

Dipl.-Ing. Wilhelm Leder

# Entstehung der

# Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya und Umspurung der Strecke Hoya - Syke

Als vor gut 25 Jahren, am 17. Januar 1966 der erste Normalspurzug zwischen Eystrup und Syke verkehrte, ging auf den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH) eine Epoche zu Ende. Mit Beginn der Umspurung der Strecke wurde im Sommer 1963 der Wandel von einer Kleinbahn zu einer modernen Nichtbundeseigenen Eisenbahn vollzogen. Wie es dazu kam und was dabei erlebt wurde, schildert der damalige oberste Betriebsleiter der VGH im folgenden aus seinen Erinnerungen. Das Manuskript entstand nach einem Gespräch und wurde anschließend dem Erzähler vorgelegt und mit ihm abgestimmt.

## Beginn der Eisenbahner-Laufbahn

Für Eisenbahnen hatte ich mich eigentlich gar nicht interessiert und mein Bauingenieur-Studium auf Wasserbau ausgerichtet. Doch schon während meiner Arbeitsdienstzeit kam es anders: Bald nach Ausbruch des Krieges wurde ich mit der Verlegung einer Reichsbahnstrecke bei Rostock beauftragt, die im Zuge einer Flugplatz-erweiterung notwendig wurde.

Nach dem Krieg war ich zunächst arbeitslos, so ergriff ich die Gelegenheit, als die Wilstedt - Zeven - Tostedter Eisenbahn einen Bahnmeister suchte. 1948 versetzte mich das Niedersächsische Landeseisenbahnamt (NLEA) zur Steinhuder Meer-Bahn (StMB), doch zuvor leitete ich eine Streckenerneuerung der Gartetalbahn in der Leinestraße in Göttingen.

Dazu ist zu sagen, daß die Kleinbahner zwar Mitarbeiter der jeweiligen Bahngesellschaft waren, daß aber das NLEA als Betriebsführer vertraglich die Personalhoheit besaß und dadurch nach seinem Ermessen Versetzungen aussprach. In den 50er Jahren wurde eine Umspurung der StMB erwogen. Etwa ein ganzes Jahr lang arbeitete ich als technischer Eisenbahninspektor im Auftrag des NLEA die Pläne dazu aus, wobei zahlreiche Vorgaben berücksichtigt werden mußten. Diese Vorgaben seitens des NLEA machten das Projekt, das bis zum Planfeststellungsverfahren durchgezogen wurde, sehr kompliziert und verteuerten es erheblich. Es wurde ein ca. 3 qm großes Grundstück eines Friedhofes benötigt, das uns die Kirchengemeinde Wunstorf nicht verkaufen wollte. Dadurch wurde das Projekt so in die Länge gezogen, bis es schließlich scheiterte.

## Als öBL der HSA in Hoya

Im Januar 1956 versetzte mich das NLEA für 7 Jahre nach Hoya, wo ich als örtlicher Betriebsleiter in Nachfolge des zur Pensionierung anstehenden Herrn Stöver die Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf (HSA) stilllegen sollte. In Hoya wollte der technische Eisenbahninspektor Herbert

Schröder der HSA gerne Betriebsleiter werden, aber das NLEA zog es meist vor, das Personal zwischen den Bahnen zu versetzen.

Die HSA hatte damals sehr hohe Schulden. Nach dem GmbH-Gesetz muß den Gesellschaftern die Vorbereitung zum Konkurs angetragen werden, wenn Schulden in der Höhe von mehr als der Hälfte des Gesellschaftskapitals bestehen, und dieser Zustand war bereits eingetreten.

Doch statt auf eine Stilllegung hinzuwirken, habe ich eifrig Kundenwerbung betrieben, insbesondere für Güterkunden. Ich habe die Kunden regelmäßig besucht, mit ihnen Transporte besprochen und Schnaps getrunken. Alle Verfrachter zeigten sich auf das angenehmste überrascht, daß sie plötzlich jemand von der Bahn besucht und etwas umgarnt.

Zu diesen Besuchen nahm ich Heinrich Bruns vom Güterschuppen mit, denn der konnte besser als ich Plattdeutsch sprechen, und das war wichtig, um die Kontakte zu knüpfen. Mindestens ebenso wichtig war aber auch das Schnapstrinken, sonst wurde man hier nicht ernst genommen. Dabei mag ich Alkohol nicht gern und Schnaps schon gar nicht. Doch es mußte sein! Oh, was habe ich saufen müssen - hätte ich für jeden Schnaps, den ich für die Bahn in meinem Leben getrunken habe, eine Mark bekommen, so wäre ich heute ein reicher Mann.

Außerdem haben wir Umschlaggeräte wie Förderbänder und Zuckerrübenkräne beschafft und eingesetzt. Dadurch konnten wir schon in den folgenden 4 Jahren den Güterverkehr mehr als verdoppeln und kamen aus den Verlusten heraus. Das war sehr gut, denn eine Bahn, die Bilanzgewinne erwirtschaftet, muß man nicht stilllegen, sondern weiterbetreiben und den Anforderungen anpassen. Für eine Schmalspurbahn mit hohem Güteraufkommen im Wechselverkehr zur DB bedeutet das, daß eine Umspurung als Zukunft sichere Investition nicht nur ratsam, sondern unbedingt erforderlich ist.

Die Idee war nicht neu: Schon in den 30er Jahren waren Pläne dazu erstellt worden. Sie sahen eine Neutrassierung vor und hätten eine richtige Nebenbahn mit Signalen und langen Kreuzungs-gleisen entstehen lassen. Diese Pläne scheiterten. Gegen Kriegsende war mit der Umspurung der HSA schon einmal begonnen worden, doch wurde sie 1946/47 wieder rückgängig gemacht.

