

6,20 DM

H 21393 F

DEV·KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG
VON SCHIENENFAHRZEUGEN

H. BRANDT/O. KURBJUWEIT:

Die Mindener Kreisbahnen & Die Mindener Straßenbahn



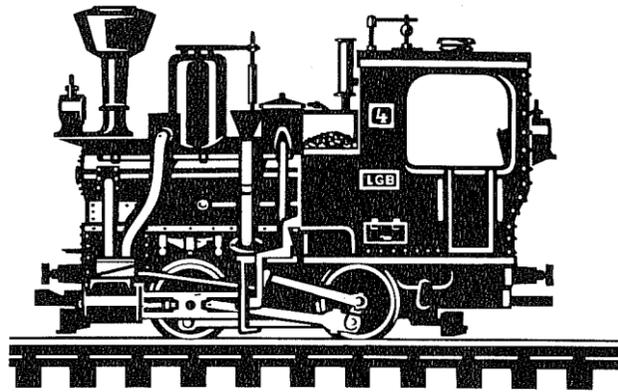
**Chronik – exakte Karte 1 : 200 000 beider Netze – vollständige
Triebfahrzeuglisten – Typenskizzen sämtlicher (!) Meterspur-
dampflokomotiven der MKB, einer Straßenbahndampflokomotive und
anderer interessanter Fahrzeuge – Bildfahrplan**

Historisch wertvolle Fotos aus den Archiven der Stadt Minden, der Mindener
Kreisbahnen, des FMB und der Privatbahnen

Heinz Pier

Buchhandlung & Fachgeschäft für Modelleisenbahnen

5042 Erftstadt-Liblar
Carl-Schurz-Straße 98



Unser Eisenbahxperte OSTRÄ (Otto Straznicky) bietet an:

Märklin, Fleischmann, LGB, Arnold, Faller, KIBRI, Vollmer.

Reichhaltiges Sortiment in Eisenbahn- und Modellbahnliteratur.

Bei Käufen über 25,- DM portofreie Zusendung!



Neuerscheinung!

TRANS-EUROP-EXPRESS

Der Werdegang des TEE-Betriebes

von Dr. Fritz Stöckl; rd. 140 Seiten auf Kunstdruckpapier mit vielen Abbildungen und Grundrissen, Format 21 x 24 cm, kart. ca. 25,- DM.

Aus dem Inhalt:

Idee und Wirklichkeit

TEE — Symbol der Europäischen Eisenbahnen
BENELUX — die Keimzelle der „Europäischen Eisenbahnen“
Alle Wege führen nach Rom
Paris Est — das Tor nach Europa

Europas Züge haben viele Gesichter

TALGO auf zweierlei Spur
„Le Vetturine“
Europa-Züge im Pool-Verkehr
Europa-Züge für viererlei Strom
Höhepunkt des Triebwagenbaues
Zweistöckige Trans-Europ-Expresszüge
Mit 200 km/h hinter der E 103
„Rames Grand Parcours“
Die ersten lok-bespannten TEE
Europas schnellster Zug wird TEE
... habillés par Balmain“
Voitures a Grand Comfort
Der „K“-Wagen

Züge, Ziffern, Zahlen
Verzeichnis aller TEE-Fahrzeugtypen
Verzeichnis aller TEE, Herbst 1971
Kompositionen, Fahrpläne, Geschwindigkeiten (Stand 1970/71)
Kürzeste und längste TEE-Läufe
Längste Ohne-Halt-Strecken
Die schnellsten Teilstrecken der TEE
Gesamtübersicht der Geschwindigkeiten und Halte
Gesamtübersicht der Traktion und Einrichtung der TEE

Züge, Ziffern, Zahlen

Verzeichnis aller TEE-Fahrzeugtypen
Verzeichnis aller TEE, Herbst 1971
Kompositionen, Fahrpläne, Geschwindigkeiten (Stand 1970/71)
Kürzeste und längste TEE-Läufe
Längste Ohne-Halt-Strecken
Die schnellsten Teilstrecken der TEE
Gesamtübersicht der Geschwindigkeiten und Halte
Gesamtübersicht der Traktion und Einrichtung der TEE

RÖSLER + ZIMMER VERLAG · 8900 AUGSBURG 17



Liebe Leser:

Nachdem unsere bisherigen Sonderausgaben über die Kreis Altenaer Eisenbahn sowie über die Bielefelder Kreisbahnen und die Herforder Kleinbahnen auf eine so erfreuliche Resonanz stießen (und deshalb vergriffen sind), legen wir Ihnen heute ein Heft über die Mindener Kreis- und Straßenbahnen vor.

Besonders erfreulich scheint mir, daß zumindest die MKB zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Schrift noch existiert. Da im Jahre 1948 kaum jemand Interesse für die damals erschienene Festschrift zum 50-jährigen Jubiläum aufbrachte, wird diese zusammenfassende Darstellung der Klein- und Straßenbahngeschichte im Raum Minden sicher auf ein interessiertes Publikum stoßen.

Im Gegensatz zu den oben erwähnten Bahnen ist es dem DEV nicht mehr gelungen, meterspurige Fahrzeuge der MKB zu retten. Lediglich zwei aus Minden stammende Weichen liegen in der Einfahrt zur DEV-Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen.

Wir wollen uns aber nicht mit dem handelsüblichen Stoßseufzer über die entschwundene Kleinbahnromantik zufriedengeben. Helfen Sie mit, daß wenigstens an einer Stelle, bei der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen, die ganze echte Atmosphäre der Kleinbahnen der Jahrhundertwende lebendig bleibt!



Nun noch ein Wort in eigener Sache: Hiermit habe ich nun letztmalig diesen Weichenhebel „bedient“ und übergebe ihn jetzt meinem Nachfolger. Ich möchte der Hoffnung Ausdruck geben, daß auch künftig dieser Weichenhebel immer richtig liegen möge, zum Wohle der Museums-Eisenbahn und stets im Sinne der verbrieften satzungsgemäßen Ziele des Deutschen Eisenbahn-Vereins, für die einzutreten immer der oberste Leitsatz meiner Arbeit gewesen ist.

Herzlichst, Ihr

Nr. 27

H21393 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., Warthe-
straße 21, Tel. (0 50 21) 46 50

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

STÄNDIGE MITARBEITER: Hartmut Brandt, Hans-Jürgen Hentzschel, Rüdiger Johannes, Eberhard Kunst, Eberhard Moll, Otto Straznicky, Ulrich Thiemann, Peter Weinandt.

VERSAND:

Peter Weinandt, 307 Nienburg/W. Raiffeisenstr. 22

BEZUGSBEDINGUNGEN:

Einzelpreis ab Nr. 28: 2,25 DM zuzgl. —,50 Versand-
spesen. Jahresabonnement: (4 Hefte) 9,— DM incl.
Versand.
Alle Preise incl. 5,5 % Mehrwertsteuer. Der DEV-
KURIER erscheint vierteljährlich. Bestellungen auf
dem Zahlkartenabschnitt (Postscheckkonto Ham-
burg 16 17). Für DEV-Mitglieder ist der Bezugs-
preis für den DEV-KURIER mit dem Mitglieds-
beitrag abgegolten.

Anzeigen:

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

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schrift-
licher Erlaubnis der Redaktion.

Satz: Niko Jessen, Hamburg

Druck: Uhle & Kleimann, Lübbecke

Auflage: 3000 Exemplare

DEUTSCHER
EISENBAHN-VEREIN E. V.

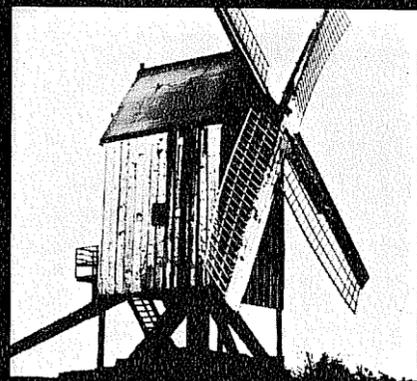
3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof

Vorstand: Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel, 497
Bad Oeynhausen, Dr.-Braun-Str. 6 (Vorsitzender);
Dipl.-Ing. Ulrich Mailand, Halle/Westf.; Ulf D.
Otto, Berlin; Rudolf Hase, Heessel; Klaus Strauch,
Berlin.

Redaktions- und Anzeigenschluß
für die Nr. 28 ist am 30. 4. 1972

Beilage

Es liegen Prospekte des Birkhäuser-Verlags, Basel
und Stuttgart, bei, die wir Ihrer Aufmerksamkeit
empfehlen.



Wirtschaftlicher ...

Sicherer ...

Zuverlässiger ...

... ist Strom

Ununterbrochen, Tag und Nacht in jeder Menge
Strom von der

» HASTRA «
HANNOVER-BRAUNSCHWEIGISCHE
STROMVERSORGUNGS-A.G.

MINDENER KREISBAHNEN & STRASSENBAHN



Die Mindener Kreisbahnen

In den letzten beiden Jahrzehnten des neunzehnten Jahrhunderts waren die Magistralen des heutigen Eisenbahnnetzes fast vollständig erstellt. Es ist bereits hinreichend darüber geschrieben worden, welche segensreiche Wirkung der Eisenbahnanschluß für viele Orte gehabt hat. So nimmt es nicht wunder, daß allenthalben auf lokaler und regionaler Basis fieberhafte Aktivität ausgelöst wurde, auch bislang abseits liegende Orte an die Eisenbahn anzuschließen. Wie in Herford oder in Bielefeld*, in Lüdenschied** oder in Rendsburg und Flensburg, so war es auch in Minden der Landkreis, der an der Erschließung des Kreisgebietes interessiert war und der letztlich die Bahn, die „Kreisbahn“, schuf.

Am 24. 10. 1896 wurde im Kreistag zu Minden der Bau eines meterspurigen Bahnnetzes entworfen, das sternförmig bis zu den nächsten Städten der Nachbarkreise reichen sollte. Man war sich der Größe des Vorhabens wohl bewußt und nahm daher zunächst nur die Strecke nach Uchte in Angriff, die am weitesten durch Mindener Kreisgebiet führt (Uchte selbst liegt im Kreis Nienburg). Gut zwei Jahre später, am 3. 12. 1898 konnte die Strecke bereits eingeweiht und tags darauf dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. 1,5 Mill. Mark waren incl. Errichtung einer Weserbrücke

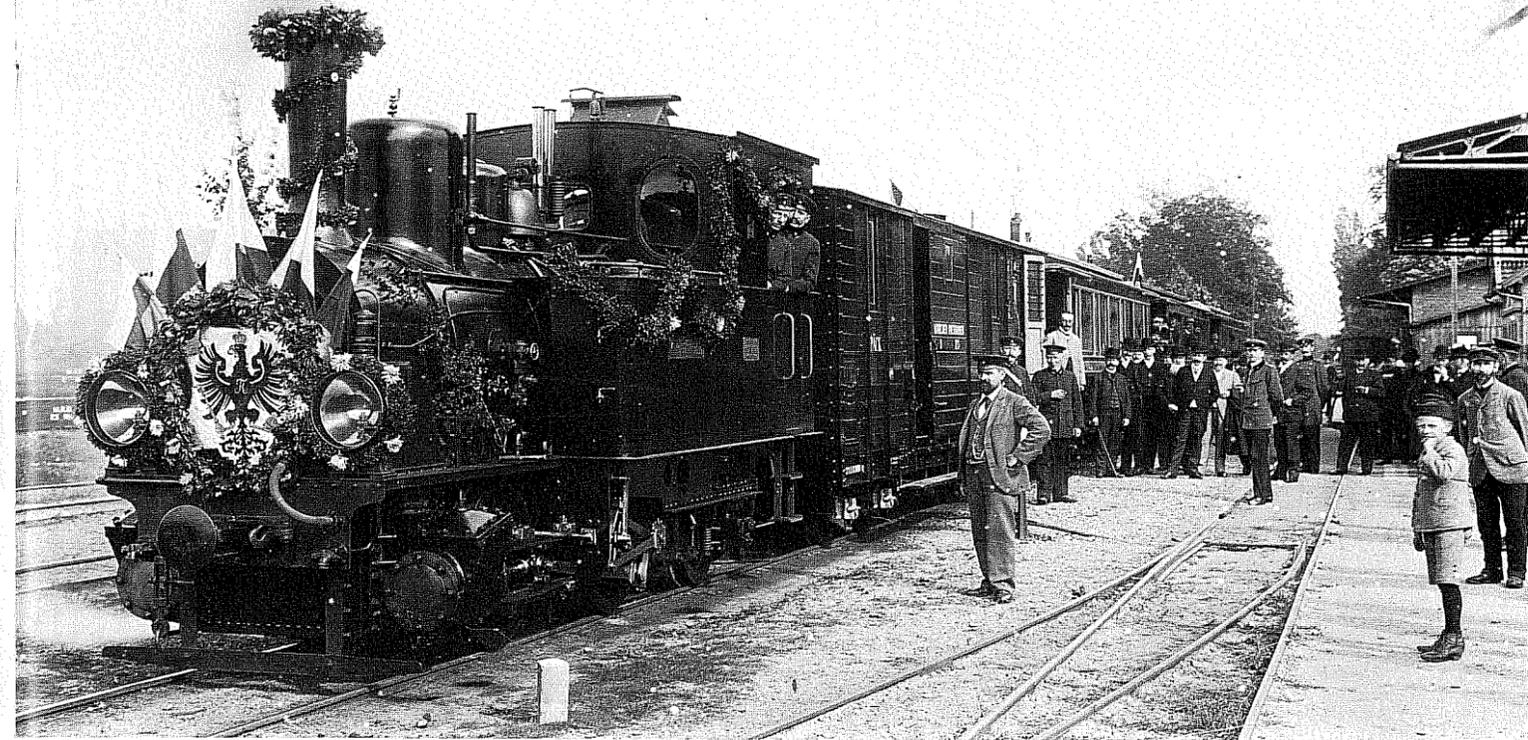
verbaut worden. Die Brücke war für den Anschluß an die Staatsbahn unvermeidlich, und ohne sie wäre die Bahn nie lebensfähig gewesen.

Im ersten Jahr beförderte die Bahn 205 262 Personen und 33 185 t Güter; es wurde ein Betriebsüberschuß von 33 906,- Mark erwirtschaftet.

Der Bahnhof Uchte MKB befand sich ursprünglich einige hundert Meter südlicher als der jetzige Bahnhof. Seit dem 2. 5. 1899 war er Gemeinschaftsbahnhof mit der Steinhuder Meer-Bahn, die Uchte von Wunstorf aus über Leese/Stolzenau und Loccum erreichte und ebenfalls meterspurig war. Dieser Linie kam damals eine unerhörte Bedeutung zu, da die Staatsbahnstrecke Minden—Leese/Stolzenau—Nienburg erst 1925 eröffnet wurde. Entsprechend stark war auch der Umsteige- und Übergabeverkehr in Uchte. Zeitweilig gab es auch Kurswagen und durchgehende Ausflugszüge von Minden nach Steinhude.

* siehe: „Die Kreis Altenaer Eisenbahn“ in DEV-Kurier, Sonderheft Nr. 19

** siehe: Brandt/Kurbjuweit: „Die Bielefelder Kreisbahn und die Herforder Kleinbahnen“ DEV-Kurier, Sonderheft Nr. 23 (beide Hefte beim Verlag vergriffen)



Der Eröffnungszug nach Eickhorst 1903. Foto: Stadtarchiv Minden

Seit dem Bau der Strecke Nienburg—Rahden befindet sich der Kreisbahnhof und zunächst auch der Gemeinschaftsbahnhof an der heutigen Stelle. Das Stationsgebäude aus dem Jahre 1913 oder 1914 steht noch heute fast unverändert dort.

Nicht ganz so flott ging es mit der zweiten Strecke: Noch während des Bahnbaus nach Uchte hatte der Kreistag den Bau der Linie nach Lübbecke über Dützen beschlossen. Die Bevölkering im Dützener Raum stand jedoch dem Bahnbau außerordentlich ablehnend gegenüber, so daß die Trasse weiter nördlich über Hille neu geplant werden mußte. Doch gingen hier die Komplikationen erst richtig los: Einerseits wollte der Kreis Lübbecke sich nicht an der Grundstücksbeschaffung beteiligen, andererseits wollten sowohl Frotheim als auch Eickhorst Anschluß an die Bahn, was jedoch einander ausschloß. Eickhorst machte schließlich das Rennen, u. a. wie berichtet wird, weil der dortige Bürgermeister das Gelände für den Bahnhof aus seinem Privatbesitz zur Verfügung stellte und ein Kaufmann 600 Mark spendete. Am 1. 9. 1903 war es so weit, die Strecke konnte bis Eickhorst eröffnet werden.

Durch den Druck der öffentlichen Meinung sah sich nun auch der Kreistag in Lübbecke gezwungen, den Grunderwerb zu bezuschussen, und am 1. 7. 1907 konnte die Strecke bis Lübbecke dem Verkehr übergeben werden. Übrigens wurde 1914 eine Meterspurbahn von Lübbecke nach Bad Oeynhausen konzessioniert und auch tatsächlich mit den Bauarbeiten begonnen. Warum sie wieder eingestellt wurden, ist nicht bekannt. Auch aus der schon 1898 geplanten Kleinbahn von Oeynhausen nach der Porta ist nichts geworden, die eine interessante Verlängerung der Mindener Straßenbahn bedeutet hätte.

Als dritte Strecke war schon von Anfang an die Verbindung Minden—Kutenhausen—Wegholm—Rahden geplant. Ihr Bau wurde im Dezember 1908 beschlossen, jedoch erst 1913 begonnen. Inzwischen begann die Staatsbahn mit dem Bau der Strecke Nienburg—Uchte—Rahden, wodurch die Verbindung nach Rahden hinfällig wurde. Die Kreisbahnstrecke wurde nur bis Wegholm gebaut und am 1. 8. 1915 dem Verkehr übergeben.

Im Dunkeln liegt die Geschichte der vierten Mindener Kreisbahnlinie, nämlich die nach Bückeburg und Bad Eilsen. Sie soll bis

Bückeburg weitgehend parallel zur Staatsbahn verlaufen sein und wurde im Mai 1918 eröffnet. Es läßt sich denken, daß der Erfolg des Abschnittes Minden—Bückeburg nicht sonderlich groß gewesen sein kann. Am 9. 8. 22 kam der Stilllegungsbeschluß. Nur die Strecke Bückeburg—Bad Eilsen ist als regelspurige elektrische Bahn bis 1965 in Betrieb gewesen, jedoch als Bückeburg—Bad Eilsener Kleinbahn, einer Privatbahn des Fürstentums Schaumburg—Lippe.

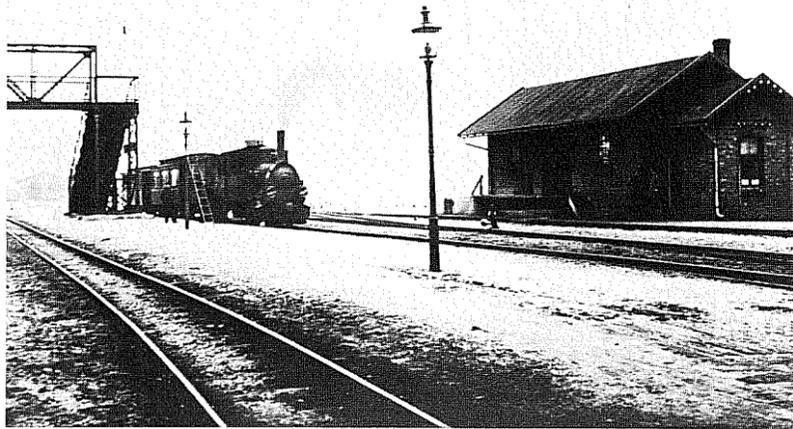
Nicht ganz ohne Schwierigkeiten kam schließlich die letzte MKB-Strecke zustande: Im ursprünglichen Kreistagsbeschluß war eine durchgehende Verbindung nach Rinteln vorgesehen, die außerdem Anschluß an die Strecke nach Hameln gebracht hätte. Ein zweiter Grund für den Bau dieser Strecke war die Eisenerzgrube in Kleinenbremen und die Kohlenzeche in Meißen, denen ein leistungsfähiger Anschluß an die Hauptbahn und die Weser- und Kanalhäfen fehlte. Durch einen Vertrag mit dem Erzbergwerk wurde die Grubenbahn von Nammen bis Kleinenbremen in die Strecke eingebracht.

Die ursprünglich für Januar 1917 vorgesehene Streckeneröffnung verzögerte sich durch die Ereignisse des 1. Weltkrieges erheblich, und der erste Abschnitt bis Nammen konnte erst am 1. 7. 1918 eingeweiht werden. Der Umbau der Grubenbahn verzögerte die Fertigstellung der Reststrecke bis Kleinenbremen bis zum 1. 5. 1921.

Die Verbindung nach Rinteln ist — leider — nie gebaut worden. Eine Kraftomnibuslinie von Kleinenbremen nach Rinteln stellt den Anschluß her, auch eine Direktverbindung Minden—Rinteln per Bus gibt es seit einiger Zeit.

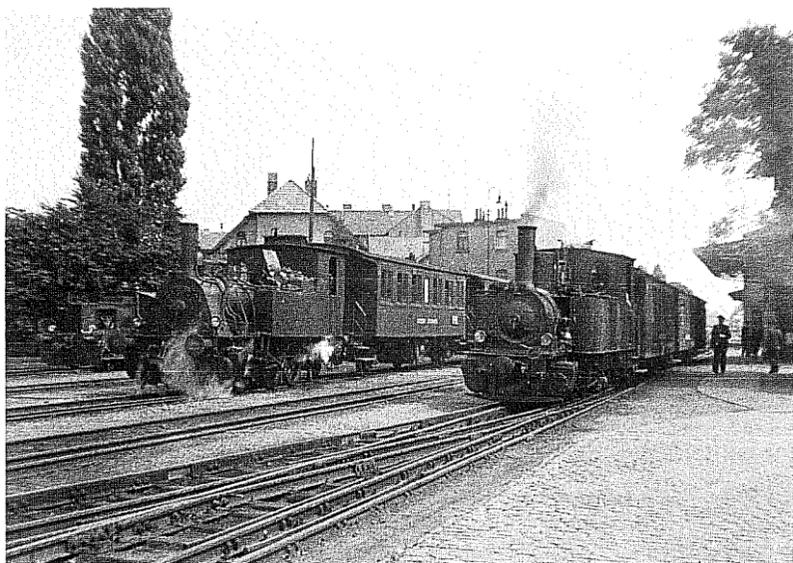
Damit war der Streckenbau abgeschlossen, nicht jedoch der Bahnbau durch den Kreis an sich. Der 1905 begonnene Mittellandkanal brachte eine ganz neue Verkehrserschließung für den Raum Minden. Beim Bau der Häfen an Weser und Kanal hatte sich die Stadt Minden verpflichtet, diese an die Schiene anzuschließen. 1912 übernahm der Kreis diese Aufgabe und die Hafengebäude wurden damit Anlagen der MKB.

Die erste MKB-Hafenbahn war jedoch nicht in Minden, sondern die 1911 beschlossene und 1915 fertiggestellte Ladestelle in Hille. Im



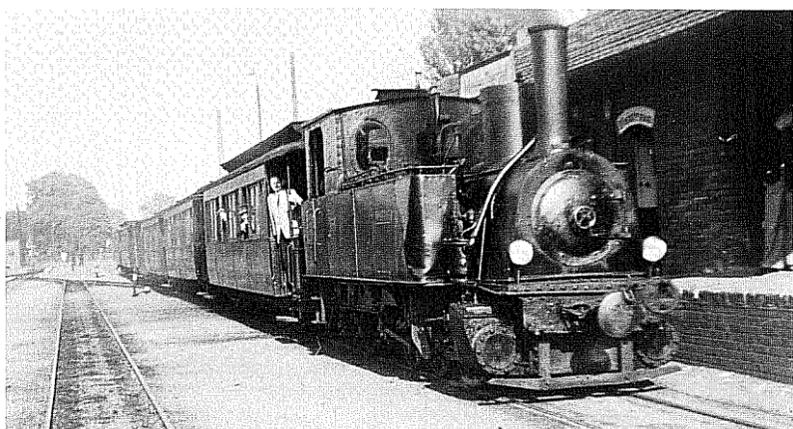
Geinschaftsbahnhof Uchte der MKB und StMB nach dem 1. Weltkrieg.

Foto: Eisenbahnarchiv Kindermann

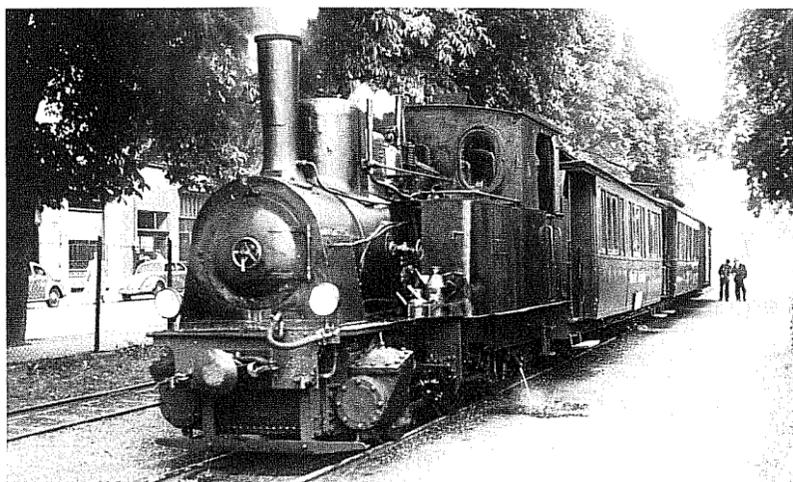


Lok 20 (I.) mit Zug nach Uchte, Lok 5 mit Zug nach Lübbecke in Minden Stadt.

Foto: Herbener 1951



Nr. 5 in Minden Oberstadt. Foto: Kemper



Schlabberwasser rinnt am Reichsbahnhof.

Foto: Boehm

Berichtigung zu Seite 29

MKB 31:
Bauart wie Nr. 29, urspr. KPEV Frankfurt 4679,
1948 ex DR 551134, 1951 ausgemustert



Pendlerzug nach Lübbecke abfahrbereit in Minden Stadt. Foto: Kemper 1951

Jahre 1910 wurde in Minden der Bau von insgesamt vier Hafengebäuden beschlossen:

1. zum Industriefafen
2. zur Uferladestelle Minden-Ost (rechtes Weserufer)
3. zum Abstieghafen auf dem linken Weserufer
4. zur Uferladestelle Minden-West links der Weser am Kanal gelegen.

Alle vier Bahnen wurden ausgeführt und bestehen heute noch. Der wachsende Verkehr auf den Hafengebäuden überforderte jedoch schon bald die aus dem Jahre 1897/98 stammenden Anlagen des Übergabebahnhofs zur Staatsbahn. 1918 wurde er deshalb umgebaut, doch reichte auch die erweiterte Kapazität nicht lange. Bis zum Jahre 1937 war der Umschlag auf über 60 000 t monatlich angestiegen, weshalb 1938 ein erneuter Umbau des Übergabebahnhofs nötig wurde. Nach diesem neuerlichem Umbau beträgt die Kapazität nun 200 000 t monatlich.

Um für die relativ kurzen Streckenabschnitte der Hafengebäuden nicht aufbocken zu müssen, wurden diese von Anfang an dreischienig ausgeführt. Die Weserbrücke wurde zu diesem Zweck verstärkt. Sie war allerdings aus Profilgründen vierschienig.

Wegen der hohen Kostenintensität und Gefährlichkeit des Rollbockbetriebes trachtete man nun danach, auch die langen MKB-Strecken dreischienig auszubauen. Der Personenverkehr sollte wegen des vorhandenen Rollbetriebsmittelebestandes schmalspurig bleiben. Es dauerte jedoch noch bis 1926, bis der erste Abschnitt, und zwar Minden-Petershagen, von Schmal- und Regelspurfahrzeugen befahren werden konnte. Im Jahre 1929 wurde von Minden-Oberstadt bis Minden-Königstor, also auf der Lübbecke Strecke, die dritte Schiene eingebaut; 1936 folgte die Strecke nach Kleinenbremen. Weitere Arbeiten wurden durch den Ausbruch des 2. Weltkrieges zum Erliegen gebracht. Erst 1949 konnte der Umbau des Abschnittes Petershagen-Uchte vollendet werden. Damit hörte auch gleichzeitig der meterspurige Personenverkehr auf dieser Strecke auf, und die dritte Schiene bis Petershagen wurde überflüssig. Etwa zur gleichen Zeit wurde auch der Personenverkehr nach Kleinenbremen auf Regelspur umgestellt. Der Abzweig nach Wegholm wurde 1953 umgestellt, und schließlich wurde mit der Fertigstellung des Regelspurgleises von Minden-Königstor bis Lübbecke im Jahre 1957 der Meterspurbetrieb endgültig Vergangenheit.

Schon vor dem Bau der Hafengebäuden, aber auch in Zusammenhang damit ergab sich die Notwendigkeit des Baus von Anschlußbahnen

und Privatgleisanschlüssen. Der erste Anschlußnehmer der Bahn überhaupt war im Jahre 1898 die Fa. Berg, Rohprodukte, in Minden. Die Firma existiert heute noch, und so manche MKB-Lok, aber auch manches Rennpferd der DR und DB ging hier ihren Weg zum Schneidbrenner. Ständig kamen neue Anschlüsse hinzu, und im Jahre 1948 umfaßte die Liste immerhin 44 Anschlußgleise. Das längste war das zur Ziegelei Leteln mit 5 km Länge, das aber auch eine öffentliche Ladestelle besaß. Es wurde 1930 auf Normalspur umgebaut.

