

Timo Lüdecke

Unter Volldampf

Eisenbahngeschichte im Landkreis Vechta
1885–1999

Berlin 2026
(E-Book/PDF)

GNT Publishing

BIBLIOGRAFISCHE INFORMATION DER DEUTSCHEN BIBLIOTHEK

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <<http://dnb.ddb.de>> abrufbar.

Zuerst veröffentlicht anlässlich der Ausstellung »Unter Volldampf« des Museums im Zeughaus der Stadt Vechtavom 11. Juni bis 25. Juli 1999

Die vorliegende Publikation ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung der Texte und Abbildungen, auch auszugsweise, ist ohne die schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und daher strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

www.gnt-verlag.de

UNVERÄNDERTE AUSGABE DER PRINTFASSUNG VON 1999-

ISBN 978-3-86225-501-6 (E-Book/PDF, Version 2/260415)

© 2026 GNT Publishing GmbH, Lasiuszeile 2, 13585 Berlin, Germany

Printed in Germany. ALL RIGHTS RESERVED.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7	6 Die Strecken der Kleinbahn im Landkreis Vechta	37
1 Einleitung	9	6.1 Lohne-Dinklage	37
2 Die Zeit vor der Eisenbahn	11	6.2 Cloppenburg-Vechta	40
2.1 Die Bahn kommt	11	7 Neue Ortsstrukturen entstehen durch die Eisenbahn	43
2.2 Die Eisenbahn erobert Deutschland und die Welt	13	7.1 Bahnhof Goldenstedt	43
3 Die Entstehung des Eisenbahnnetzes im Landkreis Vechta	15	7.2 Bahnhof Steinfeld	43
3.1 Geschichtlicher Überblick	15	8 Wirtschaftliche Veränderungen durch die Eisenbahn	45
3.1.1 Die Abhängigkeit der Verkehrswege von der Bodenbeschaffenheit	15	9 Die Entwicklung der GOE zur Deutschen Bahn AG	53
3.1.2 Industrie und Landwirtschaft im Landkreis Vechta	17	10 Zusammenfassung und Zukunftsausblick	55
4 Erste Eisenbahnen in Norddeutschland	21	Anmerkungen	57
4.1 Erste Strecken im Gebiet des heutigen Niedersachsen	21	Literatur	58
4.2 Die Gründung der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn (G.O.E.)	21	Bildquellen	60
5 Die Strecken der GOE im Landkreis Vechta	25		
5.1 Oldenburg-Ahlhorn-Vechta	25		
5.2 Delmenhorst-Vechta-Lohne-Hesepe	31		

Vorwort

Das Museum im Zeughaus freut sich, mit dem ersten Band seiner neuen Veröffentlichungsreihe gleich ein Thema dem Publikum präsentieren zu können, das nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Vechta, sondern für den gesamten Landkreis von großer Bedeutung war und ist: »Unter Volldampf – Die Geschichte der Eisenbahnen im Landkreis Vechta«. Die Broschüre erscheint anlässlich der gleichnamigen Ausstellung, die vom 11. Juni bis 25. Juli 1999 im Museum gezeigt wird.

Im Vordergrund der Betrachtung, wie auch der Ausstellung, steht nicht die technische Entwicklung der Kleinbahnen sondern die Frage, welche ökonomischen Impulse und Innovationen mit dem Bau der Bahnlinien sich für die südoldenburger Region ergeben haben.

Besonderer Dank für die Erhebung der empirischen Daten wie für die inhaltliche Ausarbeitung gebührt dem Autor Timo Lüdecke, der z. Z. an der Uni Vechta das Lehramt an Realschulen mit der Fächerkombination Geographie-Germanistik-Geschichte sowie das Diplom für Erziehungswissenschaften studiert. Im Rahmen des 1. Staatsexamens verfaßte er bei Prof. Dr. Hans-Wilhelm Wind-

horst, Leiter des ISPA der Uni Vechta, seine Staatsexamensarbeit zum Thema: »Die Rolle der Eisenbahn für die Entwicklung der Wirtschaft im Landkreis Vechta«. Mit der vorliegenden Veröffentlichung liegt ein komprimierter Teilauszug dieser Arbeit vor.

