

# Neues Nachrichtenblatt

vom Heimat- und Verschönerungsverein „Oldenburgische Schweiz“ Damme e.V.

Nr. 66

25. November 2010

www.heimatverein-damme.de

## Einst zahlreiche Querelen – heute vielfach belächelt

### Der „Neuenkirchen-Abend“ des Dammer Heimatvereins

Bericht von Wolfgang Friemerding

„Redezeit“-Vortrag von  
Pastor Jens Möllmann und  
Richard Schlarman  
am Mi. 24.11.2010

Trotz ernster Themen gab es am Mittwoch, 24. November 2010, einiges zu lachen, als es um die zahlreichen Konflikte sowohl während des Simultaneums als auch während der Planungs- und Betriebsphase der Eisenbahn in unserem Raum ging. Wiewohl beide Referenten des „Redezeit“-Vortrags dazu die Neuenkirchener Sicht vorzulegen, so machten Pastor Jens Möllmann wie auch Oberstudienrat Richard Schlarman gleichermaßen zahlreiche Gemeinsamkeiten und Überschneidungen mit der Dammer Geschichte deutlich.

**Pfarrer Möllmann** referierte zum Auftakt die Vorgeschichte dieser gemeinsamen Nutzung von Kirche und Kirchengrundstück durch Lutheraner und Katholiken. Dabei verblüffte er die Zuhörer mit der Feststellung, dass nach 1543 die Kirchengemeinden im Hochstift Osnabrück, also auch Neuenkirchen und Damme, für mindestens 70 Jahre evangelisch gewesen seien. Der Osnabrücker Fürstbischof Franz von Waldeck habe diese Reformation durch seinen Beauftragten Hermann Bonnus systematisch betrieben. Auch wenn zwischendurch Versuche der Gegenreformation liefen, vor allem mit Beginn des Dreißigjährigen Krieges, so sei im Fürstbistum mit wechselnden Herrschaftsverhältnissen der gesamte Einzugsbereich des Osnabrücker Bistums eher als evangelisch anzusprechen gewesen.

**Impressum** Herausgeber: Heimat- und Verschönerungsverein „Oldenburgische Schweiz“ Damme e.V.  
Konradstr.9, 49401 Damme  
Tel.: (05491) 1545

Redaktion: Wolfgang Friemerding  
Gestaltung: Wolfgang Klika

Visitationen durch Beauftragte der Bischöfe hätten allerdings zwischendurch ein verheerendes Bild ergeben, insbesondere seien dabei manche Pfarrer als „mixti et dubii“, als konfessionell nicht eindeutig und recht seltsam, eingestuft worden. Einer der inspizierten Neuenkirchener Pfarrer sei sogar „ganz ungebildet“, „offensichtlich betrunken“ und seine Kirche als „verwahrlost“ bezeichnet worden. Mit Ende des Dreißigjährigen Krieges ergab sich aus dem Westfälischen Friedensvertrag für Osnabrück die „alternierende Sukzession“, d. h. die Bischöfe waren im Wechsel evangelisch und katholisch. Die Untertanen dieser Fürstbischöfe waren in ihrer Konfession nach einem „Normaltag“ bestimmt worden und mussten nicht mit jedem neuen Bischof die Konfession wechseln. Für Neuenkirchen mit sehr uneinheitlichem Bild ergab sich daraus ab 1651 das Simultaneum, d. h. die Kirche und ihr Eigentum wurden nach einem genau festgelegten Schlüssel gemeinsam von Protestanten und Katholiken genutzt. Beispielsweise erhielten die Katholiken den Chorraum und den Hochaltar, während die Lutheraner an der Front des Kirchenschiffs jeweils einen eigenen (versenkbaren!) Altar aufbauten, der 1673 fertig gestellt wurde. Dessen zentrales Abendmahls-Bild mit den zwei beschrifteten Flügeln ist übrigens in die 1891 neu erbaute evangelische Apostelkirche übernommen worden. Mit Beginn des Simultaneums gab es dann ständige Auseinandersetzungen zwischen den Konfessionen um die



Pastor Jens Möllmann, im Hintergrund die alte Simultaneums-Kirche in Neuenkirchen

Nutzungszeiten, um Räume und Baumaßnahmen, um den Friedhof, letztlich um Kleinigkeiten, über die man heute lächelt oder die gar makaber sind, wie der gleichzeitige Gottesdienst in der einzigen Kirche anlässlich einer Beerdigung, bei der man um die Wette sang und betete. Einzig in der Zeit der Aufklärung gab es mit den Pfarrern Gieseke und Krehe eine ruhige Phase gegenseitiger Toleranz. Mitte des 19. Jahrhunderts kam dann eine der zahlreichen Querelen sogar von Damme. Es ging um die konfessionelle Erziehung eines Dammer Mädchens, bekannt geworden unter dem Stichwort „Dammer Prozess“, der einen Streit über Jahrzehnte auslöste. Denn sein verwitweter Vater war evangelisch geworden, während die Verwandten das Mädchen entführten, um es katholisch zu erziehen.



