

Günter König

# Geschichten von der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf (HSA)

Die folgenden sechs Geschichten der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf (HSA) zeigen einige Verflechtungen deutscher Kleinbahnen untereinander. Am Anfang stand immer ein Schriftverkehr aus dem HSA-Archiv. An den heutigen Geschichten sind in erster Linie das Landeskleinbahnamt Hannover (LKBA) die Steinhuder Meer-Bahn (StMB) sowie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) beteiligt. Am Rande kommen auch die Kleinbahn Emden – Pewsum – Greetsiel (EPG), die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE), die Franzburger Kreisbahnen (FKB), die Herforder Kreisbahn (HK), die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) und die Mittelbadische Eisenbahnen-Gesellschaft (MEG) vor. Die Geschichten stammen aus den dreißiger, vierziger und fünfziger Jahren und weisen viele Bezüge zur politischen „Großwetterlage“ auf.

## Neuer Güterschuppen für Heiligenberg

Um Baukosten zu verringern, stellte die HSA als Güterschuppen alte Güterwagenkästen auf. Anfang der dreißiger Jahre waren die vorhandenen Wagenkästen wohl sehr marode, und man bemühte sich um Ersatz.

Schreiben der HSA an das Reichsbahn Ausbesserungswerk (Raw) Bremen-Sebaldsbrück vom 17. 2. 1932 [2]:

„betreffend Wagenkasten, bedeckte.

Wir bitten ergebenst um gefl. Mitteilung, ob und evtl. für welchen Preis Sie uns zwei gebrauchte Wagenkasten von bedeckten Güterwagen überlassen können. Die Wagenkasten sollen zur Aufbewahrung von Stückgütern und sonstigen Materialien dienen.“

Postkarte [2] des Raw Sebaldsbrück an HSA, 20. 2. 1932 (Az Raw/III/1):

„betrifft Wagenkasten, gedeckte Ihre Gesch. Nr. 373: Auf Ihr Schreiben vom 17. D. Mts teilen wir Ihnen mit, daß wir für den Verkauf von alten Wagenkästen nicht zuständig sind.

Wir empfehlen Ihnen, bei der Reichsbahndirektion in Hannover anzufragen.“

Die HSA nahm den Rat an und wandte sich umgehend an die Reichsbahndirektion (Rbd) Hannover. [2], 2. 3. 1932 (Gschb.-Nr.: 413):

„Wir bitten ergebenst um gefl. Mitteilung, ob und zu welchem Preis z. Zt. ein oder zwei alte gedeckte Güterwagenkästen, welche sich noch zur Aufbewahrung von Oberbaumaterialien eignen, abgegeben werden können.“

Postkarte [2] der Rbd Hannover, Az 25a M 20 Fuv, vom 5. 3. 1932:

„Im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Sebaldsbrück stehen Güterwagenkästen zum Verkauf bereit, deren Besichtigung wir anheimstellen. Die Preise betragen 225 – 280 RMark, mindestens jedoch 40 Rmark /1000 kg für einen Wagenkasten für einen Güterwagenkasten frei Werk. Hierzu kommen noch etwa 20 RM Aufladeposten und die Frachtkosten.

Die Besichtigung kann in der Zeit von 8 Uhr bis 15 Uhr erfolgen. Die Nummern der gewünschten Wagenkästen ersuchen wir uns mitzuteilen. Falls bis zum 18. 3. 1932 keine Antwort von Ihnen eingeht, nehmen wir an, daß Sie vom Kauf Abstand nehmen.“

Das Raw Sebaldsbrück hatte demnach eine bürokratische Meisterleistung vollbracht: Statt der HSA

gleich die Besichtigung der herumstehenden Güterwagen anzubieten und bei Interesse des Kunden die Verkaufszuständigkeiten zu klären, erklärte man sich erst einmal für nicht zuständig. Erst die Rbd verwies den Kunden zu einer Besichtigung nach Sebaldsbrück. Ob die HSA sich die Wagen ansah, ist nicht überliefert.

Zwei Monate später, am 21. 5. 1932 schrieb die HSA die Raw Leinhausen und Sebaldsbrück erneut an (Gschb.-Nr. 1133) von 21. 5. 1932 [2]:

„Wir gebrauchen zur Ausrüstung einiger Bahnhöfe mit Güterschuppen 2 alte Wagenkästen ausgemusterter Güterwagen und bitten ergebenst um gefl. Mitteilung ob und zu welchem Preise Sie uns diese liefern könnten.

Es genügen gegebenenfalls auch Wagenkästen in kleineren Abmessungen als die üblichen 15 t G-Wagen, vielleicht Kästen ausgemusterter Pack- oder sonstiger Wagen.“

Und wieder verwies das Raw Sebaldsbrück (Az. III/1) auf Nicht-Zuständigkeit [2], 23. 5. 1932:

„Auf Ihr Schreiben vom 21. Mai teilen wir Ihnen mit, daß wir die Angelegenheit an die für den Verkauf von ausgemusterten Wagenkästen zuständige Reichsbahndirektion Hannover abgetreten haben.“

Das Raw Leinhausen hat womöglich das von der HSA erhaltene Schreiben weitergeleitet, denn am 27. 5. 1932 antwortete die Rbd Hannover (Az.: 25a M 20 Fuv) der HSA [2]:

„Im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Leinhausen, Wittenberge u. Halberstadt stehen Personenwagenkästen und im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Leinhausen, Magdeburg-Salbke Güterwagenkästen zum Verkauf bereit, deren Besichtigung wir anheimstellen. Der Verkauf der Wagenkästen erfolgt nach Gewicht. Die Preise betragen 200 – 320 RM für einen Güterwagenkasten und 320 – 450 RM für einen Personenwagenkasten frei Werk einschl. Aufladeposten. Hierzu kommen noch die Frachtkosten.

Die Besichtigung kann in der Zeit von 8 bis 15 Uhr erfolgen. Die Nummern der gewünschten Wagenkästen ersuchen wir uns mitzuteilen. Falls innerhalb 8 Tagen keine Antwort von Ihnen eingeht, nehmen wir an, daß Sie von dem Kauf Abstand nehmen. D-Zugwagenkästen sind nicht vorhanden.“

Scheinbar hat die HSA das Angebot an das Landeskleinbahnamt der Provinz Hannover (LKBA) weitergeleitet, vermutlich um eine Besichtigung geeigneter Wagenkästen im von dort aus nahegelegenen Raw Leinhausen zu erbitten [2]. Doch das

LKBA schrieb, 5. 7. 1932 (Az.: HSA 52 G.24.7):

„Die Herr Landesbaurat Kohlmeyer kürzlich übergebene Postkarte der Reichsbahndirektion Hannover vom 27. 5. 32 senden wir Ihnen anbei zurück. Herr Landesbaurat Kohlmeyer ist leider nicht mehr vor seinem Urlaub zur Besichtigung der Wagenkasten gekommen. Wir ersuchen, die Besichtigung von dort aus vorzunehmen. Bevor wir der Beschaffung zustimmen, ersuchen wir noch um Angabe, für welchen Bahnhof die Wagenkasten bestimmt sind. Einschließlich der Reichsbahnfracht wird sich ein solcher Güterwagen auf etwa 300 – 400 RM stellen. Es wird daher schon vorher zu prüfen sein, ob die vorhandenen Güterschuppen ausgebessert werden können.“

Wohl ein wenig frustriert antwortete die HSA [2] unter der Gschb.-Nr. 1444, 7. 7. 1932:

„Die bei der Rb angefragten Güterwagenkästen sollten als Ersatz für die auf Hst. Heiligenberg u. Heiligenfelde stehenden Güterschuppen (Güterwagen) gelten. Beide Schuppen sind alt u. sehr zerfallen. Wir wollten als Ersatz einen billigen alten G-Wagen, vielleicht auch von einer Kleinbahn ankaufen. Die Gesamt-Kosten dürfen jedoch 250 RM auch übersteigen. Von einer Besichtigung der bei der Rb stehenden Wagenkästen wollen wir daher absehen. Wir wollen versuchen, die beiden Kästen zunächst umgehend wieder gebrauchsfähig zu machen.“

Wie lange der Schuppen in Heiligenfelde durchhielt, ist nicht bekannt. Für Heiligenberg suchte die HSA auch weiterhin einen Ersatz-Wagenkasten.

Nach Stilllegung des Streckenabschnittes Uchte – Stolzenau – Bad Rehburg Stadt 1935 und Einführung des Rollwagenbetriebes am 12. 10. 1936 [3] war bei der Steinhuder Meer-Bahn ein großer Teil der Schmalspurgüterwagen überflüssig geworden. Sicherlich hatte das LKBA die von ihm betreuten Meterspurbahnen auf die Bezugsmöglichkeit aufmerksam gemacht, denn tatsächlich wurden einige Wagen an niedersächsische Kleinbahnen verkauft:

- Ein GGw, drei OOw (u. a. Nr. 193 – 194) und drei Ow kamen 1937 zur Inselbahn Langeoog.
- 1938 kaufte die Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund [4] die Wagen Ow 159 und OOw 167, 168, 171, 176, 178, 181, 191, 192 und 193.
- Möglicherweise konnten weitere sechs gedeckte Güterwagen aus der Serie 76 bis 93 (Bochumer Verein 1907) an die Sylter Inselbahn (Nr. 64 – 69) verkauft werden.
- Wagen 65 ging im Sommer 1938 an die HSA.

Zur Übernahme des Wagens 65 durch die HSA als Güterschuppen für Heiligenberg ist Schriftverkehr überliefert. Offenbar hatte die HSA die StMB angesprochen. StMB an HSA, 9. 6. 1938 [1]:

„Vor längerer Zeit zeigten Sie Interesse für den Ankauf eines oder mehrerer schmalspuriger G-Wagen und hatten die Absicht, eine Besichtigung der noch zum Verkauf stehenden Wagen an Ort und Stelle vorzunehmen. Da ich in dieser Angelegenheit bisher nichts wieder gehört habe, frage ich

hierdurch an, ob Sie noch Interesse an dem Kauf von G-Wagen haben.“

HSA (Gschb.-Nr. 1265) an StMB [1], 10. 6. 1938:

„Zwecks Besichtigung der G-Wagen werde ich am Dienstag, den 14. 6. vormittags gegen neun dort eintreffen. Der Betriebsleiter Stöver“

Schreiben der StMB [1] an die HSA (Gschb.-Nr. 1308) vom 15. 6. 1938:

„Herr Landesbaurat Kohlmeyer hat sich in der heutigen mündlichen Besprechung mit dem Verkauf der beiden G-Wagen 65 und 95 an Sie zum Preise von 1 000 RM für beide Wagen einverstanden erklärt. Demzufolge werde ich die beide Wagen in den nächsten Tagen an die nachstehende Anschrift: Betriebsleitung der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf, Bestimmungstation Hoya, zur Weiterbeförderung mit der Kleinbahn zum Versand bringen. Mit dem Versand gelten die Wagen als ordnungsmäßig geliefert; spätere Reklamationen sind ausgeschlossen.“

Die Überweisung vorstehenden Betrages bitte ich alsbald nach Lieferung auf das Konto 5817 bei der Girozentrale in Hannover vorzunehmen.“

Eigentlich waren StMB und HSA eigenständige Unternehmen, die aus Kostengründen zusammen mit anderen Kleinbahnen im heutigen Bundesland Niedersachsen durch das LKBA Hannover betrieben wurden. Scheinbar hatte diese Landesbehörde aber neben der eigentlichen Betriebsleitung auch sehr weit in die unternehmerische Verantwortung reichende Aufgaben übernommen, bis hin zur Beschaffung und Abgabe von Anlagevermögen ohne Belang für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Wie sonst ist zu erklären, daß das LKBA dem Verkauf bzw. Ankauf von abgestellten Wagenkästen zustimmen sollte?

