeinde Dinklage selbst. Eventuelle Betriebsverluste wollte, vertraglich gesichert über einen Zeitraum von zehn Jahren, die Landmaschinenfabrik Holthaus tragen. Nachdem diese Rahmenbedingungen geklärt waren, genehmigte man den Bau am 6. August 1903 mit einer Urkunde, die die Auflage enthielt, die Strecke bis zum 1. April 1904 zu eröffnen. Anfangs plante die GOE, der die Bauausführung oblag, eine Strecke über Brockdorf, wählte aber nach Schwierigkeiten beim Ankauf des Grundes den direkten Weg von Lohne nach Dinklage. Die so entstandene Streckenführung kam auch dem zukünftig größten Kunden, der Landmaschinenfabrik Holthaus, zugute, da sich nun problemlos eine Gleisverbindung zwischen dem Werk und dem Bahnhof anlegen ließ. Entgegen den Planungen wurde die Strecke jedoch erst am 15. November 1904 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung eröffnet. Mit dem Bau eines Bahnhofsgebäudes wartete man aus Kostengründen noch einige Jahre. Bis zu seiner Fertigstellung wurden die Fahrkarten im Güterschuppen verkauft und die Dienstgeschäfte im Gasthaus abgewickelt. Als das Bahnhofsgebäude endlich 1907 fertiggestellt worden war, wirkte es überdimensioniert. (Es gab damals Gerüchte über Planungen einer Eisenbahnstrecke von Quakenbrück über Dinklage nach Diepholz.) Bei der Kleinbahn waren bereits im ersten Betriebsjahr fast zehn Mitarbeiter beschäftigt, die einen Überschuß von 2.000 Mark erwirtschafteten. Dieser sollte sich im zweiten Betriebsjahr auf 17.768 Mark erhöhen. Die von den Befürwortern in die Eisenbahn gesetzten Erwartungen hatten sich erfüllt.

Nachdem sich abzeichnete, daß die Kleinbahnstrecke Lohne-Dinklage rentabel war, dachte man in den Landkreisen Cloppenburg und Vechta darüber nach, auch die Städte Cloppenburg und Vechta mit einer Kleinbahn zu verbinden. Weiterhin sollte eine solche Kleinbahn

die Hauptstrecken Delmenhorst-Hesepe und Oldenburg-Osnabrück miteinander verbinden. Da alle an der betreffenden Strecke liegenden Gemeinden diese Überlegungen unterstützten, erstellte man einen Antrag und reichte diesen bereits im Jahr 1905 beim Staatsministerium in Oldenburg ein. Dieser sollte vorab klären, ob ein solches Bahnprojekt genehmigt würde und ob, wie auch in anderen Fällen, mit einer 40%igen Unterstützung zu rechnen sei. Aufgrund einer positiven Antwort aus Oldenburg gründeten die beteiligten Städte und Gemeinden 1908 ein Komitee für den Bau einer normalspurigen Kleinbahn und erstellten die notwendigen Baupläne. Bereits im August 1909 übergab man dem Ministerium in Oldenburg Bauplan, Kostenvoranschlag und Rentabilitätsberechnung. Die Motivation des Komitees war so stark, daß man bereits vor der Entscheidung aus Oldenburg mit den Vorarbeiten begann; bis zur Genehmigung des Vorhabens waren bereits fast alle Vorarbeiten abgeschlossen. Wie in Dinklage enthielt die Genehmigung die Auflage, den Betrieb zu einem bestimmten Zeitpunkt zu eröffnen. Aufgrund der Vorarbeiten konnte das erste Teilstück bereits am 8. Mai 1914, die gesamte Strecke am 7. Juni eröffnet werden. Damit blieb man fast fünf Monate unter der von Oldenburg vorgegebenen Zeitvorgabe.

Die Eisenbahn als Motor der Veränderung

Die eingangs geschilderte schlechte wirtschaftliche Situation der Gemeinden des Landkreises Vechta änderte sich durch den Bau der Eisenbahn. Auf dem Schienenweg ließen sich nun beliebige Mengen an Gütern im- und exportieren. Dieses war vor allem für die in Lohne ansässige Industrie vorteilhaft. Sofort nachdem Lohne an das Eisenbahnnetz angeschlossen war, bezog man die für die Produktion notwendigen Güter per Waggon. Gleiches galt für Dinklage, wo der Fabrikant Holthaus Landmaschinen produzierte, für Damme, wo sich nun das geförderte Eisenerz abtransportieren ließ und für fast alle Orte, bei denen an den Bahnhöfen eine vielfältige, auf die Eisenbahn ausgerichtete Infrastruktur entstand. Fast alle Güter des täglichen Lebens wurden fortan über die Bahn transportiert. Bei einigen Firmen war die zu transportierende Menge sogar so groß, daß man einen eigenen Gleisanschluß installierte, um die Transportmengen bewältigen zu können. War dieses nicht möglich, so mußten Unternehmen andere adäquate Lösungen finden. Teilweise, wie beispielsweise in Lohne, verlagerten

