



Der Friesoyther Bahnhof – Von der Dampfbahn zum Einkaufszentrum



Abbildung 1: Der Bahnhof in Friesoythe, Postkarte von 1909 Laer (2008)

Vor-und Nachname:	Tom Lübbers
Seminarfach:	Sf 12
Seminarfachlehrkraft:	Herr Jansen
Schuljahr:	2022/23
Abiturjahrgang	2024

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Die Entstehung des Bahnhofs und der Bahnlinie	2
3. Der Bahnverkehr in Friesoythe	
3.1. Der Güterverkehr	4
3.2. Der Personenverkehr und seine Auswirkungen	5
4. Die Entwicklung des Bahnhofgeländes	
4.1. Der Bahnhof vor dem 2. Weltkrieg	5
4.2. Der Bahnhof nach dem 2. Weltkrieg	6
4.3. Der Bahnhof nach der Schließung der Bahnlinie	7
4.4. Edeka Aldi & Co	9
4.5. Die Bahnlinie aktuell	11
5. Kunst und Architektur	
5.1. Eisen 3	12
5.2. Das erste Bahnhofsgebäude	13
6. Fazit	15
7. Anhang	16
8. Quellen- und Literaturverzeichnis	21

1. Einleitung

Das Bahnhofsgelände in Friesoythe hat sich von seinen Anfängen bis heute enorm verändert. Doch wie ist es von der Dampfeisenbahn zum Einkaufszentrum gekommen und warum wurde die Bahnlinie nicht einfach behalten?

Diese Entwicklungen des Friesoyther Bahnhofsgeländes sollen Thema meiner Facharbeit „Der Friesoyther Bahnhof – Von der Dampfbahn zum Einkaufszentrum“ sein. Dabei werde ich auf die Veränderungen und deren Gründe eingehen und einen Blick in die Zukunft werfen.

Zunächst stellt sich aber die Frage, wann und warum Friesoythe überhaupt einen Bahnanschluss bekam und wie diese Bahnlinie entstand. Danach gehe ich auf die Nutzung dieser Bahnstrecke ein, indem Details zum Personen- und Güterverkehr, dessen Dauer und Auswirkung auf die Bevölkerung angeführt werden.

Die Entwicklung des Geländes auf dem früher der Bahnhof stand, das Bahnhofsgebäude selbst, die Veränderungen infolge der Schließung des Bahnverkehrs, sowie die heutige Situation stellen die zentralen Fragestellungen dieser Facharbeit dar. Hierbei wird der Fokus auf die wichtigsten Veränderungen gelegt. Dieser Themenbereich wird durch einen Blick auf die mögliche Zukunft der Bahnverkehrs in Friesoythe abgerundet.

Die vielfältige Nutzung des heutigen Geländes wird abschließend durch die Beschreibung der Skulptur: „Eisen 3“ verdeutlicht, die für die Kunst in Friesoythe und die Eisenstadt Friesoythe steht und auf dem heutigen Europaplatz aufgestellt ist. Im Zusammenhang mit der Kunst analysiere ich die Architektur und die künstlerische Gestaltung des Bahnhofsgebäudes, das 1906 in Friesoythe gebaut und im 2. Weltkrieg zerstört wurde.

2. Die Entstehung des Bahnhofs und der Bahnlinie

Der Bahnhof entstand 1906, nachdem Friesoythe einen Anschluss an eine Bahnlinie bekam. Die ersten Bemühungen um eine Eisenbahnlinie, an die Friesoythe angeschlossen wird, gab es bereits 1877, 42 Jahre nachdem die erste Eisenbahn in Deutschland fuhr. Diese am 07.12.1835 von Nürnberg nach Fürth erfolgende Fahrt läutete das Zeitalter der Eisenbahn in Deutschland ein.

In den ersten Überlegungen zu der neuen Bahnlinie war eine Verbindung von Ocholt über Friesoythe und Markhausen nach Cloppenburg die Idee. Nach langem Hin und Her kam es jedoch erst am 25.02.1903 zur ersten Bewilligung der Bahnstrecke Cloppenburg – Friesoythe – Scharrel – Ocholt, welche einen Tag später endgültig beschlossen wurde. Schon kurz danach, am 07.04.1903, wurde als Bahngelände der Burkamp von einem Regierungsausschuss als bester Standort ausgewählt und festgelegt.¹

Als dann Ende August 1905 der Bau der 26,3 km langen Bahnlinie begann, dauerte es auch nur ein Jahr, bis die Bahnschienen von Cloppenburg bis auf das Friesoyther Bahn-



Abbildung 2 Bahnhof während der Einweihung 1906 (Briefmarkenfreunde e.V. (1991) S.45)

hofsgelände verlegt waren. Der Sand hierfür wurde unter anderem vom Kronsberg in Bösel beschafft.² Im September des Jahres wurde dann um 9:15 Uhr der Streckenabschnitt Cloppenburg – Friesoythe mit 800 Fahrgästen feierlich eröffnet.³ Die Lokomotive dieser ersten Fahrt war die „Heide“, eine B 2n T (klein) aus dem Jahr 1892. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, die jedoch erst erreicht waren, als die Dampflok schon wieder abbremsen musste, fuhr sie die Strecke⁴. Hierbei handelte es sich um eine

¹ Cloppenburg (2003) S. 71

² Oldenburger Münsterland (2019) S, 99

³ Nistal (2008) S.271

⁴ Faske (2008) S.189

Dampfbahn. Wie auf der Abb. 2 zu sehen ist, war dies ein großes Ereignis, welches viele Menschen anzog. Matthias Nistal zitiert: „In Friesoythe wogte an diesem Nachmittag eine Menschenmenge (auch mit fahrplanmäßigen Zügen aus der Umgebung waren viele gekommen) durch die Straßen, wie Friesoythe sie noch wohl niemals so zahlreich gesehen hatte. Abends 10 Uhr fuhren die Fremden mit einem Freizug wieder ab. Die Freude der Friesoyther war an diesem Tage groß.“⁵ Das Ende der Feierlichkeiten wurde mit ca. 130 geladenen Gästen im neuen Bahnhof gefeiert. Die Bahn nahm an diesem Tag etwa 1000 Leute wieder mit nach Friesoythe.

