

SONDERZÜGE AUF DEN SPUREN DES DEV-KITTEL-ZUGES VON 1971

Auch vor und nach der spektakulären und legendären Fahrt, mit der der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. (DEV) seine damalige Dampflok der Bauart Kittel am 17.6.1971 von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen überführte, bewegten sich Eisenbahnfreunde-Sonderzüge auf den interessanten und reizvollen Strecken, die vor 50 Jahren für die o.a. Fahrt in Niedersachsen und Westfalen benutzt wurden. Auf einige von diesen Zügen soll an dieser Stelle zurück geblickt werden. Unberührt davon bleibt die Tatsache, daß auf einigen der o.a. Strecken heute (anders als vor 50 Jahren) an bestimmten Wochenend-Tagen im Jahr Personenverkehr musealer, nostalgischer und touristischer Art mit historischen Fahrzeugen und nach festen Fahrplänen durchgeführt wird. In diesem Rückblick sind aber nur Sonderzüge berücksichtigt, die von außen her auf die o.a. Strecken gelangten und hier in einmaliger Fahrt verkehrten.

Zwei Jahre vor dem Kittel-Zug: Mit drei versch. Sonderzug-Garnituren von der Mindener zur Wittlager Kreisbahn.

Fast auf den Tag genau zwei Jahre bevor sich der Kittel-Überführungs-Zug des DEV's am 17.6.1971 auf den Gleisen der Wittlager Kreisbahn (WKB) und den Mindener Kreisbahnen (MKB) bewegte und hier von Bohmte bis Minden rollte, fand auf umgekehrter Route am 14.6.1969 eine Eisenbahnfreunde-Fahrt statt, für die abschnittsweise gleich drei Fahrzeug-Einheiten in jeweiliger Sonderzug-Tour zum Einsatz kamen. Veranstaltet wurde diese Fahrt vom Verein "Eisenbahnfreunde Hannover e. V." (EFH), der seinerzeit viele derartige Exkursionen durchführte. Allesamt gut organisiert und gut besucht.

Die Tagestour, die die EFH am Samstag, dem 14.6.1969 anboten und veranstalteten, hatte ihren Ausgangspunkt in der ostwestfälischen Stadt Minden. Die Teilnehmer, die bei dieser Exkursion bereits ab hier mitfahren und von Hannover her kamen, mußten im Falle der Bahn-Anreise einen der Nahschnellverkehrszüge benutzen, die damals zwischen der niedersächsischen Hauptstadt und dem westfälischen Minden pendelten. Die S-Bahn von heute fuhr Mitte 1969 noch nicht auf dieser Strecke; der elektr. Fahrbetrieb war hier seinerzeit gerade mal ein halbes Jahr alt. In Minden war dann ein Fußmarsch vom DB-Bahnhof zum Bahnhof "Friedrich-Wilhelm-Str." der Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB) notwendig. Hier wartete am Morgen des 14.6.1969 bereits der erste Sonderzug der beschriebenen und unter dem Titel und Motto "Von der Mindener zur Wittlager Kreisbahn" durchgeführten EFH-Tour.

Dieser Sonderzug bestand aus der zum Fahrtzeitpunkt letzten betriebsfähigen Dampflok der MKB und vier zweiachsigen Personenwagen des gleichen Unternehmens. Bei der Lok handelte es sich um die dreiachsige 1938 bei den Borsig-Werken gebauten MKB-Maschine 25. Die Personenwagen gehörten zu einer Serie von ursprünglich in badischen und württembergischen Länderbahndiensten eingesetzten Wagen, die 1949 zur DB kamen und von der in den von denen sieben Fahrzeugen in den Jahren 1948 - 1955 an die MKB verkauft wurden. Die modernisierten diese Wagen zwischen 1952 und 1958 umfangreich.

Sie erhielten neue Fenster, tiefergezogene Wagenkasten-Schürzen und neue Inneneinrichtungen. Außerdem alle einen Neuanstrich in den Farben creme/hellrot. Vier von ihnen fuhren am 14.6.1969 im EFH-Sonderzug mit, der Minden gegen 08.00 Uhr verließ und zunächst die MKB-Strecke von Minden über Hille nach Lübbecke befuhr. Das bereits recht gut mit Fahrgästen gefüllt; denn ab Minden waren bereits über 100 Teilnehmer bei der EFH-Fahrt "Von der Mindener zur Wittlager Kreisbahn" dabei. Um es gleich vorweg zu nehmen: Diese Fahrt war den ganzen Tag über von bestem Wetter begleitet. Der 14.6.1969 war ein sonniger, sehr heißer Tag und in dem Gebiet, das unter dem o.a. Fahrtmotto bereist und befahren wurde, entwickelten sich im Tagesverlauf Temperaturen bis zu 34° C. Und das an einem 14.6., der ja noch zum Frühling gehörte, sich aber als ausgesprochener Hochsommer-Tag präsentierte.

Noch nicht ganz so heiß war es, als die MKB-Dampflok 25 mit dem EFH-Sonderzug an diesem Junitag von Minden nach Westen hin in Richtung Lübbecke dampfte. Planmäßiger Personenverkehr fand hier 1969 fast nur noch von Montag bis Freitag statt. An Samstagen rollte lediglich ein einziger MKB-Plan-Personenzug am Morgen von Lübbecke nach Minden und der hatte Minden bereits vor Sonderzug-Abfahrt erreicht. Der EFH-Sonderzug bewegte sich hier also alleine und das obendrein im Dampflok-Schlepp. Was ein seltenes Bild geworden war; denn die Lok 25 war bei den MKB nur noch Reserve-Maschine ohne Festeinsätze und auch das nicht mehr lange. Als fast genau zwei Jahre später, am 17.6.1971, der DEV-Sonderzug mit seiner Kittel-Lok, und damit auch im Dampflok-Schlepp von Minden nach Lübbecke rollte, gab es die o.a. MKB-Maschine schon nicht mehr.

Über Hille erreichte der EFH-Sonderzug am 14.6.1969 in umgekehrter Fahrt des o.a. DEV-Zuges den DB-Bhf. der westfälischen Stadt Lübbecke. Hier erwarteten bereits weitere Fahrgäste den EFH-Sonderzug von Minden. Genau handelte es sich um eine Gruppe einer vom Hamburger Verein "Freunde der Eisenbahn e. V." (FdE) organisierten Anschlussfahrt in DB-Zügen von Hamburg bis Lübbecke. Ab dort nahmen die etwa 30 Teilnehmer dieser Gruppen-Anschlussfahrt an der beschriebenen EFH-Tour "Von der Mindener zur Wittlager Kreisbahn" teil, so daß sich der erste Sonderzug dieser Tour in Lübbecke weiter füllte und nun äußerst gut besetzt war.

Die Gruppen-Anschlussfahrt von Hamburg nach Lübecker/Westf. war am Morgen vom 14.6.1969 zunächst im DB-Eilzug E 526 von Hamburg nach Bremen mit Abfahrt um 5.30 Uhr in Hamburg Hbf absolviert worden. Beim E 526 handelte es sich um einen ausgesprochenen Fern-Eilzug; denn der genannte Zug fuhr immerhin von Hamburg über Essen-Altenessen bis Köln. Normalerweise auch damals eine Strecke für Schnellzüge, heute für IC- und ICE-Züge. Der E 526 war erst im Herbst 1968 mit Beginn des elektrischen Fahrbetriebes auf der Strecke Hamburg - Bremen - Osnabrück eingeführt worden, besaß aber einen Vorläufer in einem Eilzug der nur montags bis freitags zwischen Hamburg und Bremen verkehrte; teilweise sogar erst ab Buchholz. Das war aber noch unter Dampflok-Beförderung, die beim Langlauf-Nachfolger E 526 nicht mehr stattfand.