Handschriftliche Bemerkung der HSA dazu:

„Ho. 16/6.38 Fernmündlich mit Wunstorff gespr., daß ich beide Wagen nicht will, sondern nur den G 65.“

LKBA (Gesch. Z. 53. St.M.-B. 40.20.7.) an HSA (Gschb.-Nr. 1367), 23. 6. 1938:

„Zum Schreiben der Betriebsleitung in Wunstorff vom 15. 6. 1938.“

Die Betriebsleitung in Wunstorff teilt mir mit, daß Sie von dem Kauf der beiden G-Wagen Nr. 65 und 95 zurückgetreten seien, trotzdem ich den Preis äußerst gering bemessen habe. Mit dem von Ihnen jetzt beabsichtigten Kauf des Wagenkastens von G 65 zum Preis von 250 RM bin ich nicht einverstanden, da dadurch die Verwertbarkeit des Untergestells unmöglich gemacht wird. Außerdem halte ich es für zweckmäßiger, daß Sie die geplante Wartehalle durch einen Zimmermann neu herstellen lassen, zumal der Vorstand meines Wissens gegen die Aufstellung alter Wagenkästen ist und die Gesamtaufwendungen für eine kleine Wartehalle wohl die Aufwendungen von 400 RM, die sich für den Wagenkasten einschl. Transport und Aufstellung ergeben würden, nicht überschreiten werden.

Im Auftrag Kohlmeyer“

Dazu handschriftliche Bemerkung von Stöver:

„Es handelt sich nicht um eine Wartehalle, sondern um einen Güterschuppen.“

Scheinbar haben die Kleinbahnen derartige Kompetenzen an das LKBA abgetreten. Klarheit kann das Auftauchen eines der üblichen Betriebsführungsverträge zwischen einer Kleinbahn und dem LKBA schaffen. Tatsächlich glaubt Kohlmeyer

sich in bauliche Detailfragen von behelfsmäßigen Güterschuppen bzw. Wartehäuschen wie auch in den Informationsfluß zwischen HSA-Vorstand und HSA-Betriebsleitung einmischen zu müssen, wie er auch der StMB die Kompetenz für den Verkauf von Altstoffen abspricht.

Deutlich werden mit diesem Verhalten auch die negativen Auswirkungen zentralistischen Selbstverständnisses ferner Leitungshierarchien, wie es auch heute noch bei einem sehr großen Eisenbahnunternehmen beobachtet werden kann. Statt eine Einigung vor Ort zuzulassen, erzwingt die Zentrale einen – wie sich zum Schluß herausstellt – überflüssigen Schriftverkehr und demotiviert die Betriebsleiter in Hoya und Wunstorff, die sich vermutlich auch untereinander geeinigt hätten.

Um weiterzukommen mußte die HSA erst einmal das LKBA in die örtlichen Details einweißen. HSA an LBKA [1], 25. 6. 1938:

„Der für Bahnhof Heiligenberg vorgesehene Güterwagenkasten soll nicht als Unterstell- oder Wartehalle, sondern als Güterschuppen für den bisher dort stehenden verfallenen Wagenkasten dienen.“

Die vom Vorstand gewünschte Wartehalle in einfacher Ausführung ist bereits in der Betriebswerkstatt in Arbeit und wird neben dem Güterschuppen aufgestellt. Einen massiven oder Fachwerkschuppen als Güterschuppen zu errichten, ist mit großen Kosten verbunden, weil der Güterschuppen unmittelbar an der lose aufgeschütteten Böschung steht und dadurch Fundamente von erheblicher Tiefe erforderlich würden. Für den Wagenkasten werden drei Pfeiler an der Böschungsseite aufgeführt und dadurch die Anlage erheblich verbilligt.

Ich bitte daher nochmals dem Ankauf des Güterwagens Nr. 65 der Steinhuder Meer-Bahn zuzustimmen. Ich bin bereit, das Untergestell mit zu übernehmen und biete für den Wagen RM 300. Wegen der Dringlichkeit bitte ich im Zustimmungsfalle die Betriebsleitung in Wunstorff anzuweisen, den Wagen Nr. 65 zu verladen und nach Hoya zu schicken.“

LKBA (Gesch. Z. 53. St.M.-B. 40. 25.8.) an HSA, 9. 7. 1938 [1] (Geschäftsbuch-Nr 1525):

„Zum Schreiben vom 25. 6. 1938 Nr. 1367. Betr. Güterschuppen auf Bahnhof Heiligenberg.“

Unter Bezugnahme auf die Besprechung zwischen Herrn Landesbaurat Kohlmeyer und Herrn Betriebsleiter Stöver erkläre ich mich damit einverstanden, daß Ihnen der Güterwagen Nr. 65 der Steinhuder Meer-Bahn zum Preise von 300 RM überlassen wird unter der Voraussetzung, daß die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf der Steinhuder Meer-Bahn bei dem in die Wege geleiteten Verkauf von gebrauchten Schwellen entgegen kommt.

Die Betriebsleitung in Wunstorff hat Abschrift erhalten mit dem Auftrag, den Wagen Ihnen zu übersenden. Die Verladungskosten muß Ihnen die Steinhuder Meer-Bahn bei dem niedrigen Preis in Rechnung stellen.“

Also hatte das Nein des LKBA lediglich auf Unkenntnis basiert. Doch vielleicht wollte man das nicht zugeben und ärgerte sich obendrein über die von der HSA zugefügte Schlappe. Obwohl das LKBA sich für den Verkauf des gesamten Güterwagens eingesetzt hatte, teilte es nun der StMB ein falsches Verhandlungsergebnis mit. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. LBKA an StMB, Abschrift [1] (Gesch.-Z. 53.St.M.B.40/10.8), 29. 7. 1938:

„Bezugnehmend auf das obige Schreiben (vom 12. 7. 1938, d. Verf.) teile ich Ihnen mit, daß der verkaufte G-Wagen Nr. 65 ohne Untergestell an die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf zur Ablieferung gelangen soll.“

Somit sandte die StMB Ende Juli nur den Wagenkasten nach Hoya und stellte die Rechnung aus. StMB [1] an HSA, 23. 7. 1938 (Gschb.-Nr 1640):

„Anliegend übersende ich die Rechnung über den an Sie zum Verstand gebrachten Wagenkasten Nr. 65. Ich bitte, den Rechnungsbetrag in Höhe von 319,84 RM alsbald auf eines der oben angegebenen Konten zu überweisen.“

Auf das Schreiben des Landeskleinbahnamtes vom 9. Juli nehme ich Bezug.“

Die HSA hatte einen kompletten Güterwagen erwartet und zeigte sich enttäuscht, HSA [1] an StMB, 1. 8. 1938:

„Die übersandte Rechnung im Betrage von RM 319,84 vermag ich leider nicht anzuerkennen. Der Güterwagen ist zum Preise von RM 300 einschl. Untergestell gekauft. Für den Wagenkasten hatte ich RM 250 geboten. Das Landeskleinbahnamt war aber mit diesem Preise nicht einverstanden, weil dadurch die Verwendbarkeit des Untergestells unmöglich gemacht wurde. Daraufhin erklärte ich mich mit Schreiben vom 25. 6. 1938 G.Nr. 1367 bereit, das Untergestell mit zu übernehmen und bot für den Wagen RM 300. Hiermit erklärte sich das Landeskleinbahnamt, mit Schreiben vom 9. 7. 1938 einverstanden.“

Ich habe Ihre Rechnung entsprechend abgeändert. Der Betrag von RM 269,84 ist Ihnen überwiesen. Stöver“

StMB [1] an HSA, 2. 8. 1938:

„Vorstehende Abschrift übersende ich mit Bezug auf Ihr Schreiben vom 1. ds. Mts Nr. 1640 zur gefl. Kenntnis. Hiernach sollte nur der Wagenkasten für den Preis von 300 RM geliefert werden, so daß meine Rechnung über 319,84 RM zu recht besteht. Der Ueberweisung sehe ich entgegen.“

Ihr Schreiben vom 25. 6. Nr. 1367 an das Landeskleinbahnamt ist mir nicht bekannt.“

Die Zentrale hatte nicht nur den Gang der Dinge verzögert, nun war auch noch ein Zwiespalt zwischen HSA und StMB entstanden, der bei einer unmittelbaren Verhandlung erspart geblieben wäre. HSA (Gschb.-Nr.: 1711) an StMB [1], 2. 8. 1938:

„Mit Herrn Landesbaurat Kohlmeyer besprach ich gestern die Angelegenheit betr. Ankauf Ihres Güterwagens Nr. 65. Im Schreiben des Landeskleinbahnamtes vom 9. 7. 1938, das Ihnen abschriftlich zugestellt ist, heißt es ausdrücklich, daß mir der Güterwagen Nr. 65 (also nicht Wagenkasten) zum Preise von RM 300 überlassen wird. Herr Baurat Kohlmeyer bestätigte mir gestern, daß dies zu Recht bestehe. Nachdem Sie mir nur den Wagenkasten geschickt haben, hält Herr Baurat Kohlmeyer den hierfür gebotenen Preis von RM 250 für angemessen.“

Den Betrag von RM 250 + 19,84 Umladekosten zusammen RM 269,84 habe ich angewiesen. Die Angelegenheit dürfte damit erledigt gewesen sein.“

StMB [1] an HSA (Gschb.-Nr.: 1886), 27. 8. 1938:

„Zum Schreiben vom 26. 8. Gesch. Nr. 1711. Mit dem Inhalt Ihres obigen Schreibens erkläre ich mich einverstanden und sehe der Ueberweisung von 269,84 RM alsbald entgegen.“

Damit hatte nach sechs Jahren Heiligenberg wieder



einen brauchbaren Güterschuppen. Bei der HSA hatte man den Wagenkasten wohl noch mal neu verbrettert, da die ursprünglichen Fenster und Lüfter zum Schluß nicht mehr vorhanden waren. Der Wagen erlebte noch das Ende des Schmalspurbetriebs der VGH und wurde nicht von der Bahnverwaltung, sondern von Museums-Eisenbahnern Anfang der siebziger Jahre zerlegt.

