



Ehrungen und Auszeichnungen standen bei den Berxer Schützen an.

Foto: Meissner

Immoor wiedergewählt

Ehrungen und Auszeichnungen bei den Berxer Schützen

BERXEN • Zur Jahreshauptversammlung des Schützenvereins Berxen am Samstagabend im Gasthaus Fahlenkamp begrüßte Vorsitzender Willy Immoor zahlreiche Mitglieder und Gäste, darunter den Bezirksschützenpräsidenten Heinz Rösseler. Immoor verwies in seinem Jahresbericht auf ein für die Berxer Schützen erfolgreiches Jahr und bedankte sich bei allen Aktiven für die gute Zusammenarbeit. Als Höhepunkte des Jahres 1999 nannte er die 90-Jahr-Feier des Vereins und das 25-jähri-

ge Bestehen der Damenriege – beide Ereignisse wurden mit den Nachbarvereinen ausgiebig gefeiert.

Für 25-jährige Mitgliedschaft im Schützenverein Berxen wurden Elisabeth Bockhop und Bernd König mit einer Nadel ausgezeichnet. Eine Urkunde für 40-jährige Mitgliedschaft erhielten vom Vorsitzenden Hugo Tebbe-Terveen, Fritz Brümmer und Hermann Laue. Für besondere Leistungen im Verein wurde Dieter Müller mit einem Zinnteller geehrt. Im Rahmen der Ver-

sammlung wurden außerdem alle Vereinsmeister ausgezeichnet.

Bei den Vorstandswahlen wurden Vorsitzender Willy Immoor, Schriftführer Friedrich Meyer und der 2. Sportleiter Holger Drewes in ihren Ämtern bestätigt. Als 3. Sportleiter wurde Heiner Schrader gewählt.

Bezirkspräsident Rösseler berichtete zum Abschluss der Versammlung über aktuelle Neuerungen im Schützenwesen und dankte allen, die im Verein ehrenamtliche Tätigkeiten ausübten.

Schützenfest im Berxer Holz 8. und 9. Juli 2000

- 8. Juli 2000:** Antreten der Schützen um 14.00 Uhr;
ab 20.00 Uhr Festball mit der „Musik-Company“
- 9. Juli 2000:** 10.30 Uhr Frühschoppen mit der „Wöpser Bergkapelle“;
ab 12.00 Uhr gemeinsames Mittagessen
13.00 Uhr Antreten der Schützen
ab 15.00 Uhr Tanz mit der „Musik-Company“
An beiden Tagen Kaffee- und Kuchen-Büffet - „Eintritt frei“

Es laden ein:

Schützenverein Berxen und Familie Rathkamp

Wegezoll einkalkuliert

BERXEN • Auf flüssige Zollverhandlungen am Freitag, 18. August, sind die Berxer Schützen bestens eingestellt. Denn an diesem Tag wollen die Schützen die Königsscheibe zu ihrem König nach Haendorf tragen. Als Wegezoll sind alkoholische Getränke sowie Mettwurst im Gespräch. Um bei den Zollverhandlungen möglichst erfolgreich zu sein, hoffen die Scheibenträger auf eine große Gefolgschaft. Wer mit dem Tross nach Haendorf wandern will, sollte sich bei Anke Schwewe unter der Rufnummer 04252 / 29 41 melden. Treffpunkt ist um 18.15 Uhr das Vereinslokal Fahlenkamp.

Homfelder kassieren Zoll

HOMFELD • Der Schützenverein Berxen überbringt am Freitag, 18. August, die Königsscheibe nach Haendorf. Aus dem Anlass treffen sich die Homfelder Schützen um 18.30 Uhr bei Wilfried Bröcker, um „Zoll zu kassieren“.



Ein Haendorfer regiert in Berxen

Schützenkönig Dietmar Raschke wurde am Wochenende kräftig gefeiert / Katharina Meyer Kinderkönigin 2000

BERXEN • Die Berxer Schützen feierten am Wochenende zünftig ihr Schützenfest im Berxer Holz.

Zum Auftakt wurde die Kinderkönigin Katharina Meyer am Sonnabend mit dem Spielmannszug Affinghausen abgeholt. Ihr Begleiter war Heinrich Troue. Scheibenträgerin wurde Mona Stubbe. Zurück auf dem Festplatz, sorgte die „Musik Company“ im Zelt für gute Stimmung.

Der Sonntag begann mit dem Frühschoppen. Dazu spielte die „Wöpser Bergkapelle“. Nach einem gemeinsamen Mittagessen wurde dem König die Scheibe mit dem Bücker Spielmannszug gebracht. Berxer Schützenkönig 2000 wurde Dietmar Raschke, Scheibenträger Günter Schwewecke und Fahnenträger Heinz König.

Da der König aus Haendorf kommt, wurde die Scheibe am Haus von Günter



Die Berxer Königsfamilie, angeführt von Schützenkönig Dietmar Raschke aus Haendorf.

Foto: Meissner

Schwewecke angebracht. Anschließend spielte die „Musik Company“ wieder zum Tanz auf. Für die Kinder waren Spiele vorbereitet, bei denen sie schöne Preise gewinnen konnten. Außerdem beteiligten sich zahlreiche Schützen an einem Preis- und Pokalschießen.

- Sven Westermann
- König der Jugend

Jugendkönig 2000 wurde Sven Westermann. Der König der Könige heißt Günter Schwewecke. Den Damenpokal erhielt Iris Schumacher, den Jägerpokal Erhard Coors. Die Ehrenscheibe ging an Heinrich Troue, der Kinder- und Jugendpokal an Mona Stubbe. Zum Kaiser wurde Heinz König gekrönt.

Den Heusmann-Pokal bekam dieses Jahr die Berxer Jugend mit Susanne Köhler, Maren Westermann und Andrea Meyer.

Startgelder decken nicht die Ausgaben

Delegiertentagung des Kreisschützenverbandes / Herbert Wolters berichtete über „Mitgliedschaft im Landessportbund“

BR.-VILSEN (bm) • „Die Startgelder decken nicht mehr die Ausgaben bei den Meisterschaften“, teilte Schatzmeister Gerhard Campsheide auf der Delegiertentagung des Kreisschützenverbandes Bruchhausen-Vilsen am Freitag mit. Um dieses Missverhältnis wieder auszugleichen, müsse man allerdings vor einer Erhöhung der Startgelder zunächst über eine Einsparung bei den Ausgaben nachdenken, erklärte Kreispräsident Herbert Wolters zu dem Thema.

In seinem Rückblick auf das Jahr '99 nannte Wolters als Schwerpunkt der Kreisverbands-Arbeit den sportlichen Bereich: Kreismeisterschaften, Kreispokalschießen, Rundenwettkämpfe, Mannschaftsmeisterschaften und Kreisverbandskönigsschießen. Er dankte dem Schützenverein Engeln für die Ausrichtung des Kreisverbandsschützenfestes und hofft auf eine ähnlich gute Beteiligung am 3. Juni in Ochtmannien.

Der Kreispräsident teilte den rund 80 Anwesenden der elf Mitgliedsvereine im Gasthaus Clausing mit, dass die Vereine seit Anfang des Jahres bei Vorliegen der Ge-



Auf der Tagesordnung der Schützen standen am Freitagabend auch einige Ehrungen.

Foto: Burmester

meinnützigkeit Spendenbescheinigungen selbst ausstellen können.

Im Anschluss rief Kreisportleiter Stefan Schumacher noch einmal die zahlreichen Erfolge im vergangenen Jahr in Erinnerung: Acht Bezirksmeister und sechs Vize-

meister kamen vom Kreisverband – sechs Schützinnen und Schützen qualifizierten sich über die Landesmeisterschaften für die Deutsche Meisterschaft. Schumacher bedauerte, dass am Kreispokalschießen in Bruchhausen nicht alle Vereine teilgenom-

men hätten.

Kreisjugendsportleiter Marco Pahl berichtete vom ersten Kinder- und Jugendtag der Samtgemeinde, an dem der Kreisverband ein Lasergewehr vorstellte. Auch für 2000 ist die Teilnahme geplant.

zahlt. Außerdem berichtete Wolters über die neuesten Entwicklungen zum Thema „Mitgliedschaft im Landessportbund“. Er erklärte, dass Vereine, die keinen Schießsport betreiben, nicht verpflichtet seien, dem Landessportbund beizutreten. Aber: „Beabsichtigt ein Verein, an schießsportlichen Veranstaltungen teilzunehmen, muss ein Beitritt mit sämtlichen Mitgliedern in den Landessportbund erfolgen.“ Wolters verlas einen Entwurf einer

■ Zentrale Anlage?

künftigen Vereinbarung zu Bildung eines einheitlichen Schützenlandesverbandes und Fachverbandes Niedersachsen. Inhalt dieser Vereinbarung ist der Zusammenschluss der bisherigen Landesverbände in Niedersachsen.

Zum Schluss regte Peter Bork vom Schützenverein Bruchhausen an, über den Bau einer zentralen Schießsportanlage im Bereich des Fleckens oder der Samtgemeinde nachzudenken, mit dem Ziel, Schützen von der Abwanderung zu größeren Vereinen abzuhalten.

Kreispräsident Wolters bestätigte Freitag noch einmal, „dass jedem Teilnehmer bei den Deutschen Meisterschaften auf Antragstellung ein Zuschuss von pauschal 100 Mark gewährt wird“. Der Zuschuss wird dem jeweiligen Stammverein ausge-

Gute Ergebnisse im Jugendbereich

Kreisschützenverband Bruchhausen-Vilsen ehrte die Meister 2000 und die Sieger der Mannschaftsmeisterschaften

SCHOLEN • Erst die Arbeit, dann das Vergnügen: Am Freitagabend führten zahlreiche Schützinnen und Schützen des Kreisschützenverbandes Bruchhausen-Vilsen die Früchte ihrer schießsportlichen Anstrengungen ein – Kreissportleiter Stefan Schumacher (Bruchhöfen) hatte im Gasthaus Ehlers in Scholen zur Siegerehrung der Kreismeisterschaften 2000 und der Mannschafts-Rundenwettkämpfe eingeladen.

Folgende Schützen, die im Januar erfolgreich an den in Scholen, Affinghausen und Kleinenborstel ausgetragenen Kreismeisterschaften teilgenommen und Plätze ganz oben auf dem Treppchen ergattert hatten, erwartete eine Auszeichnung:

Vom Schützenverein Berxen: Werner Köhler, Willy Immoor, Hermann Laue und Manfred Schwecke.

Vom Schützenverein Bruchhausen: Waldemar Appelhans, Kristina Immoor, Vitali Appelhans, Andrej Berg, Vanessa Bork, Melanie Bork, Mirco Müller, Kai Trimpert, Alexander Pekrul, Sönke Rother, Hartmut Husmann, Herbert Wolters, Ludwig Brockmüller, Christian Lücke, Wilhelm Schumacher, Gisela Wedekind, Hans-F. Becker, Hans-G. Wedekind und Heinrich Schumacher.



Präsident Herbert Wolters (l.) und Sportleiter Stefan Schumacher ehrten die Meister 2000 des Kreisschützenverbandes Bruchhausen-Vilsen.

Foto: Meissner

Vom Schützenverein Engeln: Jürgen Schmidt, Arne Wachendorf, Mirco Lehning, Andrea Ahlers, Tanja Lehning, Heike Busch und Helmut Koppe.

