

## **XXIV. Der Anschluss an die Eisenbahn, 1856**

Die Geburtsstunde des deutschen Eisenbahnwesens schlug am 19. z. 1834, als Ludwig 1., König von Bayern, die Genehmigung für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth erteilte.

Danach machte der Bau von Eisenbahnen schnelle Fortschritte. Auch die übrigen deutschen Staaten, vor allem Preußen, legten Bahnen an und bauten ihr Netz aus. Das Königreich Hannover hingegen ging langsam vor.

Dem Vorgehen des Provinzialgewerbevereins von Ostfriesland haben wir es letztlich zu verdanken, dass im Jahre 1842 die allgemeine Ständeversammlung die Frage einer Eisenbahnverbindung zwischen den ostfriesischen Städten Leer und Emden und der Köln-Mindener Eisenbahn besprach, woraus schließlich die Bahn von Emden nach Münster entstand.

Da die Bahn den Weg durch zwei der größten deutschen Länder Hannover und Preußen nahm, blieb es nicht aus, dass die Arbeit sich verzögerte; bis 1843 der Emden-Lokal-Gewerbeverein sich ernstlich mit der Bahnangelegenheit befasste und im Januar 1844 der Regierung ein Gutachten über die Notwendigkeit einer Bahn längs der Ems mit dem Anschluss über Osnabrück an die Köln-Mindener Eisenbahn, vorlegte. In diesem Gutachten wurde besonders auf die Erschließung der 3 Provinzen Ostfriesland, Arenberg-Meppen und Osnabrück hingewiesen. Diesem Vorgehen konnte man sich nicht länger verschließen, und die allgemeine Ständeversammlung bewilligte hierauf die ersten Mittel zur Voruntersuchung dieses Projektes.

Jetzt traten auch die verschiedensten, für das Emsland zum Teil sehr bedenklichen, Bestrebungen auf den Plan. Mit Unterstützung Hollands agitierte Osnabrücks Kaufmannschaft sehr stark für eine Bahn von Tampen über Lingen und Osnabrück mit dem Anschluss an die Köln-Mindener-Eisenbahn, weil sie glaubte, eine direkte Verbindung mit Holland würde ihren Interessen mehr dienlich sein. Für den Bau dieser Bahn gründete man sogar ein eigenes Komitee. Schwieriger waren aber die Verhandlungen der Staaten unter sich. Preußen legte großen Wert auf die Zweigbahn von Rheine nach Osnabrück, behielt sich aber vor, freie Hand zu behalten für den Anschluss an eine holländische Bahn. Nachdem auch diese Schwierigkeiten überwunden waren, konnte 1846 nach einem Beschluss der hannoverschen Stände der Bau der Bahn als gesichert gelten.

1850 waren aber neue Schwierigkeiten für den Anschluss der Hannoverschen Westbahn an eine preußische und niederländische Eisenbahn entstanden, so dass sich die Regierung vorläufig nur für den Bau der Westbahn auf der Strecke Emden-Papenburg erklären konnte, um den Bau einer notwendig gewordenen Straße zwischen diesen beiden Städten Emden und Papenburg zu ersparen. Um den Beschluss der Ständeversammlung von 1846 wieder aufzuheben, setzte sich das schon damals arg vernachlässigte Emsland, das hierin erneut eine Zurücksetzung erblickte, ganz energisch zur Wehr und überschüttete mit Eingaben die Ständeversammlung. Sogar eine Deputation wurde nach Berlin zur preußischen Regierung entsandt.

Endlich im Jahre 1852 verpflichteten sich die Hannoversche und Preußische Regierung, die Bahn von Emden nach Münster herzustellen. Im August 1853 begannen die Vorarbeiten in Meppen, und bereits am 2. Mai 1856 wurde die Strecke Papenburg-Lingen eröffnet. An diesem Morgen kamen die ersten Bahnzüge von Lingen und Emden in Meppen an.

Einen Monat später, und zwar am 20. Juni 1856, konnte auch die Bahnstrecke ab Lingen dem Verkehr übergeben und der durchgehende Verkehr auf der Hannoverschen Westbahn aufgenommen werden, das heißt, die Eisenbahn fuhr jetzt von Emden über Leer, Meppen, Lingen, Rheine, Osnabrück nach Löhne, wo ein Anschluss an die Köln-Mindener Strecke bestand. Die ganze Strecke war mit 6.534.827 Talern eine der teuersten Eisenbahnen Alt-Hannovers. Verkehrten ab 2. Mai auf der Strecke Emden-Lingen zwei Zugpaare, so legte man ab 20. Juni 1856 ein drittes Zugpaar sowie einen täglich verkehrenden Güterzug ein.

Mit großen Feierlichkeiten wurde am 20. Juni die Hannoversche Westbahn eröffnet, an der viele hannoversche und preußische Staatsminister teilnahmen und in einem festlich geschmückten Zuge die Bahn bis Emden befuhren.



