

Günter König

# Der Wismarer Schienenbus T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf

## Zur Entwicklung der Wismarer Schienenbusse mit 750 mm Spurweite

Bereits Mitte der zwanziger Jahre setzte bei vielen Kleinbahnen ein Sinken der Beförderungszahlen ein. Manche Bahnen erschlossen Gebiete, in denen der Eisenbahnpersonenverkehr auf Grund der dünnen Besiedelung von vornherein nur als Zusatzangebot zum Güterverkehr gedacht war. Nun bekamen die Güterzüge mit Personenbeförderung (GmP) Konkurrenz durch Busverkehre, die direkt in die Orte fuhren und ohne Rangierverluste schneller zum Ziel kamen. Die in den Dampfzügen eingesetzten Fahrzeuge waren häufig seit mehr als 20 Jahren im Einsatz, und für Neuanschaffungen oder aufwendige Modernisierungen fehlte den meisten Bahnen nach der Inflation das nötige Geld.

„Der Zug muß busähnlicher werden“, so lautete damals ein in der Fachpresse erhobener Anspruch. Das nahm sich auch das Landeskleinbahnamt (LKBA) der Provinz Hannover zu Herzen und schrieb einen leichten Verbrennungstriebwagen aus, der in Anschaffung und Betrieb so kostengünstig sein sollte, daß bereits mit sechs zahlenden Fahrgästen ein kostendeckender Einsatz ermöglicht würde. Den Zuschlag erhielt die Waggonfabrik Wismar mit ihrem Entwurf für einen leichten und hochmodernen Schienenbus, dem in der geschichtlichen Rückschau außerordentlich erfolgreichen „Wismarer Schienenbus der Bauart Hannover“.

Fahrzeugtechnische Pionierleistung bedeutete die Einführung des Schweißverfahrens in den Fahrzeugbau, die in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Wismar gewagt wurde. Konzeptionelle Pionierleistung stellte die weitgehende Übernahme von Baugruppen aus Lkw- und Omnibusbau dar bis hin zur Übernahme der kompletten Antriebsblöcke.

Der erste Wismarer Schienenbus war der am 6. 5. 1932 (Fabriknummer 20.201) gelieferte Schienenkleinwagen SK 1 der Kleinbahn Lüneburg – Soltau (s. Kasten S. 26 u. 27). Die Waggonfabrik Wismar [17] versandte im Januar 1933 folgenden Erfahrungsbericht:

„Wir hatten uns erlaubt, Ihnen seinerzeit Unterlagen über den zusammen mit dem Landeskleinbahnamt Hannover entwickelten Schienen-Omnibus zu überreichen. Nachdem der Wagen auf der Strecke Amelinghausen – Soltau über ½ Jahr fahrplanmäßig verkehrt, ist es wohl möglich, sich über seine Betriebsbrauchbarkeit ein Urteil zu bilden. Außer zahlreicher Sonderfahrten hat der Schienen-Omnibus den fahrplanmäßigen Betrieb störungsfrei durchgeführt und dabei bis jetzt über 35.000 km zurückgelegt.“

Die Betriebskosten halten sich durchaus in den vorher berechneten niedrigen Grenzen. Daraus hinaus dürften die eingesetzten Werte für Ersatzteile und Reparaturen eher zu hoch angesetzt sein, da sich bisher nirgends ein merkbarer Verschleiß oder Leistungsabfall gezeigt hat.

Infolge der geringen Betriebskosten war es mög-

lich, den Zugverkehr auf der befahrenen Strecke annähernd zu verdoppeln, wodurch ein Verkehrszuwachs von ca. 150 % erreicht wurde. Dies spricht auch dafür, daß sich Fahreigenschaften und Einrichtung der Schienen-Omnibusse beim Publikum großer Beliebtheit erfreuen.

Die günstigen Betriebsergebnisse haben das Landeskleinbahnamt Hannover veranlaßt, für verschiedene Bahnverwaltungen eine größere Serie von Schienen-Omnibussen nachzubestellen, darunter auch einige Schmalspur-Fahrzeuge, nachdem eingehende Versuche die Brauchbarkeit für derartige Bahnen erwiesen haben. Weiter befinden sich in unserem Werk noch mehrere Schienen-Omnibusse für andere deutsche Kleinbahnen und für die Eisenbahndirektion des Saargebiets im Bau; außerdem eine größere Anzahl Dieseltriebwagen verschiedener Leistungen für eine deutsche Privatbahn und für die Reichsbahn.

Wir hoffen, daß unsere Ausführungen Ihr Interesse finden und Sie bei dem Bestreben, die Wirtschaftlichkeit Ihrer Bahnen zu verbessern, die durch unseren Schienen-Omnibus gegebene Möglichkeit in Betracht ziehen werden. Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie Gelegenheit nähmen, die zurzeit in unserem Werk im Bau befindlichen Fahrzeuge zu besichtigen und werden uns erlauben, Sie zu den Probefahrten rechtzeitig einzuladen. Mit bester Empfehlung zeichnen wir Waggonfabrik Wismar.“

Das LKBA hatte für die Steinhuder Meer-Bahn einen meterspurigen Schienenbus bestellt. Er wurde am 5. 1. 1933 [6] geliefert (Fabriknummer 20.202) und blieb bis 1964 in Betrieb. Dann wurde er das erste Fahrzeug der heutigen Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen und ist der älteste erhaltene Wismarer Schienenbus – obendrein im Ursprungszustand.

Insgesamt wurden zwischen 1933 und 1941 sechzig Wismarer Schienenbusse – überwiegend in Regelspur und Meterspur – gebaut [6]. Zwei Triebwagen erhielten 900 mm Spurweite. Triebwagen mit noch geringeren Spurweiten mögen wegen des Nachweises der Kippsicherheit für den Hersteller problematischer gewesen sein oder es wurde lediglich keiner in Auftrag gegeben.

Erst 1938 und 1939 wurden für die Rhein – Siege-Eisenbahn ein Wagen mit 785 mm Spurweite (T 3, 1938/21106) sowie drei weitere mit 750 mm Spurweite für die Kreisbahn Cloppenburg – Landesgrenze (T 1, 1938/21108) und für die Prignitzer Kreiskleinbahnen (T 701, T 702, 1938/21118 und 9) gebaut. Zwei weitere, den Prignitzer Wagen nach den wenigen bekannten Angaben wohl baugleiche Schienenbusse bestellte die Kreisbahn Rathenow – Senzke – Nauen am 1. 9. 1939 zum Stückpreis von 29.000 RM [19], doch gebaut wurden sie nach Kriegsausbruch nicht mehr.

Die vier Schienenbusse mit 750 und 785 mm Spurweite wiesen gleiche Rahmenlängen (9.750 mm) auf und entsprachen damit dem am 15. 8. 1935 bestellten und am 25. 11. 1935 [6] an die Fliegerhorstkommandantur List gelieferten meterspurigen

Wagen (T 25, 1935/ 20.254). Da die Motorvorbauten als Zukaufteile sowieso baugleich ausfielen, waren auch die Wagenkastenlängen identisch. Der meterspurige Wagen war mit 2.430 mm allerdings breiter und zur Hälfte anders aufgeteilt.

Der am 18. 7. 1937 an die Fliegerhorstkommandantur List abgelieferte und am 15. 8. in Betrieb genommene meterspurige Schienenbus T 22 (1937/20300) [6] wies eine Kastenbreite von 2.700 mm auf und war demzufolge an den Stirnseiten eingezogen. Im übrigen entsprachen o. g. vier schmalspurige Wagen diesem Schienenbus vollständig.

## Der Triebwagen T 1 der Cloppenburg Kreisbahn Cloppenburg und die HSA

Auch die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf (HSA) war treuer Kunde der Waggonfabrik Wismar. 1935 erwarb sie einen vierachsigen Triebwagen (T 1 = NLEA T 63), 1936 einen Schienenbus (T 2 = NLEA T 42) und gab im Zweiten Weltkrieg einen dritten Triebwagen in Auftrag. Nach 1945 meldete sich die Waggonfabrik Wismar noch einmal bei der HSA, doch wurde in der sowjetischen Besatzungszone die Triebwagenproduktion von Wismar nach Dessau verlegt, und zur Auslieferung eines neuen Triebwagens an die HSA kam es in der Nachkriegszeit nicht mehr.

Daher bemühte sich die HSA nach 1945 um den Kauf eines gebrauchten Wismarer Schienenbusses. Der im März 1949 von der Borkumer Inselbahn angebotene Wagen konnte aufgrund fehlender Finanzmittel nicht gekauft werden und stand schließlich nicht mehr zur Verfügung (s. a. DME 2/96, S. 15, 16). Die meterspurigen Wismarer Schienenbusse der StMB und auf Sylt wurden dort noch benötigt und kamen für die HSA nicht in Betracht.

Nach der vorläufigen Einstellung des Personenverkehrs der Kreisbahn Cloppenburg wurde im Oktober 1950 ihr T 1 frei. Die HSA kaufte den Wagen am 18. 4. 1951, spürte ihn von 750 mm auf Meterspur um und bezeichnete ihn als T 40.

Diese – wie bei Kleinbahnwerkstätten durchaus üblich – im Bastelverfahren durchgeführte Umspurung verursachte einen Wust von Schriftverkehr zwischen der HSA, dem Niedersächsischen Landeseisenbahnamt (NLEA), dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Hannover (Lfb) und dem Maschinenamt (MA) der Deutschen Bundesbahn (DB) in Bremen.

Bei der Umspurung wurde auch eine Webasto-Ölheizung für den Fahrgastraum eingebaut. Offenbar hatte die alte Frischluftheizung nicht überzeugt. Die Vorbauten erhielten Gepäckkörbe, nachdem der ursprüngliche Dachgepäckträger entfernt worden war. Weiterhin entfernte man die Zwischenwand zum Gepäckraum. Ob dabei die im Gepäckraum vorhandenen Klappsitze durch feste Bänke ersetzt wurden, ließ sich bislang nicht feststellen. Außerdem wurden vermutlich während des Um-

baus auch die Klappsitze neben den Fahrersitzen entfernt, da in allen Aufzeichnungen des Wagens bei der HSA nur von 24 Sitzplätzen die Rede ist.

Unklar blieb das Einbaudatum des in der Anlage zur Genehmigungsurkunde vom 25. 8. 1955 erwähnten zweiten Motors (Nr. BB 5407685 OZ 74). 1952 hatte der zweite Motor die Nummer 28 R 15 51 723 OZ 77. Fest steht aber, daß kein erwähnter Motor vom anderen Wismarer Schienenbus der HSA, dem T 42, stammte.

Obwohl T 40 seit dem 27. 8. 1951 zumeist auf dem Asendorfer Ast im Einsatz stand, lag eine Betriebsgenehmigung bis 1956 nicht vor. Als er sie endlich hatte, wurde der T 40 mit der Einstellung des Personenverkehrs Bruchhausen-Vilsen – Asendorf zum 29. 5. 1959 arbeitslos. Wegen seines geringen Fassungsvermögens war der Schienenbus auf der Hauptstrecke der HSA schlecht einzusetzen. Zudem hatte die HSA im Januar 1959 den vierachsigen T 5 der Eckernförder Kreisbahn (Talbot 1950/94434) gekauft und setzte ihn als T 65 ab dem 20. 2. 1959 ein [1], so daß T 40 entbehrlich war. Zunächst hat er noch herumgestanden, bis er am 27. 6. 1959 verschrottet wurde.

Die Fabrikzeichnung to 49651 a mit Grundriß zu 24370 zeigt nicht ganz das tatsächlich gelieferte Fahrzeug. Offenbar hatte man die ursprüngliche vorgesehenen 740 mm breiten Schiebetüren breiter ausgeführt. Dafür mußten die jeweils ersten größeren Fenster schmaler ausgeführt werden. Trotz dieser Abweichungen erscheint die Werkszeichnung zuverlässiger als die in der Literatur [6, S. 65] veröffentlichte Zeichnung.

Mit dem Genehmigungsverfahren der Umspurung stellte die HSA eine Rahmenzeichnung auf. Der dort gezeigte Rahmen soll gegenüber der Werkszeichnung 5 cm länger und 7 cm breiter sein. Doch enthält die HSA-Zeichnung einige Rechenfehler. Die Maße lassen zwar richtiges Messen erkennen, doch hatte der Zeichner offenbar Zweifel, was gemessen wurde. Z. B. war in der Regel von Mitte zu Mitte Träger gemessen, doch in der Zeichnung die Breite von Kastenstützen hinzuaddiert. Derartige Ungereimtheiten wurden jetzt auch mit dem Foto des Gerippes von T 141 des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein vermieden (s. DME 3/96).

Falls die HSA die Konsolen zwischen den alten Langträgern und den Außenblechen unverändert ließ, dann unterschied sich der Cloppenburg Schienenbus von den meisten anderen Fahrzeugen dieser Bauart dadurch, daß die Konsolen mit den selben Profilen ausgeführt wurden, wie die Querträger. Vorbild dafür wäre Triebwagen T 4 der Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund (Typ Friesland), dessen Rahmenteile zwischen der Wagenwand und den Langträgern ebenfalls als Lochblechkonstruktion ausgeführt worden waren.

Soviel zur Einführung. Es folgt der Schriftverkehr aus dem DEV-Archiv streng chronologisch und weitgehend ohne Kommentare. Zur nachvollziehbaren Archivierung wurden die Schriftquellen mit Fundnummern versehen, deren Bedeutung aus dem Anhang hervorgeht.

### 1937

Die Dampfzüge der Kreisbahn Cloppenburg – Landesgrenze benötigten für die 29,2 km lange Strecke eine Fahrzeit von knapp zwei Stunden. Auch der abgelegene und einen Fußmarsch von 2,5 km bis zum nächsten Ort Werlte erzwingende Endpunkt Landesgrenze zog keine Nachfrage an. Demzufolge lagen die Fahrgastzahlen 1937 gerade mal bei 22.580 Personen. Verbesserung versprach man sich von einem Wismarer Schienenbus.

Im Schriftverkehr der HSA [4] befindet sich das Fragment eines Angebots der Waggonfabrik Wismar an den Bahnverband Cloppenburg vom 25. 10. 1937. Leider fehlen die Seiten 1 und 4. Der Wortlaut der Seiten 2 und 3 lautet wie folgt:

„... Lüftungsschieber, die für eine ausreichende Belüftung des Wageninnern sorgen. An den Seitenwänden über den Fenstern sind Längsgepäcknetze angebracht. Das Wagendach erhält doppelte Decke. Die innere Decke wird mit einem hellfarbigem Anstrich versehen. Der Fußboden ist mit Linoleum belegt. Unterhalb der Fensterbrüstung werden die Wände mit Kunstleder verkleidet, oberhalb derselben erhalten sie Sperrholzfüllungen aus Eichenholz. Das gesamte Leistenwerk besteht aus naturpoliertem und lackiertem Eichenholz.

