

## Die Hümmlinger Kreisbahn

Der Hümmling besteht aus einem sogenannten Sandrücken, der in der vorletzten Eiszeit vor etwa 100.000 – 200.000 Jahren entstanden ist. Die Gletschermassen formten die Landschaft und brachten allerlei Geröll und Mineralien aus Skandinavien in den Hümmling.

Vorherrschend lagerten nährstoffarme Sande, auf denen sich später anspruchslose Pflanzen ansiedelten, ab.

Dieser karge sandige und nährstoffarme Sandboden, brachte den Bauern, die Ackerbau betrieben, nur eine geringe Ernte.

Um wenigstens einen relativen guten Ertrag zu erzielen, benötigten die Bauern eine immer größer werdende Menge an Kunstdünger, insbesondere auch für die Kultivierung der weiten Heideflächen.

Dieser Kunstdünger musste daher in genügender Menge billig herbeigeschafft werden. Dazu fehlten aber gut ausgebaute Straßen und Wege. Die nächste Eisenbahnstation war in Lathen an der Ems, und damit relativ weit entfernt vom Hümmling.

Die Hümmlinger Bauern waren sehr daran interessiert, eine Eisenbahn auf dem Hümmling zu bauen, um somit kostengünstig den dringend benötigten Kunstdünger anliefern zu lassen, aber auch ihre landwirtschaftlichen Produkte abtransportieren zu lassen.

Bei diesem Ansinnen kam ihnen das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28.07.1892 gerade zur rechten Zeit. Dieses Gesetz machte es möglich, unter anderem auch in dünn besiedelten Landstrichen einfache und billige Eisenbahnen zu bauen.

Die landwirtschaftlichen Vereine aus Sögel, Werlte, Lorup und Neu-Arenberg stellten beim Landesdirektorium in Hannover einen Antrag zur Prüfung, in welcher Weise die Erschließung des Hümmlings durch eine Kleinbahn realisiert werden könne.

Am 23.06.1894 lag ein Gutachten vor, wonach ein Bahnbau zwar grundsätzlich möglich sei, aber nur in einfachster Bauweise in Form einer Schmalspurbahn mit 75 cm Spurweite.

Wenn man den Hümmling mit einer Eisenbahn verkehrstechnisch erschließen wollte, kam entweder eine Streckenführung von Süden nach Norden oder aber von Westen nach Osten in Betracht. Auf jeden Fall sollten die Hauptorte (Sögel, Börger, Lorup und Werlte) berührt werden.

Bezüglich der Streckenführung und den sich daraus resultierenden Baukosten war man sich nicht einig. Es wurden mehrere Gutachten unter verschiedenen Gesichtspunkten und verschiedenen Streckführungen erstellt.

Der seinerzeitige Landrat Peuss vom Kreis Hümmling bestellte ein eigenes Gutachten für die Streckenführung Lathen- Sögel- Werlte. In der Sitzung vom 29.02.1896 beschloss der Kreistag des Kreises Hümmling von der Ems bei Lathen über Wahn, Sögel, Waldhöfe, Ostenwalde und Werlte eine Kleinbahn von 75 cm Spurweite zu bauen und diese für Rechnung des Kreises zu betreiben und zu unterhalten.

Die gesamten Baukosten wurden mit 470.000,00 Mark veranschlagt.

Am 16.06.1897 erteilte der Regierungspräsident in Osnabrück die notwendige Genehmigungsurkunde für den Bau und Betrieb der Kleinbahn von Lathen nach Werlte für die Beförderung von Personen und Gütern mittels Dampfkraft aus.

Damit konnte mit dem Bau begonnen werden.

Nach einer relativ kurzen Bauzeit fand am 12.08.1898 die Revision der Hümmlinger Kreisbahn statt. Die Erlaubnis zur sofortigen Inbetriebnahme wurde im Bahnhof Werlte erteilt. Die Bahn wurde gleich nach der Eröffnung sehr stark in Anspruch genommen. Es konnten gleich erhebliche Gewinne erwirtschaftet werden.

Während des 1. Weltkrieges konnte die Bahn die Aufträge zur Beförderung von Güterwaren kaum bewältigen, da die Waren in Lathen von den Regelspurwagen auf die Schmalspurwagen umgeladen werden mussten.

