

Eine Eisenbahn für die Grafschaft

Helmut Lensing

„Das westliche Emsland ist jahrhundertlang ein völlig unbeachteter und rückständiger Landesteil an der deutsch-niederländischen Grenze gewesen. Weite Moorflächen, Sümpfe und verwilderte Flüsse verhinderten den Anschluß des menschenarmen Streusiedlungsgebietes an Straßen- und Verkehrsnetze, auf denen dem abgeschiedenen Gebiet allein hätten Hilfe und Anregung zukommen lassen können“. Mit diesem Worten charakterisierte Friederike Heide den Zustand der wirtschaftlichen Infrastruktur der Region bis weit ins 20. Jahrhundert.

Nicht immer sah die wirtschaftliche Lage des Bentheimer Landes so trostlos aus. Lange Zeit schufen Speditionsgewerbe und die Schifffahrt auf der Vechte Verbindung in die wohlhabenden Niederlande und damit Arbeit und Auskommen, wobei am Stapelplatz Nordhorn auch zahlreiche kleine Werften bestanden.

Darüber hinaus verschafften bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Leinenherstellung und der Handel mit Kleidung einen beträchtlichen Teil der Grafschafter Bevölkerung Lohn und Brot, war der knappe ackerbaufähige Boden doch von kärglicher Qualität.

Mit der endgültigen Einverleibung der Grafschaft Bentheim in das Königreich Hannover 1815 begann ein wirtschaftlicher Niedergang ein, denn die neue Landesherrschaft setzte mit zahlreichen Zollbeamten die bislang nur auf dem Papier bestehende Zollgrenze zu den Niederlanden rigoros durch. Damit war die Grafschaft von drei Seiten von Zollgrenzen umgeben. Gerade für die Niedergrafschafter Bevölkerung wurde damit bis weit in das 20. Jahrhundert hinein der Schmuggel zu einem wichtigen Faktor des wirtschaftlichen Überlebens.

Zugleich geriet das Bentheimer Land verkehrstechnisch in einen toten Winkel zwischen dem südlich angrenzenden Königreich Preußen und den Niederlanden im Westen und Norden. Dies war umso hinderlicher für die wirtschaftliche

Entwicklung, weil die hannoversche Regierung zwar die Ems ausbaute, der Vechte als Wasserstraße jedoch keinerlei Bedeutung mehr zumaß. Da das nördliche Münsterland in der preußischen Provinz Westfalen im Gegensatz zum Bentheimer Land bereits besteinte Straßen aufwies, suchten sich Schifffahrt und rollender Verkehr neue Handelswege abseits der Grafschaft. Das Bentheimer Land geriet laut Udo Schwabe dadurch „an den Rand des Ruins“.

Nur langsam fand sich mit der Textilindustrie eine Branche, die zumindest in einigen Grafschafter Ortschaften die wirtschaftliche Entwicklung positiv beeinflusste. Die ungünstige verkehrstechnische Situation besserte sich durch das Aufkommen der Eisenbahn, deren erste Strecke in Deutschland 1834 zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet wurde und die anschließend zum wichtigsten Verkehrsträger des 19. Jahrhunderts aufstieg, keineswegs.

Erst 1865 wurde zumindest der äußerste Süden der Grafschaft von der Bahnlinie Hannover – Amsterdam berührt. Laut Überlieferung soll dazu maßgeblich der Schüttorfer Unternehmer Gerhardus Schlikker (1805-1898) beigetragen haben, indem er – als Pläne für eine Eisenbahnverbindung zwischen den Niederlanden und dem deutschen Gebiet im nördlichen Grenzabschnitt bekannt wurden – im großen Stil Aktien des Unternehmens aufkaufte und dann durchsetzte, dass die Strecke durch die Obergraftchaft und nicht durch das Münsterland führte.