Vom Schützenverein Homfeld: Reiner Gehrke, Dennis Schumacher, Heinrich Schumacher, Hendrik Brauer, Carina Mangels, Matthias Bening, Bianca Ravens und Birgit Schumacher.

Vom Schützenverein Oer-

dinghausen: Marcus Beneke, Walter Böhm, Annette Allhusen, Justus Heitmann, Heinrich Habighorst, Heinrich Schröder, Claas Pohl und Imke Labbus.

Vom Schützenverein Scholen: Rolf Klätte.

Vom Schützenverein Süstedt: Alexandra Wilke, Günther Sudmann, Gerhard Grüger, Oliver Stellmann.

Vom Schützenverein Vilsen: Adrian Kaschta, Sören

Janzen, Vitali Richter, Peer Sengstake, Timo Behrmann, Gisela Müller, Katja Lamke, Bettina Lamke, Torben Janzen, Valentin Konschu, Waldemar Konschu, Larissa Burdorf und Monja von Eyhs.

Vom Schützenverein Weseloh: Heinrich von Ohlen, Gerd Brüning, Manfred Kunz, Heike Ahlers und Sonja Bielefeldt.

Vom Schützenverein Wöpsen: Marianne Pohl, Günter

Niebuhr, Luise Dopmann, Uwe Pohl und Susanne Laue.

Bei den unter Regie von Kreissportleiter Stefan Schumacher und seines Stellvertreters Karl-Heinz Albers ausgetragenen Kreismeisterschaften der elf Mitgliedsvereine wurden vor allem im Jugend- und Juniorenbereich gute Ergebnisse erzielt.

Die Ehrung nahmen am Freitagabend in Scholen

Kreispräsident Herbert Wolters und Sportleiter Schumacher vor. Gleichzeitig erfolgte die Siegerehrung der Mannschaftsmeisterschaften, die Hartmut Drewes und Reiner Gehrke geleitet hatten. Die Mannschaftsmeister Kleinenborstel I (Luftgewehr) und Wöpsen I (Luftpistole) schießen jetzt in den Qualifikationswettkämpfen um den Aufstieg in die Bezirksliga.

„Müssen über Fusion reden“

Zwei Schützenverbände bald einer?

LANDKREIS (sd) • Tradition und Sport verflechten sich in den zahlreichen Schützenvereinen in Kreis und Land, ihre Grenzen sind historisch gewachsen und orientieren sich nicht immer an den aktuellen politischen Strukturen. Dieses Gewachsene müssen die Schützen entflechten und neu strukturieren, wenn sie zukünftig von der finanziellen Förderung durch den Landessportbund profitieren wollen. Darüber wird seit Jahren diskutiert. Am Dienstag hatte Heinz Rösseler als Präsident des Bezirksschützenverbands Grafschaft Hoya die Vorstände aus 75 Vereinen eingeladen - knapp 140 Teilnehmer waren im Dillertal Bruchhausen-Vilsen erschienen, auch Vertreter aus dem Bezirksschützenverband Grafschaft Diepholz. „Wir müssen über eine Fusion nachdenken“, erklärte Rösseler. Über die „Ehe“ zwischen den beiden Schützenverbänden im Landkreis soll ebenso diskutiert werden wie über die Fusion der drei Landesverbände in Niedersachsen, in der die Schützen zurzeit organisiert sind.

Das Ziel: Sie in einem neu-

en Landesverband zu vereinigen, der gegenüber dem Landessportbund als Landesfachverband Schießsport als Partner auftreten kann.

Der Bezirksschützenverband Grafschaft Hoya ist im Nordwestdeutschen Schützenverband organisiert, einem der drei Landesverbände. Rösseler will verhindern, dass eben dieser Verband künftig „am Katzentisch“ sitzt und kein Mitspracherecht hat. Deshalb will er



Bezirksschützenpräsident Heinz Rösseler. Foto: Trau

sich in Kürze auf einer Delegiertentagung „grünes Licht“ für die Zustimmung zur Fusion der drei Landesverbände geben lassen. Unabhängig davon müssen auch die Vereine vor Ort eine neue Struktur schaffen. „In der Regel sind 80 % der Mitglieder der Traditionsschützen und 20 % Sportschützen“, sagte Rösseler. Er forderte „intelligente Lösungen“, um hier eine bessere Zuordnung zu erreichen. So könnte ein Sportschütze von einem Traditionsverein zu einem anderen Schützenverein wechseln, in dem der Schwerpunkt eindeutig auf dem Schießsport liegt. Zwang soll es nicht geben, die Vereine sollen ihre Wünsche äußern.

LSB: Fachverbände üben Druck aus

Kritik an Sonderstellung der Schützen

LANDKREIS (el) • Die beiden Luftpistolenmannschaften aus Bassum schießen ihre Wettbewerbe in der Bundes- und der Regionalliga mittlerweile auf elektronische Scheiben. Darauf wies der stellvertretende Fachwart Fritz Hackmann in seinem Jahresbericht auf der Delegiertentagung des Kreisfachverbands Schießsport

im Kreissportbund hin. 64 stimmberechtigte Mitglieder nahmen daran gestern in Barnstorf teil.

Bezirkspräsident Heinz Rösseler berichtete von einer „Krisensitzung“ der Bezirkspräsidenten im Nordwestdeutschen Schützenbund (NWDSB), die sich erneut mit dem Landessportbund (LSB) zu befassen hatten. „Da der LSB nur mit einem Fachverband verhandelt, was für die Schützen genauso wie für andere Sportarten gilt,

ist eine Neuordnung von NWDSB, NSSV und Fachverband Schießsport erforderlich“, sagte Rösseler. Eine Arbeitsgruppe im NWDSB sei eingesetzt.

Joachim Brandt, Vorsitzender des Bezirksfachverbands Hannover, erläuterte gestern, dass die anderen 56 Fachverbände Druck auf den Landessportbund ausüben,

■ Wunsch nach schneller Lösung

weil die Schützen bisher eine Sonderstellung eingenommen hätten: „Wollen wir hoffen, dass es zu einem glücklichen Ende für alle kommt, denn von einer Spaltung hat keiner etwas.“ Im übrigen, so Brandt, sei eine Mitgliedschaft in einem Verband immer als positiv zu bewerten.

Der nächste Delegiertentag des Fachverbands Schießsport wird am 21. Januar 2001 in Barnstorf stattfinden.



Bezirkspräsident Heinz Rösseler erläuterte die aktuelle Situation zwischen dem Nordwestdeutschen Schützenbund und dem Landessportbund. Foto: Langer

Am 2. April verstarb unser Schützenbruder und Ehrenmitglied
2000

Fritz Buchholz

Wir werden seiner in Ehren gedenken.

Schützenverein Berxen e.V.

Am 30. Juli 2000 verstarb unsere Schützenschwester und Ehrenmitglied

Elfriede Brümmer

Sie war Gründungsmitglied unserer Damenriege und hat sich stets für die Belange des Vereins eingesetzt.

Wir werden ihr ein ehrendes Andenken bewahren.

Schützenverein Berxen e.V.

Schützen: Ehrungen und Wahlen

BR.-VILSEN ■ Neben aktuellen Diskussionen prägten Ehrungen und Wahlen die Delegiertenversammlung des Kreisschützenverbandes Bruchhausen-Vilsen. Folgende Schützen bekamen am Freitag die Goldene Verdienstnadel des Bezirksschützenverbandes Grafschaft Hoya: Elfriede Novakovic (Vilsen), Alfred Kohlhoff (Bruchhausen) und Peter Bork (Bruchhausen).

Kreissportleiter Stefan Schumacher ehrte folgende Schützen, die 1999 neue Kreisrekorde aufstellten: Leona Schulz (Bruchhausen), Waldemar Konschu (Vilsen), Corinna Immoor (Berxen), Heinrich Bodentab (Bruchhausen), Werner Köhler (Berxen), Kristina Immoor (Bruchhausen), Vitali Richter (Vilsen), Heinrich Schumacher

(Bruchhausen) und Hermann Laue (Berxen). Der Schützenverein Oerdinghausen war zum dritten Mal erfolgreichster Verein bei den Kreismeisterschaften und darf den Wanderpokal behalten.

Präsident Wolters überreichte sechs Schützinnen und Schützen eine Urkunde für die Teilnahme an den Deutschen Meisterschaften: Kristina Immoor (Bruchhausen), Melanie Bork (Bruchhausen), Vitali Richter (Vilsen), Leona Schulz (Bruchhausen), Vanessa Bork (Bruchhausen) und Heinrich Schröder (Oerdinghausen).

Keine Überraschungen gab es bei den Wahlen. Die Mitglieder wählten die Amtsinhaber wieder; neu hinzugekommen ist Lars Klimisch als stellvertretender Schatzmeister, Bettina Lamke als stellvertretende Jugendsportleiterin und Manfred Pohl als Kassensprüfer.



Während des 19. Jahrhunderts hatte man in den deutschen Staaten zahlreiche Hauptbahnen und auch schon einige Nebenbahnlinien gebaut. Gegen Ende des Jahrhunderts waren Eisenbahnen also eine bekannte Technik. Ihre Vorteile waren jedem Interessierten sichtbar geworden. Im Jahre 1892 wurde das preußische Kleinbahngesetz erlassen, das erstmalig auch eine kostengünstige und weniger aufwendige Eisenbahnplanung erlaubte. Es entstanden nun auch in den dünner besiedelten Gebieten des ländlichen Raumes zahlreiche Initiativen zum Bau von Eisen- beziehungsweise Kleinbahnen. Man wollte ein flächendeckendes Eisenbahnnetz erschaffen. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges sollte dieses Ziel tatsächlich erreicht werden.

Der Kreis Grafschaft Hoya war im 19. Jahrhundert durch die Provinzialchaussee Hannover-Nienburg-Syke-Bremen, der heutigen Bundesstraße 6, erschlossen worden. Außerdem waren im Jahre 1847 und 1873 zwei Haupteisenbahnstrecken gebaut worden, die den Kreis Grafschaft Hoya im Osten und im Westen berührten. Seit Ende des Jahres 1881 waren die Kleinstadt Hoya und Teile des östlichen Kreisgebietes mit der Strecke Hoya-Eystrup an die Staatsbahn angeschlossen.

Die Stadt Hoya hatte sich für diese Strecke stark gemacht und die Hoyaer Eisenbahn-

Gesellschaft (HEG) gegründet, um diese Strecke zu bauen und zu betreiben.

Trotzdem lagen noch weite Teile des Kreisgebietes, so auch die Flecken Bruchhausen und Vilsen (diese wurden erst 1929 zusammengelegt) sowie Asendorf, in den 1890er Jahren fernab der

durch diese Region zu führen, waren gescheitert. Zwar hatte die Bevölkerung großes Interesse an einem Bahnanschluss, doch einem Eisenbahnbau standen mehrere Gründe entgegen: Erstens fehlten die finanziellen Möglichkeiten in der ausschließlich landwirtschaftlich

geprägten Region. Zweitens war es zu aufwendig, alle kleinen Dörfer und Gehöfte anzuschließen und obendrein mussten Höhenunterschiede zwischen Marsch und Geest überwunden werden.