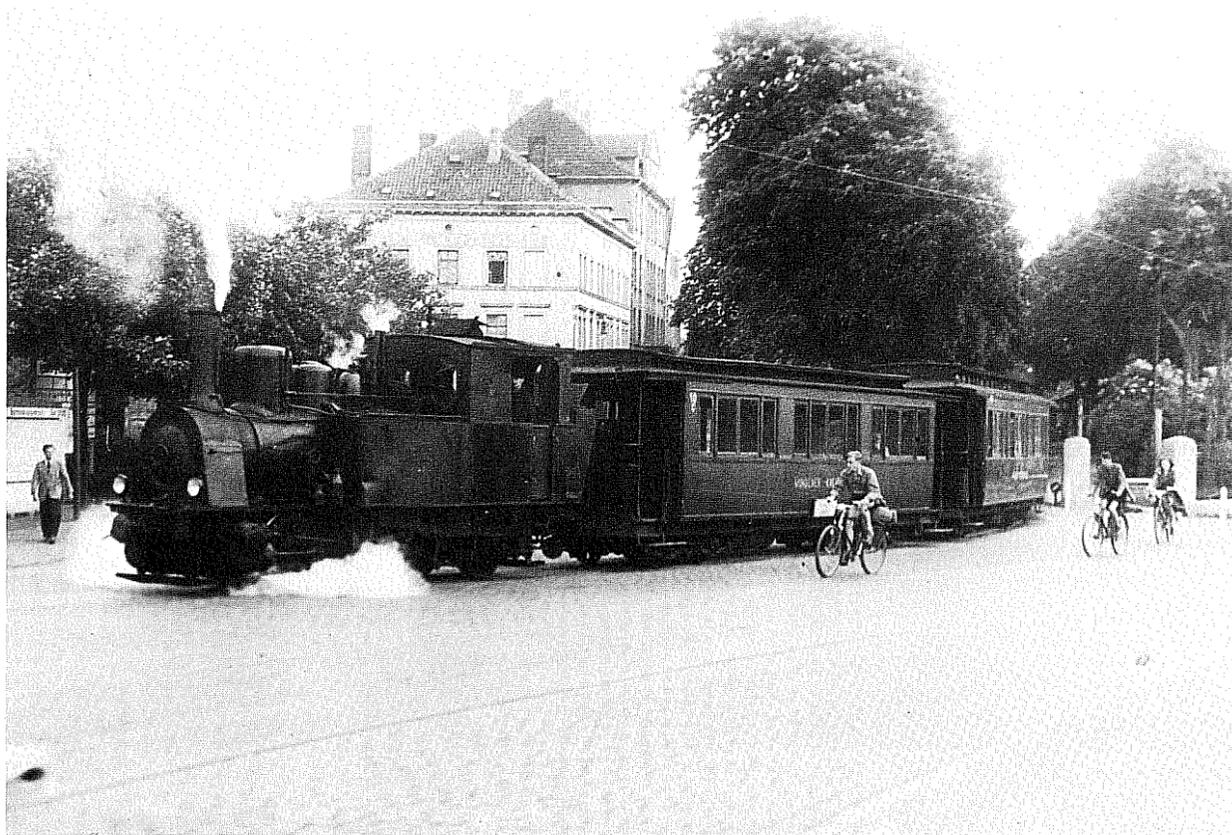
Seit dem Abschluß der Umspurung im Jahre 1957 hat sich eigentlich nicht mehr viel verändert bei der MKB. Über die Entwicklung der Transportleistungen, des Triebfahrzeugparks etc. geben die Tabellen und Schaubilder Auskunft. Zur Zeit gehen die Beförderungsleistungen im Schienenpersonenverkehr wie bei anderen Bahnen auch ständig zurück, während diese Zahlen im Busbetrieb steigend sind. Der Güterverkehr zeigt jedoch weiterhin steigende Tendenz. Wenn auch er Verluste einfährt, so liegt das an der ständig größer werdenden Diskrepanz zwischen Einnahmen und Entwicklung der Unkosten.

Die Situation im Personenverkehr auf der Schiene spitzt sich ständig weiter zu, da insbesondere für den hochgradig defizitären Schülerverkehr ein hoher Fahrzeugbestand vorgehalten werden muß, während zu anderen Zeiten sich kaum ein Rad dreht.

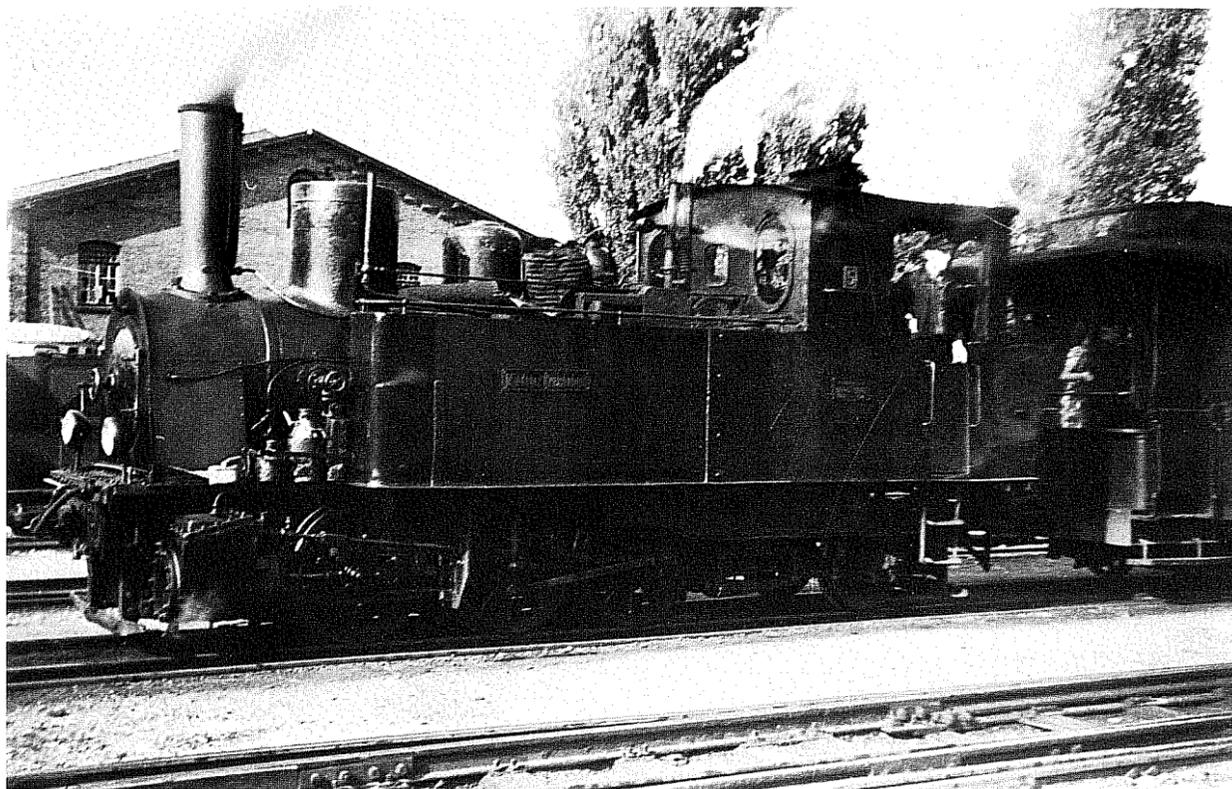
Stadt und Kreis Minden sind natürlich am Weiterbestehen der für die Wirtschaft wichtigen Verbindungen interessiert und bemühen sich, wie man hört, auch bei der Deutschen Bundesbahn um eine eventuelle Übernahme des Betriebes. Ob die durch Einsatz von typisierten DB-Fahrzeugen zu erzielenden Unkosteneinsparungen ausreichen werden, das Defizit aufzufangen, steht noch dahin. Andererseits würde die Bundesbahn ja nicht die Rentabilität einzelner MKB-Strecken isoliert errechnen, sondern z. B. die eines Ganzgüterzuges Meißen-Minden-Bremen, wie er schon heute regelmäßig als Eisenerzzug zur Klöcknerhütte in Bremen verkehrt.

Die Übernahme durch die DB würde aber wahrscheinlich das Ende des Personenverkehrs auf der Schiene bedeuten. Der Busbetrieb würde vom EMR übernommen werden.

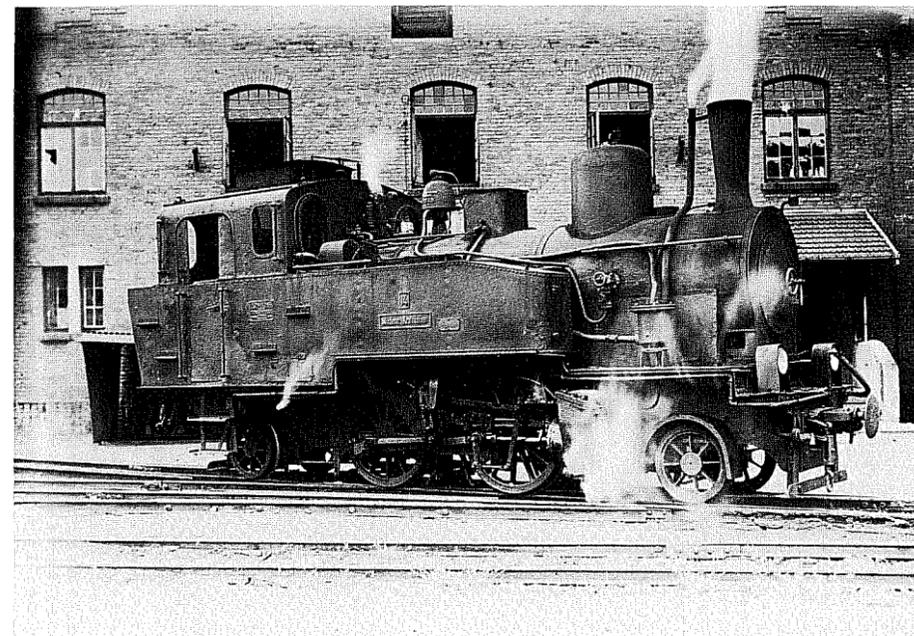
Wir hoffen auf jeden Fall, daß die Strecken nach Uchte, Kleinenbremen, Wegholm und Lübbecke noch ein recht langes Leben zum Wohle der Bevölkerung und der Industrie beschieden sein möge.



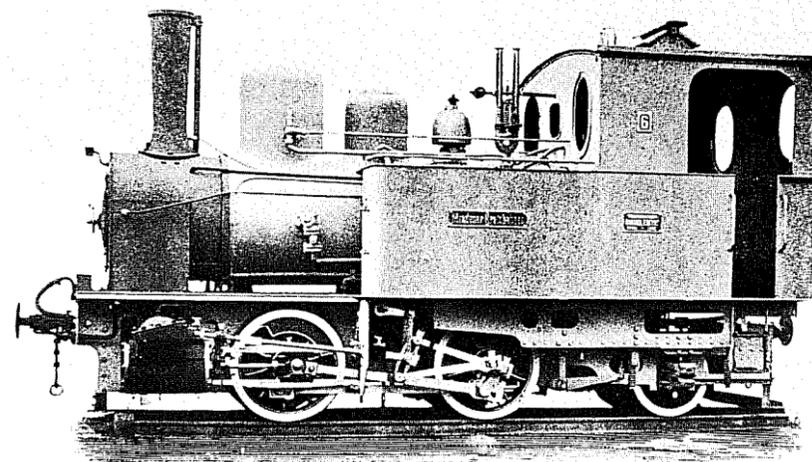
MKB-Zug biegt vom Reichsbahnhof in die Kaiserstraße ein. Foto: Boehm 1952.



C1' Nr. 5 in Minden Stadt. Foto: Kemper



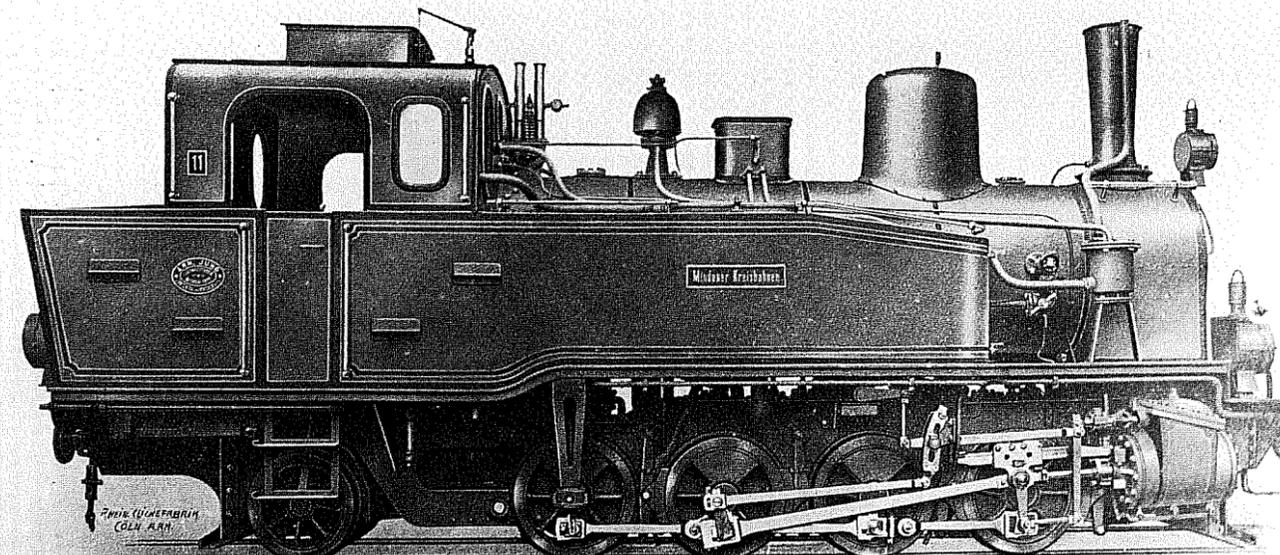
↗ Eine seltene Achsfolge! Lok 14 im BW Minden. Foto: Sammlung Bellingrodt

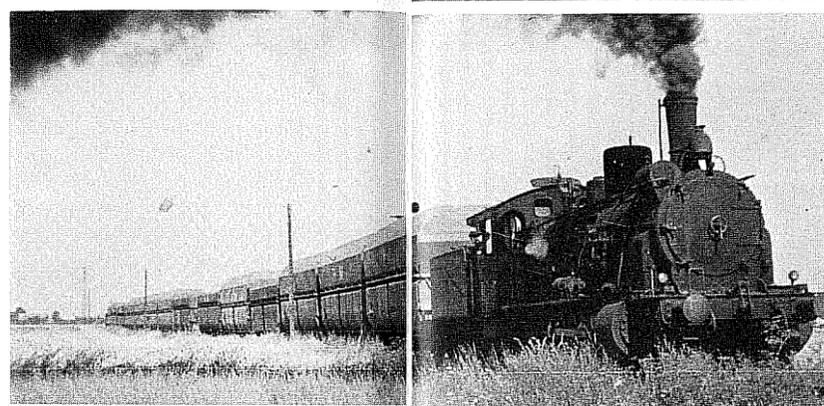
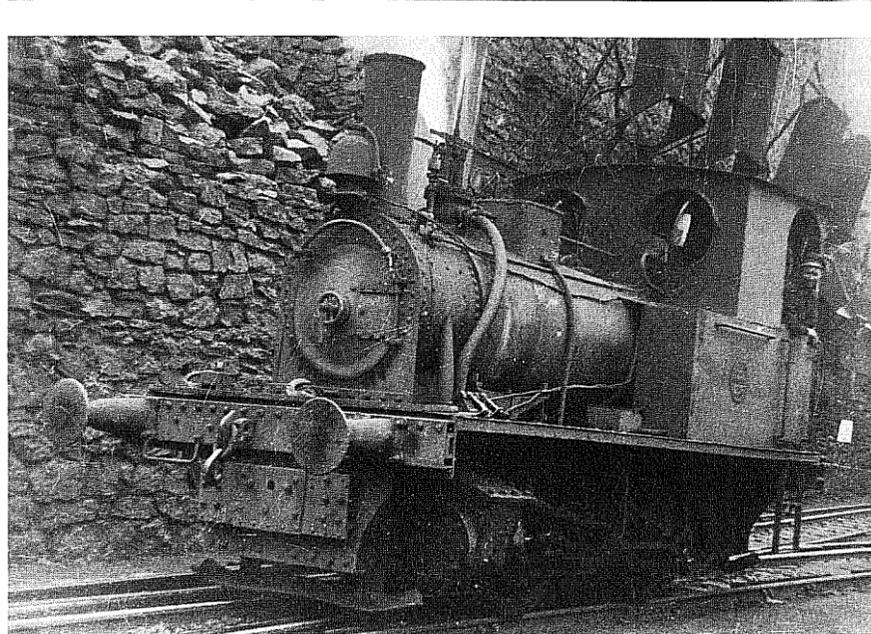
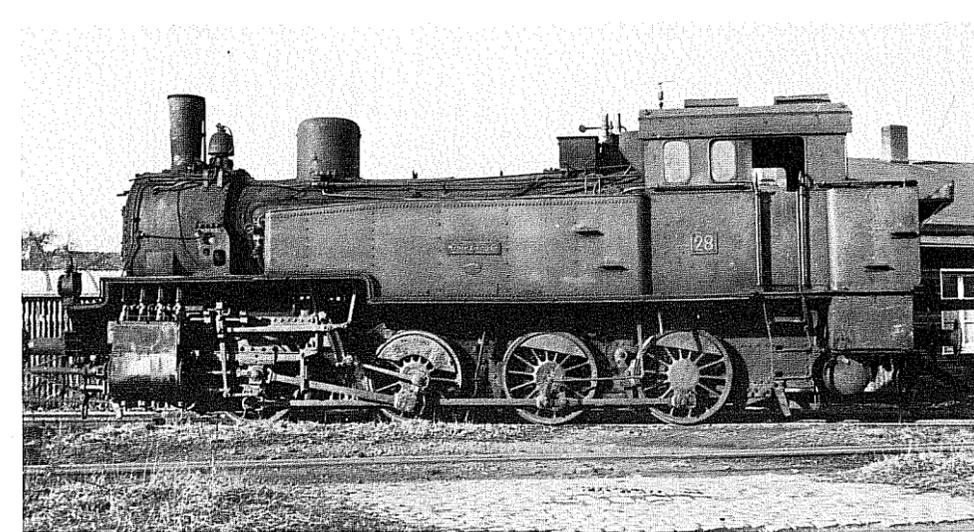
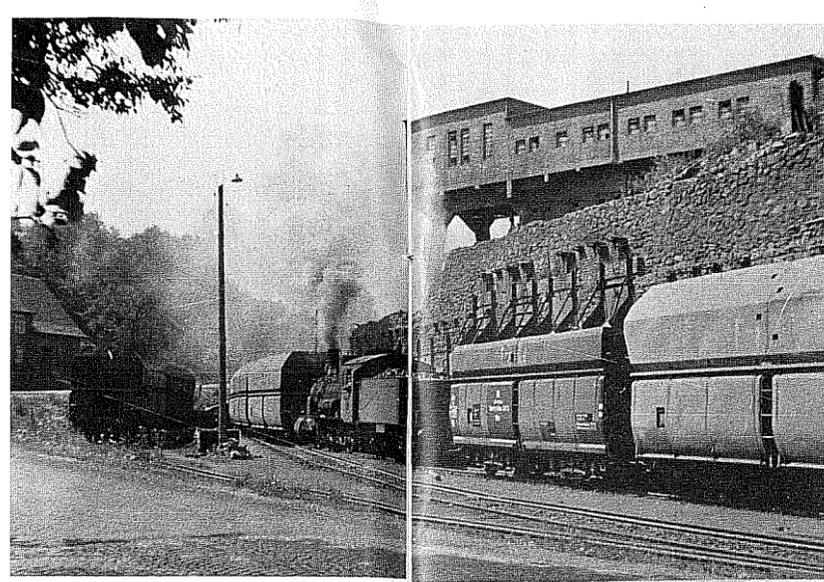
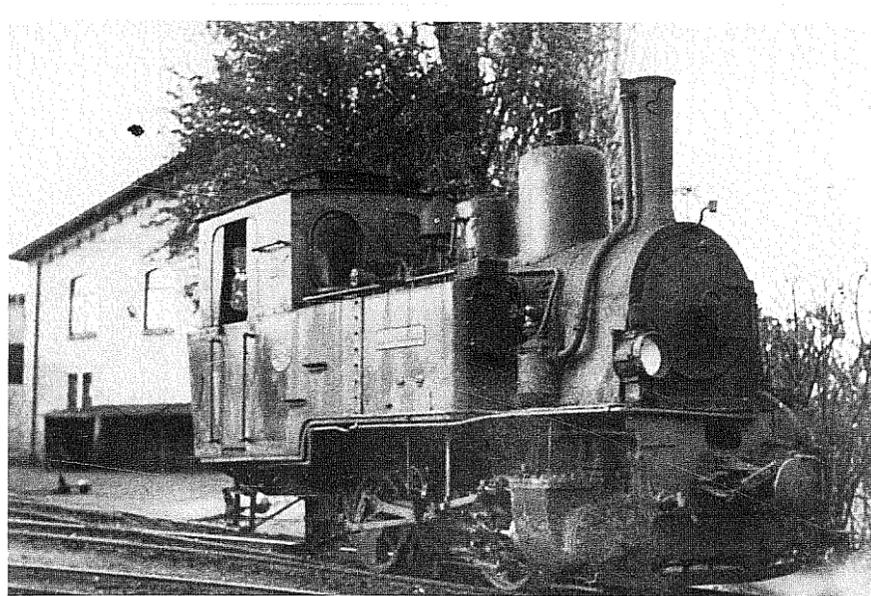


Lokomotiven der MKB

↙ B1' Nr. 6 Werkfoto Sammlung Krauß

↘ Die sagenumwobene MKB 11, später VKA 11. Werkfoto: Sammlung DEV

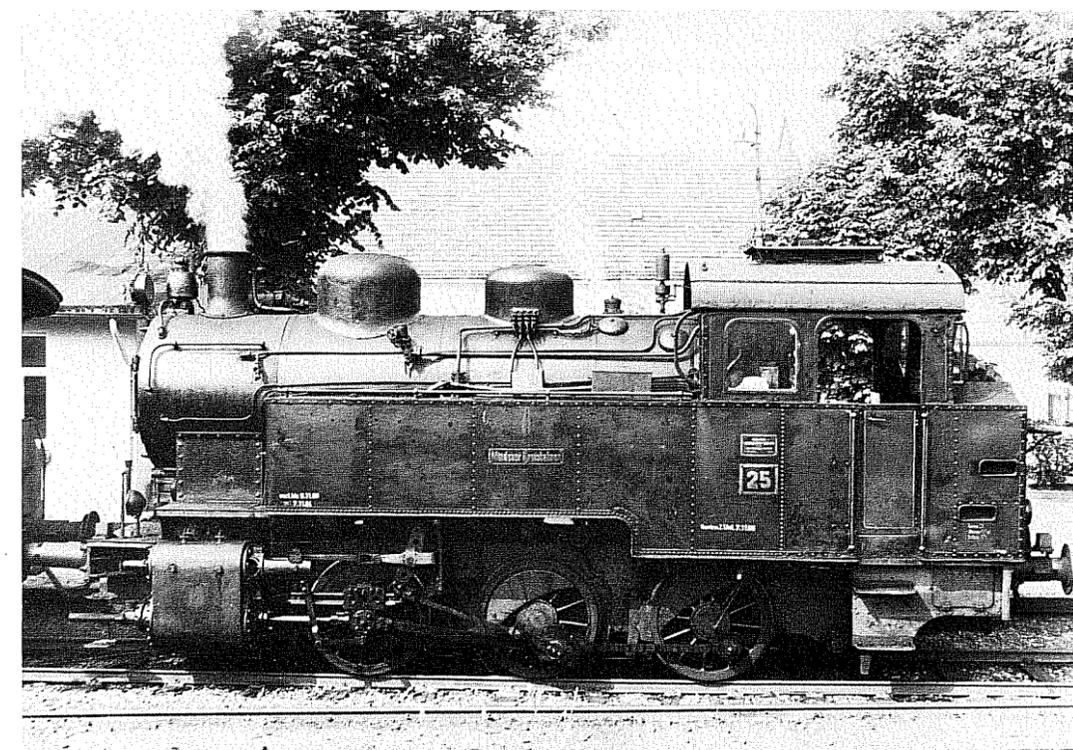
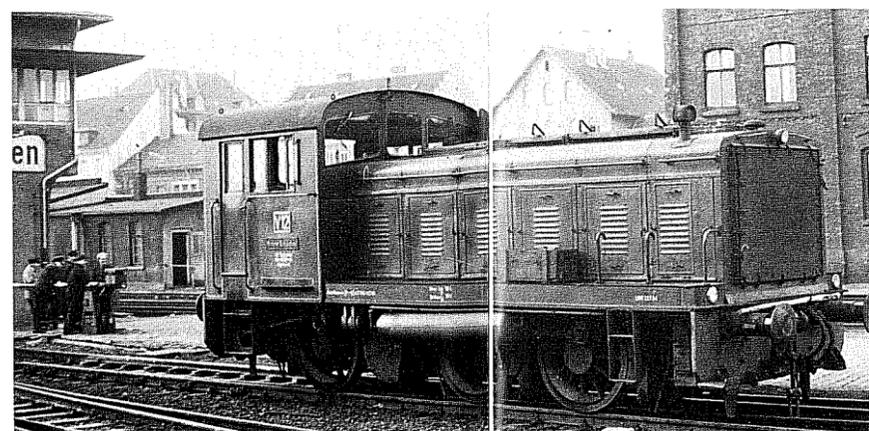
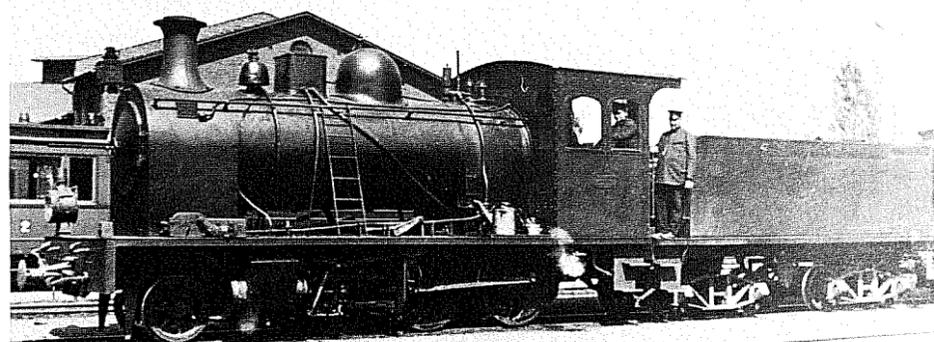


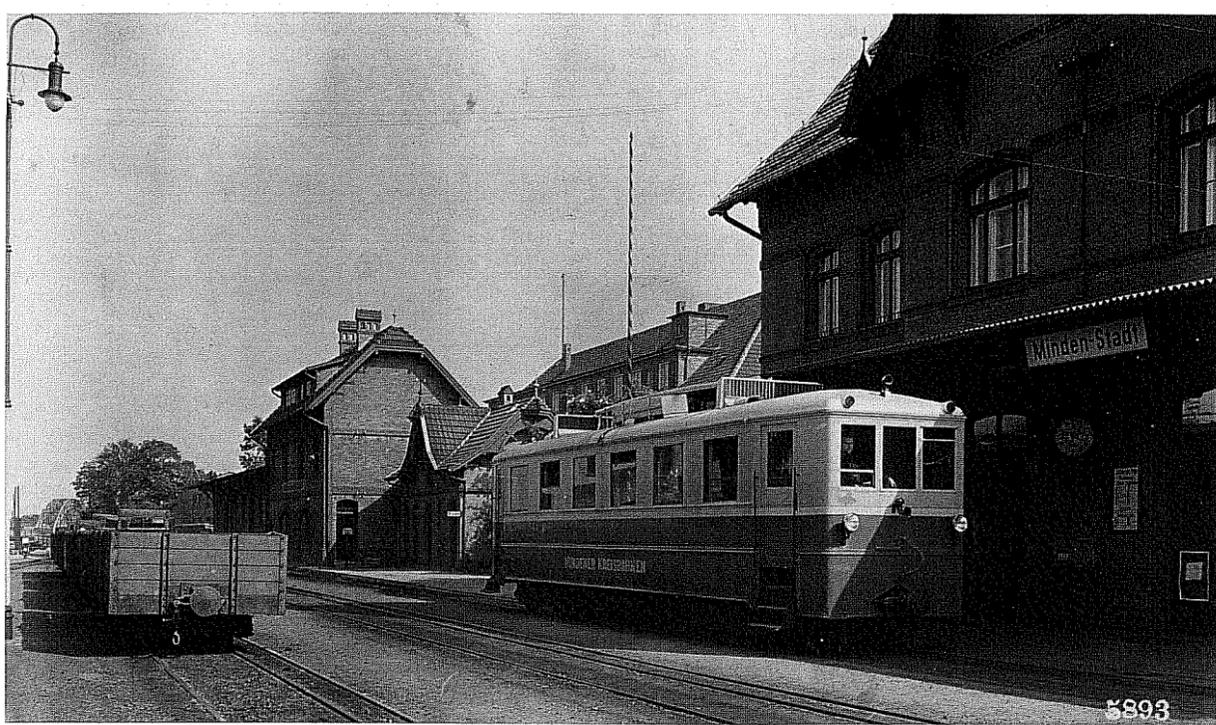


Lokomotiven auf MKB-Gleisen

1	4	7
2	5	8
3	6	9

- 1 Eine der Jung B-Kuppler. Foto: Sammlung Kemper
- 2 Werkslok Grube Wohlverwahrt Kleinenbremen (siehe Lokliste). Foto: Bollweg 1950
- 3 „Tante Lene“, ursprüngl. für Brasilien gebaut, MKB Nr. 16. Foto: Sammlung Krauß
- 4 Lok 29 in der Erzgrube Kleinenbremen. Foto: Herbener 1951
- 5 00tz-Leerzug nach Kleinenbremen mit Lok 29. Foto: Herbener
- 6 V12 in Minden DB. Foto: Beyer
- 7 Lok 28 (ex KPEV). Foto: Sammlung Fricke
- 8 Lok 32 mit Erzzug in Minden Übergabe. Foto: Archiv Bellingrodt
- 9 Lok 25. Foto: Beyer

