

Stadt Löhne

Stadtarchiv



Beiträge zur Heimatkunde der Stadt Löhne

Heft 4

Herausgegeben vom Heimatverein Löhne
im Januar 1975

unverändertes, volltextrecherchierbares Digitalisat

angefertigt mit freundlicher Erlaubnis des
Heimatvereins der Stadt Löhne e.V. durch das Stadtarchiv Löhne
im Januar 2021

Zugleich Band 4 der Schriftenreihe:

Beiträge zur Heimatkunde der Städte Löhne und Bad Oeynhausen (BHLO)

*Seit 1978 herausgegeben im Auftrage des Heimatvereins der Stadt Löhne e.V. und
des Arbeitskreises für Heimatpflege der Stadt Bad Oeynhausen – seit 2006 erstellt in
Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Löhne und dem Stadtarchiv Bad Oeynhausen.*

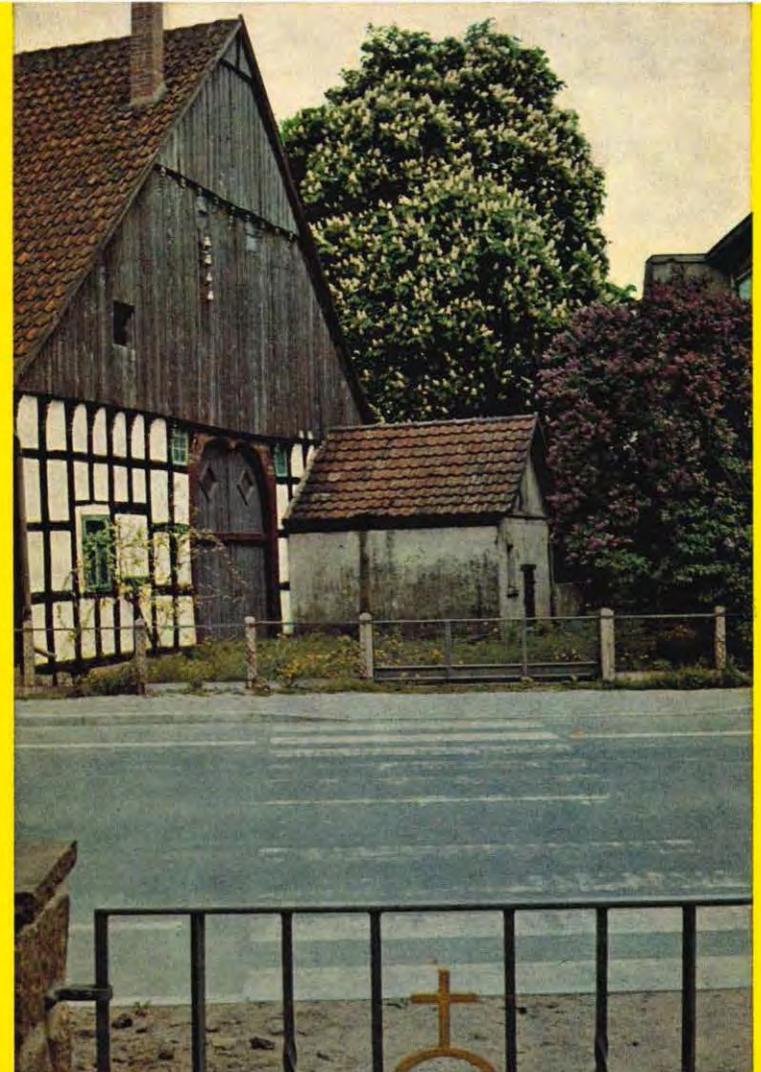
Stadt Löhne
Stadtarchiv
Oeynhausener Straße 41
32584 Löhne
05732/100317
Stadtarchiv@loehne.de
www.loehne.de/Stadtarchiv-



Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung – Nicht Kommerziell – Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de/>

Beiträge zur Heimatkunde der Stadt Löhne

Herausgegeben vom
Heimatverein Löhne



Beiträge zur Heimatkunde der Stadt Löhne

Heft 4

Herausgegeben vom Heimatverein Löhne

August 1975

VERLAG HERMANN BRACKMANN, LÖHNE (WESTF.)

Inhaltsverzeichnis

Gröne, Wilhelm:

Pastor Theodor Schmalenbachs erste Amtsjahre
1854 bis 1863 5

Bobbert, Kurt:

Die Wallükebahn 19

Ottensmeier, Heinrich:

Als die Osnabrücker Bahn gebaut wurde 45

Jurczyk, Ernst:

Das Zollamt in Löhne 73

Ottensmeier, Heinrich:

Volkswisheit in Sprichwort und Redensart,
in Vergleichen und Wetterregeln 75

Henke, Johannes:

Die „untere Werre“ zwischen Löhne und Rehme 99

Herausgeber: Heimatverein Löhne

Vorsitzender: Heinrich Ottensmeier, Löhne-Bischofshagen, Schierholzstraße 149

Die Verfasser sind für den Inhalt ihrer Beiträge allein verantwortlich

Umschlagfoto: Das alte Kantorhaus in Löhne-Mennighüffen (abgebrochen 1967)

Heinrich Ottensmeier

Gesamtherstellung: Buchdruckerei Hermann Brackmann, Löhne 2 (Westf.)

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verfassers gestattet

Mitarbeiter dieses Heftes

Wilhelm Gröne, Pfarrer, 587 Hemer, Zeppelinstraße 69

Kurt Bobbert, Amtsgerichtsrat a. D., 4972 Löhne-Bhf., Poppensiek 10

Heinrich Ottensmeier, Hauptlehrer a. D., 4972 Löhne-Bischofshagen,
Schierholzstraße 149

Ernst Jurczyk, 44 Münster, Breslauer Straße 40

Dr. Johannes Hermann Henke, Studiendirektor, 497 Bad Oeynhausen,
Walderseestraße 14

Pastor Theodor Schmalenbachs erste Amtsjahre 1854 bis 1863

Ein Beitrag zu seiner Biographie

Von Wilhelm Gröne

Theodor Schmalenbach, von 1863 bis 1899 Pastor in Mennighüffen, ist neben Johann Heinrich Volkening die herausragende Gestalt der Minden-Ravensberger Erweckungsbewegung. Er hat seine Gemeinde so geprägt, daß Auswirkungen bis heute spürbar sind. Die Bedeutung Schmalenbachs liegt jedoch nicht nur im örtlichen Bereich, sondern besonders in seinen vielfältigen Aufgaben im kirchlichen und politischen Leben, die ihn weit über sein Gemeindefarramt hinausgeführt haben.

Um so verwunderlicher erscheint dagegen die bisher recht geringe Berücksichtigung Schmalenbachs in der kirchengeschichtlichen Forschung. Erst in den letzten Jahren hat es Ansätze gegeben, überhaupt erst seine Gestalt zu erfassen und kritisch zu würdigen¹⁾. Der in diesen Arbeiten eingeschlagene Weg, Quellen zu erschließen, soll hier ein Stück weiter beschritten werden. Die Grundlage dieses Aufsatzes ist der umfangreiche Briefwechsel zwischen Theodor Schmalenbach und seiner Frau Marie, geb. Huhold, aus den Jahren 1855 bis 1863. Der ordnenden Hand Marie Schmalenbachs, die ihren Mann um 23 Jahre überlebte, ist es zu verdanken, daß diese Briefe erhalten geblieben sind und nun im Pfarrarchiv Mennighüffen liegen. Dort bilden sie mit einer großen Zahl Predigten und den Tagebüchern Marie Schmalenbachs wichtige Unterlagen zur Biographie Schmalenbachs.

Am 10. September 1831 wird Theodor Schmalenbach in Herscheid, Kreis Lüdenscheid, als jüngstes Kind des Posthalters Peter Moritz Schmalenbach geboren. Nach seiner Schulzeit in Altena und Dortmund studiert er in Halle, Bonn und Berlin. Hier wird besonders Professor Nitzsch sein Lehrer, ein Vorkämpfer der von König Friedrich Wilhelm III. anlässlich des Reformationsjubiläums 1817 verfügten Kirchenunion zwischen Lutheranern und Reformierten in Preußen. Nach seinem ersten theologischen Examen im Herbst 1853 kommt Schmalenbach ins Minden-Ravensberger Land nach Preußisch Oldendorf. Dort wird er Leiter an einer Privatschule, die Schüler aufs Gymnasium vorbereitet. Schon im Herbst 1854 legt er das zweite theologische Examen ab und wird Hilfsprediger bei Pastor Overbeck in Rehme²⁾. In der gleichen Funktion ist er von 1855 bis 1863 an der St.-Simeons-Gemeinde in Minden tätig. 1857 heiratet er Marie Huhold, Tochter des Superintendenten Ferdinand Huhold³⁾ in Hausberge. Diese kurzge-

faßten Lebensdaten sollen nun anhand der Briefe ausgeführt und ergänzt werden.

In dem Mennighüffer Nachlaß begegnet uns Schmalenbach zum ersten Mal in einem Tagebuch von Marie Huhold. Sie trägt dort während eines Aufenthaltes in Lübbecke bei der befreundeten Pfarrfamilie Möller⁴⁾ unter dem 4. Juli 1854 ein: „Vorgestern predigte hier Kandidat Schmalenbach aus Oldendorf und er redete gewaltig, oder vielmehr das Wort Gottes war gewaltig in seiner Rede.“ Es folgt eine kurze Wiedergabe der Predigt, die mit folgenden Sätzen schließt: „Tief und mächtig war der Eindruck der Predigt auf mich und noch heute spüre ich ihn. Ich war ganz gebeugt und doch auch wieder erhoben.“ Bereits eine Woche später berichtet Marie Huhold, daß sie Schmalenbach in der Gehlenbecker Kirche gehört habe. So ist es wahrscheinlich, daß sich beide entweder in Lübbecke oder in Gehlenbeck bei Pastor Redecker⁵⁾ erstmals persönlich begegnet sind. Schon ein halbes Jahr später, am 15. Januar 1855, verloben sie sich im Elternhaus der Braut in Hausberge.

Schmalenbach wohnt zu dieser Zeit bei Pastor Overbeck in Rehme und wirkt dort besonders unter der rasch wachsenden Zahl der Badegäste in Bad Oeynhausens, damals meist noch Neusalzwerk genannt⁶⁾. Darüber schreibt er am 29. Juni 1855 an seine Braut: „Gestern abend habe ich Bibelstunde auf Salzwerk gehalten, die recht besucht war . . . Ich bin sehr gern dort in dem bescheidenen Gottesdienstsaal u. hoffe, daß dort in manche Seele ein Samen fällt, wenigstens glaube ich das ganz bestimmt, daß sich der Herr auch hier nicht unbezeugt lassen wird u. schon habe ich in dieser Hinsicht manches Angenehme erfahren.“ Was Schmalenbach hierunter versteht, geht aus weiteren Briefen dieser Zeit hervor. Im Mittelpunkt seiner Verkündigung, seines seelsorgerlichen Wirkens steht die Betonung der Sündhaftigkeit des Menschen einerseits und die unverdiente Gnade Gottes andererseits. „Das ist ja das Tröstliche u. Große am Glauben an Jesum, daß, je düsterer das Bild der eigenen Seele vor unser Auge tritt, um so lichter seine Herrlichkeit sich offenbart, um so süßer die Gnade schmeckt.“ (6. November 1855⁷⁾.)

So richtet er sich in seinem Amt gegen oberflächliches Christentum und sucht die Gemeinschaft erweckter Christen. „Heute war ein rechter Gnadenstag hier in Rehme und Gohfeld. Heute morgen das überschwengliche Wort: Bittet so werdet ihr nehmen, daß eure Freude vollkommen sei (Joh. 16. 24), das Königsrecht derer, die im Namen des Herrn vor Gott treten. Des Nachmittags war ich mit dem Cantor Göcker⁸⁾ in Gohfeld. Dort war Jobst Hardens⁹⁾ aus dem Lippischen, hier in der Gegend bekannt, wie Du vielleicht weißt, als die Krone der Frömmigkeit. Er hielt eine Bibelstunde gar köstlich.“ (14. Mai 1855)

Schmalenbach hat schon nach kurzer Wirksamkeit in Minden-Ravensberg einen großen Bekanntenkreis, vor allem unter seinen Amtsbrüdern, die der Erweckungsbewegung zugetan sind. An erster Stelle sind hier seine väter-

lichen Freunde, die Oldendorfer Pastoren Rothert und Hartmann¹⁰⁾ zu nennen, denen er seit seiner Oldendorfer Zeit verbunden geblieben ist. „Unser Vorsatz, nach Oldendorf zu reisen, bestehe also fort; sowohl Hartmann u. Rothert laden uns freundlich ein . . . Ich freue mich ganz unbeschreiblich auf Oldendorf, mit Dir, meiner ewigen Gefährtin, den Ort meiner ersten Liebe zu sehen, dort Alles, was mir so manch süße Erinnerung bietet, mit Dir zu begrüßen.“ (25. Mai 1855.) Später läßt Marie Schmalenbach diese Zeit anklingen: „Weißt Du noch, wie das Missionsfest in Oldendorf war, als Harms predigte (im Sommer 1854)? Wir saßen auf einem offenen Leiterwagen und sangen. Gott hatte einen lieblichen Morgen gemacht.“ (18. November 1859 an Schmalenbach)

Zu Schmalenbachs engen Freunden zählt Eduard Hartog¹¹⁾, den er schon vor der Verlobung ins Vertrauen gezogen hat. Später schreibt er von ihm: „Es thut mir leid, daß Hartog eigentlich so ein bischen in Gehlenbeck verkümmert; es fehlt ihm nämlich besonders an der stillen Einkehr in sich selber u. der Vertiefung in das göttl. Wort. Sonst mag ich ihn wohl leiden u. wünsche, daß ich später mit ihm in einer Diözese (Kirchenkreis) sein möchte.“ (29. Juni 1855) Mit den Brüdern Karl und Eduard Kuhlo¹²⁾ tritt er in eine lebenslange enge Verbindung und ist öfter als Prediger in Valdorf und Gohfeld zu finden. Zu diesem Freundeskreis gehören auch die Pastoren Huchermeyer und Siebold in Schildesche, Braun in Gütersloh und Krekeler in Petershagen¹³⁾. Mit dem letzteren hat Schmalenbach im Juli 1855 Bibelstunden in Bielefeld gehalten. „Krek. hielt das nämlich für durchaus notwendig, weil die Bielefelder ganz ins Schlafen und Versauern gekommen sind.“ (Juli 1855)

Von Schmalenbachs Altersgenossen sei hier nur Pastor Wedepohl¹⁴⁾ erwähnt. „Heute war Wedepohl hier in Minden bei mir, er hat gestern in Valdorf gepredigt. Wir waren zusammen zu Kiels¹⁵⁾ eingeladen und hatten einen angenehmen Abend. Wedepohl ist wirklich ein köstlicher Mensch, den ich recht lieb habe, soweit ich überhaupt von mir sagen darf, daß ich Liebe habe.“ (6. November 1855.) Wann Schmalenbach Volkening kennengelernt hat, ließ sich bis jetzt nicht ermitteln. Von ihm schreibt er am 8. September 1855: „Das Missionsfest war hier (in Rehme) recht schön und lieblich; die Redner predigten recht köstlich, besonders der alte Volkening.“ Im Frühjahr 1855 tritt zum ersten Mal der Name Strosser ins Blickfeld¹⁶⁾. „Heute sprach ich Amtm. (in Vlotho) Strosser. Derselbe läßt Deinen Vater (Superintendent Huhold) freundlich bitten, den ihm von Str. gesandten Bericht über Kuhlos sache¹⁷⁾ recht bald dem Consistor. (der Kirchenbehörde) zu schicken, da Kuhlos Gegner am Freitag persönlich beim Consist. gewesen seien.“ (Der Brief ist undatiert, stammt wohl vom Februar 1855.) Dies Episode läßt darauf schließen, daß Schmalenbach Karl Strosser über seinen späteren Schwiegervater kennengelernt hat.

Im Herbst 1855 übernimmt Schmalenbach eine Hilfspredigerstelle in Minden an der St.-Simeons-Kirche. Anfang 1855 rückt jedoch zunächst ein

anderer Ort in sein Interesse. In einem Brief vom 20. Januar 1855 erwähnt er, daß ein Ruf nach Werdohl (Kreis Lüdenscheid) möglich sei. „Laß uns aber gar keine Sorge u. keinen Wunsch hierin haben, die Sache liegt ja in Gottes Hand.“ Eine Woche später weilt Schmalenbach zur Taufe eines Nefen in Altena. Von dort schreibt er: „So viel ich überall höre, aber ich glaube, die Leute schmeicheln mir, und darum weise ich alles ab, ist man in Werdohl sehr gespannt, mich predigen zu hören.“ Aus weiteren Briefen geht hervor, daß einige Gemeindeglieder in Werdohl die Wahl hintertrieben haben, wohl darum weil ihnen Schmalenbachs theologische Richtung nicht genehm war. Er sei ein „schroffer Mensch, auch in Glaubenssachen“ (26. März 1855). So fällt die Wahl auf einen anderen Kandidaten. „Nach der Wahl ist eine außerordentlich gedrückte Stimmung eingetreten. Selbst die Lehrer sind ganz desparat (verwirrt) gewesen u. haben nicht läuten wollen... Ich bin sehr u. von Herzen froh darüber, daß wir, will's Gott, hier im Lande bleiben, obgleich diese Werdohler Geschichte nur geeignet ist, mir in der dortigen Gegend mehr Anhang zu verschaffen.“ (2. April 1855)

Schmalenbach, der uns später als entschiedener Lutheraner begegnet, scheint hier keinen Anstoß daran genommen zu haben, daß sich in Werdohl kurz zuvor (1850) die lutherische und reformierte Gemeinde zu einer unierten zusammengeschlossen hatten. Die Union bedeutete immerhin einen Verzicht auf ausgeprägte lutherische Formen, vor allem beim Abendmahl. Noch bei seiner Wahl in Mennighüffen acht Jahre später stimmt Schmalenbach der Union zu. Auf Verlangen einiger Gemeindeglieder (u. a. Meyer, Mennighüffen Nr. 1; Berensmeyer, Grimmighausen Nr. 16; Schnepel, Westscheid Nr. 10;) erklärt schriftlich, sich den einleitenden drei Bekenntnisparagrafen der Kirchenordnung unterwerfen zu wollen. Diese Paragraphen, 1855 in der rheinischen und westfälischen Provinzialsynode entworfen und durch Kabinettsordre Friedrich Wilhelms IV. der Kirchenordnung von 1835 vorangestellt, umschreiben den Bekenntnisstand dieser Landeskirchen. Entscheidend ist hier der zweite Paragraph: „Die unierten Gemeinden bekennen sich theils zu dem Gemeinsamen der beiderseitigen Bekenntnisse, theils folgen sie für sich dem lutherischen oder reformierten Bekenntnisse, sehen aber in den Unterscheidungslehren kein Hinderniß der vollständigen Gemeinschaft am Gottesdienst, an den heiligen Sakramenten und den kirchlichen Gemeinderechten¹⁸⁾.“

Noch bevor nun von einer Stelle in Minden die Rede ist, scheint jetzt schon die Gemeinde Mennighüffen der weitere Wirkungskreis Schmalenbachs zu werden. Am 6. April 1855 schreibt er: „Vorgestern waren zwei Männer aus Mennighüffen bei mir, die mich fragten, ob ich dort Hilfsprediger werden wollte u. heute werden wieder einige kommen, um mit mir darüber zu sprechen. Aber ich habe ihnen noch gar Nichts darauf antworten können, weil ihre Kenntniß von der eigentlichen Stellung dieses Hilfspredigers viel zu mangelhaft war.“ Am 8. Mai 1855 teilt er seiner Braut freudig mit:

„Und denke, denke an Mennighüffen. Die Leute, die in Münster (beim Konsistorium) gewesen sind, sind sehr fröhlich wiedergekommen; denn (Konsistorialrat) Hammerschmidt hat ihnen die feste Zusage gegeben, daß sie mich als ordinierten 2. Pastor bekommen sollten. Doch müsse ich vorläufig den Badegottesdienst (in Bad Oeynhausen) versehen u. die Sache in Mennighüffen müsse geordnet werden.“

Offensichtlich handelt es sich hier um die Fragen der Emeritierung Pastor Weihes, des Gehalts und der Wohnung. Mennighüffen ist eine der reicheren Pfarrstellen zu damaliger Zeit, über 25 Hektar Landbesitz stützen die Pfarrbesoldung. Wohl durch den Widerstand Weihes zerschlägt sich die Berufung, obwohl Schmalenbach und seine Braut gern nach Mennighüffen ziehen möchten. „Uebrigens nach der anhaltenden Freudigkeit, die ich in meinem Herzen für Mennigh. habe, glaube ich's fest, daß er uns das Loos aufs Liebliche fällt.“ (8. Mai 1855) „Ach höre, diese Hoffnung (nach Mennighüffen zu kommen) ist so groß, so köstlich, daß mir ihre Erfüllung fast zu viel Gnade und Barmherzigkeit dünkt.“ (14. Mai 1855) Schmalenbach begründet seinen Wunsch, Dorfpfarrer zu werden, mit dem Verlangen nach Stille und Einkehr, um sich recht auf sein Amt und sich selbst besinnen zu können. „... ich glaube, daß ich nimmermehr zum geräuschvollen, bewegten Leben bestimmt bin, sondern daß es mein Beruf ist, zunächst an mir selber in Verborgenheit den Prozeß der Selbstentäußerung u. des Ausgehens aus mir selber u. der Einkehr in Gott durch seinen geoffenbarten Sohn zu vollziehen. Deßhalb komme ich immer u. immer wieder darauf zurück, daß doch eine Landpfarre die angenehmste Stelle für mich sein wird. Da wird's ja Dir auch am Wohlsten sein.“ (Juli 1855.) Marie Huhold teilt die Auffassung ihres Bräutigams: „Wenn uns das Gottes Gnade noch einmal verleihe, daß wir auf einer stillen Landpfarre zusammen lebten.“ (27. April 1855 an Schmalenbach) Doch schon in demselben Brief deutet sie den weiteren Weg an. „Unsere Minder Bekannten wünschen nichts mehr, als Dich zu ihrem Pastor.“ Ende Mai 1855 ist wohl die Entscheidung für Minden gefallen. „Warum solltest Du nicht nach Minden gehen. Gottes Wille ist es ja, und in Wahrheit ist es ja doch das Schönste, dem zu folgen.“ (25. Mai 1855, Marie Huhold an Schmalenbach) Am 22. Juni hat Schmalenbach die Nachricht, daß er vom Minister für geistliche Angelegenheiten in Berlin für Minden bestätigt ist. Er hat es über seinen früheren Lehrer Professor Hengstenberg¹⁹⁾ erfahren. Am 9. September hält Schmalenbach seine Abschiedspredigt in Bad Oeynhausen über Matthäus 28, 20: Siehe, ich bin bei euch alle Tage, bis an der Welt Ende. „Das Thema: Jesus ist Immanuel, d. i. Gott mit uns. 1) unser Dank, daß er bei uns (den Seinen) war 2) unser Trost, daß er bei uns ist, 3) unsere Hoffnung, daß er bei uns sein wird. Daß dieser Inhalt mein eigenes Herz nach allen Seiten sehr stark angeht, erkennst Du leicht.“ (8. September 1855) Er zieht am 2. Oktober 1855 nach Minden und schreibt am Vorabend seiner Braut: „Was Minden anlangt, nun so bin ich ruhig u. zufrieden in

dem Gedanken, daß Jesus mit mir ist; darin liegt mein Muth, mein Trost, meine Kraft.“

Superintendent Prieß aus Bergkirchen ordiniert ihn am 11. Oktober 1855 in der St.-Simeons-Kirche. Im Frühjahr 1856 bezieht Schmalenbach eine Wohnung im Haus der Familie Kiel, mit der er schon längere Zeit freundschaftlich verbunden ist. In der neuen Gemeinde erwartet ihn ein umfangreiches Arbeitsfeld. „Gestern habe ich einen recht schweren Tag gehabt; des Morgens habe ich zuerst gepredigt, darauf des Nachmittags in Dankersen eine kurze Predigt gehalten u. ein Kind getauft u. nachher hier eine Leiche begleitet u. am Abend noch Jünglingsverein gehalten.“ (1. September 1856) Ab und zu hat er auch in der Mindener Garnison den Gottesdienst zu halten. Darüber hinaus ist er oft in anderen Gemeinden zu Gast, besonders bei Missionsfesten. Ihm geht der Ruf eines guten Predigers voraus. So ist es auch nicht verwunderlich, wenn bald von einer Wahl nach Gütersloh, bald von einem Ruf nach Lemgo an die Neue Evangelische Gemeinde²⁰⁾ die Rede ist. „Pastor Priester²¹⁾ hat große Hoffnung für die völlige Restituierung (Wiederherstellung) der neuen Gemeinde und Gleichstellung derselben mit den übrigen Gemeinden hinsichtlich der Rechte. Er hat mir gesagt, daß es ganz bestimmt feststehe, daß ich in diesem Fall den Ruf nach Lemgo erhalten würde . . . Übrigens kann ich aber nicht sagen, daß ich besondere Lust hätte.“ (1. April 1856) Schon ein Jahr zuvor hat er angesichts von Nachfragen aus Lübbecke und Driburg geschrieben: „Und es ist fast, als ob ich der Sündenböck für alle Stellen sein sollte.“ (14. Mai 1855)

Die feste Anstellung ermöglicht es Schmalenbach nun, an die Hochzeit zu denken, die im Januar 1857 gefeiert wird. Im Hinblick darauf schreibt er am 21. März 1856: „Mir liegt insonderheit Eins immer am Herzen, daß doch unser späteres Zusammenleben nicht bloß so obenhin christlich sein möge, sondern in der That u. Wahrheit ein Leben in der Gnade u. Kraft Gottes. Laß uns doch, der Herr wolle uns dazu helfen, jeden Tag, wie es uns auch gehen möge, fragen, wozu sind wir denn auf der Welt. Und immer wieder die Antwort hören u. zu Herzen nehmen: zu Leben im Glauben des Sohnes Gottes mit Selbstverleugnung und Selbstkreuzigung. Sein Leiden, sein Tod, seine unermeßliche Liebe sei unser Stachel, unsere Kraft. — Ich weiß es wohl, wie ein Christenleben sein soll, wie Paulus, wie Joh. es führten u. ich will es auch wohl; aber die Bande der Eitelkeit und des herrschenden Weltgeistes ketten meine Seele u. mir bleibt nur die Bitte, daß der Herr sie zerreiße.“

Diese Gedanken Schmalenbachs werfen ein deutliches Licht auf sein Glaubensverständnis. Bei aller ihm eigenen Betonung der Gnade lassen doch seine Briefe erkennen, wie sehr er der Macht der Sünde verfallen zu sein glaubt. Er sieht jegliche Lebensäußerung dadurch bedroht und gerät — verständlicherweise — je mehr er „lebt“, in Sünde, wie er meint. Die Verachtung der „Welt“ ist die Folge dieses belastenden Zwiespaltes. „Das ist ja der stete Kampf, daß ich mich selbst verlieren möchte, um ihn (Jesus) u.

ihn allein zu haben. Oft dünkt's mir, als ob's gerathen wölte. Aber dann spielt die Sünde wieder mit u. ich habe mich verloren in tausend Gedanken u. denke nicht mehr daran, daß nur Eins noth ist; Sünde und Welt, Hochmuth u. irdisch Gesinntsein treiben ihr Wesen in meinem Kopfe, während doch das Kreuz, an dem alle Sünde gerichtet ist, allein das Zeichen ist, in dem wir siegen. Das Tröstliche in aller Erbärmlichkeit des Erdenlebens ist doch dieses, daß der Herr auch in der Weise treu ist, daß er uns die Unruhe allerwegen außer ihm recht empfinden läßt u. uns treibt, daß wir, um wirklich Ruhe zu gewinnen, doch wieder zu ihm kommen müssen. Ach ja! liebe Marie, Fleisch u. Blut schicken sich nimmer zum Himmelreich. Aber darnach laß uns ringen, daß wir, um in den Himmel zu kommen, den Weg dazu nicht verschmähen, nämlich Kreuzigung unsers natürlichen Wesens.“ (2. April 1855)

Diese Motive kehren ständig in Schmalenbachs Briefen wieder. So wird für ihn das Evangelium nicht Anlaß zur Lebensfreude, sondern verengt sich zum Gesetz, dem er nicht gerecht werden kann. Die negative Beurteilung der „Welt“ führt ihn in eine quälende Spannung, die im irdischen Leben nicht gelöst werden kann. Hier trifft er sich mit den Anschauungen Tersteegens, über den er urteilt: „Ich erquicke mich jetzt immer recht sehr an Tersteegen; es ist wirklich etwas Seltenes mit diesem Manne, der ein großes Verständniß der Gottseligkeit, der Seligkeit in Gott hat. Besonders einfach und schön finde ich an ihm, wie er allenthalben das Sein des Menschen außer Gott als Tod u. Verderben darstellt, u. die Innigkeit in Gott, die wir durch den Glauben an Jesus u. durch Abtödtung aller Affecte u. alles eigenen Suchens u. Wollens erlangen sollten. Ich glaube auch, daß er Dir recht gefallen wird.“ (10. Juni 1855)

Dabei ist zu bedenken, daß Schmalenbach diese Briefe als 23jähriger an seine vier Jahre jüngere Braut schreibt. Nur beiläufig noch seine Beurteilung des Rehmer Jahrmarktes: „Heute und gestern ist Kirmeß hier im Dorfe — ein ganz abscheuliches Spectakel, so daß man heute Nacht kaum schlafen konnte. Und auch jetzt schon ist nahe auf einem Hofe wieder so abscheuliche Tanzmusik, daß man's kaum aushalten kann. (30. August 1855)

In seiner Mindener Zeit werden dem Ehepaar Schmalenbach drei Kinder geboren: 1858 Magdalene, 1859 Nathanael, der bereits im Säuglingsalter stirbt, und 1861 Elisabeth. Den Briefen dieser Jahre entnehmen wir, daß Marie Schmalenbach öfter in Bad Pyrmont zur Kur weilte. Ihre Gesundheit ist stark angegriffen. Sie klagt ihrem Mann: „Du mußt mich auch tragen und wenn's nicht anders ist, als ein Dir gegebenes Kreuz in vieler Hinsicht.“ (28. Januar 1856) Zeitweise hat sie auch unter Schwermut zu leiden gehabt. So hat sie an der Arbeit ihres Mannes kaum Anteil haben können. Sie lebt darum sehr zurückgezogen. Aus ihrer musischen Veranlagung heraus hat sie viele geistliche Gedichte geschrieben. In einem nicht näher datierten Brief aus dem Jahr 1856 bittet Schmalenbach sie darum, im Kreis

der befreundeten Familie Göcker in Rehme ihre Gedichte vorlesen zu dürfen. Bis heute bekannt ist ihr Lied: Brich herein, süßer Schein sel'ger Ewigkeit.

Daß Schmalenbach rasch über die engeren Grenzen hinaus zu einer geachteten Persönlichkeit reifte, zeigt beispielsweise seine Teilnahme am Evangelischen Kirchentag in Hamburg 1858. Hier kamen maßgebliche Männer des evangelischen Deutschland zusammen, um über die Einigung im inneren und äußeren Kirchenwesen zu beraten. „Den alten ehrwürdigen Nitzsch zu sehen u. sprechen zu hören hat mich sehr gefreut u. mir lebendig ins Gedächtnis gerufen, was ich ihm schuldig bin — allerdings viel, das Leben, menschlich geredet. Stahl²³) und Hengstenberg sind nicht hier.“ (September 1858) In demselben Brief berichtet er über seine Anwesenheit beim 25jährigen Jubiläum des Rauhen Hauses. Auf der Rückfahrt besucht er Hermannsburg, die Wirkungsstätte von Ludwig Harms.

Seinen Schwiegervater, Superintendent Huhold, begleitet er im September 1859 auf die Provinzialsynode nach Schwelm. „Offenbar war an dem Ganzen (den Verhandlungen), daß die Lutheraner die Herrscher über die Geister waren und nach allem Hin und Her schlug deren Zeugniß durch.“ (Oktober 1859) Von Schmalenbachs intensiver politischer Tätigkeit schlägt sich in den Briefen dieses Zeitraums wenig nieder. Einmal erwähnt er, daß er mit Huhold „wegen der zu wählenden Abgeordneten in Gohfeld gewesen“ sei. (12. August 1861) Sein kirchenpolitischer Standort wird anläßlich des Todes von Professor Stahl umrissen: „Weißt Du es schon, was ich heute zu meinem höchsten Erstaunen und Erschrecken in der Kreuzzeitung (dem Organ der Christlich-Konservativen) las, daß Prof. Stahl in Bad Brückenau nach ganz kurzer Krankheit gestorben ist? Das ist ein Schlag für unser armes Land, der schwerer ist, als wenn ihm 100 andere genommen würden. Es ist doch merkwürdig, wie in der neuesten Zeit so viele Sterne am Kirchenhimmel untergegangen sind, besonders seit dem Tod des Königs (Friedrich Wilhelm IV. am 2. Januar 1861). Es hat dieser Verlust meinem Herzen weh getan, dem theuren Heimgegangenen gibt Gott Preis und Ehre und unvergängliches Wesen.“ (14. August 1861)

Wohl unter dem Einfluß seines Schwiegervaters Huhold und des Freundes Karl Kuhlo in Valdorf ist Schmalenbach nun auf die Seite der strengen Lutheraner getreten. Dies bringt er in einer für uns unverständlichen Schärfe auf der Provinzialsynode in Soest 1865 zum Ausdruck. Er berichtet davon: „Heute ist die Synode eröffnet. Prof. Schlottmann (Alttestamentler in Bonn, später in Halle) sprach ein ihm jedenfalls nicht zustehendes Wort, nämlich eine Vermahnung, wir möchten alle am Abendmahl Theil nehmen. Uebrigens erklärte der Präses Dr. Albert²⁴), es sollte denen, die es wünschten, das Abendmahl nach der luth. Form gereicht werden. (Die Lutheraner bestanden auf der Spendeformel: Das ist mein Leib . . .) Das ist von Seiten der Majorität alles Mögliche u. eine große Concession (Entgegenkommen). Wir werden aber trotzdem nicht communiciren.“ (9. September 1865)

Ehe Schmalenbach in Minden-Ravensberg seinen endgültigen und nachhaltigen Wirkungskreis findet, sieht es eine Weile so aus, als kehre er in seine Heimat ins märkische Sauerland zurück. Sein Freund und Studienkollege August Disselhoff, seit 1855 Pastor in Schwelm, möchte ihn für die dortige 3. Pfarrstelle gewinnen. Am 3. Oktober 1862 hält Schmalenbach auf Vermittlung Disselhoffs einen Gottesdienst in der Nachbargemeinde Langerfeld. Dort trifft er sich mit einigen Schwelmer Gemeindegliedern. „Mir scheint nach Disselh. Briefe, daß menschlich betrachtet meine Wahl zu Stande kommen kann.“ (1. Oktober 1862.) Diese Hoffnung hat er vollends, nachdem das Gespräch geführt wurde. Disselhoff hatte doch wohl den Einfluß dieser Gemeindeglieder in Schwelm überschätzt, denn bei der Wahl werden für Schmalenbach nur 18 Stimmen abgegeben, während sein Mitbewerber, Pastor Josephson aus Engelskirchen im Bergischen Land 59 Stimmen erhält. Eine Enttäuschung über das Wahlergebnis ist aus seinen weiteren Briefen nicht zu spüren, im Gegenteil, er denkt bereits an Mennighüffen.

In dieser Hinsicht unterstützt ihn Huhold, der selbst einmal gern nach Mennighüffen gegangen wäre. 1830 präsentierte ihn Franz von Borries (der spätere Regierungspräsident in Minden), in dessen Dienst Huhold damals als Hauslehrer stand, der Gemeinde Mennighüffen. Denn als Besitzer von Haus Beck war Franz von Borries Patron der dortigen Pfarrstelle. Doch die Gemeinde setzte diesem Vorhaben solchen Widerstand entgegen, daß von Borries auf seinen Kandidaten Huhold verzichten mußte, und der Sohn des alten Pastors Weihe, Karl Gustav Weihe, 1830 nach Mennighüffen kam. Die Mennighüffer Kirchenvorsteher hatten auch an Volkening, zu der Zeit Pastor in Gütersloh, gedacht, wie sie in einem Brief vom November 1829 an die Regierung in Minden bemerken. Huhold nahm Weihes Stelle in Holtrup ein. Dort wurde Marie, die Tochter, am 23. Juni 1835 geboren.