Ab 1895 formierten sich mehrere Interessengruppen, die unterschiedliche Streckentrasseierungen planten. Die Meinungen

gingen auseinander, welche Dörfer in der Region erschlossen werden sollten. Zu



Für die möglichst gleichmäßige Überwindung des Höhenunterschiedes von Bruchhausen-Vilsen auf den Geestrücken bis Heiligenberg musste im Vilsener Holz ein Damm aufgeschüttet werden. Man erleichterte sich die Arbeit, indem man das Material aus dem nachfolgenden Einschnitt verwendete. Für den Sandtransport wurde eigens eine Feldbahn gebaut.

Hoya, 5. Juni. (Eröffnung der Kleinbahn.) Heute wird die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf eröffnet. Vormittags 11¼ Uhr geht der Zug mit den zur Eröffnungsfahrt eingeladenen Herren von hier nach Syke ab. In Vilsen findet ein Festmahl statt. In nächster Nr. werden wir über den Verlauf der Eröffnungsfahrt berichten. In der Beilage zu heutiger Nr. geben wir unsern Lesern eine genaue Kartenzzeichnung der Strecke und eine Beschreibung der neuen Bahn. Dem ausführlichen Artikel sind auch die Fahrpläne der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf, der Hoyaer Bahn, der Bahn Bremen-Hannover, Osnabrück-Bremen und der Steinhudermeer-Bahn angefügt. Wir machen an dieser Stelle auf den Inhalt der Beilage besonders aufmerksam. — Soeben erfahren wir, daß der Oberpräsident Graf Stolberg, der Regierungspräsident v. Brandenstein und der Regierungsrath Schloffer heute früh die Theilnahme an der Eröffnungsfahrt telegraphisch abgesetzt haben. Die Vermuthung ist naheliegend, daß der Streit der Straßenbahner in Hannover die genannten Herren dort zurückhält.

Bahn. Bemühungen, eine weitere Staatsbahnstrecke

entscheiden war unter anderem, ob man eine Bahn entlang der Provinzialchaussee bauen sollte oder ob man eine Strecke wählte, die über die von der Straße abgelegenen Dörfer verlief. Nach einigem Hin und Her und verschiedenen politischen Gesprächen einigte man sich

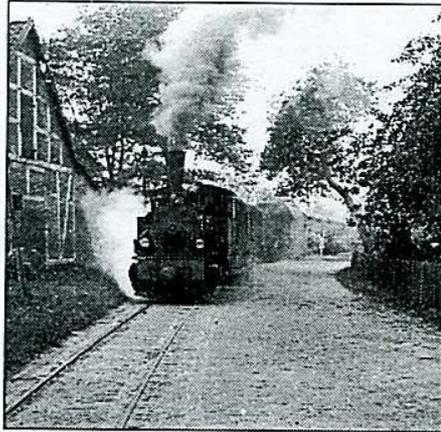
chausee gelegene Asendorf mit einer Zweigstrecke anzuschließen. Mitte November 1897 gründete sich die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf GmbH (HSA) mit Sitz in Hoya.

Die Bausumme war auf 1.162.000 Mark veranschlagt. Den größten Teil da-

von übernahm der Staat Preußen mit 250.000 Mark, der Landkreis Hoya und die an der Strecke liegenden Ortschaften beteiligten sich mit Gesellschafteranteilen, etwa ihrer Bedeutung entsprechend.

Nun musste eilig die Detailplanung vorgenommen werden. Der strittigste Punkt war wahrscheinlich, auf welcher Weserseite die Bahn enden sollte.

Für einen Anschluss an die HEG hätte eine teure Weserbrücke gebaut werden müssen. Vor der Umsetzung schreckte man vorerst zurück. Die Bahn endete auf der westlichen Weserseite.



Die Ortsdurchfahrt in Uenzen ist auch heute noch eine Besonderheit. Das Gleis verläuft direkt auf der Straße zwischen den Häusern entlang.

nach zwei Jahren auf den Kompromiss, die Strecke der Kleinbahn von Hoya über Bruchhausen und Vilsen bis Syke größtenteils „über die Dörfer“ zu führen und das davon abseits an der Provinzial-



Die Bahn hat Vorfahrt: Ein Triebwagen mit Anhänger überquert die Landstraße zwischen Gehlbergen und dem Sellingsloh.
Alle Fotos: HSA-Archiv

Wegen der geringen finanziellen Grundlagen wählte man für die Trassierung und die Ausführung der Bahnanlagen eine einfache Bauweise.

Es wurde ein kostengünstiger Oberbau mit größerem Schwellenabstand, leichteren Schienen, engeren Kurven und größeren Steigungen als bei Hauptbahnen üblich angelegt. Statt Schotter verwendeten die Kleinbahnen in Norddeutschland billigeren Flusskies. Teure Kunstbauten wie Tunnel oder Brückenbauwerke wurden durch Anpassung der Streckenführung an das vorhandene Gelände möglichst vermieden. Eine Anlage in Schmalspur ermöglichte durch engere Gleisbögen eine gute Anpassung an vorhandene Gegebenheiten und damit einen vergleichsweise geringen Geländeerwerb.

Sogar am Schotter wurde gespart

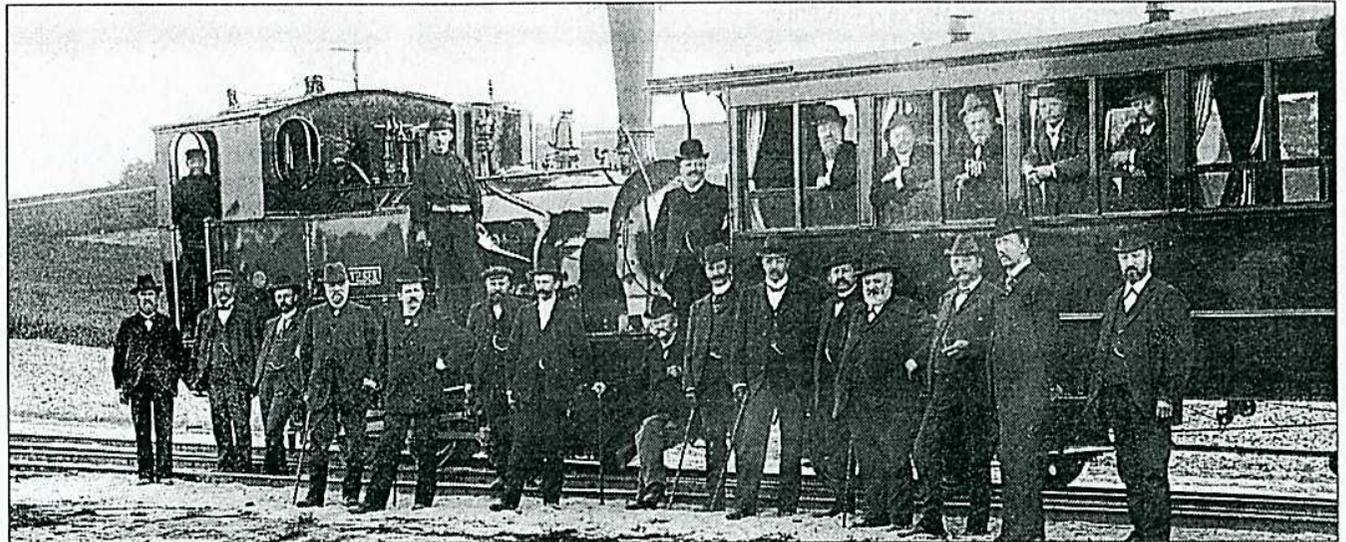
Die Strecke der Kleinbahn HSA beginnt in Hoya auf der westlichen Weserseite und führt über Hoyerhagen und den Sellingsloh nach Bruchhausen-Vilsen. Von dort aus verläuft sie über die Ortschaften Berxen, Uenzen, Süstedt und Wachendorf nach Heiligenfelde. Der Streckenabschnitt Heiligenfelde-Syke läuft größtenteils an der Bundesstraße 6 entlang. Die Eisenbahnlinie Hoya-Syke ist fast 30 Kilometer lang. In Bruchhausen-Vilsen zweigt

die Strecke nach Asendorf ab, die ihren Endbahnhof nach knapp acht Kilometern erreicht. Die 3,2 Kilometer lange Stichstrecke von Hoya nach Bücken wurde erst im Jahre 1906 in Betrieb genommen.

Die Gleisanlagen beschränkten sich auf den meisten Bahnhöfen auf ein zweiseitig angeschlossenes Gleis mit Ladestraße. Typisch ist der Bahnhof Heiligenberg, der im höher gelegenen Teil mit dem Bahnsteig, dem Wartehäuschen, der Ladestraße und den Güterschuppen heute noch seiner Ursprungsausführung entspricht.

Nur auf größeren Bahnhöfen der Kleinbahn HSA, wie Hoya, Bruchhausen-Vilsen oder Asendorf in seiner Funktion als Endbahnhof wurden Gebäude errichtet. Auf vielen Stationen am Streckennetz übertrug man die Stationsgeschäfte einem als Bahnagenten eingesetzten Gastwirt oder Geschäftsinhaber in der Nähe des Bahnhofs. Nur für den umfangreichen Güterverkehr brauchte man dann gegebenenfalls noch eigene Schuppen zu errichten.

Für die Instandsetzung und Unterhaltung der Fahrzeuge errichtete man ab 1911 in Hoya ein Betriebswerk. Zusätzlich zu einer Werkstatt und Abstellhalle, die durch eine Drehscheibe angeschlossen waren, baute man später noch einen Triebwagenschuppen. In Syke und Asendorf, wo nachts regelmäßig Dampflokotiven stationiert waren, baute man jeweils ei-



Honorige Herren bei der Eröffnungsfahrt? Das wird jedenfalls vermutet. Dokumentiert ist lediglich, dass die Aufnahme von der Dampflokotiv Vilsen mit angehängtem Personenwagen im Premieren-Jahr 1900 in Uenzen entstand.



1912 wurde in Hoya ein großer Gemeinschaftsbahnhof für die Kleinbahn HSA und die Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft gebaut. Für die Streckenverlängerung der HEG-Strecke über die Weser errichtete die HSA die Weserbrücke, da ihr der Anschluss an die HEG sehr wichtig war. Kurz vor Fertigstellung der Anlagen ließen sich die Bauarbeiter fotografieren.

en kleinen Lokschuppen. mit Einführung des Triebwagenverkehrs kam in Bruchausen-Vilsen noch ein triebwagenschuppen hinzu. Einige „Großkunden“ der Kleinbahn bekamen Anschlussgleise.

Streckenlage am Geestrand mehrmals größere Steigungen überwunden werden mussten, waren die bei Hanomag gebauten, dreiachsigen Maschinen stärker und schwerer als die bei anderen Meterspurbahnen in Norddeutschland. Sie wurden nach den Orten an der Bahnstrecke „Hoya“, „Syke“, „Vilsen“ und „Bruchhausen“ benannt und bekamen stolze Namensschilder aus Messingguss. Für die planmäßigen Umläufe brauchte man drei Lokomotiven. Die jeweils vierte Maschine konnte man so aus dem Umlauf nehmen und an ihr Wartungs- und Pflegearbeiten ausführen. Trotzdem reichten die vier Maschinen anscheinend

nicht aus. Im Jahre 1902 wurde mit der Lok „Asendorf“ eine fünfte baugleiche Dampflok angeschafft, zu der sich 1912 mit der „Bücken“ noch eine sechste gesellen sollte.