Broschüre wie Ausstellung wären aber nicht ohne die ideelle und finanzielle Unterstützung vieler Unternehmen/Betriebe in den behandelten Kommunen, ihren Heimatvereinen, Museen und Archiven möglich gewesen. Stellvertretend für alle sollen hier der Förderverein »Freunde des Museums im Zeughaus, Vechta e. V.« und die Mitglieder des »Südoldenburger Eisenbahn- und Modellbauvereins« (S.E.M.V.) genannt sein. Allen sei an dieser Stelle herzlich Dank gesagt.

Vielleicht helfen Ausstellung und Veröffentlichung, das positive Bewußtsein um die Bedeutung des Schienenverkehrs weiterzubilden.

Axel Fahl-Dreger
Museumsleiter

1 Einleitung

Als am 1. Oktober 1885 von Ahlhorn aus der erste Zug Vechta erreichte, ist sicherlich niemandem bewußt gewesen, wie nachhaltig die Eisenbahn in der kommenden Zeit die Entwicklung im Landkreis Vechta beeinflussen sollte. Daß die Eisenbahn jedoch Fortschritt bedeutete, war jedem bewußt. Daher waren die Vechtaer – erstmalig in der Geschichte der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn – nicht nur bereit die Kosten für Grund und Boden zu tragen, sondern reichten auch Petitionen für den Bau weiterer Strecken ein.

Durch diese Strecken veränderte sich bald die gesamte Struktur im Landkreis Vechta. Mit eingeführtem Kunstdünger konnten neue Ackerflächen geschaffen, mit Futtermitteln eine intensivierete Viehhaltung aufgebaut werden. Die produzierten Produkte ließen sich auch über den Schienenweg sehr gut absetzen.

Da die umfangreichen wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen Bahn und Industrie und Landwirtschaft bereits in der Ausstellung dargestellt werden, soll diese Arbeit, als Ergänzung zur Ausstellung, die Geschichte der hiesigen Eisenbahn, der Staats- und Kleinbahnen darstellen. Dabei wird auch auf die naturräumliche Ausstattung und deren Wirkung auf die Verkehrswege und die wirtschaftliche Situation vor dem Bau der Eisenbahn eingegangen. Schließlich wird der Bau der entstehenden Streckenabschnitte und schließlich deren Niedergang beschrieben. Bevor es im letzten Kapitel um den Wandel der von GOE zur DB-AG geht, werden kurz die Veränderungen durch die Bahn aufgelistet.

2 Die Zeit vor der Eisenbahn

2.1 Die Bahn kommt

»Es wird ein Tag kommen, da die Postwagen auf den Schienen laufen und die Eisenbahnen die Hauptstraße für König und Untertanen sein werden. Es wird die Zeit kommen, da man wohlfeiler mit dem Dampfswagen als zu Fuß reisen wird.«

George Stephenson, 1815¹

Als sich am 5. Januar 1769 der Instrumentenbauer James Watt den Patentbrief auf seine 1765 »Neu erfundene Methode der Verminderung des Verbrauchs von Dampf und Brennstoff in Feuermaschinen«² ausstellen ließ, dürfte er kaum geahnt haben, wie nachhaltig seine Erfindung die Welt revolutionieren sollte. Der 33jährige entwickelte die Newcomensche Dampfmaschine weiter zur direkt wirkenden Niederdruckdampfmaschine. 1784 ließ sich Watt seine Weiterentwicklung, die doppelwirkende Niederdruckdampfmaschine mit Drehbewegung, patentieren. Damit schuf er, der die meiste Zeit seines Lebens in England verbrachte, eine »universal einsetzbare Kraftmaschine«.³ Diese fand in den englischen Industriegebieten zunehmende Verbreitung, da sie bei gegenüber den Modellen von Newcomen reduziertem Kohleverbrauch menschliche und tierische Muskelkraft und natürliche Energien wie Wind und Wasser nun zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten ersetzen konnte, so daß z. B. die Spinnereien in der Wahl ihrer Standorte von Wasserläufen unabhängig wurden. Auch in Eisenhütten und im Bergbau wurde die Erfindung Watts dankbar angenommen. Nun konnte die Produktion

ganz nach Bedarf erweitert werden, wodurch die industrielle Revolution ihren Motor gefunden hatte.