Über Aussehen und Geschichte des Wagens 65 bei der StMB wissen wir durch eine Verkettung glücklicher Zufälle ziemlich gut Bescheid:

- 1.) Erschien 1909 ein Buch [5] mit Zeichnung und technischer Beschreibung der Wagen, allerdings ohne konkrete Zuordnung,
- 2.) reiste HSA-Werkmeister Kasten am 4. 4. 1939 zur StMB und nahm technische Daten und Zustände vorgefundener Güterwagen auf [1],
- 3.) ließ ein Platzregen Dr. Löttgers 1964 Zeit finden, Betriebsnummern und Lieferantangaben in der Direktion Wunstorf der StMB abzuschreiben,
- 4.) riefen einige Fotos im 1996 erschienenen Buch [3] die Erinnerung an o. g. Wagenbeschreibung mit

Zeichnung hervor.

Die Zusammenführung der vier Quellen und Vergleich der Fotos und Daten zeigen Übereinstimmung. Demnach stammen die Güterwagen 55 bis 69 aus einer 1899 von der Waggonfabrik Herbrand an die StMB gelieferten Serie von 15 Güterwagen folgender Spezifikation [5]:

„Vierachsiger, bedeckter Güterwagen für 1.000 mm Spur, erbaut von der Bauanstalt vormals Herbrand, Ehrenfeld-Köln (Textabb. 590). Vom Untergestell und einfach aus Blechplatten und Winkelverbindungen zusammengenietet, und haben gemeinsame Längsfedern. Die gußeisernen Drehzapfen sind kugelförmig, die seitliche Unterstützung erfolgt durch Rollen. Der Wagen hat 10.000 kg Tragkraft, 12,8 qm Bodenfläche und ist für Mannschafis- und Großvieh-Beförderung geeignet. Die Endbühne an einer Stirnseite trägt die Schraubensbremse, außerdem ist eine Luftsaugebremse von Hardy angebracht.“

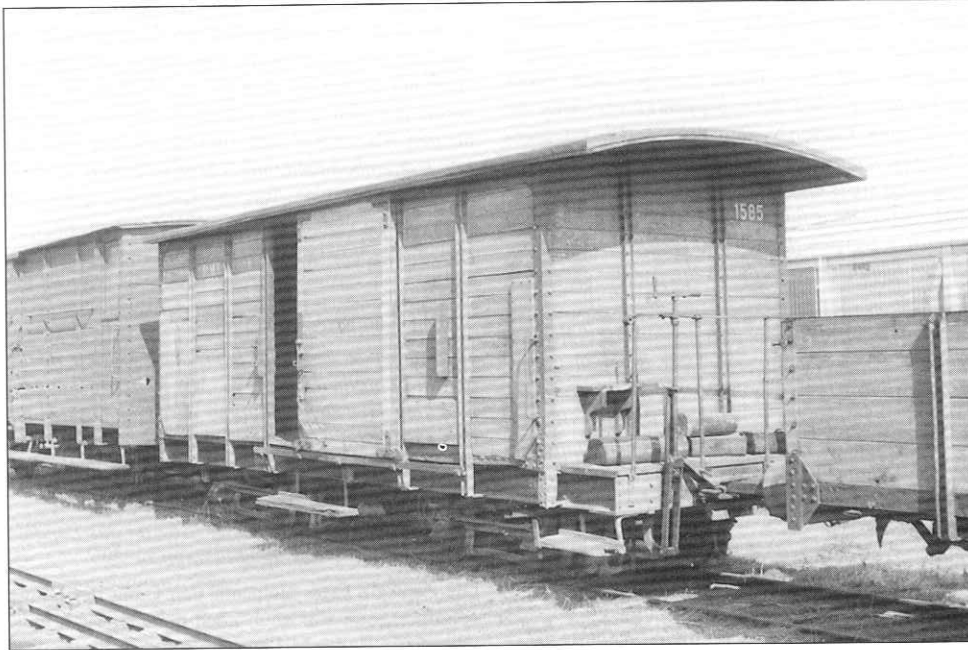
Teilweise widersprüchlich sind die angegebenen Maße [5, Tab. XXII, S. 552 u. 553, Zchn. S. 567]. Aufgeführt sind folgende Maße (nach Zeichnung abweichende Maße in Klammer) und Gewichte:

„Durchmesser der Räder:	630 mm
Achsstand der Drehgestelle:	1.100 mm
Gesamter Achsstand:	4.850 mm
Größte Länge des Kastens:	6.400 mm (6.000 mm)
Größte Breite des Kastens:	2.200 mm
Größte Höhe über S. O.:	2.910 mm (2.935 mm)
Größte Länge zwischen den Buffern:	7.350 mm (7.340 mm)
Bufferhöhe über S.O.:	750 mm
Tragfähigkeit:	10.000 kg
Bodenfläche:	12,8 m <sup>2</sup>
Eigengewicht mit Bremse:	7.160 kg
Eigengewicht ohne Bremse:	6.380 kg

Verhältnis des Eigengewichts zum Dienstgewicht: 0,39 t bzw. 0,41 t bei Bremswagen

Gewicht für 1 t Ladung: 638 kg/t, bzw. 710 kg/t bei Bremswagen“

Demnach müßten auch die ungebremsten Wagen einen Bremserstand gehabt haben, was jedoch unwahrscheinlich ist.



### Besichtigung von Güterwagen bei der StMB

Vielleicht auf Veranlassung des LKBA oder weil die HSA tatsächlich noch einige Güterwagen übernehmen wollte, reiste HSA-Werkmeisters Kasten am 4. 4. 1939 zur StMB und vermerkte über die in Wunstorf vorgefundene Wagen und deren Zustand [1]:

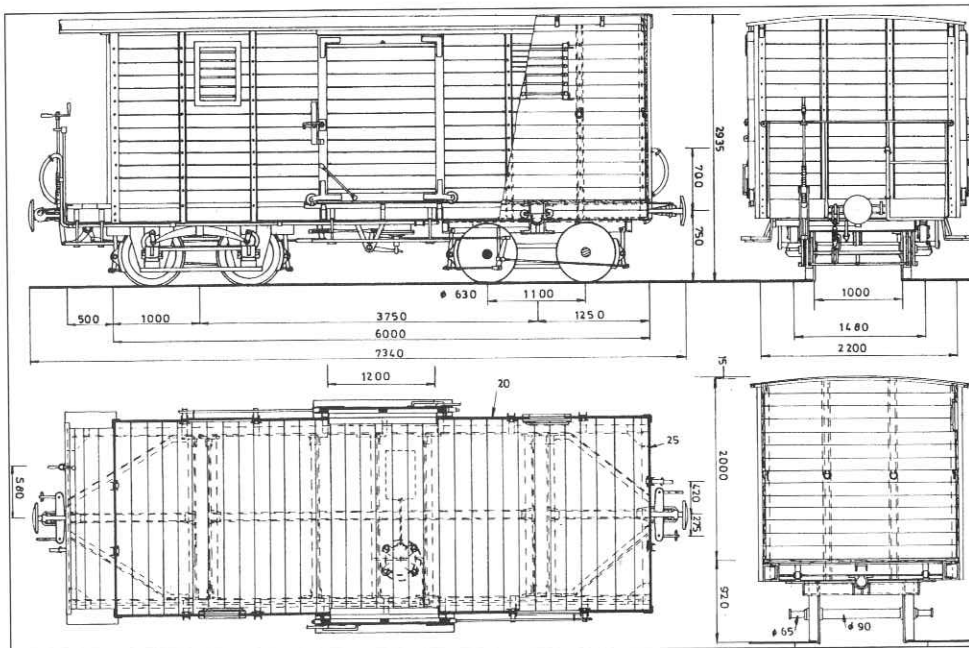
„G 56; stand auf dem Abstellgleis, soll nicht verkauft werden; dafür der Wagen G 59. Den Wagen habe ich nicht gesehen.

G 61; Gew. d. W. 5820 kg; Länge 6 x 2,20 mtr.; Tragf. 10 000 kg; Bodenbelag gut; Seitenwände 70% schadhaf; Dach undicht.

G 64; Gew. d. W. 5760 kg; Länge 6 x 2,20 mtr.; Tragf. 10 000 kg; Bodenbelag und Seitenwände schadhaf; Dach undicht.

G 67; Gew. d. W. 5760 kg; Länge 6 x 2,20 mtr.; Tragf. 10 000 kg; Bodenbelag und Seitenwände schadhaf; Dach undicht.

G 69; Gew. d. W. 5760 kg; Länge 6 x 2,20 mtr.; Tragf. 10 000 kg; Bodenbelag und Seitenwände gut, Dach undicht.



Oben: Schwesterwagen 1585 des nach Heiligenberg umgesetzten Wagenkastens, Bf. Wunstorf West, 6. 4. 1963, Foto: Harald O. Kindermann

Links: Güterwagen der Bauserie StMB 55 – 69, M 1 : 87, Zeichnung Günter König

*Gm 95, Salzwedeler Wagen; Gew. d. W. 8460 kg; an beiden Enden 60 cm Plattform; Bodenbelag gut; Seitenwände 60 % schadhafte; in den Seitenwänden 0,70 x 1,20 mtr. große Klappen eingebaut; ein Langträger stark angerostet; Dach undicht.“*

Da man bei der HSA wohl über genügend eigenen Schrott verfügte, verfolgte Betriebsleiter Stöver die Sache nicht weiter und notierte am 21. 4. 1939 [1]:

*„Die Wagen sollen 600 RM kosten. Das ist zu teuer, weil der Zustand der Wg. mangelhaft ist.“*

Doch das LKBA hakte bei der HSA nach (Gesch. Z. 53 Ins.L. 24/12.5.), 26. 4. 1939:

*„Wie vor einiger Zeit mit Herrn Betriebsleiter Stöver besprochen, sollte dortseits geprüft werden, ob die G-Wagen der Steinhuder Meer-Bahn für die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf zum Ankauf in Frage kommen könnten.*

*Ich ersuche um Äußerung zu diese Angelegenheit nach Besichtigung der Wagen. Kohlmeier“*

Stöver antwortete am 28. 4. 1939 (Gschb.-Nr. 916):

*„Die G-Wagen der Steinhuder Meer-Bahn sind stark reparaturbedürftig, so daß erhebliche Kosten für Instandsetzung entstehen. Großteile (Wände, Dach und Boden) müssen restlos erneuert werden, starke Rostanfressungen bei einigen Wagen die Tragfähigkeit beeinträchtigen. Der geforderte Preis von 600 RM ist viel zu hoch.*

*Von einem Ankauf der Wagen muß ich daher absehen.“*

Der Vorgang endet an dieser Stelle. Leider ist über den von den Salzwedeler Kleinbahnen übernommenen Güterwagen noch nichts Näheres bekannt.

Am 24. 7. 1939 waren aus der Serie 55 bis 69 noch die Wagen 56, 58, 62, 63 und 66 vorhanden. Ein weiterer Wagen (eventuell 55, 57, 59 oder 60) war als Gepäckwagen 45 ebenfalls noch vorhanden.