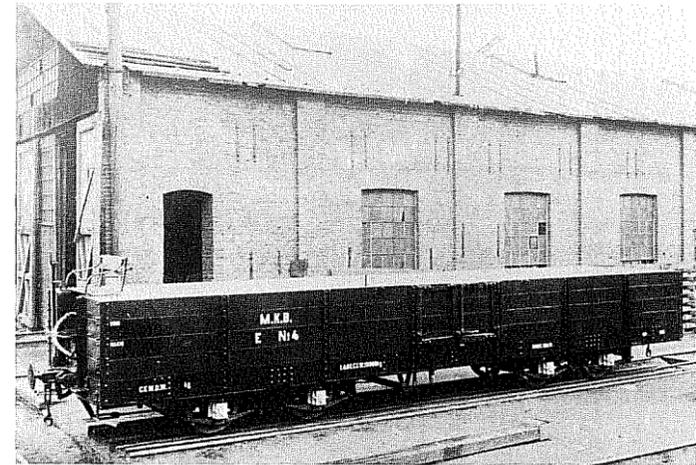
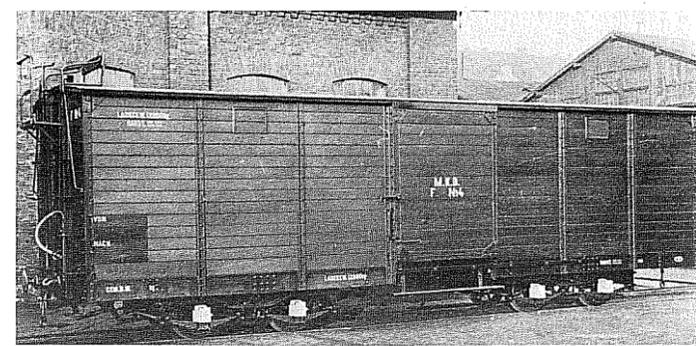




Wer sagt, das hätte es nicht gegeben: meterspuriger Bierwagen bei der MKB, Foto: Sammlung Konrad

GG-Wagen mit Bremserbock. Sammlung Wolff

00-Wagen Nr. 4. Sammlung Wolff



T1 in Minden Stadt. Foto: Archiv MKB/Kottkamp

BW Minden Sadt. V. l. n. r.: T6, T5, T3, Köf 3. Foto: G. Wolff 1955

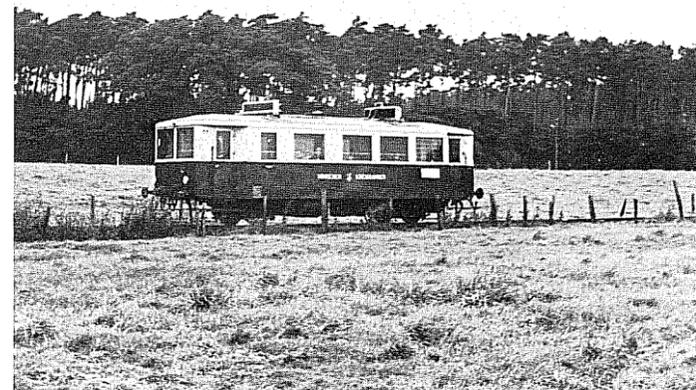
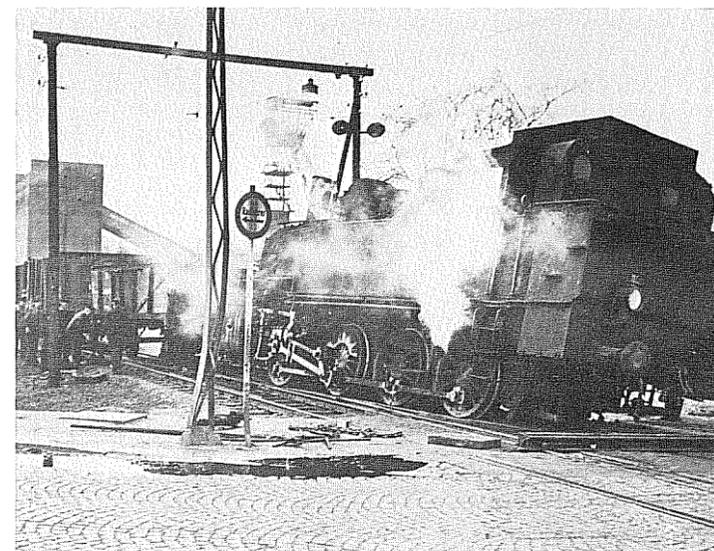
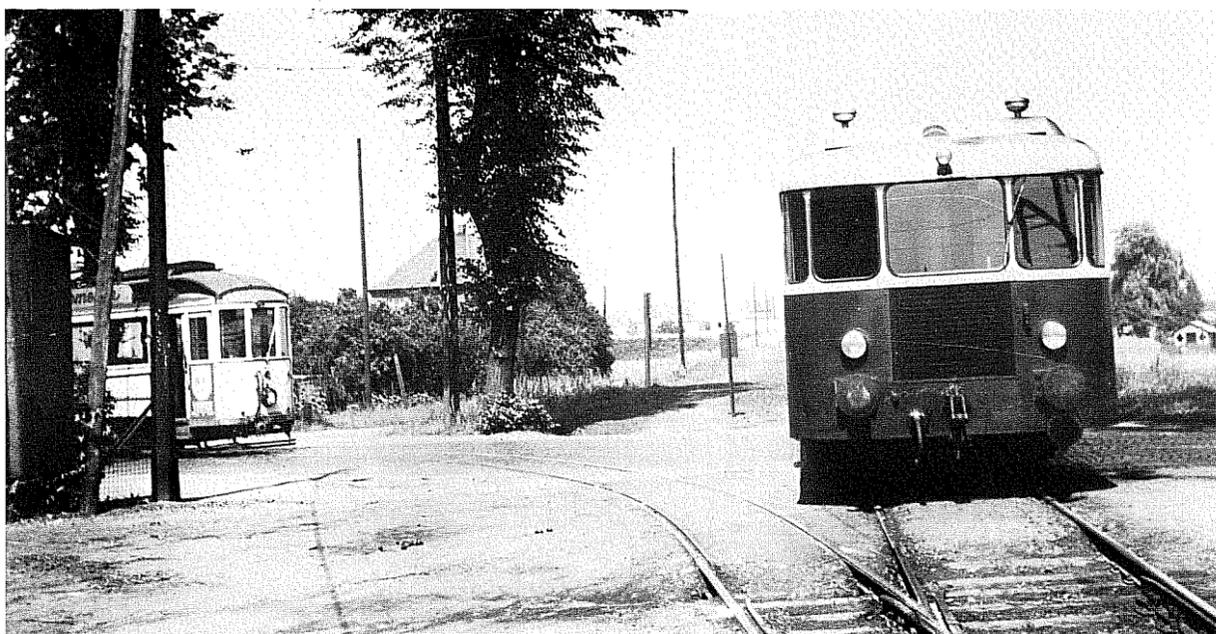
VT 5 in Notthorn. Hier fädelt sich die Straßenbahn in das Dreischienengleis nach Meißen ein. Foto: G. Wolff 20. 7. 55



Kleinbahn-Dieselromantik: Zug w64 nach Wegholm am 20. 7. 55 in Nordholz. Foto: G. Wolff

T7 beim Hp Moorhoff. Foto: Beyer 1968

Ins Meterspurgleis der Straßenbahn abgebogen! (Notthorn). Foto: EMR





Zug 34 nach Lübbecke kreuzt am 19. 7. 55 in Hille Zug w35. Foto: Wolff



Rollbockzug in Minden Stadt, vorn wahrscheinl. Lok 12. Foto: Wolff



MKB-eigene Weserbrücke. Zug nach Lübbecke. Foto: Wolff

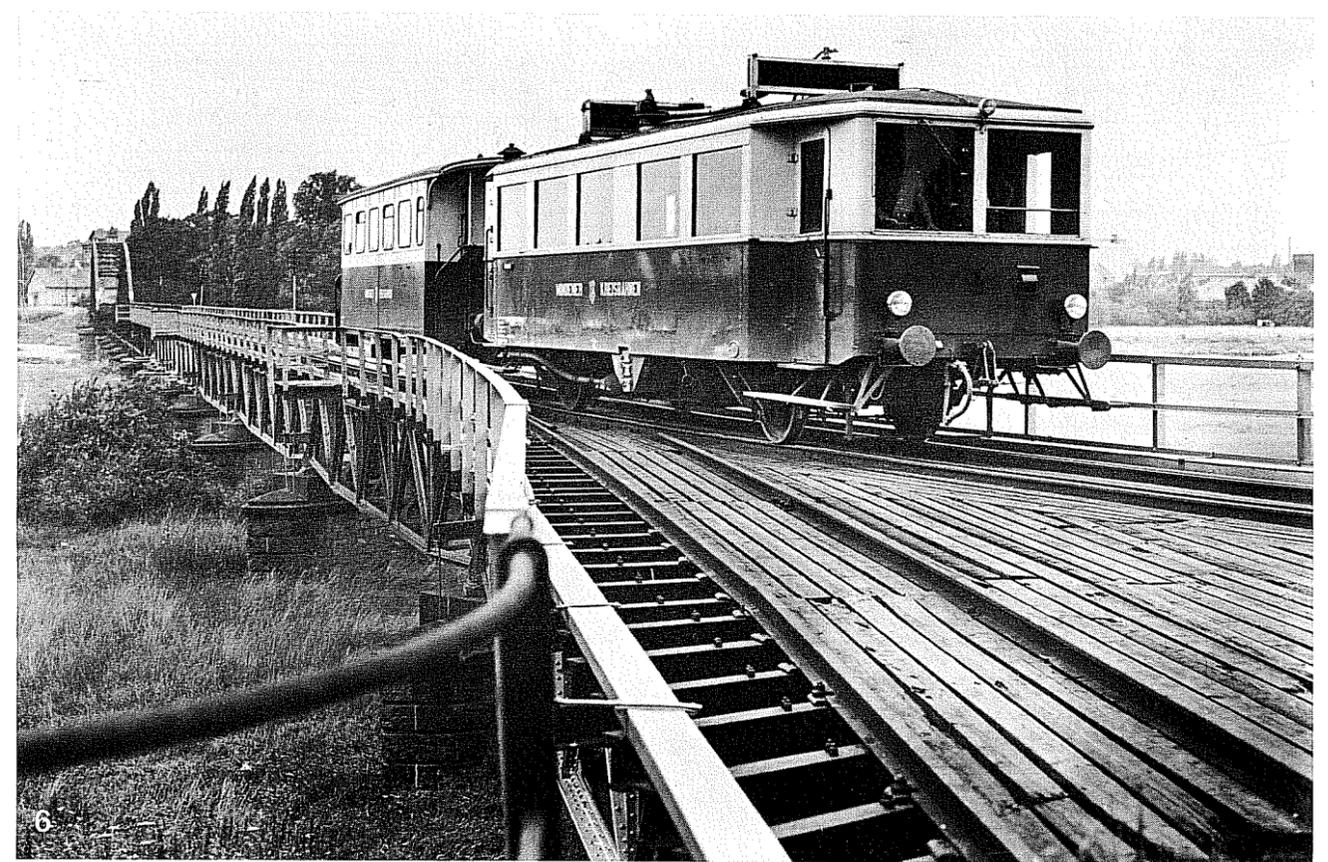
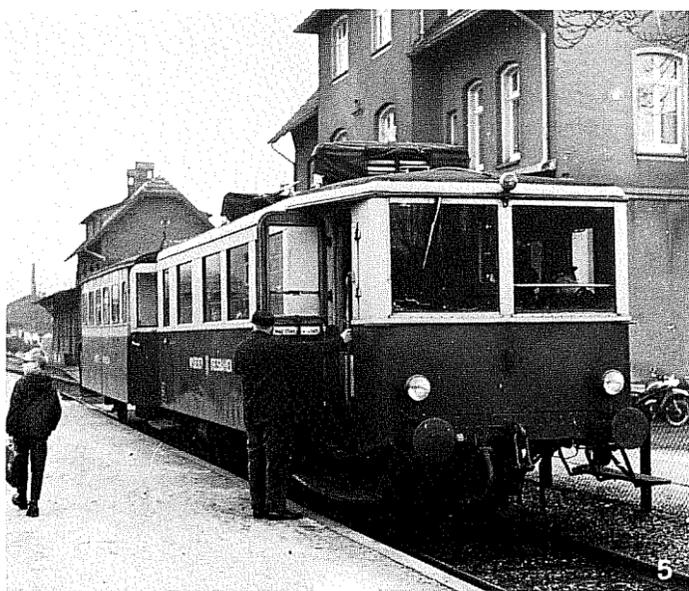
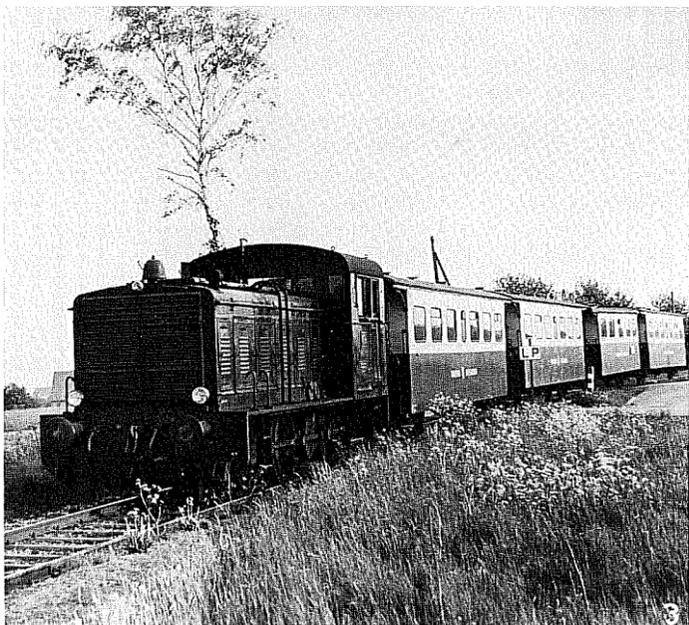
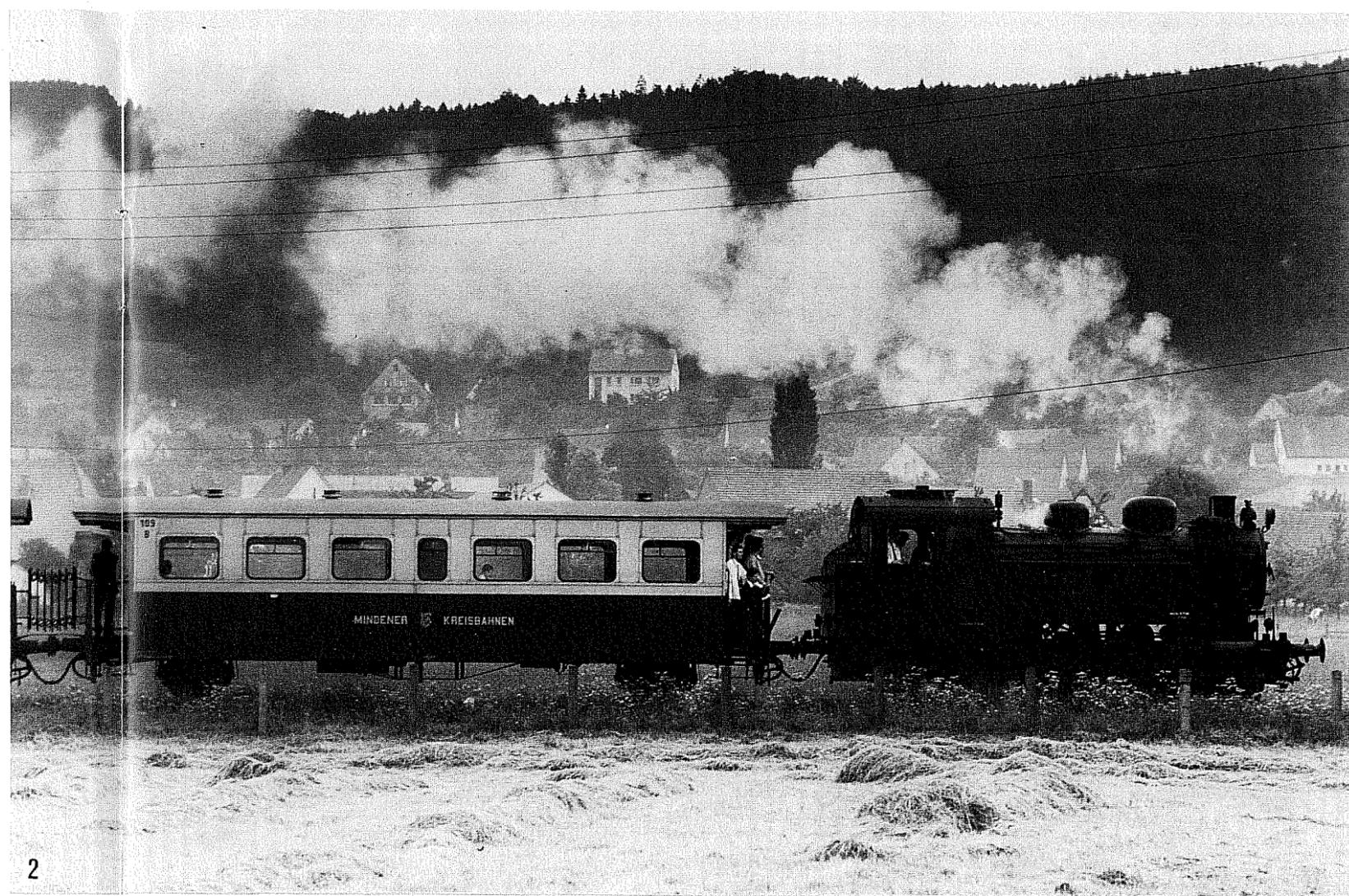


25 mit Sonderzug bei Nettelstedt. Foto: Beyer

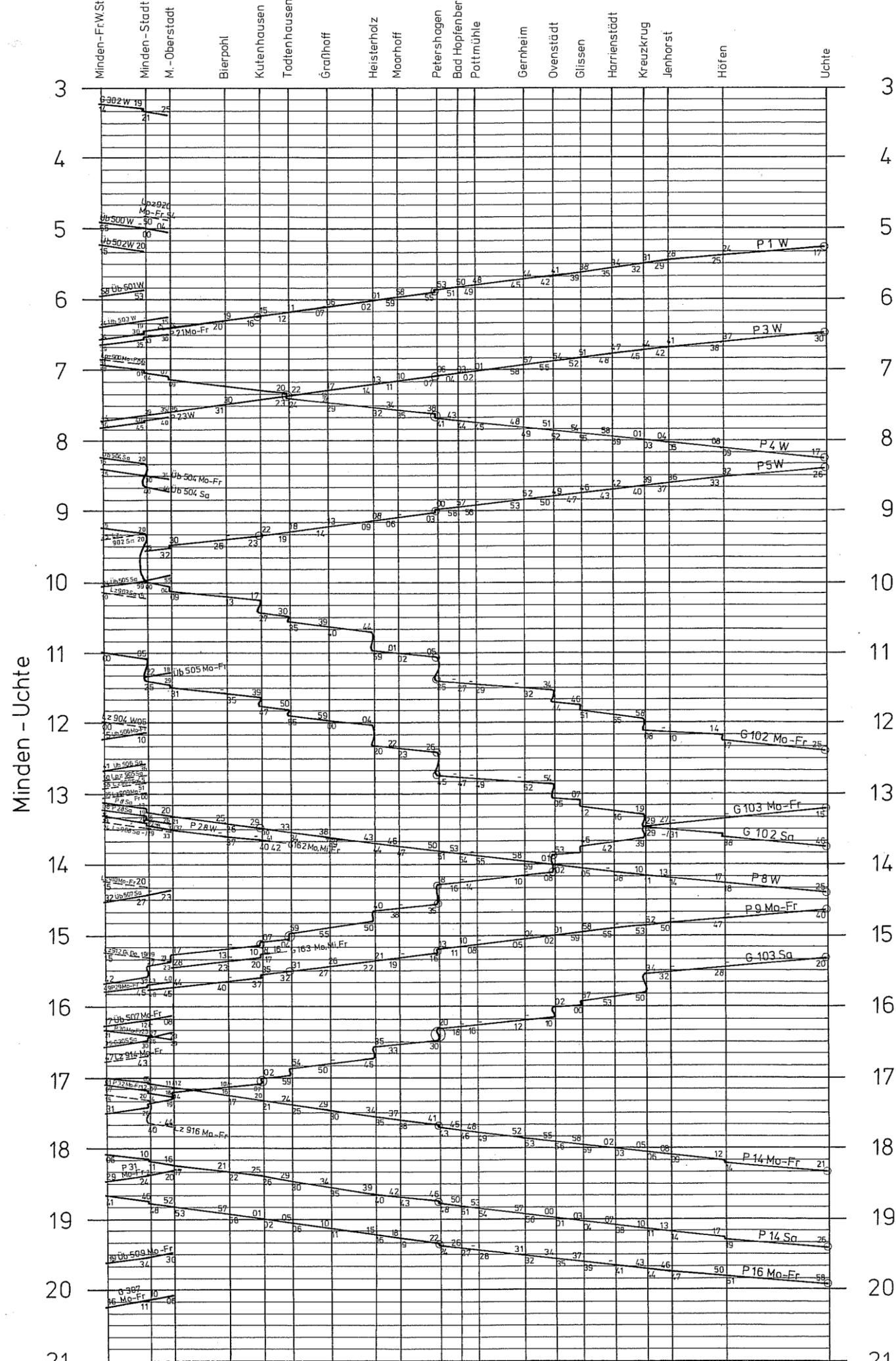
Lok 16 mit C41 14,7 u. 4 sowie PwPost 29 in Lübbecke. Foto: Wolff 1955

Bhf. Friedr.-Wilhelm-Str.: Schmalspurzug nach Lübbecke, Regelspur-Diesellozug nach Kleinenbremen. Foto: G. Wolff 1955





- 1 Lok 25 mit Sonderzug der EF Hannover auf der Steilrampe von Minden Stadt nach Oberstadt. Foto: H. Beyer 1969
- 2 Sonderzug EF Hannover bei Eickhorst. Foto: Rotthowe
- 3 Schülerzug nach Uchte bei Ovenstädt. Foto: Beyer 1967
- 4 Triebwagenzug nach Uchte auf der Steilrampe nach Oberstadt. Foto: Beyer
- 5 T7 mit 102B nach Uchte. Foto: Beyer
- 6 Sonderzug der EF Hannover am 24. 7. 71 auf der Weserbrücke. Vorn Rest des Meterspurgleises zum Bundesbahnhof. Foto: Räer

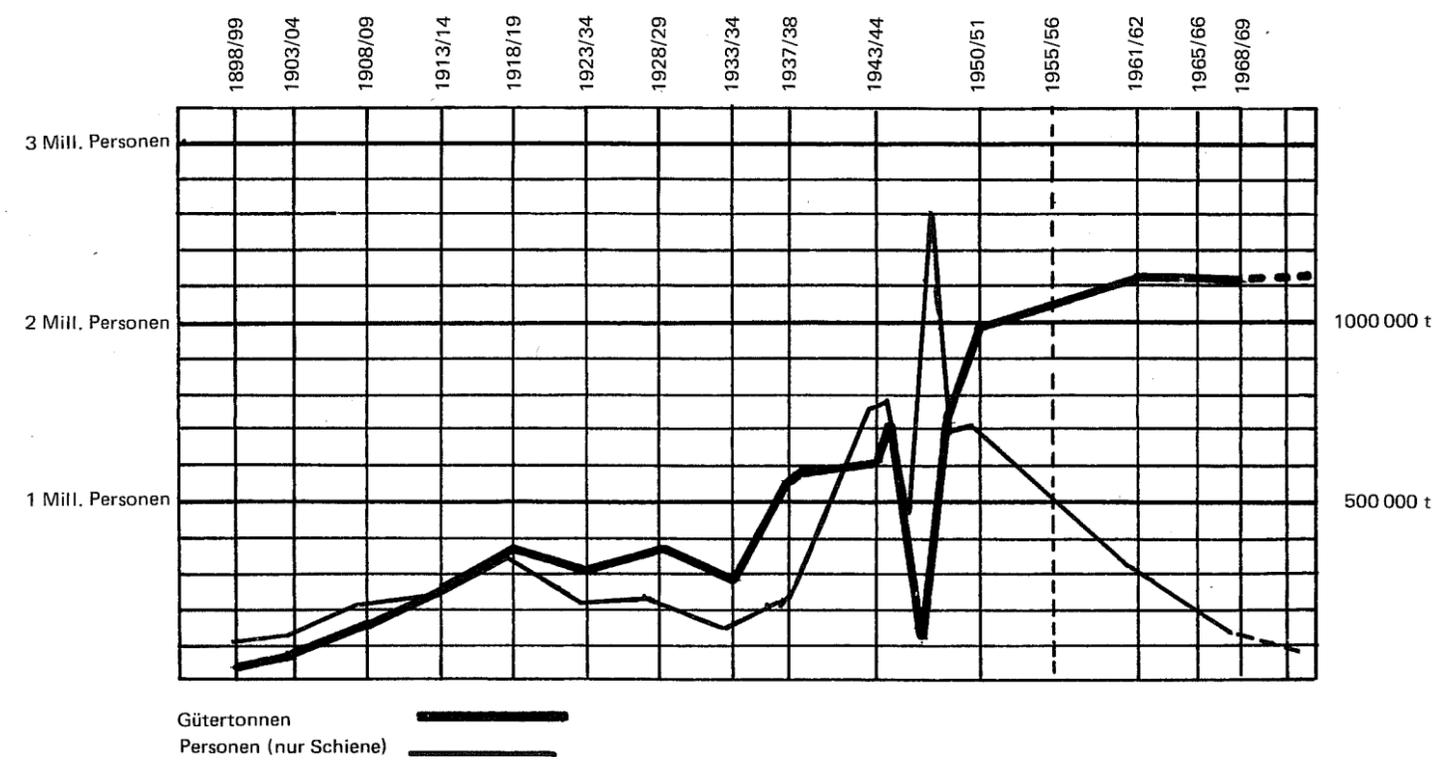


Fahrplan gültig
ab 1. 10. 1912

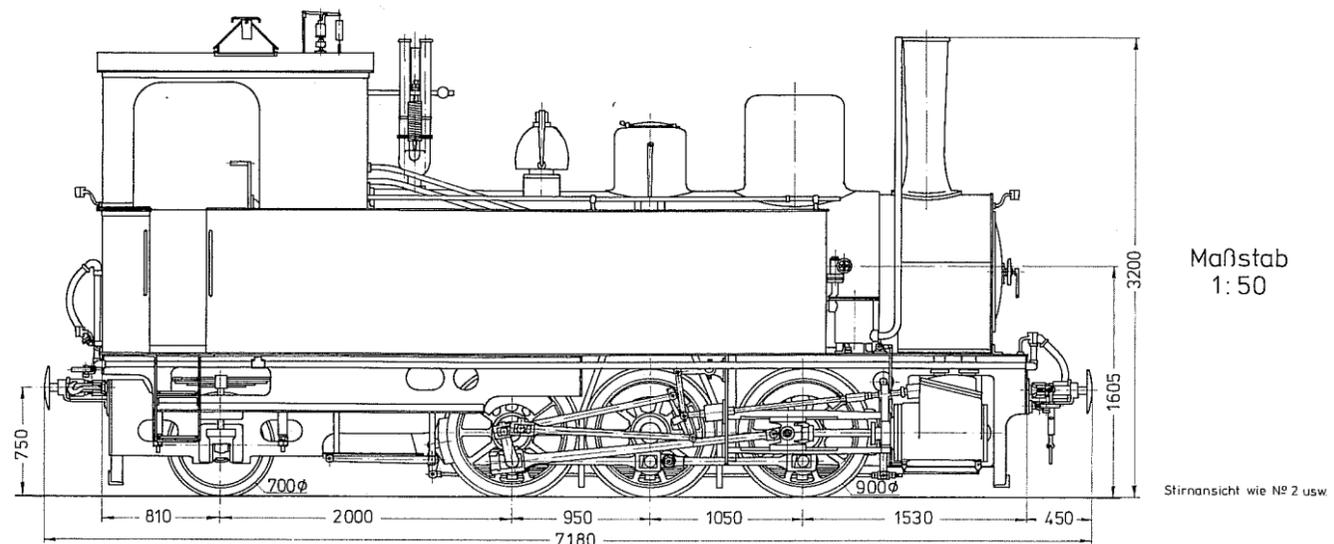
Minden - Söbbede.													
Minden Bahnhof	ab	7,32	7,32	11,15	11,15	1,00	3,00	3,00	6,00	6,55	7,25	9,40	9,40
Minden Stadt	"	7,38	7,43	11,21	11,25	1,06	3,06	3,10	6,06	7,01	7,31	9,46	9,58
Minden Oberstadt	"	7,42	7,47	11,25	11,29	1,10	3,10	3,15	6,10	7,05	7,36	9,52	10,03
Minden Söbbederstr.	"	7,51	7,51	11,34	1,15	1,15	3,19	3,19	6,19	7,10	7,41	9,56	10,07
Minden Röntgstor	"	7,53	7,53	11,37	1,18	1,18	3,22	3,22	6,22	7,13	7,44	9,59	10,10
Sahlen	"	8,00	8,00	11,44	1,24	1,24	3,28	3,28	6,28	7,19	7,50	10,05	10,17
Sartum	"	8,06	8,06	11,50	1,30	1,30	3,34	3,34	6,34	7,25	7,56	10,11	10,24
Söbbedemern	"	8,12	8,12	11,56	1,35	1,35	3,39	3,39	6,39	7,30	7,61	10,17	10,31
Speden	"	8,15	8,15	11,59	1,38	1,38	3,42	3,42	6,42	7,33	7,64	10,20	10,34
Sille	"	8,21	8,21	12,05	1,43	1,43	3,48	3,48	6,48	7,39	7,70	10,26	10,41
Sichhorst	"	8,29	8,29	12,14	1,50	1,50	3,55	3,55	6,55	7,46	7,77	10,33	10,49
Sufen	"	8,33	8,33	12,18	1,54	1,54	4,00	4,00	7,00	7,51	7,82	10,40	10,53
Nettelstedt	"	8,36	8,36	12,21	1,57	1,57	4,03	4,03	7,03	7,54	7,85	10,43	10,56
Silhausen	"	8,42	8,42	12,27	2,02	2,02	4,09	4,09	7,09	8,00	7,91	10,50	11,02
Sehlenbed	"	8,45	8,45	12,30	2,05	2,05	4,12	4,12	7,12	8,03	7,94	10,53	11,06
Söbbede Stadt	"	8,52	8,52	12,37	2,11	2,11	4,19	4,19	7,19	8,10	8,01	11,00	11,13
Söbbede Staatsbh.	an	8,56	8,56	12,41	2,15	2,15	4,24	4,24	7,24	8,15	8,06	11,03	11,18