Pastor Weihe erfreute sich in Mennighüffen großer Beliebtheit. Im Frühjahr 1862 kursiert eine Unterschriftenliste, um Weihe von der Emeritierung abzuhalten. Am 1. März 1862 schreibt Weihe an ein Gemeindeglied, den Colton Meier: „. . . Schmalenbach aus Minden soll, wie ich für bestimmt gehört habe, hierher, das ist die Absicht des Konsistoriums, und zwar nicht als *Adjunct* (Gehilfe) — das ist ihm zu geringe — sondern gleich als *Nachfolger*; ich soll ganz herunter, ich soll *emeritiert* werden, dazu habe ich aber noch keine Lust . . . denn ich kann mein Amt noch gut fortsetzen, das wird mir die ganze Gemeinde bezeugen können.“ Im Laufe des Jahres 1862 wird deutlich, daß Weihe seiner zunehmenden Schwerhörigkeit wegen in den Ruhestand gehen muß. Um die Frage der Nachfolge kommt es zunächst zu heftigen Auseinandersetzungen in der Gemeinde. Viele wollen Pastor Behrens aus Mülheim an der Ruhr haben, der anderthalb Jahre als Hilfsprediger in Mennighüffen amtierte, insgesamt 427 Unterschriften werden für ihn abgegeben. In seiner Dienstzeit habe er den „Jünglingsverein“ gegründet und die Gottesdienste am Weihnachtsmorgen und am Sylvesterabend ein-

geführt. Seine Anhänger schreiben an die Kirchenbehörde: Wenn wir nun aus dem beifolgenden Schreiben unsers Herrn Pastors an Col. Meier hir, worüber wir uns eines jeden Urteils enthalten, dasselbe vielmehr einem Königl. Hochehrwürdigen Konsistorium selbst überlassen, entnehmen, daß (das Konsistorium) beabsichtigt, dem Herrn Pastor Schmalenbach aus Minden die hiesige Pfarrstelle zu übertragen, so sehen wir voraus, daß unsere Gemeinde durch denselben nicht vereinigt, vielmehr noch mehr in Partheien geräth, folglich erklären wir uns gegen die Anstellung desselben im voraus . . ." Der Brief ist vom 6. März 1862 datiert und trägt die Unterschriften von Schwarze, Meyer, Tesel und Bernsmeier.

Ein anderer Brief vom folgenden Tage, unterzeichnet von Schäffer, Vogt und Franze, hält die gesammelten Unterschriften für „lügenhaft beigebracht“, da den Leuten als Gegenkandidat zu Pastor Behrens Pastor Lemcke (Holzhausen an der Porta) genannt ist, der aber „hier mißliebig ist“.

Das Konsistorium in Münster, das das Besetzungsrecht ausübt, weist nun die Stelle Schmalenbach zu: „ . . . beehren wir uns, die Königliche Regierung nunmehr ganz ergebenst zu benachrichtigen, daß wir — im Einverständniß mit dem Herrn Fürsten Handjery (seit 1849 Besitzer von Haus Beck) — dessen Besetzungsrecht für die Pfarrstelle zu Mennighüffen als Besitzer des Gutes Beck höhern Ortes als zur Zeit ruhend, wegen des griechisch-katholischen Bekenntnisses des Inhabers, und demnach an uns devolviert (übertragen) bezeichnet ist, wobei wir in dessen zugleich angewiesen wurden, bei Besetzung der Stelle die etwaigen Wünsche des Herrn Fürsten thunlich zu berücksichtigen, in die Stelle des zu emeritierenden Pfarrers Weihe den bisherigen Hilfsprediger zu St. Simeon dortselbst, Theodor Schmalenbach, zum Pfarrer an der evangelischen Gemeinde zu Mennighüffen ernannt und berufen, und den Superintendenten Maßmann zu Stift Berg (in Herford) mit der seiner Zeit zu vollziehenden Einführung des p. Schmalenbach in sein neues Kirchenamt beauftragt haben.

Münster, den 14. Februar 1863
Königliches Konsistorium
Wiesmann.“

(Wiesmann war Generalsuperintendent und kommissarischer Direktor des Konsistoriums.) Die Umständlichkeit dieses Schreibens mag auch den langwierigen Weg Schmalenbachs nach Mennighüffen wiedergeben.

Pastor Weihe hält seine Abschiedspredigt am 27. September 1863. Darin führt er aus: „Ihr wißt es wohl, die bitteren Erfahrungen, die ich in diesen letzten Jahren habe machen müssen, waren wohl geeignet, mir die Freude zur längeren Fortsetzung meines Amtes zu rauben, und mich zur Niederlegung desselben zu bewegen. Es ist nicht meine Absicht, heute unangenehme Erinnerungen zu wecken, oder irgend Jemand anzuklagen. Es geschieht ja doch in allem, was uns überkömmt, auch in dem, was uns Menschen bereiten, am Ende nur Gottes Wille, und muß zur Förderung seiner höheren Absichten dienen. Ich scheid daher auch mit einem

versöhnten Herzen, und wünsche nur, daß mein Abgang dazu dienen möge, um alle Parteien wieder zu einigen, alle Mißstimmung fahren zu lassen, und Euch meinen Nachfolger, dem ja der beste Ruf vorausgeht, mit Liebe und Vertrauen anzuschließen.“

Es bleibt jedoch der Eindruck der Verbitterung Weihe's, zumal in den folgenden Verhandlungen um die Einkünfte des neuen und des alten Pfarrers. Weihe lebte bis zu seinem Tod am 12. März 1876 in Mennighüffen.

Am 29. September 1863 zieht die Familie Schmalenbach ins Mennighüffer Pfarrhaus ein. Superintendent Maßmann nimmt die Einführung Schmalenbachs am 11. Oktober 1863 vor. Fast 36 Jahre sind dem neuen Pastor in dieser Gemeinde vergönnt.

In dieser Zeit kommt die Erweckungsbewegung in Minden-Ravensberg auf ihren Höhepunkt. Zwei Ereignisse, die Schmalenbach in seinen Briefen erwähnt, sollen das illustrieren. Am 22. Juni 1860 schreibt er: „So eben komme ich von Hartum zurück (Abschiedsgottesdienst für seinen Freund Wedepohl, der nach Exter berufen ist), wo eine große Communion war, wenigstens 6—700.“ — Ein Jahr später, am 5. August 1861, berichtet er „Das Jünglingsfest in Laar (bei Herford) war herrlich, im Freien, an einem dicken Eichenbaume die Kanzel, eine ungeheure Volksmasse. Der alte Volkening ist bei solchem kirchlich-volkstümlichen Feste recht in seinem Elemente. Nachher hat Meier Jost in seinem prachtvollen Bauernhause wohl 300 Jünglinge bewirtet mit Caffee und Butterbrod; zwei Bäcker hatten den Tag zuvor eine große Masse feines Roggenbrod gebacken.“

Die Erweckung in Minden-Ravensberg ist eine volksnahe Bewegung gewesen. Hat sie dies wesentliche Merkmal später verloren, weil ihre Führer — vielleicht ohne es zu wollen — zur ersten Gesetzesfrömmigkeit neigten, weil sie „weltliche“ Freuden geißelten²⁴), weil sie das Evangelium zu sehr mit der herrschenden Politik der preußischen Monarchie verknüpften? Diesen Fragen müßte eine weitere Beschäftigung mit Theodor Schmalenbach nachgehen.

Anmerkungen

- 1 An neuester Literatur sei genannt: Professor W. Rahe: Theodor Schmalenbach in seinen theologischen Prüfungen 1853 und 1854. Ders.: J. H. Volkening und Th. Schmalenbach im Austausch mit Zeitgenossen. Briefe aus der Zeit der Erweckung. Veröffentlicht in: Jahrbuch des Vereins für Westfälische Kirchengeschichte, Band 66, 1973, S. 149 ff und Jahrbuch für Westfälische Kirchengeschichte, Band 67, 1974, S. 113 ff. Dort weitere Literatur angegeben.
- 2 Vgl. 1200 Jahre Rehme (1953), S. 162.
- 3 Ferdinand Huhold, geboren 28. September 1802 in Heiligenthal (Kreis Mansfeld), gestorben 27. August 1880 in Hausberge, studierte in Halle. Er erhielt fünfjährige Festungshaft wegen seiner Zugehörigkeit zur Burschenschaft. Nach seinen theologischen Examina 1829 und 1830 war er Pfarrer in Holtrup 1831 bis 1841, in Vlotho 1841 bis 1846, in Hausberge 1846 bis 1880. Von 1840 an war er auch Superintendent des neu gebildeten Kirchenkreises Vlotho.
- 4 Arnold Wilhelm Möller, geboren 1791 in Duisburg, gestorben 1864 in Lübbecke, 1828 bis 1864 Pastor in Lübbecke.
- 5 Wilhelm Redecker, 1789 bis 1859, 1828 bis 1859 Pfarrer in Gehlenbeck (Kreis Lübbecke).
- 6 Vgl. Karl Großmann: Wann fand der erste evangelische Gottesdienst in Bad Oeynhausen statt? Ein Beitrag zur Frühgeschichte der evangelischen Gemeinde der Stadt Bad Oeynhausen. In: Mitteilungen des Mindener Geschichts- und Museumsvereins, Jg. 38, 1966, S. 150 ff.
- 7 Wenn nicht anders vermerkt, entstammen die Zitate Briefen Th. Schmalenbachs an seine Braut bzw. Frau Marie.
- 8 Friedrich Gottlieb Göcker, geboren 1796 in Rödinghausen, war seit 1836 Lehrer und Kantor in Rehme. Vgl. 1200 Jahre Rehme (1953) S. 177 und 219.
- 9 Vgl. dazu Wilhelm Neuser: Jobstharde. Der Vater des christlichen Lebens im Lipperlande. Wuppertal-Elberfeld 1956.
- 10 August Rothert, geboren 1806, gestorben 1883, 1843 bis 1875 Pfarrer in Preußisch Oldendorf.
Gustav Hartmann, geboren 1813, gestorben 1896, als Kandidat Hauslehrer bei Volkening, 1851 bis 1894 Pfarrer in Preußisch Oldendorf.
- 11 Eduard Heinrich August Hartog, geboren 1825 in Rahden; über seinen Lebenslauf ließ sich weiter nichts finden.
- 12 Karl Kuhlo, geboren 1818 in Gütersloh, gestorben 1909 in Bethel. 1851 bis 1868 Pfarrer in Valdorf, 1868 bis 1882 Pfarrer des Elisabeth-Krankenhaus in Berlin.

Eduard Kuhlo, geboren 1822 in Gütersloh, gestorben 1891 in Gohfeld, dort von 1851 bis 1891 Pfarrer.

- 13 Clamor Huchzermeyer, 1809 bis 1899, 1840 bis 1894 Pfarrer in Schildesche, seit 1872 Superintendent des Kirchenkreises Bielefeld.
Karl Siebold, 1818 bis 1905, 1851 bis 1894 Pfarrer in Schildesche.
Theodor Braun, 1833 bis 1911, 1856 Hilfsprediger in Schildesche, 1857 Badeprediger in Bad Oeynhausen, 1859 Lehrer am Evangelischen Gymnasium in Gütersloh, 1866 bis 1884 Pfarrer daselbst, 1884 bis 1909 Generalsuperintendent der Neumark und der Niederlausitz;
Ludwig Krekeler, 1815 bis 1893, 1840 Hauslehrer bei Pastor Möller in Lübbecke, 1844 bis 1857 Lehrer am Seminar in Petershagen, 1857 bis 1875 Pfarrer in Lahde, 1875 bis 1885 Pfarrer in Stift Berg (Herford). Ein Vetter von ihm ist Pastor Hermann Krekeler, der 1887 die Anstalt Wittekindshof gründete.
- 14 Leonhard Wedepohl, 1830 bis 1905, 1858 bis 1860 Hilfsprediger in Hartum, 1860 bis 1870 Pfarrer in Exter, 1870 bis 1872 Pfarrer in Brackwede, 1872 bis 1900 Pfarrer in Groß-Rottmersleben bei Magdeburg.
- 15 Eduard Kiel, geboren 1813 in Minden, gestorben 1852 in Eidinghausen, seit 1839 dort Pfarrer. Die Familie zog nach dem Tod des Vaters nach Minden.
- 16 Karl Strosser, 1819 in Silberberg/Schlesien geboren, gestorben 1898 in Münster, bis 1851 im preußischen Heer, 1851 bis 1855 Amtmann in Vlotho, 1855 bis 1867 Bürgermeister von Herford, 1867 bis 1872 dort Strafanstaltsdirektor, 1872 bis 1898 bekleidete er dies Amt in Münster. Gründer der Christlich-Konservativen Partei in Minden-Ravensberg.
- 17 Kuhlo hatte einen jungen Mann als Taufpaten abgewiesen und ihn dabei angeblich geduzt. Daraufhin nahmen Kuhlos Gegner Gelegenheit zu einem Prozeß, der sich bis 1866 hinzog.
- 18 Kirchen-Ordnung für die evangelischen Gemeinden der Provinz Westfalen und der Rheinprovinz. Bielefeld 1856, S. 1.
- 19 Ernst Wilhelm Hengstenberg, 1802 in Fröndenberg geboren, seit 1826 Professor in Berlin, Theologe der Erweckungsbewegung, strenger Lutheraner, gestorben 1869 in Berlin. Schmalenbach verfaßte den 3. Teil seiner Biographie (Gütersloh 1892).
- 20 Gegen den Rationalismus in der Lemgoer Kirchengemeinde gründeten erweckte Lemgoer Gemeindeglieder um H. Clemen 1849 die Neue Evangelische Gemeinde. (Sie beriefen sich dabei übrigens auf einen Verfassungsartikel von 1848.) Die erhoffte Anerkennung durch die lippische Regierung blieb aus. Vielmehr wurde die Gemeinde 1854

durch Kabinettsordre aufgelöst. Immerhin erlangte die Tochtergemeinde Eikhof, später Bergkirchen, ihre Selbständigkeit.

- 21 Simon Friedrich Priester, geboren 1817 in Detmold, gestorben 1882 in Schötmar, seit 1850 an der Neuen Evangelischen Gemeinde Pastor, in Eikhof/Bergkirchen 1857 bis 1871, seit 1871 reformierter Pfarrer in Lemgo, Talle und Schötmar. Vgl. dazu W. Neuser, Jobstharde.
- 22 Friedrich Julius Stahl, 1802 bis 1861, 1840 Professor für Staatsrecht in Berlin. Er vertrat die Idee eines christlichen Staates und gehörte zu den Mitbegründern der konservativen Partei und ihres Organs, der Kreuzzeitung.
- 23 Dietrich Wilhelm Albert, geboren 1799 in Witten, gestorben 1874 in Gevelsberg, 1827 Pfarrer in Gevelsberg, 1834 Superintendent des Kirchenkreises Hagen, 1844 bis 1871 Präses der Provinzialsynode.
- 24 In diesem Zusammenhang ist es interessant zu beobachten, wie in der fraglichen Zeit die farbenfrohen Trachten fast einheitlich schwarz wurden und die bunt bemalten Bauernmöbel oft einen dunklen Anstrich bekamen.

Die Wallückebahn

Von Kurt Bobbert

Anfang der neunziger Jahre wandert der Maler- und Glasermeister Gottlieb Schäffer eines Tages von seinem Wohnort Westscheid nach Mennighüffen. Er hat hierzu den alten Kirchweg eingeschlagen, genannt „Auf der Kämpe“, der damals, von Westscheid in südöstlicher Richtung verlaufend, an der Holzbrede auf die Lübbecker Chaussee einmündete. Plötzlich bemerkt Schäffer linker Hand an der Lübbecker Straße, etwa 200 Schritt entfernt, in der Gegend der Bäckerei Korff eine starke Rauchsäule, und als er noch denkt, was der Bäcker wohl so gewaltig einzuheizen habe, sieht er, daß die Rauchsäule weiterwandert und erkennt gleich darauf einen Eisenbahnzug, der sich an der Straße entlangbewegt und in nördlicher Richtung entwindet. Gottlieb Schäffer, ein nüchterner und wahrheitsliebender Mann, hat keine Erklärung für die seltsame Erscheinung; er weiß, daß es an der Lübbecker Straße keine Eisenbahn gibt. Zu Hause erzählt er von seiner sonderbaren Wahrnehmung, zu einer Zeit, lange, bevor man im Minden-Ravensberger Land von dem späteren Bau der Wallückebahn irgend etwas ahnt. Das ist bezeugt. Handelte es sich um einen Tagtraum, dessen Gegenstand zufällig ein Eisenbahnzug war? Oder um die geheimnisvolle Gabe des zweiten Gesichts, um Spökenkiekereie, die sich rational nicht ergründen läßt? Wir wissen es nicht und müssen uns damit begnügen, die also überlieferte Begebenheit aufzuzeichnen.

Im Jahre 1891 erwarb der Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein in Georgsmarienhütte bei Osnabrück, bei dessen Namensgebung im Jahre 1856 noch das letzte hannoversche Königspaar Pate gestanden hatte, ein Eisensteinvorkommen im Wiehengebirge, das auf elf Millionen Tonnen Erz geschätzt wurde. Diese Erzlagerstätten waren seit langem bekannt und hatten schon im Jahre 1856 Anlaß zur Gründung der Friedrichshütte an der Porta gegeben. Wegen des hohen Phosphorgehaltes des aus den Erzen gewonnenen Eisens wurde das Unternehmen aber schon im Jahre 1872 wieder aufgegeben. Der Eisenstein ist unmittelbar auf dem hier sechs bis fünfzehn Meter mächtigen Doggersandstein als Flöz von sehr regelmäßiger Beschaffenheit aufgelagert und tritt am Südhang des Gebirges als Schollenbruch meist am Scheitel zu Tage. Die Abbauwürdigkeit des Erzvorkommens beginnt etwa ein Kilometer westlich der Porta und erstreckt sich gut zehn Kilometer nach Westen bis Wallücke, mit einer Mächtigkeit des Flözes von ein bis zwei Metern. Der Eisengehalt des Erzes ist jedoch mit etwa 28 % verhältnismäßig gering, gegenüber mehr als 60 % der

hochwertigen Erze anderer Herkunft. Trotz dieses Mangels hatte sich der Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein zum Erwerb des Erzlagers entschlossen, um nicht gegenüber der Konkurrenz an der Ruhr, wo billige lothringische Minette verhüttet wurde, ins Hintertreffen zu geraten. Indessen scheiterte eine wirtschaftliche Ausbeutung des Wiehengebirgsvorkommens zunächst an der Frage des Abtransportes und der damit verbundenen Kosten. Die Situation änderte sich jedoch, als die preußische Staatsbahn sich im Jahre 1894 bereitfand, für den Transport der Wiehengebirgserze, wie es bereits in anderen Fällen geschehen war, einen verbilligten Tarif zu gewähren. Nun stellte sich die Frage, wie das Erz von der Lagerstätte in



Verwaltungs- und Bahnhofsgebäude in Kirchlengern.

Wallücke zu einer günstig gelegenen Anschlußstelle der Staatsbahn zu transportieren sei, um von dort zur Georgs-Marienhütte bei Osnabrück

weitergeschafft zu werden. Bei den damaligen Verkehrsverhältnissen kam für den Abtransport derartiger Massengüter nur der Schienenweg in Betracht, und so entschloß sich der Hüttenverein, eine Bahnverbindung zwischen dem Erzsteinbruch Wallücke und dem Bahnhof Kirchlengern an der Staatsbahnstrecke Löhne-Osnabrück herzustellen. Ein Anschluß an den Bahnhof Löhne wäre zwar vier Kilometer kürzer gewesen, verbot sich jedoch vermutlich aus technischen Gründen, da in diesem Falle die Werre und die anschließende starke Steigung zum Löhner Bahnhofsgelände hätten überwunden werden müssen. Dagegen bestanden bei einer Verbindung mit dem Bahnhof Kirchlengern keine nennenswerten Schwierigkeiten. Die Bahnlinie konnte über die einigermaßen ebene Werre- und Else-Talau gelegte werden, die sich westlich vom Ortsrand Oberbeck vier Kilometer lang offen und hindernisfrei erstreckte. In Richtung Wallücke mußte die Trasse allerdings überwiegend durch dicht besiedeltes Gebiet geführt werden und einen nicht unerheblichen Geländeanstieg überwinden. Dort gaben zahlreiche enge Kurven bis zu 50 Meter Radius und Steigungen bis 1:50 der Strecke den Charakter einer Gebirgsbahn, weswegen man sich für die extrem geringe Spurweite von 60 cm entschied. Auf Wunsch der beteiligten Landkreise Herford und Lübbecke, die am Bahnbau im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrslage stark interessiert waren, sollte die geplante Kleinbahn außer dem Erztransport auch dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienen. Dafür wurde der Bahn die Benutzung der Kreischausseen für die Verlegung der Schienen unentgeltlich gestattet. Außerdem übernahm der Kreis Herford im Kreisgebiet die Kosten für den Erwerb des außerhalb der Kreischausseen liegenden Bahngeländes. Der Kreis Lübbecke gewährte einen Zuschuß von 18 000 Mark für den Bahnbau.

Die Trasse verlief von der Nordseite des Kirchlengerner Staatsbahnhofs in östlicher Richtung auf eigenem Bahndamm entlang der Else und Werre durch das Augelände und erreichte Oberbeck auf dem heutigen Wallücker Bahnweg, überquerte die Bahnhofstraße und verlief weiter hinter der nördlichen Häuserreihe dieser Straße parallel hierzu bis zur Lübbecker Straße, die sie etwa 75 Meter nördlich der Bahnhofstraßeneinmündung erreichte. Dort überquerte die Bahn die Lübbecker Straße und lief auf ihrer Ostseite in nördlicher Richtung weiter, wechselte die Straßenseite abermals an der Einmündung der heutigen Steinstraße und verlief dann auf der Westseite der Lübbecker Straße durch Mennighüffen, Holzbrede, Westscheid und Halstern, überquerte nördlich Halstern wiederum die Lübbecker Straße und setzte ihren Weg nach Norden auf eigenem Bahndamm in Richtung Tengern fort. Östlich um den Ortskern von Tengern herumgeführt überschritt die Bahnlinie über eine solide Steinbrücke, die heute einsam und verlassen im Uferdickicht verborgen ist, den durch die Ortschaft fließenden Bach und stieß von Osten her unterhalb der heutigen Möbelfabrik Upheber auf die Straße nach Schnathorst. Sie folgte dieser auf der rechten Seite, erreichte Schnathorst, bog vor dem Ortskern auf die heutige

Straße „Am Bahnhof“ ein und traf über die Oeynhausener Straße auf die Chaussee nach Wallücke, blieb auf deren rechter Seite und gelangte über Struckhof zur Endstation. Die Gesamtlänge der Strecke betrug 16,6 Kilometer. Hinter Tengern begannen erhebliche Steigungen, am stärksten entlang der kurvenreichen Straße von Schnathorst nach Wallücke. Auf dem sechs Kilometer langen Streckenabschnitt von Tengern bis Wallücke war ein Höhenunterschied von etwa 70 Metern zu überwinden.

Nachdem der Regierungspräsident in Minden am 6. Januar 1896 die Betriebsgenehmigung erteilt hatte und durch königlichen Erlaß vom 20. Februar 1896 dem Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein das Enteignungsrecht verliehen war, konnte mit dem Erwerb des Bahngeländes und



Bahnhof Endstation Kirchlengern

mit der Gleisverlegung begonnen werden. Überliefert ist, daß die Bauern in der Gegend von Tengern sich dem Bahnbau widersetzen, den Vermessungstrupp bedrohten und an der Arbeit zu hindern versuchten. Auch der Pastor Schmalenbach in Mennighüffen erhob seine Stimme gegen den Bahnbau, weil er eine Störung des Gottesdienstes durch die hart an der Kirche vorbeidampfenden Lokomotiven befürchtete. Trotz dieser Widerstände war zu Herbstbeginn des Jahres 1897 die gesamte Strecke fertiggestellt. Insgesamt waren für den Bau der Wallückebahn einschließlich des rollenden Materials 701 422,62 Mark verausgabt worden.

Die Eröffnungsfahrt der ersten Kleinbahn im Minden=Ravensberger Land fand am 25. September 1897 statt. Die „Herforder Zeitung für Stadt und Land“ vom 26. September 1897 (Nr. 117) berichtete darüber: „Kirchlengern, 26. September. Gestern fand hier die feierliche Eröffnung der vom Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein erbauten Wallücke-

bahn statt. Geradezu malerisch war zu diesem Zwecke die hiesige Kleinbahnstation ausgeschmückt, wo die zahlreich erschienenen Teilnehmer unter den Klängen einer Bergkapelle von Herrn Kommerzienrat Haarmann und den ersten Beamten des genannten Vereins empfangen wurden. Nach einem kleinen Imbiß bestiegen die Gäste, unter denen wir Vertreter des königlichen Oberbergamtes, der königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover, Münster und Essen, der königlichen Regierungen zu Minden und Osnabrück, eine größere Zahl königlicher Landräte aus den Provinzen Westfalen und Hannover, städtische und ländliche Gemeindebehörden, Reichs- und Landtagsabgeordnete und Vorstände Deutscher Straßen- und Eisenbahnverwaltungen bemerkten, den aus Lokomotive, Gepäckwagen, einem offenen Güterwagen für die Musik, drei Personenwagen und einem zum Aussichtswagen verwandelten unbedeckten Güterwagen bestehenden Zug, welcher als dann munter in der höchsten zulässigen Geschwindigkeit von 25 km pro Stunde losdampfte. Durch Flaggen, Ehrenporten und Laubgewinde hatten die volkreichen Ortschaften, welche die Bahn berührt, dem neuen Verkehrsmittel an vielen Stellen freudige Zeichen des Willkommens errichtet. Nachdem auf dem Endbahnhofe die Verladungsanlagen besichtigt und die Rückfahrt bis zu dem Gute Haus Beck angetreten war, vereinte sich hier die aus über 70 Personen bestehende Gesellschaft in einem geräumigen Zelte zum fröhlichen Festmahle, das in sehr gehobener Stimmung verlief.

Die Reihe der Trinksprüche eröffnete seine Excellenz Herr Wirklicher Geheimer Rat v. Oheimb mit einem Hoch auf den Kaiser, bei dem er von der bedeutsamen Äußerung Sr. Majestät ausging, daß unsere Zeit im Zeichen des Verkehrs stehe, eine Wahrheit, die namentlich durch die zunehmende Entwicklung des Kleinbahnwesens eine greifbare Bestätigung finde und nun auch dieser festlichen Veranstaltung zum Ausgangspunkt geworden sei.

Herr Kommerzienrat Haarmann leitete seine Worte damit ein, daß er sich über die Grundsätze verbreitete, welche für den Georgs-Marien-Verein bei der Ausführung der Anlage leitend gewesen seien, indem sich dieser die möglichst sorgsame Berücksichtigung der Beziehung zwischen Rad und Schiene als Ziel gesetzt habe. Er sprach sodann den Wunsch aus, daß die Kleinbahn sich der Entwicklung des Wohlstandes der von ihr berührten Gegend in ausgiebigstem Maße förderlich erweisen möge und brachte den zur Einweihung der Wallückebahn erschienenen Gästen den Willkommensgruß des Georgs-Marien-Vereins dar, wobei er gleichzeitig dankend der bei der Verwirklichung der Anlage thätig gewesenen Behörden und des bei den Vorarbeiten und der Bauleitung thätigen Herrn Regierungsbaumeisters Taaks und seines Oberingenieurs Giesecke gedachte.

Herr Bergwerksdirektor v. Neyhe widmete sein Glas der preußischen Bergbehörde, welche sich von jeher als ein kräftiger Schützer des heimischen Bergbaues und der auf ihn gegründeten Unternehmungen erwiesen habe und insofern bei der Wallückebahn besonders beteiligt sei, als gewisser-

maßen die Entstehungursache dieser Anlage in den unter der Obhut des Königl. Oberbergamtes zu Dortmund stehenden Eisensteingruben an der Porta erblickt werden müsse. Der Königliche Berghauptmann aus Dortmund, Herr Taechlichsbeck, hob in seiner dankenden Erwidern die Verdienste hervor, welche der Georgs=Marien=Verein durch seine Initiative in der Zusammenfassung der eigenen bergbaulichen und der öffentlich gemeinnützigen Verkehrsinteressen erworben habe, wobei er dem Blühen und Gedeihen der vom Georgs=Marien=Verein betriebenen Werke sein Hoch widmete. Herr Direktor Dr. Kollmann aus Frankfurt a. M. brachte Grüße des Deutschen Straßen- und Kleinbahnvereins, in dessen Namen er dem Georgs=Marien=Verein und insbesondere Herrn Kommerzienrat Haar-



Haltestelle „Löhne“, gegenüber der Gastwirtschaft von August Große-Wortmann in Oberbeck.

mann zu dem in der Erbauung der Wallückebahn bethätigten Vorgehen beglückwünschte, welches berufen sei, durch die Praxis den Beweis zu liefern, wie nur ein kräftiger, durch die Bewältigung des Schienenstoßes gefestigter Oberbau und eine dementsprechende solide Ausgestaltung der Betriebsmittel den gegenwärtigen Ansprüchen des Eisenbahnbetriebes gerecht zu werden vermögen.*)

*) Die Georgs-Marienhütte mit ihrem Walzwerk genoß damals unter ihrem erfindungsreichen Generaldirektor Kommerzienrat Haarmann Weltruhm, und bei der Wallückebahn wurde eine Haarmansche Erfindung ausprobiert, nämlich die Schiene mit Wechselstoß, die eine möglichst stoßfreie Verbindung zweier Schienenenden bewirken sollte. Dieser sogenannte Wechselstoß, auch Verblattstoß genannt, bestand darin, daß die Schienenenden sich auf 16 cm Länge mit je halber Kopfbreite, jedoch bei voller Stegbreite überdeckten. Der gesamte Oberbau war auf Stahlschwellen verlegt und konnte nach dem damaligen Stand der Technik als Paradestück auf dem Gebiet der Schmalspurbahnen bezeichnet werden.

Es sprachen sodann noch Herr Regierungsrat Brauer aus Minden, Herr Regierungsbaumeister Taaks aus Hannover, Herr Generalsekretär Stumpf vom Georg=Marien=Verein, die Herren Landräte Geheimer Regierungsrat Tilemann aus Iburg und v. Borries aus Herford sowie Herr Senator Kruse aus Osnabrück, ein Beweis, daß es an reichlichem Redestoff nicht gefehlt hat. Außerdem wurden an geeigneter Stelle besonders zu diesem Zweck gedichtete Lieder auf die Wallückebahn, den Schienenstoß, die Landräte und des alten Schlendrians Ende gesungen, von denen namentlich das erstere nach der Melodie des Knothschen Marsches (Hepp, hepp, hurra) sich von außerordentlicher Wirkung erwies.

Die Erwartungen, welche die Teilnehmer an der Eröffnungsfeier von der Wallückebahn hegen zu dürfen glaubten, sind nach allgemeinem Urteil weit übertroffen worden und mehrfach gab sich die Empfindung kund, daß es sich auf dieser Kleinbahn sanfter fahre als im D=Zuge. Die schmale Spur von 600 mm hat durch die Erbauung der Wallückebahn offenbar einen Sieg errungen, der insbesondere mit Rücksicht auf die Möglichkeit des Anschlusses an landwirtschaftliche und industrielle Schienenanlagen die gegen das enge Geleismaß bestandenen Vorurteile in weiten Kreisen beseitigen wird.“

Soweit der Zeitungsbericht. An der Eröffnungsfeier nahm auch der Löhner Amtmann Schrakamp, Leiter des Amtes Gohfeld=Mennighüffen, teil. Die Speisekarte für das Festessen, mit dem handschriftlichen Vermerk „Herr Amtmann Schrakamp“, hat er mit nach Hause und zu den Akten genommen. Ihrer originellen Fassung halber sei ihr Wortlaut hier mitgeteilt:

„Einweihung der Wallückebahn.

Fahrplan für den Mittagszug am 25. September 1897.

Wallücke=Brühe.

Werre=Forellen mit Obernbecker Butter.

Schnathorster Feldhühner mit Mennighüffener Sauerkraut.

Tengener Kalbsrücken mit Westscheidter Salat und Halstener Eingemachtem.

Schmalspur=Pudding.

Grubenkäse.

Allerlei rollendes Material. Für Brennstoffe zur Dampferzeugung ist gesorgt.“

Die gehobene Stimmung der Festversammlung kam auch durch die von einem unbekanntem Autor eigens für die Feier verfaßten Lieder zum Ausdruck, die in dem Zeitungsbericht erwähnt sind. Eines davon lautet:

„Wallükebahnlied.

(Mel.: Hepp, hepp, hurrah)

Vom Berge, wo die Schlucht ihr seht,
Wallüke dort benannt,
Ein Schienenstrang hinuntergeht,
Durch Berg und Thal ins Land.
Wohl sechzehn Kilometer weit
Erstreckt sich sein Lauf,
Bis in Kirchlengern gern bereit
Die Staatsbahn nimmt ihn auf.
Das ist die Kleinbahn der Wallüke,
Hepp, hepp, hurrah, hepp, hepp, hurrah!
Ein Meisterwerk in jedem Stücke,
Hepp, hepp, hurrah, hepp, hepp, hurrah!
Gar schmuck und niedlich, schaut ihn an,
So fährt der Zug einher,
Ob's hier geht thalwärts, dort bergan,
Das macht ihm kein Beschwer.
So sicher wie bei Noah ihr
Einst in der Arche wart,
Ihr Männlein, Fräulein, Kind und Thier
Auf solcher Kleinbahnfahrt.
Das ist die Kleinbahn der Wallüke usw.
Wenn eine Tante man besaß,
Die fern in Schnathorst schmollt,
So war's fürwahr bisher kein Spaß,
Wenn mal zu ihr man wollt;
Bei Sturm und Regen, Schnee und Eis
Mußt waten man im Koth,
Jetzt fährt sich's mollig auf dem Gleis,
Man leidet keine Noth.
Das ist die Kleinbahn der Wallüke usw.
Mit Tengern und mit Obernbeck
War's früher schlecht bestellt,
Westscheidt ein unbekannter Fleck,
Halstern lag aus der Welt.
Jetzt bringt das Dampfroß elegant
Von Leipzig nach Berlin,
Nach jedem Ort, der hier genannt,
Uns fein mit hurrah hin.
Das ist die Kleinbahn der Wallüke usw.
Drum freu'n wir uns und sind fidel,
Daß uns das Werk gelang,

So eine Bahn ist ein Juwel,
Ihr gelte unser Sang.
Die Kleinbahn in Bescheidenheit
Hat richtig doch gesiegt,
Drum rufen ins Gelände weit
Wir deutlich und vergnügt:
Das ist die Kleinbahn der Wallüke usw.

Bereits im Jahre 1896 hatte man in Kirchlengern an der Nordseite der Staatsbahn für den Wallükebahnbetrieb ein zweistöckiges Bahnhofs- und Verwaltungsgebäude errichtet, das heute noch steht. Außerdem gab es auf dem ausgedehnten Kirchlengerner Kleinbahngelände östlich vom Verwal-



Eröffnungsfahrt am 25. September 1897, mit den beiden „Günther-Meyer“-Lokomotiven, an der Haltestelle Haus Beck.
Auf der vorderen Lok Lokführer Hildebrand aus Kirchlengern.

lungsgebäude noch einen Loksuppen mit Reparaturwerkstatt und eine Erzverladerampe mit Sturzgerüst, von wo aus die mit Erz beladenen Kleinbahnloren in die darunter geschobenen Staatsbahnwaggons entleert wurden.