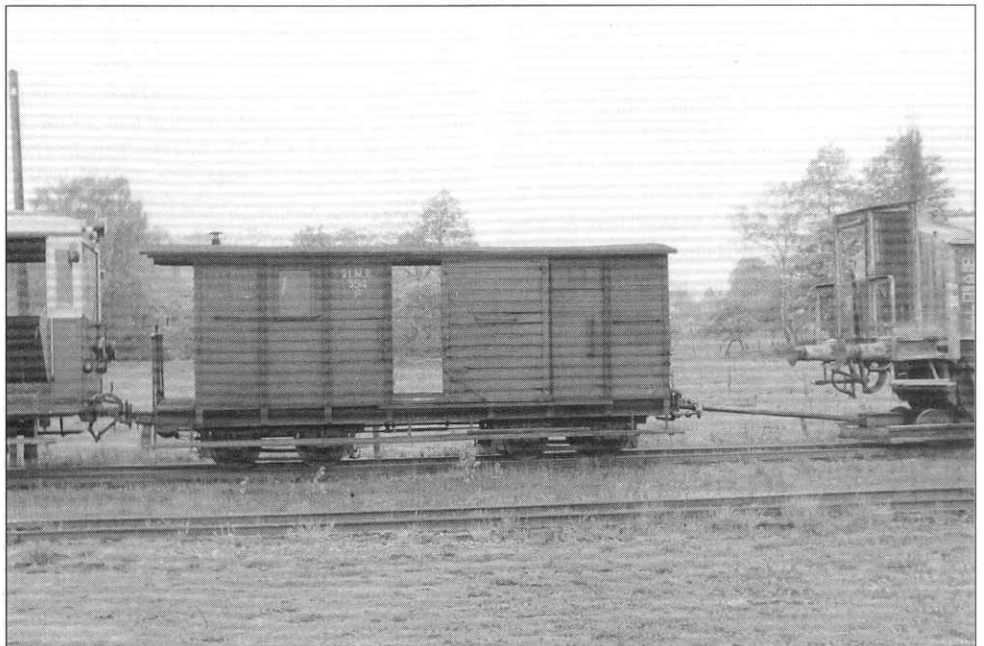
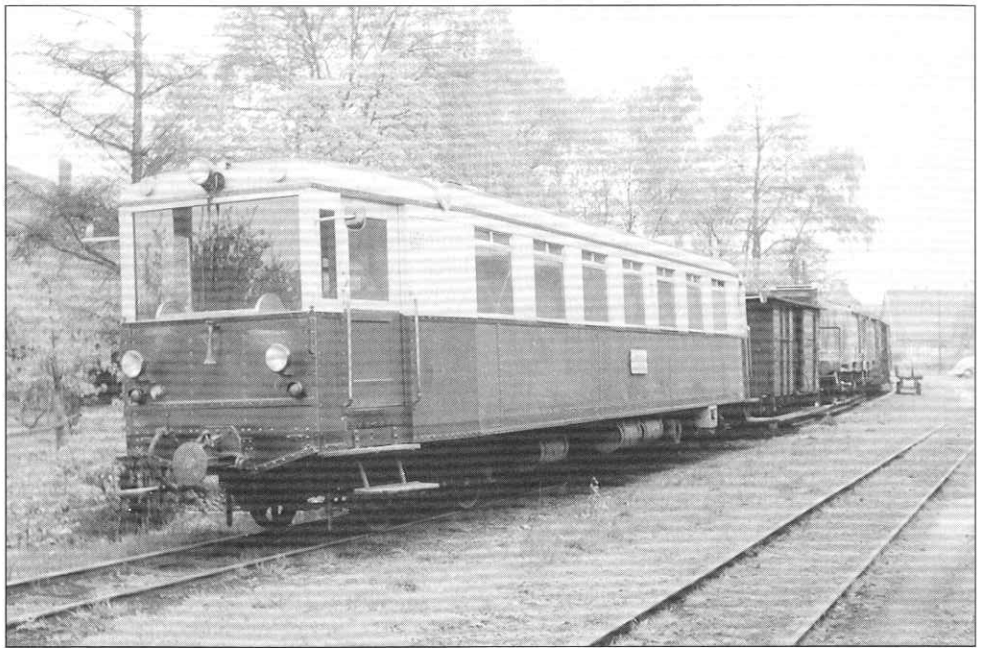
Nach Gründung des Bundeslandes Niedersachsen hieß das LKBA nunmehr Niedersächsisches Landeseisenbahnamt (NLEA). Dieses nummerte die Fahrzeuge der von ihm betriebenen Kleinbahnen einheitlich durch. Gepäckwagen StMB 45 erhielt zum 12. 12. 1951 die NLEA-Nummer 594. Bei der Umzeichnung der Güterwagen zum 29. 8. 1955 waren die Güterwagen noch wie 1939 vorhanden. Sie bekamen die NLEA-Nummern 1584 bis 1588. Vor 1964 wurde der Kasten des Wagens 1588 in Wunstorf aufgestellt. Zum 12. 5. 1964 waren Wagen 1586 einsatzfähig und Wagen 1587 abgestellt. Gepäckwagen 594 war noch im Februar 1971 vorhanden.

An Wagengewichten sind bekannt: 45 (7.200 kg), 55 (?), 56 (7.200 kg), 57 (?), 58 (7.200 kg), 59 (?), 60 (?), 61 (5.820 kg), 62 (6.400 kg), 63 (6.400 kg), 64 (5.760 kg), 65 (?), 66 (6.400 kg), 67 (5.760 kg), 68 (?) und 69 (5.760 kg). Die Wagen mit Gewichten über 7 t (56 – 60?) dürften mit Bremse ausgestattet gewesen sein.

*Im April 1961 betrieb die StMB noch regen Güterverkehr auf Meterspur. Dabei wurde der aus einem Güterwagen der Bauserie StMB 55 – 69 entstandene Gepäckwagen 594 mitgeführt. Fotos: Harald O. Kindermann*

*Oben: T 53 mit Güterzug in Rehbürg Stadt*

*Mitte und unten: Gepäckwagen 594*





## Wagen der Warschauer Zufuhrbahn

Im Zweiten Weltkrieg wurden die Kleinbahnen in militärstrategische Überlegungen einbezogen. Dabei erhielt die HSA zwar keine neuen Aufgaben, doch ihre Bedeutung für die Sicherstellung der Lebensmittelversorgung der Bevölkerung konnte auch nicht eingeschränkt werden. Der überlieferte Schriftverkehr mit dem LKBA verdeutlicht das. Zunächst einige Erläuterungen zu einer neu auftauchenden Organisation:

Bekanntlich waren im Dritten Reich freiwillig gebildete Interessensvertretungen durch staatlich eingesetzte Organisationen ersetzt worden. Eine derartige Organisation war die per Gesetz am 1. 10. 1935 entstandene Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen mit vier Fachgruppen. Eine der Aufgaben der Reichsverkehrsgruppe war, Anforderungen der Bahnen mit den verfügbaren Material- und Fertigungsressourcen in Einklang zu bringen.

In die Fachgruppe Nebenbahnähnliche Kleinbahnen wurde zum 1. 10. 1935 der Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen überführt. Diese Fachgruppe wurde von Regierungsbaurat Wehrspan, dem damaligen Leiter der Kleinbahn Wanne – Bochum – Herne, geleitet und hatte ihren Sitz in Wanne-Eickel, Hertener Straße 27, Fernruf 40241. Das Wirken der Fachgruppe ist noch sehr wenig erforscht. Vermutlich wurden einige Mitarbeiter des Reichsverbandes übernommen und haben sich weiterhin so für die Interessen der Kleinbahnen eingesetzt, wie sie es bei einer freiwillig gebildeten Interessensvertretung nicht anders getan hätten.

Fachgruppe an das LKBA Hannover, 21. 12. 1942:

„Bei einer aus militärischem Anlaß vorgenommenen Reise durch Belgien und Frankreich habe ich festgestellt, daß die dortigen Kleinbahnen in keiner Weise so angespannt sind mit Betriebsmitteln und Personal wie die heimatischen Bahnen. Nach meiner Meinung gibt es dort genügend betriebsfähige Lokomotiven, Wagen und Gleise, die zur Abgabe nach dem Osten oder für deutsche Bahnen verfügbar gemacht werden könnten. Auch gibt es eine ganze Reihe von außer Betrieb gesetzten Lokomotiven, die mit mehr oder weniger Arbeit wieder betriebsfähig hergerichtet werden könnten. Außerdem sind ganze Strecken stillgelegt, die voraussichtlich auf Grund höherer Anordnung in Kürze abgebrochen werden. Es stehen auch viele Lokomotiven und Wagen unbenutzt herum, bei denen die Gefahr der Verschrottung besteht, obgleich die Lokomotiven nach Wiederherrichtung hier große Dienste leisten könnten. Die O- und G-Wagen sind vielfach ohne Fußböden und Seitenbretter, sonst aber gut erhalten.“

Ich würde Wert darauf legen, von Ihnen beschleunigt zu hören, ob bei Ihnen Bedarf vorliegt.

Heil Hitler! Wehrspan“

Das LKBA gab dieses Schreiben mit Anschreiben (Az. 53 A 25/29.12./Ko/Sa.) an die einzelnen Betriebsführungsbahnen weiter. Eingang bei HSA am 24. 12. 1942 (G.Nr. 2493) [7]:

„Umstehende Abschrift zur Kenntnis. Ich bitte, mir den dortigen Bedarf an Fahrzeugen und Gleismaterial mitzuteilen, damit ich mich mit Herrn Regierungsbaurat Wehrspan wegen dieses Bedarfs in Verbindung setzen an. Im Auftrage Kohlmeier“  
Die HSA antwortete am 29. 12. 1942:

„Für den Rollbockbetrieb fehlen hier eine (geändert in zwei) schwere Lokomotiven. Vielleicht ist es

möglich, diese aus den in Frankreich u. Belgien vorhandenen Beständen, wenn auch reparaturbedürftig, zu erhalten. An Oberbaumaterialien fehlt mir Material der Form 6 für 5 – 6 km.“

Erfüllt wurden diese Wünsche wohl nicht. Gut ein Jahr später kamen tatsächlich einige Wagen von der Warschauer Zufuhrbahn zur HSA. Sie haben die Kleinbahngeschichte Niedersachsens um ein vergleichsweise langes Kapitel bereichert, das erst durch die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen beendet wurde. Doch dazu später.

HSA an LKBA, 20. 3. 1944 [12]:

„Beschaffung von Personenwagen.“

Der stetig steigende Personenverkehr macht die Beschaffung von 2 – 3 gebrauchten Personenwagen erforderlich. Bei Ersatz der Triebwagenzüge durch Dampfzüge an einigen Tagen der Woche sowie auch bei angemeldeten größeren Transporten der Wehrmacht, des Arbeitsdienstes oder der Formationen der Partei fehlen mir die Personenwagen.

