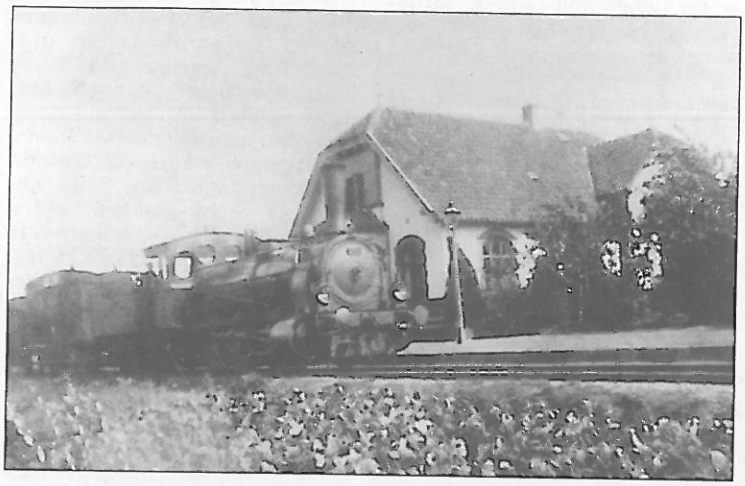
Der ehemalige Bahnhof in Holzhausen bei Vechta / Schon 1898 als Haltestelle für den Stoppelmarkt angegeben

Das Gebäude stand auf dem „Hexenberg“



Eine Dampflok fährt ein: Der kleine Bahnhof in Holzhausen im Jahr 1910. Foto: privat

Kurz vor dem Abriss des alten Bahnhofsgebäudes fotografierte 1968 Heinz Aumann den damaligen Zustand.

Von Heinz Aumann

Die Direktion der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn (GOE) hat sich mit dem Bau von Eisenbahnen im Großherzogtum Oldenburg Zeit gelassen. Erst im Jahre 1867 wurde die Bahnverbindung Oldenburg-Bremen eröffnet. Es war dieses 32 Jahre nach Eröffnung der ersten deutschen Bahnstrecke von Nürnberg nach Fürth.

Die Oldenburger Münsterländer mussten noch länger warten. Im Jahre 1875 wurde die Strecke Oldenburg-Quakenbrück eröffnet, die über Cloppenburg führt. Im Jahre 1885 wurde die Bahnlinie Ahlhorn–Vechta eröffnet. 1890 begannen die Planungen für die Strecke Delmenhorst–Hesepe. Der Direktion lagen hierfür zwei Entwürfe vor, die „Luftlinie“ und die „Kurvenstrecken“. Sie entschied sich zunächst für die Luftlinie. Diese sah folgende Strecke vor: Von Delmenhorst nach Wildeshausen und von dort nach Rechterfeld – Wöstendöllen – Norddöllen – Westerlutten – Falkenrott – Vechta. Hiergegen gab es jedoch an mehreren Stellen Änderungswünsche.

Im Nordkreis Vechta forderte die Gemeinde Goldenstedt einen Anschluss an das Bahnnetz. Unter Protest der Gemeinde Visbek fielen die Haltestellen in Wöstendöllen – Norddöllen und Westerlutten in Fortfall zugunsten eines Anschlusses an Goldenstedt. Der Wunsch Visbeks nach einer Haltestelle im Herrenholz wurde zurückgewiesen. Der Plan sah nun vor, die Strecke von Rechterfeld nach Goldenstedt und von dort nach Lutten zu führen. Neu im Plan waren die Haltestellen in Lutten und in Holzhausen.

Der Vechtaer Amtshauptmann Ramsauer lud für den 3. Januar 1894 die Gemeindevorsteher und die Bevölkerung zu einer Begehung der geplanten Bahnstrecke, soweit sie die Gemeinden im nördlichen Teil des Amtes Vechta betraf, ein. Vom Großherzoglichen Amt nahm der Bahnmeister Hagemann teil. Dieser übernahm die örtliche Führung und erläuterte die Pläne der Eisenbahndirektion.

Der Grund für diese Begehung war die Orientierung des Amtes, um für die Verhandlungen über den Verlauf der Bahnstrecke informiert zu sein und die Wünsche der Gemeinden auf Abänderung oder Beibehaltung entgegen zu nehmen. Die Beteiligung der Bevölkerung an dieser Begehung betrug in der Nordhälfte 50 bis 60 Personen.

Aus der damals noch selbstständigen Gemeinde Oythe nahm nur der Gemeindevorsteher Windhaus teil. Hier in Oythe war die Stimmung für die vorgeschlagene Luftlinie, um von der Bahn möglichst wenig berührt zu werden. Einer Haltestelle in Holzhausen maß man allerdings eine nennenswerte Bedeutung nicht zu, hielt aber eine Haltestelle in Oythe für erstrebenswert. Die jetzt vorgeführte Kurvenstrecke müsse weiter nach Westen verlegt werden. Der besser angebaute Boden, der Gartengrund in der Nähe von Häusern müsse verschont bleiben und in ihrem weiteren Verlauf auch die wertvolle Bartelsche Anpflanzung umgangen werden.

Mit dem Baubeginn ließ sich die GOE wiederum Zeit. Im Jahre 1896 schrieb die Oldenburgische Volkszeitung:

„Wir möchten nun nicht allein Aufklärungen hören, die bringen unseren Bahnbau nicht weiter, uns ist besser mit der Tat, mit schleunigstem Beginn des Bauens gedient. Der Oldenburger, besonders der Münsterländer, ist zwar geduldig, wie schon manche Vorkommnisse bewiesen haben, doch schließlich kann es auch ihm zu viel werden.“ Im Volksmund wurde die GOE mit „Ganz ohne Eile“ verspottet. Die Stimmung für den Bahnbau war in der Bevölkerung gut, das beweist ihr euphorisches Verhalten bei der Bahneröffnung und geht auch aus einem Bericht in der Oldenburgischen Volkszeitung aus dem Jahre 1897 hervor. Es heißt dort:

„Ich schlenderte den Bahnkörper entlang, über Goldenstedt hinaus, ungefähr bis Rechterfeld. Was habe ich da gesehen und welche Eindrücke mit zurückgebracht? Das Eine stand bei mir unumstößlich fest: Eine schönere Bahn als von Vechta bis nach Rechterfeld gibt es nicht im Oldenburger Land. Überall die schönste Abwechselung, bald Wald, bald Wiesen und fruchtbare Felder mit tiefen Einschnitten und entsprechenden Erhöhungen.“

Baubeginn für die Teilstrecke Vechta–Delmenhorst war im Jahr 1897. Für diese Nebenstrecke wurde von den betroffenen Gemeinden die unentgeltliche Hergabe von Grund und Boden sowie ein Zuschuss von 15 Prozent, der später auf zehn Prozent gesenkt wurde, zu den Baulasten gefordert. Für die damals zuständige Gemeinde Oythe betrug die Summe 6500 Mark.

Im Februar des Jahres 1898 war auch das Bahnhofsgebäude Holzhausen fertiggestellt. Es wurde im Baustil der GOE mitten in der Heide auf einer leichten Anhöhe, die im Volksmund den Namen Hexenberg trug, gebaut. Die Wohnung des Bahnhofsvorstehers bestand aus der Küche, dem Wohnzimmer, zwei Schlafzimmern und dem Bodenraum. Im Erdgeschoss befanden sich die Schalterhalle sowie der Warteraum. Westlich des Hauses befand sich die Toilettenanlage. Diese bestand aus drei Abteilungen, eine für den Bahnhofsvorsteher, eine für Reisende. Die dritte Abteilung wurde vom Bahnhofsvorsteher als Stall benutzt, in welchem er seine Ziege oder Hühner unterbrachte, soweit er sich in einem von der Bahn zur Verfügung gestellten Garten nebenberuflich betätigte. Diese Anlage wurde in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts auf Drängen des Gesundheitsamtes aufgehoben. Die Toiletten wurden in das Bahnhofsgebäude verlegt. In späteren Jahren stand dort, wo sich vor dem heutigen Dorftreff der noch existierende Brunnen befindet, ein ausrangierter Eisenbahnwaggon, der vom Bahnhofspersonal als Waschraum benutzt wurde.

Zum Bahnhof zählten zwei Weichen und eine Rampe. Hinter der Rampe befand sich ein Holzumschlagsplatz. Dieser wurde benutzt von der Firma Kuhlmann aus Goldenstedt. Zum Beladen der Güterwagen besaß die Firma schon einen Drehkran. Insgesamt gab es drei Gleise, das Hauptgleis, ein Gleis zum Ladestrang und ein drittes für eine Rangierlok. Letzter Rangierer war Heinz Oesting aus Goldenstedt. Außerdem befand sich hier eine Viehwaage, die von den Gebrüdern Warnking bedient wurde.

Am 1. Mai 1898 wurde die Bahnlinie Delmenhorst–Vechta eröffnet. Wie an allen Bahnhöfen dieser Strecke standen auch hier in Holzhausen die Menschen vor dem geflaggten Bahnhofsgebäude. Staunend schauten sie auf das aus Delmenhorst ankommende, bekränzte Dampfross mit zwölf angehängten und wohlgefüllten Waggons. (OV, 3. Mai 1898). Der Abfertigungsdienst war anfangs nicht ganztägig, sondern blieb in der Zeit von 16 bis 18 Uhr geschlossen.

Schon im Jahre 1898 sah eine Planung vor, für die Besucher des Stoppelmarktes in Vechta einen Sonderzug einzusetzen. Die Oldenburgische Volkszeitung wies die Besucher dieses Festes an,

● **Fortsetzung auf Seite 5**

● Fortsetzung von Seite 4

beim Bahnhof Holzhausen auszusteigen. Der Festplatz sei von hier nur zehn Minuten entfernt, also wesentlich näher als vom Falkenrotter oder gar Vechtaer Bahnhof. Im Jahre 1902 machte sie ferner darauf aufmerksam, dass für die Besucher des Marktes von der Maschinenfabrik Warnking am Bahnhof eine hübsche Erholungsecke eingerichtet sei und Warnking sicherlich dafür sorgen werde, für die Festtage allen Anforderungen des Publikums, soweit es sich um geistige Getränke handelt, gerecht zu werden.

Bahnhofsvorsteher waren, soweit noch feststellbar: 1.) Christian Peetz, 2.) Kressmann, 3.) Heinrich Tapke, 4.) Wienberg, 5.) Brämswig, 6.) August Hellmann. Auf Hellmann folgte aushilfsweise Gelhaus. Die Bundesbahn plante zu diesem Zeitpunkt den Posten eines Bahnhofsvorstehers aufzuheben (1959). Im Jahre 1960 bemühte sich Theo Warnking um eine Wohnung im Bahnhofsgebäude, das zu diesem Zeitpunkt nicht bewohnt war. Die erhielt er auch mit der Maßgabe, das Amt des Bahnhofvorstehers zu übernehmen.

Mit dem Arbeitsbeginn von Warnking (1960) erklärte die Bundesbahn den Bahnhof Holzhausen zu einer Bahnhofsagentur, also einer unbedeutenden Nebenstelle. Da Frau Warnking die Handelsschule besucht hatte, übertrug man ihr den Vorsteherposten und bezeichnete sie als Bahnagentin. Ab dieser Zeit wurden Fahrkarten nur noch im Zug ausgegeben. Der Schalterdienst bezog sich nur noch auf den Güterverkehr. Ihre Aufgabe bestand nun darin, dafür zu sorgen, dass immer genügend Waggons für den Güterverkehr bereit standen. Hier waren es besonders Torfwerke, die davon Gebrauch machten. Diese dankten ihr des öfteren für ihre Zuverlässigkeit und die prompte Erledigung ihrer Arbeit.

Hin und wieder kam es zu Bränden, wenn die heiße Kohle aus der Lokomotive auf die mit Torfmull belegten Gleise fiel. Frau Warnking musste dann ohne entsprechende Hilfsmittel löschen. Größere Brände hatte sie nach Vechta zu melden. Nach längeren Verhandlungen billigte die Bahn ihr einen Wasserschlauch zum Löschen zu. Ein besonderes Anliegen war es ihr, dass die Fahrer der Torfwerke ihre Wagen nach Lieferung reinigten, um Staubverwehungen zu verhindern. Beim heutigen Dorftreff befand sich eine Gartenanlage für das Bahnhofspersonal. Frau Warnking übernahm dieses zwischenzeitlich verwilderte Land und kultivierte es. Sie verstand es auch, mit Blumen aus ihrem Garten dem Bahnhofsplatz ein freundliches Aussehen zu geben, und die Bahnhofsdirektion dankte es ihr mehrmals mit einem ersten Preis.

