

## Klaus-Peter Quill

# 80 Jahre Bahnverband Vechta – Cloppenburg

So hätte die Überschrift zu einem Jubelaufsatz lauten können, wäre die Kleinbahn Vechta – Cloppenburg nicht schon einige Jahre Vergangenheit. Die zwischen dem 8. Mai und 6. Juni 1914 eröffnete Bahn wurde ja bekanntlich am 30. November 1965 dem Moloch Autobahn geopfert. 1976 konnten DME-Leser eine komplette Abhandlung über diese Bahn nachlesen, und so will ich heute – zum fast 30. Todestages der Kleinbahn – noch einmal die Erinnerung durch Abschreiben von zeitgenössischen Berichten aus der Oldenburgischen Volkszeitung wachrufen.

### Eröffnung der Bahn

Bakum, 10. Mai 1914: Das heutige Fahnenweihfest unseres Kriegervereins war von Wetter zwar nicht außerordentlich begünstigt, aber es blieb doch trocken. Der schön gelegene Festplatz auf dem Hofe des Zellers Schweinefuß zu Westerbakum bot zudem gegen den eisigen Wind Schutz. Nach Eintreffen des Zuges fand gegen 3 Uhr der Empfang der auswärtigen Vereine im Vereinslokale statt. [...] Die Stimmung auf dem Feste war vorzüglich, weshalb auch ein großer Teil der auswärtigen Festgäste den Extrazug um 8.50 Uhr zur Rückfahrt benutzte. Die Personenwagen waren immer stark besetzt, und Bakum und besonders die auswärtigen Gäste haben es an diesem Tage gewiß alle empfunden, wieviel angenehmer der Besuch einer solchen Festlichkeit ist, wenn man eine Bahn in der Nähe hat.

O.V. vom 11. Mai 1914: Die neue Bahn wurde gestern wegen des Fahnenweihfestes des Kriegervereins Bakum außerordentlich stark benutzt. Einmal schien die Last der vielen vollbesetzten Wagen der Lokomotive sogar zu groß zu sein. Wenigstens wollte der Zug erst nicht in Bewegung kommen.

O.V. vom 28. Mai 1914: Die neue Bahn Vechta – Cloppenburg hatte gestern aus Anlaß des Sängereifestes in Bakum auf der eröffneten Strecke Vechta – Cappeln Großbetrieb. In Vechta sind in den ersten 20 Tagen des Betriebs schon annähernd 800 Karten dritter Klasse nach Bakum ausgegeben worden. Wenn es so weitergeht, wird die Bahn schon bald das Anlagekapital verzinsen. Von der Bahn aus hat man einen Ausblick auf eine schöne, abwechslungsreiche Gegend. Wenn man über die Vechtaer Marsch fährt, dort wo die üppige Weide und die große Zahl munterer Pferde, Kühe und Schafe steht, möchte man fast glauben, man sei in der Marschgegend.

O.V. vom 5. Juni 1914: Eröffnung der Kleinbahn Vechta – Cloppenburg. Pünktlich, wie schon seit längerer Zeit in Aussicht gestellt war, wird zum Rennen in Cloppenburg der Betrieb auf der Gesamtstrecke der Kleinbahn Vechta – Cloppenburg eröffnet. Aus diesem Grunde werden morgen (Samstag) auf der Strecke Freifahrten veranstaltet; jeder der Lust hat, kann ohne Fahrkarte die bereitstehenden Züge besteigen. Der bisherige Fahrplan tritt mit dem heutigen Tage (Freitag) außer Kraft. Am Samstag verkehren nur drei Sonderzüge: Ab Vechta 8.35, 1.10, 7.20 Uhr, ab Cloppenburg 10.30, 2.50 und 9 Uhr; der letztere Zug fährt nur bis Schwichteler. Am Sonntag, dem 7. Juni, wird dann der fahrplanmäßige Betrieb auf der Gesamtstrecke eröffnet mit den

schon auf dem Fahrplan der ‚Old. Volksztg‘ bekanntgegebenen Fahrzeiten: Ab Vechta 7.26, 11.37, 4.55, 10 Uhr (letzterer nur bis Schwichteler); ab Schwichteler 6.35; ab Cloppenburg 8.46, 1.21 und 8.47 Uhr. Am Samstag mittag 1 Uhr findet im Hotel Lameyer hieselbst aus Anlaß der Eröffnung der Bahn ein zwangloses Essen statt (trockenes Gedeck 3 M), wozu Anmeldungen frühzeitig im Hotel Lameyer abzugeben sind.