Im übrigen ist der Wagen ausgerüstet mit:

elektrischer Beleuchtung mit 130 Watt Bosch-Lichtmaschinen, elektrischen Scheibenwischern für beide Führerstandsfenster, Ford-Außenbackenbremse für Hand-, Fuß- und Notbremsbetätigung, 4 Sandstreuern, 4 Scheinwerfern mit Abblendvorrichtung und Schlußlicht (rote Vorsteck-Scheibe), elektrischem Läutewerk, elektrischer Sirene auf dem Wagendach (zur Betätigung dieser 12 Volt Signalapparate wird die elektrische Anlage entsprechend geschaltet), Gepäckgalerie auf dem Wagendach mit beiderseitigem Leitenaufstieg und Laternen innerhalb der Gepäckgalerie, Stoßfängern vor jedem Kühler, 6 Deckenbeleuchtungskörpern im Wageninnern, 4 durch Kurbelapparatbetätigung herablaßbaren Seitenwandfenstern, Springrollern vor den Stirnwandfenstern, die als Blendenschutz dienen, 2 Deckenstützen, gummigefederten Rädern, 2 Tachometern mit Kilometerzählern, die in jeder Fahrtrichtung die zurückliegende Wege-

strecke addieren, abnehmbare Blechverschaltungen für die Motoren für den Winterbetrieb, verstellbaren Führersitzen, Schiebeverschluss für jedes Schaltbrett und Fahrersitz, festen Sitzen mit Sitzlatten aus Eschenholz, doppelter Deckenverschaltung, verbesserter Frischluft-Heizung, Rollenlager-Achsbuchsen, Feuerlöscher und Verbandskasten, einfacher Totmannbremse, welcher die Motorzündung unterbricht, Fußbodenhöhe 840 mm, Pufferhöhe bei leerem Wagen 600 mm, Anstrich unterhalb der Fensterbrüstung in hellrot, oberhalb der Fensterbrüstung elfenbeinartig.

Der Preis für einen derartigen Wagen nach anliegender Zeichnung to 24370, Grundriß nach Zeichnung to 49651 a, beträgt:

Grundpreis lt. unserem Angebot vom 12. 8. 37  
RM 26 950,--

hierzu kommen gem. der mündlichen Besprechung vom 23. ds. Mts. in Ihren Geschäftsräumen

1) Polstersitzbänke mit Plüschbezug,

Mehrkosten RM 250,--

2) 9 Klappsitze im Gepäckraum anstatt 7. Die 4 Klappsitze rechts vom Fahrer an den beiden Stirnwänden werden mit 4-Kant-Dorn-Verschluß versehen.

Mehrkosten RM 70,--

3) 6 Kurbelfenster anstatt 4 Kurbelfenster pro Wagen.

Mehrkosten RM 120,--

4) Die Schiebetüren an den Eingängen zum Gepäckraum erhalten 4-Kant-Dorn-Verschluß.

Keine Preisänderung RM --,--

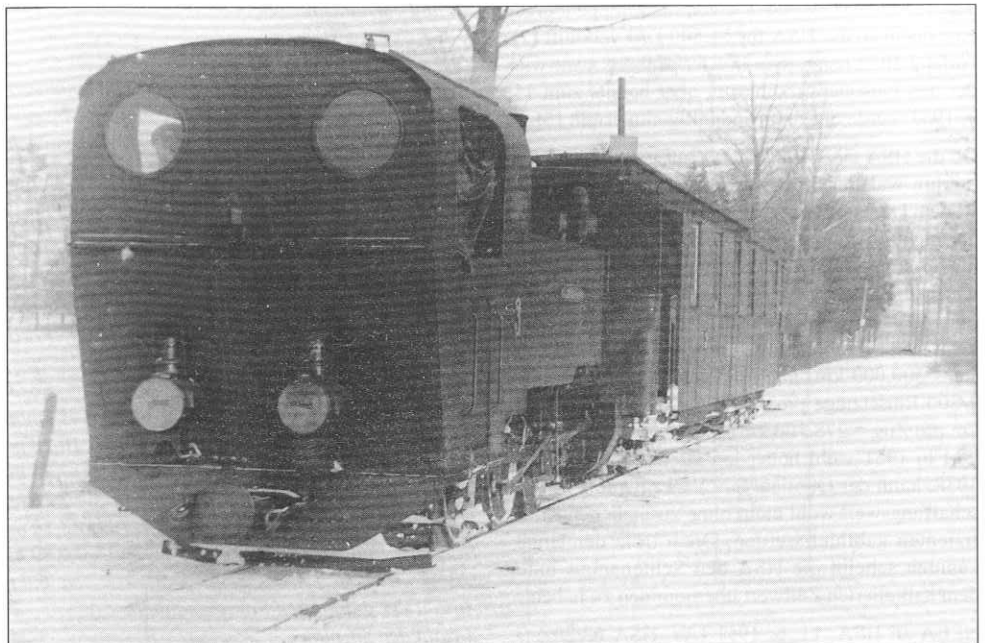
5) Zug- u. Stoßvorrichtung nach Ihrer uns eingesandten Zeichnung C 21 279 anstatt Stoßfänger.

Mehrk. gem. Schrb. uns. v. 15. 9. 37 RM 220,--

Gesamtpreis je Wagen RM 27 610,--

2) Sofern zwischen Fahrgastraum und dem davor befindlichen Fahrerraum noch eine Trennwand mit Flügeltür eingebaut werden soll, ... "

Diesem Schreiben war ein Foto des T 1 der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn (Wismar 1936/20.256) beigelegt (s. Titelbild dieser DME).



Rechts: Dampfbetrieb bei der Cloppenburg Kreisbahn. 1940 mußte schneebedingt ein Dampfzug (Lok 3, Borsig 1906/5895, und Personenwagen 1 oder 2, Freudenstein 1899) für den Schienenbus einspringen. Foto: Sig. Lothar Riedel

**1938**

Inzwischen waren die Fahrgastzahlen der Cloppenburg-Kreisbahn erneut gesunken. 1938 lagen sie nur noch bei 20.760 Beförderungsfällen, was einen Durchschnitt von knapp 57 Reisenden pro Tag entsprach [5]. Am 10. 8. 1938 wurde der Wismarer Schienenbus ausgeliefert und als T 1 eingesetzt [6].

**1939**

Im Sommerfahrplan wurden vier Zugpaare angeboten, zwei davon mit dem Triebwagen. Während der Dampfzug 1:45 Stunde brauchte, schaffte es der Triebwagen in 1:20 Stunde. Die Beförderungsleistungen stiegen auf 55.771 Fahrgäste [5].

**1940**

Der Fahrplan wurde um eine Triebwagenfahrt auf 3 Zugpaare zusammengestrichen [5].

**1945**

Am 2. 9. 1945 wurde nach Beseitigung der Kriegsschäden der Betrieb auf der Kreisbahn Cloppenburg – Landesgrenze wieder aufgenommen, zunächst mit einem täglichen Dampfzugpaar [5].

**1948**

Dem Winterfahrplan 1948/49 nach zu urteilen, war der Triebwagen nicht im Einsatz.

**1949**

Im Sommerfahrplan wurden vier Zugpaare angeboten, zwei davon mit dem Triebwagen [5].

**1950**

Zum 15. 10. 1950 wurde der Personenverkehr auf der Cloppenburg-Kreisbahn eingestellt und durch bahneigene Omnibusse ersetzt [5].

**1951**

Am 18. 4. 1951 wurde T 1 von der Cloppenburg-Kreisbahn an die HSA für 11.500 DM verkauft [7]. Anfang 1952 nahm man in Cloppenburg zwar wieder den Personenverkehr auf, aber bereits zum 15. 4. 1953 wurde die Bahn endgültig eingestellt [5].

Ob die HSA einen günstigen Kauf getätigt hat? Immerhin war der Triebwagen erst 13 Jahre alt, ist wegen Treibstoffbewirtschaftung über längere Zeit gar nicht oder sehr spärlich eingesetzt worden und dürfte somit relativ wenig Verschleiß und kaum Korrosion unterlegen sein. Bei ein bis zwei fahrplanmäßigen Zugpaaren im Laufe der Einsatzzeit kann seine Laufleistungen mit 250.000 km (höchstens 300.000 km) überschlagen werden (13 Jahre \* 300 Einsatztage pro Jahr \* 3 Züge pro Tag \* 30 km pro Zug = 278.100 km). Da die Kaufkraft von 1 DM in 1951 wohl höher lag als die von 1 RM in 1938, kann der Quotient aus Verkaufspreis zu Anschaffungswert wohl nicht ohne zusätzlichen Koeffizienten gebildet werden. Doch trotz der Unbekannten scheint die HSA den Schienenbus unter dem kalkulierten Zeitwert übernommen zu haben.

NLEA an HSA, 11. 6. 1951 (Az. HSA 63/20.6./J.

Wi):

„Betr.: Triebwagen Nr. 40.

*Der von der Kreisbahn Cloppenburg – Landesgrenze erworbene Triebwagen erhält die Betriebsnummer 40. Wir bitten um Mitteilung, wann mit der Fertigstellung des Wagens zu rechnen ist.*

i.V. Großkopf“

Dazu handschriftlicher Vermerk von HSA-Betriebsleiter Stöver:

„Abnahme am 27. 8. erfolgt.“

NLEA an HSA, 30. 8. 1951 (AZ Gr/Wi):

„Betr.: Probefahrt des Triebwagens T 40

*Der von der Kreisbahn Cloppenburg – Landesgrenze käuflich erworbene Triebwagen, der die Betriebsnummer T 40 erhalten hat, ist – nachdem die Umspurationsarbeiten beendet sind – nunmehr in Betrieb genommen worden. Die am 27. 8. 51 auf der Strecke Hoya – Bücken und zurück vorgenommene Probefahrt ergab keinerlei Beanstandungen. Bei der Besichtigung des Triebwagens auf der Grube wurde lediglich festgestellt, daß ein Teil der Schweißnähte unsauber ausgeführt ist, was vermutlich darauf zurückgeführt werden muß, daß die Schweißungen mit einem Wechselstrom-Lichtbogen vorgenommen wurden. Die Schweißnähte sind vorläufig in Abständen von 3 Monaten nachzuprüfen. Gegen die Inbetriebnahme des Triebwagens ist im übrigen nichts einzuwenden.*

gez.: Großkopf“

Fahrzeugbeschreibung im Betriebsbuch des Schienenbusses [8] ohne Datum:

„Aufschreibungen über den Triebwagen Betr.-Nr. 40

A) Allgemeines:

*Der Wagen wurde von der Kreisbahn Cloppenburg – Landesgrenze im Jahre 1951 käuflich erworben und von 750 auf 1000 mm umgebaut. Nach Beendigung der Umspurationsarbeiten und sonstiger Reparaturarbeiten wurde der Wagen am 27. 8. 1951 durch Herrn Reg. Baurat Großkopf vom Landeseisenbahnamt abgenommen und anschließend in Dienst gestellt. Ein Betriebs- bzw. Prüfbuch wurde bei der Kreisbahn in Cloppenburg nicht geführt, die techn. Daten des Wagens waren nur unvollständig vorhanden.*

B) Technische Daten:

*Bauart des Wagen Stahl-Leichtbau (Typ Hannover)  
Hersteller Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar  
Antriebsart Benzin-mechanisch  
Jahr der Herstellung 1937  
Jahr der Indienstst. auf der Klb. Hoya – Syke – Asendorf 1951  
Abgenommen vom NLEA 27. 8. 1951  
Abgenommen von EMA Bremen  
Erbauer des Wagenteils Waggonfabrik Wismar  
Erbauer der Verbrennungsmotoren Ford  
Nummer der Motoren  
Erbauer des Getriebe Ford  
Größte zul. Geschwindigkeit des Wagens 45 km/h  
Länge des Wagens einschl. Puffer 10,20 m  
Länge des Wagenkastens 7,25 m  
Größte Breite des Wagenkastens 2,15 m  
Gesamthöhe des Wagens über SO 3,10 m  
Höhe des Fußbodens über SO 0,80 m  
Leergewicht des Triebwagens ca. 6,0 t  
Anzahl der getrennten Fahrgastabteile 2  
Anzahl der Sitzplätze 24*

<i>Anzahl der Stehplätze</i>	12
<i>Besetztgewicht des Wagens</i>	3 + 6 = 9 t
<i>Achsen</i>	2 feste
<i>Bauart der Lager</i>	Rollenachslager
<i>Länge der Achsschenkel</i>	
<i>Stärke der Achsschenkel</i>	70 mm
<i>Stärke der Radnarbe</i>	95 mm
<i>Baustoff des Kastengerippe</i>	Stahl 37
<i>Führerstände und Maschinenraum nicht abgetrennt</i>	
<i>Länge der Puffer nicht vorhanden, dafür Stoßbügel</i>	
<i>Belastung der Achsen</i>	4,5 t
<i>Achsabstand des Wagens</i>	3 500 mm
<i>Raddurchmesser</i>	700 mm
<i>Bauart der Bremsen</i>	Innenbackenbremsen
<i>Bremsprozente vom Leergewicht</i>	
<i>Bauart der Heizung</i>	Webasto-Busheizung
<i>Ent- und Belüftung</i>	8 Lüftungsschieber
<i>Zahl und Bauart der Feuerlöscher</i>	
<i>Art der Beleuchtung</i>	Elektrisch
<i>Zahl der Innenlampen</i>	6
<i>Zahl der Scheinwerfer</i>	2 x 2
<i>Lichtmaschine</i>	Am Motor
<i>Lieferer Bosch (Leistung 130 W, Spannung 6 V)</i>	
<i>Bauart der Batterie</i>	Blei
<i>Lieferer</i>	Varta
<i>Leistung</i>	180 Ah
<i>bei 10 stdg. Entladung u.</i>	10,5 Entladstr.
<i>Zahl und Bauart der Signale</i>	1 elektr. Sirene und 1 elektr. Läutewerk, 1 Glocke (Druckluft) u. 2 Typhone (Druckluft)
<i>Bauart der Sandstreuer</i>	mechanisch
<i>Zahl und Inhalt der Brennstoffbehälter</i>	2 x 40 l
<i>Bauart der Verbrennungsmotoren</i>	
	Vergaser-Motor Ford, Type BB
<i>Dauerleistung</i>	50 PS bei 2 800 U/min
<i>Bauart, Lieferer d. Kühlers</i>	Lamellenkühler Ford
<i>Inhalt der Kühlanlage</i>	2 x 12 l
<i>Bauart des Anlasses</i>	Ford
<i>Bauart des Getriebes</i>	Ford“

Bahnverband Cloppenburg an HSA, 24. 9. 1951 (E.: 26. 9. 1951 G.Nr. 1159) [4]:

„Betr.: Triebwagen Type Hannover

*Als Anlage übersenden wir Ihnen die hier noch vorhandenen Zeichnungen und Unterlagen für den Triebwagen. Ein Betriebsbuch wurde für das Fahrzeug nicht geführt. Wir hoffen, Ihnen mit diesen Unterlagen zu dienen.“*

Beigefügt war ein Fabrikfoto von T 1 der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn, das Schreiben der Waggonfabrik Wismar an den Bahnverband Cloppenburg vom 25. 10. 37 sowie die Fabrikzeichnung to 49651 mit Grundriß zu to 24370.