Da auf die Luftlinie zugunsten der Kurvenstrecke verzichtet worden war, hat diese Bahnstrecke nicht die Bedeutung erlangt, wie ursprünglich geplant. Reisende, deren Bestreben es war, ihr Ziel schnellstens zu erreichen, mieden die Strecke wegen ihrer vielen Haltestellen. Nach dem ersten Weltkrieg kam die Wirtschaft nur langsam in Schwung. Die Deutsche Reichsbahn plante daher schon in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, den Bahnhof zu schließen. Doch soweit kam es nicht. Die Oldenburgische Volkszeitung schrieb am 31. März 1931:

„Reger Verkehr herrscht in letzter Zeit auf unserem Bahnhof (Holzhausen.) An eine Auflösung ist nicht mehr zu denken".

Im Jahre 1930 wurde die heutige Straße K 225 gebaut und damit eine gute Verbindung zum Bahnhof geschaffen. Die Landwirtschaft und die Torfwerke wurden nun starke Kunden der Eisenbahn. Die Verbesserung des Bodens durch Kunstdünger hatten große Fortschritte gemacht. Der Bezug von Düngemittel nahm infolgedessen einen bedeutenden Umfang an.

Die Landwirte konnten ihre Waren in größeren Mengen und im weiteren Umkreis absetzen. Auch die Schweinemast nahm zu und wöchentlich wurden Schweine in zweistöckigen Waggons versandt. Allein das Torfwerk Wichmann-Tabeling verschickte im Jahre 1931 vierzig Waggons mit Torfstreuballen. Diese Anzahl steigerte sich bis zum Kriegsbeginn 1939 auf einige hundert Waggons.

Der Zweite Weltkrieg unterbrach diese erfreuliche Entwicklung. Der Krieg mit all seinen Schrecken verschonte die Bauerschaft. Im Gegensatz zur Bauerschaft Stoppelmarkt, die schwer unter dieser Folter zu leiden hatte, gab es in Holzhausen nur einen Zwischenfall. Englische Jagdflieger hatten die am Bahnhof stehende Rangierlok erspäht und beschossen sie. Eine Kugel schlug durch ein Fenster des Bahnhofsgebäudes in den Warteraum. Hier hielten sich Kinder auf. Ein Mädchen, Gisela Kruse, wurde getroffen und schwer verletzt.

In einer Halle neben Kloppenburgs Dampfmühle hatte die Luftwaffe ein Ersatzteillager und auf dem Rangierplatz standen des öfteren Munitionszüge, die von Soldaten der Wehrmacht bewacht wurden. Einige von ihnen halfen den Bauern auch wohl in der Landwirtschaft, da sie mit der Bewachung nicht voll ausgelastet waren.

Hinter dem Bahnhofsgebäude verlief eine Straße, welche vor den Hallen auf die heutige Straße K 225 führte. An dieser Straße, dem Bahnhofsgebäude gegenüber, befand sich die Wirtschaft des Heinrich Warnking, später Bahnhofsgaststätte genannt.

Östlich des Bahnhofsgebäudes standen zwei Lagerhallen. Diese Hallen standen auf Eichenpfählen. Im Jahre 1931 brannten sie ab und wurden durch neue ersetzt. Benutzt wurden diese Hallen von Pölking, Lutten, dem Verband Landwirtschaftlicher Kleinbetriebe unter Leitung des Arnold von der Heide, es folgten Tabeling, Rieland aus Vechta. In den Hallen wurde Gerste und Kunstdünger gelagert. Als letzter benutzte sie Otto Menke, der hier einen lebhaften Landhandel betrieb. Menke plante in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, durch einen Anbau das Lager zu vergrößern, gab dieses dann aber wieder auf wegen aufkommender Gerüchte, dass der Bahnhof geschlossen werde.

Schon früh entstanden gewerbliche Unternehmen. Rolfes in Oythe begründete 1898 eine Fahrradfabrik. Bereits im Jahre 1906 stellte er das 1900. Fahrrad her. Thesing und Kloppenburg eröffneten hier eine Zementfabrik. Zement trat um diese Zeit, es war die Wende zum 20. Jahrhundert, in Konkurrenz zur Tonindustrie. Futterschalen, Rohre, Krüge usw. konnten durch Zement leichter und schneller fabriziert werden. In einem Werbeschreiben wiesen sie besonders auf ihre Zement-Dachfalzziegel in roter und schwarzer Farbe hin und priesen ihre Haltbarkeit. Noch heute steht in Holzhausen beim Haus Möller-Dießelberg eine Werkshalle, die mit Thesing-Dachziegel gedeckt ist. Jedding eröffnete eine Strohhülsenfabrik und Josef Kloppenburg errichtete hier eine Dampfmühle. Er fügte dieser später eine Schwarzbrotbäckerei an.

Unweit des Bahnhofs betrieb Heinrich Warnking eine Gaststätte, die spätere „Bahnhofsgaststätte".

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich diese erfreuliche Entwicklung fort. Wichmann & Tabeling steigerten ihren Umsatz. Die Anzahl der Waggons mit Torfstreu lag 1951 schon wieder bei 500. Weitere Torfwerke, Hellmann KG, Willenborg und Ostendorf, nutzten in den fünfziger Jahren ebenfalls den Bahnhof Holzhausen als Versandbahnhof. Weitere gewerbliche Unternehmen siedelten sich an. Warnking Elektronik (1958), Weda, Werksvertretung (1961), Schockemöhle & Willenborg, Stahlmatten (1965). Sie alle trugen zum Umsatz der Bahn bei.

Dessen ungeachtet plante die Bahn, wieder einmal den Bahnhof Holzhausen zu schließen. Es war dieses im Jahre 1959. Der Unternehmer Tabeling erhob Einspruch gegen diesen Plan. Der damalige Ortsvorsteher Graf von Merveldt forderte ebenfalls die Beibehaltung und wies darauf hin, dass in Holzhausen nicht nur große Mengen Torf verladen würden, sondern auch ein großes Bedürfnis für den Versand von Stückgut bestehe. Er berief sich dabei auf die Erfolgszahlen des Vorjahres (1958). Danach wurden 811 Wagenladungen versandt und 55 Wagenladungen empfangen, 150 Expressgut versandt und 768 Expressgut empfangen, 274 Stückgut versandt und 275 Stückgut empfangen.

Die Bundesbahn widersprach und legte eine Statistik vor, wonach im Jahre 1958 nur geringfügig Expressgut und Stückgut befördert wurden. Dieser geringfügige Anfall rechtfertige nicht mehr, den Bahnhof Holzhausen mit einem hohen Personal- und Sachaufwand zu verwalten.

Am 30. November 1960 kündigten die Unternehmen Wichmann & Tabeling, Hellmann KG, Josef Warnking, Anton Warnking, Hermann Willenborg und Otto Menke eine ältere Vereinbarung wegen Zahlung zu den Pauschalkosten des Bahnhofs an die Deutsche Bundesbahn. Gleichzeitig kündigten sie an, kein Interesse mehr für den Bahnhof zu haben. Sie verlegten den Verkehr auf die Straße. Zum 1. Januar 1961 wurde der Fahrkartenverkauf für Reisende eingestellt, 1967 der Güterverkehr und 1968 wurde das Bahnhofsgebäude abgebrochen. Fast 70 Jahre konnte von einem regen Verkehr am Bahnhof Holzhausen gesprochen werden.

Quellenverzeichnis

– Dr. G. Reinke, Zur Geschichte des oldenburgischen Eisenbahnwesens

– Timo Lüdecke. Unter Volldampf, Eisenbahngeschichte im Landkreis Vechta 1885-1999, Berlin und Diepholz 1999

– Bericht des Amtes Vechta über den Begang der projektiven Eisenbahn von Wildeshauser Grenze bis Vechta

– Erinnerungen: Einwohner von Holzhausen berichteten; Clemens Rohenkohl, Schneidermeister; Theo Wanking, Stephan Warnking.

Bau der Eisenbahn Osnabrück - Bremen

Am 03.Januar 1894 lud der Gemeindvorsteher Windhaus die Bevölkerung zu einer ersten Versammlung für den Bau einer Eisenbahnstrecke von Osnabrück nach Bremen ein.
Mit dem Bau ließ sich die GOE (Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn) wiederum Zeit. Im Jahre 1896 schrieb die Oldenburgische Volkszeitung:
„- wir möchten nun nicht allein Aufklärungen hören, die bringen unseren Bahnbau nicht weiter, uns ist besser mit der Tat, mit schleunigstem Beginn des Baues gedient.
Der Oldenburger, besonders der Münsterländer, ist zwar geduldig, wie schon manche Vorkommnisse bewiesen haben, doch schließlich kann es auch ihm zuviel werden.
Im Volksmund wurde die GOE mit „ Ganz ohne Eile" verspottet.
Baubeginn für die Teilstrecke Vechta-Delmenhorst war im Jahre 1897.
Für diese Nebenstrecke wurde von den betroffenen Gemeinden die unentgeltliche Hergabe von Grund und Boden, sowie Zuschuss von 15%, die später auf 10% gesenkt wurde, zu den Baukosten gefordert. Für die damals zuständige Gemeinde Oythe betrug die Summe 6.500,00 Mark. Im Februar 1898 war auch das Bahnhofgebäude im Baustil der GOE mitten in der Heide auf einer leichten Anhöhe, die im Volksmund Hexenberg trug, gebaut. Die Wohnung des Bahnhofsvorstehers bestand aus Küche, Wohnzimmer, zwei Schlafzimmer und einem Bodenraum. Im Erdgeschoss befand sich die Schalterhalle sowie der Warteraum. Westlich des Hauses wurde ein Gebäude für eine Toilettenanlage erstellt .Dieses bestand aus drei Abteilungen, für den Bahnhofvorsteher und für Reisende und der dritte Raum durfte noch vom Bahnhofvorsteher als Stall benutzt werden in dem seine Ziege und Hühner unterbrachte, soweit er sich von in einem von der Bahn zur Verfügung gestellten Garten nebenberuflich betätigte. Diese Anlage wurde in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in das Bahnhofgebäudes verlegt. In späteren Jahren stand dort wo sich vor dem heutigem Dorftreff der noch existierende Brunnen befindet, ein ausrangierter Eisenbahnwagon der von dem Bahnhofspersonal als Waschraum benutzt wurde.

Zum Bahnhof zählten zwei Weichen und eine Rampe. Hinter der Rampe befand sich ein Holzumschlagplatz. Dieser wurde benutzt von der Fa. Kuhlmann, Goldenstdt. Zum Beladen der Güterwagen besaß die Firma schon einen Drehkran. Ingesamt gab es drei Geleise, das Hauptgleis, ein Gleis zum Ladestrang und ein drittes für eine Rangierlok. Letzter Rangierer war Heinz Östing aus Goldenstedt. Außerdem befand sich hier eine Viehwaage die von den Gebrüder Warnking bedient wurde.

Am 1. Mai 1898 wurde die Bahnlinie Delmenhorst - Vechta eröffnet. Wie an allen Bahnhöfen dieser Strecke standen auch hier in Holzhausen die Menschen vor dem geflaggten Bahnhofsgebäude. Staunend schauten sie auf das aus Delmenhorst ankommende bekränzte Dampfross mit zwölf angehängte und wohl gefüllte Waggons. (OV3.Mai 1898). Der Abfertigungsdienst war anfangs nicht ganztägig sondern blieb in der Zeit von 16 - 18 Uhr geschlossen.

Schon im Jahre 1898 sah eine Planung vor für die Besucher des Stoppelmarktes in Vechta einen Sonderzug einzusetzen, Die Oldenburgische Volkszeitung wies die Besucher dieses Festes an beim Bahnhof Holzhausen auszusteigen. Der Festplatz sei von hier nur zehn Minuten entfernt, also wesentlich näher als von Falkenrotter- oder gar Vechtaer Bahnhof. Im Jahre 1909 machte sie ferner darauf aufmerksam, dass für die Besucher des Marktes, von der Maschinenfabrik Warnking, am Bahnhof eine hübsche Erholungsecke eingerichtet sei, und Warnking sicherlich dafür sorgen werde für die Festtage allen Anforderungen des Puplikums, soweit es sich um geistige Getränke handelt, gerecht zu werden.