Auf der Kleinbahnstrecke waren insgesamt 12 fahrplanmäßige Haltestellen vorgesehen. Sie standen, außer der Anfangsstation Kirchlengern, durchweg in örtlicher Beziehung zu Gastwirtschaften und waren meistens mit kleineren Baulichkeiten, Wartehallen oder Stückgutschuppen, ausgestattet. Der erste Haltepunkt befand sich in Obernbeck, an der heutigen Kreuzung

Wallücker Bahnweg—Sandstraße. Hier stand eine Wartehalle. Mitunter mußte der Zug jedoch schon einige hundert Meter vorher halten. Denn dort war für das Obernbecker Tonwerk ein Nebengleis zum Verladen von Ziegeln angelegt, so daß im Bedarfsfalle an dieser Stelle Wagen ab- oder angehängt wurden. Die nächste Station, mit der Bezeichnung „Löhne“, lag gegenüber der Gastwirtschaft von August Große-Wortmann in Obernbeck. Sobald der Zug die auf die Ostseite der Lübbecke Straße führende Kurve passiert hatte, wurde er über eine Weiche auf einen ungefähr hundert Meter langen Schienenstrang entlang der Straße zurückgesetzt, der kurz vor der Werrebrücke endete. Der Zug hielt nun gegenüber der Gastwirtschaft. Zum Rangieren war hier noch ein Nebengleis vorhanden. Auf der Weiterfahrt ergab sich, bevor man die nächste Station erreichte, nicht selten vor der Ka-



Wallückerbahnzug an der Haltestelle Haus Beck, vor der Gastwirtschaft Glösemeier.

staniendamm ein Aufenthalt in Gestalt der Stühmeyerschen Sandgrube, wo wiederum leere Wagen ab- oder mit Sand beladene anzuhängen waren. Das Anschlußgleis zur Sandgrube war jedoch erst am 16. Februar 1911 in Betrieb genommen worden. Einige hundert Meter weiter kam dann die Haltestelle Haus Beck, gegenüber der Gastwirtschaft Glösemeier. Auch hier war wieder ein Nebengleis eingerichtet. Der nächste Haltepunkt war in Mennighüffen am Gasthaus „Zum Spieker“ von August Brinker. Hier gab es einen Stückgutschuppen. Es folgte der Haltepunkt Holzbreite, der bei der Bäckerei Korff (heute Bartelheimer) lag und nur Bedarfshaltestelle

war. Weiter ging die Fahrt entlang der Lübbecke Straße nach Westscheid mit der nächsten Station gegenüber der Gastwirtschaft „Zum Brinke“, ausgestattet mit einem Stückgutschuppen nebst Brückenwaage und einem Nebengleis. Sodann folgte der Haltepunkt Halstern bei der Gastwirtschaft von Heinrich Schöneberg. Dort befand sich ebenfalls ein Stückgutschuppen. Auf der Weiterfahrt verließ der Zug die Straße, bog rechter Hand auf den Bahndamm nach Tengern ein und erreichte die dortige Haltestelle, die etwa 200 Meter nordöstlich des Friedhofs, an der Kreuzung mit dem Hasenbuschweg lag. Dort befand sich eine Wartehalle mit Nebengleis. Auch eine Gastwirtschaft hatte es dort gegeben, die um das Jahr 1930 abgebrannt ist. Die folgende Station war in Schnathorst, an der heutigen Straße „Am Bahnhof“, gegenüber der Gastwirtschaft „Zum Bahnhof“ von Karl Heidenreich (heute Gasthof „Dorfkrug“). Dort gab es auf der rechten Straßenseite einen größeren Güterschuppen mit Annahme und Ausgabe von Stückgut. Hier wurde der Güterverkehr durch den Zugführer abgewickelt. Auch ein Nebengleis zum Rangieren war vorhanden. In Schnathorst konnte man von einem regelrechten Bahnhofsbetrieb sprechen. Der nächste Haltepunkt, ebenfalls nur Bedarfshaltestelle, war bei der Gastwirtschaft Rosenthal-Meier in Struckhof und Endstation für den Personenverkehr schließlich gegenüber der Gaststätte Hülsbusch („Zur schönen Aussicht“) in Wallücke. Von hier lief der Schienenstrang durch einen sich allmählich vertiefenden Einschnitt rechts von der Straße noch einige hundert Meter weiter, unterquerte dann einen nach Osten abzweigenden Weg und fand mit einem etwa 200 Meter langem Rangiergelände und einer Einrichtung zur Erzverladung sein Ende. Den Abschluß des Bahngeländes in Wallücke bildete ein Lokschuppen, worin die Lokomotiven nachts sicher untergebracht werden konnten.

Um für die öffentliche Ordnung bei Benutzung der Bahn zu sorgen, erließ der Regierungspräsident in Minden am 4. Februar 1898 eine Polizeiverordnung, die in allen Personenwagen und Warteräumen auszuhängen war. Sie ist von zeitgeschichtlichem Interesse und gibt zugleich in mancher Hinsicht Aufschluß über den Bahnbetrieb. Deswegen sei sie hier im Wortlaut wiedergegeben.

*

Wallücke-Bahn

Polizei-Verordnung,

betreffend den Betrieb der Kleinbahn von Kirchlengern nach der Wallücke.

Auf Grund der §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (Ges.-Samml. S. 265) in Verbindung mit dem § 137 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Ges.-Samml. S. 195) verordne ich mit Zustimmung des Bezirksausschusses für die von der Kleinbahn Kirchlengern nach der Wallücke berührten Ortspolizeibezirke, was folgt:

I. Betrieb.

§ 1. Der Betrieb ist den Bestimmungen der Konzessionsurkunde vom 6. Januar 1896 sowie den sonstigen von den zuständigen Eisenbahn- und Polizeibehörden erlassenen Betriebsvorschriften, im übrigen aber, soweit nicht die gegenwärtige Polizeiverordnung Ausnahmen begründet, den allgemeinen straßenpolizeilichen Bestimmungen unterworfen.

§ 2. Bei der Annäherung an Straßenkreuzungen und bei größeren Ansammlungen von Menschen, sowie beim Begegnen von Fuhrwerk, hat der Lokomotivführer langsam und mit besonderer Vorsicht zu fahren.

§ 3. Der Gebrauch der Dampfpfeife bzw. Trompete oder Glocke beim Begegnen von Personen, welche Pferde oder andere Tiere fahren, reiten oder führen, ist zu vermeiden, soweit dies mit den Vorschriften der Konzessionsurkunde vereinbar ist.

§ 4. Vor marschierenden Militärabteilungen, Feuerlöschzügen, Leichenzügen und anderen polizeilich gestatteten öffentlichen Aufzügen muß gehalten werden, sofern zum Vorbeifahren kein Raum vorhanden ist.

§ 5. Der Lokomotivführer hat unter Beobachtung der größten Vorsicht ein Zusammenstoßen mit Fuhrwerken, Reitern, Tieren und Fußgängern zu vermeiden.

Bemerkt der Lokomotivführer, daß Tiere beim Herannahen des Zuges scheuen oder das Gleise versperren, so hat er ohne den Zuruf des betreffenden Führers abzuwarten, die Warnungsglocke abzustellen und so lange zu halten, bis die Gefahr vorüber ist. Es wird dem Lokomotivführer strengstens untersagt, beim Herannahen von Fuhrwerken, Reitern, Haus-tieren usw. die Dämpfe abzulassen.

II. Bestimmungen für das Publikum.

§ 6. Jede Beschädigung der Kleinbahn und der dazu gehörigen Anlagen, sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör, die Nachahmung der Signale, die Verstellung oder die Versperrung der Ausweichevorrichtungen, überhaupt jede Vornahme einer den Bahnbetrieb störenden oder gefährdenden Handlung ist verboten.

§ 7. Das Betreten des Bahnkörpers der Kleinbahn ist verboten. Ausgenommen hiervon sind nur die Bahnübergänge und diejenigen Bahnstrecken, wo die Kleinbahn öffentliche Wege benutzt. Soweit hiernach das Betreten der Gleise nicht untersagt ist, hat beim Ertönen der Signale jedermann die Gleise ohne Säumen zu verlassen oder frei zu machen und die Bahn ungehindert vorbeifahren zu lassen.

§ 8. An Straßenkreuzungen, Wegeübergängen, Ueberfahrtsrampen oder Abzweigungen haben Personen, Fuhrwerke, Reiter, Viehtransporte usw., welche das Gleise überschreiten wollen, so rechtzeitig zu halten, daß die Wagen der Kleinbahn in ihrer Fahrt nicht gehindert werden.

§ 9. Feuerlöschzüge unterliegen den Bestimmungen der §§ 7 und 8 nicht.

§ 10. Es ist verboten, Kinder ohne Aufsicht in den Gleisen oder in unmittelbarer Nähe derselben spielen zu lassen.

§ 11. Fuhrwerke oder Vieh ohne Aufsicht auf den Gleisen oder in einer geringeren Entfernung als 3 m von der nächsten Fahrschiene neben den Gleisen stehen zu lassen, ist verboten.

Aufsichtslos dastehende Fuhrwerke, Tiere oder sonstige Gegenstände, welche das Gleise sperren, ist das Bahnpersonal zu entfernen berechtigt, unbeschadet der Straffälligkeit der Verantwortlichen.

§ 12. Durch das Auf- und Abladen von Gütern, durch die Reinigung von Aborten, sowie durch das Niederlegen von Baumaterialien, Kohlen und sonstigen Gegenständen darf der Betrieb der Kleinbahn nicht gehindert werden. Liegt die Bahn nicht in der Mitte, sondern auf einer Seite der Straße, so darf das Auf- und Abladen von Gütern, das Niederlegen von Baumaterialien usw. nur auf der entgegengesetzten Straßenseite vorgenommen werden.

III. Bestimmungen für die Fahrgäste.

§ 13. Die Wagen sowie die einzelnen Abteilungen derselben dürfen nicht mit einer höheren Personenzahl besetzt werden, als in den einzelnen Abteilungen durch Aufschrift bestimmt ist. Fahrgäste, welche einen die zulässige Personenzahl bereits enthaltenden Wagen oder Wagenteil besetzen und auf Aufforderung des Schaffners oder eines Polizeibeamten nicht sofort wieder verlassen, sind strafbar. Das Aufsteigen auf einen vom Schaffner als besetzt bezeichneten Wagen, sowie das Stehen in dem für Sitzplätze bestimmten Raume ist verboten.

§ 14. Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den Fahrgästen augenscheinlich lästig fallen würden, Gefangenentransporte, ferner trunkene oder sich unanständig benehmende Personen sind von dem Aufenthalte in den etwa einzurichtenden Warteräumen und von der Mit- oder Weiterfahrt ausgeschlossen.

§ 15. Auf Grund des § 14 von der Mit- oder Weiterfahrt ausgeschlossen Personen haben den Wagen auf Erfordern des Schaffners sofort oder beim nächsten Halten zu verlassen.

§ 16. Geladene Gewehre, feuergefährliche Gegenstände oder solches Handgepäck, welches durch seinen Umfang, durch üblen Geruch oder durch schmutzige Beschaffenheit den Fahrgästen lästig werden könnte, dürfen weder in die Bahnwagen noch in die Bahnhöfe mitgenommen werden.

§ 17. Hunde dürfen nur in abgesonderten Behältnissen mitgenommen werden; doch dürfen kleinere Hunde im Personenwagen mitgeführt werden, wenn die Mitreisenden einverstanden sind.

§ 18. Das Tabakrauchen in der 2. Klasse ist, falls nicht besondere Raucher-Abteile vorhanden sind, nur mit Zustimmung aller Mitreisenden desselben Abteils gestattet.

§ 19. Singen, Pfeifen, Musizieren und Lärmen während der Fahrt und auf den Haltestellen ist untersagt, desgleichen das Beschmutzen, Beschreiben und Bemalen der Wagen.

§ 20. Das Besteigen und Verlassen eines in Bewegung befindlichen Wagens, das eigenmächtige Oeffnen der Türen, das Stehenbleiben auf den Trittbrettern und den Plattformen, das Hinauslehnen des Körpers aus dem Wagen ist verboten.

§ 21. Auf den Haltestellen darf nur durch die vom Zugführer geöffneten Türen und auf dessen Aufforderung aus- bzw. eingestiegen werden.

§ 22. Die Fahrgäste haben den auf Grund dieser Polizeiverordnung an sie ergehenden Weisungen des Dienstpersonals der Kleinbahn Folge zu leisten. Personen, welche dieselben unbeachtet lassen, können aus dem Wagen entfernt werden.

IV. Strafbestimmungen.

§ 23. Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden, soweit nicht auf Grund anderweiter Strafbestimmungen eine höhere Strafe, insbesondere auf Grund der §§ 315 und 316 des Reichsstrafgesetzbuches wegen vorsätzlicher oder fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes Zuchthaus- oder Gefängnisstrafe verwirkt ist, mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mark bestraft, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt.

§ 24. Die in § 23 angedrohte Polizeistrafe trifft auch, soweit nicht anderweitige, eine höhere Strafe androhende Bestimmungen, insbesondere die Strafbestimmung im § 316 Abs. 2 des Reichsstrafgesetzbuches wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes zur Anwendung kommen, die bei der Kleinbahn angestellten Personen, wenn sie die ihnen nach der Konzessionsurkunde und dieser Polizeiverordnung obliegenden Pflichten vernachlässigen.

V. Schlußbestimmungen.

§ 25. Ein Abdruck dieser Polizeiverordnung ist in jedem Wagen, sowie an den beiden Endpunkten der Bahn und in den etwa eingerichteten Warterräumen auszuhängen.

§ 26. Diese Polizeiverordnung tritt sofort in Kraft.

Minden, den 4. Februar 1898.

Der Regierungs-Präsident.
v. Bischoffshausen.

*

Bei ihrer Eröffnung wurde die Bahn mit einem erheblichen Bestand an rollendem Material ausgestattet. An Lokomotiven waren zunächst drei Dampflok angeschafft worden. Da die vielen scharfen Kurven eine besonders große Kurvenläufigkeit der Lokomotiven erforderten, entschloß man sich zur Verwendung von zwei Lokomotiven der Bauart „Günther-Meyer“, gebaut bei der Firma Arnold Jung in Kirchen/Sieg, ausgestattet mit zwei Drehgestellen zu je zwei Antriebsachsen, die durch je zwei in der



Wallückeahnzug an der Haltestelle Mennighüffen bei der Gastwirtschaft „Zum Spieker“.

Mitte liegende einander zugekehrte Zylinder in Verbundordnung bewegt wurden. Das Dienstgewicht betrug 20 Tonnen, der Raddurchmesser der vier Triebachsen 70 cm, die Höchstgeschwindigkeit 35 Stkm. Laufachsen besaßen sie nicht. Es handelte sich um Tenderlokomotiven, mit der im deutschen Eisenbahnwesen üblichen Bezeichnung B + B der Achsfolge. Diese beiden Lokomotiven mit der Betriebsnummer 1 und 2 sind auf dem Bilde von der Eröffnungsfahrt am 25. September 1897 erkennbar. Sie waren vorn und hinten mit gewaltigen Schienenräumern ausgestattet, man rechnete wohl anfangs mit mancherlei toten und lebenden Hindernissen auf den Schienen. Außer diesen beiden Loks wurde zu Beginn noch eine bei der Firma Hagans erbaute Tenderlokomotive mit vier gekuppelten Achsen (Achsfolge D) beschafft, bei der die letzte Achse zur Erzielung einer besseren Kurvenläufigkeit als Hohlachse mit durchgehender Kernachse konstruiert war. Diese Lokomotive erhielt die Betriebsnummer 4.

Alle drei Lokomotiven bewährten sich nicht und verursachten laufend Betriebsstörungen, die bei den „Günther-Meyer“-Loks durch die bei der Bauart notwendigen beweglichen Dampfleitungen bedingt waren. Diese beiden Lokomotiven wurden daher im Jahre 1906 verkauft, während die Hagans-Lokomotive noch bis 1917 als Reserve-Lok diente. Die schlechten Erfahrungen mit den drei genannten Lokomotiven führten dazu, daß bereits im Jahre 1901 zwei von der Firma Orenstein & Koppel in Berlin erbaute Tenderlokomotiven mit zwei Triebachsen und einer hinteren Laufachse (Achsfolge B 1) angeschafft wurden. Sie erhielten die Betriebsnummern 6 und 7 und haben bis zum Schluß, also volle 36 Jahre, praktisch den gesamten Zugdienst auf der Wallückebahn geleistet. Ihr Dienstgewicht betrug 14 Tonnen, die Leistung 80 PS, Durchmesser der Antriebsräder 75 cm, der Laufräder 45 cm, die Höchstgeschwindigkeit etwa 35 Stkm. Mit einem kleinsten Kurvenradius von 30 Metern war die Kurvenläufigkeit beachtlich. Bald nach Eröffnung der Bahn waren außerdem für die Nebendienste auf den beiden Endstationen Kirchlengern und Wallücke noch drei leichte Tenderlokomotiven mit je zwei Antriebsachsen (Achsfolge B) eingestellt worden, die die Betriebsnummern 3, 5 und 6 erhielten und wovon Nr. 3 und 5 bereits im Jahre 1875 erbaut waren. Näheres über diese drei Lokomotiven ist nicht bekannt, sie sind bald wieder abgeschafft worden, Nr. 6 im Jahre 1901, wobei sie ihre Betriebsnummer an die eine der beiden



Wallückebahnzug an der Haltestelle Mennighüffen.
Links Zugführer Wittemeier aus Wallücke.



Wallückebahnzug an der Haltestelle Westscheid bei der Gastwirtschaft
„Zum Brinke“

Orenstein & Koppel-Lokomotiven abgab. Die Wallückebahn hat somit während der 40 Jahre ihres Bestehens insgesamt acht Lokomotiven besessen, und man benötigte offenbar zunächst einige Jahre, um einen für die schwierigen Streckenverhältnisse geeigneten Lokomotivtyp herauszufinden. Außer den acht eigenen Lokomotiven sind jedoch auf der Wallückebahn wiederholt fremde Lokomotiven eingesetzt gewesen und zwar für Erprobungs- und Leistungsfahrten, so während des ersten Weltkrieges Lokomotiven der Firma Henschel, die bei dem Bau der Bagdad-Bahn im Taurus-Gebiet Verwendung finden sollten, weil damals in Deutschland nur die Wallückebahn mit ihrem soliden Unterbau für solche Versuche zur Verfügung stand. Ferner wurden während der zwanziger Jahre für die Tropen bestimmte Zwillingsmaschinen der Bauart Mallet, ausgestattet mit Funkenfängern und überdimensionalen Schienenräumern, bei Probefahrten auf der Wallückebahn beobachtet.

Der Wagenpark bestand anfangs aus zwei Packwagen, fünf Personenwagen und 29 Güterwagen. Im Jahre 1911 waren an Packwagen nur noch ein einziger, dagegen an Personenwagen sechs vorhanden. Sämtliche Wagen waren vierachsige Drehgestellwagen. Die Güterwagen waren in der Mehrzahl offen, mit seitlicher Entladevorrichtung und einem Ladegewicht von 10 bis 15 Tonnen. Bei den wenigen geschlossenen Güterwagen, bestimmt für den Stückgutverkehr, war der Rahmen zwischen den Drehgestellen



Wallückerbahnzug auf dem Bahndamm zwischen Halstern und Tengern

herabgezogen, um eine größere Ladehöhe zu erzielen. Das Ladegewicht betrug 10 Tonnen, bei einem Eigengewicht von 4750 kg und 15,3 qm Lade-
fläche. Die Personenwagen mit einem Eigengewicht von 5850 kg besaßen
an beiden Enden Plattformen und waren in Holz- und Polsterklasse unter-
teilt. Sie boten auf Längsbänken 24 Personen Platz. Beheizt wurden sie mit
Kohleöfen, deren Abzugsrohr aus dem Wagendach ragte. Die Ofenbe-
dienung wurde gelegentlich dem reisenden Publikum überlassen. Als Be-
leuchtung dienten in der ersten Zeit Petroleumlampen, später bekamen die
Wagen elektrisches Licht. Lokomotiven und Wagen waren grün gestrichen.
Die Züge besaßen von Anfang an Druckluftbremsen, weil wegen der berg-
abfahrenden schweren Erztransporte eine wirksame Bremsanlage not-
wendig erschien. Bemerkenswert waren die Kupplungen. Im Gegensatz zu
anderen Kleinbahnen mit Mittelpuffern, die mit Schwinde und zwei Ketten
ausgestattet waren, besaß die Wallückerbahn straßenbahnmäßige, seitlich
schwenkbare Mittelpuffer mit eingesteckten Kuppelleisen. Die Züge bestan-
den im allgemeinen außer der Lokomotive aus dem Packwagen mit Post-
abteil, einem Personenwagen und einem oder mehreren Güterwagen. Bei
starkem Ausflugsverkehr wurde die Anzahl der Personenwagen auf drei
erhöht. Fahrräder konnten im Packwagen befördert werden. Die fahrplan-
mäßige Fahrtdauer für die gesamte Strecke betrug im Jahre 1909 für Berg-
fahrt und Talfahrt etwa eine Stunde und zehn Minuten. Der Kohlever-
brauch der beiden Orenstein & Koppel-Lokomotiven soll für die gesamte

Strecke hin und zurück normalerweise etwa zwei Tonnen betragen haben.
Auf der Endstation Wallücke befand sich ebenfalls ein Kohlevorrat, unter-
gebracht in einem kleinen Schuppen, der heute noch steht. Der Vorrat an
Kesselwasser reichte nur für die Bergfahrt. In Wallücke versorgte dann eine
Pumpenanlage, die mit dem Dampf der Lokomotive betrieben wurde, den
Kessel mit dem Wasser für die Rückfahrt. Die Lokomotiven waren mit
einem Läutewerk versehen, das während der Fahrt häufig ertönte und für
die Wallückerbahn charakteristisch war. Bahnschranken gab es nicht. An den
Bahnübergängen standen Warnschilder mit der Aufschrift: „Halt, wenn
das Läutewerk der Lokomotive ertönt oder die Annäherung eines Zuges
anderweitig erkennbar wird“. Da keine Drehbühne vorhanden war, konn-
ten die Lokomotiven nicht wenden. Sie fuhren daher auf der Fahrt von
Wallücke nach Kirchlengern stets rückwärts.

Die Gastwirte an den Haltestellen, Agenten genannt, verkauften die
Fahrkarten, ihnen oblag auch die Ausgabe der eingetroffenen Stückgüter. In
der späteren Zeit wurden Fahrscheinblocks eingeführt und die Fahrscheine
im Zuge gelöst. Vor dem Ersten Weltkrieg soll der Fahrpreis für die ge-
samte Strecke in der Holzklasse 65 Pf betragen haben, für das Jahr 1927
konnte der Fahrpreis von Mennighüffen nach Halstern mit 20 Pf ermittelt
werden. Stückgut, ohne nähere Gewichtsangabe, kostete im Jahre 1908 bis
8 km 30 Pf, bis 13 km 35 Pf und für die gesamte Strecke 40 Pf. Für Ge-



Wallückerbahn-Lok auf dem Rangiergelände der Endstation Wallücke.
Lok-Führer Thies aus Kirchlengern und Heizer Sasse aus Löhne.

treide, Kohle, Sand und Rohstoffe gab es verbilligte Spezialtarife. Die Züge hatten drei Mann Begleitpersonal, nämlich einen Zugführer, zugleich Schaffner, und auf der Lokomotive Lokführer und Heizer. Die Dienstbekleidung war dunkelgrün und entsprach im Schnitt der allgemeinen Eisenbahnuniform, Knöpfe und Metallabzeichen waren silberfarbig. Vor dem Ersten Weltkrieg erhielten Zugführer, Lokführer und Heizer als Naturalbezüge jährlich einen Tuchrock (Wert 39 Mark), eine Hose (Wert 18 Mark), eine Mütze (Wert 2,75 Mark) und alle zwei Jahre einen Mantel (Wert 39 Mark). In den letzten Jahren wurde beim Begleitpersonal der Zugführer eingespart und der Lokführer mußte auf den Haltestellen die Fahrscheine ausgeben. Da stets nur ein einziger Zug auf der Strecke unterwegs war, konnte auf Signalanlagen verzichtet werden. Die Weichen wurden von Hand bedient. In der Regel fuhr viermal täglich ein Zug hin und zurück. In späterer Zeit war der Fahrplan so eingerichtet, daß morgens der erste Zug nicht von Kirchlengern, sondern von Wallücke abging. Die Lokomotive stand dann in Wallücke die ganze Nacht unter Dampf. Für die Übernachtung des Lokpersonals war in der Gastwirtschaft Hülsbusch in Wallücke ständig ein Zweibettzimmer bereit, und Lokführer und Heizer erhielten je Übernachtung ein Zehrgeld von einer Reichsmark.

Die Direktion der Wallückebahn befand sich bis zum Jahre 1923 in Georgsmarienhütte. Für das Jahr 1911 sind an Bahnpersonal 10 Beamte und 13 Arbeiter ausgewiesen. Bahnverwalter in Kirchlengern war lange Jahre hindurch Emil Altenhain. Außerdem wirkte in Kirchlengern ein Bahnmeister namens Pflingsten, der für den betriebsfähigen Zustand der gesamten Strecke verantwortlich war. Er scheint des öfteren unterwegs gewesen zu sein, um jugendliche Übeltäter zu ermitteln, die Steine auf die Schienen gelegt hatten und dann im Versteck darauf lauerten, daß die herankommende Lokomotive die Steine laut krachend zermalmt. Durch diesen damals unter der anwohnenden Jugend offenbar verbreiteten Unfug wurden Laufflächen der Lokräder und Schienenköpfe beschädigt.

Die große Zeit der Wallückebahn lag vor dem Ersten Weltkrieg. Im Jahre 1904 wurden 74 285 Personen befördert. Der Erztransport betrug damals 5 587 Tonnen, der sonstige Güterverkehr 9 030 Tonnen. Die Einnahmen beliefen sich im Jahre 1904 auf 36 158,74 Mark, die Ausgaben auf 45 502,11 Mark, so daß die Bahn schon damals, in ihrer besten Zeit, mit Verlust arbeitete. Im Jahre 1911 betragen die Betriebsausgaben 52 928 Mark, auch in diesem Jahr überstiegen sie die Einnahmen. Noch aus einem anderen Grunde ließ das wirtschaftliche Interesse des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins an dem Betrieb der Bahn allmählich nach. Da die Wiehengebirgserze, wie bereits erwähnt, geringwertig waren, sah sich der Hüttenverein aus Gründen der Rentabilität genötigt, mehr und mehr auf die Verhüttung hochwertigerer Erze überzugehen. Hinzu kam, daß das an der Wallücke befindliche Erzlager allmählich erschöpft war, die weiter östlich liegenden Lager jedoch für die Bahn nur dann erreichbar waren, wenn der

Schienenstrang nach Osten bis über Bergkirchen hinaus verlängert wurde. Vor einem derart kostspieligen Unternehmen aber scheute man bei der Georgs-Marienhütte zurück. Im Jahre 1917 richtete der Hüttenverein deswegen an die königliche Regierung in Minden das Gesuch, die Bahn vorläufig stilllegen zu dürfen, weil er beabsichtige, die Erzförderung im Wiehengebirge aufzugeben. Das bei der Stilllegung freiwerdende Personal sollte bei der Georgs-Marienhütte im Raum Osnabrück weiterbeschäftigt werden. Der Regierungspräsident in Minden entschied jedoch, daß die Bahn im Interesse der umwohnenden Bevölkerung weiterbetrieben werden müsse. Erst im Dezember 1923 konnte die Genehmigung zur Einstellung des Bahnbetriebes von der nunmehr zuständigen Reichsbahndirektion Münster er-



Wallückebahn-Lok an der Pumpstation Wallücke

langt werden. Das Bedürfnis der Bevölkerung im Raum nördlich von Löhne nach einer Verbindung zur Reichsbahnstation Löhne erwies sich indessen als so bedeutend, daß von seiten der Landkreise Herford, Lübbecke und Minden Verhandlungen wegen Übernahme der Wallückebahn eingeleitet wurden. Diese fanden am 14. Oktober 1925 mit einem notariellen Kaufvertrag zwischen den drei beteiligten Landkreisen und den Klöcknerwerken A.G. in Georgsmarienhütte, der Rechtsnachfolgerin des Hüttenvereins, ihren Abschluß, wonach die drei Landkreise die Wallückebahn gegen Zahlung von 20¹/₄ Jahresraten in Höhe von je 4500 Goldmark, beginnend mit

dem 1. Januar 1926 und endend am 1. Januar 1946, erwarben. Die Stadt Herford hatte vorher ihre Beteiligung an der Wallückebahn gegen eine Abfindung von 3000 Reichsmark auf den Kreis Herford übertragen. Die beteiligten Kreise hatten bereits durch Vertrag vom 17./23./25. Juni 1925 die Kreisgesellschaft „Wallückebahn“ gebildet, an welcher der Kreis Herford mit 35, der Kreis Lübbecke mit 45 und der Kreis Minden mit 20 % beteiligt waren. Die Führung der Geschäfte wurde einem Wallückebahnausschuß von neun Mitgliedern übertragen, in den der Kreis Herford außer seinem Landrat zwei Mitglieder entsandte. Dieser Ausschuß bestellte zum Geschäftsführer der Kreisgesellschaft den Direktor Paul in Herford, Leiter der Herforder und Bielefelder Kreisbahnen, und übertrug ihm die Wiederingangsetzung und Betriebsleitung der Wallückebahn. Nachdem am 14. Oktober 1925 die landespolizeiliche Abnahme der Wallückebahn stattgefunden hatte, wurde am darauffolgenden Tage nach fast zweijähriger Stilllegung der Personen- und Güterverkehr wieder eröffnet. Für die Instandsetzung der Bahn hatte der Kreis Herford 21 875,08 Reichsmark vorgestreckt.

Die Bahn fuhr also wieder, und der Betrieb schien einstweilen in altgewohnter Weise weiterzulaufen. Jedoch schon Ende der zwanziger Jahre setzte eine Entwicklung ein, die mit dem zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr die Beförderungszahl an Personen und Gütern immer mehr zurückgehen ließ. Die wachsenden Zuschüsse, die der Bahnbetrieb infolge der sich ständig verschlechternden Rentabilität erforderte, waren schließlich für die beteiligten Kreise nicht mehr tragbar. Am 15. Februar 1937 beschloß daher der Wallückebahnausschuß in Anwesenheit sämtlicher Mitglieder, die Bahn noch im gleichen Jahr stillzulegen. Der letzte fahrplanmäßige Zug fuhr am 25. November 1937. Die letzte Fahrt überhaupt, an der im festlich bekränzten Zug Vertreter von Behörden und Organisationen teilnahmen, fand am 7. Dezember 1937 statt. Das Personal wurde teils von der Herforder Kreisbahn, teils auch von der Reichsbahn übernommen. Das gesamte Bahnmateriale wurde verschrottet, so daß bedauerlicherweise keinerlei Erinnerungsstücke mehr vorhanden sind. Nach Abbau der Schienen und sonstigen Anlagen wurden die Bahngrundstücke im April 1938 von den einzelnen Kreisen wieder übernommen. Aus den Bahndämmen abseits der Landstraßen wurden Wege, teilweise verschwanden sie auch gänzlich und wurden als Grundstücksparzellen von den Anliegern erworben.

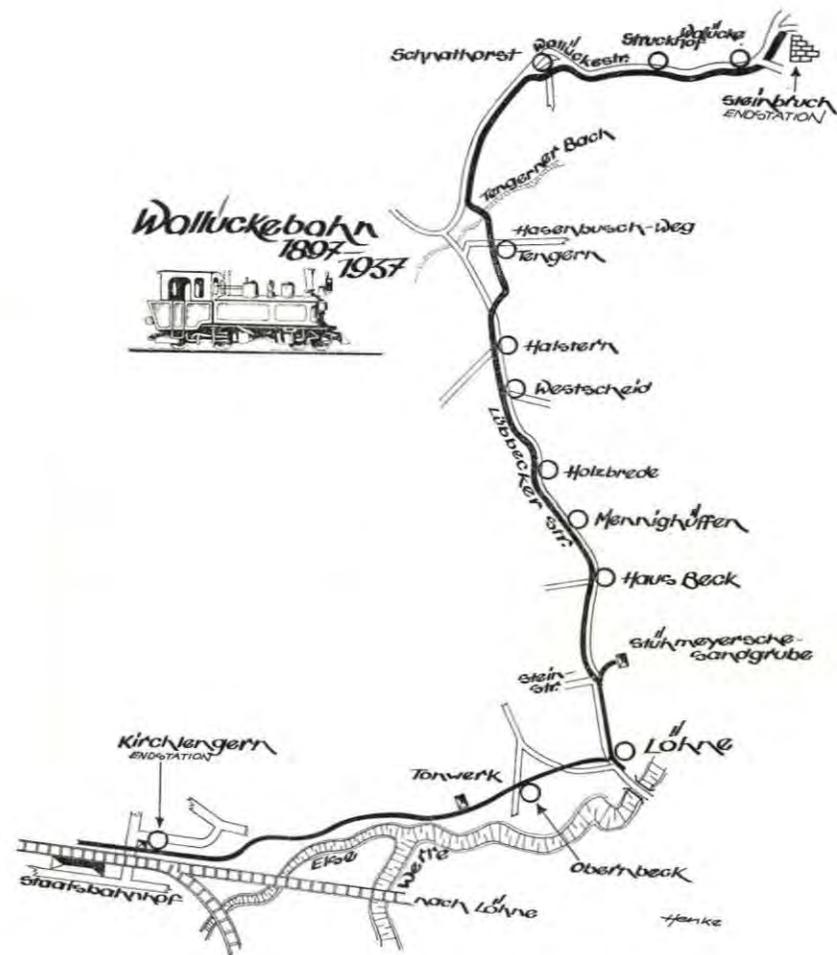
Damit war ein Stück heimatlicher Verkehrsentwicklung abgeschlossen, das in der Eisenbahngeschichte als einzigartig und einmalig bezeichnet werden kann. F. Kemper nennt die Kleinbahn Kirchlengern-Wallücke in seinem Aufsatz mit Recht eine „Kuriosität auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens“. Anfangs zumindest bei einem Teil der Einwohnerschaft mit Skepsis und Ablehnung betrachtet, wurde die Wallückebahn schon bald in hohem Maße beliebt und volkstümlich. Mehr noch, im Laufe der Zeit wurde sie in enger Bindung an die einheimische Bevölkerung zu einem Teil der heimatlichen Landschaft schlechthin, nicht anders als Felder und Wälder, Flüsse und

Bäche, Bauernhöfe und Dorfstraßen, an denen ihr Schienenstrang entlangführte. Die nahe Verbundenheit der Bahn mit den Umwohnern ergab sich schon aus dem äußeren Bild. Durchfuhr sie doch die dörflichen Bezirke ohne Absperrungen, meist unter Benutzung der öffentlichen Straßen, wie jedes andere Fuhrwerk auch, in einem gemütlichen Tempo, das kaum dazu angetan war, als bedrohlich und angsterregend empfunden zu werden. Die Miniaturmaße von Spurweite, Lokomotiven und Wagenmaterial taten ein übriges, der Bahn die Zuneigung der Landbewohner zu gewinnen. Hinzu kam, daß auch das Bahnpersonal, selbst dem Heimatboden entstammend, während meist langjähriger Beschäftigung im Wallückebahndienst mit der eingessenen Bevölkerung auf vertrautem Fuß stand. Die Sympathie, die



Letzte Fahrt der Wallückebahn am 7. Dezember 1937.
Durchfahrt durch Mennighüffen in Richtung Kirchlengern.

der heimatlichen Bahn, liebevoll „Wallücker Wilhelm“ genannt, von der Einwohnerschaft bezeugt wurde, fand ihren Ausdruck in zahlreichen mehr oder weniger erfundenen Geschichten, in denen die behäbige Langsamkeit der Bahn gutmütig spottend aufs Korn genommen wurde, angefangen vom Briefträger, der die Bahn nicht benutzen wollte, weil er einen Eilbrief zustellen hatte, über den Fahrgast, der vorn aus dem fahrenden Zuge fiel, aber noch in den letzten Wagen wieder einsteigen konnte, bis zu dem angeblichen Verbot des Blumenpflückens während der Fahrt. Für die Volkstümlichkeit der Wallückebahn spricht auch, daß man das heftige Geschnaufe der



kleinen Lokomotive bei der Bergfahrt hinter Schnathorst also ausdeutete: „Luie kummt und helpt mit schuiben“, und bei der flinken Talfahrt in der Gegenrichtung: „Ach, wie lichte, son paar Zentner“. Der Schreiber dieser Zeilen hat im Verlaufe seiner Ermittlungen über die Wallückebahn viele ältere Minden-Ravensberger, die die Bahn noch erlebten und sogar aktiv an ihrem Betrieb mitwirkten, befragt und allemal feststellen können, daß der Befragte sich mit Vergnügen, Anhänglichkeit und nicht ohne Wehmut der Zeiten erinnerte, als die Wallückebahn noch mit hellem Gebimmel und lebhaftem Gezische durch die heimatlichen Fluren dampfte, an Feiertagen in der guten Jahreszeit vollbesetzt mit Ausflüglern und Wanderlustigen, die dem Wiehengebirge zustrebten. Kein Zweifel, daß sich die Wallückebahn im Laufe von vier Jahrzehnten einen Platz im Herzen der Minden-Ravensberger errungen hatte. Inzwischen ist sie beinahe schon zur Legende geworden. Doch die Erinnerung an die Bahn ist lebendig geblieben, und noch heute, fast vierzig Jahre nach ihrem Ende, kann der Wanderer von der Werre bis zum Wiehengebirge über Wege, Dämme und Landstraßen ihre Spur verfolgen. Ist die Bahn also auch nicht vergessen, so sind doch mittlerweile manche Einzelheiten technischer und betrieblicher Art aus dem Gedächtnis verschwunden. Zweck dieses Beitrages war es daher, ein möglichst vollständiges Bild der guten alten Wallückebahn für die Nachwelt zu erhalten. Sie verdient es, nicht allein als wichtige verkehrstechnische Einrichtung, sondern weil sie darüber hinaus Entwicklung und Charakter einer ganzen Epoche des Löhner Landes und seiner Nachbargebiete wesentlich mitbeeinflusst und mitgeprägt hat.