Ich hatte von Anfang an den Plan gehabt, die HSA umzuspuren. Was ich eigenmächtig ohne das NLEA entscheiden konnte, nutzte ich auch: So kaufte ich nur noch Normalspurschwellen und ließ diese einbauen. Davon wußte das NLEA gar nichts, und das war gut so. Denn dort saßen richtige Beamte und verlangten immer erst einmal Pläne. Ohne Pläne machten die nichts, aber da ich aus den Erfahrungen bei der StMB gelernt hatte, daß deren Vorstellungen zu unrealistischen Plänen führten, nahm ich mir vor: „Das passiert Dir nicht wieder.“ So habe ich diesmal keine Pläne gemacht, statt dessen sollte so billig wie möglich auf der bestehenden Trasse umgespurt werden. Die bereits im Krieg durchgeführten Arbeiten hatten schließlich bewiesen, daß eine Neutrassierung nicht notwendig ist.



Der lange Güterzug offenbart die wirtschaftliche Bedeutung der Kleinbahn HSA. Die beiden Kesselwagen transportieren allerdings Dienstgut: Wasser für die Dampflokomotiven der HEG und HSA von Bruchhausen-Vilsen nach Hoya.

Foto: DEV-Archiv

## Fusion von HSA und HEG zu den VGH

Entscheidenden Vorschub erhielt die noch inoffizielle Umspurung durch die Auflösung des NLEA. Als ich hörte, daß das Amt aufgelöst und unsere Betriebsführung an die Osthannoversche Eisenbahn in Celle gegeben werden sollte, schlug ich unserem Oberkreisdirektor Dr. Siebert-Meyer vor: „Das Geld können wir sparen; wir machen das selber.“ Die Befähigung dazu hatte ich und Nachteile waren nicht ersichtlich. Der OKD war einverstanden und übertrug mir ab 1. Oktober 1959 die oberste Betriebsleitung der HSA und der Delmenhorst – Harpstedter Eisenbahn.

So waren die betriebsinternen Widerstände gegen eine Umspurung beseitigt und gleichzeitig eine Rationalisierung erzielt. Die Betriebsleitung durch das NLEA hatte uns nämlich so viel Verwaltungsaufwand bereitet, daß eine Schreibkraft ganz mit dessen Bewältigung beschäftigt war, wie ich errechnet hatte. Ständig sollten wir Formulare ausfüllen, Betriebsvorschauen erstellen, mußten Beförderungen beantragen und andere Dinge mehr.

Als nächster Schritt waren die Gesellschafter von der Notwendigkeit einer Umspurung zu überzeugen. Dem OKD hatte ich den Plan schon vorgetragen und dafür gewonnen. Er verlangte jedoch, daß vorher der Krieg zwischen der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft (HEG) und der HSA aufhören müsse. Ich erklärte ihm, daß der Krieg nicht aufhören kann, solange wir 2 Portemonnaies haben, denn es ist selbstverständlich, daß ich für das Portemonnaie der HSA und Herr Schmidt für das der HEG sorgt. „Was können wir da machen?“ fragte der OKD. „Ganz einfach,“ entgegnete ich: „Ein Portemonnaie.“ So

war der Gedanke einer Fusion geboren. Streit gab es zwischen HEG und HSA aus verschiedenen Gründen:

- Die Benutzung von HSA-eigenen Anlagen durch die HEG. Ursprünglich hatte die HEG auf dem rechten Weserufer abseits des Stadtkerns gendert, bis die HSA 1912 auf ihre Rechnung eine Brücke über die Weser und einen Gemeinschaftsbahnhof baute. Die HEG zahlte für die Benutzung pro Wagen eine „Brückengebühr“, deren Höhe seit 1912 unverändert war. Obwohl die HEG mit dem Pachtvertrag also keineswegs übervorteilt war, erweckte sie in der Öffentlichkeit diesen Eindruck: Sie wies die Brückengebühr auf ihren Frachtbriefen gesondert aus, so daß es für die Kunden schien, als erhoben die HSA kraft einer königlichen Verfügung einen Brückenzoll wie im Mittelalter. Das hat mich maßlos geärgert, denn ein Negativimage störte meine Bemühungen um Kundenwerbung.

- Die HEG stellte im Bahnhof Hoya das Personal für Fahrkartenausgabe und Güterabfertigung. Diese Situation nutzte sie aus und fertigte alles über Eystrup ab, damit die HEG die Einnahmen für sich verbuchen konnte.

- Natürlich ließ ich mir auch nicht alles gefallen: Als die Heizölfirma Lühmann ein regelspuriges Anschlussgleis in Hoya an die HEG bauen wollte, sollte ich es genehmigen, weil die HSA Grundeigentümer war. Doch ich erreichte in Verhandlungen, daß das Gleis schmalspurig an die HSA anschloß.

- Später wollte auch die Fa. Aral ein Tanklager in Hoya an der HSA errichten. Als die Pläne fertig und die Baugenehmigung erteilt waren, wollte die Stadt Hoya Einspruch erheben, denn der Stadtdirektor war gleichzeitig Geschäftsführer der HEG. Ein mir befreundeter Bauamtsleiter in

einer ganz anderen Gegend riet mir in der Situation, den Tank „über Nacht“ einzubauen, denn einen teuren Abriß der genehmigten Anlage würde die Stadt Hoya nicht riskieren. Tatsächlich wurde es so gemacht: Der Bau erfolgte am nächsten Wochenende.

