

## Industriedenkmale in Deutschlands Westen

### Die deutsche „Gallopig Goose“ – Borgward-Leichttriebwagen der Sylter Inselbahnen

# Die Teilsammlungen des Kleinbahnmuseums – eine Trilogie

Innerhalb ihrer Fahrzeugsammlung besitzt die Selfkantbahn Fahrzeuge aus ganz Deutschland und der Schweiz.

Darunter befinden sich Teilsammlungen von jeweils 3 bis zu 9 Fahrzeugen einzelner Bahnen, die für das Bild dieser einzelnen Bahn, oder der Kleinbahnen einer bestimmten Region prägend waren. Dies sind im einzelnen:

## ☞ 1. Die Sylter Inselbahnen

💡 Mehrfache Eigentümerwechsel und Grenzziehung nach 1918

## ☞ 2. Die Mittelbadische Eisenbahn Gesellschaft und ihre Vorgänger

💡 Entstehung durch Betriebsteilung nach Grenzziehung 1918

## ☞ 3. Die Geilenkirchener Kreisbahnen

💡 Abtrennung eines Streckenteiles durch Grenzziehung 1947 bis 1962

# Die Nordseeinsel Sylt. Geschichte seit 1888



**Hinweis: aus urheberrechtlichen Gründen werden hier die meisten Illustrationen dieses Vortrages ausgelassen.**

# Nordseeinsel Sylt

Ellenbogen  
(Listland)

List

Kampen

Munkmarsch

Westerland

Rantum

Nösse

Hörnum



Graphik: Martin Kieß

Landkarte der Nordseeinsel Sylt mit allen Bahnstrecken.



# Geschichte der Betriebsgesellschaften

1.7.1888 Aufnahme des Bahnbetriebes (Ostbahn) als Teil des „Seebades Westerland“

1891 Verkauf aller Anteile an Emil Kuhrt, Gründung der Sylter Dampfschiffahrtsgesellschaft

15.2.1901 Gründung der Sylter Südbahn durch die Nordsee-Linie

11.11.1915 Verbindung von Nord- und Südbahn durch die Reichsmarine

1926 Gründung Sylter Inselbahn AG (Mehrheitseigentümer: Regendans)

1927 Konkurs der Sylter Dampfschiffahrts-Gesellschaft

ab 1927: gemeinsame Betriebsführung der Sylter Bahnen unter der Sylter Inselbahn AG