Unternehmen ihr Betriebsgelände in die Nähe der Bahnhöfe, so daß dort neue Industriegebiete entstanden. Konnte ein Unternehmen seinen Standort nicht verlagern, wurden die Güter mit Pferd und Wagen, mit Treckern oder Lastwagen transportiert. In Lohne baute ein Torfwerk sogar eine Torfbahn bis zum Bahnhof und lud den Torf dort in der Ladestraße um. Ab den siebziger Jahren setzte sich dann die Variante des Straßenrollertransportes durch. Bei diesem wurde der Waggon mit einem LKW zwischen Bahnhof und Betriebsgelände transportiert. Somit konnte der Waggon nun direkt be- und entladen werden.

Neben der Industrie veränderte die Eisenbahn vor allem den Bereich der Landwirtschaft. Bevor die Eisenbahnstrecken gebaut wurden, war das Land wenig ertragreich, da man Sandböden, Heide und Moor nicht intensiv bewirtschaften konnte. 1865 gab es im Landkreis Vechta noch 37.672 ha Ödland, was vor allem durch den Mangel an ausreichenden Düngermengen begründet war. Lediglich die Esche konnten mit Viehdüngung ertragreicher gemacht werden. Eine Vergrößerung der gedüngten Flächen war jedoch nicht möglich, da man nicht das notwendige Futter für die zusätzlichen Tiere hatte. Aufgrund dieser schwierigen Situation konnte auch die wachsende Bevölkerung nicht ausreichend ernährt werden. Als Wege aus dieser Situation boten sich für die Bevölkerung das Heuerlingswesen und die Auswanderung an. Allein in den Jahren von 1828 bis 1880 sank die Bevölkerung im Landkreis Vechta durch die Auswanderung um 16,48%. Durch den Bau der Eisenbahn bestand nun die Möglichkeit, Kunstdünger in großen Mengen zu importieren. Das bisher ungenutzte Ödland wurde nun kultiviert, und mit dem Kunstdünger konnten bessere Erträge erwirtschaftet werden. Die Fläche des Ödlandes sank bis 1910 auf 20.692 ha ab. Nun erhielt man endlich genug Nahrungsmittel für die Versorgung der Menschen, und die Bevölkerungsanzahl stieg wieder an. Durch die verbesserten Anbaubedingungen, konnte man auch die Anzahl des Viehs erhöhen. Als sich dann die wirtschaftliche Situation an Rhein und Ruhr änderte und dort eine große Nachfrage nach Fleisch entstand, der die dortige Landwirtschaft nicht nachkommen konnte, erkannte man im Landkreis Vechta die sich daraus ergebenden Möglichkeiten. Mit der Eisenbahn bot sich nun einerseits die Möglichkeit des Imports von Futtermittel aus den Häfen und andererseits die des Transportes von schlachtreifen Viehs in die Ballungsräume. Noch heute zeugen an vielen Bahnhöfen die Viehverladerampen von dieser Epoche, die die Struktur der Landwirtschaft verändern sollte.

Insgesamt ist festzustellen, daß die Eisenbahn eine nicht zu unterschätzende Rolle für die Entwicklung der Wirtschaft im Landkreis Vechta gespielt hat. So konnten sich Wirtschaft und Landwirtschaft erst nach dem Bau der ersten Strecken zu dem, was wir heute vorfinden, entwickeln.

Anmerkungen:

- ¹ Böhm, Ernst (1988): Bau der Eisenbahnstrecke Delmenhorst-Hesepe. In: Böhm, Ernst / Kampers, Johannes / Schlärmann, Barbara (1988): Gemeindechronik Holdorf 1188 - 1988. Hrsg. von der Gemeinde Holdorf. Vechta: Vechtaer Druckerei und Verlag, S. 376.
- ² Krauth, Gerhard (1974): Dampflokomotiv-Verzeichnis der Oldenburgischen Staatseisenbahnen. Wuppertal: Lokomotivbildarchiv Bellingrodt, S. 2.
- ³ VECHTAER ZEITUNG vom 16.12.1884.
- ⁴ vgl. VECHTAER ZEITUNG vom 29.9. und 1.10.1885.
- ⁵ vgl. Schultze, Walter (1965): Goldenstedt. Heimatkunde einer südloldenburgischen Gemeinde. Hrsg. von der Gemeinde Goldenstedt. Vechta: Vechtaer Druckerei und Verlag, S. 181.

