

Als die Kleinbahn einst durch Dornberg fuhr...

Bis 1880 war das Staatsbahnnetz erstellt und die großen Städte waren in Deutschland miteinander verbunden. Das preußische Kleinbahngesetz von 1892 sorgte dafür, dass die Verastlungen der Bahn zu den Dörfern und kleineren Städten in Spurweite 60,80 oder 100cm gebaut wurde. Der Kreistag von Bielefeld beschloss und in nur 3 Jahren Bauzeit von 1898 an wurden die Kleinbahnstrecken von Bielefeld nach Enger knapp 16 km und nach Werther 15 km in 1m Spurweite am 1.4.1901 eröffnet. Im ersten Jahr der Inbetriebnahme wurden 410000 Personen und 9500 t Fracht transportiert. Für die Strecke nach Werther, die in Dornberg und Arode ganz romantisch durch Wälder, Felder und Wiesen führte, benötigte der Zug knapp eine Stunde. Die Reisegeschwindigkeit lag zwischen 20 und 25 km/h. "Blumen pflücken während der Fahrt verboten". Es wurden 6 Zugpaare pro Tag eingesetzt. In Dornberg lagen 3 Bahnhöfe an der Strecke. Böke in Babenhausen heute Bäcker Thiele. Danach kam der Dornberger „Hauptbahnhof“ dem Blumenhof gegenüber und von der Familie Drawe schön hergerichtet und renoviert und schließlich die Haltestelle Lückinghof ca. 400 m hinter der Biogasanlage Richtung Deppendorf links im Feld



gelegen. Bei Böke in Babenhausen haben sich Laura und Bäckermeister Gustav Böke um Bahnhof, Gaststätte und Bäckerei gekümmert. Bahnhofsvorsteher Böke hatte im Bäckerladen einen Schalter eingerichtet, sodass dort Fahrkarten und Brötchen verkauft wurden. Böke war zuständig: für Gepäck und Güter, den einlaufenden Zügen Signal zu geben, Weichen zu stellen; im Schankraum den Reisenden Schutz zu gewähren vor Pöbeleien nichtreisender Gäste; für die Reisenden der 2. Klasse die gute Stube zu öffnen (Die erste Klasse wurde bei der Kleinbahn nicht geführt.) und Aborte zur Verfügung zu stellen, die beleuchtet waren. Der §6 des Vertrages zeigt, wie penibel alles geregelt war. Bei den Laternen war Böke zuständig für

das Petroleum und die Dochte. Die Kleinbahndirektion Herford war zuständig für Reparaturen an Gläsern und Brennern. Als Entgelt war eine Freifahrtjahreskarte III. Klasse für die gesamte Familie und eine rote Mütze für den Bahnhofsvorsteher vorgesehen. Der Rest wurde wohl in der Bahnhofsgaststätte und der Bäckerei verdient.

Carl Spiekerkötter (1895 bis 1992) Tischlermeister und Dorfchronist von Dornberg schrieb:



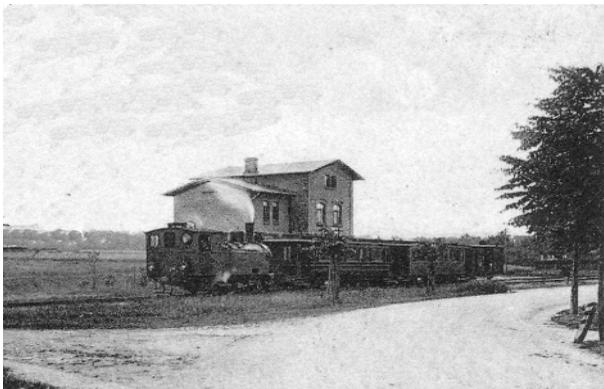
Foto: W. Stock Stadtarchiv Bielefeld, Wasser fassen am Bielefelder Kleinbahnhof Foto 1954

Beei Beuke hadde de Schaffner de Angewuhnheit, datte sich tengern nen Bier genehmige. Do hadde doch mol son Leischast von Uarken (Halbstarker) sick sonne Flöttpeeiben besurgt oß de Schaffner eine hadde und läd den zug afffeuern, just oß de Schaffner de Döar non Krauge taumaket hadde. De Schaffner esser no bääß Schreuer (Milchausteiler Schröder damals an der Bavostr.2 Haus links) achterhiar bößt, owwer inhalt

hädde nich. In Durmag was ja nen Zug ohne Schaffner nen graudes Malleuiha. Nou man ganz tengern tröggout, (zurück) medde Lock ubben vokäertem Ende, besse dän Schaffner to seihen kreig!

