EISENBAHNFREUNDE-SONDERFAHRTEN VOR 50 JAHREN
· 1971 ·

Außergewöhnliche Fahrzeugüberführung im Juni 1971: Mit der „Kittel-Lok“ von Bohmte nach „Bru Vi“

Für den Eisenbahnfreund in der damaligen Bundesrepublik war die Zeit vor genau 50 Jahren, also im Jahr 1971, vor allem auch gekennzeichnet von vielen Sonderzugfahrten, bei denen Dampflokomotiven für die Traktion sorgten. Die Deutsche Bundesbahn hatte durch weitere massive Neubeschaffungen von Elektro- und Diesel-Triebfahrzeugen die fortschreitende Ablösung ihrer noch vorhandenen und von ihr eingesetzten Dampflokomotiven intensiviert und so hatte der damals noch vorrangig an der Dampftraktion interessierte Bahnfan in alter Bundesrepublik verstärkt von ganzen Dampflok-Baureihen oder dem Dampfross-Einsatz in bestimmten Gebieten seinerzeitiger BRD Abschied zu nehmen. Günstige Gelegenheit hierfür boten auch nicht wenige, zielgerichtet diese Thematik aufgreifende Sonderzugfahrten verschiedenster Veranstalter. Kaum ein Wochenende, das vor einem halben Jahrhundert nicht Abschiedsfahrten in Sonderzügen rund um die Dampftraktion bot. Allesamt mit gutem Programm und ausnahmslos bestens mit Fahrgästen besetzt. Das waren damals noch nicht solche mit überwiegend touristischem Interesse, die heute zum überwiegendsten Teil auch das Publikum der Sonderzugfahrten bilden, die noch von Veranstaltern mit eisenbahnfreunde-bezogener Basis (Vereine, Gruppen, Interessengemeinschaften) organisiert und durchgeführt werden. Fahrtrouten und Fahrzeugeinsatz sind diesem Publikum mehrheitlich eigentlich egal. Den meisten Mitfahrern ist es heute nur wichtig, umsteigefrei von A nach B zu einem möglichst touristisch interessanten Ziel zu kommen und würden hierfür auch auf den Bus zurückgreifen. Die Bahnbenutzung spielt bei derartigen Tagesfahrt-Touristen eigentlich nur eine Nebenrolle. Allenfalls ein Dampflokeinsatz ist, wenn er denn geboten wird, bei ihnen noch einigermaßen von Interesse. Umso erstaunlicher ist es, daß die heutigen eisenbahnfreunde-bezogenen Veranstalter von Sonderzugfahrten mehrheitlich noch immer auf besonderen Lok- und Fahrzeugeinsatz wert legen. Der wird dann aber von den nicht wenigen tatsächlichen Eisebahnfreunden genutzt, diese Züge dieser Fahrt zwar äußerst fleissig zu fotografieren und filmen, in ihnen aber nicht mitfahren. Sie stehen auf den Haltebahnhöfen der beschriebenen Sonderzüge oder noch mehr im Umfeld der Strecken, die diese Züge befahren und nehmen sie in teilweise bester Landschaft auf. Zur Finanzierung der inzwischen nicht wenigen Produktionskosten für die Verwirklichung und Veranstaltung der Fahrt von o.a. Sonderzügen trägt das überhaupt nicht bei. Für die sorgen ihre heute mehrheitlich an der Bahn eher wenig interessierten Fahrgäste. Echte Eisenbahnfreunde sind nur noch äußerst wenig darunter. Die Bahnfans lassen die interessanten Sonderzüge fotografierenderweise an sich vorbei rollen. Die in ihnen noch mitfahrenden „Kollegen“ haben für Unterwegsfotos in beweglicher Form gar keine Chance und auch im Bereich der Haltebahnhöfe äußerst eingeschränkte Fotografie- und Filmmöglichkeiten.

Das war vor 50 Jahren noch anders. Da waren Eisenbahnfreunde-Sonderzüge tatsächlich noch solche „Von Eisenbahnfreunden, für Eisenbahnfreunden" lautete damals der seinerzeit noch wahre Slogan eines bekannten Veranstalters der Fahrten solcher Züge, die damals noch viele Unterwegs-Fotohalte boten. Teilweise mit behördlicher Genehmigung sogar außerhalb von Bahnhöfen auf freier Strecke und bei an (seinerzeit noch umfangreichem) Einsatz von Dampftraktion stets mit sogen. „Scheinanfahrten". Der überwiegendste Teil des Publikums der o.a. Sonderzüge bestand noch aus Eisenbahnfreunden. Die Züge bildeten auch einen beliebten Treffpunkt zum Austausch von Informationen und Nachrichten; denn Internet und „Whats-App" lagen noch in weiter Utopie. Daneben bildeten sich in der eher fach- und hobby- orientierten Fahrgastschaft der Eisenbahnfreunde-Sonderzüge von einst nicht wenige gute Bekanntschaften und Freundschaften, die oft heute noch Bestand haben. Rand-Fotografen, die in den stets gut besetzten Eisenbahnfreunde-Sonderzügen nicht mitfuhren, registrierte man nur wenig, was aber auch damit zusammenhing, daß die Kfz.-Mobilität unter den Bahnfans noch nicht sehr verbreitet war. Die Mitfahrt in den beschriebenen Sonderzügen war gegenüber denen von heute noch deutlich preisgünstiger als in aktueller Ära, obwohl das Programm dieser Züge bedeutend interessanter und vielfältiger war, zumindest für den an der Bahn interessierten Mitfahrer und der bildete ja damals die absolute Mehrheit der Fahrgastschaft.

Das änderte sich in fünf Jahrzehnten hin zu den beschriebenen Abläufen unserer Zeit nach und nach völlig. Die Zeit, die in diesem Kapitel beschrieben wird, war aber noch die von vor 50 Jahren – 1971. Von Dampflokomotiven geführte Sonderzüge bildeten damals noch keine Rarität. Eher schon die, vor denen Dampfrösser zum Einsatz kamen, deren Baureihen vor der Ausmusterung standen. Nach 1970 waren das bei der Deutschen Bundesbahn immer mehr. Auch die Fahrt des Sonderzuges, der in diesem Beitrag beschrieben wird, wurde mit einer Dampflok durchgeführt. Bei dieser Fahrt wurde aber nicht Abschied von einer Dampflok-Baureihe der DB genommen. Es kam für sie nicht mal eine Bundesbahn-Dampflok zum Einsatz. Hierbei ist aber daran zu erinnern, daß sich auch die in damaliger Bundesrepublik ansässigen nicht zur DB gehörenden Eisenbahnbetriebe von ihren Dampflokomotiven verabschiedeten und sie durch Dieseltriebfahrzeuge ersetzten. Bei diesen Betrieben handelte es sich um die von privaten sowie von kreiseigenen Bahngesellschaften, sogenannten „NE"-Bahnen = Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und um Werkbahnen von Industriebetrieben. Die meisten dieser und der NE-Bahnen hatten 1971 ihre Dampflokomotiven bereits durch Dieseltriebfahrzeuge (die NE-Bahnen auch häufig durch Dieseltriebwagen) ersetzt – aber es gab hier auch noch einige Betriebe, die anhaltend über Dampfrösser verfügten und sie auch noch einsetzten.

Zu den o.a. Betrieben gehörten am Ende der 1960er Jahre auch noch die Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerke in Osnabrück. Auf ihren Werkbahngleisen in Osnabrück setzte die o.a. Firma bis zum genannten Zeitpunkt zum Verschub von Güterwagen noch eine eigene Dampflok ein. Es handelte sich um eine zweiachsige Maschine der Bauart Kittel und damit um die Lok eines insgesamt recht seltenen Dampfloktyps.

Seinen Ursprung besaß dieser Loktyp in einem „Dampferzeuger“, den der französische Konstrukteur Henri Serpollet (1848-1915) konzipierte. Dieser Dampferzeuger bestand aus einem stehenden Kessel, der eigentlich nur ein einfaches Geschränk mit Röhrensystem darstellte. Es konnte sogar in Straßenfahrzeuge eingebaut werden und aus Pferde-Kutschen sich mit eigener Kraft bewegende Fahrzeuge machen, was teilweise auch so geschah. Aber auch in Schienenfahrzeugen ließ sich Serpollet`s Dampferzeuger verwenden. Auf diese Weise ließen sich sogar bislang antriebslose Personenwagen mit eigener Kraft und nicht von Lokomotiven gezogen fortbewegen, was zum Entstehen erster „Triebwagen“ führte.

1895 beschaffte die Staatsbahn vom deutschen Königreich Württemberg einen zweiachsigen Triebwagen, der mit einem Serpollet-Dampferzeuger ausgerüstet war. Diesem in Frankreich gebauten Fahrzeug folgten sechs in Deutschland bei der Maschinenfabrik Esslingen gefertigte Triebwagen, die aber auch Serpollet-Dampferzeuger erhielten. Im Betrieb dieser sieben Triebwagen gab es aber schnell Probleme, denn die Serpollet-Dampferzeuger basierten auf einer Versorgung mit flüssigem Brennstoff wie Petroleum. In Deutschland und der dortigen Württembergischen Staatsbahn bevorzugte man für die Kesselbefeuerung bei den Serpollet-Triebwagen jedoch Kohle, was dem Betrieb dieser Triebwagen Schwierigkeiten bereitete. Schnell traten bei ihnen auch Undichtigkeiten im Rohrsystem der Dampferzeuger auf, die vom französischen Hersteller in Paris nicht zufriedenstellend behoben wurden. In dieser Situation nahm sich der für die Württembergische Staatsbahn tätige und deutschlandweit bekannte Dampflok-Konstrukteur Eugen Kittel (1859-1946) der Probleme mit den Serpollet-Triebwagen bei dieser Staatsbahn an. Er konstruierte als Ersatz für deren französische Dampferzeuger einen völlig neuen, geschweißten Kessel mit Wellrohrfeuerbüchse und kurzen Siederohren. Auch diese Kessel wurden als platzsparende Stehkessel konzipiert. Sie wurden in die beschriebenen Triebwagen in den Jahren 1904-1908 eingebaut und verbesserten den Einsatz und Betrieb dieser Triebwagen spürbar. Sie fuhren nun nahezu störungsfrei und aus den bisherigen württembergischen Serpollet-Triebwagen wurden nun „Kittel“-Triebwagen. Sie waren einfach zu bedienen und konnten im Einmannbetrieb gefahren werden, was die Betriebskosten ungemein reduzierte. Die immerhin 90 PS starken Kittel-Dampftriebwagen konnten auch drei antriebslose Personenwagen schleppen. Die Triebwagen-Höchstgeschwindigkeit betrug 90 km/h.

Wegen der nunmehr sehr positiven Betriebserfahrungen beschaffte die Württembergische Staatsbahn bis 1909 weitere elf Kittel-Dampftriebwagen, die verbesserte Führerstände erhielten. Auch die Staatsbahn vom benachbarten Baden beschaffte 1914/15 acht Kittel-Dampftriebwagen. Die wurden wie die meisten württembergischen Kollegen alle bei der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Der originale Serpollet-Triebwagen in Württemberg wurde bereits 1909 ausgemustert; aber alle anderen hier und in Baden eingesetzten Kittel-Dampftriebwagen wurden 1920 von der Deutschen Reichsbahn übernommen und bei ihr unter den Nr. DT 1-DT 14 geführt.

In den 1930er Jahren begannen innerhalb dieser auch bei der DR ausschließlich in Württemberg und Baden eingesetzten Dampfloktriebwagen-Flotte Ausmusterungen und nach dem 2. Weltkrieg waren nur noch die ehem. württembergischen Fahrzeuge dieser Fahrzeugbauart vorhanden. Von denen übernahm die Deutsche Bundesbahn 1949 sogar noch zwei Triebwagen (DT 1 und DT 8). Einer von ihnen (DT 1) wurde noch 1949 aus dem Betrieb genommen; der zweite (DT 8) war aber noch bis 1954 (!) bei der DB im Einsatz. Dieses im Pendelverkehr auf der bekannten Strecke Müllheim/Baden – Neuenburg/Rhein. Einen Kittel-Dampftriebwagen verschlug es auch in die Schweiz, wo dieses Fahrzeug als einziges seiner Art in Zürich noch heute museal erhalten wird.

Wenig bekannt ist es, daß auch Lokomotiven mit Stehkesseln der Bauart Kittel entstanden. Ausgangspunkt für deren Verwirklichung bildeten im Jahre 1909 Bestrebungen der privaten Moselbahn AG ihre größeren Lokomotiven zur Einsparung von Betriebskosten durch kleine Maschinen des Trambahntyps zu ersetzen. Diese für Einmannbedienung ausgestatteten zweiachsigen Mini-Dampflokomotiven entstanden dann in der Folge bei der Maschinenfabrik Esslingen, wurden hier aber zunächst mit herkömmlichen Dampfkesseln ausgerüstet. Sie bewährten sich im Betrieb aber überhaupt nicht und wurden von der Moselbahn schon nach kurzer Erprobung 1910 an das Herstellerwerk zurück gegeben. Das stattete nun zwei der o.a. Kleinst-Dampflokomotiven mit Stehkesseln der Bauart Kittel aus. Danach übernahmen 1911 die Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen (K.W.St.E.) diese umgebauten Maschinen und reihten sie unter den Betriebsnummern KL 1 und KL 2 in ihren Fahrzeugbestand ein. Die beiden genannten K.W.St.E.-Lokomotiven wurden von Tübingen aus vor leichte Personenzügen eingesetzt. Große Anhängelasten konnten diese nur 120 PS starken Maschinen nicht bewältigen. Mit 55 km/h Hg. konnten sie gerade mal 100 t Anhängelast schleppen. Das schränkte die Einsatzmöglichkeiten der Kittel-Lokomotiven doch sehr ein und weitere Beschaffungen von Lokomotiven dieses Typs fanden auch nicht statt.

