

Die Kleinbahnen Lüneburg – Soltau und Soltau – Neuenkirchen

Bahnbaupläne zwischen Lüneburg und Soltau

Die Geschichte der Kleinbahn Lüneburg – Soltau ist eng mit jener der Kleinbahn Winsen – Evendorf verknüpft. Im November 1894 wurden erste Überlegungen zu einer Bahnverbindung zwischen Lüneburg und Soltau laut, die im Jahr 1899 so weit gediehen waren, dass der preußische Minister für öffentliche Arbeiten am 22. Juli erklären konnte:

„Ich erkläre mich einverstanden, daß die von den Kreisen Lüneburg und Soltau mit Heranführung an die Staatsbahnhöfe Lüneburg und Soltau geplante schmalspurige mit Lokomotiven zu betreibende Verbindung von Lüneburg über Amelinghausen nach Soltau nicht den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 zu unterstellen, sondern nach Maßgabe des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatan-schlußbahnen vom 28. Juli 1892 zu genehmigen ist.“

Die nun einsetzenden Vorarbeiten zeigten aber, dass eine solche Bahn recht kostspielig werden würde, und man suchte daher nach Möglichkeiten, auf günstigere Art und Weise zu einer Bahn durch das Luhetal zu kommen. Ende des Jahres 1905 glaubte man, eine Lösung gefunden zu haben, und so stellten die Kreise Lüneburg und Soltau am 22. Dezember 1905 den folgenden Antrag an den Minister der öffentlichen Arbeiten:

„Bereits Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts ist der Wunsch laut geworden, die Städte Lüneburg und Soltau durch eine Staatsbahn zu verbinden. Die hierauf gerichteten Bestrebungen sind indes erfolglos geblieben. Auch das Projekt einer Kleinbahn von Lüneburg nach Soltau scheiterte an der Höhe der Kosten. Inzwischen ist allerdings durch den Bau der Bahn Soltau-Buchholz eine nähere Verbindung der Stadt und des Kreises Soltau mit Hamburg geschaffen worden, trotzdem wird aber eine Verbindung zwischen Soltau und Lüneburg auch jetzt noch als ein Bedürfnis empfunden, insbesondere auch deshalb, damit nicht der ganze Verkehr des Hinterlandes von Lüneburg nach Hamburg abgeleitet wird. Die Kreisausschüsse beider Kreise haben übereinstimmend den Beschluß gefaßt:

‘Eure Exzellenz zu bitten, dem Ausbau einer Staatsbahn von Lüneburg nach Soltau näher zu treten,’ und ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen, den Grund und Boden unentgeltlich herzugeben und, wenn nötig, auch sonstige Opfer zu bringen.

In Ausführung dieses Beschlusses unterbreiten Eurer Exzellenz wir den vorstehenden Antrag und gestatten uns, zu seiner Begründung folgendes anzuführen:

Die Bahn würde von Lüneburg über Amelinghausen, durch das Luhetal, über Bispingen nach Soltau zu führen sein. [...] Sie würde alsdann eine grosse Anzahl von Orten oder deren Feldmarken, welche jetzt von jeder Bahnverbindung bis 25 km weit entfernt liegen, unmittelbar berühren oder ihnen verhältnismäßig sehr nahe kommen. [...] Wird die fragliche Bahn nicht gebaut, so ist es wahrscheinlich, daß der südliche Teil des Landkreises Lüneburg Anschluß an die Winsener Kreisbahn suchen wird, wodurch Handel und Gewerbe der Stadt Lüneburg zum Vortheile von Hamburg wesentlich geschädigt werden würde. [...]

Alsdann ist auch zu erwägen, daß sich der Anschluß der im Bau befindlichen Kleinbahn Winsen – Evendorf etwa in Bispingen mit nicht erheblichen Mitteln herstellen ließe, wodurch der Staatsbahn Lüneburg – Soltau eine gute Zufuhr gebracht würde.

Das Projekt, eine Schienenverbindung zwischen Lüneburg und Soltau seitens der Kreise als Kleinbahn auszubauen, ist in absehbarer Zeit nicht durchführbar, da die Kreise durch Aufgaben anderer Art, namentlich durch Landstraßenbauten stark in Anspruch genommen, nicht imstande sind, selbst bei einer Beteiligung von Staat und Provinz die Kosten dafür aufzubringen.“

Am 13. Februar 1906 erwiderte der Minister, dass er die KED Hannover beauftragt habe, „Vermittlungen für eine Nebenbahn Lüneburg – Soltau anzustellen“, und von dieser binnen zwei Monaten eine erste Stellungnahme erwarte. Diese Entwicklung rief aber sofort die Konkurrenz, nämlich die Kleinbahn Winsen – Evendorf, auf den Plan, da diese durch eine staatliche Nebenbahn von Lüneburg nach Soltau ihre wirtschaftlichen Grundlagen gefährdet sah. Am 21. März 1906 schrieb der Lüneburger Regierungspräsident an den Oberpräsidenten der Provinz Hannover:

„Eurer Excellenz überreiche ich in der Anlage Abschrift eines Berichts des Landrats in Winsen a./L., in welchem die Befürchtung ausgesprochen ist, daß durch eine staatliche Nebenbahn Soltau – Lüneburg der Kleinbahn Winsen – Evendorf, an welcher der Staat mit 400.000 M beteiligt ist, Abbruch geschehen würde. Daß diese Befürchtung nicht von der Hand zu weisen ist, kann nicht verkannt werden. Aber ob dieser Umstand von überwiegender Bedeutung sein muß, wird fuglich nicht behauptet werden können. [...] Daß von vornherein in Aussicht genommen gewesen ist, die Kleinbahn Winsen – Evendorf nach dem ersten günstigen Geschäftsabschlusse von Evendorf über Bispingen nach Soltau und weiterhin von Salzhausen über Amelinghausen nach Munster weiterzuführen, ist hier bei Erstellung meines Berichts vom 6. Januar d. Js. nicht bekannt gewesen. Wäre dies der Fall gewesen, dann hätte ich nicht unterlassen, darauf hinzuweisen mit dem Bemerkten, daß evtl. die Land- und Stadtkreise Lüneburg ihrerseits eine Kleinbahn von Amelinghausen nach Lüneburg bauen könnten.“

Am 5. Mai 1906 legte die KED Hannover endlich ihren im Februar in Auftrag gegebenen Bericht vor. Der genaue Wortlaut ist nicht überliefert, doch scheint man dem Projekt einer staatlichen Nebenbahn von Lüneburg nach Soltau sehr skeptisch gegenübergestanden zu haben. So erklärt sich auch die Äußerung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 8. Januar 1907, dass „die Herstellung einer staatlichen Eisenbahn zwischen Soltau und Lüneburg in absehbarer Zeit nicht zu erwarten stehe“. Auch kündigte er an, dass die Erweiterung der Winsener Kleinbahn von Evendorf nach Soltau und von Salzhausen nach Munster nach dem Kleinbahngesetz von 1892 erfolgen könne. Bestätigt wurde diese Einschätzung auch in einer Rede des Landrats des Landkreises Lüneburg vom 18. Januar 1907:

„Nach dem heutigen Stande der Angelegenheit hat der Bau einer staatlichen Nebenbahn von Lüneburg nach Soltau in absehbarer Zeit keine Aussicht auf Verwirklichung. Eine diesbezügliche Entscheidung des Ministers für öffentliche Arbeiten würde wohl in nächster Zeit zur Kenntnis der betroffenen Antragsteller [...] gelangen. Es sei wohl für den Stadt- und Landkreis Lüneburg sehr am Platze, daß sie sich unter den obwaltenden Verhältnissen auf rascheste Weise den Bau einer normalspurigen Kleinbahn von Lüneburg nach Amelinghausen und von dort nach Salzhausen, Soltau oder Munster sicherten. Im anderen Falle dürften die genannten Kreise Gefahr laufen, durch den weiteren Ausbau der Winsener Kleinbahn, der von dem rührigen Kreise Winsen mit Hochdruck betrieben würde, noch mehr ins Hintertreffen gedrängt zu werden, als dies schon ohnehin der Fall sei.“



Bild 119
In großen Lettern prangte
„LÜNEBURG – SOLTAU“
am Bahnhofsgebäude der
Kleinbahn in Lüneburg.

AUFNAHME:
SAMMLUNG RALF BÖTTCHER

Der Oberpräsident der Provinz Hannover wollte sich aber mit dem abschlägigen Bescheid nicht zufrieden geben und forderte eine erneute Überprüfung des Projekts. Am 12. Februar 1907 antwortete hierauf der Minister der öffentlichen Arbeiten:

„Zu einer Änderung meines Erlasses über den staatseigenen Ausbau einer Linie Soltau – Lüneburg kann ich nach nochmaliger Erwägung aller in Betracht kommender Umstände auch unter Würdigung der in den Berichten Eurer Exzellenz vorgetragenen Gesichtspunkte keinen Anlaß finden, halte auch die von eurer Exzellenz in dem Berichte vom 1. d. Mts. angeregte nochmalige Prüfung der Angelegenheit nicht für erforderlich, da die Sachlage hinreichend geklärt erscheint. Die von der Königlichen Eisenbahn-Direktion Hannover angestellten Voruntersuchungen haben ergeben, daß ein hinreichendes allgemeines Verkehrsbedürfnis für eine staatliche Nebenbahn Soltau – Lüneburg nicht anerkannt werden kann. Die Schaffung einer neueren kürzeren Verbindung zwischen den beiden Städten mag für diese erwünscht sein, hat aber für den allgemeinen Verkehr keine so erhebliche Bedeutung, daß dadurch die Aufwendung der großen Geldmittel, die der Bau dieser Nebenbahn erfordern würde, gerechtfertigt erscheint. In der Hauptsache handelt es sich bei diesem Bahnprojekt um die Befriedigung mehr lokaler Verkehrsbedürfnisse, insbesondere um den Anschluß der ländlichen Ortschaften des in Frage stehenden Gebietes an die benachbarten Städte und Staatsbahnstationen. Für diese Zwecke würden aber, wie auch der Herr Regierungs-Präsident [...] ausführte, die von dem Kreise Winsen beantragte Kleinbahn Evendorf – Soltau und Salzhausen – Munster mit einer an die letztere anstoßenden weiteren Kleinbahnverbindung Amelinghausen – Lüneburg, zu deren Ausführung der Kreis Lüneburg jetzt anscheinend geneigt ist, völlig genügen.“

So kam es, dass man in Lüneburg und Soltau doch noch über den Bau einer Kleinbahn zwischen beiden Städten nachdenken musste. Dabei schien man aber keine Verbindung mit der Kleinbahn Winsen – Evendorf anzustreben, so dass der Minister der öffentlichen Arbeiten am 27. März 1907 an den Oberpräsidenten schrieb:

„Nachdem [...] die Herstellung einer Staatsbahn zwischen Soltau und Lüneburg auf absehbare Zeit abgelehnt und dadurch für die Erschließung des Verkehrsgebiets zwischen Soltau, Evendorf, Salzhausen, Lüneburg und Munster durch Kleinbahnen die erforderliche Klarheit geschaffen worden ist, handelt es sich in letzter Beziehung [...] jetzt darum, ein einheitliches Vorgehen der beteiligten Interessenkreise, einschließlich des Kreises Winsen zu erzielen. Es fragt sich, ob die nunmehr von den Kreisen Soltau, Stadt- und Landkreis Lüneburg [...] geplante normalspurige Kleinbahn Soltau-Bispingen-Lüneburg, die anscheinend mit der Kleinbahn Winsen – Evendorf nicht verbunden werden soll, jenen gemeinsamen Interessen entspricht, und wie hiermit die auf Erweiterung der Kleinbahn Winsen – Evendorf gerichteten Pläne (insbesondere nach Soltau) vereinigt werden sollen.“

Wenn auch diese Frage für die Zulassung einer vollspurigen Kleinbahn Soltau-Lüneburg an sich keine ausschlaggebende Bedeutung hat, der etwaige Wettbewerb für die Strecke Bispingen-Soltau vielmehr nach der Priorität des zuerst entscheidungsreifen Projekts auszutragen wäre, so muß doch schon jetzt darauf hingewiesen werden, daß die zu erwartenden Staatsunterstützungsanträge nur für solche Projekte berücksichtigt werden können, welche das in Rede stehende Gebiet in einer einheitlichen zweckmäßigen Weise erschließen.“

Nun begannen die Verhandlungen mit der Kleinbahn Winsen – Evendorf, und schon bald fand man eine befriedigende Lösung.