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.

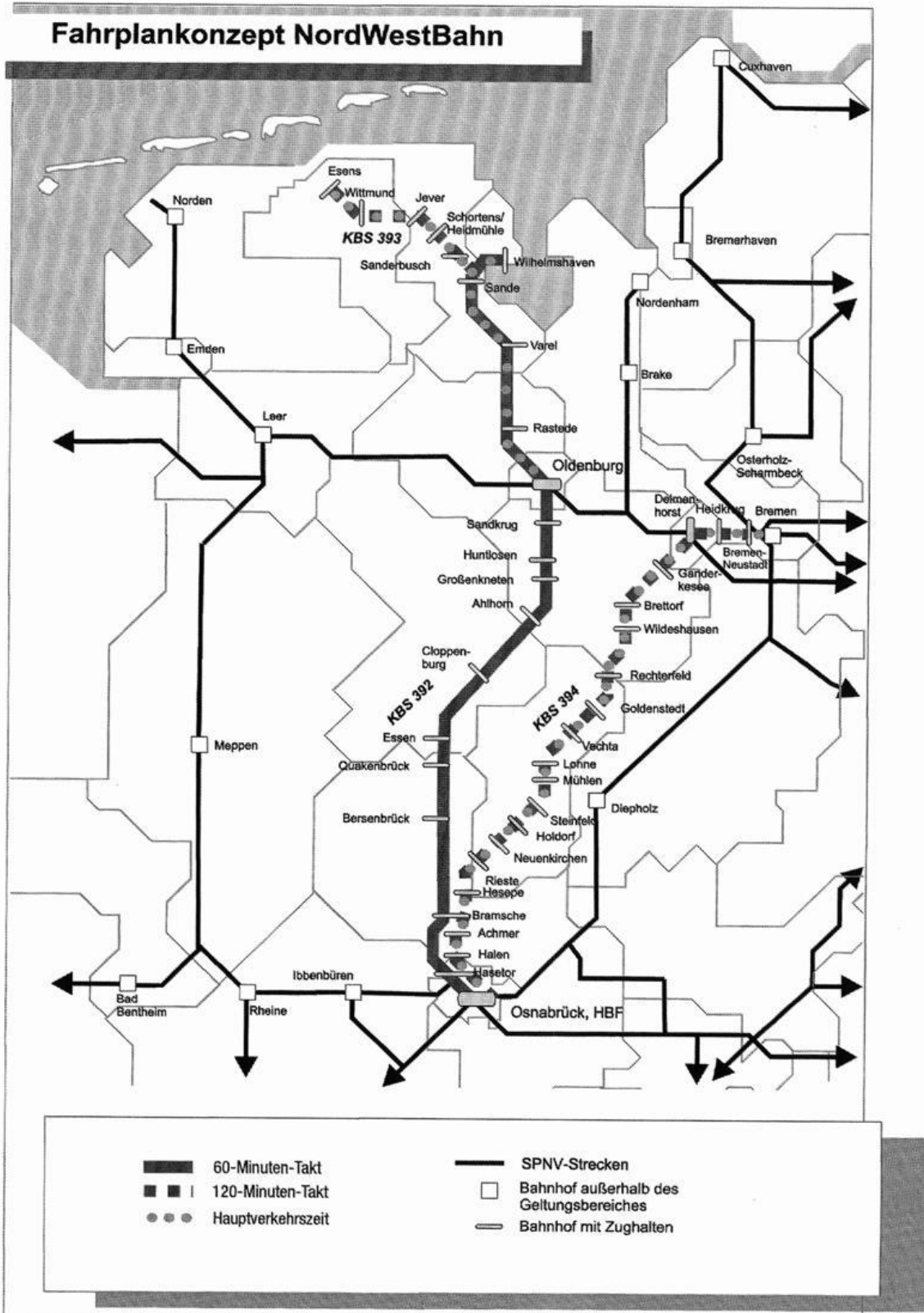
Diese Strecke hat als kürzeste und schnellste Verbindung von Friesland und Oldenburg nach Süden eine wichtige Verbindungsfunktion. Auf die Beschleunigung wurde daher besonderer Wert gelegt. Die Bedeutung der Bahnlinie für den Verkehr innerhalb des Landkreises Cloppenburg beschränkt sich auf die Verbindung 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 Stillelegungsdiskussion 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