Im Jahr darauf wurde am 1. Oktober 1907 die Bahnstrecke nach Scharrel eingeweiht (12,5 km) und am 01.09.1908 das letzte Stück der Bahnlinie mit der Verbindung nach Ocholt angefügt (23,8 km Scharrel – Ocholt)⁶. In der Karte rechts ist die Bahnlinie Cloppenburg – Friesoythe – Ocholt in Rot gekennzeichnet und es lässt sich erkennen, dass es sich um eine Nebenbahnlinie handelte, die am Ende 3.984.535 DM ohne den Grunderwerb für die Bahnstrecke kostete.⁷

Die Bahnstrecke wurde sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr genutzt, welcher hier die größte Bedeutung hatte. Da die Großherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahn ihre Lokomotiven vorerst mit Torf beheizte, war das Gebiet Friesoythe als Lieferant für diesen schon vor dem Anschluss Friesoythes an das Bahnnetz wichtig für die Eisenbahnfahrt in der Region. Ohne die Bahn, die auch durch das Saterland lief, war der Torf aufgrund des weiten und schwierigeren Lieferweges bislang relativ teuer. Im Einkauf selbst bezahlte man nur dreißig Pfennig pro Zentner Torf, was für damalige Verhältnisse

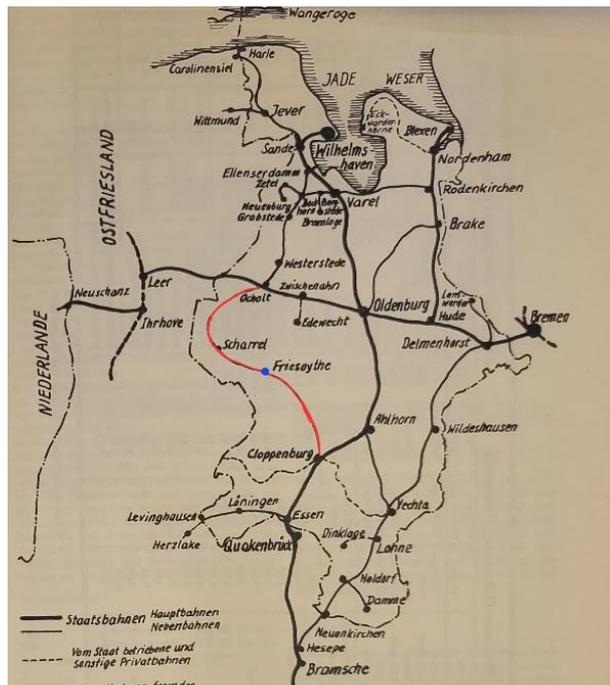


Abbildung 3 Eisenbahnnetz Großherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahn (Harder (1987) S.43)

⁵ Nistal (2008) S.279

⁶ Harder (1987) S.41

⁷ Cloppenburg (2008) S.73

sehr günstig war.⁸ Durch den Anschluss an die Bahnlinie war der Vertrieb von Torf um einiges einfacher. Auch dies war ein Grund für den Anschluss Friesoythes an das Eisenbahnnetz.

Als weitere Idee gab es eine Bahnstrecke in den Hümmling (Richtung Augustendorf, Markhausen und Thüle), doch diese ließ sich nicht realisieren.⁹

3. Der Bahnverkehr in Friesoythe

3.1 Der Güterverkehr

Einen sehr großen Teil des Bahnbetriebs machte der Güterverkehr aus. So wurden zum Beispiel 1918 ganze 7.319 Tonnen Güter transportiert, wovon über 60% auf Kunstdünger zurückzuführen waren.¹⁰ Bedeutend für den Warenumsatz in Friesoythe war auch der Hafen, über den hauptsächlich Torf und Kunstdünger in die Stadt gelangte, der dann mit der Bahn weitertransportiert wurde. Doch der Hafen verlor durch die Bahn immer mehr an Bedeutung, da sich der größte Teil des Güterverkehrs ab 1907 auf die Schiene verlagerte. Neben der normalen Laderampe, über die z.B. Torf, Kohle und Kunstdünger verladen wurden, gab es im Friesoyther Bahnhof noch eine Viehrampe. Auf dieser wurde Vieh aus der Umgebung auf die Züge gebracht. Das Vieh konnte auf der Waage vor der Rampe zuerst gewogen werden. Diese Möglichkeit wurde von vielen Landwirten der Region genutzt.¹¹

Der Güterverkehr in Richtung Ocholt wurde 1975 durch den Abbau der Bahngleise nach Sedelsberg beendet. Aufgrund eines zu geringen Verkehrsaufkommens verlegte die Deutsche Bahn zudem 1976 auch die Reisegepäck- und Expressgutabfertigung von Friesoythe nach Cloppenburg. Der Güterverkehr wurde in Richtung Cloppenburg noch bis 2003 weitergeführt. Obwohl 1994/95 ein Vertrag zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Friesoythe festhielt, dass ein Güterverkehr bis 2004 gesichert sei, kam es 2003 zu einer

⁸ Laer (2008) S.474

⁹ Hirschfeld (2008) S.291

¹⁰ Cloppenburg (2003) S.74

¹¹ Cloppenburg (2023)

kostenbedingten, vorzeitigen Einstellung des Güterverkehrs. Somit war das Kapitel der Eisenbahn in Friesoythe vorerst beendet und der Bahnhof verlor an Bedeutung.¹²

Doch die neu gegründete Friesoyther Eisenbahngesellschaft hat 2004 die Strecke übernommen und nahm vorerst den Güterverkehr nach Garrel wieder auf. Diese kaufte die alte Bahnstrecke und bewirtschaftet sie bis heute als Privatgesellschaft.¹³

3.2 Der Personenverkehr und seine Auswirkungen

Am Anfang entwickelte sich das Bahngeschehen in Friesoythe sehr stark. Im Personenverkehr wurden drei Züge mit Waggons genutzt. Im Laufe der Bahngeschichte wurden es immer mehr Züge.