Bahnhofvorsteher waren soweit noch feststellbar: 1. (Christian Peetz,) 2, (Kressmann,) 3. (Heinrich Tabke,) 4. (Wienberg,) 5. (Brämswig,) 6. (August Hellmann,) auf Hellmann folgte aushilfsweise Gellhaus. ???
Die Bundesbahn plant zu diesem Zeitpunkt den Posten eines Bahnhofvorstehers aufzuheben (1959) im Jahre 1960 bemühte sich Theo Warnking um eine Wohnung. Da das Bahnhofgebäude zu diesem Zeitpunkt nicht bewohnt war, bewarb er sich um diese Wohnung die er dann auch erhielt mit der Maßgabe, das Amt des Bahnhofvorstehers zu übernehmen. Mit dem Beginn von Warnking 1960 erklärte die Bundeshahn den Bahnhof Holzhausen zu einer Bahnhofagentur, also einer unbedeutenden Nebenstrecke. Da Frau Warnking die Handelsschule besucht hatte, übertrug man ihr den Vorsteherposten und bezeichnete sie als Bahnagentin. Ab dieser Zeit wurden die Fahrkarten im Zug ausgegeben und der Schalterdienst bezog sich nur noch auf den Güterverkehr. Ihre Aufgabe bestand darin, das immer genügend Waggons für den Güterverkehr bereit standen. Hier waren es besonders die Torfwerke die davon Gebrauch machten. Diese dankten ihr für ihre Zuverlässigkeit und die prompte Erledigung ihrer Arbeit.

Heinz Aumann

Der ehemalige Bahnhof in Holzhausen
1898 - 1968

2004

Quelle: Heinz Aumann-Vechta/ ergänzt Stefan Warnking
Stand: 2004/2005

Der Bahnhof in Holzhausen (b. Vechta)

Vor dem Holzhauser Bahnhof 1940 (Fotoquelle: Familie H. Warnking)

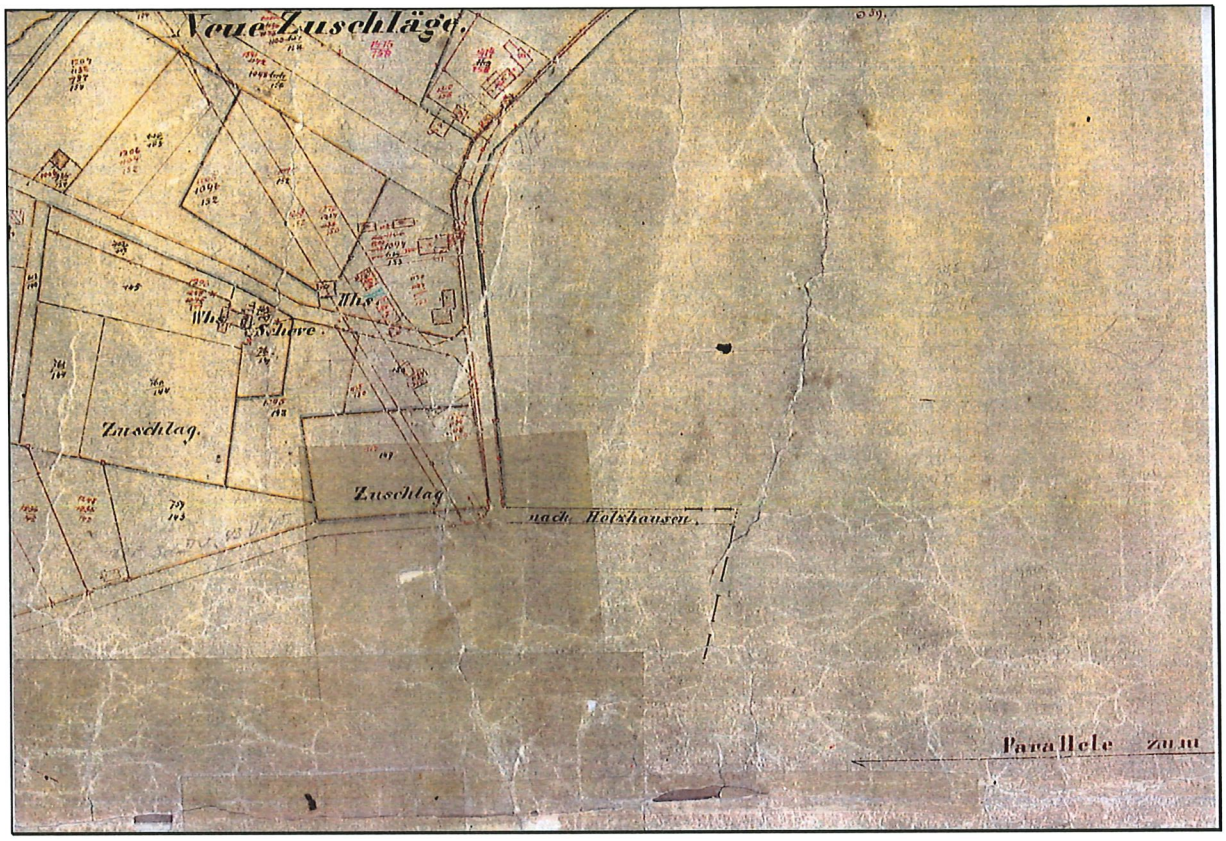
Holzhauser Bahnhof 1967 (aus Fahrtrichtung Lutten; rechts hinten Haus Rohenkohl)

Bahnhof Holzhausen 1967
mit Lagerschuppen von Futtermittelhandel Otto Menke und Güterwaggons mit Drahtcoils für Fa. Baustahlmatten Willenborg & Schockemöhle

Bahnhofsgebäude Holzhausen 1967
Aus Sichtrichtung Hof Lamping (heute Bramlage)

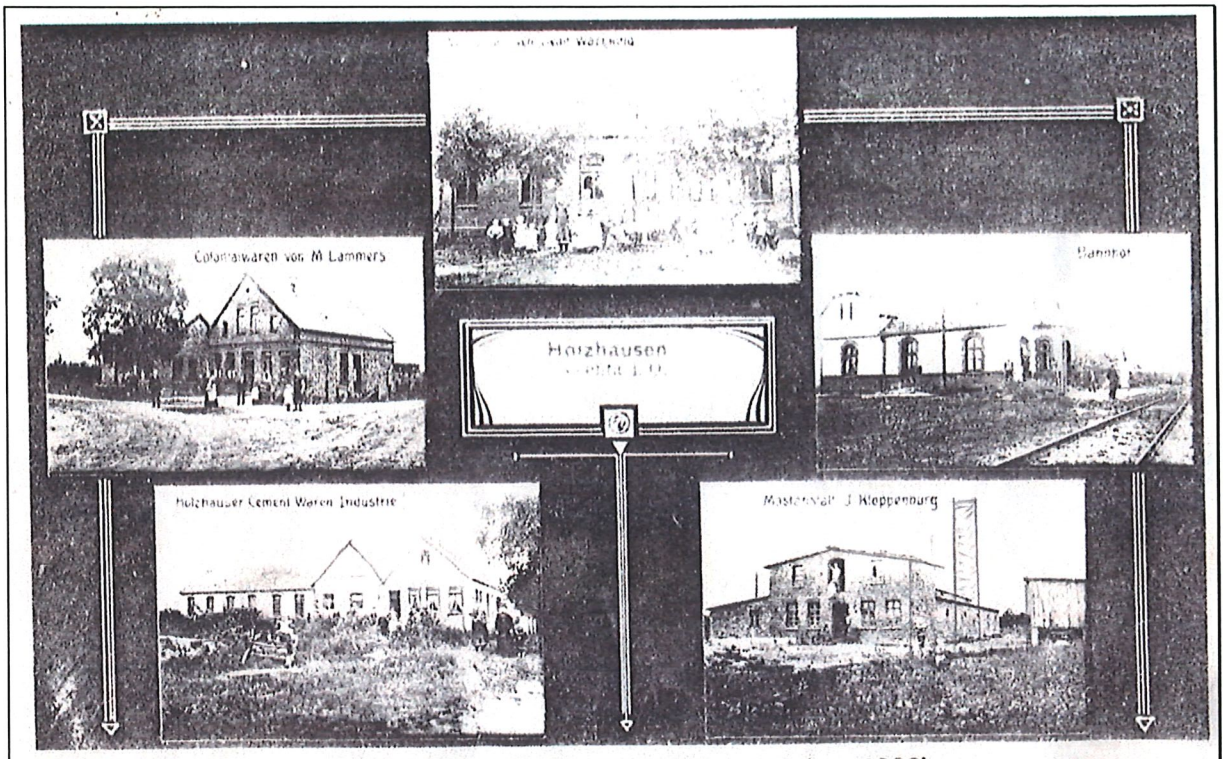
Bahnhofsgebäude 1967
aus Sichtrichtung Haus Rohenkohl

Stückgut-Karren der Bahnhofsvorsteher



Diese Karte stammt von der Vermessungs- und Katasterbehörde Oldenburger Münsterland, Katasteramt Vechta, Gemarkung Oythe (alte Amtskarte), Flur 1, Maßstab 1:3000, von 1843, spätere Änderungen sind in Rot gezeichnet.
Von Vechta kommend führen die Gleise über Stoppelmarkt, streifen die westerheide, nach Holzhausen. Wegen des Bahnhauses mußte der Verlauf der Straße „An der westerheide“ in Höhe des Hofes Tebbe in nordöstliche Richtung verlegt werden. Ebenfalls erhielt die Straße Vogelsang eine neue westliche Richtung.
Dort wo die Kreisstraße K225 (vor der heutigen Gaststätte Dorftreff) auf die heutige Straße „Zum Dorfplatz“ stößt, befand sich das Bahnhofsgelände. Auf der Karte in grün mit = kenntlich gemacht.

Ausschnitt aus:
„ Karte vom Südlichen Theil des Herzogthums Oldenburg
Herausgegeben vom General Major Le Cog 1805"



Die älteste Postkarte von Holzhausen (um 1900)
Besitzer: Warnking-Hellmann, Holzhausen

Die Schmiede H.Warnking (Gebäudeteil hinten rechts) mit Wohnhaus und Gaststätte (vorne).
Vorne links Schuppen mit Kegelbahn dahinter
Sichtrichtung: direkt Straße vor heutigem Dorftreff

Heinz A u m a n n

Der ehemalige Bahnhof in Holzhausen

Die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn Direktion (GOE) hat sich mit dem Bau von Eisenbahnen im Großherzogtum Oldenburg Zeit gelassen. Erst im Jahre 1867 wurde die Bahnverbindung Oldenburg-Bremen eröffnet. Es war dieses 32 Jahre nach Eröffnung der ersten deutschen Bahnstrecke von Nürn - berg nach Fürth. Die Oldenburger Münsterländer mußten noch länger warten. Im Jahre 1875 wurde die Strecke Oldenburg - Quakenbrück eröffnet, die über Cloppenburg führt. Im Jahre 1885 wurde die Bahnlinie Ahlhorn- Vechta eröffnet. In 1890 begannen die Planungen für die Strecke Delmenhorst-Hesepe. Der Direktion lagen hierfür zwei Entwürfe vor, die „Luftllinie" und die „Kurvenstrecke". Sie entschied zu - nächst für die Luftlinie. Diese sah folgende Strecke vor: von Delmenhorst nach Wildeshausen und von dort nach Rechterfeld - Wöstendöllen - Norddöllen- Westerlutten - Falkenrott - Vechta. Hiergegen gab es jedoch an mehreren Stellen Änderungswünsche. Im Nordkreis Vechta forderte die Gemeinde Gol - denstedt einen Anschluß an das Bahnnetz. Unter Protest der Gemeinde Visbek fielen die Haltestellen in Wöstendöllen - Norddöllen und Westerlutten in Fortfall zugunsten eines Anschlusses an Goldenstedt. Der Wunsch Visbeks nach einer Haltestelle im Herrenholz wurde zurückgewiesen. Der Plan sah nun vor, die Strecke von Rechterfeld nach Goldenstedt und von dort nach Lutten zu führen. Neu im Plan waren die Haltestellen in Lutten und in Holzhausen..

