

**Günter König**

# Geschichten von der Klb. Hoya – Syke – Asendorf

Unter diesem Titel startete in DME 2/1995 eine Reihe von Aufsätzen, die sich mit der Geschichte der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf (HSA) beschäftigen. Auf die Bitte um Unterstützung haben sich 3 Herren gemeldet. Dafür vielen Dank. Herr Geier hat bereits in DME 4/1995 einen Artikel über einen rabiaten Fahrgast vorgestellt. Weiterhin möchte ich mich auch bei den Herren Grootte und Wolff von der Märkischen Museumseisenbahn bedanken. Diese haben wertvolles Material zur Verfügung gestellt, mit der man weitere Informationen zum HSA-Schriftverkehr erhält.

Heute folgen eine Reihe von kurzen Geschichten, die zum Teil auf den ersten Blick mit der HSA überhaupt nichts zu tun haben. Dennoch, Basis der Artikel sind Schreiben im HSA-Archiv. Dort hat sich Schriftverkehr erhalten, der bei den betroffenen Bahnen nicht mehr vorhanden ist. Immerhin konnten z. B. bis jetzt 49 Neu- und Gebrauchtangebote an die HSA ausfindig gemacht werden. Einige davon, wie die Brasilianer-Wagen der Kleinbahn Engelskirchen – Marienheide (EME) oder die Türken-Wagen der Kreis Oldenburger Eisenbahn (KOE) sollen heute vorgestellt werden. Weitere Angebote konnten inzwischen ebenfalls identifiziert aber aus Zeitmangel noch nicht aufgearbeitet werden.

Die Aufarbeitung des bis jetzt aufgefundenen Schriftverkehrs der HSA zu den Fahrzeugen dürfte mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Um die Sucharbeit zu erleichtern, wurde der Schriftverkehr neu sortiert. Bis jetzt liegen folgende Themengruppen vor:

- Dampflokomotiven
- Triebwagen
- Wagen (bis jetzt 2 breite Stehordner)
- Wagensatzteile
- Rollbockverkehr
- Fahrzeugangebote und
- Prüfvorschriften und Prüfungslisten etc.

Zu den Wagen konnte Schriftverkehr der Waggonfabriken Uerdingen, HAWA und Van der Zypen und Charlier eingeordnet werden. Letzterer dürfte allerdings noch nicht vollständig sein. Auch fehlt Schriftverkehr mit Orenstein & Koppel, die ebenfalls 7 OO-Wagen lieferten. Die in DME 2/1995 veröffentlichte Wagenliste wird z. Z. überarbeitet und nach Einarbeitung noch ausstehender Informationen berichtigt.

Der heute veröffentlichte Schriftverkehr mag Wissenslücken schließen und wirft neue Fragen auf. Möglicherweise lassen sich diese später noch klären. Daher auch heute wieder die Bitte: Wer Material zu den hier veröffentlichten Themen hat, möge sich bitte melden. Jeder Hinweis kann nützlich sein. Sonst bleibt mir nur, Ihnen beim Lesen viel Vergnügen zu wünschen.

## Die letzten Schmalspurangebote an die HSA

In den 50er Jahren setzte das Kleinbahnsterben im Westen Deutschlands ein. Dadurch wurden sehr viele Fahrzeuge frei, die obwohl alt durch die Leistungen der jeweiligen Werkstätte noch in gutem Zustand waren. Nach Betriebseinstellungen versuchte man, die Fahrzeuge weiter zu verkaufen. Meist blieb aber nur noch der Schrottplatz übrig. Zum letzten mal wurde der HSA am 15. 3. 1958 (Eingang 17. 3. 1958) vom Niedersächsischen Landeseisenbahnamt (NLEA) (AZ: A 63/A 25/Gr/Wa) ein solches Angebot unterbreitet. Das gleiche Angebot ging auch an die Betriebsleitun-

gen in Wunstorf, Aurich und Emden.

“Betr.: Ankauf von Fahrzeugen und Material für Schmalspurbahnen.

Es werden abgegeben:

- 1.) von der Mindener Kreisbahn 3 Triebwagen für 1.000 mm Spurweite
- a) Triebwagen T 3 und T 4, Bauart Linke-Hofmann, Lauchhammer, Baujahr 1925, Motoren-Bauart: Junkers 3 Zyl. mit Gegenkolben, Leistung 2 x 75 PS
- Getriebe-Bauart: 4-Gangschaltung, hierzu pneumatische Schaltung, Bauart AEG
- Luftdruckbremse Bauart Knorr.

- Drehgestell-Achsstand: 1.500 mm
- Drehzapfenabstand: 10.000 mm
- Länge über Puffer: 15.640 mm
- Wagenkastenbreite: 2.700 mm
- Höhe über SO: 3.885 mm
- Radscheibendurchmesser: 800 mm
- Der Wagenkasten hat Holzaufbau mit 44 Sitzplätzen und 4 Hilfssitzen auf den Führerständen. Die beiden Motoren mit den darunter liegenden Getrieben sind auf dem Führerstand angeordnet.

- Höchstgeschwindigkeit: 40 km/h
- b) Triebwagen T 2, Bauart Deutsche Werke, Baujahr 1923, Fabrik-Nr. 27. Das Fahrzeug ähnelt in der Bauart dem T 151 der VWE.

- Motor-Bauart: KHD Typ F6M 317
- Motor-Nr.: 294 458/63
- Bremsbauart: Luftsaugebremse
- Drehgestell-Achsstand: 1.500 mm
- Drehzapfenabstand: 8.550 mm
- Leergewicht: 16,6 t
- Höchstgeschwindigkeit: 40 km/h
- Radscheibendurchmesser: 700 mm
- Breite des Wagenkastens: 2.500 mm
- Höhe über SO: 3.897 mm
- Gesamtänge: 13.700 mm

Die 3 Triebwagen können bei der Mindener Kreisbahn besichtigt werden.

2.) Von der Oberbergischen Verkehrsgesellschaft A.G. (OVAG), Niedersessmar/Rhld., wird der Verkauf der gesamten Bahnanlage der Schmalspurbahn von 1.000 mm Spurweite ausgeschrieben.

Außer dem Gleismaterial werden G-, O-, H- und HH-Wagen sowie 18 Rollböcke ausgeschrieben. Über die Rollböcke können folgende technische Angaben gemacht werden.

- Hersteller: Esslingen
- Baujahr: 1941 bezw. 1945
- Eigengewicht: 1.400 – 1.770 kg
- Ladegewicht: 9 Rollböcke mit 16 t und 9 “ “ 20 t

- Achsstand: 1.200 mm
- Radreifendurchmesser: 500 mm
- Länge der Rollböcke: 2.350 mm
- Die Rollböcke sind zur Hälfte ungebremst, zur Hälfte mit Bremse ausgerüstet.

Vor einem halben Jahr wurden von der Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund Rollböcke mit älterem Baujahr zum Preise von DM 648,- pro Stück gekauft.

Da Offerten über Kaufgesuche spätestens zum 2. April in den Händen des Ausschreibers sein müssen, bitten wir um umgehende Mitteilung, falls die Beschaffung von Rollböcken zu dem wahrscheinlich sehr günstigen Abgabepreis gewünscht wird. Im Auftrage Großkopf.”

Die HSA antwortete am 19. März 1958

“Betr.: Ankauf von Fahrzeugen und Material für Schmalspurbahnen

Die angebotenen Triebwagen sind uns bekannt. Wir können diese auf unserer Bahn nicht einsetzen. Die Rollböcke passen nicht zu unseren vorhandenen Rollböcken und sind deshalb ebenfalls nicht verwendbar.”

Die Mindener Triebwagen T 2 bis T 4 wurden überflüssig, nachdem die letzte Schmalspurstrecke der Mindener Kreisbahn (MKB) zum 14. 12. 1957 in Normalspur neu eröffnet wurde. Für T 2 und T 3 konnten Käufer gefunden werden, T 4 wurde 1959 in Minden verschrottet.

MKB T 2 bis T 4 hatten eine bewegte Vergangenheit: T 2 wurde ursprünglich an die dem Deutschen Reich gehörende Schmalspurbahn Finthen – Wackernheim bei Mainz geliefert. 1928 kam er nach einer Instandsetzung bei der Mainzer Waggonfirma Gastell zur Nebenbahn Zell – Todtnau der Süddeutschen Eisenbahn Gesellschaft, wo er die Nummer T 7 erhielt. Auch dort hielt er sich nicht lange. Bereits 1934 kam er für 15.000 Reichsmark zur MKB, die ihn vermutlich am 7. 7. 1934 in Betrieb nahm. Die angegebenen Maße dürften z. T. falsch sein. Fest steht, daß der Wagen einen Drehzapfenabstand von nur 7.600 mm hatte und der Raddurchmesser bei 750 mm liegen muß. Löttgers gibt die Maße wie folgt an [3, S. 96]:

- LüP: 13.700 mm
- Breite: 2.650 mm
- Radstand im Drehgestell: 1.450 mm
- Drehzapfenabstand: 7.650 mm

Löttgers zitiert die Mindener Werkstätte [a. a. O. S. 115]:

- Breite: 2.500 mm
- Höhe: 3.897 mm
- Höhe SO bis FOK: 1.147 mm
- Raddurchmesser: 750 mm
- Leergewicht: 17.800 kg

Der zur gleichen Zeit an die Kehdinger Kreisbahn gelieferte und vermutlich baugleiche Triebwagen DWK 28/1923 wurde 1926 an die Köln – Bonner-Eisenbahn (KBE) verkauft und dort unter der Nummer 210 eingesetzt. Die KBE gab als Drehzapfenabstand 7.600 mm und als Radstand im Drehgestell 1.400 mm an.

Einig über die Maße dieses Triebwagens ist man sich offensichtlich nicht. Knippschild gibt neben dem wohl richtigen Drehzapfenabstand von 7.600 mm einen Drehgestellradstand von 1.200 mm an [6]. Sein Leben beendete der Wagen allerdings nicht mehr als VT. Er wurde in Emden in den VB 565” umgebaut und 1963 verschrottet.

MKB T 3 und T 4 wurden ursprünglich an die KBE geliefert und gehörten zur Serie 300 – 304. Nachdem deren Meterspurstrecken auf Normalspur umgebaut worden waren, wurden 1935 zwei Wagen an die MKB verkauft. T 3 wurde 1958 oder 1959 an die Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel (EPG) verkauft, wo er die Nummer T 55 erhielt und seit dem 8. 10. 1959 in Betrieb stand. Nach der Betriebseinstellung der EPG kam er zur Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund (LAW). Dort stand er bis 1967 als VT im Dienst und lief weitere 3 Jahre ohne Motore als Bremswagen, bis er 1970 verschrottet wurde.

Auch die für diese Triebwagen genannten Maße stimmen so nicht. Der Radstand im Drehgestell muß 1.600 mm und die Lüp 15.750 mm lauten. Die Höhe wird wohl richtiger 3.450 mm lauten, und nach allen bekannten Quellen muß der Raddurchmesser 750 mm betragen. So ist das halt mit dem Metermaß!

Hinter der Schmalspurbahn der Oberbergischen Verkehrs AG verbarg sich seit 1951 die EME. Es war die zweite Berührung der HSA mit der EME, nachdem diese bereits 1940 zwei der HSA angebotene OO-Wagen übernommen hatte.

In der Aufstellung des NLEA gibt es bei den Rollböcken einen Fehler. Vorhanden waren nur 8 Rollböcke mit 16 t und 10 Rollböcke mit 20 t Ladegewicht. Im einzelnen waren dies die Wagen:

Nr.	Lieferdat.	Eigengew. kg	Ladegew. kg	Bremse
R 1	ME/ 1941	1.650	16.000	ja
R 4	ME/ 1941	1.650	16.000	ja
R 6	ME/ 1941	1.650	16.000	ja
R 9	ME/ 1941	1.650	16.000	ja
R 11	ME/ 1945	1.770	20.000	ja
R 12	ME/ 1945	1.770	20.000	ja
R 13	ME/ 1945	1.770	20.000	ja
R 14	ME/ 1945	1.770	20.000	ja
R 16	ME/ 1945	1.770	20.000	ja
R 24	ME/ 1941	1.400	16.000	nein
R 25	ME/ 1941	1.400	16.000	nein
R 29	ME/ 1941	1.400	16.000	nein
R 30	ME/ 1941	1.400	16.000	nein
R 31	ME/ 1945	1.510	20.000	nein
R 32	ME/ 1945	1.510	20.000	nein
R 33	ME/ 1945	1.510	20.000	nein
R 34	ME/ 1945	1.510	20.000	nein
R 36	ME/ 1945	1.510	20.000	nein

Keine der niedersächsischen Bahnverwaltungen hatte für die Rollböcke Verwendung. Am 26. 6. 1958 wurden sie allesamt an die Geilenkirchner Kreisbahn verkauft, die schon 1955 die anderen Rollböcke der EME übernommen hatte. Zwei der 1958 verkauften Rollböcke sind erhalten geblieben: R 13 und 16 EME befinden sich heute bei der IHS.