1940 (rückwirkend zum 1.1.) Vereinnahmung der SVG AG durch die Reichsluftwaffe

11.5.1945 Besetzung Sylts durch britische Truppen und Nutzung der Inselbahn

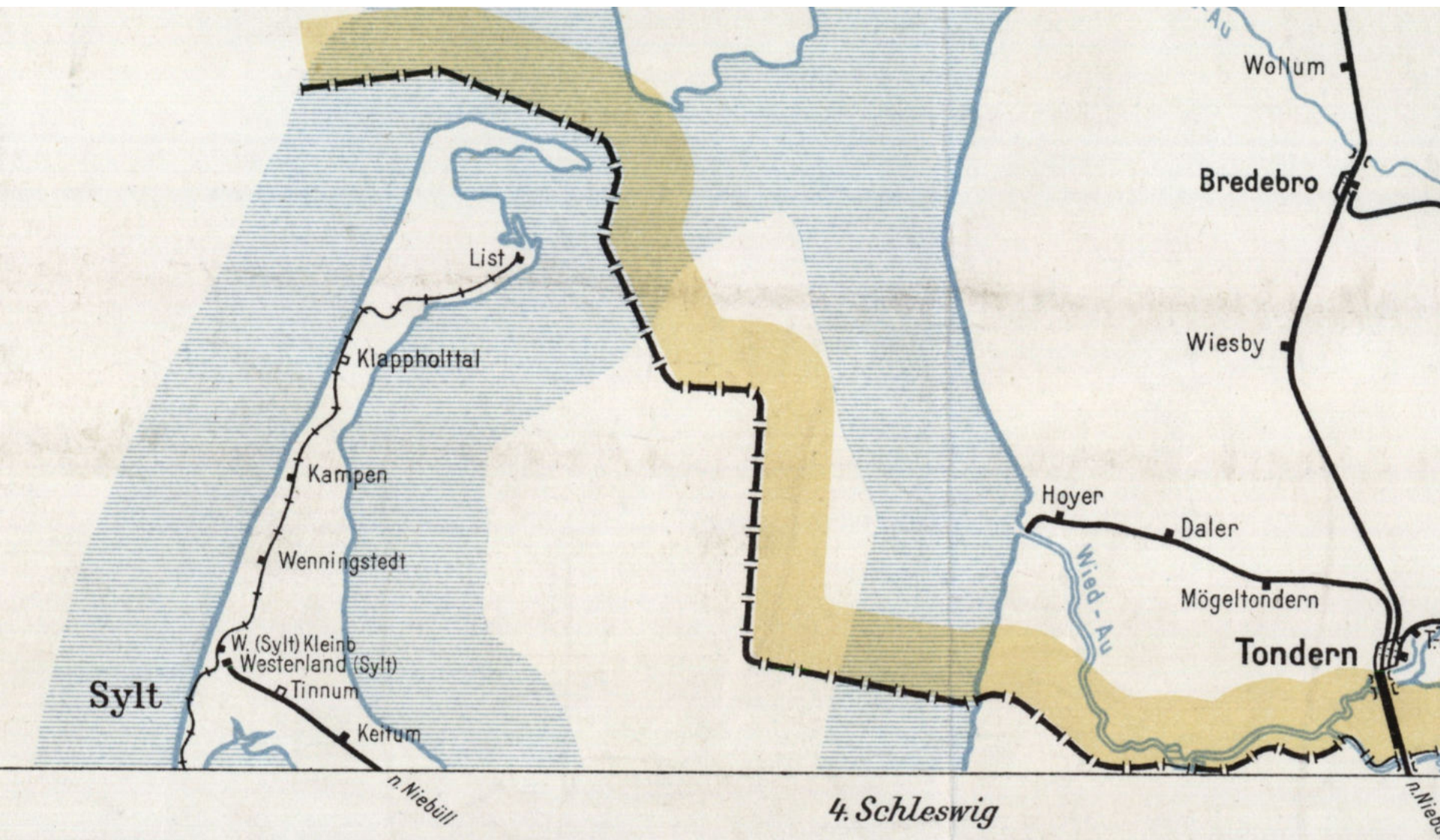
1946 bis 24.9.1952 Eigentümer Bundesvermögensverwaltung, Konzession bei OfD Kiel

1952 Gründung der Sylter Verkehrs GmbH durch Ruy Prahl, 24.9.'52 Erwerb der Bahnen

24.4.1959 Umkonzessionierung zur Straßenbahn

30.12.1970 Einstellung des Schienenverkehrs

# Die neue Grenzziehung nach 1919





# Der Bau des Reichsdammes und die Verkehrsverlagerung 1927 - Stilllegung der Ostbahn

Nutzung des Dammes  
schon ab  
Lückenschluß für  
Personen- und  
Postbeförderung