Rundschreiben des LfB (Aktenzeichen Pr VI KM 79 Apf, Lk Akf und Lpm Allgemein), 1. 10. 1951 (E.: HSA am 5. 10. 1951; G.Nr. 1202) [4]:

„An die Betriebsleitungen der Privat- und Kleinbahnen im Aufsichtsbezirk (Werkbahnen eingeschlossen)

- Niedersächsisches Landeseisenbahnamt in Hannover-M, Marienstraße 2
- Deutsche Eisenbahngesellschaft AG in Frankfurt (M), Moselstraße 2
- Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft in Hameln, Klütstraße 51
- Centralverwaltung für Secundairbahnen Hermann Bachstein GmbH in Braunlage
- Ilseder Hütte in Peine
- Hüttenwerk Watenstedt-Salzgitter GmbH (Werkbahn) – Abteilung Verkehrsbetriebe – in Waten-

stedt-Salzgitter  
und an die Privat- und Kleinbahnen des Aufsichts-  
bezirks – je besonders –

Betr.: Inbetriebnahme von Fahrzeugen und ma-  
schinellen Anlagen

In verschiedenen Fällen wurden mir die Entwurfs-  
unterlagen für neue und altbrauchbare Lok, Trieb-  
wagen, sonstige Wagen und maschinelle Anlagen  
erst kurz vor der beabsichtigten Inbetriebnahme  
vorgelegt. Ich sehe mich daher veranlaßt, erneut  
auf die Bestimmungen hinzuweisen, die bei der Be-  
schaffung von Fahrzeugen und maschinellen Anla-  
gen zu beachten sind. Sofern eine Beschaffung neuer  
Fahrzeuge in Aussicht genommen ist, sind mir  
vor der endgültigen Bestellung folgende Unterla-  
gen zur Prüfung der Bauart in den nötigen Ausfer-  
tigungen – eine Ausfertigung ist für den Bevoll-  
mächtigten für Bahnaufsicht (BvB) bestimmt – vor-  
zulegen.

#### A. Dampflok

- 01) Beschreibung
- 02) Zusammenstellungszeichnung mit Profil
- 03) Kesselgenehmigungszeichnung
- 04) Kesselberechnung
- 05) Bremsgestängeanordnung
- 06) Bremsrohranordnung
- 07) Bremsberechnung
- 08) Treibachsberechnung
- 09) Kuppelachsberechnung
- 10) Darstellung der Kurvenläufigkeit
- 11) Tragfederberechnung

#### B. Triebwagen

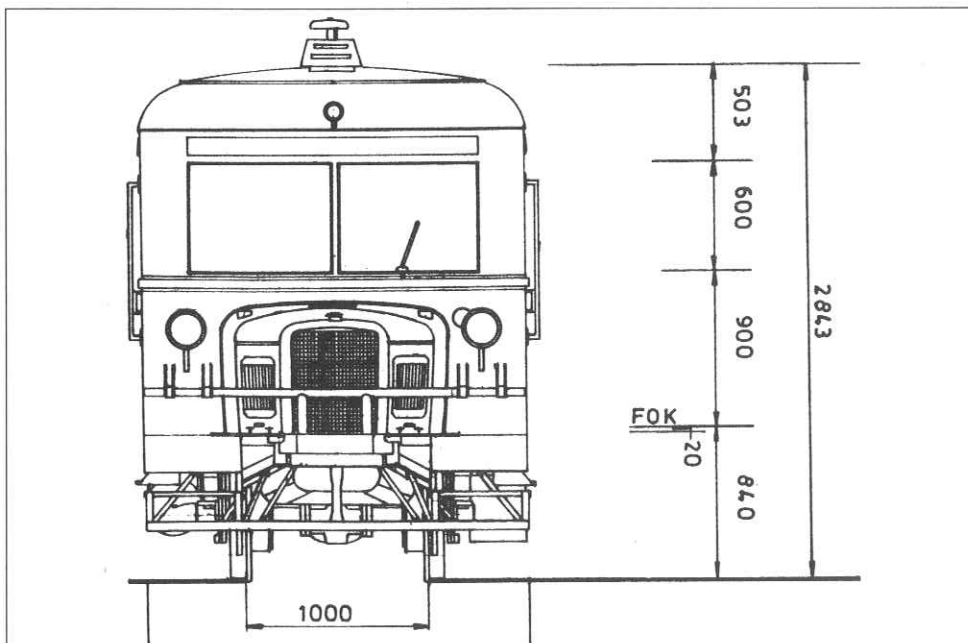
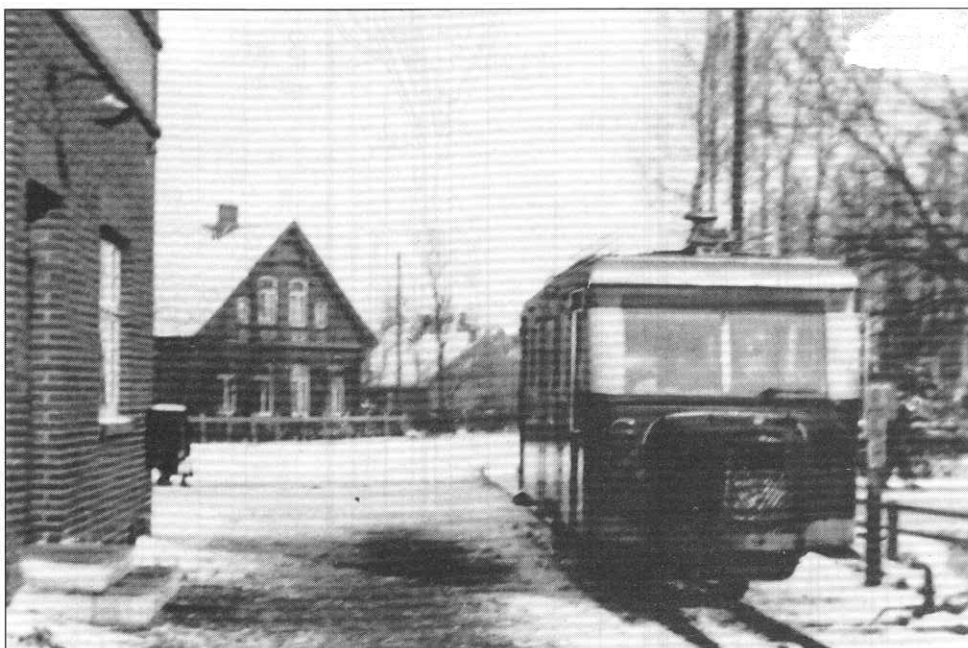
- 01) Beschreibung
- 02) Hauptübersichtszeichnung mit Profil
- 03) Anordnung der Apparate auf dem Führerstand
- 04) Festigkeitsnachweis für den Wagenkasten
- 05) Bremsberechnung
- 06) Berechnung der Treibachsen
- 07) Berechnung der Laufachsen
- 08) Drehgestellzeichnung
- 09) Federberechnung für Drehgestelle
- 10) Ermittlung der Breitereinschränkung.

Bei elektr. Triebwagen kommt noch das Schalt-  
schema für den Antrieb und die Sicherheitsschal-  
tung hinzu.

#### C. Kleinlok + Wagen

- 1) Beschreibung
- 2) Zusammenstellungszeichnung mit Profil
- 3) Bremsberechnung
- 4) Radsatz- und Tragfederberechnung

weiter auf S. 12



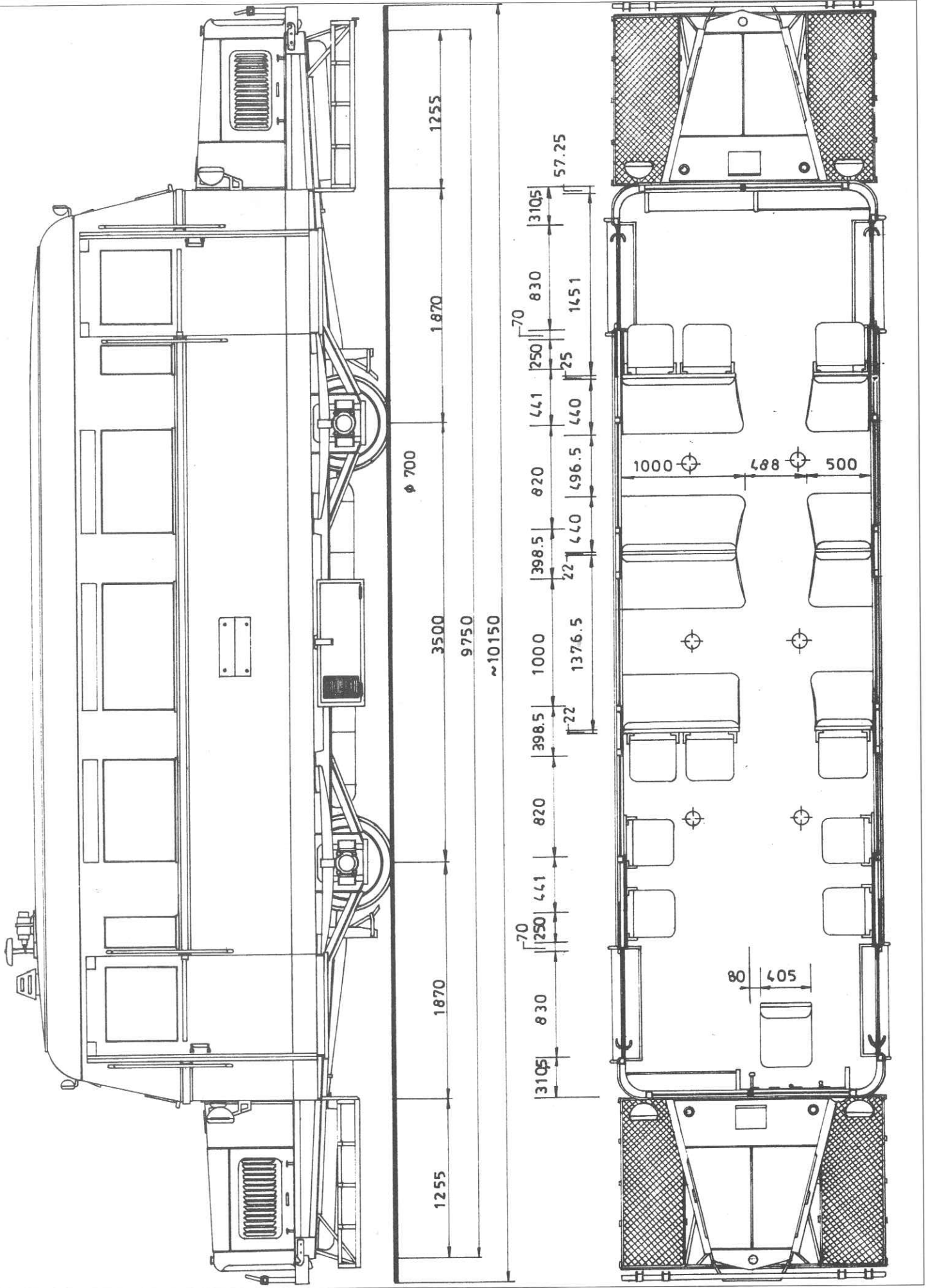
S. 10 und 11: Ansicht und Rahmen des auf 1.000 mm Spur-  
weite umgebauten T 40, M 1 : 45, Zeichnung: Günter König

Der Einsatz des Wismarer Schienenbus\* T 1 bei der Cloppen-  
burger Kreisbahn fiel in eine Zeit, in der Fotografieren von  
Eisenbahnen verdächtig war oder man schlicht andere Sorgen  
hatte, als einen Schienenbus aufzunehmen. Daher sind derar-  
tige Bilder spärlich. 2 Fotos: Slg. Lothar Riedel

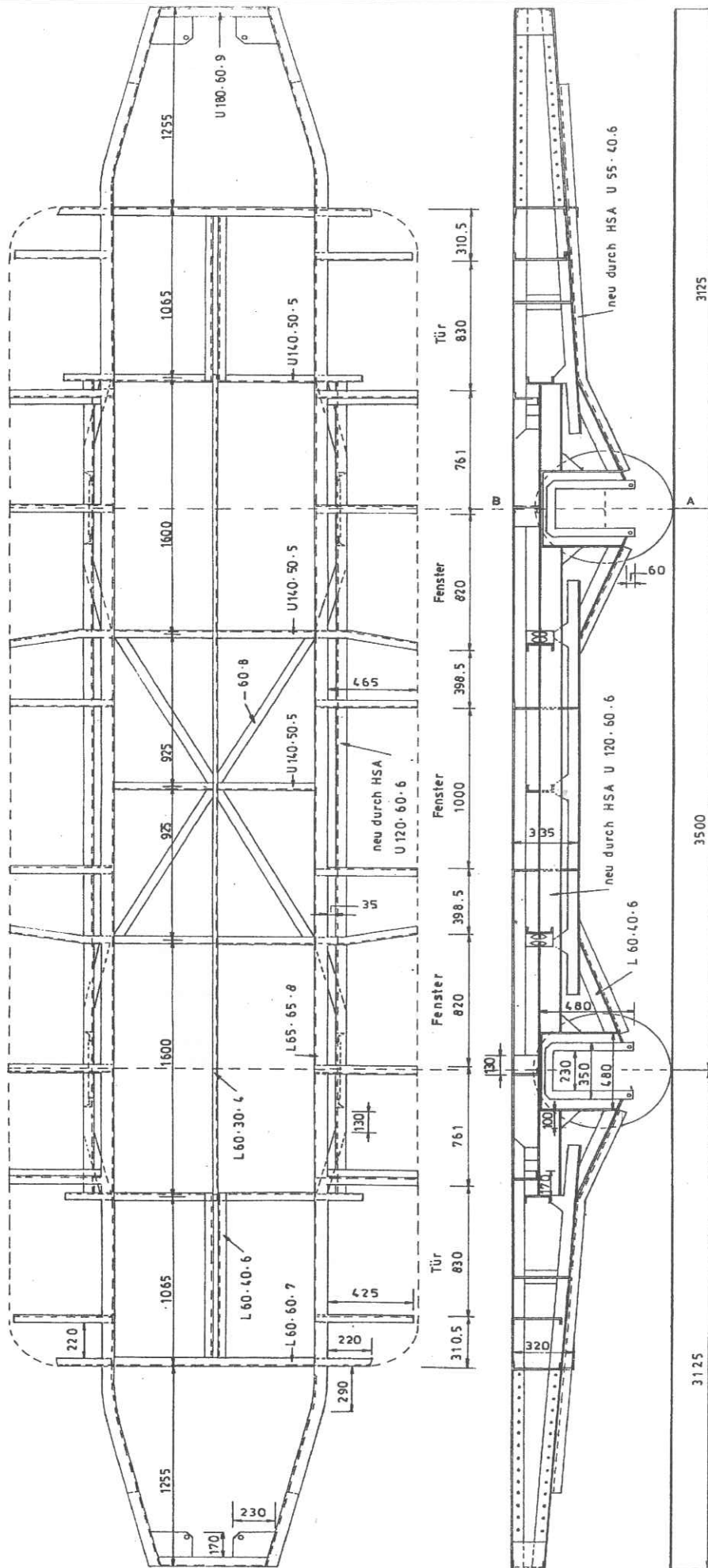
Oben: Noch mit einer Tarnlackierung versehen steht T 1 im  
Kleinbahnhof Cloppenburg, Sommer 1948.