Der Personenverkehr brachte viele Fremde nach Friesoythe, auf welche die Stadt einen guten Eindruck machen sollte. So wurde zum Beispiel die Zuwegung zum Bahnhof neu gepflastert und 1917 gab es die erste bekannte Kneipe im Bahnhof. Am 06.02.1917 bekam Reinhard Marinasse die Konzession zur unbeschränkten Schankwirtschaft, welche ihm vom Großherzoglichem Oldenburgischem Amt Friesoythe verliehen wurde. Somit konnten die Bahnreisenden auch im Bahnhof etwas zu Trinken und Essen bekommen. Die Kneipe wurde bis Anfang der 60er Jahre von Marinasses Kindern weitergeführt.¹⁴ Da ab 1955 der Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn hauptsächlich vom Gleis auf die Straße umgestellt wurde, ist daraus resultierend 1968 der Personenverkehr eingestellt worden. Bürgermeister Block sagte dazu schon vor der Schließung des Bankverkehrs am 08.04.1955 in seiner Rede: „*Nachteilig hat sich vor allem die Verlegung des Personenverkehrs der Bundesbahn von der Schiene auf die Straße ausgewirkt.*“¹⁵

¹² Wichmann (1978) S. 90

¹³ Wikipedia

¹⁴ Bickschlag (2018) S.37

¹⁵ Faske (2006) S.168

4. Die Entwicklung des Bahnhofgeländes

4.1 Der Bahnhof vor dem Weltkrieg

1906 wurde mit der Eröffnung der Bahnlinie Cloppenburg – Friesoythe auch das Bahnhofsgebäude eröffnet. In den folgenden Jahren war es ein ganz normales, eher aufwendiges Bahnhofsgebäude, in dem es seit 1917 eine Kneipe und auch Warteräume für die Reisenden gab (Abb.9, S.16). Hier konnte Zeit verbracht und nach Feierabend auch etwas getrunken werden.

Neben dem Bahnhofsgebäude gab es von vornherein auch Dienstwohnungen, die bis 1910 aus drei Zweifamilienhäusern und einer Bahnmeisterwohnung bestanden. 1910 wurde dann ein weiteres Doppelhaus gebaut. Es gab zwei Bahngleise, die im Bahnhof verliefen. Zusätzlich gab es zwei Ladestraßen. Auf der Nordseite des Bahnhofes verlief der sogenannte Genossenschaftsweg.¹⁶ Im Westen schloss ein Wasserturm mit angebautem Lokschuppen das Gelände ab.

4.2 Der Bahnhof nach dem 2. Weltkrieg



Abbildung 4 Die in Friesoythe Bediensteten der Deutschen Reichsbahn 1936-1940 (Foto: Briefmarkenfreunde e.V. 1991)

Am 14. April 1945 wurde mit Ende des 2. Weltkriegs auch der Bahnhof komplett zerstört (Abb.10, S. 16) und musste neu gebaut werden. Neben dem Bahnhofsgebäude wurden auch die

¹⁶ Cloppenburg (2023)

Mitarbeiterwohnungen zerstört.¹⁷

Der neue Bahnhof beinhaltete zunächst weiter eine Kneipe, doch das Gebäude war nicht so groß und weniger aufwendig gebaut (Abb.15, S.18). Der Wasserturm, den es auch 1906 schon gab, blieb stehen und veränderte sich nicht. Auch das Gebäude, in dem heute Möbel Dumstorff ist, gab es 1906 schon. Es war die Bahnmeisterwohnung, die bis heute jedoch stark umgebaut wurde.

Wirtschaftlich entwickelte sich der Bahnhof ebenfalls weiter. An den zwei Ladestraßen siedelten sich viele Firmen an, wie z.B. der Kohlehändler Meemken oder auch ein Düngemittelhändler. Die eine Ladestraße verlief von der Bahnhofstraße bis zur Kirchstraße entlang der Güterabfertigung an der Ostseite. An dieser war auch die Viehrampe, die es seit 1906 gab, errichtet. Die zweite Ladestraße verlief genau gegenüber, an der Nordwestseite des Bahngeländes. Auf der Nordseite des Bahngeländes wurde der alte Genossenschaftsweg zu der Industriestraße (heute zur Europastraße) umgebaut, an der sich viele Geschäfte und Einrichtungen wie die Berufsschule oder die Firma „Rosemeyer und Rohjans“ ansiedelten.¹⁸ Die Bahn konnte ab 1949 wieder in beide Richtungen fahren, da für die im 2. Weltkrieg zerstörte Eisenbahnbrücke Richtung Sedelsberg eine neue kombinierte Brücke gebaut wurde. Hier konnten sowohl Züge als auch Autos fahren. Die Brücke wurde am 12. Mai 1949 eröffnet und durch die Erneuerung der Klappbrücke über den Friesoyther Kanal lief ab dem 2. Oktober 1949 der Bahnverkehr wieder.¹⁹

4.3 Der Bahnhof nach der Schließung der Bahnlinie

Durch die Schließung der Bahnlinie stellte sich die Frage der Nutzung der Bahngeländes. In dem neuen Bahnhof befand sich, nachdem die Eisenbahnlinie also abgeschafft wurde, sowohl das Jugendzentrum als auch ein Düngemittel- und Agrarhandel, welcher Heribert Wilmes gehörte. Das Jugendzentrum übernahm die alten Warteräume des Bahnhofs. Im August 1978 haben Jugendliche unter Selbstinitiative die ehemalige Gastwirtschaft renoviert. Sie bauten, unter Leitung des damaligen Jugendpflegers Ludger Kalkhoff, die alten Räume der Gastwirtschaft so um, dass sie einladender wirkten. Außerdem fertigten sie

¹⁷ Cloppenburg (2008) S. 346

¹⁸ Cloppenburg (2023)

¹⁹ NWZ (2019)

eine kleine Bühne, eine Bücherecke und für die, die ihre Zeit aktiver verbringen wollten, auch einen Kicker- und Billardraum an.²⁰

