H 21393 F

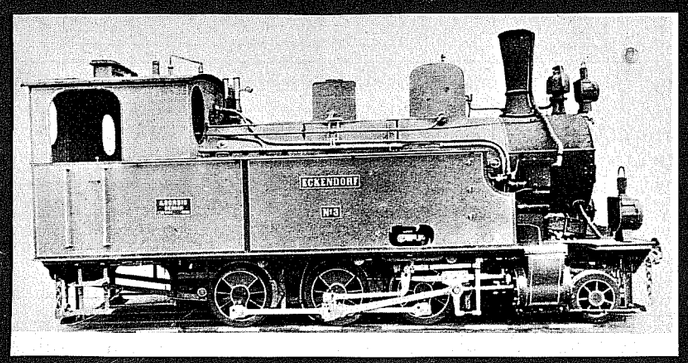
DEV·KURIER

MAGAZIN FUR DIE ERHALTUNG
VON SCHIENENFAHRZEUGEN

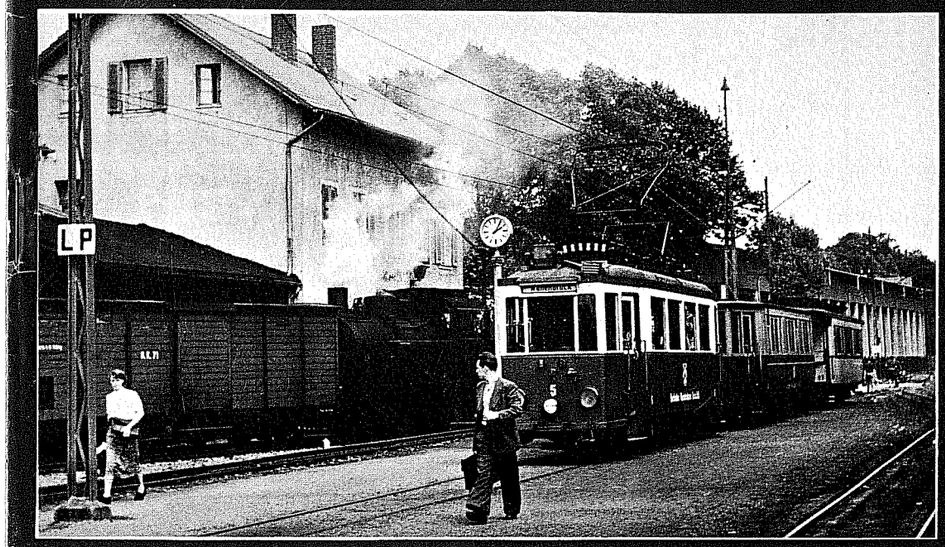
5,– DM

H. BRANDT / O.O. KURBJUWEIT:

Die Bielefelder Kreisbahn & Die Herforder Kleinbahnen



- FAHRZEUGLISTEN
- KARTEN und BAHNHOFSPLÄNE
- KONZESSIONS-URKUNDE
- über 40 FOTOS
- CHRONIK
- FAHRZEUGZEICHNUNGEN

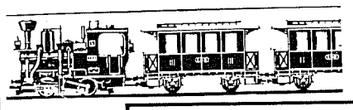


Joachim Seidel

Modelleisenbahn-Fachgeschäft

3 Hannover-Wülfel, Fontainestr. 10

· L · G · B · Modellbahn Spur 1



Heinzl

PIKO und andere mitteldeutsche Marken

QUICK - Plastic

Röwa-Plastic

Der Spezialist für Spur

DARSTAED 0 Rivarossi

POLA Maxi

H

Flexible Gleisjoche und Weichen

Fleischmann HO INTERNATIONAL

Carrera TRIX EXPRESS

Revell Plastics

Spez. Reparaturen, Umbauten u. Ersatzteile Kleinserien in Spur 0

1871:
Die Eisenbahn macht Epoche

1971:
Die Datenverarbeitung macht Epoche

Datenverarbeitung durch

PLAN - GmbH.



wir bieten: Aufbau von EDV — Abteilungen
Programmierung
Service auf unserer Anlage
Datenerfassung
Spezialprobleme

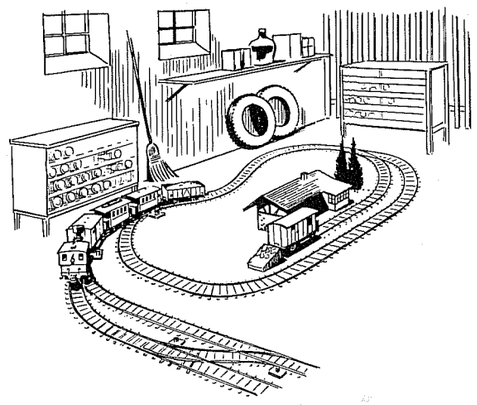
PLAN Datenverarbeitung

5600 Wuppertal - Elberfeld, Fr. - Ebert - Str. 134
Telefon 02121 — 306001

In Rekordzeit — ein Begriff!

LGB

LEHMANN-GROSS-BAHN



ERNST PAUL LEHMANN

PATENTWERK

NÜRNBERG

Wer möchte seine Zeitschriftensammlung vervollständigen ?

Wir haben noch genügend Vorräte an vergriffenen Nummern von

Deutscher Eisenbahnfreund
Lok — Magazin
Modellbahnrevue
moderne eisenbahn
Auf Schienen

Beantwortung von Anfragen und Zusendung von Prospekten sowie Listen über vergriffene antiquarische Eisenbahnbücher, eine neue Zusammenstellung von Klein- und Nebenbahnen nur gegen Voreinsendung von 1,00 DM möglich.

Wir suchen stets ältere Hefte DEV—KURIER ab Nr. 11.

Spezialbuchhandlung für Eisenbahnbücher und —Zeitschriften

RUDOLF KÖHL

5038 Rodenkirchen, Hauptstraße 81, Tel. Köln 30 10 05.

Die zweitbeste Art

den DEV - Kurier regelmäßig zu erhalten, ist ein Direkt - Abonnement. Für 9,00 DM auf Postscheckkonto Hamburg 16 17 erhalten Sie im Jahr drei Normal- und ein umfangreiches Spezialheft. Die beste Art bleibt nach wie vor die Mitgliedschaft im DEV!



Uniform-Mützen, Uniform-Hemden sowie sämtlichen Uniform-Zubehör liefert Ihnen das Spezial-Versandhaus

ERICH BEINHORN, Abt. 26
33 Braunschweig, Steinwegpassage, Postfach 39

Preisliste kostenlos.



Liebe Leser:

Dieses ist keine Festschrift. Zum fünfzigjährigen Jubiläum beider Bahnen, der BK und HK, sind Festschriften erschienen. Und wir wollen hier keinen neuen Aufguß machen.

Bedauerlicherweise haben beide Festschriften nur sehr geringe Verbreitung gefunden, und die meisten Exemplare sind verlorengegangen. Immer wieder ist aber sowohl von offizieller Stelle wie auch von der Bevölkerung des Ravensburger Raumes der Wunsch laut geworden nach einer „Erinnerung" an die ehemalige Bielefelder Kreisbahn und die Herforder Kleinbahnen.

Wenn wir mit dieser Spezialausgabe des DEV-KURIER nun versuchen, diese Lücke zu füllen, so vor allen Dingen, um die Verbundenheit mit der Eisenbahn in diesem Raume zu erhalten und um außerdem dem Eisenbahnfreund eine Dokumentation von bleibendem Wert in die Hand zu geben.

Insbesondere wenden wir uns aber auch an das ehemalige Personal dieser Bahnen, das in einem selten gekannten Ausmaße sich noch heute zusammenfindet, obwohl fast alle in anderen Berufen untergekommen sind.

Leider ist von beiden Bahnen materiell fast nichts übrig. Immerhin ist es dem DEV gelungen, drei Fahrzeuge der Herforder Klb. zu retten. Vielleicht kann es Frucht dieses Heftes sein, daß Mittel und Wege gefunden werden, von dem wenigen, das noch vorhanden ist, weiteres zu retten und der Museums-Eisenbahn zur weiteren Pflege zuzuführen.

Ihr

Otto Kurbjuweit

Es sind Beilagen beigefügt von

DER STADTVERKEHR u. DEV

H 21393 F

DEV·KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG VON SCHIENENFAHRZEUGEN

herausgegeben vom Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. zur Förderung seiner kulturhistorischen Arbeit.

CHEFREDAKTEUR:

Otto O. Kurbjuweit, 307 Nienburg/W., Warthestraße 21, Tel. (0 50 21) 46 50

Verlag: Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. DEV-Werbung

STÄNDIGE MITARBEITER:

Hartmut Brandt, Michael Breitschwerdt, Fritz Claus, Hans-Jürgen Hentzschel, Rüdiger Johannes, Eberhard Moll, Burkhart Ostersehlte, Peter Weinandt.

VERSAND:

Peter Weinandt, 307 Nienburg/W. Raiffeisenstr. 22

BEZUGSBEDINGUNGEN:

Einzelpreis 1,50 (Sonderhefte 5,— DM) und —,50 DM Versandspesen. Jahresabonnement (4 Hefte incl. ein Sonderheft) 9,— DM incl. Versandspesen. Alle Preise incl. 5,5 % Mehrwertsteuer. Der DEV—KURIER erscheint vierteljährlich. Bestellungen auf dem Zahlkartenabschnitt (Postscheckkonto Hamburg 16 17). Für DEV—Mitglieder ist der Bezugspreis für den DEV—KURIER mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Anzeigen:

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 3 vom 1. 8. 1970. Anzeigenverwaltung: DEV-Werbung, 307 Nienburg/W. Warthestraße 21.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Erlaubnis der Redaktion.

Satz: Sofort-Druck Inh. W. Klapproth, Hameln

Druck: J. Hoffmann & Co., Nienburg/W.

AUFLAGE: 2000

DEUTSCHER EISENBAHN-VEREIN E.V.

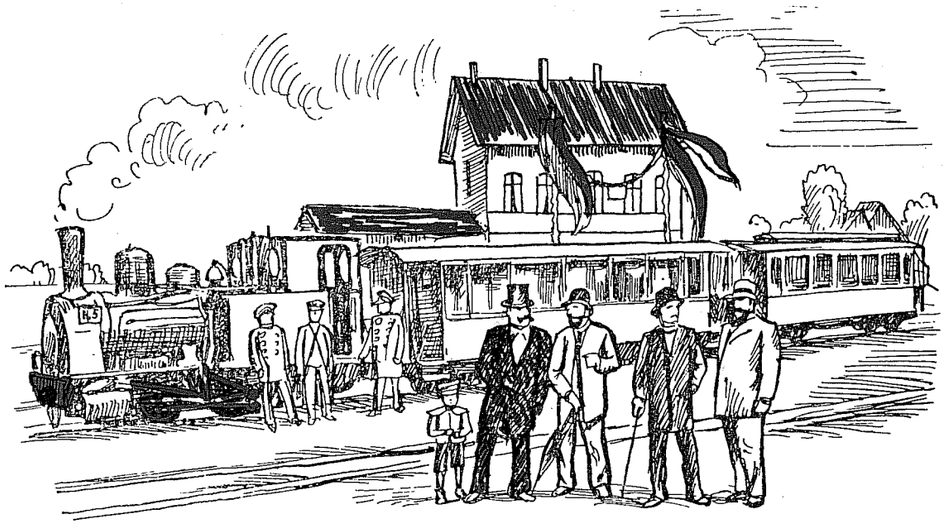
3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof

Vorstand: Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel, 497 Bad Oeynhausen, Dr.-Braun-Straße 6 (Vorsitzender); Ing. Klaus Strauch, Berlin; Henning Piecker, Bruchhausen-Vilsen; Rudolf Hase Heessel; Ernst Wilhelm Holländer, Hameln.

Redaktions- und Anzeigenschluß für die Nummer 24 ist am 10. April 1971

TITELBILD:

Lok ECKENDORF der Bielefelder Kreisbahn, Foto: Sammlung Kemper; unten: Dampf und 1500 V in Enger im August 1951, Foto: G. Wolff.



H. BRANDT / O. KURBJUWEIT:

Die Bielefelder Kreisbahn & Die Herforder Kleinbahnen

Die Bahnen des Herrn Frydrychowicz

Selten ist das Schicksal zweier Bahnen so miteinander verflochten gewesen wie das der Herforder Kleinbahnen und der Bielefelder Kreisbahn, weshalb sie hier auch gleichzeitig abgehandelt werden sollen. Beide Bahnen, und damit fängt die Gemeinsamkeit bereits an, waren zunächst in 60cm-Spur geplant, und zwar in Anlehnung an die in der Nähe befindliche Wallücke–Bahn.

Der Herforder Kreistag bildete bereits 1895 einen Ausschuß zur Erledigung der Vorarbeiten für die Kleinbahnen nach Vlotho, Wallenbrück, Bünde und Kirchlengern. Der Ausschuß ging über dieses großzügige Vorhaben noch hinaus und schlug den Bau eines über 100 km langen Netzes vor, der von den Kreisen Herford, Bielefeld Stadt und Land, Halle und Melle getragen werden sollte. Freilich waren soviel Zuständigkeiten nicht so schnell unter einen Hut zu bringen, und aus dem großen Projekt schälte sich zunächst die Bahn Vlotho – Herford – Wallenbrück heraus, deren Bau in 60cm–Spur am 1. 7. 1897 beschlossen wurde.

Im November des gleichen Jahres beschloß der Bielefelder Kreistag den Bau einer 60cm-Spur nach Enger mit Abzweig von Schildesche nach Werther, die am 20. 8. 1898 vom Regierungspräsidenten in Minden konzessioniert wurde. In Enger solle die Bahn in den Bahnhof der von Herford aus projektierten Bahn einfahren.

Während man sich in Bielefeld schnell einig wurde und sofort bei der Industrie die benötigten Fahrzeuge in Auftrag gab, entbrannte in Herford ein erbitterter Streit über Linienführung und Spurweite der geplanten Kleinbahn. Und tatsächlich wurde die Spurweite noch in letzter Minute vor Baubeginn in 1m geändert, um den enernischen Verfechtern der Normalspur wenigstens entgegenzukommen. Bei der kritisierten Linienführung über Bad Salzuflen blieb es allerdings. Unter der Leitung des von den Mecklenburg–Pommerschen Schmalspurbahnen stammenden Herrn Frydrychowicz begann alsbald der Bahnbau.

Die Herforder Spurweitenänderung brachte nun die Bielefelder in peinliche Bedrängnis, lag ihnen doch viel am gemeinsamen Bahnhof in Enger. Es blieb nichts anderes übrig, als die erteilten Aufträge zu stornieren bzw. zu ändern und eine Konzessionsänderung zu beantragen. Nun begann auch der Bau in Bielefeld in 1m-Spur. Am 10. August 1900 fuhr der erste Zug der Herforder Kleinbahnen von Herford nach Enger; die Strecke nach Wallenbrück konnte am 20. 9. desselben Jahres in Betrieb genommen werden.

Im Hinblick auf die enge betriebliche Verflechtung mit der künftigen Bielefelder Strecke wurde schon 1900 eine gemeinsame Betriebsleitung vereinbart, die ihren Sitz in Herford hatte. Der Chef war bis 1914 Eisenbahndirektor Frydrychowicz. Außerdem wurde Tarifunion und Austausch von Betriebsmitteln vereinbart.

Am 1. April 1901 konnte auch die Bielefelder Kreisbahn Einweihung feiern, und zwar gleich beide Strecken in voller Länge. Erst im darauffolgenden Jahr, am 1. 8. 1902, konnte der erste Anschnitt der Herforder Strecke nach Vlotho, und zwar bis Bad Salzuflen–Kurpark, eröffnet werden. Langwierige Grundstücks-



Betriebsdirektor Frydrychowicz + 1899 - 1914

verhandlungen und diverse Kunstbauten waren der Grund für diese Verzögerung. Bis zur Inbetriebnahme des letzten Teilstückes bis Vlotho war es sogar Mai 1903 geworden. Und am 1. Oktober war mit der Verlängerung zum Weserhafen in Vlotho der Bau der Herforder Kleinbahnen beendet.

Die Bielefelder waren aber sehr an einer weiteren direkten Verbindung nach Salzuflen über Heepen – Eckendorf interessiert. Gleichzeitig hatte man die Notwendigkeit eines Staatsbahnanschlusses für Bielefeld erkannt. Bislang bestand nur in Herford Umlademöglichkeit in die Kleinbahn.

Die geplante Verbindung nach Salzuflen kam nur teilweise, nämlich bis Eckendorf zur Ausführung. Diese Strecke wurde 1909 eröffnet. Im April 1910 konnte auch der neue Bahnhof an der Ekkendorfer Straße eingeweiht werden. Damit wurde auch der Rollblockverkehr möglich, den die HK schon 1904 eingeführt hatten. Auch die Bielefelder Kreisbahn war somit komplett. Der Folgezeit sah vor allen Dingen die Einrichtung von Privatanschlußgleisen, die zur Belebung des Güterverkehrs notwendig waren. Eine Holzhandlung, ein Baugeschäft und eine Kiesgrube waren die ersten Anschlußnehmer bei den HK. Der Betrieb wurde bei beiden Bahnen in der Hauptsache mit gemischten Zügen abgewickelt, der Kleinbahn–Zugtyp par excellence.

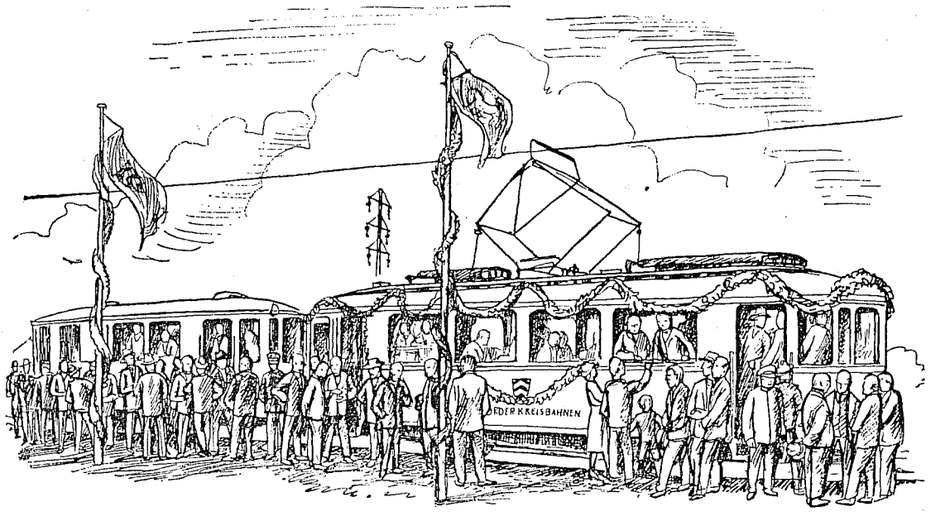
Die Entwicklung der Beförderungsziffern für Personen und Güter geht aus den Schaubildern auf Seite hervor. Der steil ansteigende Güterverkehr der Herforder Kleinbahnen ist vor allen Dingen auf den sich günstig entwickelnden Umschlag im Vlothoer Hafen zurückzuführen.

Im Jahre 1914 sahen sich die HK zum Bau eines neuen Empfangs– und Direktionsgebäudes in Herford gezwungen, da der bisherige Kleinbahnhof durch den viergleisigen Ausbau der Strekke Hannover–Hamm weichen mußte. Im Mai 1915 wurde der neue Bahnhof an der Ostseite des Bahndammes eingeweiht.

Beide Bahnen waren den zeitbedingten Schwankungen durch Hamsterfahrten und Geldentwertung unterworfen, und nach jedem Absinken der Beförderungsziffern trat ein umso größerer Aufschwung ein. Nur die neuste, die Eckendorfer Linie, wollte nicht gedeihen. Schließlich wurde sie am 31. Mai 1922, dreizehn Jahre und einen Monat nach ihrer Eröffnung, wieder eingestellt.

Auch 1922 beschaffte die BK eine normalspurige Tenderlok und nahm den Rangierbetrieb auf den Industriegleisanlagen am Kreisbahnhof Bielefeld auf. 1923 wurde die BK Eigentümerin der Industriegleise und baute 1926 eine normalspurige Güteranschlußbahn in das Sudbrackgebiet. Somit bestanden 7 meterspurige und 13 regelspurige Gleisanschlüsse.

Eine entscheidende Wende



Im Jahre 1913 hatten die Elektrizitätswerke Minden–Ravensberg GmbH (EMR) die Mindener Straßenbahn AG übernommen in der Absicht, diese Dampfstraßenbahn zu elektrifizieren und so einen dauerhaften Abnehmer für elektrische Energie zu erhalten. Das Projekt wurde zwar durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges zurückgeworfen, doch kurz nach Kriegsende fuhr in Minden bereits die erste elektrische Straßenbahn. Von diesem ersten Erfolg ermutigt, sah sich das EMR nach weiteren Objekten dieser Art um und erwarb in den Jahren 1928 bis 31 99% der Anteile an den Herforder Kleinbahnen. 1929 begann die Elektrifizierung der Strecke Herford–Wallenbrück, wozu ein Kredit von 600 000 RM aufgenommen wurde. Die Arbeiten gingen so zügig voran, daß der elektrische Eröffnungszug schon am 26. Juni 1930 von Herford–Bergertor nach Wallenbrück fahren konnte.

Mit der Einführung des elektrischen Betriebes änderte sich der Personenverkehr schlagartig. Die klassischen GmP, die bei den Reisenden gar nicht beliebt waren, gehörten der Vergangenheit an. Kürze Züge verkehrten in dichteren Abständen. Zusätzliche Haltepunkte wurden eingerichtet, die Fahrzeiten wesentlich gekürzt.

Die Fahrdrahtspannung von 1500 V Gleichstrom wurde im Bahngleichrichterwerk am Kleinbahnhof Herford erzeugt. Eine derartohe Gleichspannung ist in Deutschland nur bei der Extertalbahn, bei der Zugspitzbahn und bei den Herforder Kleinbahnen angewendet worden. Gleichzeitig mit der Elektrifizierung wurde der Oberbau verstärkt und die Schienen bis Spenge durchgehend verschweißt.

So begeistert die Öffentlichkeit diesen Fortschritt aufnahm, so empör war man andererseits darüber, daß nach Salzuflen und Vlotho weiterhin Dampfzüge fuhren. Im Oktober 1931 wurde auch tatsächlich mit der Elektrifizierung der anderen Hälfte der HK begonnen, und am 11. 5. 1932 wurde die Strecke bis Vlotho Friedhofstraße eingeweiht, der Rest bis zum Reichsbahnhof am 16. 8. 33.

Durch den Wechsel der Traktionsart bei den HK war die gemeinschaftliche Betriebsführung, die seit Inbetriebnahme beider Bahnen bestanden hatte, ihrer logischen Begründung beraubt, und sie wurde 1934 durch einen Auseinandersetzungsvertrag aufgelöst. Lokschuppen und Werkstätten in Enger wurden Eigentum der BK, die gleichzeitig eine neue Betriebsdirektion in Bielefeld einrichteten. Der Güterverkehr der HK blieb allerdings bei der Dampftraktion, zumal auch nur die Personengleise überspannt worden waren. Die Unterhaltung der HK–Fahrzeuge wurde nun von der BK in der Werksatt Enger durchgeführt.

Der 2. Weltkrieg traf beide Bahnen schwer. Viele Bahnanlagen und Betriebsmittel wurden bei Luftangriffen zerstört. Gegen Kriegsende ruhte bei beiden Bahnen der Verkehr und kam nur zögernd wieder in Gang. Kaum waren die Anlagen unter Einsatz aller Kräfte und Höchstleistung des Personals wieder hergestellt, wurden die Herforder Kleinbahnen von einem Naturereignis schwer getroffen: Am 9. Februar 1946 stürzte infolge Hochwassers die Hansabrücke in Herford ein, womit das Streckennetz der HK in zwei Teile zerschnitten wurde. Zu allem Unglück befand sich auf der Vlothoer Strecke zu der Zeit nur ein Triebwagen mit zwei Beiwagen,

Genehmigungsurkunde des Fürstentums Lippe für den lippischen Abschnitt der Strecke Herford – Vlotho

Im Namen Seiner Durchlaucht des
Fürsten Carl Alexander zur Lippe.

Wir
Ernst Casimir Friedrich Karl Eberhard
von Gottes Gnaden
Graf und Edler Herr zur Lippe Biesterfeld,
Graf zu Schwalenberg und Sternberg
etc. etc.
Regent des Fürstenthums Lippe

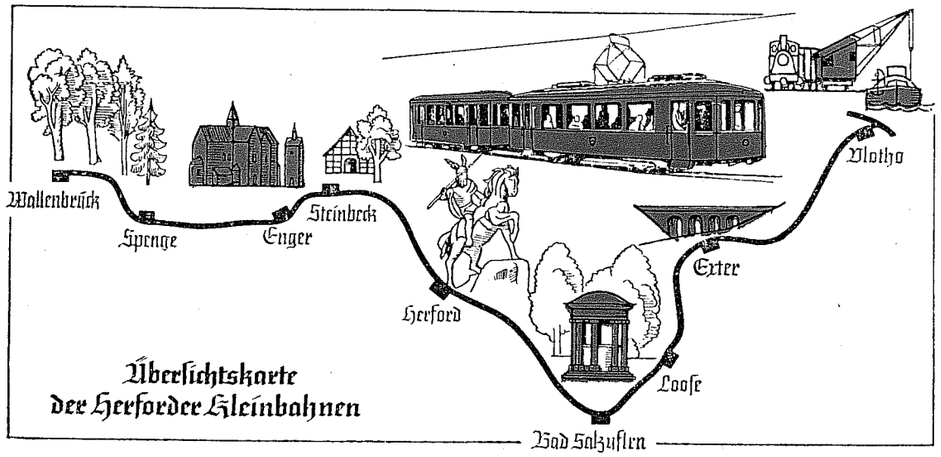
[illegible]

Urkunde [illegible]

Detmold, den 29. September 1899

Ernst

Graf zur Lippe



der nun den Verkehr allein bewältigen mußte. Versuche, weitere Fahrzeuge mitStraßenrollern hinüberzuschaffen, scheiterten. Steigender Güter– und Personenverkehr und Stoffknappheit stellten an die HK höchste Ansprüche. Erst am 1. Mai 1949 konnte die neuerbaute Hansabrücke wieder von der Bahn befahren werden.