*Bahnhof Kluse und die Gastwirtschaft Grüter im Jahre 1908. (Diese Ansichtskarte ist im Jahre 1908 nach Amerika geschickt und nach dem Tode des Empfängers nach Deutschland zurückgekommen; Besitzer B. Kruth, Kluse)*



Als die Bahndirektion im Jahre 1902 eine Blockstation zwischen Kluse und Aschendorf errichten wollte, setzten erneut Bemühungen ein, die von Heede und Dersum wegen des Baues der Bollingerfähr-Brücke unterstützt wurden, eine Bahnstation in Dörpen zu erhalten. Schwierigkeiten ergaben sich wegen des Standortes des Bahnhofs. Neudörpen wünschte, dass „Bude 222“ als Bahnhof ausgebaut wurde. Schließlich wählte man die jetzige Lage des Bahnhofs. Der Betrieb wurde 1904 dort aufgenommen. Am neuen Bahnhof siedelten sich sofort 2 Gastwirtschaften an, eine davon war die von Mörker dorthin verlagerte.

Das jetzige Bahnhofsgelände wurde 1968/69 erbaut.

Besondere Bedeutung erlangt immer mehr der Container-Bahnhof in Dörpen, dessen Umschläge mit den benachbarten Industriebetrieben stetig wachsen.

Der Bahnhof Kluse steht heute an dem gleichen Verkehrsknotenpunkt, an dem bis 1856 (und möglicherweise noch danach) eine Postkutschenlinie verkehrte.

Aus der damaligen Zeit ist überliefert, dass die früheren Haltestellen und Stationen Kellerberg, Lathen, Kluse, Dörpen, Aschendorf, wo der Festzug schnell vorbeieilte, nach besten Kräften das ihrige getan hatte, um durch Ausschmückungen den Tag der Feier zu krönen.

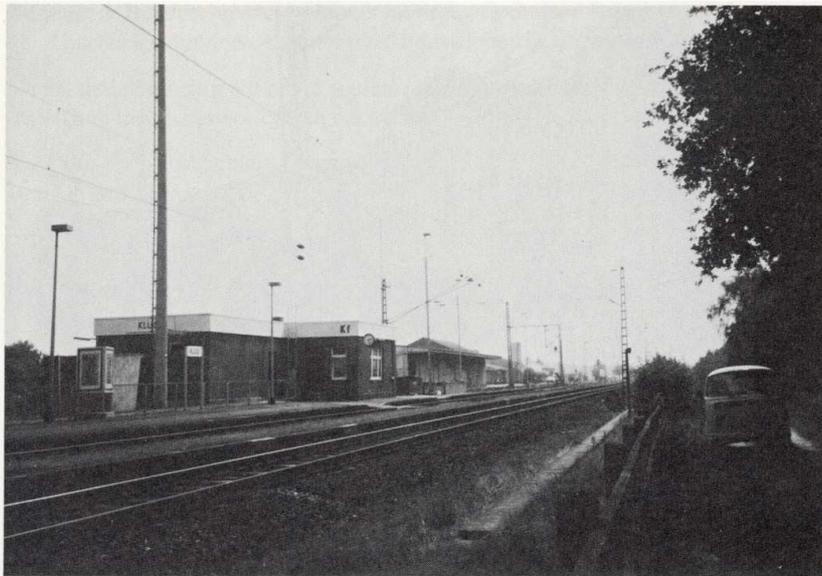
Mit der Fertigstellung der Eisenbahn sparte man nicht nur viel Zeit, nein auch weite Gebietsteile wurden erschlossen. Kam man jetzt in gut 1 1/2 Stunden von Leer nach Meppen, war man in den 1840er und 50er Jahren im Postwagen volle 11 Stunden unterwegs. Die Leer-Lingener Fahrpost fuhr nämlich morgens um 6.00 Uhr von Leer ab und war gegen 5.00 Uhr abends in Meppen.

Heute ist nicht mehr eindeutig zu klären, ob Dörpen schon seit 1856 ständig eine Haltestelle war. Gesichert ist dies allerdings für Kluse. Dörpen hatte auf jeden Fall seit etwa 1880 einen Haltepunkt für Personenbeförderung. Dies war die damalige „Bude 222“. Der Standort dürfte etwa dem des heutigen Wärterhauses an der Straße nach Neudörpen entsprechen. Dörpener Bemühungen um eine eigene Bahnstation hatte zur damaligen Zeit keinen Erfolg.

Das alte Fachwerkgebäude gegenüber der Gaststätte Grüter diente zum Herein- und Herausfahren der Postkutsche und zur Unterbringung der Gespannpferde.



Bahnhof Kluse (1984)



Bahnhof Kluse nach dem Umbau (1986)

*Der Artikel wurde entnommen aus der Chronik der Samtgemeinde Dörpen "Samtgemeinde Dörpen, Ein Raum mit Geschichte" von Anton und Bernd Busemann, Dörpen, 1986*