Ihre Lok KL 2 stationierten die K.W.St.E. 1916 in Ulm und im Folgejahr, 1917, wurde diese Lok an die Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerke verkauft, wo die beschriebene Kittel-Maschine in der Folge über 50 Jahre lang bis 1970 als Werklok auf dem werkseigenen Gleisanschluss in Osnabrück tätig war. Dann aber ersetzte das o.a. Unternehmen seine Kittel-Dampflok durch eine Diesellok. Diese Dampflok war inzwischen die einzige ihres Typs und nach ihrer Ausmusterung bei den Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerken lag ihre weitere museale Erhaltung nahe. Am jahrzehntelangen Standort der dort unter der Nr. 2 eingesetzten letzten Kittel-Lok in Osnabrück fand sich aber niemand, der diese Aufgabe übernehmen wollte. Anders als heute gab es in Osnabrück am Beginn der 1970er Jahre noch keinen Verein und keine Gruppierung für die Erhaltung von historischen Eisenbahnfahrzeugen. Die gebietweite Etablierung von Vereinen, die sich mit dieser Aufgabe gezielt befaßten, steckte in der Bundesrepublik an der Wende von den 1960er zu den 1970er Jahren noch gewissermaßen in den Kinderschuhen. Es gab damals zwar schon einige wenige Vereine, die mit historischen Zügen auf festen Strecken fuhren und sich in alter Bundesrepublik als erste Museumsbahnen präsentierten.

Derartige Bahnen gab es hier aber noch in geringer Anzahl und im bundesdeutschen Norden bot sich derartiges Angebot noch bescheidener dar. Immerhin gab es hier seinerzeit den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. (DEV), der schon seit 1966 erfolgreich eine Museumsbahn unweit von Bremen in Bruchhausen-Vilsen betrieb. Hier setzte der DEV Züge mit historischem Fahrzeugmaterial auf einer Schmalspurbahn-Strecke ein, die die Stillegungen der 1950er und 1960er Jahre in der ehem. Grafschaft Hoya übrig gelassen hatte. Parallel zu seinem musealen Zugverkehr baute der DEV an seinem Vereins-Standort, dem Luftkurort Bruchhausen-Vilsen, eine beachtliche Sammlung schmalspuriger Eisenbahn-Fahrzeuge aus verschiedenen Epochen und Zeitabschnitten auf. Der DEV konzentrierte sich dabei aber fast einzig auf Fahrzeuge der Meterspur. Um die Erhaltung von historischen Eisenbahn-Rollmaterial der Regelspur kümmerte sich der DEV nur sehr nebenbei und überließ sie mehr anderen Vereinen, von denen es aber, wie schon erwähnt, zum o.a. Zeitpunkt noch recht wenige gab. Deshalb interessierte sich auch kaum jemand für das Schicksal der Werklok 2 der Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerke nach deren dortigen Ausmusterung im Jahre 1969. Immerhin handelte es sich bei dieser Lok inzwischen um ein echtes Unikat: Die letzte noch vorhandene Dampflok mit Kittel-Stehkessel-Technik. In dieser Situation übernahm der DEV doch die o.a. Lok 1971 von den Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerken, um sie so vor einer drohenden Verschrottung zu bewahren. Dadurch verfügte der DEV über das erste Regelspur-Triebfahrzeug in seinem historischen Rollmaterial.

Für den Bereich der Normalspur hatte er aber schon vorher immerhin doch zwei Fahrzeuge übernommen: Einen dreiachsigen Personenwagen vom Baujahr 1899, der bis in d. 1960er Jahre hinein von der Kleinbahn Niebüll-Dagebüll eingesetzt wurde und einen dreiachsigen, 1917 in Dessau gebauten Personenwagen, der bis 1970 d. Kali-Werkbahn „Hansa“ als Werkbahnwg. in Empelde bei Hannover zur Verfügung stand, dann nach Bodenwerder kam und schließlich d. DEV geschenkt wurde.

Der DEV wollte diesen Wagen wie auch die Kittel-Lok auch an den Standort seines Rollmaterials, nach Bruchhausen-Vilsen (kurz „Bru Vi“ genannt) bringen. Immerhin lag dieser Ort ja auch an einer Normalspur-Bahnlinie, der zu den „Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya“ (VGH) gehörenden Strecke Eystrup – Syke. Für die Überführung der einzigen noch vorhandenen Kittel-Lok von ihrem bisherigen, jahrzehntelangen Standort Osnabrück in ihre neue Heimat, nach Bruchhausen-Vilsen, war es von Vorteil, daß diese Lok auch nach ihrer Ausmusterung als Werklok der Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerke noch immer vollständig betriebsfähig war, wodurch eine Überführung dieser Lok von Osnabrück nach Bruchhausen-Vilsen mit ihrer eigenen Kraft möglich wurde. Ein Hindernis hierbei bildete dabei aber ihre geringe Höchstgeschwindigkeit von nur 50 km/h und die Notwendigkeit öfterer Wasserergänzung für ihren Kittel-Stehkessel. An eine Überführungsfahrt auf dem Weg der DB-Hauptbahnstrecke Osnabrück – Bremen, wie sie sich grundsätzlich ja angeboten hätte, war durch diese Einschränkungen nicht zu denken.

Der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. (DEV) als künftiger Kittel-Lok-Eigentümer und Betreiber mußte sich für die Überführung seines ersten Regelspur-Fahrzeuges nach Bruchhausen-Vilsen also Wege suchen, auf denen dieses in seiner Eigen-Mobilität eingeschränkte Fahrzeug gar nicht oder nur gering den Regel-Betrieb behinderte. Glücklicherweise existierten derartige Ausweich-Wege am Beginn der 1970er Jahre noch und der DEV fand dann auch schnell geeignete Strecken dafür.

Genau sollte die Überführung der Kittel-Lok am Donnerstag, d. 17. Juni 1971 stattfinden. Der 17. Juni war 1971 in damaliger alter Bundesrepublik ein bundesweiter Feiertag, mit dem an die Zerschlagung des DDR-Volksaufstandes am 17.6.1953 durch Sowjet-Truppen erinnert wurde und das Gedenken an dieses Ereignis wach gehalten wurde. Der 17. Juni wurde in der alten Bundesrepublik als „Tag der deutschen Einheit" bezeichnet. Diese Funktion ging 1990 auf den 3. Oktober über, dem Tag als aus alter Bundesrepublik und ehem. DDR wieder ein tatsächlich geeintes Deutschland wurde. In dem war nun nicht mehr der 17. Juni Feiertag, sondern der 3. Oktober. Als künftiger Tag der deutschen Einheit.

Davon war man 1971 zeitlich noch weit entfernt und so fand die Überführungsfahrt der Kittel-Lok tatsächlich am 17.6.1971 (damals ein Donnerstag) statt. Und das nicht nur als schlichte Lz-Tour, sondern diese Fahrt wurde sogar als Sonderzug-Exkursion genutzt. An die Kittel-Lok wurden zwei Personenwagen gehängt und dadurch DEV-Mitgliedern die Möglichkeit gegeben, an der Kittel-Lok-Überführung teilzunehmen. Der zurück blickende Berichterstatter, der 1971 noch DEV-Mitglied war, ließ sich diese Gelegenheit nicht entgehen und fuhr ebenfalls im Kittel-Überführungs-Sonderzug nach Bruchhausen-Vilsen mit.

Dieser Sonderzug begann am Morgen des 17.6.1971 seine Fahrt im unweit von Osnabrück an der DB-Hauptbahnstrecke Osnabrück – Bremen gelegenen Bohmte. Der Ort war auch Ausgangspunkt für die Strecken der Wittlager Kreisbahn GmbH (WKB). Dieses Privatunternehmen betrieb von Bohmte aus eine Bahnlinie in westl. Richtung bis Schwegermoor und in östlicher Richtung eine an der Nordseite des sich von Osnabrück bis in die Nähe vom westfälischen Minden erstreckenden Wichengebirges entlang führende Bahnlinie, die bis zum an der DB-Strecke Bünde – Bassum liegenden Ort Holzhausen-Heddinghausen verlief. Dieses unter Überwindung der Landesgrenze zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Die WKB-Bahnlinie von Bohmte nach Holzhausen-Heddinghausen sollte der Kittel-Überführungszug des DEV`s am 17.6.1971 als erste Strecke seiner Fahrtroute benutzen, was auch so geschah.

Für die Kittel-Lok stellte die Beförderung dieses Zuges die erste Fahrt vor einem Zug des Personenverkehrs nach fast 55 Jahren dar. Zugleich war es für diese Lok die erste Streckenfahrt nach ebenso langer Zeit; denn sie war ja in langer Zeit davor ausschließlich als Werklok in Osnabrück auf dortigen Gleisen eingesetzt. Am 17.6.1971 trug sie auch noch die Eigentümer-Beschriftung der Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerke, wo sie seit 1917 im Einsatz war. Für ihre große Fahrt in neue Heimat hatte man die Kittel-Lok aber festlich geschmückt.

Durch ihre besondere Bauart wirkte sie auf den ersten Blick hin kaum als Dampflok, sondern mehr wie eine Ellok ohne Bügel, zumal der ihren Stehkessel völlig umschließende Lokkasten einen dunkelgrünen Anstrich besaß. Wagenmäßig bestand der Sonderzug, den dieses Unikum von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen schleppen sollte, zunächst nur aus einem zweiachsigen Triebwagen-Anhänger der Wittlager Kreisbahn (genau dem VB 8 d. WKB), in dem die Fahrgäste dieses Zuges aber bequem Platz fanden. Zunächst rollte er von Bohmte aus am Wichengebirge entlang über den gesamten Verlauf der WKB-Oststrecke bis Holzhausen-Heddinghausen. Unterwegs fand im westfälischen Bereich dieser Strecke in Preußisch Oldendorf, ein erster längerer Halt statt, weil bei der Kittel-Lok schon nach relativ kurzer Zeit der Wasservorrat ergänzt werden mußte.

Hier in Preuß. Oldendorf wurde der von Bohmte nach Bru Vi verkehrende DEV-Sonderzug um einen zweiten Personenwagen ergänzt, wobei es sich um den Plattformwg. handelte, der vorher noch beim VWE-Privatbahnbetrieb in Bodenwerder abgestellt war, nun aber zum DEV überwechselte. Als zur Kittel-Lok passenden Personenwg.-Anhängsel und zugleich drittes DEV-Regelspurfahrzeug, das nun auch mit dem Kittel-Zug nach Bru Vi gebracht wurde. Die Wittlager Kreisbahn hatte übrigens bereits 1966 den größten Teil ihres Regel-Personenverkehrs auf der Schiene aufgegeben und auf Straßenbusfahrten verlagert. Nur auf ihrer Oststrecke gab es 1971 noch zwei Personenzüge, die aber nur an Schultagen fuhren und nicht mal mehr im Kursbuch erschienen. Am 17.6.1971 fuhren diese Züge wegen des Feiertages nicht und auch Güterzugverkehr fand nicht statt, so daß der DEV-Sonderzug an diesem Tag der einzige Zug war, der sich auf den WKB-Gleisen bewegte.

In Holzhausen-Heddinghausen wechselte dieser Sonderzug auf das Gleis der DB-Strecke Bünde/Westf. – Bassum über, die er für wenige Kilometer Weiterfahrt bis ins benachbarte westfälische Lübbecke benutzt. Hier verließ die Kittel-Lok mit ihren nunmehr zwei Wagen erstmal wieder das DB-Streckennetz und setzte ihre Fahrt auf dem Streckennetz der Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB) fort. Dieses Netz reichte 1971 noch im Westen bis Lübbecke. Auf der anschließenden Fahrt auf MKB-Gleis über Hille bis Minden war der beschriebene DEV-Sonderzug am 17.6.1971 wegen des Feiertages ebenfalls der einzige Zug. Eine längere Pause schloss sich für ihn erneut in Minden im Bereich der dortigen MKB-Betriebsanlagen an, wo wiederum die Wasservorräte der Kittel-Lok ergänzt wurden und auch eine techn. Kurz-Durchschau dieser Lok erfolgte. Bislang hatte sie ihre „große Reise“ bestens überstanden.

Das blieb auch so, als sie diese Reise mit ihren beiden Wagen am Haken von Minden/Westf. auf der MKB-Nordstrecke fortsetzte. Die führte 1971 noch über Todtenhausen bis nach Uchte, wo sie eine Verbindung zur DB-Strecke besaß, die vom westfälischen Rahden in West-Ost-Richtung bis ins niedersächsische, direkt an der Weser gelegene Nienburg führte.