Zu diesem Zeitpunkt kam bereits der Gedanke auf, die Schmalspurbahn in eine Regelspurbahn umzubauen. Nach 26 Betriebsjahren waren die Fahrzeuge als auch der Oberbau stark abgenutzt, sodass eine Erneuerung kaum noch weiter hinausgeschoben werden konnte. Als Vorteile einer Regelspurbahn sah man:

- geringere Kosten für die Unterhaltung von Güterwagen, da der eigene Warenparkt nicht mehr vorgehalten werden musste,
- Entfall der Umladekosten,
- Umstellung der Personenbeförderung von Dampfzug auf Triebwagen,
- Personalkosteneinsparung.

Der Kreistag des Kreises Hümmling fasste daher in seiner Sitzung am 22.05.1925 den Beschluss, die jetzige Kleinbahn mit eventuellem Ausbau nach der Landesgrenze in eine Normalspurbahn umzubauen und den Norden des Kreises ebenfalls durch eine längstens in 10 Jahren zu erbauende Normalspurbahn, die die Orte Börger und Lorup erschließt, aufgeschlossen werden, falls die Provinz, der Staat und das Reich erhebliche Zuschüsse zahlen.

Es folgten die Planungen sowie die Verhandlungen bezüglich der Zuschüsse. Am 14.01.1929 teilte der Minister für Handel und Gewerbe dem Oberpräsidenten in Hannover mit, dass das für das Rechnungsjahr 1929 keine Aussicht der Beteiligung des Staates an der Finanzierung des vollspurigen Umbaues der Hümmlinger Kreisbahn besteht. Weitergehende Verhandlungen blieben ergebnislos.

Im Jahre 1931 verzeichnete die Hümmlinger Kreisbahn stark rückläufige Beförderungszahlen und war nun nicht mehr in der Lage, aus den Betriebseinnahmen den Umbau zu finanzieren. Von einer Umspurung wurde daher vorläufig abgesehen. Auch vom Weiterbau der Bahn bis zur Landesgrenze wurde nichts.

In den ersten Kriegsjahren ab 1939 änderte sich der Bahnbetrieb kaum. Da andere Beförderungsmittel ausfielen, stiegen die Leistungen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr deutlich an. 1940 übernahm die Hümmlinger Kreisbahn wieder die Beförderung der Post, so wie sie es bereits von 1898 bis 1932 getan hatte. Als die Kriegsfront in der zweiten Märzhälfte des Jahres 1945 in den Hümmling vordrang, wurde eine Bahnfahrt durch Tieffliegerbeschuss und Bombenangriffe zu einem lebensgefährlichen Abenteuer. Nach dem

Beschuss eines in Werlte abfahrbereiten Personenzuges waren zwei Tote und fünf Schwerverletzte zu beklagen.

Ab dem 01.04.1945 war kein geordneter Fahrbetrieb mehr möglich und nach der Besetzung durch die Kanadier ruhte der Betrieb ab 05.04.1945 völlig.

Nach Reparatur der Strecke verkehrten mit Genehmigung der Militärregierung ab 20.06.1945 wieder zwei Triebwagenzugpaare täglich. Für den Ernteverkehr waren wöchentlich zwei Güterzüge bewilligt worden. Da der Personenverkehr durch die Hamsterfahrten enorm anstieg, reichte der Personenwagenpark nicht aus und die Fahrgäste reisten teilweise in Güterwagen.

Der Wiederaufbau wurde mit zäher Energie vorangetrieben. Bis zur Währungsreform konnte man aus den Betriebseinnahmen die Hälfte des abgängigen Güterwagenparks erneuern und aus früheren Heeresbeständen eine kräftige Lok beschaffen.

Am 14.08.1948 konnte die Hümmlinger Kreisbahn ihr 50 – jähriges Bestehen feiern.

Die Feierlichkeiten fanden am 21.08.1948 statt.

Der nunmehr zuständige Landkreis Aschendorf-Hümmling verfolgte weiterhin die Pläne einer Umspurung und errechnete Kosten in Höhe von 2,7 Mio. DM.

Aus Mitteln des „Emslandfonds“ erhoffte man sich einen Zuschuss in Höhe von 2 Mio. DM, während die übrigen Mittel als Darlehen aufgenommen werden sollten. 1950 wurde das Planfeststellungsverfahren für die Bahnstrecke Lathen- Werlte eingeleitet.