- Schließlich führte ich den Tarifbahnhof »Hoya West« ein, das war der Schmalspurteil des Bahnhofs Hoya. So konnte ich mit den durchgehenden Tarifen mit der DB möglichst viel Fracht über Syke leiten.

Diese Beispiele zeigen, daß eine Fusion der beiden Bahnen augenblicklich für Frieden sorgen würde. Der OKD stimmte zu und unterstützte die Umspurungsidee. Auch die anderen Gesellschafter konnten überzeugt werden, was die einstimmige Befürwortung verdeutlicht. Beschlossen wurden Anfang 1961:

- Fusion von HSA und HEG,
- Umspurung der Strecke Hoya – Bruchhausen-Vilsen und

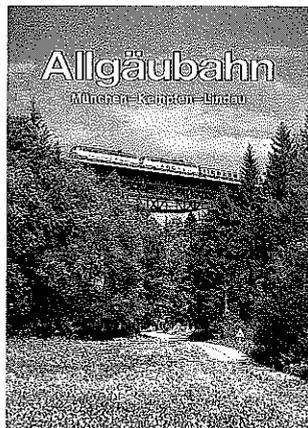
- Stilllegung der Strecke Hoya – Bücken. In Bücken hatten wir nur noch einen einzigen Kunden, für den die Umspurung nicht lohnte.

Ich hatte zwar schon im Kopf, die Strecke bis Syke umzuspuren, schlug aber zunächst nur den Umbau bis Bruchhausen-Vilsen vor, weil

1. dann bereits der größte Teil des Verkehrsaufkommens auf Normalspur abgewickelt werden kann,
2. die vorhandenen Betriebsmittel der HEG genügen werden und
3. damit wir in Gang kommen.

Letzteres erschien mir wichtig, denn ich mußte die Leute soweit haben, daß sie mitziehen und nicht vor der Tragweite des Gesamtprojektes zurückschrecken.

Neu! Siegfried Buße: **Allgäubahn München - Kempten - Lindau**  
176 Seiten, 340 Bilder, davon 32 in Farbe, Gleispläne, Fahrpläne  
DM 64,-



Buße: **Eisenbahnen in West- und Ostpreußen**  
3. Auflage! Ostdeutsche Eisenbahngeschichte Bd. 1 DM 59,-

Buße: **Eisenbahnen in Ostbrandenburg und Posen**  
Bd. 2 DM 48,-

Bäumer/Buße: **Eisenbahnen in Pommern**  
enthält auch Vorpommern Bd. 3 DM 68,-

Buße: **Eisenbahnen in Schlesien**  
u. a. 49 Farbbilder Bd. 4 DM 72,-

Damit ist die Ostdeutsche Eisenbahngeschichte abgeschlossen:  
Die Bände sind einzeln erhältlich.

Drewelow/Krüger: **Straßenbahnen in Pommern**  
Stralsund, Stettin u. a. DM 53,-

Buße: **Straßenbahnen in Ost- und Westpreußen** vergr!  
Interessenten für Neuauflage werden vorgemerkt DM 59,-

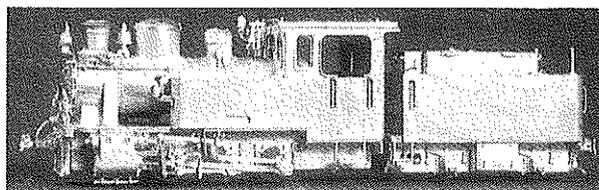
## Buße-Fachbuchzentrum

Donnersberger Straße 57, 8000 München 19, Tel. (089) 16 01 09  
wo's Videos und Bahnbücher gibt! Weltweiter Versand,  
ab DM 40,- kostenfrei! Bitte Gratiskatalog anfordern.

## roland modellbahnstudio

GmbH & Co. KG

Gröpelinger Heerstraße 165 2800 Bremen 21  
Tel.: (0421) 61 3076



Das kleine Modellbahnfachgeschäft mit der großen Auswahl. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorausrechnung.



Es ist ein Brauch von alters her,  
wer Sorgen hat, hat auch Likör.\*  
Wer aber Sorgen will vergessen,  
der komm' zu uns zum Essen.

\*Wilhelm Busch

## DielenGrill

RESTAURANT

2814 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhofstr. 51, Tel. (04252) 611

## Weg zur Umspurung

Als nun endlich der Weg für die Umspurung frei war, begannen die Vorarbeiten. In Bruchhausen-Vilsen bauten wir eine Rollbockgrube, die auch später für die Bedienung der Zweigstrecke nach Asendorf gebraucht würde.