Bild 120
Bahnhof Amelinghausen.

GRAFIK: INGO HÜTTER



Bild 121
Der Bahnhof Hützel im Jahr 1917.

AUFNAHME: AVL-ARCHIV



Bild 122
Im Bahnhof Bispingen steht ein von der Lok „No. 8“ gezogener Personenzug. Bei der Maschine handelt es sich um die ursprünglich schmalspurige 1'D1'-Maschine, welche die Kleinbahn von der Lübeck-Büchener Eisenbahn erworben hatte.



Bild 123
Der Bahnhof von Drögenindorf beherbergt auch ein „Bahnhofs-Wirtshaus“, so lautete das Schild am Eingang.

AUFNAHMEN (2):
SAMMLUNG RALF BÖTTCHER

Die Kreise Lüneburg und Soltau sollten eine durchgehende Linie Lüneburg – Soltau bauen, und die Kleinbahn Winsen – Evendorf sollte ihre Strecke bis Hützel verlängern, wo Anschluss an die Kleinbahn Lüneburg – Soltau bestehen würde. Über die voraussichtliche Finanzierung berichtete der Kreisausschuss Soltau am 9. Oktober 1909 dem Oberpräsidenten der Provinz Hannover:

„Eurer Exzellenz berichtete ich gehorsamst, daß die beteiligten Kreise, nämlich der Land- und Stadtkreis Lüneburg und der Kreis Soltau nunmehr beschlossen haben, unter Bereitstellung des erforderlichen Grund und Bodens ein Drittel der auf insgesamt 3.474.000 Mark berechneten Bahnbaukosten mit 1.158.000 M, worauf auf jeden Kreis 579.000 M entfallen, zu übernehmen.

Der Provinzialausschuß hat bereits am 26. Juli ds. Js. die Übernahme einer Stammeinlage der Provinz von 1.158.000 Mark beschlossen.

Die Beteiligung des Staates mit ebenfalls einem Drittel der Baukosten wird nach Beschaffung der dazu erforderlichen Nachweise in allernächster Zeit beantragt werden.“

Auch die Linienführung war schnell festgelegt, nur mit der Einführung der Strecke in das Lüneburger Stadtgebiet gab es noch Schwierigkeiten. Zwar hatte bereits im April 1910 die KED Hannover die Abtretung *„eisenbahnfiskalischen Geländes zur Einführung der Kleinbahn von Soltau in den Staatsbahnhof Lüneburg“* in Aussicht gestellt, doch erhob der Minister der öffentlichen Arbeiten im November 1910 Einwände gegen die geplante Linienführung. Durch die Einführung der Kleinbahn in das Stadtgebiet und die Verbindung mit dem Staatsbahnhof wurde es notwendig, ein bereits existierendes Anschlussgleis zu einer Saline zu verlegen und dann an die Kleinbahn anzuschließen. Erst nachdem man erklärt hatte, dass es sowieso geplant sei, die Saline vollständig an einen anderen Ort zu verlegen, wodurch es zu einem deutlichen Rückgang des Wagenladungsverkehrs zu dieser alten Saline kommen würde, kam die Einverständniserklärung aus Berlin. Nachdem nun auch dieses Problem gelöst und am 15. Februar 1911 die Kleinbahn Lüneburg – Soltau GmbH gegründet worden war, konnte endlich mit den Bauarbeiten begonnen werden. Besondere Schwierigkeiten bereitete der Bau des Endbahnhofs Lüneburg in der Nähe des Altenbrücker Tores. Der Platz zwischen der Staatsbahn nach Wittenberge und der Ilmenau reichte nicht für das Empfangsgebäude und die Gleisanlagen aus, so dass man die Ilmenau und den Lösegraben verlegen musste. Die landespolizeiliche Abnahme der Strecke erfolgte am 9. und 10. Juni 1913; gleichzeitig wurden auch die Anschlussgleise der Firmen A.D. Müller in Lüneburg und Joost in Amelinghausen abgenommen. Die Eröffnungsfeier der Kleinbahn fand am 11. Juni 1913 statt, der reguläre Betrieb wurde am 14. Juni 1913 aufgenommen.

Bahnbau zwischen Soltau und Neuenkirchen

Bereits in der Planungsphase für die Kleinbahn Lüneburg – Soltau machte man sich in Soltau Gedanken über eine Kleinbahn nach Neuenkirchen, und am 24. Juli 1909 hatte man die generelle Einverständniserklärung des Ministers für öffentliche Arbeiten erhalten:

„Ich erkläre mich damit einverstanden, daß eine vollspurige, mit Lokomotiven zu betreibende Schienenverbindung für den Personen- und Güterverkehr von Soltau nach Neuenkirchen, und zwar auch bei etwaigem Zusammenschluß mit der [...] Kleinbahn Lüneburg – Soltau, nicht den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 zu unterstellen, sondern nach Maßgabe des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 zu genehmigen ist.“

Nun ging es an die Aufbringung der Mittel zur Finanzierung der Baukosten. Am 14. Dezember 1912 teilte der Kreisausschuss des Kreises Soltau dem Oberpräsidenten der Provinz Hannover mit:

„Eurer Exzellenz berichte ich gehorsamst, daß der Kreistag des Kreises Soltau beschlossen hat, unter Bereitstellung des erforderlichen Grund und Bodens ein Drittel der auf 699.000 Mk berechneten Baukosten zu übernehmen, wenn Staat und Provinz sich in gleichem Masse an dem Unternehmen beteiligen werden.“

Der Provinzialausschuss bewilligte bereits am 5. Februar 1913 seinen Anteil von 233.000 Mark. Eine entsprechende Zusage des Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Bereitstellung einer Beihilfe in der gleichen Höhe wurde am 10. Oktober 1913 bekannt gegeben. Von Anfang an war vorgesehen, die Strecke Soltau – Neuenkirchen von der Kleinbahn Lüneburg – Soltau betreiben zu lassen, und auch eine Verlängerung hatte man ins Auge gefasst. So schrieb der Lüneburger Regierungspräsident am 26. Juli 1913 an den Hannoverschen Oberpräsidenten:

„Aus einer persönlich vorgenommenen Bereisung des Verkehrsgebietes der neuen Kleinbahnstrecke habe ich den Eindruck gewonnen, daß die im allgemeinen durch schwach bevölkerte Heidegend führende Kleinbahn mit Rücksicht auf den den vorläufigen Endpunkt bildenden größeren Ort Neuenkirchen und des dazu gehörigen Hinterlandes [...] eine gewisse Rentabilität versprechen wird, wenn sie, was beabsichtigt wird, mit der Kleinbahn Lüneburg – Soltau betrieblich vereinigt wird. Zu berücksichtigen wird meines Erachtens aber auch sein, daß in absehbarer Zeit mit der Weiterführung der Kleinbahn über Fintel nach Tostedt zu rechnen ist.“

Zwar wurde sogleich mit dem Bau begonnen, doch gingen nach Kriegsausbruch die Arbeiten nur schleppend voran. Als man nach Kriegsende diese wieder forcierte, musste man feststellen, dass aufgrund der inzwischen eingetretenen Kostensteigerungen die ursprünglich geplanten Summen nicht ausreichen würden. Man berechnete, dass zusätzliche Mittel in Höhe von 390.000 Mark zur Vollendung der Strecke nötig sein würden. Zunächst erklärte der Kreis Soltau am 12. August 1919, dass er seinen Anteil von 130.000 Mark aufbringen werde. Gleiche Erklärungen folgten im September von der Provinz und am 30. Oktober 1919 vom Minister der öffentlichen Arbeiten.

Als die Finanzierung der restlichen Baumaßnahmen gesichert war, konnte die Bahn mit Hochdruck fertiggestellt werden. Die Eröffnung der Kleinbahn Soltau – Neuenkirchen erfolgte am 15. Mai 1920. In den Geschäftsberichten der Kleinbahn Soltau – Neuenkirchen heißt es: *„Der Betrieb der Kleinbahn Soltau – Neuenkirchen wird mit Lokomotiven und Personal der Kleinbahn Lüneburg – Soltau durchgeführt.“* Die Wagen mussten also von der Kleinbahn Soltau – Neuenkirchen selbst gestellt werden.

Die weitere Entwicklung der Kleinbahnen

Fast zeitgleich mit der Eröffnung der Neuenkirchener Strecke kam es am 9. April 1920 in Lüneburg zu einer Unterbrechung der Kleinbahnstrecke. Das zwischen km 2,1 und 2,2 (bei Lüneburg Kurpark) auf einem Damm durch eine ehemalige Tongrube führende Gleis hing nach Abrutschen der Böschung auf etwa 60 m Länge „in der Luft“. Nach Wiederherstellung des Damms fand die Abnahme am 12. Mai 1920 statt.

Am 21. September 1920 stellten die Kieselgurwerke Steinbeck (Dr. Schulenburg & Co.) ein Anschlussgleis zu ihrem Werk fertig. Genehmigt worden war das Gleis am 3. August 1920.

Nach nur zehn Jahren zeigten sich auf der Neuenkirchener Bahn die ersten Oberbauschäden, die fast zu einer vorübergehen-

den Betriebseinstellung geführt hätten. So schrieb im Jahr 1931 die Kleinbahn Soltau – Neuenkirchen GmbH an den Oberpräsidenten in Hannover:

„Die beim Bau der Kleinbahn Soltau – Neuenkirchen im Jahre 1915/16 verlegten Holzschwellen mußten infolge Fehlens von Teeröl mit Dinitrophenolhaltiger Salzlösung getränkt werden. Von den s.Zt. eingebauten 18.000 Stück Schwellen sind infolgedessen bereits 6.000 Stück abgängig und inzwischen ausgewechselt worden. In den nächsten Jahren müssen demnach noch 12.000 Stück Schwellen erneuert werden.“

Der Personenverkehr zwischen Soltau und Neuenkirchen wurde bereits im Geschäftsjahr 1928/29 eingestellt und erst nach dem Zweiten Weltkrieg von der OHE wieder aufgenommen. Auch der Güterverkehr wurde bald eingeschränkt. Im Geschäftsbericht von 1933 heißt es:

„Der fahrplanmäßige Zugverkehr wurde am 1.1.1933 eingestellt. Es werden nur noch Zugfahrten nach Bedarf für den Güterverkehr ausgeführt.“

Ein entsprechender Passus über die Einstellung des planmäßigen Verkehrs findet sich noch in den Geschäftsberichten bis 1936.

