

## **1898: Allertalbahn - „rechts oder links der Aller?“**

Am 9.6.1898 berichtete die Verdener Zeitung über den geplanten Bau einer Allertalbahn und die Bereisungen des linken und rechten Allerufers am 6. und 7. Juni 1898. Der Oberpräsident Graf zu Stollberg, der Präsident der Eisenbahn-Direktion sowie Landrat Dr. Seifert nahmen an der zweitägigen Bereisung teil, um zu klären, ob die Allertalbahn links oder rechts der Aller gebaut werden sollte.

Am 7. Juni fand die Besichtigung des rechten Allerufers statt, wozu die Herren um 11 Uhr vom Verdener Bahnhof abfuhren. In Luttum wurde der Oberpräsident von den jubelnden Schulkindern aus Eitze, Luttum, Armsen und Hohenaverbergen begrüßt. In Neddenaverbergen erläuterte der Verdener Maurermeister Campe dem Oberpräsidenten die Bedeutung des Mergellagers und einer Bahn. Hofbesitzer Storch (Grafel) schilderte den Nutzen für die Landwirtschaft.

In Otersen warben beim Treffen in der Rode'schen Gastwirtschaft die Gemeindevertreter aus Otersen, Wittlohe und Stemmen für das rechte Allerufer. An allen drei Stationen in Lutlum, Neddenaverbergen und Otersen wurden die „hohen Herren“ durch schmucke Ehrenporten begrüßt. Hofbesitzer Heldberg aus Otersen begrüßte den Oberpräsidenten mit einer „den Nutzen und die Zweckmäßigkeit der Bahn für die dortige Gegend hervorhebenden Ansprache“, so die Verdener Zeitung anno 1898.

„Der Oberpräsident nahm alle von den Interessenten vorgebrachten Wünsche bereitwillig entgegen und versprach, dieselben eingehend zu prüfen. Er bemerkte, daß es ihm bei den auf beiden Seiten der Aller vorgebrachten Wünschen schwer fallen würde, eine Entscheidung zu treffen, und er wohl am liebsten wünsche, daß beide Seiten eine Bahn erhalten könnten. Nachdem in Otersen die Pferde gewechselt waren, fuhr der Oberpräsident mit seinen Begleitern nach Schwarmstedt weiter“, so die Verdener Zeitung.

#### **Landrat Dr. Seifert war für die rechte Aller-Seite**

Weitere Informationen zur Allertalbahn sind den Erinnerungen von Landrat Dr. Seifert zu verdanken: „Bei der Allertalbahn war die große Streitfrage: rechtes oder linkes Allerufer. Ich persönlich war mehr für das rechte Ufer, weil dann der Kreis in längerer Strecke aufgeschlossen, auch das gute Mergellager bei Neddenaverbergen, das wir durch einen Bergassessor bergmännisch untersuchen ließen, durch den Bahnanschluß erschlossen worden wäre. Die mit den großen Tieren vorgenommenen üblichen Bereisungen, bei denen man leider auf dem rechten Allerufer wegen der rücksichtslosen Führung der Chaussee von Land und Leuten gar nichts zu sehen bekam, wurden abgehalten, wobei ich den Herrn Oberpräsidenten Graf Stolberg leider mehrfach aus seinem Nachmittagschlaf aufschrecken mußte, wenn sich Deputationen aus den Gemeinden am Wege aufgestellt hatten. Die Entscheidung fiel schließlich mit Rücksicht auf die Verhältnisse im Kreise Fallingbostel für das linke Ufer, so daß für den Kreis Verden nur die Stationen Westen und Wahnebergen neu hinzukamen. Aber es wurde gleichzeitig anerkannt, daß auch auf dem rechten Allerufer erhebliche wirtschaftliche Interessen infrage kämen, zu deren Befriedigung jegliche Unterstützung beim etwaigen Bau einer Kleinbahn versprochen wurde. Ich fing nun

gleich an, in dieser Richtung zu arbeiten, mußte mich aber überzeugen, daß bei dem rein ländlichen Charakter des Gebiets und dem Fehlen jeglicher Industrie eine Rentabilität nicht herauszurechnen war. Auch den Gedanken einer Verbilligung der Anlagekosten durch Bau einer schmalspurigen Bahn ließen wir - glücklicherweise! - fallen, weil die Frage der Umladung auf die Staatsbahn zu bedenklich erschien“.

#### **1,6 Mio. Mark: Mit Dampf von Verden bis Walsrode**

Nachdem 1898 die Entscheidung für das linke und gegen das rechte Allerufer gefallen war und auch die Planung einer Schmalspurbahn nicht weiter verfolgt wurde, ruhten die Bemühungen für eine „Kleinbahn“ rechts der Aller. In Landrat Dr. Seifert hatten die Gemeinden „rechts der Aller“ einen Förderer, der um die Erschließung unserer Dörfer bemüht war.