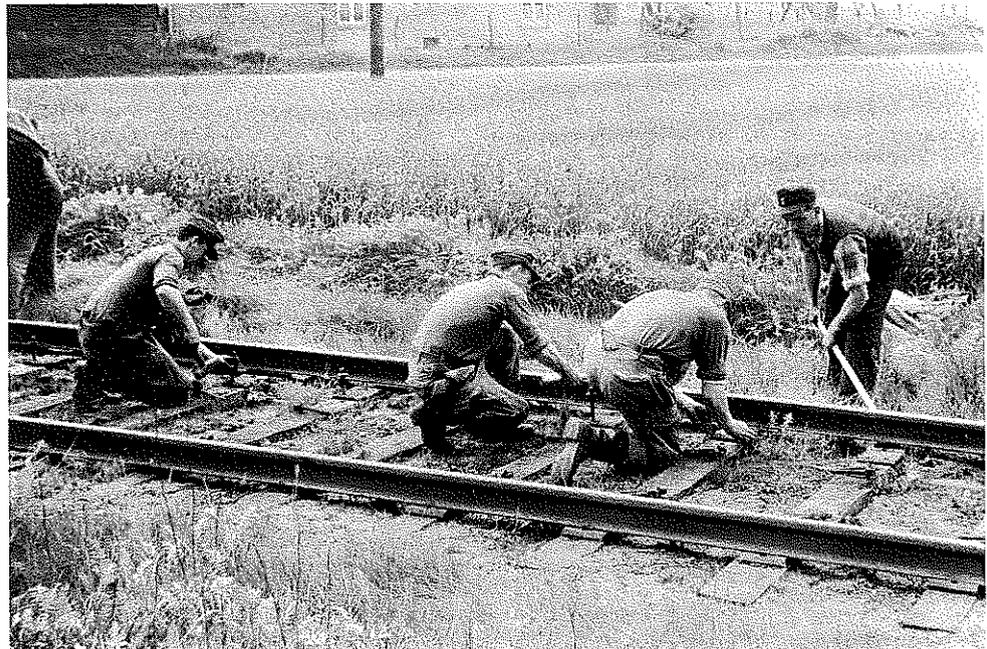
Auch um 4 Brücken mußte ich mich rechtzeitig kümmern, denn mit der Umspurung war zweckmäßigerweise eine Erhöhung der Tragfähigkeit auf 25t Achslast verbunden, um für die Zukunft gerüstet zu sein. Von der DB hatte ich gebrauchte Brücken gekauft, die wurden auf die benötigten Maße in unserer Werkstatt gekürzt. Das Betonwerk Conrad in Bruchhausen-Vilsen goß neue Auflagersteine. Das DB-Brückenbaubüro Hannover rechnete die Statik und veranlaßte die Genehmigung.

Die Schwellen der Strecke Hoya – Bruchhausen-Vilsen waren schon zu 80% gegen Normalspurschwellen gewechselt worden. Soweit die Vorbereitungen, doch wie sollte die eigentliche Umspurung vollzogen werden?

Die Lösung kam ungewöhnlich. Ich besuchte damals Veranstaltungen des Fremdenverkehrsvereins in Bruchhausen-Vilsen, um unser Unternehmen auch im Fremdenverkehr ins Geschäft zu bringen. Dort traf ich Herrn Oberstleutnant Oberwöhrmann, den Kommandeur des Panzerbattalions 33 aus Barme. Als wir so gemütlich beisammen saßen, fragte er mich: „Was können wir denn 'mal ausfressen?“ Da sagte ich ihm: „Ganz 'was Schönes: Wir bauen die Bahn um, mit Soldaten!“ „Mensch, das ist 'ne Idee, wie...“ und dann ging es los, die Details zu besprechen. Herr Oberstleutnant Oberwöhrmann konzipierte sehr genial eine militärische Übung, die eine Eisenbahnumspurung einfach mit einschloß. Dabei waren ihm seine Erfahrungen aus dem Rußlandfeldzug hilfreich, denn auch dort hatte die Wehrmacht zahlreiche Eisenbahnstrecken umspuren müssen.

Die Übung legte zugrunde, daß sich die Strecke Bremen – Osnabrück in Feindeshand befindet und daß Großgerät im Raum Syke/Bruchhausen-Vilsen aus einer „Insellage“ herausgebracht werden muß. Weil Straßen und die Straßenbrücke über die Weser zerstört sind, müssen die Panzer auf der Schiene abgezogen werden, da aber die vorhandene Bahnstrecke eine ungeeignete Spurweite aufweist, wird sie zuvor umgespurt. Weiterhin wurde angenommen, daß Luft- und Partisanenangriffe die Arbeiten gefährden. Militärischer Sinn der Übung war, Panzerschützen auch an Pioniertätigkeiten zu gewöhnen.

Da die Bahn nach Abtransport der Panzer natürlich nicht wieder rückgespurt werden sollte, erzielte die Übung auch einen Erfolg auf „außerwirtschaftlichem Gebiet“ aus Sicht der Bundeswehr. Für eine solche Aktion mußte der Landkreis einen Antrag an den Wehrbereich II stellen, denn die Bundeswehr darf ja nicht einfach