Für die ebenfalls angebotenen Güterwagen fand sich kein Käufer mehr, waren sie doch – außer einem Gw von 1908 – aus den Jahren 1896 bis 1899. Für eine Einstellung bei einer Meterspurbahn des NLEA hätten überdies die Zug- und Stoßvorrichtungen geändert werden müssen.

### Salonwagen der Kreisbahn Norderdithmarschen

In den Angeboten von Gebrauchtfahrzeugen befindet sich auch ein Schriftverkehr mit dem Kreisausschuß Norderdithmarschen. Dabei ging es um den Salonwagen der am 2. 10. 1937 eingestellten Kreisbahn Norderdithmarschen. Diese hatte 1908 [7] oder 1907 [8]

einen Salonwagen von der Düsseldorfer Waggonfabrik erhalten, der nicht an die Abbruchfirma Eckhard & Co verkauft worden war, sondern noch in seinem Schuppen in Heide herumstand. Alle anderen Fahrzeuge der Kreisbahn waren bis zum 31. 12. 1938 verkauft oder verschrottet. Zunächst bot man den Wagen der Sylter Inselbahn an, die aber erstaunlicherweise kein Interesse hatte, obwohl bei der HSA ein Schriftstück vorhanden ist, nachdem die Sylter Inselbahn in jenen Jahren dringend Personenwagen suchte. Auch keiner der anderen 11 Personenwagen der Kreisbahn kam nach dem nahegelegenen Sylt.

Daher bot der Kreisschuß im September 1938 in der Zeitschrift "Verkehrstechnik" den Wagen mit folgendem Wortlaut an:

#### "Kleinbahn-Salonwagen

1 m spurig, vierachsrig, wenig gebraucht und sehr gut erhalten, zum Umbau als Triebwagen geeignet, ist wegen Stilllegung sofort billig zu verkaufen. Kreisbahnwerkstatt Heide (Holstein) Fernruf 2069."

Die Anzeige führte offenbar nicht zum Erfolg, denn im Mai 1939 bot man den Wagen in der "Verkehrstechnik" noch einmal an:

"Kleinbahn-Personenwagen, 1 m Spur, 2. Kl., mit Salonabteil u. Abort, vierachsrig, mit 2 Drehgestellen, Handbremse, 12/2,50 m. Gewicht 12 t, wenig gebraucht und fast neuwertig, als Triebwagenanhänger geeignet, wegen Stilllegung zu verkaufen. Kreisausschuß Norderdithmarschen, Heide (Holst.) Fernruf 2851."

Nun interessierte sich die HSA für den Wagen:

"An den Kreisausschuß Norderdithmarschen Heide in Holstein, (Hoya, Anm. d. Aut.) 23. 5.39 In Nr. 9 der Verkehrstechnik vom 5. 5. 39 bieten Sie einem Kleinbahn-Personenwagen 1 m Spur zum Verkauf an. Ich bitte um Mitteilung ob der Wagen noch zu haben ist und welcher Preis gefordert wird. Wo kann der Wagen besichtigt werden? Der Betriebsleiter Stöver"

Schreiben des Landrats des Kreises Norderdithmarschen an die HSA (HSA G.Nr. 1140 vom 27. 5. 1939):

"Der Landrat. K. Heide/Holst., den 25. Mai 1939

An die Betriebsleitung der Kleinbahn Hoya=Syke=Asendorf in H o y a (Weser) Bezug: Ihre Nachricht v. 23. 5. 39 - Nr. 1103

Zu dem anliegenden Rundschreiben bemerke ich, dass der Wagen noch zu haben ist. Da aber verschiedene Anfragen von ernsthaften Käufern vorliegen und Besichtigungen angemeldet sind, empfehle ich eine Besichtigung baldmöglichst vorzunehmen, falls Sie Interesse am Erwerb des sehr gut gebauten und erhaltenen Wagens haben sollten. Fernmündliche Anmeldung erbitte ich unter Nr. 2851.

Anlage: Rundschreiben vom 8. 5. 1939

Bezug: Ihre Anfrage, betr. Kauf eines 1 m spur. Personenwagens.

Es handelt sich um einen 1908 von der Düsseldorfer Eisenbahnbedarf AG. für rd. 14.000,- RM gelieferten Salonwagen der 1937/38 abgebauten Kreisbahn Norderdithmarschen. Der Wagen hat in einem besonderen Schuppen gestanden und ist im Betriebe planmäßig fast nicht verwendet worden. Er ist daher sehr gut erhalten und als Triebwagenanhänger geeignet. Neben der offenen Plattform enthält er ein Abteil II. Kl. (Holzbank mit roter Plüschauflage) für 16 Sitzplätze. In dem grösseren Salonabteil und der geschlossenen Plattform können anstatt der Plüschsessel usw. Bänke für 32 Personen eingebaut werden, so dass der Wagen 48 Sitzplätze und reichlich Platz für Stehplätze ent-

hält.

Eine Besichtigung kann zur Zeit erfolgen. Lichtbild liegt bei. Die Forderung beträgt 3.500,- RM frei Reichsbahnwaggon bzw. ohne die jetzige Einrichtung des Salonabteils nach Vereinbarung. Wegen der grossen Zahl der Anfragen können die Fabrikzeichnungen nur bei Kauf abgegeben werden."

Die HSA wollte diesen Salonwagen aber nicht als Personenwagen weiter verwenden. Am 31. 5. 1939 schrieb Stöver dem Landeskleinbahnamt:

#### "Betr.: Anhänger für neuen Dieseltriebwagen

Für den bei der Triebwagen- u. Waggonfabrik Wismar in Auftrag gegebenen Dieseltriebwagen fehlt uns ein Anhänger. Aus unserem Personenwagenbestand kann ich keinen Wagen für den Neubau zu einem Triebwagen-Anhänger mehr abgeben, weil der Bestand von 9 Pers. Wag. (Vorhanden waren 10 Personenwagen. Ein Wagen vom Baujahr 1903 war aber bereits zu einem Triebwagenanhänger adaptiert worden. Er verfügte sowohl über Druckluft als auch Saugluftbremse und war zusätzlich mit einem Ofen ausgestattet worden, Anm. d. Aut.) für den Spitzenverkehr (Bruchhauser Markt, Festtage usw.) mit Dampfzügen heute schon nicht mehr reichen.

Ich habe daher aufgrund einer Anzeige im Heft das beiliegende Angebot angefordert und halte den angebotenen Wagen für meine Zwecke als sehr geeignet. Der Wagen soll zur Hälfte als Postabteil und zur Hälfte als Packabteil ausgebaut werden. Falls der Wagen noch in einem guten Zustand ist, scheint mir der Preis einigermaßen angemessen. Ich bitte um Zustimmung."

Doch schon ein Tag später, am 1. 6. 1939, schrieb Stöver dem Landrat in Heide:

#### "Betr.: Personenwagen

Für Ihr Angebot auf einen gebrauchten Personenwagen bestens dankend, teile ich Ihnen mit, daß ich leider keinen Gebrauch von dem Angebot machen kann. Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf Der Betriebsleiter"

Ob die Steinhuder Meer-Bahn den Wagen damals kaufte, ist nicht bekannt. 1947 verkaufte sie ihn jedoch an die Bielefelder Kreisbahn wo er die Nummer 5 erhielt. Dort stand er bis zur Einstellung des Personenverkehrs am 13. 2. 1954 im Einsatz. Nach einem Gutachten aus dem Jahre 1950 lag der technische Erhaltungszustand für die Wagen 5 und 6 bei 58 %. Lediglich Wagen 12 hatte mit 59 % einen besseren Erhaltungswert. Daher ist verwunderlich, daß Wagen 5 keinen neuen Einsatzort mehr fand, während ältere und wohl auch schlechtere Wagen zum Teil bis heute erhalten blieben. Allerdings muß dennoch ein Verkauf bis zum Geschäftsjahr 1956/57 stattgefunden haben. Denn in einer Aufstellung der Schrottfirma Hebler aus Bochum vom 14. 6. 1957, die übrigens auch an die Kleinbahn HSA übersandt wurde, ist als letzter Personenwagen nur noch Wagen 14 enthalten.

Obwohl der Wagen von der Düsseldorfer Waggonfabrik gebaut wurde, weicht er von deren Normen stark ab. Besonders bemerkenswert waren die Drehgestelle, die nicht über den bei Düsseldorf üblichen gekröpften Langträger verfügten. Die Langträger waren gerade. Diese Bauart ist von gedeckten Güterwagen des Baujahres 1898 der Straßburger Straßenbahn her bekannt. Die Federn lagen wie üblich unter den Achslagern. Nach Schöning soll der Drehgestellachsstand 1.200 mm betragen haben. Vermutlich lag er aber bei 1.250 mm. Die weiteren Maße nach Schöning [8] lauten:

Länge über Puffer:	12.070 mm
Breite:	2.650 mm
Höhe:	3.500 mm
Raddurchmesser:	700 mm
Drehzapfenabstand:	6.450 mm

## 12 Normalspurpersonenwagen von Lindner

Durch den beginnenden Zweiten Weltkrieg kamen die Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen bei Auslandsaufträgen in Bedrängnis, wenn sie Ihre Produkte nicht mehr absetzen konnten. Man schaute sich daher nach Interessenten im Inland um. Ein solcher Fall der Waggonfabrik Lindner in Ammendorf befindet sich auch im HSA-Archiv. Wahrscheinlich sollten die angebotenen 12 Personenwagen an die Türkei geliefert werden. Die Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen versandte Schreiben mit Datum 24. 11. 1939, das am 6. 12. 1939 bei der HSA eintraf.

“Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen  
Rundschreiben Nr. 119 (Klb) und Nr. 108 (Prb)  
Betrifft: Angebot der Firma Gottfried Lindner, Aktien-Gesellschaft, Ammendorf bei Halle a. d. S., auf 12 Personenwagen 3. Klasse.

An die Mitglieder der Fachgruppen Nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Private Bahnen des allgemeinen Verkehrs.

Die Firma Gottfried Lindner Aktien-Gesellschaft, Wagen- und Waggonfabrik Ammendorf bei Halle a. d. Saale, hat uns mitgeteilt, dass sie aus einem Auslandsauftrag 12 Stück zweiachsige Personenwagen 3. Klasse frei bekommt. Von diesen Wagen werden im Januar 2 Stück und die restlichen 10 im März/April 1940 fertig. Sie bietet diese Fahrzeuge vorbehaltlich Zwischenverkauf sowie unter allen Vorbehalten zum Verkauf an. Eine Beschreibung der Wagen ist in der Anlage beigelegt.

Wir geben hiermit von diesem Angebot Kenntnis und stellen es den Verwaltungen, die beabsichtigen, dem Angebot näher zu treten, anheim, sich direkt mit der Fa. Gottfried Lindner A. G., Ammendorf bei Halle a. d. Saale, in Verbindung zu setzen.

Wir bemerken noch, dass etwa erforderliche Eisenkontingente seitens der RVBa nicht gegeben werden können.

Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen  
Fachgruppe Nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Private Bahnen des allgemeinen Verkehrs  
Der Geschäftsführer: i. A. Bauer”

Die erwähnte Anlage folgt, die Fabrikzeichnung fehlt jedoch.