Der Vechtaer Amtshauptmann Ramsauer lud für den 3. Januar 1894 die Gemeindevorsteher und die Bevölkerung zu einer Begehung der geplanten Bahnstrecke, soweit sie die Gemeinden im nördlichen Teil des Amtes Vechta betraf, ein. Vom Großherzoglichen Amt nahm der Bahnmeister Hagemann teil. Dieser übernahm die örtliche Führung und erläuterte die Pläne der Eisenbahndirektion. Der Grund für diese Begehung war die Orientierung des Amtes um für die Verhandlungen über den Verlauf der Bahnstrecke informiert zu sein und die Wünsche der Gemeinden auf Abänderung oder Beibehaltung entgegen zu nehmen. Die Beteiligung der Bevölkerung an dieser Begehung betrug in der Nordhälfte 50 - 60 Personen. Aus der damals noch selbständigen Gemeinde Oythe nahm nur der Gemeindevorsteher Windhaus teil.- Hier in Oythe war die Stimmung für die vorgeschlagene Luftlinie um von der Bahn mög - lichst wenig berührt zu werden. Einer Haltestelle in Holzhausen maß man allerdings eine nennenswerte Bedeutung nicht zu, hielt aber eine Haltestelle in Oythe für erstrebenswert. Die jetzt vorgeführte Kurvenstrecke müsse weiter nach Westen verlegt werden. Der besser angebaute Boden, der Gartengrund in der Nähe von Häusern müsse verschont bleiben und in ihrem weiteren Verlauf auch die wertvolle Bartelsche Anpflanzung umgangen werden.

Mit dem Baubeginn ließ sich die GOE wiederum Zeit. Im Jahre 1896 schrieb die Oldenburgische Volkszeitung:

„-wir möchte nun nicht allein Aufklärungen hören, die bringen unseren Bahnbau nicht weiter, uns ist besser mit der Tat, mit schleunigstem Beginn des Bauens gedient. Der Oldenburger , besonders der Münsterländer, ist zwar geduldig, wie schon manche Vorkommnisse bewiesen haben, doch schließlich kann es auch ihm zuviel werden.

Im Volksmund wurde die GOE mit „Ganz ohne Eile" verspottet.

Die Stimmung für den Bahnbau war in der Bevölkerung gut, das beweist ihr euphorisches Verhalten bei der Bahneröffnung und geht auch aus einem Bericht in der Oldenburgischen Volkszeitung aus dem Jahre 1897 hervor. Es heißt dort.:

„ Ich schlenderte den Bahnkörper entlang, über Goldenstedt hinaus, ungefähr bis Rechterfeld. Was habe ich da gesehen und welche Eindrücke mit zurückgebracht ? Das Eine stand bei

Unumstößlich fest: eine schönere Bahn als von Vechta bis nach Rechterfeld gibt es nicht im Oldenburger Land. Überall die schönste Abwechselung, bald Wald, bald Wiesen und fruchtbare Felder mit tiefen Einschnitten und entsprechenden Erhöhungen."

Baubeginn für die Teilstrecke Vechta - Delmenhorst war im Jahre 1897. Für diese Nebenstrecke wurde von den betroffenen Gemeinden die unentgeltliche Hergabe von Grund und Boden,sowie ein Zuschuss von 15 %, der später auf 10 % gesenkt wurde, zu den Baulasten gefordert. Für die damals zuständige Gemeinde Oythe betrug die Summe 6.500,- Mark. Im Februar des Jahres 1898 war auch das Bahnhofsgebäude fertig gestellt. Es wurde im Baustil der GOE mitten in der Heide auf einer leichten Anhöhe, die im Volksmund den Namen Hexenberg trug, gebaut. Die Wohnung des Bahnhofsvorsteher bestand aus der Küche, dem Wohnzimmer, zwei Schlafzimmer und dem Bodenraum. Im Erdgeschoss befanden sich die Schalterhalle sowie der Warteraum. Westlich des Hauses befand sich die Toilettenanlage. Diese bestand aus drei Abteilungen, eine für den Bahnhofsvorsteher , eine für Reisende. Die dritte Abteilung wurde vom Bahnhofsvorsteher als Stall benutzt in welchem er seine Ziege oder Hühner unterbrachte, soweit er sich in einem von der Bahn zur Verfügung gestellten Garten nebenberuflich betätigte. Diese Anlage wurde in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts auf Drängen des Gesunndheitsamtes aufgehoben. Die Toiletten wurden in das Bahnhofsgebäude verlegt. In späteren Jahren stand dort wo sich vor dem heutigen Dorftreff der noch existierende Brunnen befindet, ein ausrangierter Eisenbahnwaggon der von dem Bahnhofspersonal als Waschraum benutzt wurde.

Zum Bahnhof zählten zwei Weichen und eine Rampe. Hinter der Rampe befand sich ein Holzumschlagsplatz. Dieser wurde benutzt von der Fa. Kuhlmann, Goldenstedt. Zum Beladen der Güterwagen besass di e Firma schon einen Drehkran. Insgesamt gab es drei Gleise, das Hauptgleis, ein Gleis zum Ladestrang und ein drittes für eine Rangierlok. Letzter Rangierer war Heinz Oesting aus Goldenstedt. Außerdem befand sich hier eine Viehwaage die von den Gebrüder Warnking bedient wurde.

Am 1. Mai 1898 wurde die Bahnlinie Delmenhorst - Vechta eröffnet. Wie an allen Bahnhöfen dieser Strecke standen auch hier in Holzhausen die Menschen vor dem geflaggten Bahnhofsgebäude. Staunend schauten sie auf das aus Delmenhorst ankommende bekränzte Dampfroß mit zwölf angehängte und wohlgefüllte Waggons. (OV 3.Mai 1898). Der Abfertigunngsdienst war anfangs nicht ganztägig sondern blieb in der Zeit von 16 - 18 Uhr geschlossen.

Schon im Jahre 1898 sah eine Planung vor für die Besucher des Stoppelmarktes in Vechta einen Sonderzug einzusetzen. Die Oldenburgische Volkszeitung wies die Besucher dieses Festes an beim Bahnhof Holzhausen auszusteigen. Der Festplatz sei von hier nur zehn Minuten entfernt, also wesentlich näher als vom Falkenrotter- oder gar Vechtaer Bahnhof. Im Jahre 1902 machte sie ferner darauf aufmerksam, dass für die Besucher des Marktes, von der Maschinenfabrik Warnking, am Bahnhof eine hübsche Erholungsecke eingerichtet sei, und Warnking sicherlich dafür sorgen werde für die Festtage allen Anforderungen des Puplikums, soweit es sich um geistige Getränke handelt, gerecht zu werden.

Bahnhofsvorsteher waren, soweit noch feststellbar: 1.) Christian Peetz, 2.) Kressmann, 3.) Heinrich Tapke, 4.) Wienberg 5.) Brämswig 6.) August Hellmann. Auf Hellmann folgte aushilfsweise Gelhaus. Die Bundesbahn plante zu diesem Zeitpunkt den Posten eines Bahnhofsvorsteher aufzuheben (1959) Im Jahre 1960 bemühte sich Theo Warnking um eine Wohnung- Da das Bahnhofsbebäude zu diesem Zeitpunkt nicht bewohnt war, bewarb er sich um diese Wohnung die er dann auch erhielt mit der Maßgabe, das Amt des Bahnhofsvorsteher zu übernehmen.

Mit dem Beginn von Warnking (1960) erklärte die Bundesbahn den Bahnhof Holzhausen zu einer Bahnhofsagentur, also einer unbedeutenden Nebenstelle. Da Frau Warnking die Handelsschule besucht hatte, übertrug man ihr den Vorsteherposten und bezeichnete sie als Bahnagentin. Ab dieser Zeit wurden Fahrkarten nur noch im Zug ausgegeben. Der Schalterdienst bezog sich nur noch auf den Güterverkehr. Ihre Aufgabe bestand nun darin, das immer genügend Waggons für den Güterverkehr bereit standen. Hier waren es besonders Torfwerke die davon Gebrauch machten. Diese dankten es ihr des öfteren für ihre Zuverlässigkeit und die prompte Erledigung ihrer Arbeit
Hin und wieder kam es zu Brände, wenn die heiße Kohle aus der Lokomotive auf die mit Torfmull belegten Gleise fiel. Frau Warnking mußte dann ohne entsprechende Hilfsmiittel löschen. Größere Brände hatte sie nach Vechta zu melden. Nach längeren Verhandlungen billigte die Bahn ihr einen Wasserschlauch zum löschen zu.Ein besonderes Anliegen war es ihr, dass die Fahrer der Torfwerke ihre Wagen nach Lieferung reinigten um Staubverwehungen zu verhindern.. Beim heutigen Dorftreff befand sich eine Gartenanlage für das Bahnhofspersonal. Frau Warnking übernahm dieses zwischenzeitlich verwilderte Land und kultivierte es. Sie verstand es auch mit Blumen aus ihrem Garten dem Bahnhofsplatz ein freundliches Aussehen zu geben und die Bahnhofsdirektion dankte es ihr mehrmals mit einem ersten Preis.
..

Da auf die Luftlinie zugunsten der Kurvenstrecke verzichtet worden war hat diese Strecke nicht die Bedeutung erlangt wir ursprünglich geplant. Reisende, deren Bestreben es war ihr Ziel schnellstens zu erreichen, meideten diese Strecke wegen ihrer vielen Haltestellen. Nach dem ersten Weltkrieg kam die Wirtschaft nur langsam in Schwung. Die Deutsche Reichsbahn plante daher schon in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts den Bahnhof zu schließen. Doch soweit kam es nicht. Die Oldenburgische Volkszeitung schrieb am 31. März 1931:

„ reger Verkehr herrscht in letzter Zeit auf unserem Bahnhof(Holzhausen.) An eine Auflösungist nicht mehr zu denken"

Im Jahre 1930 wurde die heutige Straße K 225 gebaut und damit eine gute Verbindung zum Bahnhof geschaffen. Die Landwirtschaft und die Torfwerke wurden nun starke Kunden der Eisenbahn. Die Verbesserung des Bodens durch Kunstdünger hatten große Fortschritte gemacht. Der Bezug von Düngemittel nahm infolgedessen einen bedeutenden Umfang an. Die Landwirte konnten ihre Waren in größeren Mengen und im weiteren Umkreis absetzen. Auch die Schweinemast nahm zu und wöchentlich wurden Schweine in zweistöckige Wagons versandt. Allein das Torfwerk Wichmann-Tabeling verschickte im Jahre 1931 vierzig Waggons mit Torfstreuballen. Diese Anzahl steigerte sich bis zum Krfiegsbeginn 1939 auf einige Hundert Waggons.

Der Zweite Weltkrieg unterbrach diese erfreuliche Entwickelung. Der Krieg mit all seinen Schrecken verschonte die Bauerschaft. Im Gegensatz zur Bauerschaft Stoppelmarkt,die schwer unter dieser Folter zu leiden hatte, gab es in Holzhausen nur einen Zwischenfall. Englische Jagdflieger hatten die am Bahnhof stehende Rangierlok erspäht und beschossen sie. Eine Kugel schlug durch ein Fenster vom Bahnhofsgebäude in den Warteraum.Hier hielten sich Kinder auf. Ein Mädchen, Giesela Kruse, wurde getroffen und schwer verletzt. In einer Halle neben Kloppenburgs Dampfmühle hatte die Luftwaffe ein Ersatzteillager und auf dem Rangierplatz standen des öfteren Munitionszüge die von Soldaten der Wehrmacht bewacht wurden.Einige von ihnen halfen den Bauern auch wohl in der Landwirtschaft, da sie mit der Bewachung nicht voll ausgelastet waren.

Östlich vom Bahnhofsgebäude standen zwei Lagerhallen. Diese Hallen standen auf Eichenpfähle. Im Jahre 1931 brannten sie ab und wurden durch neue ersetzt. Benutzt wurden diese Hallen von Pölking, Lutten, dem Verband Landwirtschaftlicher Kleinbetriebe unter Leitung des Arnold von der Heide, es folgten Tabeling, Rieland aus Vechta. In den Hallen wurde Gerste und Kunstdünger gelagert. Als letzter benutzte sie Otto Menke der hier einen lebhaften Landhandel betrieb. Menke plante in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts durch einen Anbau das Lager zu vergrößern, gab dieses dann aber wieder auf wegen aufkommender Gerüchte, dass der Bahnhof geschlossen werde.