Richard Schlarmann mit G.O.E.-Emblem

1888, also nach 347 Jahren voll des Streits, lösten die Beteiligten per Vertrag, in dem vor allem Eigentums- und Finanzfragen detailliert geregelt waren, das Simultaneum in Neuenkirchen auf. Die gemeinsam genutzte Kirche wurde 1902 abgerissen, ein katholisches Gotteshaus am selben Platz neu erbaut, während die Protestanten bereits elf Jahre zuvor bzw. drei Jahre nach Ende des Simultaneums, eine neugotische Kirche erhalten hatten. Zu dieser Lösung des Problems hatte laut Möllmann maßgeblich der evangelische Pfarrer Roth beigetragen, der im Übrigen auch für Damme zuständig war und den Bau der dortigen Laurentiuskapelle 1905 angestoßen hatte.

Der zweite Referent des Abends, **Richard Schlarmann**, leitete sein Thema ein, indem er betonte, dass er „eigentlich ein Dammer Junge“ sei und durch seinen Vater, der Bahnbeamter war, zum Thema „Eisenbahnstrecke Delmenhorst-Hesepe aus Neuenkirchener Sicht“ gekommen sei. 1954 waren die Schlarmanns mit der Versetzung des Vaters nach Neuenkirchen gezogen, wo sie im Bahnwärter-Häuschen wohnten – wiederum ein persönlicher Bezug des Referenten zum Thema. Anhand einer Streckenkarte der Hannoverschen Staatsbahnen von 1866 zeigte Richard Schlarmann auf,

dass zu dieser Zeit das Großherzogtum Oldenburg im wahrsten Sinne den Anschluss verpasst hatte, einen „weißen Fleck“ auf dieser Karte bildete, also keinerlei Eisenbahnstrecken aufwies. Das änderte sich erst, als in Wilhelmshaven Preußen einen Hafen für seine Marine aufbaute und dafür von Oldenburg eine Bahnverbindung forderte. So entstanden bei der G.O.E., der Großherzoglichen Oldenburgischen Eisenbahn, zunächst 1867 die Strecken nach Bremen, nach Wilhelmshaven sowie nach Brake, also zu den Hafenstädten.

Erst später erschloss man den gesamten Süden des Landes Oldenburg, bis schließlich 1907 insgesamt 33 Streckenabschnitte gebaut waren, so dass es also 40 Jahre dauerte, bis Oldenburg ein relativ dichtes Eisenbahnnetz hatte. Die Nord-Süd-Verbindung von Delmenhorst nach Hesepe/Bramsche, inklusive der Stichbahn Damme-Holdorf, ließ die Oldenburgische Eisenbahn-Kommission erst in den Jahren 1898 bis 1900 anlegen. Dass letztlich Oldenburg recht spät ins Eisenbahn-Zeitalter einstieg, hatte mit der anderen Schwerpunktsetzung im Großherzogtum zu tun, denn dort favorisierte man ab Mitte des 19. Jahrhunderts zunächst die „Chaussierung“, d. h. den Ausbau eines Netzes befestigter Straßen oder Chausseen. Dass darüber hinaus

aber die Planungs- und Bauphasen so lange dauerten, lag am Widerstand der meist bäuerlichen Grundstückseigentümer, wohl auch an mangelndem Fortschrittsdenken, aber ebenfalls an Eifersüchteleien der beteiligten Gemeinden, die sich von bestimmten Streckenführungen Vorteile versprachen bzw. fürchteten, ins wirtschaftliche Abseits zu geraten. Denn bekanntlich hat der Aufschwung der Landwirtschaft im hiesigen Raum erst begonnen mit der Einfuhrmöglichkeit von Übersee-Futtermitteln, die von den Nordseehäfen per Bahn in unseren Raum gelangten. Schließlich ging es bei all diesen Querelen natürlich um die Finanzierung, d. h. die Höhe der Beteiligungen der Anliegerkommunen.

All diese Erkenntnisse über den Nutzen der Bahn konnten nicht solche Kuriositäten verhindern, die deutlich wurden, wenn man seinerzeit mit der G.O.E. beispielsweise von Damme über Holdorf und Neuenkirchen nach Hesepe fahren wollte. Denn in Neuenkirchen hatten die Fahrgäste aussteigen und eine weiterführende Fahrkarte zu lösen, da man ab sofort das Gebiet des Großherzogtums verließ und auf hannoversch-preußisches Territorium gelangte. So war es üblich bis zum Ende der G.O.E, also noch bis 1918. (Etwas Ähnliches gab es für Damme, denn dort mussten die Mitfahrer die Bahn wechseln, und zwar von der G.O.E zur Wittlager Kreisbahn.)

Mit Bildern vom Neuenkirchener Bahnhof im zeitlichen Wandel bis zum heutigen Kulturbahnhof, vom Bahnwärterhäuschen am Bahnübergang, von den eingesetzten Loks oder Betriebswagen über eine Arbeiter-Wochenkarte bis hin zu Innenaufnahmen vom Stellwerk leitete Richard Schlarmann schließlich über zum Ende der Nutzung durch die Deutsche Bahn. Womit er den erfolgreichen Betrieb durch die privatisierte Nordwestbahn erläuterte. Die sei mittlerweile mit einem bemerkenswerten Einzugsbereich die größte Privatbahn in Deutschland und zeige der Deutschen Bahn, dass auch Regionalbahnen rentabel funktionieren.