

Johann Brauer

Aus der Geschichte der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf

Im Jahr 1899 befanden sich die Strecken Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Syke und der Abzweig Bruchhausen-Vilsen – Asendorf der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf (HSA) in Bau. Soweit mir bekannt ist, wurde die Zweigstrecke auf Betreiben des Consumvereins, der Molkerei, des Seifenfabrikanten Beermann und des Bierverlegers Dierks in Asendorf sowie des Landwirtes Gerdes in Wrissenberg gebaut. Asendorf war damals ein aufgeweckter und bedeutender Ort in der Gegend.

Wie die meisten Kleinbahnen baute auch die HSA möglichst sparsam. So wurde die Trassierung dem Gelände oder den bestehenden Verkehrswegen weitgehend angepaßt, damit die Gleise möglichst ohne Unterbauarbeiten verlegt werden konnten. Doch im Gegensatz zu reinen Flachlandbahnen überwindet die Durchgangsstrecke im Sellingsloh sowie zwischen Wachen-dorf und Syke 2 Ausläufer des Geestrückens, was den Bau von 4 Steigungsrampen erforderte, und außerdem erklimmt die Zweigstrecke zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg den erwähnten Geestrücken.

Dabei mußten 40 m Höhenunterschied überwunden werden, wofür die Bahnbauer eine 2 km lange Rampe mit der Steigung 1 : 50 planten. Sie konstruierten diese Rampe so in das Gelände, daß die Bahn zur einen Hälfte auf einem bis zu 8,8 m hohen Damm in der Bleiche und zur anderen Hälfte in einem in Flurstücken der Homfelder Feldmark liegenden Einschnitt verläuft. Diese Einteilung erfolgte, um die Erdarbeiten gering zu halten, denn so konnte der Aushub aus dem Einschnitt für den Bahndamm verwendet werden. Bauingenieure nennen das „Massenausgleich“.

In der Praxis bedeutete das, daß zahlreiche Arbeiter mit Hacken, Spaten und Schaufeln den Boden im entstehenden Einschnitt in Feldbahnloren schaufelten. Die Loren brachten den Aushub zu Tal, wo sie entleert wurden. Die leeren Loren wurden von Pferden bergan gezogen und wieder beladen. Auf diese Weise entstanden Einschnitt und Damm gleichzeitig.

Mein Vater, Johann Brauer, besaß in Homfeld einen Hof und einen Sandberg. Den dort geförderten weißen Sand nutzten die Menschen der Gegend zum Streuen ihrer Stuben und später wurden damit Viehwagen der Kleinbahn eingestreut. Durch Landwirtschaft und Sandberg verfügte mein Vater über einige Pferde, die er auch gerne für den Bahnbau zur Verfügung stellte.

Mit 2 Pferden, die neben den Lorengleisen gingen, zog mein Vater die Loren nach oben. Er und seine Pferde beteiligten sich so am Bahnbau auch auf dem Abschnitt Bruchhausen-Vilsen – Süstedt. Auch dort mußten Bodenmassen bewegt werden, denn schon kleine Bodenwellen ließen neben der heutigen Bassumer Straße in Bruchhausen-Vilsen und zwischen Berxen und Süstedt Einschnitte notwendig werden.

Die meisten Bauarbeiter kamen aus Pommern hierher und so manch einer hat hier geheiratet und blieb. Ein Teil der Arbeiter wohnte während des Bahnbaues in Erdhöhlen im Vilser Holz, während die Bessergestellten in Vilsen übernachteten. Wie mein Vater erzählte, handelte es sich zum Teil um sehr rauhe Burschen. Wenn sie ein Schnapsgeld bekommen wollten – was des öfteren vorkam – und mein Vater ihnen keins gab, dann sagten sie nicht viel. Doch wenn mein Vater wieder Loren mit den Pferden bergan zog, kam ihm „ganz unbeabsichtigt“ mit viel Getöse

eine führungslose Lore entgegen, worauf er schnellstens die Pferde und sich zur Seite in Sicherheit bringen mußte.

In der Nähe des heutigen Wartehäuschens am Haltpunkt ›Vilser Holz‹ stand eine Kantinenbaracke. Der Kantinenwirt schützte sich mit 2 bis-sigen Schäferhunden vor den Bauarbeitern. Er befürchtete insbesondere Plünderung seiner Schnapsvorräte bei Aufständen, die nach Aussage meines Vaters ebenfalls des öfteren vorkamen.