Söbbede - Minden.													
Söbbede Staatsbh.	ab	5,25	5,25	9,05	12,55	2,45	2,45	4,45	4,45	8,47	8,47	9,00	9,00
Söbbede Stadt	"	5,29	5,29	9,09	12,59	2,49	2,49	4,49	4,49	8,51	8,51	9,04	9,04
Sehlenbed	"	5,37	5,37	9,15	1,05	2,55	2,55	4,55	4,55	8,57	8,57	9,10	9,10
Silhausen	"	5,40	5,40	9,18	1,08	2,58	2,58	4,59	4,59	9,00	9,00	9,13	9,13
Nettelstedt	"	5,46	5,46	9,23	1,13	3,03	3,03	5,03	5,03	9,04	9,04	9,17	9,17
Sufen	"	5,49	5,49	9,26	1,16	3,07	3,07	5,06	5,06	9,07	9,07	9,20	9,20
Sichhorst	"	5,53	5,53	9,30	1,20	3,11	3,11	5,10	5,10	9,11	9,11	9,24	9,24
Sille	"	6,03	6,03	9,37	1,27	3,18	3,18	5,17	5,17	9,18	9,18	9,31	9,31
Speden	"	6,08	6,08	9,42	1,32	3,23	3,23	5,22	5,22	9,23	9,23	9,36	9,36
Söbbedemern	"	6,11	6,11	9,45	1,35	3,26	3,26	5,25	5,25	9,26	9,26	9,39	9,39
Sartum	"	6,17	6,17	9,50	1,40	3,34	3,34	5,30	5,30	9,31	9,31	9,44	9,44
Sahlen	"	6,24	6,24	9,56	1,46	3,40	3,40	5,36	5,36	9,37	9,37	9,50	9,50
Minden Röntgstor	"	6,31	6,31	10,02	1,52	3,46	3,46	5,42	5,42	9,43	9,43	9,56	9,56
Minden Söbbederstr.	"	6,33	6,33	10,05	1,55	3,49	3,49	5,45	5,45	9,46	9,46	10,00	10,00
Minden Oberstadt	"	6,38	6,37	10,13	10,10	2,00	2,03	3,54	5,51	5,50	8,41	9,40	9,52
Minden Stadt	"	6,44	6,44	10,19	10,19	2,05	2,14	3,58	5,55	5,55	8,47	9,46	9,57
Minden Bahnhof	an	6,48	6,48	10,23	10,23	2,10	2,18	4,04	6,00	6,00	8,52	9,51	10,03

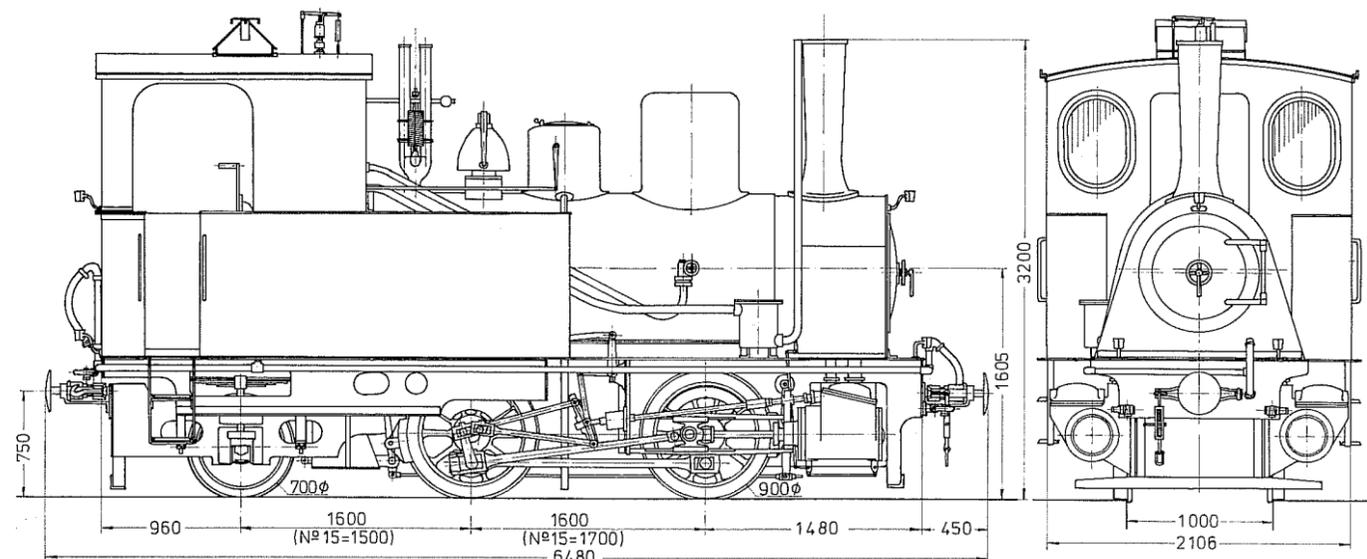
Beförderungsleistungen der Mindener Kreisbahnen



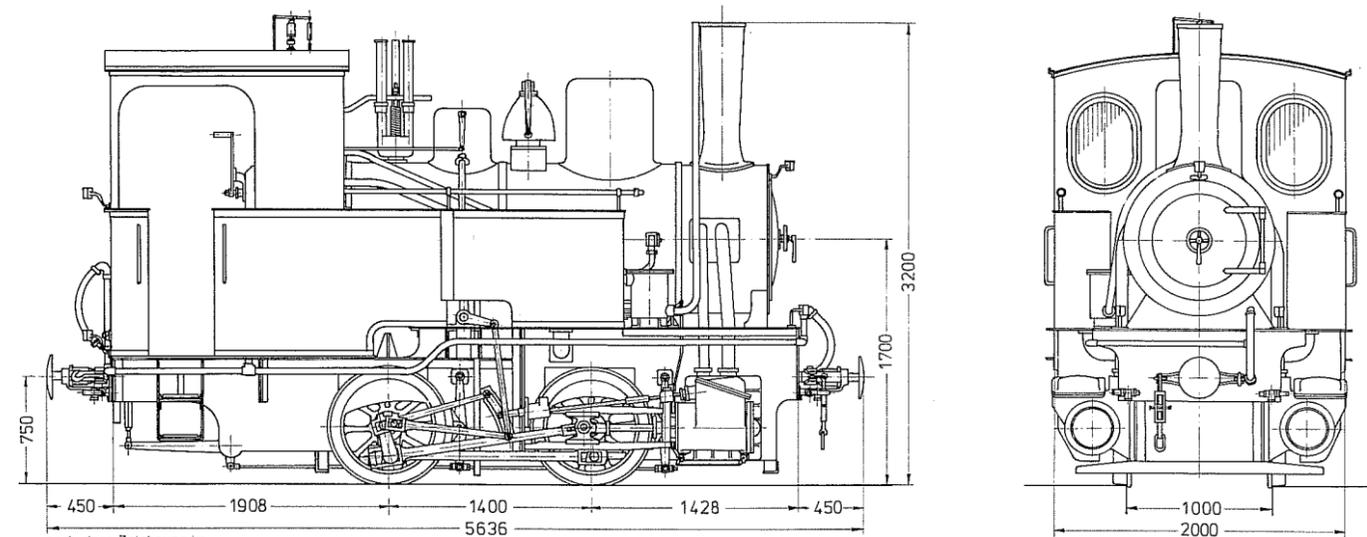
MINDENER KREISBAHNEN · Lok 1 bis 9 und 15



№ 1 und 5



№ 2, 4, 6, 8, 9 und 15

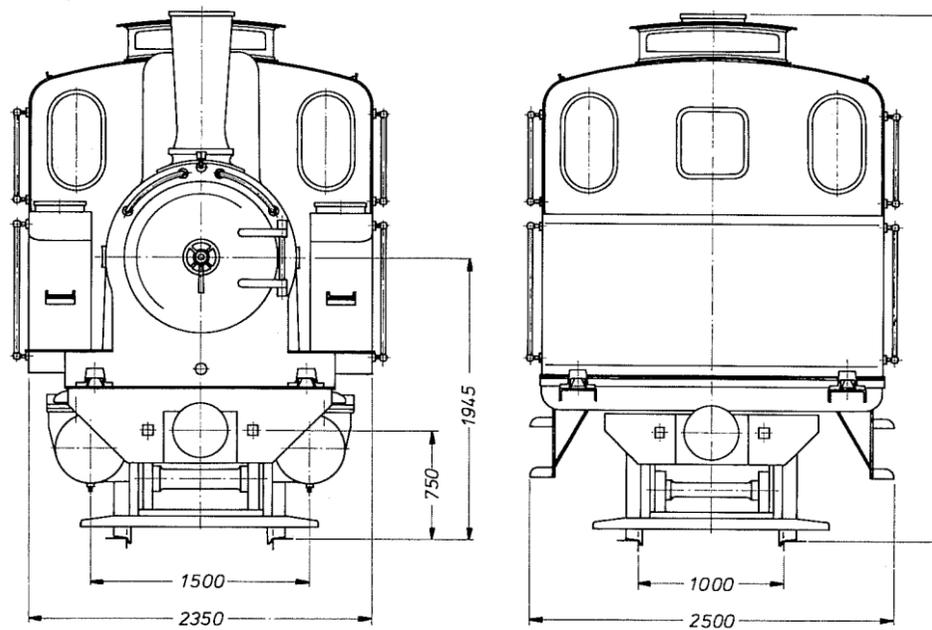
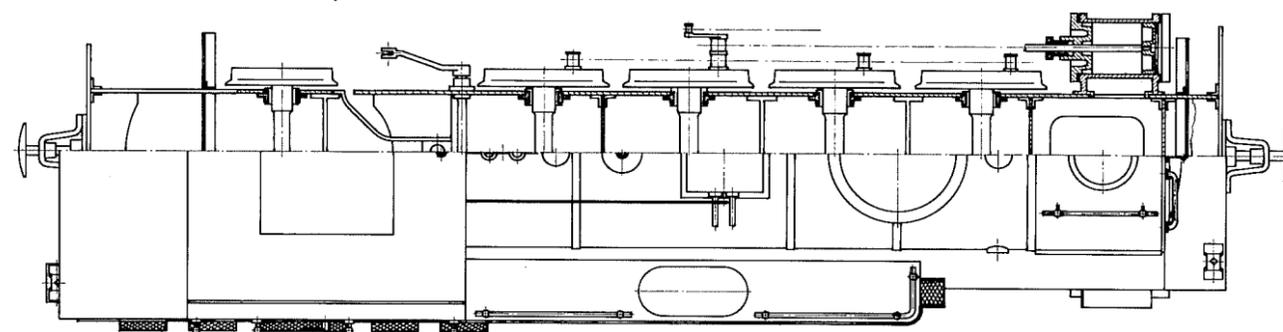
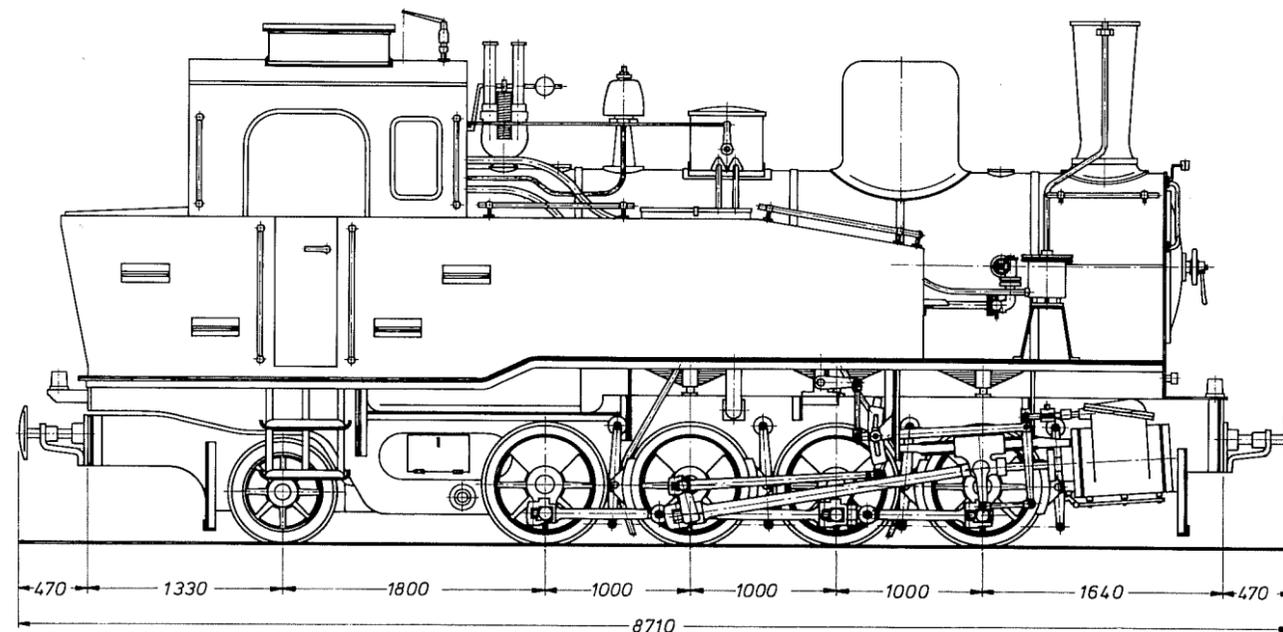


№ 3 und 7

nach Reproduktionen einer Zeichnung im Hauptstaatsarchiv Hannover

nach einer Zeichnung im Hauptstaatsarchiv Hannover

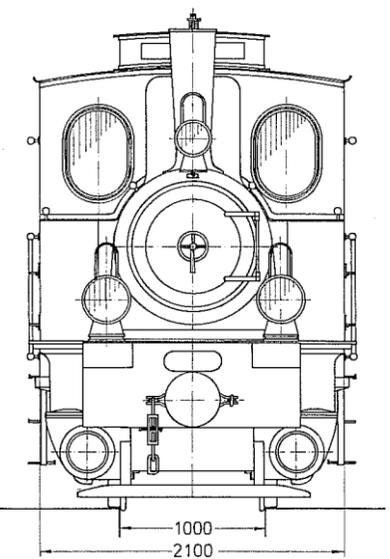
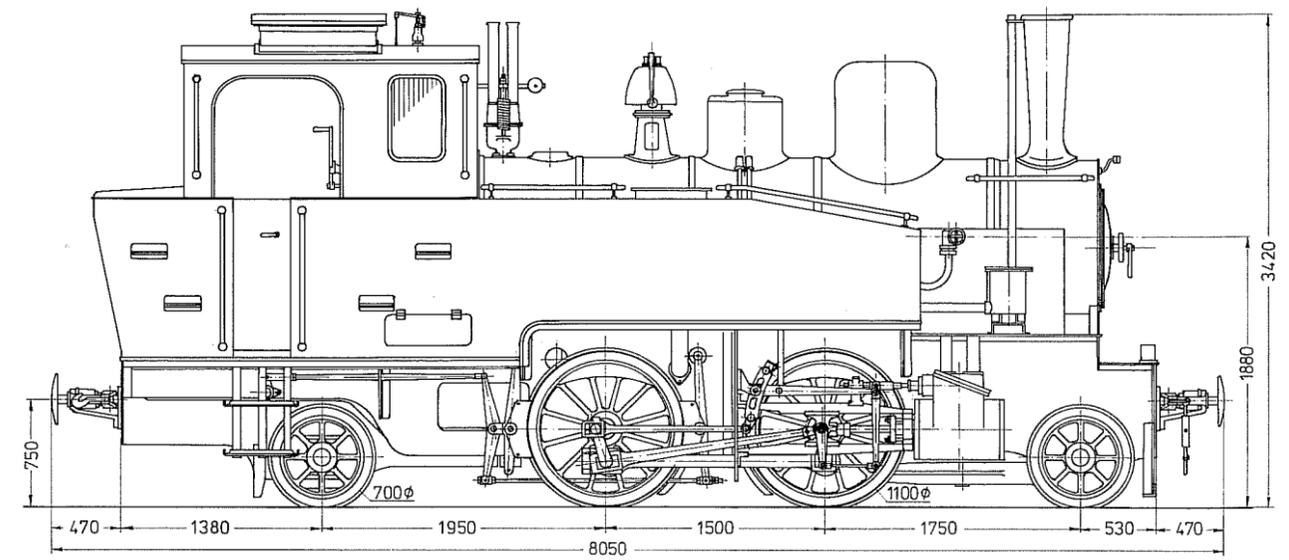
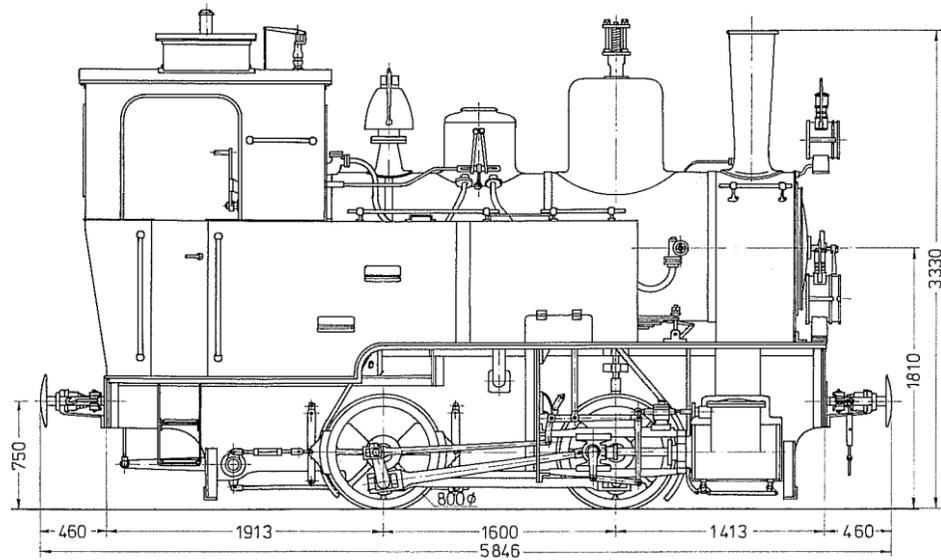
10. Jan. 1972 H. Brunn



Mindener Kreisbahn MKB 11

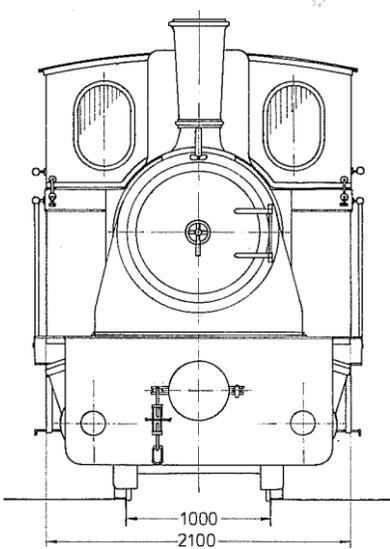
Hersteller	Arn. Jung Jungenthal
Fabr. Nr.	1658
Baujahr	1911
Bauart	D1'-n2t
Treib-u. Kuppelradø	820
Lauftrad ø	700
Höchstgeschw.	km/h
Kesselüberdruck	12 kpl/cm ²
Rostfläche	1,2 m ²
Verdampf.-Heizfl.	75,0 m ²
Überhitzerfl.	— m ²
Zylinder ø	350
Kolbenhub	400
Leergewicht	25,0 Mp
Dienstgewicht	34,5 Mp
Reibungsgewicht	Mp
Wasservorrat	m ³
Kohlevorrat	2,0 m ³

Jan. 1972 K.-J. Lupp



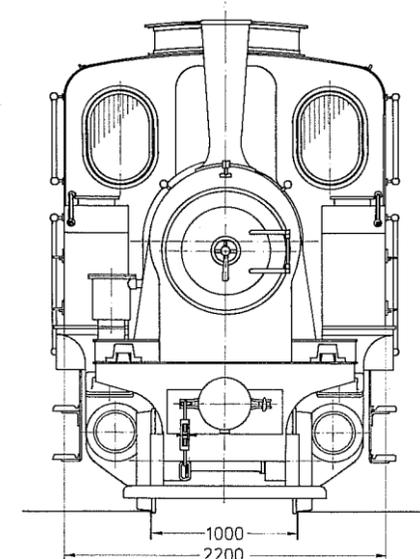
Nº 10 und 12

MINDENER KREISBAHNEN



Nº 13

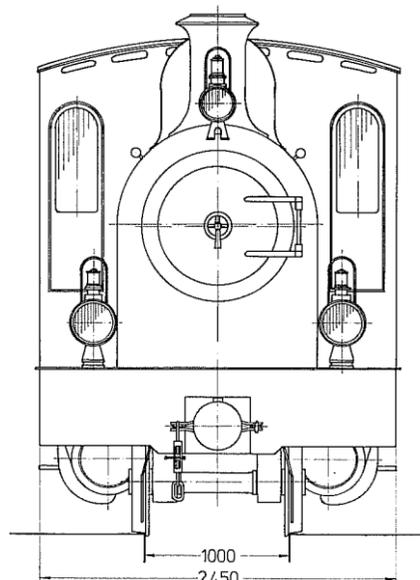
Maßstab 1:50



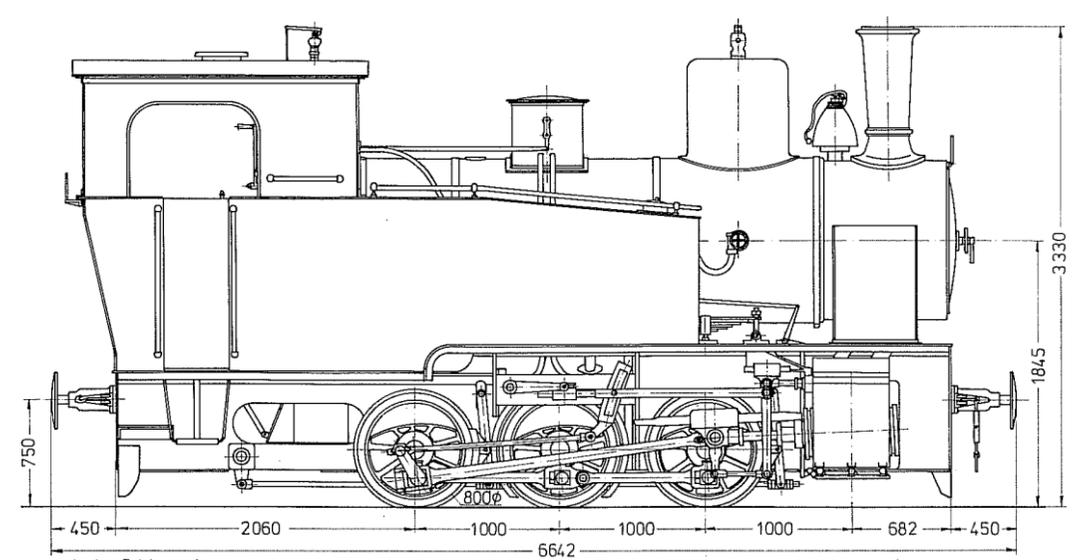
Nº 14

MINDENER KREISBAHNEN

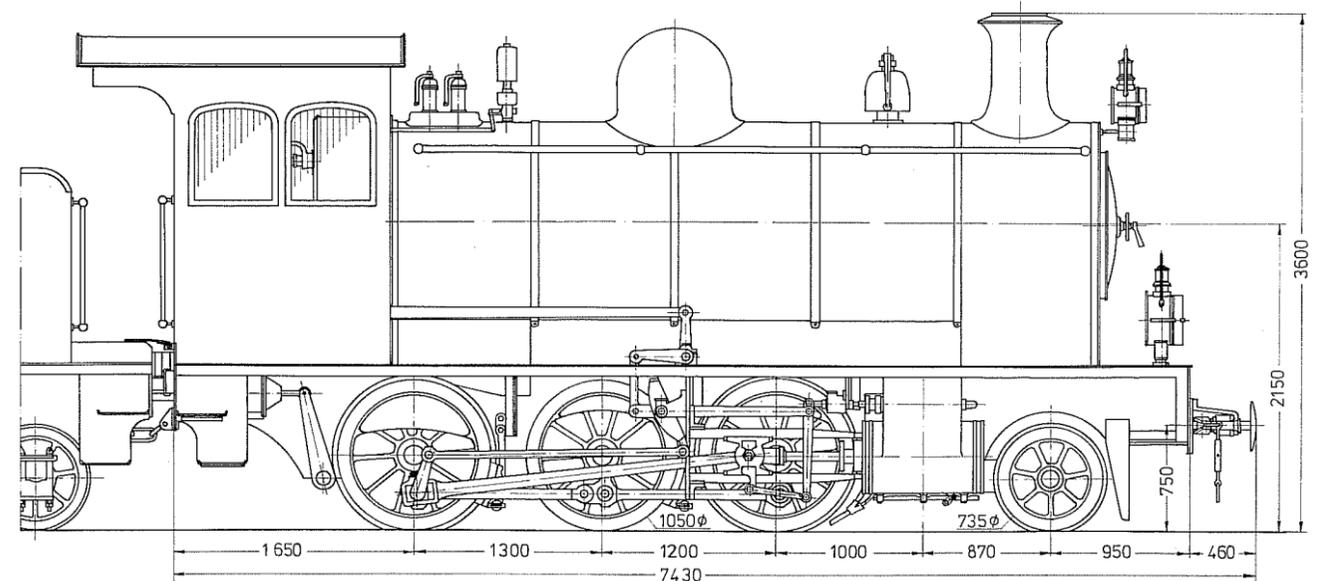
Maßstab 1:50

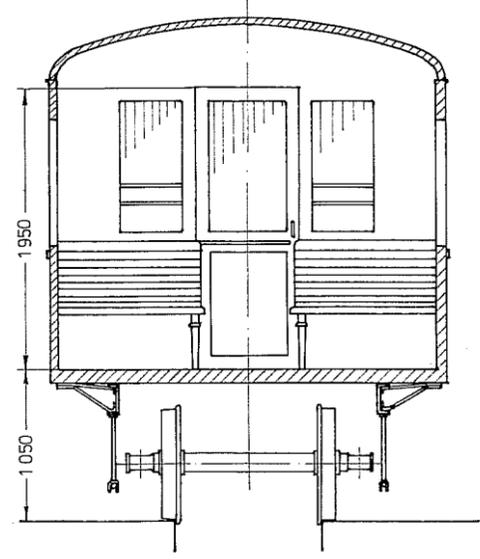
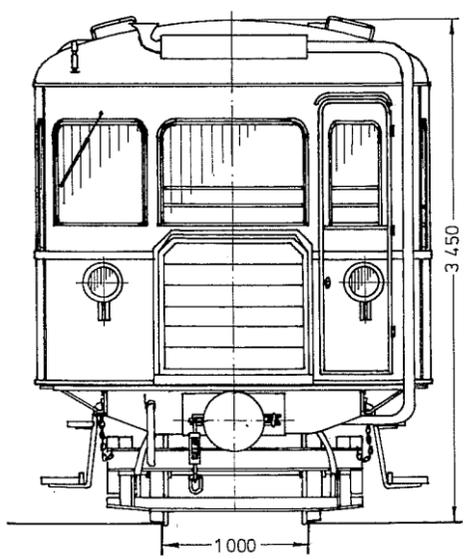
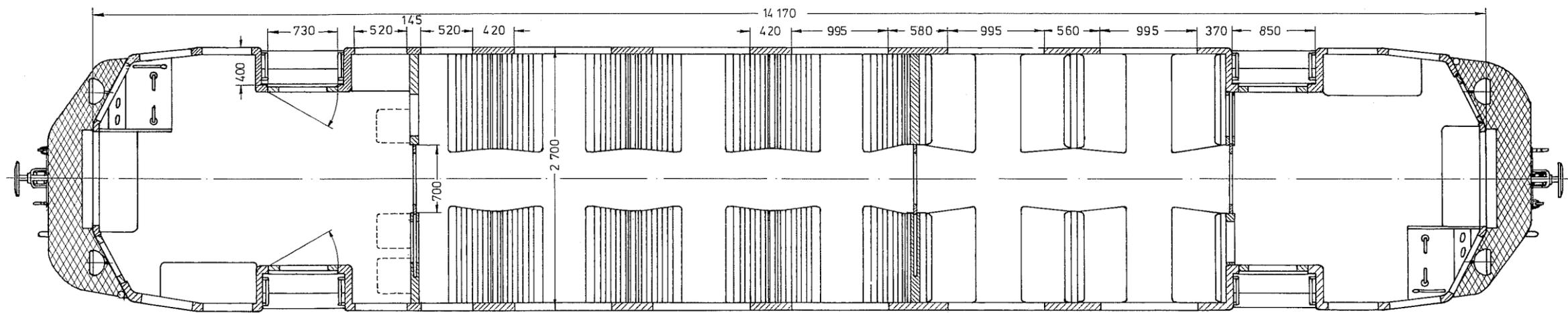
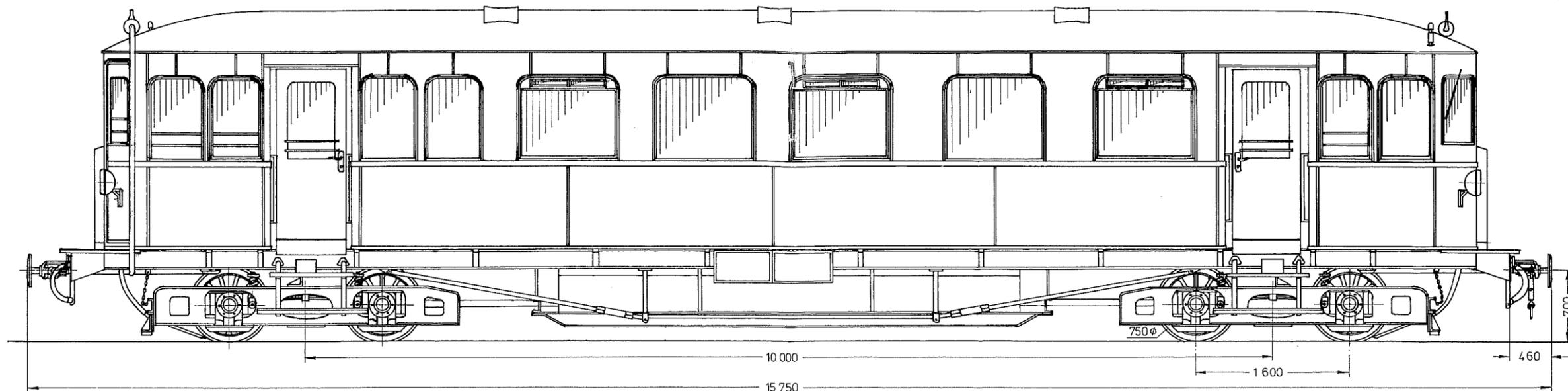


