

## **www.bahnlatschen.de als Vorbild:**

### **Die Kleinbahnlinie Stadthagen - Niederwöhren - Wiedensahl - Loccum**

**Von CM Holst**

#### **Idee**

Es begann mit der Internetseite über den Schaumburger Wald. Dort fand ich den Hinweis auf eine Eisenbahnstrecke, die von Leese über Loccum, Münchehagen, Wiedensahl nach Stadthagen führte. Diese Strecke wurde im letzten Abschnitt 1981 stillgelegt. Ich rechnete mir also gute Chancen aus, die Trasse noch zu finden. Schließlich ist der Bahndamm der Rintelner Feldbahn durch den Wald von 1937 auch noch sichtbar.

#### **Historie**

Der Ursprung für mein Interesse an alten Bahntrassen liegt in einer bis in die Kindheit zurückliegenden Wissbegierde für Eisenbahnen. Vielleicht begründet dadurch, dass mein Vater vor dem Krieg Eisenbahner war. Jedenfalls üben Bahntrassen und alte Bahnhöfe seit jeher eine große Faszination auf mich aus.

#### **Planung**

Zuerst suchte ich auf topografischen Karten nach der Bahnstrecke, allerdings ohne jeden Erfolg. Ein Besuch im Katasteramt war auch nicht sehr ergiebig. Hierzu sei betont, dass ich dort immer wieder freundliche Unterstützung und Verständnis erfahren habe für meine Expeditionen. Da ich also mit Karten nicht weiter kam, forschte ich weiter im Internet. Sehr schnell fand ich zum nächsten Schritt: Google Earth. Aus der Luft sah ich nun endlich die Reste der Bahntrasse. Mit Google Maps druckte ich mir verschiedene Folien, die übereinandergelegt nun ein deutliches Bild ergaben.

#### **Vorbereitung und Erkundigung**

Mehre Male fuhr ich mit dem Auto raus, um mir ein Bild über den Zustand der restlichen noch vorhandenen Trasse zu machen. Mal fand ich sie auf Dämmen, mal führte sie durch Schluchten, manchmal war sie gar nicht mehr da, aber irgendwo fand ich sie immer wieder. In Wiedensahl hatte ich ein sehr spannendes Gespräch mit dem Eigentümer des Bahnhofes. Er erzählte sehr anschaulich aus der alten Zeit, als dort noch 44er Dampfloks fuhren. Es war ein ergreifender Augenblick für mich, den alten Schriftzug am Gebäude zu lesen. Einige Tage später unterhielt ich mich mit dem Besitzer des Bahnhofes Loccum. Die Bahn, dieses Projekt hatte mich längst in ihren Bann gezogen, wie jedes Mal. Es stand fest, dass ich diese Strecke wandern würde.



#### **Anreise**

An einem sonnigen Tag im Dezember fuhr ich mit dem Auto nach Wiedensahl und parkte es in der Nähe des Bahnhofes. Der Bus brachte mich nach Loccum, von dort wollte ich die Strecke gehen. Es begann damit, dass der Busfahrer mir sagte, dass an dieser Haltestelle seit Jahren niemand mehr eingestiegen sei. Wir unterhielten uns über den Personennahverkehr. Als ich ihm erzählte, was ich vorhabe, sah er mich sehr merkwürdig an.

## Beginn der Wanderung auf der Trasse

In Loccum hatte ich einen kurzen Weg zurückzugehen, bis ich an die ehemalige Bahnunterführung kam. Der erste Blick in die Schlucht zeigte mir, dass dort Wasser stand; ein Wandern auf der Trasse konnte ich also vergessen. Als ich unten stand und mir das Gebiet ansah war mir klar, dass es etwas völlig anderes werden würde, als ich mir gedacht hatte. Also kletterte ich wieder hinauf und marschierte oben am Rand der Schlucht erst einmal los. Irgendwann kommt die Trasse auch wieder hoch, dachte ich mir, dann wird es besser.