Dr. Seifert berichtete: „Der scheinbar durch die Ungunst der Verhältnisse endgültig begrabene Gedanke einer Kleinbahn auf dem rechten Allerufer sollte aber ganz unerwartet wieder aufstehen und zwar infolge der Entwicklung des Kalibergbaus“. Dr. Seifert empfand die Entwicklung des Kalibergbaus im hiesigen Raum anfangs als recht stürmisch und ungesund - „aber für den Kleinbahn-Gedanken war die Entwicklung doch insofern sehr förderlich, als bei Groß Häuslingen zwei Kaliwerke - Aller-Nordstern und Aller-Hammonia - entstanden. Der Verkehr von und nach diesen Werken, die ohne Bahnanschluß auch ihrerseits nicht lebensfähig gewesen sein würden, garantierte eine wenn auch bescheidene Rentabilität einer Kleinbahn Verden-Walsrode, die freilich der Kaliwerke halber einen großen Bogen nach Süden schlagen mußte“.

„So wurde denn glücklich das erforderliche Baukapital von 1.650.000 Mark von Staat, Provinz, dem Kreise Fallingbostel und den in Betracht kommenden Gemeinden des Kreises Verden sowie von den beiden Kaliwerken gezeichnet, während der Grund und Boden von den beiden Kreisen zur Verfügung gestellt wurde. Die Geldgeber schlossen sich zu einer GmbH zusammen, deren erster Geschäftsführer ich wurde, ein Amt, das ich auch noch nach dem Ausscheiden aus dem Staatsdienst (bis 1928) beibehielt“, so Landrat Dr. Seifert in seinen Erinnerungen.

## Otersen beteiligte sich mit 25.000 Mark

In der Gemeindeversammlung vom 15. Juli 1909 wurde in der Gemeinde Otersen folgender Beschluß gefaßt: „Die Gemeinde beteiligt sich an der Begründung einer Gesellschaft zum Bau und Betrieb einer vollspurigen Kleinbahn von Verden nach Walsrode mit einer Summe von 25.000 Mark. Zur Beschaffung dieser Summe soll bei der Spar- und Leihkasse des vormaligen Amtes Verden eine Anleihe in gleicher Höhe aufgenommen werden..... H. Fischer, Gemeindevorsteher“.

Am 13. August 1909 genehmigte der Kreis Ausschuß den Oterser Gemeindebeschluß vom 15. Juli 1909. Am 8. Februar 1910 war es endlich soweit: Vor dem Königlich-Preußischen Notar Friedrichs in Verden wurde die „Kleinbahn Verden-Walsrode GmbH“ gegründet.

Dem Weitblick des Landrats Dr. Seifert war es zu verdanken, daß die Kleinbahn nicht an der Kreisgrenze endete. Lebensnotwendig war der Bahnbau besonders für die Häuslinger Kaliwerke. Die Beförderung der Mitarbeiter, der Antransport der benötigten Kohle und der Abtransport der gewonnenen Kalisalze sollte auf dem Schienenwege erfolgen.

Im März 1910 begannen dann bereits die Bauarbeiten an der Bahnstrecke von Verden über Eitze, Lutlum, Hohenaverbergen, Neddenaverbergen, Stemmen, Otersen, Groß-Häuslingen bis nach Walsrode. In Otersen begannen die Erdarbeiten am 9. März 1910. Auf einer Länge von 37,8 Kilometern wurden jeweils im Abstand von 65 Zentimetern, annähernd 60.000 Bahnschwellen verbaut.

Am 17. Dezember 1910 wurde der Bahnbetrieb zwischen Verden und Altenboitzten aufgenommen. Drei Tage später führen täglich drei Züge in jede Richtung bis nach Vor-Walsrode. Im ersten vollen Geschäftsjahr 1911, verfügte die Kleinbahn über

- vier neue, dreiachsige Lokomotiven mit einem Dienstgewicht von 28 Tonnen,
- eine gebrauchte Lok mit 36 Tonnen Dienstgewicht
- 13 Personenwagen
- zwei Post- u. Gepäckwagen
- sieben bedeckte und elf offene Güterwagen
- zwei Bahnmeisterwagen und
- (das gab es damals auch) ein Eisenbahn-Fahrrad, vierrädrig für Inspektionsfahrten auf den Gleisen.

Zwei Lokomotiven waren damals ständig im Einsatz, und eine dritte Lok wurde in Verden ständig unter Dampf gehalten. Eine Dampflok mußte damals vier Stunden angeheizt werden, bevor die Fahrt angetreten werden konnte.

Die anschließende tabellarische Übersicht stellt die Entwicklung der Kleinbahn, der heutigen Verden-Walsroder-Eisenbahn VWE, seit 1911 dar.