Quellen:

- Archiv der Kreisverwaltung des Kreises Herford.
- Archiv der Stadtverwaltung der Stadt Löhne.
- Privatarchiv Dr.-Ing. Erhard Born, Minden.
- F. Kemper, Hannover, Kleine Geschichte der Wallückebahn.
- Erhard Schmidt-Klewitz, 100 Jahre Georgsmarienhütte-Eisenbahn
- Fotos: Friedrich Schäffer, Löhne-Westscheid, G. Möhle, Löhne 3.
- Planzeichnung: Werner Henke, Löhne 1.

Fahrplan der Wallückebahn.

Gültig vom 1. Oktober 1909.

km	Stationen	Zug №				km	Stationen	Zug №			
		I	II	III	IV			I	II	III	IV
0 ₀	Ab Löhne " Herford " Herford	42	77	100	120	0 ₀	Ab Wallücke	807	1185	925	812
3 ₀	Ab Krehleggern	42	77	100	120	3 ₀	• Struckhof	814	1145	900	820
3 ₀	• Oberbeck	635	1007	140	162	3 ₀	Schnalhorst	819	1100	905	825
4 ₀	Ab Löhne	635	1012	145	162	4 ₀	Tengera	826	1200	910	825
4 ₀	Ab Löhne	635	1017	150	168	4 ₀	Balstern	836	1207	915	832
4 ₀	Ab Löhne	635	1022	155	172	4 ₀	• Westscheidt	839	1210	920	835
5 ₀	Bans Beck	635	1019	151	168	5 ₀	• Holzbrede	844	1215	920	840
5 ₀	Mennighöfen	702	1022	156	172	5 ₀	Mennighöfen	847	1218	925	845
7 ₀	• Holzbrede	700	1026	159	175	7 ₀	Bans Beck	852	1222	930	850
8 ₀	• Westscheidt	711	1031	164	181	8 ₀	Ab Löhne	857	1225	935	855
8 ₀	Balstern	714	1034	167	184	8 ₀	Ab Löhne	860	1228	940	860
8 ₀	Tengera	721	1041	174	191	8 ₀	Ab Löhne	863	1231	945	865
10 ₀	Schnalhorst	732	1052	185	202	10 ₀	• Oberbeck	865	1239	950	870
14 ₀	• Struckhof	737	1057	190	207	14 ₀	Ab Krehleggern	902	1244	955	875
16 ₀	Ab Wallücke	745	1103	236	252	16 ₀	Ab Krehleggern	903	1246	955	875



* Zeit nur nach Bedarf.

* Zeit nur nach Bedarf.

Als die Osnabrücker Bahn gebaut wurde Löhne wird Eisenbahnknotenpunkt

Von Heinrich Ottensmeier

Kaum ist der Jubel, unter dem am Geburtstag des preußischen Königs, am 15. Oktober 1847, die Köln-Mindener Eisenbahn eingeweiht wurde, verklungen, da erfährt man auch schon von den Vorbereitungen für den Bau einer Eisenbahn von Osnabrück nach Löhne. Man könnte versucht sein anzunehmen, daß das neue Verkehrsmittel der preußischen Regierung neue Anstöße für den Bau weiterer Eisenbahnen gegeben habe, aber so „eisenbahnfreundlich“ ist die preußische Regierung nicht. Der preußische Staat hat auch den Bau der Köln-Mindener Eisenbahn nicht selbst durchgeführt; sondern die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, eine Privatgesellschaft, in die zwar der Minister einen Eisenbahnkommissar entsandt hatte, war Träger des Unternehmens. Anders ist das im benachbarten Königreich Hannover. Hier ist man „staatsbahnfreundlicher“ und führt den Eisenbahnbau in eigener Regie durch. Man kann hier auf diesem Gebiete auch bereits allerlei Erfolge verbuchen. Jetzt beabsichtigt die Königliche Regierung eine Eisenbahn von Osnabrück nach Löhne zu bauen, um dort den für die westlichen Gebiete des Landes so wichtigen Anschluß an die Köln-Mindener Eisenbahn und damit auch an die Landeshauptstadt zu erreichen. Aber die geplante Linie hat etwa in der Mitte zwischen Melle und Bünde die Landesgrenze zwischen Hannover (etwa das heutige Niedersachsen) und Preußen zu überwinden; und von Ahle bis Löhne muß die neue „Hannoversche Westbahn“ auf preußischem Gebiet gebaut werden. Nach Abschluß eines Staatsvertrages zwischen dem Königreich Hannover und dem Königreich Preußen kann dann die „Westbahn-Inspection III Osnabrück“ mit der „Section X“ in Löhne mit den Vorarbeiten zum Bau der Osnabrücker Bahn beginnen.

Wenn auch die Grundbesitzer, wie wir noch sehen werden, nur im Wege der Enteignung das erforderliche Gelände zur Verfügung stellen, so erhoffen doch Hunderte, ja Tausende von Heuerlingen und nichterbenden Bauernsöhnen von dem Bau, ähnlich wie beim Bau der Köln-Mindener Eisenbahn, Arbeit und Brot, besonders auch im heimischen Raum.

Die benötigten Grundstücke müssen „expropriert“ (enteignet) werden. Ein altes Aktenstück führt uns mit einem Schreiben des Herforder Landrates v. Borries vom 25. Oktober 1847 an den Gohfelder Amtmann Weddigen in die Situation ein, in dem „Hochwohlgeboren“ (Landrat) „Wohlgebo-

ren“ (Amtmann) beauftragen, „denjenigen Schaden, welcher verschiedenen Grundbesitzern im Amtsbezirk durch die Vermessungen und Veranschlagungen der Osnabrück-Löhner Eisenbahn erwachsen ist“, durch die beiden vereidigten Taxatoren Rentmeister Ökonom Weihe auf Schockemühle und Ökonom Meyer zu Spradow unter Zuziehung der beteiligten Grundbesitzer und eines vom Bauinspektor Durlach zu Osnabrück zu bestimmenden Eisenbahnbeamten abschätzen zu lassen. Die Abschätzungsverhandlung und eine summarische Übersicht der Entschädigungsbeträge und der Gebührenliquidation der Taxatoren sind dem Landrat einzureichen.

In dem Abschätzungstermin am 15. November, an dem außer den bereits Genannten noch Bauführer Nore teilnimmt, wird festgestellt, daß sich die Entschädigungsansprüche fast ausschließlich auf einige Bäume und beschädigte Hecken beziehen. Um die Höhe des entstandenen Schadens zu ermitteln, machen es sich die Taxatoren zur Aufgabe, sowohl „den gemeinen Ertrag nach ortsüblichen Preisen, als auch den Zuwachs des abgehauenen Holzes, diesen unter Berücksichtigung der Holzarten, des Wertes des Holzes nach erreichter Reife, der Jahre, welche bis zur Erlangung der Reife erfahrungsgemäß erforderlich sind, und des Alters des abgehauenen Holzes, nach Unterschied, ob solches aus Hoch- oder Schlagholz besteht“, zu bestimmen.

Zu dem erwähnten Abschätzungstermin werden 21 Besitzer namentlich geladen und zwar aus *Löhne*: Tiemann 3, Meyer 10, Schwarze 3 und Hamelmann 5; aus *Obernbeck*: Geilker 21, Lübbing 6, Niederwörder 11 und Oberwörder 10; aus *Kirchlengern*, das damals noch zum Amt Mennighüfen gehörte: Möhlmann 29, Obrock 3, Schwagmeier 9, Marmelstein 42, Krüger 20, Buße 7, Oepkemeyer 2, Ostermeier 12, Lütke-meier 4, Oepke-meier 25 und Fischer 50. Dazu kommen noch von „außerhalb“ der Landrat von Borries, *Steinlake*, und Colon Fischer aus *Südlengern*.

In einer 15spaltigen Liste wird für jeden Besitzer und für jeden Baum der Totalwert und der Spezialwert errechnet, und insgesamt kommt eine Summe von 38 Reichstalern 15 Silbergroschen 6 Pfennig heraus. Der größte Einzelposten für einen Besitzer ist mit 5 Reichstalern 17 Groschen 6 Pfennig angegeben. Bei drei Besitzern beträgt die Vergütungssumme jeweils 5 Silbergroschen, da ihnen eine Erle, eine Weide oder einige Weiden abgesägt wurden. Fast möchte man sagen, daß das Einheizen teurer als das Backen gewesen sei, zumal allein einer der Taxatoren, der Rentmeister Weihe, für seine Arbeit mit 23 Reichstalern entlohnt wird. Aber wir erahnen auch aus der Abrechnung den hohen Wert des baren Geldes in der Zeit vor 120 Jahren.

Damit nehmen die Zahlungen für Flur- und Feldschäden jedoch erst den Anfang. Am 28. Juni 1848 teilt der Eisenbahnbauinspektor Durchlach aus Osnabrück dem Gohfelder Amtmann mit, daß infolge einer zwischen dem Expropriations-Geometer, Forstauditor Bodecker, und dem Vorsteher der Gemeinde Löhne, Colon Schwarze, getroffenen gütlichen Übereinkunft,

die durch die Expropriationsmessungen der Westbahn in der Feldmark Löhne entstandenen Fruchtbeschädigungen unter Zugrundelegung des Taxatums der Entschädigung für die Feldmark Kirchlengern auf 4 rt 20 ggr 9 Pfg festgestellt sind. Wir können hierbei erkennen, daß die zum Bau der Eisenbahn benötigten Ländereien im Wege der Enteignung erworben sind, denn Expropriation heißt Enteignung. Aus dieser Tatsache erklären sich auch wohl manche Gegensätzlichkeiten, passive Resistenz und Ablehnung und die oft wohl kleinlichen Forderungen auf Entschädigung.

Im Hinblick auf diese Einstellung ist wohl auch das Schreiben der Königlichen Regierung in Minden, Abteilung des Inneren, vom 2. Juni 1852 an den Landrat von Borries in Herford zu verstehen. Es lautet: „Zur Ausfertigung der Pläne der in Folge des Staatsvertrages vom 27ten Januar von der Hannoverschen Regierung auszuführenden Eisenbahn von Osnabrück nach Löhne sind noch einige Arbeiten auf der Bahnstrecke von Löhne über Kirchlengern, Spradow, Bünde, Ennigloh, Blanken, Ahle und Waghorst im Freien an Ort und Stelle vorzunehmen. In Folge Requisition der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direction weisen wir Ew. Hochwohlgeboren an, dafür zu sorgen, daß den mit diesen Arbeiten beauftragten, unter Leitung des Eisenbahn-Inspectors Funk arbeitenden Ingenieuren keine Hindernisse in den Weg gestellt werden. — Eine vorkommende Entschädigung an den Früchten wird in Aussicht gestellt.“

Die Vergütung der bei der Durchlegung der Eisenbahn im Verwaltungsbereich des Amtes Gohfeld-Mennighüffen beschädigten Feldfrüchte wird durch beeidigte Taxatoren ermittelt und für Kirchlengern auf 36 rth 5 ggr 8 Pfg, für Steinlake 4 rth 5 ggr, für Löhne auf 18 rth 19 ggr und 3 rth 8 Pfg, insgesamt also auf 62 rth 13 ggr 8 Pfg festgesetzt. Alle Geschädigten müssen das Geld persönlich in Empfang nehmen und quittieren. Damit die Empfänger keine Wochenarbeit versäumen, wird die Auszahlung auf einen Sonntagmorgen festgesetzt.

Mit einem Schreiben vom 18. August 1833 ersucht der ernannte „Kommissar der Königlich Hannoverschen Regierung zur Erwerbung der zur Erbauung der West-Eisenbahnstrecke Melle bis Löhne erforderlichen Grund und Bodens“ im Auftrage der Eisenbahndirection Hannover den Amtmann, in ortsüblicher Weise in den Gemeinden Kirchlengern und Löhne die Besitzer der Grundstücke, welche davon zur Eisenbahn hergeben müssen, aufzufordern, die abgepfählten und noch abzupfählenden Bahnlängen und -breiten von jetzt an nicht wieder zu bestellen, da die Erdarbeiten „baldthunlichst“ darauf angefangen werden sollen. (Die Bekanntmachungen allgemeiner Art erfolgen durchweg durch Abkündigungen in den Kirchen.) Gewisse Schwierigkeiten hat es in der Einwilligung zum Beginn der Bodenarbeiten gegeben. Neben dem Besitzer Poppensieker, Bischofshagen Nr. 13, sind noch die Kolone Obrock, Heckmann, Stille, Fischer 13, Schwagmeier, Busse, Oepkemeyer, Lütke-meier aus Kirchlengern und Kirchhoff Nr. 69 aus Spradow „renitent“ (widerspenstig).

Ist nun der Poppensieker einer der „Renitentesten“? Jedenfalls ist man bei ihm sehr vorsichtig. In einem Schreiben des Kreisrichters von Elmendorf in Minden vom 14. November 1853 an den Gohfelder Amtmann Weddigen heißt es „mit dem ergebenen Ersuchen, den Poppensieker den Vertrag zu vollziehen. Ich bitte aber, den Vertrag nicht aus den Händen zu geben, auch nicht dem p. Poppensieker. Ich habe in den nächsten acht Tagen keine Zeit an Ort und Stelle mit P. zu verhandeln, und da die Sache sehr eilig ist, muß ich Sie beschwerlich halten.“ — Sehr interessant ist die „P.S.“-Anmerkung, die andeutet, in welcher Richtung sich die „Renitenz“ des Poppensieker auswirkt. „Die genaue Summe, welche dem P. geboten werden kann, beläuft sich auf 1350 rt excl. des Holzes. Die Grundstücke bestehen größtenteils aus Ausschnitten von der C.-M.-Eisenbahn, wobei P. schon die Zerstückelungsentschädigung erhalten hat und doch jetzt noch mehr erhielt als früher. Die Katasterkarten sind dort zur etwaigen Aufklärung.“ In einer Notiz des Amtmannes vom 16. November wird dann bekundet, daß der Colon Poppensieker sich nur dann zur Unterschrift bereit erklärt, wenn südlich der Bahnlinie auf 300 Schritt eine Einfriedigung nach Löhne hin beschafft werde, wie sie bei der Cöln-Mindener Bahn errichtet wurde. — Die Forderung des P. scheint man anerkannt zu haben, denn bereits am 18. November wird die Unterzeichnung als vollzogen gemeldet. — Die „Renitenz“ scheint jedoch nicht so nachhaltig gewesen zu sein, denn inzwischen hat der Colon Poppensieker auch gestattet, daß auf seinem Grundstück eine Bau-bude seitens der Hannoverschen Eisenbahn-Bauverwaltung errichtet werden darf.

Vielleicht handelt es sich bei der nachstehenden Anzeige nicht nur um einen Dummejungen- oder Kinderstreich, sondern sie dürfte auch in etwa die Stimmung unter der heimischen Bevölkerung wiedergeben. — Auf dem Amt in Gohfeld erscheint am 15. März 1854 der angebliche Nachtwächter bei der Osnabrücker-Löhner Eisenbahn, Ernst Buschmann, aus Bergstemmen gebürtig, gegenwärtig zu Löhne, und trägt vor, er sei an der Osnabrück-Löhner Eisenbahn zwischen Löhne und Kirchlengern als Nachtwächter seit dem 23. Februar angestellt. Gestern (Sonntag) nachmittag wären eine Menge Jungen, teils Schulkinder, teils welche schon 16 Jahre alt gewesen, auf das Bahngebiet vor die Bauhütte gekommen und hätten gegen ihn gesagt, er sei ein dummer Hannoveraner, er habe nichts zu befehlen, sie könnten gehen, wo sie wollten, da die Grundstücke noch nicht bezahlt wären. Von diesen Jungen könne er nur noch vier namhaft machen (und das auch noch sehr unbestimmt). Zeugen könne er keine benennen, weil er allein in der Bauhalle gewesen sei. Er wolle deshalb bitten, geeignete Maßregeln zu treffen, daß solcher Unfug für die Folge verhindert werde.

„Behufs Expropriation (Enteignung) derjenigen Grundstücke in den Gemeinden Kirchlengern und Löhne, welche der Commissarius der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direction im Wege des Vergleichs nicht zu erwerben vermocht hat“, werden die Besitzer auf den 11. April 1854 zum

Abschätzungstermin geladen. Es sind dies aus Kirchlengern die Colone Obrock Nr. 3, Altemeyer Nr. 6, Stille Nr. 5, Buße Nr. 7 und Fischer Nr. 15; aus Löhne Meyer Nr. 10, Krömker Nr. 25, Tiemann Nr. 3, Vönhören Nr. 27, Imort Nr. 13, Steffen Nr. 7 und Steinsiek Nr. 18. Außer den Beteiligten werden auch die Vorsteher der beiden Gemeinden hinzugezogen. — In diesem Termin verpflichten sich Obrock, Altemeyer, Stille, Buße und Fischer, das auf den enteigneten Grundstücken befindliche Holz, welches sie behalten wollen, innerhalb von acht Tagen abzuräumen. — Sie halten jedoch diese Frist nicht inne und werden noch einmal aufgefordert, innerhalb von drei Tagen abzuräumen, andernfalls auf ihre Kosten abgeräumt werde. Nach Ablauf dieser letzten Frist kann der zuständige Gendarm Vollzugsmeldung erstatten.

Nun können auch die festgesetzten Entschädigungsgelder zur Auszahlung kommen. Am 1. Mai 1854 erhalten und quittieren der Colon Obrock für die Grundstücke in Kirchlengern eine Entschädigung von 1384 rt 19 Sgr 2 Pfg und für die Grundstücke in Spradow 205 rt 9 Sgr 2 Pfg, Colon Altemeyer 1336 rt 28 Sgr 1/2 Pfg; die Witwe Colona Stille 2801 rt 15 Sgr 10 Pfg; Colon Buße 2019 rt 12 Sgr 2 Pfg; Colon Fischer 332 rt 22 Sgr 6 Pfg.

Am 17. Mai kommen auch die Löhner Enteigneten zu ihren Geldern. Es quittieren der Colon Tiemann Nr. 3 über 1289 rt 5 Sgr 4 Pfg, der Colon Tiemeier, genannt Steffen, Nr. 7, über 500 rt 4 Sgr 4 Pfg, Colon Meier Nr. 10 über 781 rt 22 Sgr 3 Pfg; der Colon Krömker, genannt Schwarze, Nr. 25, über 457 rt 7 Sgr 11 Pfg; der Colon Imort Nr. 13 über 263 rt 10 Sgr 4 Pfg; und der Colon Vönhören Nr. 27 über 143 rt 13 Sgr 4 Pfg.

Unter dem 29. Juni 1854 übersendet der Landrat von Borries in Herford dem Gohfelder Amtmann Weddigen für die vorgenannten zwölf Besitzer die beglaubigten Abschriften der von der Königlichen Regierung in Minden unter dem 17. Juni erlassenen Expropriations-Bescheide mit dem Auftrage, dieselben den vorgedachten Grundbesitzern zu insinuieren (zuzustellen) und denselben zugleich zu eröffnen, daß die enteigneten Grundstücke auf Grund der von der Königlichen Regierung erteilten Ermächtigung der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direktion überwiesen seien, so daß ihnen von jetzt an keine weiteren Eigentumsrechte an denselben mehr zustehen. „Es ist denselben ferner bemerklich zu machen, daß die festgesetzten Entschädigungssummen nebst 4 % Zinsen vom 1. Oktober v. Jahres an ihnen sofort ausgezahlt werden, sobald dieselben das in der Allerhöchsten Anordnung vom 8. April 1852 vorgeschriebene Attest der Hypothekenbehörde beibringen“. Werden diese Atteste nicht binnen sechs Wochen beigebracht, so wird die Königliche Eisenbahn-Direktion die Entschädigungsgelder gerichtlich deponieren.

Es ist nicht ersichtlich, warum die erwähnten zwölf Enteigneten so hart vermahnt werden, zumal sie doch bereits am 1. Mai bzw. am 17. Mai über die ihnen zustehenden Beträge quittiert haben.

Am 20. September 1854 wird auf Anordnung des Landrats durch den Gohfelder Amtmann folgenden Colonen aus Gohfeld und Löhne mitgeteilt, daß sie noch für weitere von der Hannoverschen Westbahn enteignete Grundstücke eine Entschädigung erhalten: 1. der Colon Poppensieker, Bischofshagen 13, 1629 rt 21 Sgr; 2. der Colon Steinsiek, Löhne Nr. 18, 22 rt 27 Sgr und 3. der Colon Tiemann, Löhne Nr. 3, 191 rt 5 Sgr. — Sie nehmen diese Beträge in Empfang und quittieren darüber ordnungsmäßig. Auch hier liegt daher kein Grund vor, daß man das Geld gerichtlich deponieren lassen müsse.

Es reizt einfach, sich auszumalen, auf welche Art und Weise die enteigneten Grundbesitzer ihre Entschädigung abholen und transportieren, zumal in „courant“, in Silbergeld, ausbezahlt wird. Von dem Kolon Poppensieker, Bischofshagen Nr. 13, berichten seine Nachfahren, daß er beim Bau der Köln-Mindener Eisenbahn seine Entschädigung, die sehr wahrscheinlich erheblich höher war als die bei der Osnabrücker Bahn, in Säcken mit Pferd und Wagen habe von Vlotho abholen müssen. Hier erhält er 1629 Taler. Das ist ein Gewicht von fast 60 Pfund, wenn wir den Taler mit etwa 18 Gramm annehmen. Das ließ sich nicht so einfach in einem leinenen Geldbeutel in der Hosentasche nach Hause tragen!

Die „arme“ Witwe Colona Stille, Kirchlengern Nr. 5, mußte am 1. Mai 1854 2800 Taler in einem Gewicht von mehr als einem Zentner nach Hause „abfahren“. Auch bei einer Auszahlung in Goldmünzen wäre das eine erkleckliche „Tracht“ gewesen.

Gewiß mutet es zunächst eigenartig an, wenn die Eisenbahnbauverwaltung, die auf Grund des Staatsvertrages zwischen dem Königreich Preußen und dem Königreich Hannover die für den Bau der Eisenbahn benötigten Ländereien im Wege der Enteignung erwerben kann und muß, andererseits Ländereien zum Verkauf anbietet. Am 10. August 1854 gibt die Königlich Hannoversche Eisenbahnverwaltung bekannt, daß durch die beim Bau der Westbahn nötig gewordene Umleitung der Werre und Else hinter Löhne etwa 22 Morgen der Löhner Feldmark, etwa 12¹/₂ Morgen von Oberbeck, der ehemalige Trensemeiersche Kamp, und 11¹/₂ Morgen vom Gute Steinlake, teils Acker, teils gute Wiesen und Weiden, zum Verkauf wieder entbehrlich werden. Sie sollen am 30. August an Ort und Stelle im Löhner Felde einzeln und im ganzen gegen annehmbare Bedingungen öffentlich gegen Meistgebot wieder verkauft werden.

Wer diese Ländereien gekauft hat, geht aus den Akten nicht hervor, doch darf man annehmen, daß sie entweder die ehemaligen Eigentümer oder die Anlieger erstanden haben.

Aber wir wollen hier abschließend zu der Frage des Erwerbs von Grund und Boden durch die Hannoversche Westbahn noch einen kurzen Beitrag bringen und damit auch zugleich auf die Schwierigkeiten im Wegebau, die im nächsten Kapitel behandelt werden, hinweisen. Wieder stehen hier drei „Protestanten“ im Wege, diesmal in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs in Löhne

wohnend. Es sind die Colone Poppensieker, Bischofshagen Nr. 13, Poppensieker, Bischofshagen Nr. 33, und Brinkmann, Bischofshagen Nr. 82. Von Poppensieker Nr. 33 ist im weiteren nicht mehr die Rede; mit ihm scheint man also gütlich auseinandergekommen zu sein. Aber der Colon Poppensieker, Bischofshagen Nr. 13, wird am 31. Oktober 1859 noch vom Gohfelder Amtmann Mohlendorf ernstlich vermahnt: „Erhaltener Anzeige zufolge weigern Sie sich, die Arbeiten, welche behufs Verlegung Ihres bisher über den Bahnhof Löhne führenden Richtweges seitens der Königl. Hannoverschen Eisenbahnverwaltung angeordnet waren, zu gestatten, obgleich Ihre gegen die Verlegung dieses Weges erhobene Beschwerde rechtskräftig zurückgewiesen ist und Sie auch bereits vorbehaltlich verschiedener Ansprüche die Grundentschädigung von 767 rth 8 gr am 1. Oktober in Empfang genommen haben. Die Geltendmachung Ihrer Rechte im Wege des Prozesses oder der Stellung neuer Anträge bei der Königlichen Regierung bleibt Ihnen unbenommen, indessen sind Sie nicht befugt, die Königlich Hannoversche Eisenbahnverwaltung bei der Herstellung eines Weges über die durch Expropriations(Enteignungs)-Bescheid vom 4. Oktober 1858 in deren Eigentum übergegangenen und derselben überwiesenen Grundstücke zu stören. Sollte dies fernerhin dennoch Ihrerseits oder durch Ihre Familienglieder, Dienstboten oder dergleichen geschehen, so werde ich eine polizeiliche Exekutionsstrafe von Zwanzig Thalern gegen Sie festsetzen.“ In ähnlicher Weise wird am 16. Dezember 1859 der Kolon Brinkmann, Bischofshagen Nr. 82, vom Amtmann vermahnt, weil er die Besitzergreifung eines exproprierten und der Eisenbahnverwaltung bereits überwiesenen Grundstückes gestört hat, obgleich die ihm gebührende Grundentschädigung bereits im Februar gerichtlich deponiert und sein Einspruch rechtskräftig zurückgewiesen ist.

Da muß man sich doch wohl schmallend und grollend in sein Schicksal fügen.

Übrigens scheinen mit der Zeit die gestellten Schadenersatzansprüche so zahlreich geworden zu sein, daß die Regierung in Minden, Abteilung des Innern, eine Verfügung erläßt, in dem die Antragsteller auf den Rechtsweg verwiesen werden.

Um Wege, Unter- und Überführungen und Vorfluten

Mit dem Erwerb von Grund und Boden für die neue Eisenbahn sind die Schwierigkeiten noch keineswegs behoben. Man muß bedenken, daß die Bahn Felder und Wege, Bäche und Abwässerungsgräben durchschneidet und nun für neue Möglichkeiten, zu den abgeschnittenen Feldern und Feldstücken zu kommen, geschaffen werden müssen. So werden dann zum 19. Oktober 1853 27 Besitzer aus Löhne, unter ihnen der Kaufmann Weinberg zu Herford, als Besitzer der Stätte Grubbert, Löhne-Beck Nr. 4, und

der Colon Poppensieker zu Bischofshagen Nr. 13 „zur Regulierung der behufs Erhaltung der gestörten Communication an der Osnabrück-Löhner Bahn in der Löhner Feldmark anzulegenden Überfahrten, Triften, Übergänge, Parallelwege, Wasserzüge und Brücken“ an Ort und Stelle (Beginn bei Poppensieker) geladen. Für die Regulierung in der Feldmark Kirchlegern werden zum 20. Oktober 24 Besitzer aus Kirchlegern, Spradow und Südlengern aufgerufen. Es ist natürlich nicht möglich, hier auf alle die Maßnahmen entsprechender Art von Löhne bis Ahle eingehen zu wollen. Neben den Maßnahmen von allgemeiner Bedeutung handelt es sich vielfach auch um kleinere, persönliche Vor- und Nachteile, die sich besonders auf Vorfluten und Entwässerungsschwierigkeiten und das Fluten von Wiesen beziehen.

Darüber hinaus aber macht den Löhner Eingesessenen der Übergang über die Hannoversche Eisenbahn oberhalb der neuangelegten Unterführung des nach Gohfeld führenden Kommunalweges in der Nähe der Tiemannschen Mühle allerlei Sorge und Verdruß. Im Januar 1855 beschwerten sie sich beim Landrat v. Borries in Herford darüber, daß durch Anlage von Gräben an beiden Seiten der Bahn die Überführung unzugänglich gemacht wurde. Sie werden auf die in der Nähe liegende Unterführung verwiesen. Da, so betont der Landrat dazu, die Königliche Regierung in Minden sich die Entscheidung darüber vorbehalten habe, ob die Überführung in der Folge bleiben solle oder nicht, so könne der Hannoverschen Bahn-Verwaltung nicht das Recht eingeräumt werden, diesen für den landwirtschaftlichen Verkehr vieler Eingesessener von Löhne äußerst wichtigen Übergang ohne weiteres zu beseitigen. Amtmann Weddigen wird daher beauftragt, den Ingenieur Bothe aufzufordern, den Übergang sofort wieder herzustellen und, falls dieser der Aufforderung wider Erwarten nicht Folge leiste, die Herstellung durch polizeiliche Zwangsmaßnahmen zu bewirken. — Aber so einfach ist diese Angelegenheit dann doch nicht erledigt. Zwar teilt der der Sektion X (Löhne) der Westbahn-Inspektion III vorstehende Ingenieur Bothe dem Amtmann Weddigen am 18. Januar 1855 mit, daß er der gestrigen Aufforderung betreffend Wiederherstellung der früheren Wegüberführung vorläufig nachgekommen und die fragliche Überführung wieder passierbar hergestellt sei, — indes vorbehaltlich des Rechtes, welches die Königlich Hannoversche Eisenbahnverwaltung habe, die fragliche Überführung aufzuheben, da in einem Termin am 1. Juni 1854 an Ort und Stelle festgestellt sei, daß statt des fraglichen Wegeüberganges (Stat. 2271) eine neue Unterführung (Stat. 2273) hergestellt werden solle. Diese Unterführung sei bereits seit einiger Zeit eröffnet. Da die im Termin am 1. Juni 1854 aufgehobene Wegüberführung gleichzeitig als Feldbestellungsweg diene, so sollen die Berechtigten für den Umweg durch die 20 Ruthen östlicher gelegene Unterführung entsprechend entschädigt werden. Die Verhandlungen wegen Feststellung dieser Entschädigung haben bereits ihren Anfang genommen. Der Bauleiter erlaubt sich auch noch mitzuteilen, daß er

seiner Oberbehörde von dem Schriftwechsel Kenntnis gebe und weitere Schritte und Instruktionen in dieser Angelegenheit von seiner vorgesetzten Behörde erwarte.

Aber auch die preußische Gründlichkeit kommt zum Zuge. Zur Beurteilung der Frage, ob die besagte Überführung über die Hannoversche Eisenbahn in der Nähe des Mühlenbaches in Löhne fortfallen kann, wird von der Königlichen Regierung in Minden eine nähere Untersuchung darüber angeordnet, wie groß die Grundfläche ist, zu welcher der fragliche Weg führt, der bisher als Zugangsweg diene und nun von der Eisenbahn durchschnitten wird. Außerdem will die Regierung wissen, wie groß die „Mehrentfernung“ ist, wenn die Bauern sich der in der Nähe liegenden Unterführung bedienen, um zu ihren Ländereien zu gelangen. Der Amtmann wird beauftragt, unter Zuhilfenahme der Katasterkarten und Flurbücher eine spezielle Nachweisung der Grundstücke, zu welchen der Weg führt, sowie der Namen der Besitzer aufzustellen und zugleich anzugeben, wieviel Ruthen (Ruthe = 3–5 m) die Mehrentfernung beträgt, wenn die Unterführung benutzt wird, um zu den Grundstücken zu gelangen. Acht Tage später, am 31. Januar 1855, kann Amtmann Weddigen dem Landrat von Borries in Herford melden, daß die „Mehrentfernung“ 43 Ruthen beträgt und daß die dafür in Frage kommende Fläche 66 Morgen, 50 Fuß beträgt. Er bemerkt dann weiter dazu, daß bei Fortfall der Überführung die Hannoversche Eisenbahnverwaltung noch angehalten werden müsse, die Überbrückung des alten Mühlenbaches wieder auszubauen. Diesen müssen die Beteiligten, nachdem sie die Unterführung passiert haben, noch weiter benutzen wegen des zu machenden Bogens über die alte Überbrückung, über die früher der Kommunalweg führte.

Schließlich werden von der Hannoverschen Bahn nach Prüfung an Ort und Stelle die notwendigen Abänderungswünsche der Anlieger erfüllt, damit die bisherige Überführung in Fortfall kommen kann. Insbesondere wird an der Stelle ein Fußweg angelegt, damit die Interessenten, wenn der Mühlenbach Hochflut hat und das Passieren der Unterführung zu schwierig gestaltet, dann den Fußgängerüberweg benutzen können.

Zu solchen Maßnahmen ist die Hannoversche Eisenbahn verpflichtet, denn der zwischen Preußen und Hannover abgeschlossene Staatsvertrag vom 27. Januar 1852 bestimmt u. a.: „Über die in Folge des Baues der Eisenbahn auszuführenden Wege-, Vorflut und Wasserbadanlagen ist erst die Entscheidung der in dem betreffenden Staatsgebiet kompetenten Behörden zu hören. Die Kompetenz der diesseitigen Behörden aber wird reguliert durch den § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1835, welcher lautet: Außer der Geldentschädigung ist die (Eisenbahn-) Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Überfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorflutanlagen nötig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachteile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert

werden. Es unterliegt daher keinem Zweifel, daß die Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion alle die gedachten Anlagen auszuführen verpflichtet ist, welche wir für notwendig halten.“ Das bestätigt dazu am 24. November 1854 auch die Königl. Regierung in Minden in einem Schreiben an den Landrat von Borries.

Dieser Hinweis wird wahrscheinlich notwendig wegen einer Revision, die auf Grund des § 14 des vorgenannten Vertrages vom 3. November 1853 am 5. und 6. Oktober 1854 durchgeführt wird. Hierbei werden alle die begründeten und unbegründeten Einwände geprüft.

Aber auch noch in einer anderen Wegesache glauben die Löhner gegenüber der Westbahn ihr gutes Recht verteidigen zu müssen. Am 6. März 1854 beklagt sich der zuständige Bauleiter der Westbahn beim Königlich Preussischen Amt Gohfeld über den Löhner Ortsvorsteher Richter. Er habe mit demselben am 19. Dezember des vergangenen Jahres ein Übereinkommen getroffen, daß es bis auf weiteres gestattet sein sollte, Fuhrwerke, welche Eisenbahnsachen fahren, auf dem Feldweg von der Löhner Kirche bis zur Eisenbahn, eine Entfernung von 50 Ruthen (etwa 223 m), ungestört fahren zu lassen. Am 10. Februar sei jedoch der Weg durch einen Strohwisch und einen quer über den Weg gelegten großen Baum gesperrt worden, so daß ein Fahrzeug, mit Bohlen beladen, davor halten und ausspannen mußte. Nach Rücksprache mit dem Ortsvorsteher konnte zwar das Fuhrwerk nach einigen Stunden durchfahren. Es sei dem Bauleiter jedoch eröffnet worden, daß der Weg vom folgenden Tag an von Eisenbahnfuhrwerken weiter nicht befahren werden dürfe. Auf die Anfrage des Bauleiters, wieviel Entschädigung für jedes Eisenbahnfuhrwerk, das den Weg passiere, bezahlt werden solle, habe er auch auf wiederholtes Nachfragen keine Antwort erhalten. Derzeit, so schreibt der Bauleiter weiter, sei er gern erbötig gewesen, für jedes Fuhrwerk, das den Weg für Bauzwecke benutze, eine entsprechende Entschädigung an die Gemeinde zu zahlen. Jetzt indes sei die Sache eine andere. — Durch Ankauf verschiedener Abschnitte auf dem Bohnenkamp in der Feldmark Löhne (der Grund des Bahnkörpers sei von Grundsteuer frei) sei die Eisenbahnverwaltung Grundstückseigentümer in der Feldmark Löhne geworden und werde demnach berechtigt sein, die Feldwege benutzen zu dürfen, welche zu diesen Abschnitten führen. Bisher habe man die Fuhrwerke, die von Rehme nach der Werre fahren mußten, vom Mühlenbach in Löhne aus auf das Bahnterrain, wo man einen provisorischen Weg habe herstellen lassen, gewiesen. Dadurch sei der strittige Feldweg nicht berührt worden.