Es konnte nun von der Elbe an den Rhein durchgehend elektrisch gefahren werden. In Bremen Hbf stieg die beschriebene FdE-Anschlussfahrer-Gruppe dann um in den geradezu legendären E 852, der sich 1969 noch von Bremen aus über Bassum, Sulingen, Rahden, Bünde, Herford, Bielefeld, Paderborn, Büren, Brilon, Korbach, Marburg/Lahn und Giessen bis Frankfurt/Main bewegte. Auch ein ausgesprochener Fern-Eilzug, der aber auf seiner Fahrtroute auch versch. reizvolle Nebenstrecken benutzte und damit zur damaligen Beinamen-Gattung "Hecken-Express" oder "Bauern-Blitz" gehörte. Die Zeit, in der der von Bremen nach Frankfurt auf dem o.a. Weg verkehrende "Hecken-Express E 852" noch abschnittsweise durchgehend von versch. Dampflokomotiven gezogen wurde, war im Juni 1969 zwar bereits längst vorbei; es handelte sich aber immer noch um einen auch gerade für Eisenbahnfreunde interessanten Zug. Immerhin beförderte ihn bis zum Ende des Sommerfahrplans 1968 immer noch eine 03-Dampflokomotive des Bw Bremen von Bremen bis Bielefeld. Teilweise sogar bis Paderborn. Ab hier bzw. Bielefeld ging es dann bis Marburg an der Lahn mit einer V-100.20-Diesellokomotive weiter und ab dort mit einer Elektrolokomotive. Als dann im Herbst 1968 die Beheimatung und der Einsatz von Dampflokomotiven beim Bw Bremen Hbf (wegen Beginn des elektrischen Fahrbetriebes im Bereich der Verbindung Hamburg - Bremen - Osnabrück) zu Ende ging und das Bw Oldenburg/O. gleichzeitig am 29.9.1968 aus Braunschweig fünf weitere 216-Dieselmotoren erhielt (216 047 - 049 sowie 216 057 und 058) übernahm das Bw Oldenburg die Beförderung des E 852 von Bremen bis Bielefeld, womit Dampflokomotive-Beförderung bei diesem "Bauern-Blitz" endgültig Geschichte war. Auch am 14.6.1969, als die genannte FdE-Eisenbahnfreunde-Reisegruppe im E 852 bis Lübbecke/Westf. mitfuhr, zog ihn ab Bremen eine Oldenburger 216-Maschine, was allerdings damals nur wenig Beachtung fand. Die 216er waren noch zu neu und gewohnt.

Zur o.a. Reisegruppe gehörte auch der zurückblickende Berichterstatter, der am frühen Morgen des 14.6.1969 aber erstmal von Lübeck nach Hamburg gelangen mußte, um die FdE-Anschlussfahrt-Gruppe für deren Fahrt ins westfälische Lübbecke zu erreichen. Immerhin begann diese Fahrt bereits um 5.30 Uhr im Hamburger Hbf und damit zu einer Zeit, in der Hamburg von Lübeck aus per Eilzug noch nicht erreichbar war. Der einzige Lübecker Teilnehmer in der o.a. Gruppe mußte deshalb um kurz nach drei Uhr in einem der sogen. "Personalwagen" des Verkehrsbetriebes der Stadtwerke Lübeck (der heute das Unternehmen Stadtverkehr Lübeck GmbH/SL bildet) zum Lübecker Hbf fahren. Diese "Personalwagen" waren Linienbusse, mit denen Busfahrer des o.a. Verkehrsbetriebes für den Frühdienstbeginn zum damals noch in der Lübecker Roekstr. befindlichen Betriebshof gebracht wurden. Die "Personalwagen" standen aber auch normalen Fahrgästen zur Benutzung frei, weshalb auch der Berichterstatter in einem von ihnen zum Lübecker Hbf gelangen konnte. In diesem Hbf stand schon ein anderer Bus zur Weiterfahrt bereit. Das war sogar einer auf Schienen. Genau ein einzelner 795-Schienenbus vom Bw Lübeck, der an Werktagen frühmorgens unter der Zug-Nr. Pto 2000 von Lübeck Hbf brummte. Dort bestand Anschluss an den Personenzug (die Bezeichnung Nahverkehrszug führte die DB erst zum Winterfahrplan 1969 ein) P 3002 nach Hamburg Hbf (mit Halt an allen Zwischenstationen). So gab es immerhin auch schon 1969 eine frühe Zugverbindung von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf.

Mit Abfahrt um 4.10 Uhr in Lübeck Hbf und Ankunft in Hamburg Hbf um 5.19 Uhr sowie Unterwegs-Umstieg in Bad Oldesloe. P 3002 bestand am 14. Juni 1969 aus einer Silberling-Wendezugseinheit und einer im Bw Hamburg-Altona beheimateten Diesellok der Baureihe 220. Diese hatten erst knapp 14 Tage zuvor, am 1.6.1969, die Beförderung der Eil- und Personenzüge auf der Strecke Hamburg-Lübeck von 216-Maschinen übernommen. Inkl. aller zwischen Hamburg und Bad Oldesloe pendelnden P-Zügen des Hamburger Vorortbahnverkehrs. Und in einem solchen Zug rollte der Berichterstatter nun auch von Bad Oldesloe nach Hamburg Hbf, um dort die FdE-Reisegruppe und verbunden damit viele bekannte Freunde zu treffen.

Die Frühmorgen-Verbindung von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf besteht in sehr ähnlicher Fahrplanlage noch heute. Jetzt allerdings sogar täglich und in durchgehendem Zug - also ohne Umstieg in Bad Oldesloe. Aber weiterhin mit Halt auf allen Unterwegsstationen zwischen Lübeck und Hamburg. Nun im Regionalbahn-Zug (RB) als Nachfolger einstiger Personen- und Nahverkehrszüge (P und N) und unter Einsatz einer Doppelstock-Wendezugseinheit mit 112-Ellok. Die "Personalwagen" des Lübecker Stadtbuslinienverkehrs gibt es dagegen nicht mehr und dieser Linienverkehr beginnt in Lübeck heute an Samstagen erst um 5.00 Uhr. Personalwagen verkehren nur noch in Form eines Kleinbusses, dessen Benutzung aber nur noch Busfahrern für die Fahrt zum Dienstantritt vorbehalten ist.

Zurück zur FdE-Gruppen-Anschlussfahrt von Hamburg nach Lübbecke/Westf., die sich am Morgen des 14.6.1969 ab Bremen im E 852 bewegte. Der rollte zunächst bis Bassum im 216-Schlepp noch zügig auf den Gleisen der frisch elektrifizierten Hauptbahnstrecke Bremen - Osnabrück, bog aber in Bassum auf die Bahnlinie nach Sulingen, Rahden und Bünde ab, wobei die Fahrt nun auf Nebenbahngleis und durch das nur dünn besiedelte Gebiet zwischen Hunte und Weser hindurch gemächlicher wurde. Der E 852 brachte in dieses Gebiet durch seinen Fernverkehrs-Charakter und sein Ziel Frankfurt/M etwas bahnmäßigen Glanz, der aber nach 1969 immer mehr verblasste und 25 Jahre später, im Mai 1994, zur Stilllegung des niedersächsischen Bereiches der Bahnverbindung Bassum - Bünde führte. Zwischen dem westfälischen Rahden und Bünde ist sie heute noch in Betrieb. Hier pendeln in unserer Zeit Triebwagen des Unternehmens "Eurobahn" und der Eilzug Bremen - Frankfurt ist auch an dieser Stelle längst Historie. Am 14.6.1969 erreichten in ihm die Teilnehmer der FdE-Gruppenfahrt von Hamburg den Bahnhof der nord-westfälischen Stadt Lübbecke, die auch heute noch Bestandteil der Bahnlinie Rahden - Bünde ist und von den schon erwähnten Eurobahn-Triebwagen im Taktfahrplan erreicht wird. 1969 noch Zukunftsmusik.