Dammbau durchs Wattenmeer nach der Insel Solt

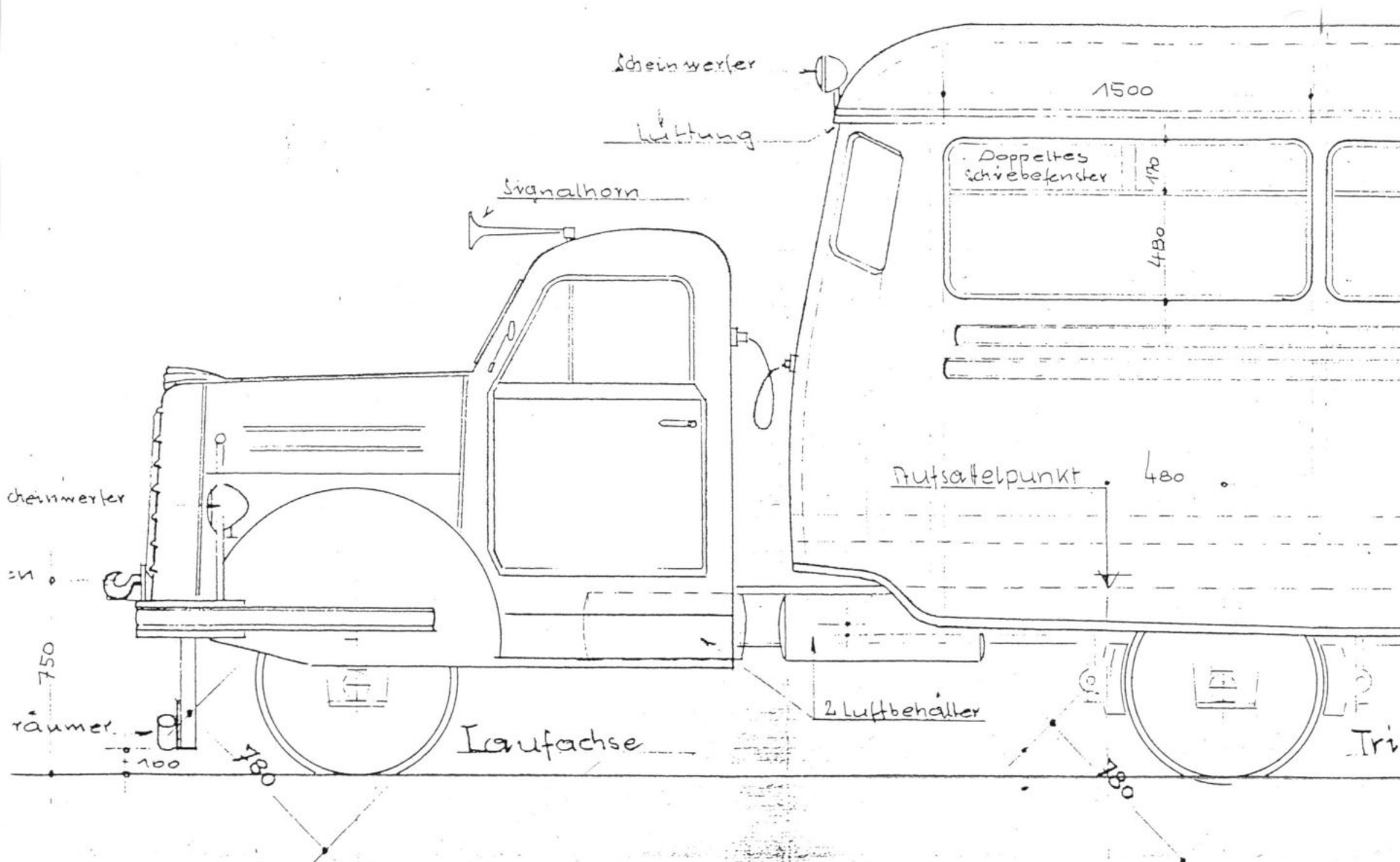
In das Wattenmeer vorgetriebener Damm

# Die Leichttriebwagen





# Die Leichttriebwagen



# Die Leichttriebwagen



**Einweihung des  
ersten  
Leichttriebwagens  
mit Prominenz**

# Galloping Goose – weshalb diese Konstruktion?

Die Rio Grande Southern Railroad

Eröffnet 1889 und vollständig in Betrieb 1891

Ca. 163 Meilen Strecke (262 km)

3 Fuß Spurweite (914mm)

- Nach kurzer Zeit verkauft an die Denver & Rio Grande, aber separat weiterbetrieben
- 1929 in finanziellen Schwierigkeiten
- fortan kleinbahnmäßiger Betrieb mit gemischten Zügen und Bau eines ersten Hybridfahrzeuges auf Basis eines Lkw „Motor #1“
- 6 folgende Fahrzeuge bis 1935 zur Ablösung des Dampfbetriebes

1952 Stilllegung und Abbau der Gesamtstrecke. Ein kurzlebiger Touristenbetrieb mit diesen Schienenbussen trug zwar zu deren Nachruhm und damit der Erhaltung bei, konnte die Strecke aber nicht nach Verlust der verbliebenen Posttransporte in 1950 bewahren.





