

## Sommerwagen der Kleinbahn Niebüll - Dagebüll

Ob die Kleinbahn Niebüll – Dagebüll Zeichnungen ihrer meterspurigen Fahrzeuge erhalten hat, ist durchaus fraglich, entsprachen die Fahrzeuge doch den Normalien des genialen Kleinbahn-Unternehmers Emil Kuhrt. Gleiche Fahrzeuge waren bei den Kleinbahnen von Hadersleben, Apenrade, Flensburg, Sylt und Rendsburg zu finden. Heute besitzt die Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG eine einzige Fahrzeugzeichnung aus der Schmalspurzeit, die jedoch aus 2 Gründen besonders wertvoll

ist.

1.) Inhaltlich: Es handelt sich um die Zeichnung eines meterspurigen Drehschemelwagens, die mit roter Tusche ergänzt wurde. Entstanden ist eine Umbau-Zeichnung zu einem Sommerwagen, dessen Realisierung aber nicht bekannt ist.

2.) Formal: Die Zeichnung verkörpert in großem Maße Ideenreichtum, wenn es ums Sparen geht:

▪ Erweiterung der Sitzplatzkapazität durch

Umbau von Güterwagen statt Neubeschaffung,

▪ der Umbau wird nicht neu gezeichnet, sondern es wird lediglich eine vorhandene Zeichnung ergänzt,

▪ die Zeichnung wurde spätestens bei der Umspurung der Kleinbahn 1925/26 überflüssig, nicht jedoch das Papier. So überlebte der hier abgebildete Zeichnungstorso als Rückseite einer Trassenplanung im Zuge der Umspurung.

M 1 : 22,5, Slg.: NVAG

## Zur Erinnerung an die Eröffnungsfeier der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf im Dörgelohschen Gasthause zu Vilsen am 6. Juni 1900

Schon vor mehr denn zwanzig Jahren wollten wir auf Schienen fahren. Doch trotz aller Anstrengungen ist es niemals uns gelungen, die Excellenzen zu erweichen. Denn sie mußten immer streichen justement diejenige von uns gedachte Linie.

Zum Beispiel wollt' zuerst man nehmen die Strecke zwischen Minden – Bremen. Und man dachte sich, der Staat, der doch den größten Beutel hat, würde, bät man mit Vertrauen, diese Eisenbahn gleich bauen. Und man bat, man schrieb, man fuhr jahrelang in einer Tour, keine Mühe wurd' gescheut. Mit Zahlen war man auch bereit, denn man wußte ganz genau wer fahren würd', Mann oder Frau, wieviel Personen jeden Tag und wieviel Güter laut Belag.

Mit allen diesen Unterlagen wurd' unser Wunsch denn vorgetragen. Doch der Herr Minister sprach: „Kinder, seht so steht die Sach', vorläufig müßt Ihr noch warten. Denn auf meinen Landeskarten steh'n noch viele Strecken offen die länger schon auf Ausbau hoffen.“

Man empfiehlt sich ganz begossen. An der Tür trifft man Genossen, welche, wie sie selber sagen, auch mit Bahnbau sich plagen. Diese nun mit ihrem Wissen jede Hoffnung uns entrissen. Von denen hatten wir erfahren, daß sie schon seit zwanzig Jahren immer wieder frugen an: „Wie steht es mit unserer Eisenbahn?“

Als wir nun mit unseren Plänen garnicht weiter kommen können, kommt uns wie aus heit'rem Himmel das Gesetz der kleinen Bimmel-Eisenbahn mit Meterspur, auch sogar dreiviertel nur. „Diese Sache“, denkt Herr Beermann, „kann uns passen.“ Denn daran, daß die Vollspur uns erlaubt, in Asendorf kein Mensche glaubt.

Er begibt sich auf die Reise, wie man weiß freundlicher Weise, zu erklären jedermann, was eine Kleinbahn nützen kann. Wenn auch nun zuerst im Anfang überall er fand nicht Anklang, so war doch in kurzer Zeit mancher Ort dazu bereit, nach Kräften dazu beizutragen, wenn man den Bahnbau würde wagen.

Nun hieß es aber, welche Strecke ist richtig jetzt für unsere Zwecke? Man beriet und stritt sich nun, und gerade Linien wurden krumm. Um alle Zwishtigkeit zu legen, wollt' man die Obrigkeit bewegen, endgültig d'rüber zu entscheiden, was werden sollt mit beiden Seiten.

Da kam im richtigen Moment nach hier Herr Oberpräsident und stimmte mit der größten Ruh' der Strecke Hoya – Syke zu. Jedoch nur unter dem Beding, daß auch nach Asendorf man ging. Und stellte diesen Anschluß her, wo er am zweckmäßigsten wär.

(Quelle nicht bekannt)

Jetzt war man denn doch überall beruhigt über diesen Fall. Doch die Lage der Finanzen, welche doch im großen-ganzen bei allen Bauten dieser Art ziemlich viel Bedeutung hat, war noch in dem Stadium: Man hofft' das Direktorium des Landes den Credit gewährt, wozu's sich auch bereit erklärt.