“Beschreibung Zweiachsiger Durchgangswagen 3. Klasse in geschweisster Stahlbauart ähnlich C 2 der Deutschen Reichsbahn, sowie nach anliegender Zeichnung A I 287 für 1435 mm Spurweite, und 2 Fahrgasträumen und 1 Abort mit Wasserspülung. Eigengewicht ca 17,5t

Die Wagen enthalten: Untergestell und Gerippe aus Profilen St. 52 zusammengeschweisst; Aussenbekleidung der Wände aus Stahlblech mit dem Gerippe verschweisst; Radsätze von 1.000 mm Laufkreisdurchmesser; Peyinghaus-Gleitlager-Achsbuchsen mit Lagerschalen aus Rotguss mit Weissmetallausguss WM 80 und selbsttätiger Schmierung; Tragfedern 8-lagig 120.16, 2.100 mm lang. Aufhängung durch Rechteckschaken und Schakenstein; Hülsenpuffer mit Uerdinger Ringfeder, Pufferteller 370 mm Durchmesser; durchgehenden verstärkten Zugapparaten mit Zughaken sowie Schrauben- und Sicherheitskupplung, sowie 2-teiliger Zughakenführung; Acht-Klotzbremse mit Betätigung nur von 1 Vorraum aus mit 2-teiligen Bremsklötzen; Druckluftbremse Hkp 1-10” mit Gestängesteller u. Notbremseinrichtung;

Niederdruck-Dampfheizung System Pintsch in jedem Fahrgästeabteil, abstellbar; elektrische Beleuchtungseinrichtung Bauart GEZ mit Dynamo und Blei-Akkumulatorenbatterie; doppelten Fussboden 60 mm stark aus Kiefer mit 3,6 mm starkem Linoleumbelag; Tonnendach mit Doppeldecke, die äussere besteht aus Stahlblech und wird auf das Gerippe genietet, die innere kassettenförmige aus Sperrholz, elfenbeinfarbig matt gestrichen; innere Wandbekleidung der Fahrgäste- und Einstiegräume aus naturpoliertem Eichen-Sperrholz; Isolierung der Wände, des Fussbodens und Daches mit Agu-Isolierplatten;

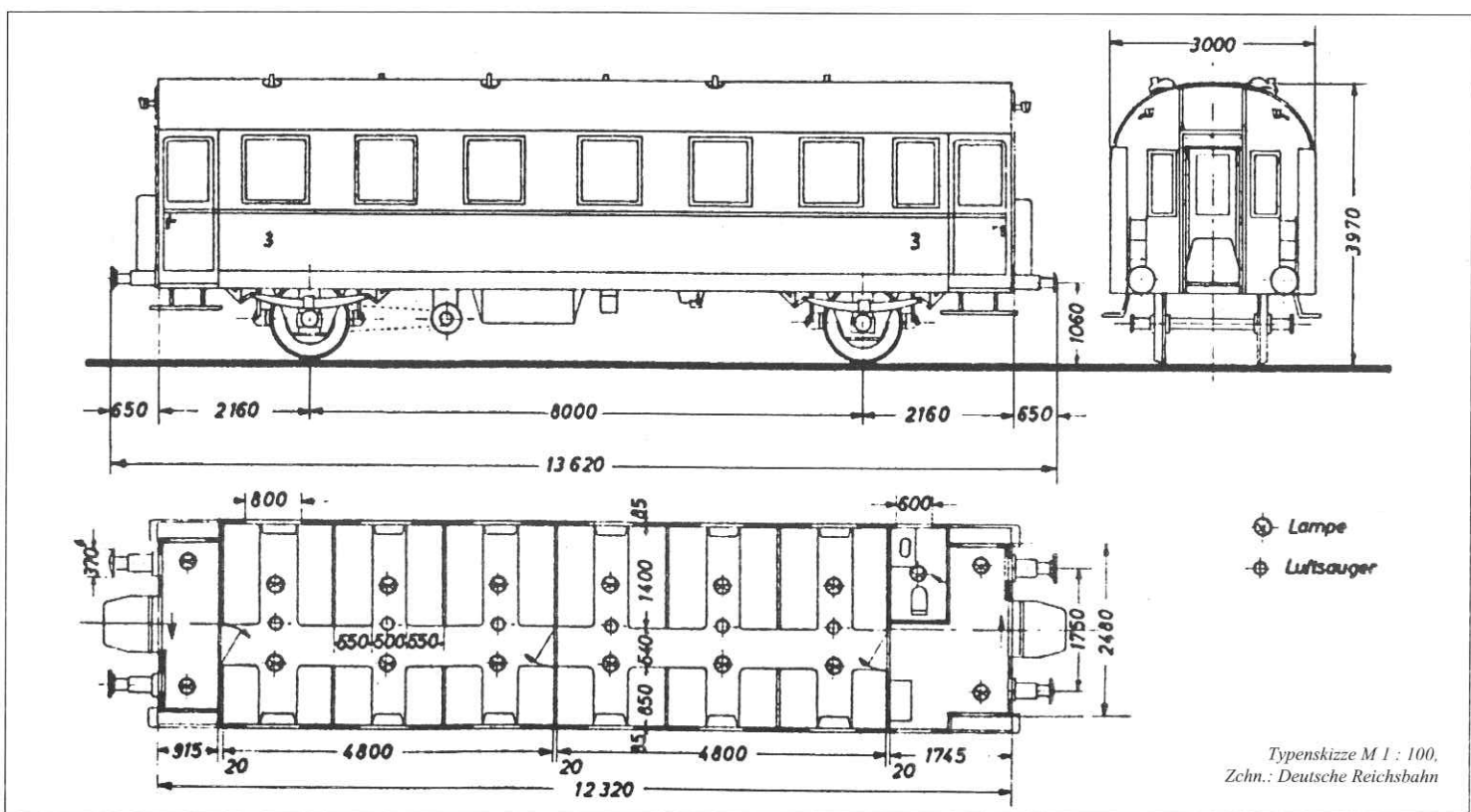
herablassbare Metallrahmen-Seitenfenster 800 mm breit mit Federausgleichvorrichtung und Fenster-Feststeller; herablassbare Holzjalousien für Fahrgästräumenfenster aus Teakholz; Rollvorhänge für Fahrgästräumenfenster; Verglasung aus Spiegelglas mit eingetragenen Hoheitszeichen des früheren Bestellers; Übergangseinrichtung bestehend aus 1-einflügligen Schiebetür in jeder Stirnwand, mit hochklappbarer Über-

gangsbrücke aus Riffelblech u. beiderseitigen Schutztüren mit Scherengitter; Eingang durch einflüglige Drehtüre mit herablassbaren Fenstern mit Riemenbetätigung in den Seitenwänden der Einstiegräume; Trennwände mit einflügligen Drehtüren zwischen den 2 Fahrgästräumen und zwischen Fahrgäste- und Einstiegräume; halbhohle Zwischenwände zwischen den Sitzen; Sitze in Queranordnung 2 + 3 eingebaut mit Eschenholzlatten, naturlackiert; Beschläge aus Leichtmetall poliert; Gepäcknetze über den halbhohen und an den Zwischenwänden mit gepressten Stahlblech-Konsolen und naturlackierten Eschenholzlatten; Feste Tischchen mit eingebauten Aschenbechern unter Fensterbrüstung an Seitenwänden zwischen den Querbänken; Lüftung durch Kuckuckslüfter von den Fahrgästräumen aus verstellbar;

Abort mit einem Einstiegräum als Hockabort ausgebildet mit Wasserspülung (ohne Seifenspender und ohne Schränkchen für Handtücher) mit Abortplatte aus Gusseisen weiss emailliert, Fussboden aus Terazzo, Bekleidung der Wände über dem Sockel aus verzinktem Stahlblech weiss lackiert, 1 Waschbecken aus weissem Steingut, 1 Spiegel, 1 Aschbecher, 1 Hut- und Kleiderhaken, 2 Griffe zum Festhalten, 1 Wasserkasten von 300 Ltr. Inhalt aus Kupfer und 1 Klappfenster mit Verglasung aus Mattglas; Aussenlackierung nach Reichsbahn; Baustoffe nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn. Ammendorf, den 22. 11. 39 Rei/Ba.”

Wahrscheinlich sind 3 Wagen zur Kreis Oldenburger Eisenbahn (KOE) gekommen. Diese Gesellschaft betrieb eine Strecke von Neustadt/Holstein nach Heiligenhafen, sowie eine Zweiglinie von Lütjenbrode nach Orth auf der Insel Fehmarn. Im Zuge der Planung der Vogelfluglinie wurde die Gesellschaft zum 1. 8. 1941 verstaatlicht.

Zur Privatbahnzeit hatten die Wagen bei der KOE die Nummern 17 bis 19. Nach der Verstaatlichung trugen sie zuerst die Betriebsnummern 98 073” bis 98 075 “ und wurden kurz darauf in 88 213”, 88 215” sowie 88 216” umgenummert. Bei der DRG bekamen sie die Gattung Ci-40. Das Durchschnittsgewicht wurde von der DRG mit 16.400 kg angegeben. Der weitere Verbleib ist nicht bekannt.



## Wagen 259 und 260 der Eisenbahn Engelskirchen – Marienheide

Ein anderes Angebot im HSA-Archiv läßt sich der Eisenbahn Engelskirchen – Marienheide (EME), d. h. den Wagen OOm 259 und 260, zuordnen. [14]. Die Güterwagen der HSA – insbesondere die offenen Güterwagen – scheinen kurz vor dem Zweiten Weltkrieg in einem lausigen Zustand gewesen zu sein. In den Jahren 1939 und 1940 mußten nicht weniger als 10 OO-Wagen abgestellt werden, da ihr Zustand eine weitere Verwendung nicht zuließ. Man gab dem Landeskleinbahnamt zu verstehen, daß unbedingt neue Schmalspurgüterwagen (Klappdeckelwagen) zu beschaffen seien, sollte der Rollbockbetrieb nicht eingeführt werden. An neue Wagen war aber wegen des Kriegsausbruchs nicht mehr zu denken, und so ließ man der HSA verschiedene Angebote über Schmalspurgüterwagen zukommen.

Am 12. 4. 1940 (HSA G. Nr 887) kam ein Angebot der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen, Fachgruppe Nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Private Bahnen des allgemeinen Verkehrs vom 1. 4. 1940 unter Aktenzeichen Tgb.-Nr. II 520/40 an das Landeskleinbahnamt der Provinz Hannover:

“Betr. 4-achsige Güterwagen für 1 000 mm Spur.

Die Waggonfabrik Steinfurt A. -G. - Königsberg/ Pr. teilt uns mit, daß sie einen Auslandsauftrag von Brasilien über 32 Stück 4-achsige offene Güterwagen mit 1.000 mm Spur erhalten habe. Von diesen Wagen sei einer fertiggestellt, die anderen könnten etwa in 6 – 8 Wochen fertiggestellt werden. Das erforderliche Material hierfür sei bei dem Werk vorhanden. Da die Bemühungen der Fabrik, die Wagen nach Brasilien zu verschiffen, bisher keinen Erfolg gehabt haben, sollen sie anderweitig abgegeben werden. Eine Beschreibung der Wagen liegt bei. Es handelt sich um Waggons von 30 t Tragfähigkeit, also mit einem Raddruck bei Beladung von etwa 5 t, Kupplung: Jeanny-Kupplung.

Wir bitten um möglichst sofortige Mitteilung, ob Sie Interesse an dem Bezug der Wagen haben. Wir werden dann zu erreichen versuchen, daß die Wagen ohne Zuteilung von Kontingenten bezogen werden können. Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen

Fachgruppe Nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Private Bahnen des allgemeinen Verkehrs  
Der Geschäftsführer Dr. Woelck.”

Dabei war die Abschrift der Beschreibung der Wagen von der Waggonfabrik L. Steinfurt:

“Beschreibung eines 4-achs. offenen Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 30 t, nach Zeichnung 60467. Allgemeines. Der Wagen entspricht der in Brasilien üblichen Bauart als 4-achs. offener Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 30 t, Spurweite 1.000 mm, mit Drehgestellen amerikanischer Bauart, mit eisernem Untergestell, eisernem Kasten, Mittelpufferkupplung und Vacuumbremse.

Abmessungen:

Kastenlänge, außen	11.000 mm
Totale Länge	12.000 mm
Kastenbreite, innen	2.000 mm
Totale Breite	2.588 mm
Pufferhöhe	750 mm
Höhe der Seitenborde	1.200 mm
Abstand von Mitte bis Mitte Drehgestell	8.000 mm
Eigengewicht ca.	14.350 kg

Untergestell. Das Untergestell besteht aus 2 mittleren Längsträgern, hergestellt aus U 26, in der Mitte verstärkt auf 400 mm Höhe, mit unterer Gurtplatte, 2 äußeren Trägern aus U 18 sowie 2 Kopfstücken aus U 26 und 4 Drehgestellquerträgern aus U 26. 5 weitere Querträger sind aus T-Eisen in geschweißter Konstruktion hergestellt und als Konsolen ausgebildet. Der Fußboden besteht aus 6 mm starkem Blech, das mittels Schweißung mit dem Untergestell verbunden ist.