Schon frühzeitig entstanden gewerbliche Unternehmen. Rolfes in Oythe begründete 1898 eine Fahrradfabrik Schon im Jahre 1906 stellte er das 1900. Fahrrad her. Thesing und Klöppenburg eröffneten hier eine Zementfabrik. Zement trat um diese Zeit, es war die Wende zum 20. Jahrhundert, in Konkurrenz zur Tonindustrie, Futterschalen, Rohre, Krüge usw. konnten durch Zement leichter und schneller fabriziert werden. In einem Werbeschreiben wiesen sie besonders auf ihre Zement-Dachfalsziegel in roter und schwarzer Farbe hin und priesen ihre Haltbarkeit. Noch heute steht in Holzhausen beim Haus Möller-Dießelberg eine Werkshalle die mit Thesing Dachziegel gedeckt ist. Jedding eröffnete eine Strohhülsenfabrik und Josef Kloppenburg errichtete hier eine Dampfmühle. Er fügte dieser später eine Schwarzbrotbäckerei an,

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich diese erfreuliche Entwickelung fort. Wichmann& Tabeling steigerten ihren Umsatz. Die Anzahl der Waggons mit Torfstreu lag 1951 schon wieder bei 500. Weitere Torfwerke, Hellmann KG, Willenborg, und Ostendorf,nutzten in den fünfziger Jahren ebenfalls den Bahnhof Holzhausen als Versandbahnhof.Weitere gewerbliche Unternehmen siedelten sich an. Warnking Elektronik (1958), Weda, Werksvertretung (1961) Schockemöhle & Willenborg, Stahlmatten (1965). Sie alle trugen zum Umsatz der Bahn bei.

Dessen ungeachtet plante die Bahn wieder einmal den Bahnhof Holzhausen zu schließen. Es war dieses im Jahre 1959. Der Unternehmer Tabeling erhob Einspruch gegen diesen Plan. Der damalige Ortsvorsteher Graf von Merveldt forderte ebenfalls die Beibehaltung und wies darauf hin, dass in Holzhausen nicht nur große Mengen Torf verladen werde sondern auch ein großes Bedürfnis für den Versand von Stückgut bestehe. Er berief sich dabei auf die Erfolgszahlen des Vorjahres (1958). Danach wurden

811 Wagenladungen versandt.	55 Wagenladungen empfangen
150 Expressgut versandt	768 Expressgut empfangen
274 Stückgut versandt	275 Stückgut empfangen.

Die Bundesbahn widersprach und legte eine Statistik vor wonach im Jahre 1958 nur geringfügig Expressgut und Stückgut befördert wurden. Dieser geringfügige Anfall rechtfertige nicht mehr den Bahnhof Holzhausen mit einem hohen Personal und Sachaufwand zu verwalten (?).

Am 30. November 1960 kündigten die Unternehmen Wichmann & Tabeling, Hellmann KG, Josef Warnking, Anton Warnking, Hermann Willenborg und Otto Menke eine ältere Vereinbarung wegen Zahlung zu den Pauschkosten des Bahnhofs an die Deutsche Bundesbahn. Gleichzeitig kündigten sie an, kein Interesse mehr für den Bahnhof zu haben. Sie verlegten den Verkehr auf die Straße.Zum 1. Januar 1961 wurde der Fahrkartenverkauf für Reisende eingestellt, 1967 der Güterverkehr und 1968 wurde das Bahnhofsgebäude abgebrochen. Fast 70 Jahre konnte von einem regen Verkehr am Bahnhof Holzhausen gesprochen werden.

Die Bahn und deren Anlieger

In dem Bericht des Amtes Vechta über den „ Begang der projectierten Eisenbahn von der Wildeshauser Grenze bis Vechta" empfahl der Gemeindevorsteher von Oythe, Hermann Heinrich Windhaus es bei der Luftlinie zu belassen und von der Kurvenstrecke abzusehen. Die Bevölkerung von Oythe sei für eine Umgehung der Gemeinde „ zumal der Haltestelle Holzhausen nennenswerte Bedeutung nicht beigemessen wird". Die Gemeinde befürworte eine Verschiebung nach Westen, da der hier besser angebaute Boden in der Nähe von Häusern verschont und in ihrem weiteren Verlauf auch die wertvolle Bartelsche Anpflanzung umgangen wird. Es war dieses im Jahr 1894.

Es blieb bekanntlich bei der Kurvenstrecke,

Ein Jahr später, es wr im Jahre 1895, nutzten der Gemeindevorsteher Windhaus zusammen mit dem Häusler Anton Tebbe und dem Kötter Johann Heinrich Lammers, die Möglichkeit Abänderungswünsche beim Staatsministerium, Departement des Innern, in Oldenburg vorzubringen. In dieser Eingabe wiesen die drei Grundbesiutzer darauf hin, dass

1. für die Lage ihrer, den Mittelpunkt der Wirtschaft bildenden Wohnhäuser
2. für die Durchschneidung ihrer Grundstücke
3. für die durch die Bahnanlage entstehenden Umwege
4. für die Bearbeitung der über der Bahnanlage liegenden Parzellen.

Von wesentlichem Vorteil sei, wenn die Bahnlinie weiter nach Norden verschoben würde. Damit wäre auch dem mitunterzeichneten Windhaus wesentlich gedient, indem die Bahn von seinem Wirtschaftsgebäude weiter abrücke, einem unmittelbar beim Haus liegenden Komplex von der Notwendigkeit eines Übergangs entlaste und den Umweg auch an abgeschnittenen Flächen verringere.

Ein gleiches Interesse meldete auch Lammers an.

Doch das Anliegen der drei Grundbesitzer, betreffend die Verlegung der Bahnlinie nach Norden, wurde vom Staatsministerium zurückgewiesen.

Im Jahre 1896 stellte Windhaus eine Schadensrechnung auf. Diese Aufstellung benötigte er vermutlich für die am 16. Dezember 1896 amtliche Schätzung der anfallenden Mehrkosten aufgrund der Einführung der Kurvenstrecke. Seine Forderung sah wie folgt aus:

1. für Holzgrund.....	pro 10 Ar	150 Mark
2. für Garten	pro 10 Ar	300 Mark
3. für Wiese.....	pro 10 Ar	600 Mark
4. für Durchschneidung.....	pro Meter	4 Mark
5. Wert des jungen Holzbestandes.....	pro 10 Ar	70 Mark
6. 42 Stämme Eichen	Stück 10 Mark	420 Mark
7. Schaden für den zurückgebliebenen Holzbestand		450 Mark
8. Verlust der Eichelverwertung für Schweine pro Jahr		30 Mark
9. für schwierige Bearbeitung des Gartens infolge Keilförmiger Lage und Verlust der Anwendung		6 Mark
10. Gesamtbetriebsabwertung		

Umweg zum Garten---------- 34 Meter

Wartung eines Wegeverschlusses
etc. etc.....
Schwierigkeiten wegen Lagerung leicht Feuerfangen -
der Gegenstände .....pro Jahr 40,--

namentlich noch für Verwendung von mehr und zuverlässiger Arbeitskraft für Gespann und Viehtrift.

1896 erhielt er von der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung eine Verrmessungsbescheinigung. Danach hatte er in der Flur II - 818/ 41 zur Masse der öffentlichen Wege 1 Ar und 55 qm abzutreten

Gemeindevorsteher Windhaus sah aber sein größtes Problem in dem Umweg, den er nun für die Bewirtschaftung seiner jenseits der Bahnlinie liegenden Grundstücke benötigte. Er forderte daher den Bahnübergang bei der Station 39, da diese dem Zentrum seines Betrebes gegenüber liege. Die GOE hatte in ihrem Plan „Luftlinie" in Aussicht gestellt dem Betriebsgelände des Windhaus gegenüber den Bahnübergang anzulegen. Wegen der nun gewählten Kurvenstrecke wurde dieses aber wieder verworfen und den Übergang bei der Station 38 angelegt. Gegen diese Verlegung erhob Windhaus Widerspruch und begründete diesen damit, dass der Umweg für die Bewirtschaftung seiner jenseits der Bahnlinie liegenden Grundstücke zu groß sei. Zur Bewirtschaftung gehörten 90 Ar Gartenland, 2 ha und 50 Ar Ackerland, 2 ha und 50 Ar Wiesen sowie eine bedeutende Fläche Neuland, welche teils kultiviert und in naher Zunkunft weiter bearbeitet werden soll. Die Ausdehnung dieser Kultur liege nicht in einer fernen Zukunft sondern sei eine natürliche Entwwickelung, die auch ohne die Bahnanlage erfolge.

Die Verhandlungen zogen sich noch bis zum Jahr 1902 hin, dann wurde ihm eine eigene Privat überwegung genehmigt. Außerdem erhielt er eine Entschädigung für die Abtretung von Grund und Boden zur Umlegung der Eisenbahn in Höhe von 2007,06 Mark gezahlt.

Zur Zeit des Nationalsozialismus, im Jahre 1936, bekam Windhaus Schwierigkeiten mit der Reichsbahn. Diese bezogen sich auf nicht vorhandene Sichtdreiecke und das Schließen der Hecktoren beim Herannahen eines Zuges. Windhaus hatte sich nicht immer daran gehalten, was zur Gefährdung von Mensch und Vieh führte.

Heinrich Windhaus stellte am 1. September 1936 einen Entschädigungsantrag wegen Aufhebung der Überwegung bei seinem Haus und die Schaffung einer Übersicht auf dem Gemeindeweg an seinem Hof

Hier in Kurzfassung:

Durch Aufhebung, der Überwegung entstehen mir an Umwegen

	Arbeiter	Gespanne Doppelwege
1. Sauenweide für Bearbeitung, Düngung und Pflege, sowie tägliche Fütterung für Kompost und Dünger		19
3x tägl. 2 Arbeiter = 6 x 365	2190	
2. In den Tangen 6,53 ha = 2/3 Weide, 1/3 Wiese Düngung, Kompostierung, Instandhaltung des Grabens,		

Fortsetzung,		
60 Gespanne. 66 x 1 Arbeiter	66	60
Tränken des Viehs an 180 Weidetagen	180	
Grasmähen,Heuen, Heufahren		
30 Gespanne, 60 x 1 Arbeiter	60	30
Nachweide f. Milchkühe, 90 Tage		
2x täglich Viehtreiben	180	
Frühjahrseggen 5 Gespanne		5
3 Kurzes Bruch		
Dünger fahren, 17 Gespsamme 6 Arbeiter	6	17
Heuen, Nachgrasernte	14	14
4.Zuschlag		
Stoppelstürzen, eggen		18
Düngen,Frühjahrspflügung	34	123
Pflügen	6	25
Mähen , Rechen, Einfahren	108	70
5 Im Häselingen (?)		
Kunstdünger fahren, Dünger streuen		
heuen, Einfahren, Frühahrseggen		
Graben und Bach reinigen	30	21
6 in Lutten		
Kunstdünger fahren, Mähen,Heuen, Einfahren	18	14
7 Fahrten zum Bahnhof,	20	40
8 Fahrten zur Mühle		110

Bemerkungen

Ich heantrage auszumessen

1. den Umweg bis zum Stall der Sauenweide
2. den Umweg zu den Grundstücken, die Ge-Gesamtlänge der Umwege für Arbeiter und Gespann aus den angegebenen Doppelwegen nach Km zu errechnen

Bei der Errechnung der Entschädigung ist zu beachten, dass Arbeiter und Gespann 4 km in der Arbeitsstunde zurücklegen. Für die Asrbeitsstunde ist Tariflohn einzusetzen

Bei Nachprüfung der angegebenen Arbeitswege ist zu beachten, daß hierzulande die Arkbeiter im Haus des Arbeitgebers beköstigt werden, also jeden Mittag von der Arbeitsstätte zurückkehren.

Da ich den für mich nutzlos gewordenen Privatweg

gepflastert habe, muß die Reichsbahn ebenfalls den Umweg pflastern und da er größtenteils mein Privatweg ist, auf dem ich allein berechtigt bin die Pflasterung instand zu halten.

In Aussicht genommen ist ferner, der besseren Übersicht halber, einen Teil meines Eichenbestandes niederzulegen.
Dazu stelle ich folgenden Antrag:

1. Das Holzfällen und Roden übernimmt die Reichsbahn auf ihre Kosten
2. Die Entschädigung für das noch nicht schlagreife Holz schätzt der Kreisforstmeister
3. Die Entschädigung für die Beschränkkung in der Benutzung derd abgeholzten Flächen beträgt ½ des Wertes der Fläche. Den Wert schätze ich pro ha auf 4000 RM
   a Ich habe für Land in der Nähe meines Hofes 1925 pro ha 5000,- RM bezahlt
   b Meine Gebäude verlieren erheblich an Schutz gegen die Weststürme.
   C die nach SW hin trichterförmige Öffnung in meinem Holzbestand wird voraussichtlich bei Sturm noch erheblichen Schaden am übrigen Holzbestand im Gefoge haben.

Soweit der Antrag des Bauern Heinrich Windhaus vom 1. September 1936. Zur Aufhebung und Entschädigung kam es aber erst nch dem zweiten Weltkrieg.