Der Kreisspitze bemühte sich, auch den Rest des Bentheimer Landes an das Schienennetz anzuschließen, um damit die Initialzündung für den sehnlichst erwarteten wirtschaftlichen Aufschwung zu geben. Doch innerhalb der Kreisbevölkerung tobte ab den 1880er Jahren ein langjähriger erbitterter Streit um die Linienführung, wobei Landrat Hermann Kriege und die meisten ländlichen Kreistagsabgeordneten eine Trasse längs durch die Grafschaft forderten, um die wirtschaftlich besonders rückständige Niedergraftchaft zu erschließen, während vor allem die Nordhorner Geschäftsleute die Querbahn von Lingen über Nordhorn in die Niederlande favorisierten, was den Transport von Massengütern in die aufstrebende Stadt stärker verbilligt hätte.

Im April 1895 begannen schließlich die Bauarbeiten für die Längsbahn von Bentheim nach Nordhorn, die noch 1896 bis Neuenhaus erweitert wurde. Obwohl der wirtschaftliche Erfolg über Erwarten groß war, dauerte es noch mehr als eine Dekade, bis die Bentheimer Kreisbahn als Privatbahn in Trägerschaft des finanzschwachen Kreises schließlich durchgehend von Gronau (1908) über Bentheim, Nordhorn, Neuenhaus und Emlichheim (1909) ins niederländische Coevorden (1910) führte.

Dieser Beitrag steht in engem inhaltlichen Zusammenhang mit dem Kapitel über das Grafschafter Kanalnetz.

Quellen:

Heide, Friederike, Das westliche Emsland. Bedeutung und Auswirkungen der Erdölgewinnung (Marburger Geographische Schriften, Heft 22), Marburg/Lahn 1965.

Hertwig, Roland, Der Aufschwung kommt auf Schienen, in: Steffen Burkert (Hrsg.), Geschichte und Gegenwart eines Landkreises. Die Grafschaft Bentheim, Bd. 2 (Das Bentheimer Land, Bd. 181), Bad Bentheim 2010, S. 397-406.

Kip, Georg, Der Kampf um die Kreisbahn 1888–1895, in: Zeitung und Anzeigebblatt vom 15.8.1924.

Klopmeier, Gerhard, Handel und Verkehr in der Grafschaft Bentheim zu Anfang des vorigen Jahrhunderts, in: Jahrbuch des Heimatvereins der Grafschaft Bentheim 1956 (Das Bentheimer Land, Bd. 45), S. 31-41-

Lensing, Helmut, Jann Jacobs – Ein Georgsdorfer im Preußischen Abgeordnetenhaus, in: Bentheimer Jahrbuch 1996 (Das Bentheimer Land, Bd. 135), Bad Bentheim 1995, S. 151-174.

Müller, K. W., Die wirtschaftliche Entwicklung der Bentheimer Eisenbahn AG, in: Steffen Burkert (Hrsg.), Geschichte und Gegenwart eines Landkreises. Die Grafschaft Bentheim, Bd. 2 (Das Bentheimer Land, Bd. 181), Bad Bentheim 2010, S. 26-89.

Müller, K. W., Die Verkehrssituation in der Grafschaft Bentheim Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts, in: Bentheimer Eisenbahn AG (Hrsg.), 1895 – 1995. 100 Jahre Bentheimer Eisenbahn, Bad Bentheim 1995, S. 1-25.

Schwabe, Udo, Textilindustrie in der Grafschaft Bentheim 1800–1914 (Emsland/Bentheim. Beiträge zur Geschichte, Bd. 20). Hrsg. von der Emsländischen Landschaft für die Landkreise Emsland und Grafschaft Bentheim, Sögel 2008.

Voort, Heinrich, Handel und Gewerbe, Wirtschaft und Verkehr, in: Heinrich Voort (Hg.), 250 Jahre Bentheim – Hannover. Die Folgen einer Pfandschaft 1752 – 2002. Hrsg. i. A. des Landkreises Grafschaft Bentheim, Bad Bentheim 2002, S. 267-300.