Mitte: Etwa im Herbst 1948 muß der Schienenbus neu lackiert  
worden sein. Kleinbahnhof Cloppenburg, Winter 1948

Unten: Stirnseite des (umgespurten) HSA T 40, M 1 : 45,  
Zeichnung: Günter König



Untergestellrahmen des Triebwagens Nr. 40 der Kleinbahn Hoya-Syke - Asendorf



Diese Unterlagen wird die Lieferfirma in der ihnen bekannten Ausführung aufstellen. Sollte es bei der Beschaffung um eine Bauart der Bundesbahn oder um eine Bauart handeln, die bereits für den eigenen Betrieb zugelassen oder auch vom Eisenbahn-Zentralamt (Prüfstelle) für eine andere Bahn geprüft und genehmigt worden ist, erübrigt sich die Vorlage der obengenannten Unterlagen. Jedoch ist auch in diesem Falle vor der Auftragserteilung dem BvB mitzuteilen, welcher Bauart die bestellten Fahrzeuge entsprechen. Für eine vom Eisenbahn-Zentralamt geprüfte Bauart ist eine beglaubigte Abschrift der Genehmigungsverfügung beizufügen. In sinngemäßer Weise gelten diese Bestimmungen auch für die Beschaffung von neuen und altbrauchbaren maschinellen Anlagen. Sind die Voraussetzungen erfüllt, wird eine Zustimmung zu dem Entwurf erteilt.

Nach Anlieferung dürfen die Fahrzeuge und maschinellen Anlagen erst nach Abnahme durch meine Beauftragten in Betrieb genommen werden, sofern sich bei der Abnahme keine Anstände ergeben haben. Der Kauf von altbrauchbaren Fahrzeugen und maschinellen Anlagen ist mir nach Abschluß des Kaufes zu melden. Die erforderlichen Unterlagen – Betriebsbuch bzw. Entwurfsheft – sind vor der Inbetriebnahme einzusenden. Auch diese Fahrzeuge und maschinellen Anlagen sind vor der Inbetriebnahme durch meinen Bevollmächtigten abzunehmen. Die gleiche Regelung für die Vorlage der Entwürfe und Inbetriebnahme von Fahrzeugen und maschinellen Anlagen (soweit sie mit den Gleisanlagen in Verbindung stehen) trifft auch für die Privatgleisanschließer zu, die an Ihre Bahnen angeschlossen sind. Ich bitte, nach Bedarf die Anschließer entsprechend zu verständigen.

i. A. gez. Boden“

HSA an NLEA, 22. 10. 1951 (G.Nr. 1202) [4]:

„Inbetriebnahme von Fahrzeugen.

Nachdem im vergangenen Monat der von der Cloppenburg Kreisbahn gelieferte und hier umgebaute Triebwagen durch Herrn Reg. Baurat Großkopf abgenommen und zur Inbetriebnahme freigegeben wurde, ging uns am 1. 10. ein Rundschreiben des BvB-Hannover zu, aus dem hervorging, daß sämtliche Fahrzeuge und maschinelle Anlagen – auch altbrauchbare – vor der Inbetriebnahme durch einen Beauftragten des BvB abgenommen werden müssen. Ferner ist nach diesem Rundschreiben der Ankauf von altbrauchbaren Fahrzeugen bzw. maschinellen Anlagen ebenfalls sofort zu melden. Wir bitten um Ihre Stellungnahme und gegebenenfalls sofortige Veranlassung von dort aus.“

NLEA an LfB, 30. 10. 1951 (AZ A 63/J/Wi) [4]:

„Betr.: Beschaffung neuer Fahrzeuge

Von der Deutschen Bundesbahn wurden die Verbrennungs-Triebwagen VT 85 901 und VT 85 902 gekauft. Diese Fahrzeuge werden mit neuen Motoren und Getrieben ausgerüstet. Der Triebwagen VT 85 901 [9], unsere Betr.-Nr. T 157 wird bei der Niederweserbahn eingesetzt. Der Triebwagen VT 85 902 [10], unsere Betr.-Nr. T 58 wird nach Umbau von Normalspur auf 1000 mm Spur bei der Steinhuder Meerbahn eingesetzt werden. Nach Durchführung der Umbauarbeiten werden wir Ihnen die Betriebsbücher zur Genehmigung einreichen.

Von der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf wurde ein Schienen-Omnibus 750 mm Spur von der Kreis-

bahn Cloppenburg – Landesgrenze erworben und auf 1000 mm Spur umgebaut. Nach Fertigstellung des Betriebsbuches werden wir Ihnen dieses zur Genehmigung des Triebwagens einreichen.

i. V. gez. Großkopf“

Das Schreiben wurde der HSA als Durchschrift übersandt (G.Nr. 1316 vom 5. 11. 1951). NLEA an HSA, 19. 11. 1951 (AZ HSA 63/J/Wi) [8]:

„Aktenvermerk, Betr.: Untersuchung des T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf“

Anlässlich einer Untersuchung des Triebwagen Nr. 40 am 16. 11. 1951 wurde von Werkstättenvorsteher Kasten darauf aufmerksam gemacht, daß sich der Träger, in denen die Motoren gelagert sind, gesenkt haben. Hierdurch sind die Laufschiene der Schiebetüren z. T. gerissen. Es wurde vereinbart, daß die Längsträger, in denen die Motoren gelagert sind, durch U-Eisen verstärkt werden. Durch das Umspuren von 750 mm auf 1000 mm mußten die Achshalter versetzt und diese aus dem Rahmen herausgeschnitten werden. Die Rahmenenden sind mit den Achshaltern zusätzlich durch Stege zu verbinden und zu versteifen.

gez. Jansen

Durchschrift der Betriebsleitung in Hoya/Weser zur Kenntnis. Die Arbeiten sind durchzuführen. Die Erledigung dieser Arbeiten bitten wir uns mitzuteilen.

i. V. Großkopf“

Die Durchschrift ging am 22. 11. 1951, G.-Nr. 1404 bei der HSA ein.

LfB Münster an seinen Kollegen in Hannover, 4. 12. 1951 (Az: Pr V(21)Mb 5.Akf) [4]:

„Betr.: Fahrzeuge der Kleinbahnen.

Die meiner Aufsicht unterstehende Kreisbahn Cloppenburg hat den Triebwagen, Fabrikat Waggonfabrik Wismar, an die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf verkauft. Da der Triebwagen somit aus meiner Überwachung ausscheidet und in Ihrem Aufsichtsbezirk übergeht, teile ich dieses mit der Bitte um weitere Veranlassung mit.

Im Auftrage gez. Schulz“

Dazu handschriftlicher Vermerk vom 14. 12. 1951:

„Nach fernmdl. Angabe des Sachbearbeiters des BvB in Münster sind dort keine Betriebsbuchunterlagen mehr vorhanden. Es wird vermutet, daß die Kreisbahn Cloppenburg die Unterlagen direkt an die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf gesandt hat.“

LfB an MA Bremen, 19. 12. 1951 (Az: Pr VI 23 K M 55 Apf Bremen HSA) gegen Rückgabe [4]:

„Ich bitte zu prüfen, ob die Betriebsbuchunterlagen vorhanden sind, der Triebwagen sich in betriebs sicherem Zustande befindet und ob er für die Strecken der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf zugelassen werden kann. Die Daten des Wagens bitte ich hierher anzugeben.“

1952

HSA an MA Bremen, 5. 1. 1952 auf dessen Schreiben vom 21. 12. 1951 Az J 1/T 2 – AK – [4]:

„Betreff: Triebwagen

Der von der Kleinbahn in Cloppenburg im vergangenen Jahr gekaufte Triebwagen wurde in unserer

Betriebswerkstätte umgebaut und im August des verg. Jahres in Dienst gestellt. Ein Betriebsbuch für den Wagen wurde von der Cloppenburg Bahn nicht geführt, wir beabsichtigen ein solches anzulegen. Vorerst übersenden wir Ihnen nachfolgend die gewünschten technischen Daten:

zu 1) T 40

zu 2) Bauart Hannover der Waggonfabrik Wismar

zu 3) 1937

zu 4) 2 x 13/50 PS Ford-Motoren

zu 5) a) BB 53 71 178 b) 28 R 15 51 723 OZ 77

zu 6) Umgebaut von 750 mm auf 1000 mm Spur

zu 7) 3,50 m

zu 8) 2

zu 9) mechanisches Getriebe

zu 10) Inbetriebnahme am 27. 8. 1951 nach Probefahrt durch Herrn Reg. Baurat Großkopf vom Nieders. Landeseisenbahnamt

zu 11) Genehmigung zur Inbetriebnahme am 30. 8. 1951 durch die gleiche Dienststelle

zu 12) Der Triebwagen ist in sämtlichen Teilen vollständig und gründlich überholt worden.“

MA Bremen an LfB Hannover, 8. 1. 1952 zurückgereicht (Az.: J1/T2-Ak) [4]:

„Der Triebwagen wurde im August vorigen Jahres bei der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf in Dienst gestellt. Ein Betriebsbuch ist nicht vorhanden. Von der Cloppenburg Kreisbahn wurde kein Betriebsbuch geführt. Die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf will ein Betriebsbuch anlegen und dieses nach Fertigstellung einschicken.

Die Daten des Triebwagens sind:

Nummer des Triebwagens:	T 40
Bauart u. Hersteller:	Bauart Hannover Hersteller Waggonfabrik Wismar
Baujahr:	1937
Motorleistung:	2 x 13/50 PS Ford-Motoren
Nummer des Motors:	BB 53 71 178; 28 R 15 51 723 OZ 77
Achsstand:	3500 mm
Spurweite:	umgebaut von 750 auf 1000 mm
Zahl der Achsen:	2
Getriebe:	mechanisch
Inbetriebnahme:	27. 8. 51 nach Probefahrt durch Herrn Reg. Baurat Großkopf vom Nieders. Landes- eisenbahnamt.
Genehmigung zur Inbetriebnahme:	30. 8. 51 durch Nieders. Landeseisenbahnamt
Allgemeiner Zustand:	Der Triebwagen ist in sämtlichen Teilen vollständig und gründlich überholt worden.

i. V. Harstick“

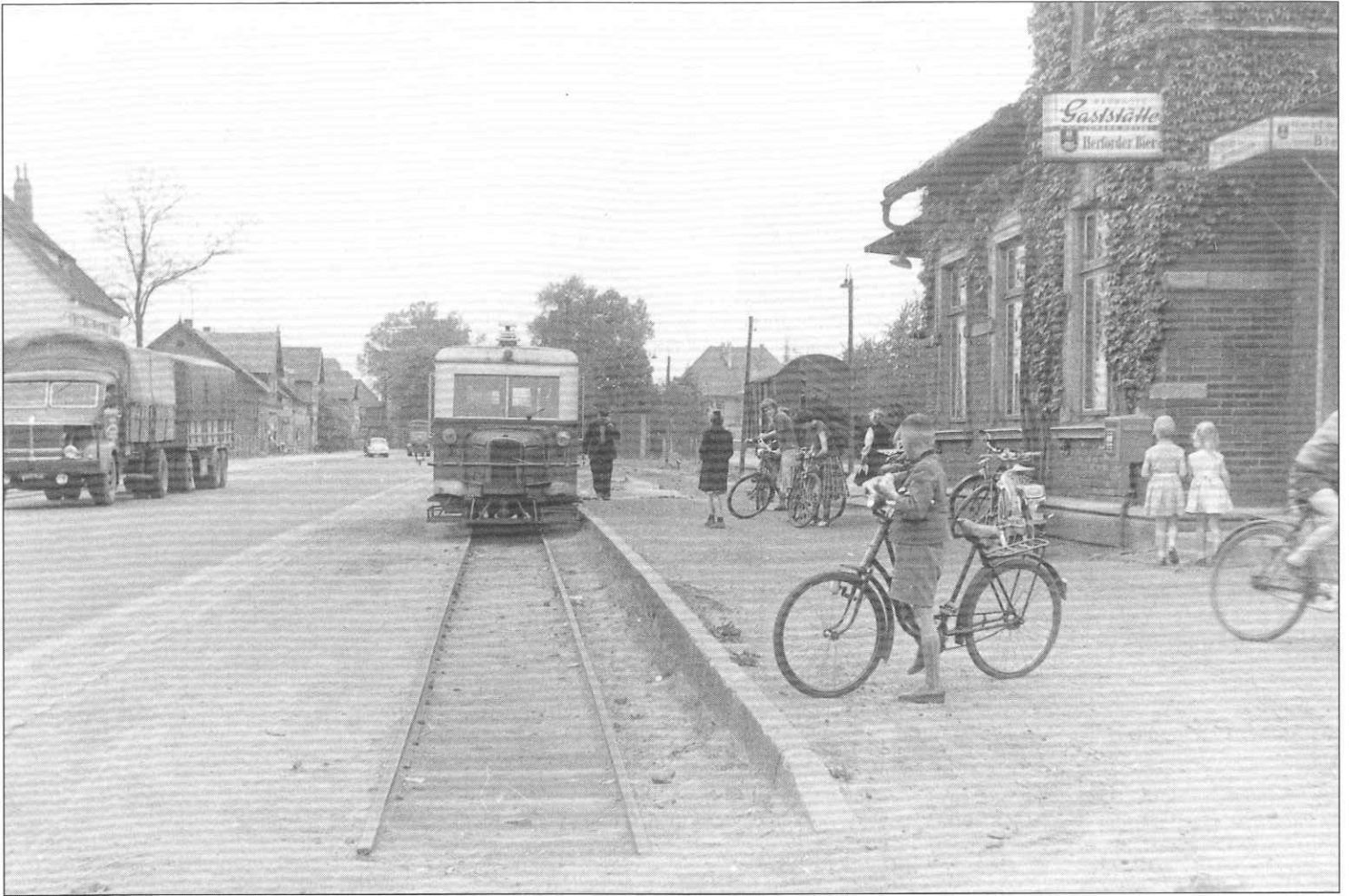
NLEA an HSA, 5. 2. 1952 (Az: HSA 63/25.2./Rei/Wi) [4]:

„Betr.: Triebwagen Nr. 40

Anliegend übersenden wir Ihnen gegen Rückgabe das Betriebsbuch und Stammheft für den Motor des T 40 mit der Bitte um Durchsicht. Erforderliche Ergänzungen bitten wir in Blei nachzutragen. Ferner sind noch die Daten des zweiten Motors in den beigefügten Vordrucken (Stammheft) nachzutragen.

i. A. Großkopf“

Fotos nächste Seite: HSA T 40 ist mit erstaunlich vielen Fahrgästen in Asendorf eingetroffen. Urheber und Aufnahmedatum nicht bekannt





Vermerk LfB Hannover, 18. 2. 1952:

„1.) Vermerk: Der Eingang des Betriebsbuches ist abzuwarten.“

2.) WV. 1. 5. 52 (oder bei Eingang des Betriebsbuches)“

Vermerk LfB Hannover, 30. 4. 1952:

„1.) Der Eingang des Betriebsbuches steht noch aus.“

2. WV. 1. 7. 52 oder bei Eingang des Betriebsbuches.“

LfB Hannover an NLEA (Az.: VI 23 Lk M 59 Akf /Kleinh Ho-Sy-As/6), 16. 10. 1952 [4]:

„Betreff: Triebwagen T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf“

Der oben bezeichnete, im August 1951 in Dienst gestellte Triebwagen ist noch nicht genehmigt worden. Da der Triebwagen vor der Inbetriebnahme bei der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf umgebaut worden ist, muß auch die Bauartänderung genehmigt werden. Ich bitte, mir zunächst die Entwurfsunterlagen für die Bauartänderung zur Überprüfung und Genehmigung vorzulegen. Den Entwurfsunterlagen ist eine Bremsberechnung mit Bremsschema beizufügen.

Dieses Schreiben zur Kenntnis an MA Bremen

W.V. 5. 12. 1952 (Entwurfsunterlagen eingegangen?)“

„Bescheinigung über die Verlängerung der Untersuchungsfrist des Triebwagens 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf [8]“

Die beabsichtigte Verlängerung der Untersuchungsfrist um ein Jahr kann auf Grund der am 28. 11. 1952 erfolgten Probefahrt unbedenklich durchgeführt werden. Der neue Untersuchungsstermin wird auf den 27. 8. 1953 festgesetzt.

Hannover, den 3. 12. 1952 gez. Mordhorst“

Handschriftliche Notiz des LfB, 11. 12. 1952 [4]:

„1.) Vermerk: Die Entwurfsunterlagen sind noch nicht eingegangen.“

2.) W.V. 3. 3. 53 od. bei Eing. d. Unterl.“

## 1953

Handschriftliche Notiz des LfB, 22. 3. 1953 [4]:

„1.) Vermerk

Stand wie vor. Das NLEA (Herr Mordhorst) wurde heute fernmündlich an die Vorlage der Entwurfsunterlagen erinnert. M. teilt mit, daß die Bahn z. Zt. noch dabei ist, die Unterlagen selbst aufzustellen. (Beim Kauf des VT waren keine Entwurfs- sowie Betriebsbuchunterlagen vorhanden). Bis wann die Unterlagen hier vorliegen können, konnte Herr M. nicht festlegen. Er hat zugesagt, daß die Angelegenheit beschleunigt werden sollte.

2.) W.V. 1. 6. 53 (Stand?)“

Handschriftlicher Vermerk LfB, 18. 6. 1953 [4]:

„1.) Vermerk: Mit August 1951 ist der Triebwagen Nr. T 40 bei der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf in Dienst gestellt. Vor dieser Indienststellung wurde er umgebaut, so daß sich eine Bauartänderung ergab, die vor der Inbetriebnahme durch den Landesbevollmächtigten genehmigt werden mußte. Mit Schreiben gleicher Geschäftsnummer vom 16. 10. 1952 und fernmündlichem Auftrage am 22. 3.

53 wurde das NLEA an die Vorlage der Entwurfsunterlagen erinnert. Bis heute sind aber diese Unterlagen noch nicht eingegangen.“

2.) KzI schreiben: (2 x)

An das Niedersächsische Landeseisenbahnamt Hannover; Marienstraße 2

Betr.: Triebwagen T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf Bezug: Mein Schreiben vom 16. 10. 52 – Pr VI 23 Lk M 59 Apf/ Ho – Sy – As/ 6

Mit dem im Bezug genannten Schreiben bat ich, die Entwurfsunterlagen für den Triebwagen T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf zur Prüfung und Genehmigung der Bauartänderung vorzulegen. Da ich auf dieses Schreiben ohne Nachricht geblieben bin, wurde am 22. 3. 1953 fernmündlich an die Vorlage nochmals erinnert. Ich bitte, nun für die beschleunigte Vorlage der Entwurfsunterlagen des Triebwagens bemüht zu sein.

3.) Setze unter Abschrift zu 2

An MA Bremen; Abschrift vorstehenden Schreibens übersende ich zur gefl. Kenntnis.

4.) WV 12. 9. 53 (Stand?)“

„Bescheinigung über die Verlängerung der Untersuchungsfrist des Triebwagens T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf [8]“

Vorgenannter Triebwagen war am 27. 8. 1953 zur Untersuchung fällig. Der Zustand des Triebwagens läßt unter Berücksichtigung der geringen Laufleistung unbedenklich eine Verlängerung dieses Termins um 1 Jahr zu. Nächster Untersuchungstermin am 27. 8. 1954

Hannover, den 2. 4. 1954 gez. Mordhorst“

Handschriftliche Notiz des LfB, 14. 9. 1953 [4]:

„1.) Vermerk: Die angeforderten Entwurfsunterlagen für den umgebauten VT Nr. 40 sind noch nicht eingegangen.“

2.) W.V. 12. 12. 53 (Stand?)“

Handschriftliche Notiz des LfB, 12. 12. 1953 [4]:

„1.) Stand unverändert

2.) W.V. 15. 3. 54“

## 1954

NLEA an LfB, 16. 1. 1954 (Az.: HSA 63/Mo/Wa) [4]:

„Betr.: Triebwagen T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf, Bezug: Ihr Schreiben vom 18. 6. 53 – Pr VI 23 Lk M 59 Apf/ Ho-Sy-As/6-“

Wir hoffen, Ihnen die erbetenen Unterlagen in Kürze übersenden zu können.

i.V. Großkopf“

Dazu handschriftlicher Vermerk des LfB, 8. 2. 1954 [4]:

„1.) Vermerk: Der Eingang der Entwurfsunterlagen ist abzuwarten.“

2.) W.V. nach Eing. d. Unterl.; sonst 5. 5. 54“

NLEA an LfB, 16. 3. 1954 (Az.: HSA 63/Mo/Wa) [4]:

„Betr.: Triebwagen T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf“

Wir bitten um Fristverlängerung für die Zusammenstellung des Betriebsbuches für vorgenannten Triebwagen. Wegen starker Arbeitsanhäufung

konnten die erforderlichen Unterlagen bisher nicht zusammengestellt werden.

i.V. Großkopf“

Handschriftlicher Vermerk LfB, 15. 5. 1954 [4]:

„1.) Vermerk: Das NLEA gibt zu umseitigen Antrag auf Fristverlängerung auf fernmdl. Anfrage an, daß eine Frist von 6 Monaten benötigt werde, um die Entwurfs- u. Betriebsbuchunterlagen aufzustellen. Diese Frist wurde von M 59 vorbehaltlich der Zustimmung durch Herrn Pr VI zugestanden.“

2.) W.V. 5. 11. 54 (Unterlagen Eingang)

Umgebauter Triebwagen. Vorgang läuft bereits über 2 Jahre! Entwurfs- u. Betriebsbuchunterlagen fehlen!“

NLEA (Az: HSA 63/11.10./Mo/Wa) an LfB, 13. 9. 1954 [4]:

„Betr.: Triebwagen T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf“

Zu vorgenanntem Triebwagen haben wir bereits seit längerem die von Ihnen erbetenen Unterlagen angefordert, jedoch bislang nicht erhalten. RBI. Mordhorst von unserer Dienststelle erhielt daher den Auftrag, diese Feststellungen an Ort und Stelle zu machen. Wegen der augenblicklichen Überlastung in unserer maschinentechnischen Abteilung bitten wir Sie jedoch, sich noch etwas zu gedulden.“

Vermerk LfB Hannover, 29. 9. 1954:

„1.) Die Entwurfs- und Betriebsbuchunterlagen für den VT 40 der Hoya-Syke-Asendorfer KlB. werden z. Zt. noch vom NLEA zusammengestellt. Der Eingang ist abzuwarten.“

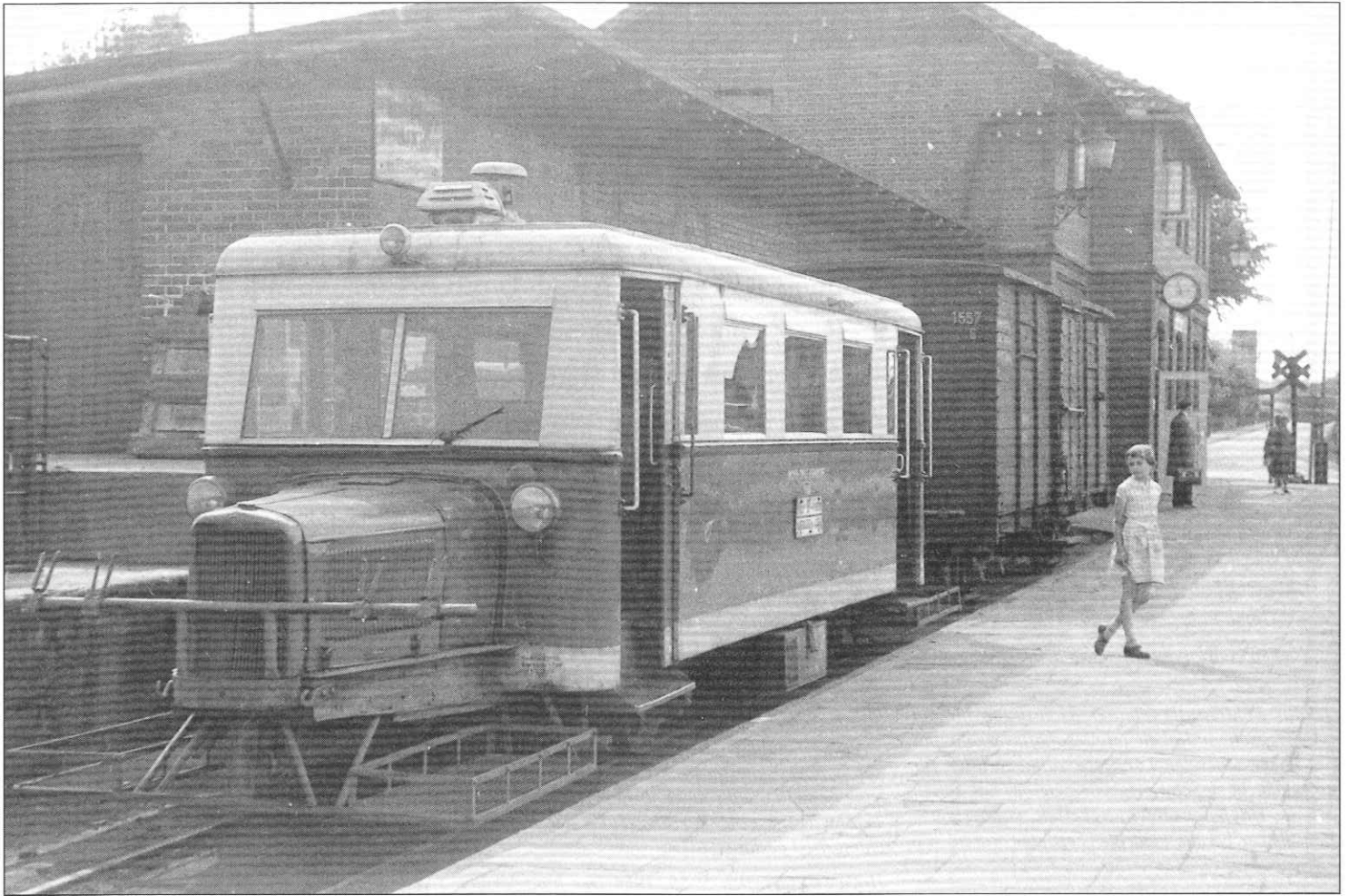
2.) WV 5. 12. 54 (Unterl. eingeg.?)“

NLEA an die Betriebsleitungen in Ankum, Bremervörde, Harpstedt, Hoya/Weser, Westrhauderfehn, Lüchow, Wunstorf, Verden/Aller und Zeven sowie nachrichtlich nach Buxtehude und Aurich:

„Betr.: Betrieb mit Schienenomnibussen.“

A) Erklärung

Zu den Schienenomnibussen gehören alle im nicht normalen Zugverband einsetzbaren Leichttriebwagen. Sie gehören zwar im Eisenbahnbetrieb zur Gruppe der Triebwagen, bilden jedoch eine besondere Untergruppe, da sie eine Reihe von Baumerkmale aufweisen, die sie im Gegensatz zu den übrigen Triebwagen mit normaler Zug- und Stoßvorrichtung von der freizügigen Verwendung im Zugverband ausschließen. Wenn künftig bei Anfragen irgendwelcher Art von „Schienen-Omnibussen“ die Rede ist, sind hierunter nachstehende Fahrzeuge zu verstehen:



I. Schienenomnibusse der Waggonfabrik Wismar, Bauart Hannover.

## a) Regelspur

Betriebsverwaltung	Fahrzeug-Nr.
LSchm	141
VW	142
AB	143
WZT	145
"	146
"	147
DH	148
IW	149

## b) Schmalspur

Betriebsverwaltung	Fahrzeug-Nr.
HSA	40
StMB	41
HSA	42

Der bisher bei der BHE befindliche Schienenomnibus 144 erhält nach Wiederherrichtung als Triebwagen eine neue Betriebsnummer.