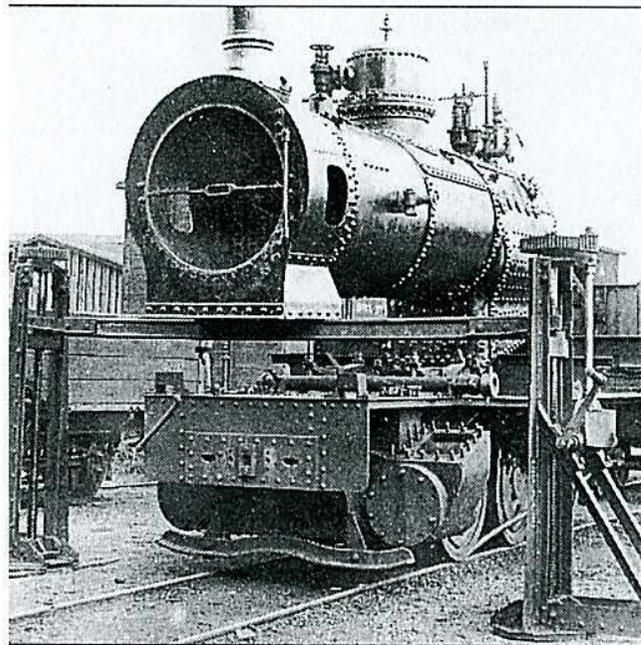
Zur Betriebseröffnung umfasste der Wagenpark sechs vierachsige Personenwagen, zwei kombinierte Post/Gepäckwagen, zehn zwei- und vier vierachsige Güterwagen. In den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg beschaffte die Kleinbahn noch vier weitere Personen-, einen Post-/Gepäckwagen und 40 Güterwagen. Im Grunde blieb der Wagenpark bis zur Einführung der Dieseltriebfahrzeuge in den dreißiger Jahren so bestehen.

Auch wenn noch nicht alle Arbeiten abgeschlossen waren, wurde die Kleinbahn am 6. Juni 1900 mit einem Sonderzug für etwa 100 Ehrengäste eingeweiht. Die Bahnhöfe waren geschmückt, es waren Ehrenportale aufgebaut worden, man las Gedichte und trug patriotische Grußworte vor. Die Syker Zeitung schloss ihre Berichterstattung über das Ereignis so: „Viele Hoffnungen sind an den Bau der Bahn geknüpft, manche gegentheilige Behauptungen andererseits nicht unausgesprochen geblieben. Mögen die Hoffnungen sich voll und ganz erfüllen und die pessimistischen Befürchtungen sich als gegenstandslos erweisen, das ist der Wunsch, mit dem wir unsern Artikel beschließen mögen.“

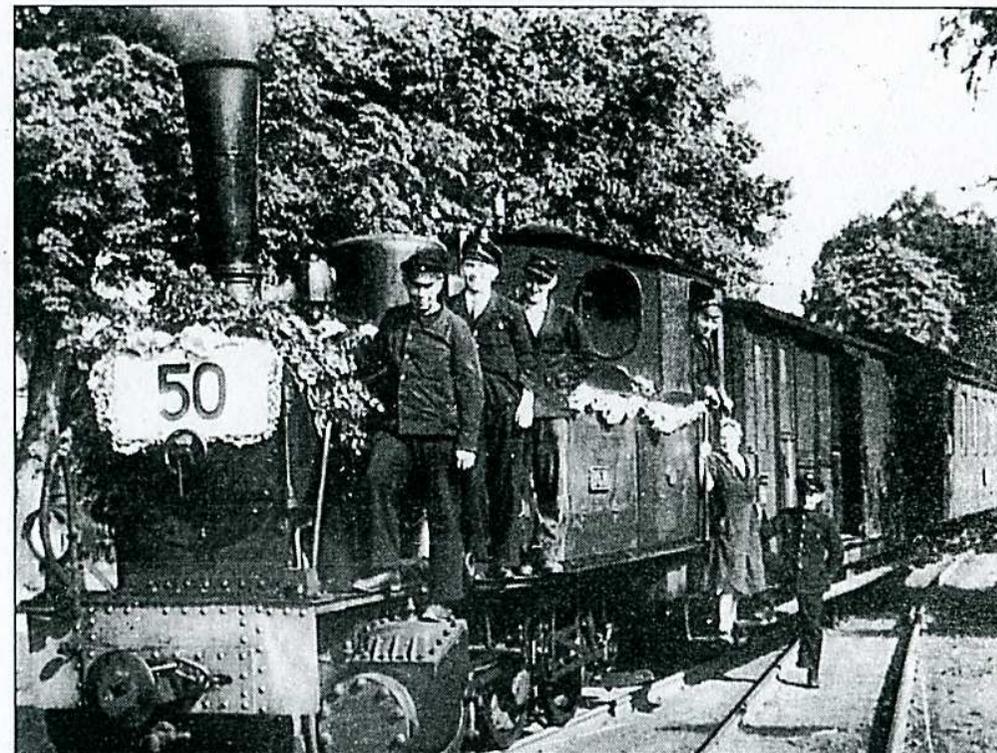
Weiter auf Seite 14

Eröffnung mit 100 Ehrengästen

Am 6. Juni 1900 wurde die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf offiziell in Betrieb genommen. Schon im April des Jahres wurden die vier Dampflokomotiven geliefert. Sie gingen gleich in den Probe- und Laubetrieb. Da aufgrund der



In Hoya hatte die Kleinbahn einige Werkstätten, in denen alle nötigen Arbeiten an den Lokomotiven und Wagen verrichtet werden konnten. Hier wird im Jahre 1936 ein aufgearbeiteter Kessel auf das Fahrwerk der Lok „Asendorf“ gesetzt.



Fünzigjähriges Bestehen feierte die Kleinbahn am 6. Juni 1950. Auf der Dampflok „Syke“ in Heiligenfelde steht auch Helmut Rippe, der über viele Jahre Stationsvorsteher war.

Fortsetzung von Seite 13

Es war nicht von Anfang an absehbar, ob sich der Betrieb der Kleinbahn überhaupt rentieren würde. Es lag zwar auf der Hand, dass ein Anschluss an die Strecke der Hoyaer Eisenbahn Gesellschaft in Hoya sinnvoll wäre, doch man ver-

700 Meter Fußweg zum Umsteigen

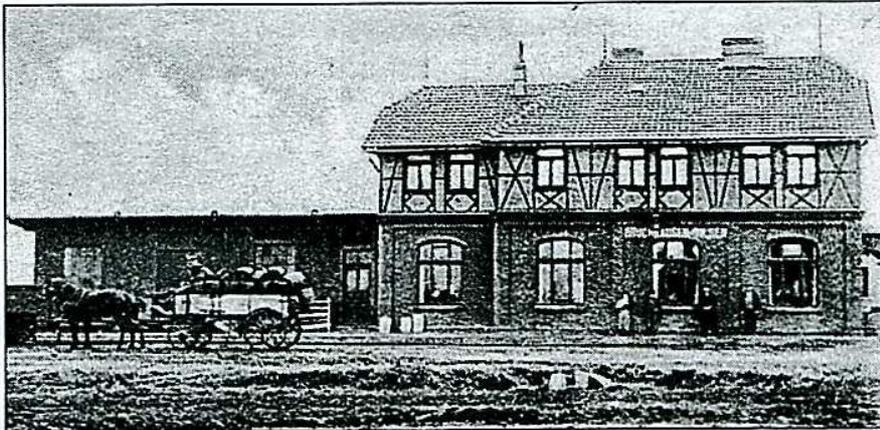
zichtete bei der Planung der Bahn auf die Weserüberquerung und baute nur einen kleinen Bahnhof auf der Westseite der Weser.

Durchgangsreisende von Eystrup über Hoya hinaus oder umgekehrt mussten in Hoya also einen Fußweg von rund 700 Metern über die Straßenbrücke in Kauf nehmen. Im Güterverkehr war die Streckenunterbrechung noch umständlicher: Alle Güter mussten im Bahnhof auf Fuhrwerke umgeladen werden, um dann nach einem kurzen Transport über die Weser im anderen Bahnhof wieder auf die Bahn verladen zu werden. Nach etwa acht Jahren Betriebserfahrung nahm man die Pläne wieder auf, die beiden Eisenbahnen zu verbinden, obwohl diese verschiedene Spurweiten hatten.

Die HEG-Strecke sollte über die Weser verlängert und auf der westlichen Flußseite ein Gemeinschafts-

bahnhof errichtet werden. Die Gesamtbausumme war auf 665.000 Mark berechnet worden, wobei das Teuerste der Brücken- und Dammbau für eine ausreichend hohe Weserüberquerung war.

Bis man den neuen Bahnhof 1912 in Betrieb nehmen konnte, mussten abgesehen vom Brückenbau und der Verlängerung der HEG-Strecke noch eine Reihe weiterer Maßnahmen durchgeführt werden. Für den verstärkten Betrieb im Gemeinschaftsbahnhof wurden viele neuen Anlagen notwendig. Dazu gehörten der Lokschuppen mit Drehscheibe für die Hoyaer Eisenbahn, ein neuer Güterschuppen für beide Bahnen, Ladestraßen und Viehrampen für den Umschlag auf Fuhrwerke sowie Räume für die noch getrennten Betriebsleitungen beider Bahnen. Hierzu wurde das vorhandene Bahnhofsgebäude an bei-



Der Bahnhof in Bruchhausen-Vilsen wurde 1899 mit einem Obergeschoss in Fachwerkbauweise errichtet. Das Pferdefuhrwerk lässt erahnen, was das erste Ladegut zur Eröffnung war: Ein Faß der Hemelinger Brauerei.

den Seiten erweitert und Platz für Büroräume sowie größere Warteräume mit Bewirtschaftung geschaffen. Auch im Bahnbetriebswerk der Klein-

bahn HSA erforderte der Verkehrszuwachs größere Anlagen. Man baute einen neuen Wagenschuppen mit Werkstatt und schloss die erweiterten Betriebsanlagen durch eine Drehscheibe an.

All diese Maßnahmen musste fast ausschließlich die Kleinbahn planen, durchführen und bezahlen, da die HEG um ihre Eigenständigkeit fürchtete und sich nur mit einem kleinen Teil an den Investitionen beteiligte. Die gesetzten Erwartungen an einen Verkehrszuwachs auf der Kleinbahn erfüllten sich zwar recht schnell, doch die Gebühren, die die HEG für die Benutzung der Anlagen im Gemeinschaftsbahnhof zahlen musste, waren so niedrig, dass die Kleinbahn HSA noch Jahre brauchte, um die Kosten für den Bahnhofsumbau zu tilgen.

Während der zwanziger Jahre sanken die Fahrgast-

rechnung ergab, dass die Konkurrenz durch Automobile und Fahrräder größer geworden war. Mehr und mehr Menschen konnten sich ein Auto leisten, mit dem man schneller und beweglicher war als mit der Kleinbahn. Da die Kleinbahnzüge als gemischte Züge mit Personen- und Güterverkehr gefahren wurden, mussten die Reisenden auf den Unterwegsstationen

Autos und Fahrräder als Konkurrenz

längere Rangier- und Ladeaufenthalte in Kauf nehmen. Man dachte darüber nach, die Züge getrennt zu fahren. So würden die Personenzüge für die Strecke Hoya-Syke 25 Minuten Fahrzeit sparen.