Jahr	beförderte Personen *	Güterbeförderung in Tonnen	Einnahmen
1911	76.275	73.558	85.430
1916	147.461	74.115	159.602
1921	154.101	58.168	1.484.272
			Inflation !
1926	91.922	36.806	162.123
1931	46.223	29.476	101.449
1936	46.616	32.514	91.802
1941	64.064	78.425	164.921
1944	247.327	350.830	691.296
1950	269.400	43.000	229.357
1955	339.874	58.800	499.860
1960	475.419	81.309	815.923
1965	680.548	193.528	1.534.535
1970	1.134.390	221.705	2.237.864
1975	2.074.559	192.450	3.805.051
1980	2.356.346	258.737	5.179.562
1990	1.503.655	182.266	5.043.000
1995	1.441.906	205.531	5.471.000
1997	1.345.033	152.428	5.479.000

\* ab 1950 mit Omnibus-Kraftverkehr, ab 1970 ohne Bahnbetrieb

Aus diesen Zahlen lassen sich interessante Rückschlüsse auf Ereignisse in unseren Dörfern und auf die damalige Zeit ziehen:

- 1924 wurden die beiden Häuslinger Kaliwerke stillgelegt, so daß die Güter-Beförderung erheblich zurückging. Auch die Kaliarbeiter entfielen als Kleinbahnfahrgäste, so daß auch die Zahl der beförderten Personen erheblich rückläufig war. In den folgenden Jahren wurden vornehmlich landwirtschaftliche Erzeugnisse, Düngemittel für die Landwirtschaft und Kohle als Brennmaterial befördert.
- 1936 Stilllegung des Mittelstückes Stemmen-Böhme

- Ausgerechnet im letzten Kriegsjahr 1944 rollten mit über 350.000 Tonnen die meisten Güter über die Schienen der Kleinbahn. Auch dafür gab es einen besonderen Grund: in Tag- und Nacharbeit und auch an Sonntagen wurden das Heeresverpflegungsamt in Verden und das Munitionslager in Beetenbrück (Walsrode-Benzen) beschickt.
- 1944 stieg die Zahl der beförderten Personen sprunghaft an: der Individualverkehr mit den ersten Omnibussen und Personenkraftwagen wurde eingeschränkt und schließlich unterbunden. Außerdem waren die ersten Flüchtlinge und Heimatvertriebenen in unseren Dörfern angekommen und machten von der Kleinbahn regen Gebrauch.
- 1946 und 1947 stieg die Zahl der beförderten Personen sogar auf 426.000 und 548.000, nachdem bereits in den letzten Kriegsjahren die „Hamster-Käufe“ begannen und in den beiden ersten Nachkriegsjahren ihren Höhepunkt erreichten. Immer mehr Menschen fuhrten aus den Städten hinaus auf das Land, um Lebensmittel, wie zum Beispiel Kartoffeln, zu kaufen.



*Kleinbahnhof Otersen: Wellblech-Gebäude mit Kindern davor*

### 1912: 10 Züge hielten täglich am Oterser Bahnhof

Im zweiten „Kleinbahn-Jahr“ 1912 hielten täglich fünf „Verdener“ und fünf „Walsroder“ Kleinbahn-Züge am Oterser Bahnhof. An Sonntagen waren es immerhin jeweils vier Züge, so daß durch die Kleinbahn eine gute Verkehrsanbindung bestand.

An Werktagen konnten die Einwohner Otersens damals um

6.02 Uhr 8.57 Uhr 13.56 Uhr 17.23 Uhr 18.36 Uhr

nach Groß-Häuslingen und Walsrode fahren.

Nach Verden fuhrten am Oterser Bahnhof die Züge um

6.26 Uhr 9.24 Uhr 14.24 Uhr 18.21 Uhr 21.01 Uhr

ab.

Sogar an Sonntagen hielten insgesamt 8 Züge auf dem Oterser Bahnhof und zwar

nach Verden 9.24 Uhr 14.24 Uhr 18.51 Uhr 21.50 Uhr  
n. Walsrode 8.57 Uhr 13.56 Uhr 16.27 Uhr 21.22 Uhr

### 1931: Nur zweimal täglich Otersen - Verden

Aus dem Jahre 1931 ist noch ein alter Fahrplan bekannt. Demnach trafen werktags zwei Züge aus Richtung Verden um 14.41 Uhr und um 20.51 Uhr in Otersen ein - zur Weiterfahrt nach Walsrode. An Sonntagen hielten die Verdener Züge um 8.26 und um 14.41 Uhr bei Bahn-KM 15,1 auf dem Oterser Bahnhof.

Von Otersen nach Verden konnten die Einwohner in dieser Zeit an Werktagen um 9.15 Uhr und um 15.17 Uhr fahren. Sonntags hielten die aus Walsrode kommenden Züge mit Ziel Verden um 8.57 Uhr und um 20.35 Uhr.