Die Teilnehmer der FdE-Reisegruppe, die am bereits sehr sonnigen Morgen vom 14.6.1969 von Hamburg über Bremen, Bassum, Sulingen und Rahden nach Lübbecke gereist war, stieg hier um in den Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hannover e.V. (EFH), der bald nach dem Eilzug Bremen - Frankfurt in Lübbecke eintraf. Das allerdings auf der Strecke von Minden her, die zum Netz der Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB) gehörte.

Dieser Sonderzug nahm in Lübbecke nicht nur seine letzten Fahrgäste in Form der Hamburger FdE-Reisegruppe (inkl. des Lübecker Berichterstatters) auf, sondern wechselte hier auch auf die damals noch durchgehende DB-Strecke Bassum - Bünde über, die er für wenige Kilometer bis ins benachbarte Holzhausen-Heddinghausen benutzte. Immerhin sorgte das am 14.6.1969 sogar nochmal seltenerweise für ein wenig Reisezug-Dampf auf dieser Strecke; denn den o.a. EFH-Sonderzug beförderte auch ab Lübbecke weiterhin die MKB-Maschine 25 und damit die letzte betriebsfähige Dampflokomotive der Mindener Kreisbahnen. Und auch die Teilnehmer der FdE-Anschlussfahrer-Gruppe, die auf der o.a. Strecke schon seit Bassum unterwegs waren, erlebten auf ihr nun doch noch für ein kleines Stück Dampflokomotivbetrieb. Das genau dort, wo sich genau zwei Jahre und drei Tage später, am 17.6.1971 in umgekehrter Richtung auch der Kittel-Sonderzug des DEV's auf seiner Fahrt nach Bruchhausen-Vilsen bewegte.

Bereits in Holzhausen-Heddinghausen verließ aber der EFH-Sonderzug von Minden die DB-Strecke Bassum - Bünde wieder und wechselte hier auf die Strecke der Wittlager Kreisbahn GmbH (WKB) über. Auf der erreichten aber Personenzüge des Regelverkehrs Holzhausen-Heddinghausen schon seit 1966 nicht mehr und vom Dampflokomotivbetrieb hatte sich die WKB 1969 ebenfalls bereits sechs Jahre zuvor endgültig verabschiedet und so wunderten sich die Anwohner des sich anschließenden WKB-Streckenstückes von Holzhausen-Heddinghausen bis Preußisch Oldendorf nicht schlecht, als am 14.6.1969 hier plötzlich wieder ein Personenzug rollte und das obendrein noch mit einer Dampflokomotive, die hier zu diesem Zeitpunkt einen überaus seltenen Anblick bot. Genau zwei Jahre und drei Tage später, am 17.6.1971, war das abermals der Fall, als hier in umgekehrter Richtung der von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen eingesetzte DEV-Sonderzug ebenfalls im Dampflokomotive-Schlepp rollte. Dieses mit Deutschlands letzter Kittel-Dampflokomotive.

Der EFH-Sonderzug von Minden/W. fuhr mit seiner MKB-Dampflokomotive am 14.6.1969 auf der WKB-Strecke bis Preußisch Oldendorf, wo der Bahnhof einen der Betriebsmittelpunkte der WKB mit Lokschuppen, Werkstatt und mehreren Nebengleisen bildete. Am Vormittag des 14.6.1969 standen hier bereits zwei aus WKB-Fahrzeugen gebildete Sonderzug-Einheiten zur Fahrt-Fortsetzung bereit: Die eine setzte sich aus folgenden WKB-Fahrzeugen zusammen (in dieser Reihenfolge zusammengeschlossen):

Dieseltriebwagen T 1, vierachsiger, gebaut 1925 bei den Deutschen Werken Kiel (DWK) für die Kleinbahn Ihrhove - Westrhauderfehn. Von dort 1961 an die WKB verkauft.

Beiwagen (Triebwagen-Anhänger) 8, zweiachsiger, Neuaufbau eines modernen Wagenkastens 1959 auf dem Fahrgestell eines 1914 gebauten Personenwagens.

Dieseltriebwagen T 3, zweiachsiger, gebaut 1935 bei den Wumag-Werken in Bautzen für die Deutsche Reichsbahn und dort als VT 135 080 im Einsatz. 1947 an die Georgsmarienhütten-Eisenbahn verkauft, dort aber kaum eingesetzt. 1949 an die WKB weiter veräußert.

Die zweite der o. a. Sonderzug-Einheiten bestand "nur" aus dem einzelnen WKB-Dieseltriebwagen T 5, bei dem es sich um einen Schienenbus d. bekannten Bauart "Wismar" mit zwei Vorbau-Motoren handelte. Er wurde 1934 von der Waggonbaufabrik Wismar zusammen mit drei gleichartigen Fahrzeugen für die Eisenbahnen des Saarlandes gebaut. Anders als die nicht wenigen anderen Schienenbusse vom Typ "Wismar", die alle mit Benzinmotoren versehen wurden, erhielten die "Saar-Wismarer" jeweils zwei 50-PS-Dieselmotoren der Firma Deutz. Bei der Saarland-Eisenbahn kamen diese Fahrzeuge unter den Betr.-Nr. 73-76 zum Einsatz. Das aber nur kurz; denn mit Saarland-Übergang aufs Deutsche Reich gingen die vier "Saar-Wismarer" am 1.3.1935 auf die Deutsche Reichsbahn über, wo sie anschl. unter deren Nummern 135 077 bis 135 080 eingesetzt wurden. Einer ging im zweiten Weltkrieg verloren, die drei anderen erhielten 1948 die neuen Betriebsnummern VT 88 900 bis VT 88 902. Mit denen übernahm sie 1949 auch die DB, musterte die ehem. "Saar-Wismarer" aber im Dez. 1950 aus und verkaufte alle drei dieser Schienenbusse 1951 an die Wittlager Kreisbahn. Die rüstete sie alle mit neuen 85-PS-Deutz-Motoren aus und setzte sie danach unter den Nummern T 4, T 5 und T 6 auf ihrer Strecke ein. T 4 und T 6 wurden 1966 ausgemustert und verschrottet. T 5 (der ehem. Saarbahn-Triebw. 74, der dann zum DR-Triebwg. 135 078 und 1949 zum DB-Fahrzeug VT 88 902 wurde) blieb nach 1966 noch als einziger Wismarer Schienenbus der WKB weiterhin in Betrieb und kam am 14.6.1969 als zweite Sonderzug-Einheit der EFH-Fahrt ab Preuß. Oldendorf zum Einsatz. Mit den beiden o.a. Sonderzug-Einheiten wurde die EFH-Fahrt am 14.6.1969 ab Preußisch Oldendorf auf dem WKB-Gleisnetz fortgesetzt. Vorweg fuhr dabei die aus den Triebwagen T 1 und T 3 sowie dem Triebwagen-Anhänger 8 bestehende Sonderzug-Einheit, der gewissermaßen "im Blockabstand" der Wismarer Schienenbus T 5 folgte. Obwohl in der ersten Sonderzug-Einheit wegen ihrer drei Fahrzeuge genügend Platz vorhanden war, quetschten sich sehr viele Teilnehmer der o.a. Fahrt in den nur 26 Sitzplätze bietenden T 5 hinein, denn der bot immerhin die 1969 selten gewordene Fahrt in einem Wismarer Schienenbus. Bei den Privatbahnbetrieben in alter Bundesrepublik waren zwar noch einige dieser urigen Vehikel zum o.a. Zeitpunkt vorhanden, dienten hier aber fast nur noch Reservezwecken. Und die im Entstehen begriffenen Museumsbahnen begannen sich gerade erst langsam für die Übernahme von letzten Wismar-Schienenbussen zu interessieren. Eine Fahrt in einem solchen Fahrzeug galt damals also als ausgesprochene Rarität. Das auch für den Bereich der WKB, deren Plan-Personenverkehr auf der Schiene sich 1969 auf zwei übrig gebliebene Schülerzüge auf dem WKB-Streckenabschnitt Bohmte - Preuß. Oldendorf konzentrierte. Für die kam einer der Dieseltriebwagen, die in der ersten der o.a. Sonderzug-Einheiten am 14.6.1969 enthalten waren, zum Einsatz. Der letzte WKB-Triebwagen vom Typ "Wismarer Schienenbus", der T 5, diente nur noch Reserve- und Sonderzwecken. Ursprüngl. verfügte die WKB sogar über drei Fahrzeuge dieses Typs, dessen Schienenbusse von Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden auch stets liebevolle Beinamen wie "Schweineschnäuzchen" oder "Ameisenbär" erhielten. Von ihren anderen Wismarer Schienenbussen trennte sich die WKB aber schon 1966 nach Einstellung des allergrößten Teils vom WKB-Plan-Personenverkehrs auf der Schiene. Sie wurden danach verschrottet.