Auf der Stichstrecke nach Asendorf sollte der Personenverkehr eingestellt und durch eine Omnibuslinie ersetzt werden. Man musste so keine zusätzliche, vergleichsweise unwirtschaftliche Dampflokomotive einsetzen, hatte einen geringeren Personalaufwand und war in der Linieneinführung unabhängig von der Schienenstrecke. 1931 wurde eine Buslinie von Bruchhausen-Vilsen über Asendorf bis Wietzen eingerichtet. Schnell stellte sich heraus, dass sich die Verlängerung nach Wietzen nicht lohnte.

zahlen der Kleinbahn HSA. Der Eisenbahnverkehr musste attraktiver und gleichzeitig rationalisiert werden.

Eine Wirtschaftlichkeitsbe-

Diesellok brachte mehr Tempo

Darüber hinaus hatten die Asendorfer Güterkunden nun nur noch einmal am Tag die Möglichkeit, Güterwagen zu bekommen oder zu verschicken. Nicht zuletzt durch ihre Forderung wurde der Schienenpersonenverkehr nach einem Jahr wieder aufgenommen und der Omnibusbetrieb eingestellt.

Da man nun auch noch die Tarife im Güterverkehr senken musste, um die Bahnkunden nicht an die Konkurrenz mit Lastwagen zu verlieren, wurde eine Rationalisierung immer notwendiger. 1934 beschaffte die Kleinbahn einen dieselgetriebenen Leichttriebwagen und konnte so den recht personal- und kostenintensiven Dampflokbetrieb einschränken. Zudem konnte die Fahrgeschwindigkeit von 30 auf 40 Kilometer pro Stunde erhöht werden. Dies machte möglich, das Zugangebot zu erhöhen. Es kamen endlich wieder mehr Fahrgäste zur Kleinbahn.

Schon 1936 kaufte man einen zweiten Triebwagen, einen Wismarer Schienenbus, der vergleichbar war mit dem heutigen T 41 des DEV. Nun wurden nicht mehr alle sechs Dampfloks benötigt und man verschrottete die Lok „Vilsen“, lediglich ihr Kessel wurde auf-

gehoben. Er diente als Tauschkessel für die verbliebenen Lokomotiven.

Sowohl in Hoya als auch in Syke grenzte die meterspurige Strecke an das Normalspurnetz der Staatsbahn beziehungsweise der HEG. Dort mussten sämtliche Güter aus den Wagen der einen Spurweite in die Güterwagen der jeweils anderen Spurweite umgeladen werden.

Wollte man das Umladen umgehen, gab es zwei Möglichkeiten: Entweder spurte

man die meterspurige Kleinbahnstrecke auf die reguläre Spurweite von 1435 Millimeter um, oder man führte einen Rollbockbetrieb ein. Dafür brauchte man nur Rollbock-

Neuaufbau der Weserbrücke

gruben zu bauen und schmalspurige Rollböcke zu beschaffen, auf die man dann die Normalspurgüterwagen aufbocken konnte.

Ende der dreißiger Jahre verschlechterte sich die Situation der Kleinbahn. Das Umladen war personalaufwendig und wurde dadurch so teuer, dass es sich nicht mehr rentierte. Da eine komplette Umspurung zu aufwendig erschien, entschied man sich 1940 für die kostengünstigere Variante, baute in Hoya

und Syke Rollbockgruben und beschaffte vier Rollböcke. Ein Jahr später waren bereits 20 Rollböcke im regelmäßigen Einsatz. In den Kriegsjahren benötigte man die Rollböcke dringend. Es fehlte an Umladearbeitern, da viele Kleinbahner eingezogen worden waren. Die ersatzweise eingesetzten Frauen wurden größtenteils nur halbtags beschäftigt. Später wurden russische Kriegsgefangene aus dem Lager Nienburg als Arbeiter zur Kleinbahn geschickt. Bis zum Ende des

Krieges konnte die Zahl der Rollböcke noch auf 46 aufgestockt werden. Nach dem Krieg wurden dann noch weitere Rollböcke beschafft.

Die Kleinbahn konnte den Zweiten Weltkrieg weitgehend unbeschadet überstehen, trotz der Fliegerangriffen, die in den letzten Kriegsmontaten immer häufiger wurden. Das Lokpersonal versuchte die Züge zu schützen, indem es sie bei Angriffen in den bewaldeten Streckenabschnitten versteckte.

Die Weserbrücke der Reichsbahnstrecke Bremen-Osnabrück war im März 1945 zerstört worden. Um eine Weserquerungsmöglichkeit für die normalspurigen Reichsbahnzüge zu schaffen, plante die Führung eine kurzfristige Umspurung der Strecke. Die Reichsbahn hatte bereits mit den Umspurungsarbeiten be-

Fortsetzung auf Seite 16



Fortsetzung von Seite 15

gonnen. Als aber die Briten kurz vor dem Einmarsch in die Grafschaft Hoya standen, zerstörten deutsche Einheiten Anfang April 1945 auch die Weserbrücke der HEG-Strecke. Noch am selben Tag marschierten britische Einheiten nahezu kampfflos in

Finanzminister wollte die Stilllegung

Bücken, Hoya, Asendorf, Bruchhausen-Vilsen und Heiligenfelde ein. Die Brückenzerstörung hatte sie nicht daran gehindert, bedeutete für die Kleinbahn im Vergleich zu anderen Kriegseinflüssen aber den größten Schaden.

Als am 8. April 1945 auch Syke von den Alliierten eingenommen wurde, war der Krieg für die Bevölkerung im Gebiet der Kleinbahn HSA vorbei.

Um überhaupt einen Bahnbetrieb durchführen zu können, musste die angefangene Umspürung rückgängig gemacht werden. Da die Weserbrücke zerstört war, baute die HEG auf der östlichen Weserseite einen provisorischen Bahnhof. Wieder war es die Kleinbahn HSA, die sich für den Aufbau der Weserbrücke zu engagieren hatte. Befahrbar war sie allerdings erst ab Oktober 1947, als es wieder möglich war, Eisenbahnschwellen zu beschaffen.

1950 weitete die Kleinbahn ihre Buslinien aus und übernahm die Bedienung der Linie

Bruchhausen-Vilsen-Bremen, die ja auch heute noch von den Verkehrsbetrieben der Grafschaft Hoya (VGH) gefahren wird.

Die Kleinbahn hatte so große Schulden, dass den Gesellschaftern die Vorbereitung zum Konkurs hätte angetragen werden müssen. Auch der Niedersächsische Finanzminister wollte die Bahn über kurz oder lang stilllegen. Gutachten ergaben allerdings, dass die Bahn noch nicht zu entbehren sei.

1956 kam Wilhelm Leder als Betriebsleiter zur Kleinbahn HSA. Ohne ihn würde es wahrscheinlich heute weder die VGH noch die Museums-Eisenbahn geben.

Obwohl Leder Bauingenieur für die Fachrichtung Wasserbau war, hatte er in seinem bisherigen Berufsleben schon bei verschiedenen Bahnen gearbeitet und viele Erfahrungen im Eisenbahnbau sammeln können. Sein Arbeitgeber, das Niedersächsische Landeseisenbahnamt (NLEA), versetzte ihn 1956 von der Steinhuder Meer-Bahn nach Hoya. Dort sollte



In den 50er Jahren beschaffte die Kleinbahn mehrere gebrauchte Triebwagen, um den gesamten Personenverkehr auf Dieselantrieb umstellen zu können.

nen viel Schnaps. „Oh, was hab ich saufen müssen - hätte ich für jeden Schnaps, den ich für die Bahn in meinem Le-

„Oh, was hab ich saufen müssen“

ben getrunken habe, eine Mark bekommen, so wäre ich heute ein reicher Mann,“ bekannte er 1991. Leder nahm den Güterschuppenarbeiter Bruns mit. Der konnte Plattdeutsch sprechen und ermöglichte damit die Kontaktaufnahme.

Wilhelm Leder wollte den

Güterkunden das Verladen auf die Bahn noch einfacher und damit „schmackhafter“ machen. Er besorgte Umschlaggeräte wie Förderbänder und Zuckerrübenkräne und entwickelte Verfahren für einen rationellen Umschlag vom Transportgerät der Landwirte auf die Eisenbahnwagen.

Die Kunden zeigten sich angenehm überrascht über die gute Betreuung seitens der Kleinbahn. Der Güterverkehr konnte in den folgenden vier Jahren mehr als verdoppelt werden. Die Kleinbahner schrieben wieder schwarze Zahlen. Die Einnahmen der Kleinbahn HSA entwickelten sich wesentlich günstiger als

er als Nachfolger des örtlichen Betriebsleiters Stöver in den folgenden sieben Jahren die Stilllegung der Kleinbahn HSA betreuen. Entgegen seinem Auftrag versuchte er

aber, den Eisenbahnverkehr wieder stärker zu aktivieren. Besonders für Güterkunden betrieb er ordentlich Werbung: Er besuchte die Kunden, besprach mit ihnen Transporte und trank mit ih-



beim Gesamtdurchschnitt der nicht bundeseigenen Eisenbahnen.

Trotz der guten Entwicklung war absehbar, dass die Kleinbahn HSA als Schmalspurbahn langfristig nicht überleben konnte und einen durchgehenden Frachtverkehr zum normalspurigen Streckennetz der Bundesbahn ermöglichen musste.

Wilhelm Leder hatte Mut und trieb die Umspurung eigenmächtig voran. Aus der Erfahrung wusste er, dass die bürokratischen Vorstellungen des Landeskleinbahnamtes die Pläne zum Scheitern bringen würden. „Was ich eigenmächtig entscheiden konnte, nutzte ich auch: So kaufte ich nur noch Normalspurschwellen und ließ diese einbauen. Davon wusste das Landesamt gar nichts, und das war gut so. Denn dort saßen richtige Beamte und verlangten immer erst einmal Pläne.“

Da das NLEA 1959 aufgelöst wurde, gab es von außerhalb keine Widerstände ge-

Umgespurt werden sollte die Strecke zwischen Hoya und Syke. Die Strecke von Hoya nach Bücken würde über kurz oder lang stillgelegt werden müssen. Eine Umspu-

Beamte wollten immer erst Pläne

rung lohnte sich in keinem Fall: In Bücken gab es nur noch einen einzigen Bahnkunden. Tatsächlich wurde der Personenverkehr dann ab 1960 mit Linienbussen abgewickelt und der Güterverkehr drei Jahre später eingestellt. Die ebenfalls weniger frequentierte Zweigstrecke von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf sollte ebenfalls meterspurig bleiben. In Bruchhausen-Vilsen wollte man eine Rollbockgrube bauen und die Güterwagen Richtung Asendorf weiter aufgebockt befördern.

Um das Gesamtvorhaben in

kommens lag auf diesem Streckenast. Außerdem würde man auch erst einmal mit den Betriebsmitteln der Hoyaer Eisenbahn Gesellschaft auskommen und so die Investitionen gering halten. Bis zur eigentlichen Umspurung hatte Leder dafür gesorgt, dass schon 80 Prozent der Schmalspurschwellen unter dem vorhandenen Meterspurgleis durch breitere Schwellen für das zukünftige Normalspurgleis ersetzt worden waren.

Trotz eines bestehenden Gemeinschaftsvertrages gab es zwischen der Kleinbahn HSA und der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft (HEG) immer wieder Probleme in der Zusammenarbeit. In einigen Punkten machten sich die beiden Bahnen gegenseitig Konkurrenz.