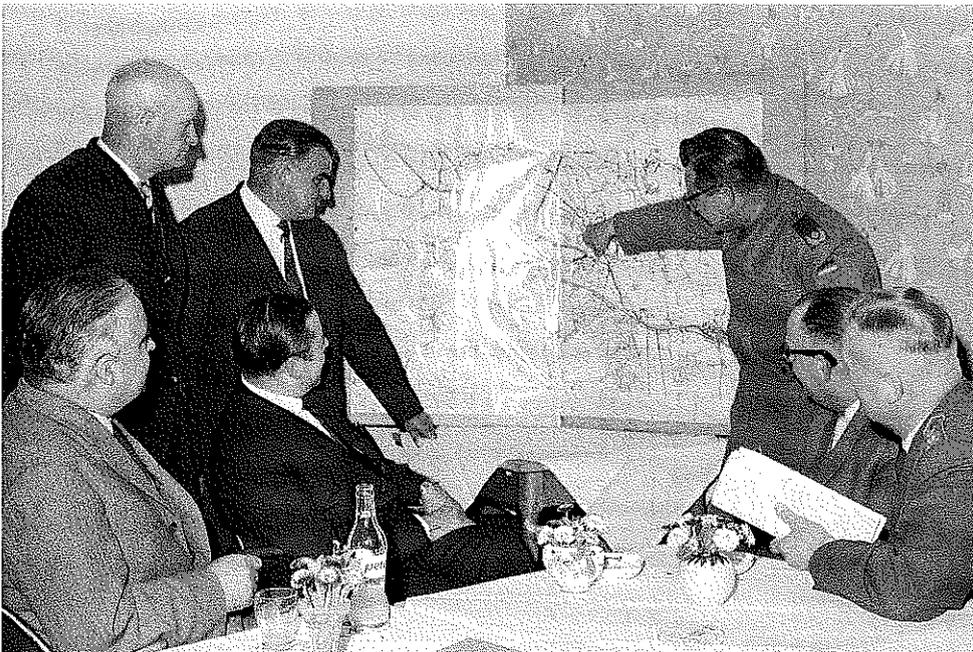
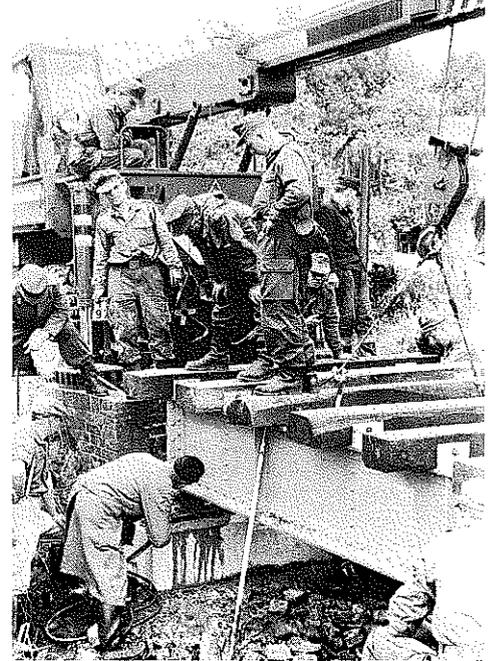


*Oben: Soldaten schrauben das Meterspurgleis auseinander. Dabei werden sie gegen „Luft- und Partisanenangriffe“ gut geschützt. Das Meterspurgleis liegt auf bereits vorgebohrten Regelspurschwellen.*

*Mitte: Unter Anleitung eines Eisenbahners rücken die Soldaten die Unterlagsplatten auf den Schwellen nach außen.*

*Unten: Zusammenschrauben des Regelspurgleises.*

25. Mai 1963, Fotos: Helmut Niedfeld



Oben: Brückenbau durch Pioniere  
Mitte: „Gefechtsstand“ im Büro des OBL, v.l.n.r. stehend  
Karlo Schmidt, Wilhelm Leder, ?, sitzend, Bockhop  
(Kreisvorsitzender des Landvolkes), Dr. Siebert-Meyer,  
Isenbeck (Stadtdir. v. Hoya), Oberstleutnant  
Oberwöhrmann.

Unten: Am Gasthaus Sellingsloh wird der Probezug  
begrüßt.

25. Mai 1963, Fotos: Helmut Niedfeld

nach Gutdünken eines Offiziers einer GmbH die Investitionen ersparen und so den Wettbewerb in unserer Wirtschaftsordnung verzerren. Der Antrag des Landkreises mußte daher ein öffentliches Interesse bekunden, was im Fall der Umspurung zweifellos gegeben war.

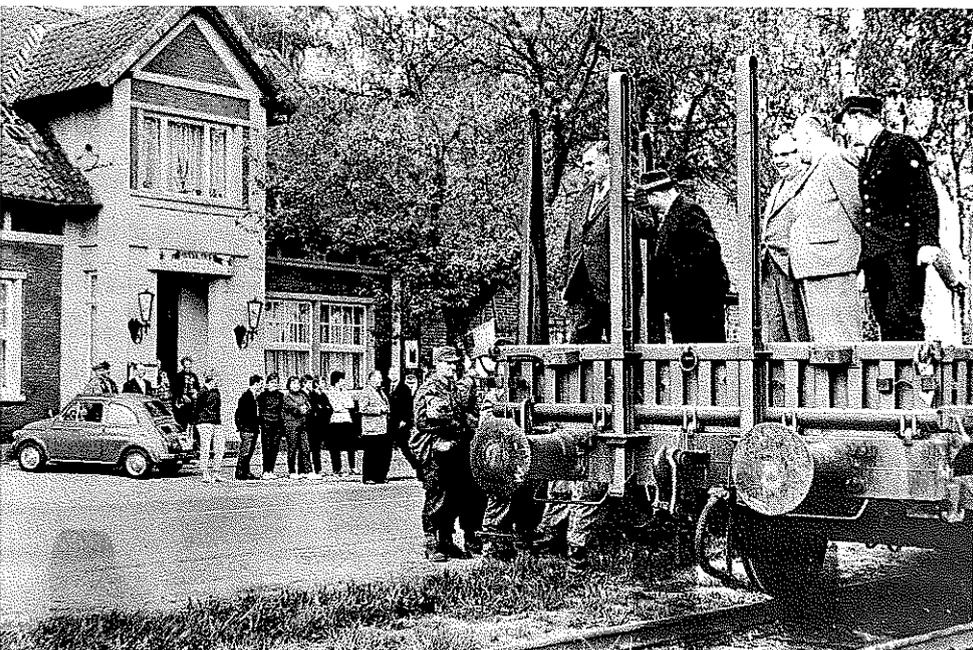
Die ca 12 km lange Strecke wurde in 8 Abschnitte eingeteilt: Am Bahnhof Hoya, an der Scheibenwiese, beim Gasthaus Tivoli, ca. Mitte Sellingsloh, bei Gehlbergen, bei Wöpsse, am Marktplatz Bruchhausen und am Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Auf diese Abschnitte wurden die 500 bis 550 Soldaten des Panzerbattalions 33 aufgeteilt. Zu den 4 Kompanien kamen noch ca. 250 Rekruten einer ebenfalls in Barme stationierten Ausbildungskompanie.