Bereits im Abschnitt über die Planungen zur Kleinbahn wurde erwähnt, dass in Lüneburg ein von der Staatsbahnstrecke nach

Anschluss Wachsbleiche Lüneburg (Zustand 1945)

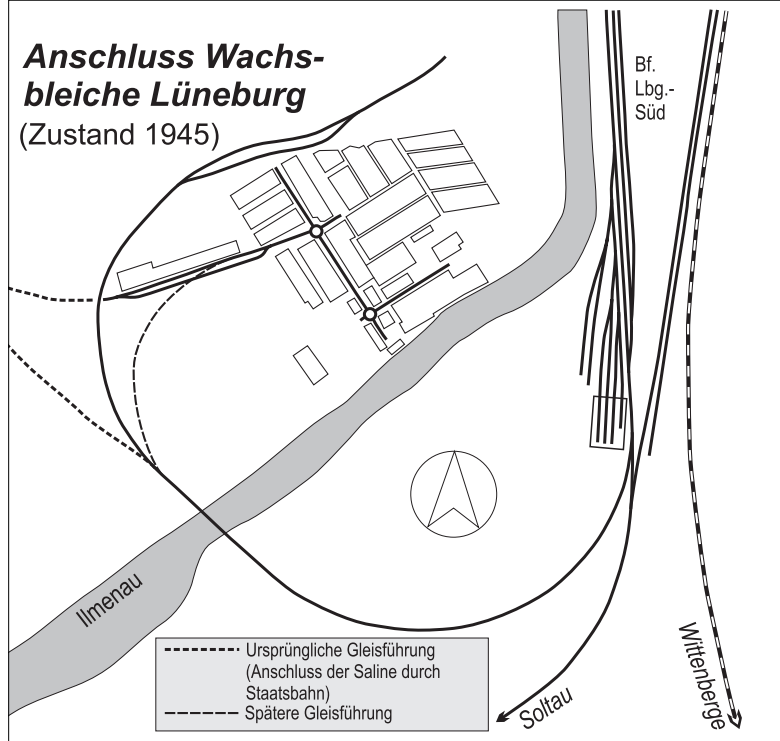


Bild 124 – Wachsbleiche Lüneburg.

GRAFIK: INGO HÜTTER

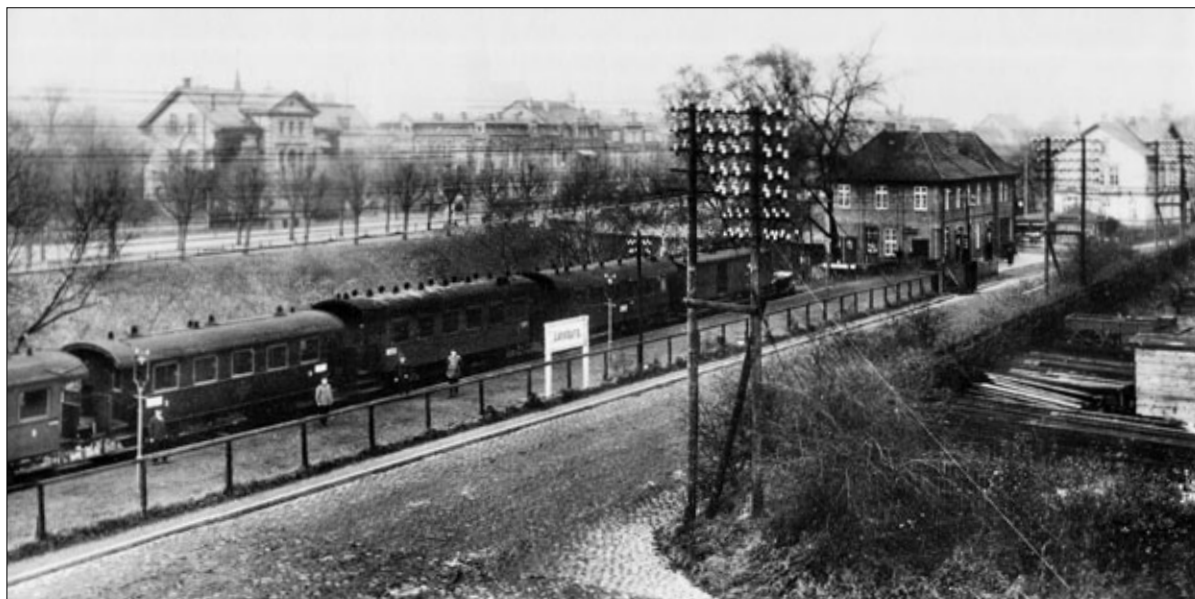


Bild 125

Im Bahnhof Lüneburg Süd wurde ein Personenzug bereitgestellt.



Bild 126

Der fabrikneue SK 1 im Jahr 1932 vor dem Lokschuppen in Lüneburg Süd.

AUFNAHMEN (2):
WILHELM KRENZIAN (AVL ARCHIV)

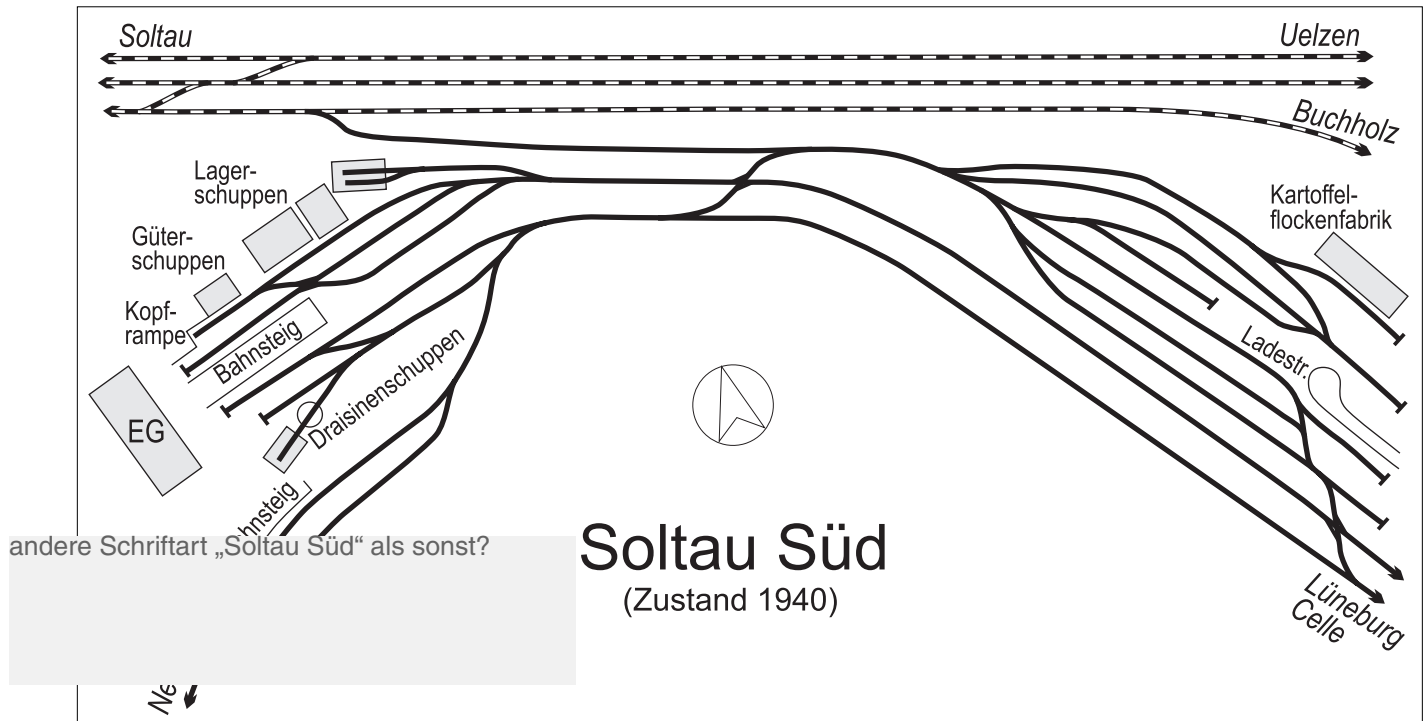


Bild 127 – Bahnhof Soltau Süd.

GRAFIK: INGO HÜTTER

Wittenberge abzweigendes Anschlussgleis zur Saline auf eine andere Trasse verlegt werden musste. An dieses Gleis angeschlossen waren neben der Saline auch das Gaswerk sowie die Wachsbleiche. Warum es aber notwendig wurde, ein neues Gleis zur Saline zu bauen, bleibt unklar, blieb doch das alte auch heute noch vorhandene aber nicht mehr benutzte Anschlussgleis inklusive der Brücke über die Ilmenau noch viele Jahre zur Bedienung der Wachsbleiche im Betrieb. Zu der noch vor Baubeginn der Kleinbahn avisierten Verlegung der Saline kam es übrigens nicht – sie blieb am angestammten Ort und wurde erst 1980 stillgelegt.

Im Laufe der Jahre wurden zahlreiche weitere Anschlussgleise angelegt. Am 7. September 1917 genehmigte der Regierungspräsident das Anschlussgleis zu einem Kiesschacht in km 4,25 (zwischen Oedeme und Rettmer) der Kleinbahn Lüneburg – Soltau. Die Genehmigung zum Bau eines Anschlussgleises für die Preußen-Elektra in Rettmer ist auf den 16. August 1935 datiert. Einige Jahre später wurden in Melbeck-Embsen die Anschluss-

gleise für das Werk der „Wirtschaftlichen Forschungsanstalt“ (WiFo) zur Produktion von Salpetersäure gelegt – die Genehmigung zum Bau des Gleisanschlusses war am 10. Mai 1940 erteilt worden. Das WiFo-Werk war die Keimzelle für den später bedeutendsten Verloader der OHE.

Erwähnenswerte weitere Baumaßnahmen aus der Kleinbahnzeit waren 1936 die Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes in Schwindebeck sowie einer Tankanlage im Bf. Lüneburg Süd.

