



Heimatblatt des Kreisheimatbundes
Bersenbrück e.V. und der Heimatvereine
Achmer, Alfhausen, Ankum, Anten, Badbergen,
Berge, Bersenbrück, Bippen, Bramsche, Eggermühlen,
Fürstenau, Gehrde, Grafeld, Hekese, Hollenstede,
Kettenkamp, Menslage, Merzen, Neuenkirchen, Nortrup,
Pente, Quakenbrück, Rieste, Schlichthorst,
Schmittenhöhe, Schwagstorf, Settrup, Sögel, n,
Ueffeln-Balkum, Vörden, Voltlage

Nummer 11/ November 2013/ 64. Jahrgang

KHBB AKTUELL

„Rote Mappe“:
NHB setzt
auf Mitarbeit



Auch in diesem Jahr ruft der Niedersächsische Heimatbund (NHB) seine Mitgliedsorganisationen, ehrenamtlichen Mitarbeiter und alle an der Heimat interessierten Bürger auf, an der Erarbeitung der „Roten Mappe“ mitzuwirken.

Die „Rote Mappe“ bietet eine Plattform, um die Öffentlichkeit und die Verantwortlichen in Politik und Gesellschaft über aktuelle Fragen der Heimatpflege zu informieren, auf vorbildliche Maßnahmen und Aktivitäten hinzuweisen und Fehlentwicklungen zu stoppen. Seit 1960 wird sie unter Mitarbeit der Mitglieder, Fachgruppen und Freunde des Niedersächsischen Heimatbundes zusammengestellt und richtet sich mit Kritik, Lob und Anregungen vor allem an das Land, aber auch an die kommunalen Gebietskörperschaften.

In den Jahrzehnten ihres Bestehens hat sie sich zu einem in der Bundesrepublik einzigartigen Instrument entwickelt, mit der Landesregierung in einen Dialog über Fragen der Landes- und Ortsentwicklung einzutreten. Zugleich ist in ihr ein einmaliges Archiv über die Entwicklungen von Kultur und Natur in Niedersachsen erwachsen.

In diesem Jahr will sich der NHB bei der Zusammenstellung der „Roten Mappe“ schwerpunktmäßig den Fragen des ländlichen Raumes und seiner künftigen Entwicklung widmen. Erbeten sind grundsätzliche Fragen, aber auch Einzelbeispiele aus allen Arbeitsfeldern des NHB: dem Denkmal-, Natur- und Landschaftsschutz, der Geschichtsvermittlung, der Archäologie, der Pflege von Niederdeutsch sowie dem Museums- und Archivwesen. Möglichst kurze Textbeispiele mit klar formulierten Fragen oder Aussagen sind zu senden an: Niedersächsischer Heimatbund, Landschaftstraße 6a, 30159 Hannover, Telefon 0511/3681251, E-Mail: heimat@niedersaechsischer-heimatbund.de; Internet: www.niedersaechsischer-heimatbund.de.

bn



KHBB-KONTAKT

„Am heimatlichen Herd“ erscheint wieder Ende Dezember 2013. Mitteilungen bis 15. Dezember an: Heinrich Böning, Telefon 05431/3183, E-Mail: boeningqu@gmx.de.

Von Jürgen Schwietert

FÜRSTENAU. Die Zeiten wandeln sich. Vor einigen Jahrzehnten wurde der Betrieb auf der Eisenbahnstrecke Rheine-Quakenbrück, der seinerzeit kürzesten Verbindung vom Ruhrgebiet zu den Nordseehäfen, eingestellt. Jetzt werden Untersuchungen zur Reaktivierung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geplant. Diese Strecke gehörte zu über 60 zu beurteilenden Objekten in Niedersachsen. Leider wird sie nach derzeitigem Stand nicht wieder reaktiviert. Trotzdem ist es an der Zeit, einmal auf den Wegdegang dieser Strecke zu blicken.

Im 19. Jahrhundert nahm das Eisenbahnwesen eine rasante Entwicklung. In dieser Zeit wurde mit der Nord-Süd- und der West-Ost-Verbindung das Eisenbahnnetz geschaffen. Rheine wurde und ist noch immer wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Am Rheiner Hauptbahnhof liefen die Schienenstränge aus verschiedenen Richtungen an mehreren Bahnsteigen zusammen. Nach und nach wurden neue Nebenstrecken gebaut.