Ich bitte, bei geeigneten Firmen anzufragen und die Aufgabe eines Kaufgesuches in Fachzeitschriften zu veranlassen. Die Wagen müssen betriebs- und lauffähig sein. Kleinere Mängel könnten hier in der Betriebswerkstatt abgestellt werden.“

Das LKBA hatte seinen Sitz in Hannover wohl durch einen Bombentreffer verloren und antwortete aus Wunstorf (AZ. 53 A 23 /16.4./Ko/Kn) der HSA (Gschb.-Nr. 550), 24. 3. 1944:

„Ich habe Ihren Bedarf an Personenwagen bei der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen angemeldet zur Aufnahme in den Materialaustausch. Ferner habe ich den Firmen W. Hebler, Dortmund und Adolf Euler, Liebenwalde, den Bedarf mitgeteilt und zur Angebotsabgabe aufgefordert.“

Vermerk HSA-Betriebsleiter Stöver, 3. 10. 1944:

„2 Personenwagen sollen im nächsten Jahr eintreffen.“

Über derartige Zeithorizonte muß man sich wundern: Seit mehr als zwei Jahren wurden deutsche Großstädte von alliierten Luftstreitkräften bombardiert und hatten längst schwere Schäden davongetragen. Auch im Kreis Grafschaft Hoya gehörten seit Frühjahr 1943 Luftalarme mittlerweile zum gewöhnlichen Tagesablauf, auch wenn die Bomber das Kreisgebiet zumeist lediglich überflogen. Dennoch waren durch einen Fliegerangriff am 21. 2. 1943 der Flecken Harpstedt weitgehend zerstört und bei einem Bombenangriff auf den Fliegerhorst Diepholz am 21. 2. 1944 72 Menschen getötet worden [17, S. 23]. Tiefflieger schossen u. a. auf stehende und fahrende Züge, wenn auch Züge der Kleinbahn HSA offenbar verschont blieben. Drei Wochen vor der Notiz von Stöver, am 13. 9. 1944 hatten amerikanische Soldaten die Westgrenze des Reiches überschritten.

Und in dieser Zeit hat das LKBA tatsächlich für die Zuführung von Wagen an die HSA gesorgt. Wie der weitere Schriftverkehr verdeutlicht, waren eine Reihe Fahrzeuge der Warschauer Zufuhrbahn nach Deutschland gekommen, und davon sind einige Wagen bei der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) gelandet. Wie es scheint, gab es jedoch eine Diskrepanz zwischen dem der Reichsverkehrsgruppe bekannten und dem tatsächlichen Zustand der Wagen. Anders ist kaum zu verstehen, warum die Wagen von NWE über StMB an die HSA weitergeleitet und trotz der Kriegsereignisse doch nicht eingesetzt wurden.

Die HSA erhielt eine Auflistung gedeckter Güterwagen aus Polen bei der NWE mit Datum 30. 9. 1944. Vermutlich handelt es sich um das Fragment der Fahrzeugliste der Warschauer Zufuhrbahn mit Personenwagen, offenen Güterwagen und Triebwagen.

„a) Personen-, Güter- und Triebwagen

Betriebsnummer:	509	510	613	840
Gattungsz. poln.:	Km	Km	Km	Kd
Gattungsz. deutsch:	G	G	G	G
Tragfähigkeit kg:	7500	7500	6400	10000
Eigengewicht kg:	?	3510	3400	3725
Achsstand mm:	2550	2550	1750	2600
L. ü. Puffer mm:	5850	5850	5500	5850
Letzte Untersuch.:	6.5.44	20.3.40	26.6.42	7.11.40
Bremse:	--	--	--	--

Die Fahrzeuge sind sämtlich an die Betriebsleitung der Steinhuder Meerbahn Wunstorf-West abgegeben.“

Tatsächlich hat sich die HSA für diese Fahrzeuge interessiert und eigene Recherchen bei der StMB angestellt. In der Liste sind die Wagen 510 und 613 durchgestrichen, und mit dem Vermerk versehen:

„stimmt nicht, Stöver“

StMB (AZ. II/24 u 71) an NWE, 3. 10. 1944:

„Betr. Rückführung von Fahrzeugen aus Warschau

Ich habe heute die Wagen DR 846724, Franz 136140, Franz 57307, Franz 24207, Belg 186240, Erf 51239 und DR 322385 an die Betriebsleitung der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf in Hoya weitergeleitet, wovon ich Kenntnis zu nehmen bitte.

An die Betriebsleitung Hoya/Weser (Eingang bei HSA am 04. 10. 1944; Gschb.-Nr. 1769) Durchschlag übersende ich mit Bezug auf meinen gestrigen Anruf zur gefl. Kenntnis.

Eine Zusammenstellung der Technischen Daten ist beigefügt.“

Handschriftliche Notiz von Stöver, 20. 10. 1944:

„2 Pers. Wagen (1 mit Postabteil, 1 mit Packabteil), 3 gedeckte Wagen, 3 offene Wagen.“

Anmerkung von Stöver, 1. 11. 1944:

„Die von der Nordh.-Wernigeroder Eisenb. überwiesenen Warschauer Wg. sind nicht zu gebrauchen. Was mit den Wagen wird, steht noch nicht fest.“

Wenige Tage vor dieser Notiz hatte im nahen Sulingen der erste Appell von 600 Männern des Volkssturmes stattgefunden, um sich „dem uns bekannten totalen Vernichtungswillen unserer jüdisch-internationalen Feinde“ mit dem „totalen Einsatz aller deutscher Menschen (. . .) zur Verstärkung der aktiven Kräfte unserer Wehrmacht und insbesondere zur Führung eines unerbittlichen Kampfes überall dort, wo der Feind den deutschen Boden betreten will,“ entgegenzuwerfen, wie es im Führererlaß zum Volkssturm vom 25. 9. 1944 hieß [17, S. 13].

Notiz des Werkmeisters Kastens an die Betriebsleitung, 24. 11. 1944:

„Maße und Gewichte der Polen-Wagen:

Personenwagen No. 39: Länge von Puffer zu Puffer = 10 mtr.; Radstand der Drehgestelle = 1.22 mtr.; Abstand der Drehzapfen = 5.- mtr.; Bodenfläche 14.60 qm

Personenwagen 29 mit Postabteil

O 101 (Wm)

O 138 (Wm), Ladegew. 5600 kg; Gew. d. Wag. 2160 kg

O 164 (Wmh); Ladegew. 5600 kg;

G 609 (Km); Ladegew. 6400 kg; Gew. d. Wag. 2650 kg

G 601 (Kmh)

G 658 (Kmh); Ladegew. 6400 kg; Gew. d. Wag. 3200 kg“

Abschrift des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht Hannover (AZ. Pr VI (22) LK M 74 Akf/313) [12] an das LKBA (jetzt in Celle), 3. 12. 1944:

„Ich ersuche mir baldigst mitzuteilen

a) ob auf Ihren Eisenbahnen ein Mangel an Fahrzeugen besteht sowie

b) ob und gegebenenfalls welche Fahrzeuge aus der Zusammenstellung Sie beabsichtigen zu leihen. I.A. gez. Bartels“

HSA (Gschb.-Nr. 2243) an LKBA, 20. 12. 44 [12]:

„Auf dortige Veranlassung wurden mir Anfang Oktober 1944 von der Steinhuder Meer-Bahn folgende polnische Wagen zugestellt:

1 Personenwagen mit Packabteil

1 Personenwagen mit Postabteil

3 gedeckte Güterwagen 5 to Ladegewicht

3 offene Güterwagen 5 to Ladegewicht

Die Wagen sind hier abgestellt. Die Besichtigung und Untersuchung hat ergeben, daß die beiden Personenwagen nur nach gründlicher Überholung und Verbesserung der Inneneinrichtung gegebenenfalls für den Betrieb zu verwenden sind.

Die Güterwagen sind jedoch für den Betrieb unbrauchbar. Die 3 Güterwagenkästen könnte ich als Lagerschuppen für die Bahnmeisterei gebrauchen.

Ich bitte um gefl. Feststellung, welcher Preis für die Wagen gefordert wird und ob Transportkosten entstanden sind. Das jetzige Abstellgleis wird im Frühjahr gebraucht, so daß über die Wagen bis dahin verfügt sein müßte.“

Weitere Notiz von Stöver, 1. 1. 1945:

„Wagen sind im Sand??rust (zwei Buchstaben unleserlich, d. Aut.) abgestellt. Eine Übernahme durch die Klb. H. S. A. kommt nicht in Frage, da die Wagen für unseren Betrieb unbrauchbar sind. Eine Instandsetzung ist wegen dringender sonstiger Werkstattarbeiten z. Zt. ausgeschlossen.“

LKBA an HSA (Gschb.-Nr. 57), 5. 1. 1945:

„Betr. Leihweise Überlassung von Fahrzeugen der Warschauer Eisenbahn.

In der Anlage übersende ich Ihnen eine Zusammenstellung über Fahrzeuge der Warschauer Eisenbahnen, welche mir vom Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Hannover zur Prüfung und Stellungnahme übersandt worden sind.

Gleichzeitig füge ich Ihnen Abschrift des Schreibens des Reichsbevollmächtigten zur Kenntnis bei. Ich bitte um Prüfung und Stellungnahme. M. E. kommt eine Anleihe wegen des äußerst schlechten Zustandes der Fahrzeuge nicht in Frage; es müßten sonst noch bessere bessere Fahrzeuge anderswo als in Wunstorf und Hoya aufgestellt sein.“

Die Liste ist im Schriftverker leider nicht mehr erhalten. HSA an LKBA, 5. 1. 1945:

„Die überbrachte Zusammenstellung über Fahrzeuge der Warschauer Eisenbahnen reiche ich nach Kenntnisnahme zurück. Die hier abgestellten Fahrzeuge sind in der Zusammenstellung nicht aufgeführt.

Wie ich bereits im Schrb. V. 20. 12. 44 Nr. 2243

mitteilte, sind die hier abgestellten beiden Personenwagen (einer mit Postabteil, einer mit Packraum) ohne gründliche Überholung nicht zu gebrauchen. Einer dieser Wagen wird z. Zt. als Unterkunftsraum für Italiener benutzt. Die offenen u. gedeckten Güterwagen sind für den Betrieb unbrauchbar.

Wegen anderswärtiger Verwendungsmöglichkeiten bin ich aber trotzdem bereit, die hier abgestellten Wagen käuflich zu übernehmen und bitte um Aufgabe der Kaufpreise.“

Daß es sich bei der Verwendungsmöglichkeit um die Schaffung von Lagerraum oder Unterkünften gehandelt haben mag, läßt sich vermuten. Neben den genannten Italienern waren seit 1943 einige Tausend Bomben-Flüchtlinge aus nordwestdeutschen Großstädten und dem Ruhrgebiet in den Landkreis Grafschaft Hoya gekommen [17, S. 71]. Die Massenflucht aus den Ostprovinzen des Reiches hatte zu dem Zeitpunkt die ersten Trecks nach Syke gebracht, und der Strom schwoll an.

Während des Krieges war eine nicht bekannte Zahl von Kriegsgefangenen und Fremdarbeitern in den Kreis Grafschaft Hoya gebracht worden, es mögen wohl 10.000 gewesen sein [17, S. 55]. Diese hatten sich nach dem Absetzen ihrer Bewachung z. T. auf eigene Faust wieder in Richtung Heimat aufgemacht, doch besonders die vielen Russen und Polen mußten noch einige Zeit auf einen organisierten Rücktransport warten. Eine Reihe von ihnen wollte jedoch bleiben, einigen dürfte die Flucht vor der Rückführung auch geglückt sein.

