

Günter König

## Geschichten von der Klb. Hoya — Syke — Asendorf

Mit nachfolgendem Beitrag wollen wir eine Reihe unter dem Arbeitstitel "Geschichten von der Kleinbahn Hoya — Syke — Asendorf (HSA)" beginnen. So sollen künftig Beiträge in der DME erscheinen, die die Unternehmensgeschichte der HSA Stück für Stück beleuchten. Und wozu machen wir das? Gibt es doch bereits die einschlägige Broschüre von Ingo Westermann sowie das Buch von Josef Högemann.

Bei genauer Prüfung der genannten Publikationen stellt man fest, daß einige Themenbereiche überhaupt nicht, oder nur am Rande behandelt werden. Themen wie die Betriebsmittel, der Omnibusverkehr oder das Personal der HSA werden kaum behandelt. Auch über die einzelnen Bahnhöfe, sieht man einmal von den Skizzen bei Westermann ab, deren Gleispläne und Gebäude findet man so gut wie nichts in besagten Druckwerken.

Kaum besser sieht es in der DEV-Hauszeitschrift aus. Eine Skizze der Dampflok 31 — 35 (DEV-Kurier Nr. 13), ein Profil der Strecke Bruchhausen-Vilsen — Asendorf (Nr. 14), ein Gleisplan des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen (Nr. 20, S. 10, 11) und eine unmaßstäbliche Skizze des Bahnhofs Asendorf (Nr. 4/1973, S. 7), das wars. Auch in den Heften der DME sieht es mau aus. Zwar bringt Eberhard Kunst einen Beitrag zum Thema Kleinbahnhof Asendorf im Wandel der Zeit (DME 3/75, S. 24 — 27), aber erst 5 Jahre später folgen die nächsten beiden Artikel: Dr. Siebert-Meyer "Ein geschichtlicher Überblick der Kleinbahn Hoya — Syke — Asendorf" (DME 1/80, S. 6, 7) und Adelfried Richter "Abenteuer Kleinbahn" (S. 8, 9). Nach weiteren 2 Jahren folgt eine Beschreibung der meterspurigen Triebwagen von Talbot und damit auch des HSA T 65 (DME 4/82, S. 6 — 10). Auch die (fehlerhafte) Skizze der PwPost 23, 24 (DME 4/85, S. 24) und ein Artikel über die Kesselwagen der HSA (DME 1/86, S. 14, 15) liefern keine abschließenden Erkenntnisse. Die Angaben stimmen zwar mit den HSA-Akten überein, doch sind diese bei genauerer Betrachtung mit der Wirklichkeit nur bedingt in Einklang zu bringen. Es folgen eine Skizze des Gw 32 (DME 3/86 S. 17) und eine kurze Beschreibung zu den Wagen HSA 7 — 9 (DME 1/87, S. 15, 16). Die Skizze ist — es tut mir ja wirklich leid — wieder völlig daneben geraten. Die Diesellokomotiven VGH V 121 und 122 werden beschrieben (DME 3/87, S. 7 — 12), und es folgen einige Zeichnungen aus dem HSA-Archiv (DME 1/90, S. 22).

Mit der Jubiläumsausgabe zum 25jährigen Bestehen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf erschienen u. a. 5 gute Artikel zur Geschichte der HSA, hauptsächlich über den Bahnhof Berken, die Baugeschichte und die Entstehung der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya und das Ende der schmalspurigen Linie Hoya — Syke (DME 3/91, S. — 24). Weiter hinten gibt es eine Skizze des Güterschuppens in Heiligenberg (DME 3/91, S.36), und später einen Beitrag über die drei Geilenkirchener Reko-Wagen der HSA (DME 4/92, S. 23 — 29) mit Nachträgen (DME 2/93, S. 8 — 10). Die Veröffentlichung einiger Fotos zu den Reko-Wagen (DME 3/92, S. 54, 55) und zu Unfällen mit den Triebwagen T 62 und T 63 (DME 3/94, S. 14

— 15) sowie ein Gedicht zur Bahneröffnung (DME 3/94, S. 12), das wars. In Anbetracht des mittlerweile 30jährigen Wirkens des DEV in Bruchhausen-Vilsen und auf den Gleisen der vormaligen Kleinbahn HSA kann man die aufgezählten Beiträge kaum als Ruhmesblatt für eine kulturelle Institution namens "Museums-Eisenbahn" bezeichnen.

An fehlenden Quellen kann es nicht liegen! Vielmehr liegt es wohl daran, daß die Aktiven des DEV ihre Zeit für die Rekonstruktion der Betriebsmittel und den Unterhalt der Strecke nach Asendorf aufwenden müssen. Da bleibt für die ebenfalls zeitaufwendige Geschichtsforschung keine Zeit übrig. Bei umgekehrter Prioritätensetzung würden vermutlich recht schnell die Räder der Museums-Eisenbahn stehenbleiben. Und dies will schließlich auch niemand. Denn die beste schriftliche Dokumentation kann die Vermittlung des Kleinbahnbetriebes anhand originaler Objekte nicht ersetzen. Dampflokomotiven unter Dampf vor einem Zug geben mehr her als das beste Buch, zumindest für das breite Publikum.