Eine dieser Nebenstrecken ist die Linie Oberhausen-Rheine-Quakenbrück. Bevor in den 1870er-Jahren mit den Planungen für die Strecke begonnen wurde, existierten bereits die Hannoversche Westbahn (Seehafen Emden zur Hauptstadt Hannover) und die Westfälische Eisenbahn nach Münster-Hamm (Nord-Südbahn). Nachdem Mitte des 19. Jahrhunderts die Bahnstrecken hauptsächlich zwischen den großen Städten und Wirtschaftszentren fertiggestellt waren, begannen um 1870 die Planungen, auch kleinere Orte an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Hiermit beginnt die Geschichte der Eisenbahnlinie Rheine-Quakenbrück.



Bürgermeister Fritz Wilmering gab am 2. Juni 1969 dem letzten regulären Personenzug den Abfahrtsauftrag. Das „Bersenbrücker Kreisblatt“ berichtete.

Foto: Archiv



Ein Feriensonderzug im Bahnhof Fürstenau im Jahr 1978.

Repros: Jürgen Schwietert

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Köln stellte Anfang 1874 erste Überlegungen an, eine direkte Verbindung vom Ruhrgebiet zur Nordsee zu schaffen. Nach abgeschlossener Planung wurde mit dem Bau der Strecke und der Bahnhöfe begonnen. Der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung, gefördert durch den schnellen Ausbau des Schienennetzes, zeigte sich in imposanten Bahnhofsbauten, die auch als „Kathedralen des Verkehrs“ bezeichnet wurden.

Die auf der gesamten Strecke errichteten Bahnhöfe fielen aus dem sonst üblichen Rahmen des Hausbaus heraus. Die Bahnhöfe erhielten neben den Dienst- und Verwaltungsräumen für die Bahnbediensteten auch Wartesäle für die Reisenden sowie fast immer Gaststätten und eine Wohnung für den

Stationsvorsteher.

Die Eisenbahnlinie Rheine-Quakenbrück gewann an verkehrspolitischer Bedeutung und wurde dadurch zu einer Art Hauptstrecke. Zum 1. Juli 1879 wurde die Strecke schließlich mit viel Prominenz eingeweiht. Schon bald bestätigte sich auch die Erwartung, dass insbesondere der Durchgangsverkehr der ersten Jahrzehnte mit seiner Vielzahl an Kohle-, Erz- und Militärzügen den Lokalverkehr übertreffen würde. Aber auch der Reiseverkehr entwickelte sich anfänglich recht günstig und gewann zunehmend Bedeutung.

In Quakenbrück fand die neue Bahnlinie Anschluss an die Strecken Osnabrück-Oldenburg (und weiter nach Wilhelmshaven oder Bremen). Während des Ersten Weltkrieges war die Bahnlinie Oberhausen-Rheine-Quakenbrück von strategischer Bedeutung. Über sie wurden Militärzüge in großer Zahl zum Marinekriegshafen Wilhelmshaven geleitet.

Nach Kriegsende waren Güteraufkommen und Personenverkehr zunächst rückläufig, nahmen dann aber wieder stetig zu. Die Bahnlinie war um die Jahrhundertwende recht bedeutsam. Dieses ist an einem Fahrplan vom 1. Mai 1897 erkennbar. Viermal am Tag konnte man von Rheine nach Quakenbrück und zurück fahren.

Wie wichtig die Bahnlinie mit ihren Bahnhöfen in den 1930er- und 1940er-Jahren

geworden war, geht aus den steigenden Umsätzen der Landhandelsgeschäfte hervor, ganz gleich ob sie von privaten Kaufleuten oder als Genossenschaft betrieben wurden. Auch die Deutsche Reichspost machte sich das immer mehr verzweigende Eisenbahnnetz nutzbar. Den Personenzügen wurden Postwagen angehängt. Die bei den einzelnen Postämtern in Verbindung mit den Postagenturen eingegangenen Postkarten, Briefe, sortiert in Postsäcken, und die Pakete brachten die Bediensteten zu den Bahnhöfen und übergaben sie den Bahnpostwagen. Während der Fahrt sortierten Postbeamte die Sendungen.

Eine Postleitkarte aus dem Jahre 1893 belegt die Strecke Oberhausen-Rheine-Quakenbrück mit der Leitzahl 138b. Geplant war, die Linie zweigleisig auszubauen. Der Grunderwerb dafür war bereits erfolgt. Dass es hierzu nicht kam, hat mehrere Gründe: Bei Planungsbeginn wurde der Ruhrgebietsstrecke Münster-Osnabrück in Richtung der Nordseehäfen Bremen und Hamburg der Vorzug gegeben. Wegen der strategischen Bedeutung der Bahnlinie untersagte der Friedensvertrag von Versailles 1919 den zweigleisigen Ausbau der Strecke.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges erfolgten über den eingleisigen Schienenstrang Tag und Nacht viele Truppen- und Materialtransporte. Gegen Kriegsende gab

es Bombenangriffe auf diese Transporte mit großen Sach- und Personenschäden. Nach Ende des Krieges und der daraus resultierenden Lebensmittelnappheit führten auf vielen Eisenbahnlinien in Deutschland auch hier die Hamsterzüge.