Zusammengenommen hatte ein Bevölkerungsanstieg eingesetzt, der aus 1939 130.000 Einwohnern im Gebiet des heutigen Kreises Diepholz bis zum Frühjahr 1948 immerhin 220.000 werden ließ [17, S. 11]. Es ist zwar nur eine Vermutung, aber Stöver könnte gute Gründe gehabt haben, sich für den Verbleib der Wagen einzusetzen.

LKBA, Celle (AZ. 53 H.S.A. 25 Ko/ Dr) an HSA (Gschb.-Nr. 367), 1. 3. 1945:

„Betrifft leihweise Ueberlassung von Fahrzeugen der Warschauer Eisenbahn zum Schreiben vom 18. 1. 1945 Nr. 57.

Der Reichsverkehrsminister teilte mit Schreiben vom 19. 1. 1945 mit, daß Schmalspur-Fahrzeuge nicht mehr überlassen werden können, weil darüber bereits verfügt ist.“

Die Fachgruppe Nebenbahnähnliche Kleinbahnen residierte nach Bombenangriffen auf dem Gelände des Bahnhofs Schönwalde der Niederbarnimer Kreisbahn und schien immer noch nicht eingesehen zu haben, daß der Kriegsverlauf in der Endphase nicht durch Weitervermitteln betriebsunfähiger Kleinbahnwagen umgekehrt werden konnte.

Abschrift [12] der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen Fachgruppe Nebenbahnähnliche Kleinbahnen und private Bahnen des allgemeinen Verkehrs in Schönwalde, Kreis Niederbarnim (A.Z. II/M 83/45) an HSA, Bf. Celle-Nord, 19. 2. 1945:

„Betrifft: Rückführung von Fahrzeugen aus Warschau.

Von der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn hatten wir seinerzeit erfahren, daß Ihnen von den aus Warschau zurückgeführten Fahrzeugen 2 Personenwagen Nr. 29 + 39, 3 gedeckte Güterwagen Nr. 609, 651 und 658 und 3 offene Güterwagen Nr. 101, 138 und 164 zugeführt worden sind. Leider haben wir bisher von Ihnen keine Bestätigung darüber erhalten. Der Reichsverkehrsminister hat

jetzt die Pommersche Landesbahnen, zu denen die übrigen Güter- und Personenwagen überführt worden waren, aufgefordert, die Betriebsmittel für die Ruhrhilfe an bestimmte Bahnen im westlichen Reichsgebiet zur Absendung zu bringen. Bei dieser Gelegenheit teilt uns die Landesbahndirektion Pommern jetzt mit, daß die o. g. Wagennummern fehlen. Wir bitten daher, uns sofort mitzuteilen, ob sich die Wagen noch bei Ihnen befinden und ob Sie bereits wegen einer leihweisen Ueberlassung mit dem Sachwalter für diese Fahrzeuge, Herrn Amtsrat Krause von der Ostbahndirektion Warschau, in Verbindung getreten sind.“

Das LKBA schätzte die Situation offenbar realistischer ein, LKBA an HSA (Gschb.-Nr. 386) [12], 7. 3. 1945:

„Abschrift der Betriebsleitung in Hoya zur Kenntnis. Ich bitte um Mitteilung, ob Sie die im Schreiben der Rvba. erwähnten Fahrzeuge noch dort haben. Diese Betriebsmittel konnten ja für die dortige Bahn wegen ihres sehr schlechten Zustandes nicht verwendet werden. Sie werden daher unbedenklich an die Ruhrhilfe abgegeben werden können, obwohl zweifelhaft ist, ob sie dafür verwendet werden können.

Ich bitte um beschleunigte Antwort.

Sollten die Wagen sich nicht dort befinden, so müssen sie in Wunstorf sein. Ich bitte, dieses zu ermitteln und mir mitzuteilen.“

Stöver an das LKBA, 15. 3. 1945:

„Die in dem Schreiben der Reichsverkehrsgruppe bezeichneten Wagen befinden sich hier. Auf mein Schreiben vom 18. 1. 1945 Gesch.-Nr. 57 nehme ich nochmals Bezug.“

Damit endet der Schriftverkehr, nicht jedoch die Geschichte. Ob und wohin Fahrzeuge von der Pommerschen Landesbahn nach Westdeutschland gekommen sind, ließ sich bislang nicht klären. Es ist aber nicht ausgeschlossen, daß die beiden Herforder Wagen 43<sup>2</sup> und 49 (heute DEV 161) aus dieser Aktion stammen. Beide Wagen gehörten nicht zur Erstausrüstung der Herforder Kreisbahn und waren auch 1908 noch nicht vorhanden und dies, obwohl sie von Dolberg im Jahre 1900 geliefert worden waren.

Die HSA scheint die bei ihr abgestellten Wagen nicht mehr losgeworden zu sein. Sie hatte auch kein großes Interesse an der Organisation des Abtransportes, schließlich hatte sich ja zweimal zu verstehen gegeben, daß sie die Wagen gerne gekauft hätte.

Zum Zeitpunkt des oben letztzitierten Briefes der HSA heißt es in einem Bericht aus Asendorf, mehrmals am Tage sowie in den Nächten gebe es Fliegeralarme. Zu der Zeit „kamen erst vereinzelt Wehrmachtsfahrzeuge, später ganze Einheiten aus dem Westen zurück.“ Ihnen folgten Transporte mit über 1.000 russischen Kriegsgefangenen aus dem Raum Osnabrück [17, S. 29].

Am 6. 4. 1945 hatten britische Truppen das Gebiet südlich der heutigen Bundesstraße 214 entlang der Orte Diepholz, Sulingen und Siedenburg erobert und standen kurz vor Hoya. Am frühen Morgen des 7. 4. sprengte die Wehrmacht die Straßen- sowie die Eisenbahnbrücke in Hoya, konnte den Vormarsch der Briten jedoch kaum aufhalten. Noch am selben Tag nahmen die Briten nahezu kampflös Bücken, Hoya, Asendorf, Bruchhausen-Vilsen und



Heiligenfelde und am 8. 4. 1945 auch widerstandslos die Kreisstadt Syke. Damit war im Verkehrsgebiet der HSA der Krieg zu Ende und die Kleinbahn HSA von Direktiven des LKBA und der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen abgeschnitten.

Die britischen Besatzungstruppen hatten wohl ein Interesse an betriebsfähigen Regelspurfahrzeugen, meterspurige und schrottreife Kleinbahnwagen nützten ihnen jedoch nicht. So blieben die Warschauer Wagen einfach in Hoya stehen. In der Niederschrift über die Jahresprüfung der HSA-Betriebsmittel [13] von 1949 ist zu lesen:

*„Außerdem ist noch 1 C-Wagen vorhanden, der weder eine Nummer noch ein Untersuchungsdatum trägt. In den Aufschreibungen über ausgeführte Untersuchungen an Wagen ist dieser nicht aufgeführt.“*

Dazu handschriftlicher Vermerk:

*„11 C Unters. 1. 10. 48“*

Die HSA teilte dem NLEA am 5. 8. 1949 mit, daß der vorgefundene C-Wagen auf dem Untergestell des O-Wagens 124 durch Aufbau in eigener Werk-

statt zum Personenwagen Nr. 11 aufgebaut worden sei. Als Untersuchungsdatum nannte man nun den 3. 4. 1948. Außerdem gab man bei der Jahresprüfung als Untersuchungsdatum den 3. 4. 1949 an. 1952 notierte man den 11. 8. 1950. So sang- und klanglos wie der Wagen bei der HSA aufgetaucht war, verschwand er auch wieder. Frustriert teilte der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht Münster seinem Kollegen in Hannover mit:

*„C Personenwagen Nr. 22, Ihr Schreiben vom 13. 9. 1954 – Pr VI LK M 59 Akf/HSA/19. Der Ankauf des o. g. Wagens ist auch mir nicht nach Abschluß des Kaufes gemeldet worden. Ich habe erst durch die jährliche Fahrzeugbestandsmeldung von dem Besitzwechsel des Wagens erfahren. Der Wagen wird von hier überwacht.“*

Was war passiert? Die HSA hatte 1952 den Wagen an die Kleinbahn Emden – Pewsum – Greetsiel (EPG) verkauft, wo er am 20. 10. 1952 [14] unter der Nummer 2<sup>2</sup> in Betrieb genommen wurde. Nach dem NLEA-Nummernsystem hieß er 561. Am 8. 9. 1963 übernahm ihn eine Schrottverwertungsfirma in Emden.

Der Wagen wurde bei der EPG fotografiert und als technische Daten sind bekannt: LüP 9.900 mm, Gewicht 8.000 kg, Tragfähigkeit 3.240 kg.

Demnach kann dieser Wagen kaum aus dem OOW 124 erbaut worden sein. Wo soll die HSA Drehgestelle hergehabt haben, die denen der Bauart Wismar (z. B. Wagen DEV 17) gleichen? Und warum sollte man in große Fensteröffnungen kleine Fenster eingebaut haben? Statt dessen verbarg sich hinter dem Wagen 11 vermutlich der Wagen 39 aus Warschau.

Der zweite Wagen stand noch 1987 in Hoya als Gartenhaus. Das Äußere entsprach in etwa dem des Wagens HSA 11 mit Ausnahme der nur 700 mm langen Plattform des Hoyaer Wagens. Die Rahmenlänge betrug ca. 9,0 m. Genauer ließ sich der Wagen vegetationsbedingt nicht ausmessen. Im Personenabteil gab es je Seite 4 Fenster von 950 x 840 mm Größe. Das Dienstabteil verfügte je Seite über eine Schiebetür mit den Maßen 1.030 mm x 1.900 mm. Die Breite des Wagenkastens betrug 2.350 mm. Der Wagen fiel kurz darauf einem Straßenbauprojekt zum Opfer.

Auch einer der Gw blieb noch lange erhalten. Die HSA stellte den Güterwagenkasten am Haltpunkt Bruchhausen-Marktplatz auf, und von 1972 bis Mitte 1984 diente er der Museums-Eisenbahn als Fahrkartenausgabe in Bruchhausen-Vilsen [15], bis er durch einen mittlerweile ebenfalls ersetzten Neubau ersetzt wurde. Der Wagenkasten wurde zerlegt, doch zuvor entgegen allen Gepflogenheiten musealer Verschrottungsaktionen auf Wunsch eines DEV-Aktiven ordentlich aufgemessen und dokumentiert. Daher wissen wir heute, daß der Wagen 4.080 mm lang und 1.900 mm breit gewesen ist. Rechnet man aus den Querstreben des Rahmens den Radstand heraus, kommt man auf 1.770 mm, was den von der NWE genannten 1.750 mm sehr nahe kommt.