Cloppenburg, 6. Juni 1914: Heute morgen schien es, als ob man der neuen Bahn Vechta – Cloppenburg wenig Interesse entgegenbringe. Beim Eintreffen des ersten Zuges waren offizielle Persönlichkeiten nicht vertreten. Auch machten nur einige Personen die Freifahrt mit. Am Nachmittag war die Beteiligung von hier aus jedoch bedeutend stärker. Daß aber die von der Bahn berührten Ortschaften zwischen Vechta und Cloppenburg die Vorteile des Anschlusses an das Bahnnetz recht zu schätzen wußten, zeigte die außerordentlich große Beteiligung an den Freifahrten. Die Züge am Nachmittage waren trotz der vielen Wagen vollständig überfüllt.

O.V. vom 8. Juni 1914: Die erste Entgleisung hatte die Privatbahn Vechta – Cloppenburg schon am Tage der Betriebseröffnung. Gestern entgleiste die Lokomotive bei km 3,20 – 3,40 zwischen Ernsteck und Cloppenburg. Die Passagiere wurden durch den gewaltigen Stoß bei der Entgleisung natürlich sehr erschreckt, erlitten aber keinen Schaden. Etwa 100 Meter Gleis ist verbogen. Der Verkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

O.V. vom 8. Juni 1914, 2. Blatt: Eröffnung der Bahn Vechta – Cloppenburg. Eröffnung!! In diesem Wort liegt das Ziel jahrelangen Strebens und Hoffens, es bedeutet das siegreiche Überwinden ungezählter bekannter und unverhoffter Schwierigkeiten und Kämpfe. Wieviel zähe menschliche Geistesarbeit, wieviel Hilfsmittel technischer Kunst nötig sind, um solches Werk zustande zu bringen, läßt sich nur ahnen. Aber „alles erzwinget dauernder Wille, sei es Erhabenes, sei es Geringes“. Bahneröffnung!! Beim Geldbeutel geht uns modernen Alltagsmenschen alle Poesie flöten, dann wird man nervös. Und deshalb hat obiges Wort für uns einen um so freudigen Klang, weil wir, ohne dem Staat oder der Bahngesellschaft den sonst üblichen Obulus entrichten zu müssen, den ganzen Tag frei auf der Bahn herumgondeln können. Und die Freifahrt hatte dann auch ihre Anziehungskraft auf viele ausgeübt. Zu Hunderten standen auf dem Bahnsteige die Freipassagiere. Und beim Vorfahren des Zuges begann ein derartiger Sturm auf die Wagen, wie er sich vielleicht ähnlich bei billigen Fleischpreisen auf die Schlachterläden erheben würde. Jeder suchte sich möglichst günstig zu plazieren, doch bald standen Männlein und Weiblein, klein und groß, in gedrückter Enge in den Gängen und auf der Plattform. Sogar durch die Fenster wurden verschiedene kleine Erdenbürger in die Wagen gehoben. Acht mit Birkenreisern und bunten Fähnchen geschmückten Wagen nahm der Zug von Vechta mit. In flotter Fahrt ging es durch die Marsch dem fernen Ziele zu. Bereits in Bakum mußte ein Wagen angehängt werden, denn viele stiegen ein und niemand stieg aus. In Vestrup lief der Zug unter den

Klängen einer Kapelle ein, die dann natürlich auch mitfuhr. So ging es über Schwichteler, Tenstedt, Cappeln und Ernsteck nach Cloppenburg. In Cloppenburg wurde der Zug von dem Jubel der wartenden Menge empfangen. An ein Heraussteigen war nicht zu denken, wenn man sein mühsam erobertes Plätzchen nicht verlieren wollte. Und all die Hunderte in Cloppenburg gedachten auch die günstige Fahrgelegenheit noch zu benutzen. Doch der neue „Anton“ schien von gutem Vertrauen auf seine Kraft beseelt zu sein, denn er wagte es, noch 6 – 7 Wagen mehr zu befördern. Und in wirklich forciertem Fahrt ging es wieder dem Ausgangspunkte der Fahrt zu. Auf jedem Bahnhof wieder das Gedränge wie vorher und es dauerte immer eine geraume Zeit, bis alle in den schon überfüllten Wagen untergebracht waren. Die Zahl der auf der Rückfahrt beförderten Personen wird mit 1500 nicht zu hoch gegriffen sein. Doch alles hat ein Ende, also auch diese Freifahrt. Im übrigen hat man von der Bahn aus einen Ausblick auf eine an landschaftlichen Reizen und fruchtbaren Gefilden reiche Gegend. Wenn jemand einmal das Münsterland kennenlernen will, so kann man ihm nur empfehlen, eine Fahrt auf der neuen Kleinbahn zu machen. Wenn man von Daren aus in die Marsch einbiegt, könnte man sogar glauben, in der Marsch mit der großen Menge Weidevieh ein Stück Butjadingens vor sich liegen zu haben. Im allgemeinen möchte ich noch bemerken, daß die Bahnhofsgebäude alle in einem Stile erbaut sind und ein ruhiges, freundliches Aussehen haben. Auch hier sind sie durchweg nahe an die betreffenden Orte herangelegt worden. Das ist besonders für Fremde sehr angenehm. Also die Bahn ist offiziell dem Verkehr übergeben. Sie wird sich, da sie ausschließlich kultivierte Gebiete durchschneidet, die von einer landwirtschaftlich auf der Höhe stehenden Bevölkerung bewohnt wird, sicher besser entwickeln, als wie manche Pessimisten glauben machen wollen. Alles wächst und vergrößert sich. Vielleicht wird im Laufe der Zeit aus der jetzigen Privatbahn sogar eine Staatsbahn.