Die letzten Vorbereitungen betrafen das Werkzeug. Von der DB hatte ich zahlreiche Schlüssel und einige Schraubmaschinen geliehen, die unsere Leute in den Abschnitten an der Strecke verteilten. Am Vortag wiesen wir die Unteroffiziere auf einer Besprechung in den eisenbahntechnischen Arbeitsablauf ein.

### Umspurung der Strecke Hoya - Bruchhausen-Vilsen

Am Samstag, den 25. Mai 1963 ertönte nachts um 3 Uhr in der Kaserne Barme Alarm. Die Soldaten wußten noch nichts von ihrem Glück. Mit 12 Bussen holten wir sie ab und brachten die Kompanien an ihre Abschnitte an der Strecke, verstärkt durch 70 Eisenbahner von HSA und HEG.

Die Soldaten mußten die Schrauben von ca. 21.000 Schwellen herausdrehen, die Schienen herübersetzen und die Schrauben wieder hineindrehen. Da nur wenige Gleisschraubmaschinen zur Verfügung standen, mußten die Schrauben in harter körperlicher Arbeit von Hand, d. h. mit Schlüsseln, gedreht werden. Daß alles gut klapp-



te, war eine erfreuliche Leistung – auch unsere Leute haben einmal gezeigt, was sie können. Denn das war für sie nicht leicht, eine Gruppe Soldaten zu kommandieren bzw. anzuleiten. Gearbeitet wurde in Richtung Westen.

Etwa 20 Soldaten waren abgeteilt und griffen als „Partisanen“ ab und zu die Gleisbauer an. Die freuten sich, weil sie dann die Schlüssel fallenlassen und in Deckung gehen durften. Die schützenden Soldaten schossen ein bisschen mit Platzpatronen und wehrten die Partisanen ab.

Teile der Panzerpionierkompanie 320 und der Pioniermaschinenkompanie 108 unterstützten uns mit 4 Kränen. Mit ihnen bauten wir die bereits erwähnten 4 Brücken um. Zunächst hoben wir die alten Brücken heraus und setzten die neuen Auflagersteine mit Schnellbindzement ein. Dann legten die Kräne die neuen Brücken auf die Widerlager. Um diese Arbeiten an den Brücken kümmerte sich Direktor Schmidt von der HEG.

Über die ganze Aktion soll sogar das DDR-Radio berichtet haben. Davon bekam ich nichts mit, denn ich verfolgte den Fortgang der Arbeiten. In meinem Büro war der Gefechtsstand eingerichtet. Über Funk liefen dort alle Meldungen von den Abschnitten zusammen. Nach jeder Fertigmeldung markierten wir das neue Regelspurstück mit einem breiten Strich auf der Karte. Abschnitt für Abschnitt wuchs die Strecke zusammen. Schließlich fehlte nur noch die Meldung von dem 2 km langen Stück Tivoli – Hoyerhagen. Dort waren die Arbeiten weit zurück geblieben. Was war dort passiert?

Die Verzögerung hatte weder technische noch militärische, sondern schlicht menschliche Hintergründe. Den Soldaten war nämlich Antritt von Sonderurlaub nach Fertigstellung der Arbeiten versprochen worden. Dadurch waren sie sehr fleißig. An dem bewußten Abschnitt arbeiteten jedoch Rekruten, denen kein Urlaub gegeben werden konnte. Ohne diesen Anreiz arbeiteten die Rekruten natürlich nicht so schnell wie die anderen Soldaten. Schließlich wurden alle 550 Mann an diesen Abschnitt gesetzt, so daß sie sich schon gegenseitig auf den Füßen standen. Natürlich schimpften sie sehr darüber, daß sich ihr Urlaub verzögerte. Ich riet, ihnen noch einen Tag Sonderurlaub mehr zu geben, doch Oberstleutnant Oberwöhrmann lehnte ab, weil Enttäuschung auch für den Verteidigungsfall geübt werden sollte.

Nachdem das Hauptgleis fertig umgespurt war (die Weichen waren nur im Geradestrang verbreitert worden) schoben wir schon um 15 Uhr als Probezug einen Rungenwagen mit dem T 2 von Hoya nach Bruchhausen-Vilsen. Als erstes Ladegut auf Normalspur beförderten wir dabei eine 5 Liter große (Branntwein-)Flasche »Hoyaer Wasser«.