Auf seiner Fahrt auf der MKB-Nordstrecke von Minden nach Uchte, wechselte der DEV-Sonderzug auch zwischen den Ortschaften Ovenstädt und Glissen vom Bundesland Nordrhein-Westfalen ins Bundesland Niedersachsen, in dem dieser

Sonderzug nun auch bis zu seinem Ziel Bruchhausen-Vilsen im damaligen Landkreis Grafschaft Hoya verblieb. Die o.a. MKB-Strecke war auch die einzige im Bahnlinien-Netz des westfälischen MKB-Unternehmens, die bis nach Niedersachsen hinein führte. 1971 gab es auf ihr noch Regel-Personenverkehr, der zu diesem Zeitpunkt auch den einzigen Rest-Personenverkehr im Bahnhof Uchte bildete. Die DB hatte den Personenverkehr auf ihrer ebenfalls Uchte berührenden, 58,8 Kilometer langen Strecke Rahden – Nienburg/Weser bereits 1968 eingestellt.

Der o.a. Sonderzug wechselte in Uchte vom MKB-Gleis auf die genannte DB-Strecke, auf der zum Zeitpunkt seiner Fahrt im Strecken-Mittelabschnitt zwischen Uchte und Steyerberg auf einer Länge von 12 Kilometern sogar der Gesamtbetrieb ruhte. Das Gleis der Gesamtstrecke Rahden – Nienburg/Weser war aber auch hier trotz ruhenden Betriebes noch befahrbar und so rollte hier am 17.6.1971 der von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen verkehrende DEV-Sonderzug als einer der absolut seltenen Züge: Das über ein total verkrautetes, mit Gras und Unkraut bedecktes Gleis, das die Kittel-Lok mit ihren beiden Wagen aber ganz gut bewältigte. Ab Steyerberg wurde der Gleiszustand besser, weil hierher noch Güterzüge rollten, die unter anderem auch Industriebetriebe im benachbarten Liebenau bedienten. Bald hinter Liebenau mündete das Gleis der 1971 auch nur noch dem Güterverkehr dienenden DB-Strecke von Diepholz und Sulingen in das der Bahnlinie Rahden – Nienburg und mit gemeinsamem Gleis überwanden beide genannten Strecken anschliessend auf einer 1955 für eine kriegszerstörten Vorgänger-Anlage eröffneten Stahlbrücke kurz vor Nienburg den Weserstrom. Diese Brücke benutzte natürlich auch am 17.6.1971 der Kittel-Sonderzug des DEV`s, der kurz danach auf rechter Weserseite den Bahnhof der Mittelweser-Stadt Nienburg erreichte. Hier wechselte dieser Sonderzug zum zweiten Mal seine Fahrtrichtung, wozu die Kittel-Lok im Nienburger Bahnhof einen Lokumlauf durchführte. Der erste Fahrtrichtungswechsel hatte in Minden stattgefunden.

Nach dem zweiten Fahrtrichtungswechsel begann für den o.a. Sonderzug in Nienburg ein weiterer Höhepunkt im Verlauf seiner höchst bemerkenswerten Fahrt: Von Nienburg bis ins 21,8 Km entfernte Eystrup rollte er im Schlepp seiner überaus seltenen Lok auf den Gleisen der elektrifizierten Hauptbahnstrecke Hannover – Bremen. Ein Höhepunkt vor allem für eben diese Maschine, die sich als absoluter „Lok-Knirps“ einmal dort bewegen durfte, wo sonst nur die großen elektrischen Schwestern mit ihren geradezu astronomisch höheren PS-Zahlen und in genau höheren Spitzen-Geschwindigkeit rollten. Nun zuckelte am Nachmittag vom 17.6.1971 ein kleines, unscheinbares „Lokomotövchen“ mit zwei „Wägelchen“ in gemütlichem Tempo über ein Stück der sonst nur starke und schnelle Züge gewohnten Hauptbahnstrecke Hannover – Bremen. Dabei bewegte sich die Kittel-Lok hier so langsam, daß trotz nur kurzer Strecke von Nienburg bis Eystrup unterwegs im Bhf. Rohrsen noch für den DEV-Sonderzug von Bohmte ein Betriebshalt notwendig wurde, in dessen Verlauf ein DB-Planzug diesen Sonderzug hier überholte. Es war ein Güterzug, der aber schneller als der „Kittel-Express“ mit seinen Passagieren war.

Im Bhf. von Eystrup verließ der o.a. Sonderzug dann zum letzten Mal das DB-Streckennetz, von dem er immerhin drei Teilabschnitte benutzt hatte: Holzhausen-Heddinghausen – Lübbecke/Westf., Uchte – Nienburg/Weser und Nienburg/Weser – Eystrup. In Eystrup gingen die Kittel-Lok und ihre beiden Wagen für den Rest ihrer Fahrt bis Bruchhausen-Vilsen auf die von hier nach Syke führende Bahnlinie der „Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH“ (VGH) über. Wobei die Kittel-Lok aber hier nicht mit eigener Kraft fuhr, sondern die VGH-Diesellok V 36 003 als befördernde Vorspann-Maschine erhielt. Bei der genannten VGH-Lok handelte es sich um die ehem. DB-Maschine V 36 002, die, 1938 gebaut, eine ehemalige Wehrmacht-Lokomotive war. Auf die beschriebene Weise bestand der DEV-Sonderzug von Bohmte auf dem letzten Teil seiner Fahrtroute von Eystrup über Hoya bis Bruchhausen-Vilsen und zugleich auf VGH-Gleis aus zwei Lokomotiven und zwei Wagen. Ein Zug des Personenverkehrs war hier 1971 aber keine Ungewöhnlichkeit; denn die VGH betrieben hier mit ihren Triebwagen zu diesem Zeitpunkt noch Plan-Personenverkehr. Durch seine ungewöhnliche Fahrzeug-Zusammensetzung fiel der DEV-Sonderzug hier aber am späten Nachmittag vom 17.6.1971 doch auf. In Hoya überquerte er auf einer weiteren Stahlbrücke abermals die Mittelweser und erneut auf deren linkes Ufer gelangt, rollte er nun auf dem VGH-Streckenteil, der 1963 von Meterspur auf Regelspur umgebaut wurde und so dem in diesem Teil gelegenen Ort Bruchhausen-Vilsen erstmals die Eisenbahn in Normalspur brachte. Vorher gab es hier nur einen Knotenpunkt für Schmalspurbahn-Strecken. Umbauten und Umspurungen ließen in „Bru Vi“ nur noch eine einzige Schmalspurbahn-Strecke übrig, aus der der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. ab 1966 eine viel beachtete Museumsbahn mit angegliederter historischer Fahrzeug-Sammlung werden ließ. Diese schon zu diesem Zeitpunkt sehr umfangreiche Sammlung erhielt am 17.6.1971 in Bruchhausen-Vilsen ihr zweites und drittes Normalspur-Fahrzeug: Die vom DEV bei den Osnabrücker Kupfer- & Drahtwerken zur musealen Erhaltung erworbene Kittel-Lok, die an diesem Tag in reibungsloser und problemfreier Fahrt von Bohmte bei Osnabrück aus auf interessanten Strecken nach Bruchhausen-Vilsen an ihren neuen Heimat-Standort überführt wurde. Dieses ab Preußisch Oldendorf zusammen mit dem zweiten Normalspur-Personenwagen des DEV`s von ihm stets nur als „Alter Dessauer“ bezeichnet (weil 1917 in Dessau gebaut).

Für die Teilnehmer, die sich diese einmalige Überführungsfahrt in den beiden mitgeführten Wagen nicht entgehen ließen, schloss sich am frühen Abend vom 17.6.1971 noch eine kurze Sonderzugfahrt auf schmaler Spur auf der DEV-Museumsbahn von Bruchhausen-Vilsen bis Heiligenberg und zurück an, wofür der DEV seine Dampflok 31 ("Hoya", Bj. 1899, Herst.: Hanomag) mit einem einzelnen Personenwagen einsetzte. Nach dieser Zusatzfahrt auf schmaler Spur begab sich der zurück blickende Berichterstatter per VGH-Linienbus von Bruchhausen-Vilsen nach Bremen und von dort mit DB-Planzügen zu seinem Heimatort Lübeck. Und das noch voll von durchweg positiven und bleibenden Eindrücken einer bemerkenswerten Überführungs-Tour hinter einer genauso bemerkenswerten und einmaligen Zug-Maschine: Der Kittel-Lok.

Wie sieht es 50 Jahre später mit ihr und dem Begleit-Umfeld ihrer unvergessenen Überführungsfahrt an jenem 17.6.1971 aus. Das der 17.6. seine Funktion als Bundes-Feiertag 19 Jahre nach der o.a. Fahrt an den 30.10. in einer nun wesentlich anderen Bundesrepublik Deutschland abtreten mußte, wurde bereits erwähnt. Zum Zeitpunkt, als der "Tag der deutschen Einheit" erstmals am 3.10. gefeiert wurde, dem 3.10.1990, war die Kittel-Lok schon längst nicht mehr in Bruchhausen-Vilsen, sondern ausgerechnet dort, wo dieser Feiertag damals ganz besonders gefeiert wurde und wo dieses Lok-Unikat noch heute seinen Platz hat: In Berlin!

In Bruchhausen-Vilsen bildeten die Kittel-Lok und die Regelspurwagen in der DEV-Fahrzeugsammlung doch "Fremdkörper", zumal weitere Normalspur-Fahrzeuge in diese Sammlung zumindest damals nicht gelangten. Am betrieblichen DEV-Zentralstandort gab es zwar schon 1971 nicht wenige Gleise in Meterspur für die Abstellung der schon damals ebenfalls nicht wenigen DEV-Schmalspurbahn-Fahrzeuge. Die neu hinzu gekommenen DEV-Normalspur-Exponate mußten in Bruchhausen-Vilsen dagegen auf den regelspurigen Nebengleisen d. VGH untergebracht werden. Die Kittel-Lok nahm anschließend an Fahrzeugausstellungen in DB-Bahnhöfen teil (wo es so etwas damals auch in Norddeutschland noch recht oft gab) und der DEV vermietete diese Lok auch für die Beförderung von Sonderzügen anderer Eisenbahnfreunde-Vereine. Stetes Manko war hier aber die geringe Anhängelast der Kittel-Lok und ihr wegen der Möglichkeit der Mitführung von nur sehr begrenzten Wasser- und Kohlevorräten strikt niedriger Einsatzradius. Weite Strecken und lange Züge ließen sich mit dieser liebenswerten kleinen Lok nicht fahren.

Der DEV selbst setzte sie auch immer wieder für Führerstands-Mitfahrten auf den Normalspur-Gleisen des Bahnhofes Bruchhausen-Vilsen ein und bespannte zuweilen kurze Sonderzüge nach Eystrup und Syke mit ihr, zumal Plan-Reisezüge von hier aus nach "Bru Vi" ab dem Herbst 1972 nicht mehr gelangten, nachdem auch die VGH den Plan-Personenverkehr auf der Schiene aufgegeben hatten. Für den Einsatz seiner Kittel-Lok auf der VGH-Strecke setzte der DEV die beiden inzwischen bei ihm vorhandenen, jeweils dreiachsigen Normalspur-Personenwagen ein. Weitere Normalspur-Wagen beschaffte dieser Verein damals nicht. Dennoch war 1972 auch das Jahr, an dem der DEV an seiner Kittel-Lok eine Hauptuntersuchung durchführen ließ, die ihren Weiterbetrieb für einige weitere Jahre sicherte. In denen wurde sie bis 1976 von der inzwischen entstandenen "Dampf-Eisenbahn Weserbergland" vor deren Museumsbahn-Zügen auf der Strecke Rinteln-Stadthagen eingesetzt. Danach wurde die Kittel-Lok nicht betriebsfähig abgestellt und 1984 übernahm sie das Deutsche Technik-Museum in Berlin in seine umfangreiche Schienenfahrzeug-Sammlung. 1985 bildete die Kittel-Lok noch ein Ausstellungsstück bei den Feierlichkeiten zum Jubiläum "150 Jahre deutsche Eisenbahnen" in Nürnberg; aber danach kam diese technisch wertvolle und einzigartige Lokomotive dauerhaft ins DTM-Museum in Berlin, wo sie noch heute ihren verdienten Platz hat und besucht und besichtigt werden kann.

Auch von seinen Normalspur-Personenwagen trennte sich der DEV später wieder.