Kasten. Der Kastenaufbau besteht aus 4 Seitenwandhälften, die in Profilstahlkonstruktion mittels Blechverkleidung in geschweißter Ausführung hergestellt sind. In jeder Seitenwandhälfte befindet sich eine Seitenwandklappe, die durch Handgriffe verriegelt nach unten aufschlägt und durch am Untergestell angebrachte Blattfedern abgefangen wird. Die Stirnwände sind gleichfalls in derselben Konstruktion ausgeführt und werden mit den Seitenwänden bei Montage verschraubt. Stirn- und Seitenwände stützen sich mit einem Stützwinkel auf das Untergestell ab. Sie werden mit Stützwinkel und Seitenwand- bzw. Stirnwandsäulen am äußeren Langträger bzw. Kopfstück mit

dem Untergestell verschraubt.

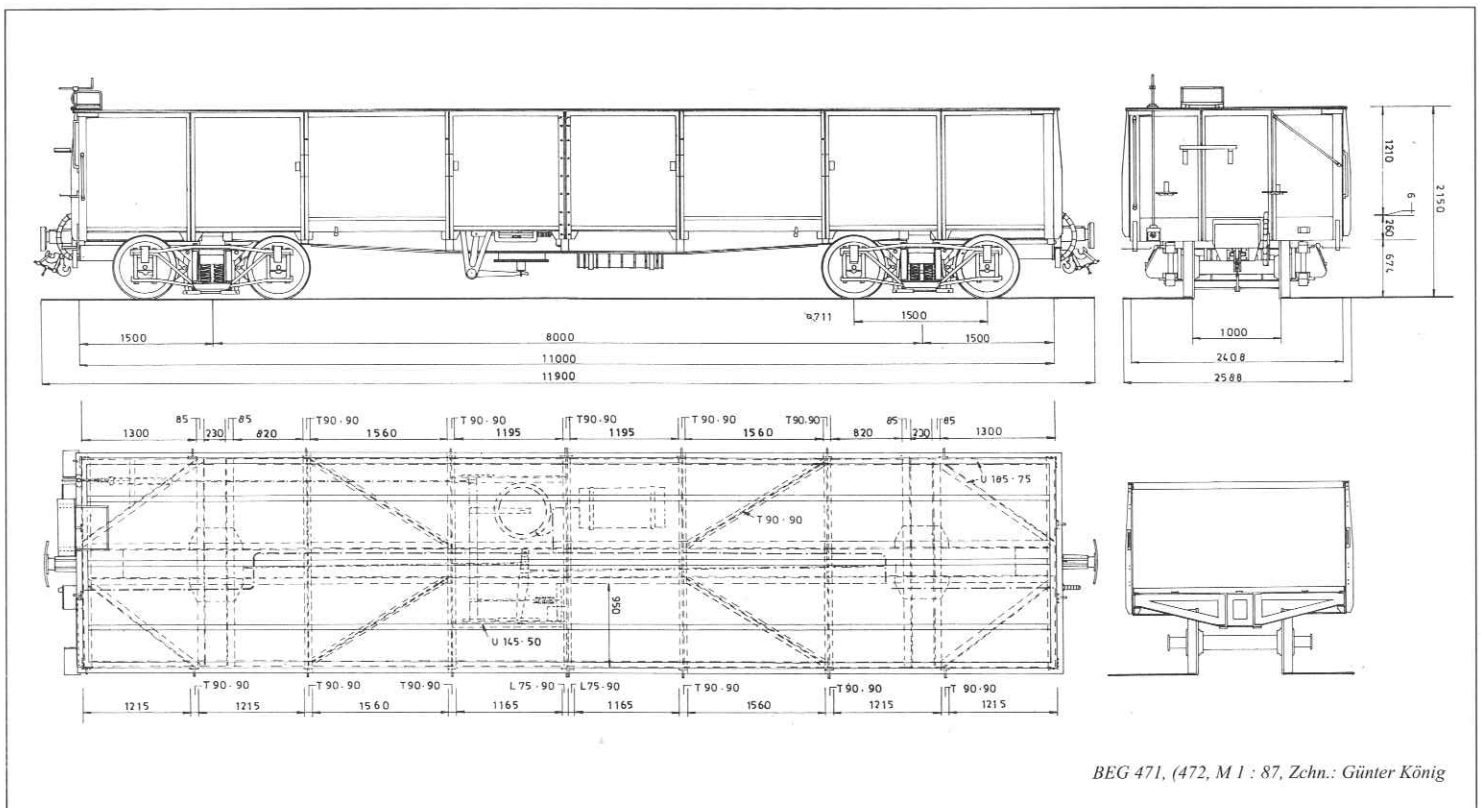
Drehgestell. Die Drehgestelle sind als Flachrahmen-Drehgestelle amerikanischer Bauart (Diamond) ausgebildet. Der verwindbar hergestellte Drehgestellrahmen enthält eine Wiege geschweißter Bauart, die auf jedem Ende von 4 Zylinder-Tragfedern abgefedert und mit einem zentrisch angeordneten Bolzen geführt wird. Die Drehpfanne ist aus Stahlguß ohne Bolzenführung, die Sicherung des Drehgestells erfolgt durch besonders ausgebildete Sicherungsstücke, die an den seitlichen Gleitlagern angeordnet sind. Die Radsätze mit einem Laufkreis von 711 mm Durchmesser sind Vollscheibenräder aus Stahl mit aufgezogenen Bandagen und gedrehtem Laufkranz. Die Achsbuchsen bestehen aus Stahlguß und sind mit einem verschließbaren, gefederten Deckel verschlossen. Die Achslagerschalen sind aus Bronze mit Weißmetallausguß.

Zug- und Stoßvorrichtung. Die Zug- und Stoßvorrichtung besteht aus einer Mittelpufferkupplung System Henricot ohne durchgehende Zugstange mit getrennter Zug- und Druckfeder. Außerdem sind an jeder Stirnwand 2 Sicherheitsketten mit Zughaken und Öse vorgesehen, deren Länge so gehalten ist, daß die Wagen auch in der größten Kurve sich frei bewegen können.

Bremsen. Jeder Wagen erhält eine 8-klötzige Handspindelbremse, die von einem Stirrende des Wagens von einem einfachen Bremserstand aus bedient werden kann und auf alle 8 Räder wirkt. Außerdem ist jeder Wagen mit einer Vacuumbremse Typ “Gresham & Craven” ausgerüstet, die über das gleiche Bremsgestänge auf alle Räder wirkt.

Anstrich. Alle Stahl- und Eisenteile werden vor Aufbringung des Deckanstrichs mit Rostschutzfarbe gestrichen. Die Holzteile werden ebenfalls grundiert und erhalten einen doppelten Deckfarbenanstrich. Der Farbton wird vom Empfänger vorgeschrieben.

Material. Für den Bau der Wagen werden durchweg deutsches Material und deutsche Profile verwandt, deren Abmessungen möglichst denen der sonst üblichen amerikanischen und englischen Profile angepaßt sind. Die Qualität derselben entspricht den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn bzw. den DIN-Vorschriften. Kupplungen und Bremsen werden von den genannten Herstellern derselben direkt bezogen.”



BEG 471, (472, M 1 : 87, Zchn.: Günter König)

Die HSA konnte mit diesen extrem schweren Fahrzeugen nichts anfangen. Bei voller Beladung hätte man damit rechnen müssen, daß man sie in den Sand gesetzt hätte, war doch der Oberbau in ebenso schlechten Zustand wie das rollende Material.

Immerhin kann man aber nachweisen, daß die Waggonfabrik Steinfurt den fertiggestellten Wagen und einen weiteren zum Stückpreis von 9.236 RM an die EME lieferte. Diese stand wie die HSA kurz vor der Einführung des Rollbockbetriebs. Allerdings konnte er wegen zu großer Steigungen nicht auf der ganzen Strecke eingeführt werden, und so machte eine Ergänzung des immerhin rund 40 Jahre alten Güterwagens

parks durchaus Sinn. Die Wagen erhielten die Nummern 259 und 260. Ob die restlichen Wagen noch gebaut und an wen sie geliefert wurden, ist unklar.

Sehr lange blieben die Wagen nicht bei der EME. In Etappen wurde der Güterverkehr mit Schmalspurgüterwagen zunächst am 31. 1. 1950 zwischen Marienheide und Gimborn und fünf Monate später, am 30. 6. 1950, von Gimborn nach Berghausen eingestellt. Die restliche Strecke wurde noch im Rollbockbetrieb bis zum 31. 3. 1958 bedient.

Nach einer Wagenparkliste der EME waren beide Wagen 1951 vorhanden. Jakubowski gibt [18] 1950 als das Jahr des Verkaufs an die Euskirchener Kreisbahn

(EKB) an. Vielleicht kann ein Leser der DME diese Unstimmigkeit aufklären. Auch sind die Betriebsnummern bei der EKB unbekannt. Über die Stilllegungen im Güterverkehr hinaus bis zum 30. 6. 1959 blieben beide Wagen auf dem 6,4 km langen Reststück von Firmenich nach Antweiler-Wachendorf im Bestand. Nach dessen Einstellung zum 31. 12. 1965 konnten beide Wagen im Februar und März 1966 an die Brohltalbahn (BEG) verkauft werden, wo sie die Nummern 471 und 472 erhielten.

Die BEG baute die Wagen um und entfernte sämtliche Klapptüren. Außerdem wurde der obere Abschluß der Bordwand mit einem zusätzlichen L-Profil abgedeckt. 1991 waren beide Wagen ausgemustert im Personenbahnhof in Brohl vorhanden. Bei einem Besuch der BEG im Januar 1996 konnte ich nur noch den Wagen 472 antreffen, der als Kohlenladebühne im BW Bereich von Brohl diente. Sein Zustand ist allerdings nicht der beste. Im Fußboden und in einer Stirnwand waren bereits Löcher durchgerostet. Die letzten Untersuchungsdaten lauteten für den Wagen 471 HU 1. 7. 1981, Bremsuntersuchung 31. 7. 1981 und für den Wagen 472 HU 4. 3. 1981 und Br 3 4. 3. 1981.