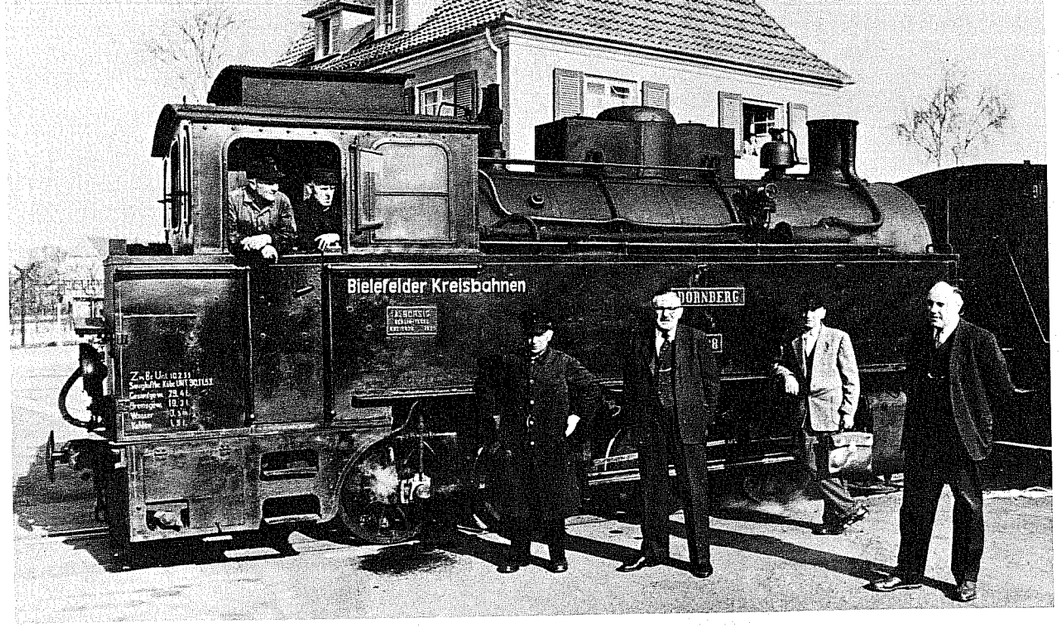
Inzwischen war auch eine schon während des Krieges begonnene regelspurige Industriegleisanlage fertiggestellt und am 29. 1. 47 in Betrieb genommen worden. Eine zweiachsige Deutz–Dieselmaschine versah die Traktion.

Das Ende

Zum 50jährigen Jubiläum beider Bahnen in den Jahren 50 und 51 wurden Festschriften herausgegeben, doch war schon zu jener Zeit, zumindest bei der BK die abfallende Tendenz der Beförderungen und die steigende Kfz–Konkurrenz zu bemerken. Am 13. 2. 1954 stellte die Bielefelder Kreisbahn den gesamten Personenverkehr ersatzlos ein. Der Güterverkehr nach Enger wurde 1955, nach Werther 1956 eingestellt, die Strecken sofort abgebaut. Die DB übernahm die regelspurige Industriegleisanlage in Bielefeld.

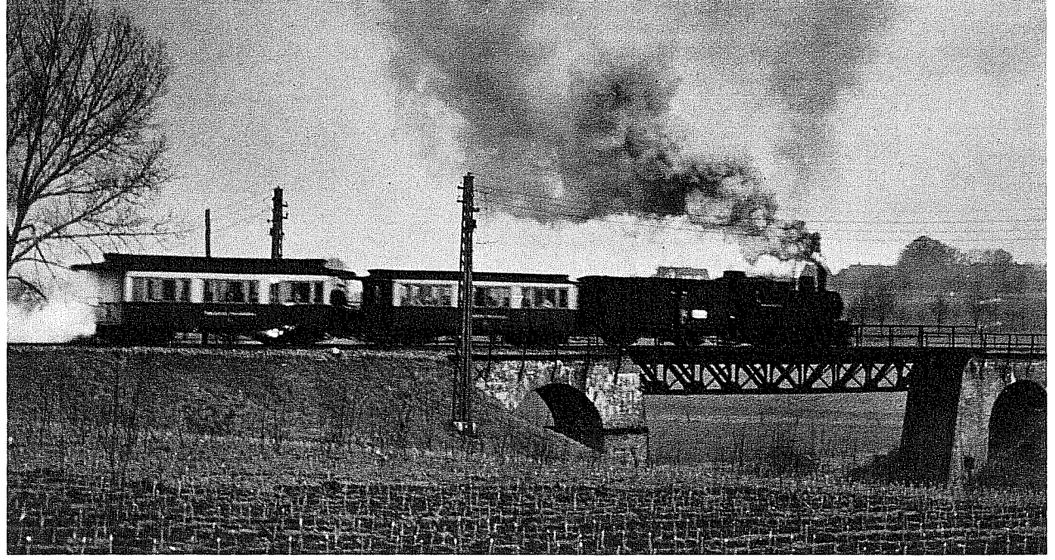
Der Tod der HK war langsamer. Im April 1962 wurde auf der Vlothoer Strecke der Betrieb bis Exter zurückgenommen, am 5. November des Jahres bis Herforder–Bergertor. Die Strecke wurde abgebaut. Der Personenverkehr Wallenbrück – Sprenge wurde 1963, zwischen Herford–Kleinbahnhof und Bergertor 1954 eingestellt. Im März 1965 wurde auch der Güterverkehr nach Wallenbrück aufgegeben und die Strecke Spenge – Wallenbrück abgebaut. Am 22. 4. 1966 schließlich wurde der restliche Meterspurbetrieb eingestellt. Der Streckenabbau wurde schnell durchgeführt, wobei der für den DEV vorgesehene O–Wagen 113 gründlich demoliert wurde. Der Großherzigkeit des damaligen Werkmeisters Höpfner ist es zu danken, daß der Wagenaufbau bis zur Übergabe im August 66 in der Werkstatt der HK renoviert wurde. Gleichzeitig gelang es dem DEV, die Wagen Pw 32 und den Gw 49 als interessanteste Typen zu retten. Dampfloks waren leider nicht mehr vorhanden.

Einige Straßenbahnwagen der HK sind noch auf Sylt. Interessanter für einen etwaigen Betrieb auf der Museums–Eisenbahn sind die noch auf Borkum laufenden Wagen der Bielefelder Kreisbahn. Es wäre begrüßenswert, wenn dem DEV aus dem Raume Bielefeld Unterstützung zum Erwerb, Transport und Aufarbeitung wenigstens eines dieser Wagen zuteil würde.









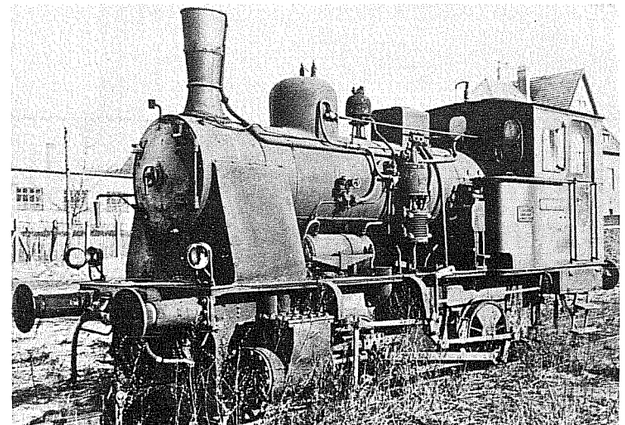


Linke Seite:
Dreimal die Dornberg in Jöllenbeck, im Bild oben mit "Personal versammlung" u.a. mit Lokführer Pape und dem ehemaligen Bahnhofswirt.

Aufnahmen: G. Rudolf/Westfalenblatt

Bielefelder Kreisbahn

Lok Nr. 9 THEESEN



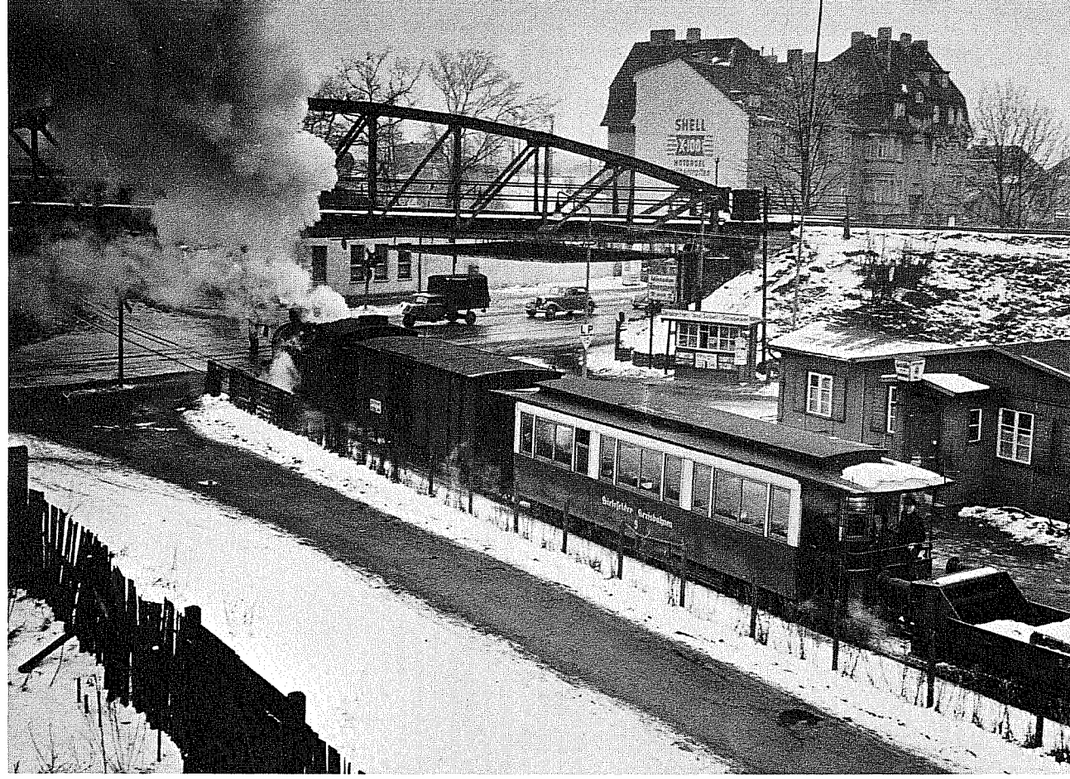


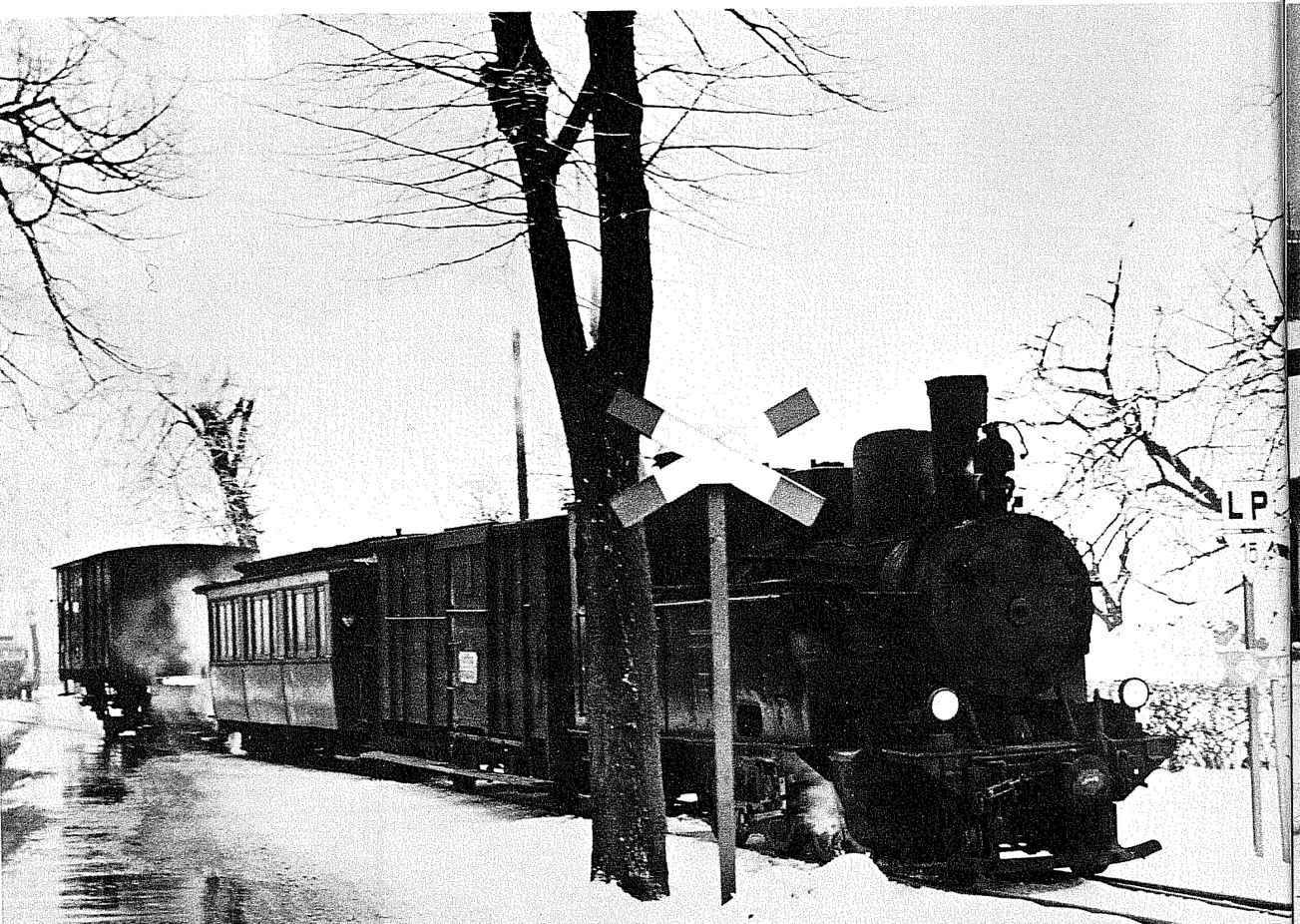


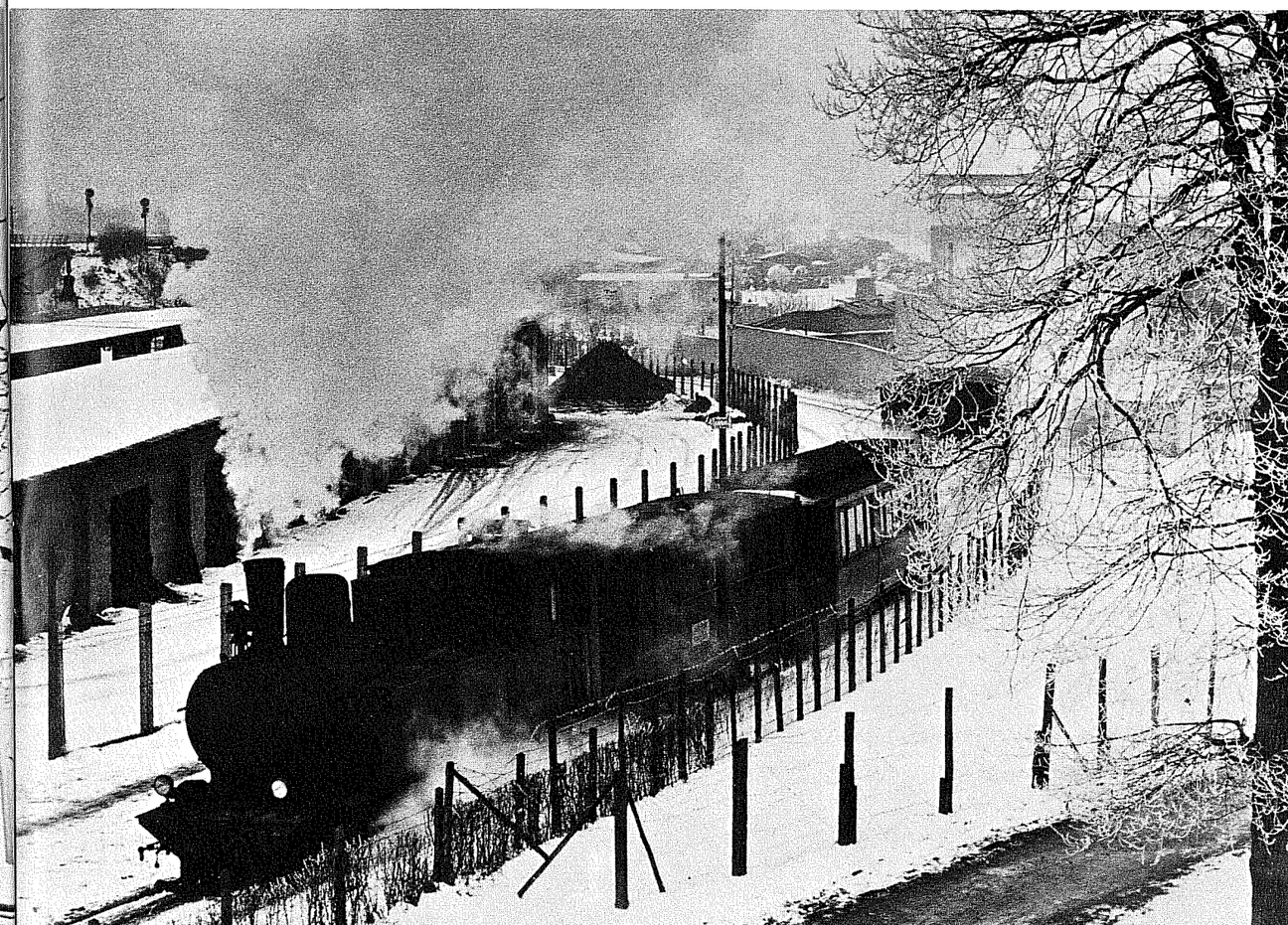
Die dicke Dornberg, links in Schildesche (Foto Freie Presse), Mitte in Jöllenbeck mit Güterzug (Foto G. Rudolf/Westfalenblatt)

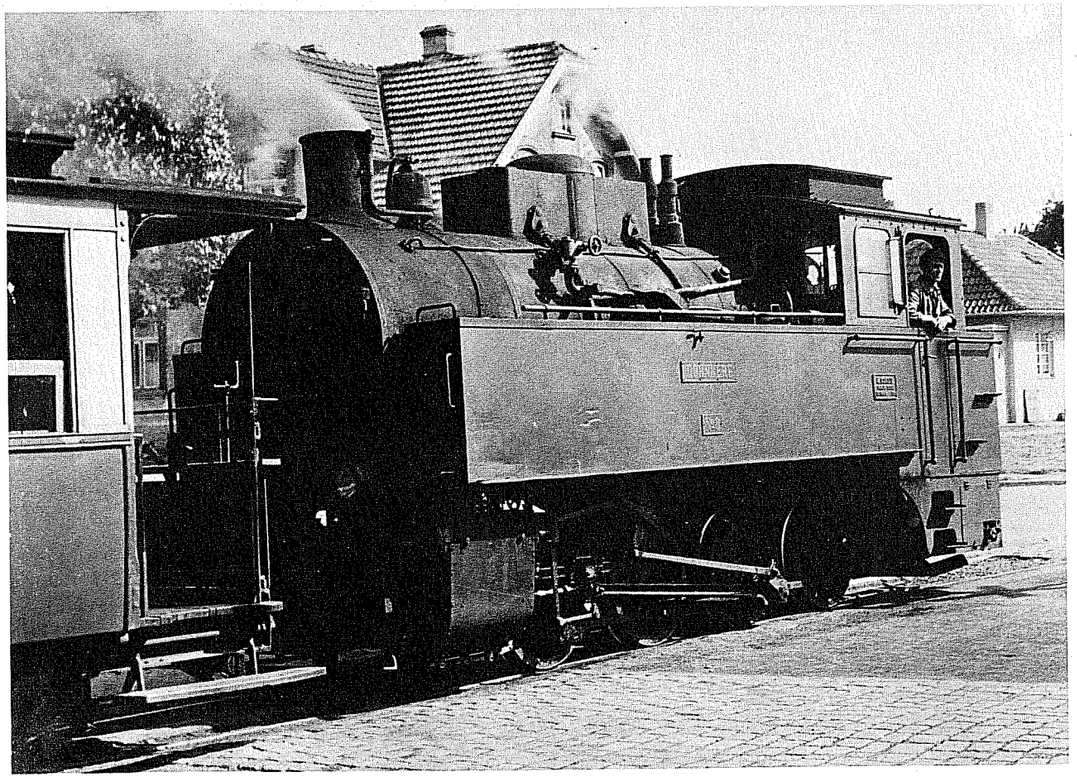
Bielefelder Kreisbahn

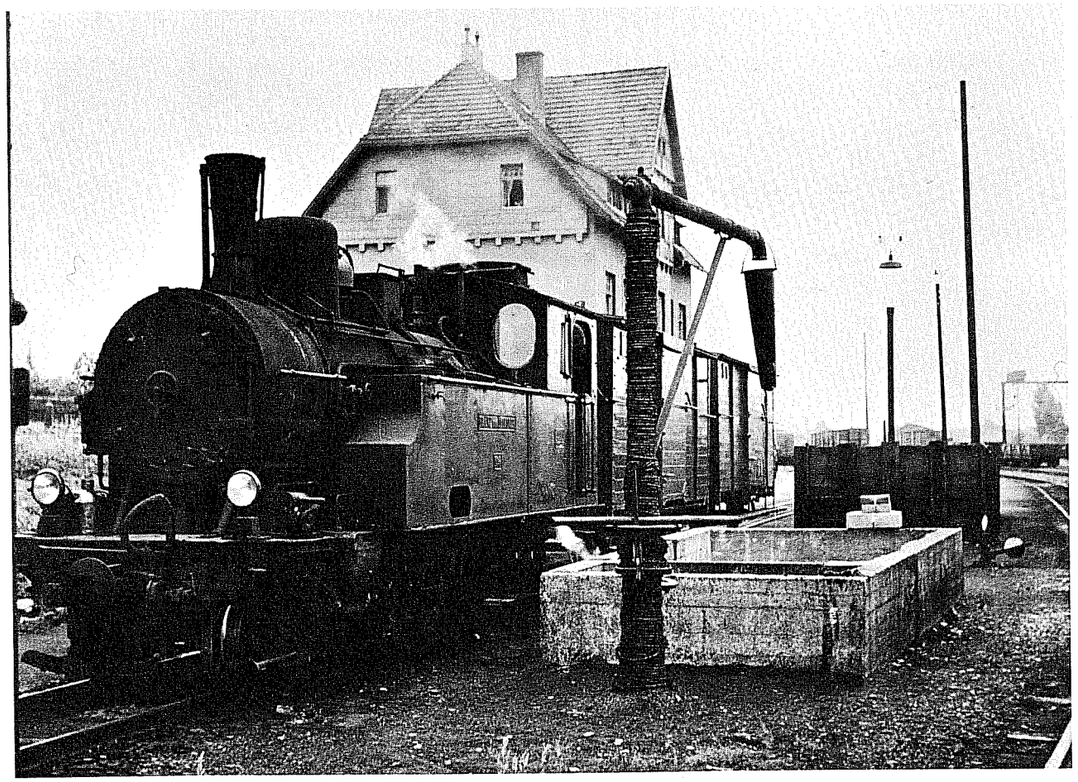
Dreimal der gleiche Zug, rechts oben und unten in Bielefeld, Herforder Straße, unten in Theesen. Das Zuglaufschild ist interessanterweise am Pw.
Alle Bilder: Neue Westfälische/Sudmann.