Übrig blieb hier danach vorerst nur noch der Wismarer Schienenbus T 5, der am 14.6.1969 die Ehre hatte, den zweiten ab Preuß. Oldendorf eingesetzten Sonderzug der beschriebenen EFH-Fahrt zu bilden. Voll besetzt mit begeisterten Bahnfans, denen es nichts ausmachte, in diesem nun sehr eng besetzten "Schweineschnäuzchen" den weiteren Verlauf dieser Fahrt zu genießen. Wobei zu bedenken war, daß die Außenhitze des 14.6.1969 immer mehr zunahm und verbunden damit noch mehr die Innenhitze im voll besetzten, nur sehr kleinen Fahrgastraum des WKB-Triebwagens T 5 in dem keine öffnungsfähigen Fenster vorhanden waren. Aber das nahmen wie gesagt nicht wenige Teilnehmer der EFH-Fahrt, für die dieses "Schweineschnäuzchen" zum begehrten Einsatz kam, in Kauf - inkl. dem Berichterstatter.

Die nun zwei Sonderzug-Einheiten der o.a. Fahrt fuhren von Preuß. Oldendorf aus auf dem Mittelabschnitt der damaligen WKB-Gesamtstrecke bald auf deren in Niedersachsen verlaufendem Teil und entlang des Wiehengebirges und passierten hier die Kreisstadt Wittlage als WKB-Namensgeberin. Anschliessend rollten beide Sonderzüge nacheinander über den Mittelland-Kanal und erreichten schließlich Bohmte, womit auch sie auf dem Weg fuhren, den dann zwei Jahre später ebenfalls der Kittel-Sonderzug des DEV's in umgekehrter Richtung ab Bohmte benutzte. Daran dachte aber während der EFH-Fahrt auf WKB-Gleis am 14.6.1969 noch niemand. Die beiden Züge dieser Fahrt befuhren anders als der Kittel-Zug auch den Westteil der WKB-Strecke, d. h. sie rollten von Bohmte aus noch weiter in westlicher Richtung über Hunteburg und Schwege bis Schwegermoor, wobei noch im Bereich von Bohmte auf einer Brücke die Gleise der DB-Hauptbahnstrecke Osnabrück - Bremen überquert wurden. Der Westbereich der WKB-Strecke endete schon 1969 im Schwegermoor. Bis 1963 führte diese Strecke noch weiter von Schwegermoor bis ins oldenburgische Damme, wo sie eine Verbindung zur Staatsbahnstrecke von Holdorf besaß. Aber das war 1969 bereits Historie und Erinnerung und die Sonderzüge der EFH-Fahrt mussten von Schwegermoor zurück in Richtung Bohmte. Das aber zunächst nur bis Schwege, wo in einem Gasthof Gelegenheit zur Mittagseinkehr gegeben war. Das Hauptmenü bestand hier aber vor allem aus eisgekühlten Getränken; denn die Außentemperaturen waren inzwischen auf über 30° C geklettert. Die Sonderzugfahrzeuge wurden in praller Mittagssonne für die bevorstehende Rückfahrt entsprechend aufgeheizt und bei Hochsommer-Temperaturen im scheidenden Frühling des Jahres 1969 ging es zunächst nach der Mittagspause von Schwege nach Bohmte und von dort anschließend auf dem umgekehrten Weg der Hintour über Preuß. Oldendorf, Holzhausen-Heddinghausen, Lübbecke/Westf. und Hille zurück nach Minden, wobei in Preuß. Oldendorf wieder von den beiden Sonderzug-Einheiten in die MKB-Sonderzug-Garnitur mit MKB- Dampflok 25 zurück gewechselt wurde. Von Bohmte aus wurde außerdem bis Minden diesmal auch in Fahrtrichtung exakt auf dem Weg gefahren, auf dem sich am 17.6.1971 auch der Kittel-Sonderzug des DEV's bewegte. Daran dachte aber während der EFH-Fahrt auf diesem Weg zwei Jahre zuvor noch niemand. Die Hamburger Teilnehmer dieser Fahrt fuhren auf deren Rücktour bis Minden mit und traten von hier aus die Gruppen-Heimfahrt nach Hamburg an. Dieses durchgehend im D 181, der damals durchgehend von Paris über Aachen, Köln, Wuppertal, Hamm/W., Minden/W. (!) und Hannover nach Hamburg fuhr.

Die beschriebene EFH-Fahrt unter dem Motto "Von der Mindener zur Wittlager Kreisbahn" endete ja auch nach dortiger Sonderzug-Rückkunft erneut in Minden gegen 17.00 Uhr. Die hannoverschen Fahrtteilnehmer gelangten von hier nach Hannover ebenfalls unter Planzug-Benutzung zurück. Das nach einer trotz an diesem Mitt-Juni-Samstag hochsommerlicher Hitze sehr schönen und interessanten EFH-Fahrt, an der übrigens fast ausschl. Eisenbahnfreunde teilnahmen. Einige von ihnen hatten Angehörige mitgebracht; aber sonst war "bahnfremdes" Publikum kaum vorhanden und auch im PKW nebenher fahrende Bahnfans sah man höchst wenig. Eisenbahnfreunde fuhren damals noch mit und standen nicht unter eigener Verwendung von PKW-Mobilität nur fotografierend am Streckenrand.