In Bruchhausen-Vilsen wurden wir unter Jubel der Bevölkerung mit einem Hupkonzert empfangen. Dort wurden dann 2 Vollkettenfahrzeuge auf den Rungenwagen verladen. Gegen Abend

*Oben: Der Hoyaer Stadtdirektor Isenbeck schenkt „Hoyaer Wasser“ an Manfred Behrens aus, das als erstes Ladegut auf Regelspur von Hoya mitgereist war, hinten rechts der Bruchhausen-Vilsener Samtgermeindedirektor Appelhoff.*

*Mitte: Der Probezug wird in Bruchhausen-Vilsen freudig begrüßt.*

*Unten: Während der Begrüßung wurde bereits die Verladerrampe für die ersten Panzer angesetzt, v. l. n. r.: Dr. Schröder-Severs (Zahnarzt), Inge Koch (Bahnhofswirtin), August Büntemeyer (Bürgermeister von Bruchhausen-Vilsen) und Stadtdirektor Isenbeck.*





fuhr der „Militärzug“ nach Eystrup und demonstrierte so für jedermann ersichtlich den Erfolg der Übung und den Nutzen der Umspurung. Natürlich blieben Pannen nicht aus, so haben z. B. einige Soldaten es geschafft, die Schiene nicht an der dafür vorgebohrten Stelle zu befestigen, sondern drehten die Schrauben irgendwo daneben in die Schwellen. Wie die das geschafft haben ohne vorzubohren, ist mir ein Rätsel. Das bedeutete nicht nur unnütze Anstrengungen, sondern verursachte auch Spurerweiterungen, die unsere Leute später korrigieren mußten.

Auch Oberstleutnant Oberwöhrmann erlebte ein ärgerliches Nachspiel: Der Wehrbereich II hatte den Antrag des Landkreises nämlich zwar erhalten aber noch nicht bearbeitet. Oberstleutnant Oberwöhrmann wußte von der Verzögerung nicht und führte die Übung am festgesetzten Tag durch. Im Wehrbereich II machte Major Knappe den zuständigen General Müller auf den Antrag und das Datum aufmerksam, worauf beide sogleich nach Hoya fuhren und dort den guten Fortschritt der (noch nicht genehmigten) Aktion feststellen konnten. Was dann geschah, kann sich jeder denken. Pro forma zahlte ich daraufhin der Bundeswehr einen Obulus, so um 1000,- DM.

Das Streckengleis war nun umgespurt. In den folgenden Monaten waren unsere Leute damit beschäftigt, auch die Nebengleise in den Bahnhöfen und die Weichen umzuspuren. Während andere Bahnen Schmalspurweichen verschrotteten, überlegte ich mir, daß unsere guten Form-6-Weichen viel zu schade dafür sind. Tatsächlich klappte die Umspurung prima: Die Weichen wurden um knapp 4 Meter verlängert, genau um  $9 \times 43,5$  cm, und der Abstand der Radlenker der Regelspurkranzdicke angepaßt.



### Umspurung der Strecke Bruchhausen-Vilsen - Syke

Als der Erfolg der Umspurung sichtbar wurde, drängte mich das niedersächsische Finanzministerium, die Strecke Bruchhausen-Vilsen – Syke schon im nächsten Jahr auch umzuspuren. Das paßte mit zeitlich gar nicht, denn ich wollte zunächst alle Nacharbeiten an der Strecke Hoya – Bruchhausen-Vilsen in Ordnung bringen lassen. Die weitere Umspurung plante ich stückweise von Bahnhof zu Bahnhof durchzuführen, wie ich es mir ursprünglich auch für die mit Soldaten auf einmal umgespurte Strecke überlegt hatte.

Das Umbauvorhaben begann im April 1965. Da immer nur ein Stück zwischen 2 Bahnhöfen nicht befahrbar war, konnte der Güterverkehr stets aufrecht gehalten werden. Allerdings mußten manche Güterwagen große Umwege über Bremen fahren, wenn die Baustelle zwischen



Bilder aus der Übergangszeit zwischen 1963 und 1965, als in Bruchhausen-Vilsen 3-Schiengleis lag.

Oben: Lok »Bruchhausen« nimmt vor ihrer Fahrt nach Asendorf Wasser. Hinten stehen aufgebockte Regelspurwagen.

Mitte: Der regelspurige T 1 nach Hoya und der schmalspurige T 63 nach Syke stehen in Bruchhausen-Vilsen. Foto: Hesselink

Unten: Am 23. März 1965 fand unter großem Anteil der Bevölkerung die schmalspurige Abschiedsfahrt von Bruchhausen-Vilsen nach Syke und zurück statt. Der Zug ist in Bruchhausen-Vilsen angekommen.

Fotos: DEV-Archiv

Übergangs- und Ziel- bzw. Versandbahnhof lag. Den Personenverkehr wickelten wir mit Bussen ab.

Für die Umspurungsarbeiten hatten wir eine Kolonne Hilfsarbeiter eingestellt und einen Bus gekauft, der sie zur Baustelle brachte und dort als Pausenraum diente. So ersparten wir uns eine Baubude. Außerdem kaufte ich eine kleine Raupe, die nach Entfernen des Schmalspurgleises die Bettung planschob. Mit einem geliehenen Kran hoben wir die Schienen und Schwellen in den Baubereich. Eine von der DB geliehene Gleisstopfmaschine wurde eingesetzt, doch das Resultat befriedigte nicht. Sie war für unsere Kiesbettung wenig geeignet.

Hinter Uenzen waren die Arbeiten im Zeitplan zurückgefallen. Dort habe ich einen Tag lang alle Mann – und die Frauen auch – eingesetzt um aufzuholen. Werkstatt, Verwaltung und Güterschuppen blieben an diesem Tag geschlossen, nur die Busse fuhren. Die Busfahrer haben jedoch gewechselt, damit wirklich jeder seinen Teil im Gleisbau leistete. Die Frauen kochten Erbsensuppe und brachten sie zur Baustelle heraus, während wir alle der Gleisbaurotte halfen. Das hat allen viel Spaß gemacht und war eigentlich schöner als jeder Betriebsausflug! Ich wollte damit auch das Gemeinschaftsgefühl füreinander und fürs Unternehmen, unsere Verkehrsbetriebe, stärken.