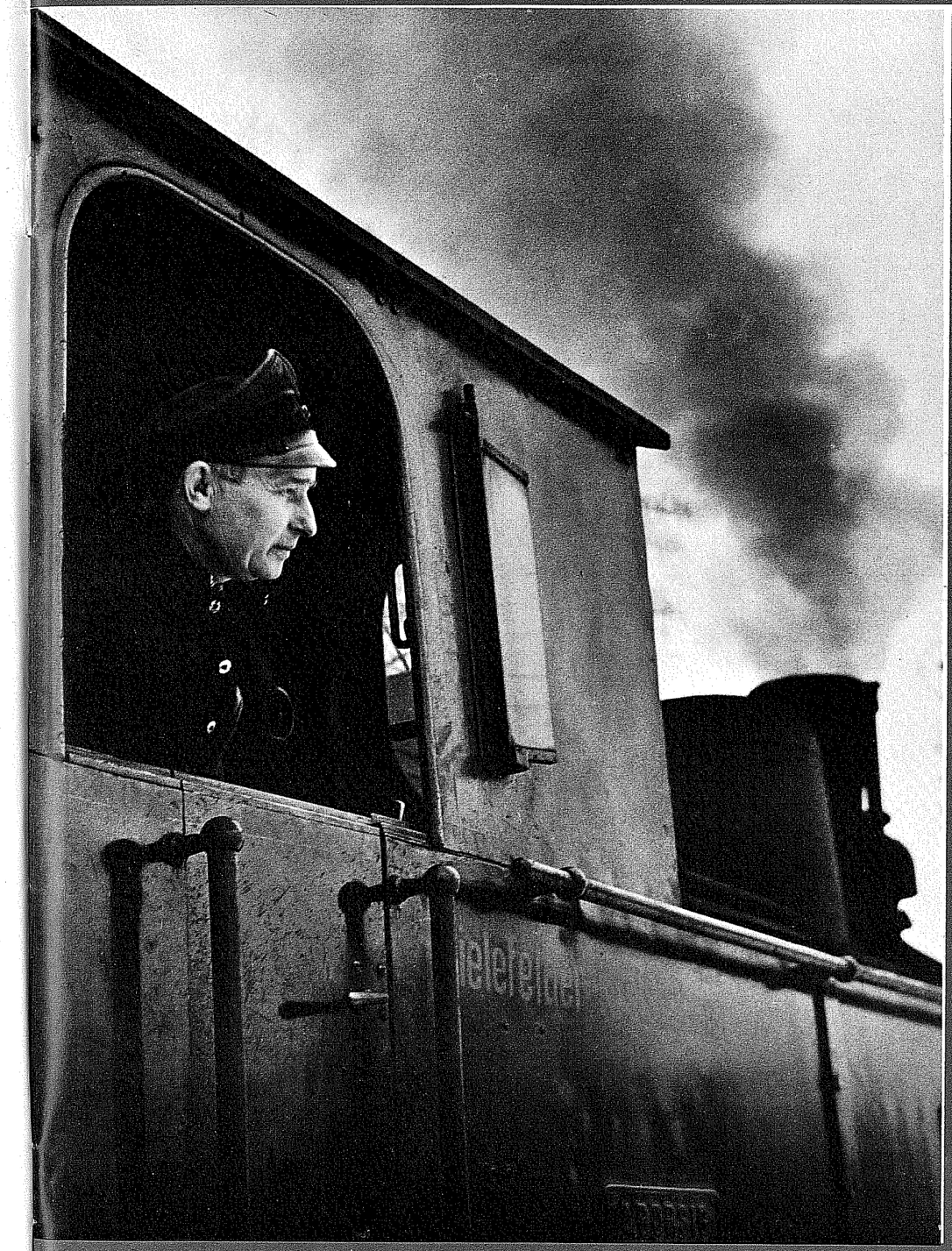






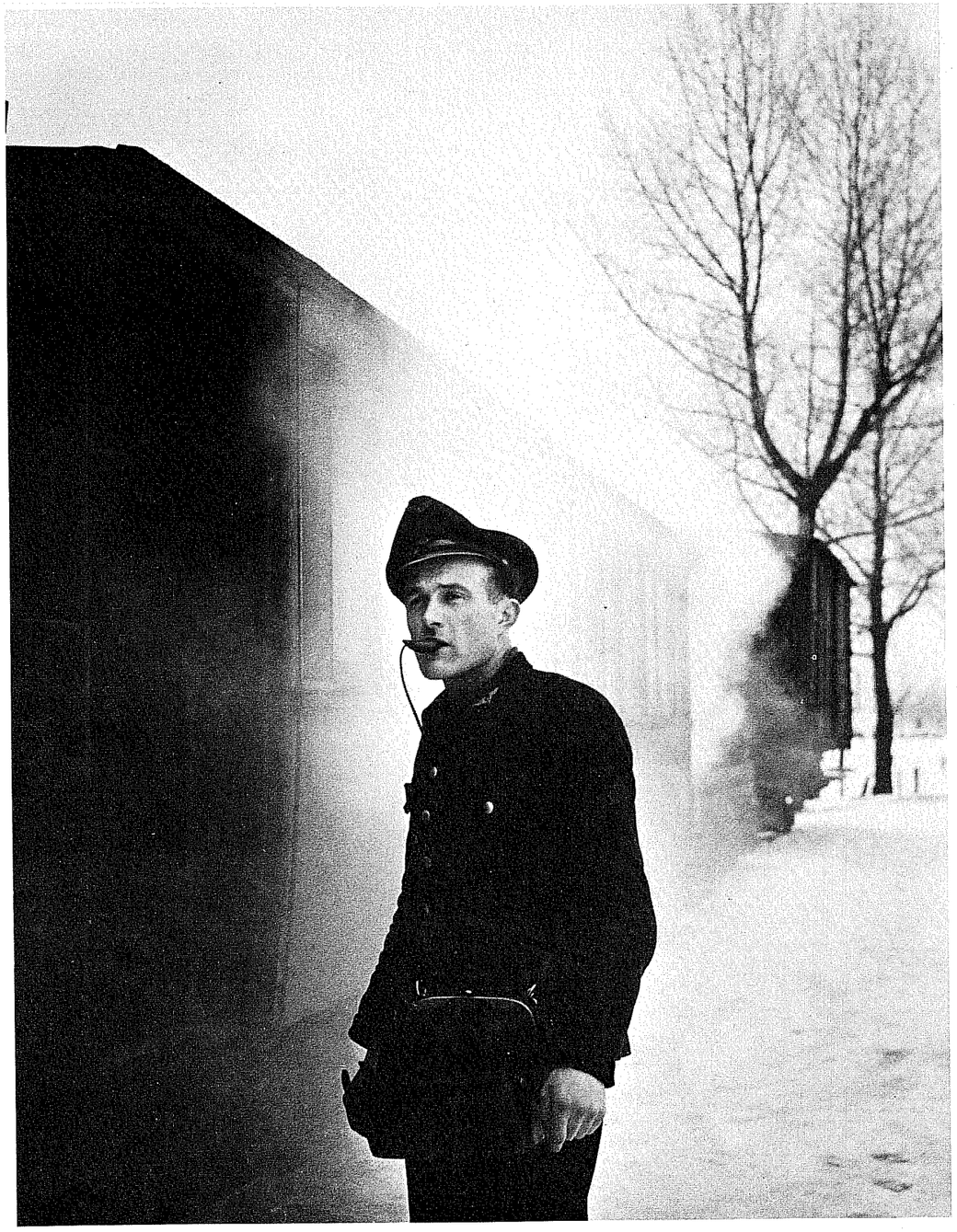
» BK: Die dicke Dornberg in Enger, Foto: Wolff

^ BK: FRANZ v. DITTFURTH in Bielefeld Kreisf. Foto: Wolff

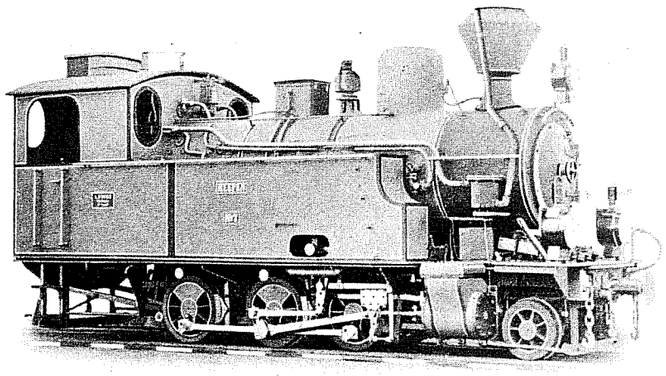


DER MANN AM REGLER:

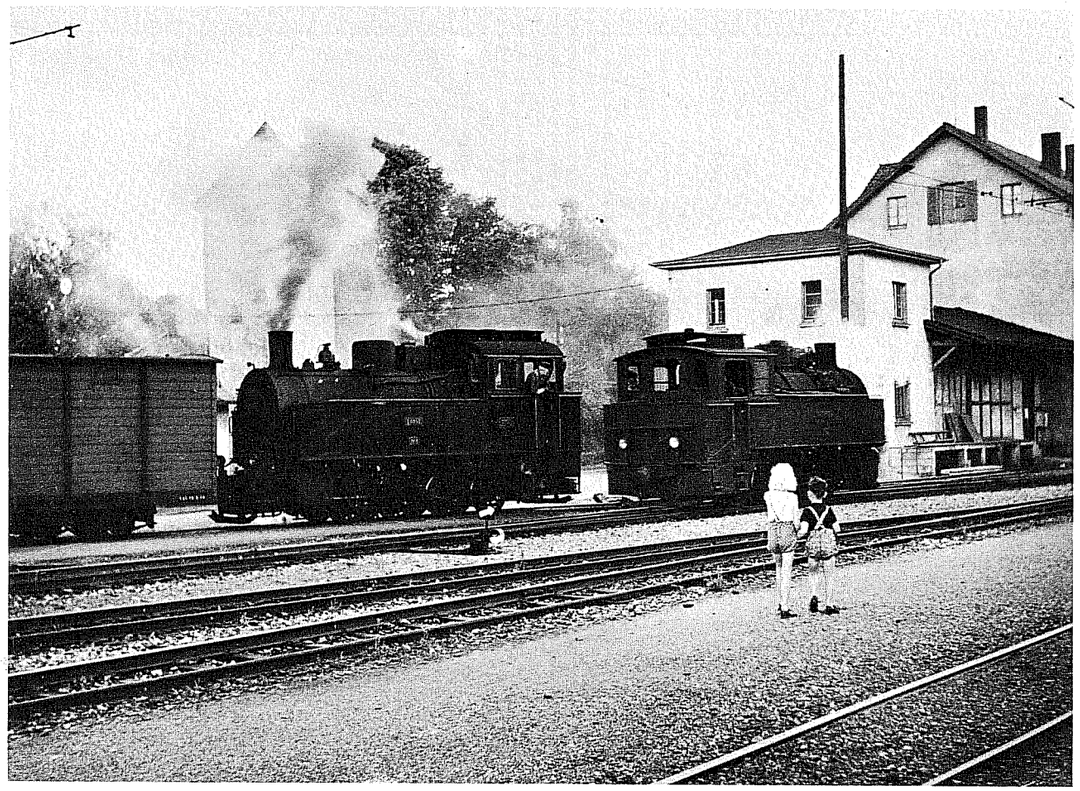
Stellvertretend für alle treuen und tüchtigen Fahrensleute von der schwarzen Zunft: Lokführer Ebke. Sie hängen alle heute noch an ihrer Bielefelder und Herforder Bimmelbahn. Sie treffen sich regelmäßig in den ehemaligen Bahnhofswirtschaften und träumen von der großen Vergangenheit. Mancher von Ihnen wird vielleicht in Bruchhausen - Vilsen einige bekannte Fahrzeuge wiedersehen und auch wieder einmal den Regler einer Schmalspurmaschine ergreifen wollen. Allen sei aber an dieser Stelle gedankt für den Einsatz, mit dem sie "ihre" Bahn bis zuletzt in Gang gehalten haben.



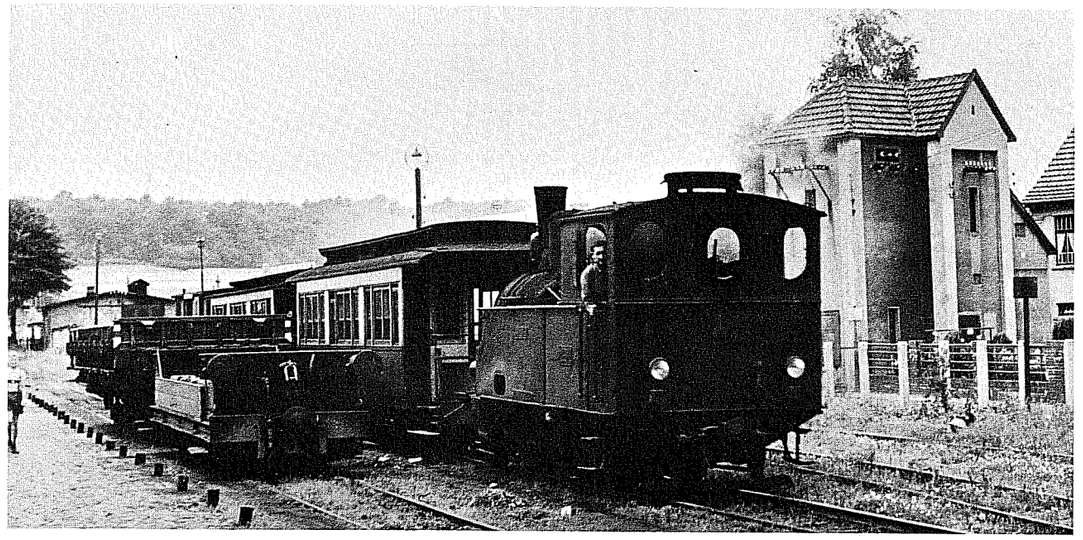
FERTIG !



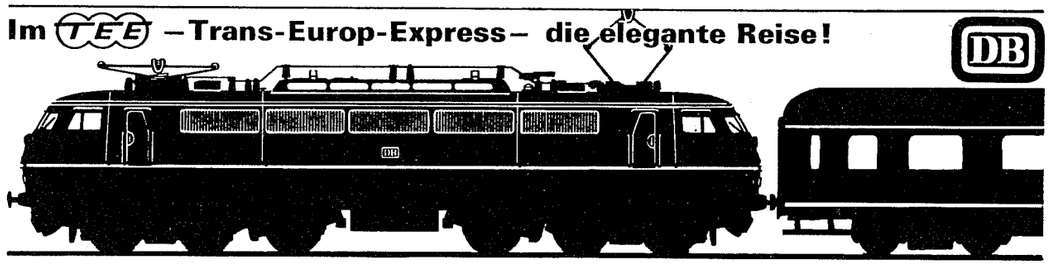
BK: Nr. 7 HEEPEN, Werkaufnahme Sammlung Kemper



HK 8 LOOSE und BK 8 DORNBERG in Enger, Foto: G. Wolff



BK: Lok 1 mit Pz in Werther, Foto: G. Wolff



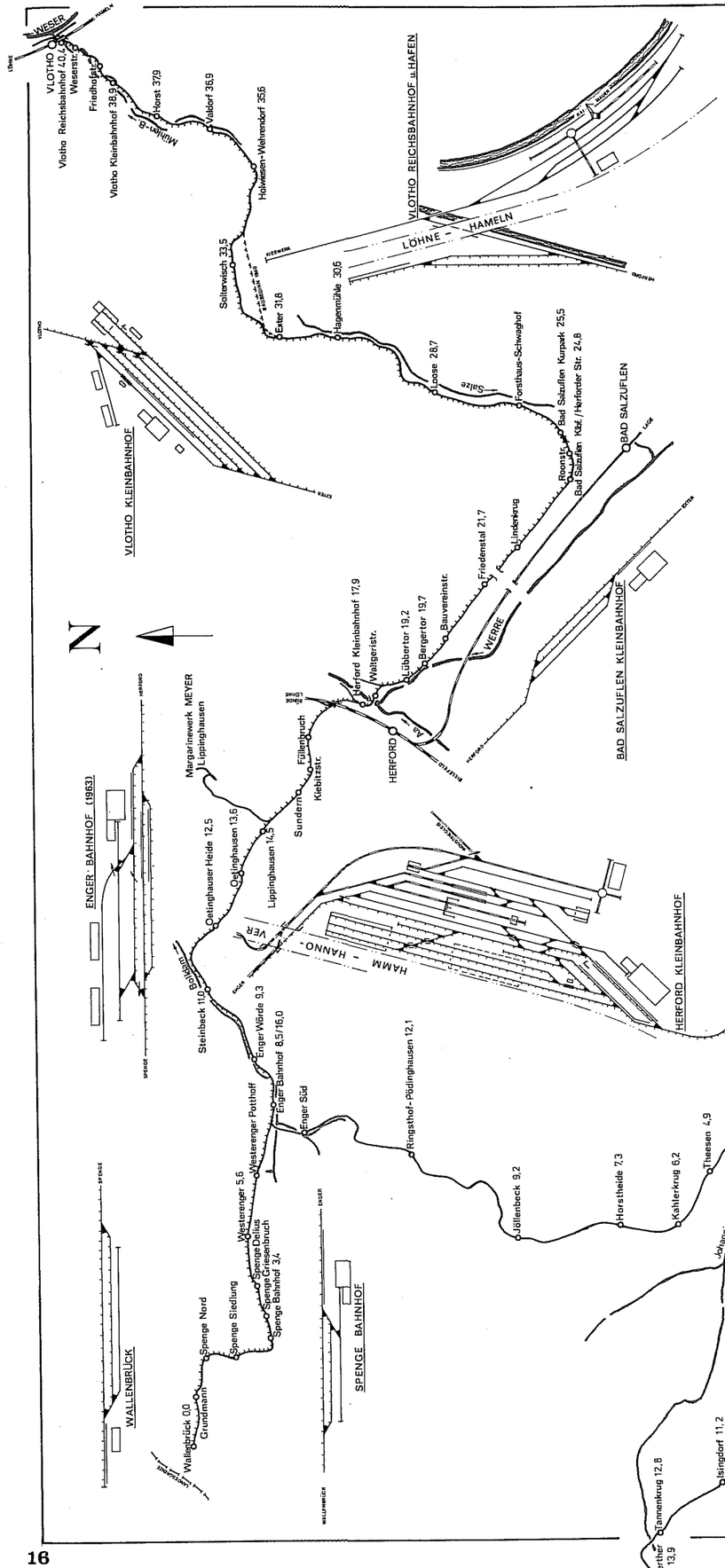
Bielefelder Kreisbahnen und Herforder Kleinbahnen G.m.b.H.

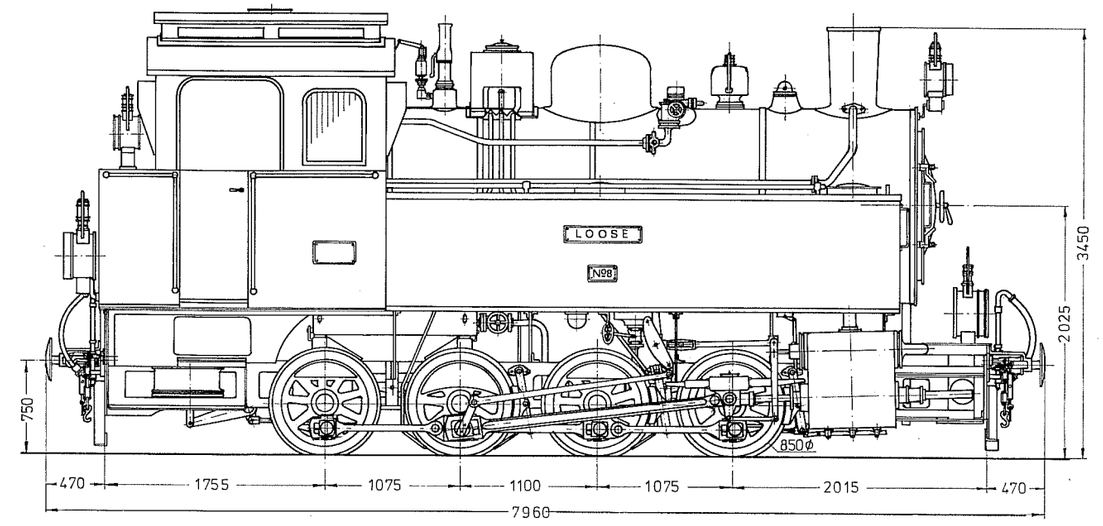
Streckenplan

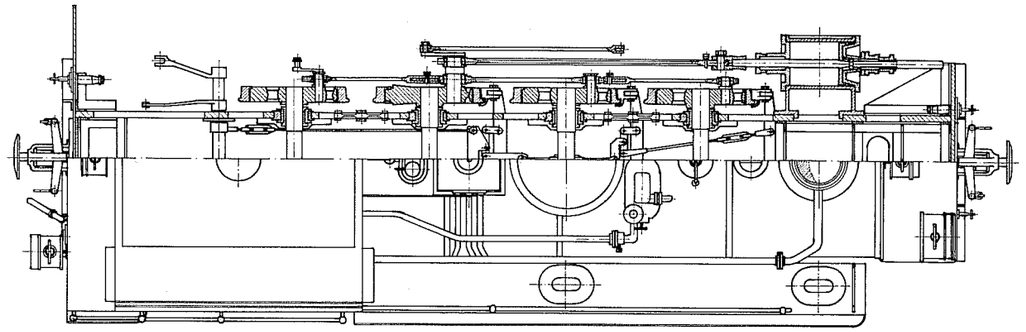
MASSSTAB 1:100000

BAHNHOFSPLÄNE UNMASSSTÄBLICH !

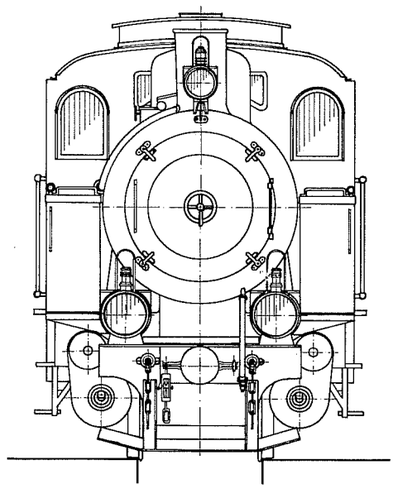
10. Jan. 1971

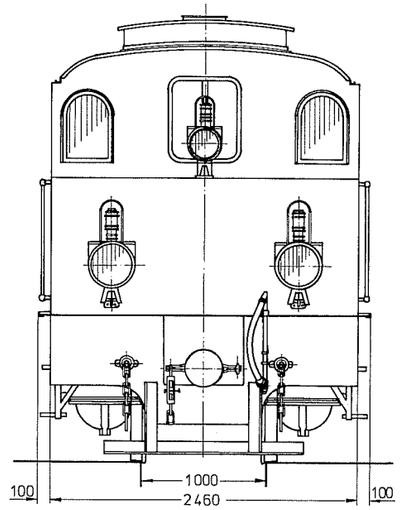






Herforder Kleinbahnen № 8 LOOSE

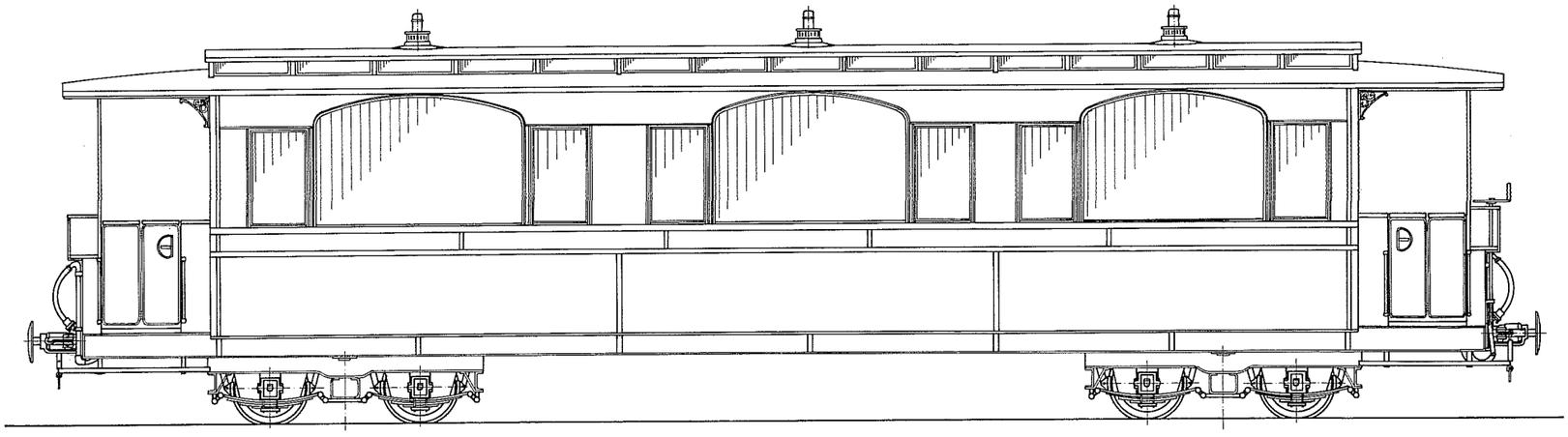




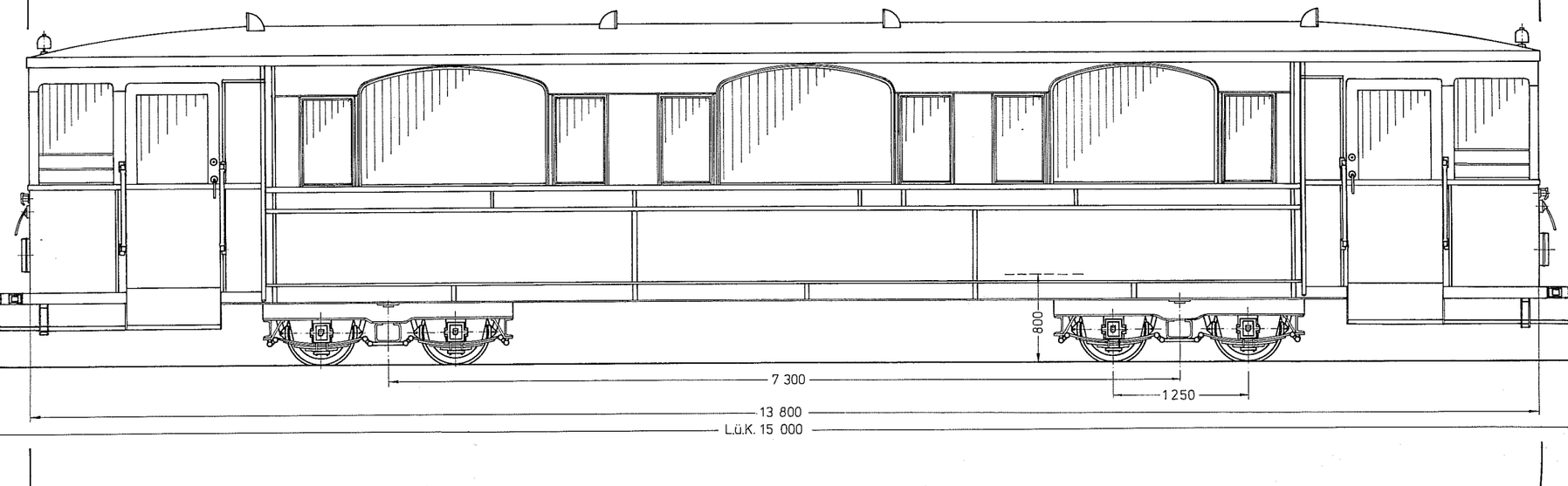
Zylinderdurchm.	360 mm
Kolbenhub	400 mm
Dampfdruck	13 atm
Kesselheizfläche	62 m²
Überhitzerheizfl.	17 m²
Gesamtheizfläche	79 m²
Rostfläche	1,39 m²
Wasserraum	3,5 m³
Kohlenraum	1,35 m³
Leergewicht	26 to
Dienstgewicht	34 to
Zugkraft p = 6,5	5000 kg

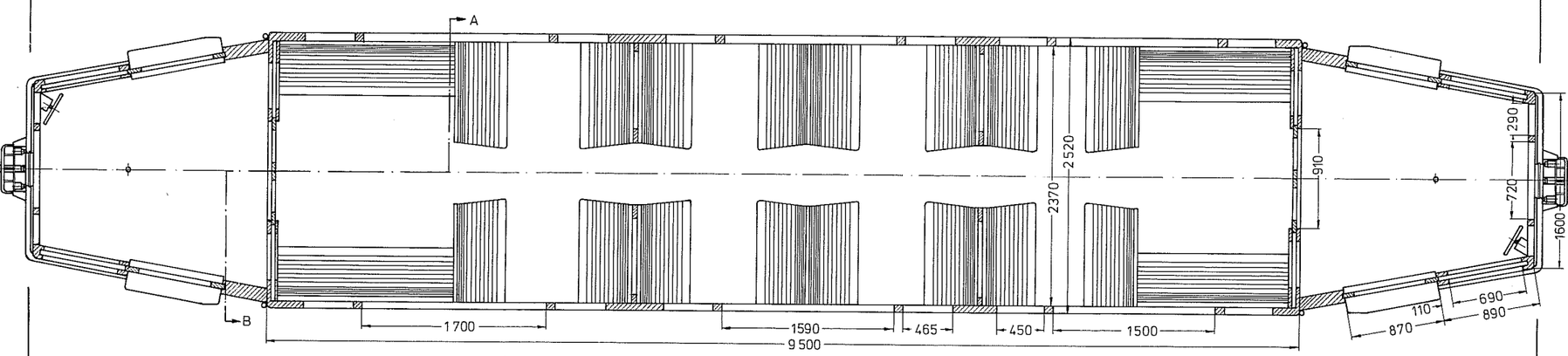
Maßstab 1:50

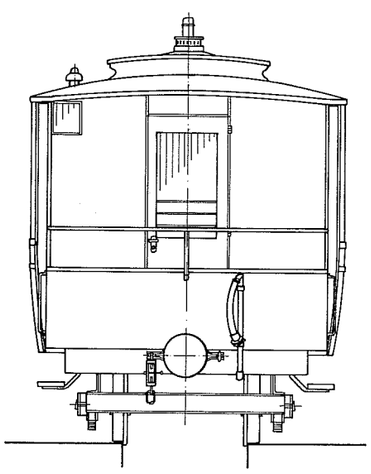
28.11.70



Herforder Kleinbahnen № 9 **später** 25



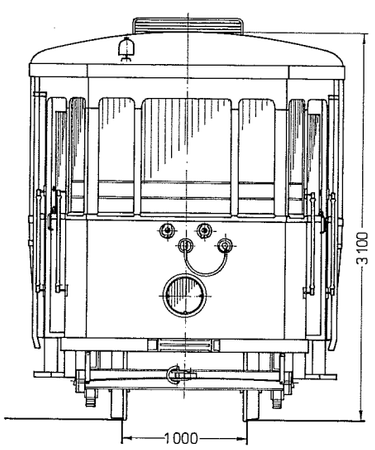


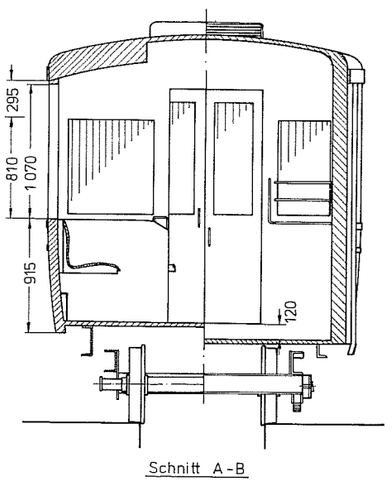


gebaut 1903
von Düsseldorfer Eisenbahnbedarf
vorm. Carl Weyer & Cie.