In der nächsten Zeit allerdings werden verschiedene Fuhren, von Bischofshagen und Schwarzenmoor kommend, den Feldweg von der Löhner Kirche bis zur Eisenbahn passieren müssen. Falls nun das Amt die Fahrgerechtigkeit seitens der Eisenbahn anerkenne, möge es den Löhner Ortsvorsteher mit den nötigen Anweisungen versehen, andernfalls entsprechend berichten. In dem Protokoll vom 28. Oktober 1854 zu der bereits erwähnten Revision

der gesamten Eisenbahnanlage vom 5. und 6. Oktober finden wir eine für uns noch besonders interessante Notiz, die sich auf den Bahnhof in Kirchlingern bezieht: „Colon Fischer Nr. 13 zu Kirchlingern behauptet, daß ihm die Bewässerung seiner Wiese durch die Anlage der Bahn abgeschnitten sei. — Es ist noch zweifelhaft, ob an dieser Stelle (Nr. 2204) eine Haltestelle angelegt wird oder nicht. Wird die Haltestelle hier angelegt, so ist die Erbauung eines Durchlasses untunlich und daher der Fischer zu entschädigen. Kommt aber die Haltestelle nicht zur Durchführung, so wird nach Angabe der Direktion der Anlegung des Durchlasses zur Durchführung des beanspruchten Wassers nichts im Wege stehen und ist deshalb im gedachten Falle anzulegen“. — Man ist sich also am 28. Oktober 1854 noch nicht darüber einig, ob in Kirchlingern eine Haltestelle oder ein Bahnhof angelegt werden wird oder nicht.

Der Landrat v. Borries hat sich sehr um die Anlage eines Bahnhofes in Kirchlingern bemüht, gewiß auch aus persönlichen Gründen. Die Königl. Eisenbahndirektion Hannover schreibt dem „Hochwohlgeborenen Herrn Landrat“ am 24. November 1855 u. a.: „Auf das geehrte Schreiben vom 15. ds. Monats erwidern wir ergebenst, daß im ursprünglichen Projekt für die Löhner-Osnabrücker Bahn die Anlage einer Haltestelle bei Kirchlingern allerdings aufgenommen war, daß Se. Exzellenz der Königl. Preussische Handelsminister die Anlage einer Station für Löhne für richtiger hielt und deshalb für die Ausführung der letzteren sich aussprach, als wir die Fortlassung einer dieser beiden Stationen, Kirchlingern oder Löhne, zur Bedingung machen mußten. Nachdem dieser dringenden Befürwortung entsprochen worden ist, kann für jetzt auf die Anlage einer Haltestelle in Kirchlingern nicht eingegangen werden. Wir werden dieselbe indeß keineswegs aus dem Auge verlieren und später, wenn erst die örtlichen Verkehrsverhältnisse sich besser übersehen lassen, um so mehr darauf zurückkommen, als der für die Anlage einer Haltestelle in Kirchlingern erforderliche Terrain bereits angekauft worden ist“. — Inzwischen ist am 21. November die Osnabrücker Bahn bereits in Betrieb genommen. — Man fragt sich jedoch, wo die Bahn hätte enden sollen, wenn statt des Bahnhofes in Löhne ein solcher in Kirchlingern angelegt sei. Aber die Bemühungen des Landrates um die Einrichtung eines Bahnhofes in Kirchlingern sind schließlich nicht ohne Erfolg geblieben. Am 7. November 1858 (!) teilt er dem Gohfelder Amtmann Mahlendorf mit, daß die Generaldirektion der Eisenbahnen und Telegraphen zu Hannover auf seinen Antrag angeordnet habe, daß nach der Einführung des neuen Fahrplanes, welcher wahrscheinlich schon am 16. November ins Leben treten werde, der gegen 5 Uhr von Löhne nach Osnabrück abgehende Personenzug versuchsweise wiederum auf der Haltestelle Kirchlingern anhalten werde, um Reisende aufzunehmen und abzusetzen. Es werden künftig in Kirchlingern nach beiden Richtungen zwei Bahnzüge täglich anhalten, nämlich a, der in Richtung von Osnabrück nach Minden des Morgens gegen 10 Uhr in Kirchlingern ankommende Personenzug und

der abends gegen 8 Uhr dort eintreffende kombinierte Personen- und Güterzug, b, in Richtung von Minden nach Osnabrück der morgens gegen 5 $\frac{1}{2}$ Uhr eintreffende kombinierte Personen- und Güterzug und der nachmittags gegen 5 $\frac{1}{4}$ Uhr dort ankommende Personenzug. Der Gohfelder Amtmann wird ersucht, diese Verkehrserleichterung zur Kenntnis der Einwohner des Bezirks zu bringen und dieselben zur häufigen Benutzung der Haltestelle in Kirchlengern anzuhalten, damit dieselbe nicht etwa „wegen Mangels an Frequenz“ wieder eingezogen werde. (Wann der kombinierte Personenzug erstmalig in Kirchlengern anhielt, läßt sich aus den vorliegenden Akten nicht ersehen.)

In diesem Zusammenhang soll hier auch noch von dem ersten Eisenbahnunglück in Kirchlengern berichtet werden. Der „berittene Gendarm“ Wendrick in Kirchlengern ist selbstverständlich für Ruhe und Ordnung in der Gemeinde verantwortlich. Da gehört nun auch die Eisenbahn in seinen Aufgabenbereich. Am 4. Dezember 1858 meldet er seinem Amtmann in Gohfeld, daß am Vortage um 3 Uhr der Eisenbahnzug, der von Bünde nach Kirchlengern fuhr, auf dem Bahnhof in Kirchlengern auf eine Dampfmaschine gestoßen sei und dadurch einen Eisenbahnwagen und die Dampfmaschine demoliert habe. „Menschen sind dabei nicht beschädigt worden.“ Das Unglück geschah dadurch, daß die Weiche, in der die Lokomotive stand, nicht geschlossen war, der Zug, der in Kirchlengern fahrplanmäßig nicht anhielt, in die offene Weiche fuhr. Die Schuld dafür soll dem Weichensteller Lücking in Kirchlengern angelastet werden. Der Gohfelder Amtmann führt die erforderlichen Ermittlungen durch und stellt fest, daß der beschuldigte Weichensteller Lücking ein „durchaus zuverlässiger Mensch ist, welcher durch seine Pünktlichkeit und Achtsamkeit das Vertrauen seiner vorgesetzten Behörde im hohen Grade erworben hat, daß ihm der schwierige Posten in der neu errichteten Haltestelle zu Kirchlengern anvertraut worden ist. Ob derselbe überhaupt irgend etwas versehen hat, habe ich nicht ermitteln können.“ Es gehe jedoch aus der ganzen Sachlage hervor, daß die Königlich Hannoversche Eisenbahnverwaltung dem Lücking eine solche Menge an Geschäften auferlegt habe, daß er sie nicht allein mit der nötigen Sorgfalt habe versehen können.

Kehren wir aber nun wieder zu den Folgeschwierigkeiten des Bahnbaues zurück. Infolge der Verlegung der Werre mittels des Durchstichs unterhalb der Werrebrücke der Königlich Hannoverschen Westbahn hat das verlassene Flußbett, welches jetzt nur den Elsefluß aufzunehmen hat, eine über das Bedürfnis hinausgehende Breite, und es bestehen keine polizeilichen Bedenken, daß dieses Flußbett den jetzigen Verhältnissen entsprechend eingeschränkt und auf diese Weise, soweit es nicht für den Abfluß des Wassers erforderlich ist, im Interesse der Landeskultur nutzbar gemacht wird. Dem zufolge haben denn auch die beiderseitigen Anlieger bereits damit begonnen, das Flußbett nach der Mitte hin durch Einfüllen von Boden einzuschränken. Damit aber eine solche Einschränkung des Flußbettes nicht ord-

nungswidrig, sondern nach einer bestimmten Norm stattfindet und das Elsewasser, namentlich beim Hochwasser einen normalmäßigen Abfluß behält, hat der Landrat den Aufseher Theine beauftragt, auf beiden Seiten des Flusses die Grenzen abzupfählen, über welche hinaus die angrenzenden Grundbesitzer nicht in den Fluß hineinbauen dürfen. Während sich die übrigen Anlieger bis jetzt streng an diese Grenzen gehalten haben, ist dagegen von dem Colon Spanier zu Obernbeck weit über diese Grenzen hinaus in den Fluß hinein gebaut worden, was im polizeilichen Interesse durchaus unstatthaft ist. — Der Landrat beauftragt daher den Amtmann am 25. Juni 1856, den Colon Spanier unverzüglich anzuweisen, sich jeder ferneren Beschränkung des Flußbettes bei Vermeidung einer Executionsstrafe von 20 rth. zu enthalten und den über diese Grenzen in den Fluß geschafften Erdboden wieder zu entfernen und diese Erde baldigst fortzuschaffen. Wenn Spanier der Aufforderung keine Folge leisten sollte, so ist die andgedrohte Strafe festzusetzen und die Aufforderung bei erhöhter Strafe zu wiederholen.

Aber so leicht läßt sich ein Obernbecker Colon nicht ins Bockshorn jagen. Er zählt die ihm durch die Verlegung der Werre-Else und durch den Bau der Werrebrücke entstandenen Schäden und Nachteile auf, so daß man gezwungen ist, noch einmal eine Prüfung der Ufer an den Grundstücken des Beschwerdeführers durch den Königlichen Kreisbaumeister Stahl unter Hinzuziehung des Eisenbahnconducteurs Hartmann vornehmen zu lassen. Dem Gutachten wird auch noch eine Handzeichnung beigelegt mit dem Bemerken, daß nach dieser Verhandlung als erwiesen anzunehmen ist, daß die Geschwindigkeit des Wasser in dem Durchstich bedeutend stärker als in der Else sein muß. Dadurch und durch die Richtung des Stromes gegen das Ufer des Spanierschen Grundstückes ist unbedingt ein stärkerer Abriß des Ufers als früher vorgekommen, zumal nach Anlegung des Durchstichs auch eine Vergrößerung der Sandbank erfolgt ist. Da nun der Durchstich durch die Anlage der Eisenbahn veranlaßt worden ist, so „erlaubt“ sich die Königlich Preussische Regierung in Minden am 10. November 1857, also ein Jahr später, die Königliche Generaldirektion zu ersuchen, nunmehr das in Rede stehende Ufer baldgefälligst in geeigneter Weise zu schützen, wobei noch bemerkt wird, daß der Teil, der sich durch den Durchstich nicht geändert hat, auch von der Königlichen Eisenbahndirektion nicht zu schützen ist.

Aber auch die Eisenbahnverwaltung stellt sich auf die Hinterbeine. Und so ganz einfach ist die Angelegenheit ja auch wieder nicht, denn schließlich geht es auch um die Grenze zwischen den beiden Gemeinden Obernbeck und Löhne. Und erst der Ortstermin am 2. März 1858, zu dem als Grundbesitzer auf dem linken Werreufer der Colon Oberwörder, Obernbeck Nr. 10, und der Colon Götting, Obernbeck Nr. 30, und vom rechten Werreufer Gemeindevorsteher Colon Richter, Löhne-Beck Nr. 12, sowie der Sohn des Colons Kölling aus Ellerbusch, der bei den Planungsarbeiten an der

Spanierschen Wiese mitgearbeitet hat, als Zeugen vorgeladen werden, bringt diese Angelegenheit zum Abschluß.

Auch in Kirchlengern wird die Else in ihrem Bett gestört. Sie wird hier durch den Bahndamm verschüttet und weiter nach der Südlengerner Seite verlegt. Hier hören wir aber von keinen besonderen „Grenzkämpfen“.

Wir haben bereits gesehen, daß sich die Verlegung der Werre und der Elsemündung nicht umgehen ließ. Zwei größere Brücken müssen die beiden Flüsse überspannen. Die Werrebrücke wird mit einer Weite von 150 (Fuß?) und die Elsebrücke mit einer solchen von 90 (Fuß?) angegeben. Das entspricht einer Länge von 47 bzw. 28 Metern. — Im September und Oktober 1854 wird jeweils die Genehmigung für Sonntagsarbeit beantragt, da die Grundarbeiten an den Brücken ständiges Pumpen notwendig machen. Entsprechende Anträge werden auch im Mai 1855 für beide Brückenbauten gestellt. Endgültig fertig werden die beiden Brücken am 29. 8. 1855.

Der Bauleiter Bothe teilt an diesem Tage dem Gohfelder Amt mit, daß die Maschinenarbeiter bis zum Nachmittag mit der Werre- und mit der Elsebrücke fertig werden und bittet um die Rückgabe der Papiere und Pässe für die freigewordenen dreizehn Arbeiter zur Rückreise nach Rönneberg. Lediglich drei Monteure bleiben zur Aufstellung der Drehscheibe auf dem Bahnhof in Löhne.

Mit dem Werrebrückenbau verbindet sich auch noch eine kleine Episode, die uns einen Blick in das Recht der Werreanlieger auf „Strandgut“ tun läßt. — Am 18. Dezember 1854 beklagt sich der Bauleiter Bothe wie folgt beim Amtmann in Löhne: „Gleich unterhalb Brinkmann sind bei Johannmeyer (Johannsmeyer?) mehrere Eisenbahnschwellen und etwas Bauholz vom Werrebrückenbauplatz bei dem letzten Hochwasser angetrieben, und weigert sich Johannmeyer, die Hölzer anders verabfolgen zu lassen, als gegen den halben Wert derselben. Darf hierdurch bitten, mir gütigst mitteilen zu wollen, ob gesetztes $\frac{1}{2}$ des Wertes der angetriebenen Gegenstände den betreffenden Grundbesitzern gehört.“

Die kurze Randnotiz läßt erkennen, daß die Forderung des Johannmeyer zu Recht besteht.

Das Problem der Eisenbahnbauarbeiter

Wenden wir uns nun dem Problem der Eisenbahnbauarbeiter zu. Gewiß muß man in dem Bau der Osnabrücker Eisenbahn im heimischen Raum auch ein begrüßenswertes Arbeitsbeschaffungsunternehmen erkennen. Doch hat man vom Bau der Köln-Mindener Eisenbahn her recht unangenehme Erfahrungen, die sich auf den Zustrom fremder Arbeitskräfte beziehen. Bis heute ist immer noch die Erzählung lebendig, daß die Löhner den für ihren Ort geplanten Bahnhof abgelehnt haben, um damit sich nicht der Gefahr des Zustroms des „fremden Volkes“ und der damit verbundenen Unruhe,

Unsicherheit und Gefährdung der Jugend auszusetzen. Deshalb sei der „Bahnhof Löhne“ weiter nach Osten in die Gemeinde Gohfeld, Bauerschaft Bischofshagen, verlegt; man habe aber den aktenmäßig festliegenden Namen „Löhne“ beibehalten. — Aber lassen wir hier ein Schreiben des Herforder Landrates von Borries vom 9. 12. 1853 selbst zu uns sprechen: „Nach Mitteilung der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Inspection werden die Erd- und Brückenarbeiten der Hannoverschen Westbahn binnen kurzem in Angriff genommen werden. Mit diesem Zeitpunkt tritt die Notwendigkeit einer strengen polizeilichen Controlle der bei der Eisenbahn beschäftigten Arbeiter ein und ohne Zweifel ein großer Zudrang fremder Arbeiter, unter denen sich in der Regel viel nichtsnutzige Subjekte befinden, sich bemerkbar machen wird. Ew. Wohlgeboren beauftrage ich daher, die Ihnen unterm 21. August 1844 mitgeteilten Regierungsverfügung vom 15ten ejurd. memoris genau zu beachten und die darin angeordnete Controlle zur Ausführung zu bringen. Sie wollen sich dieserhalb mit den betreffenden Hannoverschen Bahnbeamten in Verbindung setzen und deren Mitwirkung zur Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung und Ausübung einer strengen Fremdenpolizei in Anspruch nehmen. Sollten jene Beamten sich in dieser Beziehung wider Erwarten unwillfährig zeigen, so haben Sie mir sofort Anzeige zu machen, um wegen Remedur das Geeignete veranlassen zu können. Alle nicht mit gehöriger Legitimation versehenen oder sonst zu Bedenken Veranlassung gebenden fremden Individuen sind ohne Nachsicht zurückzuweisen. Eine solche Zurückweisung fremder Arbeiter ist um so gerechtfertigter, als nach Mitteilung der Eisenbahn-Inspection die Arbeiten im Laufe dieses Winters nur sehr schwach in Angriff genommen werden, so daß nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl Arbeiter beschäftigt werden kann, welche die nächsten Gemeinden zur Genüge zu stellen im Stande sind.

Ich hege das Vertrauen, daß Sie dieser wichtigen Angelegenheit Ihre besondere Tätigkeit widmen werden und werde mich von der gehörigen Ausführung der Controllen selbst gelegentlich zu überzeugen suchen“.

Das ist eine unmißverständliche Anweisung an den Amtmann Weddigen in Gohfeld! Und er hat sie ernst genommen, wenn es ihm auch gewiß nicht immer leicht geworden sein dürfte. Schon die Teilnahme an den vielfachen Abschätzungskommissionen und Besichtigungen bringt außerordentliche große Mehrarbeit, aber eine Entschädigung für seine Teilnahme lehnt er in jedem Falle ab, da diese Arbeit zu seinen Dienstobliegenheiten gehöre. Diese Bemerkung scheint aber ihren Grund darin zu haben, daß dem Amtmann von Bünde, der eine entsprechende Aufstellung gemacht hat, vom Landrat eine als Rüge anzusehende Absage erteilt worden ist. Zu einem späteren Zeitpunkt werden Amtmann Weddigen dann aber „für seine Mühewaltung bei der Erwerbung des Grundeigentums behufs der Westbahn“ 25 Taler überwiesen.

Aber es ist schon eine Heidenarbeit, die er in dieser Sache zu leisten hat. Jeder Arbeiter muß mit einer Arbeitskarte ausgerüstet werden und jeder

Zugang und Abgang dem Amte mitgeteilt werden. Insbesondere müssen alle „ausländischen“ (hannoverschen) Arbeiter, meistens Fachkräfte, eine Aufenthaltsgenehmigung unter Beifügung eines Reisepasses einholen. Der erste eingereichte Reisepaß mag hier im Wortlaut wiedergegeben werden.



Königreich Hannover
(Wappen)

Alle Civil- und Militär=Behörden werden geziemend ersucht, den Vorzeiger dieses

Heinrich Greve

gebürtig aus Erbstorf, wohnhaft in Rodenbeck,

auf seiner behufs Arbeitssuchen vorhandene Reise von hier nach Löhne, Kreises Herford in Preußen, frei und ungehindert reisen und zurückreisen

(obwohl sich der Paß heute noch bei den Akten befindet), ihm auch nötigenfalls jeden möglichen Schutz angedeihen zu lassen.

Lüne, am vierzehnten November 1850 und drei

Königlich Hannoversches Amt

(gez.) v. Hammerstein

Nr. 36 der Registers

Reisepaß für das In- und Ausland – Gültig für ein Jahr

Beschreibung des Inhabers	Spricht: deutsch"
Alter: 30 Jahre	Größe: 5 Fuß und 8 Zoll
Statur: mittler	Haar: dunkel
Stirn: gewöhnlich	Augenbrauen: dunkel
Augen: blau	Nase: lang
Mund: gewöhnlich	Zähne: gut
Kinn: spitz	Bart: schwach
Gesicht: länglich	Gesichtsfarbe: gesund

(Der Reisepaß hat die Größe von etwa 39 x 26 cm)

Jeder, so sagten wir schon, der beim Eisenbahnbau eingestellt werden möchte, muß ein entsprechendes Gesuch einreichen, so wie zum Beispiel Friedrich Wilhelm Eickermann aus Bischofshagen, 26 Jahre alt, ein gesunder, kräftiger Mann, evangelischer Konfession, der zwei über 60 Jahre alte Eltern zu ernähren hat. — Hier befürwortet der Amtmann selbst die Beschäftigung des Eickermann bei der Königlich Hannoverschen Eisenbahn am 8. Februar 1854. Am 2. Mai 1854 zeigt der Aufseher Lohmann aus Bergen an, daß er bei der Osnabrück-Löhner Bahn angestellt sei und am 28. Februar zu Brinkmann, Bischofshagen Nr. 82, gezogen sei. Er sei unverheiratet und habe ein Gehalt von monatlich 20 rth.

Wie sehr die Arbeit begehrt ist, mag man daran sehen, daß die Heuerlinge und sonstigen Einwohner der anliegenden Gemeinden streng darüber wachen, ob nicht auch ortsfremde Kräfte eingestellt sind. Da gibt es schon am 12. Dezember 1853 eine „demütige Bitte um Beschäftigung“. An diesem Tage erscheinen bei dem Vorsteher Bartelheimer in Kirchlengern mehrere Heuerlinge und geben „bittend zu Protokoll“, es sei bereits durch Herrn Amtmann Weddigen versprochen, daß die Arbeit an der zu bauenden Hannoverschen Eisenbahn hierdurch für die hiesigen notdürftigen vielen Heuerlinge größtenteils reserviert bleiben solle, da die übrigen Ortschaften gleichfalls die Arbeit daselbst behalten sollten. In Bünde sei die Arbeit bereits begonnen und dort würden die Arbeiter von hier nicht angenommen. Nun würden von morgen an von Südlengern zum Bau der Elsebrücke Steine gefahren, welche auf dem Grund von Kirchlengern aufgeruthet werden. Einige Heuerlinge seien bittend zum Herrn Baumeister Bothe in Löhne gewesen, damit er sie bei dem Steinaufruthen beschäftige.

Sie hätten aber die Antwort erhalten, es würden dann Leute von Löhne mitgebracht. Da sie nun in andere Ortschaften nicht sollten, so möchte der Herr Amtmann Weddigen doch geneigtest dafür sorgen, daß die Arbeit, welche hier anfallt, für sie bleibe und dafür auf Herrn Baumeister Bothe in Güte dafür wirken, daß nicht fremde Arbeiter, sondern hiesige die anfallende Arbeit resp. das Steinaufruthen erhielten.

Über die Höhe des Arbeitslohnes erfahren wir nichts. Lediglich teilt die Westbahninspektion III, Sektion X in Löhne am 6. Januar 1854 mit, daß für die Erdarbeiten günstiges Wetter zu werden schein und höchstwahrscheinlich in der nächsten Woche die Erdarbeiten beginnen könnten, und es werde sich zeigen, ob sie bei dieser Witterung fortgesetzt werden könnten. Es wird weiter darauf aufmerksam gemacht, daß bei ungünstigem Wetter die Arbeitsleistungen niedriger sein würden und daß entsprechend auch der Tagelohn geringer sein werde. Bei den genannten Verhältnissen sei jedoch bisher je nach Länge der Tageszeit ein guter Tagelohn verdient worden.

Am 14. März 1854 zeigt der Gendarm Wendrick aus Kirchlengern seinem Amtmann in Gohfeld an, daß ein ganzer „Schacht“ Eisenbahnarbeiter aus dem Amt Bünde in der Strecke von Obrock nach Kirchlengern, also im Amt Mennighüffen, arbeite. Ihre Arbeitskarten, die er sich habe zeigen lassen, seien alle vom Amtmann in Bünde ausgestellt. Da aber die Leute im Amt Mennighüffen arbeiteten, müßten die Karten vom Amtmann Weddigen unterschrieben sein. Die Leute aus dem Amt Mennighüffen würden von Amtmann Rütther in Bünde weggejagt, und er nehme nur Leute aus seinem Amt an. Der dienstefrige Gendarm ordnet an, daß sich die besagten Arbeiter innerhalb von drei Tagen eine entsprechende Bescheinigung des Gohfelder Amtmannes zu besorgen haben. — Eine Randnotiz des Amtmannes besagt, daß die in Bünde ausgestellten Karten auch für den Bereich Gohfeld=Mennighüffen Geltung haben.

Ein am 10. Februar 1854 begonnenes Arbeiterverzeichnis führt bis zum 1. März 121, bis zum 1. April 205, bis zum 1. Mai 212, bis zum 1. Juni 238, bis zum 1. Juli 259, bis zum 1. August 299, bis zum 1. Oktober 322, bis zum 1. November 1854 525 und bis zum 1. Juni 1855 610 Namen auf. Von diesen 610 Beschäftigten kommen 10 aus dem „Ausland“, aus Hannover. Es handelt sich hier im wesentlichen um Fachkräfte und Aufseher, wie wir schon andeuteten. Die anderen 600 Bahnbauarbeiter kommen aus dem heimischen Bereich. Man hat sich also sehr streng an die Abmachungen, daß durchweg nur Leute aus den anliegenden Gemeinden beschäftigt werden sollen, gehalten. Die einzelnen Gemeinden bzw. Bauerschaften sind wie folgt beteiligt:

Gemeinde Löhne	119
Bauerschaft Bischofshagen	89
Bauerschaft Jöllenbeck	11
Bauerschaft Depenbrock	6
Übertrag	225

Übertrag	225
Bauerschaft Melbergen	1
Gohfeld (allgemein)	2
Amt Gohfeld	228
Bauerschaft Mennighüffen	53
Bauerschaft Grimminghausen	11
Ortsteil Ostscheid	1
Bauerschaft Oberbeck	55
Mennighüffen=Oberbeck	120
Gemeinde Kirchlengern	109
Gemeinde Häver	15
Gemeinde Spradow	15
Gemeinde Quernheim	13
Gemeinde Klosterbauerschaft	13
Gemeinde Hagedorn	6
Bereich Kirchlengern	171
Amt Mennighüffen insgesamt	291
Gemeinde Südlengern	72
Lengerheide	1
Südlengern	73
Gemeinde Falkendiek	5
Gemeinde Bermbeck	1
Gemeinde Eilshausen	1
Brandhorst (Hiddenhausen)	1
Benachbarte Gemeinden	8

Es sind nicht alle Menschen Engel, und wo gehobelt wird, da fallen Späne! Ja, es gibt auch hier Menschen, die die Not anderer für sich ausnutzen! Unter dem 13. Mai 1854 schreibt der Landrat v. Borries: „Es ist zu meiner Kenntnis gekommen, daß der Bau=Aufseher Apetz in Kirchlengern sich für die Annahme von Arbeitern zu dem Eisenbahnbau Geschenke an Butter, Eiern, Schinken etc. machen läßt, Niemanden annimmt, welcher sich nicht durch derartige Geschenke seine Willfähigkeit zu erlangen sucht. Da ein solches unerlaubtes Verfahren, wodurch die bedürftigen Arbeiter, welche keine solchen Geschenke machen können, von der Arbeit ganz ausgeschlossen werden, nicht geduldet werden darf, so ersuche ich Ew. Wohlgeboren ergebenst, gegen den p. Apetz unverzüglich energisch einzuschreiten und diesen beklagenswerten Unfug, welcher bei einem Staatsbau nicht vorkommen sollte, zu steuern. Ich habe die Polizeibehörde beauftragt, den Aufseher Apetz streng zu überwachen, und werde, falls derselbe sich wider Erwarten ähnlicher Ungebührlichkeiten schuldig machen sollte, der Königlichen Eisenbahn-Direction hiervon Mitteilung machen und die Auswei-

sung des Apetz zu veranlassen“. Amtmann Weddigen wird beauftragt, den A. streng zu überwachen und gegebenenfalls Anzeige zu erstatten.

Bei einer so großen Anzahl von Arbeitern kommt es auch zu Schwierigkeiten und vorzeitigen Entlassungen. Die Arbeiter Karl Ußling aus Löhne und Carl Lücking aus Kirchlengern werden vorzeitig entlassen, weil sie für die Arbeiten zu schwach sind. Auch dem Carl Brinkmann aus Löhne scheint die Eisenbahnbauarbeit nicht das gebracht zu haben, was er sich von ihr erhofft hatte. Er kehrt in seinen Maurerberuf zurück. — Aber dann hören wir von fristlosen Entlassungen, bei denen schuldhaft Verstöße gegen die Ordnung und Disziplin vorliegen. Der Arbeiter Gustav V. aus Obernbeck hat „eigenwillig“, der Arbeiter Friedrich B. aus Löhne „eigenmächtig“ seine Arbeit verlassen, und der Arbeiter B. aus Kirchlengern war mit den Anordnungen nicht zufrieden. Schlimmer wird es am 17. März 1854. An diesem Tage werden gleich drei Arbeiter fristlos entlassen. Alle drei sind aus Kirchlengern. Der Arbeiter Wilhelm U. hat eigenmächtig ein Bund Weiden an der Else auf dem Gute Steinlake entwendet. Er habe sie aber weggeworfen und gebe an, er habe vor dem Aufseher Bothe Angst gehabt. Er habe mit den Weiden seinen Garten einfriedigen wollen. Carl St. wurde „auf unerlaubten Wegen“ etwas nach der Arbeitszeit betroffen und stand im Verdacht, daß er ebenfalls Weiden stehlen wollte. Caspar Gr. hat ohne Erlaubnis ein Tuch voll Holzspäne vom Arbeitsplatz mitgenommen! Wahrlich, harte Entscheidungen! — Der anzeigende Bauführer teilt zum ersten Fall mit, daß das Bündel Weiden vorläufig in der Bauhütte an der Werre verwahrt werde und fragt an, ob dieses dem Eigentümer von Laer oder dem Amte zugeschickt werden soll. Nicht von langer Dauer ist die Beschäftigung des Arbeiters und Heizers Carl Finger aus Bodenfeld. Er zeigt am 2. Oktober 1854 beim Amt an, daß er am 30. September an der Königlich Hannoverschen Westbahn an der Maschine zur Arbeit abgestellt ist und daß er bei Klausmeier, Bischofshagen Nr. 27, seinen Wohnsitz gefunden habe und sich gleichzeitig zur Klassensteuer anmelde. — Bereits am 6. November wird er fristlos entlassen, da er sich am Sonnabendabend betrunken und ungebührlich aufgeführt hat. Er bekommt seine Arbeitskarte mit, um sie beim Amt abzugeben und seinen Arbeitspaß zurückzuerhalten. Zuvor aber muß er sie von seinem Quartiermeister unterzeichnen lassen. Der Colon Clausmeier setzt seiner Unterschrift die Bemerkung hinzu: „Und ist nie Betrunken zu Hause gekommen.“

Der Bauleiter Bothe „verfehlt nicht“, weiter anzuzeigen, daß er die Arbeiter V. und Th. aus Kirchlengern und Dreyer aus Löhne fristlos entlassen hat, da V. die ihm von seinem Vorgesetzten gegebenen Befehle nicht befolgte, D. sich unanständig gegen einen Baubeamten betragen und Th. eine Aufwiegelung des Schachtes gegen die gewordenen Anordnungen versucht habe. Zugleich ersucht der Bauleiter Bothe das Königlich Preussische Amt, solche Maßregeln ergreifen zu wollen, daß durch die Arbeiter

V. und D. „die allgemeine Sicherheit nicht gefährdet werde, da die beiden einmal den gegebenen Weisungen, die Bahn zu verlassen, dem Aufseher gegenüber nicht Folge geleistet haben, dann versucht haben, die Schachtarbeiter im Schacht Bachmann und Bode von der Arbeit aufhören zu lassen und schließlich die Äußerung gemacht haben, daß die Schachtmeister Hoppe und Bachmann kalt gemacht werden sollten.“

Und da ist nun noch ein ganz besonders „böser“ Fall. Der stellvertretende Bauleiter Hugo Lüntzel zeigt „pro Bothe“ an, daß der Arbeiter Friedrich R. aus Bischofshagen wegen Faulheit durch die Aufseher Lohmann und Blume entlassen sei. Auf die Aufforderung des Aufsehers Lohmann, er möge seine Arbeitskarte abgeben, habe er zur Antwort gegeben, daß er selbige nicht bei sich habe, jedoch verlange er „sein verdientes Tagelohn“, worauf ihm als Antwort gegeben wurde, er könne nicht eher sein Geld bekommen, bis die verlangte Arbeitskarte am Platze sei. Etwa eine Stunde später begegnet R. dem Aufseher Lohmann und stellt dieselbe Forderung nochmals. Da demselben jedoch dieselbe Antwort gegeben wird, so tritt er beleidigend und drohend auf, wodurch sich Lohmann genötigt sieht, Befehl zu geben, den gt. R. durch Arbeiter von der Bahn transportieren zu lassen. Da jedoch R. droht, er werde den ersten, der ihn anfasse, mit dem Messer stechen, so will selbigen keiner anfassen, und gen. Lohmann zieht den Befehl zurück. R. geht darauf auf der Bahn entlang, droht und läßt sich aufrührerische Redensarten gegen die Arbeiter zuschulden kommen. Etwa eine halbe Stunde später jedoch kommt R. wieder auf die Poppensiekersche Wegeüberführung und faßt den Aufseher Blume mit den Worten: „Warte, du Hund!“ an und schlägt denselben an den Kopf. Ferner wirft R. einen Knüppel nach Blume. Das Ersuchen des stellvertretenden Bauleiters an den Wohlgeborenen Amtmann Weddigen scheint dieser nicht so tragisch genommen zu haben, was die gemachte Fußnote „ad acta, da von einer ferneren Verfolgung Abstand genommen ist“ andeutet.

Zum Schluß aber sei hier noch vermerkt, daß der Bau der Osnabrücker Bahn im heimischen Raum auch ein Todesopfer forderte. Am 21. Oktober 1854 teilt der bereits erwähnte stellvertretende Bauführer Hugo Lüntzel mit, daß der durch Einstürzen einer Böschung am 19. Oktober verletzte Eisenbahnarbeiter Lampe aus Mennighüffen infolge dieser Verletzung um 7 Uhr des Morgens leider verstorben sei.

Eisenbahnbauten

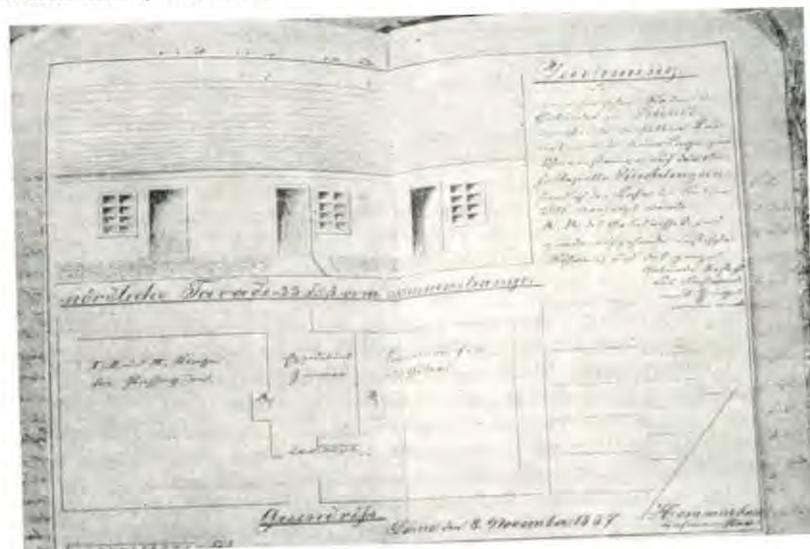
Die verschiedenen Eisenbahnüberführungen machen auch eine Überwachung derselben notwendig. Zu diesem Zwecke werden in der Gemarkung Kirchlengern drei Wachthäuser, im Bereich der Gemarkung Steinlake ein Wacht- und Wohnhaus und im Bereich Löhne zwei Wachthäuser geplant, für die das Amt die erforderliche Baugenehmigung zu erteilen hat. — Am

22. März 1855 stellen die „Königlich Hannoverschen Eisenbahnen, Westbahn, Bauinspektion III, Osnabrück-Löhne“, mit den erforderlichen Bauzeichnungen an das Königliche Amt Löhne den erforderlichen Antrag mit dem Bemerkten, daß die fraglichen Häuser, gleichviel, ob Wohn- oder Wachthäuser, meistens in einem Winkel zwischen der Bahn und einem Wegeübergang gebaut werden sollen, und zwar „eins unter 20 Fuß (ein Fuß = 30 cm), in der Regel aber nicht unter 22 Fuß und nicht über 32 Fuß von der Bahnaxe entfernt. In einzelnen Fällen werden wegen der Signallinien, weil eine Bahnkurve es erfordert, die Häuser etwas weiter von der Bahn abgerückt werden müssen. Nur in einem Falle wird der Abstand 4 Ruthen — 16 Fuß hannoversch — betragen müssen. Gegen die Wege werden die Wachthäuser in der Regel so situiert, daß die äußerste Dachausladung 3 Fuß von der Wegekante entfernt bleibt. Nur ausnahmsweise, wenn die Enge des Raumes solches erfordert, soll nach den Grundsätzen der Eisenbahn die Dachausladung bis in das Lot der Wegekante vorgeückt werden.

Es ist die Absicht, die sämtlichen Gebäude (die Wohnhäuser über dem mit Bruchsteinen herzurichtenden Unterbau) im reinen Ziegelbau mit Schieferdachung auszuführen. Nur wenn sich die erforderlichen Mauerziegel nicht rechtzeitig herbeischaffen lassen, sollen die einzelnen Gebäude aus Bruchsteinen aufgeführt werden, wobei die Innenmaße die gleichen bleiben werden. Der Landrat, an den das Gesuch mit den Plänen vom Amtmann weitergeleitet ist, genehmigt am 2. April 1855 die Ausführung der Bauten mit der ausdrücklichen Bedingung, daß die äußersten Dachausladungen mindestens drei Fuß von der Wegekante der angrenzenden Wege entfernt bleiben müssen.