Doch 1987 sollte es neben dem Jugendtreff auch eine generelle Bahnhofsneugestaltung geben, in der eben nicht nur der Jugendtreff, sondern auch das schon eben erwähnte Geschäft von Heribert Wilmes (ein Agrarhandel, der von 1986 bis 2002 im alten Bahnhof seinen Sitz hatte) eingeschossen wurde. Dieser Agrarhandel konzentrierte sich vor allem auf landwirtschaftliche Produkte, wie z.B. Kunstdünger. Doch auch Gärtner wurden hier fündig.²¹ Die alten Lagerhallen wurden zum Teil als Lager an Firmen vermietet und ein Teil des Bahnhofsgebäudes nutzte noch weiter die Deutsche Bahn. Ebenfalls eröffnete 1987 ein neuer Aldi-Markt auf dem Gelände mit einer Verkaufsfläche von 440 qm. Zu diesem Aldi gab es fast 60 Parkplätze. (vgl. Abb. 11, S. 17)

Außerdem wurde am alten Bahnhof eine kleine Gaststätte, die „die Rampe“ genannt wurde, betrieben. Diese brannte 1992 aus, wie es in einer Büttendre von Jochen Lorenz, anlässlich des Sängerballs des Männergesangsvereins Friesoythe, zu lesen ist: *„Erst ein paar Wochen her, da klingelte es bei der Feuerwehr. Das affengeile Frittenhaus, genannt die Rampe, brannte aus. Verschwunden sind die Fetten Gerüche aus der Rampe Friteusenküche.“* Durch die nahe Lage zum Gymnasium in Friesoythe war „die Rampe“ ein Anlaufpunkt für Schüler in der Mittagspause: *„Die Schüler ärgerte das schon sehr, wo kriegen sie jetzt ihre Pommes her.“*²²



Abbildung 5 Bunker mit Bahnhof im Hintergrund (Foto: Heinz-Josef Laing/1994)

Die Ladestraße des ehemaligen Bahnhofs sollte zu einer Entlastungsstraße für die Innenstadt ausgebaut werden. Der Bunker, der im zweiten Weltkrieg gebaut wurde, konnte von der Stadt erworben werden. Zu diesem gab es die Überlegung, daraus eine

²⁰ NWZ (1987) S.1

²¹ Wilmes (2023)

²² Lorenz (1992)

Dokumentationsstätte zu errichten, in der die Geschichte der Stadt Friesoythe ausgestellt werden könne. Doch da dieser im Laufe der Jahre eine immer größere Gefahrenquelle wurde, ließ die Stadt Friesoythe den Bunker mit dazugehörigem Löschteich 1994 abreißen und formte die Fläche zu einem Parkplatz um.²³ Der Parkplatz wurde in den Folgejahren auch für den Friesoyther Herbstmarkt benutzt.

1996 sollte rund um den Bahnhof ein 9000 qm großer Multifunktionsplatz gebaut werden. Dieser hatte unter anderem als möglicher Standort für alle Märkte genutzt werden und auch dementsprechend an die Innenstadt angebunden werden sollen. Doch es gab auch Gegenstimmen aus der Bevölkerung. Die einen bangten um ihr Geschäft, die anderen wollten eigentlich keinen Markt- und Festplatz vor dem Haus.²⁴

Heute wird das ehemalige Bahnhofsgelände als Europaplatz bezeichnet. Die „Entlastungsstraße, die die Barßeler Straße und die Kirchstraße bzw. den Grünen Hof verknüpft, trägt den Namen Europastraße.

4.4 Edeka, Aldi & Co

2002 begann die Stadt mit der Planung zur Neuerschließung der Bahngeländes und somit wurde das alte Bahnhofsgebäude abgerissen. Es wurde Platz geschaffen für ein „Einkaufszentrum“ und einen Veranstaltungsplatz. Zum einen wurde hier ein Edeka gebaut, der eine Verkaufsfläche von 3.775 qm beinhaltet, zum anderen wurde ein neuer Aldi errichtet und der neue Parkplatz wird heute für den Wochenmarkt oder andere Veranstaltungen genutzt. Der Edeka wurde im Jahr 2003 an der Stelle gebaut, wo die alten Lagerhallen standen (auf der Abb. 12 im Hintergrund zu sehen). Er kostete fast 5 Millionen Euro und öffnete im Juni 2004.²⁵ An dem Eröffnungstag bot der neue Edeka an, das erste Europameisterschaftsspiel von Deutschland auf einer großen Leinwand im Markt zu zeigen.²⁶

²³ Laing (1994) S.4

²⁴ Hüge (1996) S.8

²⁵ MT (2003) S. 15

²⁶ Cloppenburg (2023)

Der im selben Jahr gebaute Aldi-Markt, wurde noch vor dem Edeka fertiggestellt und im November 2003 eröffnet.²⁷ Er entstand östlich vom ehemaligen Bahnhofsgebäude, dessen Fläche zum Parkplatz wurde. Doch 2018 baute Aldi seinen Markt um. Er wurde größer und moderner. Dazu wurde der alte Markt abgerissen und ein komplett neuer gebaut, in dem man nun auf 1200 qm einkaufen konnte. So wurde die Verkaufsfläche um 400 qm vergrößert.²⁸

Im März 2003 zog auch das Jugendzentrum aus dem Bahnhofsgebäude aus.²⁹ Die alte Bahnmeisterwohnung wurde umgebaut und Möbel Dumstorff nutzte diese schon seit mindestens 1969 als Verkaufsfläche.³⁰

Weiter östlich entlang der ehemaligen Bahnschienen kaufte Herman Frerichs 2005 ein 2.000 qm großes Grundstück von der Deutschen Bahn. Hier baute er 2006 ein 1.000 qm großes Gebäude, in dem er seinen Fahrradladen „Zweirad Frerichs“ mit einer Verkaufsfläche von 500 qm im November eröffnete. Der Rest des Gebäudes war für Lagerräume vorgesehen. Direkt nebenan entstand ebenfalls 2006 das Geschäft „EP Plaggenborg“, welches eine Grundfläche von 1900 qm besaß, von denen zuerst 1.000 qm von Plaggenborg selbst verwendet wurden. (vgl. Abb.14, S. 28) Den restlichen Verkaufsraum nutzten ein Handyshop von Sascha Volle und die Computerfirma Jeshcom. Auch diese Firmen öffneten am 3. und 4. November 2006. 2009 zog dann die Post- Filiale in einen Gebäudeteil der Firma „EP Plaggenborg“ ein und im Juli 2017 der Drogeriemarkt Rossmann. Dies geschah im Zuge des Umzugs und Umbaus von Plaggenborg innerhalb des eigenen Gebäudes.³¹ Volle und Jeshcom waren inzwischen wieder ausgezogen.