Wie zahlreiche andere Kleinbahnen auch engagierte sich die Kleinbahn Lüneburg – Soltau im Personen-Kraftverkehr. Im Jahr 1932 waren vier Omnibusse vorhanden (jeweils ein Hansa-Lloyd, Daag, Opel und Fafnir). Der Bus der Aachener Firma Fafnir muss schon bald ausgeschieden sein, und auch die beiden Busse von Opel und Daag wurden 1937 „wegen Überalterung aus dem Verkehr gezogen und verkauft“. Dafür wurde ein neuer Bus von Daimler-Benz beschafft, dem 1938 als Ersatz für den ebenfalls verkauften Hansa-Lloyd ein zweiter folgte. Offensichtlich war es

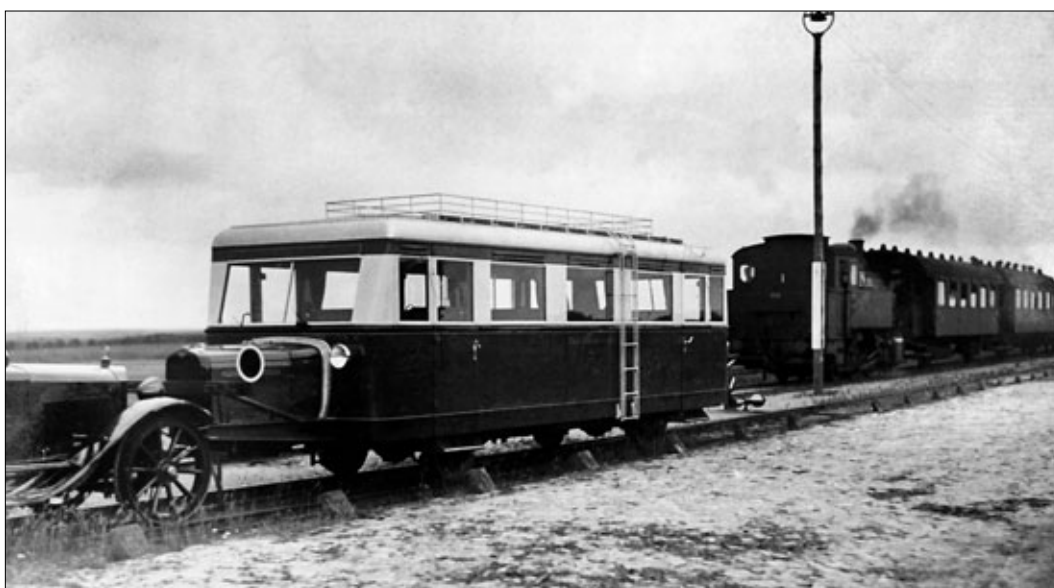


Bild 128
Ein Schienenauto, der Wismarer Triebwagen SK 1 sowie ein dampfführter Personenzug geben sich im Jahr 1932 in Drögnendorf ein Stelldichein.

AUFNAHME:
WILHELM KRENZ (AVL ARCHIV)



Bild 129

Ein Personenzug auf der
Lopaubrücke bei Amelinghausen.

AUFNAHME:
WILHELM KRENZIEN (AVL ARCHIV)



Bild 130

Die Lokomotive Nr. 2 mit einem
langen Güterzug auf der Illmenau-
Brücke bei Lüneburg-Kurpark.

AUFNAHME:
SAMMLUNG MANFRED HOHMANN



Bild 131

Bei Kriegsende 1945 wurden die
Lokomotiven Nr. 2 und 9 von den
Alliierten am Einfahrsignal eines
Bahnhofs abgestellt vorgefunden.

AUFNAHME:
SAMMLUNG HANS-DIETER JAHR



Bild 132 – Viel Betrieb herrscht vor dem Lokschuppen in Lüneburg Süd. Ganz links vermutlich eine der Lokomotiven aus dem Anfangsbestand (Betr.-Nr. 1-5), daneben die Nr. 2, 8 (vermutlich) und 6. AUFNAHME: WILHELM KRENZIEN (OHE-ARCHIV)

aber nicht unproblematisch gewesen, sich auf dem Sektor der Personenbeförderung mit Bussen zu etablieren, denn im Geschäftsbericht von 1934 heißt es:

„Am 4.11.34 Kraftfahrbetrieb im Stadt- und Vorortverkehr eingestellt, nur noch Linie Lüneburg-Barnstedt bedient. Zwei Omnibusse an Neuhaus-Brahlstorf leihweise abgegeben.“

Im Zusammenhang mit der anstehenden Fusion zur OHE stand die Vereinigung der Kleinbahnen Lüneburg – Soltau und Soltau – Neuenkirchen zum 31. Dezember 1943. Ab 1. Januar 1944 firmierte die neue Gesellschaft als „Lüneburg-Soltauer Eisenbahn GmbH“, und bereits am 8. Juni 1944 fand die Verschmelzung mit der Celler Eisenbahnen AG zur Osthannoversche Eisenbahnen AG statt.

Der Fahrzeugpark

Im Jahr 1913 lieferte die Lokomotivfabrik Borsig über die Firma Karl Schmidt in Hannover fünf C-Kuppler (Nr. **1-5**) an die Kleinbahn Lüneburg – Soltau. Die Lokomotiven 1-4 kamen noch als 89136-139 in den Bestand der OHE. Die 89136 wurde am 9. März 1959, die 89138 am 1. Oktober 1959, die 89137 im Jahr 1960 und die 89139 am 26. Dezember 1960 ausgemustert.

Im erhalten gebliebenen Kesselstammheft der Lok Nr. 1 heißt es auf der Titelseite des Revisionsbuchs: *„Die Nieten, mit denen das Fabrikschild befestigt ist, tragen den Stempel der Westfälischen Landes Eisenbahn.“* Und auch im „Auszug aus der Genehmigungs-Urkunde“ steht: *„Die Wasserdruck-Probe bezw. Bau-Probe ist ausgeführt von der Westfälischen Landes-Eisenbahn (Reg. Baumeister Mumme).“* Da nach dem Borsig-Lieferbuch die Auslieferung am 31. März 1913 erfolgt sein soll, das Revisionsbuch bei der Kleinbahn Lüneburg – Soltau aber erst am 1. Juli 1913 angelegt wurde, liegt die Vermutung nahe, dass die Maschine in der Zwischenzeit bei der WLE gewesen war. Die Lok 4 war ab April 1940 an die Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund vermietet – wie lange der Einsatz dort dauerte, ist nicht bekannt.

Wechselhaft war das Schicksal der Lok 5. Von Lüneburg – Soltau wurde sie an die Prignitzer Eisenbahn verkauft (vermutlich in der ersten Hälfte der zwanziger Jahre), wo sie zunächst die Nr. 13 und später die Nr. 3^{II} trug. Am 3. Mai 1927 ging ihr Umbau in eine Heißdampflok zu Ende. Nach der Verstaatlichung der Bahn 1941 erhielt die Lok die Reichsbahn-Nr. 89921. Nach dem Krieg verblieb die Lok in der Ostzone und wurde von der DR im Jahr 1947 an die Grube Theodor bei Bitterfeld verkauft. Damit verliert sich ihre Spur.

Fünf Jahre lang fuhr auch die Lok 3 auf einer anderen Bahn. Am 28. Mai 1925 schrieb das Landeskleinbahnamt an die Kleinbahn:

„Infolge der Anschaffung einer neuen 4/4 gekuppelten Lokomotive, die vor einiger Zeit bereits geliefert worden ist, ist eine der vorhandenen Lokomotiven überzählig geworden und wird zweckmäßig verkauft. Wir haben den Verkauf der Lok Nr. 3, Fabriknummer 8461 in Aussicht genommen.“

Aufgrund eines Schadens an der Feuerbüchse wurde die Lok 3 für nur 7.000 Mark an die Kleinbahn Gittelde – Bad Grund verkauft, nachdem die Kleinbahngesellschaft Lüneburg – Soltau am 30. Mai dem Verkauf zugestimmt hatte. Im Juni 1930 erinnerte man sich beim Landeskleinbahnamt wieder an die Maschine. Es hatte sich gezeigt, dass die kurz zuvor von der Kleinbahn Lüneburg – Soltau angeschaffte „Sentinel-Lokomotive“ Nr. 10 ungeeignet war und wieder verkauft werden musste:

„Ferner schlagen wir vor, als Ersatz für diese Lokomotive die seinerzeit von der Kleinbahn Lüneburg – Soltau an die Kleinbahn Gittelde – Bad Grund verkaufte 3/3 gekuppelte Lokomotive Nr. 2 von dieser Kleinbahn zurückzukaufen, da diese Lokomotive bei der Kleinbahn Gittelde – Bad Grund infolge Einführung des Kraftomnibusbetriebes jetzt überzählig geworden ist.“

Beim Kaufpreis einigte man sich auf 11.000 Mark, denn der Schaden an der Feuerbüchse war von der Kleinbahn Gittelde – Bad Grund für 8.000 Mark behoben worden. Zwar wurde bei den Rückkaufverhandlungen sowohl von der Lok 3 als auch von der Lok 2 gesprochen, doch gehört die Fabriknummer 8461 eindeutig zur Lok 3, so dass mit großer Sicherheit diese Maschine im Harz war. Möglicherweise war die „2“ die Betriebsnummer bei der Kleinbahn Gittelde – Bad Grund.

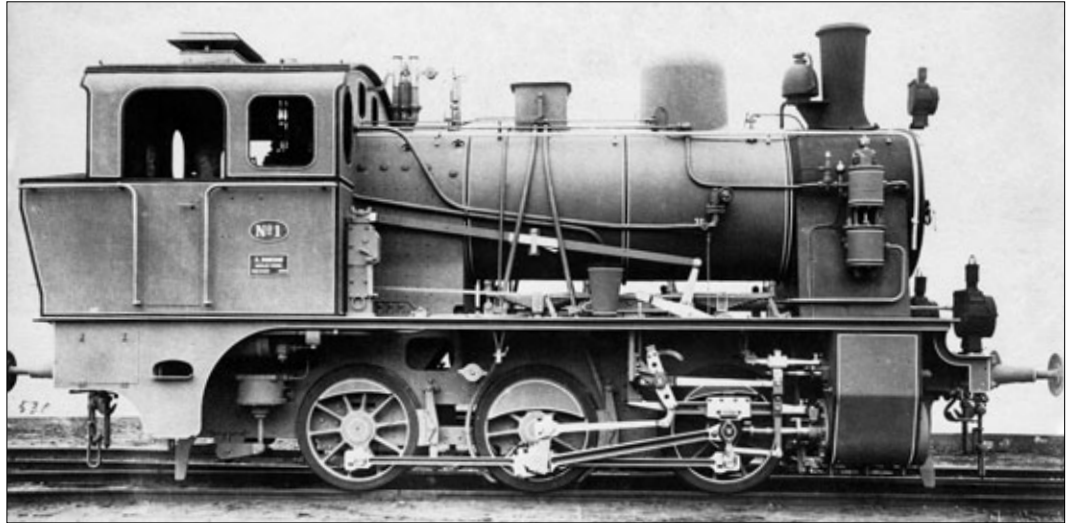


Bild 133
Werkfoto der Lok „No. 1“
der Kl. Lüneburg – Soltau.