Die Strecke kam hoch, aber besser wurde es nicht. Auf diesem Abschnitt war 1969 der letzte Zug gefahren; 40 Jahre hat die Natur Zeit gehabt, sich ihr Eigentum zurück zu erobern. Und so sah es auch



aus. Es dauerte nicht lange, bis ich mich fragte, was ich hier eigentlich tue. Wollte ich nicht in aller Ruhe im Schlenderschritt auf einer alten Bahntrasse entlangwandern? Ich sah in dieses undurchdringliche Dornengestrüpp und die dichten Büsche und Sträucher, auf die umgestürzten wild durcheinanderliegenden Bäume. Wenn es so einfach wäre ... Ich bin nun mal ein Grenzgänger. Also kämpfte ich mich weiter voran. Soweit es möglich war, ging ich auf dem ehemaligen Bahnkörper, deshalb war ich schließlich hier. Ich

schnitt mir einen derben Knüppel, mit dem es dann ein wenig einfacher wurde, den Bahndamm oder die Schlucht immer wieder hinauf und hinab zu kommen. Das schwierigste Stück war der Abschnitt bis Münchehagen, weil dieser Teil am längsten stillgelegt hatte. Bis dahin allerdings musste ich oft weite Strecken neben dem Bahndamm durch nasses Gras oder über steinigen Acker laufen. Das Gras wird im Dezember nicht mehr trocken, also hatte ich nach kurzer Zeit nasse Füße. So ging es durch Dornen und Gebüsch, über Zäune Baumstämme



zwar langsam, aber doch stetig voran. Die Brücken und Unterführungen sind zugeschüttet, nur die Geländer stehen noch und das Kopfsteinpflaster liegt auf den Fahrbahnen. Am Bahnhof Münchehagen wanderte ich vorbei, der auch gut erhalten ist. Leider traf ich dort niemanden an. Auch die Lage der Gleise konnte ich nur vermuten. Kurz nach dem Bahnhof war die Trasse stellenweise nicht mehr vorhanden, es war aber immer wieder zu erkennen wo es weiter ging. Eine lang gezogene Kurve



brachte mich in den Schaumburger Wald. Erstaunlicherweise war der Bahndamm hier wesentlich besser erhalten als im freien Feld. Hier fand ich zum ersten Male Überreste einer Bahn: Kilometersteine, vermoderte Schwellen, sogar Gleisschrauben. Das waren die absoluten Höhepunkte des Tages! Rechts am Weg liegt ein umgefallenes Schild mit dem Hinweis: LP, Läuten und Pfeifen. Pfeifen kann ich auf den Fingern, aber läuten? Wenn ich mal wieder eine Bahnlinie be-

gehe, muss ich eine Glocke mitnehmen! Stellenweise wurde der Bahndamm nun sumpfig. Aber da ich

ohnehin nasse Füße hatte, spielte das keine Rolle mehr. Im Großen und Ganzen war dieser Teil der Strecke noch gut begehbar. Das lag daran, dass hier einmal Fahrzeuge gefahren waren, wahrscheinlich Waldschrate bei ihrer Arbeit.

### Gedanken

Ich dachte darüber nach, wie wenig Aufwand es bedurft hätte, diese Strecke zu einem Rad- und Fußweg umzugestalten. Ein fester Bahndamm war vorhanden. In Sulingen ist das verwirklicht worden. Auch in Ostwestfalenlippe gibt es derartige Projekte. Hatten die Politiker das überhaupt in Erwägung gezogen? Oder ist einfach niemand auf die Idee gekommen?

### Brücken und Kilometersteine



Immer wieder musste ich auch hier die Trasse verlassen, weil das Gestrüpp zu dicht war. Es gibt noch viele kleine Brücken, die gut erhalten sind, auch Kilometersteine stehen vereinzelt am Weg. Ein alter Grabstein mit der Inschrift: „Geliebt, beweint u. nie vergessen.“ liegt am Weg. Der, für den er bestimmt war, ist längst vergessen ... Der Wald öffnete sich und ich ging auf einem Feldweg parallel der Bahn, eine willkommene Erholung. Nach einigen hundert Metern ist der Damm zu Ende, mündet in einen Acker. Ich folgte ein

Stück der Straße, fand die Bahn wieder und ging das letzte Stück neben der Trasse her, sie ist nicht mehr begehbar. Nach drei Stunden war ich wieder am Bahnhof Wiedensahl.

### Fazit

Es war eine schöne Tour, auf die ich mich freute und die ich gerne gemacht habe. Ein Sonntagsspaziergang ist es nicht, soviel sei gesagt. Man bekommt Dornen ins Gesicht, nasse Füße und ist am Ende dreckig wie ein Schwein. Dennoch habe ich mich während der ganzen Wanderung wohl gefühlt. Dieses Unternehmen werde ich als buntes Steinchen in das große Mosaik meines Lebens einfügen, der Knüppel steht zu Hause im Garten.

Dezember 2009

Text und Bilder: Cm Holst