### Lok 67 der Warschauer Zufuhrbahn

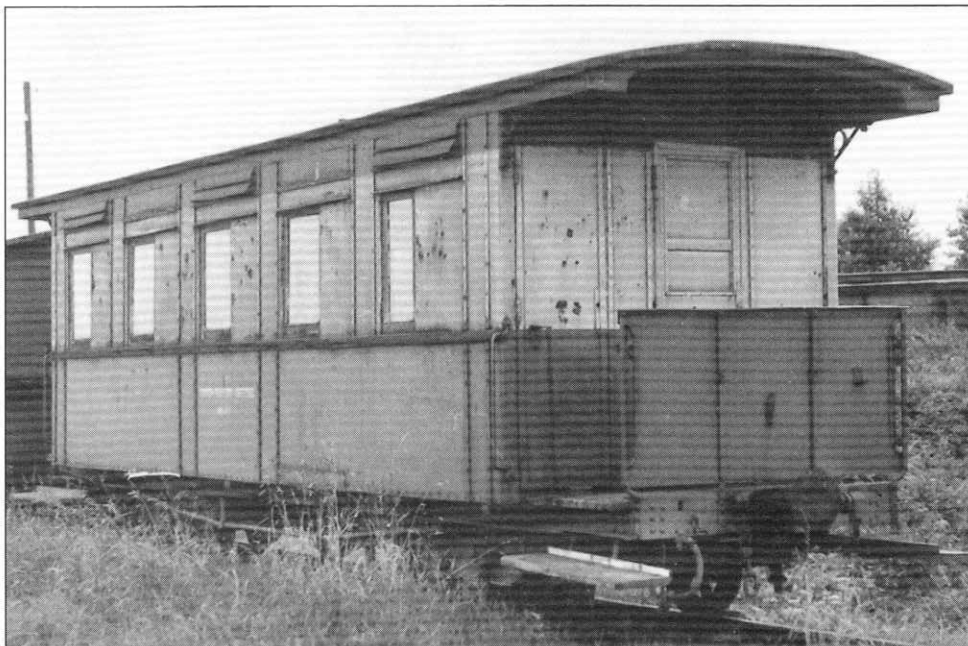
Diese Geschichte gehört eigentlich nicht zur HSA, paßt aber dennoch gut hierher: Bekanntlich kam 1944 auch Lok 67 der Warschauer Zufuhrbahn (Borsig 1914/ 8960) nach Deutschland. Sie landete bei der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) und kam über die Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) zur Straßburger Straßenbahn (Compagnie des Tramways Strasbourgeois). Zu dieser Lok gibt es Schriftwechsel aus dem Archiv der MEG. Bahndiensttelegramm von RVM an RBvB Karlsruhe vom 2. 10. 1944:

*„Eine Lok 1.000 mm Spur 4,5 bis 5 t Achsdruck und 15 t Reibungsgewicht steht für die OEG leihweise zur Verfügung. An welche Empfangsstation ist die Lok zu senden? Wegen 4 Personenwagen wurde bei der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen nachgefragt.“*

*Personenwagen EPG 2 bzw. 561 stammte vermutlich von der Warschauer Zufuhrbahn und befand sich 7 Jahre lang bei der Kleinbahn HSA, Bf. Emden.*

*Oben: 25. 8. 1958, Foto: Gerd Wolff*

*Unten: 10. 5. 1963, Foto: Harald O. Kindermann*



Telegramm der OEG an RBD Karlsruhe vom 5. 10. 1944:

„Eine C-Lok mit  $3 \times 5 = 15$  t Reibungsgewicht hätte zwar erforderliche Zugkraft ist aber, da dreiachsrig für unsere Gleis- und Weichenanlagen nicht verwendbar.“

MEG kann laut soeben eingegangenem Schreiben unsere übersandte Lok 55 ebenfalls nicht verwenden, wegen zu geringer Zugkraft, Fahrgeschwindigkeit und übergroßen Anpassungsarbeiten hinsichtlich der Zug- und Stoßvorrichtungen und Bremssysteme. Wir empfehlen die 3achsige Lok falls verwendbar an MEG und unsere an uns zurückzusenden.“

Bahndiensttelegramm von RBvB Karlsruhe an Mineis 31 Berlin vom 10. 10. 1944:

„Bitten angebotene Lok 1000 mm 15 t Reibungsgewicht an die Mittelbadische Eisenbahngesellschaft in Kehl a. Rhein. Nach Erhalt gibt MEG die geliehene Lok an OEG zurück.“

Bahndiensttelegramm von RBvB Karlsruhe an MEG Kehl in Lahr, Gasthaus Schüssel, 9. 1. 1945:

„Drahtantwort ob von OEG Mannheim übergebene Lok zurückgegeben, wenn nicht, ob betriebsfähig und abgebbar, laut Anfrage Mineis Berlin vom 30. 12. 44. Angeben höchster Achsdruck, größte Breite und zahl der gekuppelten Achsen dieser Lok und der dort befindlichen Warschauer Leihlok.“

Bahndiensttelegramm von MEG an RBvB Karlsruhe vom 12. 1. 1945:

„OEG-Lok Mannheim betriebsfähig jedoch ohne Wasser am 24. 12. 44 verladen und erst am 5. 1. 45 von Ihrem Bahnhof Lahr-Dinglingen nach Mannheim-Käfertal abgerollt.“

Die Warschauer Lok ist dreifach gekuppelt: gesamter Radstand 1,65 m; Achsdruck 5,3 t, größte Breite 2,25 m; Art der Bremse Dampf und Hand.“

Damit endet der überlieferte Schriftverkehr.

### Dampflok 6 der HSA

Zur HSA stieß ebenfalls eine im Zweiten Weltkrieg von deutschen Truppen im besetzten Gebiet requirierte Dampflok. Sie kam allerdings erst nach Kriegsende und auf Umwegen, vielleicht über die Inselbahn Wangerooze, aus Frankreich zur HSA. Es handelt sich um die letztgenannte von drei an die Compagnie d' Enterprise de Travaux Publics gelieferten Dampfloks (Bn2t, Maffei 1912/3814, 1913/ 3815 und 3863).

Oben: Einer der vermutlich von der Warschauer Zufuhrbahn zur HSA gekommenen Güterwagen endete als Fahrkartenausgabe der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen, 4. 1983, Foto: Wolfram Bäumer

Mitte und unten: Der zweite von der Warschauer Zufuhrbahn übernommene Personenwagen diente mehr als 30 Jahre lang als Gartenhaus in Hoya, 19. 8. 1979, Fotos: Hartmut Brandt





Die Maschine scheint um 1947/48 nach Hoya gekommen zu sein. In der Literatur wird auch 1942 als Datum genannt, doch eine Aufstellung vom 22. 10. 1946 nennt nur fünf dreiachsige Maschinen aus dem bekannten HSA-Bestand Hoya, Syke, Bruchhausen, Asendorf, Bücken). Erst in der Bestandsliste von 31. 12. 1949 wird eine 2/2 gekuppelte Lokomotive genannt. Dort heißt es, daß keine Veränderung zum Bestand vom 21. 6. 1948 eingetreten sei. Im Prüfbericht für das Geschäftsjahr 1949 (Stand 2. 3. 1949) sowie im Bericht von 1950 steht unter Lokomotiven an sechster Stelle:

„Lok (noch ohne Name) / Kessel No. 3863. Letzte Z. U. m. W. am 28. 8. 48. (Lok wurde erst kürzlich von der D.R. käuflich erworben).“

Im nächsten Untersuchungsbericht vom 12. 2. 1952 steht als sechste HSA-Lokomotive:

„Nr. 30; Kesselnummer 3863. Lok wird nicht benötigt, ist deshalb abgestellt.“

Bei der Betriebsprüfung am 14. 7. 1954 wird erwähnt, die Lok sei an die VOSKA Vereinigte Osterwald-Salzhemmendorfer Kleinbahn A. G. vermietet. Im nächsten Bericht von 1956 wird die Lok nicht mehr erwähnt. Vielleicht hat der Mieter der HSA die Lok abgekauft.

Nach einer Typenliste vom Stand 20. 6. 1948 sind einige technische Daten bekannt:

„Spurweite:	1000 mm
Achsanordnung:	B
Nassdampf oder Heissdampf:	Naßdampf
Erbauer und Ort:	J. A. Maffei, München
Baujahr:	1913
Betriebs-Nr.:	3863
In Betrieb oder abgestellt:	in Betrieb
Kesseldruck kg/cm <sup>2</sup> :	12 atm
Rostfläche m <sup>2</sup> :	0,488
Rostbreite m:	0,66
Rostlänge m:	0,74
Baustoff der Feuerbüchse:	Kupfer
Anzahl der Heizrohre:	81
Durchmesser der Heizrohre mm:	39 – 44
Länge der Heizrohre mm:	2055
Zylinderdurchmesser mm:	245
Kolbenhub mm:	660
Art der Steuerung:	W. von Heusinger
Treib- und Kuppelraddurchmesser mm:	620
Achsstand gesamt mm:	1400
Gesamtgewicht:	10 t
Vorräte Wasser m <sup>3</sup> :	1,2
Vorräte Kohle t:	0,480
Bauart der Bremse:	Saugluft u. Wurfhebelbremse
Bauart der Bremsklötze:	Einteilig“

Das NLEA regte die Beschaffung neuer Nummernschilder an: NLEA vom [8] 6. 12. 1949 (A.Z. A 23/15. 12./KI/Bo) an die Betriebsführungsbahnen, Eingang bei HSA [8] am 10. 12. 1949 Geschäftszeichen Nr. 1977):

„Nach Festlegung der neuen Lokomotiv-Nummern hat die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn die in Zeven beheimateten Lokomotiven mit neuen Rotguß-Nummernschildern ausgerüstet. Die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn erklärte sich hiermit bereit, die Nummernschilder auch für andere Bahnen anzufertigen. Wir bitten uns mitzuteilen, welche Lok-Nr. mit den neuen Nummernschildern ausgerüstet werden und wieviel Stück je Lok benötigt werden. Wir werden die Meldungen zur Anfertigung dann an die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn weiterleiten. Meldung bis 15. 12. 1949. Gez. Großkopf.“

HSA [8] Nr. 1977 an NLEA, 13. 12. 1949:

„Wir bitten, für die von der Bundesbahn beschaffte kleine Lokomotive ein Nummernschild Nr. 6 in Auftrag zu geben. Für unsere übrigen Lokomotiven genügen die jetzigen Namensbezeichnungen.“

Der von der HSA auf einem Kalenderblatt aufgestellte Nummernplan sah für die Original-HSA-Lokomotiven die Nummern 1 bis 5 vor, doch das NLEA reihte die HSA-Maschinen als 30 bis 36 in ihr Schema ein.

Schreiben des NLEA (AZ.: HSA 23/12. 1./J/B) an Krauss-Maffei in München Allach:

„Betr.: Kesselzeichnung für Lok Nr. 30 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf“

Für den von Ihnen im Jahre 1913 erbauten Kessel Nr.: 3863 fehlen uns für unsere Betriebsbücher die Beschreibung des Kessels und die maßstäbliche Kesselzeichnung.

Wir bestellen hiermit im Auftrag und für Rechnung der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf die fehlenden Unterlagen in 3-facher Ausfertigung. Für eine baldige Übersendung wären wir dankbar.“

Krauss-Maffei an NLEA, 19. 1. 1951:

„In Erledigung Ihres Schreibens vom 4. 1. teilen wir Ihnen mit, daß die obige Maffei-Lok im Jahre 1913 nach Frankreich geliefert wurde. Da wir in unseren Büchern keine direkte Lieferung an die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf feststellen können, nehmen wir an, daß die Lok später in deren Besitz übergegangen ist.“

Wunschgemäß lassen wir Ihnen anliegend je 3 Beschreibungen, Kesselzeichnungen und Materialbestätigungen zugehen und hoffen damit Ihrem Wunsch entsprochen zu haben.