Ende des Jahres 1965 war die Umspurung auch von Bruchhausen-Vilsen nach Syke abgeschlossen. Allerdings war nur in Heiligenfelde ein Nebengleis mit umgespurt worden, die anderen Bahnhöfe haben wir erst in den folgenden Jah-

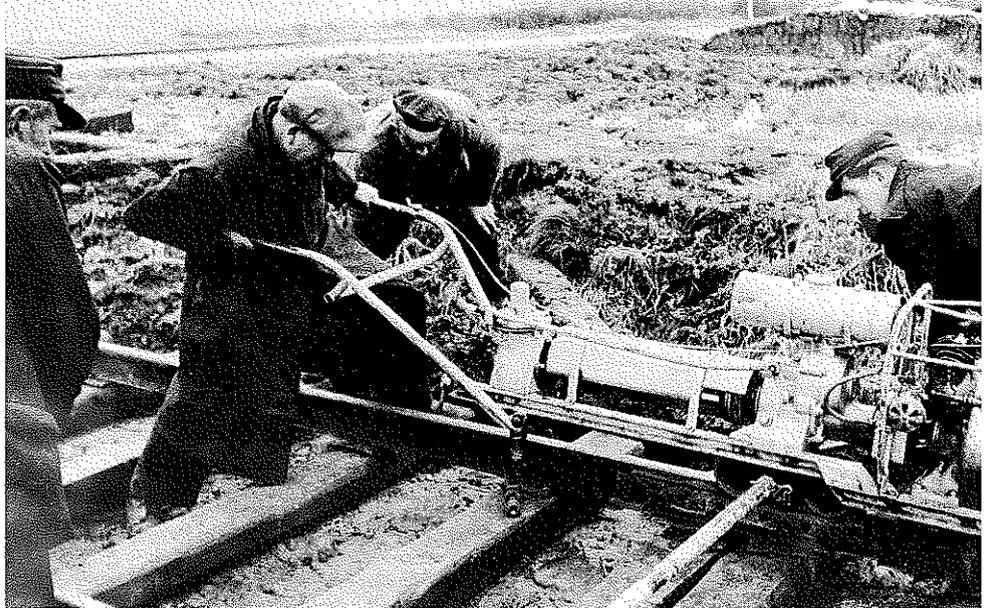
*Oben: Ein Streckenstück zwischen Uenzen und Süstedt wurde in einer Großaktion von allen VGH-Mitarbeitern umgebaut. Austeilen der Schwellen durch „Schreibtschtäter“*

*Mitte: Praktiker bedienen die Maschinen, an der Schraubmaschine: Lokführer Karl Hunold.*

*Unten: Ingenieure finden ihr Einsatzgebiet eher an Handwerkzeugen, an der Schaufel: OBL Leder.*

*Unten rechts: Heinrich Bode und die kleine Raupe schieben das Planum.*

*Fotos: DEV-Archiv*





ren umgebaut. Es gab noch viel Nacharbeit an den Ladestraßen und Bahnübergängen. Ärger gab es in Syke, wo man uns die Durchfahrt durch die Stadt verweigern wollte. Es wurde ernsthaft verlangt, die vielen Frachtladungen zur Raiffeisengenossenschaft Heiligenfelde über Eystrup und Hoya zu befördern mit der Begründung, eine Regelspurbahn übe größere Vibrationsbelastigungen aus als die Schmalspurbahn. Ich konnte die Kirchengemeinde nicht vom Gegenteil überzeugen – die VGH sollten alle auftretenden Schäden an der Kirche bezahlen. Dabei waren in Wirklichkeit geringere Vibrationen zu erwarten, denn nach der Umspurung sanken die Zuggewichte durch Entfall der Rollböcke nicht unbeträchtlich.

Der damalige Verkehrsminister hatte auf einer Wahlkampfveranstaltung den Sykern versprochen, daß die Bahn aus Syke herausgenommen wird. Doch er konnte meinetwegen viel erzählen – die Bahn blieb, denn bei uns hatte er überhaupt nichts zu sagen. Alle Einsprüche gegen die Umspurung wurden abgewehrt; wir haben dazu auch ein Gutachten erstellen lassen müssen. Letztendlich hat uns der Ausbau der B 6 geholfen, denn es kam zu einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren und gegen eine Straßenverbreiterung hatte damals niemand etwas einzuwenden.

Die Umspurung zog auch eine betriebliche Innovation nach sich: den Zugbahnfunk. An einigen Stellen hätte nämlich die Telefonleitung in das Lichtraumprofil der Bahn gereicht. Doch statt die Leitung zu versetzen, begannen wir lieber (nach der AKN als zweite Bahn in Deutschland) damit, Zugläufe per Funk zu melden.



*Oben: Die Aktion machte offensichtlich viel Spaß, sonst würden die Mitarbeiter beim Mittagessen nicht so scherzen. Der Tellerjongleur ist unser heutiger Nikolaus Simon Köhler. Hinten: Stühring, Fritz Wohlers, Hermann Schröder, Bremer, Blume.*

*Mitte: Der extra als Bude gekaufte Bus trug die Beschriftung „Bauwagen“, damit er nicht etwa mit den Reiseverkehrsbussen verwechselt würde. Nach dem Essen folgte eine kleine Pause im Bus.*

*Unten: Die schmalspurige Kleinbahn HSA hatte sich zu einer modernen NE gewandelt. Das verdeutlichten auch die Sonderzüge, die z. T für die Museums-Eisenbahn nach Bruchhausen-Vilsen kamen, 7. Juni 1969.*

Fotos: DEV-Archiv