Bei der Planung der neuen Gebäude wurde extra so geplant, dass man auf dem Parkplatz vor dem Aldi-Markt, Frerichs, Plaggenborg und Rossmann auch heute noch die Möglichkeit hat, die alten Bahnschienen im alten Verlauf zu verlegen und somit die Bahnstrecke fortzuführen

²⁷ NWZ (2003) S.30

²⁸ NWZ (2015) S.43

²⁹ MT (2003)

³⁰ Facebook

³¹ Laing (2006)

Dies lässt sich auf Abb. 6 erkennen. In Rot ist die geplante bzw. mögliche Bahnstrecke dargestellt und in Schwarz die noch vorhandene. Hier lässt sich gut erken-



Abbildung 6 Bahntrassenverlauf der Stadt Friesoythe (Bickschlag (2019))

nen, dass die Gleise sich genau vor den Gebäuden entlang legen lassen würden. Der restliche Teil der Bahnstrecke in Richtung Sedelsberg wurde 1988 zu einem Rad- und Wanderweg umfunktioniert. Doch den Verlauf der Bahnschienen kann man auch heute noch erkennen.³² Dieser Radweg ist auch so geplant, dass man hier eine Bahnstrecke wieder entlang verlaufen lassen könnte.

An den Stellen, wo früher Wohnungen für die Bahnmitglieder standen, stehen auch heute wieder Wohnhäuser, sowie auch ein Geschäftshaus der Maxi- Apotheke mit Parkplatz.

4.5 Die Bahnlinie aktuell

Aktuell gibt es in Friesoythe wieder einen Bahnhof. Dieser wird jedoch nur als Endstation des 2008 gegründeten Vereins Museumseisenbahn Friesoythe – Cloppenburg e.V. betrieben. Es gibt jedoch immer wieder Überlegungen zu einer Reaktivierung der Bahnstrecke Friesoythe – Cloppenburg. Der Landkreis Cloppenburg hat sich das Ziel gesetzt, die Bahnstrecke zu reaktivieren. Hierfür wurde eine offizielle Bewertung in Auftrag gegeben, durch die eine Kosten- Nutzen-Abwägung errechnet werden kann.

Auch Friesoythes Bürgermeister Stratmann hat Ideen zu einer neuen Bahnverbindung. Zum Einen hat er vorgeschlagen, einen neuen Bahnhof auf das Gelände der Straßenmeisterei an der Sedelsberger Straße zu bauen und von hier aus eine Strecke zum C- Port zu

³² Heimatbund (1987) S. 384

erschließen. Von dort soll es weiter nach Ocholt gehen, wo dann der Zug in viele Richtungen gewechselt werden kann.³³ Außerdem gibt es im Stadtentwicklungskonzept den Wunsch nach einer besseren ÖPNV-Anbindung, welche unter anderem die Reaktivierung der Bahnstrecke beinhaltet.

Aber auch durch eine Machbarkeitsstudie wurde für die Reaktivierung der Strecke ein Preis von 22 - 23,5 Millionen Euro errechnet. Zwischen Friesoythe und Cloppenburg sind dafür heute drei Zwischenstationen eingeplant: Bösel, Garrel und Staatsforsten. Ob es aber zu einer Neuaufnahme der Bahnstrecke kommen wird, ist noch ungeklärt.

5. Kunst und Architektur

5.1 Eisen Drei

Die Bedeutung des Geländes wird heute vor allem durch ein Schmiedekunstwerk hervorgehoben: Eisen 3 ist ein etwa 6 Meter hohes Schmiedekunstwerk, welches symbolisch einen Eisenbarren darstellt. Die Skulptur wurde 2014 auf dem Friesoyther Eisenfest enthüllt. Es ist in einem Kreis von 19 Eisentafeln umgeben, welche für die Mitgliedsgemeinden des Ringes der europäischen Schmiedestädte stehen.³⁴ Der Ring der europäischen Schmiedestädte ist ein Verein, der 2001 gegründet wurde. Er hat seinen Sitz in Olbernhau in Deutschland. Mitglieder sind 19 Gemeinden aus zehn europäischen Ländern, von denen Friesoythe das in Deutschland nördlichste Mitglied ist. Neben Friesoythe sind noch die deutschen Städte Olbernhau, Kolbenmoor und Stolberg (Rheinland) vertreten. Die restlichen Mitglieder sind drei Gemeinden bzw. Städte aus Italien, eine finnische, eine französische, eine niederländische, und eine norwegische Gemeinde bzw. Kommune. Auch zwei österreichische Gemeinden, sind neben einer spanischen und einer dänischen Gemeinde, Mitglieder.

³³ Bickschlag (2022)