AUFNAHME:
SAMMLUNG MANFRED HOHMANN

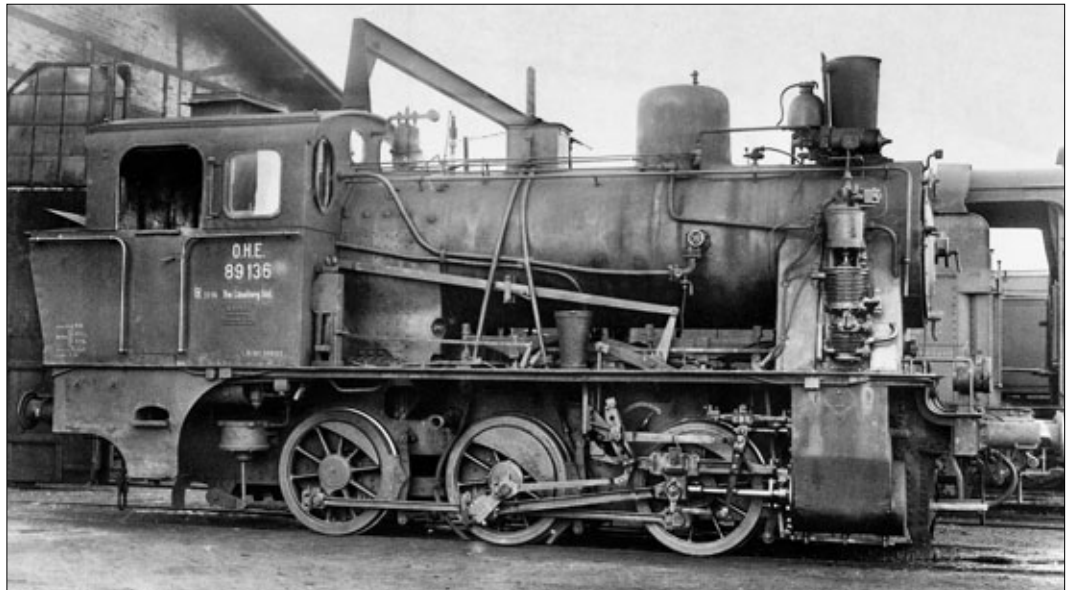


Bild 134 (Mitte)
In ihrem Heimat-Bw
Lüneburg Süd präsentierte sich
dieselbe Maschine nun als
OHE 89136 dem Fotografen.

AUFNAHME: DIETER HÖLTGE

Bild 135 (unten)
Die OHE-Lokomotive
89138 war die vormalige Nr. 3
der Kl. Lüneburg – Soltau.

AUFNAHME: HERMANN OTT,
SAMMLUNG GERHARD MOLL





Bild 136 – Die OHE 89 137, ex Lüneburg – Soltau No. 2, im Mai 1960 in Hützel auf ihrer letzten Fahrt – als Schlussläufer in einem von einer Diesellok gezogenen Güterzug.

AUFNAHME: HARALD O. KINDERMANN

Am 24. Juni 1916 bestellte das Landeskleinbahnamt bei der Firma Wienrich & Co. GmbH in Halle/Saale eine gebrauchte Lok:

„Aufgrund Ihres Angebots vom 20. Mai 1916 und unter Bezug auf die gelegentlich der Besichtigung der Maschine in Stolp und Stolpmünde zwischen Ihnen und Herrn Landesbaumeister Kohlmeyer stattgehabte Besprechung geben wir Ihnen zur sofortigen betriebsfertigen Lieferung an die Kleinbahn Lüneburg – Soltau in Lüneburg die in Stolpmünde besichtigte 3/3-gekuppelte mit Westinghouse-Bremse ausgerüstete Tenderlok Betr.Nr. 6126 frei Lüneburg in Auftrag.“

Als Kaufpreis einigte man sich auf 9.000 Mark. Gebaut worden war die Lok nach Musterblatt III-4e im Jahr 1890 von der Union-Gießerei in Königsberg für die Preußische Staatsbahn, welche sie als „Bromberg 1790“ in Dienst gestellt hatte. 1895 erfolgte die Umzeichnung in „Danzig 1790“ und 1906 mit Einführung des Gattungssystems in „Danzig 6126 T3“. Bei der Kleinbahn erhielt die im August 1916 eingetroffene Lok die Nr. 6. Bereits 1920 musste man den Dampfdom bei Hanomag erneuern lassen. Nach nur zwölfjährigem Einsatz wurde die Lok verkauft. Am 20. August 1928 teilte das Landeskleinbahnamt der Gesellschaft mit, dass man *„mit dem Verkauf der Lok 6, Fabriknummer 606, an die Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn für 5000,- Mark einverstanden sei“*.

Aufgrund von Problemen mit der Steuerung der Borsig-Lokomotiven sann man bald auf eine weitere Verstärkung des Fahrzeugparks. Am 1. Januar 1919 erklärte die Betriebsleitung der Kleinbahn:

„Bei Betriebseröffnung wurden fünf neue Loks von je 40 t Dienstgewicht in Betrieb gestellt. 1916 wurde eine Lok von ca. 32 t Dienstgewicht vom Kleinbahnamt gekauft. Nur zu leichten Personenzügen fand sie Verwendung und baldigst erfolgte deren Außerdienststellung zur Vornahme der fälligen inneren Revision. Von den sechs Lokomotiven der Kleinbahn können höchstens zwei als betriebsfähig angesehen werden.“

Am 11. Mai 1919 erlitt eine der Betriebsloks bei einem Unfall einen großen Schaden, so dass man sich kurzfristig nach einer neuen Maschine umsehen musste. Eine Woche später, am 18. Mai, wurde bei Borsig ein fabrikneuer Dreikuppler bestellt, doch da bis zur Lieferung noch ein Jahr vergehen sollte, musste man nach einer Interims-Alternative suchen. Am 20. Juni 1919 erklärte die Gesellschaft, dass sie das *„Angebot einer 4/6 gekuppelten Heißdampf-Tenderlok mit 56 t Dienstgewicht durch Erich am Ende“* bekommen habe und dass die *„Lok schon hier ausprobiert“* worden sei. Bereits am 23. Juni 1919 erteilte das Landeskleinbahnamt die Genehmigung für den Ankauf der Lok zum Preis von 150.000 Mark. Außerdem erklärte es: *„Wir stellen ergebenst anheim, sich wegen der 3/3-gekuppelten Tenderlok später mit unserem Kleinbahnamt in Benehmen zu setzen.“* Rund ein Jahr später, am 18. Juni 1920,



Bild 137 – Typisch für die Klb. Lüneburg – Soltau war, dass die Lokomotiven nicht nur die „nackte“ Betriebsnummer zierte, sondern diese noch durch ein abgekürztes „Nummero“ ergänzt war: Dem Fotografen präsentiert sich das Personal vor der Lok „No. 4“.

AUFNAHME: SAMMLUNG INGO HÜTTER

stimmte die Gesellschafterversammlung offensichtlich rückwirkend *„dem inzwischen erfolgten Ankauf einer für die Kleinbahn geeigneten 1D1-Heißdampf-Tenderlok zum Preis von 166.091,81 Mark [...] anstelle der bei der Fa. Borsig bestellten C-Tenderlok zu“*.

Offensichtlich versuchte man im selben Jahr vergeblich, eine zweite Lokomotive selben Typs zu erwerben, denn in einem Schreiben vom 22. Oktober 1920 hieß es:

„Von Herrn Betriebsingenieur Loose in Lübeck haben wir die Nachricht erhalten, daß ein Austausch der bei den Lauchhammer Werken AG befindliche 1D1-Heißdampf-Tenderlok mit unserer, von der Fa. Borsig neu gekauften C-Tenderlok nicht zustande kommen wird. Diese hatte die Lok 1919 von Erich am Ende gekauft.“

Diese beiden 1'D1'-Maschinen stammten von der schmalspurigen Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn, welche sie als Ersatz für die an die Heeresfeldbahnen abgegebene Malletmaschinen beschafft und als Nr. 41 und 42 eingereiht hatte. Beide Lokomotiven wurden 1917 an die LBE verkauft und noch im selben Jahr von der Hauptwerkstatt Lübeck auf Normalspur umgebaut. Zwar waren sie im LBE-Nummernplan von 1917 als Nr. 151 und 152 vorgesehen, doch kamen sie bei der LBE nie zum Einsatz. Stattdessen wurden sie nach der Umspurung offensichtlich von der Berliner Firma „Erich am Ende“ angekauft, welche sie an die Kleinbahn Lüneburg – Soltau sowie die Lauchhammer-Werke weiterveräußerte. Die Kleinbahn Lüneburg – Soltau hielt vermutlich die Betr.-Nr. 7 für die neu zu liefernde Borsig-Lok frei, so dass die gebrauchte 1'D1'-Lok die Nr. 8 erhielt. Als 92 141 (nicht Baureihe 93!) gelangte sie in den Bestand der OHE, wo sie 1961 ausgemustert wurde.

Wie bereits erwähnt, war am 18. Mai 1919 ein weiterer Dreikuppler bei Borsig zum Preis von 150.700 Mark bestellt worden. Am 20. Mai bestätigte die Firma den Auftrag *„für die Fabriknummer 10852“* und wies nochmals darauf hin, dass die Lok von der Bauart her gleich sein würde, wie die unter der Fabr.-Nr. 10816 von der Bleckeder Kleinbahn bestellte Lokomotive. Aufgrund der einsetzenden Inflation einigte man sich am 8. Mai 1920 auf einen endgültigen Preis von 354.300 Mark. Die Ablieferung erfolgte nach Angaben von Borsig am 20. Juli 1920. Eine Betriebsnummer ist in den Akten der Bahn nicht erwähnt, doch trug sie bei Auslieferung vermutlich die Nr. 7. Die ersten Versuche, die Maschine gegen eine stärkere Lok einzutauschen, scheiterten ebenso wie der Tauschversuch mit den Lauchhammer-Werken. Am 20. April 1920 bot die Kleinbahn Höchst-Königstein ihre Lok 4 zum Tausch an und am 16. Dezember 1920 erhielt man eine Offerte für eine 3/4-gekuppelte Lok der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Auf beide Angebote ging man nicht ein. Erst 1938 verkaufte man sie an die Klb. Winsen – Evendorf – Hützel (Nr. 2¹¹); von dort kam sie als 89 155 zur OHE und im Juni 1963 an die Zuckerfabrik Oestrum.

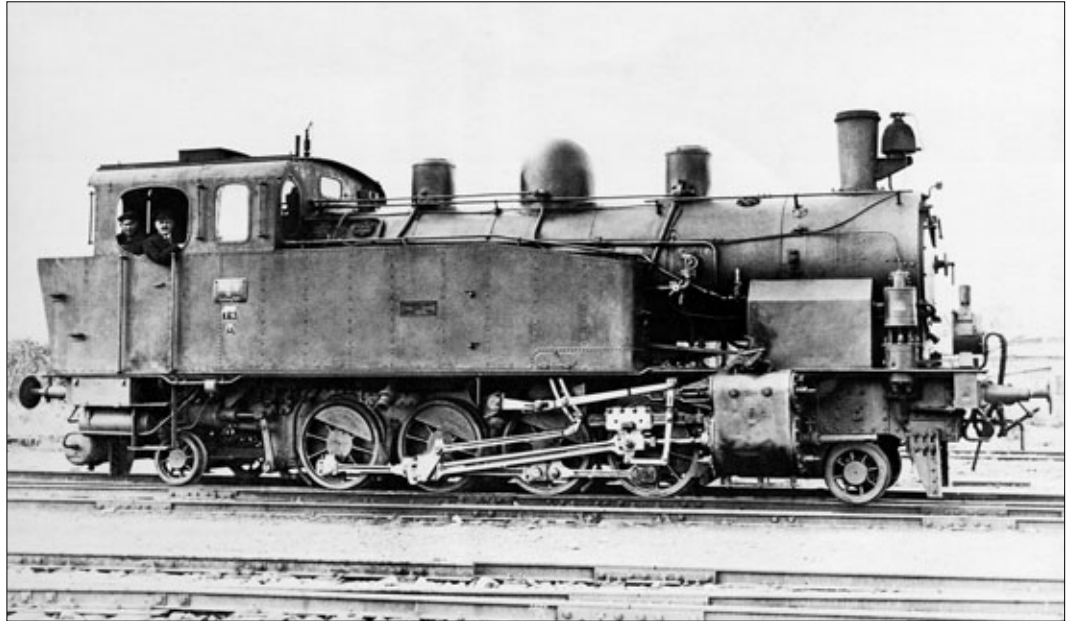


Bild 138

Die Nummernschilder der „No. 8“ erinnern sehr an die bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn verwendeten Schilder – ein Zeichen dafür, dass die Beschriftung bereits in der LBE-Werkstatt angebracht worden war.