Von den Strecken und Bahnlinien, auf denen die Kittel-Lok am 17.6.1971 in mehr oder weniger öffentlicher Sonderzugfahrt von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen überführt wurde, sind die meisten heute, 50 Jahre nach dieser denkwürdigen und unvergessenen Fahrt, noch vorhanden. Auf der Strecke von Bohmte über Preußisch Oldendorf nach Holzhausen-Heddinghausen, die die erste Bahnlinie in der Fahrtroute der o.a. Überführungs-Tour bildete, legte die Wittlager Kreisbahn GmbH (WKB) schon kurze Zeit nach dieser Tour den allerletzten Plan-Personenverkehr still. 1977 kehrte er in etwas anderer Form hierher zurück, als der Verein „Museums-Eisenbahn Minden e. V." (MEM) damit begann, auf Teilen der WKB-Strecken Museumsbahn-Fahrten mit Personenzügen durchzuführen, die aus historischen Fahrzeuge bestanden und teilweise sogar von durch den Verein "Museums-Eisenbahn Minden e.V." (MEM) erhaltene Dampflokomotiven befördert wurden. Diese vorwiegend touristischen Zwecken dienenden Züge rollten an einigen Wochenenden im Jahr. Im übrigen wurde auf den o.a. Strecken von der WKB selbst noch Güterverkehr mit eigenen Diesellokomotiven durchgeführt. Diese Strecken gingen 1989 auf die damals geschaffenen Verkehrsbetriebe des Landkreises Osnabrück (VLO) über, die die Aufgaben, Strecken, Anlagen und Fahrzeuge der bisherigen WKB übernahmen. Der vorherige MEM-Museumsverkehr wurde auch nach dieser Umwandlung weitergeführt und besteht noch heute. Auch Güterzugverkehr findet auf Teilen der ehem. WKB-Strecken heute noch statt. Von diesen Strecken ist, nach wie vor zu den VLO gehörend, im Moment nur noch die Verbindung von Bohmte bis Preußisch-Oldendorf in Betrieb. Von Bohmte bis Schwegermoor und von Preußisch-Oldendorf bis Holzhausen-Heddinghausen liegt das ehem. WKB-Streckengleis noch, ist aber z. Zt. wegen Schäden nicht befahrbar. Für die Bahnverbindung Bohmte - Holzhausen-Heddinghausen (heute Bad Holzhausen) gibt es seit jüngerer Vergangenheit ernsthafte Bemühungen, Bestrebungen und Aktionen, die für diese Teilstrecke eine Wiedereinführung regulären Schienen-Personenverkehrs nach modernen und aktuellen Maßstäben zum Ziel haben. D.h. Taktfahrpläne und Durchführung von deren Fahrten mit modernen Triebwagen und unter Verwendung neu gestalteter Unterwegs-Stationen. Um den Bemühungen für dieses ehrgeizige Projekt deutlichen Ausdruck zu verleihen, veranstalteten der Verkehrsclub Deutschland (VCD), d. Bezirk Minden-Lübbecke-Herford, der Fahrgastverband Pro Bahn, die SPD sowie die Grünen am 28.8.2021 (Sa) mehrere öffentliche und kostenlose Personenzugfahrten auf dem VLO-Gleis zwischen Bohmte und Lintorf, wofür Fahrzeuge des Unternehmens "Weser-Ems-Eisenbahn GmbH" in Ankum (WEE) zum Einsatz kamen (genau unter anderem die ehem. DB-Diesellokomotiven 216 123 und 216 158 mit drei ehemaligen n-Wagen der DB).

Als der DEV-Sonderzug von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen vor 50 Jahren, am 17.6.1971 auf der damaligen noch zur WKB gehörenden Bahnlinie entlang des Wiehen-Gebirges nach Holzhausen-Heddinghausen rollte, stand hier letzter Regel-Personenverkehr kurz vor seinem Ende. Ab Holzhausen-Heddinghausen fuhr dieser Sonderzug bis ins benachbarte westfälische Lübbecke ein kurzes Stück auf der DB-Strecke Bünde/Westf. - Bassum.

Die ist heute nur noch in ihrem westfälischen Teil bis Rahden (Westf.) vorhanden und hier auch noch immer DB-Strecke, auf der im Personenverkehr aber ausschl. die Dieseltriebzüge des Unternehmens Eurobahn zum Einsatz kommen. Sie binden auch noch immer die Stadt Lübbecke an ziemlich dichten SPNV an. Ebenso die benachbarte Stadt Rahden. Nördlich davon ist die einstige, früher einst auch von Fern-Eilzügen benutzte Durchgangsstrecke Bünde - Bassum in ihrem niedersächsischen Bereich seit vielen Jahren (genau seit dem 27.5.1994) stillgelegt. Alle Bemühungen für eine Reaktivierung des Schienenverkehrs in diesem Bereich waren bislang erfolglos.

Die westfälische Stadt Lübbecke konnte zwar ihren Schienenanschluss behalten; aber nur durch die DB-Strecke von Bünde. Vom Gleisnetz der Mindener Kreisbahn (MKB) wird diese Stadt schon seit langem nicht mehr erreicht. Der DEV-Sonderzug Bohmte - "Bru Vi" konnte hier am 17.6.1971 noch von der DB-Strecke Bünde - Bassum (die heute nur bis Rahden verläuft) auf die MKB-Weststrecke nach Minden überwechseln. Ein derartiger Streckenwechsel war in Lübbecke aber zu diesem Zeitpunkt nicht mehr lange möglich, weil die Mindener Kreisbahnen im Verlauf ihrer o.a. Strecke den Personenverkehr und Güterverkehr im Abschnitt Hille - Lübbecke/Westf. einstellten. Zwischen Minden/Westf. und dem am Mittellandkanal gelegenen Ort Hille verblieb der Personenverkehr auf dem Rest der MKB-Weststrecke noch bis zum 28.9.1974. Güterzugverkehr nach/von Hille führen die MKB noch heute durch! Anders sieht es mit der MKB-Nordstrecke nach Uchte aus, die der beschriebene Sonderzug ab Minden in voller Streckenlänge befuhr. Auf dieser Strecke endete der MKB-Regel-Personenverkehr ebenfalls am 28.9.1974. Ab dem 31.10.1977 begannen die MKB abschnittsweise auch mit der Stillegung des Güterzugverkehrs, die 1977 von Uchte aus begann und sich dann in mehreren Teilabschnitten bis in die 2000er Jahre hinein zog. Nach jeweiliger Stillegung verschwand dann auch das Gleis der MKB-Nordstrecke; in und um Uchte war dieses 1978 der Fall.

Schon 1972 hatten die MKB auf ihren Strecken in eigener Regie mit einem museumsbahnähnlichen Sonderzugverkehr begonnen, für den alte ursprünglich württembergische Personenwagen mit MKB-Diesellokomotiven zum Einsatz kamen. Diesen Sonderzugverkehr setzten die MKB auch nach Aufgabe ihres Regel-Personenverkehrs auf der Schiene im September 1974 fort. 1977 wurden die nostalgischen Sonderzugfahrten auf dem MKB-Netz aber vom damals gegründeten Verein "Museums-Eisenbahn Minden e.V." (MEM) durchgeführt, der dafür die o.a. Wagen von den MKB übernahm, diese nun aber mit eigenen Dampflokomotiven beförderte. In der Folge erweiterte die MEM ihre historische Fahrzeugsammlung umfangreich und den MEM-Museumsbahnverkehr gibt es heute noch. Seine teilweise nach wie vor mit Dampftraktion gefahrenen Züge bewegen sich aber auf einem durch die erwähnten MKB-Streckenstillegung inzwischen stark reduzierten MKB-Bahnliniennetz von Minden nach Hille sowie von Minden nach Kleinenbremen und jeweils umgekehrt.

Nach Uchte kamen die MEM-Museumsbahn-Züge auf der MKB-Nordstrecke nie, weil die Präsenz des westfälischen MKB-Unternehmens im niedersächsischen Uchte bereits 1977 endete, als der MEM-Verein erst entstand. Nach Uchte entstand aber ein anderer Museumsbahnverkehr, dessen Züge vom westfälischen

Rahden aus (der nördlichsten westfälischen Stadt überhaupt!) hierher auf dem westl. Rest der einstigen DB-Durchgangsstrecke Rahden - Nienburg/Weser rollten. Auf der fuhren von Rahden bis Uchte und umgekehrt noch Güterzüge. 1991 begann hier dann zunächst mit MEM-Unterstützung ein öffentl. Museumsbahnverkehr, für den Dieseltriebwagen älterer Bauart eingesetzt wurden; unter anderem auch ehemalige DB-Schienenbusse, wie sie ja einst auch im DB-Regel-Personenverkehr der Verbindung Rahden - Nienburg zum Einsatz kamen. Der o.a. museale Triebwagenverkehr nach/von Uchte wurde auch von einem Förderverein unterstützt, der ihn schließlich auch ohne weitere MEM-Beteiligung völlig übernahm und ihn als "Museums-Eisenbahn Rahden - Uchte e. V." selbst durchführte. Allerdings zog sich die DB von der 25,4 km langen Strecke Rahden - Uchte völlig zurück, so daß hier nur noch die musealen Triebwagen-Fahrten verblieben. Um diese weiterhin erhalten zu können, wurde die o.a. Strecke von den an ihr gelegenen Gemeinden gekauft und anschliessend an die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) verpachtet, die für die Streckenunterhaltung sorgt und für die Triebwagen-Fahrten der Museums-Eisenbahn Rahden - Uchte e. V., die es dann und wann immer noch gibt, als EVU fungiert.

Das alles lag am 17.6.1971 noch in zeitl. weiter Ferne, als der Kittel-Dampf-Sonderzug des DEV's in Uchte von der MKB-Nordstrecke auf die damals noch durchgehend vorhandene und zum Bundesbahn-Streckennetz gehörende Bahnlinie Rahden - Uchte wechselte und seine Fahrt auf ihr von Uchte bis Nienburg fortsetzte. Die durchgehend von Rahden bis Nienburg und umgekehrt fahrenden und von den berühmten "Steppenpferd"-Dampflokomotiven der Baureihe 24 vom Bw Rahden beförderten Güterzüge gab es 1971 schon acht Jahre lang nicht mehr und der von Schienenbussen abgewickelte Personenverkehr auf der o.a. Durchgangsstrecke war restlos am 28.9.1968 eingestellt worden. Auf dem 12 Kilometer langen Mittelstück dieser Strecke, genau zwischen Uchte und Steyerberg ruhte 1971 sogar der Gesamtbetrieb.

Sie war aber auch hier noch benutzbar, so daß der o.a. DEV-Sonderzug hier am 17.6.1971 fahren konnte. Knapp 5 Jahre danach, am 30.5.1976, wurde dieser Streckenabschnitt aber vollständig stillgelegt und 1980 abgebaut. Anschließend wurde die ehemalige Bahntrasse in einen heute noch vorhandenen Radwanderweg umgestaltet. Ab Steyerberg rollte der DEV-Sonderzug Bohmte - Bru - Vi dann auf Gleis, auf dem 1971 von Nienburg aus Güterzüge rollten. Das bis in die 1990er Jahre, dann wurde der östl. Rest der einstigen Durchgangs-Bahnlinie Rahden - Nienburg auf dem sechs km langen Teilstück Steyerberg - Liebenau für den Gesamtverkehr ebenfalls stillgelegt und danach verschwand das Gleis auch hier. Seither ist vom östlichen Teil der o.a. 1910 eröffneten Bahnlinie noch das 14,6 km lange Teilstück Liebenau - Nienburg einschl. der Weserbrücke von 1955 vorhanden und auch noch in Betrieb! Auf dem Weg der Reststrecke Nienburg/Weser - Liebenau erhält das auf einem ehemaligen Militärgelände bei Liebenau und mit dieser Strecke über ein Anschlussgleis verbundene Oxxynova-Werk ein bis zweimal in der Woche Kesselwagen, die vom Rangierbahnhof Seelze bei Hannover direkt hierher gebracht oder von dort umgekehrt für die Fahrt zum Rbf Seelze abgeholt werden.

Dafür kommt jeweils durchgehend von Seelze bis Liebenau und zurück eine Diesellok der DB Cargo AG zum Einsatz, wobei es sich um eine Maschine des V-90-Typs, eine Lok der Baur. 261 (Gravita) oder eine der Vossloh-Mietlokomotiven vom Typ DE 12 oder DE 18 (Baur. 1480/1485) handelt. Die Kesselwagen-Beförderungen von Seelze Rbf nach Liebenau und umgekehrt bilden heute die einzigen Regel-Zugleistungen für Diesellokomotiven im Bereich der Bahnverbindung Hannover - Bremen. Zuweilen und sporadisch rollen auch Kesselwagen-Ganzzüge nach/von Liebenau, die von Diesellokomotiven befördert werden, die zu Firmen außerhalb des DB-Konzerns gehören.

Durch die o.a. Kesselwagen-Beförderungen bewegt sich wenigstens noch immer wieder etwas Zugverkehr auf der Weser-Eisenbahnbrücke bei Nienburg. Vor 50 Jahren, am 17.6.1991, erreichte auf ihr der DEV-Sonderzug Bohmte - Bruchhausen-Vilsen den Bahnhof von Nienburg, von wo aus er bis ins benachbarte Eystrup auf der DB-Hauptbahn-Verbindung Hannover - Bremen weiter dampfte. Die wird heute von zahlreichen ICE- und IC-Zügen der DB Fernverkehrs AG benutzt. Hinzu kommen viele SPNV-Züge der DB Regio AG und ebenfalls nicht wenige Güterzüge zu den Häfen in Bremerhaven, Bremen und Wilhelmshaven sowie von dort. Der o.a. DEV-Sonderzug fuhr am 17.6.1971 nur ein kurzes Stück auf der o.a. Verbindung, um ab Eystrup seine Restfahrt bis Bruchhausen-Vilsen auf der VGH-Bahnlinie Eystrup - Syke fortzusetzen.