Nº 16



nach einer Zeichnung im
Hauptstaatsarchiv Hannover





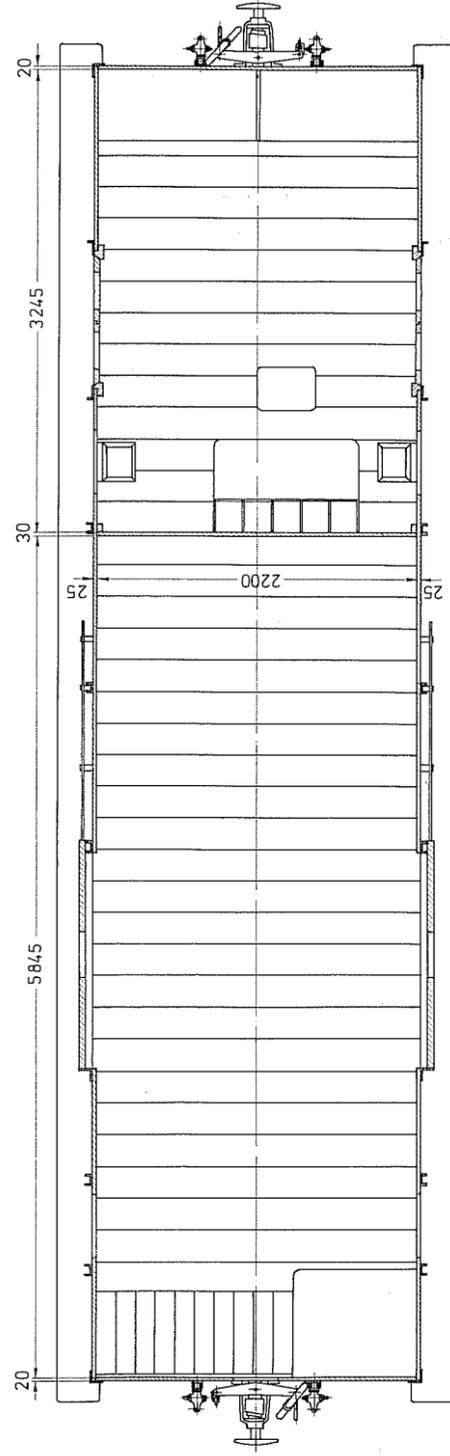
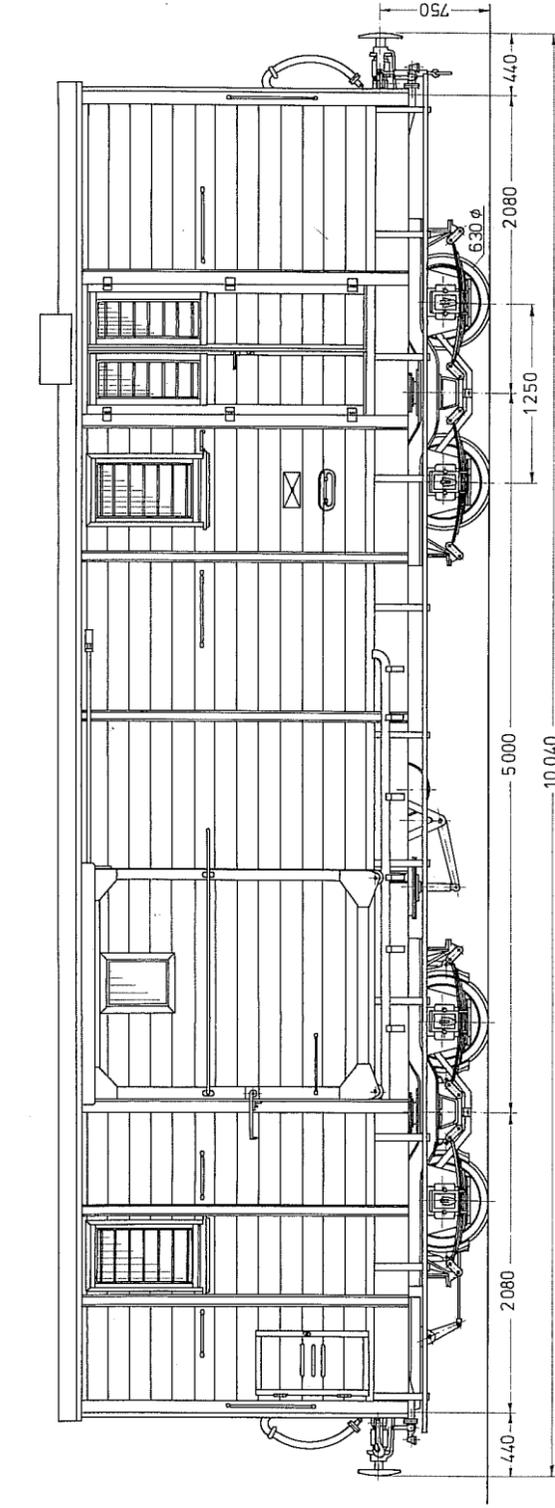
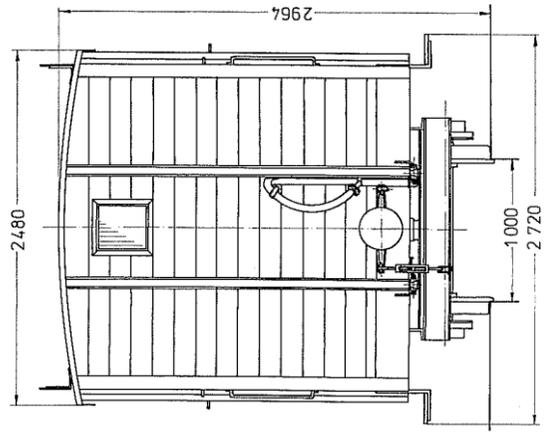
MINDENER KREISBAHNEN

T 3 und T 4

1926 gebaut von Linke • Hofmann • Lauchhammer, Köln für
Köln • Bonner Eisenbahnen

M. 1:50

1710.71 H. Brandt

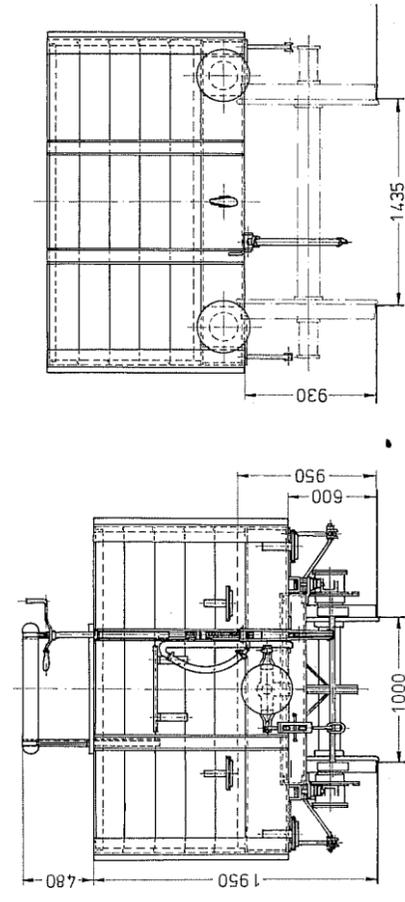
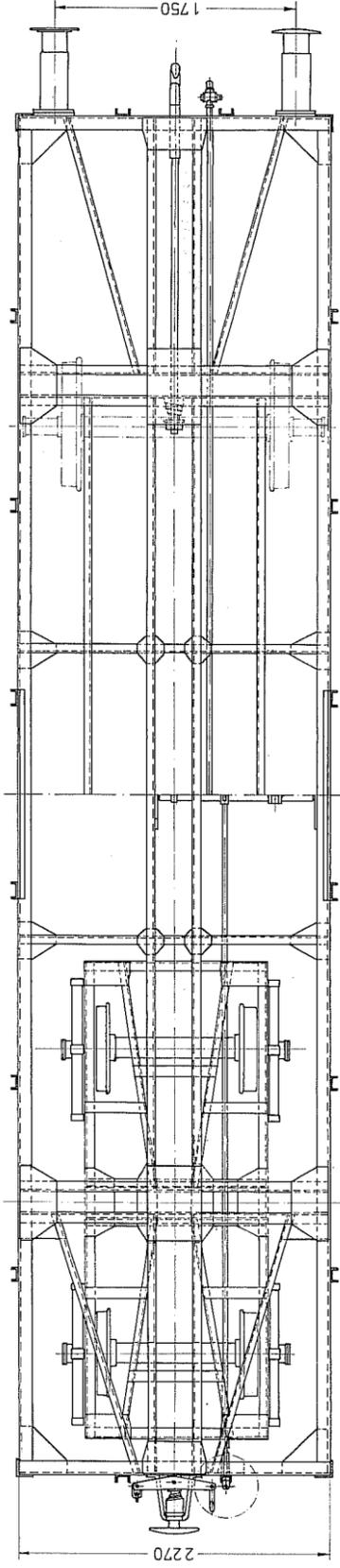
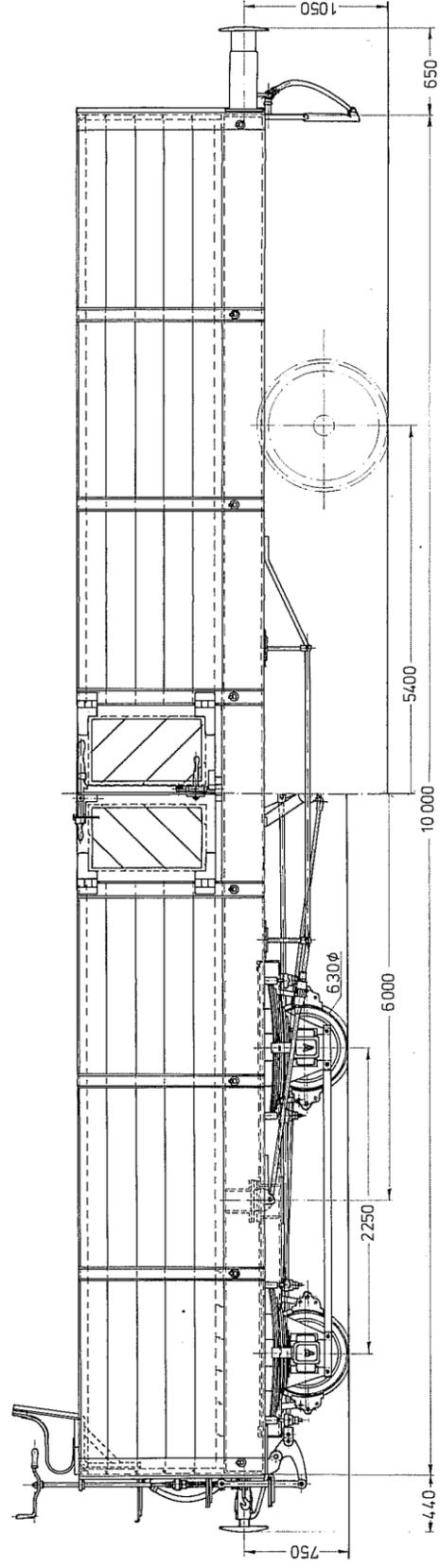


**MINDENER
KREISBAHNEN**

Düsseldorfer Eisenbahnbedarf
vormals
C. Weyer & Co.

M. 1:50

23.12.1971 H. B. *B. ~~W.~~*

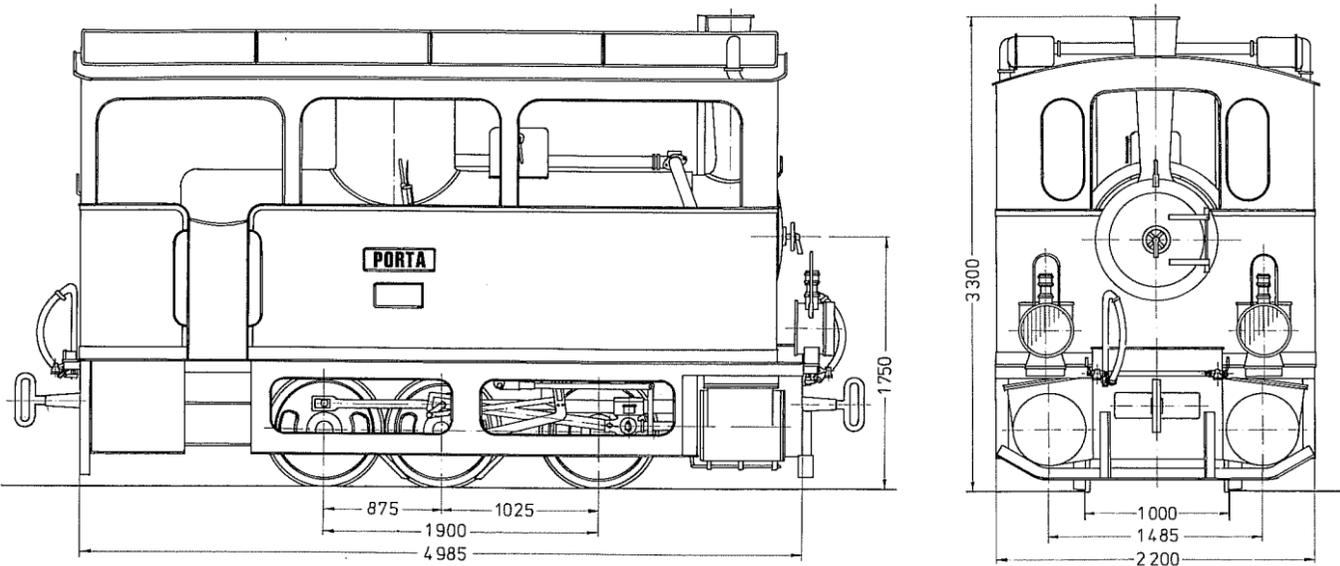


MINDENER KREISBAHNEN

Norddeutsche Waggonfabrik AG Bremen 1911
UMSPURUNG 1951 bei MKB
Ladegewicht 20 000 kg

M. 1:50

26.12.1971 H. B. *B. ~~W.~~*



Mindener Straßenbahn

„PORTA“^(II)

HANOMAG 1908, F.Nr. 5324 Maßstab 1:50 28.12.1971

FAHRZEUGLISTE

Dampflok (Meterspur)

1	C1n2t	Hagans	1898	380	1951 ausgemustert
2	B1n2t	Hagans	1898	379	siehe Lok 15; 1935 verm., 1936 verk. an Sylter Inselbahn 10
3	Bn2t	Hagans	1898	378	1924 ausgemustert
4	B1n2t	Hagans	1899	421	1926 verschrottet
5	C1n2t	Hagans	1902	462	Kessel Nr. 553; 1925 hinterer Kohlenk. angeb., 1956 ausgemustert
6	B1n2t	Hagans	1902	461	Kessel Nr. 552; 1925 hinterer Kohlenk. angeb., 1955 ausgemustert
7	Bn2t	Hagans	1902	460	vor 1936 ausgemustert
8	B1n2t	Hagans	1908	582	1951 ausgemustert
9	B1n2t	Hagans	1908	602	1926 verschrottet
10	Bn2t	Jung	1909	1314	1951 ausgemustert
11	D1n2t	Jung	1911	1658	vor 1936 an Sylter Inselb. 11, 1947 an Klb. Engelsk.-Marienh., 1949 an Klb. Bremen-Tarmst. 11, 1957 an Klb. Gießen-Bieber 11 VKA, 1963 + 1951 ausgemustert
12	Bn2t	Jung	1911	1713	1951 ausgemustert
13	Cn2t	O & K	1913	4802	1952 ausgemustert
14	1B1n2t	Jung	1914	2082	1952 ausgemustert
15	B1n2t	Hagans	1900	462	1920 ex Herforder Klb. 5 SPENGE, 1925 mit MKB Nr. 2 zu einer Lok umgeb., ab 1909 als "Typ GOYAZ" auf Vorrat gebaut, 1938 mit Regelsp.-Puffern vers., 1955 ausgem.

Dampflok (Regelspur)

20c	Cn2t	Schwartzkopff	1888	1613	pr. T 3, urspr. KPEV Breslau 1917, ab 1895 KPEV Kattowitz 1917, 1906 umgez. in Kattowitz 6127, 1917 an MKB, 1955 ausgemustert
21c	Cn2t	Henschel	1919	13232	1952 ausgemustert
22	C1n2t	Henschel	1899	5230	pr. T 9', urspr. KPEV Cassel 1462, 1904 umgez. in Cassel 1602, 1906 umgez. in Cassel 7293, vor 1925 ex Halberst.-Blankenb. Eb.(HBE) 47, 1936 Kessel ausgemustert
23	C1n2t	Henschel	1899	5228	pr. T 9', urspr. KPEV Cassel 1460, 1904 umgez. in Cassel 1600, 1906 umgez. in Cassel 7291, 1927 ex HBE 46, 1953 an Burbach Kali AG, Werk Königsh.-Hindenburg Reyershausen KÖNIGSHALL 1964 ausgemustert
24	Cn2t	Borsig	1937	14698	Dez. 70 ausgem., als Schrott an Fa. Berg, Mdn.
25	Cn2t	Borsig	1938	14803	württ. T 4, urspr. KWStE 858, 1948 ex DR 92 108, 1961 ausgemustert
26	Dn2t	Esslingen	1908	3523	
27	Dn2t	Krauss, Mü.	1923	8080	T 13', urspr. Saar 7939, später umgez. in DR 92 1077, Juli 1935 umgez. in 92 418, 1947 an MKB, 1961 ausgemustert
28	Dh2t	Hanomag	1922	9936	pr. T 13', Ventilsteuerung, urspr. KPEV Königsberg 7911, 1947 ex DR 92 411, 1953 an Burbach Kali AG, Werk Königsh.-Hindenburg Reyershausen HINDENBURG

29	Dn2	O & K	1910	4311	pr. G 7", urspr. Dn2v/Umbau MKB, urspr. KPEV Magdeburg 4657, 1919 an PKP Tp 2-289, 1948 ex DR 55 841, 1952 ausgemustert
30	Dn2	Henschel	1908	8639	Bauart wie Nr. 29, urspr. KPEV Danzig 4603, 1920 an PKP Tp 2-197, 1948 ex DR 55 787, 1952 ausgemustert
31	Dn2	Henschel	1908	8163	Bauart wie Nr. 29, urspr. KPEV ^{Frankfurt 4679} Münster 4683 , 1919 an PKP Tp 2-186 , 1948 ex DR 55 1134 , 1951 ausgemustert
32	Eh2t	Schwartzkopff	1913	4935	pr. T 16, urspr. KPEV Frankfurt 8120, 1952 ex DB 94 410, 1961 ausgemustert
33	Eh2t	Schwartzkopff	1911	4741	pr. T 16, urspr. KPEV Cassel 8115, 1952 ex DB 94 341, 1965 ausgemustert

Diesellok (Regelspur)

Kö 1	B-Diesel	Jung	1938	8079	40 PS, 1953 an Niederweserbahn Kö 224, 1957 an Bremervörde-Osterholzer Eb. 204, 1959 an Klb. Niebüll-Dagebüll Kl 2, 1967 verschrottet
Kö 2	B-Diesel	Krupp	1934	1356	65 PS, 1940 gek. v. Ed.Grützner, Bln-Halensee
Kö 3	B-Diesel	Deutz	1936	17216	110 PS, 1940 gek. von Ed. Grützner, Berlin-Halensee, 1954-57 meterspurig
V 4	C-Diesel	Deutz	1940	33031	215/235 PS, 1952 ex DB V 22 100
V 5	B-Diesel	Deutz	1936	15318	150 PS, 1953 ex DB V 16 100, 1969 an Erzgrube Kleinenbremen
V 6	C-Diesel	DWK	1941	692	360 PS, 1954 ex DB V 36 318
V 7	C-Diesel	DWK	1940	689	360 PS, 1954 ex DB V 36 312
V 8	C-Diesel	DWK	1941	691	360 PS, gel. 14.7.41 an Marinebauleitung Flemhude, ab 1949 DB V 36 314, 1955 an MKB
V 9	C-Diesel	DWK	1940	688	360 PS, geb. für Wehrmacht, ab 1950 DB V 36 311, 1955 an MKB
V 10	D-Diesel	MaK	1957	800091	800 PS
V 11	C-Diesel	DWK	1942	756	360 PS, urspr. Marinebauamt Kiel Nr. 3601, 1947 an DR V 36 301, später DB Opladen 9679, 1961 an MKB
V 12	C-Diesel	DWK	1944	776	375 PS, 1961 ü. Fa. Kloss, Hann.von engl. Dienststelle in Lüttich/Belgien gekauft
V 13	D-Diesel	MaK	1965	800150	850 PS
V 14	D-Diesel	Henschel	1956	25941	630 PS, 1969 ü. Fa. Glaser, Mü. gek. von Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken NV IJmuiden/Holland Nr. 81

Triebwagen (Meterspur)

T 1	VT ⁴	DWK	1924	1934 ex Krefelder Eb., 1950 an Krb. Emden-Pewsum-Greetsiel T 60, 1959 verschrottet
T 2	VT ⁴	DWK	1918	geb. für Heeresverwaltung, 1927/28 bei Nbb. Zell-Todtnau, zw. 1930 u. 1936 zur MKB, 1958 an Krb. E-P-G VB 565, 1963 ausgemustert
T 3	VT ⁴	LHL, Köln	1926	1935 ex Köln-Bonner Eb.(KBE), 1959 an Krb. E-P-G T 55, 21.8.63 an Klb. Leer-Aurich-Wittmund/Krb. Aurich T 55, 1970 ausgem.
T 4	VT ⁴	LHL, Köln	1926	1935 ex KBE, 1938 Umbau von Holzgas auf Diesel 1959 ausgemustert

Triebwagen (Regelspur)

T 5	VT ⁴	Wismar	1934	1947 in Frankreich gekauft, 1963 abgestellt
T 6	VT ⁴	(LHW, Breslau) (1936)		urspr. Personenwagen Bauart Heidenau-Altenberg der DR, 1951 Umbau zum VT durch MKB
T 7	VT ²	LHB, Werdau	1931 91602	urspr. DR VT 718, später VT 133 001, 1947 umgez. in DB VT 78 901, Dez. 53 an MKB
T 8	VT ²	LHB, Werdau	1931 91603	urspr. DR VT 133 002, 1947 umgez. in DB VT 78 002, 1954 an MKB, 4.6.68 durch Unfall in Hille beschädigt, ausgemustert
T 9	VT ²	Talbot	1953 95134	1969 ex Ruhr-Lippe Eisenbahnen T 3

Anhang: Triebfahrzeuge von Anschlussinhabern der MKB

Lagerhaus Minden (MILAG)

Dort stand eine regelspurige Bn2t, Henschel 1888/2712 im Einsatz, an deren Stelle heute ein Breuer-Rangiertraktor arbeitet.

Zellstoff Waldhof, Minden

Im Einsatz befindet sich eine B-Diesel O&K F.Nr.28225.

Eisenerzgrube Wohlverahrt, Kleinenbremen

Die Grube besitzt eine B-Diesel mit 110 PS (Schwartzkopff 1938/10781) sowie die ex-MKB V5 (siehe dort). Früher befand sich dort eine meterspurige Bn2t (Hohenzollern 1889/525) ex Hüttenwerk Union, Dortmund. 1936 wurde diese Maschine bei der MKB mit Regelspur-Zug- und Stoßvorrichtung ausgestattet.



Fahrzeugbestand	31. 3. 1926	31. 3. 1927	31. 3. 1928	31. 3. 1929	31. 3. 1930	31. 3. 1937	31. 3. 1938	31. 3. 1939	31. 12. 1963	31. 12. 1964	31. 12. 1965
1000 mm											
Dampflokomotiv	14	12	12	12	12	9	9	9	-	-	-
Post-Packwagen	6	6	6	6	6	6	6	6	-	-	-
Personenwagen	18	18	18	18	18	18	18	18	-	-	-
offene Güterwagen	101	101	101	97	97	74	74	74	3	3	-
offene Zwischenwgn.	3	3	3	3	3	3	3	3	-	-	-
Spezialwagen	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-
ged. Güterwagen	29	29	29	29	29	29	29	29	-	-	-
ged. Gerätewagen	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-
hölz. Kastenkipper	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rollböcke	89	89	60	60	60	41	41	41	-	-	-
1435 mm											
Dampflokomotiv	3	3	4	4	4	4	4	5	3	3	1
offene Güterwagen	9	9	13	13	23	30	33	37	40	40	30
offene Zwischenwagen	3	3	3	3	3	3	3	3	-	-	-
ged. Güterwagen	6	6	10	12	15	15	15	17	14	14	10
Spezialwagen	-	-	-	-	2	2	2	2	1	1	1
Kesselwagen	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1
Personenwagen	-	-	-	-	-	-	-	-	18	18	14
Packwagen	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2
Dieseltriebwagen											
Diesellok	-	-	-	-	-	3	3	4	4	4	4
Motordralsine	-	-	-	-	-	-	1	1	11	11	12
Gleiskraftfad	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Triebwagen-Anhänger	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	1

Zeichenerklärung § 1936 19 O-Wagen nach Sylt verkauft, bereits 1935 vermietet. & zzgl. ein Holzgas-Triebwagen.