Eine Schwierigkeit tritt beim Bau des Bahnhofsgebäudes an der neuen Haltestelle in Kirchlengern auf. Am 27. Oktober 1857 zeigt der in Kirchlengern stationierte „berittene Gendarm“ Wendrik seinem Amtmann an, daß die hannoversche Osnabrück-Löhner Eisenbahndirektion in Kirchlengern an der Eisenbahn ein neues Haus erbauen lasse, ohne um die polizeiliche Erlaubnis nachgesucht zu haben oder zu besitzen. Der angegebene Neubau werde gegen alle gesetzlichen Bestimmungen ohne Maurer- und Zimmermeister von dem Herrn Bahnmeister Hemmersbach ausgeführt. Derselbe habe die Maurergesellen Küsker und Kölling von Südlengern und die Zimmergesellen Rüter und Erlerbrock von Südlengern dazu bestimmt, besagtes Haus zu erbauen. Der „Berittene“ trägt auf Untersuchung und Bestrafung an und versichert seine Anzeige auf Diensteid. — Gendarm Wendrik wird vom Amtmann Mahlendorf beauftragt, den Fortbau des Hauses zu verhindern und den Leiter der Baustelle auf den 9. November zum Amt zu bestellen. — Bahnmeister Hemmersbach übersendet aber bereits zum angesetzten Termin ein ziemlich bissiges Schreiben mit Zeichnung, mit dem er seine Bauarbeiten begründet. „Auf des geehrte Verlangen nach einer Zeichnung des provisorischen Stationsgebäudes zu Bünde, welches nach

der Haltestelle Kirchlengern versetzt wurde, habe ich sofort eine Zeichnung angefertigt, und soweit es die Polizeivorschriften wahrscheinlich erfordern, nach den Feuerungsanlagen, Beschaffenheit, so wie die Lage gegen das Bahngestänge beschrieben und liegt anbei. Sollte dies nicht genügen, so kann ich über das Fehlende sofort Aufschluß geben. Morgen selbst nach Königlichem Amte zu kommen, wird mir wegen dringender Dienstgeschäfte nicht gut möglich sein, weil ich schon durch meine Vorgesetzten bestellt bin. Wahrscheinlich kann ich morgen abend kommen.“ — Das aufzurichtende Gebäude hat eine Länge von 23 Fuß und weist drei Räume auf. Neben dem Aufenthaltsraum für Passagiere 1., 2. und 3. Klasse und einem Lagerraum für Güter enthält es noch ein Expeditionszimmer mit Billettausgabe. Das einstöckige Gebäude besteht aus Fachwerk mit Ziegelmauerwerk. (Aufnahme:)



Wegen des Baues der neuen Hannoverschen Westbahn wird eine gewisse Erweiterung des Bahnhofs Löhne, der jetzt zu einem Eisenbahnknotenpunkt geworden ist, notwendig. Da muß beispielsweise eine Wasserstation für die Lokomotiven eingerichtet werden. Voraussetzung für diese „Lokotankstelle“ ist aber zunächst der Bau eines Brunnens auf dem Bahnhofs-gelände. Am 25. Februar 1855 wird auch hier vom Bauleiter die Erlaubnis für Sonntagsarbeit eingeholt. Sieben Arbeiter müssen ständig beschäftigt werden, da der Wasserandrang derart ist, daß eine Unterbrechung der Arbeit sich nachteilig auswirken werde. Am 1. März hat sich bei dem Bau

des Brunnens gezeigt, daß die Festigkeit des Gesteins Sprengarbeiten nötig machen. Unter der Zusicherung, daß alle erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen sind, wird auch noch angefragt, ob nach den „hiesigen“ Landesgesetzen, es arbeiten bekanntlich die „ausländischen“ Hannoveraner auf „hiesigem“, das heißt preußischem Hoheitsgebiet, besondere Vorschriften über bergmännische Sprengarbeiten unter der Erde bestehen. Aber der Bau eines Brunnens reicht nicht aus; es muß auch ein Wasserstationsgebäude errichtet werden, um die Lokomotiven mit dem köstlichen Naß versorgen zu können. Am 7. April 1855 wird unter Beifügung der Zeichnungen und der eingehenden Beschreibung von der Eisenbahndirektion in Hannover der entsprechende Antrag auf Genehmigung gestellt. — In diesem Gebäude soll eine Dampfmaschine von „zwei Pferdekraft“ aufgestellt werden zum Zwecke des Betriebes einer Wasserpumpe. Die Pumpe soll aus dem unter dem Gebäude anzulegenden Brunnen von etwa 50 Fuß Tiefe das zur Speisung der Lokomotiven erforderliche Wasser in die im oberen Raum des Gebäudes aufzustellenden gußeisernen Reservoirs heben. In dem oberen Raum werden nur diese Wasserreservoirs aufgestellt. — Die Dampfmaschine ist eine Hochdruckmaschine. Der Kessel, ein Röhrenkessel Henschelscher Konstruktion, soll in dem unteren Raum neben der Dampfmaschine aufgestellt werden. Die vom Feuer berührte Fläche beträgt unten 50 Quadratfuß und oben etwa 34 Quadratfuß. Das zum Kessel verwendete beste Eisenblech wird für den Mantel eine Stärke von 5/16 Zoll englisch und für das Feuerrohr gleichfalls 5/16 Zoll englisch erhalten und durch sorgsame Vernietung verbunden werden. Es ist angenommen, daß die Dampfspannung drei Atmosphären über dem Luftdruck betragen soll.

Der Reg. und Baurat Kamerau in Minden überprüft die Angaben und meint, die nach der Zeichnung vorgesehene Höhe des Schornsteins von 33 Fuß (Hannoversches Maß) reiche nicht aus und führe zu einer Belästigung der Umwohner durch „unvollständig verzehrten Rauch“. Er empfiehlt eine Höhe von 60 Fuß (Preußisch Maß). Eine weitere „Bereicherung“ erfährt der Bahnhof Löhne durch den Bau einer „Tränkungsanstalt für Bahnschwelmen“. Sie soll auf dem vom Kolon Poppensieker, Bischofshagen Nr. 13, erworbenen Gelände erstehen. Die Königliche Regierung, Abteilung des Innern, in Minden erteilt am 12. April 1855 durch den Freiherrn v. Schlottheim der Direktion der Hannoverschen Westbahn die landespolizeiliche Genehmigung zur Errichtung der Tränkungsanlage und zu deren Betrieb mittels eines Dampfkessels „unter der Beachtung aller gesetzlichen Bestimmungen“.

Der Betrieb dieser Anlage führt später zu gewissen Schwierigkeiten zwischen der Bahn und der zuständigen Polizeibehörde. Am 6. Januar 1856 ersucht der Bauassistent de Groot um die Erlaubnis, daß an den gewöhnlichen Sonntagen in der Imprägnierungsanstalt in Löhne gearbeitet werden darf, da es sonst nicht möglich ist, die Arbeiten bis zur festgesetzten Zeit zu vollenden. — Der Gohfelder Amtmann, an den das Ersuchen

gerichtet ist, lehnt mit dem kurzen Bemerkten, „daß es gesetzlich nicht gestattet werden darf, daß auch an Sonntagen die Schwellentränkungsanlage in Betrieb bleibt“, ab. Doch die Eisenbahnverwaltung gibt sich mit diesem Entscheid nicht zufrieden. Bei der Königlichen Regierung in Minden, Abteilung des Innern, findet sie dann auch für diese ihre Belange ein offenes Ohr. Am 25. Januar 1856 gibt die Regierung auf dem Dienstwege über den Herforder Landrat nachstehende Anordnung: „Die Direktion der Westphälischen Eisenbahn hat uns die Mitteilung gemacht, daß Ew. Wohlgeboren dem mit der Leitung des Schwellenimprägnirgeschäftes beauftragten Bauassistenten de Groot zu Löhne untersagt haben, den Imprägnierapparat an den Sonntagen im Betriebe zu halten und gleichzeitig bei uns darauf angetragen, den Betrieb gn. Anstalt auch an den Sonntagen mit Ausschluß der Stunden des Gottesdienstes zu gestatten.“

Da eine Unterbrechung der Arbeiten in der Anstalt, sobald damit die Einstellung der Feuerung verbunden, dem ganzen Geschäft von großem Nachteil sein würde, so haben wir uns veranlaßt gesehen, dem gestellten Anträge zu deferiren, wovon wir Sie hiermit mit der Anweisung in Kenntnis setzen, dem Betriebe des Imprägnirapparats an den Sonntagen mit Ausschluß der Gottesdienststunden für die Folge kein Hindernis entgegen zu stellen“.

Feuergefährliche Nachbarschaft

Welche Probleme und Auswirkungen der Bau der neuen Eisenbahn aufwirft, ist den heimischen Einwohnern, selbst den härtesten Gegnern der Bahn, wohl erst später voll bewußt geworden. Da werden die dampfenden und feuerspeienden Maschinen auch noch zu einer Gefahr der in der Nähe der Eisenbahn liegenden mit Stroh oder Strohdocken versehenen Wohnhäuser und Scheunen. Kreisrichter v. Elmendorff in Minden muß am 26. September 1854 dem Landrat v. Borries in Herford mitteilen, daß die gütlichen Verhandlungen mit denjenigen Besitzern, deren Gebäude innerhalb von 10 Ruthen (etwa 40 m) liegen, zu keinem Resultat geführt haben. Von der Eisenbahnverwaltung wird nun der Vorschlag gemacht, daß sie die Überdachung der Häuser in Selbstausführung übernimmt. Da protestieren nun wieder die Hausbesitzer dagegen, daß die Bahn diese nach einem bereits vorliegenden Anschlag des Maurermeisters Brösche und des Zimmermeisters Mohme in einer Weise durchführen will, wie sie schon beim Bau der Köln-Mindener Bahn geschehen ist. Der Kreisrichter bezieht sich nun auf eine am 30. Juni 1847 von der Königlichen Regierung erlassene Verfügung, die in ähnlicher Lage bei der Köln-Mindener Bahn erlassen wurde. Man soll den Hausbesitzern gefälligst bedeuten lassen, vorbehaltlich ihrer etwaigen Schadensansprüche, daß sie durch polizeilichen Zwang angehalten werden, die Eindachungsarbeiten zu einer dafür günsti-

gen Jahreszeit unweigerlich zu gestatten, wenn dieselben nicht vorzögen, bei Zahlung einer Anschlagssumme die Eindachungsarbeiten selbst auszuführen. Die „Protestanten“ sind namentlich der Kolon Altemeyer Nr. 6 zu Kirchlengern und die Witwe Ostermeyer Nr. 12 zu Kirchlengern. Sie werden nun zum Königlichen Amt Gohfeld vorgeladen. Am 2. November 1854 erscheint nur die Witwe Ostermeyer, während der Kolon Altemeyer sich wegen einer entgegenstehenden gerichtlichen Verhandlung entschuldigt. Der Witwe Ostermeyer wird noch einmal die Notwendigkeit der feuersicheren Bedachung dargelegt und ihr bedeutet, daß erforderlichenfalls die angedeuteten polizeilichen Zwangsmaßnahmen wirksam werden, wenn sie der Selbstauführung durch die Eisenbahn hinderlich werden sollte. Sie bleibt bei ihrer Ablehnung und weigert sich auch die Verhandlungsniederschrift zu unterschreiben. An ihrer Stelle und in ihrer Gegenwart unterzeichnen neben dem Amtmann die hinzugezogenen Zeugen, die Amtsdienere Lücking und Finke, das Verhandlungsprotokoll.

Der Kolon Altemeyer scheint von den Vermahnungen und Warnungen mehr beeindruckt zu sein als seine Nachbarin. Er erklärte, daß er alles wohl verstanden habe und sofort versuchen wolle, sich mit der Eisenbahnverwaltung zu einigen. Er bekomme nun noch etwas mehr Geld, als ihm ursprünglich geboten worden sei, weil er durch die Wasseranlagen gezwungen worden sei, das Wohnhaus um einige 10 Ruthen nach Osten hin umzubauen. Er habe das bereits mündlich dem „Königlichen Kreislandrat“ in Gegenwart des „Königlichen Regierungskommissarius“ anlässlich einer Bahnrevision auseinandergesetzt.

Der Kolon Caspar Heinrich Altemeyer, Kirchlengern Nr. 6, schließt dann am 31. August 1855 mit dem Königlich Hannoverschen Fiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion Hannover und deren Commissarius Kreisrichter v. Elmendorff, einen Vergleich, in dem er sich verpflichtet, sein Wohngebäude innerhalb 16 Wochen nach der Genehmigung dieses Vergleichs selbst entweder feuersicher einzudachen und diesen Zustand zu unterhalten oder aber aus der jetzigen Stelle wenigstens 10 Ruthen, preussisch, vom Bahnkörper der Westbahn entfernt wegzubauen, wobei er sich den Polizeivorschriften unterwirft und auf alle Vergütung wegen des durch den Bau oder Betrieb der Westbahn etwa entstehende Brandschäden verzichtet. Dem Kolon Altemeyer wird für den übernommenen Bau und die Unterhaltung aus der Kasse der Königlich Hannoverschen Eisenbahnverwaltung eine vergleichsweise Vergütung von 600 Thalern Pr. Courant gezahlt, sobald sich bei der durch die Polizeibehörde und einem Beamten der Eisenbahn vorzunehmenden Revision ergeben hat und bescheinigt wird, daß die feuersichere Eindachung oder der Umbau den Bestimmungen dieses Vertrages und den polizeilichen Vorschriften gemäß ausgeführt ist. Im übrigen verzichtete Altemeyer auf alle sich etwa aus diesem Vertrag hergeleiteten Entschädigungen außer den bereits aus dem Expropriationsbescheid vom 17. Juni 1854 erhaltenen Zweihundert Thaler.

Gewiß geht es bei diesem Streit um die Durchführung der feuersicheren Bedachung der in der Nähe der Eisenbahn liegenden Häuser in erster Linie um die finanzielle Seite und um die Einschränkung des Eigentumsrechtes. Aber es scheint sich doch auch sehr wesentlich mit um das zu verwendende Material zu handeln. Das geht aus einem Schreiben hervor, das das Königliche Ministerium für Handel, Verkehr und öffentliche Arbeiten in Berlin am 30. September 1854 an die Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion richtet und das dem Herforder Landrat abschriftlich zugestellt wird. Hier heißt es: „Der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direction erwidert das unterzeichnete Ministerium auf die gefällige Anfrage vom 13. d. Mts. ergebenst, daß die nach der Verordnung des diesseitigen Königlichen Ministeriums des Innern und der Finanzen vom 4. December 1847 und am 20. März 1848, so wie der Rescripte des Königlichen Finanzministeriums an die Regierung zu Minden vom 14. August 1847 vorgeschriebene Feuersicherheit der in der Nähe der Eisenbahn befindlichen Dächer nach diesseitigen Erachten durch eine Dachdeckung mittelst Steinpappe aus der Fabrik Gänicke in Wittenberge bewirkt werden kann, da im Sinne jener Verordnung Ziegeldächer zu den feuersicheren Bedachungen zu rechnen, und nach der angeordneten, der Amtsblatt-Bekanntmachung der Regierung in Potsdam vom 16. Juli d. Js. vorangegangenen Prüfung jenes Deckmaterial den Ziegeldächern gleich zu setzen ist.“

Ordnung muß sein!

Die Osnabrücker Eisenbahn ist fertig! Sie fährt seit dem 21. November 1855 von Osnabrück nach Löhne und von Löhne nach Osnabrück. Aber dort, wo so viele Menschen fahren, einheimische und fremde, da muß auch die Ordnung sichergestellt sein. Da müssen Leute sein, die auf der Eisenbahn die nötigen Vollmachten haben und Polizeigewalt ausüben können. Die Ausübung der Polizeigewalt ist wieder Sache des Staates! Aber der Staat kann nicht auf jeden Bahnhof und auf jede Haltestelle einen Polizeibeamten stellen. Und dazu kommen noch die Wärterstellen und Weichenwärterstellen. Da muß die Bahn schon die Polizeigewalt selbst ausüben, versteht sich, unter Kontrolle des Staates!

Unter dem 5. August 1858 teilt Reg.- und Baurat Kamerau von der Königlichen Eisenbahnbetriebsdirektion in Osnabrück dem Amtmann in Löhne folgendes mit: „In Ausführung einer Verfügung Königlich Hannoverschen Ministeriums des Innern vom 17. Mai d. J. bin ich beauftragt worden, dem Königlichen Amte eine Namenliste derjenigen Beamten einzureichen, welche zur Ausübung der Bahnpolizei berufen sind. Indem ich mich durch Überreichung der Anlage dieses Auftrages entledige, erlaube ich mir noch zu bemerken, daß jede vorkommende Veränderung in jener Liste als Umstellung, Versetzung etc. jedesmal von hier mitgeteilt wird.“ Die Namen-

gen Jahreszeit unweigerlich zu gestatten, wenn dieselben nicht vorzögen, bei Zahlung einer Anschlagssumme die Eindachungsarbeiten selbst auszuführen. Die „Protestanten“ sind namentlich der Kolon Altemeyer Nr. 6 zu Kirchlengern und die Witwe Ostermeyer Nr. 12 zu Kirchlengern. Sie werden nun zum Königlichen Amt Gohfeld vorgeladen. Am 2. November 1854 erscheint nur die Witwe Ostermeyer, während der Kolon Altemeyer sich wegen einer entgegenstehenden gerichtlichen Verhandlung entschuldigt. Der Witwe Ostermeyer wird noch einmal die Notwendigkeit der feuersicheren Bedachung dargelegt und ihr bedeutet, daß erforderlichenfalls die angedeuteten polizeilichen Zwangsmaßnahmen wirksam werden, wenn sie der Selbstausführung durch die Eisenbahn hinderlich werden sollte. Sie bleibt bei ihrer Ablehnung und weigert sich auch die Verhandlungsniederschrift zu unterschreiben. An ihrer Stelle und in ihrer Gegenwart unterzeichnen neben dem Amtmann die hinzugezogenen Zeugen, die Amtsdienner Lücking und Finke, das Verhandlungsprotokoll.

Der Kolon Altemeyer scheint von den Vermahnungen und Warnungen mehr beeindruckt zu sein als seine Nachbarin. Er erklärte, daß er alles wohl verstanden habe und sofort versuchen wolle, sich mit der Eisenbahnverwaltung zu einigen. Er bekomme nun noch etwas mehr Geld, als ihm ursprünglich geboten worden sei, weil er durch die Wasseranlagen gezwungen worden sei, das Wohnhaus um einige 10 Ruthen nach Osten hin umzubauen. Er habe das bereits mündlich dem „Königlichen Kreislandrat“ in Gegenwart des „Königlichen Regierungskommissarius“ anlässlich einer Bahnrevision auseinandergesetzt.

Der Kolon Caspar Heinrich Altemeyer, Kirchlengern Nr. 6, schließt dann am 31. August 1855 mit dem Königlich Hannoverschen Fiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion Hannover und deren Commisarius Kreisrichter v. Elmendorff, einen Vergleich, in dem er sich verpflichtet, sein Wohngebäude innerhalb 16 Wochen nach der Genehmigung dieses Vergleichs selbst entweder feuersicher einzudachen und diesen Zustand zu unterhalten oder aber aus der jetzigen Stelle wenigstens 10 Ruthen, preußisch, vom Bahnkörper der Westbahn entfernt wegzubauen, wobei er sich den Polizeivorschriften unterwirft und auf alle Vergütung wegen des durch den Bau oder Betrieb der Westbahn etwa entstehende Brandschäden verzichtet. Dem Kolon Altemeyer wird für den übernommenen Bau und die Unterhaltung aus der Kasse der Königlich Hannoverschen Eisenbahnverwaltung eine vergleichsweise Vergütung von 600 Thalern Pr. Courant gezahlt, sobald sich bei der durch die Polizeibehörde und einem Beamten der Eisenbahn vorzunehmenden Revision ergeben hat und bescheinigt wird, daß die feuersichere Eindachung oder der Umbau den Bestimmungen dieses Vertrages und den polizeilichen Vorschriften gemäß ausgeführt ist. Im übrigen verzichtete Altemeyer auf alle sich etwa aus diesem Vertrag hergeleiteten Entschädigungen außer den bereits aus dem Expropriationsbescheid vom 17. Juni 1854 erhaltenen Zweihundert Thaler.

Gewiß geht es bei diesem Streit um die Durchführung der feuersicheren Bedachung der in der Nähe der Eisenbahn liegenden Häuser in erster Linie um die finanzielle Seite und um die Einschränkung des Eigentumsrechtes. Aber es scheint sich doch auch sehr wesentlich mit um das zu verwendende Material zu handeln. Das geht aus einem Schreiben hervor, das das Königliche Ministerium für Handel, Verkehr und öffentliche Arbeiten in Berlin am 30. September 1854 an die Königlich Hannoversche Eisenbahndirektion richtet und das dem Herforder Landrat abschriftlich zugestellt wird. Hier heißt es: „Der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direction erwidert das unterzeichnete Ministerium auf die gefällige Anfrage vom 13. d. Mts. ergebenst, daß die nach der Verordnung des diesseitigen Königlichen Ministeriums des Innern und der Finanzen vom 4. December 1847 und am 20. März 1848, so wie der Rescripte des Königlichen Finanzministeriums an die Regierung zu Minden vom 14. August 1847 vorgeschriebene Feuersicherheit der in der Nähe der Eisenbahn befindlichen Dächer nach diesseitigen Erachten durch eine Dachdeckung mittelst Steinpappe aus der Fabrik Gänicke in Wittenberge bewirkt werden kann, da im Sinne jener Verordnung Ziegeldächer zu den feuersicheren Bedachungen zu rechnen, und nach der angeordneten, der Amtsblatt-Bekanntmachung der Regierung in Potsdam vom 16. Juli d. Js. vorangegangenen Prüfung jenes Deckmaterial den Ziegeldächern gleich zu setzen ist.“

Ordnung muß sein!

Die Osnabrücker Eisenbahn ist fertig! Sie fährt seit dem 21. November 1855 von Osnabrück nach Löhne und von Löhne nach Osnabrück. Aber dort, wo so viele Menschen fahren, einheimische und fremde, da muß auch die Ordnung sichergestellt sein. Da müssen Leute sein, die auf der Eisenbahn die nötigen Vollmachten haben und Polizeigewalt ausüben können. Die Ausübung der Polizeigewalt ist wieder Sache des Staates! Aber der Staat kann nicht auf jeden Bahnhof und auf jede Haltestelle einen Polizeibeamten stellen. Und dazu kommen noch die Wärterstellen und Weichenwärterstellen. Da muß die Bahn schon die Polizeigewalt selbst ausüben, versteht sich, unter Kontrolle des Staates!

Unter dem 5. August 1858 teilt Reg.- und Baurat Kamerau von der Königlichen Eisenbahnbetriebsdirektion in Osnabrück dem Amtmann in Löhne folgendes mit: „In Ausführung einer Verfügung Königlich Hannoverschen Ministeriums des Innern vom 17. Mai d. J. bin ich beauftragt worden, dem Königlichen Amte eine Namenliste derjenigen Beamten einzureichen, welche zur Ausübung der Bahnpolizei berufen sind. Indem ich mich durch Überreichung der Anlage dieses Auftrages entledige, erlaube ich mir noch zu bemerken, daß jede vorkommende Veränderung in jener Liste als Umstellung, Versetzung etc. jedesmal von hier mitgeteilt wird.“ Die Namen-

liste der im Bezirk des Königlich Preußischen Amtes Gohfeld stationierten, auf Wahrnehmung der Bahnpolizei verpflichteten Eisenbahnbeamten weist folgende Namen auf:

Bahnhof Löhne:

Stationsvorstand Kruse, Bahnhof Löhne
Schaffner, diensttuender Stationsgehilfe Maßmann, Bahnhof Löhne
Weichenwärter Plöger, Bahnhof Löhne (Wärterst. 88)
Weichenwärter Ußling, Bahnhof Löhne (Wärterst. 89)
Weichenwärter Rolfsmeyer, Bahnhof Löhne (Wärterst. 90)
Hilfswärter Rasche, Bahnhof Löhne (Wärterst. 88/90)

1. Bahnmeister-Distrikt

Bahnmeister Hemmersbach, von Wärterst. 91–97, Wohnort Bünde
Bahnwärter Escheloh, Wärterst. 91 (Feldmark Bischofshagen)
Bahnwärter Beisner, Wärterstr. 92 (Feldmark Löhne)
Bahnwärter Schewe, Wärterst. 93 (Feldmark Löhne)
Hilfswärter Nolting, Wärterst. 91/93 (je nach dem Orte der Vertretung)
Bahnwärter Huß, Wärterst. 94 (Feldmark Kirchlengern)
Bahnwärter Griese, Wärterst. 95 (Feldmark Kirchlengern)
Weichenwärter Stockhecke, Haltestelle Kirchlengern (Wärt.-Stat. 96)
Hilfswärter Ruhle, Wärterstat. 94/96 (je nach dem Ort der Vertretung)
Bahnwärter Korfmacher, Wärterstat. 97 (Feldmark Kirchlengern)
Hilfswärter Samson, Wärterstat. 97 (Feldmark Kirchlengern)
Reservehilfswärter Meyer von Wärterstation 91–97 (In Vertretungsfällen)

Die Osnabrücker Eisenbahn kann, wie bereits erwähnt, in diesem Jahre (21. 11.) ihren 120. Geburtstag feiern und damit auch der Bahnhof Löhne seinen 120. Geburtstag als Eisenbahnnotenpunkt. Recht „verknotet“ wurde der Bahnhof Löhne jedoch erst am 19. Mai 1875, als die Hamelner Bahn in Betrieb genommen wurde. Auf dieses hundertjährige Jubiläum sei daher an dieser Stelle wenigstens hingewiesen. Mit dem Hinweis auf diese beiden Eisenbahnjubiläen und auf die in Aussicht stehende Elektrifizierung der Bahn Löhne–Osnabrück wollen wir unsere Ausführungen beschließen.

Quellen- und Literaturverzeichnis:

Acta specialia, die Anlage der Osnabrück–Löhner Eisenbahn (1847 beginnend) der Ämter Gohfeld–Mennighüffen bei der Stadtverwaltung Löhne.

Wilhelm Wortmann: Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz, Böhla Verlag Köln Wien 1972.

Erhard Born: Hundert Jahre Hannover–Altenbekener Eisenbahn 1872–1972, Rösler + Zimmer Verlag Augsburg.

Das Zollamt in Löhne

Von Ernst Jurczyk

„Das Zollamt II Löhne wird mit Wirkung vom 1. 4. 1956 aufgehoben“, verfügte die Oberfinanzdirektion Münster am 17. März 1956. Das ist jetzt fast 20 Jahre her; ein Anlaß, dieser kleinen, in der damaligen Wirtschaftsstruktur des Amtes Löhne jedoch recht bedeutenden Dienststelle eine rückblickende Betrachtung zu widmen.

Bis zum Kriegsende wurde im Raum Löhne weitgehend Landwirtschaft betrieben. Daneben gab es aber zwei alteingesessene Industriezweige: die Möbelindustrie und die Tabakindustrie.

Wo man sich mit dem „blauen Dunst“ beschäftigt, wird Vater Staat bald auf den Plan gerufen; denn der Tabak muß verzollt werden, während die daraus hergestellten Erzeugnisse – im Raum Löhne überwiegend Zigarren und Rauchtobak – der Tabaksteuer unterliegen. Beide Abgaben machen im Staatssäckel beträchtliche Posten aus. Um sie zu erheben und zu verwalten, wurden Zollämter eingerichtet.



Das Zollamt Löhne begann seine Tätigkeit 1927. Zu seinen Aufgaben gehörten die Erhebung von Zöllen und Tabaksteuer und die zoll- und tabaksteuerrechtliche Überwachung der Tabakwaren-Herstellungsbetriebe und der Tabakläger in seinem Bezirk. Die Amtsräume waren bis zum Jahre 1938 im Erdgeschoß der ehemaligen Zigarrenfabrik Gieseke & Winkelmann in Löhne-Bahnhof, Königstraße, untergebracht. Anfang 1938 mietete die Reichsfinanzverwaltung das Haus des Zigarrenfabrikanten Brinkmann, Friedrichstraße 4 (heute Dr. Helling), an und richtete im Erdgeschoß die Diensträume des Zollamtes und in der 1. Etage eine Dienstwohnung für den Vorsteher ein.

Im ersten Jahr seines Bestehens waren die Zollinspektoren Schomburg und Heilmann Vorsteher des Zollamtes Löhne, anschließend von 1928 bis 1950 Zollinspektor Jurczyk. Von 1950 bis zur Aufhebung haben die Vorsteher mehrfach gewechselt. Dem Vorsteher unterstanden ein Oberzollsekretär als Vertreter und 3 oder 4 Zollsekretäre bzw. -assistenten.

Kurz vor Kriegsende, am 14. 3. 1945, wurde beim Bombenangriff auf Löhne das Zollamtsgebäude fast völlig zerstört. Erhalten blieb nur der Betonklotz des Tresors, in dem Tabaksteuerzeichen (Banderolen) für mehr als 1 Million Mark lagerten. Die Amtsräume wurden nach dem Kriege für kurze Zeit in den Büros der Zigarrenfabrik Georg Meier und Flachmeier und in der damaligen Löhner Bank untergebracht, bis das wiederaufgebaute Brinkmannsche Haus wieder bezogen werden konnte.

Die Konzentration ist ein Zug unserer Zeit. Als Mitte der fünfziger Jahre viele kleine und mittlere Tabakwarenhersteller ihren Betrieb aufgaben, wurde das Zollamt Löhne aufgehoben. Sein Bezirk gehört heute zum Zollamt Bad Oeynhausen.

Volkswisheit in Sprichwort und Redensart, in Vergleichen und Wetterregeln

Von Heinrich Ottensmeier

Das Erzählen in der Nachbarschaft, unter Freunden und Bekannten, ist immer eine starke Seite unserer Vorfahren gewesen. Sie konnten bei ihren Unterhaltungen und Erzählungen nicht auf das geschriebene und gedruckte Wort oder gar auf Rundfunk und Fernsehen zurückgreifen, sondern sie mußten sich auf das Gehörte, auf die mündliche Überlieferung beziehen. Ein gutes Gedächtnis und eine lebendige Erzählkunst waren dafür die notwendigen Voraussetzungen. Die Weitergabe, das Erzählen überhaupt, erfolgte in der heimischen Mundart, im Niederdeutschen, im Plattdeutschen. Gerade unsere Mundart war und ist so reich an bildhaften Ausdrücken, an treffenden Vergleichen, an Lautmalereien und an Lebensweisheiten, wie sie unsere Hochsprache kaum zu bieten hat. Diese Sprache ist eine „Sprechsprache“ und keine Schriftsprache, darum ist gerade in der heutigen Zeit ihre Weitergabe und Pflege so außerordentlich schwer, zumal jedes Dorf, oft sogar jede Ortslage, Abweichungen und Unterschiede zeigt. Gewiß haben wir durch technische Errungenschaften und Fortschritte die Möglichkeit, über Schallplatte und Tonband oder gar über den Hörfunk unsere Mundart hörbar zu machen, aber zur Weitergabe ist doch mehr das geschriebene und gelesene Wort geeignet. In der Schreibweise der Mundart stehen uns immer wieder große Schwierigkeiten im Wege, die sich besonders auf die Zwielaute (Diphthonge) beziehen. Umgekehrt macht natürlich eine möglichst lautgetreue Wiedergabe auch das Lesen sehr schwer. Mindestens ist für beides eine gründliche Einübung notwendig. Eine immer wieder geforderte Vereinheitlichung würde neben der Hochsprache eine zweite Einheitssprache schaffen müssen. Und das ist doch wohl abzulehnen, da meines Erachtens das keineswegs der Eigenart der Mundart gerecht wird. Ich meine, die Mundart könnte nur gepflegt werden, wenn sie gesprochen wird. Hier könnten eben Tonbänder und Schallplatten eine Unterstützung geben. Der Heimatverein Löhne hat schon im Jahre 1967 auf Anregung des Heimatgebietsleiters Dr. Karl Stork und in Verbindung mit dem Deutschen Spracharchiv der Universität Münster und dem Institut für Phonetik der Universität Köln eine Bestandsaufnahme unserer Mundart in der Weise durchgeführt, daß 24 Erzähler aus allen Gemeinden des damaligen Amtes Löhne je 20 Minuten auf Tonband frei erzählten. Diese Tonbänder werden im Archiv des Löhner Heimatvereins aufbewahrt.

Leider sind aus verständlichen Gründen diese Tonbänder nicht jedermann zugänglich, sondern können nur für wirkliche Interessenten zur Verfügung gestellt werden. — Neben anderen Vereinen und Organisationen, die sich mit plattdeutschen Aufführungen um die Pflege unserer Mundart bemühten und sie als Volksgut zu erhalten suchten, hat sich über 20 Jahre hinweg in besonderer Weise die Laienspielschar der Waldbühne Wittel dieser Aufgabe mit besten Erfolgen gewidmet. Im Jahre 1952 spielte sie als Freilichtbühne während des Sommers auf dem Hofe der Rürupsmühle und dann von 1953 bis 1971 auf der Waldbühne in Beckmanns Busch auf der Kaboöken. Es wurden durchweg in jedem Jahre zwei plattdeutsche Volksstücke gezeigt. In einigen Jahren beteiligten sich auch die Volksschulen von Bischofshagen und Wittel mit plattdeutschen und hochdeutschen Aufführungen, und insgesamt wurden immerhin an 100 000 Besucher registriert. Das zeigt, daß diese Arbeit nicht vergebens war. Die Freilichtaufführungen sind den Zeit- und Witterungsverhältnissen zum Opfer gefallen, jedoch bemüht sich die Laienspielschar auf dem Wittel auch weiterhin um die Pflege der Mundart und spielt in der Hauptsache bei Altenveranstaltungen, neuerdings aber auch bei Veranstaltungen von Sportvereinen.

Wir sehen also, daß es nicht an Versuchen gefehlt hat, unsere Mundart lebendig zu erhalten, sehen aber auch, wie schwierig das in der heutigen Zeit der größeren Freizügigkeit ist, nach der Vertreibung und Umsiedlung aus dem Osten und dergleichen mehr. Unsere hochdeutsche Sprache, die sich immer wieder aus der Mundart bereichern und ergänzen konnte, steht heute in Gefahr, sich diese Zufuhr aus dem Englischen und den Heimatsprachen unserer Gast- und Fremdarbeiter zu verschaffen. Sie wird überfremdet. Gewiß soll nicht verkannt werden, daß wir den veränderten Umständen Rechnung tragen müssen, aber ich meine, daß deshalb der Reichtum und der Wert unserer Mundart nicht verloren gehen darf. Dieses wertvolle Kulturgut muß erhalten bleiben!

Wenn nun im folgenden der Versuch gemacht wird, Volksgut und Volksweisheit, die alten Sprichwörter, Redensarten und Vergleiche, Kinderlieder und Reime, Wetterregeln und ähnliches hier aufzuführen, so nehmen wir die Schwierigkeiten des Schreibens und Lesens in Kauf, zumal wir die hochdeutsche Übersetzung beifügen. Weiterhin ist vorgesehen, zur akustischen Unterstützung ein Tonband zu dieser Sammlung herzustellen, um so nicht nur für den Hausgebrauch, sondern auch für die Schule und für wissenschaftliche Forschungen Material zur Verfügung zu stellen.

Das hier aufgeführte Volksgut wurde im wesentlichen bereits vor Jahrzehnten gesammelt und 1930/31 in einer heimischen Tageszeitung in Fortsetzungen veröffentlicht. Es bezieht sich in erster Linie auf Gohfeld-Bischofshagen, dürfte aber mit geringen Abweichungen in der Aussprache für die ganze Stadt Löhne gelten. Gewiß wird sich unsere heutige Generation mit der Schreibweise und mit den Vergleichen aus der Vergangenheit eingehend beschäftigen müssen, um zu dem Kern der Sache vorzustoßen. Aber ich bin

der Überzeugung, daß sich die Mühe lohnt. Es gilt immer noch, was der bekannte Heimatdichter Augustin Wibbelt singt:

Datt oalle Platt

Et klinget nicht so smöh un smiedig,
et singet nicht so söt un siedig,
doch wat is dat? —
Et lütt so trü un lütt so däftig,
et grient so still un lacht so kräftig —
dat oalle Platt!