Heute mittag um 1 Uhr vereinigte ein Festmahl die Mitglieder des Bahnvorstandes. Vertreter der interessierten Gemeinden und eine Reihe anderer Personen im Hotel Lameyer zu Vechta. Während des Essens gedachte zunächst Herr Geheimrat Kückens, indem er auf die nunmehrige Vollendung des vor mehreren Jahren unter vielen Mühen und Schwierigkeiten begonnen Werkes hinwies, der regen Mitarbeit der einzelnen Gemeinden, des großen Fleißes der übrigen Mitglieder des Bahnvorstandes und der wohlwollenden Förderung des Unternehmens von Seiten der Regierung. Er betonte dann, daß man geplant habe, die Eröffnung der Bahn mit einer größeren Feierlichkeit vor sich gehen zu lassen; dies habe sich indessen nicht ermöglichen lassen, da der Termin der Eröffnung erst einige Tage vorher festgelegt werden konnte. Mit dem Wunsche, daß die neue Bahn nicht nur zum Segen der von ihr berührten Gemeinden, sondern zum Wohle des ganzen Münsterlandes ausschlagen möge, schloß Herr Geheimrat Kückens seine Rede, um anschließend daran ein Hoch auf Se. Kgl. Hoheit den Großherzog auszubringen. Exzellenz Frhr. von Frydag hob darauf die großen Verdienste des

Herrn Geheimrats Kückens um das Zustandekommen der Bahn hervor. Mit großem Eifer, keine Mühe sparend, habe er vom Anfang bis zur Fertigstellung und zuletzt besonders in der Eigenschaft als Vorsitzender des Bahnvorstandes für den Bahnbau gewirkt. Die Anwesenden erkannten diese Verdienste an, indem sie tatkräftig in das auf Herrn Geheimrat Kückens ausgebrachte Hoch einstimmten. Herr Bürgermeister Berding toastete auf Freiherrn von Frydag, ihm den Dank der Gemeinden aussprechend für die Unterstützung, die er dem Bahnbau-Unternehmen habe zuteil werden lassen. Es nahmen weiterhin u. a. noch das Wort die Herren Gemeindevorsteher Bergmann/Bakum, Vorwerk/Ernstek, Hake/Cappeln und Albers/Vestrup. Aus allen Reden klang Freude und hohe Befriedigung über die nunmehr in Betriebe befindliche Eisenbahnverbindung heraus und die Zuversicht, daß dieses Unternehmen von unschätzbarem Wert für die Landwirtschaft, Handel und Gewerbe sein wird.

**25jähriges Jubiläum**

Die OV. widmete am 20. Mai 1939 eine ganze Zeitungsseite mit einem exzellenten Bericht der Kleinbahn, der mit folgendem Satz schließt: Möge der Kleinbahn Vechta - Cloppenburg in der Zukunft der bedeutungsvollen Aufgabe, der sie in den verflossenen 25 Jahren diente, voll gerecht werden und möge ihr eine günstige Weiterentwicklung beschieden sein.

Am 22. Mai schilderte dann ein „in die richtige Richtung gerückter“ Journalist über die Ehrung verdienter Arbeitsjubilare der Kleinbahn, den ich Ihnen bis auf den folgenden Satz jedoch enthalte: [ . . ] Er [Reg. Rat Pg. Bruns] gedachte dann des Führers, der Deutschland aus der politischen Ohnmacht und Zerrissenheit und aus tiefem wirtschaftlichen und sozialen Elend herausgeführt habe und bat alle, immer auf den Führer als Vorbild zu schauen und in treuer Pflichterfüllung und engster Kameradschaft weiterzuarbeiten für Heimat, Volk und Vaterland.