Der rückblickende Berichterstatter fuhr am 14.6.1969 übrigens nicht mit der FdE-Anschlussfahrer-Gruppe zurück nach Hamburg, sondern per DB-Nahschnellverkehr (als Vorläufer der heutigen S-Bahn und aus Silberling-Wendezugseinheiten mit 140- oder 141-Elektrolokomotiven bestehend) von Minden nach Hannover, wo für ihn Hotelübernachtung im damaligen "Bundesbahn-Hotel" in einem Seitenflügel vom Hbf stattfand. Auf dem Hbf-Vorplatz von Niedersachsens Landeshauptstadt stauten sich damals Unmengen privater PKW; denn in Hannover fand in Juni 1969 die seinerzeit deutschlandweit beachtete Aktion "Roter Punkt" statt. Das in Hannover für den Straßenbahn- und Linienbusverkehr zuständige Unternehmen "Üstra" war 1969 noch völlig privatwirtschaftlich mit Aktiennotierungen orientiert und hatte damals die Fahrpreise empfindlich erhöht. Hiergegen wehrte sich Hannovers Bevölkerung vehement und legte den Üstra-Betrieb durch Blockaden völlig still. Als Ersatz wurde ein von der Bevölkerung organisiertes Beförderungs-Angebot unter Einsatz von privaten PKW's realisiert. Diese waren jeweils durch einen roten Punkt an der Frontscheibe gekennzeichnet. Einen Schwerpunkt für dieses Ersatzangebot bildete der hannoversche Hbf-Vorplatz. Auf dem standen fast endlose Rot-Punkt-PKW-Kolonnen, die von hier aus die verschiedenen Routen befuhren, auf denen sonst die Üstra-Straßenbahnen und Üstra-Busse rollten. Etliche Ordner (vielfach aus der Studentenschaft) lenkten vor Hannover's Hbf das ÖPNV-Ersatzangebot unter Einsatz von Megaphonen sowohl für die PKW-Anbieter als auch die PKW-Benutzer erstaunlich gut. Es klappte alles sehr positiv und wurde zum Nulltarif für die Benutzer offeriert. Bis tief in die Nacht hinein, wobei die Megaphon-Durchsagen in unablässiger Folge etwas den Schlaf im angrenzenden Bundesbahn-Hotel beeinträchtigten. Die Tunnel-Stadtbahnen heutiger Prägung gab es 1969 in Hannover noch nicht. Für die Straßenbahnen in noch klassischer Form und die Linienbusse reduzierte die Üstra ihre zu hohen Fahrpreise dann schnell und bald wurde dieses Unternehmen auch zu einem kommunalen Betrieb in kommunaler Verwaltung. Am zweiten Wochenende vom Juni 1969 war in Hannover aber noch Rot-Punkt-Aktion angesagt. Das auch noch am Morgen vom 15.6.1969, als der Berichterstatter das hannoversche Bundesbahn-Hotel und Hannover verließ, um von Hildesheim aus ebenfalls bei allerbestem und heißem Sonnenwetter an einer EK-Sonderzugfahrt durch's Weserbergland mit der legendären DB-Schnellzug-Dampflok 018 323 teilzunehmen. Aber das ist eine ganz andere Geschichte.

Nochmal zurückblickend auf die beschriebene Fahrt der Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) ist zu dieser noch zu ergänzen, daß die Dampflok 25 der Mindener Kreisbahnen GmbH als letztes Dampfross dieses Unternehmens von diesem am 7.11.1970 ausgemustert wurde. Anschließend erfolgte die Verschrottung dieser Lok. Die MKB-Wagen, die sie im Verlauf der o.a. Fahrt zog, kamen teilweise später zu einem Museumsbahnbetrieb außerhalb von Minden, wo sie wieder ihr ursprünglich süddeutsches Aussehen erhielten. Auf den MKB-Strecken sorgte der Verein "Museums-Eisenbahn Minden e. V." (MEM) ab 1977 durch seine Museumsbahn-Züge erneut für Dampflokbetrieb. Das dann auch auf den WKB-Strecken. Diese MEM-Museumsbahnzüge auf den Strecken MKB und WKB gibt es heute noch. Im WKB-Bereich rollen sie aber derzeit nur in Dieseltraktion.

Über das Schicksal der Bahnlinien, die während der EFH-Fahrt am 14.6.1969 benutzt wurden, ist auch im Zusammenhang mit der Beschreibung des DEV-Kittel-Sonderzuges berichtet worden.

Der niedersächsische Landkreis Wittlage wurde 1973 aufgelöst und sein Gebiet gleichzeitig Bestandteil vom benachbarten Landkreis Osnabrück. Dieser wurde dadurch auch Anteilseigner der zunächst noch weiter bestehenden Wittlager Kreisbahn GmbH (WKB), aus der dann aber 1989 die Verkehrsbetriebe Landkreis Osnabrück GmbH (LVO) gebildet wurden, in denen auch alle Bahnlinien, Anlagen und Fahrzeuge der vorherigen WKB aufgingen. Nachdem der Güterzugverkehr zwischen Preuß. Oldendorf und Holzhausen-Heddinghausen Ende 1996 und zwischen Bohmte und Schwegermoor im August 2004 aufgegeben wurde, ist heute vom einst 40 Km langen WKB-Streckennetz nur noch der Abschnitt Bohmte - Preuß. Odendorf als 20,5 Km lange VLO-Bahnlinie in Betrieb. Hier findet nach wie vor Güterzugverkehr statt und gelegentlich rollen hier auch im touristischen Personenverkehr die Züge der Museums-Eisenbahn Minden (MEM). Sie brachten 1977 auch den Dampflokeinsatz auf die Gleise der WKB und späteren VLO zurück. Momentan wird der MEM-Museumsbahnbetrieb auf VLO-Gleis aber aussch. im Dieseldieselbetrieb absolviert.

Der WKB-Dieseltriebwagen T 1, der im Verlauf der beschriebenen EFH-Fahrt am 14.6.1969 in einem von deren Sonderzügen zum Einsatz kam, wurde nach Einstellung des restlichen WKB-Regel-Personenverkehrs auf der Schiene 1971 abgestellt und zwei Jahre später verschrottet. Besser erging es dem in diesem Sonderzug ebenfalls enthaltenem WKB-Dieseltriebwagen T 3, den die WKB auch nach Aufgabe des Schienen-Plan-Personenverkehrs für Sonderfahrten weiterhin betriebsfähig erhielten. Auch der WKB-Nachfolger VLO behielt den genannten Zweiachs-Triebwagen für die gleiche Aufgabe, in der er heute immer noch hin und wieder zum Einsatz kommt. Das gleiche gilt für den WKB-Triebwagen-Anhänger 8, der anhaltend im VLO-Fahrzeugpark für Sonderfahrt-Einsätze vorhanden ist. 1969 rollte ja auch er in einem der EFH-Sonderzüge auf WKB-Gleis mit. Am 17.6.1971 dann ebenfalls in dem ab Bohmte eingesetzten Kittel-Sonderzug vom DEV nach Bruchhausen-Vilsen.

Der Wismarer Schienenbus T 5 der WKB, der den zweiten der von EFH am 14.6.1969 ab Preuß. Oldendorf eingesetzten Sonderzüge bildete, wurde bald nach diesem Einsatz, genau im Jahre 1970, an den IHS-Museumsbahn-Verein im Rheinland verkauft. Dieser Verein konzentrierte sich aber bald auf seine schmalspurige Museumsbahn im rheinischen Seltkant-Gebiet und gab den ehemaligen WKB-Schienenbus T 5 als zugleich letzten ehem. "Saarbahn-Wismarer" schnell an einen Museumsbahn-Verein in die Niederlande weiter, von wo er aber bald zur Museumsbahn "Chemins de fer a vapeur des trois vallees (CFV3V) in Mariembourg in Belgien gelangte. 2014 erwarb dann der seinerzeit neu gegründete Verein "Preußisch-Oldendorfer Kleinbahn-Museum" diesen interessanten Triebwagen und brachte ihn im November 2014 nach Preußisch Oldendorf zurück, wo er bei der WKB ja von 1951 bis 1970 fast 20 Jahre lang im Einsatz war. Am alten Einsatzort erhält der o.a. Verein den beschriebenen "Wismarer" seit Ende 2014 weiter museal. Seine betriebsfähige Wiederherichtung ist angestrebt, bislang aber noch nicht verwirklicht.