II. Der bei der BOE befindliche Schienenomnibus, Bauart Gotha Fahrzeug-Nr. 101

B) Höchstgeschwindigkeiten der Schienenomnibusse.

Da das Fehlen allgemeiner Richtlinien für die Höchstgeschwindigkeit im Geschäftsverkehr mit den überwachenden Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht zu Schwierigkeiten geführt hat, setzen wir die Höchstgeschwindigkeiten, sofern diese nicht früher bereits niedriger bestimmt waren, wie folgt neu fest:

I. Fahrzeuge alter Bauart in meist schmaler Ausführung, Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h

## a) Regelspur

Es fallen hierunter die Fahrzeuge 141 – 145 einschl.

## b) Schmalspur

Fahrzeuge Nr. 40 – 41 einschl.

II. Fahrzeuge neuer Bauart, Höchstgeschwindigkeit bis 50 km/h

a) Regelspur Fahrzeug-Nr. 146 – 149 einschl., sowie Fahrzeug-Nr. 101

b) Schmalspur Fahrzeug Nr. 42

Falls bereits niedrigere Höchstgeschwindigkeiten festgesetzt sind, bleiben diese bestehen.

Wir bitten die Umzeichnung der Höchstgeschwindigkeiten, soweit erforderlich, umgehend durchzuführen.

## C. Mitnahme im Zugverband

Die bauliche Eigenart schließt, wie erwähnt, die Verwendung der genannten Fahrzeuge im Zugverband aus. Das Abschleppen ist, sofern kein anderes Fahrzeug gleicher Bauart hierfür zur Verfügung steht, nur am Schluß eines Zuges unter Verwendung der vorgesehenen Notkupplung gestattet. Für den Transport sind nach Möglichkeit keine Personenzüge zu verwenden. Die abzuschleppenden Fahrzeuge dürfen nicht mit Fahrgästen besetzt werden.

Wir bitten die Leiter der Betriebswerke von vorstehender Anordnung zu unterrichten und uns über die Durchführung Meldung zu erstatten.

Im Auftrage gez. Großkopf"

„Bescheinigung über die planmäßige Untersuchung des Triebwagens Nr. 40 [8]

Erbaut von: Waggonfabrik Wismar

Besitzer: Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf

Betriebsort: Hoya (Weser)

Der Triebwagen Nr. 40 wurde zur Vornahme der am 27. 8. 1954 fälligen planmäßigen Untersuchung außer Dienst gestellt und der Werkstatt in Hoya zugeführt.

Die vorzeitige Untersuchung erfolgte wegen: entfällt.

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

1) Letzte Untersuchung am

2) Leistung des Triebwagens seit der letzten Untersuchung km

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

Gesamte Antriebsanlage überholen

Gesamte Bremse überholen

Achsen neu verlegen

Wagenbauliche Instandsetzung, soweit erforderlich, Wagenkasten außen neu lackieren.

4) Nach Beseitigung der unter 3) verzeichneten Schäden und Mängel hat der Wagen am 5. 10. 1954 eine Probefahrt von Hoya bis Hoyerhagen und zurück anstandslos zurückgelegt. Die Wiederinbetriebnahme erfolgte am 5. 10. 1954.

5) Zur Vornahme der nächsten Untersuchung ist der Wagen spätestens am 5. 10. 1955 außer Betrieb zu stellen, falls nicht alsdann der Zustand des Triebwagens eine Verlängerung der Untersuchungsfrist gestattet.

Hoya (Weser), den 5. 10. 1954 Der Kesselprüfer Mordhorst"

NLEA (Az.: HSA 63/18.10.Mo/Wa) an HSA, 5. 10. 1954 [15]:

„Betr.: Untersuchung von Triebwagen

Bei dem kürzlichen Besuch von RBI. Mordhorst wurde mit Betriebsleiter Stöver abgesprochen, daß nach Durchführung der Untersuchung des T 63 der T 40 in die Werkstatt genommen werden soll. Die nach Angabe der dortigen Werkstatt im Rahmen der kürzlich erfolgten Beseitigung von Unfallschäden durchgeführten allgemeinen Instandsetzungsarbeiten am T 42 sollen für dieses Fahrzeug als Hauptuntersuchung gelten. Eine Probefahrt mit diesem Triebwagen ergab jedoch keine ausreichende Bremswirkung dieses Fahrzeugs. Wir bitten Sie daher, nach Beendigung der Arbeiten am T 63 erst die Bremse des T 42 instand zu setzen. Die Abnahme dieser beiden Fahrzeuge würde sodann am gleichen Tage wie die zeichnerische Aufnahme der Umbauarbeiten am T 40 erfolgen.

Im Auftrage Großkopf"

Vermerk LfB Hannover, 10. 12. 1954:

„Vermerk: Die Aufstellung der Entwurfsunterlagen für den VT 40 der Klb HSA ist (bis auf eine Zeichnung) nahezu abgeschlossen. Herr Mordhorst vom NLEA hofft, die noch fehlende Zeichnung in Kürze fertigstellen zu können. Die Entwurfsunterlagen sollen dann geschlossen vorgelegt werden.

WV. 5. 2. 55 (Unterl. eingeg.)"

NLEA an LfB (Az.: HSA 63/Mo/Wa), 13. 12. 1954:

„Triebwagen T 40 der Klb. HSA

An Vorgenanntem Triebwagen wurden inzwischen

die erforderlichen Veränderungen zur Durchführung der Umspurung aufgenommen. Aus zeitlichen Gründen konnte jedoch die endgültige Zeichnung bisher nicht angefertigt werden. Wir bitten, sich noch zu gedulden.

i. A. Großkopf"

NLEA (Az.: A 63/27.12./Tr/Wa), 14. 12. 1954 an die Betriebsleitungen Lüchow, Verden, Ankum, Zeven, Harpstedt, Hoya, Westrhauderfehn u. Wunstorf – je besonders – (HSA Eingang 15. 12. 1954 G.Nr. 1825) [14]:

„Betr.: Schienenomnibusse

Wir bitten uns mitzuteilen, ob und ggf. welche Schienenomnibusse der Betriebsnummern 40 bis 42, 141 bis 143 und 145 bis 149 mit einer besonderen Totmannsicherung ausgerüstet sind. Fehlanzeige ist erforderlich.

Im Auftrage Großkopf"

Antwort der HSA, 17. 12. 1954 [14]:

„Betr.: Schienenbusse

Unsere Schienenbusse T 40 und T 42 sind nur mit Totmannsicherung ausgerüstet.

Stöver"

## 1955

Handschriftlicher Vermerk, LfB, 14. 2. 1955 [4]:

„1.) Die Entwurfsunterlagen für den VT 40 der HSA liegen noch nicht vor.

2.) W.V. 10. 4. 1955 (Unterl. Eingang)"

Handschriftlicher Vermerk, LfB, 14. 4. 1955 [4]:

„1.) Stand wie vor.

2.) W.V. 10. 8. 55 (Stand)?"

NLEA (Az.: HSA 63/18.6./Mo/Wa) an LfB: 18. 4. 1955 [4]:

„Betr.: Triebwagen T 40 der Kleinbahn Hoya-Syke – Asendorf

Wegen noch anhaltender Überlastung durch Arbeiten für die wiederaufzubauenden Triebwagen sowie verschiedener neuer Projekte konnte die Zeichnung über die Umspurung des obengenannten Triebwagens noch nicht gefertigt werden. Wir bitten Sie, sich vorerst noch zu gedulden."

Erstaunlicherweise gab es zu diesem Schreiben keinen Kommentar des LfB mehr. Ob er wohl aufgegeben hatte? NLEA (Az.: HSA 63/Mo/Wa) an LfB, 17. 8. 1955 [4]:

„Betr.: Triebwagen T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf; Ihr Zeichen : Pr VI 23 Lk M 59 Apf Ho-Sy-As/6-

Wir übersenden hiermit eine Übersichtszeichnung (zweifach) des Tragrahmens zu obengenanntem Triebwagen, aus der auch die erforderlichen Veränderungen für die Umspurung hervorgehen.

Im Auftrage Großkopf"

LfB (Az.: pr VI (23H) M 59 Akf/H.-S.-A./ 6) an MA Bremen, 9. 9. 1955 [4]:

„1.) Vermerk

Nach einer 4-jährigen Wartezeit hat das NLEA eine Übersichtszeichnung über das geänderte Fahrgestell des T 40 der Klb H.-S.-A. vorgelegt. Die Zeichnung enthält keinerlei Unterschriften und kann daher nicht als verbindliche Entwurfsunterla-

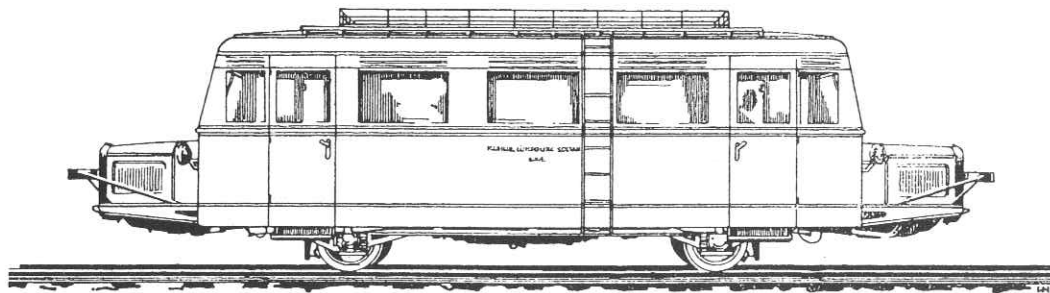


DIE

# WAGGONFABRIK WISMAR

der **Eisenbahn-Verkehrsmittel-A.-G. Wismar i. Meckl.** liefert

Personen- und Güterfahrzeuge für Normal-, Klein- und Straßenbahnen, insbesondere Omnibusse für Schiene und Straße, Dieseltriebwagen, Bauwagen, Rollböcke, Spezial-Fahrzeuge. Besonderheit: Leichtbau-Stahl-Konstruktion



Leichtbau-Schienen-Omnibus Wismar,  
das neuartige, billige und wirtschaftliche Verkehrsmittel mit hervorragenden Fahreigenschaften.  
Betriebskosten einschl. Amortisation nur 23 Rpf. je km.

ge anerkannt werden. Ferner ist eine Festigkeitsberechnung nicht beigelegt worden. Diese ist, wie das NLEA (Herr Mordhorst) fernmündl. bestätigt hat, bisher noch nicht aufgestellt worden. Da die Bahn selbst keine Fachkräfte hat, welche die Berechnungen durchführen können, müßte ein Ingenieurbüro in Anspruch genommen werden. Dies würde der Bahn erhebliche Unkosten verursachen und soll vermieden werden. Es wird deshalb zunächst auf die Vorlage weiterer Entwurfsunterlagen verzichtet, wenn umgehend einer Besichtigung des Untergestells des T 40 durch das MA Bremen der Eindruck gewonnen werden kann, daß die Bauartveränderung betriebsicher ausgeführt ist.

2.) Kzl Schreiben mit 1 Durchschrift:

An MA Bremen

Betreff: Bauartänderung des T 40 der Klb Hoya – Syke – Asendorf, Anlage: 1 Zeichnung

Der Triebwagen Nr. 40 der Klb Hoya – Syke – Asendorf ist nach dem Umbau im Jahre 1950/51 bisher noch nicht von mir zugelassen worden, weil die Bauartprüfung mangels Vorlage der Entwurfsunterlagen nicht durchgeführt werden konnte. Die mir jetzt vom NLEA Hannover vorgelegte Übersichtszeichnung, die hier beigelegt ist, kann als Entwurfsunterlage nicht verwendet werden, da sie keinerlei Unterschriften enthält. Weiteres Abwarten auf Vorlage geeigneter Unterlagen dürfte erfolglos verlaufen, zumal der Bahn erhebliche Kosten für die Anfertigung der Zeichnung und Berechnungen durch ein Ing.-Büro wegen ihrer schlechten finanziellen Lage nicht zugemutet werden können.

Da der T 40 nach dem Umbau inzwischen 4 Jahre im Betrieb eingesetzt war und bisher keine Unregelmäßigkeiten bekannt geworden sind, kann angenommen werden, daß die konstruktiven Veränderungen den Erfordernissen entsprechend ausgeführt sind. Es wird daher vorläufig auf die Prüfung der Entwurfsunterlagen verzichtet. Bevor jedoch von hier die Zustimmung zur Weiterverwendung des T 40 gegeben wird, halte ich eine Überprüfung des Untergestells für erforderlich. Ich bitte, die Überprüfung vorzunehmen und festzustellen, ob nach dem Umbau sichtbare Formveränderungen oder Anrisse an den tragenden Konstruktionsteilen (insbesondere den geänderten -) eingetreten sind, die auf zu schwache Dimensionierung zurückzuführen sind. Die Überprüfung ist zweckmäßig bei der nächsten Untersuchung vorzunehmen, die nach Mitteilung des NLEA am 5. 10. 1955 fällig ist. Den Tag für die Überprüfung bitte ich dem NLEA von dort mitzuteilen.