FAHRPLÄNE vom SOMMER '38

197p, q, r, s

197p Minden-Petershagen-Uchte

ab Hannover Hbf. 193 an Bielefeld 8.10		ab Bielefeld 8.10 an Hannover Hbf. 193		ab Nienb. (Weser) 192 an Wesertor 8.50		ab Wesertor 8.50 an Nienb. (Weser) 192	
W 7	S 2a	W 6	W 4	S 8	W 14	W 16	W 18
7.19	7.11	8.55	10.27	13.13	14.31	15.07	17.30
5.57	8.18	9.30	11.59	13.48	14.15	16.19	17.02
5.30		6.44	10.20	11.48	13.34		17.07

197q Minden-Hille-Lübbecke

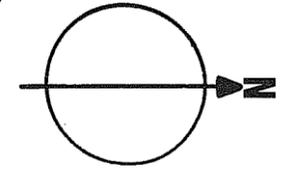
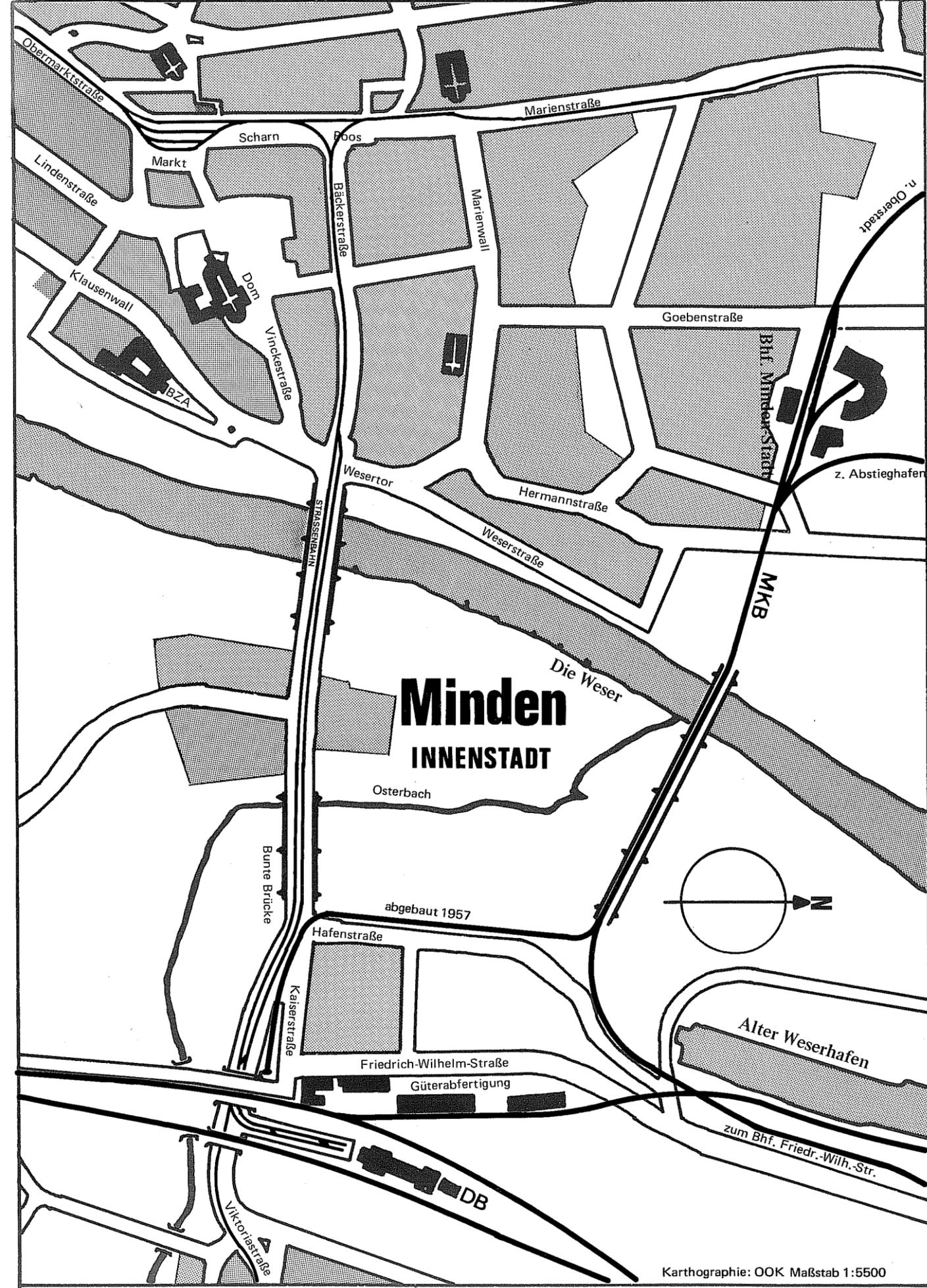
ab Hamm (Westf.) 193 an Bielefeld 8.10		ab Bielefeld 8.10 an Hamm (Westf.) 193		ab Nienb. (Weser) 192 an Wesertor 8.50		ab Wesertor 8.50 an Nienb. (Weser) 192	
W 32	W 20	S 20a	W 24	W 26	S 26a	W 30	W 28
3.46	6.25	8.02	11.13	13.24	15.24	19.20	20.36
5.57	6.35	9.30	11.59	13.48	14.15	16.19	17.02
5.30		6.44	10.20	11.48	13.34		17.07

197r Minden-Bad Nannen-Kleinenbremen

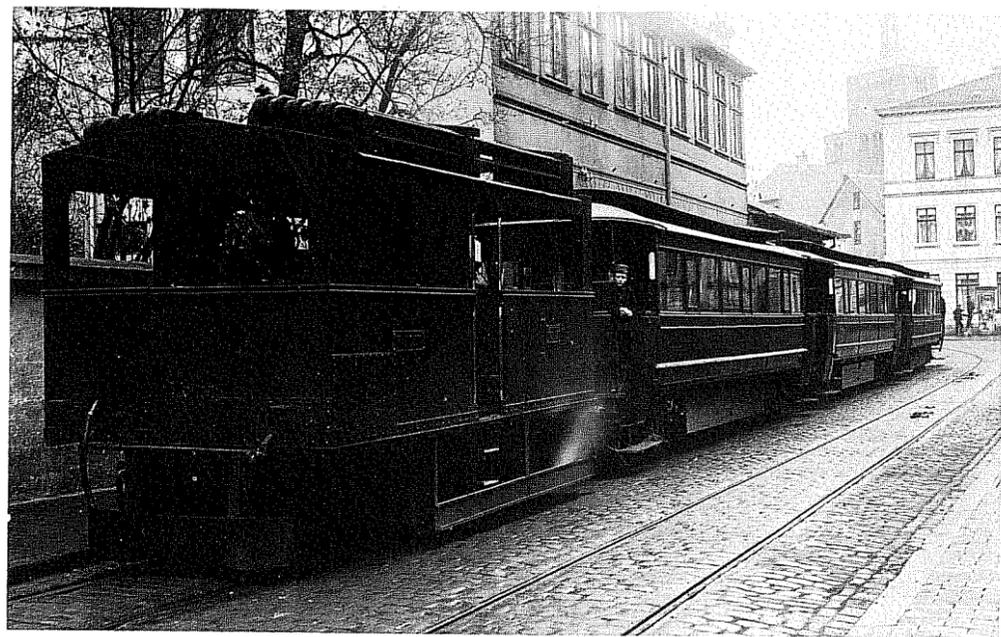
ab Hamm (Westf.) 193 an Bielefeld 8.10		ab Bielefeld 8.10 an Hamm (Westf.) 193		ab Nienb. (Weser) 192 an Wesertor 8.50		ab Wesertor 8.50 an Nienb. (Weser) 192	
W 52	W 68	W 70	W 54	W 56	S 62	S 64	W 66
6.15	7.10	11.25	11.55	14.30	14.30	17.05	20.22
6.20	7.15	11.30	12.01	14.35	14.35	17.05	20.22
6.27	7.21	11.36	12.09	14.42	14.42	17.11	20.29

197n Minden-Wegholm

ab Hamm (Westf.) 193 an Bielefeld 8.10		ab Bielefeld 8.10 an Hamm (Westf.) 193		ab Nienb. (Weser) 192 an Wesertor 8.50		ab Wesertor 8.50 an Nienb. (Weser) 192	
W 40	W 3	W 41	W 3	W 41	W 3	W 41	W 3
8.55	9.00	9.07	9.12	9.16	9.22	9.31	9.38
9.00	9.05	9.10	9.15	9.20	9.25	9.30	9.35
9.05	9.10	9.15	9.20	9.25	9.30	9.35	9.40



Kartographie: OOK Maßstab 1:5500



Lok MINDEN (50 PS) in der Lindenstraße mit Zug nach Porta. Foto: Stadtarchiv Minden

Die Mindener Straßenbahn

Die spätere „STRASSENBAHN MINDEN GMBH“ wurde am 9. Oktober 1892 unter der Firmierung MINDENER STRASSENBAHN-GESELLSCHAFT gegründet. 48 Mindener und Barkhäuser Bürger sahen im Baubeginn des Kaiser-Wilhelm-Denkmal an der Porta Westfalica einen hinreichenden Beweis für die Notwendigkeit einer Straßenbahnverbindung von Minden nach der Porta. Es war eine Aktiengesellschaft mit 150 000 Mark Grundkapital. Zweck der Gesellschaft war es, „Straßenbahnen in Minden und Umgebung, in erster Linie von Minden nach der Porta zu bauen und zu betreiben“.

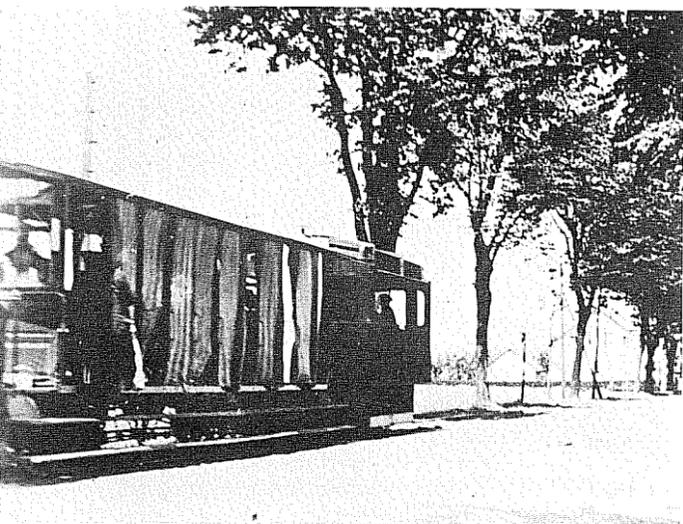
Die Linienführung sollte von der Lindenstraße ausgehen, weiter durch die Portastraße nach Barkhausen. Zwischen Lindenstraße und Hauptbahnhof wollte man die Verbindung mittels einer Pferdebahn herstellen, da man sich eine Dampfbahn in der recht engen Innenstadt nicht vorstellen mochte. Für die meterspurige Bahn mit 2,5 km Gesamtlänge waren Herstellungskosten von 130 000 Mark veranschlagt, worin auch die Betriebsmittel eingeschlossen waren. Die Konzession des Regierungspräsidenten wurde am 12. Mai 1893 erteilt, Ende Juli begann der Bahnbau.

Die beiden bei Hagans in Erfurt bestellten Lokomotiven mit 50 PS trafen am 31. August und am 1. September ein. Die Fahrt vom Abladebahnhof zur Lindenstraße legten die Maschinen mit eigener Kraft zurück. Zu diesem Zweck wurden drei meterspurige Gleisroste Zug um Zug voreinander gelegt. Alles lief erstaunlich reibungslos, auch die amtliche Streckenabnahme war rechtzeitig erfolgt, so daß am 7. September 1893 die feierliche Eröffnung begangen werden konnte. Im Kaiserhof in Porta fand eine überschwengliche Eröffnungsfeierlichkeit in Anwesenheit hoher Vertreter des öffentlichen Lebens statt, großartige Reden wurden geschmettert von der unerhörten Bedeutung dieser Bahn und für die Zukunft bereits ein dichtes Straßenbahnnetz in Minden und nach allen Himmelsrichtungen evoziert.

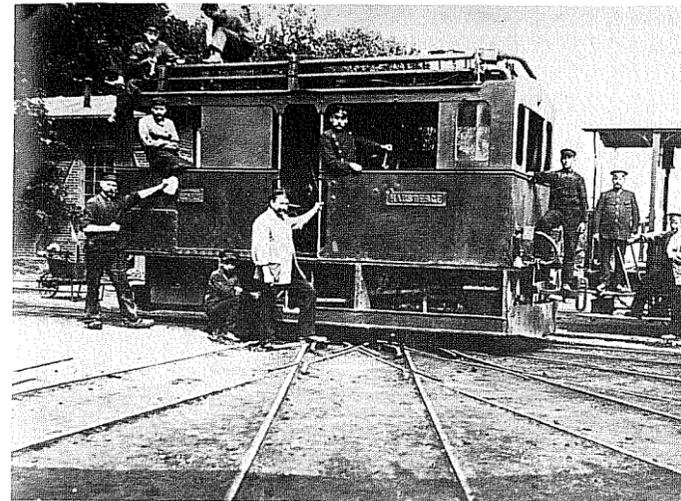
Am 8. September begann der öffentliche Betrieb nach einem provisorischen Fahrplan, der ab 15. September von einem festen Fahrplan abgelöst wurde. Dieser enthielt folgende Fahrten:

Abfahrt von Minden:				
5.55	7.00	8.30	10.00	12.00
13.30	15.00	16.30	18.30	20.00

Abfahrt von Porta:				
5.25	6.30	8.00	9.30	11.30
13.00	14.30	16.00	18.00	19.30



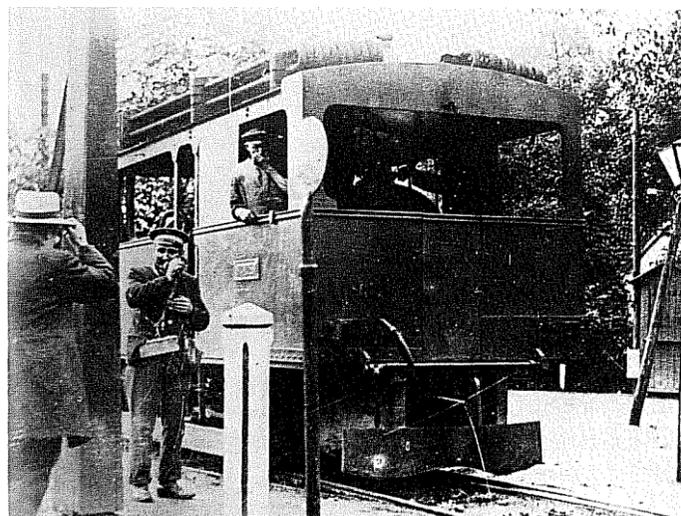
Zug mit Sommerwagen in der Portastraße. Foto: EMR



HAUSBERGE auf der Mini-Drehscheibe. Foto: EMR

Die Fahrzeit betrug 25 Min.; der Betrieb begann und endete in Porta. Als Höchstgeschwindigkeit waren 15 km/h auf freier Strecke und 12 km/h in der Stadt zugelassen. Auf Anordnung des Magistrats durfte nur mit Koks gefeuert werden; außerdem war der Abdampf innerhalb des Stadtgebietes in auf dem Dach der Lokomotiven installierten Kondensationsröhren niederzuschlagen. Diese Vorschrift wird dem Fahrpersonal die Einhaltung der 12 km/h sicher sehr erleichtert haben.

Auch sonst kam der Fahrplan oft genug durcheinander, da die beiden 50 PS-Loks sich für die Strecke als zu schwach erwiesen. Die Steigung vor Barkhausen brachte manchen Zug zum Stehen, der nur unter Mithilfe der Fahrgäste wieder in Bewegung zu bringen war. Die Gesellschaft bestellte daher bei Hagans drei neue Maschinen von 60 PS unter der Auflage, daß die Fabrik die beiden 50 PS-Loks zurücknehme. Dieses geschah, und 1894 trafen die drei neuen Maschinen ein. Sie erhielten die Namen WESTFALEN, HAUSBERGE und WITTEKIND (siehe Fahrzeugliste). Von nun an vollzog sich der Betrieb reibungslos. Fahrgastzahlen, Einnahmen und Reingewinn entwickelten sich zufriedenstellend bis zum Jahre 1898.



Umsetzen an der Endstelle Porta. Foto: EMR



Rohrwechsel im eigenen „AW“. Foto: EMR

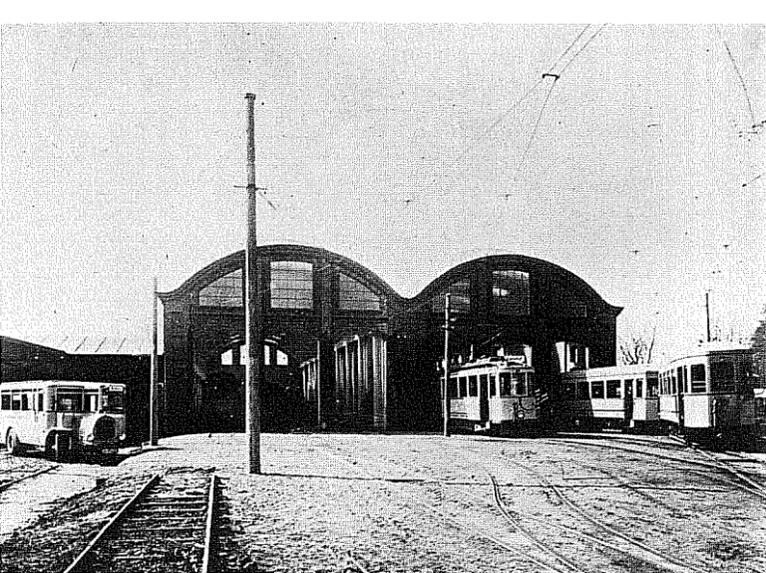
Damit aber waren die „fetten Jahre“ auch vorbei. Bei leicht sinkenden Einnahmen fiel der Reingewinn plötzlich fast um 50 %. Es kann nur vermutet werden, daß die Einfachheit der Bahnanlagen und des rollenden Materials erhebliche Unterhaltungsaufwendungen notwendig machte, die von der Substanz zehrten. Im Jahre 1908, dem Ablieferungsjahr der fünften Dampfloks, wurde die Bahn bereits als unmodern bezeichnet. Die Liquidation der Gesellschaft wurde durch Übernahme durch die Stadt Minden verhindert. Doch um das Unternehmen zu sanieren, waren tiefgreifende Maßnahmen nötig.

Am 26.3.1914 wurde eine neue Gesellschaft, die STRASSENBAHN MINDEN GmbH, gegründet. Gesellschafter waren die Provinz Westfalen, das Elektrizitätswerk Minden-Ravensberg GmbH in Herford und die Stadt Minden, die die bestehende Dampfstraßenbahn nach Porta in die Gesellschaft einbrachte. Zweck der Gesellschaft war der Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn vom Staatsbahnhof in Minden durch die Innenstadt zur Porta. Die Konzession wurde am 17. Juni 1914 erteilt. Die Planungsarbeiten wurden sofort aufgenommen, Oberleitungsmaterial und 8 Motorwagen bestellt. Da brach der erste Weltkrieg aus, und alles war hinfällig. Die veraltete Dampfstraßenbahn mußte weiterfahren.

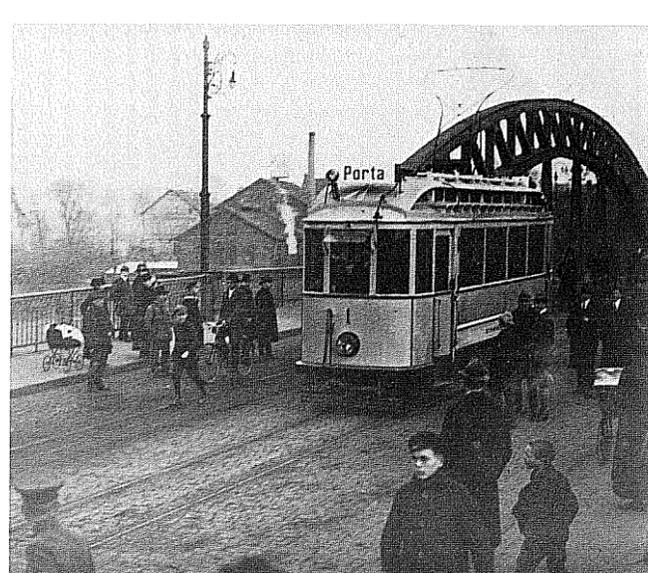


Schmalspurige C-Zweizylinder-Nassdampf-Straßenbahn-Lokomotive der Mindener Straßenbahn entworfen und gebaut von HANOMAG Hannover-Linden.

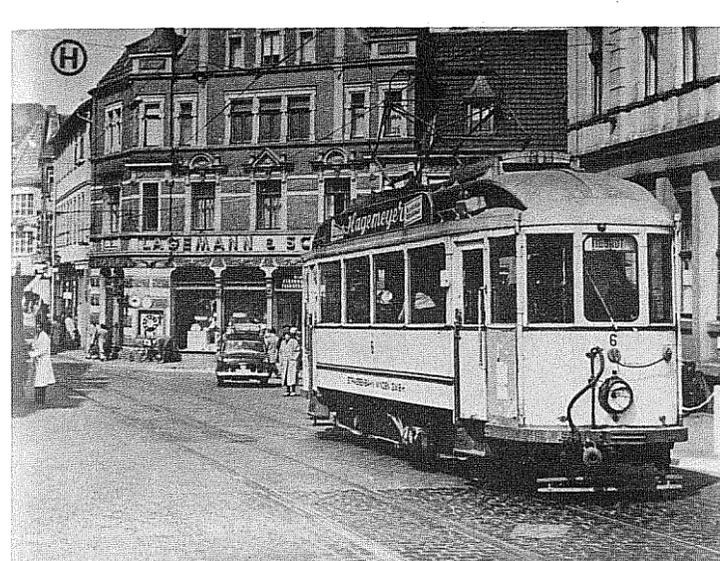
Die 2. PORTA von 1908. Werkfoto Hanomag, Sammlung Wölper



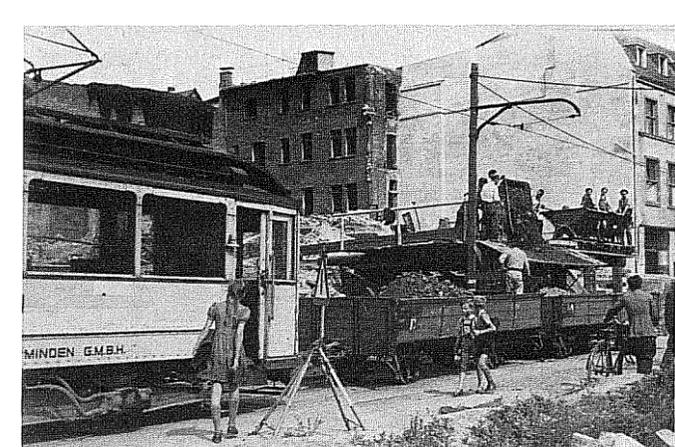
Wagenhalle in Minden. Foto: EMR



Falschfahrt auf der Weserbrücke aus unbekannter Ursache. Foto: EMR



Wesertor. Im Hintergrund endet das zweigleisige Streckenstück. Foto: EMR



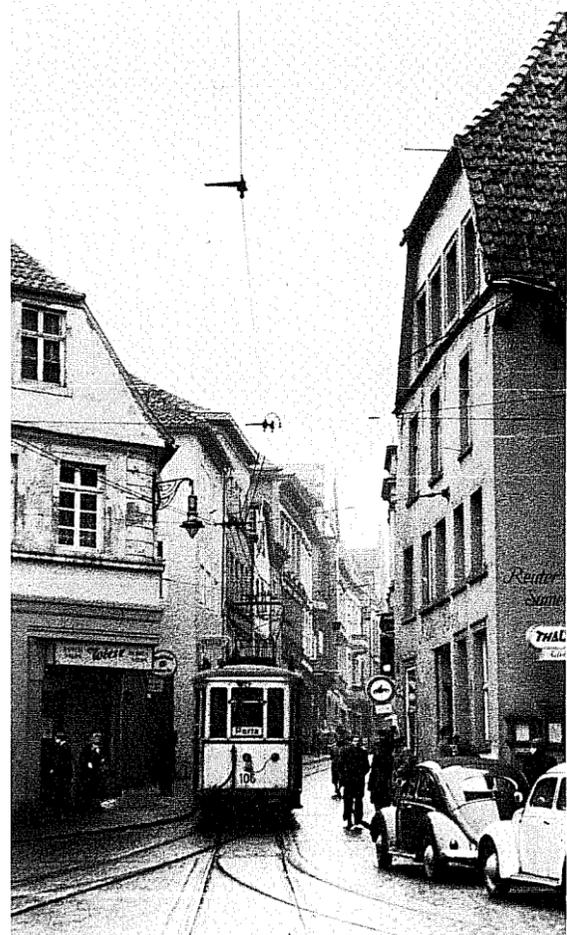
Strab mit MKB-O-Wagen als Trümmerräumzug nach 1945. Foto: Stadtarchiv Minden/Hirsch

Sofort nach Kriegsende ging man jedoch daran, das versäumte nachzuholen, doch drohte die beginnende Inflation ein zweites Mal alle Pläne zunichte zu machen. Nach Überwinden großer finanzieller Schwierigkeiten konnte aber doch die nun 6,7 km lange elektrische Straßenbahn in Minden am 8. Dezember 1920 eröffnet werden. Das erste Betriebsjahr brachte die enorme Beförderungsziffer von 1,4 Mill. Personen, doch durchkreuzte die galoppierende Geldentwertung alle Gewinnvoraussagen, die Bahn kam mehr und mehr ins Defizit und mußte schließlich den Betrieb am 31. 1. 1923 einstellen.

Retter in der Not war ein Bauunternehmer namens Weber aus Porta, der die Bahn pachtete und einen eingeschränkten Betrieb vom März 1923 bis zum März 1924 durchführte. Am 1. 4. 23 übernahm die Gesellschaft wieder den Betrieb. Die Zeiten besserten sich, die Finanzen kamen wieder ins Lot, und schon war man wieder dabei, die alten Erweiterungspläne auszugraben, die schon bei der Eröffnung der Dampfbahn im Jahre 1893 angeklungen waren und eigentlich in Minden immer lebendig waren. Anfang 1925 begann man den Bau einer 2,9 km langen Zweigstrecke von der Lübbecke Straße nach Dützen. Sie konnte am 21. November gleichen Jahres in Betrieb genommen werden.

Im Jahre 1928 begann man mit dem Bau der letzten Linie vom Friedhof über den Markt nach Notthorn–Meißen. Die erste Teilstrecke Friedhof–Poos kam am 15. 10. 1928 in Betrieb, ab 15. 12. 1929 fuhr man bis Notthorn und am 13. 12. 1930 war die Strecke durchgehend bis Meißen befahrbar. Der Abschnitt Notthorn–Meißen benutzte die Trasse der MKB mit. Das blieb auch nach der Umspurung der MKB so, sehr zum Ärger des Kreisbahnpersonals, für das die Abzweigung der Meterspur aus der Dreischienenstrecke eine besondere Gefahrenquelle darstellte. Es hat dann auch an Unfällen nicht gefehlt.

Einfahrt in die Obermarktstraße vom Markt aus. Ampel sperrt, wenn Strab aus der Gegenrichtung kommt. Foto: A. Spühr jr. März 57



Am Reichsbahnhof zwischen den Kriegen. Foto: Sammlung Spühr



Minden i. W. Staatsbahnhof

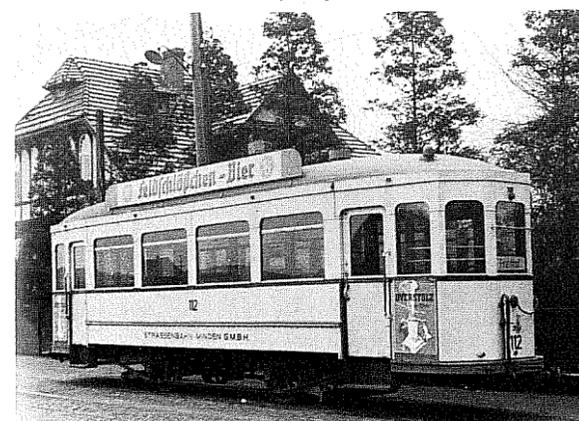
Seit 1928 war das EMR Alleinbesitzer der Gesellschaft geworden. Die Beförderungsziffern pendelten sich in den dreißiger Jahren bei etwa 2 Mill. ein, um im Verlauf des Zweiten Weltkrieges auf 6 Mill. zu steigen. Die Luftangriffe 1944 brachten erhebliche Zerstörungen der Bahnanlagen und Einstellung von Teilabschnitten mit sich. Von April bis Ende 1945 erlaubte die Militärregierung wenigstens die Abwicklung des Berufsverkehrs. Die Kanal- und Weserbrücken waren jedoch gesprengt, so daß der Verkehr Wesertor–Friedhof nicht aufgenommen werden konnte. Ab 1947 konnte nach Wiederherstellung der Kanalbrücke der Abschnitt Poos–Friedhof wieder bedient und 1948 auch die Linie nach Meißen wieder befahren werden.

Die stürmische Nachkriegsentwicklung mit allen ihren Erscheinungen begann jedoch bald an der Bedeutung der Mindener Straßenbahn zu nagen. Die zuletzt erbaute Linie nach Meißen wurde als erste dem neuen Götzen Kraftverkehr geopfert: am 1. 11. 1956 wurde der Betrieb zwischen Bundesbahnhof und Meißen eingestellt. Ab 1957 ging auch der Verkehr zum Bahnhof auf den Omnibus über. Zwei Jahre später kam dann die Götterdämmerung: Am 29. 12. 1959 wurde der gesamte Restverkehr der Mindener Straßenbahn eingestellt. Heute versehen die VÖV-Busse des EMR den Stadt- und Regionalverkehr, kräftig, modern, effektiv, doch ohne Flair. Ein paar Meter Gleis auf der Weserbrücke, eine Reihe hübscher gegossener Maueranker der Fahrleitung sowie einige Masten an der Viktoriastraße bilden die letzten Zeugen der verschwundenen Herrlichkeit.

Für das Zustandekommen dieser Dokumentation sind wir folgenden Herren und Institutionen zu besonderem Dank verpflichtet: Archiv Bellingrodt, Beyer, Boehm, EMR, Fricke, Göpfarth, Herbener, Kemper, Kindermann, Krause, Lupp, Mindener Kreisbahnen GmbH, Rär, Rotthowe, Schrader, Schüler, Spühr, Stadtarchiv Minden, Wolff und Wölper.