Im Laufe der Zeit wurden die Dampfmaschinen verbessert und damit die Verwendungsmöglichkeiten vergrößert. Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden sie allerdings wegen ihres geringen Wirkungsgrades von Elektro- und Verbrennungsmotoren ersetzt. Einzig in Kraftwerken treibt heute noch Wasserdampf die Turbinen an.

Bald versuchte man die Dampfmaschine in Straßenfahrzeuge einzubauen. In Frankreich konstruierte 1770 der Artillerie-Ingenieur Cugnot einen Dampfswagen, der jedoch zu schwer und nicht zu lenken war.⁴ In England fertigte Murdoch, ein Schüler von Watt, 1784 ebenfalls ein dampfgetriebenes Straßengefährte an. Fahrzeuge dieser Art konnten sich allerdings nicht durchsetzen, da sie zu schwer und technisch nicht ausgereift waren. Erst 1802 entwickelte der Engländer Trevithicks einen technisch ausgereiften Dampfswagen. Zwei Jahre später versuchte er dann, die Dampfmaschine auf Schienen zu setzen.⁵ Dieser Versuch entsprang einer Wette zwischen Trevithicks und Samuel Homfrays, dem Besitzer einer Eisenhütte. Letzterer bot Trevithick 500 Guineen, wenn der von ihm erfundene »Dampfswagen in der Lage sein würde, eine Reihe beladener Wagen zwischen dem Werk und dem Hafen auf dem Schienenwege zu ziehen«.⁶ Samuel Homfrays verlor seine Wette: der auf Schienen fahrenden Dampfmaschine gelang es im Februar 1804 wirklich, mehrere Wagen zu ziehen. Dieser Zeitpunkt kann daher als Geburtsstunde der Eisenbahn bezeichnet werden. Bis die Bahn zu ihrem

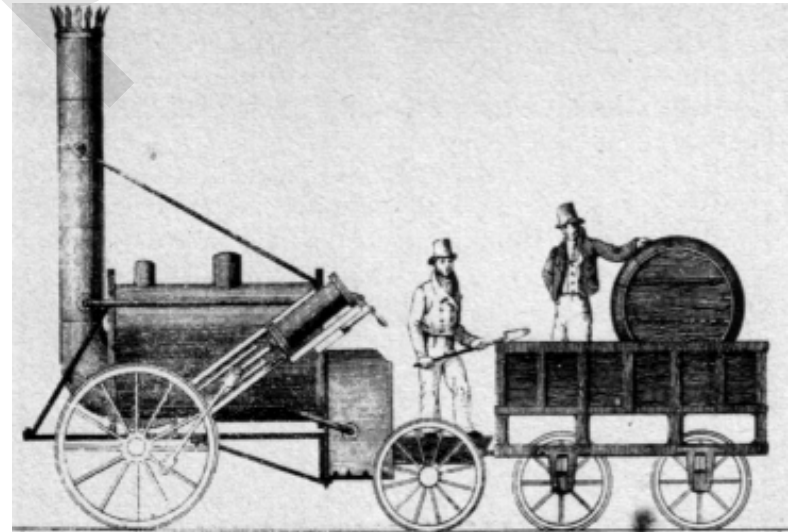


Dampfwagen von Cugnot 1771

Siegeszug aufbrach, dauerte es nur wenige Jahrzehnte. Den gußeisernen Schienen fehlte es noch an Stabilität. Sie brachen daher oft unter dem Gewicht der Lokomotive. Bis die Schienen 1820 durch das von Berkinshaw entwickelte Walzverfahren für Schmiedeeisen haltbarer wurden, befaßten sich einige Konstrukteure intensiver mit dem Lokomotivbau. Schon 1813 wurden von William Hedley zwei Lokomotiven für die Grubenbahn des Industriellen Blaukett gebaut. Diese sollten dann – wenn auch mit Pannen – fast fünfzig Jahre im Einsatz bleiben. 1814 baute der Maschinenmeister einer Kohlengrube, George Stephenson, seine erste Lokomotive. Finanziert wurde dieses Vorhaben durch die Unterstützung seines Arbeitgebers, der die Vorzüge der Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Dampfmaschineneinsatzes erkannte.