Nach der Jahrhundertwende entstanden immer mehr Arbeitsplätze in der sich entwickelnden Bielefelder Metall und Textilindustrie, sodass Menschen froh waren, mit der Kleinbahn zur Arbeit zu kommen. Handwerk, Gewerbe und die Landwirtschaft wurde durch die Bahn zuverlässig und schnell mit Gütern versorgt. Die Bauern transportierten mit der Kleinbahn Kartoffeln, Zuckerrüben, Dünger und Saatgut und Vieh. Aber auch Steinkohle, Sand, Kies und Maschinenteile wurden befördert. Einige Firmen hatten einen Gleisanschluss. In Werther z.B. Poppe und Potthof, in Dornberg die Kohlenhandlung Horstkotte. Die Reisenden durften mit Gepäckschein einen Sack Obst, Kartoffeln, Holz ca. einen Zentner und einen kleinen Handwagen im Packwagen ohne Frachtbrief mitnehmen.

Die Bahn wurde auch genutzt für Einkäufe in Bielefeld und um Nachbarorte zu erkunden. Über den Knotenpunkt Schildesche und Enger konnte man im Verbund mit der Herforder Kleinbahn bis nach Vlotho an die Weser reisen. So wurden Betriebsausflüge organisiert und Schulklassen hatten ihre Freude auf der Ausflugsfahrt. Für die Schulkinder war der Besuch weiterführender Schulen möglich.



„Hauptbahnhof“ Dornberg

Der 2. Halt in Dornberg war der Bahnhof. Hier beschreibt Carl Spiekerkötter, wie es dort zuging:

Besonders bekannt waß meei dat Bahnhofsgebäude in Durmag, weil heia Peider Voß oß Bahnhofsvorsteher tätig was. Dat Hous waß ein tweistöckiges Gebäude. Unnen wörn Schalter- un Wartehalle, heiber hadde sogar de Pundbäcker(Bäckermeister Bringewatt) ne Outschankkonziau, -Stückgutlager un achtertau waß non Stall vo Ziegen un Schwein. Up de recht steilen Treppe nach buarben kauimen in de lüttgen Wohnung von P.Voß. Dat was just all nich so komaude, denn dat water mosse harup halt un wä herunterbrocht wärn. Unnen annen Stalle waß dat Plumsklöö, wat man no Bedarf natürlich auk nachts abseuken mösse, und dat beei Winterdach. Trotz olledem hätt sick heiber Peider Voß und seeine Fameilge recht wohl föllt, denn häe kann schalten un walten oß he woll, un waß bannig stolt up seeinen Posten. Vo seein Väh ernt he Gräss un Heiu annen Bahndamm. Seeine Guste hadde achtern House nen Stücke Land vodde lüttgen Früchte. Peider Voß hadde heier de Upsicht iarwa de Bahnstrecke un mosse beei Winterdach auck handanleigen, wenn de Schirnen to glatt wörn, dann wasse met Sand un Schüppen unterwiargens, domet de Lock birder iawa de Steigungen kamm. Wenn de Winter ganz strenge woche, mosse auk met Solt regaihan. Aff un tau hedden äen de urkens(Jugendlichen) vonarrn, wenn de lüttgen Lock vorn Brinke wat to kratzen hadde un raipen: "help meei doch, help meei doch".

Die 3. Haltestelle war Lückinghof, mitten im Feld gelegen, eine Bedarfs- haltestelle einsam und abgelegen wie in Texas. Es kommt ein Zug von nirgendwo. Walter Lücking hat mir noch erzählt, dass bei den Grundstücks- verhandlungen es seinem Vater gelungen sei, diese Haltestelle mit einem Nebengleis durchzusetzen. Auf dem konnten Güterwagen mit Kalk und Dünger entladen, aber auch beladen werden mit Kartoffeln oder Zuckerrüben. Bei den Verhandlungen mit den Bauern zeigte sich, dass die Ravensberger sehr an ihrer Scholle hingen.



Foto:Familie Lücking, etwa 1910 Haltestelle:Lücking Hof

Letztendlich drohte aber Enteignung. Der Krieg wäre noch ein neues Kapitel. Nur soviel: in der Zeit des Bombenkrieges fuhren die Loks mit stark abgeblendeten Scheinwerfern und nahezu völliger Finsternis in den Wagen. Die Einhaltung des Betriebes war in dieser Zeit unvorstellbar schwierig und gefährlich. Gleichzeitig war 1944 das größte Fahrgastaufkommen: 1,7 Millionen Fahrgäste. Nach dem Krieg stieg der Autoverkehr rapide an. Lastwagen und Busse setzten sich durch und die Menschen kauften sich ein Auto: Goggomobil, Isetta, Lloyd, Borgward, DKW, Opel Olympia Rekord oder einen Käfer. Das wurde schwierig für die Kleinbahn. Das Schnaufen und Rauschen der Bahn verstummte: 1954 wurde der Personenverkehr und 1956 der Güterverkehr eingestellt.

Jürgen Benne



Foto: Sammlung Karin Furch, 1920. Die Lok Heepen steht in Werther. Auf der Lok der Heizer Install.,Zugführer Heibredner,Lokführer Hoppmann u.Zugführer Lohmann .

Literatur:

Rainer Kotte:
Die Bielefelder Kreisbahnen

Erich Jörding:
Bei uns in Dornberg

Carl Spiekerkötter:
Ouse Kleinbahn

*Heimatverein Jöllenneck::
Jöllennecker Blätter*