Immerhin sind von den vier Fahrzeugen, die für die EFH-Sonderzüge ab Preuß. Oldendorf am 14.6.1969 zum Einsatz kamen, heute noch drei vorhanden. Zwei davon sogar nach wie vor betriebsfähig.

Der legendäre Fern-Eilzug und "Hecken-Express" von Bremen nach Frankfurt/M beendete auf seiner ursprünglichen Strecke bereits Mitte der 1970er Jahre seine Fahrt. Eilzüge von Bremen über Bassum, Sulingen, Lübbecke, Bünde und Herford nach Bielefeld und umgekehrt blieben danach noch bestehen, beendeten aber im Mai 1994 auch ihre Fahrt. Sie wurden ebenfalls von 216-Dieselmotoren befördert, von 1976 bis 1983 aber teilweise sogar von Lokomotiven der Baur. 220 und damit sogar von solchen des legendären V-200-Typs der DB.

Die Eisenbahnfreunde Hannover e. V. führen heute nur noch selten Sonderfahrten durch. Und wenn, dann nur noch in kleinem Mitgliederkreis. Den FdE-Reisedienst der Freunde der Eisenbahn e.V. (FdE) gibt es ebenfalls immer noch. Er führt nach wie vor Gruppenfahrten in Planzügen durch und zuweilen auch Fahrten mit Sonderzügen auf kurzen Eisenbahnstrecken oder bei Straßenbahnbetrieben.

Michael Hecht

Während der FdE-Gruppenfahrt-Anreise v. Hambg.n. Lübbecke/Westf. am 14.6.1969 konnte unterwegs in Bremen Hbf d. rechts abgebildete DB-Personenzug P 3308 nach Bassum mit Ellok 141 428 (Bw Seelze) u. Altbau-Eilzugwg. fotografiert werden.
Foto:
Michael Hecht.





Auf den obigen Bildern ist am 14.6.1969 während der Anreise zur Teilnahme an der EFH-Sonderzugfahrt 'Von der Mindener zur Wittlager Kreisbahn' ebenfalls in Bremen Hbf der D 373 (Paris - Kopenhagen, NORD-EXPRESS) zu sehen. An diesem Mittjuni-Sa beförderte diesen Zug im genannten Bereich die Bundesbahn-Ellok 112 493, die zum Aufnahmezeitpunkt erst ein knappes Jahr alt war. Die DB stellte diese Lok genau am 25.6.1968 fabrikneu in Dienst. Dieses in creme-roter Farbgebung, da die Lok 112 493 auch im TEE-Zugdienst zum Einsatz kam. Am 1.1.1988 war dieses nicht mehr der Fall u. die beschriebene und abgebildete Lok wurde in ihrer Höchstgeschwindigkeit von 160 auf 140 km/h herabgesetzt. Ihre Betriebsnr. lautete nun 114 493. Die Farbgebung blieb cremerot. Das auch, als die Lok 114 493 unter Verwendung von Drehgestellen einer ausgemusterten 110-Kollegin in eine 110-Maschine umgebaut wurde und nun als 110 493 lief. Als die wurde die o.ä. Lok am 22.5.2013 ausgemustert und noch im gleichen Jahr bei der Firma Bender in Opladen verschrottet. Zum o. a. Aufnahmezeitpunkt war diese Lok (damals noch als 112 493) im Bw Frankfurt 7M. 1 stationiert.

Zuletzt war sie bei der DB Regio AG in deren Werk Dortmund beheimatet. Das mit anhaltend creme-roter Farbgebung !

Fotos: Michael Hecht.

Die Gruppenfahrt-
ANreise Hamburg-
Lübbecke/Westf.
d.Hamburger FdE-
Vereins zur Mit-
fahrt im EFH-SdZg.
°Von der der Minde-
ner zur Wittlager
Kreisbahn° wurde
am Morgen des
14.6.1969 von Bre-
men aus im E 852
(Bremen-Frankfurt/
M.) fortgesetzt.
Als dieser Zug am
14.6.1969 den bre-
mischen Hbf ver-
ließ entstand bei
Ausfahrt aus die-
sem Zug heraus d.
obere der neben
stehenden Bilder,
das den DB-Ellok-
Oldtimer 175 061
zeigt, der in der
Abstellanlage von
diesem Hbf damals
im Winter die
elektrischen Vor-
heizanlagen mit
Strom aus d.Fahr-
leitg.versorgte.
Diese 1929 gebau-
te Lok der urspr.
Baur. E 75 war z.
Aufnahmezeitpkt.
formal im Bw Seel-
ze beheimatet und
in dessen Lokbe-
stand die einzige
Altbau-Ellok. Mit
Umbau d.Vorheiz-
Einrichtungen auf
Erdstrom-Leitungs-
betrieb konnte auf
die Heizlok-Tätig-
keit von 175 061
bereits 1970 ver-
zichtet werden.D.
genannte Lok wurde
danach ausgemustert
u.verschrottet.Von
den einst 69 Masch.
der Baur. E 75/175
ist heute auch mu-
seal keine erhalten
geblieben.



Der E 852 erreich-
te nach seiner
Abfahrt in Bremen
Hbf zunächst Bassum,
wo von ihm aus die im dortigen Bhf. pausierende Dampflok
der Baureihe 50 mit Kabinen-Tender fotografiert werden
konnte. Die in der Bw-Außenst. Nienbg./Weser beheimatete
lok war mit einem Nahgüterzug von der Bahnlinie Bünde-
Rahden-Suligen-Bassum hierher gelangt. Der E 852 seiner-
seits fuhr auf dieser Bahnlinie weiter und gelangte auf
ihr nach Sulingen, wo auch eine 50er-Dampflok mit Kabinen-
Tender und eine V-60-Diesellok d. DB in Wochenend-Ruhe
zu sehen waren, was auch das untere Bild zeigt. In Sulingen
gab es damals noch einen kleinen Lokbahnhof mit
handbedienter Drehscheibe, was das genannte Bild ebenfalls
deutlich macht.

Fotos:
Michael
Hecht.



Im Bhf. der nord-westfälischen Stadt Lübbecke verließ die beschriebene Reisegruppe der Freunde der Eisenbahn e. V. den DB-Planzug E 852 und erwartete hier den Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) von Minden/Westf., mit dem sie ab Lübbecke mitfahren wollte, was auch so geschah. Dieser Sonderzug erschien dann auch bald nach dem E 852 und ist auf d. obigen Bildern bei seiner Fahrt in den DB-Bhf. Lübbecke/Westf. von Minden her zu sehen. Ihn beförderte die Dampflok 25 der Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB).

Fotos: Michael Hecht.

Das neben stehende Bild zeigt den EFH-Sonderzug von Minden/Westf. nach seiner Ankunft im Bhf. Preuß. Oldendorf der Wittlager Kreisbahn GmbH (WKB). Hier wartete bereits die aus WKB-Dieseltriebwg. gebildete Sonderzug-Einheit, mit der die unter dem Motto 'Von d. Mindener z. Wittlager Kreisbahn' veranstaltete Fahrt der EFH ab Preuß. Oldendorf fortgesetzt wurde. Diese Sdgg.-Einheit ist im linken Bildteil erkennbar, während rechts die Diesellok 2 der WKB mit einem Güterzug zu sehen ist..