AUFNAHME: WERNER HUBERT,
SAMMLUNG MANFRED HOHMANN

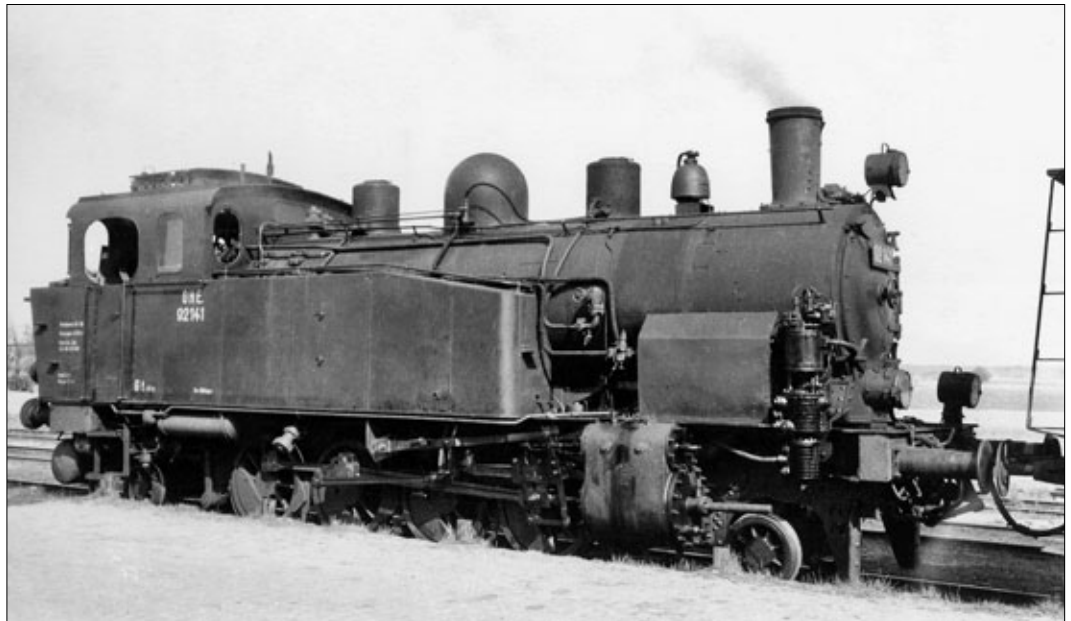


Bild 139

Die Lok „No. 8“ der Klb. Lüneburg – Soltau wurde bei der OHE als 92141 eingereicht.

AUFNAHME:
HARALD O. KINDERMANN



Bild 140

OHE 89155 am 23. August 1950 beim Rangieren in Soltau Süd.

AUFNAHME: H. D. DEKKER,
SAMMLUNG WOLFGANG W. UHL

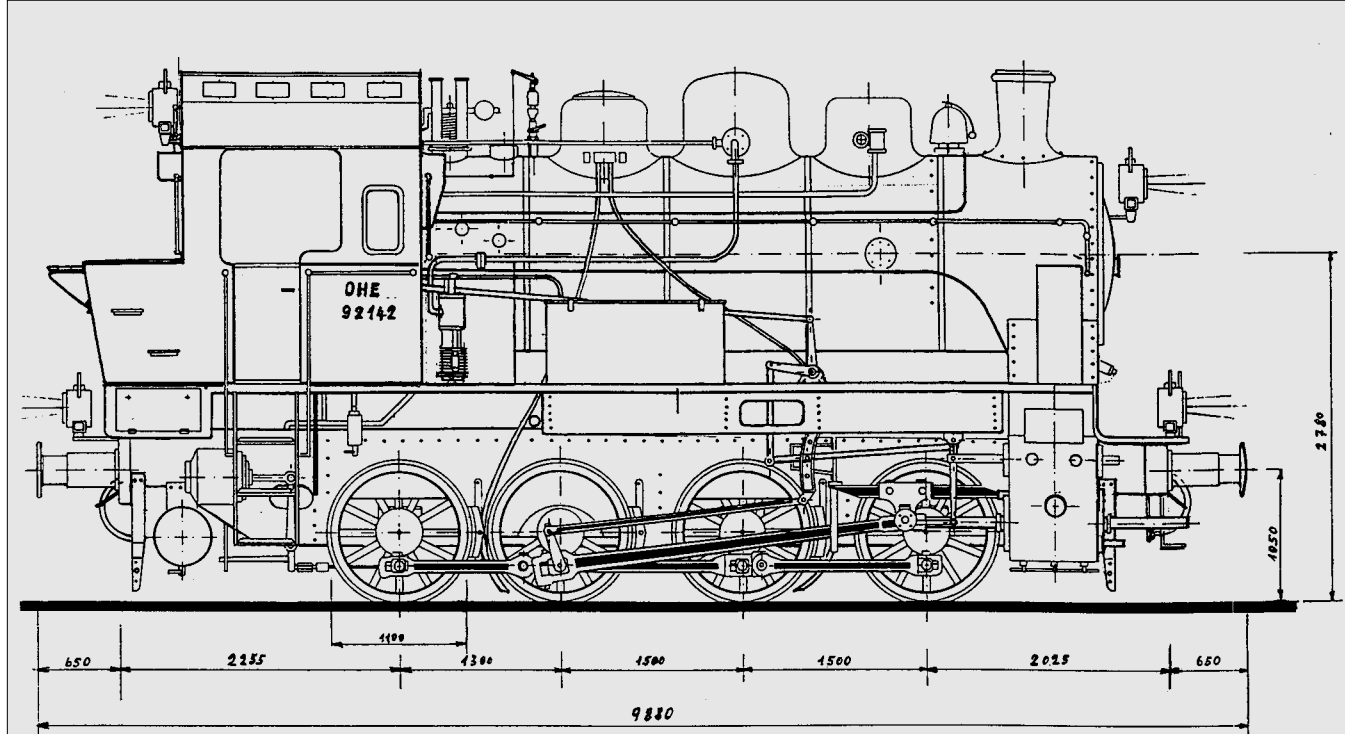


Bild 141 (oben)
Zeichnung der OHE 92142.

GRAFIK: WOLFGANG W. UHL

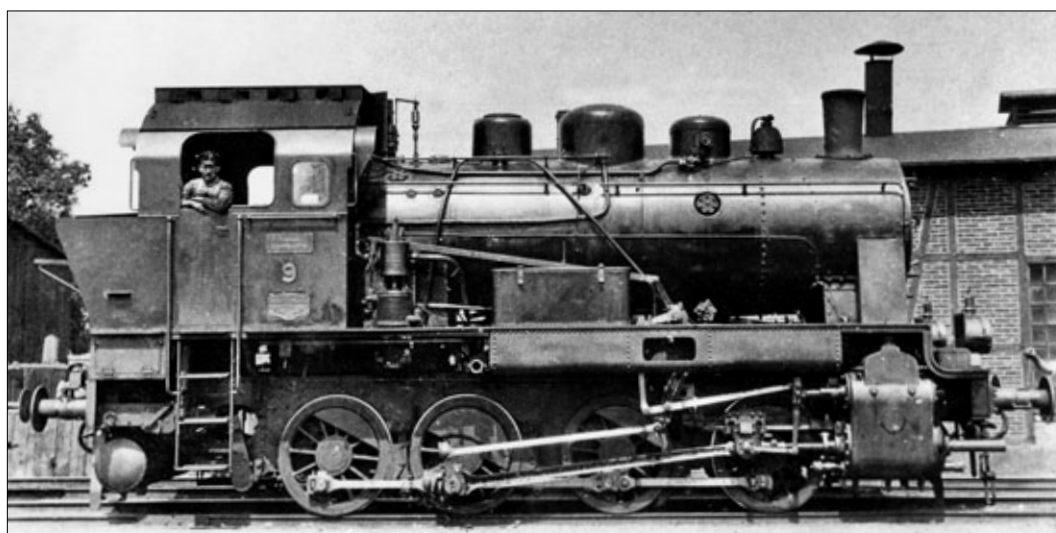


Bild 142 (Mitte)
Die Lokomotive Nr. 9 von der Lokführerseite; im Hintergrund der Lokschuppen in Hützel.

AUFNAHME:
SAMMLUNG GERHARD MOLL

Bild 143 (unten)
Die OHE 92142
(ex Lüneburg – Soltau Nr. 9)
war eine Lok des Typs „ELNA 6“.

AUFNAHME: CARL BELLINGRODT,
SAMMLUNG ANDREAS KNIPPING

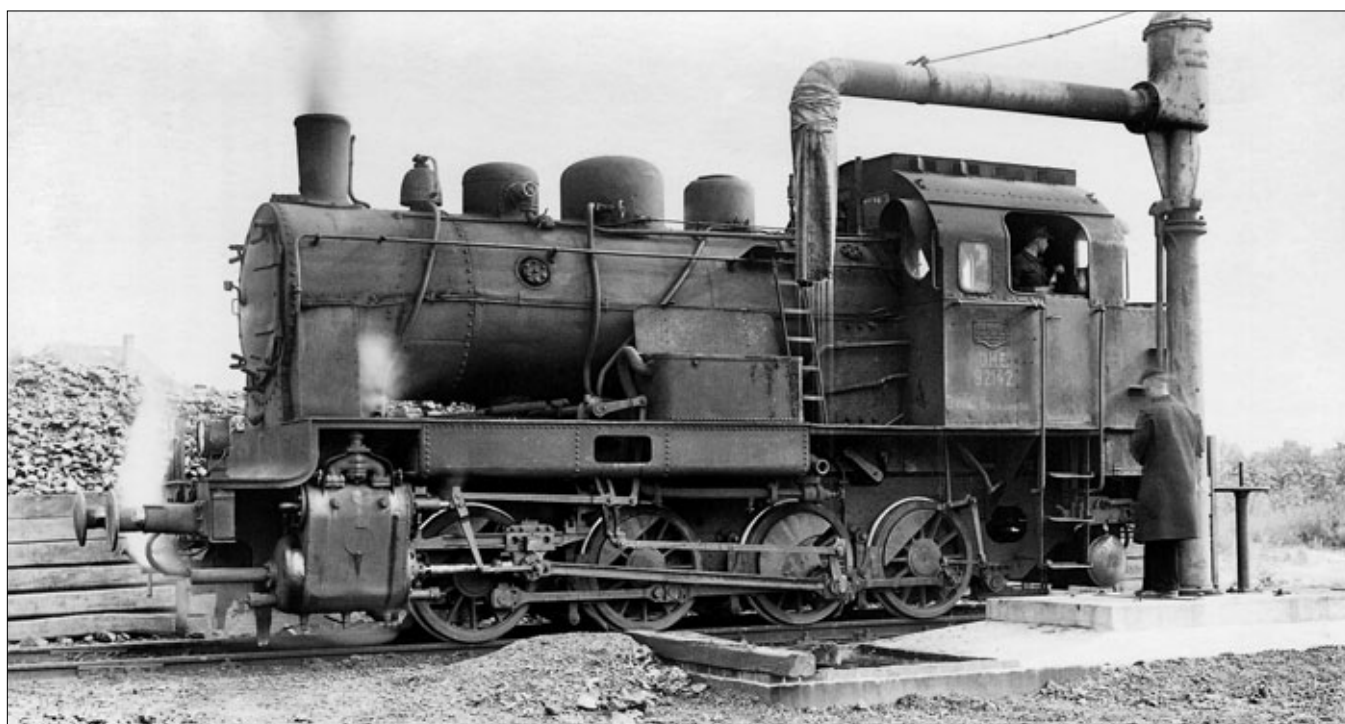




Bild 144 – Deutlich kann man bei der 1945 auf freier Strecke abgestellten Lok No. 9 die verdunkelten Laternen erkennen. AUFNAHME: SAMMLUNG HANS-DIETER JAHR