umgebaut 1933
in der Werkstatt der
Herforder Kleinbahnen

ausgemustert 1963



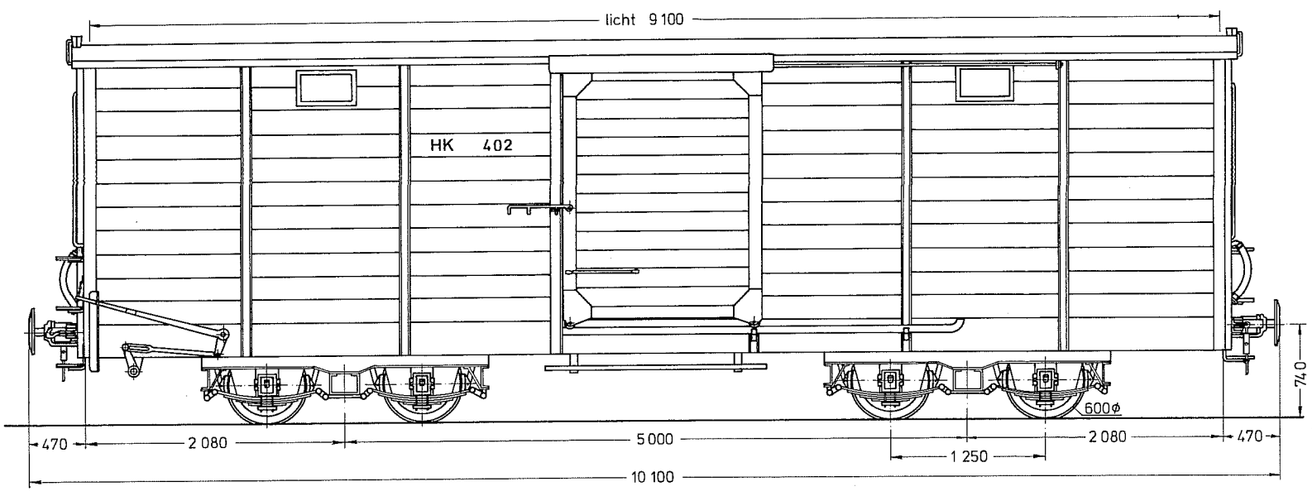


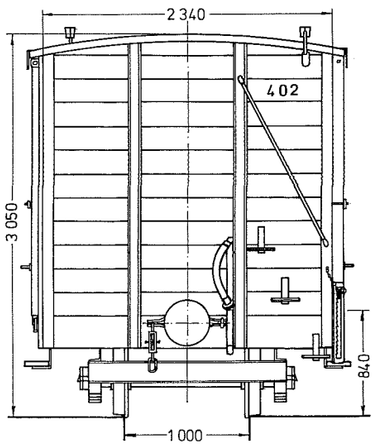
Schnitt A-B

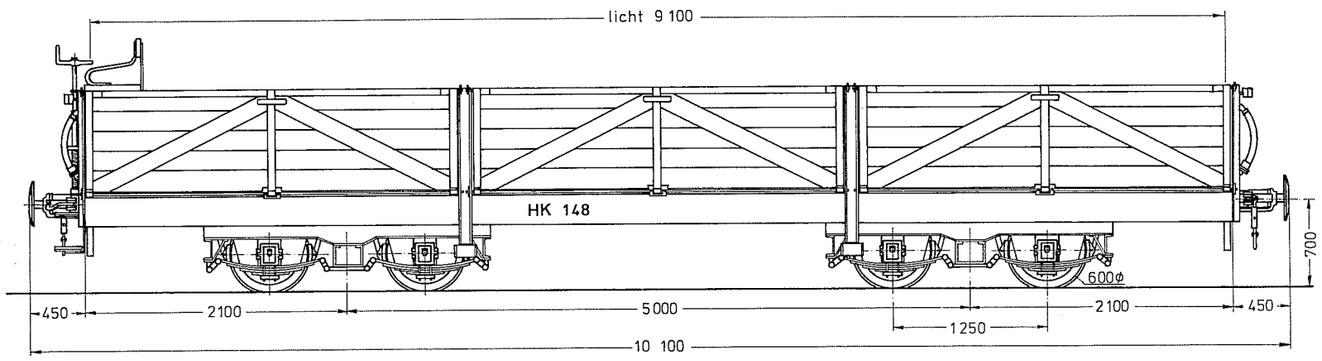
Maßstab 1:50

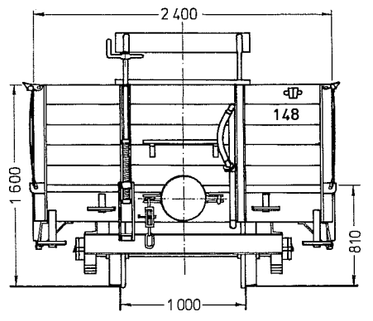
30. 12. 70 H. Brandt

Herforder Kleinbahnen · Güterwagen 148 und 402



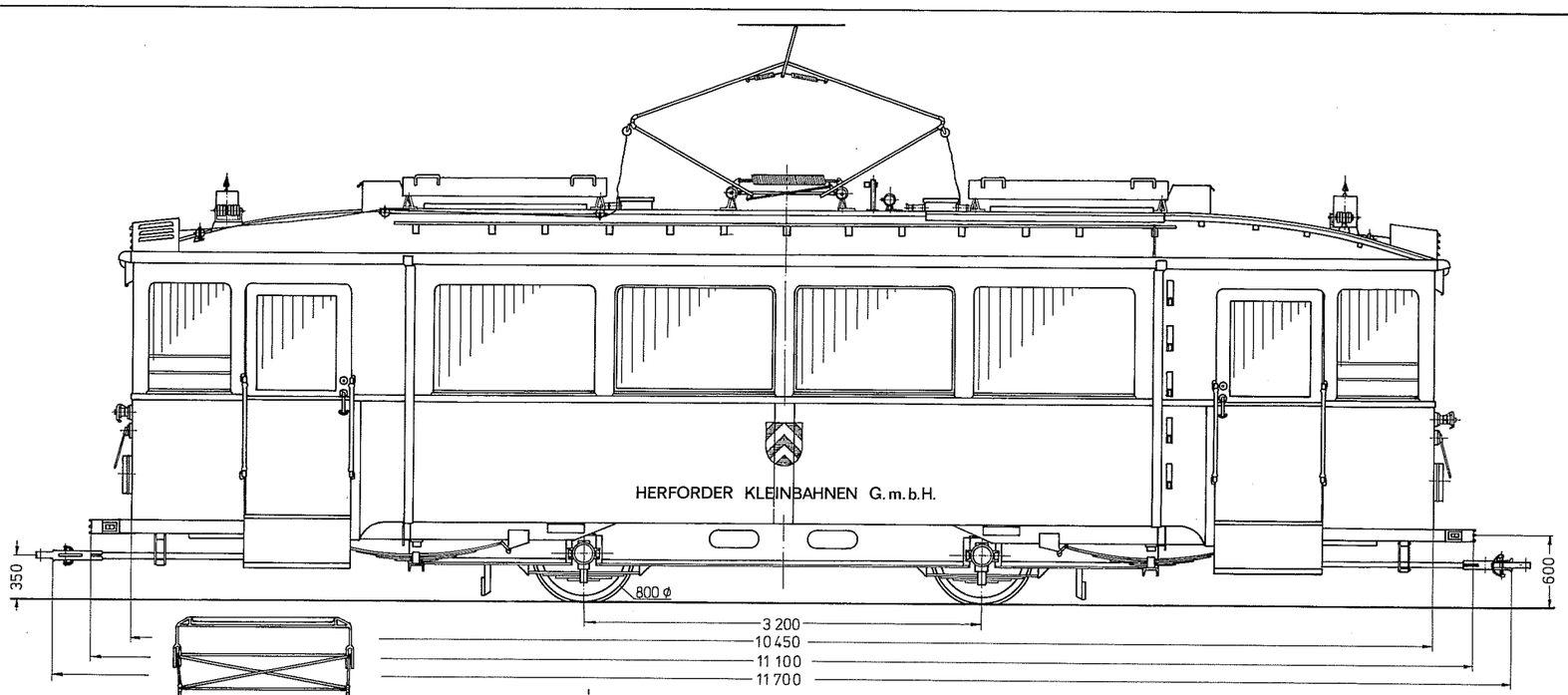




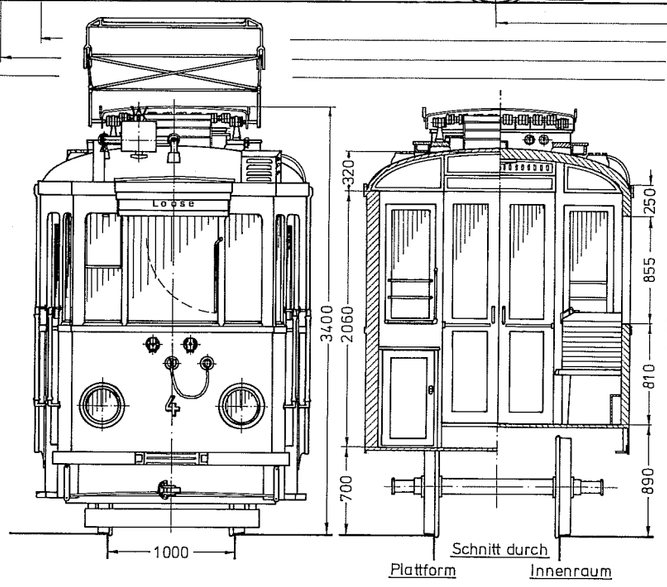


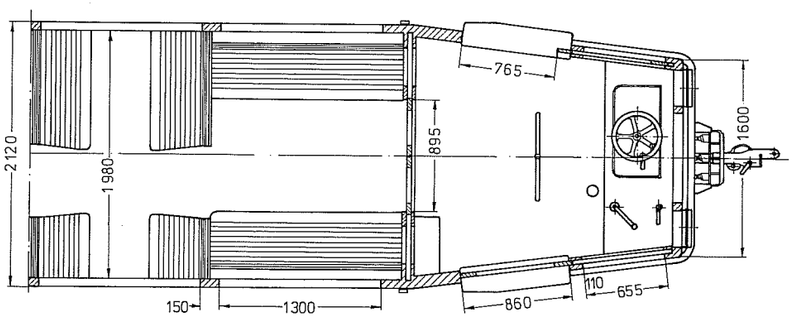
Maßstab 1:50

1.1.71



Herforder Kleinbahnen 1 bis 4



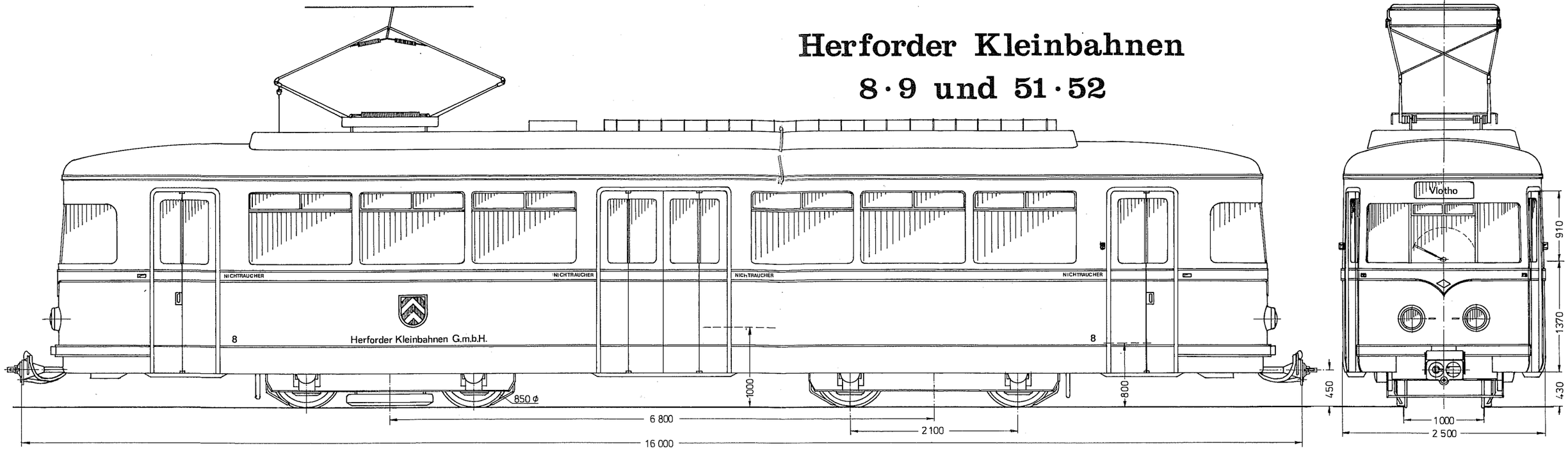


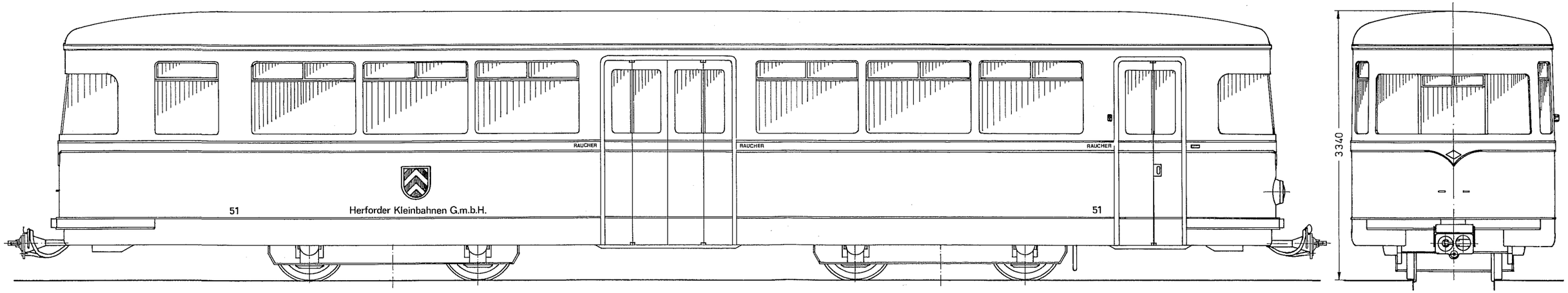
HAWA Hannoversche Waggonfabrik A.G. Hannover-Linden **1930**

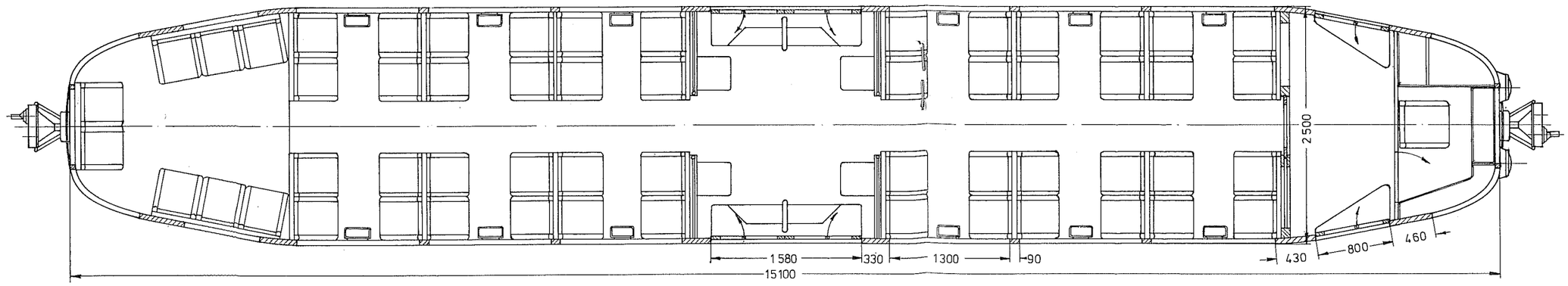
MASSSTAB 1:50

16.Jan.1971

Herforder Kleinbahnen
8·9 und 51·52







Triebwagen: Nr. 8 und 9
Steuerwagen: Nr. 51 und 52

Düsseldorfer Waggonfabrik A.G.
DÜWAG 1952

Sitzplätze	48 + 4 / 56 + 4
Stehplätze	47 / 39
Leergewicht	21 t / 15 t

Maßstab 1:50

6.12.70 H. Arnold

FAHRZEUGLISTE

Bielefelder Kreisbahn

a) Dampflokomotiven (Nr. 9 Regelspur, übrige Meterspur)

1	JÖLLENBECK	B1n2t	Hagans	1900/408	1925 verk.n.Hamburg
2	SCHILDESCHE	B1n2t	Hagans	1900/409	1940 n.Unfall +
3	WERTHER	B1n2t	Hagans	1900/410	1928 +
4	BIELEFELD	B1n2t	Hagans	1900/411	1921 verk.n.Hamburg
1^{II}	BIELEFELD^{III}	1Cn2t	Borsig	1903/5179	1924 ex HK 6;1956+ §
5	ECKENDORF	1Cn2t	Borsig	1903/5181	gel.als 3; 1956+
6	FRANZ von DITTFURT	1Cn2t	Borsig	1908/6884	1956+
7	HEEPEN	1Cn2t	Borsig	1908/6885	1956+
8	DORNBERG	Dn2t	Borsig	1920/10838	1956+ §§
	BIELEFELD^{II}	Dh2t	Borsig	1924/11836	§
9	THEESEN	Bn2t	Borsig	1920/10660	1959+ (Regelspur)

b) Diesellokomotive (Regelspur)

10 B-Diesel 120PS MBA/O&K 1939/21363; 1946 ex Wehrmacht,1957 DB

c) Personenwagen (alle Meterspur, vierachsig m. offenen Plattformen)

1,3,4,6 u.9:1955 an OEG Nr.150-154; 1956 umgenummert in 160-164; 162-164 1963+; 160 u.161 1964+.

2,5,7 u.10-12: 1954 vermietet an HK, 1955 verk.Borkum 100-105

8,13 u.14: 1956 1 Wagen verk.an Borkumer Klb.(?);2 Wagen +

§: Die Dh2t Borsig 1924/11836 wurde zunächst an die BK geliefert. Sie war ein Versuch von Borsig mit einem besonderen Mischvorwärmer. Das Personal kam mit der Bedienung nicht zurecht, so daß dauerend ein Techniker von Borsig mitfuhr. Darüberhinaus genügte die Kurvenläufigkeit nicht für die Bielefelder Strecken. Die Vorwärmanlage wurde deshalb geändert, und die Maschine dann an die HK als GEORG von BORRIES II geliefert. Gleichzeitig kam GEORG von BORRIES I als BIELEFELD III zur BK, und zwar war dieses 1924.

§§: Wurde " die dicke Dornberg " genannt; war entgegen anderen Quellen nach übereinstimmenden Personalaussagen immer bei BK. Gerüchte wonach sie an eine nordd. Inselbahn verkauft worden sein soll, stimmen garantiert nicht.

Die BK besaßen 4 PwPost und zwischen 40 und 70 Güterwagen sowie 28 Rollböcke.

Nach Einstellung des Güterverkehrs 1956 wurden 2 Zwischenwagen und 16 Rollböcke an die Geilenkirchener Krb. verkauft; einige weitere Güterwagen kamen zur Herforder Klb.; der Rest wurde verschrottet.

10 Güterwagen wurden bereits 1937 an die Herforder Kleinbahnen verkauft.

Herforder Kleinbahnen

a) Dampf– und Diesellokomotiven

1	HERFORD	B1n2t	Hagans	1900/422	1915 an Kehdinger Krb. 1935 an Schrottfirma Eckert, Hbg.
2	ENGER	B1n2t	Hagans	1900/423	1920+
3	VLOTHO	B1n2t	Hagans	1900/424	1915 an Kehdinger Krb.,1935 an Schrottfirma Eckert,Hbg.
4	SALZUFLEN	B1n2t	Hagans	1900/425	wie Nr.3
5	SPENGE	B1n2t	Hagans	1900/426	1920 an Mindener Krb.15, 1936 an Sylter Inselbahn oder +
6	GEORG von BORRIES	1Cn2t	Borsig	1903/5179	1924 an BK 1^{II} BIELEFELD^{III}, '56+
7	EXTER	1Cn2t	Borsig	1903/5180	1950+
1^{II}	HERFORD^{II}	Dh2t	Borsig	1920/ ?	Herkunft u.Verbleib unbek. §
5^{II}	SPENGE^{II}	Dh2t	Borsig	1920/10839	gel.als Nr.9, 1954+
8	LOOSE	Dh2t	Borsig	1920/10840	1953+; §§
6^{II}	GEORG von BORRIES^{II}	Dh2t	Borsig	1924/11836	1924 ex BK 8 im Tausch gegen HK 6, 1952+(siehe BK-Liste §)
Köf 10		B-Diesel	Deutz	1946/47385	107PS, Regelspur;1966 an SULO
11		B-Diesel	?	1940/ ?	Lokomotor 40PS (Regelspur)+
Köf 12		B-Diesel	Deutz	1951/47165	125PS; 1966 an Inselbahn Juist
Köf 14		B-Diesel	Deutz	1953/55486	125PS; '66 an Sylt L 14.(CARL^{II}
V 15		B-Diesel	Ruhrtaler	1959	250PS; 1965 an KAE 15^{II}, 1968 weiterverkauft an?

§: Existenz bei der HK fotografisch belegt (mit Hakenkreuzfahne), vermutlich umgenummerte Lok Borsig 10840 (vergl. §§)

§§: Die Betriebsnummer 8 LOOSE haben zwei verschiedene D–Tenderlok getragen, wie aus vorliegenden Fotos hervorgeht, möglicherweise erhielt die Erstlieferung später Nr. 1 HERFORD; lt. Werkaufnahme wurde die 10840 als Nr. 8 ausgeliefert, nicht, wie verschiedentlich angegeben wird, als Nr. 10. Die Typenbezeichnung in diesem Heft entspricht der zweiten Ausführung F. Nr. unbekannt.

b) Wagen für elektrischen Betrieb (1500 V =)

Tw 1-7 sowie 10 und 11 zweiachsig; 8,9,12 u.13 vierachsig

1	Tw	Hawa	1930	1964 ausgemustert
2	Tw	Hawa	1930	1965 ausgemustert, 1968 +
3	Tw	Hawa	1930	1966 ausgemustert
4	Tw	Hawa	1930	1966 ausgemustert, 1970 +
5	Tw	Uerdingen	1932	1966 +
6	Tw	Uerdingen	1932	1966 ausgemustert
7	Tw	Uerdingen	1932	1966 ausgemustert
8	Tw	Düwag	1952	1966 an Sylter Inselbahn §
9	Tw	Düwag	1952	1966 an Sylter Inselbahn §
10	Tw	Schöndorf	1927	1954 ex Straßenbahn Minden 8, 1962 +
11	Tw	Schöndorf	1927	1955 ex Straßenbahn Minden 9, 1962 +
12	Tw	Düwag	(1952)	1961 Umbau aus Stw.51, 1966 an Sylt §
13	Tw	Düwag	(1952)	1961 Umbau aus Stw.52, 1966 an Sylt §

Bw 21-24 sowie 32 und 33 zweiachsig; 25-31 sowie 34-52 vierachsig

21	Bw	Hawa	1930	1960 ausgemustert
22	Bw	Hawa	1930	1960 ausgemustert
23	Bw	Hawa	1930	1960 ausgemustert
24	Bw	Hawa	1930	1962 ausgemustert
25	Bw	Düsseldorf	1903	1933 Umbau aus Kleinbahnwagen,1963 ausg.
26	Bw	Düsseldorf	1903	1933 Umbau aus Kleinbahnwagen,1962 ausgem.
27	Bw	Düsseldorf	1903	1933 Umbau aus Kleinbahnwagen,1962 ausgem.
28	Bw	Uerdingen	1933	1966 an Sylter Inselbahn 28
29	Bw	Uerdingen	1933	F.Nr.38337, 1966 an Sylter Inselbahn 29
30	Bw	Düsseldorf	1900	1936 Umbau aus Kleinbahnwagen, 1962 +
31	Bw	Schöndorf	1927	1945 ex Straßenbahn Minden 115, 1961 an Sylt
32	Bw	Düwag	1949	1960 an Straßenbahn Krefeld (103
33	Bw	Düwag	1949	1960 an Straßenbahn Krefeld
34	Bw	Schöndorf	1927	1954 ex Strab Minden 114,'61 an Sylt 102
35	Bw	Lindner	1936	1955 ex Strab Minden 101,'66 an Sylt 35
36	Bw	Uerdingen	1933	1956 ex Strab Minden 103,'66 an Sylt 36
37	Bw	Lindner	1936	1956 ex Strab Minden 106,'66 an Sylt 37
38	Bw	Lindner	1936	1956 ex Strab Minden 102,'66 an Sylt 38
39	Bw	Uerdingen	1933	1956 ex Strab Minden 104,'66 an Sylt 39
40	Bw	Uerdingen	1933	F.Nr.37963, '56 ex Minden 105,'66 Sylt 40
51	Stw	Düwag	1952	1961 Umbau in Tw 12, siehe dort
52	Stw	Düwag	1952	1961 Umbau in Tw 13, siehe dort

§: Die Wagen 8, 9 und 51, 52 bzw. 12, 13 hatten Vielfachsteuerung, der Verkauf nach Sylt erfolgte ohne et. Ausrüstung; die Wagen wurden auf Sylt nicht mehr in Betrieb genommen; Weiterverkauf soll im Herbst 1970 an eine ostfrieische Inselbahn erfolgt sein.

c) Personenwagen für Dampfbetrieb (vierachsig, offene Plattformen)

1-8	Düsseldorf	1900	(siehe Nr.30 und 523, 524)
9	Düsseldorf	1903	Salonwagen(BC4),1933 Umbau in Bw 25
10-17	Düsseldorf	1903	(siehe Nr. 26 und 27)
521	Herbrand	1897	1949 ex Engelskirchen-Marienheide, 1955+
522	Dessau	1898	1946/48 ex Selters-Hachenburg, 1954/55+
523-524	Düsseldorf	1900	umgenummerte 1-8, 1954/55+
525	Düsseldorf	1907	1946/48 ex Eckernförder Krb. 1954/55+
526-527	Dessau		1946/48 ex Selters-Hachenburg,1954/55+

1954 – 55 mieteten die HK von BK die Wagen, 2, 5, 7, 11 und 12 an, die nach Einstellung des planmäßigen Dampf–Pv (30. 4. 55) nach Borkum verkauft wurden; dort Nr. 100 – 105.