# Galloping Goose – weshalb diese Konstruktion?

Gebaut wurden die Fahrzeuge auf Basis von Pierce-Arrow Automobilen.  
Später erfolgte der Ersatz der Aufbauten durch Wayne-Buskarosserien (Ausnahme Nrn. 2 und 7)

Heute:

# 1 als Nachbau

# 2 –7 im Original in Museen



# Galloping Goose – weshalb diese Konstruktion?

Parallelen der DRGS-Goose und SVG-LT:

Bau mehrerer Fahrzeuge in fortschreitender baubegleitender Entwicklung

Umbauten während der Betriebszeit / Tausch der Führerhäuser schon nach wenigen Jahren

„echte“ Betriebszeit von ca. 20 Jahren

Schon zu regulärer Betriebszeit bekanntes Kuriosum für Touristen

Lange Verweildauer zwischen Betriebsende und Restaurierung

Hat den Aufwand für den Gleisunterhalt deutlich reduziert und damit den Fortbetrieb der Eisenbahn um ~20 Jahre gesichert



1931 - 1952



1952 - 1970

# Die bunten Züge: Borgward-Leichttriebwagen L.T.1

L.T.1: Inbetriebnahme: 1952

Name: „Schöne Insel Sylt“

Abstellung: 1969



001-N1637: Leichttriebwagen LT 1 mit Beiwagen 126 auf dem Bahnhof Westerland Bbf, Aufnahme: H. O. Kindermann, 13. Mai 1961.



# Die bunten Züge: Borgward-Leichttriebwagen

L.T.2: Inbetriebnahme: 1953

Name: „Westerland“

Abstellung: 31.12.1971

L.T.3: Inbetriebnahme: 1953

Name: „Hörnum“

Abstellung: 1971

L.T.4: Inbetriebnahme: Ende 1953

Name: „Kampen“

Abstellung: --

L.T.5: Inbetriebnahme: 1954

Name: „List“

Besonderheit: anfangs Drehtüren

Abstellung: 1971 (Radsätze heute Denkmal in Westerland)

# Erhaltung von Relikten der S.V.G. – wie kam es dazu?

1969 erwarb der Deutsche Eisenbahn-Verein einen Personenwagen (101) und einen Schienenbus (T25) Bauart Hannover – ein Anfang war gemacht.

1970 befand sich die am 5. 12. 1969 gegründete IHS auf der Suche nach Personenwagen für den geplanten Betrieb auf der meterspurigen Geilenkirchener Kreisbahn. Zunächst wurde man bei der MEG fündig.

Eine zweite Tranche Fahrzeuge bot die SVG an, nach der Einstellung des Betriebes am 30.12.1970. Hier wurden 11 Fahrzeuge vom Schrotthändler erworben.

Zu günstigen Konditionen kamen 6 Personenwagen, zwei Güterwagen, eine Lok und zwei Triebwagen zur IHS.

Ein weiterer Wagen gelangte an das Deutsche Straßenbahn-Museum in Hannover.

Ein Bahnmeisterwagen wurde unter einem Gerümpelhaufen in Westerland vergessen und kam 1979 zur Selfkantbahn.

# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



1973 bis 1978: Außenlager Aachen Gut Melaten



# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



1978: Abgabe an das Deutsche Straßenbahnmuseum



# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



1978 bis 2013: Abstellung in Hannover und Sehnde

## Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



**Durch Initiative der Sylter Verkehrs-Gesellschaft soll in Zusammenarbeit mit dem Kleinbahnmuseum Selfkantbahn dieser einmalige Borgward-Triebwagen LT4 betriebsfähig restauriert werden. Das veranschlagte Kostenvolumen von 300 T€ soll über Spenden eingeworben werden.**



# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



2013: 125 Jahre ÖPNV auf Sylt

# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



2013: Erste Sichtung





# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



2013 - 2014: Arbeiten in Sehnde und Transporte



# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



27.5.2014: Transport zu NVC Oberhausen



# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



Juli 2014 / 29.8.2014: Vergabe an Autohaus Senden Geilenkirchen



# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



**März 2015: Sandstrahlen des Rahmens in Stolberg**

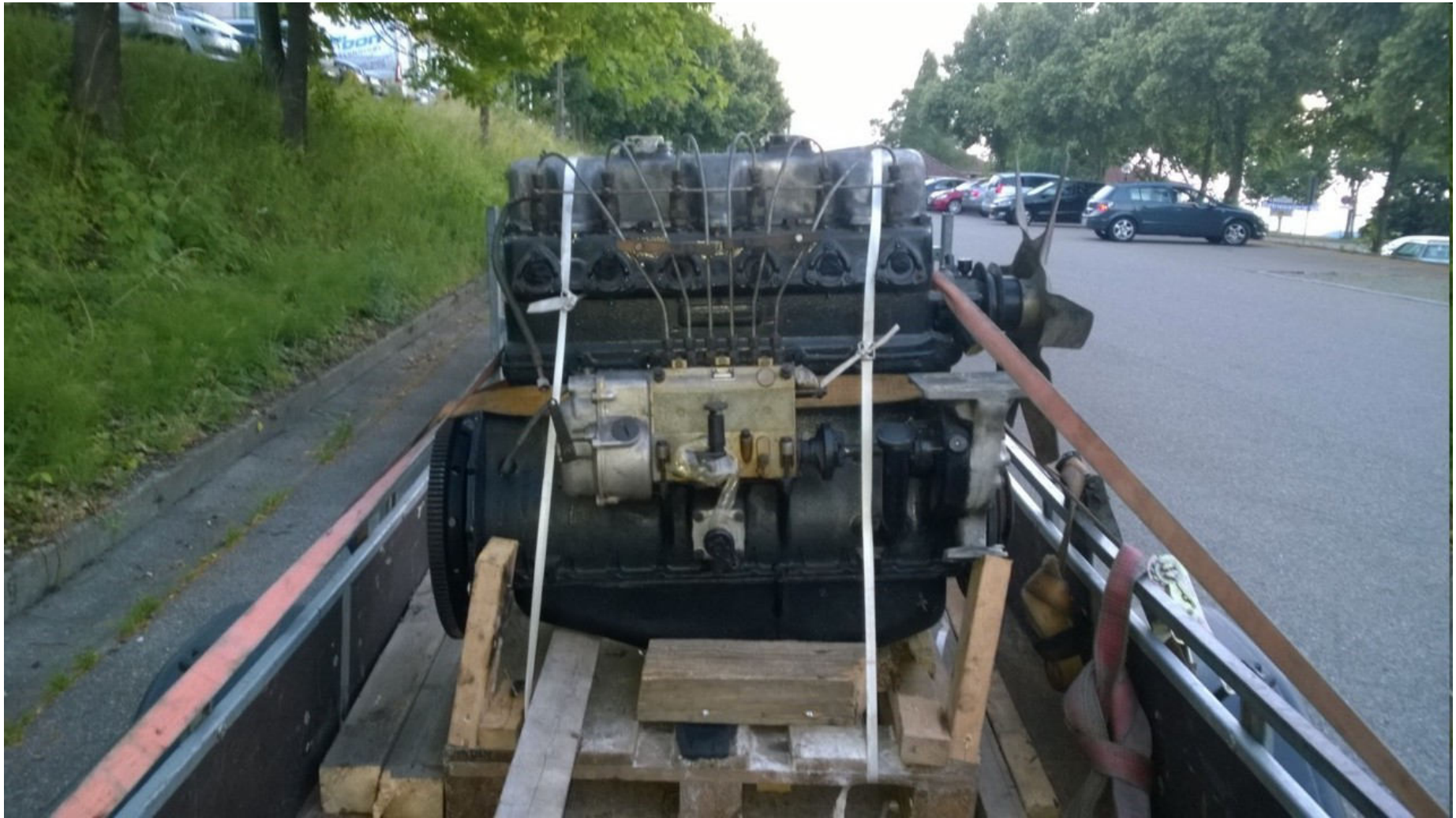


# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen L.T.4.