Auf der gibt es heute auch einen touristischen Personenverkehr, der von Anfang Mai bis Anfang Oktober jeweils an Sonntagen durchgeführt wird und insbesondere dem Bahn-Zubringerverkehr für die DEV-Museumsbahn in Bruchhausen-Vilsen dient. Mit erstem derartigen Zubringerverkehr begann der DEV 1985 und betätigte sich dadurch erstmals wieder im Normalspur-Betrieb. Dieses aber zunächst mit einem von den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya GmbH (VGH) ausgeliehenen Dieseltriebwagen. In den 1990er Jahren übernahm der DEV dann auch erstmals wieder nach langer Zeit und Abgabe der Kittel-Lok eigene Normalspur-Fahrzeuge in seine Sammlung.

Vor allem handelte es sich bei ihnen auch um die letzten V-36-Diesellokomotiven der VGH, die nach dortiger Ausmusterung vom DEV übernommen wurden. Von diesen ehemaligen DB-Diesellok-Oldtimern gingen vier zum DEV über, konnten diese aber bis auf eine Lok nicht dauerhaft erhalten werden. Nur die übrig gebliebene ex-DB und ex-VGH-Maschine des DEV's ist noch betriebsfähig. Mehr Erfolg hatte er mit einem Regelspur-Dieseltriebwagen vom Typ "Esslingen", der einst bei der Kleinbahn Niebüll - Dagebüll bzw. d. Nordfriesischen Verkehrs-Betrieben AG (NVAG) zum Einsatz kam. Der DEV richtete ihn soweit her, daß er als DEV-eigenes Fahrzeug ab 2007 im touristischen Sonntags-Personenzugverkehr der VGH-Bahnlinie Eystrup - Syke zum Einsatz kommen konnte, der nun unter dem Angebots-Markenzeichen "Kaffkieker" in Zusammenarbeit mit d. VGH und dem Tourismus-Verband "Mittelweser" durchgeführt wird. Der "Kaffkieker"-Zugverkehr wurde bald noch um einen vierachsigen Dieseltriebwagen des MaK-Typs ergänzt, der ebenfalls von d. Kleinbahn Niebüll - Dagebüll bzw. d. Nordfriesischen Verkehrs-Betrieben AG (NVAG) zum DEV kam und aktuell den touristischen Sonntags-Personenzugverkehr von Eystrup nach Syke und umgekehrt bewältigt.

Durch die Kaffkieker-Aktivitäten hat der DEV seit vielen Jahren nun doch seinen festen und anhaltenden Platz im historischen Zugverkehr auf Normalspur-Gleisen gefunden.

Vor 50 Jahren, 1971, stand der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. schon einmal davor und zu diesem Zwecke überführte er am 17.6.1971 sein erstes Regelspur-Fahrzeug, die Kittel-Lok, in spektakulärer und unvergessener Transfer-Tour von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen. Von der 159,7 Kilometer umfassenden Fahrtroute dieser Überführungsfahrt sind an Strecken heute, 50 Jahre später, noch 103,2 Kilometer vorhanden. Der Rest, ein Drittel der damaligen Fahrtroute, ist nach Stillegung verschwunden. Und das an versch. Stellen (Lübbecke - Hille, Minden - Uchte und Uchte - Liebenau). Damals, am 17.6.1971, entfielen in der Fahrtroute des DEV-Kittel-Überführungszuges 100 Kilometer Gesamtstrecke auf Bahnlinien von seinerzeitigen Privatbahn-Betrieben (WKB, MKB, VGH; gibt es alle drei noch, WKB als VLO) und knapp 60 Kilometer auf das Bundesbahn-Streckennetz.

Heute, 50 Jahre später, wäre die Fahrt des beschriebenen Überführungs-Zuges in der geschilderten Weise nicht mehr möglich. Mal abgesehen von der Tatsache, daß die Lok dieses Zuges, die legendäre Kittel-Lok schon seit über vierzig Jahren nicht mehr mit eigener Kraft bewegbar ist und sie nun seit über 35 Jahren museales Standobjekt in Berlin ist, sind die Möglichkeiten und die betrieblichen Vorschriften inzwischen eingeschränkter und strenger als in den Zeiten, in denen die Überführung der Kittel-Lok im Juni 1971 von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen erfolgte. Bei Bewegung unter eigener Kraft müssen ebenfalls museale Fahrzeuge heute auch für Überführungsfahrten mit den vielen und aufwändigen Sicherheits-Einrichtungen ausgerüstet sein, die jetzt auch für alle Eisenbahn-Triebfahrzeuge des Regelbetriebes vorgeschrieben sind. Und auch im Falle einer Schleppfahrt durch ein derart ausgestattetes Triebfahrzeug wäre im Falle der Kittel-Lok-Überführung die niedrige geringe Geschwindigkeit dieser Lok ein empfindliches Hindernis, das eine Überführungs-Tour wie die vor 50 Jahren heute unmöglich machen würde.

Ausweich-Routen, wie die damaligen, auf denen der Kittel-Langsamläufer mit seiner geringen Höchstgeschwindigkeit niemand störte, sind heute zumindest zusammenhängend wie beschrieben nicht mehr vorhanden und der dichte Hauptbahnbetrieb mit seinen Schnellfahrten erlaubt zumindest am Tage derartige "Schleichfahrten" im "Zuckeltrab" kaum noch. Hinzu kommt die Tatsache, daß heute die Transport-Möglichkeiten für Schienenfahrzeug-Überführungen auf dem Straßenweg inzwischen einfacher und problemloser geworden sind. Eine Überführung wie die der Kittel-Lok heute per Spezial-Fahrzeug auf dem Straßenweg durchzuführen, ist im heutigen Eisenbahngefüge nicht nur unkomplizierter, sondern in der Regel gegenüber dem Bahntransport auch billiger.

Aber auch schon vor 50 Jahren bedeutete die beschriebene Überführungs-Fahrt eine große Besonderheit - zumal sie mit einem mit Personen besetzten Zug durchgeführt wurde. Bei sich anschließenden Überführungsfahrten zu ihren Einsatzorten wiederholte sich das nicht.

Da war keine Teilnahme mehr wie am 17.6.1971 möglich und man konnte die Kittel-Lok nur noch an ihren Einsatzorten in Kurzstrecken-Zügen auf festen Einzelstrecken erleben. Eine Strecken-Reise mit einem Personenzug über eine für die Kittel-Lok längere Distanz wie zum o.a. Zeitpunkt gab es nicht mehr.

Auf der letzten Etappe dieser Strecken-Reise erhielt die Kittel-Lok wie beschrieben noch eine Diesellok der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH (VGH) als Vorspannmaschine, bei der es sich aber auch um eine sehr interessante Lok handelte, nämlich die zweite von ursprünglich zwei jeweils dreiachsigen Dieselmaschinen, die 1937 bei Orenstein & Koppel zunächst auf eigene Rechnung gebaut und unter Nacharbeiten bei der BMAG 1938 von der Maschinenbau AG für die Deutsche Wehrmacht angekauft und hier unter der Typenbezeichnung WR 360 C 12 in Dienst gestellt wurden. Diese beiden jeweils 360 PS starken Maschinen bewährten sich im militärischen Eisenbahnbetrieb sehr gut, so daß sich die Wehrmacht entschloss, größere Serien dieses Loktyps zu beschaffen, was auch so geschah. Gegenüber den beiden Voraus-Maschinen verfügten die Serien-Lokomotiven vom Typ WR 360 C 14 über weitere Änderungen und Verbesserungen. Die Wehrmacht stellte zw. 1939 und 1944 vom Dieselloktyp WR 360 C 14 insgesamt 261 Maschinen in Dienst. Bis zum Ende des 2. Weltkrieges 1945 erfolge ihr Einsatz auschließlich für militärische Zwecke, was die WR-360-C-Lokomotiven in viele der damals von Deutschland besetzten Länder Europas brachte. Einzelne dieser Maschinen gelangten in jener Zeit bis nach Nordafrika. Im eigenen Land waren WR-360-C-Diesellokomotiven der Wehrmacht z. B. unter anderem auch damit beschäftigt, nicht öffentliche Personenzüge zu befördern, um Belegschaften bzw. Arbeitspersonal zu geheimen Produktionsanlagen der Rüstungsindustrie zu bringen. So zogen damals derartige Lokomotiven nicht öffentliche Werks-Personenzüge in Lübeck zur Munitionsfabrik im Waldgebiet "Wesloer Forst", wo diese Fabrik bis Kriegsende von der alliierten Luftaufklärung unentdeckt blieb. Der gesamte Schienenverkehr im o.a. Lübecker Gebiet mußte mit WR-360-C-Dieselmaschinen abgewickelt werden. Dampflokomotiven wären hier wegen ihrer Rauchentwicklung viel zu sehr aufgefallen.

Von den o.a. Diesellokomotiven gingen 1945 nach Wehrmacht-Auflösung 110 auf die Deutsche Reichsbahn über, die diesen Maschinen die Baureihenbezeichnung V 36 gab. Von den WR-360-C-Lokomotiven, die 1945 von der DR Übernommen worden waren, übernahm die Deutsche Bundesbahn nach ihrer Gründung 1949 insges. 70 Maschinen, während 40 von ihnen bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR verblieben. Die Baureihenbezeichnung V 36 änderte sich bei nunmehr zwei deutschen Staatsbahnen nicht. Wegen der guten betrieblichen Erfahrungen mit diesem Loktyp hatte die DR sogar 1947/48 nochmal 14 Maschinen davon nachbauen lassen. Die Deutsche Bundesbahn beschaffte dann 1950 auch nochmal 18 neue V-36-Lokomotiven.

Von den ältesten V-36-Maschinen begann sich die DB jedoch in den 1960er Jahren zu trennen. Dazu gehörte auch die Lok V 36 002, die ja zu den beiden ersten 1937/38 gebauten WR-360-C-Lokomotiven gehörte und technisch etwas anders war, als die danach in Dienst gestellten Serien-Maschinen dieses Typs.

Diese 1937 bei Orenstein & Koppel (O&K) gebaute Lok wurde 1945 in den DR-Lokpark übernommen und kam 1947 unter der DR-Nr. V 36 002 wieder in Betrieb. Nun für ausschließlich zivile, nicht-militärische Aufgaben. Für die wurde V 36 002 zunächst 1947 im Bahnbetriebswerken Hamm/W beheimatet. 1948 kam sie dann nach Wuppertal und 1949 ins Bw Mannheim, wo sie auch ihre Übernahme durch die Deutsche Bundesbahn erlebte. 1952 gelangte diese Lok dann ins Bw Hamburg-Harburg und vom 21.10.1953 bis zum 22.5.1954 war V 36 002 im Bw Lübeck beheimatet. Am 23.5.1954 wurde sie vom Bw Lübeck ins benachbarte Bw Heiligenhafen abgegeben, das sie nun auch häufig auf der Inselbahn der Ostseeinsel Fehmarn einsetzte. Dadurch wurde V 36 002 nicht selten ebenfalls auf den mit Gleisen versehenen Schiffen der Fehmarn-Sundfähre transportiert. Im Mai 1956 erfolgte die weitere DB-Stationierung dieser Lok aber im Aw Opladen, wo sie als Werklok eingesetzt wurde. In dieser Zeit erlebte V 36 002 im Juni 1960 einen Zusammenstoß mit dem DB-Elektro-Triebzug ET 30 012. Wie er wurde aber auch die o.a., inzwischen 22 Jahre alte Diesellok wieder instandgesetzt. 1966 musterte die DB sie dann aber doch aus.

In jener Zeit suchten die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH (VGH) dringend gebrauchte Diesellokomotiven, weil die 1963 begonnene Umstellung ihrer Bahnlinie von Hoya über Bruchhausen-Vilsen bis Syke von Meter- auf Normalspur abgeschlossen war. Da erwies es sich als Vorteil, daß die VGH bei der DB schnell drei gebrauchte V-36-Diesellokomotiven erwerben konnte. Eine von ihnen war die bisherige DB-Maschine V 36 002, die die VGH in ihrem Fahrzeugbestand am 22.9.1966 in Dienst stellten, wo sie künftig unter VGH-Betriebsnummer V 36 003 im hellroten Firmenanstrich dieses Privat-Unternehmens zur Beförderung von dessen Güterzügen zum Einsatz kam. In den Jahren 1976 bis 1982 kauften die VGH bei der DB nochmals fünf hier ausgemusterte V-36-Maschinen und setzten sie nun auch im VGH-Bahnverkehr vor dessen Güterzügen ein. Die VGH konnten damit in ihrem Normalspurbetrieb völlig auf den Dampflokeinsatz verzichten und verfügten inzwischen über insgesamt acht ehemalige DB-Diesellokomotiven der Baureihe V 36, die bei den VGH nun unter deren Betriebsnummern V 36 001 - V 36 008 eingesetzt wurden.