Doch Forschung und Dokumentation der Eisenbahngeschichte sind ein absolutes Muß für eine richtige Museums-Eisenbahn, wenn sie nicht zum Spielball der Beliebigkeit Einzelner werden will. Und für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf sollte die Geschichte der Kleinbahn Hoya — Syke — Asendorf ganz oben auf der Liste der Forschungstätigkeiten stehen. Da die in Bruchhausen-Vilsen handwerklich tätigen Museums-Eisenbahner dies jedoch nicht leisten können, bemühte sich der DEV um eine wissenschaftliche ABM-Kraft. Doch die 96jährige Firmengeschichte der HSA läßt sich nicht in der kurzen Zeit aufarbeiten, die entsprechend der durch den Gesetzgeber definierten ABM-Philosophie zur Verfügung steht.

Daher sollen einzelne Beiträge in der DME die bisherigen Lücken füllen helfen. Und wer weiß, vielleicht gibt es ja zum Hunderjährigen eine umfassende Dokumentation zur Geschichte der HSA sowie den Fahrbetrieb auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf!

Begonnen werden soll nachfolgend mit einem Artikel über die Post- und Gepäckwagen 23 und 24 der HSA. Ein weiterer Artikel über die GG 51 — 59 und GGw 60 — 62 ist in Vorbereitung. Für weitere Artikel liegt ebenfalls Material vor, doch gilt es zunächst, die Schriftstücke aus dem HSA-Archiv, sofern sie nicht mit Schreibmaschine geschrieben sind, aus der alten Deutschen Schrift in eine heute lesbare Schrift zu übersetzen. Weiterhin muß versucht werden, die Akten zu Themenbereichen zu ordnen. Es kommt vor, daß Schriftstücke für die ein und selbe Sache in mehreren Ordnern aufbewahrt werden. Die Aktenordnung der HSA konnte bislang noch nicht nachvollzogen werden.

Möglicherweise wurden die heute im DEV-Besitz befindlichen Unterlagen aber auch wahllos sicher gestellt. Vermutlich lagern bei der VGH noch weitere Schätze, die nur darauf warten, gesichtet zu werden. Aber hier beginnt das nächste Problem. Der Wohnort des Autors liegt mehr als 600 km von

Hoya und Bruchhausen-Vilsen entfernt. Ich bin daher darauf angewiesen, daß Aktive die Unterlagen vor Ort herausuchen und zur Auswertung zusenden. Man bemüht sich zwar, aber da ist dann wieder die Museums-Eisenbahn, und die geht vor. So kommt es, daß verschiedene Themen noch nicht aufgearbeitet werden können, weil an irgend einer Stelle der Schriftverkehr aufhört und der Torso keinen Sinn ergibt. Und dann belagern inzwischen einige Ordner voll unvollständigen Schriftverkehrs mein Wohnzimmer — übrigens sehr zur Freude meiner Freundin.

Ich schlage daher vor, daß alle, die an der Aufarbeitung der Geschichte der HSA (und natürlich auch der Hoyaer Eisenbahn) Interesse haben, sich bei mir melden, um ein Konzept über die weitere Vorgehensweise zu entwickeln und die Forschung damit zu beschleunigen. Anfragen und Mithelfende sollten sich bei mir bitte direkt melden:

Günter König,

Bessemerstraße 12, 67063 Ludwigshafen a. Rh.

Große Lücken gibt es im Bereich des Wagenparks der HSA. Daher soll hier bereits vorab ein Wagenverzeichnis veröffentlicht werden, das als Grundlage für weitere Forschungen dienen soll. Gerade im Bereich der zweiachsigen gedeckten und offenen Güterwagen sehen die Unterlagen sehr trüb aus. Jede zusätzliche Information, auch Fotos, wird benötigt, um ein umfassendes Bild zu erhalten. Beim Lesen des folgenden Artikels wünsche ich viel Vergnügen.

## Wagen der HSA

zusammengestellt nach LfB-Berichten, 1948 bis 1962

1	Sal, C4	Uerdingen 1899
2 — 4	BC4	Uerdingen 1899
4"	BC4	Van der Zypen & Charlier 1907
5, 6	C4	Uerdingen 1899
7 — 9	C4	Uerdingen 1903
10	BC4	Van der Zypen & Charlier 1906
11	C4	Uerd. 08 (?), 44 ex Warsch. Zufuhrb. S. 555"
555"	C4	Düsseldorf/Talbot 1900/1948, ex GKB
556"	C4	Herbrand/Talbot 1897/1948, ex GKB
21, 22	PwPost	Uerdingen 1899
23, 24	PwPost4	Van der Zypen & Charlier 1911
31 — 35	Gw	Uerdingen 1899
36	Gw	?, ev. ex PwPost B1 — B3 (s. 21, 22)
51 — 59	GG	Van der Zypen & Charlier 1911
60 — 62	GGw	HAWA 1906
63 — 77	GGw	Uerdingen 1899
101 — 105	Ow	Uerdingen 1899
106	Ow	?, beschafft vor 1928
123 — 143	OO, OOw	?, Uerd., HAWA und v. d. Z. & Ch.
171 — 182	OO	Both & Tilmann, ex Salzwedeler. Krb.
201, 202	Wasserwg.	Umbauten aus Güterwagen (?)
1 — 13	Rollb.	Graaf, 1940
14 — 16	Rollb.	Graaf, 1941
21 — 46	Rollb.	?
51 — 90	Rollb.	?, verschiedene Bauarten
2 Stück	Bahnmgw.	Uerdingen 1899
1 Stück	Bahnmgw.	Uerdingen 1903