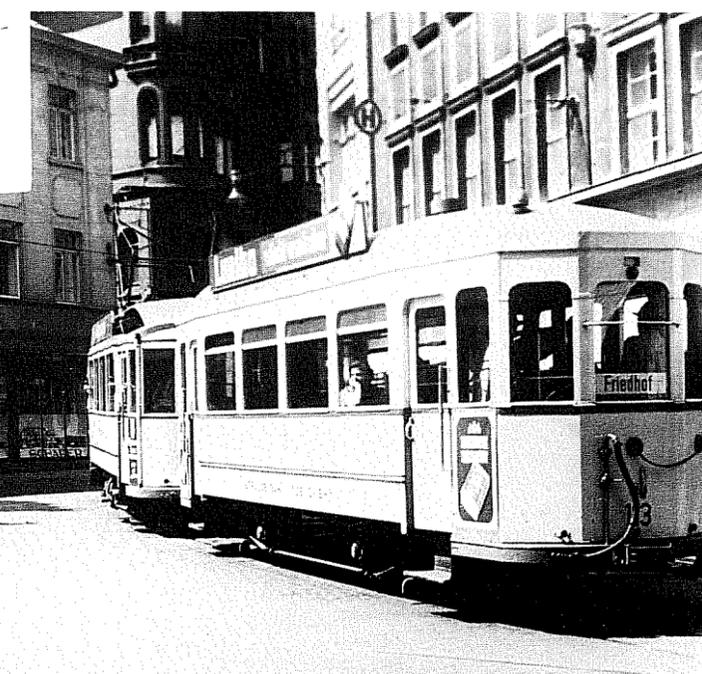
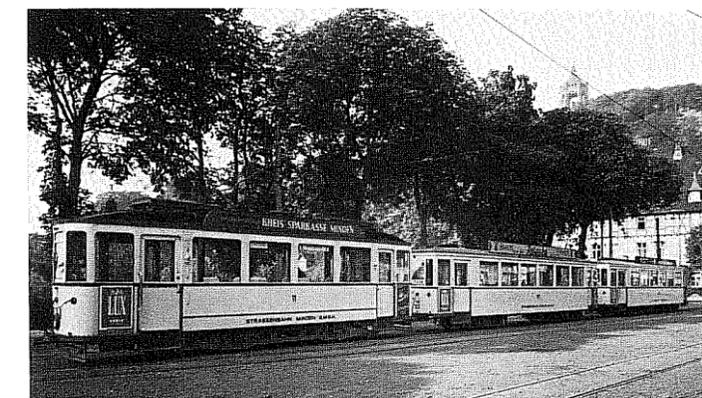
Zug biegt am Poos in die Marienstraße ein. Foto: Boehm 1952

Bw 112 von 1926. Foto: A. Spühr jr. März 57



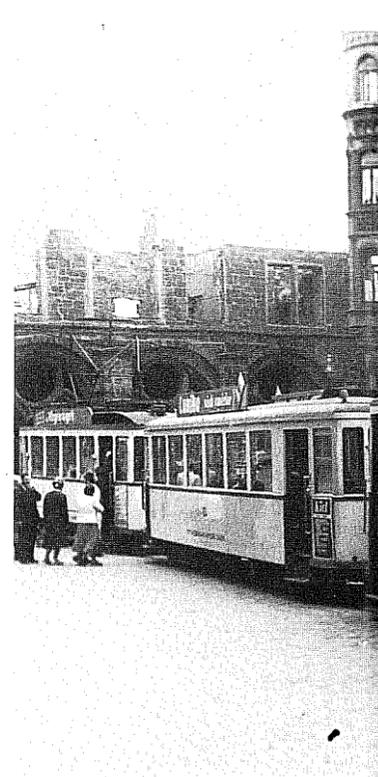
Privatbahnen in Westfalen
die interessante Amateurzeitschrift, Nr. 6 mit 4 Originalfotos zu beziehen vom Herausgeber: Thomas Krause, 5982 Neuenrade, Beuler Weg 41 gegen 1,- DM in Briefmarken.

Tw 11 mit zwei Vierachsern an der Porta. Foto: EMR

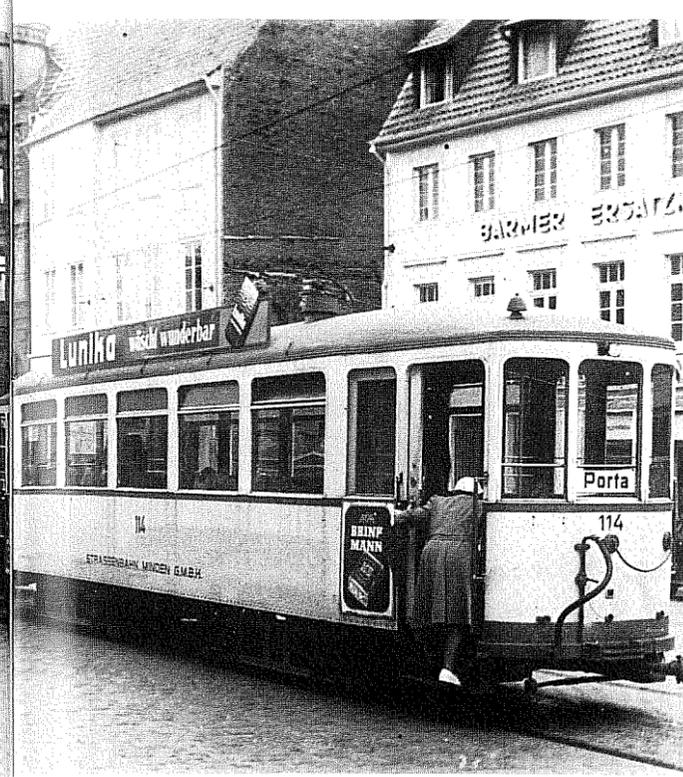




Der Markt vor dem Kriege. Hier endeten die Züge von Dützen, und hier ließen die Züge von Porta ihre Beiwagen stehen, um solo zum Bahnhof zu fahren.
Foto: Sammlung Brandt



Markt mit zerstörtem Rathaus 1952. Foto: Boehm



Der Markt nach dem Kriege. Foto: EMR

Der Markt im Wandel der Zeit

Tw 11 am Friedhof am 19. 11. 58. Foto: A. Spühr jr.

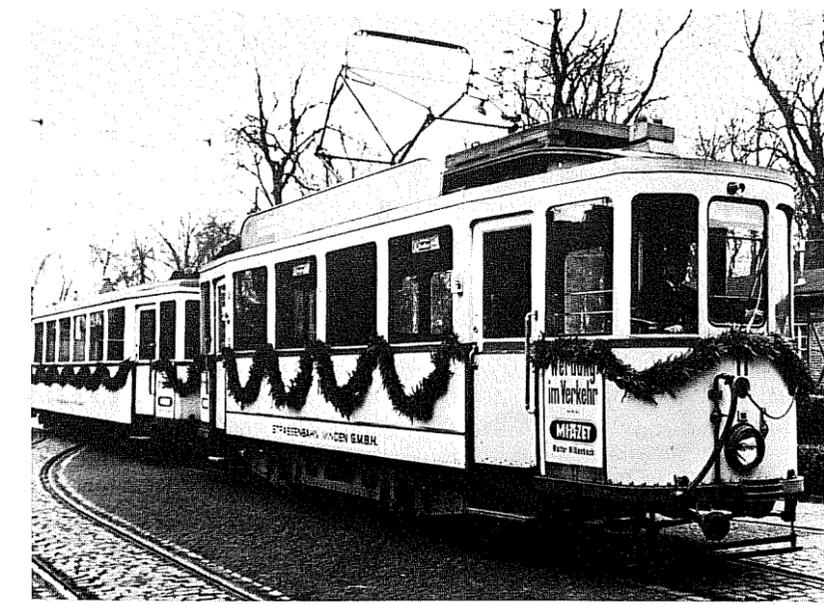


... die letzten Tage

Foto: A. Spühr jr. Nov. 58



Der letzte Zug am 29. 12. 59 im Betriebshof. Foto: EMR



Sommerfahrplan 1972.



102 Bruchhausen-Vilsen — Heiligenberg — Asendorf und zurück

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., Bruchhausen-Vilsen, Telefon (0 42 52) 21 11
 Betriebsführung: Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH. (Dampfbetriebene Schmalspurbahn, Spurweite 1 m)

km	Zug-Nr. Klasse	31		43		35		Pm 135		37		49		139	
		ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an
0,0	Bruchhausen-Vilsen	101	ab	10.00	...	12.00	14.00	Sa 15.00	16.00	18.00	19.00	...	...	...	...
0,9	Frischeide	...	...	...	...	X 12.02	14.07	15.07	16.07	X 18.02	18.05	19.07	...	...	...
1,5	Wiehe - Kurpark	...	...	...	...	X 12.08	14.16	15.16	16.15	X 18.08	18.13	19.15	...	...	...
2,4	Vilsen Holz	...	...	...	...	X 12.13	14.22	15.22	16.20	X 18.13	18.18	19.20	...	...	...
4,0	Heiligenberg	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4,7	Klosterheide	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6,2	Arbte	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7,9	Asendorf	101	an	10.35	...	14.40	15.45	Sa 15.45	16.33	X 18.25	18.25	...	...	...	...

km	Zug-Nr. Klasse	32		44		36		Pm 136		38		50		140	
		ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an
0,0	Asendorf	101	ab	10.50	...	14.52	16.50	Sa 16.50	17.55	18.55	19.55	...	...	...	...
1,7	Arbte	...	...	...	...	X 14.58	16.56	17.56	18.55	X 19.00	19.05	...	...	...	...
3,2	Klosterheide	...	...	...	...	...	...	...	...	X 19.05	19.10	...	...	...	...
3,9	Heiligenberg	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5,5	Vilsen Holz	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6,4	Wiehe - Kurpark	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7,0	Frischeide	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7,9	Bruchhausen-Vilsen	101	an	11.27	...	15.27	17.27	Sa 17.27	17.25	X 19.23	19.23	...	...	...	...

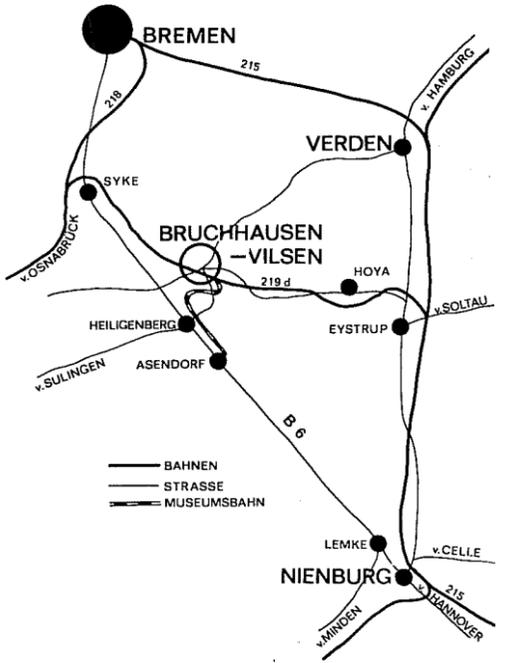
Zeichenerklärung:
 Er = Expreszug
 R = Nachtzug
 T = Triebwagen, Platzzahl beschränkt
 Pm 135 = Personenzug mit Güterbeförderung
 Sa = Zug führt Buftestwagen
 oG = Zug führt Historische Bahnpost
 ohne Gepäckbeförderung
 Sa = nur Samstags
 † = nur sonn- und feiertags
 † = nur im August und September
 † = nur am Sa, 16. und Sa, 30. September
 X = Zug hält nur bei Bedarf
 1 = an 14.11 } Aufenthalt zum
 2 = an 15.11 } Fotografieren

Auskunft: Montag und Donnerstag 18-20 h
 in der Geschäftsstelle der Museums-Eisenbahn
 3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhofstraße 61
 oder telefonisch (0 42 52) 21 11



Bald ist es wieder soweit: Mit Dampf von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf Foto: OOK

Der Sommerfahrplan 1972 der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands tritt am Pfingstsonntag, dem 21. Mai in Kraft. Als besondere Neuheit gelten die regelmäßigen zweistündigen Abfahrten von Bruchhausen-Vilsen (Grafschaft Hoya im 2-Stunden-Takt) sowie die Einführung von GmP-Zügen an Samstagen. Weiterhin sind nun bei einigen Zügen besondere Fotohalte in VILSER HOLZ vorgesehen. Die Historische Bahnpost wird weiterhin durchgeführt. Der Bahnpoststempel hat wieder ein neues Motiv erhalten, so daß nun insgesamt drei Motive verbreitet sind.



Betritt: Dienstkleidung im Betriebsdienst der Museums-Eisenbahn

Die durch die steigende Zahl der Fahrgäste erfolgte Erweiterung des Fahrbetriebes macht es nötig, daß sich die am Fahrdienst beteiligten Mitglieder von Besuchern und anderen Mitgliedern durch eine einheitliche Dienstkleidung abheben.

Diese Dienstkleidung soll entsprechend dem Vorstandsbeschuß vom 23. 5. 71 wie folgt aussehen.

- Dienstmütze:
 Sattelmütze Modell Braunschweig
 großes silbernes Flügelrad
 silber-goldene Kokarde
 silber-schwarze Kordel
- Schwarze Dienstkleidung oder blaue DB-Jacke und schwarze Hose.
 Rotumranderte schwarze Kragenspiegel mit silbernem Flügelrad.
 Spartenabzeichen auf dem linken Jackenärmel.
 Fahrdienst: Silbernes Flügelrad (Nr. 31)
 Rangierdienst: Silbernes Speichenrad und ein großes R
 Bahnunterhaltungsdienst: Silbernes Flügelrad mit Schwellenband
 Die Berechtigung zum Tragen der Spartenabzeichen regelt der Vorstand.
- Historische Uniformstücke sollten nach Möglichkeit der im Besitz des Vereins befindlichen historischen Uniform oder der von Herrn Piecker ähnlich sein.
- Das Tragen von Kragenspiegeln der Deutschen Bundesbahn oder der Privatbahnen ist wegen der darin zu sehenden Amtsanmaßung nicht statthaft. Außerdem könnte es dadurch zu Mißverständnissen und zu eventuellen Regreßansprüchen kommen.

Betritt: Ausrüstung der am Betriebsdienst beteiligten Vereinsmitglieder.

Laut den vereinfachten Fahrdienstvorschriften (vFV) müssen die Schaffner mit der Dienstanweisung für die Zugbegleiter (DAZ), mit den Zusatzbestimmungen für den Betrieb der Museums-Eisenbahn (SbV der VGH), mit einer Signalpfeife und bei Dunkelheit mit einer Handlampe ausgerüstet sein.

Betritt: Bestellung der Dienstkleidung für den Betriebsdienst der Museums-Eisenbahn.

Die schwarze Dienstkleidung, Dienstmütze und sämtliche Uniformeffekten (Kragenspiegel, Kokarden, Kordeln, großes silbernes Flügelrad, Spartenabzeichen) sind über folgende Adresse zu erhalten.

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V. Ulf-Dietrich Otto, 1 Berlin 20, Jaczstr. 69.

Außerdem sind über dieselbe Adresse die Zusatzbestimmungen für den Betrieb der Museums-Eisenbahn, die Dienstanweisung für die Zugbegleiter (Schaffner) und die Signalpfeife erhältlich.

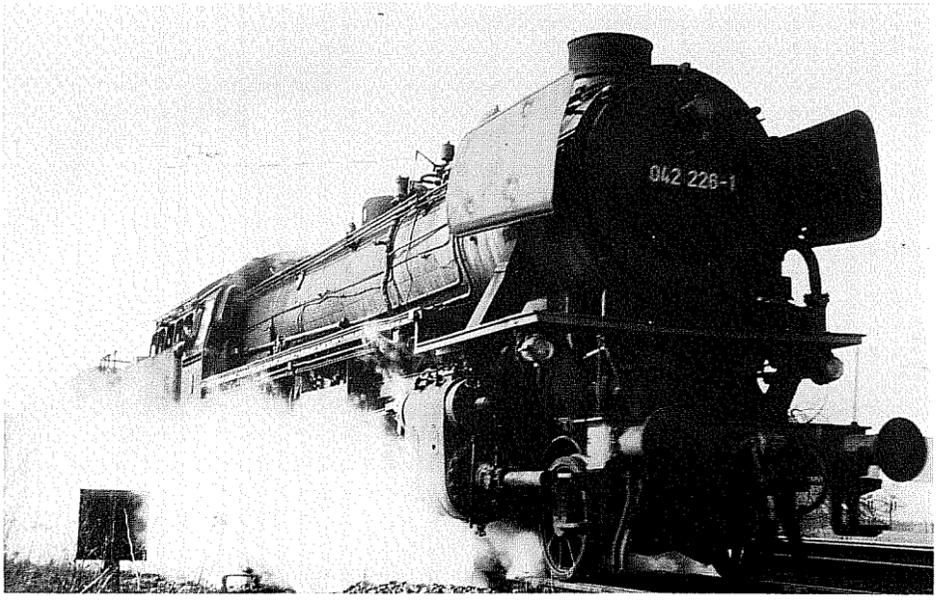
Für den Betrieb der Museumseisenbahn gilt die SbV mit folgenden Abweichungen und Ergänzungen:

- Wenn die Zugleitung in Hoya nicht besetzt ist, wird auf die vorherige Genehmigung beim Zugleiter zum Befahren des normalspurigen Hauptgleises (3-schienig) verzichtet.
- Zu allen Zügen der Museums-Eisenbahn ist die Hauptstrecke Eyrstrup-Syke auf beiden Seiten des Bahnhofes Bruchhausen-Vilsen vor den Einfahrweichen mit dem Signal Sh2 zu sichern.
- Alle Züge der Museumseisenbahn müssen mit einem 1. Schaffner besetzt sein. Dieser 1. Schaffner hat die Aufgaben des Zugführers nach der SbV, insbesondere zu § 31 und zu § 39 (4)-(7). Bei mehr als 5 zu befördernden Wagen ist ein zweiter Schaffner einzuteilen.
- Für das Befahren des Bahnüberganges am Bahnhof Bruchhausen-Vilsen muß das Blinklicht eingeschaltet werden. Hierfür ist ein geprüfter Betriebsbediensteter einzuteilen, der die Bedingungen der Befähigungsrichtlinien (Anlage 1 zu § 2 (3) der vereinfachten Fahrdienstvorschriften erfüllt. Diese Bediensteten sind mit der vereinfachten Dienstvorschrift für den Bahnbewachungsdienst auszurüsten.
 Betriebsdienst darf nur von VGH-Bediensteten durchgeführt werden. Die Mitglieder der Museumseisenbahn dürfen im Betriebsdienst nur eingesetzt werden, wenn sie die für den Dienst erforderliche Eignung besitzen und die erforderlichen Prüfungen vom OBL abgenommen sind. (Hiervon sind die Mitglieder der Museumseisenbahn, die im Fahrkartenverkauf oder im sonstigen Verkauf eingesetzt sind, nicht berührt.)
- Das Betreten aller Gleisanlagen ist von den dazu nicht befugten Personen, insbesondere Besuchern der Bahn, verboten.
 Für Besichtigungszwecke, insbesondere bei der Fahrzeughalle, ist zur Aufsicht ein Aufsichtsbediensteter einzuteilen, der die Bedingungen nach Abs. 4 erfüllt.
- Wenn die Unfallmeldestelle Hoya nicht besetzt ist, werden die Aufgaben der Unfallmeldestelle dem Triebfahrzeugführer der Museumseisenbahn (VGH-Bediensteten) übertragen (§ 3 (6) der vereinfachten Betriebsunfallvorschrift). Es darf deshalb für den Betrieb der Museumseisenbahn nur ein Triebfahrzeugführer eingesetzt werden, der vom OBL hierfür zugelassen ist, in den Aufgaben der Unfallmeldestelle unterrichtet ist und die Unterlagen der Unfallmeldestelle besitzt. Bei Unfällen ist nach Möglichkeit der Betriebsleiter bzw. der Vertreter zu benachrichtigen, der dann die erforderlichen Maßnahmen durchführt. Sollte ein Betriebsleiter nicht vorhanden sein, so ist der Triebfahrzeugführer hierfür verantwortlich.
- Die für das Befahren des Hauptgleises (3-schienig) erforderlichen Weichenschlüssel (i-Schlüssel und x-Schlüssel) und der Weichenschlüssel (a-Schlüssel) zum Bedienen der Blinklichtanlage müssen im Triebfahrzeug unter Verschuß aufbewahrt werden. Die Ausgabe dieser Schlüssel erfolgt durch den Triebfahrzeugführer, der hierfür voll verantwortlich ist.

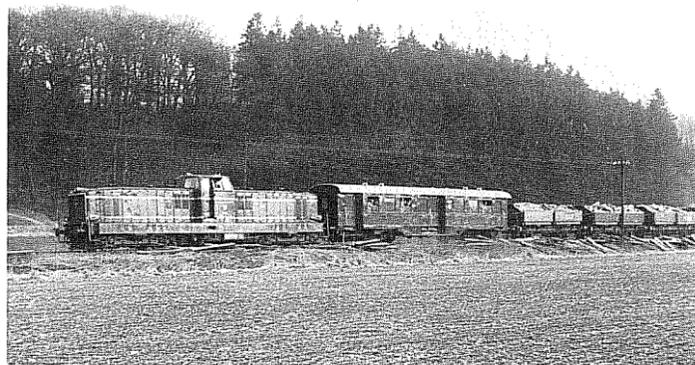
FOTOTIPS für Eisenbahnfreunde

2 DB-STRECKE 222

Die Strecke 222, und besonders der Abschnitt zwischen Löhne und Osnabrück, ist bisher von den Eisenbahnfreunden nur wenig beachtet worden, obwohl dort der überwiegende Teil des Güterverkehrs mit Dampflok abgewickelt wird. Es dominiert die BR 042 des Bw Rheine, aber auch die BR 043, 044 und 050 sind zu beobachten. Mit etwas Glück erwischt man auch mal eine 011 oder 012. Die Strecke ist nahezu überall gut zugänglich. Besonders im Raum Bünd verlaufen wenig befahrene, aber gut ausgebaute Nebenstraßen parallel zur Bahnstrecke. — In Löhne ist bekanntlich die 38 2884 als Denkmal aufgestellt, ein zusätzlicher Anziehungspunkt für den Fotografen!
 Text und Foto: Ralf Breitensträter



042 226 VOR GZ AUSFAHREND AUS BÜNDE (RICHTUNG LÖHNE)



Mit 1200 t talwärts!

Eine Güterzugfahrt auf eine NE-Bahn gehört auch unter den reisenden Eisenbahnfreunden nicht zu den Alltäglichkeiten. So erklärt sich auch, daß trotz Dieseltraktion über 70 Teilnehmer am Morgen des 8. Januar in dem Personenwagen der WLE in Beckum saßen, der übrigens von der Wilhelmshavener Vorortbahn stammt. Die gut funktionierende Webastoheizung machte den frostigen Morgen angenehm, als der Zug noch in völliger Dunkelheit abging. Die Hinfahrt in Richtung Süden verlief ohne größere Aufenthalte direkt bis Warstein, ein Parcours von immerhin 65 km.

Die Rangierfahrt zu den Kalksteinbrüchen oberhalb Warstein konnten wir aus Sicherheitsgründen nicht mitmachen. Ein Bus brachte uns an den „Tatort“: Hier wurden wir Zeuge eines grausamen Schauspiels. Aus mehreren Metern Höhe donnern tonnenschwere Brocken in die WLE-eigenen Ommi- und Selbstentladewagen. Vorbeifallendes Gestein verbeult die Waggonwände, zerfetzt Bühnengelände, nimmt Gestänge mit. Es ist wirklich ein harter Betrieb. Kommt hinzu, daß wegen der scharfen Konkurrenz nur 6,- DM pro Tonne eingenommen werden, ein mörderischer Preis. Die Bundesbahn hat schon zart angedeutet, daß sie es bei einer eventuellen Übernahme der Landesbahn zu diesem Preis nicht tun wird.

Echt geschockt erreichten die Teilnehmer wieder per Bus den Bahnhof Warstein, wo noch das reizende alte Hebelstellwerk besichtigt werden konnte. Doch das eigentliche Erlebnis lag noch vor uns: Nach einigen Rangiermanövern setzte sich der lange Gliederwurm mit 1200 t Zuggewicht talwärts in Bewegung, an der Spitze vor unserem Personenwagen die Deutz B'B-Diesellok VL 0632, am Ende die VL 0631, die uns am Vormittag nach Warstein gebracht hatte. Bis Belege zunächst immer flott bergab, dann Kreuzung mit der Henschel DE 2000 vor einem Personenzug. Und nun der eigentliche Kraftakt: Mit donnernden Motoren beider Lokomotiven erklimmen wir den Haarstrang in windenden Kurven. Im hellen Sonnenlicht sahen wir deutlich die Schiebelok ihren schwarzen Auspuffqualm in den Himmel donnern.

In Neubeckum hielt unser GmP außerplanmäßig am DB-Bahnsteig, so daß einige knappe Anschlüsse gesichert werden konnten. Dafür und für die ganze Veranstaltung sei unserer Gruppe Münsterland besonderer Dank ausgesprochen. Sicher war es nicht die letzte DEV-Fahrt auf der WLE!



Die 0631 rangiert in Warstein. Fotos (2): J. Petersen

in Bielefeld

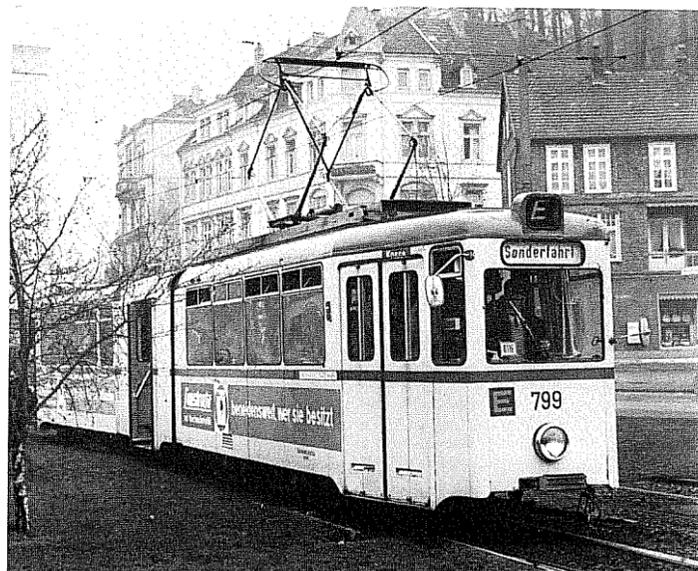
Am 22. Januar zeigte sich in Bielefeld, daß doch eine beachtliche Zahl von Straßenbahnfreunden im DEV organisiert ist. Mehr als 80 Personen hatten sich auf dem Hof der Stadtwerke eingefunden und erlebten zunächst in einem Raum eine kleine Informationsschau über die Entwicklung des Bielefelder Straßenbahnverkehrs. Verkehrsdirektor Weber umriß in einem kurzen Vortrag den Stand der Planungen und Arbeiten an der künftigen Stadtbahn, die organisch aus der Straßenbahn hervorgehen soll. Allmähliche Verlegung der Straßenbahn in Tunnel und eigene Trassen, Vergrößerung der Radien und sogar die Umspurung von 1000 auf 1435 mm bilden die Hauptetappen.

Ein kurzer Marsch brachte die Teilnehmer zur Tunnelhaltestelle Beckhausstraße, die sich von einer U-Bahnhaltestelle nur durch die noch niedrigen Bahnsteige unterscheidet. Eine Erhöhung auf 90 cm über SO ist vorgesehen.

Ein moderner Gelenk-TW brachte uns als Sonderzug zur Endstation „Hauptstraße“ der Linie 3, von wo aus er über ein Verbindungsgleis, das im öffentlichen Linienverkehr nicht befahren wird, den Hauptbetriebshof Sieker erreichte. Auf der Verbindungsbahn gab es einen kurzen Fotohalt mit Scheinfahrt für die Filmer. In Sieker konnten diverse Einrichtungen der Fahrzeugunterhaltung und die Verkehrsleitzentrale besichtigt werden, dann bestieg man endlich den Tw 799, um dessentwillen die meisten gekommen waren. Ein echter Oldtimer ist er nicht, andererseits trotz seiner Jugend nicht ohne Geschichte: 1962 entstand er bei Düwag als Umbau aus dem Tw 26 (Bauj. 50) und dem KSW-Bw 157 (Bauj. 48). Letzterer kam 1958 aus Solingen, wo er Nr. 561 war, nach Bielefeld. Mit diesem Unikum rollten wir nun auf der Linie 2 in Richtung Zentrum, fuhren dann jedoch durch die Kreuzstraße, die auch keinen Linienverkehr hat, hinüber zur Linie 1. Fahrer Albin, der die Wünsche der Fans kannte, riskierte einen zweiten Fotohalt inmitten des heftigsten Verkehrs, was wohl ohne rückwärtigen Führerstand nicht ohne Unbill abgegangen wäre.

Auf der 1 ging es über steigungsreiche Strecken zum Sennefriedhof, dann zurück und weiter nach Schildesche auf der Trasse der ehemaligen Kreisbahn, die jetzt schon weitgehend stadtbahnmäßig ausgebaut ist. Gegen 17.30 Uhr endete die schöne Fahrt wieder an den Stadtwerken, doch konnten alle Teilnehmer mit ihrer Sonderfahrkarte noch nach Herzenslust mit der Straßenbahn kreuz und quer fahren. Als besonders erfreulich notierte der Chronist, daß immerhin rund 160,- DM in die Vereinskasse flossen. Das wäre der Nachahmung wert.

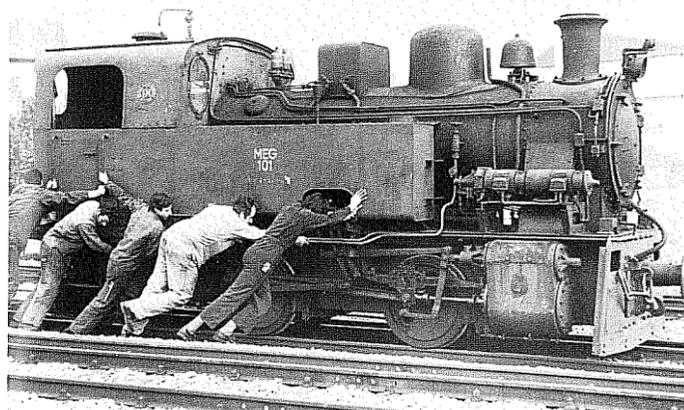
Von den Stadtwerken Bielefeld nahmen wir den Eindruck mit, daß es sich hier um einen zielbewußten, auf Imagepflege bedachten modernen Betrieb handelt. Wir machen uns um die Zukunft der Straßenbahn in Bielefeld keine Sorgen!



Fotohalt an der Kreuzstraße. Foto: Weinandt

In Heft 23 berichteten wir über Ankauf der Lok MEG 101 durch EUROVAPOR und ihre letzte Fahrt in Deutschland. Die Lokomotive wurde 1948 von Krauss-Maffei als Baulokomotive in 900 mm Spurweite gebaut. Nach der Umspurung auf 1000 mm gelangte sie zur Oberreinischen Eisenbahn-Ges. (siehe Lokliste in DEV-KURIER 26) und 1954 an die Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft, die sie auf der Stammstrecke einsetzte.