³⁴ Stadt Friesoythe

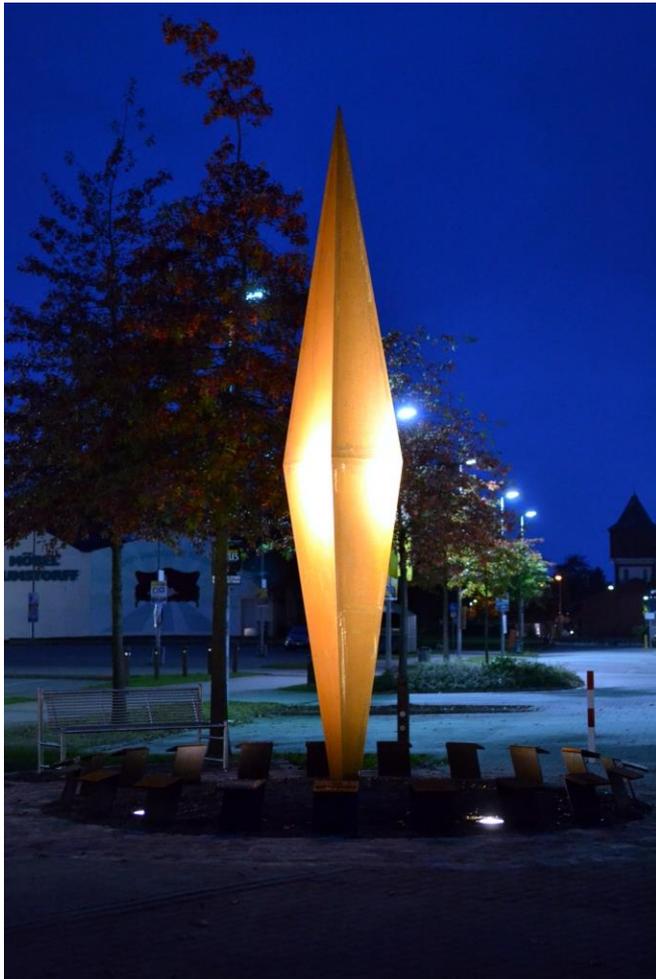


Abbildung 7 Eisen (Foto: Stadt Friesoythe)

Aus Osteuropa sind neben dem Russischen Ulyanovsk, noch zwei ukrainische und eine tschechische Stadt im Ring.

Friesoythe ist Mitglied des Rings seit 2004.³⁵

Die Skulptur soll ein Zeichen für die Verbundenheit des Vereins und ein Symbol zur Völkerverständigung sein. Die Stadt Friesoythe nahm hiermit auch an dem Wettbewerb: “Ab in die Mitte - Niedersachsen NetzWerkStadt 2.0“ teil und gewann diesen, wodurch die Skulptur bis zum Eisenfest fertiggestellt werden konnte.

In der Abbildung 7 kann man sehr gut den alten Wasserturm und den

Parkplatz vor Edeka und Aldi im Hintergrund erkennen. Im Vordergrund ist das beleuchtete Kunstwerk Eisen 3, wo man die Tafeln der einzelnen Mitgliedsstädte sieht.

5.2 Das erste Bahnhofsgebäude

Das 1906 eröffnete Bahnhofsgebäude ist aus zwei gleichen Teilen aufgebaut, die durch ein Zwischenstück verbunden sind. Die gleichen Gebäudeteile haben ein Keildach und stehen wie zwei Türme an den Außenseiten des Gebäudes. An jeder Ecke des Daches befindet sich eine Firstzinne. Die beiden Türme sind durch ein Zwischenstück verbunden, welches deutlich niedriger ist und ein Satteldach besitzt. Jeder Turm hat eine Dachgaube in Richtung des Bahngleises, sowie eine in Richtung der Straße. Das Zwischenstück besitzt in beide Richtungen zwei Dachgauben, wobei diese ein Doppelfenster besitzen,

³⁵ Ironcities.eu

während die Gauben an den Türmen nur ein Fenster haben. Auf jedem Turmdach gibt es einen Schornstein, der relativ mittig auf das Dach gebaut wurde.

Das Gebäude ist generell in Richtung Bahngleis genau gleich gebaut. So haben beide Türme in diese Richtung zwei Fenster, die auf derselben Höhe sind, ebenso wie die Gauben des Mittelteils. In Richtung der Straße jedoch sind sie nicht genau baugleich. So sind im, von der Straße aus gesehenen, linken Turm zwei Fenster und im Rechten drei. Der linke Turm hat zusätzlich noch zwei Fenster im Treppengaus, die versetzt zur Straßenseite zeigen. Diese hat der rechte Turm gar nicht. Das Erdgeschoss besitzt im linken Turm nur ein Fenster, während der Rechte zwei hat. Beide haben jedoch eine herausgesetzte Tür, die wieder mit einem „Zeltdach“ überdacht ist (immer an der rechten Seite des Turms). Zum Bahngleis hin haben beide Türme zwei gleichgroße Fenster. Generell sind die Fenster, außer die der Gauben, alle oben abgerundet und haben somit einen Steinbogen über sich.

Der Mittelteil ist auf der Seite des Bahngleises und nach vorne ziemlich gleich aufgebaut. Neben den beiden Gauben auf dem Dach hat er jeweils links und rechts vom Eingang ein großes, abgerundetes Fenster. Der Eingang ist hervorgehoben und hat eine Fassade, deren Form an die des Friesoyther Stadttors erinnert. Der einzige Unterschied hier ist, dass auf Seiten des Bahngleises hierunter eine Art Vordach ist und die Tür in der Hauptwand des Gebäudes eingebaut ist, auf Straßenseite ist diese jedoch in der Fassade des Vorbaus eingebracht worden. Außerdem ist auf der Straßenseite ein kleines Fenster im oberen Teil des Vorbaus, während auf Bahnseite hier der Stadtname Friesoythe steht. In beiden Türmen befindet sich eine Einzeltür, die von zwei Seitenelementen umrahmt ist.

Auffällig ist auch noch das durch andersfarbige Steine eingebaute Muster, das man auf in der Abbildung 8 erkennen kann. Dieses zieht sich auf Höhe des oberen Treppenhausfensters entlang um das gesamte Gebäude. Eine weitere Auffälligkeit ist eine andersfarbig gemauerte Linie, die sich in den abgerundeten Fensterbögen fortsetzt. Auf der rechten Seite des Bahnhofgebäudes ist noch ein kleiner Anbau zu sehen, der vergleichsweise zum Rest des Bahnhofs ziemlich einfach gehalten ist. Auf der Seite der Straße ist eine Laderampe zu erkennen, woraus sich schließen lässt, dass hier ein Lagerraum war, der z.B. von der Gaststätte mitgenutzt worden sein könnte.

Dieser Anbau hat auf der Gleisseite ein kleines Dachfenster, eine Tür und ein weiteres normales Fenster. Auf der Straßenseite sind es vier kleine Fenster und die breitere Tür an der Laderampe. Diese ist am rechten Bildrand der Abb. 16 zu erkennen. Generell war das Gebäude aus roten Ziegelsteinen und die andersfarbigen Linien aus helleren roten Ziegelsteinen gebaut.