Die vierachsige, 1925 von Hanomag gebaute Lok Nr. 9 war nach den Vorgaben des „Engeren Lokomotiv-Normen-Ausschusses“ (ELNA) konstruiert worden und gehörte der Bauart „ELNA 6“ an. Die OHE übernahm sie als 92 142 und musterte sie am 19. Februar 1963 aus.

Eine Exotin im Fahrzeugpark der Klb. Lüneburg – Soltau war eine 1929 von Hanomag gebaute Dampfmotorlok. Der Kessel stammte von Sentinel Waggon-Works in London (Fabr.-Nr. 18469). Neben der Betriebsnummer 10 trug die Lokomotive vermutlich auch den Namen „Sentinel“ – möglicherweise war dies aber auch nur der Spitzname der Maschine. Die Gründe zum Kauf einer solchen Maschine sind unklar, überliefert ist jedoch, dass der Regierungspräsident am 20. Februar 1930 die Beschaffung der Dampfmotorlok genehmigte. Im Einsatz gestanden haben dürfte sie jedoch nur wenige Monate, denn bereits am 10. Juni 1930 schrieb das Landeskleinbahnamt an die Bahngesellschaft:

„Wie dem Geschäftsführer kürzlich in mündlicher Besprechung mitgeteilt, eignet sich die vor etwa einem halben Jahre beschaffte Dampfmotorlokomotive nicht gut für die mit langen Steigungen versehene Kleinbahn Lüneburg – Soltau. Wir schlugen daher bereits mündlich vor, daß diese Lokomotive baldmöglichst an die Kleinbahn Farge-Wulsdorf verkauft wird, für deren Betriebsverhältnisse sie sehr gut paßt, wie durch eine längere Erprobung schon nachgewiesen ist.“

Als Preis wurden der Einkaufspreis von 23.000 RM sowie die inzwischen entstandenen Kosten veranschlagt. Der Verkauf kam aber nicht zustande, da sich die Kleinbahn Farge – Wulsdorf wegen des rückläufigen Verkehrsaufkommens entschlossen hatte, wieder



Bild 145 – Bei der Klb. Neuhaus – Brahlstorf erhielt die „Sentinel“-Lokomotive No. 10 die neue Betriebsnummer 3. Die Aufnahme der ungewöhnlichen Maschine entstand am 15. Juli 1937. AUFN.: JOHN JÜRGENS, SLG. FREUNDE DER EISENBAHN, HAMBURG (FdE)

gemischte Züge einzusetzen, für die die genannte Maschine zu leicht gewesen wäre. So kehrte die Lok Anfang des Jahres 1931 zur Klb. Lüneburg – Soltau zurück, welche sie am 31. Januar 1931 doch noch weiterverkaufen konnte. Der Geschäftsbericht von 1932 vermerkte hierzu: „Die Dampfmotorlok Nr. 10 wurde zum Preis von 11.500 RM an die Kleinbahn Neuhaus-Brahlstorf abgegeben, wogegen die Lok Nr. 3 der Kleinbahn Neuhaus-Brahlstorf gegen Erstattung der im Bleckwerk entstandenen Reparaturkosten in Höhe von 8108 RM von der Kleinbahn Lüneburg – Soltau übernommen wurde. Der Wertausgleich von 11.500 RM abzgl. 8108 RM wurde mit 3.392 RM dem Erneuerungsfonds gutgebracht.“

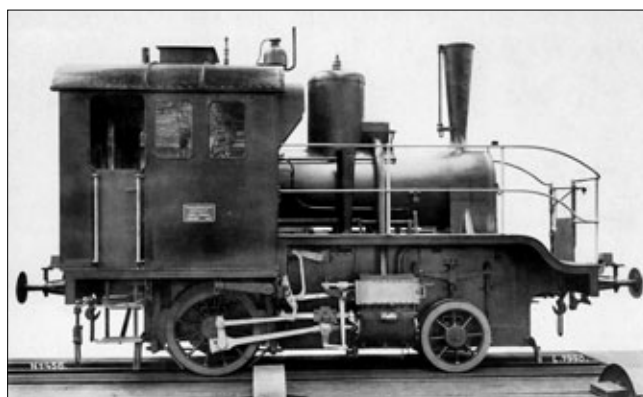


Bild 146 – Diese 1A h2t-Hanomag-Versuchslokomotive soll bei der Klb. Lüneburg – Soltau erprobt worden sein, doch möglicherweise handelt es sich um eine Verwechslung mit der Sentinel-Lokomotive. AUFNAHME: SAMMLUNG MANFRED HOHMANN

Dampflokomotiven der Kleinbahn Lüneburg – Soltau

Betr.-Nr.	OHE-Betr.-Nr.	Hersteller Baujahr Fabrik-Nr.	Bauart	Zylinderdurchmesser [mm]	Kolbenhub [mm]	Treibrad-durchmesser [mm]	Dampfdruck [atü]	Achsstand [mm]	Länge über Puffer [mm]	Leergewicht [t]	Dienstgewicht [t]	Rostfläche [m²]	Feuerbüchsheizfl. [m²]	Kesselheizfläche [m²]
1	89 136	Borsig 13/8459	C n2t	420	550	1.100	12,0	3.250	8.950	32,0	41,1	1,60	7,99	76,60
2	89 137	Borsig 13/8460	C n2t	420	550	1.100	12,0	3.250	8.950	32,0	41,1	1,60	7,99	76,60
3	89 138	Borsig 13/8461	C n2t	420	550	1.100	12,0	3.250	8.950	32,0	41,1	1,60	7,90	76,60
4	89 139	Borsig 13/8462	C n2t	420	550	1.100	12,0		8.950	32,0	43,0	1,60	7,90	76,60
5		Borsig 13/8463	C n2t											
6		Union 91/606	C n2t											
7	89 155	Borsig 20/10852	C n2t	450	500	1.100	12,0	3.250	9.950	30,0	42,0	1,60	8,01	74,60
8	92 141	Henschel 15/13570	1'D1'h2t	500	500	1.000	14,0	7.300	10.980	43,0	56,0	2,00	7,88	115,00
9	92 142	Hanomag 25/10421	D h2t	450	550	1.100	13,0	4.300	9.880	40,9	51,7	1,84	8,41	91,25
10		Hanomag 29/10666	B h2t	172	230	1.000	19,3							
10 ^{II}	89 140	Hanomag 14/7346	B n2t											

Bei der Kleinbahn Neuhaus – Brahlstorf erhielt die Lokomotive die Betriebsnummer 3 in zweiter Besetzung. Der weitere Verbleib der Lok ist nicht vollständig geklärt. Ab 1938 soll sie im EAW Bleckede abgestellt gewesen sein. Gemäß einer Notiz auf der Genehmigungsurkunde wurde sie dort im Oktober 1952 von der OHE auf Anordnung des Niedersächsischen Landeseisenbahnnamtes verschrottet.

Der 1932 von der Kleinbahn Neuhaus – Brahlstorf im Tausch gegen die Sentinel-Lok erworbene Zweikuppler erhielt ebenfalls die Nummer 10 (in 2. Besetzung). Die ausschließlich im Rangierdienst eingesetzte Maschine wurde von der OHE als 89140 eingereiht (nicht Baureihe 88!), doch bereits im Oktober 1948 ausgemustert und anschließend an die Firma Tramo in Frankfurt am Main verkauft.

Bei einer weiteren Versuchslok, die auf der Kleinbahn Lüneburg – Soltau gelaufen sein soll, handelt es sich möglicherweise um eine Verwechslung mit der „Sentinel“. Im Jahr 1907 baute Hanomag (Fabr.-Nr. 4764) eine 1A h2t-Lok, die unverkauft blieb, aber zwischen Lüneburg und Soltau erprobt worden sein soll. Später wurde die Fabriknummer 4764 mit einer Bt-Lok für eine Firma in Cöthen belegt.

Die Kleinbahn Lüneburg – Soltau beschaffte zu Beginn der dreißiger Jahre erstmals Triebwagen. Der erste Wismarer Schienenbus der Bauart „Hannover“ überhaupt wurde hierher geliefert und unter der Betriebsnummer **SK 1** geführt. In Betrieb genommen wurde der für 21.060,- RM beschaffte Triebwagen am 8. Juni 1932. Bereits am 14. August 1940 wurde er bei Bispingen in einen Unfall verwickelt und anschließend ausgemustert. Auf Bildern vom Unfall erkennt man auf dem Dach des Triebwagens vier

große Gasflaschen – offensichtlich war er zuvor mit einer Treibgasanlage ausgerüstet worden.

Der nächste Triebwagen wurde im Jahr 1934 beschafft. Der ebenfalls in Wismar gebaute **SK 2** wurde von der OHE als DT0511 übernommen und stand nach Aufgabe des regulären Personenverkehrs noch viele Jahre für Sonderfahrten zur Verfügung, bevor er im November 2006 an die Ilmebahn verkauft wurde.

Die Bekanntgabe der Beschaffung eines dritten, ebenfalls in Wismar gebauten Triebwagens für 44.000 RM erfolgte im Februar 1937. Abgeliefert wurde er mit der Betriebsnummer **T 3** – vermutlich wurden zeitgleich die SK 1 und SK 2 in T 1 und T 2 umgezeichnet. Als DT0512 der OHE verunglückte der T 3 1964 bei Hankensbüttel; eine erneute Aufarbeitung unterblieb.

In den Geschäftsberichten von 1939 und 1940 wird jeweils ein Triebwagenanhänger im Bestand nachgewiesen; außerdem wird in dem Bericht von 1940 vermerkt, dass ein weiterer Triebwagenanhänger in Auftrag gegeben wurde. Ob dieser tatsächlich noch geliefert wurde, ist unbekannt – ebenfalls unbekannt ist die Betriebsnummer des nachgewiesenen Triebwagenanhängers sowie sein späterer Verbleib. Möglicherweise wurde er zum OHE TA 0325 oder TA 0326.