**Stillegung**

1964 wurde der Geburtstag der Bahn ohne viel Aufhebens begangen, und bereits am 24. August 1965 war im ›Münsterländer‹, einer Beilage der ›Oldenburger Nord-West Zeitung‹ relativ lapidar zu entnehmen: [ . . ] Offiziell verkehrt das tägliche Zugpaar auf der Kleinbahnstrecke Vechta - Cloppenburg Ende nächsten Monats zum letzten Male: Der Landkreis Vechta hat an die Bundesbahn den Antrag gestellt, den Bahnverband Vechta - Cloppenburg bis 30. September von der Betriebspflicht zu entbinden. Die Kreise Cloppenburg und Vechta hatten seinerzeit dem Verkauf der gesamten Anlage an die Autobahnbaugesellschaft zugestimmt. Die 2 Millionen DM, die dafür gezahlt werden, kommen einigen Gemeinden aus beiden Kreisen für ihren Straßenbau zugute. . .

Die Beerdigung der Kleinbahn Vechta - Cloppenburg fand dann auch ohne großen Bahnhof unter der NWZ-Überschrift „Auch letzte Fahrt mit Verspätung“ in aller Stille statt.

Ein Erinnerungsbild an vergangene Zeiten. Fröhlich vor sich hindampfend steht die Lokomotive Vechta im Winter 1952 am Schuppen in Cloppenburg. Sie transit gloria mundi! Foto: Klaus-Peter Quill

**Kleinbahn Vechta-Cloppenburg.**

Anlässlich der Eröffnung der Gesamtstrecke Vechta-Cloppenburg wird der jetzige Fahrplan für die Teilstrecke Vechta-Schwichteler am Sonntag, dem 6. Juni aufgehoben.

Es verkehren dafür folgende Sonderzüge:

Obj. 1	Obj. 3	Obj. 5				Obj. 2	Obj. 4	Obj. 6
8,35	1,10	7,20	ab	↕	Vechta	an	12,20	5,01
8,48	1,23	7,33	"	↕	Daren	ab	12,09	4,50
8,59	1,33	7,44	"	↕	Bakum	"	11,58	4,38
9,09	1,43	7,55	"	↕	Vestrup	"	11,43	4,19
9,19	1,53	8,05	"	↕	Schwichteler	"	11,28	4,00
9,25	2,00	8,13	"	↕	Tenstedt	"	11,14	3,42
9,32	2,07	8,21	"	↕	Cappeln	"	11,08	3,36
9,42	2,17	8,31	"	↕	Emstel	"	10,53	3,17
9,57	2,32	8,41	an	↕	Cloppenburg	"	10,30	2,50

Alle Züge sind zur unentgeltlichen Benutzung freigegeben. Güter werden an diesem Tage nicht befördert.

Die endgültige Betriebsöffnung der Strecke Vechta-Cloppenburg erfolgt am Sonntag, dem 7. Juni, nach folgendem Fahrplan:

Entfern. km	Zug 2				Stationen	Zug 1				
	2.-3. RL	2.-3. RL	2.-3. RL	2.-3. RL		2.-3. RL	2.-3. RL	2.-3. RL	2.-3. RL	
	Richtung Vechta-Cloppenburg.					Richtung Cloppenburg-Vechta.				
4,7	7,26	11,37	4,55	10,00	ab Vechta	an	7,09	10,12	2,41	9,41
7,5	7,37	11,52	5,00	10,12	" Daren	ab	6,58	10,01	2,90	9,31
10,6	7,44	12,02	5,18	10,12	" Bakum	"	6,51	9,51	2,21	9,21
13,7	7,51	12,13	5,28	10,11	" Vestrup	"	6,43	9,40	2,11	9,21
16,0	7,58	12,23	5,38	10,11	" Schwichteler	"	6,35	9,29	2,01	9,11
17,4	8,02	12,28	5,43	—	" Tenstedt	"	—	9,20	1,53	9,11
20,5	8,07	12,34	5,49	—	" Cappeln	"	—	9,17	1,60	9,01
27,6	8,14	12,44	5,59	—	" Emstel	"	—	9,06	1,40	9,01
	8,26	1,00	6,11	—	an Cloppenburg	"	—	8,46	1,21	8,11

ferner verkehren an diesem Tage anlässlich des Pferderennens in Cloppenburg nach folgende Sonderzüge:

12,55	ab	↕	Vechta	an	12,05
1,08	"	↕	Daren	ab	11,52
1,18	"	↕	Bakum	"	11,52
1,28	"	↕	Vestrup	"	11,43
1,38	10,25	"	Schwichteler	an	11,23
1,48	10,41	"	Tenstedt	ab	11,23
1,55	10,50	"	Cappeln	"	11,23
2,05	10,53	"	Emstel	"	11,23
2,20	11,13	an	Cloppenburg	"	11,23

Vechta, den 3. Juni 1914.

Die Betriebsleitung.

Fahrpläne aus ›Oldenburgische Volkszeitung‹ vom 4. Juni 1914