Da uns leider die genaue Anschrift der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf nicht bekannt ist, bitten wir Sie höflichst, den ebenfalls beigefügten Brief sowie die Rechnung und einen Durchschlag des Schreibens an Ihre Dienststelle an die Kleinbahn weiterzuleiten.“

Krauss-Maffei (AZ. KLO-Se/Le.) an HSA, 19. 1. 1951 [8]:

„Betreff Kesselzeichnung für die Lok-Nr. 30 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf – Kessel Nr. 3863 Baujahr 1913. Anliegend lassen wir Ihnen Durchdruck unseres heutigen Schreiben an das Niedersächsische Landeseisenbahnamt Hannover zugehen, mit dem wir diesem die fehlenden Unterlagen für den obigen Kessel in 3-facher Ausfertigung übersandten.“

Unsere Rechnung hierüber erlauben wir uns in der Anlage beizufügen und bitten um gefl. Zahlungsanweisung.

Stets gern zu Ihren Diensten zeichnen wir hochachtungsvoll!“

NLEA an HSA [8] (AZ. H.S.A. 23/2.2./J/Wi), 24. 1. 1951:

„In der Anlage übersenden wir Ihnen die Rechnung über die Kesselzeichnungen und Materialbescheinigungen für obige Lok von der Fa. Krauss-Maffei Aktiengesellschaft, München. Die Unterlagen sind zur Ausstellung der Kesselbücher entnommen.“

Wir bitten, den Betrag anzuweisen.“

Weiterer Schriftverkehr zu der Lok ist bislang noch nicht aufgetaucht.

Neben den Lok HSA 6 und MEG 67 kamen mindestens vier weitere meterspurige Dampfloks und

drei Triebwagen aus Frankreich nach Deutschland sowie eine Lok aus Holland:

● 99 271 bei DB auf Inselbahn Wangerooge; Jung 1917/2483; 1943 von Zeeuwisch – Vlaamsche Tramweg Maatschappij Nr. 21 gekauft [9]

● 99 281 bei DB auf Inselbahn Wangerooge, später Wallhallabahn; Weidknecht Paris 1910/165

● 99 291 bei DB auf Inselbahn Wangerooge, später Mosbach – Mudau; Orenstein & Koppel 1911/4801; Juli 1944 bei Tram d' Ardesche von Organisation Todt requiriert

● 99 5631 bei DR für Wernigerode, später Gernrode u. Barth, Schneider & Cie in Le Creusot, 1890, C1 n2t, ex Tram La Cote d' Or

● 99 5632 bei DR für Wernigerode, später Gernrode, Schneider & Cie in Le Creusot, 1890, C1 n2t, ex Tram La Cote d' Or

● VT 1125 FKB, später DR VT 137 562, Brissoneau et Lotz 1939, Bo-2, 1942 ex ? [11]

● VT 1126 FKB, später DR VT 137 563, Brissoneau et Lotz 1939, Bo-2, 1942 ex ? [11]

● VT 1127 FKB, später DR VT 137 564, Brissoneau et Lotz 1939, Bo-2, 1942 ex ? [11]

Die in den besetzten Gebieten für deutsche Kleinbahnen „ausgeliehenen“ Betriebsmittel scheinen nicht die besten gewesen zu sein. Lediglich Lok 99 5631 und die ebenfalls auf den Strecken der FKB eingesetzten Triebwagen waren bis 1966 und 1971 in Betrieb. Alle anderen Loks waren bis 1955 abgestellt worden, was allerdings auch mit dem Rückzug der Kleinbahnen parallel zur motorisierten Aufrüstung im westdeutschen Wirtschaftswunder zu tun hatte.

## Die HSA und der Griechische Wein

Zum Schluß noch eine heitere und trotzdem wahre Geschichte: Am 3. 4. 1952 schrieb die Fa. Transthermos mbH [16] an die Hoyaer Eisenbahn:

„Betr.: Anmietung von Rollböcken

Unter Bezugnahme auf unser heutiges Telefongespräch mit Ihrem sehr geehrten Herrn Betriebsleiter Stöver bitten wir Sie um Mitteilung, ob und zu welchen Bedingungen es Ihnen möglich ist, ca. 8 bis 12 Rollböcke (also für 4 bis 6 Waggons) uns für die Benutzung unserer Kühlwagen ungefähr in den Monaten August, September, Oktober dieses Jahres zur Verfügung zu stellen. Die Rollböcke würden während der Traubenernte in Griechenland Verwendung finden.

Wir sehen Ihrem Bescheid mit Interesse entgegen und begrüßen Sie.“

Dabei handelte es sich um keinen Aprilscherz. Die Hoyaer Eisenbahn [16] leitete das Schreiben umgehend an die HSA weiter. Stöver antwortete bereits einen Tag später der Transthermos GmbH, Bremen, Kohlhöckerstrasse 46:

„Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 3. 4. d. J. in der vorgenannten Angelegenheit folgendes mit: Während im Frühjahr und Herbst unsere sämtlichen vorhandenen Rollböcke voll ausgelastet sind, glauben wir, Ihnen 5 Paar Böcke = 10 Stk.

für die genannten Monate August bis Oktober unter den anschließend genannten Bedingungen vermieten zu können.

1.) Die Rollböcke werden bei der Abgabe und Rückgabe auf Ihre Kosten von einem Sachverständigen begutachtet und evtl. Beschädigungen, die während der Vermietung entstanden sind, auf Ihre Kosten beseitigt. Der normale Verschleiß fällt nicht hierunter.

2.) Für die Böcke wird der entsprechende Zeitwert als in Höhe von 30.000 DM als Sicherheit gegen Unvorhergesehenes hinterlegt. Näheres hierüber muß noch vereinbart werden.

3.) Der tägliche Mietsatz beträgt 12,00 DM für jeden Bock und zählt vom Tage der Abgabe bis zum Tage der Wiederausstellung einschließlich. Die Zahlung erfolgt alle 2 Wochen rückwirkend.

4.) Die Rollböcke müssen wegen des einsetzenden Herbstverkehrs bis zum 1. November wieder in unserer Hand sein. Sollte dies nicht der Fall sein, treten Sie für den entstehenden Einnahmeausfall in Höhe von 50,00 DM je Rollbock und Tag ein.

Sind diese Voraussetzungen und Bedingungen von Ihnen anerkannt, stellen wir Ihnen selbstverständlich einwandfreie Rollböcke, die erst im Jahre 1949 neu geliefert wurden und jeder Belastung gewachsen sind.“

Ob tatsächlich Rollböcke vermietet wurden, geht aus dem Schriftverkehr nicht hervor. Zwei Jahre später schrieb die HSA (Gschb.-Nr. 711) an Transthermos, 15. 5. 1954 [16]:

„Bezugnehmend auf Ihre fernmündliche Anfrage über Vermietung von 5 Paar = 10 Stck. Rollböcken für die Beförderung von Kühlwagen teilen wir Ih-

nen mit, daß eine leihweise Abgabe von 10 Rollböcken in der Zeit vom 1. Juli bis 15. Oktober 1954 möglich ist. Über die näheren Mietbedingungen müßte noch eingehend verhandelt werden. Da wir die Angelegenheit im Laufe der kommenden Woche mit dem Nieders. Landeseisenbahnamt in Hannover besprechen wollen, beabsichtigen wir, am 25. 5. zu einer mündlichen Besprechung nach Bremen zu kommen. Wir setzen voraus, daß Ihnen der Termin passend ist und bitten Sie, sich bis dahin zu gedulden. Sollte der 25. 5. nicht gelegen sein, erwarten wir Ihre Nachricht.“

Schreiben des NLEA (AZ. HSA 26/Mo/Wa) vom 12. 6. 1954 an die HSA [16]:

„Wir bitten um baldige Hergabe der erforderlichen Unterlagen für die bisher von dort getroffenen Vereinbarungen mit der Transthermos G.m.b.H., in Bremen.

Die Unterlagen sind hier erforderlich, da der endgültige Vertrag mit der genannten Firma von hier aus getätigt werden muß.“

Dazu handschriftliche Bemerkung von Stöver vom 21. 6. 1954:

„Seit der am 25. 5. 54 gehaltenen Besprechung bei der Transthermos G.m.b.H. in Bremen, an der auch Herr Reg. Baurat Großkopf beiwohnte, haben wir in der Angelegenheit nichts mehr gehört.“

Damit endet der Schriftverkehr von den Trauben-Rollböcken.

Ergänzungen zu den vorgestellten Geschichten und Daten sind wie immer stets willkommen. Bedanken möchte ich mich bei den Herren Löttgers, Siegen, Menges, Lahr und Franz, Bruchhausen-Vilsen, für die Unterstützung und Geduld.

**Anmerkungen und Literaturhinweise**

- [1] DEV-Archiv; HSA-Fahrzeugangebote, Vorgang 17
- [2] DEV-Archiv; HSA-Fahrzeugangebote, Vorgang 53
- [3] Rogl/Kenning; Die Steinhuder Meer-Bahn, Nordhorn 1996
- [4] Rudolfsen/Siedler, Die Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund, Nordhorn 1997, Seite 139
- [5] Blum/Borris, die Eisenbahntechnik der Gegenwart, Wiesbaden, 1909
- [6] Dort stand: ... Untergestell und Kasten sind den Mustern der Vollbahnen nachgebildet. Die Rungen sind aus U-Eisen, die waagrecht liegenden Bekleidungs Bretter wurden an den Ecken durch Stiele von Winkeleisen zusammengehalten. ...
- [7] DEV-Archiv; HSA Fahrzeugangebote, Vorgang 54
- [8] DEV-Archiv; HSA Dampflokomotiven
- [9] Overbosch, De Stoomlocomotieven der Nederlandse Tramwag, Ootmarsum 1984 Seite 163/164
- [10] Eisenbahn Fahrzeug-Katalog, Schmalspur Dampflokomotiven, München 1997
- [11] Kieper: Die Franzburger Kreisbahnen, Berlin, 1982
- [12] DEV-Archiv; HSA-Wagenakten, Vorgang Warschauer Wagen
- [13] DEV-Archiv; HSA-Prüfvorschriften, Prüfer, Jahresuntersuchungen, Statistik
- [14] Rudolfsen, Die Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel, Nordhorn 1996
- [15] DME 3/1983 Seite 13, Die Tage der alten Fahrkartenausgabe sind gezählt.
- [16] DEV-Archiv; HSA-Rollböcke
- [17] Ullrich/Grove, Nachkriegsjahre, Syke 1995

Unten: Rahmen des als Fahrkartenausgabe in Bruchhausen-Vilsen aufgestellten, vermutlich von der Warschauer Zufuhrbahn stammenden Wagenkastens, M 1 : 45, Zeichnung Frank Schäfer