Beim Tagewerk

Schlöäps diu lange, dänn waiat di bange
(Schläfst du lange, dann wird dir bange)
Vügel, dä ßäo freoh flöttket, packt ubbn Dagg dä Kadde
(Vögel, die so früh singen, fängt am Tag die Katze)
Dä Bua ßaigget ßick wall gruis, oabba nicht wuis
(Der Bauer sät sich wohl grau (weiß), aber nicht weise)
Watt man laiat freoh, hängt oän'n lange teo
(Was man früh lernt, bleibt lange haften)
Ställ di watt, dänn hässe watt, doach loatt joäd'n datt Szuinge
(Stiehl dir was, dann hast du was, aber laß jedem das Seine)
Dä dümmsten Buan hädde dicksten Katuffel
(Die dümmsten Bauern haben die dicksten Kartoffeln)
'n blüind Häohn find't äök moalln Koäan
(Ein blindes Huhn findet auch mal ein Korn)
Joäda kia vo ßuina Düa, dänn est vo oalln Düas roäggen
(Ein jeder fege vor seiner Tür, dann ist es vor allen Türen sauber)
Packe di an duine oägen Nesen, dänn hässen ganze Handvull
(Fasse an deine eigene Nase, dann hast du die ganze Hand voll)
Wäa ßick oasse Rui iutgiff, mott Knochen buidn kühn'n
(Wer sich als Hund ausgibt, der muß Knochen beißen können)
Wäa ßick achta dä Goäse vomaiht, dä mott ßä äök hoön
(Wer sich hinter die Gänse vermietet, der muß sie auch hüten)
Oalle Anfang es schwoa, bleoß nich datt Lumpnsammeln
(Aller Anfang ist schwer, nur nicht das Lumpensammeln)
'n fingerlang Handel es beda oassen armlang Aboät
(Ein wenig Handel bringt mehr als viel Arbeit)
Dän oän'n ßuin Däot es dän annan Buin Bräot
(Des einen Tod ist des andern Brot)

Wäa Dräck iutschicket, kregg äok Dräck noa Hius
(Wer einen schlechten Boten ausschickt, muß auch mit schlechter
Verrichtung rechnen)

Watt man nich in'n Koppe hätt, mott man meddn Foödn noahhahn
(Was man nicht im Kopf hat, muß man mit den Füßen nachholen)

Vihl Küan giff vihl teoteolustan
(Viel Reden erfordert auch viel Zeit zum Zuhören)

Watt maia waiat es oassen Lius, datt nimmt man met noa Hius
(Was mehr wert ist als eine Laus, das soll man nicht achtlos liegen
lassen)

Wäa dän Pännick nich aiat, es dän Dahler nicht waiat
(Wer den Pfennig nicht ehrt, ist des Talers nicht wert)

Wäa meddn Munne röämt, kann meddn Mäse kahn
(Wer schon die Sahne verzehrt, kann nicht mehr buttern)

Di kümmt datt Inboödn duiada oasse dat Backen
(Dich kostet das Anheizen mehr als das ganze Backen)

Dä Hidde goäht meddn Räoke upp
(Die Hitze geht mit in den Rauch = zwecklos)

Loatt moall Hold teo Köhle waian
(Warte mal ab und laß das Holz erst zu Kohle werden)

Man draff dä feddn Gäos nich dän Ähs schmean
(Man braucht eine fette Gans nicht mehr mit Fett einzureiben)

Hand, dä nicks giff, medda Tuit äok nicks bliff
(Eine Hand, die nichts gibt, mit der Zeit auch nichts behält)

Iuse Häagott stoöat dä Boäme, datt ßä nich inne Hehbn wasset
(Unser Herrgott läßt die Bäume nicht in den Himmel wachsen)

Wäa buin Pott nich buigoäht, dä makt sick nich schwacht
(Wer nicht mit dem Topf umgeht, der macht sich auch nicht
schwarz daran)

Szachtepatt kümmt äok noa Stadt
(Wer langsam geht, kommt auch zum Ziel)

Dä Oamd kümmt meddn Duistawaian
(Der Abend kommt mit dem Dunkelwerden)

Wännt Oamd es, wännt Oamd es, dänn witt dä Fiuln spin'n;
dänn löäpt datt Radd, dänn klippat dä Klapp,
dänn hättße gaiän ubbn Haspel watt.
(Wenn es Abend ist, wenn es Abend ist, dann wollen die Faulen
spinnen;
dann läuft das Rad, dann klippert der Klapp,
dann haben sie gern was auf dem Haspel)

Man tuit ßick nich oäa iut, bätt datt man noan Bedde goäht
(Man zieht sich nicht früher aus, bis man zu Bett geht =
vorsichtig)

Dä Böchtn ßihbten Dagg un kan'n ßeßten nich fuin'n
(Der sucht den siebten Tag und kann den sechsten nicht finden =
schlafmützig)

Dä Lucht brännt, oasse wän'n Jiude däode woöa
(Die Lampe brennt so trübe, als wenn ein Jude gestorben wäre)

Moandag waiat nicht wihkenäolt
(Wer am Montag eine neue Stelle antritt, ist voreilig und wird
nicht wochenalt)

Szunnoamds goäht dä Fiuln
(Am Sonnabend treten nur die Faulen eine Arbeitsstelle an)

Wi dä Backen, ßäo dä Hacken
(Wer eilig beim Essen ist, der ist auch eilig bei der Arbeit)

Dän stoäht dä Arboät, oassen Ruin datt Gresen
(Dem steht die Arbeit, wie dem Hund das Grasen = unbeholfen)

Dän Schnuida esse Kadde medda Moade wägläobn
(Dem Schneider ist die Katze mit dem Maß weggelaufen = nicht
maßgerecht)

Gerderiud piust dä Schnuida dä Lucht iut
Am 17. März (Gertrudstag) darf der Schneider die Lampe nicht
mehr benutzen)

Kumst in Moä, giffen Kopp oassen Oä
(Weißkohl, der im Mai gepflanzt wird, bringt nur kleine Köpfe)

Watt ßägg dä Ihsel, wänne inne Mühl'n kümmt?
(Was sagt der Esel, wenn er in die Mühle kommt? — Er sagt I=A,
er grüßt)

Wännt dän Isel teo wall waiat, dänn goäht hoä upt Uis un bräckt
ßicken Boän
(Wenn es dem Esel zu wohl wird, dann geht er aufs Eis und bricht
sich ein Bein)

Glücke medda Szighen, häddn Eolamm krihgen
(Er hat Glück gehabt mit der Ziege, sie hat ein Mutterlamm
geworfen)

Ett es nich ßäo lichte medda Szighen noan Gerichte
(Es ist nicht so einfach, wenn man mit der Ziege zum Gericht muß)

Goäht dä Oäne mett „Gottloaff“, kümmt dä anna wia ubbn Hoaff
(Geht der eine mit „Gottlob“, kommt der andere schon wieder auf
den Hof)

Diubn ubbn Dahke ßind schlächt teo buiwaken
(Tauben auf dem Dache sind schlecht zu bewachen)

'n Doäf unnan Dahke es schlächt teo buiwaken)
(Ein Dieb unterm eigenen Dach ist schlecht zu bewachen)

Wäa ßuin Geld floägen ßoän well, dä mot't in Imme oadda
Diubn stehken
(Wer sein Geld will fliegen sehen, der muß es in Bienen oder
Tauben stecken)

Fünig Bräot giff kloa Äogen
(Schimmeliges Brot gibt klare Augen)

'n knidagen Wagen löäpt näo lange
(Ein knarrender Wagen läuft noch lange)

Szäo nuigg, ßäo äolt, ßäo wahn, ßäo käolt
(So neu, so alt, so warm, so kalt – übertriebene Liebe kann
leicht ins Gegenteil umschlagen)

Datt essn dicket Oä, oabba wennt bäßt, dänn stinket et äok
(Das ist ein dickes Ei, aber wenn es platzt, dann stinkt es auch
stark)

Wänn Äostan und Pingsen upp oän'n Dagg fällt
(Wenn Ostern und Pfingsten auf einen Tag fallen = niemals)

Dä boädn stoacht ßick wi Kuckuck un Sihbenstaian
(Sie stehen sich gegenüber wie der Kuckuck und das Siebengestirn)

Wäat glöäfft un't Bedde voköäfft, dä goäht meddn M... int
Sträoh liggen
(Wer es glaubt und das Bett verkauft, kann sich ins Stroh legen =
leichtgläubig)

Hoä häddn Lius in'n Oah
(Er hat eine Laus im Ohr = einfältig)

Diu bis ßäo dumm, datt di dä Goäse buit't
(Du bist so dumm, daß dich sogar die Gänse beißen)

Di äagat wall dä Floägen anna Wand
(Dich ärgern sogar die Fliegen an der Wand)

Oach, ßäo ginäo stäckt kein Fläo
(Ach, so genau sticht kein Floh)

Di stäckt wall dä Haba
(Der Hafer sticht, wenn das Pferd übermütig wird)

Ett es ßäo hoät, datt dä Kraigge ubbn Tiune jappt
(Es ist so heiß, daß die Krähe auf dem Zaune nach Luft schnappt)

'n gräodn Tropp Luidns un'n gräodn Goan häolt 'n Bauanhoaff
anna Aian
(Eine große Zahl Mädchen und ein großer Garten halten einen
Bauernhof an der Erde)

Dä Bua kann mett voäa Pean nich ßäovihl ubbn Hoaff fooan,
aossen Freosminske medda Schlibbn harunnadregen kann
(Ein Bauer kann mit vier Pferden nicht so viel auf den Hof fahren,
wie eine Frau mit der Schürze heruntertragen kann)

Vihl foäat man ubbn Wagen un woänig ubba Schiufkoan
(Viel fährt man auf dem Wagen und wenig auf der Schiebkarre)

'n Schwuinstall mott man meddn scharpen Bässen iutkian
(Einen Schweinstall muß man mit einem scharfen Besen ausfegen)

Wuhn moe watt, hoalt moe datt
(Was du mir angewöhnt hast, das mußt du mir auch halten)

Diu bitten Käal osse Käsken, un Käsken es garnicks
(Du bist ein Kerl wie Kaspar, und Kaspar ist gar nichts)

Ungeladen Gäste kuhmt achta dä Nihndüa
(Ungeladene Gäste kommen hinter die große Haustür – wo die
Ställe sind)

Hoalt Kopp un Foöde wahn, dä Däam'm roäggen un't Puttloak
obn
(Sorg für warmen Kopf, warme Füße und für geregelte
Verdauung)

Dän goäht datt Muilwäaks wi'n Bukemühln
(Dem geht der Mund so eilig wie eine Bokemühle [Flachsmühle])

Dän goäht datt Muilwerk oasse wänn man meddn Stocke ubba
Leddan dahltritt
(Dem geht das Mundwerk, als wenn man mit einem Stock auf der
Leiter herunterzieht)

Kopp käolt un Foöde wahn, maket Dokta un Aptoäka ahm
(Kopf kalt und Füße warm, macht den Doktor und Apotheker
arm)

Hoä es an Bräot giwühnt
(Er ist an Brot gewöhnt)

Hoä frätt iuda Hand
(Er frißt aus der Hand = zahm)

Hoä kann't Gräs wassen ßoän un dä Mihke bölken hoän
(Er kann das Gras wachsen sehen und die Regenwürmer schreien
hören)

Hoä lüggt, datt man't meddn Holsken foöhl'n kann
(Er lügt so stark, daß man es mit Holzschuhen fühlen kann)

Hoä es säo fräch oasse Bäh'n'sträh
(Er ist so frech wie Bohnenstroh)

Hoä es so bange wi Äafte in'n Podde
(Er ist so bange wie Erbsen im Topf)

Hoä gloat wi'n Leggehoänken
(Er glüht wie ein Legehuhn)

Hoä sübbt win Keoh
(Er säuft wie eine Kuh)

Diu häs näon Hoäh'nken bui moe in'n Szoalde
(Du hast noch ein Hühnchen bei mir im Salze)

Hoä hätt sick inna Lucht sedn
(Er hat sich selbst im Licht gesessen)

Datt es inna Fissen
(Das ist im Band, in Ordnung)

Kaina well dä Uiß'en dän Kopp affbuidn
(Keiner will der Kröte den Kopf abbeißen, das Unangenehme tun)

Oalle Bade hälp't watt.
(Jede Kleinigkeit hilft etwas)

Dä leste Änd drägt dä Last
(Das Ende trägt die Last)

Dä Szun hätt no kain'n datt Bräot iudn Koabe schin'n
(Die Sonne hat noch niemandem das Brot aus dem Korbe geschienen)

Hoä gönnt oän'n nich datt Schwachte unnan Nagel
(Er gönnt einem nicht das Schwarze unterm Nagel)

Wäa 'n gräodn Ähß hätt, dä mott äokn gräodn Bücksen häbn
(Wer ein großes Gesäß hat, der muß auch eine große Hose haben)

Datt es oän Ähß un oän Kopp
(Das ist ein Hintern und ein Kopf = halten ganz zusammen)

Dä es nich roäggen anna Hiut
(Er ist nicht ganz sauber an der Haut = unzuverlässig)

Ubbn grobn Kloß hoät 'n grobe Äckßen
(Auf einen groben Klotz gehört eine grobe Axt)

Hoä schlöätt von Schwängel
(Wenn ein Pferd vor den Schwengel schlägt, dann zieht es nicht)

Dä nimmt dän Kopp unnan Ahm
(Er nimmt den Kopf unter den Arm — noch unterwürfiger als wenn man den Kopf neigt)

Bei der Mahlzeit

Wäa nicht kümmt teo dä rächn Tuit, dä es suine Moahluit kwuit
(Wer nicht kommt zur rechten Zeit, der bekommt kein Essen mehr)

Wäa teoleßt kümmt, dä sitt übel oadda ätt übel
(Wer zuletzt kommt, der sitzt übel oder ißt übel)

Dä Brui waiat nich säo hoät gihdn oasse koket waiat
(Der Bräi wird nicht so heiß gegessen, wie er gekocht wird)

Wat't Äoge nich sütt, kwehlt't Hachte nich
(Was das Auge nicht sieht, das quält das Herz nicht)

Dä Friu, dä Kadde und dä Maged, dä eht't, wännt üa buihaget;
dä Häa, dä Knecht un dä Hund, dä eht't, wännt an sä kümmt
(Die Frau, die Katze und die Magd, die essen, wenn es ihnen behagt; der Herr, der Knecht und der Hund, die essen, wenn es an sie kommt)

Dicke Mälke un soöde, datt giff schwanke Foöde,
Plunnamälke un Wacken, datt giff schmale Backen
(Dicke Milch — Käsemilch — und Vollmilch, das gibt schnelle Füße;
Plundermilch — saure Milch — und Molke, das gibt schmale Wangen)

'n geot Schwiin frätt oalles
(Ein gutes Schwein frißt alles)

Hoä schlückt oassen Ahnt
(Er schluckt wie eine Ente)

Hoä ätt oassen Däskakäal
(Er ißt wie ein Scheunendrescher)

Szä freht't wie dä Wülwe
(Sie fressen wie die Wölfe)

'n ligen Szack stoäht nicht anna Wand upp
(Ein leerer Sack steht nicht an der Wand)

Plock in — frätt iut!
(Was man sich eingebrockt hat, das muß man auch auslöffeln)

'n gräot't Bodda es beda oassen ganzn Dagg nicks
(Ein großes Butterbrot ist besser als den ganzen Tag nichts)

Wadde Bua nicht kinnt, datt frädde nich
(Was der Bauer nicht kennt, das ißt er nicht)

Szand schuiat dän Magn
(Sand scheuert den Magen)

'n Lius in'n Käol es beda oasse gakein Fett
(Eine Laus in den Kohl ist besser als gar kein Fett)

Dä Mius, dä obat Mehl löäpt, es dä leßte, dä däötschmacht
(Die Maus, die über das Mehl läuft, verhungert als letzte)

Wänn dä Kaddns muist, dänn mäot ßä nich
(Wenn die Katzen mausen, dann miauen sie nicht)

Wänn dä Goäse Wahda soäht, dänn wittße oalle drinken
(Wenn die Gänse Wasser sehen, dann wollen sie alle trinken)

Diu fülls dän Hals oäa oasse dä Äogen
(Du füllst den Hals früher als die Augen)

Wäa ßick nich satt edn kann, dä kann ßick äok nich satt lecken
(Wer sich nicht satt essen kann, der kann sich auch nicht satt lecken)

Hoä muilt oba dä Kribbn
(Er mault über die Krippe = Es schmeckt ihm nicht)

Di hättße wall dän Bräotkoaf hoäga kangen
(Dir hat man wohl den Brotkorb höher gehängt = bekommst nicht mehr satt zu essen)

Wäa ßuin' n Tälla nich lihg ätt, dä mott Hold dregen
(Wer seinen Teller nicht leer ißt, der muß Holz tragen)

Zur Kindererziehung

Lüttke Kinna – lüttke Szoagen, gräode Kinna – gräode Szoagen
(Kleine Kinder – kleine Sorgen, große Kinder – große Sorgen)

Lüttke Kinna träht dä Moäm' n ubbn Schäd, gräode Kinna träht
üa uppt Hachte
(Kleine Kinder treten der Mutter auf den Schoß, große Kinder
treten ihr aufs Herz)

Kinnamoade un Kalbamoade mött äole Lui widn
(Das Maß für Kinder und für Kälber müssen alte Leute wissen)

Wänn Kinna üan Willen kruiget, dänn gruint ßä nich
(Wenn Kinder ihren Willen bekommen, dann weinen sie nicht)

Dä Appel fällt nicht wuit van' n Stamme
(Der Apfel fällt nicht weit vom Stamme)

Wänn dä Kaddns nich inne Bind, dennn spihlt dä Muise ubbn
Bänken
(Wenn die Katzen nicht zu Hause sind, dann spielen die Mäuse
auf den Bänken)

Wallmeot, dött ßältn geot
(Übermut tut selten gut)

Dä Szighens hät't Hold näo nich oalle affredn
(Die Ziegen haben das Holz noch nicht alle abgefressen – es gibt
noch Ruten)

Vodreget ji oasse Kaddns un Ruins teokummt
(Vertraget euch, wie Katzen und Hunden zusteht)

Dä oäne es van Sträoh, un dä anna es just ßäo
(Der eine is von Stroh, und der andere ist gerade so)

Diu draffs küan, wänn dä Handeok bummelt
(Du darfst reden, wenn das Handtuch baumelt)

Diu draffs küan, wänn dä Keoh ubbe Äoßen stiggt
(Du darfst reden, wenn die Kuh auf den Kesselbaum steigt – nie)

Diu kannßa Keoh ' n Kalf affroagen
(Du kannst einer Kuh ein Kalb abfragen)

Froag muin' n Broa Gäck, dä lüggt ßäo geot oasse eck
(Frag meinen Bruder Geck, der lügt genau so gut wie ich)

Diu bis wall mett dän Goäsen in' n Prozeß
(Du bist wohl mit den Gänsen im Prozeß – die ersten Daunen
zeigen sich)

Kinnahand es lichte teo füllen
(Kinderhand ist leicht zu füllen)

Wänn Kinna sch . . . witt oas äole Lui, dänn bästn dä Ä . . .
(Kinder können noch nicht das machen, was alte Leute machen)

Äole Lui hätt äok Vostand
(Alte Leute haben auch Verstand)

Lüttke Kinna un lüttke Ruins schliat oalls weg
(Kleine Kinder und kleine Hunde tragen alles fort)

Das Heiraten

Kopp glatt un Feot glatt, datt eß dä halbe Briutschatt
(Kopf glatt und Fuß glatt, das ist der halbe Brautschatz)

Twoä hachte Stoäne möllat nich geot
(Zwei harte Steine mahlen nicht gut)

Roa Hoa un Ellanhüchte dreget ßältn geo Früchte
(Rote Haare und Erlenbüsche tragen selten gute Früchte)

' n Voß ohne Nücke essen ßältn gräot Glücke
(Ein Fuchs ohne Schlechtigkeit ist eine große Seltenheit)

Loatt dä Szighen man läobn, eck kruige walln anna wia, wännße
äok just nich ßoann buntet Blick hätt!
(Laß die Ziege nur laufen, ich bekomme wohl eine andere wieder,
wenn sie auch nicht gerade ein so buntes Schwänzchen hat)

Doa eß kain Pott ßäo schoäbe, doa paßt'n Stülbn upp
(Da ist kein Topf so schief, es paßt ein Deckel drauf)

Wuise Hoähna legget äok moall inne Nihdel
(Weise Hühner legen auch mal in die Brennessel)

Wäa datt Wäskelwada kohken löätt, dä mott näo ßihbn Joah
meddn Fruiggn toöbn
(Wer das Spülwasser kochen läßt, der muß noch sieben Jahre mit
dem Heiraten warten)

'n Luid oba fuibntwindig Joah eß nich maia waiat oassen Roöbn
noah Wuihnachen
(Ein Mädchen über 25 Jahre ist nicht mehr wert als eine Rübe
nach Weihnachten)

Je maia datt man dä Kaddn strihbt, dästo hoäga büat ßä dän Staiat
(Je mehr man eine Katze streichelt, desto höher hebt sie den
Schwanz)

Wänn iudn Schuitpott 'n Broapan'n waiat, dänn stinkt ßä
(Wenn aus einem Nachttopf eine Bratpfanne wird, dann stinkt sie)

Ett essa Keoh vogihdn, dattße 'n Kalf wesen eß
(Es ist der Kuh vergessen, daß sie ein Kalb war)

Doa hätt datt Froesminske dä Bückßen anna!
(Da hat die Frau die Hosen an!)

Mannshand bobn!
(Die Hand des Mannes muß oben sein!)

Watt dä Rui iutspuigget, datt mott hoä äok wia inlicken
(Was der Hund ausspeiet, das muß er auch wieder einlecken)

Dat Oäaste schloädde däot, datt Twoäde nimnte ubbn Schäd
(Die erste Frau schlägt er tot, die zweite nimmt er auf den Schoß)

Kinderlieder und Reime

Wiegenliedchen

Schloap, Kindken, schloap.
Doa biudn goät'n Schoap,
datt hätt ßoanne wacke widde Foöde,
datt giff dä Mälke ßäo Bickaßoöde,
Schloap, Kindken, schloap
(Schlaf, Kindchen, schlaf,
Da draußen geht ein Schaf,
das hat so schöne weiße Füße,
das gibt die Milch so zuckersüß.
Schlaf, Kindchen, schlaf)

Schloap, Kindken, schloap.
Doa biudn goaht zwoä Schoap,
oän schwachtet un oän widdet,
un wänn dat Kuind nich schloabn well,
dänn kümmt datt schwachte un biddet.
Schloap, Kindken, schloap

(Schlaf, Kindchen, schlaf.
Da draußen gehen zwei Schafe,
ein schwarzes und ein weißes,
und wenn das Kind nicht schlafen will,
dann kommt das schwarze und beißt es.
Schlaf, Kindchen, schlaf)

Moane, Moane, widde,
giff iusen Kuine 'n Tidde

(Mond, Mond, weißer,
gib unserm Kind zu trinken)

Dä Wuind, dä waigge,
dä Hahne, dä kraigge,
dä Kuckuck ßatt ubbn Tiune
un plücke dä ruibn Plium'n.
Däo röap eck: „Schmuid moe oöne!“
Schmaide moe 'n ganzn Prull.
Prull ßoll eck Muhkoöskén gihbn,
Muhkoöskén ßoll moe Mälke gihbn.
Mälke ßock noan Bäcker bruingen,
Bäcka ßoll moen Stuidn backen.
Stuidn ßoll eck Moäm'n gihbn,
Moäm'n ßoll moe 'n Tidde gihbn

(Der Wind, der wehte,
der Hahn, der krächte,
der Kuckuck saß auf dem Zaune
und pflückte die reifen Pflaumen.
Da rief ich: „Wirf mir eine!“
Da warf er mir einen ganzen Busch.
Den Busch solle ich der Muhkuh geben,
Muhkuh, solle mir Milch geben,
Milch solle ich zum Bäcker bringen,
Der Bäcker solle mir einen Stuten backen,
den Stuten solle ich der Mutter geben,
Mutter solle mir zu trinken geben)

Dä Kuckuck ßatt ubbn Tiune
un plücker dä rubn Plium'n,
Roäp eck: „Schmuid moe oäne!“
Däo schmaide moe meddn Stoäne.

(Der Kuckuck saß auf dem Zaune
und pflückte die reifen Pflaumen.
Da rief ich: „Wirf mir eine!“
Da warf er mit einem Steine)

Buh, Kindken, buh
(Buh, Kindchen, buh)

Wird in allen möglichen Varianten ständig wiederholt

Aia, popaia, schloah Kuikeken däot,
kruigt int Pöttken, dänn waiat't nich gräot
(Aia, popeia, schlag das Kuchlein tot,
tu es ins Töpfchen, dann wird es nicht groß)

Oach, diu löäbe Lüttke,
woöas dui doach oäst gräod,
könnst diu doch vodoän'n
datt löäbe bihdn Bräot

(Ach, du liebe Kleine,
wärst du doch erst groß,
könnst du doch verdienen
das liebe bißchen Brot)

Wipp- oder Schaukellieder und -Reime

Szuck, ßuck, ßuck noa Mühl'n teo,
Frettken ßatt ubba buntn Keoh,
Koal ßatt ubbn Pea,
ßäo koäm'n dä boädn doahea

(Hopp, hopp, hopp der Mühle zu,
Fritzchen saß auf der bunten Kuh,
Karl saß auf dem Pferde,
so kamen die beiden daher)

Szuck, ßuck, ßuck noa Mühl'n teo,
Hääm ßitt ubba buntn Keoh.
Moagn wi wui noa Min'n jagen
un witt iusen Hääm 'n Stüttken haln
(Hopp, hopp, hopp nach der Mühle zu,
Hermann sitzt auf der bunten Kuh.
Morgen wollen wir nach Minden jagen
und unserem Hermann ein Weißbrötchen holen)

Hocke, docke, hea,
ßitt ubbn widdn Pea;
Moagn wi wui noa Min'n jagen
witt iusen Kuine 'n Stüttken haln.
Stüttken well eck dän Ruin gibn.
Rui ßall moe Fösse fangen,
Fösse will eck an'n Galgen hangen
(Hocke, docke, hea,
sitzt auf einem weißen Pferde,
morgen wolln wir nach Minden fahren
und unserm Kinde ein Weißbrötchen holen.
Das Weißbrot will ich dem Hunde geben,
der Hund soll mir Füchse fangen,
die Füchse will ich an den Galgen hängen)

Iuse Wittkopp, iuse Wittkopp,
iuse Wittkopp waiat mälk;
krech 'n Keohkalf, krech 'n Keohkalf,
goät moagen in Fällt
(Unser Weißkopf, unser Weißkopf,
unser Weißkopf wird melk,
bekommt ein Kuhkalf, bekommt ein Kuhkalf,
geht morgen ins Feld)

Stusse, stasse Männeken,
watt hässe in duin'n Hänneken?
Szua Boäa und bidda Bräot,
datt makt iuse Männeken gräot
(Stusse, stasse, Männchen,
was hast du in deinen Händchen?
Sauer Bier und bitteres Brot,
das macht unser Männchen groß)

Szuige, ßage, Hottewage,
Spoäne int Fuia,
datt Hold es duia.
Watt kost ett dänn!
'n dicken Daler!
Plums int Wader
(Siege, säge, Hottewagen,
Späne ins Feuer,
das Holz ist teuer.
Was kostet es denn?
Einen dicken Taler.—
Plumps ins Wasser)

Mölla, Mölla, mahle,
Schihpel kostn Daler,
Schihpel kostn Sülbagroassen.
Di es wall dä Gnöögte bossen
(Müller, Müller, mahle,
Der Scheffel kostet einen Taler,
der Scheffel kostet einen Silbergroschen.
– Du bist unverschämt!)

Kitzelreime

'n Dala, käopn Keoh,
'n lüttket Kälffken daoteo,
datt ßall hoädn „Pihk“.
(Einen Taler, kauf eine Kuh,
ein kleines Kälbchen dazu.
Das soll heißen „Pihk“.)

Fäaken steken,
Wöste maken,
datt ßall maken: „Pihk“.
(Ferkel stechen,
Würste machen,
das soll machen: „Pik“)

Bluine Keoh

„Bluine Keoh, eck loä di“,
„Woahän?“ – „Achta dä Nihndüa“.
„Watt ßall eck doa dänn?“ –
„Stiudn un Mälke edn“.
„Woamedde?“ – „Meddn Lihpel“.
„Eck hääbe kain'n“.
„Goang hän un ßööck die oän'n!“

Blinde Kuh

(„Blinde Kuh, ich leite dich“.
„Wohin?“ – „Hinter die große Dehlentür“.
„Was soll ich da denn?“
„Weißbrot mit Milch essen“.
„Womit?“ – „Mit einem Löffel“.
„Ich habe keinen“.
„Geh hin und such dir einen!“)

Schnüffken

„Woa wuhnt Schnüffken?“ –
„Ubbn Duike“ –
„Watt dött hoä doa dänn?“ –
„Hoä läggd Oäa“.
„Woavihl?“ –
„Droä – voäa“.
„Wecket kruige eck dänn?“ –
„Datt ollabäste“ bzw. „Datt ollaschlächste“.
(Der Gefragte wird an die Nase gefaßt, und durch Drücken der
Nase kann die „Qualität“ des Eies geändert werden.)
Wo wohnt Schnüffken?“ –
„Auf dem Teiche“ –
„Was macht er da denn?“ –
„Er legt Eier“ –
„Wieviel?“ – „Drei bis vier“ –
„Welches bekomme ich denn?“ –
„Das allerbeste!“ bzw. „Datt allerschlechteste!“).

Abzählreime

Edelmann, Bedelmann, Dokta, Pastoa,
König, Kaisa, Liusemajoa
(Edelmann, Bettelmann, Doktor, Pastor,
König, Kaiser, Lausemajor)

Oäken odda Boöken,
diu moß ßoöken
(Eichen oder Buchen,
du mußt suchen)

Glücksraten

Häowagen, Mäßwagen,
Sträohwagen, Kutskwagen
(Heurwagen, Mistwagen,
Strohwagen, Kutschwagen)

Palm'nlösken

Am Sonntag Palmarum werfen die Kinder Weidenkätzchen
in die Stube und rufen dabei:
„Eck löske dä Palm'n
upp Äostern muin Oä!“
(Ich lösche die Palmen,
zu Ostern mein Ei!)

Palm'nlösken, Palm'nlösken,
Äostan hal eck muin Oä!
(Palmenlöschen, Palmenlöschen,
Ostern hole ich mein Ei),

Szünne-Machtn-Singen (Martin-Luther Singen)

Nach dem Liede „Ein feste Burg“ singen die Kinder

„Loat't us nich teo lange stoahn,
wui mött näo 'n bihdn wuidagoahn,
van huia bätt noa Köln.
Köln essen gräode Stadt,
doa gibt us oalle Luie watt.
Klipp un klapp,
Reosenblatt,
schönste Hiusfrii giff us watt!“

(Laßt uns nicht zu lange stehn,
wir müssen noch ein bißchen weitergehn,
von hier bis nach Köln.
Köln ist eine große Stadt,
da geben uns alle Leute was.
Klipp und klapp,
Rosenblatt,
schönste Hausfrau, gib uns was!“)

Dä Kläos kümmt

Kläos, Kläos, Pingelpott,
giff us oäne halbe Not!“
(„Klaus, Klaus, Pingeltopf,
gib uns eine halbe Nuß!“)

Neujahrswunsch

Eck wünske Ji 'n glückßäliget nuiget Joah,
Gißundhoät un'n langet Lihbn
un donoa dä ewigen Froöde un Säligkoät.
(Ich wünsche euch ein glückseliges neues Jahr
Gesundheit und ein langes Leben
und danach die ewige Freude und Seligkeit)
Eck wünske di 'n glückseliget nuigget Joah,
Gißundhoät un'n langet Lihbn. —
Niu mosse moe oabba watt gihbn!
(Ich wünsche dir ein glückseliges neues Jahr,
Gesundheit und ein langes Leben. —
Nun mußt du mir aber etwas geben!)

Melkreim

Stripp, strapp, strull,
eß dä Ämma näo nich bäole vull?
(Stripp, strapp, strull,
Ist der Eimer noch nicht balde voll?),

Die Finger

Lüttke Finga, Goldringa,
Langeloäpa, Pottlicka, Liuseknicka
(Kleiner Finger, Goldringer,
Langläufer, Topflecker, Lauseknicker)

Zungenspäße

Schnuida-Schaian schnitt schahp,
schahp schnitt dä Schnuida-Schaian
(Schneider-Schere schneidet scharf,
scharf schneidet die Schneiderschere)

Wui Waskewuiba wolln wall
widde Wäske wacka witt wasken,
wänn wui wüssen woa wahmet Wellnwahda woöa
(Wir Waschweiber wollten wohl weiße Wäsche
schön weiß waschen,
wenn wir wüßten, wo warmes Quellwasser wäre)

In Gäobel hoät sä dä Goöse medda Gaffel ubbn Gastlanne.
Joäde Gäos kostn Gulln; dä Gante sihbtwindig geo Groassen
(In Gohfeld hüte sie die Gänse mit einer Gabel auf dem
Gerstenlande. Jede Gans kostet einen Gulden. Der Gänserich
27 gute Groschen)

Spottverse

Koal in'n Goan hädde Puihn voloan,
hoä Böchtße inna Asken und hädße inna Tasken
(Karl im Garten hat die Pfeife verloren,
er sucht sie in der Asche und hat sie in der Tasche)

Hinnacken, Pinnacken, Woäkebräot,
schmitt ßuine Moäm'm mett Oäan däot
(Heinrich, Peinrich, weiches Brot,
wirft seine Mutter mit Eiern tot)

Hinnack, Hinnack, Katuffelbrui,
ßuan Käol, dän mach hoä nich,
ßoödn Käol, dän krech hoä nich,
oach, iuse ahme Hännarech

(Heinrich, Heinrich, Kartoffelbrei,
sauren Kohl, den mag er nicht,
süßen Kohl bekommt er nicht,
ach, unser armer Heinrich)

Frettken, Frettken, Pipamius,
kamm vonacht in iuse Hius,
wolln Stücksken stehln,
graib ecken anne Kehln,
fänge an teo kwäaken,
häng eckn anne Bäaken

(Fritzchen, Fritzchen, Pfeffermaus,
kam heute nacht in unser Haus,
wollte ein Stückchen stehlen,
griff ich ihm an die Kehle,
fing er an zu quieken,
hing ich ihn an die Birke)

Koal in'n Goan,
mett Builn un Boan,
mett Äckßen un Schlagen,
welln Winda wägjagen

(Karl im Garten,
mit Beil und Barte (Beil),
mit Axt und Schägel,
will den Winter fortjagen)

Koal in'n Goan
hädde Kuiken voloan,
Koal, huia, Koal, doa,
duine Kuiken Bind huia

(Karl im Garten
hat die Küken verloren,
Karl, hier, Karl, da,
deine Küken sind hier)

Kaluine, Kalane,
watt kackelt dä Hahne?
Szitt bobn ubbn Wuime,
röppt jümma: Kaluine

(Karoline, Karolane,
was gackert der Hahn?
Sitzt oben auf dem Hühnerboden,
ruft immer: Karoline)

Hääm Drull,
makt dä Bückßen vull
(Hermann Drull,
macht die Hosen voll)

O Hannes, wecken Heot!
Dä Heot, dä häddn Dahla kost,
dä Heot, dä litt moe geot!
(O Hannes, was für ein Hut!
Der Hut, der hat einen Taler gekostet,
der Hut, der steht mir gut!)

Der Hochzeitsbitter

Goen Dagg!
Huia Bedde eck muin'n Staff
un nihme muin'n Heot aff.
Wäa muine Bitte well mett hoäan,
dä kuhme hea iut oalln Ecken un Oöa.

(Guten Tag!

Hier setze ich meinen Stab
und nehme meinen Hut ab.
Wer meine Bitte will mit hören,
der komme her aus allen Ecken und Örtern. —

Es folgen dann die Namen der Einladenden,
und unter allerlei Ausschmückungen und Übertreibungen
wird der reichhaltige Speisezettel für das Hochzeitsfest
bekanntgegeben.)

Wetterregeln u. a.