Das NLEA, das gleichzeitig Abschrift von diesem Schreiben erhält, ist gebeten worden, die Klb Hoya – Syke – Asendorf anzuweisen, den Triebwagen hierfür entsprechend aufzubockern, damit alle Teile des Untergestells gut besichtigt werden können. Dem Bericht über Ihre Feststellungen sehe ich entgegen.

i. A. gez. Boden

3.) Kzl setze unter die Durchschrift

An das Niedersächsische Landeseisenbahnamt in Hannover; Marienstraße 2

Vorst. Abschrift meines Schreibens an das MA Bremen gebe ich zur gefl. Kenntnis. Ich bitte, die

Klb. Hoya – Syke – Asendorf anzuweisen, daß das Fahrzeug zwecks Überprüfung zum festgesetzten Termin aufgebockert und zur Besichtigung des Untergestells hergerichtet ist.

4.) W.V. 10. 12. 1955 (Bericht des MA Bremen eingeg.?)“

Abschrift NLEA an HSA (HSA G.Nr. 1334, 19. 9. 1955)

„Abschrift zur Kenntnis und Beachtung. Sofern der beauftragte des MA Bremen entsprechend der Weisung des LfB sein Eintreffen rechtzeitig mitteilt, ist der Wagen für den fraglichen Tag außer Betrieb zu nehmen und aufzubockern, damit eine gründliche Untersuchung vorgenommen werden kann.“

Handschriftl. Vermerk Stöver, 11. 10. 1955 [8]:

„M.A. Bremen fragte heute durch Bhf Eystrup hier an, ob der T 40 aufgebockert sei u. untersucht werden könne. T 40 ist inzwischen von Herrn Mordhorst untersucht (planmäßige Unters.) u. ist z. Zt. noch eingesetzt u. nicht entbehrlich. Außerdem ist in der BW. kein Stand frei, da beide Rev. Stände durch T 63 u. Busse besetzt sind. Vor Mitte nächster Woche kann T 40 nicht in die BW. Mit dem MA Bremen ist vereinbart, daß wir den Untersuchungstermin dem Bhf. Eystrup mitteilen.“

Weitere Notiz Stöver, 20. 10. 1955 [8]:

„Seit gestern steht T 40 in der BW; Bhf. Ey ist verständig.“

Vermerk HSA, 20. 10. 1955:

„T 40 ZW Untersuchung

Ausgeführte Reparaturen: Radreifen ausgewech-

selt, Bremsbeläge erneuert, Bremsgestänge und Bolzen aufgearbeitet, Seilzug von Notbremse erneuert, Trittbretter gerichtet, 1 Schiebetür repariert, Richtung Hoya einen Auspufftopf erneuert, Sichtung Syke Auspufftopf (unleserlich) und Kühler mit T 3 durchgespült, Schneebesen angebaut.“

„Bescheinigung über die Verlängerung der Untersuchungsfrist des Triebwagens T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf [8]

Die letzte Hauptuntersuchung des vorgenannten Triebwagens war am 5. 10. 1954 beendet. Dementsprechend war der Wagen am 5. 10. 1955 erneut zur Untersuchung fällig. Eine Überprüfung am 6. 10. 1955 mit Probefahrt von Hoya nach Bücken und zurück ergab, daß diese Untersuchungsfrist unbedenklich um ein weiteres Jahr, auf den 5. 10. 1956 verlängert werden kann.

Hannover, den 20. 10. 1955 Der Kesselprüfer Mordhorst.“

NLEA, 25. 10. 1955 (Az: Gr/Wa) Durchschrift an HSA (dort Eingang 26. 10. 1955 G.Nr. 1590) [8]:

„Vermerk

Betr.: Anruf des BOR. Christmann vom MA Bremen

Auf Grund eines Anrufes des Vorstandes vom MA Bremen, BOR Christmann, wurde vereinbart, daß der Triebwagen T 40 am Mittwoch, dem 2. 11. 1955 in Hoya gemeinsam besichtigt werden soll. Die Besichtigung soll von BOR. Christmann im Auftrage des LfB. Hannover durchgeführt werden. Von letzterem wurde noch folgende Anweisung gegeben:

Der Triebwagen muß bei der Besichtigung von den Achsen gehoben sein. Außerdem muß der Fahrzeugrahmen mit einer Drahtbürste gut gereinigt sein, damit Anrisse an den Trägern sowie an den Schweißnähten gut erkennbar sind.

Durchschrift der Betriebsleitung Hoya/Weser zur Kenntnis. Wir bitten, den Triebwagen rechtzeitig hochzunehmen und gründlich, wie vorgeschrieben, reinigen zu lassen.

Im Auftrage Großkopf“

Notiz des LfB, 13. 12. 1955 [4]:

„1.) Der vom MA Bremen angeforderte Bericht über das Ergebnis der Besichtigung des Untergestells des T 40 anlässlich der letzten Untersuchung liegt noch nicht vor.

2.) W.V. 5. 3. 56 (Stand?)“

## 1956

MA Bremen – (Az.: J 1 / T 2 – Ak -) an LfB, 12. 1. 1956 [4]:

„Betr.: Bauartänderung des T 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf. Bezug: Vfg pr VI (23H) M 59 Akf/H. – S. – A./vom 9. 9. 55

Die Bauartänderung an dem Triebwagen T 40 wurde geprüft. Der alte Rahmen (in der Zeichnung blau gezeichnet) wurde durch einen zusätzlichen Rahmen aus U-Eisen 120 x 55 x 6 mm (in der Zeichnung rot gezeichnet) verstärkt. Weiter wurden die Achshalter durch U-Eisen 55 x 40 x 6 mm (in der Zeichnung, mittleres Bild, rot gezeichnet) verstärkt. Die Verstärkungseisen sind elektrisch angeschweißt. Während der Verstärkung mehr als ausreichend bemessen worden ist, war die Verschweißung mangelhaft. Die Schweißraupen sind deshalb

abgeschliffen und neu gelegt worden, so daß die Verschweißung jetzt vorschriftsmäßig ist. Formveränderungen und Anrisse sind nicht festgestellt worden.

Der Triebwagen kann zugelassen werden.

i. V. Harstick

Anlage: 1 Zeichnung“

LfB (Az. Pr VI (23H) M 59 Akf/HSA/6) an NLEA, 6. 3. 1956 [8]:

„Betreff: Genehmigung der Bauartveränderung des T 40 der Hoya – Syke – Asendorfer Eisenbahn

Bezug: Mein Schreiben vom 9. 9. 55 – gl. G.Z.

Anlage: 1 Übersichtszeichnung

Der im Jahre 1950/51 von 750 mm auf 1000 mm Spurweite umgebaute und in Betrieb genommene Triebwagen Nr. 40 der Hoya-Syke-Asendorfer Eisenbahn ist in meinem Auftrage vom MA Bremen bei seiner letzten Hauptuntersuchung im Oktober 1955 besichtigt worden. Die Besichtigung erstreckte sich auf die umgebauten Teile des Untergestells und war erforderlich, weil ein rechnerischer Festigkeitsnachweis von Ihnen nicht vorgelegt worden ist. Da die vom MA Bremen als mangelhaft bezeichnete Verschweißung der Verstärkungen des Untergestells nunmehr vorschriftsmäßig hergestellt ist und Formveränderungen und Anrisse seit der Inbetriebnahme nicht eingetreten sind, bestehen gegen die Weiterverwendung des T 40 im Eisenbahnbetrieb keine Bedenken. Die Verantwortung trägt die Stelle, die den Umbau durchgeführt hat. Eine Übersichtszeichnung, in der die Verstärkungen in rot dargestellt sind, ist mit meinem Sichtvermerk versehen und diesem Schreiben beigelegt worden.

Für die Prüfung der Bauartänderung bitte ich eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 15,- DM (in Worten: fünfzehn DM) gebührenfrei an die Landeshauptkasse in Hannover – Postscheckkonto Hannover Nr. 90 – zu überweisen. Auf den Einzahlungsbeleg ist unter Hinweis auf mein Schreiben als Buchungstext zu vermerken: Einzelplan 0801 – Titel 3 – Verwaltungsgebühr für die Zulassung des Triebwagens Nr. 40 der Hoya-Syke-Asend. Eisenbahn.

Abschrift dieses Schreibens habe ich dem Herrn Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr in Hannover zugeleitet.“

NLEA (Az: 63/15.9./Mo/Wa) an HSA, 15. 3. 1956 [8]:

„Betr.: Schienenomnibus Nr. 40

Entsprechend beigelegter Fotokopie ist die Weiterverwendung des vorgenannten Schienenomnibusses nunmehr durch den LfB Hannover endgültig genehmigt. Die Fotokopie und die beigelegte Rahmenzeichnung sind als Genehmigungsunterlagen zum Betriebsbuch des Schienenomnibusses zu nehmen. Die in dem letzten Absatz aufgeführte Verwaltungsgebühr ist an die Landeshauptkasse unter Angabe des aufgeführten Hinweises zu überweisen.“

Die 15,- DM Verwaltungsgebühr wurden am 26. 3. 1956 überwiesen. NLEA an HSA, 1. 10. 1956 (Az.: HSA 63/15.10./Mo/Wa) [15]:

„Betr.: Triebwagen 40

Vorgenannter Triebwagen ist nach 2-jähriger Dienstzeit am 5. 10. 1956 zur Untersuchung fällig. Voraussichtlich wird bis zu diesem Termin die

Überprüfung des Fahrzeugs durch einen unserer Kesselprüfer nicht möglich sein. Wir bitten, den Triebwagen in der Werkstatt gründlich zu untersuchen. Danach ist von Betriebsleiter Leder gemeinsam mit dem Werkmeister eine Probefahrt durchzuführen. Wir bitten hierüber um entsprechenden Bericht. Die Untersuchung durch das NLEA wird baldmöglichst nachgeholt.

Im Auftrage Großkopf“

HSA an NLEA (Az.: Le/Ri), 1. 10. 1956 [15]:

„Betr.: T 63 und T 40

Der T 63 ist am 6. 10. 1956 zur Untersuchung fällig. Die letzte Hauptuntersuchung war am 6. 10. 1954. Da als Ersatzfahrzeug der T 62 noch nicht fertiggestellt ist, bitten wir den Untersuchungstermin für den T 63 auf 3 Monate zu verschieben. Der T 40 ist am 5. 10. 1956 zur Untersuchung fällig. Die letzte Hauptuntersuchung war 5. 10. 1954. Wegen dringender Arbeiten in der Werkstatt bitten wir den Termin um 6 Monate zu verschieben.

gez. Leder“

HSA an NLEA (Az.: Le/Ri) [15]:

„Betr. Triebwagenuntersuchungen

Untersuchung T 40

Der T 40 wurde vom unterzeichneten Betriebsleiter und Werkmeister Ueltzen untersucht und es wurde eine Probefahrt vorgenommen. Die Untersuchungsfrist kann um 3 Monate verlängert werden. Nach Ablauf dieser Frist ist es erforderlich, daß die Bandagen erneuert werden.

Untersuchung T 63, T 42 und T 67 ...“

„Bescheinigung über die Verlängerung der Untersuchungsfrist für den Triebwagen 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf [8]

Vorgenannter Triebwagen hatte die letzte Hauptuntersuchung am 5. 10. 1954 und war nach Verlängerung der Untersuchungsfrist um 1 Jahr am 5. 10. 1956 erneut zur Untersuchung fällig. Eine Überprüfung des Fahrzeugs am 17. 10. 1956 ergab, daß dieser Termin auf Grund der geringen Laufleistung unbedenklich um ein weiteres Jahr zum 5. 10. 1957 verlängert werden kann.

Hannover, den 23. 10. 1956 Der Kesselprüfer Großkopf“

# Betriebsbuch

für Brennkraftschienenfahrzeuge

Benzin-  
Dieseltriebwagen\*)  
Diesellok  
Kleinloks

Nr. **T 40**

Bauart **Schienenomnibus**  
 Gattungsbezeichnung **OVT** Achsfolge **T-T**  
 Lieferer **Waggontabrik Wismar** Fabrik-Nr. **21108**  
 Geliert auf <sup>Vortrag</sup> Bestellschreiben vom 19... 19...  
 am 19**37** Beschaffungspreis **DM**  
 abgenommen im AW (MA) am 19... 19...  
 Beginn der Gewährleistungspflicht am 19... 19...  
 Dauer der Gewährleistungspflicht: 19... 19... Betriebstage  
 km Laufleistung

Ende der Gewährleistungspflicht spätestens am 19... 19...  
 Sonstige Angaben über die vereinbarte Gewährleistungspflicht (z B Umfang der Gewährleistungspflicht):  
 19... 19...

Erbauer des Fahrzeugteils **Waggontabrik Wismar**  
 Erbauer des Motors **Ford**  
 Erbauer des Getriebes **Ford**  
 Erbauer der elektrischen Ausrüstung (für elektrische Kraftübertragung) 19... 19...

(Inhaltsverzeichnis und Anlagen siehe umseitig)

\*) Nichtzutreffendes streichen

96202 Betriebsbuch für Brennkraftschienenfahrzeuge A 4 h 6 b Münster XI 53 2000 Kieser

# Bescheinigung

über die  
Abnahmeprüfung von Motorschienenfahrzeugen

Fahrzeug Betriebs-Nr. **T 40**

Der (Der) für eine Höchstgeschwindigkeit von **45** km in der Stunde bestimmt, von  
**Waggontabrik Wismar**

im Jahr **1937** angefertigte <sup>Benzin-</sup> ~~Diesellok~~ ~~Kleinloks~~ mit **mechanischem** Antrieb  
 Betriebsnummer **T 40** Fabriknummer **21108** mit nachstehenden Großteilen

Bezeichnung	Fabrik-Nr	Hersteller	Standort des Herstellerwerkes	Baujahr
<input checked="" type="checkbox"/> Drehgestell*)	X	X	X	X
<input checked="" type="checkbox"/> Drehgestell*)	X	X	X	X
Verbrennungsmotor	X	<b>Ford</b>	X	X
Verbrennungsmotor	X	X	X	X
Getriebe*)	X	<b>Ford</b>	X	X
Getriebe*)	X	X	X	X
Achtrieb*)	X	<b>Ford</b>	X	X
Achtrieb*)				
Generator*)				
Generator*)				
elektr. Fahrmotor*)				
elektr. Fahrmotor*)				

ist einschließlich seiner Anstrüstteile heute gemäß § 43 (4a) \*) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung geprüft und abgenommen worden.