Bei der EME wurde das Wagengewicht, wie schon von der Waggonfabrik Steinfurt mit 14.350 kg angegeben. Damit waren die Wagen im Vergleich zu den noch vorhandenen reinen O-Wagen der EME erheblich schwerer, wie folgender Vergleich zeigt:

Nr.	Bauj.	Eigengew.	Ladegew.	Ladefl.
		kg	kg	qm
O 201	1897	3.800	10.000	12,42
O 203	1897	4.400	10.000	12,42
O 204	1897	4.400	10.000	12,42
Summe (alte Wg.)		12.600	30.000	37,26
OOmm 259	1940	14.350	30.000	26,40

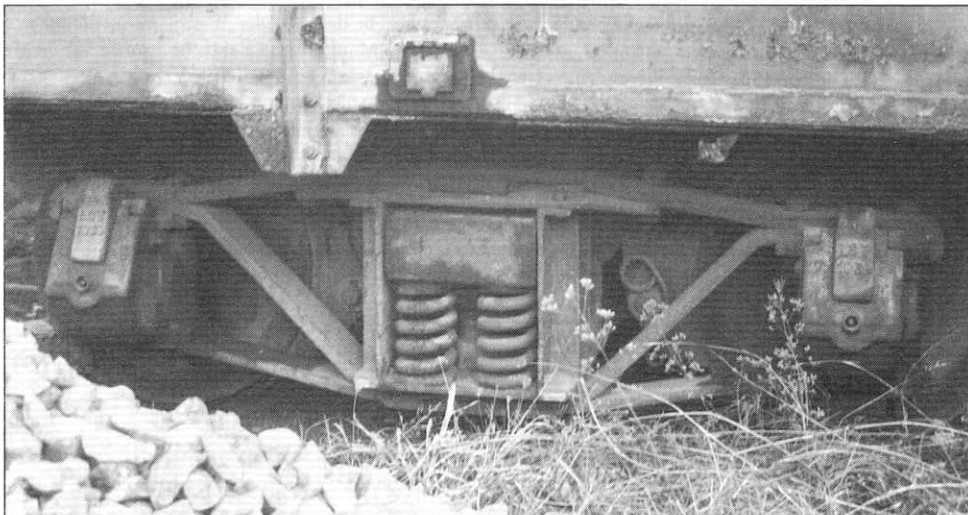
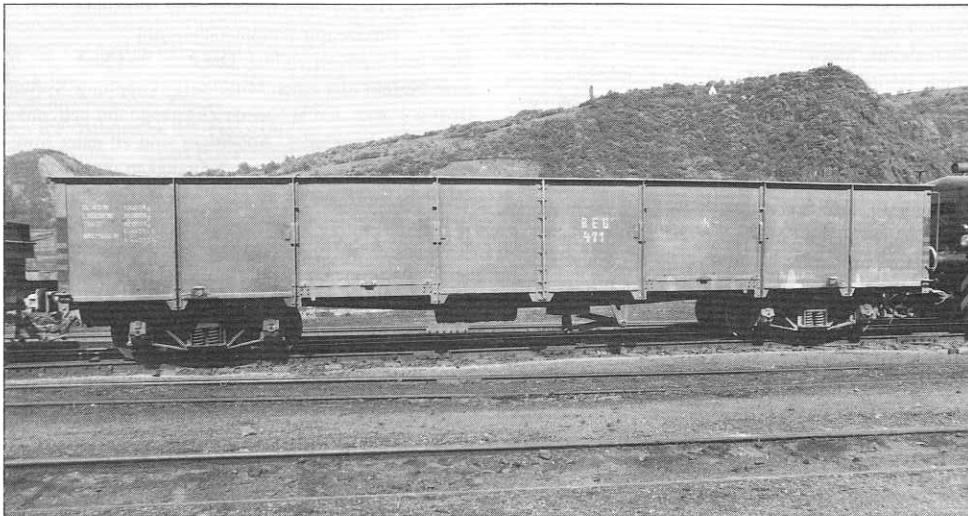
Somit war jeder der neuen Wagen um 1.750 kg bei gleichem Ladegewicht schwerer, als die drei alten Wagen zusammen. Von der EKB liegen keine Gewichtsangaben vor. Bei der Brohltalbahn wurden die Wagengewichte mit 13.600 kg für den Wagen 471 und 13.640 kg beim Wagen 472 angegeben.

Ob die bei der EME eingebauten Bremszylinder nach der Bauart Gresham & Craven entsprachen, ist unklar. In der Betriebsmittelliste der EME hatte man für die alten Fahrzeuge eine Hardy-Saugluftbremse angegeben, bei den beiden Vierachsern nur "Vacuum-Bremse". Bei der BEG waren die Bremszylinder unter den beiden Wagen unterschiedlich angebracht. Ob dies auf einen späteren Tausch zurückzuführen war, oder ob die Wagen erst wieder mit Saugluftbremse ausgerüstet werden mußten – die EKB fuhr Güterzüge nur mit Handbremsen – ist nicht bekannt. Die Übertragung der Handbrems spindle auf das Bremsgestänge erfolgt mit Kegelrädern. Die BEG gab das Luftbremsgewicht mit 29.500 kg beim Wagen 472 und das Handbremsgewicht mit 27.300 kg beim Wagen 471 und 27.000 kg bei Wagen 472 an. Beide Wagen waren für die Steilstrecke der BEG zugelassen.

Die im Text von Steinfurt angegebene Automatikkupplung konnte bei der EME natürlich nicht verwendet werden. Man muß davon ausgehen, daß beide Wagen bereits im Herstellerwerk auf die Verhältnisse der EME umgerüstet wurden. Diese hatte, da es sich um eine ehemalige WEG-Bahn handelte, Kupplungen nach Lenz-Normen. Inzwischen wurde bekannt, daß die Wagen auch der Rhein – Haardt-Bahn angeboten wurden, die aber ebenfalls wegen der Abmessungen nicht zutrifft.

*Oben: 1969 waren die Zeiten für Wagen 471 der BEG noch in Ordnung, Foto: Rudolf Mickel*

*Mitte und unten: Diamond-Drehgestell mit amerikanischen Achslagern sowie die Bremsausrüstung an Wagen 472 der BEG, Brohl, 22. 2. 1996, Fotos: Günter König*



## Bahnmeisterfahrzeuge der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf

Zumindest in den 30er Jahren besaß die HSA ein Schienenauto und drei Bahnmeisterwagen. Außerdem war eine Draisine zur Bahneröffnung vorhanden. Während es zu den Bahnmeisterwagen noch ein klein wenig Informationen gibt, ist die Geschichte der Draisine und des Schienenautos völlig unklar. Die bisher bekannten Daten werden im folgenden nach der zeitlichen Abfolge aufgeführt.

Am 30. 10. 1899 schrieb die Waggonfabrik Uerdingen, daß neben anderer Fahrzeuge der HSA auch die beiden Bahnmeisterfahrzeuge fertig seien und endlich abgeliefert werden sollten. Vermutlich erfolgte die Auslieferung aber erst am 20. 12. 1899. Die zugehörige Fabrikzeichnung Nr. 111 datiert vom 17. 10. 1898 und zeigt einen vollständig hölzernen Wagen. Unklar blieb allerdings, ob die Wagen mit Seitenwänden oder Vorrichtungen zum Einstecken von Seitenwänden geliefert wurden. „In der Rechnungsaufstellung der Waggonfabrik Uerdingen vom 19. 12. 1899 (HSA J Nr. 1033 vom 19. 12. 1899) sind die beiden Fahrzeuge mit je 350 Mark veranschlagt.

Offenbar reichten die beiden Wagen nicht aus. Daher bestellte man 1900 einen zusätzlichen Wagen. Die Waggonfabrik Uerdingen schrieb der HSA am 14. 11. 1900 (HSA J Nr. 368 B vom 16. 11. 1900) unter anderem:

“( . . ) Für den Auftrag auf einen weiteren Bahnmeisterwagen sagen wir Ihnen unseren verbindlichsten Dank & werden es angelegen sein lassen, denselben schnellstens zur Ausführung zu bringen. ( . . )”

Am 14. 12. 1900 schrieb die Waggonfabrik Uerdingen der HSA (HSA J. Nr. 3217 A vom 15. 12. 1900):

“Wir besitzen Ihr gefl. gestriges Schreiben & teilen Ihnen zunächst mit, dass der Bahnmeisterwagen Mitte nächster Woche zur Ablieferung kommen wird.”

Am 22. 12. 1900 kam das nächste Schreiben von Uerdingen (HSA J. Nr. 3261 A vom 24. 12. 1900):

“In der Anlage beehren wir uns, Ihnen Rechnung über den heute an Ihre w. Adresse franko nach Syke zur Ablieferung gebrachten Bahnmeisterwagen mit der Bitte ergebenst zu überreichen, uns für den Betrag derselben von M. 420.— gefälligst erkennen zu wollen & begrüßen Sie.”

Wie bereits erwähnt, gehörte auch eine Draisine zum Erstbestand der HSA. Im Baukastenbuch der HSA wurde am 17. 2. 1900 unter der laufenden Nummer 448 eine Draisine erwähnt. Lieferant war Fa. Bochumer Verein in Bochum. Die Beschaffungskosten lagen bei 710 Mark. Mehr konnte zu dieser Draisine bislang nicht in Erfahrung gebracht werden.

Ab spätestens 1932 muß es auch ein Schienenauto gegeben haben, wie aus dem nachfolgenden Schriftverkehr hervorgeht. Schreiben der HSA an die Betriebsleitung der Kleinbahn LAW in Aurich vom 22. 9. 1932 (J. Nr. 1866) betreff Schienenauto.

“Im Einvernehmen mit dem Landeskleinbahnamt der Provinz Hannover soll unser Werkstättenvorsteher K a s t e n s das in der dortigen Werkstatt hergerichtete Schienenauto besichtigen. Wir bitten ergebenst, dem Genannten Gelegenheit zur Probefahrt mit dem Schienenauto zu geben u. die gewünschten Auskünfte durch Ihren Werkstättenvorsteher erteilen zu lassen. Die Besichtigung soll am 26. 9. 32 in Aurich stattfinden. Wir bitten, das Auto am genannten Tage für diesen Zweck gefl. freihalten zu wollen. Den Zeitpunkt des Eintreffens können wir leider nicht genau angeben, da Kastens mit dem Motorrad nach dort fährt. Voraussichtlich wird Kastens gegen Mittag in Aurich eintreffen.

Für frdl. Bemühungen sagen wir besten Dank. gez. Stöver”

Am 23. 9. 1932 (!) schreibt das Landeskleinbahnamt Hannover an die HSA (Az. L.A.W.26 Dr.5.10. ; HSA J. Nr. 1876 vom 26. 9. 1932):

“betreffend Kleinbahn LAW; Schienenauto.

An die Betriebsleitung in Hoya

Die Betriebsleitung der Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund teilt uns mit, dass der nach dem Umbau nochmals umgeänderte Schienenmotorwagen bei der Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund, der vom Bahnmeister benutzt wird, nunmehr einwandfrei läuft. Wir ersuchen, Herrn Werkmeister Kastens zur Besichtigung des Fahrzeuges nach Aurich zu schicken, damit er den in Hoya vorhandenen Kraftwagen in gleicher Weise umbaut. Wegen des Zeitpunktes wollen Sie sich mit der Betriebsleitung in Aurich in Verbindung setzen.”

Der nächste Schriftverkehr dazu stammt von 1935. Das Landeskleinbahnamt schrieb an die Betriebsleitungen der Betriebsführungsbahnen – je besonders – unter Aktenzeichen 61. A. 62 . 9.2 vom 4. 2. 1935 (HSA G. Nr. 266 vom 5. 2. 1935) betreff Kleinwagen:

“Ich übersende Ihnen das Rundschreiben Nr. 10 (Klb.) des Reichsverbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen vom 31. 1. 1935 zur Kenntnis und mit dem Ersuchen um Angabe bis spätestens 9. ds Mts.:

- 1.) Wieviele Kleinwagen sind im dortigen Betriebe vorhanden und für welchen Zweck?
- 2.) Welche davon können durch 1 Mann (s. / angestrichene Stelle des Rundschreibens) ausgesetzt werden?
- 3.) Bei wievielen und welchen Kleinwagen halten Sie die Anbringung der Vorrichtung zum Aussetzen für möglich und zweckmäßig, bezw. notwendig? (Angabe der geschätzten Kosten).

Ferner ersuche ich um Äußerung, ob die obige Gelegenheit überhaupt für die Kleinbahn in Frage kommt, was nicht der Fall ist, wenn die Kleinwagen nach den Fahrdienstvorschriften wie Züge behandelt werden, also auf freier Strecke überhaupt nicht ausgesetzt werden.”

Dazu gab es als Anlage das Rundschreiben Nr. 10 (Klb) + Nr. 9 (Prb) betreffend die Benutzung der Kleinwagen vom 31. 1. 1935:

“Die Verwaltungen werden gebeten, uns bis zum 12. 2. 1935 mitzuteilen, ob bei ihren Kleinwagen geeignete Vorrichtungen zum Aussetzen durch einen Mann bestehen bezw. ob derartige Vorrichtungen gegebenenfalls geschafft werden.

An die Mitglieder der Gruppen der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und der Privateisenbahnen.

In der Arbeitsgemeinschaft für die Ausarbeitung gekürzter Fahrdienstvorschriften, in der die Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebs-Ges. m. b. H. die Interessen der Privatbahnen vertritt, wurde die Einrichtung der Kleinwagen beraten.