Die Eckernförder Krb. kaufte von den HK Personenwagen, wahrscheinlich Mitte der 30er Jahre nach Elektifizierung der HK.

d) Gepäck– und Güterwagen

31-33	PwPost	Düsseldorf	1900 Nr.31 und 33 1965+, 32 1966 an DEV
34	Pw	Düsseldorf	1907 August 1966 +

Genaue Angaben über die Güterwagen sind leider nicht bekannt. Bei der Eröffnung 1900 besaßen die HK 10 gedeckte und 28 offene Wagen mit 7,5 und 10 t Ladegewicht. Dazu gehörten u.a. die G 42, 44, 45 und 48 = Turmwagen (alle 1966 verschrottet), die Schemelwagen (H) 123 – 128 (Aug. 1966, verschrottet) sowie die O 102 und 113. Der Wagen 113 wurde an den DEV verkauft (Aug. 1966). Ein O der gleichen Bauart wurde verkürzt und mit Straßenbahnkupplung versehen und diente als Nr. 20 der Bahnmeisterei. Der Packwagen 34, der Gerätewagen 44 und Turmwagen 48 hatten sowohl Kleinbahn– als auch Straßenbahnkupplung. Diese Wagen wurden alle durch Düsseldorfer Eisenbahnbedarf geliefert.
Zur Erstausrüstung dürften auch die OO 148 und 150 sowie der GG 76 gehört haben. Bei den äußerlich gleichen GG 402, 409, 414 und 419 handelt es sich zweifellos um eine spätere Lieferung, da diese Wagen bereits 15 t Ladegewicht aufwiesen.

Bei Aufnahme des Rollbockverkehrs im Jahre 1904 standen zunächst 3 Rollböcke zur Verfügung, deren Zahl im Laufe der Jahre auf mehr als 70 anstieg. 3 Zwischenwagen mit den Nr. 228 – 320 besaßen die Herforder Kleinbahnen (1966 verschrottet). Das Gewicht der Fahrzeuge war durch Einbau von Ballastgewichten auf 15 t gebracht worden. Wie alle Vierachser der HK waren auch diese Wagen mit den bekannten Drehgestellen von 1,25m Achsstand mit gekröpften Langträgern und untenliegenden Blattfedern ausgerüstet.

Eine geschlossene Lieferung von 15 G mit 10 t Ladegewicht erfolgte im Jahre 1914, u.a. Wagen 313, Lieferant war wiederum Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vormals Carl Weyer & Co, Düsseldorf–Oberbilk. Diese Wagen hatten auch die bei den GG besonders auffallende Hebelbremse an der Längsseite.

Die selbe Firma lieferte 1924 12 Stck. OO mit 20 t Ladegewicht, u.a. Nr. 234 und 236 (1965 +). Hatten die O und OO der ersten Jahre noch niedrige Holzwände mit 2 bzw. 3 Seitenklappen, so war diese Lieferung mit hochbordigen Blechwänden und zweiflügeligen Türen ausgestattet.

Im Jahre 1937 wurden 10 Güterwagen von den Bielefelder Kleinbahnen angekauft. Weitere Wagen der BK sollen nach deren Stillegung zur HK gekommen sein.

Zwei auffallend kleine G waren Nr. 43, als Salzwagen eingesetzt (1965 +), und der für die Rotte verwendete 49 (Dolberg 1900). Letzterer kam als drittes Fahrzeug der HK im August 1966 zur Museums–Eisenbahn nach Bruchhausen–Vilsen und erhielt dort die Nr. DEV 49. Die Herkunft beider Wagen ist nicht bekannt.

Zur Stückgutbeförderung vom Reichsbahnhof zum Kleinbahnhof in Herford waren die gebraucht gekauften regelspurigen G 1 – 4 vorhanden. Diese durften nicht in die Züge des öffentlichen Verkehrs eingestellt werden.

Hinweis: Zeichnungen der an den Deutschen Eisenbahn–Verein gegangenen Wagen 32, 49 und 113 finden Sie in den DEV–Kurieren Nr. 14, 15 und 17 .

Die Fahrzeuglisten sind völlig durchgearbeitet und entsprechen neusten Forschungen. Daraus erklären sich auch Abweichungen zu Veröffentlichungen an anderer Stelle. Die Änderungen beruhen auf Auskünften des ehemaligen Betriebsdirektors der BK, Herrn Rimm, des EMR sowie einer Anzahl von BK– und HK–Lokführern.

D. Red.

Unser besonderer Dank für die Mithilfe am Zustandekommen dieses Heftes gebührt den Herren H. Beyer, W. Briks, W. Fricke, H. Göpffarth, H.–D. Horst, F. Kemper, H.–O. Krauße,'F. Pabst, J. Rimm, A. Spühr jr. und G. Wolff sowie dem EMR und dem Kreisarchiv Bielefeld.

Literaturverzeichnis

über die Herforder Kleinbahnen
und die Bielefelder Kreisbahn

Anlage zu den VdEF–Mitteilungen 7/1967, von G. Wolff

Die Kleinbahn Nr. 22, Gifhorn 1966, von E. Frenz und G. Wolff (Seite 7 - 11)

50 Jahre Bielefelder Kreisbahn, Bielefeld 1951

Jubiläumsschrift der Herforder Kleinbahnen zum 50–jährigen Bestehen am 10. Aug. 1950

Der Nahverkehr, Heft 12/1952, (Seite 199–201) von W. Stock

Der Stadtverkehr, Heft 2 Februar 1963 (Seite 33 – 35) von W. Stock

Hamburger Blätter, Heft 1/2, 1966 (Seite 26) von D. Breidt

Hamburger Blätter, Heft 9/10, 1962 (Seite 39, KM 1421)

Anlage zu den VdEF–Mitteilungen 12/1966, von G. Wolff

VDNE–Mitgliederhandbuch 1961, Seite 77–78

BDE–Mitgliederhandbuch 1966, Seite 81–82

zusammengest. v. H. Brandt 24. 12. 70

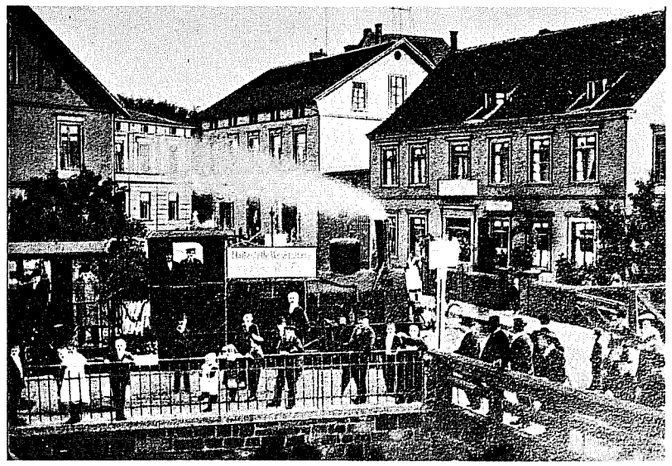


Der "neue" Kleinbahnhof in Herford, ca. 1915, Foto: EMR

Herforder Kleinbahnen



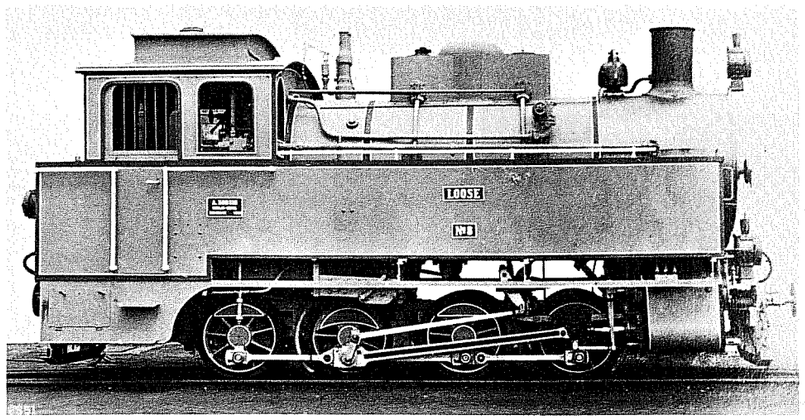




Auf der Weserstraße in Vlotho,

Fotos: Archiv EMR

Herforder Kleinbahnen



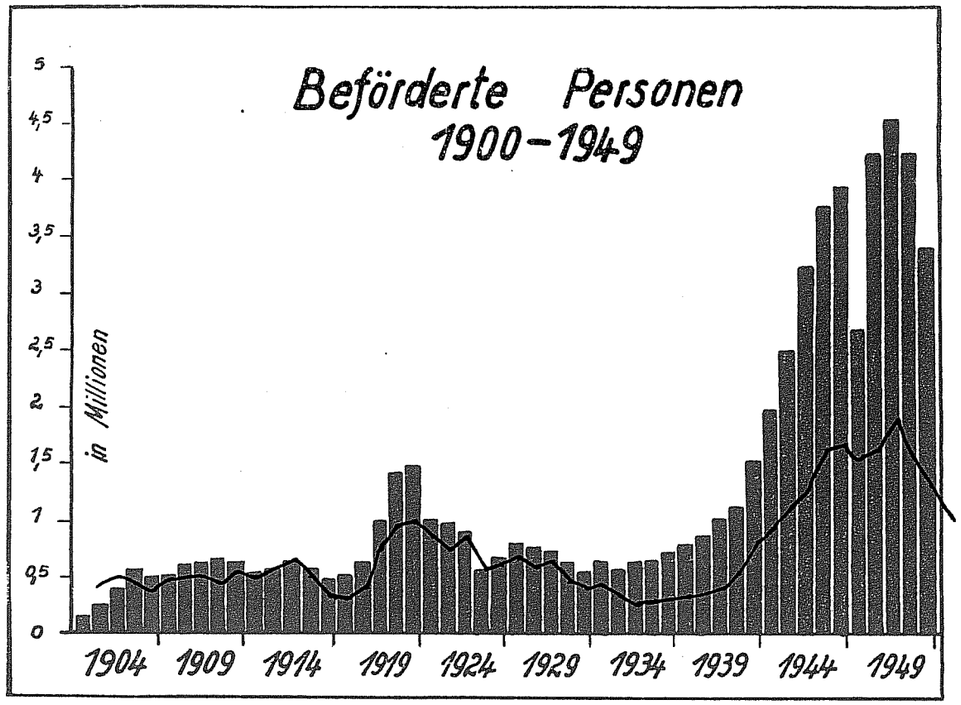
HK: LOOSE (1. Ausf.)

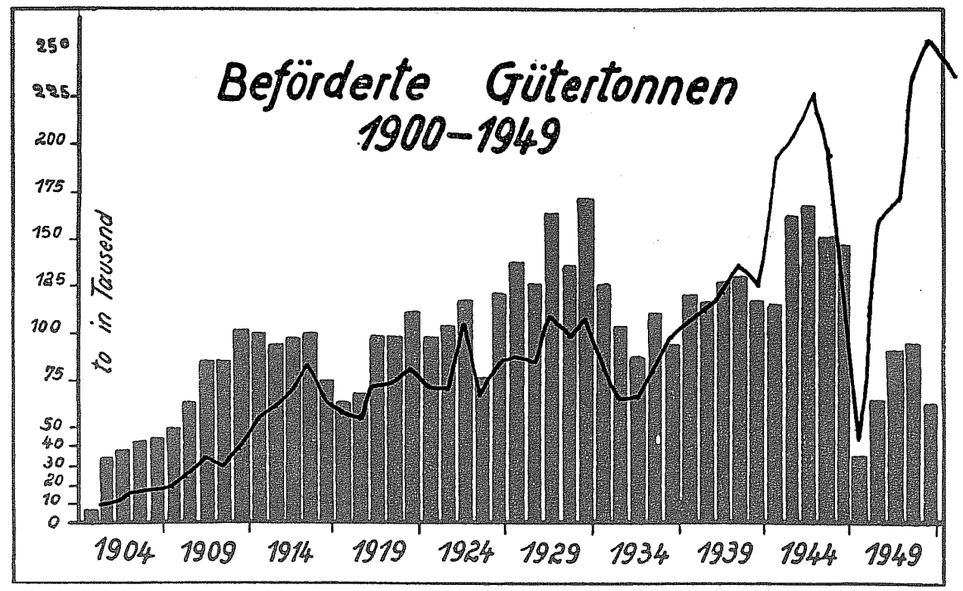
Werkfoto Sammlung Kemper

DEUTSCHER EISENBAHN-VEREIN E.V.

SPENDEN- u. BEITRAGSKONTO: POSTSCHECKAMT HAMBURG Nr. 31 32 81 und

KREISSPARKASSE VILSEN in BRUCHHAUSEN-VILSEN Nr. 655





Herforder Kleinbahnen

Bielefelder Kreisbahn ——

FAHRPLÄNE vom SOMMER '38

189 b Bielefeld - Werther (Kleinbahn)

8.04	10.04	...	13.54	16.41	19.35	S23.29	km	ab	**Bielefeld** Kreisbf	189c an	we.35	S7.35	9.40	13.24	15.40	...	19.11	S27.54
8.17	10.17	...	14.07	17.54	19.48	23.37	3,3	ψ	Bielefeld-Schildesche	↑	6.24	7.24	9.29	13.14	15.29	...	19.00	22.44
8.31	10.31	...	14.21	17.08	20.02	23.51	8,7	ψ	Dornberg	↑	6.09	7.09	9.14	13.59	15.14	...	18.44	22.29
8.45	10.45	...	14.35	17.22	20.16	S 0.05	13,9	an	**Werther**	ab	w5.55	S6.55	9.00	12.45	15.00	...	18.30	S22.15

Weitere Halte in: km 0,6 Bielefeld-Herf. Str. • km 1,5 Bielefeld, Joh.stift., km 4,7 xTheesen Süd • km 5,6 Gellershagen • km 6,8 Babenhausen • km 9,4 xDornberg-Lückinghof • km 11,2 Isingdorf • km 12,8 xTannenkrug

189 c Bielefeld - Enger (Kleinbahn)

7.41	9.41	...	11.41	13.41	...	16.41	w17.56	19.21	S21.25	S23.36	km	ab	**Bielefeld** Kreisbf ..	189b an	w 6.30	7.30	9.29	11.30	13.29	15.29	w17.09	18.55	S21.15	S23.05
7.54	9.54	...	11.54	13.54	...	16.54	18.09	19.34	21.38	23.49	3,3	ψ	Bielefeld-Schildesche..	↑	6.19	7.19	9.19	11.19	13.19	15.19	16.55	18.44	21.04	22.54
8.11	10.11	...	12.11	14.11	...	17.11	18.26	19.51	21.55	0.06	9,2	ψ	Jöllenbeck	↑	6.02	7.02	9.02	11.02	13.02	15.02	16.30	18.27	20.47	22.37
8.27	10.27	...	12.27	14.27	..	17.27	w18.42	20.07	S22.11	S 0.22	16,0	an	**Enger** Bf 189 d	ab	w 5.45	6.45	8.45	10.45	12.45	14.45	w16.00	18.09	S20.30	S22.20

Weitere Halte in: km 0,6 Bielef. Herf. Str. • km 1,5 Bielefeld Joh.stift • km 4,9 x Theesen • km 6,2 Kohlerkrug • km 7,3 Horstheide • km 12,1 Ringsthof-Pödingh. • km 14,7 xEnger Süd

189 d Wallenbrück - Enger - Herford und zurück (Kleinbahn)

km																										
3,4	**Wallenbrück** .. ab	nS	w	w	w	7.09				11.09				14.09		w	17.09				21.09		S u. Sa	
3,4	Spenge ..... ψ	5.35	5.42	6.18	...	7.18	8.18	9.18	10.18	11.18	12.18	13.18	14.18	15.18	16.18	17.18	18.18	19.18	20.18	21.18	21.55	23.18	
6,5	Enger Bf 189 c .. ψ	0.46	6.05	6.29	6.45	7.29	8.29	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	14.29	15.29	16.29	17.29	18.29	19.29	20.29	21.29	22.06	23.29	
17,9	**Herford** Klbf 193h an	1.10	6.40	6.53	7.15	7.53	8.53	9.53	10.53	11.53	12.53	13.53	14.53	15.53	16.53	17.53	18.53	19.53	20.53	21.53	22.30	23.53	
Herford Kleinbf 193 h .... ab	w	5.35	6.19	7.19	8.19	9.19	10.19	11.19	12.19	13.19	14.19	15.19	16.19	17.19	18.19	19.19	20.19	21.19	22.39	23.59	...					
Enger Bf 189 e ..... ψ	5.00	5.59	6.43	7.43	8.43	9.43	10.43	11.43	12.43	13.43	14.43	15.43	16.43	17.43	18.43	19.43	20.43	21.43	23.03	0.23	...					
Spenge ..... ψ	5.21	6.11	6.54	7.54	8.54	9.54	10.54	11.54	12.54	13.54	14.54	15.54	16.54	17.54	18.54	19.54	20.54	21.54	23.14	0.34	...					
Wallenbrück ..... an	w	w	7.03	an	an	an	11.03	an	an	14.03	an	w	17.03	an	an	an	21.03	an	S u. Sa	nS	...					

Weitere Halte in:

	km
Westerenger	5,6
Enger-Wörde	9,3
Steinbeck	11,0
Oetinghaus. Heide	12,5
Oetinghausen	13,6
Lippinghausen	

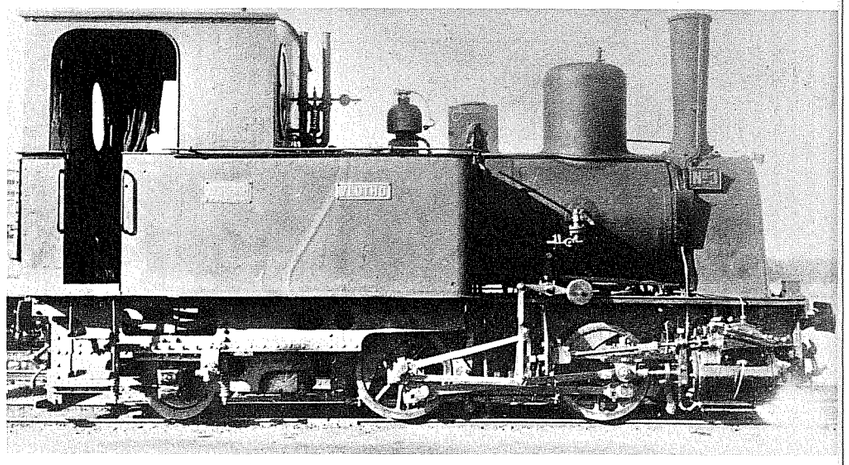
193 h Herford - Bad Salzuflen - Vlotho und zurück

(Elektrische Wagen der Herforder «le nbahnen)

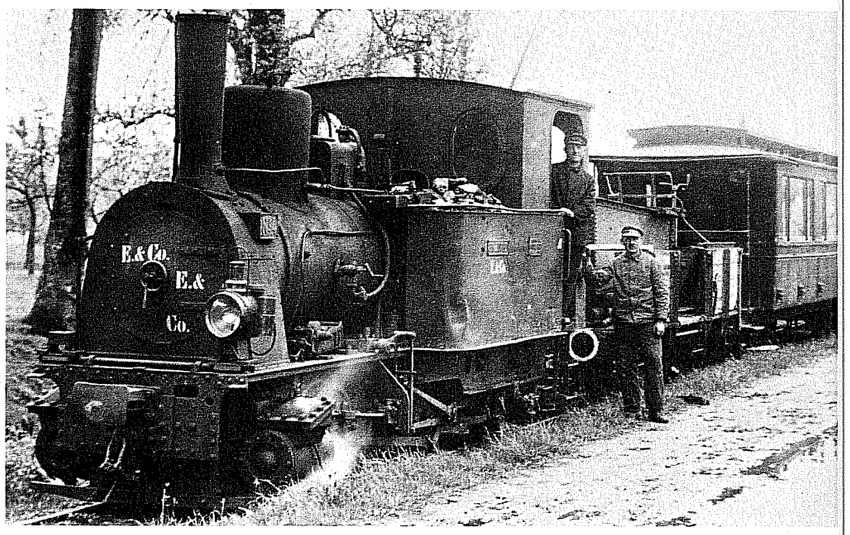
km																															
	Herford Kleinbf. 189 d. ab	5.13	w6.00	...	S5.33	6.53	7.53	...	6.53	9.53	10.53	11.53	12.53	13.53	S14.30	14.53	S15.30	15.53	16.53	17.53	18.53	S19.27	19.53	20.53	21.53	S23.59	
1,3	Lübbertor (192 f. 193 ψ	5.20	6.04	...	6.38	7.00	8.00	...	9.00	10.00	11.00	2.00	13.00	14.00	14.35	15.00	15.35	16.00	17.00	18.00	19.00	19.32	20.00	21.00	22.00	0.04	
1,8	Bergertor	5.21	6.05	...	6.39	7.01	8.01	...	9.01	10.01	11.01	12.01	13.01	14.01	14.36	15.01	15.36	16.01	17.01	18.01	19.01	19.33	20.01	21.01	22.01	0.05	
3,8	Friedenstal	5.27	6.12	...	6.46	7.07	8.07	...	9.07	10.07	11.07	12.07	13.07	14.07	14.42	15.07	15.43	16.07	17.07	18.07	19.07	19.4	20.07	21.07	22.07	0.12	
6,9	Salzuflen Kleinbf	5.33	6.18	...	6.53	7.13	8.13	...	9.13	10.13	11.13	12.13	13.13	14.13	14.50	15.13	15.51	16.13	17.13	18.13	19.13	19.48	20.13	21.13	22.13	0.20	
7,7	Salzuflen Kurpark	5.39	w6.20	...	6.56	7.16	8.16	...	9.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	14.56	15.16	15.56	16.16	17.16	18.16	19.16	g19.51	20.16	21.16	22.16	0.22	
10,8	Loose	5.43	an	...	7.03	an	8.23	...	9.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23	15.03	15.23	16.03	16.23	17.23	18.23	an	an	20.23	an	22.23	an	
13,9	Exter	5.52	...	...	7.10	...	8.30	...	an	10.30	an	12.30	an	14.30	an	an	...	16.30	an	18.30	...	an	20.30	...	22.30	...	
21,0	Vlotho Kleinbf ..... ψ	6.10	...	...	an	...	8.46	...	...	10.46	...	12.46	...	14.46	..	....	...	16.46	...	18.46	...	...	21.46	...	22.46	...	
21,5	**Vlotho** Reichsbf 192 .. ar	6.16	...	...		...	8.52	...	...	10.52	...	12.52	...	14.52	...	...	...	16.52	...	18.52	...	...	0.52	...	S22.52	...	
	Vlotho Reichsbf 192 ..... ab	...	6.16	...	...	...	9.18	...	...	11.18	...	13.18	...	15.18	...	...	17.18	...	...	...	19.18	...	21.38	...	S22.58	...	
	Vlotho Kleinbf ..... ψ	...	6.24	...	...	...	9.24	...	...	11.24	...	13.24	...	15.24	...	...	17.24	...	...	...	19.24	...	21.44	...	23.04	...	
	Exter	...	6.40	7.10	...	...	9.40	S10.40	...	11.40	...	13.40	14.40	15.40	...	...	17.40	...	18.40	...	19.40	c20.40	22.00	...	23.23	...	
	Loose	...	6.47	7.17	...	...	9.47	S10.47	11.47	S12.47	13.47	14.47	15.47	S16.09	16.47	17.47	S18.23	18.47	...	...	19.47	S20.47	22.07	...	23.28	...	
	Salzuflen Kurpark	w6.20	6.56	7.26	...	8.56	9.56	10.56	11.56	12.56	13.56	14.56	15.56	16.16	16.56	17.56	18.30	18.56	19.16	19.56	20.56	c2.16	22.56	f	23.36	d	0.30
	Salzuflen Kleinbf	6.22	6.58	7.28	...	8.58	9.58	10.58	11.58	12.58	13.58	14.58	15.58	16.18	16.58	17.58	18.32	18.58	19.18	19.58	20.58	22.18	22.58		23.38		0.32
	Friedenstal	6.29	7.06	7.37	...	9.07	10.07	11.07	12.07	13.07	14.07	15.07	16.07	16.26	17.07	18.07	18.40	19.07	19.26	20.07	21.07	22.26	23.07		23.47		0.40
	Bergertor	6.36	7.13	7.43	8.13	9.13	10.13	11.13	12.13	13.13	14.13	15.13	16.13	16.33	17.13	18.13	18.47	19.13	19.32	20.13	21.13	22.33	23.13		23.53		0.47
	Lübbertor ..... 193 ψ	w6.37	7.15	7.45	8.15	9.15	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.1	16.35	17.15	18.15	18.49	19.15	19.34	20.15	21.15	22.35	23.15		23.55		0.49
	Herford Kleinbf 189d, 192f an	an	7.19	7.49	8.19	9.19	10.19	11.19	12.19	13.19	14.19	w15.19	16.19	S16.39	17.19	18.19	S18.53	19.19	S19.39	20.19	21.19	22.39	23.19		23.59	d	0.53