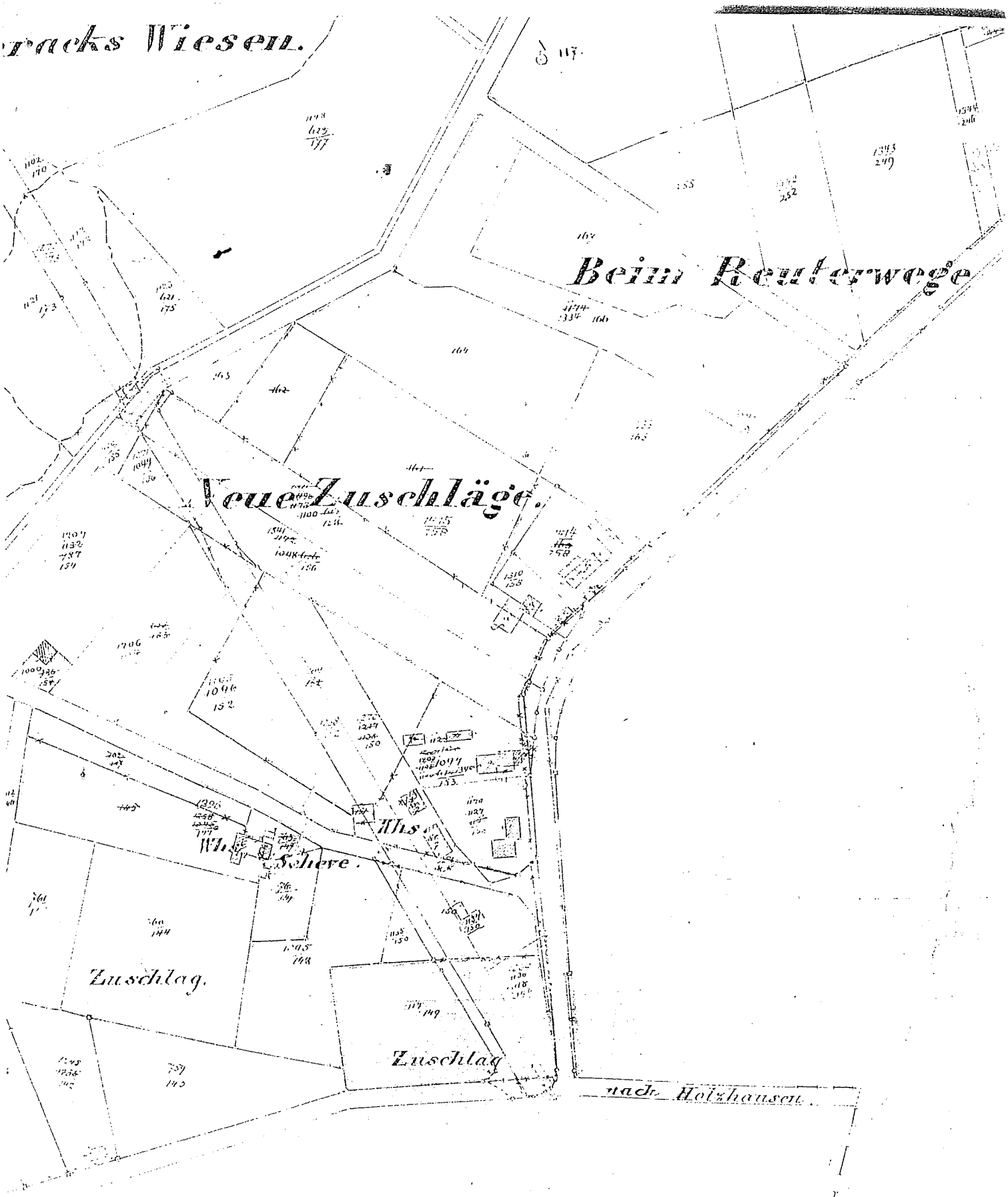
Wie hoch sich der Schaden bei weiteren Anliegern belief ist nicht bekannt. Betroffen waren insbesondere die Höfe Lammers und Tebbe. Lammers, dessen Besitz ebenfalls durchschnitten wurde, hat keine Unterlagen mehr und auch keine Kenntnis über die Art der Veränderungen.

Nach dem Wissen des Hermann Tebbe in Telbrake ist seinem Elternhaus kein nennenswerter Schaden entstanden. Ihm war nur die Verlegung der Straße „ An der Westerheide" in Richtung seines Elternhauses bekannt. Diese Straße, die vom Visbeker Damm durch die Westerheide. Führte, mündete ursprünglich in den „ Grambergweg". Diese Straße wurde wegen des Bahnbaues rd. 300 m vor dem Haus Tebbe in nördliche Richtung am Haus Tebbe vorbei über die Straße Holzhausen in Richtung „ in den Tangen" verlegt.

An dieser Straße lag, vom Visbeker Damm kommend, an der rechten Seite, vor dem Wald - stück, die ehemals „ wertvolle Bartelsche Anpflanzung". Es ist die frei Fläche die sich vor dem Wald befindet, durch welchem ein Fußweg zum Stoppelmarkt führt. Im ersten Teil dieser Ausführung wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Gemeindevorsteher Windhaus forderte diese Anlage zu umgehen. Bartels mußte später verkaufen, Käufer war der Holzhändler Josef Warnking,Vechta.

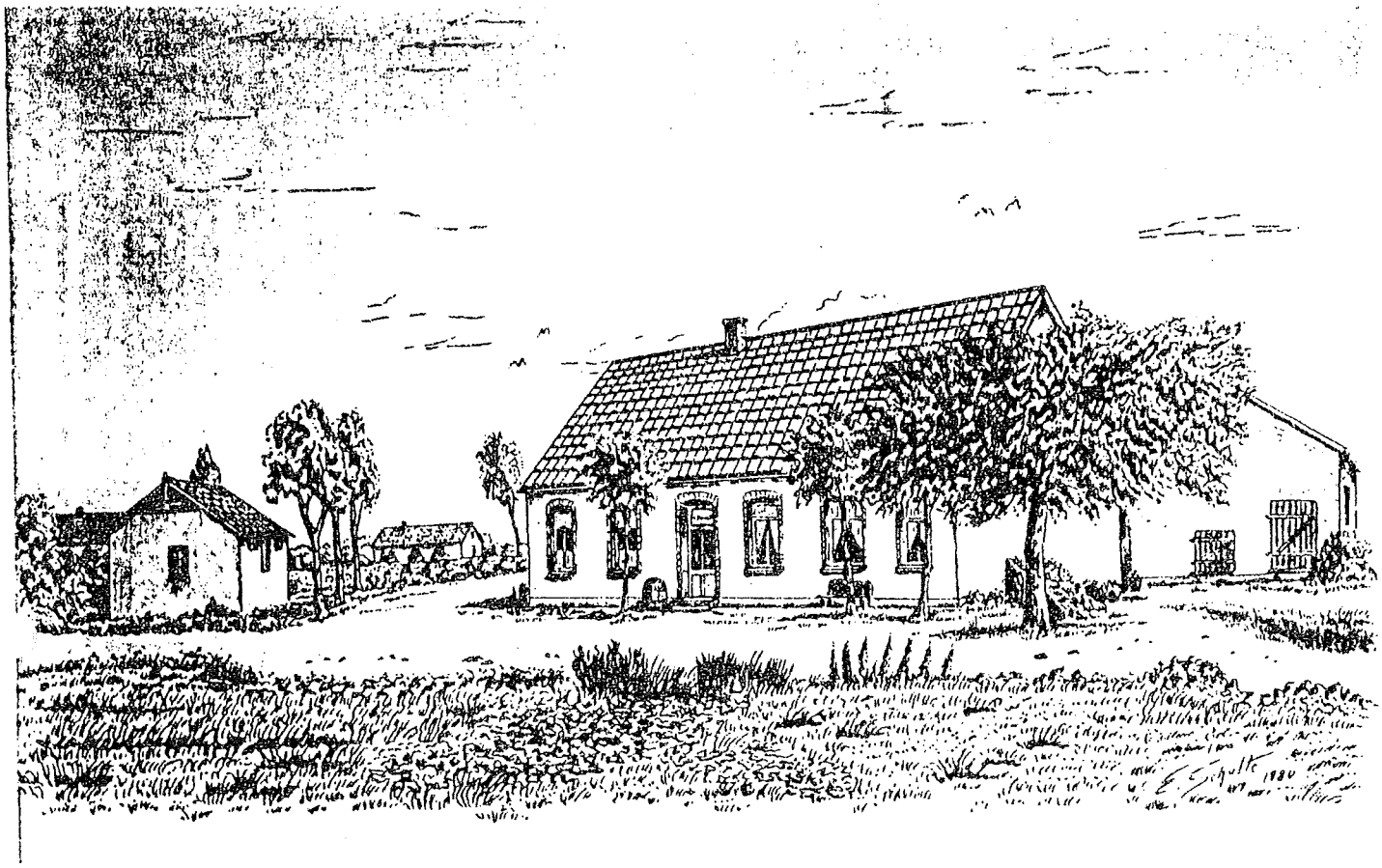
Tebbe wußte außerdem zu berichten, dass der Bahnhof an einer anderen Stelle gebaut werden

sollte und zwar dort wo die Straße „Brockdamm" heute das Bahnglleis überquert. Ob dieses Wunsch der Anlieger war oder die Planung der GOE ist nicht bekannt. Bekannt ist lediglich, dass im ersten Plan der GOE , die Luftlinie, ein Bahnhof in Westerlutten vorgesehen war. Dieser Brockdamm grenzt an Westerlutten.


rnacks Wiesen.
Beim Reuterwege
Neue Zuschläge.
Wis
Wis Schere.
Zuschlag.
Zuschlag
nach Holzhausen.

Hinter dem Bahnhofsgebäude verlief eine Straße, welche vor den Hallen auf die heutige Straße K 225 führte. _An dieser Straße, dem Bahnhofsgebäude gegenüber, befand sich die Wirtschaft des Heinrich Warnking. Später Bahnhofsgaststätte genannt.

Foto: Privat



Holzhausen, 14. Aug. Die von Wildeshausen, Delmenhorst usw. kommenden Besucher des demnächst stattfindenden Vechtaer Stoppelmarktes seien darauf aufmerksam gemacht, daß sie, wenn sie mit der Bahn fahren, da voraussichtlich auch ein Extrazug eingelegt wird, bei der Station Holzhausen am besten aussteigen, indem von dieser Station der Stoppelmarktplatz kaum 10 Minuten entfernt ist. Vielleicht wird am Marktage bei betr. Station auch noch ein Ausschank von Getränken stattfinden.

O.V. Aug. 1898

Vechta, 26. Mai. Auf der Zusammenkunft der Eisenbahn-Interessenten in Osnabrück hob Herr Präsident von Mühlenfels hervor, daß die Bahn Delmenhorst—Vechta in einem Jahre vollendet sein werde. Die Verhandlungen mit Preußen wegen der Fortführung seien dem Abschluß nahe und würde ehestens auf der ganzen Strecke Lohne—Hesepe der Bau in Angriff genommen werden können. Herr Baurat Wolff führte alsdann aus: Die Erdarbeiten auf der Strecke Delmenhorst—Vechta sind 27 Kilometer fertig; die Hälfte der Erdmasse ist bewegt, bis zum Herbst wird der Damm auf der ganzen Strecke fertiggestellt, der Chausseeumbau bei Urneburg ist ausgeführt, die Brücke bei Wildeshausen in Angriff genommen, das Geleise ist auf 2 Kilometer bis Dwoberg fertiggestellt, wird bis Ganderkesee vorgelegt, um den Bodenüberschuß nach Huchtingen zu verfahren. Von der anderen Seite wird die Gleisverlegung im Juli in Angriff genommen und Ende des Jahres vollendet, sodaß voraussichtlich am 1. Mai 1898 der Betrieb eröffnet werden kann; das Enteignungsverfahren wird nunmehr eingeleitet.