Der damalige Oberkreisdirektor von Syke, Dr. Siebert-Meyer, machte für sein Einverständnis zur Umspurung der HSA zur Bedingung, dass zuvor der Streit zwischen den beiden Privatbahnen beige-

legt wird. Eine Einigung würde möglich sein, da beide Bahnen ein Interesse an der Umspurung hatten: Gutachten hatten ergeben, dass die HEG ohne die Kleinbahn HSA nicht überlebensfähig sei und dass die HSA nur als Normalspurbahn mit durchgehendem Verkehr der Stilllegung entgehen werde.

Am 20. Juni 1963 fusionierten die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf und die Hoyaer Eisenbahn-

Gesellschaft rückwirkend zum 1. Januar 1963 zu einem neuen Unternehmen mit der Bezeichnung Verkehrsbetrie-



Der Triebwagen T 63 hat Fahrgäste nach Berxen gebracht. Das Bahnhofsgebäude spielte seit 1900 eine wichtige Rolle im Dorfleben.

gen die Umspurung mehr. Um Geld und Verwaltungsaufwand zu sparen, übernahm Wilhelm Leder die Betriebsleitung ab 1. Oktober in seine Regie.

einem überschaubaren Rahmen zu halten, strebte Leder als ersten Bauabschnitt die Umspurung von Hoya bis Bruchhausen-Vilsen an. Der größte Teil des Verkehrsauf-

Fortsetzung auf Seite 18

be Grafschaft Hoya (VGH). Der Betriebsleiter der ehemaligen HEG, Kurt Schmidt, und Wilhelm Leder teilten sich die Arbeit in der neuen Betriebsleitung. Die etwa 100 Arbeitsplätze der beiden Vorgängerunternehmen blieben weitgehend erhalten.

Die eigentliche Umspurung musste schnell gehen, damit der Eisenbahnbetrieb möglichst nicht oder nur kurz zum Erliegen kam. Es gab eine außergewöhnliche, aber wirkungsvolle Lösung: Leder kannte den Kommandeur des Panzerbataillons 33 aus Barme, Oberstleutnant Oberwöhrmann. Beide tüftelten die Umbauarbeiten als groß angelegte militärische Übung aus. Dafür konstruierte man eine militärische Situation, für die die Strecke umgespurt

„Partisanen“
sorgten für die
Arbeitspausen

werden musste, um militärisches Großgerät, sprich Panzer, aus einer „Insellage“ auf der Schiene abzutransportieren.

Zur Verfügung standen gut 750 Soldaten, 70 Eisenbahner, zwölf Busse und jede Menge geliehene Schlüssel und ein paar Schraubmaschinen von der Bundesbahn. Übungsbeginn war Sonnabend, der 25. Mai 1963 um 3 Uhr nachts. Nun mussten die Schrauben sämtlicher Schwellen herausgedreht, die beiden Schienen vom Meterabstand auseinander gezogen und im Abstand von 1,435 Metern wieder angeschraubt werden. 20 Soldaten waren abgeteilt und griffen als „Partisanen“ ab und zu die Gleisbauer an. Es war schließlich eine Kriegsübung. Für die arbeitenden Soldaten war das allerdings eine willkommene Abwechslung, weil sie dann die Schlüssel fallenlassen und in Deckung gehen durften.

Der erste normalspurige Zug wurde noch am selben Tag unter Jubel der Bevölkerung in Bruchhausen-Vilsen empfangen. Für den zweiten Bauabschnitt 1965 stellte die VGH eine Kolonne von Hilfsarbeitern ein und kaufte eine kleine Raupe zum Planschieben der Bettung. Es wurde jeweils nur die Strecke zwischen zwei Bahnhöfen umgebaut.



Am 24. März 1965 dampft der letzte schmalspurige Zug von Bruchhausen-Vilsen in Richtung Syke: Der festlich geschmückte Personenzug wird von der Bevölkerung verabschiedet. Kurz darauf beginnt die Verbreiterung der Spur.



Die Kleinbahner spuren die Strecke Bruchhausen-Vilsen-Syke von Meter- auf Normalspur um. Das fertig montierte Gleis wird zum Richten mit Winden angehoben und mit Schotter „gestopft“. Dieses Bild entstand 1965 an der „Bunten Brücke“ zwischen Uenzen und Süstedt.

Hinter Uenzen waren die Arbeiten im Zeitplan zurückgefallen. Leder verband das Notwendige mit dem Praktischen und organisierte einen Aktionstag. Sämtliche Mitarbeiter der VGH – also auch die aus Werkstatt, Verwaltung und Güterabfertigung – sollten einen Tag lang am Gleisumbau mitarbeiten. So konnte die Verspätung auf der Baustelle eingeholt werden und gleichzeitig das Gemeinschaftsgefühl füreinander und für das Unternehmen gestärkt werden. Der Tag machte allen Spaß und war bald schöner als jeder Betriebsausflug.

Am 17. Januar 1966 konnte der erste durchgehende Normalspurzug zwischen Eystrup und Syke fahren.

Wegen des ständig steigenden Individualverkehrs musste Ende der sechziger Jahre der Schienenverkehr auch auf der Hauptstrecke reduziert werden. Die VGH reagierte

Statt Konkurs, radikale Einsparungen

mit der 1969 beantragten Genehmigung eines bahnparallelen Busverkehrs und setzte ab Sommerfahrplan 1970 zum Teil Busse statt Triebwagenzügen ein. Ab September 1970 verkehrten schließlich nur noch werktäglich ein Triebwagenpaar im Schülerverkehr zwischen Hoya und

Syke sowie einige Triebwagenpaare zwischen Hoya und Eystrup. Ab 1. Oktober 1972 wurde der Gesamtverkehr auf Busse verlagert.

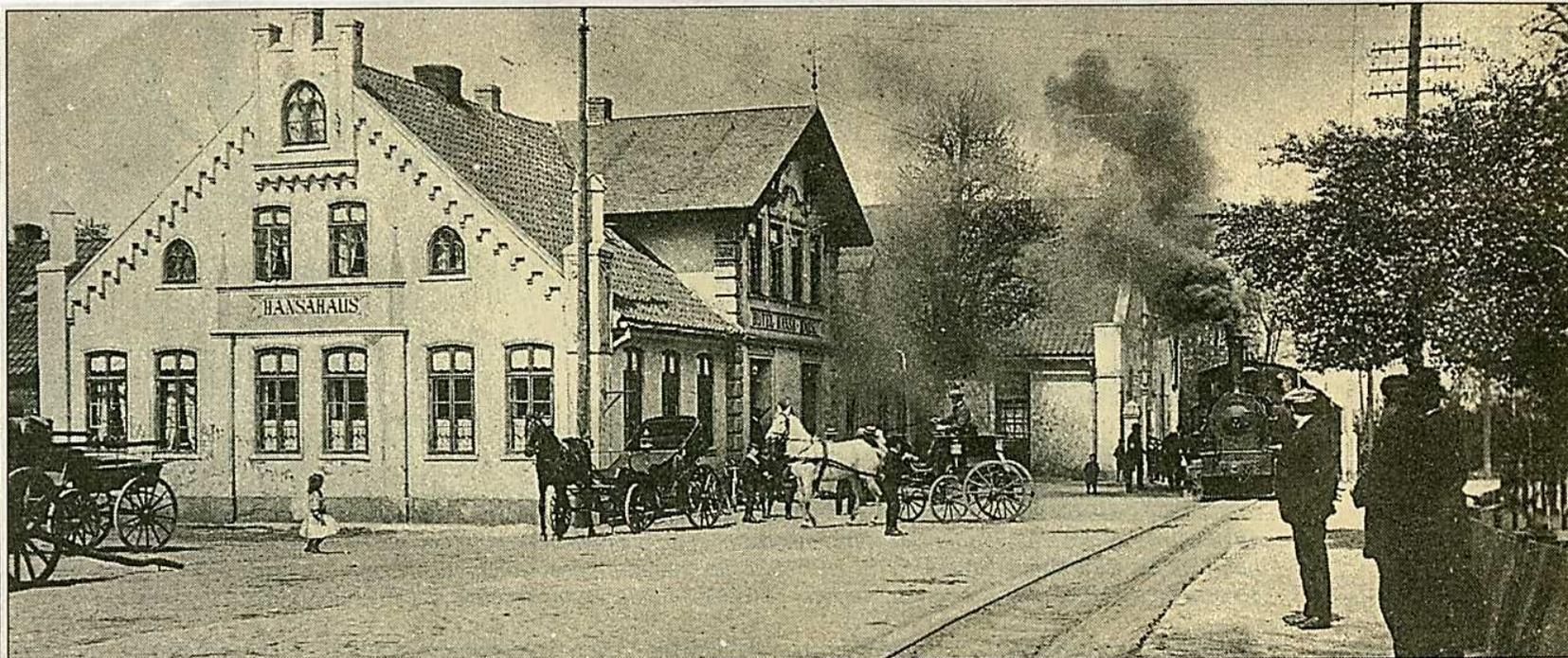
Den Güterzugbetrieb rationalisierte die VGH durch Beschaffung und Einsatz von Diesellokomotiven. Von den 100.000 Tonnen, die noch in den siebziger Jahren auf der VGH-Schiene transportiert worden waren, blieben in den achtziger Jahren nur noch ein Viertel übrig. Dieses sollte, nachdem 1989 das letzte Mal die Zuckerrübenkampagne auf der Schiene abgewickelt worden war, dann noch mal auf nur noch 10.000 Tonnen im Jahr zurückgehen.

Schon 1986 war das Gesellschafterkapital der VGH na-

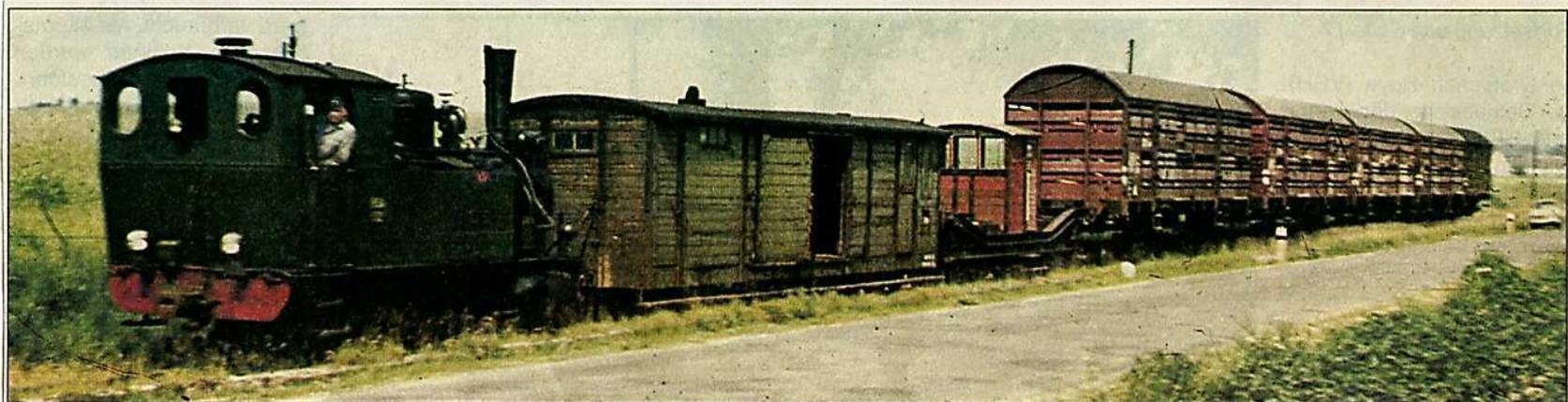
hezu verbraucht. Als Alternative zum Konkurs wurden Sparmaßnahmen eingeführt. Man reduzierte beispielsweise Busverkehrsleistungen und froh die Löhne und Gehälter ein. Wegen Gleismängel wurden Streckenteile technisch gesperrt, nach Instandsetzung aber später wieder freigegeben. Nur der Abschnitt Heiligenfelde - Syke ist immer noch technisch gesperrt.