Innerhalb der o.a. V-36-Flotte der VGH war die in dieser Flotte wegen ihres Prototyp-Status doch recht besondere Lok V 36 003 auch die Maschine, die einen für die VGH-Diesellokomotiven recht seltenen Reisezugeinsätze absolvieren durfte. Ihren Regelpersonenverkehr auf der Schiene wickelten die VGH auschließlich mit Dieseltriebwagen ab. Ihre Diesellokomotiven beförderten nur Personenzüge des Sonderverkehrs - und das kam aber eher selten vor. Am 17.6.1971 war es aber VGH-Diesellok V 36 003 vorbehalten, den Sonderzug des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. (DEV), mit dem dieser Verein seine damals frisch erworbene Kittel-Dampflok von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen überführte, auf den letzten Stück von dessen interessanter Fahrtstrecke zwischen Eystrup und Bruchhausen-Vilsen zu befördern. Bis Eystrup wurde dieser mit Fahrgästen besetzte Sonderzug wie beschrieben von der Kittel-Lok mit eigener Kraft bewegt. In Eystrup erhielt diese Lok Vorspann in Form der den o.a. Zug nun noch bis "Bru Vi" befördernden VGH-Diesellok V 36 003, was aber noch einen interessanten Schluss-Akkord im Verlauf dieser bemerkenswerten Überführungs-Tour bildete.

V 36 003 war aber auch die erste Lok, die die stattliche V-36-Flotte der VGH verließ. Am 1.6.1972, nur knapp ein Jahr, nachdem sie den DEV-Sonderzug von Bohmte mit seinem "Kittel-Dampfer" schleppte, wurde die VGH-Lok V 36 003 nach einem Kurbelwellen-Bruch abgestellt und kam danach auch nicht wieder in Betrieb. Nach knapp fünf Jahren Abstellzeit bei den VGH wurde die o.a. Lok im April 1977 endgültig ausgemustert und anschliessend verschrottet. Von den anderen sieben Maschinen des V-36-Typs trennten sich die VGH nach Erwerb von jüngeren Gebraucht-Lokomotiven schrittweise in den Jahren 1980 - 1998. Da die V-36-Maschinen inzwischen längst einen historischen Wert besaßen, übernahm der DEV-Verein in Bruchhausen-Vilsen vier dieser Maschinen 1998 in seine Fahrzeugsammlung, während zwei andere in den Museumsbestand der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte e.V. (DGEG) wechselten. Dadurch wurde zunächst von den sieben Rest-V-36 der VGH nur eine wie V 36 003 schon vorher verschrottet. Der DEV konnte aber von diesen Rest-V-36 auf Dauer ebenfalls nur eine erhalten. Dieses bis heute und das auch betriebsfähig. Bei ihr handelt es sich um die frühere VGH-Lok V 36 005, die 1944 gebaut wurde und die einst bei der DB als V 36 237 im Einsatz war. Nachdem die VGH ihren eigenen Lokbestand umfangreich dezimiert hat, steht diese V 36 auch als DEV-Lok der VGH weiterhin als Reservelok zur Verfügung und hat als solche ihren Platz in Hoya.

Die DB beendete den V-36-Einsatz 1981, bei der DR war das ein Jahr später der Fall. 50 Maschinen dieses interessanten Loktyps sind heute noch museal erhalten - einige sogar nach wie vor betriebsfähig (wie z.B. auch beim DEV).

Vor 50 Jahren waren die V-36-Maschinen auf deutschen Gleisen bei Staats- und Privatbahnen noch eine Selbstverständlichkeit und an relativ vielen Orten anzutreffen. Dennoch bedeutete der Einsatz einer derartigen Maschine vor dem beschriebenen DEV-Überführungszug eine Besonderheit -wenngleich auch der unbestrittene "Star" dieses unvergessenen Zuges eine andere Zugmaschine war: Die legendäre KITTEL-LOK!

Michael Hecht

Am frühen Morgen v. 17.6.1971 hatte Deutschland´s schon damals einzige, und zu diesem Zeitpkt. noch bebetriebsfähige Kittel-Stehkessel-Dampflok ihre vorherige Heimat Osnabrück, wo sie fast 55 Jahre lang zu Hause war, verlassen und war in Lz-Tour alleine auf d.DB-Hauptbahnstrecke Osnabrück - Bremen über das Wiehengebirge bis ins benachbarte Bohmte gedampft und rangierte dort vom DB- zum Ost-Bhf., der damals wie heute den Bhf. der WKB bzw. heute der VLO in Bohmte bildete u.bildet. Im Bhf.Bohmte Ost übernahm die Kittel-Lok den Triebwg. Anhänger 8 der WKB, in dem die Teiln.d. Kittel-Überführungs-Fahrt ab Bohmte bis zum Fahrtziel Bruchhausen-Vilsen am 17.6.1971 mitfuhren. Vor Beginn dieser Fahrt wurden die Wasservorräte der o. a. Lok im Verlauf ihrer 'BruVi'-Überführg. ein erstes Mal im Bhf. Bohmte Ost ergänzt, was das obere der neben stehenden Bilder zeigt. Erkennbar ist darauf auch d. Hinweis am Lokkasten, daß die vorher beim Kabelmetall-Werk in Osnabrück als Werklok tätige Kittel-Maschine DB-Gleise eigentlich nicht benutzen durfte. Für die Überführg.-Tour von Osnabr. n.Bruchh.-V. am 17.6.1971 war das nur mit entsprechender Sondergenehmigung möglich.

Fotos: Michael Hecht.

Zunächst bewegte sich der beschriebene u. abgebildete Zug d. Überführungsfahrt ab Bohmte ohnehin nicht auf DB-Gleisen, sondern auf der Strecke d. Wittlager Kreisbahn (WKB). Auf der gelangte der Zug dieser Fahrt zunächst bis Preuß. Oldendorf, wo ihr uriges Zugpferd den von ihr beförderten Wagen zunächst verließ und sich alleine zum hier befindl.WKB-Lokschuppen begab, was d. unteren der neben stehenden Bilder zeigen.

Auch die neben stehenden Bilder zeigen, wie die Kittel-Lok am 17.6.1971 in Preuß. Oldendorf zum dortigen Lokschuppen rangiert. In den führte zum Aufnahme-Zeitpunkt nur noch ein Gleis hinein. Der zweite Lokschuppenstand präsentierte sich bereits gleislos und diente den WKB-Straßenbussen, die damals bereits den größten Teil des WKB-Personenverkehrs abwickelten. Auf dem unteren Bild dampft die Kittel-Lok in den abgebildeten WKB-Lokschuppen hinein. Hier mußten bereits erneut die Wasservorräte für dieses Mini-Dampfross ergänzt werden.

Fotos:
Michael Hecht.

Nach der Wasseraufnahme rangierte sich die Kittel-Lok vom WKB-Lok= schuppen in Preuß. Oldendorf auf die Südseite des dortigen Bahnhofes und gelangte dabei auch in die Nähe seines Empfngsgebäudes sowie zum Unterstand, in dessen Bereich die rechts oben sichtbare WKB-Diesellok 2 ihre Feiertags-Betriebspause am 17.6.1971 verbrachte. An der Bhf.-Südseite von Preuß. Oldendorf übernahm die Kittel-Lok den drei-achsigen Personenwagen, den der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. (DEV) von der Kalibahn in Empelde geschenkt bekam und der mit der Kittel-Überführungstour am 17.6. 1971 von seinem vorherigen Abstell-ort in Preuß. Oldendorf nach Bruch. -Vilsen gebracht wurde. Dieser Wg. wurde 1917 bei der Waggonfabrik Dessau für die KPEV gebaut und war später bei der Kalibahn Empelde in Hannover auf deren Gleisnetz als Bereisungswagen eingesetzt. Wegen seines Erbauerortes wurde dieser Ci-Wagen beim DEV stets nur als der 'Alte Dessauer' bezeichnet.

Fotos: Michael Hecht.

Am Rande vom WKB-Bhf. Preuß. Oldendorf waren während des Aufenthaltes vom DEV-Kittel -Zug am 17.6.1971 auch abge-stellte WKB-Fahrzeuge zu entdecken, die aus der Zeit des intensiveren WKB-Schie= nen-Personenverkehrs (bis 1966) stammten und ganz un-ten rechts zu sehen sind. Es handelte sich um den WKB-Triebwg. T 2 (Bj. 1936),der 1967 abgestellt u.1973 ver-schrottet wurde. Außerdem um d.ehem.Staatsbahn-BC2-Personenwg. 'Mst 36 499',der später von der Staatsb.zur WKB kam. Von ihr wurde er 1970 an d. EK verkauft. 1977 gelangte er z.Museums-Eisenbahn Minden (MEM), wo er heute noch im Einsatz in deren Museums-Personen= zügen ist.

Oben ist die Kittel-Lok nochmal zu sehen, als sie im Verlauf ihrer Überführungsfahrt von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen am 17.6.1971 im WKB-Bhf. Preuß. Oldendorf vom dortigen Lokschuppen zu dem rechts abgebildeten Personenwagen rangiert, um ihn für ihre weitere Fahrt nach 'BruVi' mit zu übernehmen. Dieser Wagen gehörte fortan wie auch die Kittel-Lok für einige Jahre lang z. Fahrzeugsammlung des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. (DEV) in Bruchhausen-Vilsen. Auf dem unteren Bild ist d. DEV-Kittel-Überführungszug auf seiner Fahrt von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen im Bhf. Holzhausen-Heddinghausen zu sehen, wo er vom WKB-Gleisnetz auf die DB-Strecke Bunde-Bassum wechselte. Das geschah vor der Hintergrund-Kulisse des Wiehengebirges. Auf der DB-Strecke Bünde-Bassum dampfte die Kittellok mit ihren beiden Wagen bis ins benachbarte Lübbecke/Westf.

Fotos: Michael Hecht.

Von Preuß. Oldendorf rollte der DEV-Kittel-Überführungszug am 17.6.1971 weiter nach Holzhausen-Heddinghausen und von dort auf dem DB-Gleis der Strecke Bünde-Bassum bis ins benachbarte Lübbecke/Westf., wo der o. a. Sonderzug auf den obigen Bildern im dortigen Bhf. zu sehen ist. Die Kittel-Lok beförderte nun zwei Wagen, weil in Preuß. Oldendorf der 'Alte Dessauer' d. DEV's hinzugekommen war, der nun gleich hinter der Sonderzug-Lok der 'Marke Kittel' lief. Im DB-Bhf. der nordwestfälischen Stadt Lübbecke begegnete dem DEV-Kittel-Zug der Eilzug Bremen-FRank= furt/M. (damalige Zugnr. E 1762), der auf dem unteren Bild bei seiner Ankunft im o. a. Bhf. zu sehen ist. Ihn beförderte eine im Bw Oldenburg/O. stationierte 216-Diesellok der DB. Der DEV-Kittel-Zug verließ hier in Lübbecke das DB-Netz erstmal wieder und setzte seine Fahrt auf der zum Netz der Mindener Kreisbahnen (MKB) gehörenden Strecke über Hille nach Minden/Westf. fort. Die gibt es zwischen Lübbecke und Hille heute nicht mehr. Man beachte auch die Bahnsteig-Beflaggung im Bhf. Lübbecke/W., die zum Aufn.-Zeitpunkt am 17.6.1971 wegen des damaligen Feiertages d. deutschen Einheit stattfand.

Fotos: Michael Hecht.

Das obere der obigen Bilder zeigt den DEV-Kittel-Überführungszug im Bhf. Minden Oberstadt, wo er zum ersten Mal seine Fahrtrichtg. wechselte, um anschl. von hier aus weiterhin auf dem Streckennetz der Mindener Kreisbahnen (MKB) nach Uchte weiter zu fahren. Die Aufnahme entstand im MKB-Bhf. Minden Oberstadt nach bereits erfolgtem Fahrtrichtungswechsel. Die Kittel-Zuglok fuhr nun wieder direkt an den WKB-Triebwagen-Anhänger 8 gekuppelt.

Eine weitere Ergänzung der nicht sehr umfangreich bemessenen Wasservorräte für die Kittel-Lok fand nach Weiterfahrt mit dem DEV-Sonderzug Bohmte - Bruchhausen-Vilsen im MKB-Lokschuppen des Bahnhofes in Uchte statt, in dem diese Lok auf dem unteren Bild zu sehen ist.

Fotos: Michael Hecht.

Nachdem die Kittel-lok in dem auf dem neben stehenden Bild rechts erkennbaren Lokschuppen d. MKB in Uchte ein weiteres Mal mit Wasser befüllt wurde, rangierte sie hier mit dem DEV-Sdzg.Bohmte-BruVI in den DB-Teil des Bahnhofes Uchte um. Diese Rangierfahrt ist im linken Bildteil bereits im DB-Bereich dieses Bahnhofes zu sehen. In diesem Bereich ist d. o.a.Sdzg. auf dem unteren Aufnahme abgebildet.

Im Bhf. Uchte fand zum Zeitpunkt, an dem das untere der obigen Bilder im Juni 1971 aufgenommen wurde, auf den dortigen DB-Gleisen im Regelbetrieb nur noch Güterverkehr statt. Die Mindener Kreisbahnen (MKB) kamen damals von Minden her an Werktagen noch mit wenigen Plan-Personenzügen nach Uchte. Heute sind MKB und DB völlig von den wenigen Rest-Schienen im o. a. Bhf. verschwunden. Es ist hier nur noch eine Museumsbahn von Rahden übrig geblieben.