Am 05.05.1950 stimmte der Bundestag einstimmig der Förderung des Emslandes zu, um die Probleme dieses bis dahin vernachlässigten Grenzgebietes zu lindern. Mit Hilfe von Bundes- und Landesmitteln in Höhe von insgesamt 2,1 Mrd. Mark wurden Moore kultiviert, Wälder aufgeforstet, Flüsse reguliert, Straßen gebaut, Vertriebene angesiedelt, Industriegelände erschlossen und Arbeitsplätze geschaffen. Zwecks Koordinierung der Planungen bestand von März 1951 bis zu ihrer Auflösung am 01.01.1990 die „Emsland GmbH“. Mit dem so genannten „Emslandplan“ in den bereits 1950 das Bahnprojekt Werlte- Lathen aufgenommen wurde, sollte auch die Umspurung der Hümmlinger Kreisbahn realisiert und finanziert werden.

Am 12.03.1951 genehmigte der Regierungspräsident in Osnabrück dem Kreis Aschendorf-Hümmling den Umbau der Hümmlinger Kreisbahn.

Nach langen Verhandlungen einigte man sich über die Finanzierung der veranschlagten 4.724.000 DM. Der Bund trug durch die Emsland GmbH 75 % und das Land Niedersachsen 25 % der Kosten.

Da die Vorarbeiten und der Grunderwerb bereits abgeschlossen waren, begannen im Herbst 1955 die Umbauarbeiten. Während der Umbauzeit wurden die Fahrgäste mit Omnibussen befördert. Am 14.11.1957 erfolgte die Abnahme der Normalspurstrecke. Da es keine Beanstandungen gab, stellte am gleichen Tag der Niedersächsische Minister für Wirtschaft und Verkehr eine neue Genehmigungsurkunde für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lathen über Sögel nach Werlte aus. Im Gegensatz zur alten Genehmigungsurkunde vom 16.06.1897, die auf 75 Jahre befristet war, wurde die neue Genehmigung unbefristet erteilt.

Am 18.11.1957 fand die Eröffnungsfeier zur Inbetriebnahme des Normalspurverkehrs statt.

Der Verkehr auf der Normalspurstrecke lief gut an. Wegen Engpässen in der Personenbeförderung schaffte die Hümmlinger Kreisbahn im Jahre 1962 von der stellgelegten Wilhelmshavener Vorortbahn einen „Uerdinger Schienenbus“ samt Beiwagen an. Im Hinblick auf die Einrichtung von Schülerfahrten zum Gymnasium Sögel sowie erhoffter Verkehrszuwächse durch die Stationierung von Bundeswehrangehörigen in Werlte kaufte die Hümmlinger Kreisbahn zudem von den Ruhr-Lippe-Eisenbahnen einen „Talbot-Triebwagen“. Doch die erhofften Schülerfahrten kamen nicht zustande.

Die Erträge aus der Personenbeförderung nahmen stetig ab. Die Bevölkerung bevorzugte immer mehr das Auto als Beförderungsmittel. So blieb der Hümmlinger Kreisbahn hauptsächlich der Berufs- und Schülerverkehr, der zu ermäßigten und nicht kostendeckenden Fahrpreisen abgewickelt werden musste. Die Einnahmen sanken, weil die Tarife nicht den gestiegenen Kosten angeglichen werden konnten.

Der Landkreis Aschendorf-Hümmling gab ein Gutachten in Auftrag, um die Wirtschaftlichkeit der Hümmlinger Kreisbahn ermitteln und weitere Entscheidungen treffen zu können. Das Gutachten kam zum Ergebnis, dass der bauliche Zustand der Bahn als gut zu bezeichnen ist, die gesamtwirtschaftliche Situation wegen der Verluste im Personenverkehr aber als bedenklich zu bezeichnen ist.

Daraufhin beschloss der Kreistag des Landkreises Aschendorf-Hümmling am 03.12.1969 zum nächstmöglichen Zeitpunkt die den Personenverkehr der Hümmlinger Kreisbahn von der Schiene auf die Straße zu verlegen. Mit Erlass vom 20.03.1970 genehmigte der Niedersächsische Minister für Wirtschaft und Verkehr die Einstellung des Schienenpersonenverkehrs mit Ablauf des 31.03.1970.

Zum 01.01.1973 entstand im Rahmen der Kreisreform durch Zusammenlegung der Kreise Lingen, Aschendorf-Hümmling und Meppen der Landkreis Emsland, der nunmehr Eigentümer und Betreiber der Hümmlinger Kreisbahn ist.

Nur noch sporadisch finden Sonderfahrten zur Personenbeförderung statt, die zurzeit hauptsächlich vom Verein „Museumseisenbahn Hümmlinger Kreisbahn“, Werlte, durchgeführt werden.

(Quelle: „Die Hümmlinger Kreisbahn“, erschienen im Kenning-Verlag von Evert Heusinkveld)

Werlte, den 01.11.2008