Vechta, 26. Mai. Wie weit ist man mit dem Bahnbau nach Delmenhorst? Angeregt durch die schöne milde Witterung und durch das frische Grün überall in der Natur, schlenderte ich in diesen Tagen den Bahnkörper entlang und kam weiter, als ich anfangs beabsichtigte, nämlich über Bahnhof Goldenstedt hinaus ungefähr bis Rechterfeld. Und was habe ich da gesehen und welche Eindrücke mit zurückgebracht? Das Eine stand bei mir unumstößlich fest: eine schönere Bahn als von Vechta nach Rechterfeld giebt es nicht im ganzen Oldenburger Lande. Ueberall die schönste Abwechselung, bald Wald, bald Wiesen und fruchtbare Felder, mit tiefen Einschnitten und entsprechenden Erhöhungen abwechselnd. Es muß eine Lust sein, eine solche Gegend mit einem langsam fahrenden Zuge durchfahren zu können, und mögen daher die Rechterfelder sich auf vielen Besuch von hieraus nur einrichten. Die Erdarbeiten am Bahnkörper bis Rechterfeld sind bis auf unterhalb Kilometer 1 hinaus so ziemlich fertig, abgesehen davon, daß die Böschungen noch teilweise belegt werden müssen. In Lutten fehlt noch zirka ein halber Kilometer und vor der Goldenstedter Heide durch Holzgründe noch zirka ein Kilometer. Nach dem bisherigen Fortgange können diese Arbeiten gegen Anfang Juli recht gut fertiggestellt werden. Fortsetzung wird von Rechterfeld oder Wildeshausen erbeten.

Oldenburgische Staatsbahn.

In Veranlassung des Vechtaer Stoppelmarktes werden am Montag, den 21. August d. J. folgende Sonderpersonenzüge zu gewöhnlichen Fahrpreisen gefahren:

		Morgens			Abends
Oldenburg	Abfahrt	6.15	Vechta	Abfahrt	8.10
Osternburg	„	6.21	Falkenrott	„	8.17
Sandkrug	„	6.35	Calveslage	„	8.28
Huntlosen	„	6.50	Langförden	Ankunft	8.35
Großenkneten	„	7.03	Schneiderkrug	„	8.46
Ahlhorn	„	7.19	Ahlhorn	„	9.10
Schneiderkrug	„	7.42	Großenkneten	„	9.21
Langförden	„	7.52	Huntlosen	„	9.31
Calveslage	„	8.00	Sandkrug	„	9.44
Falkenrott	Ankunft	8.12	Osternburg	„	9.59
Vechta	„	8.16	Oldenburg	„	10.04

Der Sonderzug hat morgens zu Ahlhorn Anschluß an den ersten Zug von Quakenbrück.

Vechta	Abfahrt	9.35	morg.	Lohne	Abfahrt	1.00 nachm.
Hagen	Ankunft	9.42	„	Krimpenfort	„	1.09 „
Krimpenfort	„	9.51	„	Hagen	„	1.18 „
Lohne	„	10.00	„	Vechta	Ankunft	1.25 „

Vechta	Abfahrt	6.27	nachm.	Lohne	Abfahrt	7.35 abends
Hagen	Ankunft	6.34	„	Krimpenfort	„	7.44 „
Krimpenfort	„	6.43	„	Hagen	„	7.53 „
Lohne	„	6.52	„	Vechta	Ankunft	8.00 „

Vechta	Abfahrt	8.00	abends	Lohne	Abfahrt	8.40 abends
Hagen	Ankunft	8.07	„	Krimpenfort	„	8.49 „
Krimpenfort	„	8.16	„	Hagen	„	8.58 „
Lohne	„	8.25	„	Vechta	Ankunft	9.05 „

Wildeshausen	Abfahrt	8.33	morg.	Vechta	Abfahrt	9.10 abends
Dünzitrup	„	8.48	„	Falkenrott	„	9.16 „
Rechterfeld	„	8.60	„	Holzhausen	„	9.27 „
Goldenstedt	„	9.00	„	Lutten	Ankunft	9.34 „
Lutten	„	9.13	„	Goldenstedt	„	9.47 „
Holzhausen	Ankunft	9.19	„	Rechterfeld	„	9.53 „
Falkenrott	„	9.30	„	Dünzitrup	„	10.05 „
Vechta	„	9.34	„	Wildeshausen	„	10.15 „

Großherzogliche Eisenbahn-Direktion.

OV. 28.1.1899

Pulcherrima Fahrradbau- u. Reparatur-Werkstatt,

Oythe.

Wer Freude an seinem Fahrrade haben will, der fahre

Rolfes-Pulcherrima-Rad.

Es ist dies unbestritten ein schönes, leichtlaufendes und vor allem ein dauerhaftes Fahrrad.

Neueste Modelle werden stets angefertigt.

Kataloge werden frei versandt.

Lager sämtlicher Ersatzteile.

Reparaturen billig.

G. Rolfes, Oythe bei Vechta i. O.

OV. 27.8.04

Inh. der D. R. G. M.
No. 215693,
No. 214766,
No. 208909.

Holzhauser Zement-Waren-Industrie,

Station Holzhausen bei Vechta i./O.,
Telephon-Anschluß, Vechta No. 11.

Herstellung von Zementwaren aller Art.

Spezialität: Kunststeine.

Lager

in Zement-Dachsalzziegeln nach den neuesten Modellen, Sturmsicherung, mit und ohne Kopfsalz, in schwarzer und roter Farbe unter langjähriger Garantie der Haltbarkeit, dichter Verschluß, schönes Profil.

Marmara-Zement-Fliesen u. Flurplatten unter hohem Druck hergestellt, in vielen verschiedenen Mustern und Farben, ein- bis vierfarbig. Reine Farbe und größte Haltbarkeit garantiert.

Brunnenringe und Rohre in diversen Größen.

Bauplattensteine, gesetzlich geschützt, in verschiedener Ausführung. Fundamentsteine, Zementbalken, Rinnsteine, Beteinfassungen, Fensterbänke, Zementpfähle, Glasziegel, Dachfenster, Farben, Schleifsteine, bunten Kies für Gartenwege.

Ia Portland-Zement und Mauersand.

Anfertigung von Abdeckplatten, Kaminsteinen, Krippen für Pferde und Rindvieh, Bauornamenten, Spülsteinen und Treppenstufen.

Neu! Garten- und Wirtschaftstische, Waschtische, Waschschränke und Nachttische usw. mit nur von uns fabrizierten, hochfein geschliffenen „Merkur"-Granitplatten.

Empfehlen uns ferner zur Anlage von Brücken in Zementbeton, Annahme ganzer Gebäude in Prüßschen Patentwänden sowie in unsern sich sehr gut bewährten Plattensteinwänden, zur Herstellung von Montage-Betonkörpern und Beton-Fußböden unter Garantie.

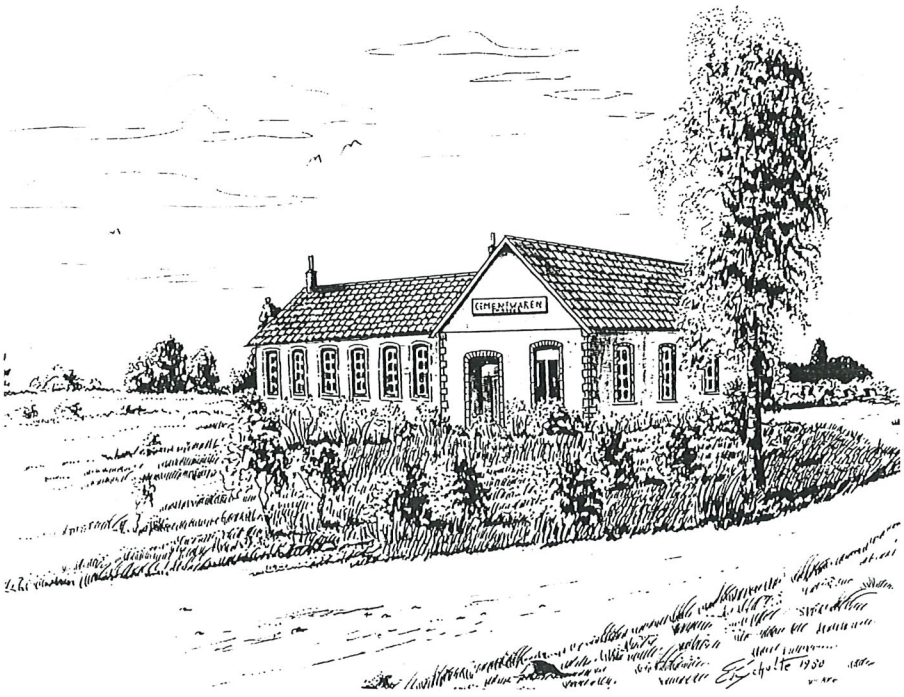
Vertreter gesucht. Prospekte gratis.

J. H. Thesing & Co.

Heute Warnking-Elektro

Teisken Täöge

Freunde beeinflussen den Menschen. Franz Thesing, ein »lateinischer Bauer« aus Holzhausen, beschäftigte sich mehr mit Büchern als mit Egge und Pflug. Durch ihn wurde Heinrich Kloppenburg von der ordnungsgemäßen Bewirtschaftung seiner ererbten Hofstelle abgehalten. Beide eröffneten ein Kompagniegeschäft am Bahnhof Holzhausen, nämlich eine **Zementwarenfabrik.** Die Idee war nicht sonderlich schlecht. Zement trat als neuer Baustoff in harte Konkurrenz zu der Tonindustrie. Die »irdenen« Futterschalen, Rohre, Krüge usw. wurden vom Markt verdrängt und konnten durch Zement leichter und schneller an allen Orten fabriziert werden. Hof- und Wegekreuze in Oythe stammen vielfach aus dieser Werkstätte.



Zementfabrik Kloppenburg - Thesing

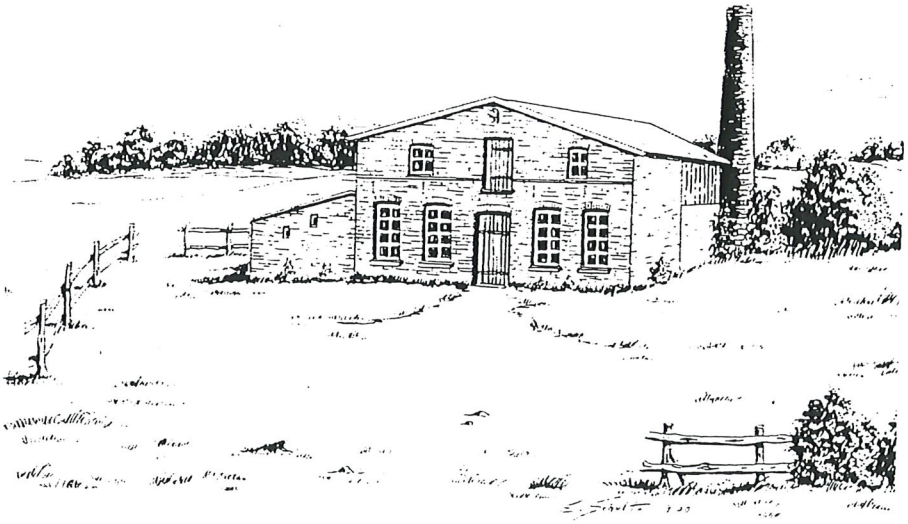
Heute Retto

Ein Dampfmühlenbetrieb in Holzhausen

Nach Ablauf der Pachtzeit trennte sich das Brüderpaar. Während Anton sich als Kolonist in Nikolausdorf niederließ, machte sich Joseph in seinem Heimatdorf Oythe selbständig. Er erwarb von Bauer Thesing am Bahnhof Holzhausen ein Gelände, das mit Nadelholz bestanden war. Hier errichtete er einen Mühlenbetrieb, der in den Zeiten der Schweinemast erfolgverheißend war. Er gliederte ihm eine Schweinemastanstalt an. Die Schweinemast wurde damals von »kleinen Leuten« betrieben, weil sich die Bauern dafür zu fein hielten. »Alles, was bis zu den Knien geht, ist nichts für uns«, sagten sie. Es mußten größere Tiere sein, wie Kühe und Pferde.

Joseph Kloppenburg schloß seiner Mühle auch eine **Schwarzbrotbäckerei** an. Während früher die Bauern ein **»Backels«** besaßen, worin sie in einem Steinofen ihr Brot selbst buken, verzichteten sie allmählich darauf. Sie brachten ihr Brotgetreide zum Müller, der es verschrotete und in einem Stein-Backofen bis zu 32 Pfund schwere Brote herstellte. Joseph Kloppenburg machte es den Verbrauchern dadurch angenehm, daß er einen »Pütwagen« losschickte, der das Getreide abholte und die fertigen Brote dafür zurückbrachte. Somit wurden die **»Backels« überflüssig.** Die Häuschen dienten vielfach später als Werkstätte, in der die in bäuerlichen Betrieben anfallenden handwerklichen Arbeiten ausgeführt wurden.