Abbildung 8 Bahnhof Friesoythe 1907 (Foto: MT/2006)

Auch die Dachpfannen waren im damals klassischen Rot gehalten. Anders als die Fenster, die einen weißen Rahmen hatten, waren die Türen in Grün gehalten

6. Fazit

Abschließend kann man sagen, dass sich das Bahnhofsgelände im Laufe seiner etwa 117-jährigen Geschichte extrem verändert hat. Es gibt zum einen keine durchgängige Bahnstrecke mehr, sondern nur noch alte, von der Museumsbahn genutzte, Gleise, die auch nicht mehr bis auf das alte Bahnhofsgelände reichen. Da sich der Bahnbetrieb nicht mehr rentierte, wurde nach schon ca. 60 Jahren der Personenverkehr in Friesoythe eingestellt und auch der Güterverkehr hielt sich keine 100 Jahre. Doch in dieser Zeit wurde hier vor allem die Wirtschaft durch Torf-, Vieh- und Kunstdüngerhandel stark angeregt.

Das Bahnhofsgelände veränderte sich im Laufe der Zeit. Nachdem es zwei Bahngebäude gab, ist von diesen keines mehr übrig. Auch alles andere, was von einem Bahnhof zeugen könnte, existiert nicht mehr. Das Einzige, was noch von dem alten Bahnhof zeugt, ist der

alte Wasserturm. Es ist ein großer Platz mit vielen Einkaufsmöglichkeiten entstanden. Hier sind nicht nur Lebensmittel, erhältlich, sondern auch Fahrräder, Werkzeuge, Elektrotechnik und Möbel können in hierfür vorgesehenen Fachmärkten erworben werden. Auch künstlerisch wurde dieser Platz durch das Kunstwerk „Eisen 3“ genutzt.

Insofern kann man also sagen, dass die Stadt Friesoythe mit dem Bahnhofsgelände zwar einen, für die Öffentlichkeit wichtigen, Bereich verloren, aber durch die Umgestaltung zum Einkauf- und Veranstaltungsort wiederum einen bedeutenden Platz gewonnen hat.

Dass jedoch eine neue Bahnstrecke, wie sie im Stadtentwicklungskonzept als Wunsch und Entwicklungsziel formuliert ist, Realität wird, scheint momentan eher unwahrscheinlich

7. Anhang



Abbildung 9 Warteraum 1.Klasse 1908 (Briefmarkenfreunde e.V. (1991) S.47)



Abbildung 11 Zerstörter Bahnhof 1945 (Cloppenburg (2008) S. 169)

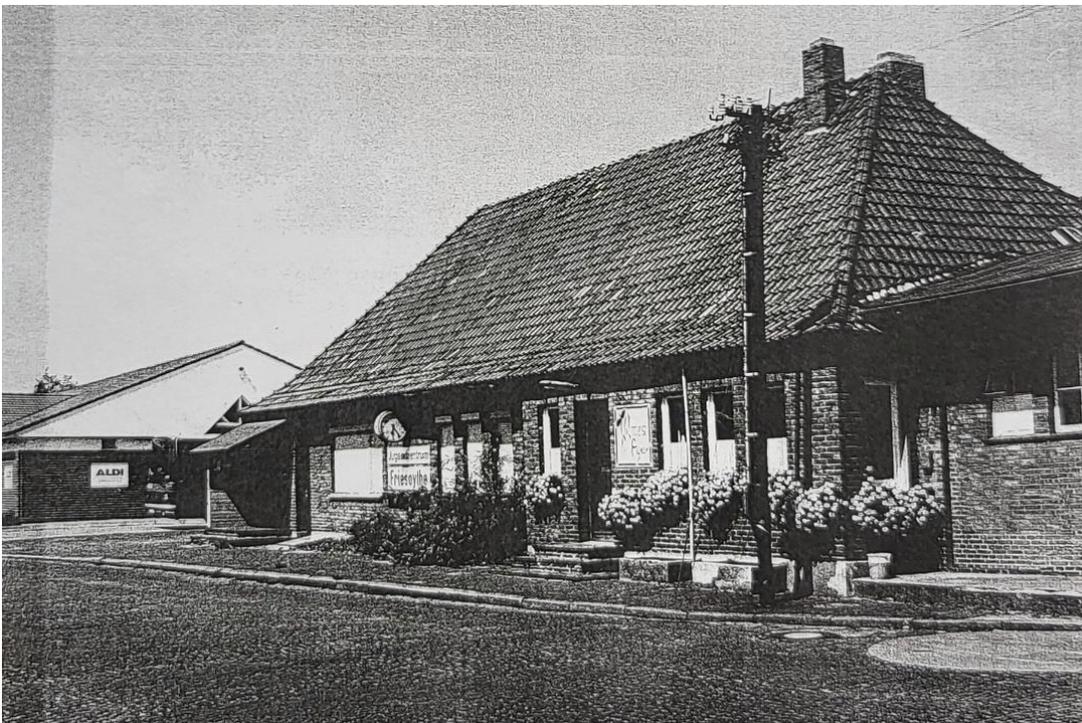


Abbildung 10 Bahnhof 1987 mit Aldi im Hintergrund (Foto: cf-Archiv/1987)



Abbildung 12 Bahnhof 1976 (Foto: Detlef Fischer/1976)



Abbildung 13 Bau von Frerichs und EP Plaggenborg (Foto: Ferdinand Cloppenborg)



Abbildung 16 Friesoyther Bahnhof 1990(Foto: Privat (Facebook))



Abbildung 15 Bahnhof Friesoythe (Foto: Privat)



Abbildung 18 Bahnhofsgelände Heute (Foto: Google Earth)



Abbildung 17 Bahnhofsgelände Heute: Markiert: Eisen 3 (Foto: Stadt Friesoythe)