\*) Nichtzutreffendes streichen

962022 Bescheinigung über die Abnahmeprüfung A 4 h 6 b Münster XI 53 2000 Kieser

Die Maschinenanlage ist nach den vorgelegten Bescheinigungen geprüft und abgenommen worden:

- Verbrennungsmotor Fabrik-Nr. am 19... 19...
- Verbrennungsmotor Fabrik-Nr. am 19... 19...
- Getriebe\*) Fabrik-Nr. am 19... 19...
- Getriebe\*) Fabrik-Nr. am 19... 19...
- Achtrieb\*) Fabrik-Nr. am 19... 19...
- Achtrieb\*) Fabrik-Nr. am 19... 19...
- Generator\*) Fabrik-Nr. am 19... 19...
- Generator\*) Fabrik-Nr. am 19... 19...
- elektr. Fahrmotor\*) Fabrik-Nr. am 19... 19...
- elektr. Fahrmotor\*) Fabrik-Nr. am 19... 19...

Das Fahrzeug ist mit den vorgeschriebenen Aufschriften versehen und mit einer <sup>Tonsignaleinrichtung</sup> ~~Abgas-Pipille~~ und einem Lautwerk\*) ausgestattet.

An dem Fahrzeug sind vora und hinten Halbräumer angebracht.

D  Hauptluftbehälter wurde am 19... 19... mit einem Wasserdruck von  kg/cm<sup>2</sup> geprüft\*

Die Anlasserluftflasche wurde am 19... 19... mit einem Wasserdruck von  kg/cm<sup>2</sup> geprüft\*

Das Fahrzeug entspricht den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Das Fahrzeug hat am 19... 19... eine Probefahrt von  bis  und zurück anstandslos zurückgelegt. Gegen eine Indienststellung bestehen keine Bedenken.

Dienststempel **Bremen** den **25.08.1955**

Diese Abnahmebescheinigung und die übrigen Unterlagen des Betriebsbuches sind nochmal nachträglich aufgestellt worden, weil das Betriebsbuchstück mit den Betriebsbuchunterlagen im Erlage vernichtet wurde.  
 Da das Fahrzeug bereits seit Jahren betrieben wird, ist von einer Wiederholung der Probefahrt abgesehen worden.  
 Gegen die weitere Verwendung des Triebfahrzeuges bestehen keine Bedenken.

\*) Nichtzutreffendes streichen

Der Vorstand  
des Bundesbahn-Maschinenamts Bremen



[Ersatz für durch Kriegsereignisse verlorengegangene Urkunde]

Urkunde über die Genehmigung

zur

Indienststellung von Brennkraftschienenfahrzeugen

Fahrzeugart: **Benzintriebwagen**

Betriebsnummer: **T 40**

Lieferer: **Waggontabrik Wismar**

Jahr der Anfertigung: **1937**

Fabriknummer: **21108**

Auf Grund der § 4 und 43 (4a) \*) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung wird für das oben bezeichnete, der Deutschen Bundesbahn gehörige Fahrzeug mit **mechanischem** Antrieb die Genehmigung zur Verwendung im Eisenbahnbetrieb erteilt.

**Erlatz-**

Folgende Urkunden liegen vor:

- Beschreibung des ~~(der) Triebwagens~~ nach dem Betriebsbuch
- Beschreibung des ~~(n) Drehgestelles nach dem (n) Stammheft (en)\*)~~
- Beschreibung des ~~(r) Verbrennungsmotor (en) nach dem (den) Stammheft (en)\*)~~
- Beschreibung des ~~(r) Getriebes nach dem (n) Stammheft (en)\*)~~
- Beschreibung des ~~(r) Achstriebes nach dem (n) Stammheft (en)\*)~~
- Beschreibung des ~~(r) Generators (en) nach dem (n) Stammheft (en)\*)~~
- Beschreibung des ~~(z) Fahrmotors (en) nach dem (n) Stammheft (en)\*)~~
- Bescheinigung über die Prüfung und Abnahme des ~~(r) Drehgestelles nach dem (n) Drehgestell-Stammheft (en)\*)~~
- Bescheinigung über den Probelauf und die Abnahme des ~~(r) Motors (en) nach dem (n) Motor-Stammheft (en)\*)~~
- Bescheinigung über den Probelauf und die Abnahme des ~~(r) Getriebes (en) nach dem (n) Getriebe-Stammheft (en)\*)~~
- Bescheinigung über den Probelauf und die Abnahme des ~~(n) Achstriebes nach dem (n) Achstrieb-Stammheft (en)\*)~~
- Bescheinigung über den Probelauf und die Abnahme des ~~(r) Generators (en) nach dem (n) Generator-Stammheft (en)\*)~~
- Bescheinigung über den Probelauf und die Abnahme des ~~(z) Fahrmotors (en) nach dem (n) Fahrmotor-Stammheft (en)\*)~~

Bescheinigung über die Abnahmeprüfung des Fahrzeuges nach dem Vordruck im Betriebsbuch.

**Hannover** den **13. 9. 1955**

**Deutsche Bundesbahn**

Bundesbahndirektion  
 Der Landesbevollmächtigte  
 für Bahnaufsicht bei der  
 Bundesbahndirektion Hannover  
 Pz II LK H59 AKF/HS A 127

J. A.

*[Handwritten signature]*



\*) Nichtzutreffendes streichen

962021 Urkunde über die Genehmigung zur Indienststellung von Brennkraftschienenfahrzeugen A 4 h 6 b Münster IV 53 300

1957

„Bescheinigung über die planmäßige Untersuchung des Triebfahrzeuges Schienenomnibus Nr. 40 mit Otto-Motor und mechanischem Antrieb.

Hersteller: Waggonfabrik Wismar  
 Baumnummer: 21 108; Baujahr 1937  
 Motoren: Zahl 2; Bauart Ford  
 Getriebe: Zahl 2; Bauart Ford  
 Achstriebe: Zahl 2; Bauart Ford  
 Besitzer: Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf  
 Betriebsort: Hoya/ Weser  
 Die Untersuchung war fällig am 5. 10. 1957.

Das Fahrzeug wurde aus dem Betrieb genommen am 5. 10. 1957 und der Werkstatt in Hoya/Weser zugeführt am 5. 10. 1957. Ergebnis der Untersuchung (kurze Beschreibung der am gesamten Fahrzeug festgestellten Schäden und Mängel): Brems-Hauptuntersuchung. Grundüberholung der Bremsanlage, Auswechseln der Bremsbeläge. Nach Beseitigung der festgestellten Schäden und Mängel hat das Fahrzeug am 8. 10. 1957 eine Probefahrt im Bereich des Bf. Hoya und zurück anstandslos

zurückgelegt. Die Wiederinbetriebnahme erfolgte am 8. 10. 1957. Die nächste Untersuchung ist spätestens fällig am 8. 10. 1958, sofern nicht der Zustand des Fahrzeuges zu diesem Zeitpunkt eine Verlängerung dieses Termins im Rahmen der Bestimmungen zuläßt.

Hoya, den 8. 10. 1957 Der Kesselprüfer Mordhorst“

1958

„Bescheinigung über die Verlängerung der Untersuchungsfrist für den Schienenomnibus 40 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf [8]

Vorgenannter Schienenomnibus war nach einjähriger Laufzeit am 8. 10. 1958 zur Untersuchung fällig. Dieser Untersuchungstermin wird auf Grund der geringen Laufleistung und unter Berücksichtigung des Befundes einer am 27. 10. 1958 durchgeführten Überprüfung mit Probefahrt auf Bahnhof Syke um ein Jahr auf den 8. 10. 1959 verlängert.

Hannover, den 11. 11. 1958 Der Kesselprüfer

Mordhorst“

1959

Nach der ersten Ausfertigung des Betriebsbuches wurde der Wagen am 27. 6. 1959 verschrottet. Niedersächsisches Verwaltungsamt (NLVA); Aktenzeichen A 13/2/ M/ HSA 63 an HSA, 4. 7. 1959 (Eingang 7. 7. 1959) [8]:

„Betr.: Triebwagen T 40

Nach dortiger Mitteilung vom 30. 6. 1959 ist das vorgenannte Fahrzeug verschrottet worden. Um die entsprechende Ausbuchung vornehmen zu können, bitte ich noch um Angabe des erzielten Schrotterlöses. Sollte der Verkauf im Rahmen einer Schrottmenge erfolgt sein, so ist der Preis ungefähr zu schätzen.

Im Auftrage Großkopf“

HSA an NLVA, 10. 7. 1959 [8]:

„Betr.: Triebwagen T 40, Bezug: Dort. Schreiben vom 4. 7. 59 – A 13/2 M HSA 63 –

Für den Triebwagen T 40 erzielten wir einen Erlös durch den Schrotverkauf von 150.-- DM. Wegen der Geringfügigkeit bitten wir zu prüfen, ob eine besondere Buchung hierfür erforderlich ist.“

NLVA an LfB, 15. 7. 1959 Az A 13/2 M/ HSA 44g [8]:

„Betr.: Hoya – Syke – Asendorfer Eisenbahn; hier: T 40

Vorgenannter Triebwagen war bereits seit längerer Zeit aus dem Betrieb zurückgezogen und ist nunmehr verschrottet. Ich bitte, dieses in den dortigen Unterlagen zu vermerken. Durchschrift der Betriebsleitung Hoya (Weser) zur gefl. Kenntnis und Beifügung zum Betriebsbuch

Im Auftrage Großkopf“

Dieses letzte Schreiben ging am 17. 7. 1959 bei der HSA ein. Soweit der im DEV-Archiv bisher zu diesem Fahrzeug aufgefundene Schriftverkehr.

In Wirklichkeit hatte die HSA den Triebwagen weder verschrottet noch an einen Schrotthändler verkauft. Der Wagenkasten wurde noch fast 25 Jahre lang in Hoya durch den VGH-Busfahrer und HSA-sowie Museums-Eisenbahn-Lokführer Henri Humke als Gartenlaube genutzt, bis er 1983 aufgrund seines nicht mehr zu rettenden Zustandes zerlegt wurde.

Bedanken möchte ich mich für die Unterstützung bei den Herren Blaul, Fußgönheim; Franz, Bruchhausen-Vilsen; Löttgers, Siegen sowie Jünemann und Machel aus Berlin.



Oben: HSA T 40 beim Halt in Heiligenberg. Urheber und Aufnahmezeitpunkt nicht bekannt

Unten: HSA T 40, Bf. Bruchhausen-Vilsen, 3. 8. 1957. Foto: P. Boehm

## Anmerkungen und Literaturhinweise

[1] Die bisher in der Eisenbahnfreunde Literatur enthalten Fabriknummern zu diesen Fahrzeugen waren teilweise falsch wiedergegeben. Dies kam dadurch zustande, daß Talbot während des Baus der Wagen noch zwei bereits vergebenen Fabriknummern tauschte. Richtig lauten die Fabriknummern wie folgt: 94429 Euskirchner Kreisbahn Nr. 1"; 94430 und 94431 Eckernförder Kreisbahn Nr. 3 und 4; 94432 Geilenkirchener Kreisbahn 101; 94433 Euskirchner Kreisbahn Nr. 2; 94434 Eckernförder Kreisbahn Nr. 5. Bei der Genehmigungsurkunde des Geilenkirchner Triebwagens 101 durch den Bevollmächtigten für Bahnaufsicht in Köln am 28. 9. 1950 wurde die für diesen Wagen zunächst vorgesehene Fabriknummer 94434 wieder aufgeführt. Ob es die Fabriknummer 94434 zweimal gegeben hat?

[2] Löttgers, Die Nachkriegs-Nebenbahntriebwagen von Talbot in Lok-Magazin Nummer 126 S. 188 – 201.

[3] Högemann; Privatbahnen in der Grafschaft Hoya

[4] DEV-Archiv, HSA Triebwagen; Vorgang T 40

[5] Riedel; Pingel-Anton; Die Cloppenburg Kreisbahn; Krefeld 1979

[6] Bohlmann; Die Wismarer Schienenomnibusse der Bauart Hannover; Gifhorn 1976

[7] Schreiben des NLEA vom 10. 3. 1954 abgelegt in DEV-Archiv; HSA Prüfvorschriften, Prüfer, Jahresuntersuchungen und Statistik

[8] DEV-Archiv; HSA : Betriebsbuch I Ausfertigung T 40

[9] geliefert als DRG VT 751 Altona (DWK 1925/66); 1951 Niederweserbahn T 157; 10.1963 an VGH T 3; 1.1974 an Goes – Borsele (dazu Literaturhinweise 11 – 13)

[10] geliefert als DRG VT 752 Altona (DWK 1925/67); 8. 1951 an Steinhuder Meerbahn T 58; 1972 verschrottet; (dazu Literaturhinweise 12 und 13)

[11] Schütte, Die Niederweserbahn; Lübbecke 1988

[12] Löttgers, Die Triebwagen der DWK Kiel; Lübbecke 1988

[13] Triebwagen-Report Band No 1; Fürstfeldbruck 1996 Seite 20;

[14] DEV Archiv; HSA Triebwagen; Vorgang Totmannsicherung bei Schienenbussen

[15] DEV-Archiv; HSA Triebwagen; Vorgang Untersuchung der Triebwagen

[16] DEV-Archiv; HSA Triebwagen; Vorgang Geschwindigkeit der NLEA Schienenomnibusse

[17] Schreiben der Waggonfabrik Wismar an die Rheinhafthardtahn vom 13. 01. 1933 Az: TB.Ty/Kr; abgelegt im RHB-Archiv, Wagenbeschaffungen

[18] Stöver, Die Kleine Sylt Serie, Sylter Inselbahn III Triebwagen und Diesellokomotiven, Wenningstedt 1989

[19] Akten des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Berlin betreffend die Kreisbahn Rathenow – Senzke – Nauen in Verwaltungsarchiv der Rbd Berlin.

[20] Riedel, Die Cloppenburg Kreisbahn, Nordhorn 1997

[21] Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 4, Nordrhein-Westfalen südlicher Teil, Freiburg 1997, S. 241



Oben: Im sommerlichen Bf. Hoya erhält T 40 gerade den Abfahrtauftrag nach Bücken oder nach Bruchhausen-Vilsen. Urheber und Aufnahmedatum nicht bekannt.

Mitte: An einem schon ziemlich herbstlichen Tag machte sich ein Kleinbahnfreund aus Hamburg mit seinem Moped (vorne rechts) auf den Weg zur HSA. Bf. Asendorf, 28. 9. 1958, Foto: Harald O. Kindermann

Unten: Nun heißt es Abschied nehmen: Laut Betriebsbuch wurde der Schienenbus vier Wochen nach dieser Aufnahme verschrottet. Bf. Asendorf, 30. 5. 1959, Foto: Pascal Horst Lehne