Weitere Halte in: km 12,8 Hagenmühle • km 15,9 Solterwisch • km 17,8 Holwiesen-Wehrendorf • km 20,1 Horst

d nachts-So/So, So/Mo und am 26. V. u. 6. VI. f S und Mi. g w 3 Min. später

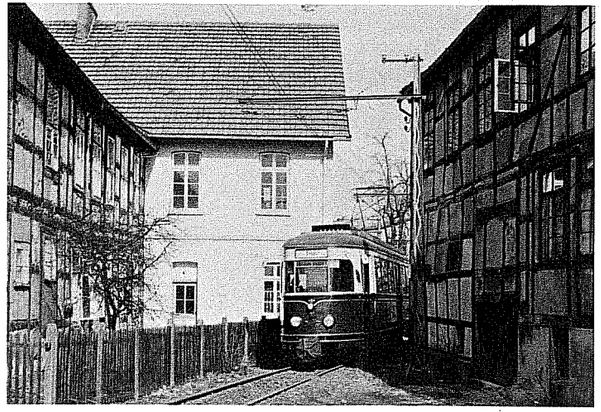


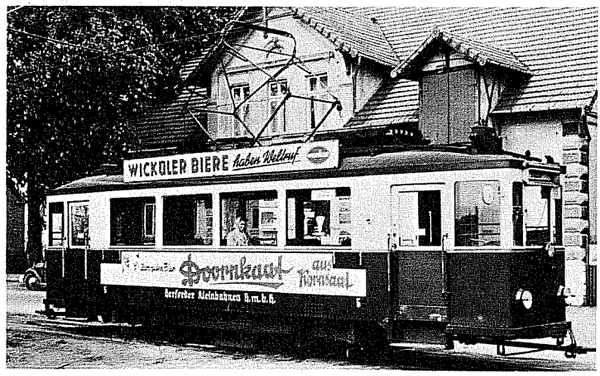
HK: Nr. 3 VLOTHO aufgenommen bei der Kehdinger Krb. Foto: Sammlung Göpffarth



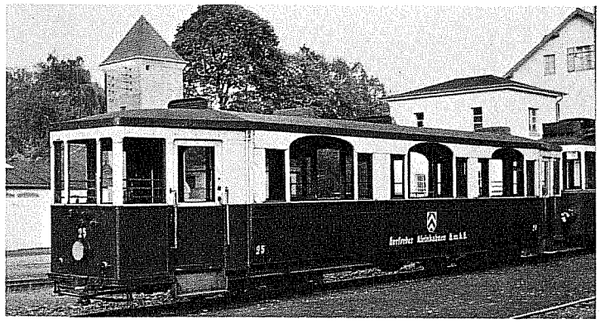
HK: Nr. 4 SALZUFLEN in Abbruchzug der Kehdinger Krb. mit Eigentumsmerkmal der Schrottfirma,

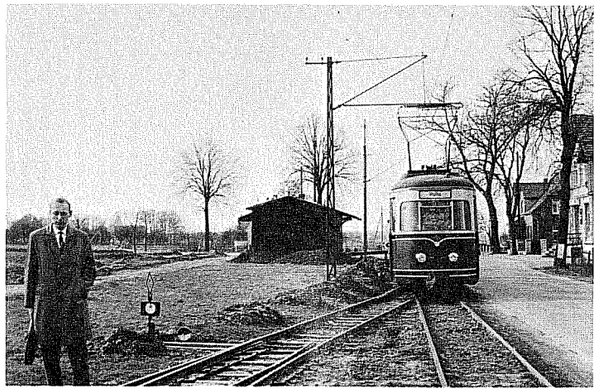
Foto: Sammlung Göffarth

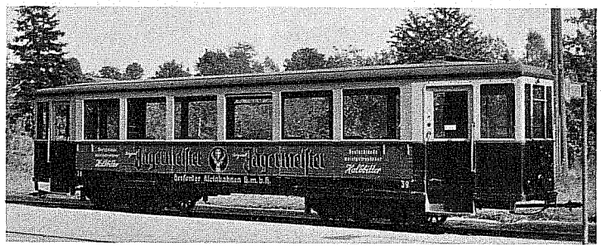






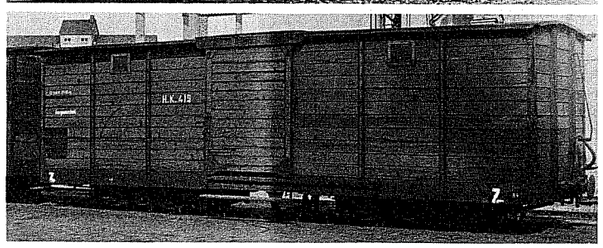






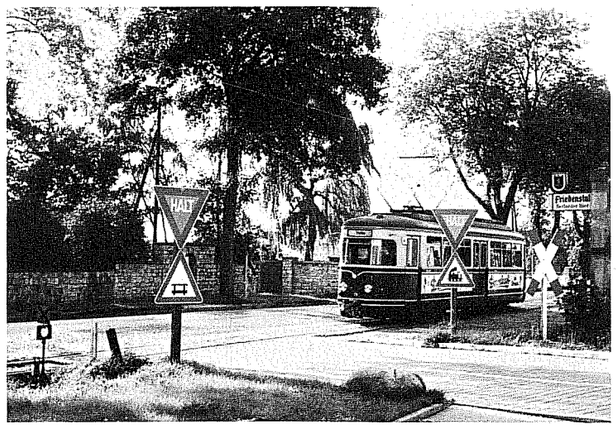






Von oben nach unten, linke Seite: Engpaß in Vlotho; Kreuzung in Bf. Steinbeck; Endstation Wallenbrück. Interessant das Signal El 6, das mit der Weiche gekoppelt ist; el. Zug zwischen Forsthaus und Loose. Rechte Seite: Tw 5 in Wallenbrück; der Salonwagen nach dem Umbau f. el. Betrieb; Bw 39 ex Mindener Straßenbahn, heute auf Sylt; der Salzwagen Gw 43; einer der mächtigen GG; alle Fotos; Spühr jr.

El. Dreiwagenzug nähert sich der Haltestelle Friedenstal, Foto: A. Spühr jr.



Zwar nicht der StVO entsprechend, aber immerhin ein realistisches Verkehrszeichen! Das Kreuzsignal oberhalb des Weichensignals bedeutet Federweiche. Die Weiche ist für planmäßige Kreuzungen gelegt und wird in der Gegenrichtung aufgeschnitten. Foto: A. Spühr jr.

Verzeichnis der Gleisanschlüsse

HK : Herford

Joh. Wegener, Baugeschäft; Gaswerk; Karina–Werke; Steuber & Lohmann ; Hagemühle: Möbelfabrik Rose; Kiesgrube
Vlotho: Weserhafen; Kieswerk Plinke; Kornhaus Wehage; Papierfabrik van Deylen
Spenge: Holzhandlung C. H. Oldemeier
Lippinghausen: Margarinewerk Meyer (2,3 km)

Regelspuranschlüsse Herford: H. Wilke, Kohlen & Kraftstoffe; Speditions- und Lagerhaus GmbH Westfalen–Lippe; Heinr. Schmidt GmbH Getreidegroßhandel; Streuber & Lohmann.

BK:

Meterspur: Bielefeld: Otto Stackmann & Co; F. W. Hellmann, Kuxmann & Co;
Schildesche O. & H. Wickel
Werther: Poppe & Potthoff (Röhren); Berkenkamp (Kohlen); Lohöfner & Rüter (Getreide)

Regelspur: Bielefelder Industriebahn:

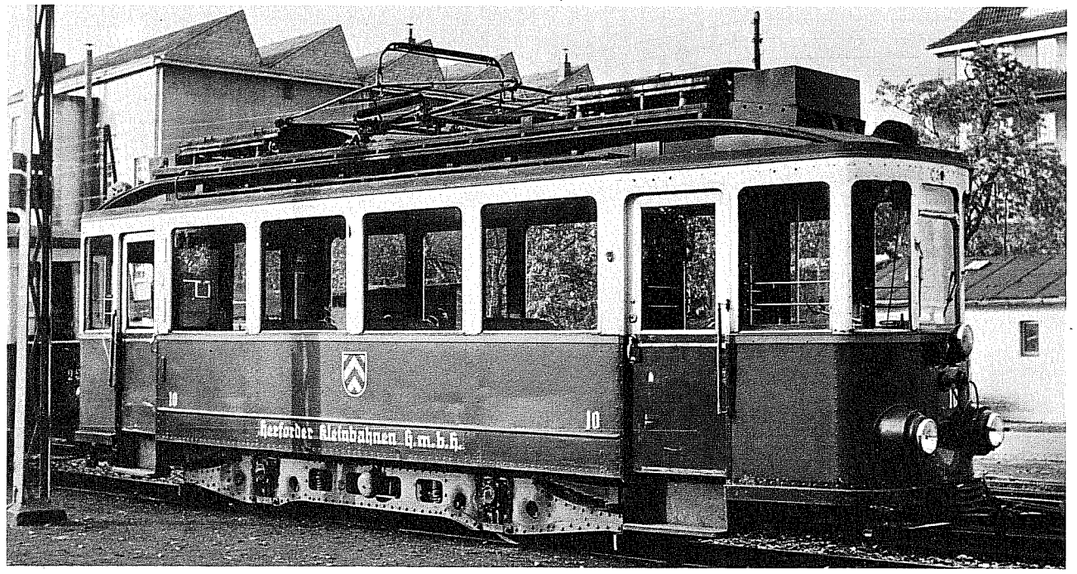
Stockmeyer & Möller, Chemikalien; Gebr. Mönkemöller, Sped.; Bielefelder Sackfabrik; Schmolz & Bickenbach; M. C. Vehring, Kraftstoffe; Sauerstoff-Werke; Deutsche Shell; Deutsche Gasolin; Rheinpreußen; Bochmüller; Dikkertmann; Anker–Werke; Westfalen–Fleiß; Bekleidungsamt der Luftwaffe; Städt. Bauhof; Ausstellungshalle.

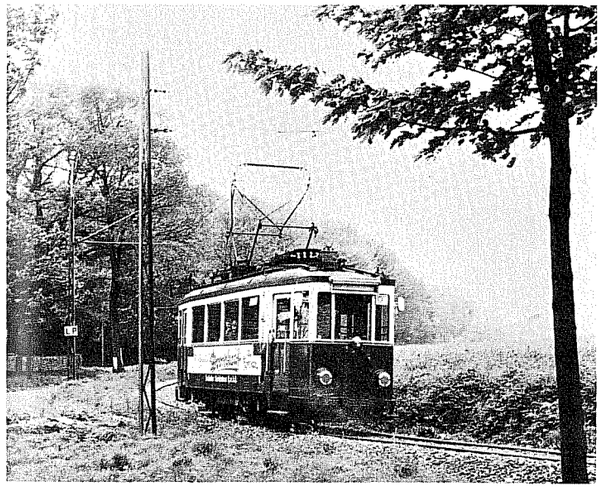
Sudbrackbahn:

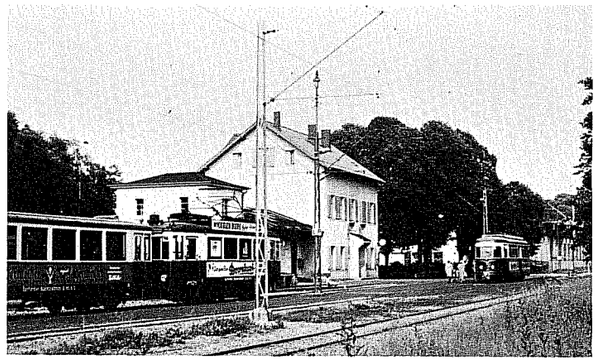
Kohlenhandlung Ravensberg; Stadtwerke; H. C. Fricke; Miele–Werke; Langensiepen & Bätzel; Alcina–Werke; Wiedemann; Ziegelei Sudbrack.

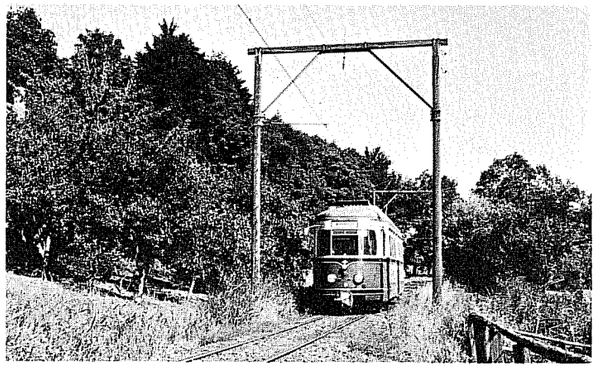
Fortsetzung der Serie

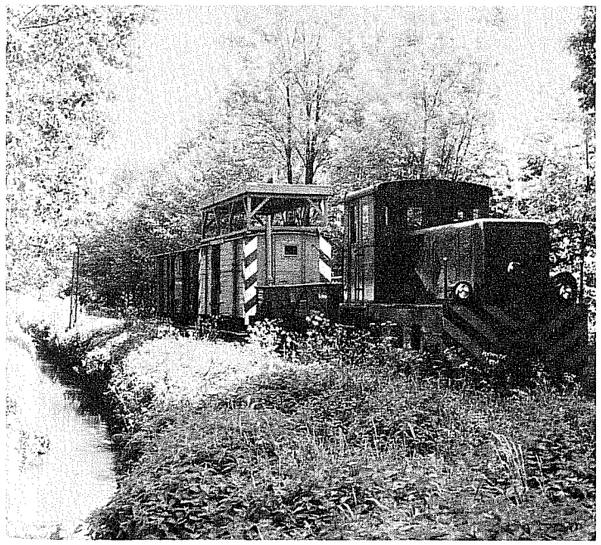
„Bevor die Elloks kamen" in Heft 24





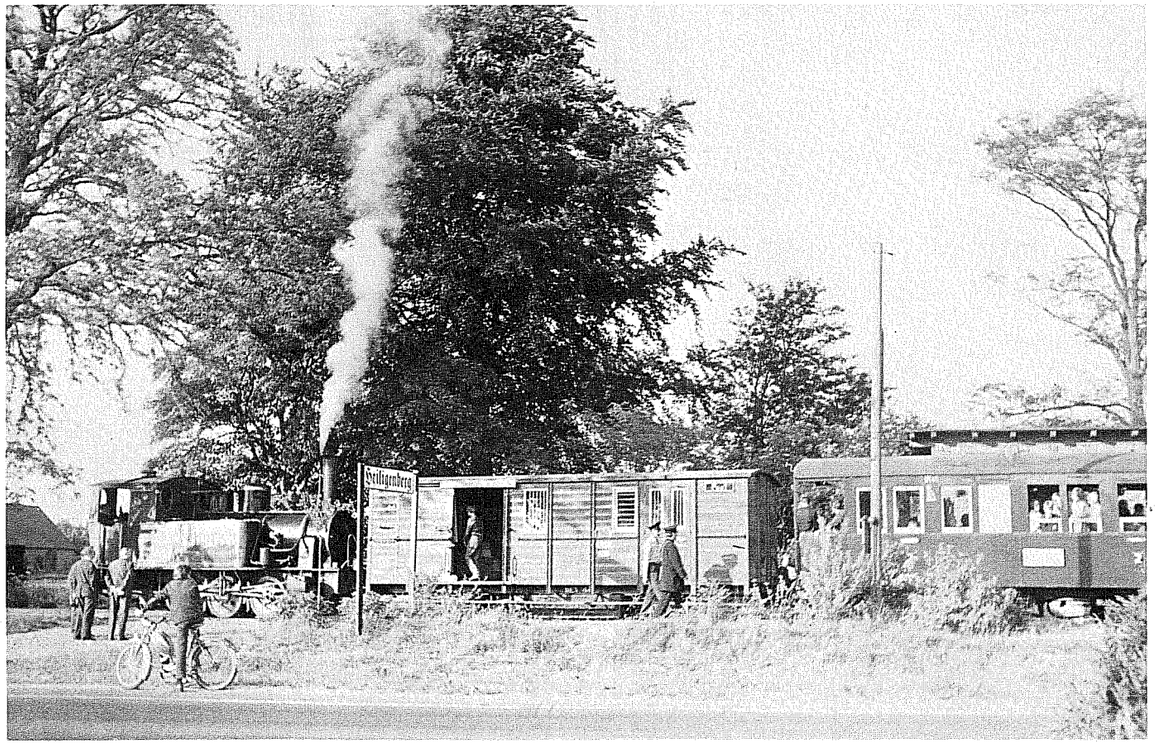


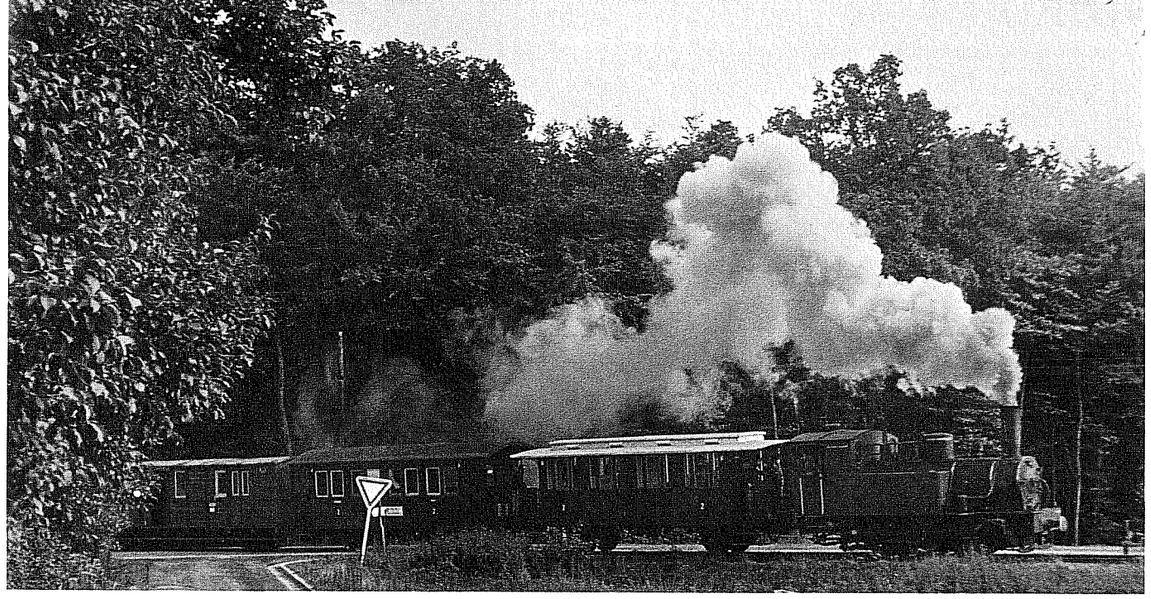


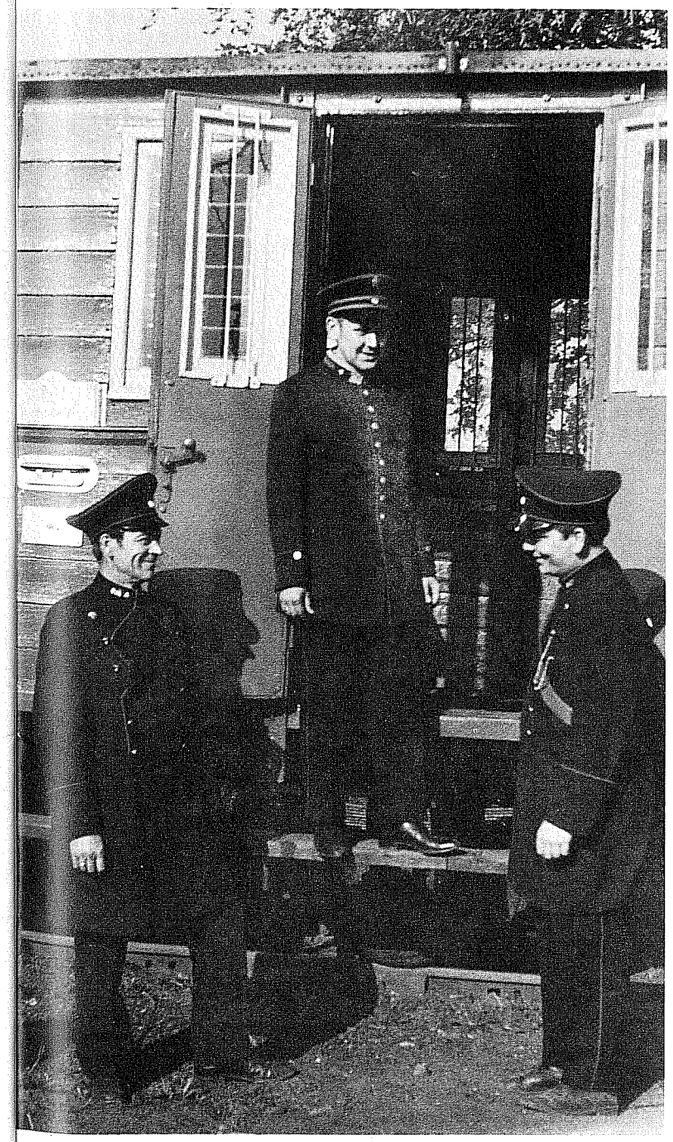


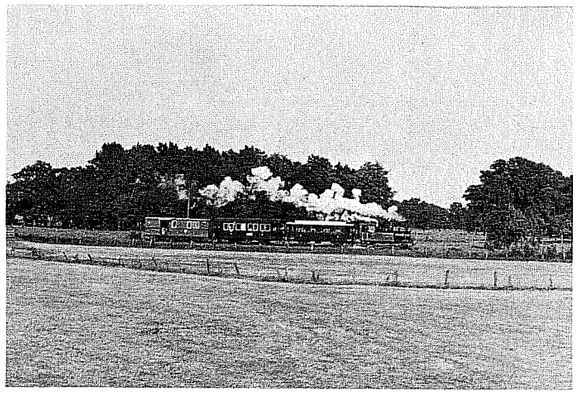


Abbau der Fahrleitung zwischen Steinbeck und Enger, im Zuge die Wagen 0 113 und Pw 32 (jetzt DEV), Foto: Beyer









Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands

Sommerfahrplan 1971.

Gültig vom Sonntag, den 23. Mai bis zum Sonntag, den 26. September 1971

219 e Bruchhausen-Vilsen — Heiligenberg — Asendorf

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Bruchhausen-Vilsen, Telefon (0 42 52) 21 11 (Dampfbetriebene Schmalspurbahn)
Betriebsführung: Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH.

km		Zug-No Klasse	31 2. 🍴		T 43 2. oG	T 45 2. oG	35 2.	Ex 37 2. 🍴	137 2.	T 49 2. oG	N 139 2. 🍴
						Ⓐ	㉓		㉓		㉓
0,0	**Bruchhausen-Vilsen** . . 219 d	ab	† 10.00	. . .	† 12.00	† 13.20	† 13.20	„Graf von Hoya“ † **15.00**	Sa 16.00	† 18.00	Sa 20.00
1,5	Wiehe - Kurpark	↓	10.07	. . .	12.05	13.25	13.26	**15.07**	16.07	18.05	20.07
2,4	Vilser Holz	↓	10.11	. . .	12.08	13.28	13.30	|	16.11	18.08	|
4,0	**Heiligenberg**	an	10.17	. . .	12.13	† 13.33	† 13.36	**15.15**	16.17	18.13	Sa 20.15
		ab	10.25	. . .	12.13	. . .	. . .	**15.25**	16.25	18.15	. . .
4,7	Klosterheide	↓	|	. . .	12.15	. . .	. . .	|	|	† 18.17	. . .
6,2	Arbste	↓	10.34	. . .	12.20	. . .	. . .	|	16.34	an	. . .
7,9	**Asendorf**	an	† 10.40	. . .	† 12.25	. . .	. . .	† **15.38**	Sa 16.40	. . .	. . .

219 e Asendorf — Heiligenberg — Bruchhausen-Vilsen

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Bruchhausen-Vilsen, Telefon (0 42 52) 21 11 (Dampfbetriebene Schmalspurbahn)
Betriebsführung: Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH.

km		Zug-No Klasse	32 2. 🍴		T 44 2. oG	T 46 2. oG	36 2.	Ex 38 2. 🍴	138 2.	T 50 2. oG	N 140 2. 🍴
									㉓		
0,0	**Asendorf**	ab	† 11.00	. . .	† 12.35	. . .	. . .	„Graf von Hoya“ † **16.40**	Sa 17.00	. . .	. . .
1,7	Arbste	↓	11.06	. . .	12.40	. . .	. . .	|	17.06	. . .	. . .
3,2	Klosterheide	↓	|	. . .	12.45	. . .	. . .	|	|	† 18.30	. . .
3,9	**Heiligenberg**	an	11.15	. . .	12.47	Ⓐ	㉓	**16.53**	17.15	18.32	㉓
		ab	11.20	. . .	12.47	† 14.00	† 14.00	**17.00**	17.20	18.40	Sa 21.40
5,5	Vilser Holz	↓	11.25	. . .	12.52	14.05	14.05	|	17.25	18.45	|
6,4	Wiehe - Kurpark	↓	11.30	. . .	12.55	14.08	14.10	**17.09**	17.30	18.48	21.49
7,9	**Bruchhausen-Vilsen** . . 219 d	an	† 11.37	. . .	† 13.00	† 14.13	† 14.16	† **17.15**	Sa 17.37	† 18.53	Sa 21.55

Zeichenerklärung:
Ex = **Expreßzug**
N = **Nachtzug**
🍴 = Zug führt Bufettwagen
= Zug führt Historische Bahnpost
oG = ohne Gepäckbeförderung
Sa = nur samstags
† = nur sonn- und feiertags
Ⓐ = nur im **Mai, Juni** und **Juli**

Die touristische Attraktion zwischen Hannover und Bremen. Regelmäßiger Betrieb mit historischen Dampfzügen an Sonntagen im Sommer

SAISONERÖFFNUNG

am 23. Mai 1971

In der Saison 1971 wird der Betrieb der Museums - Eisenbahn eine erhebliche Bereicherung durch den planmäßigen Einsatz des Wismarer Schienenbusses erfahren. Der kleine Brummer von 1932 paßt so recht zur gemütlichen Dampfbahnatmospäre, die von unserer regulären Garnitur ausgestrahlt wird. Auch einige neue Personenwagen werden mit von der Partie sein, doch darüber lesen Sie ausführlich im nächsten Heft des DEV–KURIER.

Beim Meeting III im Frühjahr soll nun endlich die Weiche in Heiligenberg eingebaut werden, damit dort auch ordentlich rangiert werden kann. Schließlich sollen unsere betriebsfähigen Güterwagen auch zu Ehren kommen. Keine Güterwagen wird es aber mit Sicherheit im Zuge 37 geben, der als EXPRESS– und POST-ZUG "GRAF von HOYA" verkehrt und keine weitere An–hängelast verkraften kann. Er führt vor allen Dingen auch den Buffetwagen mit, der sich bereits 1970 einer enormen Beliebtheit erfreute.