Quellen- und Literaturverzeichnis

- Bickschlag (2018) Carsten Bickschlag in: NWZ NR.188 (2018): Bierschank offiziell erlaubt <https://zeitungskiosk.nwzonline.de/titles/nwz/8386/publications/148976/pages/36> aufgerufen am 18.02.2023
- Bickschlag (2019) Carsten Bickschlag: Gleise durch die Stadt: Nun wird geprüft https://www.nwzonline.de/wirtschaft/friesoythe-verkehr-in-friesoythe-gleise-durch-die-stadt-nun-wird-geprueft_a_50,4,3223530263.html aufgerufen am 20.02.2023
- Bickschlag (2022) Carsten Bickschlag: Mit dem Zug in die weite Welt <https://zeitungskiosk.nwzonline.de/titles/nwz/8386/publications/158348/pages/10/articles/1740607/11/1> aufgerufen am 06.03.2023
- Briefmarkenfreunde e.V. (1991) Briefmarkenfreunde e.V. Friesoythe Gestern und Heute; Friesoythe (1991)
- Cloppenburg (2003) Ferdinand Cloppenburg: Die Stadt Friesoythe im 20. Jahrhundert; Friesoythe (2003)
- Cloppenburg (2008) Ferdinand Cloppenburg: aus Ruinen auf dem Weg ins Mittelzentrum in: Die Geschichte der Stadt Friesoythe (Albrecht Eckardt 2008); Friesoythe (2008)
- Cloppenburg (2023) Ferdinand Cloppenburg: Privatgespräch
- Facebook Facebook: Gruppe Friesoythe Historisch (Bild gestellt von Stefan Kühling)

- Faske (2006) Albert Faske: Spuren; Erzählungen, Berichte, Anekdoten... aus Friesoythe; Friesoythe (2006)
- Harder (1978) Karl Julius Harder: Die Großherzogliche Staatseisenbahn in Mecklenburg und Oldenburg: ihre Geschichte, Lokomotiven und Wagen in Wort und Bild; Stuttgart (1978)
- Heimatbund (1987) Heimatbund für das Oldenburger Münsterland (Redaktionsausschuss): Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland 1988; Vechta (1987)
- Hirschfeld (2008) Michael Hirschfeld: Vom Ende des ersten Weltkriegs bis zum Ende des zweiten Weltkriegs; in: Die Geschichte der Stadt Friesoythe (Albrecht Eckardt 2008); Friesoythe (2008)
- Huge (1996) Herman Huge in: NWZ NR.225 (1996): Anlieger sehen Existenz bedroht <https://zeitungskiosk.nwzonline.de/titles/nwz/8386/publications/91654/pages/8> aufgerufen am 27.02.2023
- Ironcities.eu <https://ironcities.eu/> aufgerufen am 27.02.2023
- Laenderbahn <https://www.laenderbahn.info/bahnhoeefe/friesoythe/> aufgerufen am 17.02.2023
- Laer (2008) Hermann von Laer: Wirtschaftsgeschichte der Stadt Friesoythe; in: Die Geschichte der Stadt Friesoythe (Albrecht Eckardt 2008); Friesoythe (2008)
- Laing (1994) Heinz-Josef Laing in: NWZ NR.12 (1994): Gefahrenquelle alter Bunker verschwindet

<https://zeitungskiosk.nwzonline.de/titles/nwz/8386/publications/90832/pages/4> aufgerufen am 23.02.2023

- Laing (2006) Heinz-Josef Laing in: NWZ NR.258 (2006): Vorreiterrolle bei den Öffnungszeiten <https://zeitungskiosk.nwzonline.de/tiles/nwz/8386/publications/124345/pages/36> aufgerufen am 24.02.2023
- Laing (2006) Heinz-Josef Laing in: NWZ NR.247 (2006): Märkte starten am 3. November <https://zeitungskiosk.nwzonline.de/titles/nwz/8386/publications/124333/pages/42> aufgerufen am 24.02.2023
- Lorenz (1992) Jochen Lorenz: Büttenrede Sängerbäll 1992 Erbschaft
- MT (2003) MT NR.?³⁶ 25.3.2003: Jugendtreff nach über 15 Jahren geschlossen.
- MT (2003) MT NR.? 15 November 2003: Richtkranz über Edeka
- MT (2005) MT NR.? 26.November 2005: Frerichs kauft Friesoyther Filetstück
- MT (2006) MT NR.? 13.September 2006: Eisenbahnstrecke vor 100 Jahren feierlich eröffnet
- Nistal (2008) Matthias Nistal: Friesoythe im Kaiserreich (1870-1918) in: Die Geschichte der Stadt Friesoythe (Albrecht Eckardt 2008); Friesoythe (2008)
- NWZ (1987) NWZ NR.257 (1987): Fantasiervolle Kunstwerke an den Türen und viele gemütliche Ecken

³⁶ ? = ausgeschnittene Zeitungsartikel von Ferdinand Cloppenburg

- <https://zeitungskiosk.nwzonline.de/titles/nwz/8386/publications/88953/pages/13> aufgerufen am 22.02.2023
- NWZ (2003) NWZ NR.232 (2003): Ältester Friesoyther feiert seinen 102. Geburtstag <https://zeitungskiosk.nwzonline.de/titles/nwz/8386/publications/143416/pages/28> aufgerufen am 18.02.2023
- NWZ (2003) NWZ NR. 259 (2003): Neuer Aldi-Markt besticht durch ungewöhnliche Architektur <https://zeitungskiosk.nwzonline.de/titles/nwz/8386/publications/143444/pages/30> aufgerufen am 24.02.2023
- NWZ (2015) NWZ NR. 218 (2015): Aldi will Markt deutlich vergrößern.
- NWZ (2019) NWZ NR. 97 2019: Als Züge wieder rollen konnten
- Oldenburger Münsterland (2019) Heimatbund für das Oldenburger Münsterland: Oldenburger Münsterland: Eine kleine Landeskunde; Dinklage (2019)
- Stadt Friesoythe <https://www.friesoythe.de/portal/seiten/eisen-3-907000238-23250.html> aufgerufen am 27.2.2023
- Thülsfelder Talsperre https://www.thuelsfelder-talsperre.de/Region/?we_objectID=24469 aufgerufen am 19.02.2023
- Wichmann (1978) Gert Theo Wichmann: Die Stadt Friesoythe: Entwicklung und heutige Struktur eines Wirtschaftsstandortes.
Friesoythe (1978)
- Wilmes (2023) Heribert Wilmes: Privatgespräch am 11.2.2023
- Wikipedia Wikipedia: Friesoyther Eisenbahngesellschaft https://de.wikipedia.org/wiki/Friesoyther_Eisenbahngesellschaft aufgerufen am 06.03.2023