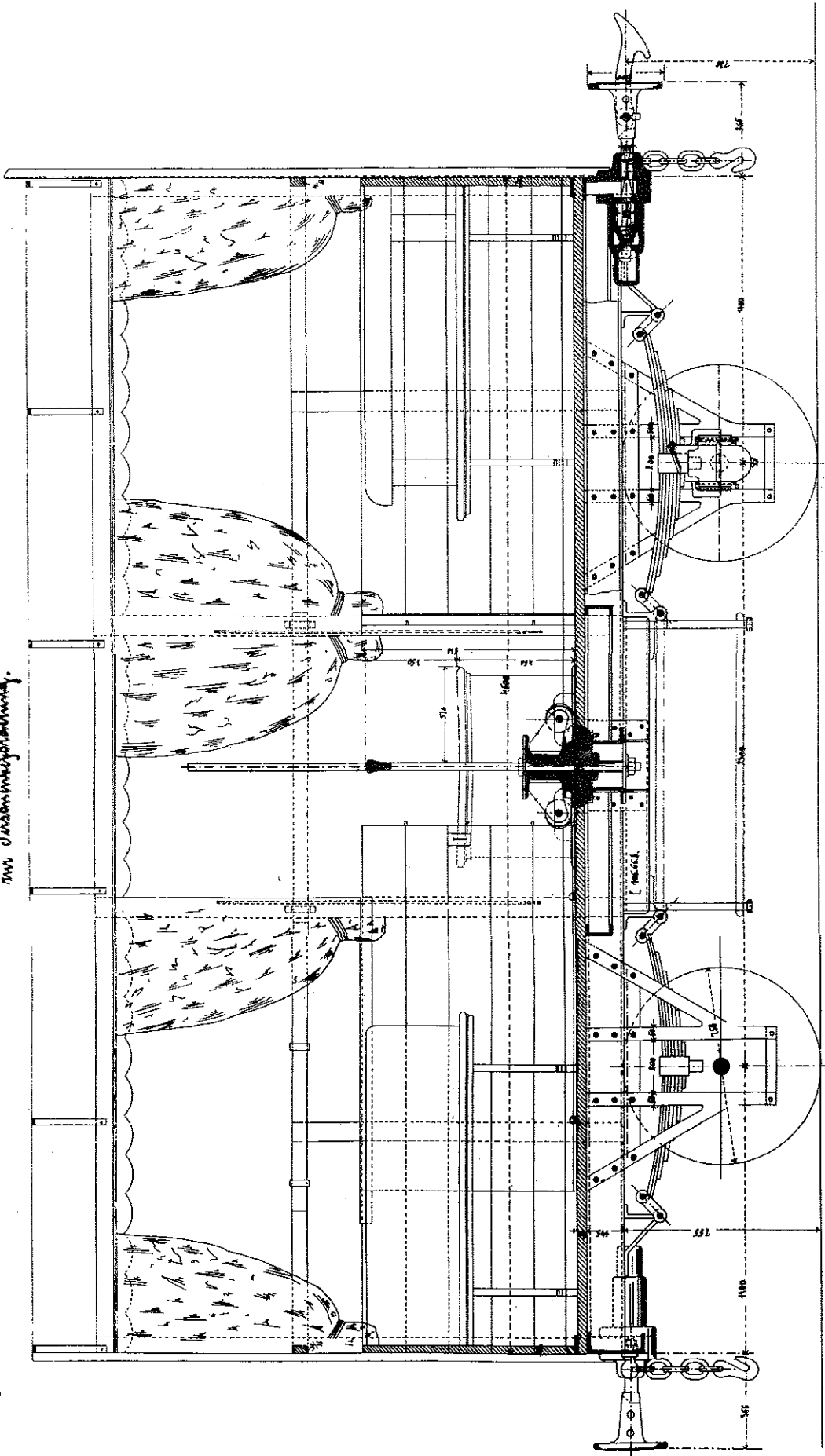
Hierüber war die Freude groß. Jetzt ließ man Ausschreibungen los, Beamte wurden angestellt, gemessen wurde jedes Feld. Und manchmal, eh man's sich-gedacht, war vieles schon zu früh gemacht. Der Unternehmer war ein Mann, der viel an einem Tage kann, denn oftmals rief das Baubureau: „Mein lieber Kunze (?), lauf nicht so!“ Drum kam man, wenn auch nicht viel, um etwas später zu dem Ziel.

Nun endlich jetzt im Monat Mai hört man, daß die Eröffnung sei. Denn es gehört zum guten Ton, daß vor Beginn der Fahrten schon ein solcher Bau von den Genossen mit gutem Weine wird begossen. Und all, was man für Unrecht hielt, wird als Recht mit weggespült.

Nun eh' ich schließe, meine Herren, möcht' öffentlich ich noch erklären, daß bei dem Bahnbau jeder Mann gewiß hat seine Pflicht getan. Und sollt' es dennoch Leute geben, die mit der Bahn in Zwietracht leben, so wird wie sonst die schöne Zeit uns bringen die Zufriedenheit.

© 1994  
Tischler-Druckerei

zur Zusammenführung



Maßstab 1:10