Fotos: Michael Hecht.

Von Uchte aus rollte der DEV-Kittel-Zug am 17.6.1971 weiter nach Nienburg/Weser und befuhr dabei auch den Streckenabschnitt Uchte - Steyerberg, auf dem zu diesem Zeitpunkt der Gesamtbetrieb ruhte. Vier Monate später wurde dieser zur ehem. Durchgangs-Bahnlinie Rahden - Uchte - Nienbg. gehörende Abschnitt für nicht mehr befahrbar erklärt und 1976 dann formal stillgelegt. 1980 erfolgte hier der Gleisbaubau u. danach wurde auf der ehem. Bahntrasse an dieser Stelle ein Radwanderweg angelegt. Der Kittel-Überführungs-Sonderzug des DEV's am 17.6.1971 dürfte einer der letzten Züge im Bahnlinien-Streckenabschn. Uchte-Steyerberg gewesen sein - wenn nicht sogar der letzte. Die beiden oberen der neben stehenden Bilder entstanden in diesem Abschn. vom Zugende des o. a. Zuges aus, der Endplattform des in ihm mitgeführten 'Alten Dessauer's'. Auf dem oberen dieser beiden Bilder ist das Einfahrtsignal des Bahnhofes Uchte aus Ri. Steyerberg und Nienburg zu sehen.

Das unterste der neben stehenden Bilder entstand vom gleichen Fotografen-Standpunkt aus während der Fahrt des DEV-Kittel-Zuges über d. Mittelweser in Nienburg auf der dortigen Eisenbahnbrücke, die damals (im Juni 1971) zur seinerzeit noch durchgeheneden Bahnlinie Rahden - Uchte - Nienburg gehörte. Heute ist sie in ihrem östl. Bereich einschl. der abgebildeten Brücke nur noch zwischen Liebenau und Nienbg. vorhanden. Der DEV-Kittel-Zug wechselte auf ihr vom linken auf das rechte Ufer der Mittelweser.

Fotos: Michael Hecht.

Nachdem der DEV-Kittel-Überführg.-Zug in Nienburg v. linken auf das rechte Weserufer und anschl. in den Personenbhf. der Mittelweser-Stadt Nienburg gelangt war, fand in diesem Bhf. für den o. a. Zug ein weiterer Fahrtrichtg.-Wechsel statt. Vor seiner Weiterfahrt verließ sein Kittel-Zugmaschinchen aber die beiden Wg. dieses Zuges und dampfte solo ins zum Aufnahme-Zeitpunkt am 17.6.1971 noch existente DB-Bw Nienburg, wo bei der Kittel-Lok eine abermalige Wasser-Ergänzung erfolgte. Das obere der neben stehenden Bilder zeigt, wie die Kittel-Lok in Nienburg vom Pbf ins Bw dampft. Auf den Bildern darunter kommt sie umgekehrt nach Wasser-Ergänzung vom Bw zurück und dampft durch den Gbf hindurch zum benachbarten Pbf zurück.

Deutlich ist auch auf den neben stehenden Bildern erkennbar, daß d. Kittel-Lok lediglich über zwei Spitzenlichter verfügte und nicht wie schon 1971 bei deutschen Eisenbahn-Tfz. üblich über d. dri Spitzenlicht. Wg. vorheriger ausschl. Verwendung d. Kittel-Masch. als Werklok auf fabrikinternen Gleisen war das bei dieser Maschine auch nicht notwendig gewesen.

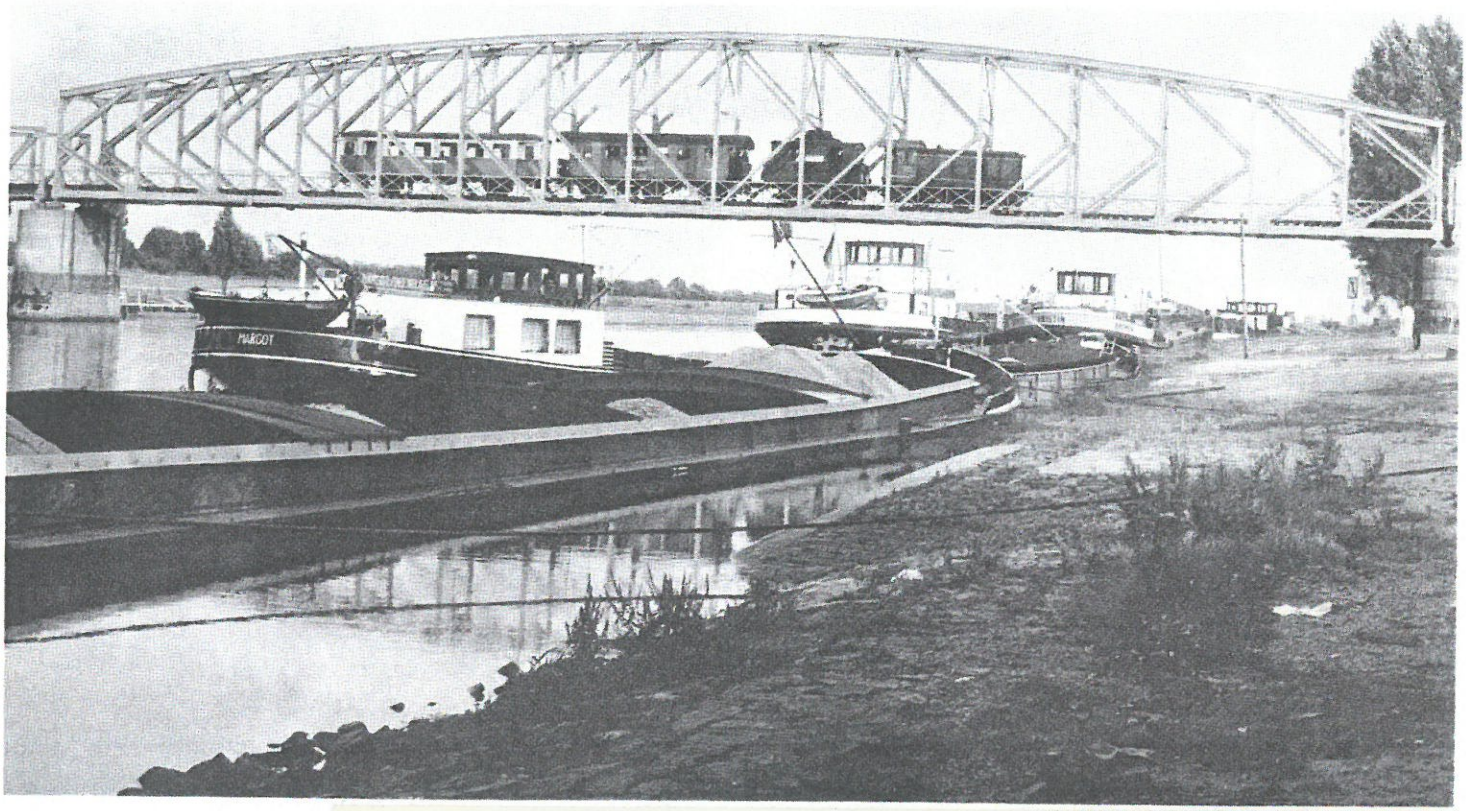
Fotos:
Michael Hecht.

Das obere der obigen Bilder zeigt den DEV-Kittel-Zug im Pbf von Nienburg/Weser kurz vor seiner Weiterfahrt. Die führte nun auf der DB-Hauptbahnstrecke Hannover-Bremen von Nienbg. bis Eystrup, wobei der genannte, besondere Sonderzug unterwegs noch im Bhf. Rohrsen von einem DB-Güterzug überholt wurde, was auf dem unteren der genannten Bilder zu sehen ist. Diesen Güterzug beförderte die DB-Ellok 140 820 (damals, im Juni 1971 im Bw Seelze beheimatet).

Fotos: Michael Hecht.

In Eystrup verließ der Kittel-Überführungszug des DEV´s am späten Nachmittag vom 17.6.1971 endgültig das DB-Streckennetz und fuhr hier in den Gleisbereich der 'Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH' (VGH) hinein, deren Strecke Eystrup-Syke dieser Sonderzug bis zu seinem nicht mehr weiten Endziel Bruchhausen-Vilsen benutzte. Für diese Schluss-Etappe übernahm allerdings die Diesellok V 36 003 der VGH (die ehem. DB-Lok V 36 002 !) die Führung dieses Zuges. Die genannte Diesellok, die auch eine ehem. Wehrmacht-Maschine vom Typ WR 360 C darstellte, setzte sich für die Restbeförderung des beschriebenen und abgebildeten DEV-Sonderzuges im VGH-Bereich des Eystruper Bahnhofes vor die Kittel-Dampf= lok. Der dadurch nun aus zwei Lokomotiven und zwei Wagen bestehende DEV-Kittel-Zug ist in dieser erweiterten Fahrzeug-Zusammensetzung auf den obigen Bildern im genannten Bahnhofsteil von Eystrup zu sehen.

Fotos: Michael Hecht.



Das obere Bild zeigt den DEV-Kittel-Zug, als er am 17.6.1971 auf der VGH-Strecke Eystrup-Syke in Hoya auf der dortigen Eisenbahnbrücke erneut die Mittelweser überquerte u. dadurch hier wieder vom rechten auf d. linke Weserufer zur gelangte. Kurz hinter der Weserbrücke legte der o.a.Zug im Bhf. von Hoya einen letzten Unterwegshalt ein, den die beiden unteren Bilder zeigen.

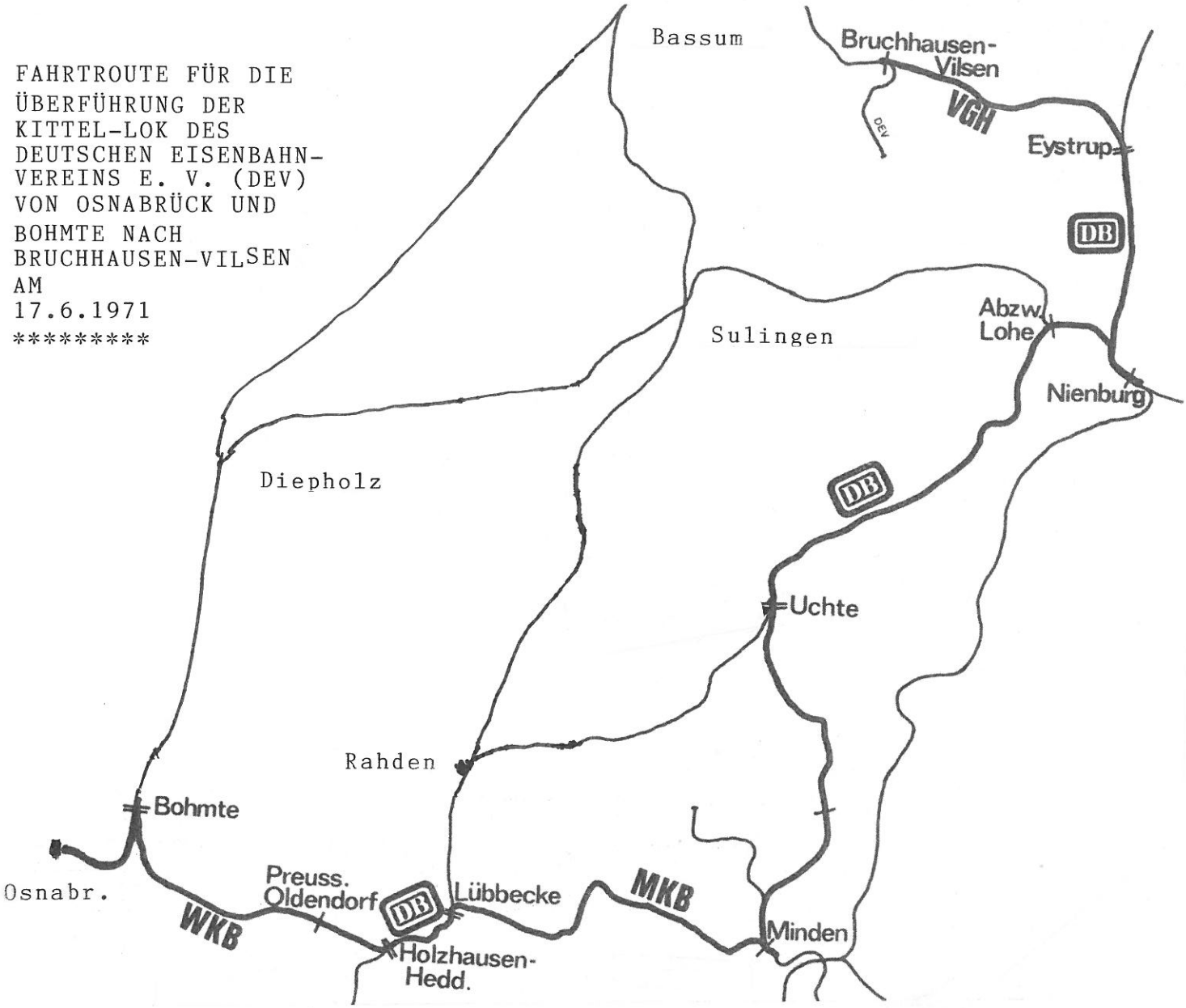
Fotos: Oben = OOK, Mitte u. unten = Michael Hecht.