Die VGH betreibt heute ein durchrationalisiertes Eisenbahnunternehmen. Die Betriebsführung liegt bei der Osthannoverschen Eisenbahnen AG. Von dort wurde auch eine etwas modernere und stärkere Diesellok übernommen. 1998 wurden mit drei Mitarbeitern, vier Triebfahrzeugen und 36,6 Kilometer Streckenlänge etwa 10.000 Tonnen Güter befördert und Einnahmen von 136.000 Mark erzielt. Der Busbetrieb wurde für 1996 mit 400 Kilometer Länge von sieben Buslinien, 30 Bussen, 1.100.000 Fahrgästen und 42 Mitarbeitern angegeben.

Im sanierten und dem Verkehrsaufkommen entsprechend angepassten Zustand kann die VGH auf gute Überlebenschancen hoffen. Sie kann sich eine Zukunft wünschen, in der Projekte wie der gut funktionierende Schienenpersonenverkehr zum Brokser Heiratsmarkt weiter vorangetrieben werden oder in der es Überlegungen gibt, mit modernen Mehrsystemfahrzeugen der Bremer Straßenbahn AG Bruchhausen-Vilsen an die Bremer Innenstadt im Studententakt anzubinden.



Ein Personenzug hält um 1910 am „Hansa-Haus“ in Syke. Hier war eine Kleinbahnstation mit dem Namen „Syke-Ort“ eingerichtet. In den ersten Jahren gab es immer wieder mal Probleme mit scheuenden Pferden und Fuhrwerken, die zu nahe an den Gleisen abgestellt worden waren.



Ein Rollbockzug der Kleinbahn. An die HSA-Dampflok angehängt sind ein Güterwagen für das Stückgut, der selbst gebaute Zwischenwagen zum Ankupeln aufgebockter Wagen und fünf aufgebockte, normalspurige Viehwagen. Die Grafschaft Hoya war als Hochburg für Mast- und Zuchtschweine bekannt.

Museumsbahn einem Zufall zu verdanken

Ohne eine Modernisierung der Kleinbahn wäre die Errichtung der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf nicht möglich gewesen. So stand eine nicht mehr benötigte, aber noch betriebsfähige Dampflok zur Verfügung. Die nicht umgespurte

meterspurig verbliebenen Streckenabschnitt der VGH gegründet.

Zwei der insgesamt sechs Dampflokomotiven der HSA sind heute noch erhalten. Die „Hoya“ gehört zur Sammlung des DEV. Die „Bruchhausen“ ist als Denkmal in Bruchhausen-Vilsen aufgestellt. Die beiden meterspurigen Diesellokomotiven sind ebenfalls nicht verschrottet worden. Eine ist in die Schweiz verkauft worden, die andere ist bei der Mu-

kam er ins Kleinbahnmuseum nach Bruchhausen-Vilsen zurück.

Von den HSA-Gepäck- und Güterwagen sind noch drei Fahrzeuge erhalten, davon ein Gepäck-Post-Wagen, der schon 1910 zur HSA gekommen war. Ebenfalls im Bestand der Museums-Eisenbahn ist die Ausstattung für einen Rollbockzug mit einem der drei HSA-Zwischenwagen und sechs Rollböcken.

Die Trassen der Kleinbahn

Strecke nach Asendorf wurde am Wochenende nicht im Güterverkehr befahren.

HSA-Betriebsleiter Leder kannte schon länger Harald Kindermann als gern fotografierenden gelegentlichen Besucher der Kleinbahn. Als Kindermann im Oktober 1964 nach Hoya kam und nach Betriebsmitteln für die Eröffnung einer Museums-Eisenbahn am Steinhuder Meer fragte, zögerten die Betriebsleiter Schmidt und Leder nicht, dem Deutschen Kleinbahn-Verein (DKV) ein großzügiges Angebot zu machen: Sie schlugen vor, die geplante Museums-Eisenbahn nicht am Steinhuder Meer, sondern in Bruchhausen-Vilsen zu eröffnen. Der DKV könne kostenlos die Strecke Bruchhausen-Vilsen-Heiligenberg nutzen und werde die Dampflokomotive „Bruchhausen“ als Dauerleihgabe gestellt bekommen. Und Leder und Schmidt würden unentgeltlich die Betriebsführung übernehmen.

Ein besseres Angebot konnte der DKV gar nicht bekommen, und die erste Museums-Eisenbahn in Deutschland wurde nun also auf dem noch

seums-Eisenbahn regelmäßig im Einsatz.

Von den Personenwagen der Erstausrüstung der HSA

Was heute noch geblieben ist

1899 ist nur noch einer erhalten. Er wird im Kleinbahnmuseum in seinem letzten Umbauzustand präsentiert. Eben-

Hoya-Syke-Asendorf sind heute noch fast vollständig erhalten. Bis auf den Abschnitt Hoya-Bücken, auf dem die Gleisanlagen abgebaut wurden und die Grundstücke 1971 an den Flecken Bücken verkauft wurden, liegen auf den Trassen der HSA auch heute noch Eisenbahngleise. Originalschienen aus HSA-Zeiten findet man unter anderem in den Bahnhöfen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg, vorm Bahnhof Vilsen-Ort und in der großen Kurve vorm Bahnhof Heiligenberg.

Von den insgesamt sieben Bahnhofsgebäuden der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf sind heute noch fünf Gebäude erhalten: Das vergleichsweise große Empfangs- und Verwaltungsgebäude in Hoya ist weitestgehend im Zustand von 1912 erhalten. Die VGH nutzt es nach wie vor als Verwaltungsgebäude und betreibt darin ein Reisebüro. Das Empfangsgebäude in Bücken ist noch im letzten Betriebszustand erhalten. Das Bahnhofsgebäude in Bruchhausen-Vilsen wird in den Zustand der Zeit von 1928 bis 1957 restauriert. Es wird zum Teil durch die Museums-Eisenbahn genutzt. □



Der letzte Dampfzug der HSA wird 1966 von Eisenbahnern der „Ersten Stunde“ gefahren. Zugführer Wilhelm Kusserow (Mitte) war schon beim Bau der Kleinbahn dabei.

falls erhalten ist ein zweiter, modernerer Personenwagen, der erst 1956 von der Geilenkirchener Kreisbahn gebraucht gekauft wurde. Nachdem er von 1962 bis 1992 noch bei den Inselbahnen Spiekeroog und Wangerooge seinen Dienst verrichtet hatte,

Weiteres der Bahn siehe Jahr 1993 und 2004

HEIMATBLÄTTER

Beilage der Kreiszeitung

Sonnabend, 6. Mai 2000

Nr. 4/2000

Schicksale der Namenlosen am Kanal

1884 den ersten Spatenstich für den Meliorationshauptkanal gesetzt

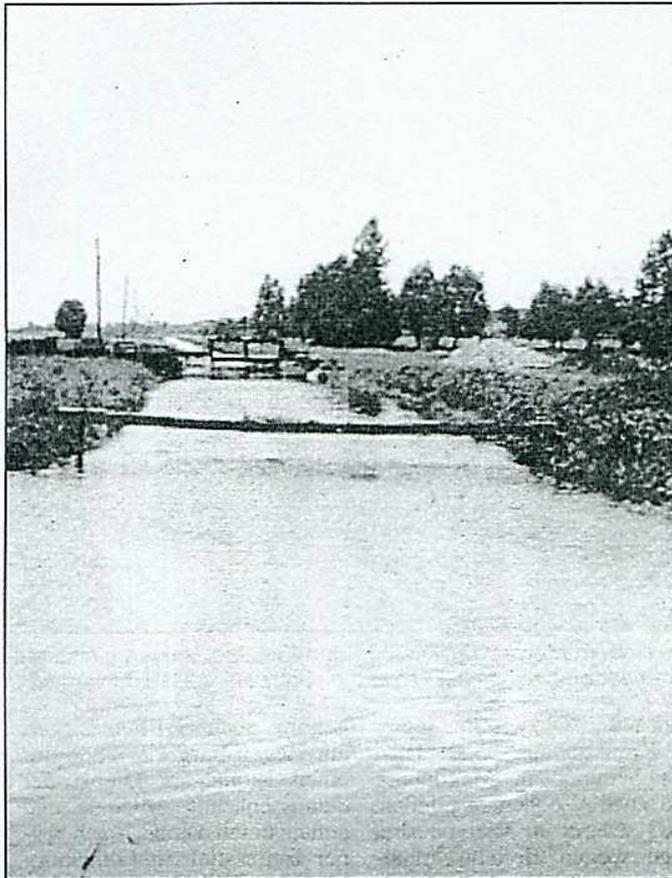
Von Wilfried Gerke

Am Bruchhausen-Syker Meliorationshauptkanal wurden die ersten Arbeiten im Februar 1884 mit einer verhältnismäßig großen Zahl von Männern aufgenommen. Damals waren 110 Arbeiter beschäftigt.

Diese Zahl sank bis Juli auf 25 ab, stieg aber bis zum November auf 120. An der Jahreswende standen 100 zur Verfügung, eine Zahl, die in den beiden folgenden Jahren stets überschritten wurde. Die Höchstzahl des Jahres 1885 und zugleich die höchste überhaupt wurde im November mit 550 erreicht. Nur im Juni 1886 waren noch einmal über 500 Leute versammelt, aber die Höchstzahl im Jahre 1887 betrug nur noch 447. Die letzte Zahl ist für November 1887 mit 108 überliefert.

Das bedeutet nicht, dass die Arbeiten beendet waren, aber es waren lediglich Ergänzungen auszuführen, die nicht mehr den Kanalbau unmittelbar betrafen. Im Juli 1888 handelte es sich um drei Brücken, drei Unterleitungen, zwei Stege und das Schleusenwärterhaus an der Station 75.

Die Unternehmer beklagten den mangelnden Arbeitswillen der Beschäftigten, der zu Verzögerungen führte. Zwei Unternehmern wurde die Arbeit deswegen im Sommer 1885 sogar entzogen. Gezahlt wurde nach Kubikmetern ausgehobener Erde. Ein Arbeit-



In Schwarme liegt der Zuleitungskanal, Ausmündung aus dem Meliorationshauptkanal.
Foto: H.G. Fischer

geber schätzte, dass die Arbeiter „wegen der alles Maß übersteigenden Faulheit“ nur knapp ein Drittel bis gut die Hälfte dessen verdienten, was sie hätten erreichen können. Ein anderer Arbeitgeber zahlte den Lohn nur mit Verzö-

gerung, so dass die Genossenschaft ihn als unfähig und unbrauchbar bezeichnete.