In unserer Sippe finden wir eine Vielzahl von Müllern, sei es, daß sie Besitzer von Wind-, Wasser-, Dampf- oder Elektromühlen waren bzw. sind.



Dampfmühle Kloppenburg

);(Holzhausen b. Vechta, 30. März. In der Nacht zum Mittwoch in der vorigen Woche ertönte plötzlich das schaurige Geläute der Brandglocke. Es brannte das Haus des Schneiders August Rohenkohl in Holzhausen. Das ganze Gebäude stand plötzlich lichterloh in Flammen. Die Entstehungsursache ist noch unbekannt. Die Frau mit drei kleinen Kindern war allein zu Hause und konnte nur das nackte Leben retten. Die Nachbarschaft war in ihrer bekannten Hilfsbereitschaft außergewöhnlich schnell zur Stelle, aber zu retten war nichts mehr. Als die Feuerspritze von Dythe eintraf, lag schon der größte Teil des Gebäudes am Boden. Es konnte lediglich die Werkstatt des Ingenieurs G. Blömer vor den Flammen bewahrt werden. Im übrigen ist das gesamte Inventar, sogar alle Kleidungsstücke, verbrannt. Der Schaden ist größtenteils durch Versicherungen gedeckt. — Ein neues Wohnhaus modernen Stils läßt Zeller Bernh. Bruns von hier errichten. Die nötigen Steine sind bereits angefahren, so daß in den nächsten Tagen mit den Maurerarbeiten begonnen werden kann. Letztere werden von den Maurermeistern Menke-Vechta und Müthing-Dythe ausgeführt. Das Gebäude wird eine Zierde unseres Ortes werden. Reger Verkehr herrscht in letzter Zeit auf unserem Bahnhofe. Besonders der Güterverkehr hat stark zugenommen. Bei den neu erbauten Schuppen werden alle Arten von Getreide und Kunstdünger den ganzen Tag über lebhaft abgesetzt. An eine Aufhebung des Bahnhofs, wie sie vor wenigen Jahren geplant war, ist nicht mehr zu denken, zumal besonders die neue Chaussee den Zugang zum Bahnhof ganz erheblich erleichtert und somit den Verkehr sehr günstig beeinflußt. OV 30.3.37

A7

Geschäfts-Verlegung.

Den geschätzten Bewohnern hiesiger Gegend, sowie sämtlichen werten Geschäftsfreunden zur Nachricht, daß ich mit dem heutigen Tage mein Geschäft nach meiner neu errichteten Anlage am **Bahnhof Holzhausen** verlegt habe.

Ich danke denselben für das mir bisher bewiesene Vertrauen mit der Bitte, mir dasselbe in Zukunft gütigst bewahren zu wollen, zugleich versichernd, alle Aufträge aufs Beste schnellstens auszuführen.

Hochachtungsvoll

Holzhausen. den 15. Novbr. 1901.

Heinrich Warnking.
Maschinenbauer.

OV 16.11.1901

Lokales und Provinzielles.

)*(**Vechta,** 24. Juli. Daß die Verkehrsverhältnisse auf unsern Bahnen nicht gerade den Gipfel der Idealität erreichen, muß auch der glühendste Patriot zugestehen. Wir wollen aber auch gerade nicht verlangen, daß unsere Bahnen mit D-Zug-Geschwindigkeit dahinrasen, oder daß wir in Pullmann-Wagen uns das Reisen gar zu behaglich machen können, aber soviel wenigstens könnte unsere Eisenbahnverwaltung dem Fortschritte huldigen, daß die gangbare ominöse Auslegung des G. O. E. ihre Berechtigung verlöre, und besonders, daß nicht mehr eine gewisse Klasse von Wagen zur Personenbeförderung benutzt werde. Zwar hat unsere Bahn gerade durch diese Verhältnisse eine gewisse Berühmtheit erlangt, aber einen Ruhm, auf den wir gerne verzichten. Denn welcher Art dieser Ruhm ist, das zeigt eine Zuschrift an die „Brem. Nachr.", worin es folgendermaßen heißt:

Daß die Schönheiten des oldenburger Landes für die überaus zahlreichen Sonntagsreisenden ein beliebtes Reiseziel bilden, ist allgemein bekannt. Die Stationen Schierbrok, Gruppenbüren, Hude, Oldenburg, Bornhorst und Rastede bilden im Sommer jeden Sonntag das Ziel von Tausenden. Um so unbegreiflicher ist es, daß auf der oldenburger Bahn noch immer Einrichtungen bestehen, die allen Anforderungen des heutigen Verkehrs geradezu Hohn sprechen. Daß man Sonntags billige Rückfahrkarten nach den verschiedenen Stationen ausgiebt, ist gewiß anzuerkennen, aber wie überaus mangelhaft ist der Betrieb! Die nur auf dem Neustadtsbahnhofe, (warum nicht auch auf dem Hauptbahnhof?) erhältlichen Sonntagsbillets haben nur für 2—3 Züge Giltigkeit. Bei dem überaus großen Andrang des Publikums muß man bereits eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges an dem einen geöffneten Schalter Queue bilden, um ein Billet zu erhalten. Als ich am Sonntag, 16. d. Mts., mit meiner Familie eine Fahrt nach Rastede unternahm, konnten wir die geradezu jämmerlichen Einrichtungen der oldenburger Bahn in vollstem Maße kennen lernen. Nachdem ich lange Zeit vergeblich am Schalter gewartet hatte, um ein Billet zu erhalten, wurde kurz vor Abgang des Zuges ein zweiter Schalter geöffnet. Warum geschah das nicht eine Viertelstunde vorher, dann wäre das Drängen am Schalter vermieden worden. Als der Zug eingelaufen war, wurden drei der beliebten Viehwagen angehangen, die natürlich im Nu überfüllt waren, da sie für die Zahl der Reisenden in keiner Weise genügten. Daß sich das bremer Publikum eine so unwürdige Art der Beförderung gefallen läßt, ist mir unverständlich. Warum schafft die Bahnverwaltung nicht bequeme Wagen dritter Klasse, sogenannte „Durchgangswagen" an? Mit vieler Mühe gelang es uns, im letzten Wagen des Zuges, der natürlich auch überfüllt war, einen notdürftigen Platz zu erobern. Daß die Thüren beider Plattformen während der Fahrt geöffnet blieben, ist auch nicht zu billigen. Auf allen anderen Bahnen ist der Aufenthalt auf den Plattformen während der Fahrt verboten. Unsere Fahrt sollte noch allerlei „Annehmlichkeiten" mit sich bringen. Nachdem bis Hude die meisten Passagiere den Zug verlassen hatten, befanden sich nur noch wenige Personen (zl 10) in unserm letzten Viehwagen. In raschem Tempo passierte der Zug die Station Wüsting, und gleich darauf gab es einen furchtbaren Krach. Die beiden letzten Wagen des Zuges waren, jedenfalls infolge zu früher Weichenstellung — völlig entgleist. Frauen und Kinder fielen zu Boden, es entstand ein entsetzliches Geschrei in dem unaufhörlich auf- und niederschlagenden Wagen, der jeden Augenblick umzuschlagen drohte. Man glaubte nichts anders, als daß der Wagen in Trümmern gehen [illegible] war nicht vorhanden. Nach vieler Mühe gelang es, die Notbremse zu ziehen und den Zug zum Stehen zu bringen, nachdem wir vielleicht 4—500 Meter außerhalb der Schienen mitgeschleift worden waren. Meine Frau und Kinder waren halbtodt vom Schrecken und haben durch die furchtbaren Erschütterungen stark gelitten, so daß erstere infolge der erlittenen Verletzungen heute noch nicht gehen kann. Nachdem die beiden entgleisten Wagen abgehangen, ging die Reise weiter. Kaum hatte der Zug den oldenburger Bahnhof verlassen, als er wieder längere Zeit hielt, um irgend einen Schaden an der Kuppelung zweier Wagen auszubessern. Nach fast einstündiger Verspätung gelangten wir glücklich nach Rastede. Auf der Rückfahrt genau dieselben Uebelstände. Der großen Menschenmasse gegenüber, welche mit den beiden Zügen 8,28 und 9,4 Uhr ab Rastede befördert werden wollte, waren die Betriebseinrichtungen ungenügend.

Warum läßt man nicht noch besondere Züge, die vielleicht 10 Minuten früher abgehen als die fahrplanmäßigen Züge? In überfüllten Viehwagen reisen zu müssen, ist eine Zumutung, gegen welche das Publikum sich energisch wehren mußte. In Anbetracht der vielen Tausende, welche Abends im Regen in Hude, Gruppenbüren, Schierbrok, Delmenhorst u. s. w. auf den Bahnsteigen vergeblich auf eine Weiterbeförderung warteten, kann man nur immer wieder hervorheben, daß die Beförderungsmittel absolut unzulänglich sind, wodurch auch die Sicherheit der Reisenden gefährdet wird. Eine merkwürdige Verordnung bestimmt, daß die Sonntagsrückfahrkarten erst von 7 Uhr abends an giltig sind. Wer nach Rastede fährt, darf also den Zug 5,40 Uhr nachmittags nach Oldenburg nicht benutzen, sondern muß bis 8,28 Uhr warten. Wer von Oldenburg nach Bremen zurückfahren will, darf mit dem, namentlich für Kinder sehr bequemen Zug 6,12 Uhr ab Oldenburg nicht fahren, sondern kann erst abends um 9 Uhr abfahren, um um 10,26 Uhr in Bremen einzutreffen. Kurz, es giebt eine Reihe von Bestimmungen und Einrichtungen auf der oldenburger Bahn, welche einem einen Sonntagsausflug ins Oldenburgische gründlich verleiden. So lange dieselben nicht beseitigt sind, und so lange das bremer Publikum nicht auf eine menschenwürdige Beförderungsweise rechnen kann, sollte man seine Ausflüge nach anderen Richtungen unternehmen.

Vechta, 26. Mai. Wie weit ist man mit dem Bahnbau nach Delmenhorst? Angeregt durch die schöne milde Witterung und durch das frische Grün überall in der Natur, schlenderte ich in diesen Tagen den Bahnkörper entlang und kam weiter, als ich anfangs beabsichtigte, nämlich über Bahnhof Goldenstedt hinaus ungefähr bis Rechterfeld. Und was habe ich da gesehen und welche Eindrücke mit zurückgebracht? Das Eine stand bei mir unumstößlich fest: eine schönere Bahn als von Vechta nach Rechterfeld giebt es nicht im ganzen Oldenburger Lande. Ueberall die schönste Abwechselung, bald Wald, bald Wiesen und fruchtbare Felder, mit tiefen Einschnitten und entsprechenden Erhöhungen abwechselnd. Es muß eine Lust sein, eine solche Gegend mit einem langsam fahrenden Zuge durchfahren zu können, und mögen daher die Rechterfelder sich auf vielen Besuch von hieraus nur einrichten. Die Erdarbeiten am Bahnkörper bis Rechterfeld sind bis auf unterhalb Kilometer überaus so ziemlich fertig, abgesehen davon, daß die Böschungen noch teilweise belegt werden müssen. In Lutten fehlt noch zirka ein halber Kilometer und vor der Goldenstedter Heide durch Holzgründe noch zirka ein Kilometer. Nach dem bisherigen Fortgange können diese Arbeiten gegen Anfang Juli recht gut fertiggestellt werden. Fortsetzung wird von Rechterfeld aber Wildeshausen erbeten.

Oldenbg. Volkszeitung Vechta vom 28.6.1904

Vechta, 27. Juni. An das hiesige Fernsprechnetz sind weiter angeschlossen: Nr. 10 Mühlenbesitzer Franz Borgerding in Spreda, Nr. 11 Holzhauser Zementwarenindustrie F. H. Thesing & Komp. in Holzhausen, Nr. 12 Amtstierarzt Meyer und Nr. 13 „Oldenburger Hof" (Smeddinck) in Vechta.

** Vechta, 27. Juni. Postpersonalien. Versetzt ist der Postassistent Brackmann von Lohne nach Leer. Der Bezirksfeldwebel Grape hier wurde als Postanwärter und der Haltestellenaufseher Wemmie in Hemmelte als Postagent angenommen. OV 28.6.04

Quellenverzeichnis

Oldenburgische Volkszeitung
17. Jan. 1894

Timo Lüdecke
Unter Volldampf 1885 - 1999

Lothar Riedel
Die Cloppenburger Kreisbahn

Aussagen Holzhauser Einwohner
hier insbesondere:
Clemens Rohenkohl
Theo Warnking

Holzhausen 1995

Archiv der Stadt Vechta