



EISENBAHNGESCHICHTE(N)

# Ganz ohne Eile: die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn

In dieser Folge unserer Eisenbahngeschichte(n) erinnern wir an die Zeit der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn (G.O.E), die als Staatsbahn geführte Eisenbahngesellschaft des Großherzogtums Oldenburg.

Im dünn besiedelten und wirtschaftlich schwachen Gebiet im Nordwesten schien der Eisenbahnbau lange Zeit wegen der finanziellen Lasten nicht tragbar. Erst 1864 kam ein Vertrag zwischen Preußen und Oldenburg über den Bau einer Bahnlinie von Bremen nach Oldenburg zustande. Gleichzeitig verpflichtete sich Preußen, von Heppens – dem späteren Wilhelmshaven – aus eine Bahnlinie nach Oldenburg zu bauen.

Am 17. November 1866 wurde der erste Streckenabschnitt Oldenburg – Delmenhorst eröffnet, im Juli 1867 folgte die Fortsetzung bis Bremen und im September des gleichen Jahres schließlich auch die Strecke von Oldenburg bis Heppens.

Es folgte der Bau zahlreicher Haupt- und Nebenstrecken. So wurde 1869 die Ost-West-Verbindung Bremen – Oldenburg durch die Bahnstrecke Oldenburg – Leer weitergeführt bis ins nunmehr preußische Leer mit Anschluss an die Hannoversche West-

bahn, 1876 die Strecke von Ihrhove nach Neuschanz mit Anschluss an die Niederländischen Eisenbahnen. 1871 wurde die Stadt Jever von Sande her angeschlossen, während Brake 1873 und Nordenham 1875 einen Bahnanschluss erhielten. Eine wichtige Verbindung in den Süden gelang dem Großherzogtum Oldenburg erst 1876 mit der so genannten „Südbahn“ von Oldenburg über Quakenbrück bis nach Eversburg an der Linie Osnabrück – Rheine. 1897 schließlich wurde die 1888 als Jever-Carolinensielener Eisenbahn eröffnete Bahnstrecke Jever – Harle von der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn übernommen, gleichzeitig damit auch der Schiffsverkehr nach Wangerooge und auf der Insel eine Schmalspurbahn vom Anleger zum Ort errichtet. Aufgrund des ländlichen Charakters des Großherzogtums Oldenburg und des daher zu erwartenden eher geringen Verkehrsaufkommens wurde auch bei der Beschaffung von Lokomotiven darauf geachtet, dass die Kosten möglichst gering blieben. In Anlehnung



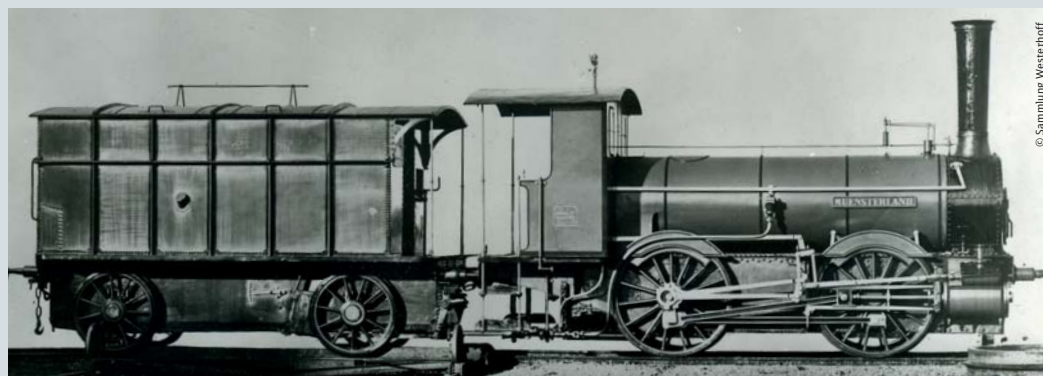
Genügsame Zugpferde: die kleinen oldenburgischen Omnibustenderlokomotiven.

an Standardbaureihen wurden Lokomotiven entwickelt und beschafft, die speziell auf die oldenburgischen Verhältnisse abgestimmt waren. So entstand in der Bauart der Lokomotiven so manches eigenartige, was sich aber durchaus bewährte. Eine dieser Sonderbauarten war zum Beispiel eine Lokomotive für den gemischten Dienst, die G1 (B-L), Baureihe 51.70 aus dem Jahr 1867. Da die Loks der Oldenburgischen Staatsbahn bis 1875 ausschließlich mit Torf aus den heimischen Mooren befeuert wurden, erhielten sie einen gedeckten Torftender, der im Dach mit Klappen zum Beladen ausge-


rüstet war. Auch die so genannte Omnibustenderlokomotive aus dem Jahre 1885 war eine oldenburgische Besonderheit.

Die kleinen Loks sollten Züge aus vier bis fünf leichten Personenwaggons mit 50 bis 60 km/h auf den Flachlandstrecken ziehen. Die Betriebskosten konnten durch den Einsatz dieser Maschinen um die Hälfte gesenkt werden.

Die G.O.E. bestand bis 1920, als alle Länderbahnen in die neugegründete Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) überführt wurden. In den Grenzen der früheren G.O.E. gab es weiterhin eine Reichsbahndirektion, bis diese im Jahre 1934 aufgelöst wurde. Die oldenburgischen Strecken wurden den Direktionen Münster und Hannover zugeordnet. Mehr über die G.O.E. finden Sie u. a. auch im Internet auf einer von Oliver Westerhoff aus Oldenburg gestalteten Seite unter



Eine oldenburgische G1 mit Torftender.

 [www.laenderbahn.info/oldenburg.html](http://www.laenderbahn.info/oldenburg.html)