Aus dem Jahre 1933 sind noch die Fahrpreise bekannt. Für eine Hin- und Rückfahrt von Otersen nach Verden waren damals 65 Pfennige zu zahlen. Von Walsrode bis Verden waren es 1,20 Reichsmark, von Neddenerbergen bis Verden 40 Pfennige und von Luttrum bis Verden waren 20 Pfennige zu zahlen.

### 31.10.1936: Letzter Zug in Otersen

Von wirtschaftlichen Höhen und Tiefen blieb die Kleinbahn nicht verschont. So erforderte 1936 eine schlechte finanzielle Entwicklung und zugleich die Verschlechterung des Oberbaus (Schwellen etc.) die Stilllegung einer Teilstrecke. Um für die nötige Sanierung der Bahnstrecke die finanziellen Mittel zu erhalten, mußte die Teilstrecke Stemmen-Böhme mit einer

Länge von zwölf Kilometern stillgelegt werden. Am 31.10.1936 fuhr der letzte Zug durch Stemmen, Otersen, Häuslingen, Altenwalingen und Böhme. Für Otersen und die vier weiteren Dörfer wurde die Eisenbahn-Romantik leider zur Vergangenheit. Auch ein Schreiben von Otersens Bürgermeister Johann Holze vom 26. Juli 1936 an den damaligen Landrat Dr. Weber konnte an dieser Entwicklung nichts mehr ändern.

Am 2. November erfolgte die Stilllegung, und die Bahnanlagen wurden demontiert. Auch aus heutiger Sicht erwies sich die Stilllegung für die VWE als ungünstig, opferte man doch für die Bahn-Sanierung das Mittelstück. Um die Lücke im Schienennetz zu überbrücken, wurde 1936 zwischen Stemmen und Böhme versuchsweise ein Omnibus eingesetzt. Nach nur wenigen Monaten erwies sich die Lösung als unrentabel und wurde wieder aufgegeben.

Die Zeit der guten „alten Kleinbahn“ und der Fahrten „mit Dampf von Verden nach Walsrode“ war vorbei. In Otersen hat

die „Kleinbahn“ zur damaligen Zeit einen Beitrag zum Fremdenverkehr geleistet. So entwickelte sich die Bahnhof-Gaststätte von Mönchmeyer zur „Fremdenpension Haus Waldfrieden“. Mit folgendem Text wurde auf einer Postkarte auch nach der Stilllegung des Oterser Bahnhofs geworden:

Aus der Kleinbahn, die eine ganze Region, den „Kleinbahnbezirk“, geprägt hat, ist längst ein moderner Verkehrsbetrieb geworden. Lediglich der Güterverkehr findet heute noch auf der Schiene statt. Mit Omnibussen erfolgt seit Jahren die Personen-Beförderung im „Kleinbahnbezirk“ und in Richtung Walsrode. Die VWE betreibt außerdem seit Januar 1967 mit ihrer Organtochter, der Verdener-Verkehrs-Gesellschaft (VVG) den Stadtverkehr im Verdener Stadtgebiet bis Kirchlinteln und Luttum, sowie dem Linien-Verkehr in die „Lintelner Geest“.

Trotz der anfänglichen Niederlage und der Stilllegung des Mittelstückes hat die rechte Aller-Seite den Eisenbahn-Wettstreit um die Allertalbahn mit den linksseitigen Gemeinden „gewonnen“. Zumindest auf der Strecke Verden-Stemmen werden noch Güter auf der Schiene befördert und die Verdener Eisenbahnfreunde befördern jährlich zwischen 2.000 und 4.000 Fahrgäste auf dieser Strecke. Die Schwellen und Gleise der „Allertalbahn“ innerhalb der Gemeinde Dörverden sind bis Rethem bereits abgebaut. Die Kleinbahn wird aber auch in Zukunft ihre Berechtigung auf der Schiene haben: zur Förderung der Sanften Erholung (Verdener Kleinbahn-Express) und um mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu holen.



Bahnhofs-Gastwirtschaft, Otersen, bei Heinr. Mönchmeyer

„Fremdenpension Haus Waldfrieden“ (23) Otersen/Aller, Krs. Verden Station Stemmen, Lüneburger Heide Schöne rubige Lage - Wald - Wasser - Heide, Wochenend- und Dauerpension“

#### Quellen:

1. „Dreifaches Kaiserboch und rote Fahnen in Verden“ - Kreisgeschichte in den Erinnerungen des Landrats Dr. Seifert, 1992
2. Günter Lühning / Hermann Meislob „Kirchlinteln mit seinen 17 Ortschaften“ - 1983
3. Mündliche Überlieferungen des VWE-Betriebsdirektors Franz Pape, 1982

G.L.