Auch die Allgemeinheit stellte bald die Notwendigkeit eines neuen Transportmittels fest, welches Güter und Menschen in Massen effizienter als bisher transportieren könnte. Aus diesem Grund erhielt Stephenson weitere Aufträge zum Bau von Lokomotiven für Bergwerksbahnen. 1821 konnte er schließlich Unternehmer von Bergwerken in der Grafschaft Durham davon überzeugen, daß sich der Einsatz von Lokomotiven auf Eisenschienen im Gegensatz zu den ursprünglich geplanten Pferdebahnen lohnen würde, und er erhielt den Auftrag für dieses Unternehmen. Am 27. September 1825 zog die in Stephenson's Lokomotivfabrik gebaute Lokomotive Nr. 1 einen aus 38 Güterwagen bestehenden Zug mit einer Geschwindigkeit von 18,3 km/h über die etwa 20 km lange Strecke von der Grubensstadt Darlington bis zum Hafen Stockton.⁷ Der Siegeszug der Eisenbahn hatte in England begonnen, setzte sich aber schnell in andere Länder fort.

Die Lokomotive von Stephenson 1829



2.2 Die Eisenbahn erobert Deutschland und die Welt

Noch bevor in England eine zweite Eisenbahnstrecke zwischen Liverpool und Manchester in Betrieb genommen wurde, baute Frankreich 1828 eine Trasse. Der Sprung auf den Kontinent war damit geschafft. Noch bevor 1835 in Deutschland die erste Eisenbahnstrecke⁸ eröffnet wurde, bauten Belgien und die USA ihre Verbindungen.

Das Problem in Deutschland war die politische Zerstückerung. So befanden sich im Gebiet des heutigen Deutschlands fast vierzig Staaten, die eigenständig sein wollten. Masuhr⁹ spricht hier von einem »Territorialegoismus«.

Schon im Jahre 1824 wurde dem Kabinett in Hannover ein Plan »zum Bau einer Eisenbahn (einer Pferdebahn) von Braunschweig und Hannover nach Celle-Lüneburg-Hamburg«¹⁰ vorgelegt. Diesen Plan lehnte man in Hannover aufgrund der befürchteten Benachteiligung gegenüber Braunschweig ab.

Einzig dem Verdienst von Eisenbahnpionieren, wie z. B. Friedrich List, und weitsichtigen Landesherren ist es zu verdanken, daß in Deutschland die erste Eisenbahn gebaut wurde. Nachdem in England und Amerika »bereits weit über 2000 Kilometer Eisenbahn gebaut oder im Bau«¹¹ befindlich waren, wurde am 7. Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche Eisenbahn in Betrieb genommen. Die neun Wagen, die sich von Nürnberg nach Fürth in Bewegung setzten, erreichten nach neun Minuten ihr Ziel und läuteten die neue Generation des Verkehrs in Deutschland ein. Gezogen wurde der Zug übrigens von einer Lokomotive aus dem Hause Stephenson.

1837 wurden in Sachsen und ein Jahr später in Preußen die nächsten Strecken gebaut. Ende 1840 waren in Deutschland schon über 500 Eisenbahnkilometer in Betrieb. Bis dahin wurden auch in Österreich, Italien und Holland die ersten Schienenwege gebaut.

10 Zusammenfassung und Zukunftsausblick

Der Eisenbahn im Landkreis Vechta kommt bei der Entwicklung der Wirtschaft eine insgesamt nicht zu unterschätzende Rolle zu. Die Landwirtschaft und die Agrarunternehmen in ihrer heutigen Form verdanken ihren ersten Aufschwung der Eisenbahn.

Die Bahn war lange Zeit gegenüber den Straßentransporten konkurrenzlos, so daß durch sie sämtliche Transporte abgewickelt wurden. Durch das im Landkreis Vechta sehr gut ausgebaute Streckennetz lagen auch weite Teile des Landkreises in der Nähe der Eisenbahnstrecken. Dieses begünstigte die Wirtschaft sehr, da weite Transporte von und zum Bahnhof entfielen.