Meterspurlok Ge 4/4 Nr. 62 der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen zieht Meterspurlok EUROVAPOR Nr. 101 auf dem Dreischienengleis.



Mit vereinten Kräften: EUROVAPOR-Mitglieder beim Abladen in Worblaufen. Fotos (2): Willen

Am 26. 10. 1971 traf die Lok nun in Worblaufen ein. Im Laufe des Winters wird sie kupplungs- und bremsmäßig an die Normalien der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) angepaßt. Im Sommer 1972 soll sie dann in Richtung Solothurn und Worb Sonderfahrten durchführen. P. Willen



Uniform-Mützen, Uniform-Hemden sowie sämtlichen Uniform-Zubehör liefert Ihnen das Spezial-Versandhaus ERICH BEINHORN, Abt. 26 33 Braunschweig, Steinwegpassage, Postfach 14 44 Preisliste kostenlos.

riwi Buchstaben selbstklebend, wetterfest

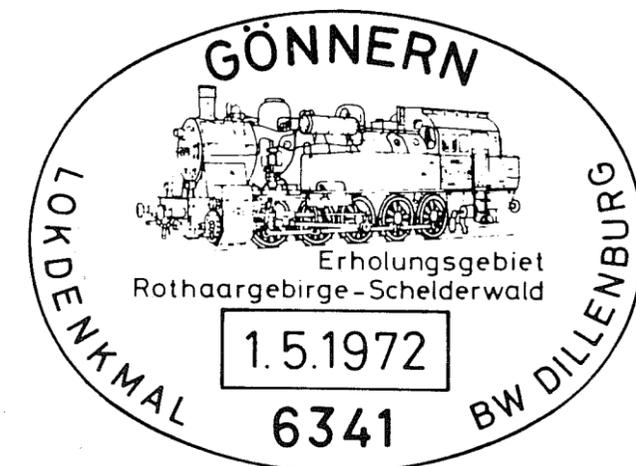
Fordern Sie gratis Muster von

TAPETENHAUS HEINRICH ATENHAHN

3 0 9 4 BRUCHHAUSEN - VILSEN TEL. 2 2 0 3

Tag für die Freunde der Eisenbahn

Abschied vom Dampf in Gönnern



Dampfsonderzüge mit BR 94 auf Steilstrecke 1:17 - Fotoausstellung -

Ausführliche Informationen durch Frankfurter Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde, 6452 Steinheim, Weingartenstraße 8.

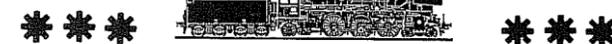
Haben Sie schon das

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte

der DGEG? Bisher liegen die Folgen 1/1968; 2/1969 und 3/1970 vor; Folge 4/1971 erscheint im Frühjahr 1972. Jede Folge 120 S. DIN A4 Kunstdruckpapier, viele Abb. Preis 19,80 DM, für Mitglieder DGEG und DEV 14,80 DM. Bestellungen an Verlag Rösler + Zimmer, 89 Augsburg, Haunstetter Str. 10a/18.

Stationierungsfreunde

sollten DIE LOKRUNDSCHAU lesen, dann sind sie immer gut informiert. Wir berichten über Neuablieferung, Umbeheimatungen, Z-Stellg., Ausmusterungen usw. der DB, DR-ost und ÖBB. 6 Hefte à 20 Seiten mit je 1 Orig.-Dampflokfoto kosten im Abo. 1972 nur 6,- DM. Überweisung auf Kto. 1297/472365 Hamburger Sparcasse v. 1827 oder PschK Hbg 1827 für 1297/472365. Probeheft gegen -80 DM in Briefmarken von AG LOKRUNDSCHAU, Ulf Heitmann, 205 Hamburg 80, Chrysanderstr. 122.



Suchen Sie noch Bild- und Tonaufnahmen von den Loks der Baureihe 01, 023, 044? Besuchen Sie bitte „HAUS RESI“ in 5584 Bullay/Mosel, Tel. 06542/2364. Zimmer mit Blick auf Stellwerk, Strecke, Brücke und Tunnel.



Verkaufe bzw. biete an:

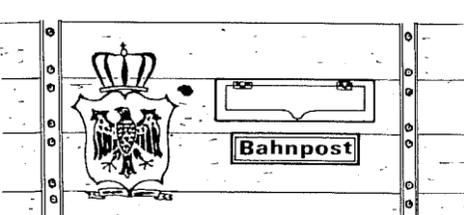
Längst vergriffene Einzelnummern Lokmagazin, ME, MBR, EA, Miba, DEV-KURIER u. a. sowie vergriffene und lieferbare Eisenbahnbücher insbesondere über Klein- u. Nebenbahnen.

Kaufe an:

DEV-KURIER 1-23, Lokmagazin 1-10 und sonstige Eisenbahnzeitschriften und Eisenbahnbücher.

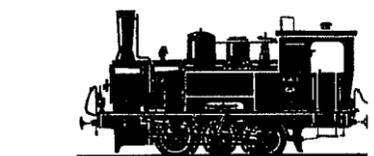
Beantwortung von Anfragen und Zusendung von Prospekten und Antiquariatslisten nur möglich gegen Voreinsendung von 1,50 DM in Briefmarken oder 3 int. Antwortscheinen.

RUDOLF KÖHL, 5038 Rodenkirchen, Hauptstraße 81. Bitte besuchen Sie uns, wenn Sie der Weg über Köln führt.



Leserbriefe von allgemeinem Interesse werden gern abgedruckt. Die Redaktion muß sich jedoch Auswahl und Kürzung vorbehalten.

In der Nr. 26 des DEV-K las ich von der Einstellung des Rollbockverkehrs nach Asendorf. Was mich am meisten berührte, war die evtl. Auflassung der Strecke seitens des DEV. Ich bin der Meinung, daß wir uns nicht den leider sehr verbreiteten Stillelegungen anderer Verkehrsträger anschließen sollten, zumal wir uns schon um die Erhaltung der Strecke bemüht haben. Vielleicht ist ein großer Teil der Mitglieder mit mir der Meinung, durch einen zusätzlichen Betrag die Reparaturkosten der Strecke nach Asendorf aufzubringen, vielleicht sogar unter vorübergehendem Verzicht auf Anschaffung von neuem Rollmaterial. Nach einer gründlichen Überholung des Oberbaus dürften sich die Unterhaltungskosten in den folgenden Jahren verringern lassen. Horst Reitz, 46 Dortmund, Postgasse 1.



STREIFLICHTER

aus dem Vereinsleben:



MÜNSTERLAND

Geschäftsstelle: 4722 Ennigerloh, Berliner Str. 29 (Leiter: Herr Risse, Vertr.: Herr Schwartze)

Hier war die GmP-Fahrt auf der Westfälischen Landesbahn die entscheidende Veranstaltung. Der Münsterländer Eisenbahnbrief wurde schon zweimal an die Mitglieder versandt. Auch Nichtmitglieder sind als Bezieher willkommen. Pk an die GS genügt. Zur Zeit bemüht man sich, den DEV-KURIER im örtlichen Buchhandel einzuführen. Auch bei Freundschaftsbesuchen bei anderen EF und MEC-Vereinigungen will man den Absatz des DEV-KURIER forcieren. Regelmäßige Mitglieder-treffen Sonntags ab 9.30 Uhr im Stellwerk NO in Neubeckum.

BERLIN

Geschäftsstelle: Manfred Nafe, 1 Berlin 42, Prinzenstr. 33, Tel. 706 10 91.

Achtung: neue GS-Anschrift notieren! Treffen jeden 1. Dienstag im Monat im „Berliner Kindl“, Tempelhof, Te-Damm/Ecke Hoepfnerstr. Beginn 19.30 Uhr.

Nachdem der Waldbahnwagen in BruVi abgeliefert werden konnte, steht jetzt der Wagen 10 von der Spreewaldbahn in Siemensstadt. Die Renovierung ist in vollem Gange; jeden Samstag und Sonntag wird von 9-13 Uhr gearbeitet. Es werden aber noch mehrere Mitheifer benötigt. Los, ran, Leute, Geschäftsstelle anrufen und mitmachen!

OSTWESTFALEN

Geschäftsstelle: H. D. Horst, 4802 Theesen, Straßburger Straße, Tel. 05206-606

Am 22. 1. wurde von der GS die Straßenbahnsonderfahrt in Bielefeld veranstaltet, über die an anderer Stelle in diesem Heft berichtet wird. Nach der Fahrt kamen noch einige Mitglieder zusammen, um über weitere Aktivitäten der ostwestfälischen Mitglieder zu beraten. Man kam überein, zur Belebung der regionalen Arbeit künftig ein Rundschreiben erscheinen zu lassen und vor allen Dingen sich künftig regelmäßig an einem festgesetzten Ort zu treffen. Über das nächste Treffen werden die Mitglieder durch das erste Rundschreiben informiert. Nichtmitglieder aus dem Raum Bielefeld - Herford - Minden können es ebenfalls gern bei der Geschäftsstelle anfordern.

44 DEVKURIER

MITTELWESER

Geschäftsstelle: Otto O. Kurbjuweit, 307 Nienburg/W. Warthestr. 21, Tel. (05021) 4650.

Nachdem die Regionalgruppe bei den Sonderfahrten bei der WLE und in Bielefeld gut vertreten war, wird nun auf eigene Faust ein Ausflug zur Straßenbahn Hannover durchgeführt, um mit den Einsatzzügen noch einmal auf der Linie 11 zu fahren. Auch eine Wiederholung des Ausflugs zum BW Rheine ist im Gespräch. Die Treffen, die etwa zweimonatlich stattfinden, sollen künftig stärker spezialisiert werden. Film- und Diabendende werden von den Bastel- und Modellbauabenden getrennt. Weitere Interessenten gern willkommen. Fordern Sie den Nienburger Eisenbahnbrief an!

PRIVATE KLEINANZEIGEN

Anzeigen bis zu 50 Wörtern können von DEV-Mitgliedern kostenlos eingerückt werden. Nichtmitglieder fügen ihrem Anzeigentext 3,- DM in Briefmarken (bzw. 5 int. Antwortscheine) bei. Chiffreanzeigen werden nicht angenommen. Kleinanzeigen nur einsenden an: DEV-KURIER, 307 Nienburg/W., Warthestraße 21.

Verkaufe: Egger Coupéwagen o. Bremserhaus (Blau), 1 OEG-Wagen, 1 G-Wagen Kaiser-Friedrich-Quelle, 1 Feldbahn-DampfloK Kat.-Nr. 1002, 1 Liliput-G-Wagen braun Zillertalbah., Gerhard Pastowski, 3352 Einbeck, Am Weidenfeld 60.

Suche NebenstreckendieselloK VT 75 (zweiteilig), Umbauwagen AB3yg, B3yg, BPW3yg, V 100, V 218 und BR 64 für TRIX-EXPRESS, KöfII und Rottenkraftwagen m. Anhänger von BRAWA (Trix int.). Andreas Schroll, 307 Nienburg/W., Grefengrund 17.

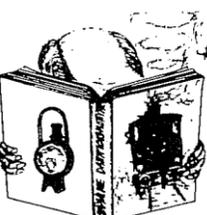
Sonderangebot: Zeuke TT und Rokal zu verkaufen. Loks, Wagen und Gleismaterial. Genaue Liste gegen Rückporto. Joachim Trautner, 41 Duisburg 1, Peterstal 15.

Suche Foto v. 50 3125 und 053 139-2 zu kaufen (Postkartenformat). Gebe ab: Foto der 023 024-3 des BW Saarbrücken sowie DampfloKverzeichnis BW Saarbr. (Okt. 71) gegen Unkostenerstattung. Michael Ledke, 295 Emden, Lilienstraße 15.

DEV-KURIER 10, 11, 12, 13 und 14 (auch einzeln) sowie Druckschrift „Die Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen“ Erstausgabe 1967, gegen Höchstgebot abzugeben. Der Erlös wird für die Instandsetzung eines historischen Wagens für die Museums-Eisenbahn verwendet werden. H. O. Kindermann, 2 Hamburg 76, Friedenstr. 6.

Gegen Portoauslage abzugeben: Rad & Schiene Hefte 9/66, 4-12/67, Jahrgang 68, 69 und 70; Lokmagazin 24/67; Einbanddecke für Lokmagazin 6-9. Hans-Georg Sauber, 7129 Pfaffenhofen, Schillerstr. 34A.

Achtung Kleinbahnfreunde! Im März erscheint Nr. 1 der neuen Kleinbahnzeitschrift „NORD-DEUTSCHER KLEINBAHN-KURIER“. Er bringt Kleinbahnbeschreibungen, Kurz-Berichte und Nachrichten, Lok-Listen etc. von norddeutschen Privat- und Straßenbahnen. NKK 1 kostet dabei für 14 Seiten mit 2 Fotos (WPK und 7x10) nur 1,50 DM! Bestellungen bitte per Überweisung auf PSchK Han. 305618 für Ulrich Mathis, Celle.



DEV-K Bucherschau

O. Herrmann

Lokomotiven der Gotthardbahn

125 Seiten DIN A 4, 154 Abb., Birkhäuser-Verlag, Basel und Stuttgart, 20,- DM.

Entgegen dem Titel handelt das Buch nicht nur von den Lokomotiven der Gotthardbahn, sondern auch über die Baugeschichte dieser einmaligen Bergbahn, über das Signalwesen und die Verflechtung der Strecke im internationalen Eisenbahnnetz. Sogar über die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn und ihre Lokomotiven wird im hinteren Teil des Buches gehandelt.

Das Kapitel über die Dampftraktion auf den Gotthardrampen enthält allein 17 interessante Fotos, die allerdings durch den Kupfertiefdruck nicht immer ganz klar wirken. Die elektrische Traktion nimmt selbstverständlich den größten Raum ein, hier ist die technische Dokumentation auch am umfangreichsten. Typenskizzen findet man hier, Schnittzeichnungen, Diagramme, Detailzeichnungen und Fotos, eben alles, was dazugehört. Ein wertvolles Buch für anspruchsvolle Leser.

W. Hefti

Zahnradbahnen der Welt

330 S. 20,5 x 27,5 cm, Ganzleinen, 437 Abb., + 147 Übersichtszeichnungen 1:200 im Tabellenanhang. 78,- DM, Subskriptionspreis bis 31.3.72 60,- DM. Birkhäuser Verlag Basel und Stuttgart.

Kann man es vollständiger machen? Wohl kaum! Dieses Superbuch enthält alles nur Denkbare über alle Zahnradbahnen in allen Ländern. Zahnstangensysteme, Betriebsvorschriften, Antriebsanordnungen, Bremsen, nichts fehlt. Der Textteil mit unzähligen Schnittzeichnungen, Typenskizzen, Schemazeichnungen und Perspektivansichten ist auf Offsetpapier gedruckt, der 78 Seiten umfassende Bildteil auf schwerem Kunstdruckpapier. Dies ist Dokumentation im wahrsten Sinne des Wortes.

V. Meeting:
vom 22.-26. März 1972 in BruVi

Veteranen der Schiene

Kalender im Format 40 x 29, 13 Blatt Offsetpapier, Verlag Andres & Co. Hamburg, 14,50 DM. Auf weißem Untergrund mit braunem Rand enthält jedes Blatt eine mehrfarbige sehr saubere Zeichnung bekannter Oldtime-Lokomotiven. Nach dem Abtrennen des Kalendariums lohnt es sich, diese Schönheiten einzurahmen.

Kurt Pierson:

Die Märkische Lokomotivfabrik

Beginn des Lokomotivbaues Orenstein & Koppel, 28 S.A5, 10 ABB. 5,- DM. Verlag W. Böttcher, 46 Dortmund, Hohe Str. 57.

Pierson gibt eine kurze prägnante Geschichte dieser weitgehend unbekannteren Lokomotivfabrik. Den größten Teil des Heftchens nimmt eine Facsimile-Reproduktion einer Werbeschrift dieses Werkes ein. Interessanter als die drei Fotos sind die Strichzeichnungen einiger von der Märk. Lokomotivfabrik gelieferter Loks. Inhaltlich interessant doch von Umfang und Ausführung her zu teuer.

Dr. Hermann Bürrheim:

Hohenzollerische Landesbahn AG.

Verlag Zeunert, 317 Gifhorn, Hauptstr. 10, PschK Han 42825. 20 Seiten, 43 Fotos, Streckenplan m. allen Bahnhöfen. 5,- DM + -,-60 DM Porto.

Auf wenig Raum eine komplette Bahn-Monographie mit allem Drum und Dran, die jeder Kleinbahnfreund gern in sein Archiv einreihen wird. Vor allen Dingen Triebwagen-Fans kommen auf ihre Kosten.

Dr. Fritz Stöckl:

TRANS-EUROP-EXPRESS

Werdegang des TEE-Betriebes, 140 S. m. vielen Abb. und Grundrissen, Kunstdruck 21 x 24 cm, kart. 25,- DM. Verlag Rösler + Zimmer, 89 Augsburg, Haunstätter Str. 10a.

Die Geschichte des TEE-Betriebes wird von Dr. Stöckl, dem großen Kenner int. Expresszüge, sehr ausführlich geschildert. Das Buch ist gut lesbar, meist unterhaltsam, gelegentlich kritisch und vor allen Dingen technisch sehr ergiebig. Eine enorme Zahl von Fotos bereichert das Werk. Am Ende steht ein Blick in die Zukunft und Dr. Stöckl macht selbst einige gute Vorschläge aus der Sicht des künftigen Komfort-Reisenden.

RAILWAY SCENE

herausgegeben v. Frank Stenvall, Köpenhamsvägen 47A, S-217 71 Malmö. PschK Hamburg 122882. Einzelheft 2,10 DM. 24 S.A5 Kunstdruck.

Heft 5/71 dieser lebendigen englischsprachigen Zeitschrift bringt Berichte aus Rumänien, Marokko, Spanien, Frankreich und -last, not least, Deutschland. Alles ist außerordentlich aktuell, weil von reisenden Eisenbahnfreunden aus erster Hand berichtet. Die Fotos sind gut und vor Allem nicht zu klein wiedergegeben. Empfehlenswert für jeden, der auch nur ein wenig Englisch versteht.

Der DEV-Versand

bietet an:

LIEFERUNG

nach Vorauszahlung des Gesamtbetrages + 0,50 für Versandkosten auf das Bestellkonto PschK Hamburg 16 17 des DEV. Nachnahmen werden nicht durchgeführt.

* = portofrei

FARB-DIAS

4 brillante Motive des DEV-Museumszuges in herrlicher Landschaft. Die Dias sind glaslos in stabilen Kunststoffrahmen gerahmt (keine Pappe) und geschmackvoll konfektioniert. Als Grundstock oder Erweiterung Ihrer eigenen Aufnahmensammlung.

5,- DM

♦♦♦ FESTSCHRIFT ♦♦♦

5 Jahre Museums Eisenbahn

34 S. mit 3 Bahnhofsplänen, neuester Fahrzeugliste und 32 Fotos. Vollständige Geschichte der Museums-Eisenbahn. 3 DM *

Jahresabonnem

DEV-KURIER
(4 Hefte) 9,- DM

5 Farbpostkarten

(Serie 70)

-Abfahrt in VILSER HOLZ - Halt in HEILIGENBERG - Im Bhf. ASENDORF - Ausserdem zwei Karten mit mehreren Motiven.

Beste Qualität • SERIE: DM 2,50 *

SW-POSTKARTEN

SW-POSTKARTEN

- 1) Lok 15 der KAE in Lüdenscheid - Wehberg;
- 2) Dampfzug der Museums - Eisenbahn mit Lok "Bruchhausen" (!) in Wiehe
- 3) Lok „SPREEWALD“ in Bruchhausen-Vilsen m. Zug
- 4) KITTEL-DampfloK mit stehendem Kessel: KL 2 in BruVi (ex Württ. Staatsbahn)

Stück - ,50

DEV-KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG VON SCHIENENFAHRZEUGEN

Ältere Hefte

20

Zwei wertvolle Schenkungen: B40 von der Kreisbahn Aurich und Pwo von der Oberrheinischen Eisenbahn-Ges.; Fahrplan 1970; Münchhausen-Express; Gleispläne Bhf. BruVi; Typenskizzen: Lok 2 (Spieckerroog) u. Flachwagen 281; Der große Bericht: Die Alt-Landsberger Kleinbahn; ausführliche Bücherschau.

21

Der Wismarer; Das I. Railroader-Meeting; Bevor die Elloks kamen: 01.10, 41 und 50.40 auf der Strecke 218; 75 Jahre Kandertalbah.; Sonderfahrten des EISENBAHN-KURIER; Der große Bilderbericht: Mit drei Dampfloks durch Südwürttemberg.

22

17000 Fahrgäste: Bericht über die Saison 70 in BruVi; Der Waldbahnwagen im AW Spandau; Wieder Dampf auf der Waldenburgerbahn; Die "HOYA" in HO; Dampf, Energie & Vergnügen: Bericht über das II. Railroader-Meeting; Dampf-GmP; Bevor die Elloks kamen: Strecke 214; Typenskizzen; 2 Schmalspurgüterwagen der Sächs. Staatsbahn.

24

Neue Fahrzeuge für Bruchhausen-Vilsen: 3 Personenwagen von Juist, 1GG ex Steinhuder Meer-Bahn, und die Spreewaldlok; DEV unterm Funkturm in Berlin; Körtingbremse 1. Teil; Typenskizze: T 53 der StMB; III. Railroader-Meeting; Österreich-Bericht.

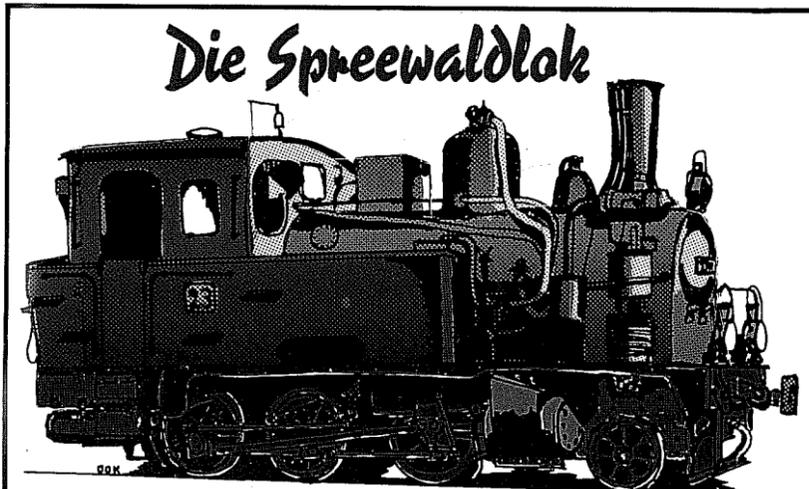
25

Kittel-Lok KL2 im Einsatz (4 Seiten Großfotos m. Streckenkarte); 5 Jahre Museums-Eisenbahn; Eine Mallet-Lok für Bruchhausen-Vilsen; Hist. RHEINGOLD in BruVi; „Bevor die Elloks kamen“ III. Teil; Fototip für Eisenbahnfreunde; Typenzeichnungen: 2 Schmalspurgüterwagen der Sächs. Staatsbahn; Modellbahnseite.

26

Sonderbericht: 60 Jahre OEG mit hist. Fotos aus dem OEG-Archiv, dreifarbiges Streckenkarte, DampfloKliste; Einstellung des Rollbockverkehrs nach Asendorf; Das IV. Railroader-Meeting in Br.Vilsen; Probefahrt des Waldbahnwagens (DEV C19, ex Rhein-Ettenheimmünster); Rettung hist. Stellwerke; Museumsbahnbetrieb Montafon m. mehrfarbiger exakter Karte; Modellbahnseite: Wir bauen einen Güterschuppen (kompl. Bauanleitung).

STÜCK 1,50 DM

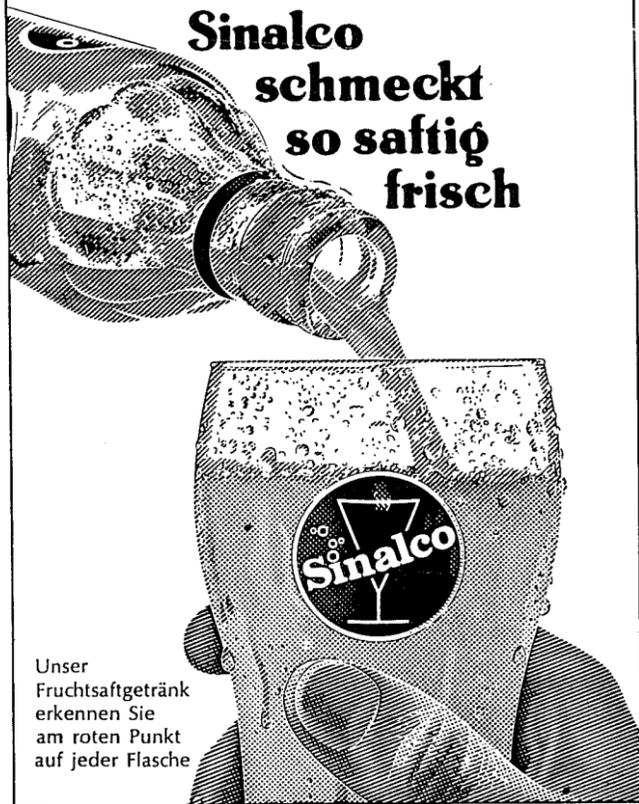


ist vor der Verschrottung gerettet, denn wir haben sie gekauft!

Für jede uns mit dem Vermerk „Spreewaldlok“ zugehende Spende von mindestens 10,- DM erhalten Sie als Anerkennung 3 verschiedene Originalfotos im Postkartenformat von der Probefahrt dieser Lok auf der Harzquerbahn.

Die Einmaligkeit dieser Aufnahmen garantiert höchsten Sammlerwert!

Unser Spendenkonto: PSchA Hamburg 313281



Unser Fruchtsaftgetränk erkennen Sie am roten Punkt auf jeder Flasche

VILSA-BRUNNEN
 Natürliche Bergquelle
Otto Rodekohl
 3094 Bruchhausen-Vilsen

MÜHLENGRUND
 Hotel-Restaurant

Gemütliche rustikale Gastlichkeit
 ruhige Lage am Wald
 moderne Zimmer z. T. mit WC und Bad
 Kaffeeterrasse, Liegewiese

3 km vom Bhf. Bruchh.-Vilsen in Richtung Bruchmühlen
 Tel. (04252) 2177

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)

**modisch — preiswert — aktuell
 bei uns kaufen Sie gut**

Bischoff
 ZWEIGNIEDERLASSUNG DER DEBLER KG
BRUCHHAUSEN-VILSEN
 DAS FUHRENDE TEXTILHAUS

Deutsche Spitzenklasse



**Größter
 Dosenbier-Produzent
 der EWG**

Karlsberg ist das meistgetrunkene deutsche Dosenbier. Aber auch in Einwegflaschen gehört Karlsberg zu den führenden deutschen Brauereien.



... ganz einfach weil es schmeckt



**Die Welt der Eisenbahnen -
 eingefangen in den Büchern von Franckh**

Tempo 200

R. R. Rossberg
 Die Zukunft der Eisenbahn hat schon längst begonnen. Die Faszination der Technik geht heute von ihr aus, und wer die Atmosphäre am Schienenweg liebt, wer sich gern dem Fluidum eines Großstadtbahnhofs hingibt, wer mit offenen Augen Eisenbahn fährt, findet heute mehr Interessantes denn je. Aus dieser Fülle greift der neue Band von R. R. Rossberg in Wort und Bild das Besondere heraus. Er will so das Reizvolle, Bedeutende, Fesselnde und Aufschlußreiche am modernen Erscheinungsbild der Eisenbahn wiedergeben.

208 Seiten mit 197 Fotos.
 ISBN 3-440-03822-X.
 Ln. DM 34,-

Alles für die Lok

Wolfgang Messerschmidt
 Einem weithin unbekanntem, aber hochinteressanten lokomotivspezifischem Gebiet ist das neueste Buch von W. Messerschmidt gewidmet: Der Leser lernt die Vorgänge und Bedingungen kennen, unter denen Lokomotiven entworfen, gebaut und verkauft werden, und zwar Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven. Er erfährt das Wichtigste über sämtliche Stationen zwischen der Kundenanfrage und der Ablieferung. Das ganze Buch ist in leicht verständlicher Form geschrieben und mit zahlreichen Zeichnungen und Fotos belegt.

160 Seiten mit 71 Fotos und 31 Zeichnungen.
 ISBN 3-440-03734-7.
 Ln. DM 19,80

Die Dampflokezeit

Karl-Ernst Maedel
 Noch dampfen die letzten Vertreter dieser unvergleichlichen Kraftmaschine über die Schienenstränge Europas. Aber ihre Tage sind gezählt und nur die Erinnerung wird übrig bleiben. Dieses Werk hält Milieu und Stimmung der Dampflokezeit fest, so wie wir diesen Zeitabschnitt in Erinnerung behalten wollen, wenn sich einmal die letzten Auspuffwolken der letzten Dampflokomotive in den Himmel verflüchtigt haben.

200 Seiten mit 222 Fotos.
 ISBN 3-440-03528-X.
 Ln. DM 34,-
 Weitere Bücher von K.-E. Maedel:
 Liebe alte Bimmelbahn — Dampf überm Schienenstrang — Geliebte Dampfloke

Sämtliche Eisenbahn-Bücher von Franckh finden Sie in der vierfarbigen Informationsschrift P 157, die wir Ihnen kostenlos zusenden.

Franckh'sche Verlagshandlung, 7 Stuttgart, Postfach 640

Die Welt der LGB

Bauen auch Sie sich
Ihre Welt der LGB!
Ganz nach Ihren Wünschen
drinnen oder draußen