Lechmissen mott dä Winda heckepissen oadda hoä kümmt
gewisse

(Lichtmeß — 2. Februar — muß der Winter in Tauwetter
umschlagen, oder er kommt erst richtig)

Lechmissen helle un kloa, giffn geot Koanjoah
(Lichtmeß hell und klar, gibt ein gutes Kornjahr)

Februar: „ Wänn eck dä Macht hedde, dä muin Broa Januar half
hätt, dänn löäde eck dän Pott unna koken un bobn froäsen

(Der Februar sagt: Wenn ich die Macht ganz hätte, die mein
Bruder Januar halb hat, dann ließe ich den Topf unten kochen
und oben frieren)

Fanget dä Dage an teo längan, dänn fängt dä Winda an teo
strängern

(Wenn die Tage länger werden, wird der Winter strenger)

Szüne Paidan (22. 2.) mott dä Winda waidan
(St. Peter — 22. 2. — muß der Winter weiter)

Määzschnoä döddn Roggen woäh
(Märzschnee tut dem Roggen weh)

Früset in Kristi Graff, früset äok näo voätoäggen Dage donoah
(Friert es in Christi Grab, dann friert es auch noch 14 Tage danach)

Watt dä Poggen vo Loäbnfrübbn (25. 3.) muat, datt möttße noa
Loäbnfrübbn schwuigen
(Die Zeit, die die Frösche vor Liebfrauentag (25. 3.) quaken,
die müssen sie nach dem 25. März schweigen)

Aprel dött, wadde well
(April macht, was er will)

Wänn dä Büske waiat bunt, mott dä Haba in'n Grund
(Wenn die Büsche bunt werden, muß der Hafer gesät werden)

Regett ett ubb Szihbschlaipa (27. 6), dänn regett ett näo ßihbn
Wihken
(Wenn es am 27. 6. (Siebenschläfer) regnet, dann regnet es noch
sieben Wochen)

Moädagg mott ßick dä Kraigge in'n Roggen buihuin kühn'n
(Am 1. Mai muß sich eine Krähe im Roggen verstecken können)

Jakobi Sprung (25. 7.) waiat Moädagg jung
(Jakobi gedeckt, bringt zum 1. Mai ein Kalb)

Szünne Macht'n essen Schlüdel teon Winter
(St. Martinstag (11. 11.) ist ein Schlüssel zum Winter)

Widdn Wuihnachen — groäne Äostan
(Weiße Weihnacht verheißt grüne Ostern)

Kraigget dä Hahne uppt Nest, dänn bliff datt Wea ßäo oasset es
(Kräht der Hahn auf dem Nest, dann bleibt das Wetter so wie
es ist)

Kraigget dä Hahne uppt Nest, dänn ännat ßick datt Wea oadda
ett bliff oasset es
(Krähet der Hahn auf dem Nest, dann ändert sich das Wetter
oder es bleibt wie es ist — Für Zweifler)

Schinnt dä Szunne uppt nadde Blatt, dänn giffet Regen ßatt
(Scheint die Sonne aufs nasse Blatt, dann gibt es Regen satt)

Schinnt dä Szunne uppt nadde Twick, reget't oalle Äogenblick
(Scheint die Sonne auf den nassen Zweig, dann regnet es alle
Augenblick)

Waiat ßunndags dä Käaklui natt, dänn giff't dä ganzen Wihken
watt
(Werden am Sonntag die Kirchleute naß, dann gibt es die ganze
Woche was)

Moanräot in'n Dräcke fleot; Oahmdräot geot Wea beot
(Morgenrot deutet Regen an, Abendrot zieht gutes Wetter
nach sich)

Fredagg hätt ßuin oägen Wea, ßunnoamds giff't watt upp datt Lea
(Der Freitag hat sein eigenes Wetter, sonnabends gibt es was
aufs Leder)

Fällt dä oäaste Schnoä in'n Dräck, dänn bliff dä ganze Winda
'n Gäck
(Fällt der erste Schnee in den Dreck, dann gibt es einen milden
Winter)

Ett giff geot Wea
(Es gibt gutes Wetter)

wänn datt Nachmisse roäggen iutgihdn waiat
(wenn das Abendbrot restlos verzehrt wird)

wänn dä Mannslui teohäopestoat
(wenn die Männer zusammenstehen)

wänn dä Muiggen danset
(wenn die Mücken tanzen)

wänn dä Schwalbn häoge floäget
(wenn die Schwalben hoch fliegen)

wänn dä Schnuiggen Gräß dräggt
(wenn die Schnecke Gras trägt)

wänn dä Szunne roäggen achtgoät
(wenn die Sonne schön untergeht)

Ett giff Regen
(Es gibt Regen)

wänn dä Dehl schwait't
(wenn die Dehle schwitzt)

wänn dä Rui gräßt,
(wenn der Hund Gras frißt)

wänn dä Moand 'n Hoaff hätt
(wenn der Mond einen Hof hat)

wänn dä Woänne-woap ruiget
(wenn der Maulwurf Reihen aufwirft)

wänn dä Schwalbn ßuige floäget
(wenn die Schwalben niedrig fliegen)

wänn dä Schnuiggen Aian dräggt
(wenn die Schnecke Erde trägt)

wänn dä Groänspächt schräbbelt
(wenn der Grünspecht schreit)

wänn ßick dä Goäse wasket
(wenn sich die Gänse waschen)

wänn dä Szunne ahtan Damm goäht
(wenn die Sonne hinter einem Damm untergeht)

wänn dä Freoslui teohäopestoah
(wenn die Frauen zusammenstehen).

Die „untere Werre“ zwischen Löhne und Rehme

(mit 5 Abbildungen und 2 Profilen)

Von Johannes Henke

Die Entwicklung eines Flusses zu studieren, ist ein faszinierendes Erlebnis, denn wie ein Lebewesen durchläuft auch er jugendliche, reife und greisenhafte Entwicklungsphasen. Jahrhundertlang hat der Fluß Dokumente in Form von Sanden und Kiesen angehäuft, die lange unbeachtet und unverstanden blieben. Mit den verbesserten wissenschaftlichen Methoden ist es heute möglich, die abwechslungsreiche Oberfläche der Gegenwart und die unergründliche Tiefe der geologischen Vergangenheit erklärend zu deuten. Schichten können wie Blätter in einem Geschichtsbuch vom Kundigen mühelos gelesen werden. Steine beginnen in einer Sprache zu reden, die der Geschulte versteht und der Interessierte an exemplarischen Beispielen erlernen kann, wenn er sich die Mühe macht. Leider ist das durch Jahrtausende herangereifte Gleichgewicht, die Harmonie der Flächen und Linien, durch



Abb. 1: Blick auf die Werre von der Brücke bei Starke/Gohfeld während des Frühjahrshochwassers 1975

technische Eingriffe des Menschen oft empfindlich gestört. Künstliche Stauwerke befremden uns, kilometerlange unorganisch in die Landschaft eingefügte Dämme erdrücken uns. Ist es da nicht verständlich, daß der Fluß gelegentlich an seinen zu engen Fesseln gewaltig zerrt und rüttelt wie etwa in jenen Dezembertagen des vergangenen Jahres? Pausenlose Regenfälle ließen den sonst so friedlich dahinfließenden Werrefluß zu einem reißenden Strom anschwellen, so daß Flußbett und Talau von dreckigen, trüben Fluten angefüllt waren (Abb. 1). Häuser, die sich in der Nähe der Werre befinden, und auch Dämme mußten durch Sandsäcke vor den gewaltigen Wassermassen geschützt werden. Solche „Sturm- und Drangphasen“ können auch bei plötzlicher Schneeschmelze einsetzen. Noch vor 30 Jahren reichten Überschwemmungen in Ostscheid bis auf die Höhe des Weges „In der Flage“. Es ist verständlich, daß der Mensch hier korrigierend in die Natur eingreifen mußte. Die weiten Flußschlingen (Mäander) wurden künstlich abgeschnürt und der Fluß dadurch begradigt. Vor vielen tausend Jahren hat der Fluß gelegentlich auch durch eigene Kraft bei Hochfluten solche Werremäander vom alten Flußbett abgeschnitten. Ein sogenannter „Altwasserarm“ ist heute noch bei Haus Gohfeld (Abb. 2) gut zu erkennen. Vor einigen Jahren wurde im Rahmen der Maßnahme „Ausbau der Werre und ihrer Hochwasserschutzdeiche im Landkreis Minden“ bei der neuen Fußgängerbrücke im Sielpark von Bad Oeynhausen ein künstlicher Werredurchstich vorgenommen. Auch die „feuchte Wiese“ südlich des kleinen Reitplatzes bei Bauer Stühmeier (Haus Gohfeld) ist ein ehemaliger Werrearm gewesen. An dieser Stelle wurde in den Werreablagerungen 1908 ein mächtiger Einbaum gefunden, der hier germanische Fischer vermuten läßt. Alte Karten vom „Gohfelder Schlachtfeld“ des 1. August 1759 zeigen noch deutlich den gewundenen alten Werrelauf (vgl. Beiträge zur Heimatkunde des Amtes Löhne, Heft 1, Dez. 1968, S. 77, Zeichnung von K. Bobbert).

Viele Bohrungen an den Brückenbauwerken der Europastraße 777 haben ergeben, daß die Werresande und -kiese eine durchschnittliche Mächtigkeit von ca. 15 m haben. Erst dann folgt anstehender Fels, und zwar handelt es sich um Liaston, der bei uns im Jurameer vor ca. 150 Mill. Jahren in über 100 m mächtigen Schichten abgelagert wurde. Da Tonschiefer aber bei der Kronprinzenbrücke Löhne oder etwa auch an der neuen Fußgängerbrücke im Sielpark unmittelbar unter der Sohle des rezenten (heutigen) Werrebettes ansteht, ist sein altes, eiszeitliches Flußbett mit Sicherheit an anderer Stelle zu suchen. Im Raum Löhne floß die Werre vor 10 000 Jahren (Ende der Eiszeit) viel weiter nördlich, etwa bei dem Möbelfachversandunternehmen Arzberger, Kattwinkel. Nun wird man sich fragen, wie konnte die Werre überhaupt über 10 m mächtige Sand- und Kiesschichten ablagern, während wir heute doch kaum sichtbare Zeugen von Veränderungen in der Landschaft spüren? So errechnete der Verfasser bei der Salze, einem Nebenfluß der Werre, auf Grund der Altersbestimmung von fossilen Holzresten nach der Radiokarbonmethode, daß sich seit Christi Geburt

etwa 1 m toniger Lehm in der Talsohle (Auelehm) abgesetzt hat. Wie gewaltig diese Wirkung aber wird, zeigt der Faktor Zeit. Schon für 20 000 Jahre kämen wir auf einen Betrag von 10 m! Nun hat aber allein die letzte Eiszeit (es gibt im ganzen 4 Eiszeiten) schon 50 000 Jahre gedauert. Dazu tritt als 2. Faktor das viel intensivere, kalte Frostbodenklima (Permafrost) in den Eiszeiten, sowie der aktive Einfluß der Gletscher (bei uns mit Sicherheit in 2 Eiszeiten). An der Eisgrenze betrug die Juli-Temperatur $+5^{\circ}$ (Wiesbaden hat heute 18° im Mittel), die Januar-Temperatur lag bei -22° (heutiges Januarmitte 0° bis -1°). Besonders im Eiszeitsommer muß die Fließgeschwindigkeit der Flüsse wegen der Gletscherschmelzwässer turbulenter



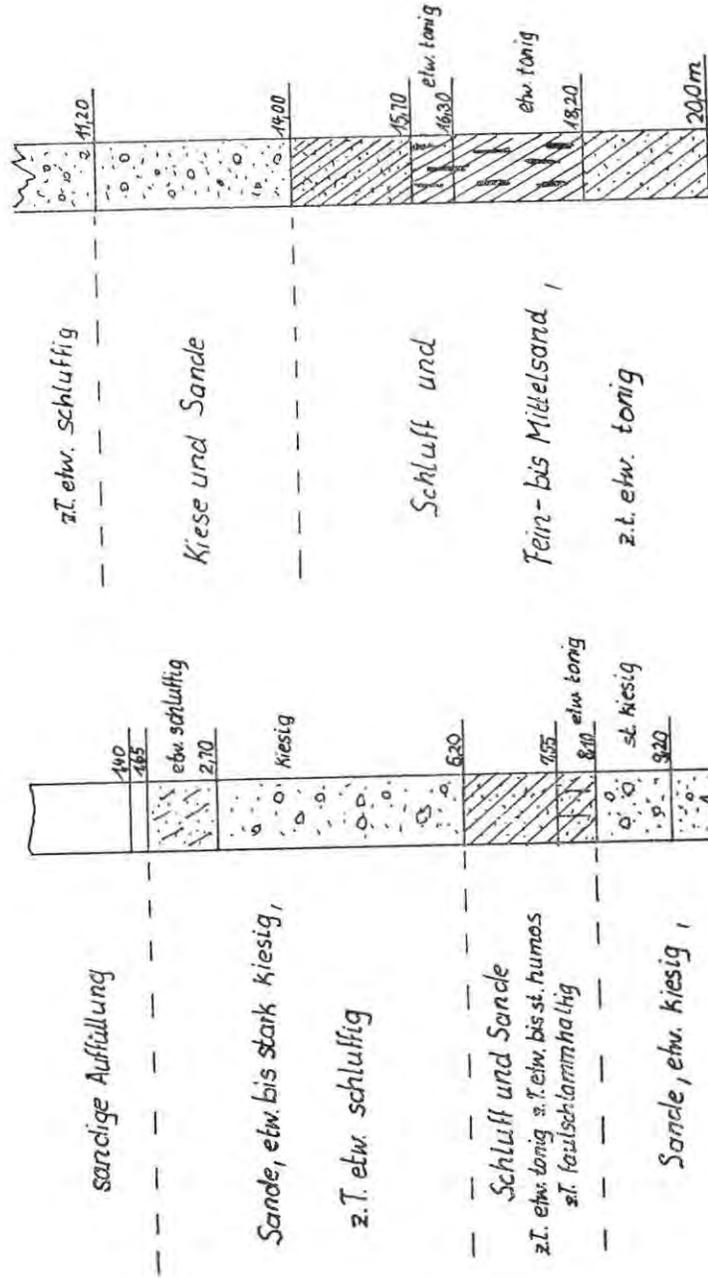
Abb. 2: Altwasserarm auf der Oberen Niederterrasse der Werre bei Haus Gohfeld

gewesen sein als selbst bei den heutigen Naturkatastrophen. Da unser Raum aber von 4 Eiszeiten (man bezeichnet sie seit A. Penck und Ed. Brückner – 2 großen Geographen – nach kleinen Donaunebenflüssen Günz, Mindel, Riss und Würm oder für Norddeutschland Elster, Saale, Warthe/Weichsel) beeinflusst wurde, könnten sogar über 200 m mächtige eiszeitliche Flußablagerungen vorhanden sein, denn die älteste Eiszeit – Günz – begann von 500 000 Jahren. Tatsächlich wurden am Rhein bei Heidelberg in 900 m Tiefe eiszeitliche Sedimente (Ablagerungen) noch nicht durchbohrt. An der Werre sind jedoch nur allenfalls 20 m, etwa bei Starke an der ehemaligen von Borries-Brücke in Gohfeld, durch Bohrungen nachgewiesen worden (Profil 1).

Bohrung bei Starke

NN = 53,527m

Gohfelder Wenebrücke



Wo sind nun die vermutlich ehemals vielen gewaltigen Ablagerungen geblieben? Auch von den mächtigen Moränenbildungen der Gletscher aus der Elster- und Saale-Eiszeit finden wir an den Hängen (wie etwa bei Gohfeld) nur noch eine wenige Zentimeter mächtige „Steinsohle“ aus der Drenthe-Kaltzeit (Drenthe = Gletschervorstoß innerhalb der Saale- oder Riss-Eiszeit).

Die wissenschaftliche Forschung hat den Beweis erbracht, daß die Eiszeiten durch ähnlich lange Zwischeneiszeiten (Interglaziale) voneinander getrennt waren. Bei einem, dem unsrigen nicht unähnlichen Klima, mit Niederschlägen zu allen Jahreszeiten, herrschte im Interglazial Abtragung vor. Eiszeiten sind also Zeiten der Aufschotterung (Akkumulation) und Terrassenbildung, Zwischeneiszeiten dagegen solche der Abtragung oder Erosion. Viele Tiefbohrungen haben gezeigt, daß die Werre zwischen Löhne und Rehme vor der Eiszeit (prädiluvial) in einer flachen konvexen Mulde von 10–20 m Tiefe, d. h. in einem Niveau von + 30 m NN (NN = Normal Null), wenn man von einer Geländeoberkante von ca. 50 m ausgeht, und etwa 2 km Breite geflossen ist. Immer wieder hat der Fluß auf diesen 2 km bei turbulent=stoßweiser Wasserführung sein Bett verlegt.

Solche Mulden werden heute noch in tropischen Klimaten gebildet, so daß wir annehmen dürfen, daß vor einer Million Jahren und früher im Pliozän (das Pliozän gehört zum Tertiär und liegt zeitlich vor der Eiszeit) bei uns tropisches Klima geherrscht haben muß. Der Untergrund der Mulde besteht aus Tonschiefer des Lias; im Süden, etwa entlang der Bahnlinie Bad Oeynhausens-Gohfeld-Löhne, aus Keuper (ca. 200 Millionen alte Mergel- und Sandsteinschichten). Die Formationen Jura und Keuper gehören zum sog. Mesozoikum, dem „Mittelalter“ der Erde (siehe Profil 1). Über die „greisenhafte“ Werre liegen leider keine Zeugen in Form von sedimentären Ablagerungen vor. 2 Bohrproben vom Tonschieferkopf aus 15,70–18,20 m Tiefe an der Werrebrücke bei Starke/Gohfeld weisen u.a. lediglich Pollenkörner (Blütenstaub ehemaliger Pflanzen) aus dem Jungtertiär auf.

In dieser Mulde lagerten sich dann in den verschiedenen Eiszeiten Sande und Kiese ab, die zum großen Teil in den darauffolgenden Zwischeneiszeiten wieder abgetragen wurden. So finden wir im „unteren“ Werretal weder günz- noch elster-eiszeitliche Ablagerungen, wie sie im Werretal bei Holzhausen wissenschaftlich nachgewiesen wurden. Durch Tiefenerosion wurde die Werre im nun folgenden Elster/Saale-Interglazial sogar bis 30 m unter das heutige Talniveau bis in das Anstehende hinein verlegt (vgl. I. Ziercke, 1960, S. 60).

Daß derartige Eintiefungen im Löhner Raum nicht nachgewiesen wurden, könnte hier im Zusammenhang mit der Piesberg/Pyrmonter-Hebungsachse gebracht werden, die unser Gebiet überquert. Die Geländestufe bei Gohfeld ist ein Beweis für diese kreidezeitlichen Hebungen (die Kreidezeit war vor ca. 100 Millionen Jahren). Bewegungen innerhalb der Erdkruste sind mit Sicherheit im Werreraum erfolgt, denn nach dem Diluvialprofil von

F. Lotze (1952, S. 412) reichen postpliozäne (lateinisch „post“=nach) Ablagerungen bis 70 m unter die heutige Talsohle, während die Felsterrasse am Löhner Berg ca. 10 m über der Talauflage liegt.

In der Saaleeiszeit wurde die ganze Werretalung bis 60 m über NN mit Sanden und Kiesen aufgefüllt. Oberflächlich sind diese Ablagerungen im Raum der Bahnlinie Bad Oeynhausen=Gohfeld=Löhne als ebene Terrassenfläche (Mittelterrasse) 10 m über der heutigen Talsohle anzutreffen und vom Verfasser erstmals in der wissenschaftlichen Literatur beschrieben worden (Henke 1969, S. 84–89). Vgl. auch Abb. 3.



Abb. 3: Blick auf die Untere Niederterrasse beiderseits der Werre und die Obere Niederterrasse bei Haus Gohfeld (Standort wie bei Abb. 1)

Der gesamte Schotterkörper ist über 20 m mächtig und, wie die Bohrprofile immer wieder beweisen, homogen, d.h. gleichartig aufgebaut. Die Schotter reichen zum Teil also unter die heutige Talsohle des Flusses und liegen dem mesozoischen Untergrund auf.

An einzelnen Stellen, so am Kaarbach bei Eidinghausen, werden die Mittelterrassensande und -kiese von Schmelzwasserablagerungen der sich zurückziehenden Gletscher überlagert. In den Profilen überwiegt nun der hohe Anteil an Schluff (Sandkorn von $\frac{1}{1000}$ mm Durchmesser). Interessant ist, daß das ganze Werregebiet zur Zeit, als die Gletscher an der Porta stationär waren, in einen großen See verwandelt wurde, der zeitweise über die niedrigen Wiehengebirgspässe wie Wallücke zum Norddeutschen Flachland

hin entwässerte. Beckentone, wie wir sie an der Weser vorfinden, würden in einem Niveau von über 60 m zu suchen sein, wenn nicht die zwischenzeitliche Abtragung gewesen wäre. Aus dieser Zeit stammen auch die großen Findlinge (Grobskelett), die z.B. bei Ausschachtungsarbeiten auch im Löhner Gebiet immer wieder zu Tage treten. Sie kamen mit dem Eise aus Skandinavien. Es handelt sich häufig um südschwedische Småland-Granite (Tiefengestein) und Hälleflinta (Oberflächengestein). Die Dolmen des Steinkammergrabes in Werste bezeugen neben der steinzeitlichen Siedlungstätigkeit auch die ehemalige ungeheure Gletscherarbeit. Auf den Hängen der Werretalung und der Mittelterrasse liegt schließlich Lößlehm (entkalkter Löß), der sich als feiner Sandstaub während der letzten Eiszeit bei trockener Kälte abgelagert hat. Die Korngrößen des Löß liegen in einem Bereich von 0,01–0,05 mm Durchmesser.

Das auf die Saale-Eiszeit folgende Saale=Würm-Interglazial trägt bis auf Reste die saaleeiszeitlichen Bildungen im Werrebett und auf den Hängen ab. An manchen Stellen, so bei kleineren Erhebungen im Flußbett, werden die saaleeiszeitlichen Sande und Kiese vollkommen ausgeräumt, so daß der feste Liasuntergrund angeschnitten werden kann (Beispiel Flutmulde am Siel).

In der letzten Eiszeit (Würm) kommt es in der interglazialen Rinne wieder zu Sand- und Kiesablagerungen, die in der Folgezeit fortwährend vom Fluß umlagert wurden. In weiten Flußschlingen pendelt die Werre hin und her. Gelegentlich werden bei stärkeren Niederschlägen, wie etwa in der letzten Phase der Würmeiszeit, dem sogenannten Spätglazial, neue Rinnen gebildet. Eine solche Rinne verläuft z. B. entlang des Kokturkanals im Siel. Aber auch jetzt durchschneidet der Werrefluß nicht mehr die älteren saaleeiszeitlichen Ablagerungen. Für unsere Werre ist also nicht der Prozeß der allgemeinen Tieferlegung anzunehmen, wie das H. Mensching etwa für die Werra beweisen konnte. Der Schotterkörper der Niederterrasse ist allgemein über 10 m mächtig und liegt in einem Niveau von ca. 50 m NN. Wir unterscheiden bei der Niederterrasse die untere Niederterrasse (UNT) 2–3 m über dem heutigen Fluß, die von Wiesen eingenommen wird, und die obere Niederterrasse (ONT) 5–7 m über der Talsohle. Beide Terrassen bestehen aus dem gleichen Material; die untere Niederterrasse ist daher als Erosionsform zu verstehen, die im Spätglazial entstand, bei einem dem unsrigen ähnlichen Klima mit Niederschlägen zu allen Jahreszeiten (Abb. 3). Da die letzte Eiszeit schwächer war, die Gletscher liegen ja viel weiter im Norden, etwa vor den Toren von Hamburg–Warschau–Moskau, ist auch die Transportkraft des Werreflusses schwächer geworden als in der vorletzten Eiszeit. Die Sande und Kiese sind also feiner als die der Mittelterrasse. Die Anteile des nordischen Materials sind in der Niederterrasse wegen des Fehlens der aktiven Gletscherwirkung noch spärlicher als in der Mittelterrasse. In der Oberen Niederterrasse von Stühmeier, Haus Gohfeld, wurden u. a. nordische Granite, darunter Flivik, Växjö und Ragunda nachgewiesen.

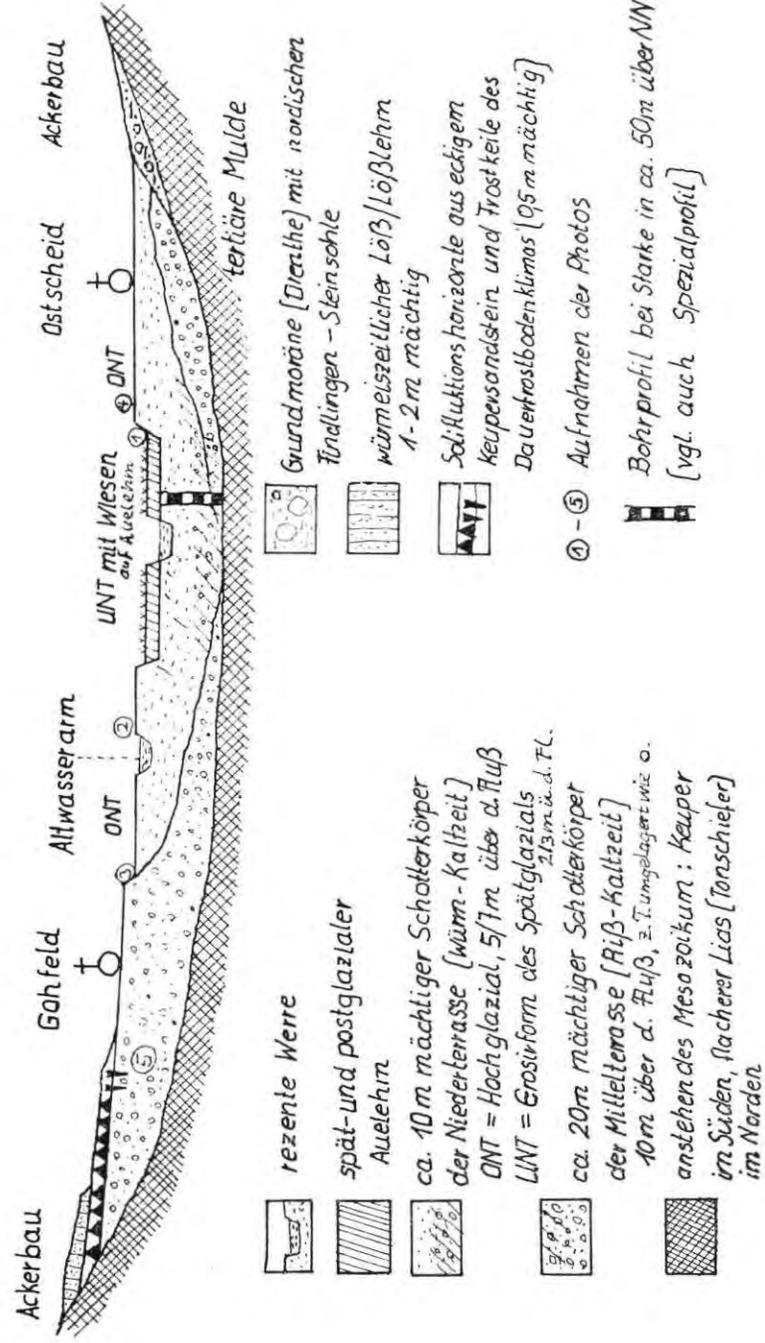


Abb. 4: Die Mittelterrasse der Werre von der Autobahnbrücke, Abfahrt Gohfeld-Werste, aus gesehen

Gelegentlich bezeugen Funde von Geweihresten von Rentieren die jüngere Tundrazzeit.

Man kann sich vorstellen, daß die zeitliche Einordnung der Terrassen nicht leicht ist. Neben den angeführten Kriterien gibt es noch andere Beweise für saaleiszeitliches Alter, wie z. B. Frostformen im aufgeschlossenen Bodenprofil. Der Verfasser fand in einem Aufschluß beim Garagenbau von König, Gohfeld, gegenüber der Eduard-Kuhlo-Straße, einen Frostkeil, der ca. 1,40 m in saaleiszeitliche Sande und Kiese reichte. Dieser Frostkeil muß bei Dauerfrostboden im extrem-kalten Hochglazial der Würmeiszeit entstanden sein, als die Terrasse bereits außerhalb des aktiv bewegten Werrewassers lag. Am Depenbrock wurden ferner girlandenförmige Aufwölbungen als Zeugen des Dauerfrostbodens nachgewiesen (Abb. 5). Auch Horizonte aus kantengerundeten, abgeplatteten Keuperschottern im Hangenden, die durch Bodenfluß (Solifluktion) über Dauerfrostboden zu erklären sind, beweisen das saaleiszeitliche Alter. Auf die untere Niederterrasse lagerten sich dann nach dem Ende der Eiszeit vor ca. 10 000 Jahren die jugendlichen Bildungen des Auelehms ab (Profil 2). Seine Mächtigkeit schwankt. Allgemein dürfte man für die Werre wohl einen Mittelwert von 1–2 m angeben. Es handelt sich bei dem Auelehm um umgelagerte Tone und Lößlehm, der von den umliegenden Äckern durch Bäche in die Werre gelangte. Dieser Auelehm

Schematisches Profil durch die Werretalung von S nach N : 2



lagert sich auch heute noch bei Überschwemmungen ab. Seine Altersbestimmung ist relativ einfach, da Holzfunde, meist stark verwitterte Eichenreste, im Auelehm nicht selten sind. Die starken Umlagerungen haben also die Eiszeit überdauert und fanden auch im Postglazial (Nacheiszeit) statt. Besonders mächtige Schlickablagerungen mit großen und kleinen Holzresten



Abb. 5.: Eiskeil in der Mittelterrasse der Werre.
Aufschluß aus dem Jahre 1964/65 während des Garagenbaus von König auf der Höhe der jetzigen Eduard-Kuhlo-Straße in Gohfeld

wurden bei Baggararbeiten für einen Fischteich des Bauern Worminghausen (Mennighüffen) gefunden. Wir befinden uns hier im Mühlenbach im Bereich der Vorflut, so daß es zu über 6 m mächtigen Faulschlambildungen kommen konnte, der auf Grund der Pollenanalyse ein Alter von mindestens

9000 Jahren hat, also einer Zeit angehört, die wir in der Wissenschaft als „Präboreal“ bezeichnen. Da die Holzfunde hier nach der Radiokarbonmethode ca. 2500 Jahre alt waren, müssen starke Umlagerungen geherrscht haben. Bei dieser Gelegenheit sei auch auf die Funde aus frühgeschichtlichen Siedlungsplätzen hingewiesen. So fand man neben zugespitzten Pfählen und kantig behauenen Balken Holzhammerreste und flache geschnittene Brettchen. Die keramischen Funde stammen zum großen Teil aus der Kaiserzeit. Es ist erklärlich, daß die höher gelegenen Terrassen außerhalb der potentiellen Überschwemmungszone bevorzugte Siedlungsplätze unserer Vorfahren gewesen sind.

Wie wir sehen, sind die Ablagerungen der Werre eng in Zusammenhang mit dem klimatischen Geschehen zu deuten, und es taucht die Frage auf: Nähern wir uns vielleicht wieder einer neuen Eiszeit? Wissenschaftler weisen eine solche Überlegung auf Grund von Untersuchungen etwa an fossilen Baumrestprofilen nicht zurück. Die nächste „kleine“ Eiszeit könnte schon in 300 Jahren kommen, so meinen sie. Fest steht, daß klimatische Schwankungen immer wieder zyklisch auftauchen. Auch unser augenblickliches Wetter ist einer solchen Änderung unterworfen. Die mittleren Jahrestemperaturen liegen gegenüber früher wesentlich höher und bewirken seit einer Reihe von Jahren wegen des Abschmelzens von Gletschereis und Polareismassen einen Meeresspiegelanstieg von ca. 1 mm pro Jahr. Wenn wir der Hypothese einer bevorstehenden Eiszeit beipflichten, wäre allerdings die augenblickliche Klimaphase als eine rückläufige Episode zu deuten, auf die früher oder später wieder ein Absinken der Temperatur folgen müßte.

Die Erde hat uns etwas von ihren Geheimnissen preisgegeben. Tiefe geologische Schichten sind lebendige Geschichte geworden und aus dem langen Zauberschlaf erlöst. Tausende von Jahren sind in der Entwicklungsgeschichte des Flusses vorübergezogen wie im Flug. Tausende von Jahren werden noch kommen und das Gesicht der Landschaft weiter formen. Vielleicht kann man erst jetzt die Vorstellung recht verstehen, die den großen Geologen Hans Cloos immer wieder verzaubert und beglückt hat, nämlich, daß Geologie „Musik von der Erde“ sei (S. 9).

Literaturverzeichnis:

- H. Cloos: Gespräch mit der Erde, München 1968, 415 S.
J.-H. Henke: Zum Problem der saaleiszeitlichen Terrassenbildungen im Unterlauf der Werre, Eiszeitalter und Gegenwart, Bd. 20, S. 84–89, Öhringen 1969.
H. Mensching: Die periglaziale Formung der Landschaft des unteren Werretales, Sonderdr. aus: Gött. Geogr. Abh., H. 14, S. 1–51 (1953).
F. Lotze: Das Diluvium der Begatalung (Blatt Salzuflen), N. Jb. f. Geol. u. Paläontol., Jg. 52, S. 412–420, Stuttgart 1952.
I. Ziercke: Talentwicklung und Oberflächenformen im Einzugsgebiet der Werre zwischen Teutoburger Wald und Wiehengebirge, Forsch, z. Dt. Landeskunde, Bd. 116, 92 S., Bad Godesberg 1960.

Anmerkung:

Pollenanalysen, fossile Holzbestimmungen nach der C 14 Methode und Gesteinsanalysen wurden u. a. vom Niedersächsischen Landesamt für Bodenforschung, Hannover, durchgeführt.

Die Abbildungen 3 und 4 wurden von Peter Frey, Löhne, aufgenommen.

Beiträge zur Heimatkunde der Stadt Löhne

Heft 1 (Dez. 1968, 84 Seiten, vergriffen)

- E. Horstkotte: Zeugen aus grauer Vorzeit – Beiträge zur Erdgeschichte der Landschaft um Löhne
H. Ottensmeier: Unser Bauernhaus und seine Einrichtungen
K. Bobbert: Die „Action bey Coofeldt“ – Das Gohfelder Gefecht am 1. August 1759 und seine Vorgeschichte

Heft 2 (Dez. 1970, 80 Seiten, Preis 3,50 DM)

- G. Rösche: Die Herzöge von Holstein auf Beck
H. Ottensmeier: Der Mensch unserer Heimat bei Fest und Feier – Sitten und Gebräuche im Jahreslauf und in der Familie

Heft 3 (Jan. 1973, 116 Seiten, Preis 4,00 DM)

- H. Ottensmeier: Hausinschriften als Zeugen aus vergangenen Tagen
K. Bobbert: Der Fall Töllner
H. O. Brocke: Kirchenvisitation im Fürstentum Minden Anno Domini 1650
U. Held: Dechantin Anna v. Quernheim – ein Beispiel reformatorischen Eifers
J. Henke: Rezente Verwürgungen auf einer Werreterrasse in Oberbeck-Löhne
O. Steffen: Archivalien zur Geschichte der Ulenburg und der Herren v. Quernheim im 15./16. Jahrhundert
G. Rösche: Das Archiv des Hauses Beck

Sonderheft 1 (Nov. 1974, 211 Seiten, Preis 7,00 DM)

- K. Ortmanns: Bischof Milo von Minden († 996) und das Reich
Die Entwicklung und Förderung des kirchlichen und klösterlichen Lebens im Bistum Minden unter den Bischöfen Sigebert, Bruno und Eilbert (1022–1080)
H. Bannasch: Zur Gründung des Marienstiftes auf dem Berge in Herford

- G. Engel: Des Bischofs „Hagen“
- D. Scriverius: Die Vogtei in Govelde – Interpretation der Urkunde von 1224 – WUB VI Nr. 142
- H.-P. Wehlt: Regesten der Kirchspiele Jöllenbeck und Mennighüffen
- O. Steffen,
H. Ottensmeier,
G. Rösche: Bäuerliche Siedlung im Raum Löhne von 1570 bis 1970 mit einer Übersicht über die Besitzungen um 1826 und der Besitzverhältnisse von 1570–1970
- O. Gaul: Die Ulenburg als Wasserschloß der Weserrenaissance und ihre Baugeschichte
- G. Rösche: Die Meier (Spänner-) höfe und Kötterhöfe im Raum Löhne im Flurbild von 1826 – 3 Karten
- O. Steffen:

Bezug durch den Vorsitzenden des Heimatvereins Heinrich Ottensmeier, 4972 Löhne-Bischofshagen (1), Schierholzstraße 149 (Tel. 0 57 32 / 27 71)

Stadt Löhne

Stadtarchiv

Oeynhausener Straße 41

32584 Löhne

05732/100317

Stadtarchiv@loehne.de

www.loehne.de/Stadtarchiv-