Die neuen Fahrdienstvorschriften der Reichsbahn besagen in § 100 Abs. 5: „Sollen Kleinwagen auf freier Strecke ausgesetzt werden, so muß die im Wagen angeschriebene Mindestbesetzung vorhanden sein. Hierfür ist der Führer verantwortlich. Benutzt ein leitender oder aufsichtführender Betriebsbeamter oder der Vorsteher der Bahnmeisterei ein Gleiskrafttrad allein ohne Begleiter und ist das Rad so schwer, daß er es nicht allein aus dem Gleis entfernen kann, so muß es auf freier Strecke stets an Stellen ausgesetzt werden, wo ihm Streckenbedienstete beim Aussetzen helfen.“

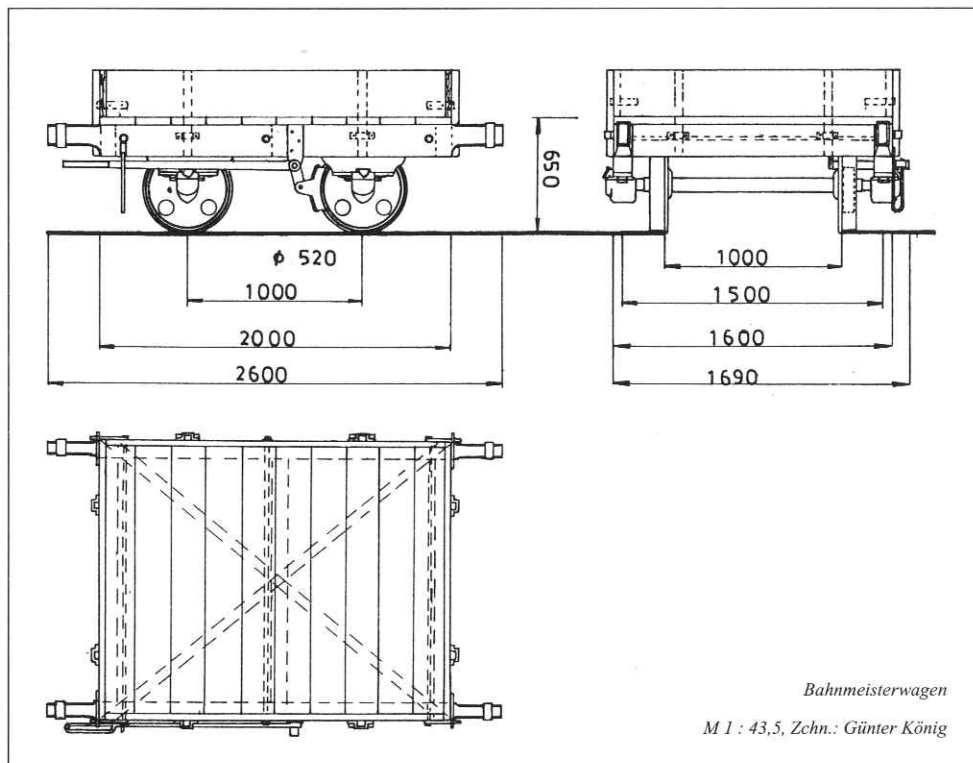
Der Vertreter der Privateisenbahnen hat sich in den Verhandlungen dahin ausgesprochen, daß die Durchführung dieser Bestimmungen für die Privatbahnen eine unnötige Vertueuerung der Benutzung dieser Wagen ergibt. Es muß ausreichen, daß der Wagen auf der freien Strecke ausgesetzt werden kann. Diese Möglichkeit ist bei den Kleinwagen gegeben, die eine Einrichtung besitzen, mit der der Wagen zunächst gehoben und dann um 90 Grad gedreht und in dieser Stellung aus dem Gleis entfernt werden kann. Diese Einrichtung, die ein Mann bedient, hat sich gut bewährt.

Die Arbeitsgemeinschaft ist bereit, die Bestimmungen entsprechend zu fassen.

Wir bitten die Verwaltungen, uns bis zum 12. 2. 1935 mitzuteilen, ob die vorhandenen Kleinwagen mit einer derartigen Einrichtung versehen sind bezw. ob sie gewillt sind, ihre Kleinwagen entsprechend auszurüsten. Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen E.V. Der Verbandsdirektor Willenberg.”

Betriebsleiter Stöver antwortete am 5. 2. 1935:

“Zu 1.) Im Bereich der Klb. H.S.A. sind an Kleinwagen vorhanden: 1 Schienenauto für Revisionsfahrten des Betriebsleiters und 3 Bahnmeisterwagen für die



**Bahnunterhaltung.**

Zu 2.) Das Schienenauto besitzt eine Hebevorrichtung, mittels der das Fahrzeug von 1 Mann ausgesetzt werden kann.

Die 3 Bahnmeisterwagen besitzen keine derartige Vorrichtung u. können von 1 Mann kaum ausgesetzt werden.

Zu 3.) Die Vorrichtung zum Aussetzen kommt für die genannten Kleinwagen m. E. überhaupt nicht infrage. Die am Schienenauto befindliche Vorrichtung dient in erster Weise zum Drehen des Fahrzeugs. Außerdem wird dieses Fahrzeug wie eine allein fahrende Lok nach der Fahrdienstvorschrift behandelt.

Für die Bahnmeisterwagen erübrigt sich die Anbringung, da diese Wagen nur bei Streckenarbeiten verwendet werden u. stets von mehreren Leuten begleitet sind u. daher jederzeit ausgesetzt werden kann."

Das Landeskleinbahnamt setzte die HSA (HSA G.No.: 513 vom 12. 2. 1935) mit Schreiben vom 11. 2. 1935 (Az. 61. A. 62.) davon in Kenntnis, mit welchem Wortlaut dem Reichsverband in Berlin geantwortet wurde:

"Betreff: Benutzung von Kleinwagen bei den mir unterstellten Kleinbahnen.

Zum Rundschreiben Nr. 10 KlB. vom 31. 1. 1935.

Bei den mir unterstellten Kleinbahnen werden folgende Arten von Kleinwagen verwendet:

1.) Bahnmeisterwagen ohne Einrichtung zum Aussetzen. Diese Wagen werden stets von mehreren Streckenarbeitern begleitet, so dass sie erforderlichenfalls überall ausgesetzt werden können.

2.) Hebeldräisinen. Auf diese trifft das zu 1) Gesagte gleichfalls zu.

3.) Bahnmeisterfahräder. Diese sind so leicht, dass sie von einem Mann ausgesetzt werden können.

4.) Streckenschienenwagen mit motorischem Antrieb. Diese Wagen werden überall nach den Vorschriften wie Züge behandelt. Ausserdem besitzen sie Vorrichtungen zum Anheben und Wenden, die im Notfall auch von einer Person für das Aussetzen benutzt werden können.

Nach obigem kommt für die hier verwalteten Kleinbahnen also die Neuanbringung von Einrichtungen zum Aussetzen von Kleinwagen durch 1 Mann nicht infrage.

Gezeichnet Kohlmeyer"

Nähere Angaben zum Schienenauto der HSA fehlen. Auch der Verbleib der Bahnmeisterwagen und zusätzliche Angaben wie Gewicht, Tragkraft usw. sind bisher nicht bekannt. Bei der Umspurung der Strecke Hoya - Syke war mindestens noch ein hölzerner Bahnmeisterwagen vorhanden. Ob es sich dabei um einen Uerdinger Wagen handelte, läßt sich nicht mit Bestimmtheit sagen. Die Holzblöcke zwischen dem Rahmen und den Achslagern sind jedenfalls nicht mehr identisch gewesen. Möglicherweise war dies aber auch eine spätere Zutat der Werkstatt in Hoya.

Die HSA hatte auch eine fahrbare Werkzeugkiste, wie auf dem Bild nächste Seite rechts zu erkennen.

**Triebwagen T 45, T 61 und die "Scheinwerferlok"**

In der bisherigen Fan-Literatur fehlt ein Triebwagen T 45 in der Numerierung des Landeskleinbahnamtes Hannover. Tatsächlich war aber die Nummer T 45 durch einen Kleintriebswagen der Kleinbahn HSA belegt. Er entstand aus einer Wehrmachts-Draisine. Im Archiv der HSA befanden sich dazu Schriftwechsel zwischen der HSA, der Kreisbahn Aurich, der Sylter Verkehrs AG, der Steinhuder Meer-Bahn und dem Landeskleinbahnamt. Er betraf die Verteilung von Dräisinen und Güterwagen der Marineverwaltung in Borkum und dem Fliegerkommando Sylt. Trotz des

vorliegenden Schriftverkehrs ist die ganze Angelegenheit undurchsichtig. Von keinem der genannten Fahrzeuge ist bisher eine Zeichnung aufgetaucht.

Schreiben des Landeskleinbahnamtes Az.: LAW 24 / 16.2. / Gr / Kn vom 5. 1.1947 an die Betriebsleitung der Kreisbahn in Aurich.

"Betr.: Verwendung der Triebwagen-Draisinen von der ehemaligen Marineverwaltung Borkum  
Bezug: Ihr Schreiben vom 6. 12. 1947 - 5661/35 d - 16. 12. -

Von der ehemaligen Marineverwaltung Borkum sind die Fahrzeuge laut anliegendem Verzeichnis übernommen worden. Sämtliche Fahrzeuge müssen entweder auf 1.000 mm oder 750 mm Spur umgebaut werden. Während die Fahrzeuge zu 5 und 6 bei einem Umbau auf 1.000 mm Schwierigkeiten bieten, lassen sich die übrigen ohne großen Umbau auf 1.000 mm herrichten. Es ist daher folgende Verteilung vorgesehen:

Die zueinander gehörenden Fahrzeuge 1 und 2 erhält die Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf zur Herrichtung als Triebwagen-Draisine für 1000 mm Spur. Die Scheinwerferlok hat eine etwas beschädigte Stromgewinnungsanlage (Gleichstromgenerator 100 V), die sich besonders für den Einsatz als Schienenschweißfahrzeug eignet.

Die Triebwagen-Draisine zu 3 erhält die Kreisbahn Emden - Pewsum - Greetsiel, die Triebwagendraisine zu 4 erhält die Kleinbahn Leer - Aurich - Wittmund, die Triebwagen-Draisine zu 5 erhält die Gartetalbahn, und den O-Wagen zu 7 erhält die Steinhuder Meer-Bahn.

Über die Kastenwagen zu 8 geht Ihnen noch weitere Mitteilung zu. Wir bitten daher, die Fahrzeuge 1, 2, 5, 6 und 7 zum Versand an die genannten Bahnen zu bringen. Die Absendung des Fahrzeugs zu 3 bitten wir zurückzustellen, bis dieses von der Kreisbahn Emden - Pewsum - Greetsiel angefordert wird, da in Emden die Diebstahlsgefahr noch wesentlich höher als in Aurich ist. Den Versand der Fahrzeuge bitten wir uns zu melden.

Durchsicht der Betriebsleitung Hoya, mit der Bitte, uns den Eingang des Fahrzeugs zu melden. (Eingangsstempel der HSA G. No 39 vom 6. Jan. 1948, Anm. d. Aut.)

Notiz:

Verzeichnis der von der ehemaligen Marineverwaltung Borkum übernommenen Fahrzeuge.

**1.) Triebwagen-Draisine**

Bezeichnung: Seefliegerhorstkommandantur Borkum-Reede Nr. 1 Hersteller: Dräisinenbau G. m. b. H. Hamburg 35. Zulässige Belastung 12 Personen, Achsstand = 2,20 m, Gew. = ?. Motor: vorhanden, Type unbekannt. Zustand etwas geplündert, Sitze entfernt. (Dazu handschriftlich: Scheiben fehlen, 1 Motordeckel, Lichtmaschine, Anlasser, ..... usw. fehlen. Anm. d. Aut.)

**2.) Anhänger zur Triebwagen-Draisine**

Bezeichnung: Seefliegerhorstkommandantur Borkum-Reede Nr. 1 a. Hersteller Dräisinenbau G. m. b. H. Hamburg 35. Zulässige Belastung 12 Personen, Achsstand = 2,96 m, Gew. = ?. Zustand: Fahrzeug etwas geplündert, Sitze entfernt. (Dazu handschriftlich: "Scheiben fehlen", Anm. d. Aut.)

**3.) Triebwagen-Draisine**

Bezeichnung: Artillerie-Waffen-Kommando Borkum Nr. 3. Hersteller: Dräisinenbau G. m. b. H. Hamburg 35. Zulässige Belastung 6 Personen. Achsstand = 2,00 m, Gew. = 1.800 kg. Motor: Motoranlage fehlt. Zustand: Sitze entfernt, Scheiben fehlen.

**4.) Triebwagen-Draisine**

Bezeichnung: Kriegsmarine-Festungspioniergruppe Borkum Nr. 4, Hersteller: Dräisinenbau G. m. b. H. Hamburg 35. Zul. Bel. 6 Personen, Achsstand = 2,00 m, Gew. = 1.800 kg. Motor: teilweise geplündert. Zustand: Sitze fehlen, Scheiben fehlen.