Dezember 2015: Fahrerhaus in Sassenburg

# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



**Juni 2015: Motortausch in Schwaben**



# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



**Mai 2016: Montageversuch Räder (gescheitert)**



# Wagenkasten



**März 2016: Blechkleid fertig in Geilenkirchen**

# Fahrerhaus



**Juni 2017: Lackierarbeiten**

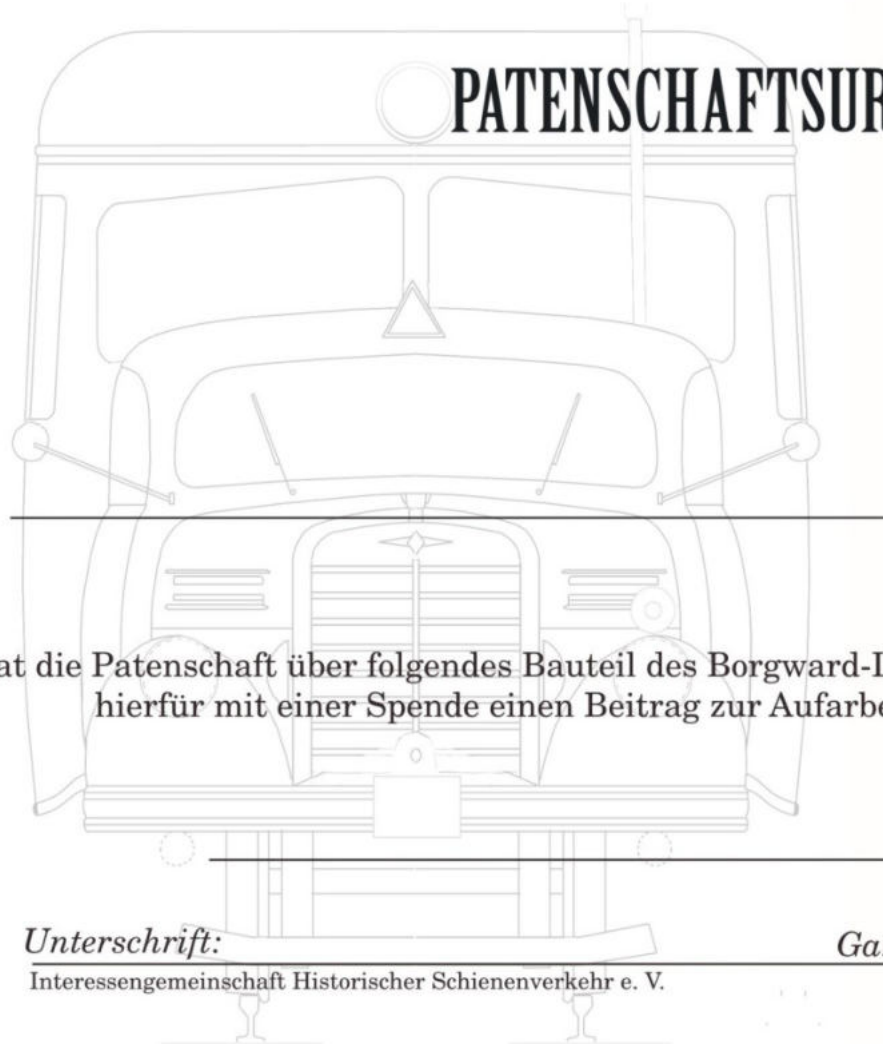


# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen L.T.4.



Die Zugmaschine in Oberhausen

# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



KLEINBAHNMUSEUM SELFKANTBAHN

hat die Patenschaft über folgendes Bauteil des Borgward-Leichttriebwagens L.T.4. übernommen und hierfür mit einer Spende einen Beitrag zur Aufarbeitung dieses Fahrzeuges geleistet.