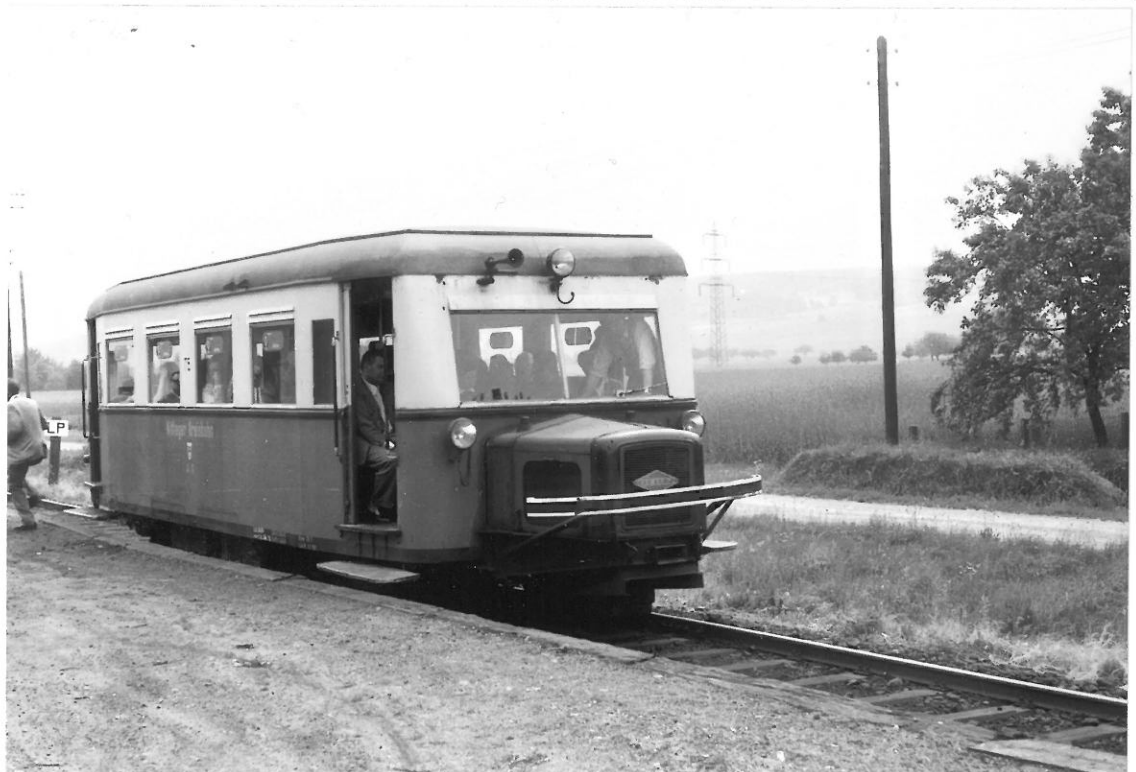


In einiger Entfernung v. Pbf Preuß. Oldendorf wartete noch ein weiteres Fahrzeug auf seinen Einsatz für d. weiteren Verlauf d. EFH-Sonderfahrt 'Von der Mindener zur Wittlager Kreisbahn' am 14.6.1969. Bei diesem Fahrzeug handelte es sich um den Dieseltriebwg. T 5 der WKB, der ursprüngl. für die Saar-Eisenbahn gebaut wurde und 1949 von der gerade neuen DB an die WKB verkauft wurde. Die beiden unteren Bilder zeigen ihn wie er am 14.6.1969 den WKB-Lokschuppen in Preuß. Oldendorf verläßt, um ab hier als eine weitere Fahrzeugeinheit der o. a. EFH-Fahrt zu fungieren. In den genannten u. abgebildeten WKB-Schuppen führte schon 1969 nur noch ein Gleis hinein. D. zweite Schuppenstand besaß keine Schienen mehr und diente der Beherbergung v. WKB-Straßenbussen, die schon damals den größten Teil des WKB-Personenverk. abwickelten.



Die beiden oberen d. neben stehenden Bilder zeigen alle drei Fahrzeugeinheiten d. EFH-Sonderzugfahrt, die am 14.6.1969 stattfand, im Bhf. Preuß. Oldendorf d. WKB. Ab Pr. Oldend. kamen f. diese Fahrt d. links erkennbaren Dieseltriebwagen-Garnituren zum Eins. Eine von ihnen wurde durch den Wsmar-Schienenbus T 5 d. WKB gebildet. Der ist unten im weiteren Fahrtablauf d. o.a. EFH-Exkursion auf d. WKB-Strecke Preuß. Oldendorf - Bohmte in dem zu dieser Strecke gehörenden Bhf. der damaligen Kreisstadt Wittlage vor der Hintergrundkulisse des Wiehengebirges zu sehen. Gut erkennbar ist auch d. äußerst gute Fahrgastbesetzung des WKB-Triebwagens T 5 während seines Einsatzes für die beschriebene und abgebildete EFH-Fahrt. Soviel wie mögl. an Fahrtteilnehmern wollten im 'Wismarer' mitfahren. Trotz großer Hitze innen u. außen. Das Foto entstand bei 30 ° C Außentemperatur !.

Fotos:
Michael Hecht.



Bald hinter Witt-
lage überquerte
der Wismarer
Schienenbus T 5 d.
WKB im weiteren Ver-
lauf d. EFH-Fahrt
'Von der Mindener
zur Wittlager
Kreisbahn' auf
einer zur WKB-
Strecke Pr.Oldend.-
Bohmte gehö-
renden Stahlbrücke
den Mittellandkanal.
Auf dieser Brücke
ist der genannte
Wismarer Schienen-
bus auf den neben-
stehenden Bildern
während der o.a.
Fahrt zu sehen.
Passend dazu fuhr
unter der Brücke
auch ein Schiff
hindurch.

Fotos:
Michael Hecht.



Nach Überquerung des Mittellandkanals gelangte der WKB-Triebwg. T 5 im Verlauf seines Sonderzug-Einsatzes für d. Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) am 14.6. 1969 nach Bohmte, wo er auf dem oberen der neben stehenden Bilder im dortigen WKB-Bhf. (Bohmte Ost) zu sehen ist. Von hier aus befuhrt dieser Triebwg. die WKB-Weststrecke von Bohmte nach Schwegermoor und überquerte dabei auf einer weiteren Stahlbrücke die Gleise der DB-Hauptbahnstrecke Bremen-Osnabrück, was die mittlere Aufnahme zeigt. Auf dem Bild darunter ist der o.a. Triebwg. während der beschriebenen Fahrt kurz vor dem Streckenende in Schwegermoor zu sehen. Hier ruhte zum Fahrtzeitpunkt schon seit fast 9 J. der planm. Personenverkehr.



Fotos:
Michael Hecht.

Die neben stehenden Bilder zeigen den Wismarer Schienenbus T 5 der WKB bei einem Fotohalt während d. beschriebenen EFH-Fahrt am 14.6.1969 inmitten der urwüchsigen Landschaft, durch die die WKB-West-Strecke von Bohmte bis Schwegermoor hindurch verläuft. Heute liegt an dieser Stelle noch d. Gleis, ist aber nicht mehr befahrbar.

Fotos:
Michael
Hecht.