Noch im Mai 1887 wurde ein weiterer Unternehmer wegen Nachlässigkeit bei der Bauaufsicht durch einen Konkurrenten ersetzt. Wer waren

die Männer, die den Kanal aushoben? Von einzelnen wissen wir Bescheid, weil sie erkrankten und dadurch in besonderer Weise aktenkundig wurden, da nicht immer klar war, wer für die Pflegekosten aufzukommen hatte.

Deutlich wird, wie bunt zusammengewürfelt die Mannschaft war. Da schuftete Hermann Käse aus dem Amt Thedinghausen, Christian Ferdinand Wilhelm Schmidt aus Stettin, ein Anton Hangelbrock aus Ohsen bei Osna-brück. Bartholomäus Lack-necki aus Karckowo im Kreise Fraustadt (Provinz Posen) starb an der Brustkrankheit, Ernst Härtel aus Hedwigswalde im Kreis Sagan mit 35 Jahren an hochgradiger Trunkenheit, Andreas Eddigehausen aus dem Kreis Osterode im Harz litt an eiternden Geschwüren.

Zu den nicht wenigen Polen gehörten auch Josef Zychlowski, Marcin Radczak und Josef Bajerwski. Paul Forysack stammte aus dem Kreis Schildberg in der Provinz Posen. Er wurde am 1. August 1885 eingestellt, musste aber am 7. September wegen einer Bronchitis entlassen werden und begab sich am übernächsten Tag in ein Bremer Krankenhaus.

Da er mittellos war, wandte sich die Krankenanstalt an den bisherigen Arbeitgeber, die Bruchhausen-Syker-Meliorations-Genossenschaft.

Ohne Segen beerdigt

Schicksal eines Arbeiters: Er ertrank in einem Moorgraben / Verdacht des Selbstmords

Ein anderer war Gottlieb Wegen, auch Carl Boms genannt, vermutlich aus Filehne im Kreis Czarnikau (Regierungsbezirk Bromberg). Von ihm wissen wir etwas über sein Aussehen: Länge 1,70 m, graues Haar, spärlicher Backenbart, rötlichblonder Schnurrbart, graue Augen, blauer Anzug, rotgestreiftes Parchenthemd, rindlederne Stiefel mit Eisen beschlagen.

Er hatte früher beim Bahnbau der Strecke von Heide nach Dänemark gearbeitet. Im Alter von etwa 40 Jahren ertrank er eine Viertelstunde nach 18 Uhr am 20. Juni des Jahres 1886 im Moorgraben bei Hoyerhagen und wurde sofort aus dem Wasser gezogen.

Widersprüchliche Zeugenaussagen

Die Zeugenaussagen waren widersprüchlich. Er hatte mehrere Male den Kanal durchschwommen, sagten die einen, er sei aus Unvorsichtigkeit von einem Floß gefallen, meinten die anderen. Jedenfalls stellte der Arzt Herzschlag fest. Nun musste er beerdigt werden. Der Pastor sah ihn als Selbstmörder an und verweigerte ihm den kirchlichen Segen. Dreimal bat der Unternehmer Hartig als Arbeitgeber ihn vergebens, dann wandte er sich an den Schulmeister, doch der lehnte ebenfalls ab, ihn „ordentlich“ zu beerdigen. Hartig schüttelte den Kopf über so viel Hartzigkeit.

Ein bewegtes Schicksal hatte Wilhelm Meye. Als Sohn eines Arbeiters wurde er am 14. Januar 1853 in Giebichenstein (Kreis Halle/Saale) geboren. Seine Eltern starben früh, und er verließ seine Heimat. Von 1879 bis Februar 1883 hielt sich der gelernte Korbmacher in Budapest auf, im Sommer und Herbst 1883 in Gommern, wo er bei einem Steinbruchunternehmer be-

schäftigt war. Vom 18. Mai bis 19. Juli 1884 hatte er Arbeit in einer Zuckerraffinerie in Sudenburg, vom 20. Juli bis in den Winter hinein bei der Magdeburger Pferdeisenbahn. Anfang 1885 war er erneut in einer Zuckerraffinerie tätig - diesmal in Hildesheim. Von dort wechselte er am 9. Juli in die Reinecke'sche Ziegelei in Brielow (Brandenburg). Am 15. September entlassen, kam er in einer Gärtnerei in Wehrstedt bei Halber-

sich bei einer Schlägerei und war danach arbeitsunfähig. Er glaubte an eine Verstauchung, doch am 27. Juni wurde er im Klosterspital Marienberg bei Helmstedt untersucht, und der Arzt stellte einen Armbruch fest. Dies ist für uns das letzte Lebenszeichen. Meye dürfte nach der Wiederherstellung seiner Arbeitskraft wieder durch die Lande gezogen sein. Zu den wurzellosen Menschen, die es nur für kurze Zeit an den Kanal verschlug,

beim Gleisbau in der Nähe von Trittau, bevor er am 20. September 1886 beim Kanal- und Deichbau in Bruchhausen eingesetzt wurde. Hier blieb er vier Monate, wurde aber schon am 22. Januar im Krankenhaus in Lüneburg behandelt. Aus Neuhaus an der Oste stammte der frühere Schiffskoch Heinrich Wiechers. Seine letzten Lebensstationen waren seit 11. Juni 1886 zweieinhalb Wochen Tüschendorf, je zwei Wochen Adolfsdorf



Arbeiten im Meliorationskanal in den fünfziger Jahren. Das Foto wurde von H.G. Fischer aufgenommen, erschien in seinem Buch „Schwarze, Strukturwandel eines Dorfes“.

stadt unter. Dazwischen lag er im Krankenhaus, z. B. 1884 vier Wochen in Magdeburg und zwei Wochen in Gießen. 1883 war er in Weimar drei Tage wegen Bettelns inhaftiert.

In der Tat - ein Nichtsesshafter. Ein abwechslungsreiches Leben also, als er 1886 zuerst in der Nähe von Bramstedt und dann bei Schwarze eingesetzt wurde. Doch dort hielt er es auch nur vier Wochen aus und konnte dann nur noch zwölf Tage arbeiten, denn in Schwarze verletzte er

gehörte auch Gottlieb Birkert aus Regensburg, der 1888 nur einen Monat im Dienst der Genossenschaft arbeitete und genau einen Monat nach seiner Entlassung in Oldenburg an einem Beingeschwür laborierte. Wilhelm Lange (geb. 4. September 1838 Breditz, Kreis Querfurth) arbeitete 1884 an der Bahnstrecke von Aachen nach Prüm in der Eifel, im folgenden Jahr an dem Projekt zwischen Brackwede und Osnabrück, zog danach umher und verpflichtete sich schließlich für ein Vierteljahr

und Mooringen (alle im Kreis Osterholz). Nach einer einwöchigen Wanderschaft trat er am 11. August 1886 in den Dienst der Kanalbaufirma Podien und Krause in Schnepke. Schon am 12. morgens war er krank, wurde zunächst mit Mixturen von Apotheker Gevers in Vilsen behandelt und am 16. August in die Krankenanstalt der Genossenschaft eingeliefert, wo er am folgenden Tag an seinem wohl schon länger vorhandenen Lungenleiden verstarb.

Bitterarme Männer im Einsatz

Arbeiter standen oft im Wasser und zogen Kraut aus dem Schlamm / Krautraubender Dienst

Bitterarme Männer versuchten damals, ein paar Mark in unserer Region zu verdienen.

Aus dem Jahre 1919 wissen wir, wie schwer die Arbeiten am Kanal waren. Die damals Tätigen standen oft im Wasser, zogen Kraut aus dem Schlamm und gruben die Obstbaumscheiben am Kanal um. Das waren Arbeiten, die viel Kraft forderten, sollten die Männer doch nach einem Plan der Leitung vom 18. März neun Stunden lang schuften. Zwar war der Tageslohn gegenüber dem Kriegsbeginn angesichts der Inflation von 4 bis 4,50 Mark auf 6 Mark erhöht worden, doch forderten die Arbeiter nun - wenige Monate nach der Novemberrevolution - einen Stundenlohn von 1 Mark. Einige hatten Familien mit drei bis sechs Kindern, deren Mütter unter diesen Umständen nicht arbeiten gehen konnten.

Schon am 15. Februar 1919 hatten die Arbeiter Stege und Stramann gegen den Lohn von 5,50 Mark am Tage und 4,50 Mark nachts protestiert und sechs Mark wegen der

Teuerung verlangt. Die Nachtwache bedeutete zwar keine körperliche Anstrengung, raubte aber die Nachtruhe, da der Wasserstand beobachtet werden musste. Diese Tätigkeit wurde nur bei plötzlichem Frosteinbruch oder zu Beginn der Bewässerung verlangt. Die beiden Unzufriedenen beschwerten sich aber über die ungleiche Verteilung der Arbeit. Stege

hatte acht Tagwachen und keine Nachtwache, Stramann dagegen sieben Tag- und sieben Nachtwachen.

Die Genossenschaft wies das Ansinnen der oben erwähnten 37 Bittsteller zurück, da sie mehr als 80% über dem Friedenslohn erhielten und jeder eine kleine Landwirtschaft besitze. Da sie acht Stunden arbeiteten, seien sie in der Lage, am Feierabend noch im eigenen Betrieb zu arbeiten.

Interessant sind die Vergleichslöhne: Gezahlt wurden für Arbeiten auf der Hoyaer Weide 8 Mark pro Tag, von Robbert bei den Grenzgräben

7,50 Mark, bei der Kleinbahn 7,50 Mark, bei der Überland-Centrale in Okel 1,30 Mark je Stunde. Zimmerer Schierenbeck in Schwarme verlangte 12 Mark am Tag. Wie der Lohnkampf ausgegangen ist, sagen die Akten nicht. Gestritten wurde aber mindestens zwei Monate, denn am 9. Mai 1919 wandte sich der Genosse

Kampf um Lohn

Waigand vom SPD-Bezirks-Parteisekretariat Nordwest in Bremen an das Demobilisierungsamt beim Regierungspräsidenten in Hannover und informierte es, dass schon einige Arbeiter aus der Umgebung von Bruchhausen die Arbeit eingestellt hätten, weil sie statt eines Lohns von 75 Pfennig eine Mark haben wollten.

Die SPD hielt diese Forderung angesichts der hohen Preise für berechtigt. Das Amt sollte seinen Einfluss geltend machen und Verbindung zu dem SPD-Vertrauensmann Landwirt Karl Siemers in Bruchhausen aufnehmen. Das Amt folgte diesem Wunsch,

stieß bei der Genossenschaft in Bruchhausen aber auf Ablehnung, da die einheimischen Arbeiter durch ihre landwirtschaftlichen Betriebe sich nicht schlecht stünden, da sie Eier und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse nicht kaufen müssten, sondern sie verkaufen könnten. Bis zum 23. Mai 1919 hatte sich die Sachlage nicht geändert. Vermutlich hat die Genossenschaft sich damals noch durchgesetzt, bevor die Inflation gar keine Wahl mehr ließ, als die Löhne zu erhöhen.

Der Kampf der 37 zeigt, dass die Arbeiterschaft sich gewandelt hatte. Der Bau des Kanals hatte Wanderarbeiter und oft Gelegenheitsarbeiter angezogen, die von einer Baustelle zur andern zogen und zwischendurch bettelten, für kurze Zeit Haftstrafen absaßen oder krank waren. Nach Fertigstellung griff die Verwaltung ausschließlich auf einheimische Kräfte zurück, die sesshaft waren.

Quellen: Kreisarchiv Diepholz Nr. 8636, 8639, 8640