**5.) Triebwagen-Draisine**

Bezeichnung: Artillerie-Waffen-Kommando Borkum Nr. 7. Hersteller: Dräisinenbau G. m. b. H. Hamburg 35. Zul. Bel. 18 Pers., Achsstand = 2,80 m, Gew. = 4.560 kg. Motor: nicht vorhanden. Zustand: Verhältnismäßig gut erhalten, einige Scheiben entfernt.

**6.) Scheinwerferlok**

(Keine Angaben im Schreiben, von HSA mit rotem "?" versehen, Anm. d. Aut.)

**7.) Ein O-Wagen**

Radstand = 2,5 m, Ladelänge 4,45 m, Ladefläche = 9,85 m<sup>2</sup>, Tragfähigkeit = 5 t, Gew. = 2.250 kg.

8.) 10 Stück Kastenwagen, Seitenwände fehlen, 1 stark, 2 leicht beschädigt."

Schreiben der Kleinbahn LAW vom 9. Februar 48 Nr. 899/35d- 25. 2. /hs.:

"Betr.: Verwendung der Triebwagen-Draisinen

An die Betriebsleitung der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf, Hoya.

Hierdurch teile ich mit, dass am 28. 1. 48 der Wagen Stuttgart 51529, beladen mit 1 Triebwagen-Draisine und 1 Anhänger zur Triebwagen-Draisine und der Wagen Stuttgart 93705, beladen mit 1 Scheinwerferlok nach dort zum Versand gebracht worden sind.

Der Betriebsleiter"

Handschriftlicher Vermerk Ho. 2/4:

"Die Wagen sind eingetroffen, Rechnung fehlt."

Schreiben des Betriebsleiters der HSA an das NLEA vom 2. 2. 1948:

"Betr. Triebwagen Dräisinen von d. ehemaligen Marineverwaltung Borkum.

Von der Betriebsleitung in Aurich erhielt ich heute die unter Nr. 1 u. 2 des Verzeichnisses genannten Fahrzeuge. Die Scheinwerferlok unter Nr. 6 ist noch nicht eingetroffen. Um die Fahrzeuge Nr. 1 u. 2 alsbald einsetzen zu können, muß zunächst die Spur 900 auf 1000 mm gebracht werden. Ist es nicht zweckmäßig, zunächst bei der Lieferfirma 'Dräisinenbau GmbH. in Hamburg' anzufragen, ob dort die Möglichkeit für diesen Umbau, sowie überhaupt für eine vollkommene Überholung der Fahrzeuge besteht?

Zusatz: Die Scheinwerferlok ist soeben eingetroffen."

Schreiben des NLEA (AZ: G. Z. A 23 /27.1./Gr/Kn) vom 10. 1. 1949 an die Sylter Inselbahn in Westerland

"Betr.: Beschaffung von Fahrzeugen der ehemaligen Wehrmacht

Bezug: Ihr Schreiben vom 16. 11. 48 - B/Je-

Wie bereits mit Ihnen vereinbart, wurden 6 Fahrzeuge der ehemaligen Wehrmacht übernommen, während das 7. besichtigte Fahrzeug uns noch ein Vierteljahr anhand gelassen wurde. Von der Steinhuder Meer-Bahn ist Ihnen inzwischen die erste Rate in Höhe von 4.000,- DM übermittelt worden. Wir möchten Sie nun bitten, die Fahrzeuge entsprechend den angegebenen Empfangsstationen zum Versand zu bringen:

1.) Die 3 für Normalspur geeigneten Fahrzeuge Nr. 8, Nr. 9, und Nr. 10 mit einem Beschaffungspreis von je 3.000,- DM erhält die Kleinbahn Leer - Aurich - Wittmund, Bestimmungsort Aurich.

2.) Die Fahrzeuge mit je 12 Sitzen Nr. 4 und Nr. 21 mit einem Beschaffungspreis von je 2.000,- DM erwirbt die Steinhuder Meer-Bahn, Empfangsstation Hoya (Weser).

3.) Eines der kleineren Fahrzeuge mit je 6 Sitzen Nr. 16 mit einem Beschaffungspreis von 1.000,- DM wird von der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf, Bestimmungsstation Hoya (Weser) erworben.

Dazu Durchsicht an die Betriebsleitung in Hoya (dort eingegangen am 11. 1. 1949 J. Nr. 70)

"Zur Kenntnis. Wie Sie aus vorstehendem Schreiben

entnehmen, werden die von der Steinhuder Meer-Bahn angekauften beiden Fahrzeuge von der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf übernommen. Hierfür werden die beiden von der ehemaligen Kriegsmarine übernommenen Fahrzeuge an die Steinhuder Meer-Bahn abgegeben. Der Austausch erscheint aus dem Grunde zweckmäßig, da die für die Steinhuder Meer-Bahn bestimmten Fahrzeuge für Normalspur hergerichtet werden sollen und damit der schwer durchzuführende Umbau der bei Ihnen befindlichen Fahrzeuge vermieden wird, während die von der Sylter Inselbahn stammenden Wehrmachtsfahrzeuge bereits 1 m-spurig sind.

Wir erhielten diese Tage ferner noch ein Angebot von der Firma Marius Nommensen, Westerland/Sylt, auf Lieferung eines neuen Vergasermotors. Der Motor soll nach Angabe der Firma zu dem angekauften kleineren 6-sitzigen Fahrzeug passen. Das Angebot haben wir u. g. R. zu Ihrer Kenntnis beigefügt. Wir bitten zu prüfen, ob der Ankauf zweckmäßig ist.“ (Das Schreiben ist nicht mehr vorhanden, Anm. d. Aut.)

Die HSA antwortete am 15. 1. 1949 dem NLEA:

“Das 6-sitzige Fahrzeug ist unter Mitlieferung des Motors zweckmäßiger als ohne Motor. Ob der angebotene Motortyp für das Fahrzeug geeignet ist, können wir nicht sagen, da die Marke unbekannt ist. Wir möchten jedoch annehmen, daß die Angaben von Werkmeister Clausen u. der Fa. Nommensen stimmen, da beide ja die Verhältnisse genau kennen. Wir schlagen daher vor, den Motor anzukaufen. Wegen späterer Ersatzteilbeschaffung bitten wir die Lieferfirma des Motors noch feststellen zu lassen. 1 Anlage zurück Stöver”

Schreiben des NLEA vom 8. Juli 1949 an die HSA:

“1.) Aktenvermerk

Betr.: Neubau des Triebwagens Nr. 61 (alte Betriebs-Nr. 21)

Auf Grund der am 7. 7. 49 in Hoya mit Betriebsleiter Stöver und Werkmeister Kasten durchgeführten Besprechung soll die Draisine (alte Betriebs-Nr. 21) in folgender Weise zu einer Triebwagenzugmaschine umgebaut werden:

Als Antrieb erhält der Triebwagen einen Dieselmotor Type OM 67/4. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Vierganggetriebe verbunden mit einem Wendegetriebe, von denen 2 Kardanwellen die beiden Achsen des Triebwagens antreiben. Die Steuerung der Getriebe muß durch Preßluft erfolgen. Als Getriebe werden die bereits für den Triebwagen T 1 der HSA-Kleinbahn verwendeten Getriebe der Deutschen Getriebe-Gesellschaft vorgesehen. Durchmesser der Achsen = 75 mm. Infolge Erhöhung des Wagengewichts ist eine Verstärkung der Achsen erforderlich. Es wird vorgeschlagen, entweder die beiden bei der Kleinbahn HSA vorhandenen kleinen Rollbock-Achsen zu verwenden, wobei jedoch die Achsschenkel erneuert werden müssen oder aber, es sind zweckmäßigerweise 2 Achsen mit den gleichen Abmessungen zu bestellen, wie sie z. Zt. als Antriebsachsen nach dem Umbau für den Triebwagen T 1 verwendet werden.

Neu zu beschaffen sind daher:

- 1.) 2 neue Antriebsachsen (evtl. nur Achsschenkel),
- 2.) 1 neuer Daimler-Benz-Motor, Type OM 67/4.

Als Getriebe kann zunächst das bei der Kleinbahn vorhandene Reservegetriebe des Triebwagens T 1 verwendet werden. Es ist dann möglich, später wieder ein drittes Getriebe als Reservegetriebe in Auftrag zu geben.

(Dazu handschriftlich vermerkt: Es muß das Getr. Res.

bleiben und ist außerdem für die Dräsine viel zu schwer!, Anm. d. Aut.)

2.) Abschrift der Betriebsleitung in Hoya zur Kenntnis. Wir bitten, hierzu folgende Unterlagen einzureichen:

1.) Angabe der Getriebe-Type. Hierzu ist mitzuteilen, ob bei der bei Ihnen verwendeten Bauart Wendegetriebe und Vierganggetriebe zusammengebaut sind und sich dort befinden.

2.) Einsendung einer Zeichnung der Antriebsachse des Triebwagens T 1 (nach erfolgtem Umbau).

Im Auftrage Großkopf”

Handschriftlicher Vermerk dazu vom 1. 1. 1950 des Betriebsleiters Stöver:

“Vorläufig ist nichts zu veranlassen.”

Ob das Fahrzeug mit der Nummer 21 je umgebaut wurde, ist fraglich. Nach Angaben ehemaliger Bediensteter der HSA soll eine Draisine im Personenverkehr zwischen Hoya und Bücken zeitweise eingesetzt worden sein. Die Nummer 61 paßt auch nicht in das Nummersystem des NLEA. Dort war die Nummer 61 von einem bei der Kreisbahn EPG beheimateten 4achsigen Triebwagen (Wismar 1933/20220) belegt. Auch taucht in keinerlei Untersuchungslisten der HSA ein Triebfahrzeug mit der Nummer 61 auf.

Ein weiteres Indiz dafür, daß der Umbau nicht stattgefunden hat, ist die Tatsache, daß sich die HSA sofort nach Eingang eines Schreibens des NLEA vom 7. 3. 1949 für den von der “Arbeitsgemeinschaft der Vereine Privater Eisenbahnen i. d. Amerik. u. Brit. Besatzungszone” am 2. 3. 1949 angebotenen Borkumer Triebwagen T 2 (Wismar 1939 / 21123), interessierte.

Das NLEA schrieb:

“Betr.: Rundschreiben Nr. A 80 Ktg vom 2. 3. 49

In der Anlage übersenden wir Ihnen das Rundschreiben Nr. A 80 Ktg zur Kenntnis. Wir weisen besonders auf den unter lfd. Nr. 2 zum Verkauf angebotenen Triebwagen hin. Der Triebwagen eignet sich nach unserer Ansicht zum Umbau auf 1000 bzw. 750 mm Spur.

Bei Bedarf ist zu den einzelnen Punkten besonders zu berichten. gez. Großkopf”

In der Anlage wurde der Triebwagen beschrieben:

(. . .) 2.) Verkauf eines Triebwagens

Die Borkumer Kleinbahn- und Dampfschiffahrt A.G. hat preisgünstig abzugeben:

1 Triebwagen	900 mm Spur
Länge	10,35 m
Breite	2,46 m
Höhe	2,86 m
Radstand	3,50 m
Fabrikat	Waggonfabrik Wismar
Typ	Hannover
Baujahr	1939
Gewicht	ca. 5.000 kg
Pers. Zahl	56

Zum Antrieb des Wagens dienen 2 Ford-BB-Motoren mit je 50 PS Leistung. Die Geschwindigkeit beträgt 30 – 35 km/h. Der Wagen ist in allen Teilen sehr gut erhalten, da er nur wenig gefahren wurde und ist nach der Grundüberholung als neuwertig zu bezeichnen. Zwischen Radsternen und Radkränzen befinden sich Gummischichten als Stoßdämpfer. Der Preis wird mit etwa 20.000 DM angegeben.