Als die Bahn eröffnet war, beobachteten wir Kinder gerne die bergan fahrenden Züge. Die Lokomotiven mußten schwer arbeiten und wir meinten, daß Allie – so nannten wir unsere Kleinbahn – ruft: „Heuermann, help mir, Heuermann, help mir . . .“ Dem Hof Heuermann gehören die Flächen neben dem Einschnitt in der Homfelder Feldmark, so daß der „Hilferuf“ seinen Pferden galt. Oben angekommen, ließ Allie vernehmen: „Nicht mehr nötig, nicht mehr nötig . . .“

Als 1928 in Homfeld die Flurbereinigung durchgeführt wurde, wurde Drainage verlegt und der Streckenverlauf der Bahn geändert. Im oberen Ende des Einschnittes biegt die Trasse seit dem nach Westen ab und nähert sich in einer langgestreckten Kurve der Station Heiligenberg. Zuvor hatte die Strecke gerade auf Heiligenberg zu verlaufen.

Der Einschnitt war bis zur Flurbereinigung mit einem Zaun eingefriedet, damit Pferde nicht in den Tod laufen konnten. Der Zaun bestand aus Schwellen und Walzdraht. Im Einschnitt wuchs sehr viel Ginster.

Wenn ich mit dem Fahrrad an der Bahn entlangradelte, mußte ich aufpassen, daß mich der Rottenmeister Wilhelm Kusserow nicht dabei erwischte. Er versteckte sich manchmal etwas und trat dann plötzlich hervor. „Stieg mol aff!“ befahl er und es blieb mir auch nichts anderes übrig, denn er stand direkt vor mir. „Kanns Du dat allns lesen, wat da annesteiht?“ Dabei zeigte er auf ein neben der Bahn stehendes Schild, „lies mir dat mal vör!“ Und dann mußte ich ihm vorlesen: „Betreten der Bahn verboten.“ „So, nu kanns witerföhrn, fahr hier aber nich widder an längs,“ verabschiedete er mich dann, und ich mußte fortan aufpassen, daß ich ihm nicht bald wieder begegnete.

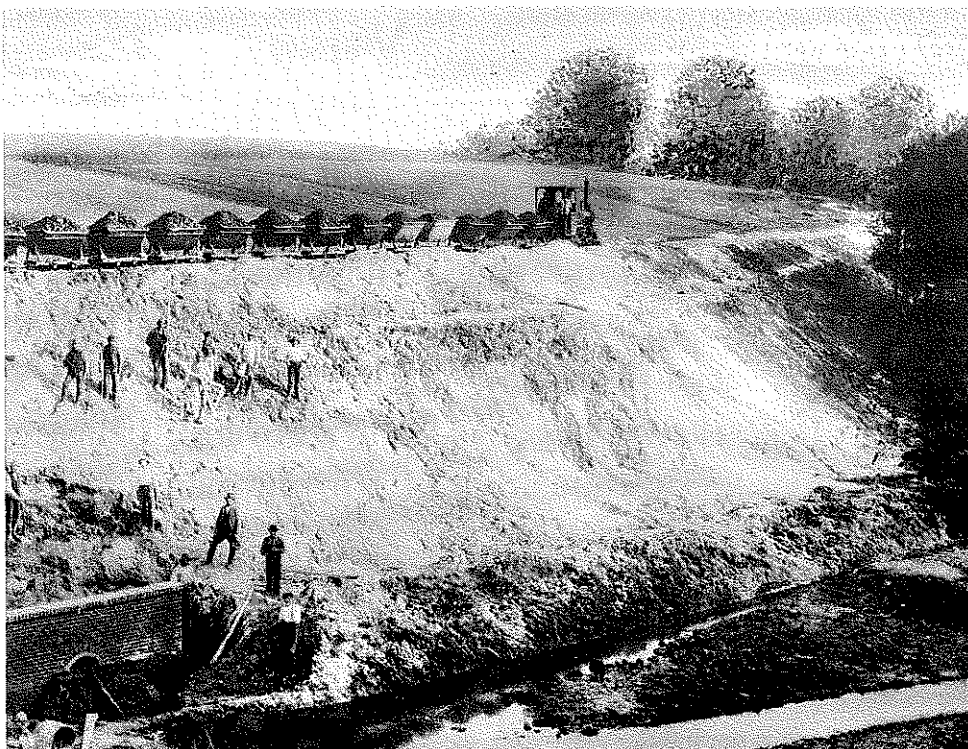


Foto vom Bau des Bahndamms in der Vilser Bleiche, dem heutigen Vilser Holz. Offensichtlich hat es nicht nur den Pferdebetrieb auf der Bau-Feldbahn gegeben, sondern zumindest kurzfristig auch Lokomotivbetrieb. Links unten befindet sich der Durchlaß für die Eiter.

Foto: DEV-Archiv