Die zweite Fahrzeug-
einheit, die die
Wittlager Kreisb.
(WKB) für die EFH-
Sonderzugfahrt auf
ihrem Streckennetz
am 14.6.1969 von
Preuß. Oldendorf
bis Schwegermoor
und umgek. ein-
setzte, bestand
aus drei Fahrzeu-
gen, zu denen der
Dieseltriebwagen
T 1 der WKB als
einziges Dreh-
gestell-Fahrzeug
(der gesamten
o. a. EFH-Tour !)
gehörte. Die
neben stehenden
Bilder zeigen
diesen Diesel-
triebwagen
während der o.a.
Fahrt in Schwege.
Er wurde 1925 bei
den Deutschen
Werken Kiel (DWK)
gebaut und war zu-
nächst bei der
Kleinbahn Ihrhove-
Westrauderfehn in
Ostfriesland im
Einsatz. Von dort
wurde er 1961 an
d.WKB verkauft.
1971 musterte
sie ihn aus. 1973
wurde der WKB-
Triebwg. T 1
verschrottet.

Fotos:
Michael Hecht.

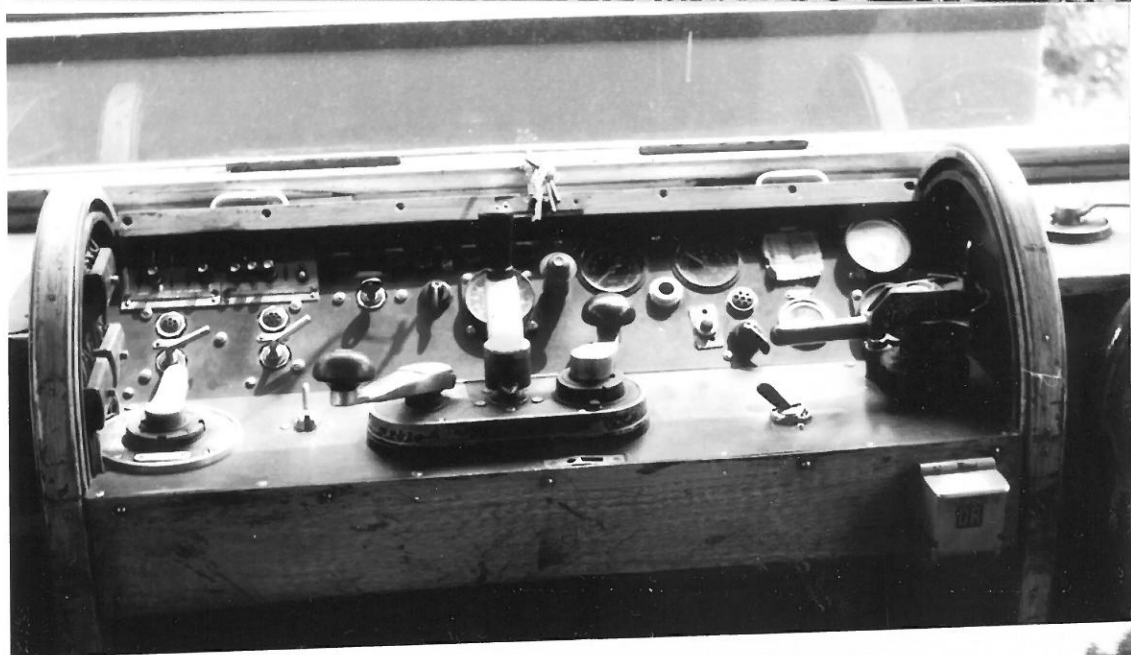


Außer dem T 1 gehörte zu der einen Fahrzeugeinheit, die für d.EFH-Tour 'Von der Mindener zur Wittlager Kreisbahn' am 14.4.1969 ab Preuß. Oldendorf verwendet wurde, der Triebwg. T 3 der WKB, der auf dem oberen u.mittleren Bild ebenfalls in Schwege zu sehen ist. Dieser Triebwg. wurde 1935 bei d. WUMAG-Werken gebaut u.war bis 1947 bei d.DR im Eins.Zur WKB kam er 1949. Drittes Fahrzeug d. o.a.Fahrzeugeinh. war der in der Mitte zwischen den Triebwg. T 1 und T 3 laufende motorlose WKB-Triebwg.-Anhänger 8, der unten ebenfalls in Schwege während einer Pause d.beschriebenen EFH-Tour abgebildet ist. Dieser 1959 auf dem Fahrgestell eines 1914 gebauten Personenwagens entstandene Tw-Anh. d.WKB diente zwei Jahre nach der o. a. EFH-Tour am 17.6.1971 auch als Wagen für den anderer Stelle beschriebenen Zug der Kittel-Lok-Überführungs des DEV's von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen. Der Triebwg. T 3 u. der Triebwg.-Anhänger 8 sind heute noch beim WKB-Nachfolge-Untern.VLO für Sonderfahrten betriebsfähig vorhanden.

Fotos:
Michael Hecht.



Das neben stehende Bild zeigt nochmals den WKB-Dieseltreibwg. T 1 d. WKB während der EFH-Sonderfahrt am 14.6.1969 in Schwege, wo an diesem Tag 34 ° C für hohe Außentemperaturen sorgten. Auf dem Bild darunter präsentiert sich das Bedienerpult im Führerstand vom abgebildeten WKB-T 1. Joy-Stic u. dergl. waren noch ferne Utopie. Von den Dieseltreibwg.-Einheiten der o. a. Sonderfahrt hieß es am 14.4.1969 wieder in Preuß. Oldendorf Abschied zu nehmen. Auch vom Wismarer Schienenbus T 5, der sich auf dem unteren Bild am genannten Tag nach abgeschlossenen EFH-Sonderzug-Einsatz in Preuß. Oldendorf zum Lokschuppen rangierte und dabei der inzwischen in Wochenendruhe abgestellten Diesellok 2 der WKB begegnete.



Für die Teiln.d. beschriebenen EFH-Tour ging es am Nachmittag vom 14.6.1969 ab Preuß. Oldendorf mit der lokbespannten MKB-Fahrzeuginheit über Holzhausen-Hedinghausen, Lübbecke und Hille zurück nach Minden/Westf.

Fotos:
Michael Hecht.





Der Wismarer Schienenbus T 5 der Wittlager Kreisbahn (WKB) verschwand nach seinem Verkauf 1970 aus seiner vorherigen WKB-Heimat und wurde danach lange bei einer Museumsbahn in Belgien erhalten. Von dort kehrte er 2014 in seine ursprüngl. Heimat nach Preuß. Oldendorf zurück, wo er auf dem oberen Bild bei seiner Ankunft aus Belgien und nach Straßentransport per Tieflade-Sattelschlepper am 19.11.2014 zu sehen ist. Seitd. wird dieser Wismarer Schienenbus in Preuß. Oldendorf vom dortigen Kleinbahn-Museums-Verein museal erhalten. Der aber aktuell nicht betriebsfähige T 5 der ehem. WKB ist als Museums-Fahrzeug des o. a. Vereins unten vor MEM-Fahrzeughalle in Preuß. Oldendorf links neben seinem Bauart-Kollegen T 1 der Museums-Eisenbahn Minden e. V. (MEM) zu sehen, der seit 1978 zum MEM-Rollmaterial gehört und in dieses von der Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn (WZTE) gelangte. Deutlich ist zu sehen, daß d. WKB-T 5 als ursprüngl. für die Saar-Eisenb. gebautes Fahrzeug auch im äußeren Erscheinungsbild von den Serien-Fahrzeugen des Typs 'Wismar-Schienenbus', zu denen auch d. MEM-T 1 gehört, abweicht. Dieser wurde 1933 gebaut, sein WKB-Kollege T 5 ein Jahr später. Fotos: Pro1kleiBaMus.