Triebwagen der Kleinbahn Lüneburg – Soltau

Betr.-Nr.	OHE-Nr.	Hersteller/Baujahr/Fabr.-Nr.	Achsfolge
SK 1/T 1		Wismar 32/20201	AA
SK 2/T 2	DT 0511	Wismar 34/20235	1A
T 3	DT 0512	Wismar 38/21109	AA

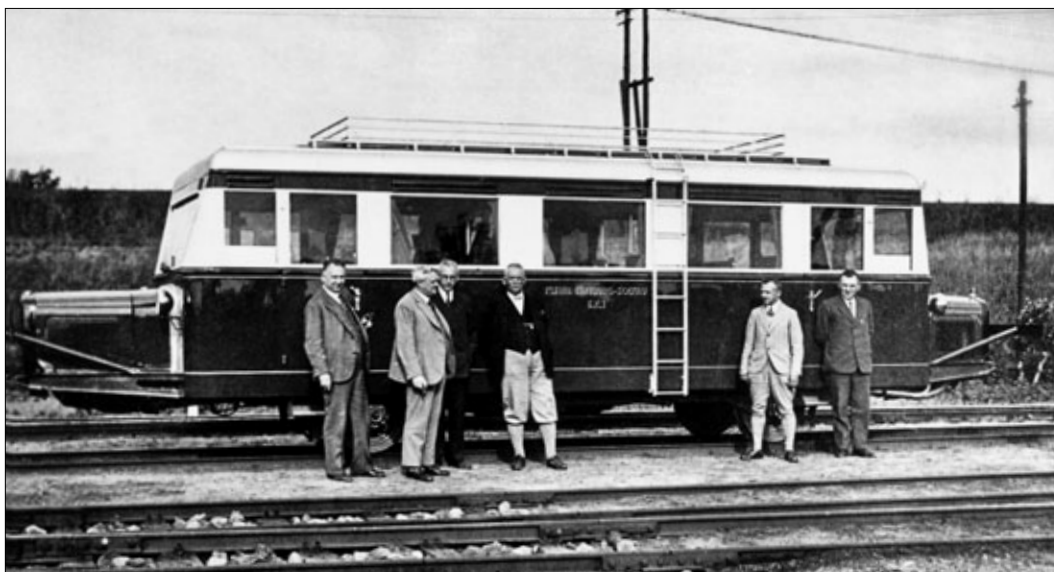


Bild 147
Der Triebwagen SK 1 im Jahr 1932. Vermutlich entstand die Aufnahme anlässlich der Ablieferung des Fahrzeugs an die Kleinbahn.

AUFNAHME:
SAMMLUNG WOLFGANG W. UHL



Bild 148
Als „Kleimb. Lüneburg – Soltau S.K. 2“ war der zweite an die Kleinbahn gelieferte Triebwagen beschriftet.

AUFNAHME:
SAMMLUNG ÜLRICH SCHADER



Bild 149

Anfang der fünfziger Jahre war der nun als „O.H.E. D.T.00511“ beschriftete ehemalige SK2 des Bw Lüneburg Süd noch in der Ursprungsausführung sowie in zweifarbiger Lackierung unterwegs.

AUFNAHME: HERMANN OTT,
SAMMLUNG ANDREAS KNIPPING



Bild 150

Im Jahr 1974 stand der inzwischen erheblich umgebaute DT0511 in vollständig roter Lackierung im DB-Bahnhof Soltau (Han). Auf dem Zuglaufschild steht „Ameisenbär Soltau – Neuenkirchen und zurück“ – offensichtlich musste der VT0508 vertreten werden.

AUFNAHME:
HANS-HERBERT FROHN,
SAMMLUNG FDE

Zur Bahneröffnung im Juni 1913 verfügte die Klb. Lüneburg – Soltau über sieben zweiachsige Personenwagen, zwei Gepäck- und 18 Güterwagen. Schon bald sah sie sich nach weiteren gebrauchten Personenwagen um. Im April 1914 erhielt sie Angebote der Firmen Schollmeyer & Mahler (Witten) und Renner (Braun-

schweig). Bei letzterer reservierte sie noch im selben Monat drei „altbrauchbare“ Personenwagen III. Klasse, die jedoch erst am 23. November 1914 fest bestellt und bald darauf geliefert wurden. In einer Akte vom 23. Juli 1919 steht der Vermerk, dass von der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn ein Personenwagen III. Klas-

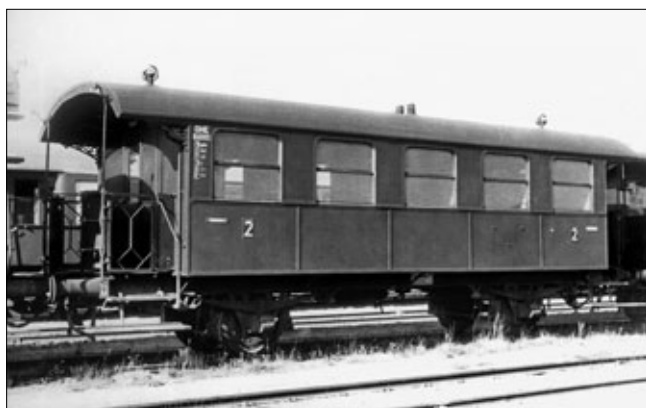


Bild 151 – Der 1963 bildlich festgehaltene OHE-Wagen 0065 (ex Klb. Lüneburg – Soltau Nr. 37) stammte vermutlich von der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn.

AUFNAHME: SAMMLUNG MANFRED HOHMANN



Bild 152 – Der OHE-Packwagen 0122 (ex Klb. Lüneburg – Soltau Nr. 22) im Jahr 1973.

AUFNAHME: HANS-HERBERT FROHN, SAMMLUNG FDE



Bild 153
Der PwPost 20 der Klb. Lüneburg – Soltau wurde von der OHE als Pwg 0121 eingereiht. Die Aufnahme entstand in Winsen/Luhe Süd.

AUFNAHME: HANS DIERKEN

Wagen der Kleinbahn Lüneburg – Soltau				
Gattung	Betr.-Nr.	Verbleib	Lieferjahr	Achs-zahl
BC	1	OHE 0061	1908	2
BC	2	OHE 0062	1913	2
B	3	OHE 0063	1908	
B	4	OHE 0068	1913	2
PwPost	20	OHE 0121	1913	
Pw	21	OHE 0123	1913	
Pw	22	OHE 0122	1913	
Pw	23	OHE 0124	1913	
BC	32	OHE 0064	1913	
C	34			
Ci	36	Wagenkasten in Lüneburg Süd; 1984/85 nach Hamburg-Wilhelmsburg; 1994 ausgebrannt		
C	37	OHE 0065	1908	2
C	38	OHE 0067	1908	2
BC	39	OHE 0066	(1888)	2
BC	40	OHE 0069	1913	2
BC	42	OHE 0070	1913	2
X	51	OHE 1126	1913	
X	55	OHE 1127	1913	
X	56	OHE 1128	1913	
X	57	OHE 1130		
X	58	OHE 1131		
X	59	OHE 1132		
X	60	OHE 1129	1913	
G	101	OHE 1038		
G	102	OHE 1037	1913	
G	103	OHE 1036	1913	
G	104	OHE 1030	1912	
G	105	OHE 1031	1909	
G	106	OHE 1040	1913	
G	107	OHE 1041	1915	
G	108	OHE 1039	1913	
G	109	OHE 1032	1913	
G	110	OHE 1033	1920	
G	111	OHE 1042	(1893)	
G	112	OHE 1034	1940	
G	113	OHE 1035	1940	
Rm	200	OHE 1084	1913	
Rm	201	OHE 1085	1913	
Rm	202	OHE 1086	1939	
Schneepflug	300	OHE 1158		

se für 25.250 Mark gekauft worden sei. Dies müsste der Wagen 37 gewesen sein, der später die OHE-Nr. 0065 erhielt. Der Wagen 34 wurde 1940 an die Bleckeder Kleinbahn verkauft. Der Kasten des Wagens 36 stand noch 1980 in Lüneburg Süd als Schuppen und wurde später an die „Freunde der Eisenbahn“ in Hamburg verkauft, wo er am 15. Oktober 1994 beim Brand des Eisenbahnmuseums Hamburg-Wilhelmsburg vernichtet wurde.

Da von der Kleinbahn Lüneburg – Soltau kein Betriebsmittelverzeichnis erhalten geblieben ist, sind die vorhandenen Informationen zum Wagenpark der Bahn lückenhaft und beruhen im Wesentlichen auf Angaben aus OHE-Unterlagen und Geschäftsberichten.

Als Ausgleich für die auf der Kleinbahn laufenden Staatsbahnwagen musste auch die Klb. Lüneburg – Soltau eigene Wagen bei der Staatsbahn einstellen. Im November 1914 waren dies zwei gedeckte und vier offene Güterwagen – zu wenig, wie die Staatsbahn reklamierte. Daraufhin bestellte die Kleinbahn am 1. Juni 1915 bei der Hannoverschen Waggonfabrik (HaWa) in Linden:

- vier gedeckte Güterwagen mit Bremse zu je 3.940 Mark;
- sieben gedeckte Güterwagen ohne Bremse zu je 3.255 Mark.

Eingereiht in den Park der Preußischen Staatsbahn wurden die Wagen am 6. Dezember 1915, und zwar mit den Nummern 19940-19943 für die Wagen mit Bremse und 19944-19950 für die ungebremsten Wagen.

Am 17. September 1914 kaufte die Kleinbahn bei K. Schmidt in Hannover zehn offene Wagen für Bauzwecke. Am 18. März 1915 wurde an die Firma HaWa der Auftrag über zwei zweiachsige gedeckte Güterwagen und einen zweiachsigen Rungenwagen vergeben. Am 16. August 1915 genehmigte der Regierungspräsident die Beschaffung der vier H-Wagen (Drehschemelwagen) Nr. 51, 55, 58 und 59. Der Wagen 44, der der Klb. Soltau – Neuenkirchen gehört haben soll, diente nach Außerdienststellung noch zeitweise in Bleckede als Schuppen. Der Wagen 300 war ein Schneepflug, der bei der OHE die Nr. 1158 erhielt.

Wie bereits zuvor erwähnt, besaß die Kleinbahn Soltau – Neuenkirchen zwar keine Triebfahrzeuge, dafür aber eigene Wagen. Im Jahr 1933 waren dies ein Personenwagen 3. Klasse sowie ein gedeckter Güterwagen, der 1935 um einen zweiten ergänzt wurde. Einer der gedeckten Güterwagen wurde 1940 wieder verkauft. Außerdem waren zwei offene Güterwagen im Bestand, die bei der Reichsbahn eingestellt waren. Ein in Bleckede noch eine zeitlang aufgestellter Wagenkasten eines G-Wagens trug die Beschriftung „Soltau – Neuenkirchen Nr. 44“ – diese Nummer lässt vermuten, dass die Wagen in das Nummernschema der Klb. Lüneburg – Soltau integriert waren.