Ein Fahrplan, gültig ab 14. Mai 1950, ist sehr aufschlussreich. Sieben Zugpaare führen auf der Strecke. Auch Mitte der Fünfzigerjahre verkehrte das Eilzugpaar noch auf der Eisenbahnstrecke von Duisburg (ab 19.03 Uhr) nach Oldenburg (an 23.03 Uhr). Weiterhin war die Strecke für Transporte mit Lademaßüberschreitungswaren sehr bedeutsam. An der Strecke gab es seitwärts keine Telefonmasten oder ähnliche Hindernisse.

Mit zunehmender Motorisierung durch die Personen- und Lastkraftwagen waren



Das Streckennetz zeigt eine Postleitkarte aus dem Jahre 1893.

viele Bahnstrecken immer weniger ausgelastet. Seit dem 1. Juni 1969 gab es auch auf der Strecke Rheine-Quakenbrück keine fahrplanmäßigen Personenzüge mehr. Der Güterverkehr lief eingeschränkt bis 1992 auf dem Abschnitt Rheine-Fürstenau.

Am 2. Juni 1969 meldete das „Bersenbrücker Kreisblatt“ die Abfahrt des letzten Zuges von Fürstenau in Richtung Rheine: „Bürgermeister Fritz Wilmering ließ es sich nicht nehmen, mit der bahnamtlichen Kelle den Triebwagen mit zweiminütiger Verspätung auf die Reise zu schicken. Bahnhofsvorsteher Fritz Felske war, dem Ernst der Stunde entsprechend, in feierlichem Schwarz und Zylinder erschienen.“ 1988 schloss der Bahnhof Fürstenau. Eine zeitweise Wiederbelebung erlebte die Teilstrecke Quakenbrück-Rheine mit mehreren Klassenfahrten. Schülersonderzüge mit bis zu Tausend Schülern und dem entsprechenden Lehrpersonal wurden zu einer unvergesslichen Erinnerung.

Vier Jahre nach der letzten Schülersonderzugfahrt gab es während der Sommerferien ab 1984 ein neues Angebot der Bundesbahn. Im Rahmen der Ferienpassaktion wurden Familienausflüge per Bahn angeboten. Ein letztes Mal ging es 1989 mit dem Sonderzug auf große Fahrt nach Norddeich-Mole und weiter mit der Fähre nach Norderney. Eine weitere Idee, eine Versuchsstrecke für Schnellfahrten zu realisieren, wurde 1980 verworfen. Und auch Forderungen der Touristik nach einer Wiederbelebung wurden nicht realisiert.

Die Erinnerung an die Geschichte(n) der Eisenbahnlinie Rheine-Quakenbrück wird bleiben. Gewiss ist, dass die Eisenbahn für viele Menschen mehr war als nur ein Fortbewegungsmittel. Derzeit werden Teilabschnitte für Draisinenfahrten genutzt.

WI KÜRT PLATT

„Een Perd sitt dor in!“

Von Heinz von der Wall

Dat is doont wäsen, as vör nu hunnertfüftig Jaohr' de Isenbahn dör dat Land leggt worden is. Liekut, un aohne naoh Büske, Brauk, Esch und

Moor tau fraogen, trück sik de Wegg ut Staohl, Bohlen un Steen.

Un dann, an enen Daag in'n Harvst, schullen tau 'n eersten Maol de Waogens över de Gleise föhren! Dat was wat

Besünners! Dat mööt alle seihn! Van wiet un siet kömen de Lüt naoh Fürstenau, wor de Isenbahn dicht an de Stadt langes löp. Vöäl Volks, Schmäe- un Hüürlüt, Buurns un Deensten stünnen mit Frauens un

Kinner up de Straoten un töffden up dat heel Neie.

Un dann schnööv un damppede un spütterde wat Schwartes vor ehre wiet aopen Ogens vörbi. Nich lange, dann was't daon as so'n

Spauk. Nu güng dat Wiesmülen un Klaukschnacken los.

As se so recht in Faohrt wäsen, hüllt de olle Harnsbuur seine Zigarn een bäten länger al süß tüsken de Fingers un keek in de Runn'. He har sik uk

sien Meenen över den Spektaokelkraom maakt un sä nu: „Ji möögt denken, wat ji wilt. Ik segge jau: Een Perd sitt dor in! – Ik weet bloß noch nich, wor't so övermächtig van schnuven deit!“