WERBUNG

MB Straznicky ist es zu danken, daß ein prachtvolles Farbfoto unserer Lok HOYA auf die Titelseite der Zeitschrift LOKMAGAZIN gelangte. Das ist Werbung! Unser Dank an die freundliche Redaktion und den Bildautor.

Für Werbeveranstaltungen steht unser Super - 8 Farbtonfilm über die Museums - Eisenbahn zur Verfügung. Der Film hat Magnetton-Randspur. Wenn kein S8 - Tonprojektor aufzutreiben ist, kann neuerdings auch ein passendes Tonband mit 9,5 cm/s. mitgeliefert werden. Beides ist anzufordern bei: Heinrich Droge, 1 Berlin 45, Mercatorweg 1. Um frühzeitige Voranmeldung wird gebeten. Noch eins: Sie wollten doch Werbeplakate aufhängen? Also, wo bleibt Ihre Anforderung?

SW — EG

Aus Anlaß des 75jährigen Bestehens der Nebenbahn Bruchsal — Menzingen setzt die SWEG am 6. 3. 71 den historischen Zug der Achertalbahn zu einer Sonderfahrt von Tiefenbach über Bruchsal nach Menzingen ein. Weitere Jubiläumsfahrten finden am 1. Mai statt.

Am 16. 5. 71 verkehrt der Sonderzug von Karlsruhe (ab ca. 9.00 Uhr) direkt bis Ottenhöfen zur Eröffnung der Saison auf der Achertalbahn. Die SWEG legt auch wieder eine Jubiläumsschrift für den Festzug nach Menzingen auf, die gegen 1,00 DM von der SWEG, 7501 Ettlingen, Lokalbahnstraße 7, bezogen werden kann.

Dabeisein! DEV-Mitglied werden!

Der Monatsbeitrag beträgt 3,— DM, Jugendliche bis 18 Jahre nur 1,— DM incl. aller Vergünstigungen.

DEUTSCHER EISENBAHN-VEREIN E. V.

3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof

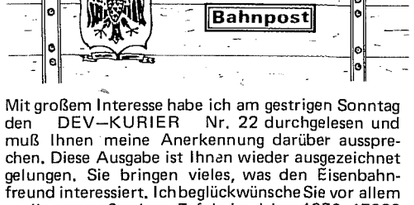
GESUCHT WIRD:

Es kommen gelegentlich Mitglieder, die Tischlern können, nach BruVi, und manche bringen sogar Holzverarbeitungsmaschinen mit. Doch dann fehlt es meist an Holz. Schauen Sie bitte herum, ob Sie nicht Holz zum Tischlern für uns auftreiben können. Alle möglichen Bretter, Leisten, Kanthölzer etc. können irgendwann Verwendung finden. Je größer die Auswahl, desto eher können unsere Fachleute etwas draus zaubern.

Zur Beleuchtung unserer Betriebsgelände und des Bahnsteiges in Heiligenberg suchen wir Mastlampen, die nicht zu modern aussehen dürfen; möglichst gezogene Schirme. Besonders schön wären natürlich einige Gaslaternen, sowie gegossene Masten, auch einzeln, die auch für Schilder etc. Verwendung finden können.

Für unsere im Aufbau befindliche Fachbibliothek suchen wir noch Bücher. Außer den bekannten Büchern für den Eisenbahnfreund auch technische Fachbücher über Maschinenbau, Schweißtechnik, Fahrzeugunterhaltung. Sehr interessiert sind wir an "Leitfaden für den Dampflokomotivdienst" von Niederstrasser sowie an "100 Jahre Deutsche Eisenbahnen" außerdem eine zusammenhängende Abhandlung über die Luftsaugbremse. Die Bücher müssen keinesfalls neu sein.

Schneiden Sie bitte künftig aus Ihrer gesamten Post die Briefmarken aus (nicht ablösen) und senden uns diese von Zeit zu Zeit in kleinen Päckchen. Wir werden diese dann sortieren und in BruVi am Kiosk als Kiloware verkaufen. Bitte nur unbeschädigte Marken einsenden und keine 20er und 30er Dauerserien. Ausländische Bildmotive sind besonders interessant, aber eine Blaue Mautitius muß es nicht sein! Hier können Sie dem DEV ohne Aufwand, ohne Kosten eine Geldquelle erschließen.



Mit großem Interesse habe ich am gestrigen Sonntag den DEV—KURIER Nr. 22 durchgelesen und muß Ihnen meine Anerkennung darüber aussprechen. Diese Ausgabe ist Ihnen wieder ausgezeichnet gelungen. Sie bringen vieles, was den Eisenbahnfreund interessiert. Ich beglückwünsche Sie vor allem zu Ihrem großartigen Erfolg im Jahre 1970. 17000 Fahrgäste ist eine sehr beachtliche Leistung.

Rudolf Köhl, 5038 Rodenkirchen, Hauptstr. 81.

Bis Anfang September 1970 kannte ich Ihre Bahn nur aus Veröffentlichungen in der MIBA und MODERNE EISENBAHN. Da ich mit meiner Frau in der Lüneburger Heide Urlaub machte, konnte ich an zwei Sonntagen den Betrieb in BruVi erleben und filmen. Als alter Modellbahner und Schienenverkehrsfreund möchte ich Ihnen meine Bewunderung für Ihren Idealismus in aller Form mitteilen.

Emil Dicke, 56 Wuppertal - Barmen, Haspeler Schulstr. 7

Vielen Dank für den DEV—KURIER, der heute bei mir eintraf. Weitere Bemerkungen möchte ich mir ersparen, der KURIER spricht für sich . . . machen Sie nur weiter so!

Klaus Schönenkorb, 5 Köln 91, Postfach 920132.

DEV — Fahrzeugliste

Die neuste DEV - Fahrzeugliste (Stand Januar 1971) ist gegen Übersendung von 0,30 DM in Briefmarken erhältlich bei Karl—Bodo Leienbach (DEV - Presseferat), 5226 Reichshof 31.

Haben Sie Ihren DEV - Mitgliederbeitrag für 1971 schon auf eines der nachstehenden Konten überwiesen? Kreissparkasse Vilsen in Bruchhausen - Vilsen 655 — Postscheckkonto Hamburg 31 32 81.

der tip

60 Gramm weißes Kunstdruckpapier, auf handliches Format A 5 geschnitten, dazu zahlreiche Fotos und schließlich noch zwei Heftklammern:
Das sind die äußeren Bestandteile einer Zeitschrift von
48 Seiten. Sie ist von Eisenbahnfreunden für Eisenbahnfreunde gemacht und heißt „DER EISENBAHN-KURIER". Lokomotivgeschichte und aktuelle Meldungen finden Sie neben Kleinbahn-, Österreich-, Schweiz- und Reichsbahnredaktion. Gesammelt ergeben die 6 Zweimonatshefte
1 Buch mit 300 Seiten zum Preise von nur DM 12.—. Dürfen wir Sie zum Probelesen einladen? Wir sind sicher, es wird nicht dabei bleiben!

(Probeheft DM 2.—)

Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier
5650 Solingen 1 · Alfred-Nobel-Straße 56

PRIVATE KLEINANZEIGEN

Anzeigen bis zu 50 Wörtern können von DEV-Mitgliedern kostenlos eingerückt werden. Nichtmitglieder fügen ihrem Anzeigentext 3,— DM in Briefmarken bei. Chiffreanzeigen werden nicht angenommen. Kleinanzeigen nur einsenden an: DEV-KURIER, 307 Nienburg/W., Warthestraße 21.

Suche Farbfotos und/oder Farbdias vom Überfall der als Indianer verkleideten Jungen auf den Museumszug am 15. 8. 70
Erich Borgs, 4441 Listrup.

Kaufe laufend Bücher und Zeitschriften über Eisenbahn und Verkehrswesen. Angebote mit Preis bitte an
Karl Bodo Leienbach, 5226 Reichshof 31, Hardt.

Suche Diapositive (Originale, Duplikate u. Kopien von Farbnegativfilm) von den Herforder Kleinbahnen, Mindener Straßenbahn und der Kreis Altenaer Eisenbahn. Evtl. auch Tausch gegen Dampflokdias (DB/DR/NE—Bahnen). Probedia (wird postwendend bezahlt) an
U. Thiemann, 49 Herford, Uhlandstr. 17



DEV-K Bücherschau

Heinrich Warninghoff:

Das mechanische Stellwerk

Band 87/I der Eisenbahn - Lehrbücherei der DB, Josef Keller Verlag, Starnberg, DM. 280 Seiten, 200 Abb.

Bei manchen Eisenbahnfreunden hört die Begeisterung am hinteren Puffer der Lok auf. Kaum, daß sie noch die Wagen sehen. Für den Kenner jedoch sind alle Einrichtungen der Eisenbahn interessant, und wer hätte nicht schon einmal fasziniert dem Fahrdienstbeamten über die Schulter geschaut, wenn der die Signal- und Weichenhebel umlegt, die Fahrstraßen- und Blocktasten betätigt. Auch das mechanische Stellwerk wird in absehbarer Zeit Geschichte sein. Dieser Band der Eisenbahn - Lehrbücherei beschreibt ausführlich und bestens illustriert alle Bauteile, vom Hauptsignal über den Weichenriegel bis hin zum Gleichstromblockfeld und zur bildlichen Darstellung von Verschlußplänen. Wissen Sie, wie ein Einreihen—Schlüsselwerk funktioniert oder wie ein Zwischenriegel in einer Signalleitung von der Dehnung des Seilzuges unabhängig ist? Wie wird eine Sperrfahrt auf eingleisiger Strecke mit Rückkehr zum Ausgangsbahnhof gesichert? Dieses Buch sagt Ihnen das und noch vieles mehr. Viel Buch fürs Geld.

Die Dampflokomotive

TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen 917 Seiten + 48 S. Anlagenteil, ferner 11 beigefügte Faltblätter (A4 und größer). Insgesamt 515 Bilder + 35 Tafeln. 2. Auflage, ca. 29,60 DM.

Das Buch verdeutlicht nach eingehender Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der Dampflokomotive und ihrer Sonderbauarten in überaus umfassender und ausführlicher Weise Konstruktion und Aufbau der Dampflok und ihrer einzelnen Bauteile.

Breiten Raum nehmen dabei auch die Hinweise auf häufig auftretende Schäden, ihre Ursache und Beseitigung ein. Die Behandlung von Lok und Tender vor, während und nach der Fahrt wird fast minuziös geschildert.

Für den interessierten Laien ist das Buch uneingeschränkt zu empfehlen, wenn wenigstens einige Grundkenntnisse vorhanden sind. Dank der zahlreichen erläuternden Illustrationen sind auch "schwierige" Kapitel verständlich.

Gerade als Nachschlagwerk leistet das Buch gute Dienste, da es durch ein umfangreiches Inhalts- u. Sachwortverzeichnis vervollkomnet ist. Darüberhinaus wird der Gegenstand der Beschreibung am Rand der jeweiligen Textstellen in Fettdruck angegeben. Das ganze Buch ist sehr sorgfältig in Kapitel und Unterkapitel usw. gegliedert. Es ist daher trotz seines beachtlichen Umfanges immer bequem zu benutzen!

- UTh -

Ernst Hoecherl, I. B. Kronawitter und Wilhelm Tausche

Star unter den Dampflokomotiven

Die Geschichte der bayrischen
S 3/6. 142 Seiten mit 37 Abbildungen mit Text sowie 128 Fotos.

Frankh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1970; DM 19,80.

Die S 3/6, DB - Baureihe 184 - 6 hat mit diesem Band der ihr gebührenden Nachruf erhalten, der anhand der zahlreichen wertvollen Fotos auch optisch einen Eindruck dieser Lok zu geben vermag. Aber das Buch bietet wesentlich mehr! Ausgehend von der Entstehung der 2' C 1' Lokomotive und der spezifischen Situation der Bayrischen Staatsbahn wird die Entstehung der S 3/6 einschl. ihrer Vorläufer dargelegt. Für den Eisenbahnfreund besonders wertvoll sind die Berichte über die verschiedenen Probleme. In erster Linie diejenigen des Verbundtriebwerks, aus der Perspektive des Konstrukteurs. Überraschend ist die Fülle der Details wie Leistungsdaten vergleichbarer Lokomotiven. Übersichten über Zugförderung und Stationierungen, Pläne zur Weiterentwicklung der S 3/6 usw.; kurz, ein sehr empfehlenswertes und kurzweiliges Buch.

We

FdE — Kalender 1971

Herausgeber: Freunde der Eisenbahn e.V. Hamburg; Ladenpreis 6,90 DM.

In der ständig steigenden Flut der Eisenbahnkalender behauptet der immerhin schon im 13. Jahrgang erscheinende FdE - Kalender seinen Platz, Die 38 Bilder aus dem Alltag der Eisenbahn sind so recht geeignet, den Eisenbahnfreund durch das Jahr zu begleiten. Leser des DEV - Kurier können den Kalender, soweit noch nicht geschehen, noch mit dem Heft 22 beigegebenen Zahlkarte zum Sonderpreis bestellen. Wir empfehlen es.

Karl Ernst Maedel:

Dampf überm Schienenstrang

Erinnerungen an die alte Eisenbahn und ihre Lokomotiven
Frankh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1970
160 Seiten, 120 Fotos DM 24,—

Maedel legt wieder einen seiner bekannten Bildbände vor, und wie kurzweilig ist das Durchblättern auch dieses Buches! Es will im wesentlichen durch Bilder sprechen und enthält zur Auflockerung sieben viele Details enthaltende Geschichten im Plauderton, wobei manchmal vergangenen Zeiten etwas zu sehr nachgetrauert wird. Die Fotos stammen aus den Jahren von 1865 an und sind so ausgewählt, daß beinahe jeder Eisenbahnfreund seine "Stammstrecke" oder seine "Hauslok" finden dürfte. Neben den Handbüchern und Übersichten bietet dieser Band eine sehr willkommene Abwechslung unter den Eisenbahnbüchern; er sei jedem Eisenbahnfreund empfohlen.

We.

Werner Knobloch

Modelleisenbahn — elektronisch gesteuert

Band I: Anfahr-Brems-Automatik und NF-Beleuchtung; Band II: Analog- und Digitalsteuerungen; Band III: Tonfrequenzsteuerungen für unabhängigen Mehrzugbetrieb. Preise 6,90 DM, 8,40 DM und 9,00 DM. Erschienen im Richard Pflaum-Verlag, München.

Der Besitzer einer ausgedehnten Modellbahn-Anlage mit vielen Zügen wird vielleicht von selbst zu diesen Büchern finden, weil er ohne ein hohes Maß an selbsttätigem Ablauf seine Bahn nicht mehr überblicken und steuern kann.

Aber auch derjenige, der ein bescheideneres System sein eigen nennt, vielleicht eine LGB mit zwei Zügen im Garten oder eine An - der - Wand - entlang - Nebenbahn, sollte sich mit den von Knobloch beschriebenen Möglichkeiten einmal befassen. Auch die bockigste Lok kann zu extremer Langsamfahrt gebracht werden, Züge rollen vor HpO langsam aus, die Vorspannlok setzt sich an jeder beliebigen Anlagenstelle vor die Zuglok, ohne Trennglеis, ohne Schalter. Das ist nur ein Bruchteil dessen, was die drei Bände bieten.

Dabei hat der Verfasser sein Werk besonders auf Nichtkenner der Elektronik abgestimmt. Außerdem ist für jedes Bauteil eine sichere Bezugsquelle angegeben, ein nicht zu überschätzender Vorteil!

- rb -

STREIFLICHTER aus dem Vereinsleben:

STUTTGART

Geschäftsstelle: Otto Blaschke, 7 Stuttgart 1, Rudolfstraße 6 B, Tel. (0711)438079

Bei den "Tagen der offenen Tür", die die Deutsche Bundesbahn am 24. und 25. Oktober 1970 im Ausbesserungswerk Stuttgart - Bad Cannstatt veranstaltete, waren EUROVAPOR und der DEV mit einem gemeinsamen Informationsstand vertreten. Die farbigen DEV - Postkarten fanden großen Anklang — es konnten 120 Stück verkauft werden.

Am 12. Dezember 1970 hielt unser Mitglied, Herr Krantz, im Rahmen einer Veranstaltung der Verkehrsfreunde Stuttgart e. V. einen Diavortrag zum Thema "Museumseisenbahnen".

Der DEV — Farbtonfilm über den Museumsbetrieb in Bruchhausen - Vilsen fand ebenso wie die von DEV - Mitgliedern zur Verfügung gestellten Dia — positive großen Beifall.

Die Verkehrsfreunde Stuttgart e. V. sind dem DEV als korporatives Mitglied beigetreten.

Auch zu dem am Sonnabend, dem 20. Februar 1971 stattfindenden "Jahresrückblick 70" sind alle interessierten DEV - Mitglieder herzlich eingeladen. Die Veranstaltung findet um 16.00 Uhr im Vortragssaal der Landesbildstelle Württemberg, Stuttgart - 1, Landhausstr. 70 statt. (Straßenbahnlinie 8 ab Hauptbahnhof in Richtung Ostendplatz bis zur Haltestelle Urachplatz).

BERLIN

Geschäftsstelle: Ing. Klaus Strauch, 1 Berlin 47, Diestelfinkweg 70, Tel. 6013569 (nach 19 Uhr).

Zum Filmabend im November war unser Vereinszimmer wieder bis zum Platzen voll. MB Droge am Kurbelkasten zeigt eine Reihe netter Filme, u.a. von einem Dampfbahnertreffen in Oberbayern. MB Ulf Otto berichtete über den Stand der Dinge bei der Aufarbeitung des Waldbahnwagens.

Leider durfte er wegen Ablauf des Mietvertrages im Diela—Werk nicht bleiben. Darum wurde der halbdemontierte Wagen erneut verladen und zu den Siemenswerken beim Rohrdamm transportiert. Zwei allzu kostbare Wochenenden sind auf diese Weise verlorengegangen. Es gilt nun, diese Verzögerung einzuholen und alle verfügbaren Kräfte an den Wagen zu setzen. Zur Zeit sind hauptsächlich die neu eingetretenen Mitglieder am Ball, und man vermißt schmerzlich die alten Hasen. Gerade jetzt ist einma Gelegenheit, ohne lange Anreise und große Unkos ten etwas Produktives für die Museums—Eisenbah zu tun. Also bitte, meine Herren, schnellstens be MB Otto, Tel. [illegible] melden. Bei immerhin 70 Mit gliedern in Berlin sollte doch auch der Kreis de Aktiven langsam größer werden!

Diverse Kleinteile sind zu MB Nafe nach Marien dorf geschafft worden und können dort in seine Werkstatt aufgearbeitet werden. Auch Heimarbe ten sind noch zu vergeben. In dieser Angelegenhei bitte ebenfalls MB Otto anrufen.

Ende November war noch einmal eine kleine Ber liner Gruppe in BruVi, wodurch es beim Dezembe treffen wieder allerhand Gesprächsstoff gab. Her Strauch verlas außerdem die letzten Meldungen. Ei langerwarteter Höhepunkt war die Schlachtung uns eres seit 14 Monaten gefütterten Sparschweins: E erbrachte sage und schreibe 320,— DM, die für di Aufarbeitung des Wagens sicher gut verwendet wer den können. (Bitte nachmachen! D. Red.)

Wegen der ständig wachsenden Mitgliederzahl fin den unsere Treffen ab sofort in einem neuen Ver einslokal statt: Das " Glockenstübl " in der Domi nikusstraße/ Ecke Belzigerstraße in Schöneberg Weiterhin an jedem ersten Mittwoch im Monat

MITTELWESER

jo

Geschäftsstelle: Otto O. Kurbjuweit, 307 Nienbur Weser, Warthestr. 21, Tel. (05021) 4650.

Bei den letzten Treffen im Oktober und Dezembe war die Modellbahn voll am Zuge. Umgearbeitete Industriemodelle aller Art fuhren auf der kleine Vorführstrecke, auch ein kurzer LGB—Zug war zu sehen. Die rechte Atmosphäre verbreite MB Rein kings Exbit—beheizte Dampfwalze. Die DB—Filme waren wieder gut ausgesucht.

Am 26. 11. 70 fand der Ausflug zur MKB statt Bei herrlicher Sonne war Foto— und Filmausbeute erstklassig; die Fahrt mit dem T6 von Uchte nach Minden war mehr als ein Erlebnis. Sehr freundlich zeigte man sich in Uchte bei der DB. Die Erklärun der Zugsicherungseinrichtungen komplettierte die Eindrücke des Tages. Im Frühling soll eine Fahrt mit dem Güterzug auf einer norddeutschen Klein bahn erfolgen.

We.

OSTWESTFALEN

Geschäftsstelle: Dipl.-Ing. Ulrich Mailand, 4802 Halle/Westf., Tiefer Weg 19.

Auskunft: Werner Briks, 49 Herford, Wihmsfeld 6, Tel. (05221) 17131.

Am 23. Januar führt die Gruppe Ostwestfalen unter Regie der MBs Meyer - Herford und Thiemann ein neuerliches Treffen durch. Vor allen Dingen werden auch Nichtmitglieder eingeladen, um diesen einmal die ganze Palette der DEV - Aktivitäten vo Augen zu führen. DB— und Amateurfilme werden zu sehen sein sowie Bücher und Zeitschriften. Schl ießlich soll ein Schlachtplan für die Plakatierungs aktion 71 besprochen werden.

DGEG — Intern

Wir machen darauf aufmerksam, daß alle Veranstaltungen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. einschl. der Besichtigungen, die unter dem Motto " DGEG - intern " durchgeführt werden, auch den DEV - Mitgliedern uneingeschränkt zugänglich sind. Deshalb hier die nächsten Termine:

26. 2 Besichtigung der S—Bahn—Baustellen und Besuch bei den Baustellen der Flughafen in Frankfurt a. M.

16. - 18.4. DGEG — Jahrestagung in Stuttgart mit Besichtigung, Führung und Fahrten.

2. -. 5. 6. Studienfahrt mit dem "Gläsernen Zug" der DB in den Raum Graz mit Dampf-Sonderfahrten auf der Graz - Köflacher - Bahn und der Strecke Weiz - Ratten der Steiermärkischen Landesbahnen.

Interessenten fordern bitte nähere Unterlagen direkt bei der DGEG, 7500 Karlsruhe 1, Postfach 2063, an. Ebenso werden DEV - Mitgliedern die ausführlichen Einladungen ständig übersandt, wenn sie der DGEG eine entsprechende Mitteilung zukommen lassen.



Mit der P8 durch das Hohenloher Land

Heilbronn · Waldenburg · Forchtenberg

Mit der 038 499 - 0 begann unsere Reise, um Loküberführungskosten zu sparen, in Heilbronn. Im Gegensatz zu Ihren Tübinger Schwestern sind alle Heilbronner Maschinen mit dem größeren Wannentender ausgerüstet worden und können deshalb größere Vorräte an Wasser und Kohle mitführen. Dies war für unsere Sonderfahrt ein großer Vorteil, denn auf der Nebenbahn Waldenburg - Forchtenberg ruht schon seit geraumer Zeit jeglicher Dampfbetrieb. Alle Wasserkräne und Kohlenbansen sind abgebaut.

Neben der " P 8 " verdiente aber auch die exklusive Wagengarnitur besondere Beachtung: Es kamen die beiden von Mitgliedern des "Freundeskreises Eisenbahn Köln" restaurierten Old - timer - Rheingold - Wagen zum Einsatz. In ihrem violett - elfenbeinfarbenen Anstrich waren sie ein ideales Farbfilmmotiv. Darüber hinaus hatte das Bww Stuttgart noch den Aussichtswagen aus dem ehemaligen Henschel - Wegmann - Zug zur Verfügung gestellt, der zu Anfang der fünfziger Jahre für seinen Einsatz im "Blauen Enzian" völlig umgebaut worden war.

Der Sonderzug wurde um 9.45 Uhr in Heilbronn Hbf bereitgestellt, während gleichzeitig der Anschlußtriebwagen aus Stuttgart einlief. Sofort waren alle Fahrzeuge von Fotografen umlagert, und es war für die Reiseleiter nicht einfach, alle Fahrtteilnehmer zum pünktlichen Einsteigen zu ermahnen. Um 10.10 Uhr wurde der Abfahrauftrag erteilt und unsere P 8 konnte endlich ihre Kräfte frei entfalten. Wir folgten der zweigleisigen Hauptstrecke Heilbronn - Schwäbisch Hall - Hessental und durchfuhren wenig später den Weinsberger Tunnel. Der Bahnhof des Kreisstädtchens Öhringen wurde ohne Halt passiert.

In Waldenburg verließen wir nach kurzem Fotohalt die Hauptstrecke. Die Nebenbahn nach Künzelsau - Forchtenberg ist besonders interessant wegen der drei Kilometer langen Steilstrecke zwischen Künzelsau und dem Haltepunkt Haag. Sie weist eine Neigung von 1 : 26 auf (das sind fast 40%o). Um den Fahrtteilnehmern gute Fotografiermöglichkeiten zu bieten, wurde eine zusätzliche Fotofahrt auf der Steilstrecke durchgeführt. Im Schrittempo, gewaltige Qualmwolken ausstoßend, bewältigte die P 8 die Steigung, vorbei an den Fotografen, die sich am Hp Haag einen guten Standort gesucht hatten. Die Eisenbahnfreunde waren von dem Anblick restlos begeistert.

In aller Eile wurde in Waldenburg wieder umgesetzt und dann endgültig die Fahrt nach Forchtenberg angetreten, nachdem in Haag die Fotografen wieder zugestiegen waren. Die Strecke folgt hinter Künzelsau dem Tal des Kochers bis Forchtenberg, das gegen 13,30 Uhr erreicht wurde.