Durch die Entwicklung im Straßenbau sowie im Personen- und Lastwagenverkehr veränderte sich diese Situation. Mit der Verlagerung der Personenbeförderung auf die Straße wurde auf vielen Strecken zuerst der Personenverkehr eingestellt, später der Güterverkehr. Der Personenverkehr wird lediglich noch auf der Strecke von Delmenhorst bis Hesepe / Osnabrück durchgeführt. In der Gegenwart werden mit Güterzügen nur noch wenige der ehemaligen Strecken befahren, sogar über eine Einstellung des gesamten Güterverkehrs wird seitens der Deutschen Bahn AG diskutiert.¹⁰¹ Es bleibt aber zu hoffen, daß es nicht zu den angekündigten Transportstops kommt. Sogar die Verbindung zwischen Holdorf und Damme besteht weiterhin, sie ist aber von einem Abbau bedroht.¹⁰² Für die Zukunft bleibt zu hoffen, daß der geplante Streckenabbau zwischen Holdorf und Damme sich noch abwenden läßt, denn ein Abbau hätte ein endgültiges Ende für diesen Transportweg

zur Folge. Die Schieneninfrastruktur muß vielmehr gestärkt, ausgebaut und vor allem modernisiert werden, damit kostengünstiger und schneller transportiert werden kann. Die Einstellung des Güterverkehrs ist zu vermeiden, denn das eine Wiederbelebung des Verkehrs möglich ist, hat sich am Beispiel des Futtermitteltransportes gezeigt.

Daher muß von der Politik und Wirtschaft für den gesamten Güterverkehr im Landkreis Vechta ein realistisches Konzept erstellt werden, welches die Schieneninfrastruktur stärker als bisher mit einbezieht, denn dem Transportweg Schiene wird zukünftig durch das wachsende Straßenverkehrsaufkommen eine größere Bedeutung zukommen. Im Bereich des Personenverkehrs zeichnen sich aller Wahrscheinlichkeit nach bereits im Jahr 1999 erste Verbesserungen ab. Durch die Privatisierung der Deutschen Bundesbahn und der daraus resultierenden Aufgabe des Transportmonopols konnten sich bei der Ausschreibung um die Vergabe der Streckenbedienung nun auch private Firmen beteiligen. Den Zuschlag für den Personenverkehr der Strecke Delmenhorst-Vechta-Hesepe-Osnabrück erhielt im Mai 1998 schließlich eine aus Deutscher Eisenbahngesellschaft und Stadtwerke Osnabrück bestehende Unternehmensgruppe. Diese wollte den Betrieb bereits im Jahr 1999 aufnehmen. Durch Verzögerungen beim Bau der neuen Triebwagen wird der Betrieb erst zu Beginn des nächsten Jahrtausends mit folgenden ausgeschriebenen Bedingungen aufgenommen werden:

- Einführung eines Zweistundentaktes
- Zugbetrieb auch am Wochenende
- Erneuerung des Fuhrparks – Einsatz von modernen Triebwagen
- Bedienung aller Zwischenhalte

Weiterhin wird die Strecke grundlegend saniert, damit diese mit einer Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h befahren werden kann. Diese Verbesserung im Bereich des Personenverkehrs ist sehr zu begrüßen. Bisher fuhren in der Woche 14 und am Samstag 6 Züge von und nach Vechta. Zwischen Samstag 14.00 Uhr und Montag 5.50 Uhr gibt

es keine Zugverbindungen. Aus diesem Grunde nutzen viele Bewohner im Landkreis Vechta und auch die Studenten der in Vechta ansässigen Hochschule und Fachhochschule den Bahnhof in Diepholz als Start- und Endpunkt ihrer Reise. Vechta ist demnach wahrscheinlich eine der wenigen, wenn nicht sogar die einzige Universitätsstadt, die am Wochenende nicht per Bahn erreicht werden kann. Anfang nächsten Jahres könnten, nach Betriebsbeginn des neuen Betreibers, die Fahrten nach Diepholz entfallen, da nun in Vechta ein über die ganze Woche verteiltes, stark verbessertes Zugangebot vorhanden sein wird.