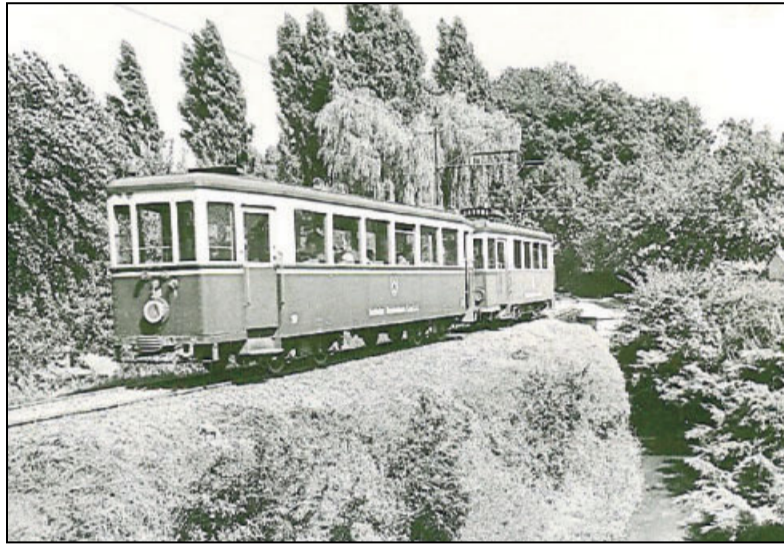




Beliebt waren die Fahrten zum Hafengebäude nach Vlotho mit anschließender Dampferfahrt auf der Weser. Das Foto zeigt Schüler auf einem Ausflug im Jahr 1951. Fotos (2): Kommunalarchiv/Sammlung Wagner



Wegen zahlreicher Verabredungen im Zug wurde die Herforder Kleinbahn im Volksmund auch »Küsschen-Bahn« genannt – hier auf einer Fahrt durch Enger.



Noch unter Dampf fährt die Kleinbahn zwischen Lübbertor und Bergerter entlang der Werre durch Herford. Heute befindet sich an der Stelle ein Rad- und Fußweg. Fotos (2): Geschichtsverein



Gruppenbild aus Enger: das Werkstattpersonal im Jahr 1920 vor beziehungsweise auf einer Dampflok. Hier wurden die Wagen der Herforder und Bielefelder Kleinbahnen repariert. Foto: Kommunalarchiv

Die Kleinbahn – Film und Führung

Für Liebhaber der Kleinbahn wird am morgigen Samstag, 23. April, eine Führung entlang eines kleinen Teilstücks der ehemaligen Strecke angeboten. Treffpunkt ist der ehemalige Kleinbahnhof in der Goebenstraße. Die Führung beginnt um 15 Uhr.

In der Volkshochschule wird am Dienstag, 10. Mai, ab 19 Uhr der Friedrich-Korte-Film über die letzten Tage der Kleinbahn gezeigt. Wie groß das Interesse an dem Thema beziehungsweise dem Film ist, hatte



Friedrich Korte drehte den Film.

sich vor einem Jahr im Kino Capitol gezeigt. Dort waren drei Termine in verschiedenen Kinohäusern notwendig, um den Bedarf halbwegs abzudecken. Mehr als 1000 Interessierte hätten den Film gesehen, sagt Mathias Polster vom Herforder Geschichtsverein.

Eine dauerhafte Anlaufstelle ist das Kleinbahnmuseum in Enger in der Bahnhofstraße. An jedem ersten Sonntag im Monat kann in der Zeit von 15 bis 17 Uhr alles rund um die Kleinbahn besichtigt werden.



Endhaltestelle Bergedorf: Bis 1962 fuhr die Kleinbahn noch bis Vlotho. Längst haben die Linienbusse und der individuelle Autoverkehr die Bahn als wichtigstes Verkehrsmittel abgelöst. Von der Jahrhundertwende bis

in die 60er Jahre verband die Herforder Kleinbahn Orte des Kreises Herford von West nach Ost. In Spitzenzeiten fuhren mit der Bahn jährlich 4,4 Millionen Fahrgäste. Foto: Sammlung Polster

Der Triebwagen trug einen Trauerflor

Vor 50 Jahren fuhr die Herforder Kleinbahn zum letzten Mal

■ Von Jana Budek

Herford (HK). Wer damals dabei war, hat diesen Tag bis heute nicht vergessen. Vor 50 Jahren, am 22. April 1966, befuhr die Herforder Kleinbahn die Strecke zwischen Spenge und Herford zum letzten Mal – eine Fahrt, die einem Staatstrauerakt glich.

Trauerflor zierte den Triebwagen, winkende Menschen mit Taschentüchern standen am Schienenstrang, der Schnaps floss in Strömen und falsch gestellte Weichen verhinderten eine reibungslose Fahrt. Schon wenige Tage später wurde mit dem Abbau der Gleise begonnen. Und so wie einst die erste Fahrt der Kleinbahn von Herford nach Enger am 10. August 1900 zwei Tage zuvor das Ende der uralten Postkutschen-Verbindungen besiegelte, so musste nun ein ehemals sehr fortschrittliches Transportmittel der kostengünstigeren Beförderung per Bus und Lastkraftwagen weichen.