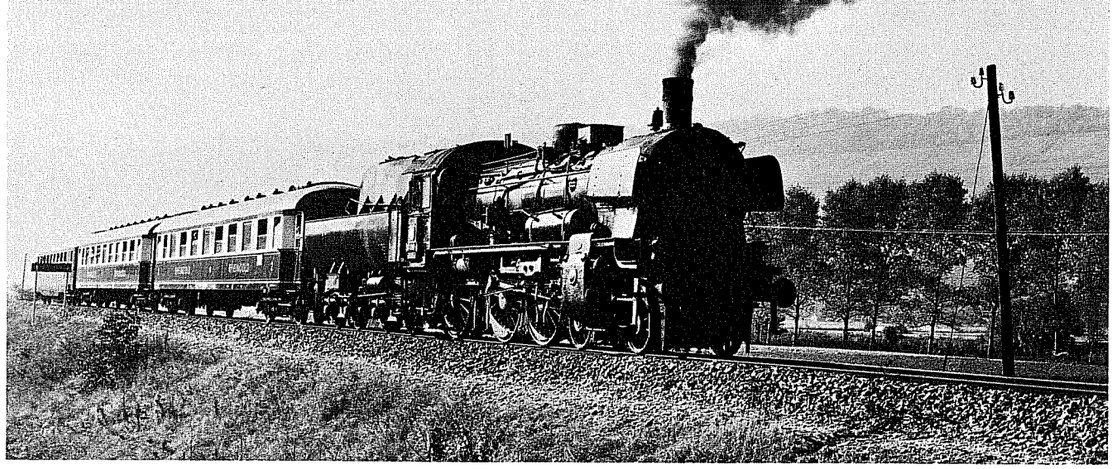
*

Während des einstündigen Aufenthaltes in Forchtenberg fand eine Versteigerung von Eisenbahnsouvenirs statt, die unser Mitglied, Herr Krantz aus Beihingen leitete. Herr Schäfer aus Coburg hatte zwei Lokschilder (Baureihe 38 und 50) gespendet, Herr Krantz selbst hatte noch eine Schaffnertasche zur Verfügung gestellt. Der beachtliche Erlös von 160,00 DM floß der Vereinskasse des DEV zu. An dieser Stelle soll nochmals den Spendern und den Teilnehmern an der Versteigerung herzlich Dank gesagt werden, kommt doch jeder Betrag der Erhaltung unserer Fahrzeuge in Bruchhausen - Vilsen zugute.

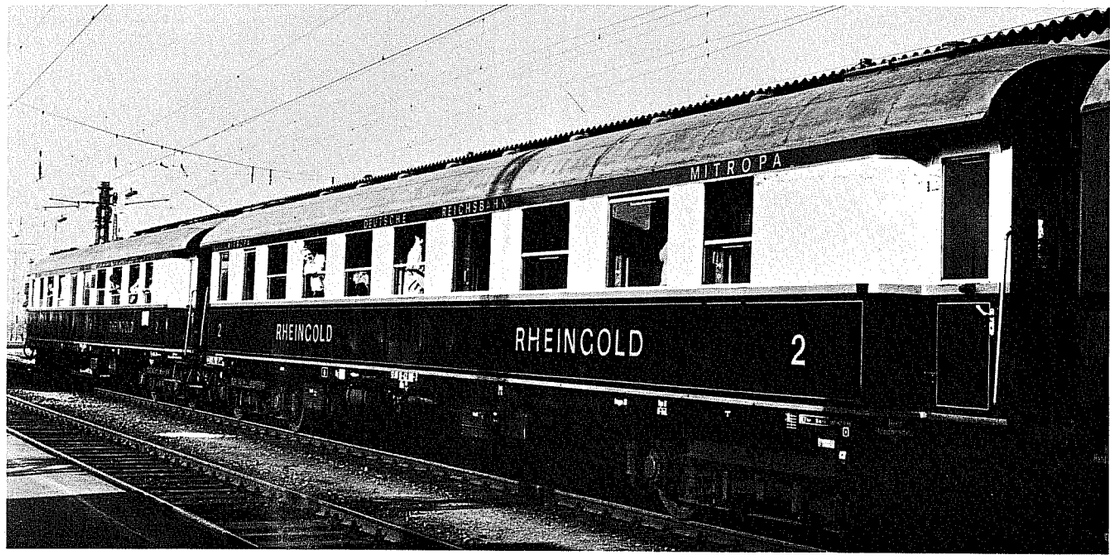
Um 14.45 Uhr wurde es dann Zeit, an die Rückfahrt zu denken. Bis Künzelsau folgte eine gemütliche Reise mit zwei ergiebigen Fotohalten. Besonders in Nagelsberg, einem kleinen Haltepunkt kurz vor Künzelsau, mußten die letzten Filmreserven mobilisiert werden. Vom gegenüberliegenden Ufer des Kochers aus, das über eine Brücke schnell zu erreichen war, bot sich ein herrlicher Blick auf die farbenfreudigen Wagen und die gepflegte Lok. Große Laubbäume in herbstlicher Färbung, ein steiler, bewaldeter Hang und ein auf dem Berg gelegener Ort gaben einen eindrucksvollen Hintergrund ab.

Hinter Künzelsau hatte unsere P 8 dann ein zweites Mal die Steilstrecke zu bezwingen, diesmal mit vollbesetztem Zug. Da kamen die Tonbandamateure voll auf ihre Kosten. In Waldenburg, wo wir ihr eine kurze Verschnaufpause gönnten, begegneten uns zwei dampfbespannte Güterzüge. Beim Wasserfassen in Öhringen konnten im Gegenlicht der untergehenden Sonne die letzten Stimmungsaufnahmen geschossen werden. Dann rollten wir bei hereinbrechender Dämmerung gen Heilbronn, das wir pünktlich um 18.05 Uhr erreichten.

Otto Blaschke

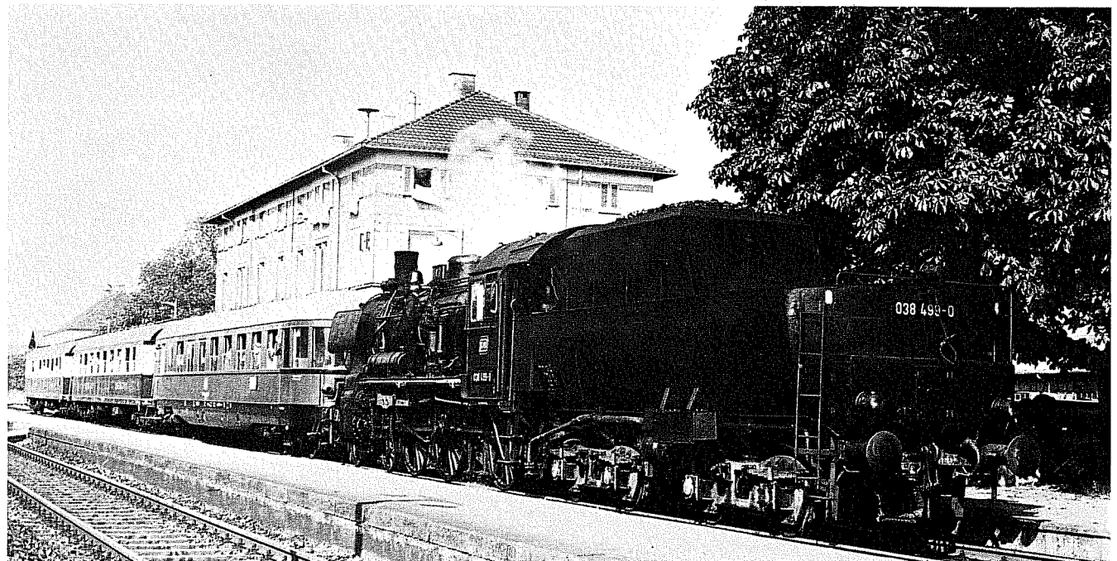


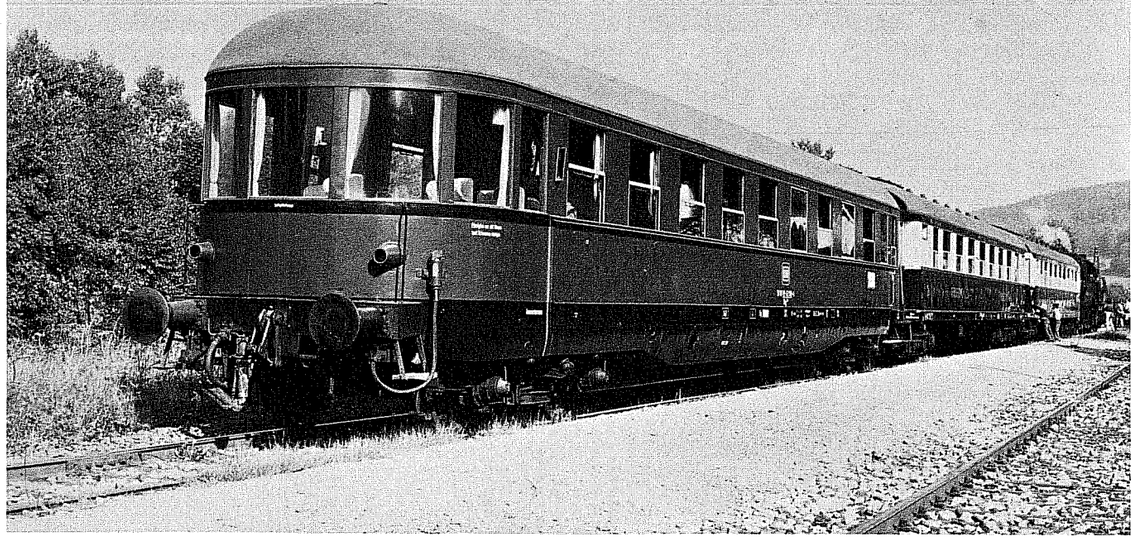
Scheinanfahrt während eines Fotohaltes im Kochertal



oben : Die beiden von Mitgliedern des "Freundeskreises Eisenbahn Köln" restaurierten Rheingold - Wagen

unten : Betriebshalt in Waldenburg





Der Henschel - Wegmann - Aussichtswagen ≪

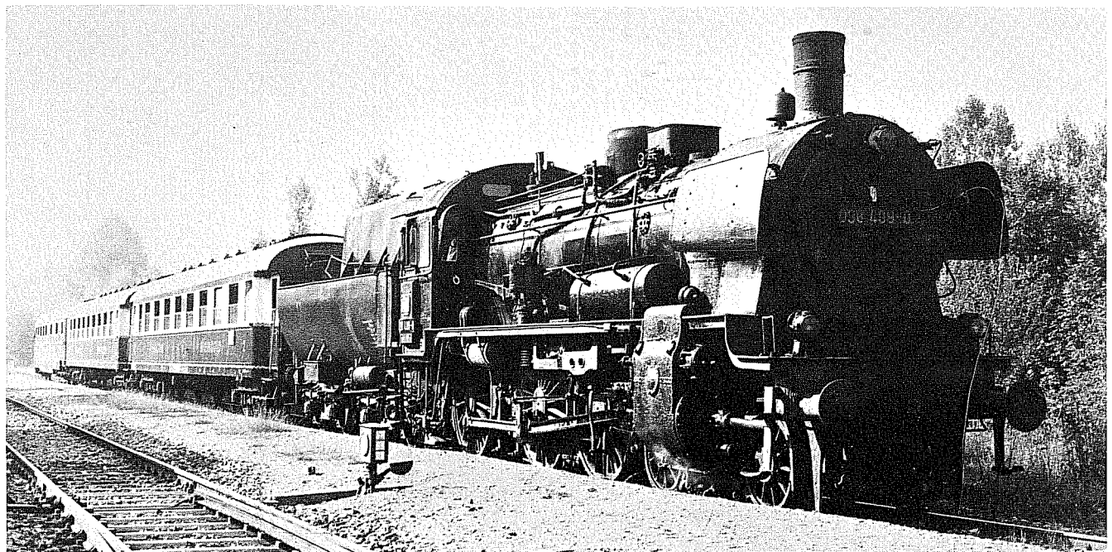
Alle Fotos: Otto Blaschke



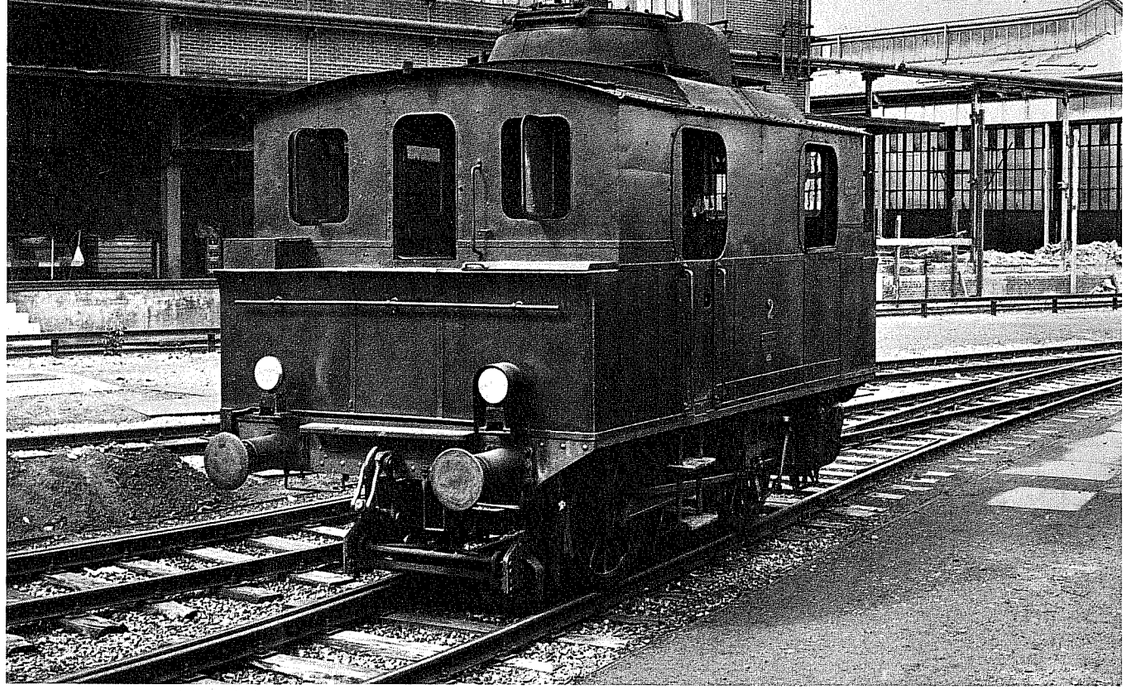
Sonderzug nach dem Umsetzen in Forchtenberg ≫



≪ Versteigerung in Forchtenberg — DEV - Mitglied Krantz nimmt gerade die Angebote für das Lokschild entgegen.



≫ Fotohalt in Nagelsberg



Jetzt gehört sie uns!

In Heft 18 des DEV–KURIER stellten wir die Lok Nr. 2 der Osnabrücker Kupfer– und Drahtwerke mit Foto, Beschreibung und Typenskizze vor. Durch einen glücklichen Umstand ist die Maschine nun in dem Besitz des DEV gekommen, und wir hoffen, daß es bald regelmäßige Fahrten damit geben wird.

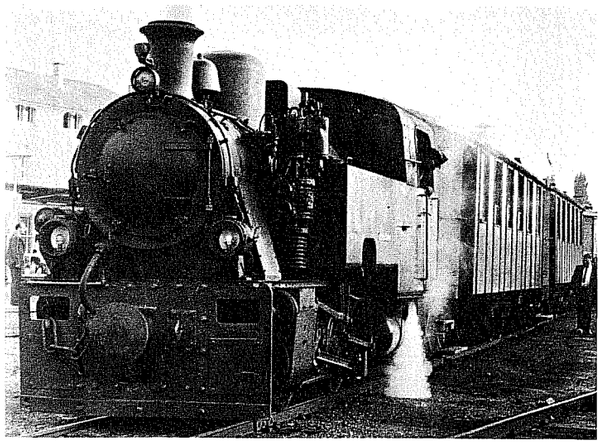
Unklar ist das Baujahr der Maschine. Laut Angabe der OKD ist es 1911, jedoch hat Dr. Seidel (" Brücke zum Härtsfeld ") festgestellt, daß vier Maschinen dieser Bauart im Jahre 1908 von der MF Esslingen mit den Fabr. Nr. 3480 – 3483 an die Westdeutsche Eisenbahn–Gesellschaft abgeliefert wurden. Zwei dieser Loks kamen zur Württembergischen Staatsbahn und taten als "Kleinlokomotiven" KL 1 und KL 2 bei der Betriebswerkstätte Tübingen Dienst. Welche Fabriknummern dies waren, ist noch nicht feststellbar.

Wir konnten lediglich feststellen, daß unsere Lok (F.Nr. 3481) am 15. 8. 1917 von der Württ. Staatsbahn an die Firma Adolf Euler, Bahnbedarf, in Braunschweig verkauft wurde, die sie zwei Monate später an die Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerke weiterverkaufte. Und hier hat sie nun unter der Betriebsnummer 2 über 40 Jahre Dienst getan. Mit ihren 12o PS erreicht sie immerhin 55 km/h und ist ein wendiges Maschinchen.

Es ist besonders erfreulich, daß mit dieser Lok das letzte Exemplar einer Kittelschen Stehkessellok erhalten bleibt.

–rb–

EUROVAPOR



Im Sommer letzten Jahres erwarb die Eurovapor die letzte Dampflok der Mittelbadischen Eisenbahnen Nr. 101 (Krauss Maffei 1949/17627). Ab Frühjahr 1971 soll die Maschine zusammen mit zwei alten Personenwagen von der Sernftalbahn auf der Solothurn–Zolliofen–Bern Bahn in der Schweiz eingesetzt werden.

Am 19. 9. 70 wurde eine Abschiedsfahrt auf der MEG durchgeführt, wobei die Lok mit 6 Wagen die gesamte noch bestehende Meterspurstrecke befuhr. Die Einfahrt in den Bahnhof Rastatt MEG war leider nicht mehr möglich.

Eine Woche später, am 26. 9., verkehrte der letzte Personenzug zwischen Bühl und Freistett. Der Fahrzeugpark der MEG–Stammbahn umfaßte zuletzt 2 Dieselloks, 4 Dieseltriebwagen, 7 Personenwagen, 8 Güterwagen, 2 Dienstwagen, 2 Sonderfahrzeuge und etwa 35 Rollwagen. Der T 12, der T 14 und die Personenwagen 81, 82 und 83 gingen nach Juist.

Seit geraumer Zeit plant man eine Umspurung der MEG auf Regelspur. Der Baubeginn ist jedoch noch ungewiß. Als erstes Teilstück soll der Abschnitt Bühl – Schwarzach – Scherzheim/Söllingen für ca. 17,5 Mill. DM umgespurt werden, wobei gleichzeitig die bisherigen Ortdurchfahrten entfallen sollen.

Helmut Mochel, Lahr

Für Bestellungen zahlen Sie bitte nur noch auf das Konto

16 17

beim PSchA Hamburg ein.

BEITRAGSZAHLUNGEN, SPENDEN USW. WEITERHIN AUF DAS PSchKo Hmb 313281 ODER KONTO 655 KREISSPARKASSE VILSEN IN 3094 Bruchhausen-Vilsen.

Auf ein Wort:

Hallo Freunde!

Da war doch neulich im DEV-Kurier Nr. 18 ein Aufruf erschienen, Schilder, Lampen und ähnliche Ausrüstungsstücke der Eisenbahn für unser Museum zur Verfügung zu stellen. Wie ich hörte, ließ das Echo erkennen, daß doch eine ganze Menge Idealisten unter uns sind, die auf ehrliche Weise (sonst hätten sie die Herkunft nicht verraten) derartige Dinge erworben haben und uns zur Verfügung stellen wollen.

Eisenbahner haben meist mehr Verständnis für unsere Ideen, als man gemeinhin annimmt. So konnte auch ich für unseren Verein folgende Gegenstände besorgen, die ich freundlicherweise von der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft AG in Mannheim erhalten habe:

10 Schilder 2. Klasse (oliv auf creme)
12 Schilder 3. Klasse dito
8 Schilder 3. Klasse (weiß auf schwarz)
7 Schilder (das Auf- oder Abspringen...)
3 Schilder (Gefundene Gegenstände sind...)
2 Schilder (Dem Wagenführer ist jegliche Unterhaltung...)
2 Schilder (Tür schließen. Das Öffnen...)
1 Schild (Die Notbremsen befinden sich...)
1 Mano-Vacuummeter, 1 Vacuummeter
2 Vacuummeter mit Schlachkupplung, Fabr. Körting
1 Luftdruckanzeiger, Fabr. Knorr-Bremse
2 Endbühnenlampen klein, 1 Endbühnenlampe groß
20 Schaffnerzangen mit Datumsprägung
22 Schaffnertaschen
8 Bremsklötze für OEG-Wagen mit Schrauben
1 Loklaterne (Petroleum) ex OEG 342 (T 3)
1 Schlußlaterne (Petroleum)
1 Weichenlaterne, rechts (Petroleum).
1 Rüböllämpchen, sog. Spatz, von Trambahnlok der OEG
1 Schaffnerlampe (Karbid), eine dito (Petroleum)
2 Signalglocken, Messing mit Haltern und Leinen, ex OEG ET9

Ja, es ist wirklich erstaunlich, was in vergessenen Winkeln von Lokschuppen, Werkstätten und auf Dachböden auch heute noch alles schlummert. Eile ist geboten. Wenn niemand danach fragt, fliegt das Zeug eines Tages in den Schrott. Ziehen Sie los und stöbern Sie! Aber verlassen Sie bitte nie den Pfad der Tugend. Zeigen Sie die letzten DEV-Kuriere oder Bilder von der Museums-Eisenbahn (und natürlich Ihren Mitgliedsausweis!) und Sie werden Erfolg haben. Jeder Geschäftsstellenleiter ist gern bereit, Gegenstände in Empfang zu nehmen und für deren Transport nach Bruchhausen Vilsen zu sorgen. Und was wir für unsere Fahrzeuge und das Museum nicht benötigen, machen wir auf irgendeine Weise zu Geld, wovon der DEV ja bekanntlich eine ganze Menge gebrauchen kann.

Herzlichst, Ihr Eberhard Moll

BRUCHHAUSEN-VILSEN

modisch — preiswert — aktuell
bei uns kaufen Sie gut



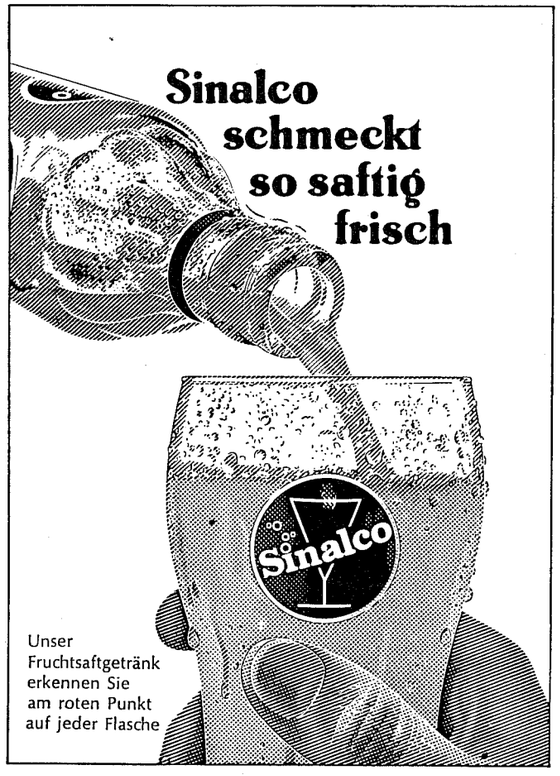
Bischoff
ZWEIGNIEDERLASSUNG DER DEBLER KG
BRUCHHAUSEN-VILSEN
DAS FÜHRENDE TEXTILHAUS

riwi® Buchstaben
selbstklebend, wetterfest
Fordern Sie gratis Muster von

TAPETENHAUS HEINRICH ATENHAHN
3094 BRUCHHAUSEN-VILSEN TEL. 22 03

Gasthaus »Zum Dillertal«
Heinr. Bomhoff, Dille a. Bahnh. Heiligenberg, Ruf (04252) 780
Wanderwege durch das Dillertal zum Heiligenberg
Clubzimmer für Gesellschaften und Tagungen v. 12–150 Pers.
In südlicher Richtung großer Garten mit fester Kaffeeterrasse.
Fremdenzimmer, Heizung, fl. warm und kalt Wasser.
● Parkplatz – Garagen – Gutbürgerliche Küche ●
Vogelvolieren – Kleintierzucht (Pony, Esel)

Sinalco schmeckt so saftig frisch



Unser Fruchtsaftgetränk erkennen Sie am roten Punkt auf jeder Flasche

VILSA-BRUNNEN
Natürliche Bergquelle
Otto Rodekohr
3094 Bruchhausen-Vilsen

HANNOVERSCHES PRESSWERK MAX MÜLLER

Aufarbeitung von Oberbaumaterial

3 Hannover, Postfach 4209
Tel.: 0511 - 634191 FS: 09 22 503

Die INTERARGEM

versorgt in ihrem 4700 qkm großen Versorgungsgebiet 1,5 Millionen Einwohner.

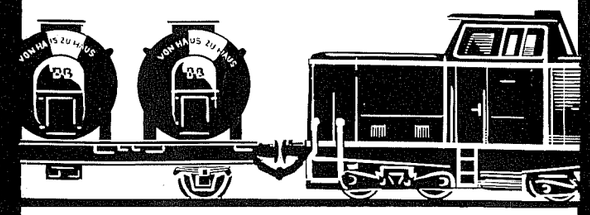
verfügt über die Kraftwerke Afferde, Bielefeld und Kirchlengern sowie über das Gemeinschaftskraftwerk Weser. Nach Inbetriebnahme des dritten GKW-Blockes beläuft sich die Gesamtleistung dieser Kraftwerke auf 925 MW.

verkauft den Strom an 1500 Sonderabnehmer, 450000 Tarifabnehmer und 16 Wiederverkäufer.

Die Stromabgabe an das eigene Netz in kWh wird in diesem Jahre die 3-Milliarden-Grenze weit überschreiten.

INTERARGEM

Moderner Güterverkehr



● SCHNELL
● RATIONELL
● PREISGÜNSTIG

Alle in- und ausländischen Spezialfahrzeuge stehen Ihnen zur Verfügung. Was Sie auch verladen oder beziehen wollen, wir lösen Ihr Problem. Rufen Sie unsere freundlichen Beamten an!

Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH (VGH)

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414) Hoya (Ruf 2514)

IHR BINDEGLIED ZU EUROPAS GRÖSSTEM TRANSPORTUNTERNEHMEN

DB < VGH > DB



Ihre Empfehlung soll es sein!

Wer könnte besser als Sie der Jugend sagen,
wie aktuell, dynamisch und zukunftsnahe die Bahn ist.
Auch (gerade) als Arbeitgeber.

Wir suchen Nachwuchs (mit 14, 16, 18 Jahren und mehr.
Mit jeder Schulbildung).
Auch Mädchen (ab 16) sind willkommen.

Ihre Empfehlung soll es sein, die mithilft, daß wir
die richtigen Mitarbeiter bekommen.
Sagen Sie es also weiter: Freie Bahn der Jugend. Bei der
Bahn. Herzlichen Dank!

P.S. Interessierte Jugendliche
erhalten Prospekte und alle weiteren Auskünfte
bei der nächsten Bundesbahndirektion.

DB