Oben: HSA T 45 und der Werkzeugkiste-Bahnmeisterwagen in Bf. Hoya, 15. 7. 1961. Foto: Harald O. Kindermann

Unten: V 21 und der aus einer Militärdraisine entstandene T 46 der Klb. LAW, Bf. Esens, 1964. Foto: Klaus Peter Quill



Interessenten bitten wir, sich direkt mit der Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt A. G. in Nordseebad Borkum in Verbindung zu setzen. (. . .)“

Die HSA antwortete dem NLEA am 17. 3. 1949:

“Ein Triebwagen der Bauart Hannover ist hier dringend erforderlich. Z. Zt. fehlen jedoch die Geldmittel zum Ankauf. Fernerhin müßte festgestellt werden, ob der von der Borkumer Kleinbahn angebotene Triebwagen Typ Hannover für die Spurbreite von 1.000 mm geeignet ist u. wie hoch sich die Umbau-, nebst Überholungskosten stellen. Die Abmessungen des Wagens sind günstig. Wir müßten doch eine Besichtigung des Wagens vorschlagen.“

Das NLEA antwortete erst am 17. 6. 1949 (G. Z. A 44 /2.12./Gr/Kn) der HSA.

“Betr.: Ankauf eines Triebwagens von der Borkumer Kleinbahn

Bezug: Ihr Schreiben vom 12. 3. 1949 - 428 -

Der von der Borkumer Kleinbahn angebotene Triebwagen ist für eine eventuelle Verwendung bei der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf geeignet und kann ohne große Mittel umgebaut werden. Mit Rücksicht auf die schwierige Finanzlage der Bahn glauben wir jedoch, daß Beschaffungen vorläufig noch etwas zurückgestellt werden müssen. I. A. gez. Großkopf“

Auf diesem Schreiben befindet sich eine Notiz von Betriebsleiter Stöver vom 1. 6. 1950:

“Wagen ist nicht mehr verfügbar.“

Nachdem die HSA den Triebwagen T 1 der Cloppenburg-Kreisbahn für 11.500 Mark am 18. 4. 1951 gekauft hatte und ihn von 750 mm auf 1.000 mm Spur umbaute (Indienststellung 27. 8. 1951), dürfte dies das Ende des Projektes T 61 gewesen sein.

Aber damit ist die Geschichte mit den Draisinen wohl noch nicht zu Ende. In der Niederschrift über die Jahresprüfung bei der Kleinbahn HSA im Geschäftsjahr 1954 vom 2. 8. 1954 wird ein Kleintriebwagen T 45 - Bahnmeisterwagen - erwähnt. Danach soll das Fahrzeug am 3. 5. 1951 in Dienst gestellt worden sein. Seine Untersuchung war bis zum 3. 2. 1954 verlängert worden. Allerdings sei das Fahrzeug abgestellt. Außerdem schrieb der Prüfer:

“Über den neu beschafften Bahnmeisterwagen T 45 sind keinerlei Unterlagen vorhanden“.

Bemerkenswert ist dabei, daß im Prüfbericht von 1952 das Fahrzeug mit keinem Wort erwähnt wurde. Im Prüfbericht des Geschäftsjahrs 1956 vom 23. 7. 1956 wurde T 45 zum letzten mal erwähnt:

“Der Kleintriebwagen T 45 ist als Bahnmeisterwagen umgebaut. Der bisherige Antrieb ist ausgebaut. Es entfällt daher eine besondere Untersuchung.“

Neben den bereits erwähnten Prüfberichten gibt es im HSA-Archiv auch noch “Aufzeichnungen über Prüfungen und Hauptausbesserungen des Kleintriebwagen Nummer T 45“. Die Prüfungen wurden jährlich vom NLEA vorgenommen.

“Bescheinigung.

Der Triebwagen T 45 der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf wurde am 3. 2. 51 in Dienst gestellt. Die zum 3. 2. 52 fällige Untersuchung wurde gemäß Bescheinigung vom 19. 8. 1952 auf den 3. 2. 53 hinausgeschoben.

Die außerordentlich geringe Laufleistung läßt eine weitere Verlängerung des Untersuchungstermins um 1 Jahr bis 3. 2. 54 zu. Gemäß kürzlich stattgefundenen Besichtigung kann diese Verlängerung unbedenklich ausgesprochen werde.

Hannover, den 13. Januar 1953

Mordhart, Maschinen-Ingenieur“

Interessant ist das um 3 Monate frühere Indienststellungsdatum gegenüber den Angaben des Maschinenamtes Bremen, die weiter oben abgedruckt sind.

Schreiben des Landeskleinbahnamtes Hannover an die HSA vom 2. 4. 1954 (Eingang HSA 5. 4. 1954, Gesch. Nr. 486):

“Betr.: Triebwagen T 45 der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf

Vorgenannter Triebwagen war nach einmaliger Verlängerung der Untersuchungsfrist am 3. 2. 1954 zur Untersuchung fällig. Er ist seitdem betriebsunfähig abgestellt.

Bescheinigung über die planmäßige Untersuchung des Triebwagens Nr. 45

Erbaut von: Draisinenbau Hamburg Nr. D 339

Besitzer: Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf

Betriebsort: Hoya/ Weser

Der Triebwagen T 45 wurde zur Vornahme der am 3. 2. 1954 fälligen planmäßigen Untersuchung außer Dienst gestellt und der Werkstatt in Hoya am 1. 10. 1954 zugeführt.

Die vorzeitige Untersuchung erfolgte wegen ./.

Die Untersuchung erfolgte gemäß § 44 (4) der BO+) vBO+) BOS+) vBOS+)

1) Letzte Untersuchung am 3. 2. 1951

2) Leistung des Triebwagens seit der letzten Untersuchung: km

3) Ergebnis der Untersuchung (kurze Beschreibung der am Fahrgestell und Aufbau vorgefundenen Schäden und Mängel):

Überholung der Antriebsanlage

Überholung der Bremsanlage

Überholung des Aufbaues, insbesondere der Türen

4) Nach Beseitigung der unter 3) vorgezeichneten Schäden und Mängel hat der Wagen am 9. 11. 1954 eine Probefahrt von Hoya nach Bücken und zurück anstandslos zurückgelegt.

Die Wiederinbetriebnahme erfolgte am 9. 11. 1954.

5.) Zur Vornahme der nächsten Untersuchung ist der Wagen spätestens am 9. 11. 1955 außer Dienst zu stellen, falls nicht alsdann der Zustand des Triebwagens eine Verlängerung der Untersuchungsfrist gestattet.

Hoya, den 9. 11. 1954

Mordhart Regierungs-Bauinspektor“

Schreiben des NLEA an den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Hannover vom 2. 6. 1956 (G.Z. HSA 63/28.6./Mo/Wa):

“Betr.: Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf;

Triebwagen 45

Bei obengenanntem Fahrzeug handelt es sich nicht um einen Triebwagen im üblichen Sinne, sondern entsprechend BO § 27 eindeutig um ein Nebenfahrzeug. Dieses entspricht der üblichen Bauart der Bahnmeisterwagen mit etwa 6 - 8 Sitzplätzen. Es wurde vorübergehend für den Personenverkehr im planmäßigen Zugdienst eingesetzt, ist aber seit über einem Jahr aus diesem Verkehr zurückgezogen. Es ist auch nicht beabsichtigt, das Fahrzeug in diesem Sinne wieder einzusetzen. Wir möchten es aus diesem Grunde aus den Untersuchungen für Regelfahrzeuge herausnehmen und bitten hierzu um Ihr Einverständnis.

Im Auftrage Großkopf“

Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Hannover antwortete am 19. 6. 1956 dem NLEA unter Aktenzeichen Pr VI Lk M 80 Akf/HSA/30:

“Betreff: T 45 der Hoya - Syke - Asendorfer Eisenbahn

Bezug: Ihre Nachricht vom 2. 6. 56

Ihre Zeichen: HSA 63/ 28.6./ Mo/Wa

Ich bin damit einverstanden, daß der Triebwagen T 45, der vom Charakter der Bauart nach nicht als Regelfahrzeug anzusehen ist, weiterhin als Nebenfahrzeug für innerdienstliche Zwecke betrieben und dem-

entsprechend betriebssicher unterhalten wird. Das Fahrzeug ist äußerlich als ‚Bahnmeisterwagen‘ zu kennzeichnen. Die Bezeichnung T 45 ist zu entfernen. Ebenfalls ist die Änderung der Fahrzeugart in den Untersuchungsunterlagen zu vermerken.

Das MA Bremen hat Abschrift von diesem Schreiben erhalten.“

Auf einem Foto [30, S. 43] vom 3. 12. 1962 kann man das Gefährt noch erkennen. Danach verliert sich seine Spur. Unklar ist auch, ob die Maschinenanlage tatsächlich entfernt wurde, wie das MA Bremen festhielt.

Man kann davon ausgehen, daß T 45 aus einer der oben erwähnten Draisinen entstanden ist. Nach den auf den Fotos erkennbaren Dimensionen kann es sich allerdings nicht um eine der beiden Sylter Draisinen 4 oder 21 gehandelt haben, sondern eher um die Draisine Nr. 16. Das Baujahr dürfte ähnlich T 44 der Kreisbahn LAW 1938 sein. Der Verbleib von T 45 ist unklar ebenso wie der übrigen Draisinen und der Scheinwerferlok.

Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, daß bei der LAW tatsächlich 3 Draisinen zu Triebwagenzugmaschinen umgebaut worden sind. Sie erhielten dort die Betriebsnummern 43, 44 und 46. Alle waren vom Draisinenbau Hamburg gebaut worden. Für den Triebwagen 44 wird als Baujahr 1938 und die Fabriknummer 347 angegeben. Die Tatsache, daß die beiden ersten Fahrzeuge vor der HSA Nummer 45 lagen, lassen auf eine Indienststellung vor 1951 und beim Wagen 46 nach 1951 deuten. 1958 wurden die Wagen 43 und 44 abgestellt und 1961 verschrottet. Der Wagen 46 wurde nach der Einstellung des Gesamtverkehrs auf der Strecke Esens - Bensersiel am 6. 2. 1967 abgestellt und danach verschrottet.

#### Quellen

- [1] DEV-Archiv: HSA-Fahrzeugangebote, Vorgang 49;
- [2] Betriebsmittellisten der EME und GKB; Sammlung Quill;
- [3] Dr. Rolf Löttgers, Die Triebwagen der Deutschen Werke Kiel, Lübecke 1988
- [4] Schütte; Die Mindener Kreisbahn, Lübecke 1990
- [5] Eduard Bündgen, Die Köln - Bonner-Eisenbahn 1891 - 1992, Freiburg 1994
- [6] Max Knippschid, Die Triebwagen der Kreisbahn Emden - Pewsum - Greetsiel in die DME 3/ 1994 Seite 16 - 25.
- [7] DEV-Archiv: HSA Fahrzeugangebote, Vorgang 18
- [8] Schöning, Die Kleinbahn des Kreises Norderdithmarschen, Heide 1980
- [9] Kotte, Die Bielefelder Kreisbahnen, Lübecke 1984
- [10] DEV-Archiv, HSA Angebote, Vorgang 19
- [11] Gerd Wolff; Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 1 Schleswig-Holstein, Hamburg, Gifhorn 1972
- [12] Skizzensammlung Reisezugwagen der Reichsbahn, Freunde der Eisenbahn e. V., Hamburg
- [13] Diener, Die Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930, Krefeld 1983
- [14] DEV-Archiv: HSA Fahrzeugangebote, Vorgang 20
- [15] Fahrzeugliste der EME; Sammlung Quill
- [16] Gerd Wolff; Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 3 Nordrhein-Westfalen, Gifhorn 1974
- [17] Nauroth/Wall: Die Euskirchener Kreisbahn, Aachen 1984
- [18] Joachim Jakubowski: Die Chronik der Brohltalbahn, Nieder-kassel 1992
- [19] DEV-Archiv; HSA Wagen Vorgang Uerdingen
- [20] HSA Wagen Vorgang Bahnmeisterfahrzeuge
- [21] HSA Baukassenbuch
- [22] DEV-Archiv: HSA Triebwagen Vorgang T 40
- [23] HSA Triebwagen Vorgang T 45
- [24] HSA Triebwagen Vorgang Militärdraisinen
- [25] HSA Fahrzeugangebote (Vorgang 37).
- [26] Prüfberichte des Maschinenamtes Bremen für die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf, diverse Jahrgänge
- [27] Wolff; Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 2 Niedersachsen, Gifhorn 1973
- [28] Bohlmann: Die Wismarer Schienenomnibusse der Bauart Hannover, Gifhorn 1977
- [29] Schweers: Der Borkumer Dünexpress, Aachen 1991
- [30] Högemann, Privatbahn in der Grafschaft Hoya, Nordhorn 1992