Im 19. Jahrhundert galt die Anbindung an die Eisenbahn als Motor für die Industrialisierung. So auch für Herford. Seit 1847 an das Schienennetz der Köln-Mindener angeschlossen, begann 1895 die Planung des Baus einer Kleinbahn für die ländlichen Gebiete. Dem vorausgegangen waren die Verabschiedung des Kleinbahngesetzes im Jahr 1892 und die Subventionierung des Schienennetzes durch den preußischen Staat.

Auf Initiative des Herforder Landrates Georg von Borries trafen sich am 17. August 1895 interessierte Vertreter der Kreise aus dem Ravensberger Land. Der erste Streckenentwurf sah eine Kleinbahnstrecke von Halle bis Vlotho vor. Dieses Konzept war jedoch nicht durchzusetzen. Eine Reihe von Uneinigkeiten zwischen den einzelnen Gebietsvertretern führte dann dazu, dass der Kreistag 1897 den Bau einer eigenständigen Strecke zwischen Wallenbrück, über Enger, Herford, Bad Salzuflen nach Vlotho beschloss. Ein zähes Ringen um Streckenlinien, Finanzierung und Spurbreite folgte. Hatte man sich anfangs für eine Spurweite von 60

Zentimetern ausgesprochen, erfolgte später die Entscheidung für die Meterspur.

Die 1898 gegründete Gesellschaft zur Finanzierung und zum Betrieb der Kleinbahn brachte ein Stammkapital von 1,4 Millionen Mark auf. Der Kreis Herford sicherte sich als größter Anteilseigner die Stimmenmehrheit im Aufsichtsrat. Kreis und Kommunen steuerten etwa 97 Prozent, private Unternehmer knapp 3 Prozent bei. Zwei Jahre dauerten die Arbeiten für die Strecke von Herford über Enger nach Wallenbrück. Am 10. August 1900 fuhr der erste Zug nach Enger, am 20. September von dort nach Wallenbrück.

In Enger, dem Berührungspunkt mit der Bielefelder Kreisbahn, entstand eine Werkstatt für die Wagons und Lokomotiven beider Streckennetze. 1902 folgte die Eröffnung der Abschnitte von Herford über Bad Salzuflen nach Exter, ein Jahr später dann weiter bis Vlotho/Hafen. Insgesamt belief sich die Strecke auf rund 40 Kilometer.

Vielen Menschen war es nun möglich, außerhalb ihres ländlichen Wohnortes eine Arbeit nachzugehen. Und auch für die Schüler brachen bessere Zeiten an. Sie konnten nun mit der Bahn nach Herford an die weiterführenden Schulen gelangen und mussten nicht mehr im Internat wohnen.

Von Anfang an diente das Schienennetz auch dem Transport von



Vor 50 Jahren: Am letzten Betriebstag, dem 22. April 1966, trug die Kleinbahn »Trauer«. Foto: KAH/Sammlung Heese

Gütern. So besaßen viele Firmen eigene Gleisanschlüsse zum Hauptschienenstrang. Bis 1930 wurden 20 Anschlussgleise geschaffen. Noch heute führen Gleise auf das Werksgelände der ehemaligen Möbelfabrik Kopka (Sulo) an der Bündler Straße. Durch die Nähe des Herforder Kleinbahnhofs zum Güterbahnhof der Staatsbahn konnten viele Güter ohne Umladen direkt an die Betriebsstandorte gelangen. Die normalspurigen Eisenbahnwagons wurden auf Rollböcke umgeladen und Huckepack transportiert.

30 Jahre fungierten als Zugmaschinen ausschließlich die Dampflokomotiven. Nach der Übernahme

der Kleinbahn durch das Elektrizitätswerk Minden-Ravensberg (EMR) wurde in den Jahren 1930 bis 1933 die gesamte Strecke elektrifiziert. Die Kleinbahn für die Personenbeförderung erhielt nun den Namen »Elektrische«. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges nahm der Güterverkehr stark ab, so dass ab Mitte der 50er Jahre der Transport über die Schiene eingestellt wurde. Beim Personenverkehr brach die Zeit der Linienbusse an. Die Linienführung war flexibler und rentabler, auch weil die Straßen nicht vom Betreiber erhalten werden mussten. Parallel dazu nahm der individuelle Autoverkehr zu. Gab es 1955 etwa 5000 Pkw im Kreis Herford, so waren es zwölf Jahre später schon an die 32 000.

Hinzu kam das Auslaufen der befristeten Trassenkonzession für die Teilstrecke von Herford nach Vlotho. Dieser Abschnitt wurde 1962 stillgelegt, ein Jahr später folgte das ewige Sorgenstück von Wallenbrück bis Spenge und schließlich 1964 der innerstädtische Verkehr in Herford. Letztendlich waren es mehrere Gründe, die zur Stilllegung der Kleinbahn führten. Unrentabilität für das EMR, das gleichzeitig auch der Betreiber des Busverkehrs war, auf der einen Seite und zu zögerliches Verhalten der Kommunen auf der anderen Seite verhinderten die Aufrechterhaltung dieser bis zum Schluss geliebten Möglichkeit der Fortbewegung.



Die Haltestelle der Kleinbahn an der Goebenstraße diente nicht nur den Fahrgästen zum Ein- und Aussteigen. Der Kleinbahnhof war auch Knotenpunkt für

den Umschlag von Gütern. Hier ist einer der ersten elektrischen Triebwagen zu sehen, die ab Juni 1930 nach und nach die Dampflokomotiven ersetzen.