

# Delmenhorster Kreisblatt

Hotline/Abobestellung: Tel. (04221) 156-666 **dk** E-Mail: kundencenter@dk-online.de

## Von Hus un Heimat



Diente als Tagungsort der Verhandlungen zwischen den beteiligten Kommunen: das „Hotel zur Post“. (2 Bilder)

2010-01-01

### Zähe Verhandlungen im „Hotel zur Post“

#### Streit über Kostenbeteiligung / Trassenführung über Schönemoor im Gespräch

Die geplante Bahnstrecke nach Lemwerder führte zu handfestem Streit unter den beteiligten Gemeinden. Für einen Eklat sorgten die Hasberger.

Von Frank Hethey

**DELMENHORST · LEMWERDER.** Gar nicht glücklich war ein Gärtner aus Neuenbrück in der Gemeinde Hasbergen mit der Linienführung der geplanten Bahnstrecke von Delmenhorst nach Lemwerder. Die Trasse werde „quer durch unsere Baumschule“ gehen, klagte der Mann. „Wir erleiden hierdurch einen ganz gewaltigen Schaden, der für uns in Geld nicht zu ersetzen ist.“ Seine bescheidene Bitte: Man möge die geplante Bahnlinie doch 20 Meter weiter westlich verlegen als vorgesehen.

Als der Gärtner im April 1919 seine Bedenken vorbrachte, nahm das langwierige Bahnprojekt endlich Gestalt an: Der Oldenburgische Landtag hatte den Bahnbau soeben gebilligt, die geplante Trassenführung wurde öffentlich bekannt gemacht. Damit neigte sich ein Projekt dem Ende entgegen, das mehrfach kurz vor dem Scheitern gestanden hatte. Weil die Gemeinde Hasbergen sich an den Kosten nicht beteiligen wollte, war zwischenzeitlich sogar eine alternative Streckenführung über Schönemoor im Gespräch gewesen.

„Die Vorgeschichte der Bahn Delmenhorst-Lemwerder ist vornehmlich eine Leidensgeschichte“, urteilt denn auch Stadtarchivar Edgar Grundig. Seine Nachforschungen in den städtischen Archivalien stellen indessen nur eine Quelle zur Geschichte der Bahnverbindung nach Lemwerder dar. Die Ergänzung findet sich im Staatsarchiv Oldenburg in Form einer voluminösen Ministeriumsakte zum Bahnbau.

Der Gedanke einer Schienenverbindung nach Lemwerder war erstmals 1894 aufgekommen und seit 1898 von der Stadt Delmenhorst mit großer Beharrlichkeit vorangetrieben worden. Der Magistrat hegte die Hoffnung, damit eine bessere Verbindung nach Hasbergen und vor allem in die reiche Gemeinde Altenesch zu erlangen. Ferner setzten die Stadtväter auf die Verbindung zur Weser. Die Hoffnung: Über Lemwerder könnten die großen Fabriken Rohstoffe beziehen und ihre Produkte verschiffen. Laut Grundig eine „vollstimmige Zukunftsmusik“.

Als treibende Kraft stand die Stadt Delmenhorst im Frühjahr 1907 in Verhandlungen mit mehreren Eisenbahngesellschaften. Doch als es um die Kosten ging, stellten sich erste Probleme ein. Als härtester Brocken erwies sich die Gemeinde Hasbergen: Die stand dem Projekt zwar sehr wohlwollend gegenüber, wollte aber keinen finanziellen Beitrag leisten. Anders die Gemeinde Altenesch, die „auch zu

erheblichen Opfern“ bereit war. Freilich verzögerte sich das weitere Procedere, weil sich die Stadt zu viel auf einmal zugemutet hatte. Mit Hinweis auf die parallelen Planungen für die Bahnstrecke Delmenhorst-Harpstedt bat der Magistrat im Januar 1908 die beiden Nachbargemeinden um einigen Aufschub bis zur Aufnahme konkreter Verhandlungen.

Die Geduld der solcherart vertrösteten Geschäftspartner sollte auf eine harte Probe gestellt werden. Erst als Anfang 1912 der Baubeginn der Strecke nach Harpstedt in Sicht war, kam nach fünfjährigem Stillstand wieder Schwung in das Lemwerder-Projekt. Doch den beteiligten Kommunen standen zähe Verhandlungen bevor. Von Januar 1913 bis Januar 1914 trafen sich deren Vertreter insgesamt fünf Mal zu Beratungen in Delmenhorst. Bis auf eine Ausnahme diente das „Hotel zur Post“ als Tagungsort.

Schon bei der ersten Zusammenkunft kam es über die Höhe der jeweiligen Kostenbeteiligung zum Streit. Amtsrat Rabben wartete indes mit einem Kompromissvorschlag auf: Danach sollte Delmenhorst zu den Gesamtkosten in Höhe von 1,56 Millionen Reichsmark 230.000 RM beisteuern, Hasbergen 81.000 RM und Altenesch 160.000 RM. Nach anfänglichem Widerstand billigten die Kommunalparlamente von Delmenhorst und Altenesch den Vorschlag. Nur der Gemeinderat Hasbergen stellte sich quer. In dieser verfahrenen Situation schlug Delmenhorst im Mai 1913 eine abweichende Streckenführung über Schönemoor vor.

Ob dieser Vorstoß mehr war als nur ein taktischer Schachzug, um Hasbergen zum Einlenken zu bewegen, muss dahingestellt bleiben. Zwar meldete Amtshauptmann Rabben am 5. Dezember 1913 nach Oldenburg: „Die Gemeinde Hasbergen hat jetzt nachgegeben.“ Nur fünf Tage später bekräftigte indes der Gemeinderat Schönemoor sein Interesse. Das Ministerium in Oldenburg ließ derweil durchblicken, dass ihr die Streckenführung einerlei sei. „Auf welchem Wege eine Verständigung der Interessenten herbeigeführt werden kann, muss dem Ermessen des Großherzoglichen Amtes allein überlassen bleiben“, hieß es am 7. Januar 1914 aus der Behördenstube. Die strittige Angelegenheit erledigte sich dann zweieinhalb Wochen später im „Hotel zur Post“ von selbst, weil Ganderkesee und Schönemoor nur jeweils 10.000 RM herausrücken wollten.

Freilich kam der Erste Weltkrieg dazwischen, so dass sich die Fertigstellung noch um weitere acht Jahre verzögerte. Weil die Kosten explodierten, stand der Bahnbau 1920/21 noch einmal auf Messers Schneide. Gebaut wurde schließlich nur eine stark abgespeckte Version. Erst am 1. November 1922 rollte die erste reguläre Bahn nach Lemwerder.

© Verlag RIECK GmbH & Co. KG 2002-2010 - Der Inhalt dieser Seiten ist urheberrechtlich geschützt. Die Inhalte sind nur für die persönliche Information bestimmt. Jede weitergehende Verwendung, insbesondere die Speicherung in Datenbanken, Veröffentlichung, Vervielfältigung und jede Form von gewerblicher Nutzung sowie die Weitergabe an Dritte - auch in Teilen oder in überarbeiteter Form - ohne Zustimmung des Delmenhorster Kreisblattes ist untersagt.