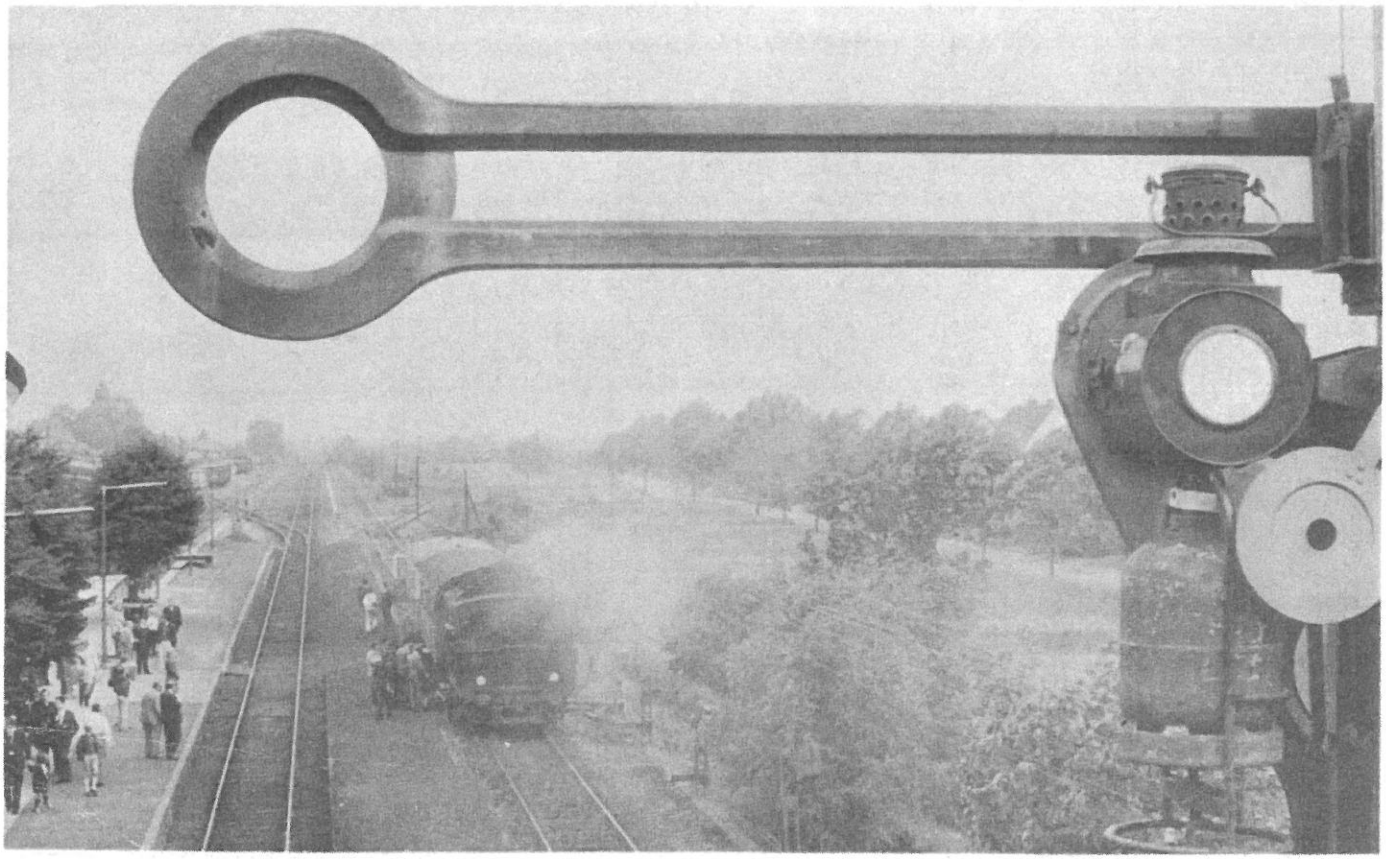
Nach der Überführungsfahrt der Kittel-Lok von Bohmte nach Bruchhausen-Vilsen schloss sich für die Teilnehmer dieser interessanten. einzigartigen u. unvergessenen Fahrt am Abend d. 17.6.1971 noch eine kurze Zusatztour per Sonderzug auf der meterspurigen DEV-Museumsstrecke von Bruchhausen-Vilsen bis Heiligenberg und zurück an. Hierfür kam damals die DEV-Dampflok HOYA (Bj. 1899) mit einem einzelnen zweiachsigen Personenwagen in Trambahn-Bauart zum Einsatz. Das obere der neben stehenden Bilder zeigt den Sonderzug dieser Zusatztour auf schmaler Spur im Bhf. Heiligenberg. Dort waren auch die seinerzeit an dieser Stelle abgestellten DEV-Wagen zu entdecken, die das mittlere Bild zeigt. Auf dem unteren Bild ist die Lok HOYA während der beschriebenen und abgebildeten Zusatztour beim Lokumlauf im Bhf. Heiligenberg zu sehen.

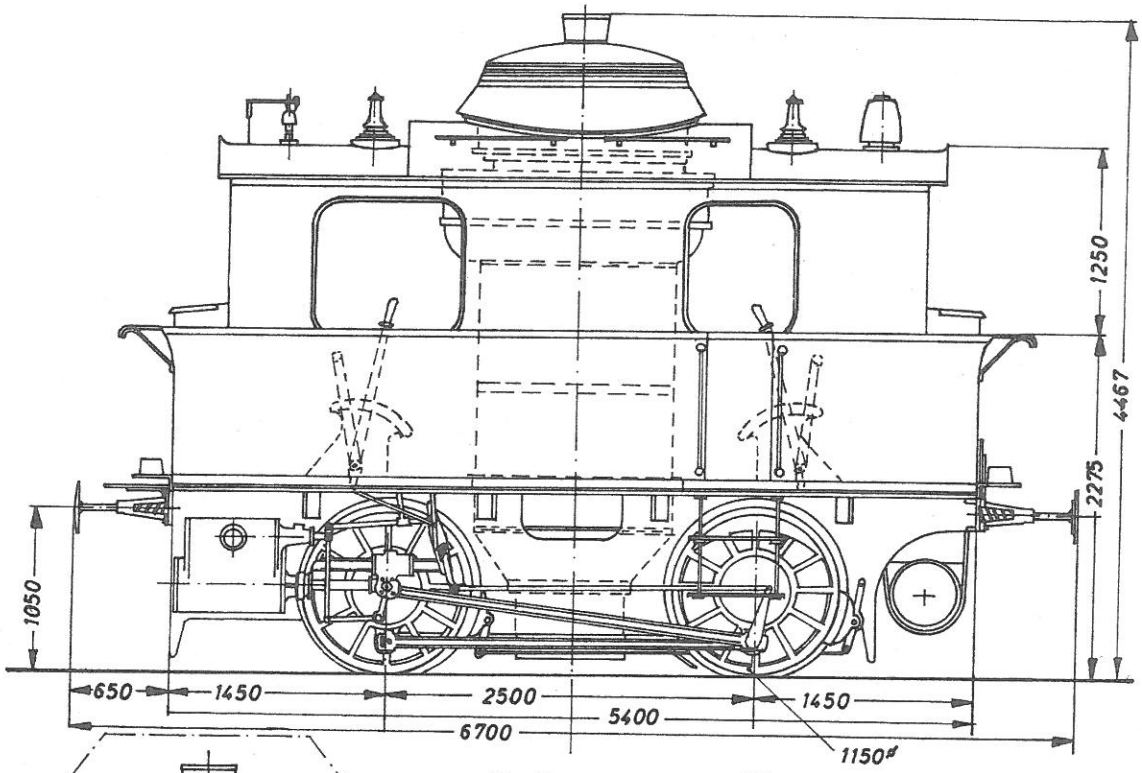
Fotos:
Michael Hecht.

FAHRTROUTE FÜR DIE ÜBERFÜHRUNG DER KITTEL-LOK DES DEUTSCHEN EISENBAHN-VEREINS E. V. (DEV) VON OSNABRÜCK UND BOHMTE NACH BRUCHHAUSEN-VILSEN AM 17.6.1971

****

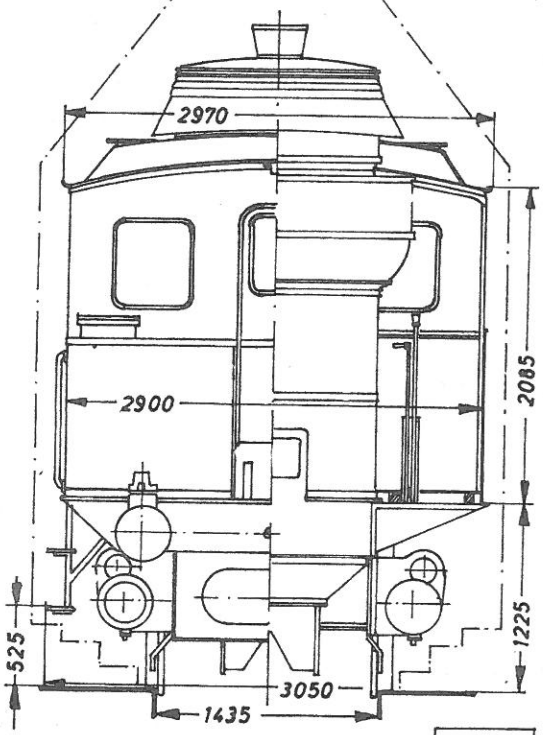






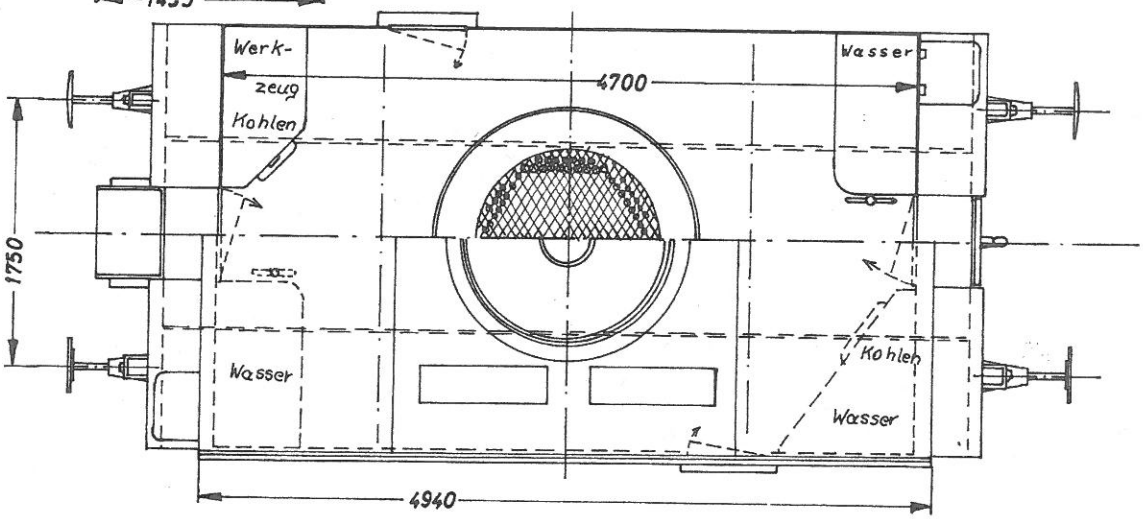
OSNABRÜCKER KUPFER- UND DRAHTWERK

2



Hersteller: MF Esslingen
Baujahr / F.Nr.: 1911 / 3481

M 1 : 50



Ein Beispiel für die leider insges. eher wenigen Einsätze, die nach dem Juni 1971 für die Kittel-Lok in ihrem DEV-Betrieb erfolgten, ist ihre Teilnahme am Bahnhofsfest im Bhf. Barsinghausen bei Hannover am 29.4.1972 anl. des dortigen 100-jährigen Bestehens der Eisenbahn. Die Kittel-Lok wurde im Verlauf dieses Festes für Führerstandsmitfahrten im Bhf. Barsinghausen (der heute zum Netz der S-Bahn Hannover gehört) eingesetzt, wo sie auf den obigen Bildern während einer von diesen Fahrten zu sehen ist. An dem genannten Fest nahmen auch eine DB-Dampflok der Baur. 50 teil, wie auf der unteren Aufnahme erkennbar ist. Außerdem auch die DB-Schnellfahr-Ellok 103 003, die auf beiden Bildern zu sehen ist. Sie wurde 1989 für kurze Zeit zu einer Bahndienst-Lok der Baur. 750, bis dann ihr Getriebe zum Einbau in die Lok 103 222 kam. Die Reste von 103 003 wurden danach verschrottet. Sie ist dadurch die einzige der vier Prototyp-103er, die dieses Schicksal ereilte. Die anderen drei dieser Maschinen sind museal erhalten. Das gleiche gilt für die Kittel-Lok, die seit vielen Jahren ihren Platz im Deutschen Technikmuseum in Berlin hat.

Fotos: Michael Hecht.