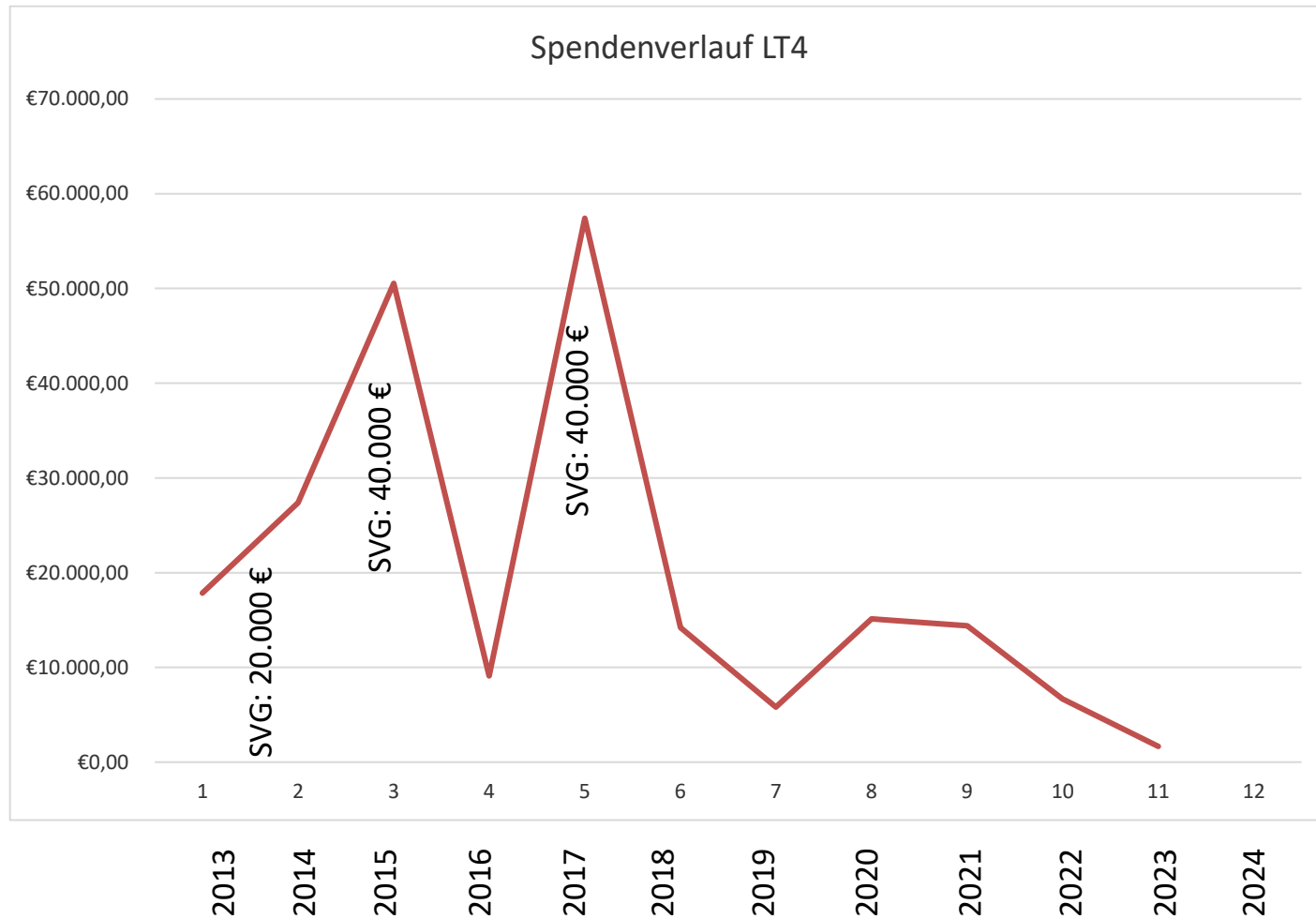
*Unterschrift:*

Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V.

*Gangelt, den*



# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4



# Das aktuelle Projekt: Borgward-Triebwagen LT4

Bisheriger Verlauf (1.2.2024):

Spendeneinnahmen gesamt: bis dato >225 T€

vereinbartes Spendenziel: 300.000 €

- Davon 100.000 Euro SVG
  - fast 128 T€ aus „Kleinspenden“, davon  
rund 26 T€ für Patenschaften
- *Nicht eingerechnet sind:*
  - 15.000 € für Erwerb des Fahrzeugs & Ersatzteilsender, bezahlt durch SVG*
  - diverse Sachspenden, z. B. Lackiermaterial durch Firma Branth, für bis jetzt ca. 2,5 T€*

Bankguthaben, Stichtag 1.2.2024: 16.678,28 €

... damit jedoch weit hinter Plan.

Der Einsatz von Fördermitteln wurde bisher nicht erwogen.

Planung für 2024:

- Zugmaschine rollfähig auf Schienenrädern bis Ende 2024
  - Dafür notwendig: Bauteile für Räder, Verkabelung, ggf. Innenausstattung
- Fertigstellung Drehgestell
- Sponsoringveranstaltung vor Ort in Westerland
- Nach Finanzlage: Wiederaufnahme der Arbeiten an Auflieger



# Das Ziel: ein betriebsfähiger Borgward-Triebwagen LT4



2025 ?