

1 1/2-DECKER-ZÜGE MIT
VLV-DOPPELSTÖCKWAGEN-
BETEILIGUNG

Oben = Am 29.9.1985
im Verlauf der VLV-
Sonderzugfahrt von
Nürnberg nach Krefeld
mit SWEG-Triebwagen d.
Bauart NE 81 im Bhf.
Aglastershausen.



Darunter = Am 26.4.1987
mit DB-Dieseltriebzug
628/928 251, hist.
Steuerwg. 11 005 und
Museums-Diesellok
V 200 007 im Bhf. Süder-
brarup.



Mitte oben = In hoch-
sauerländischer Wald-
landschaft bei Schmal-
lenberg am 30.12.1989
im Verlauf der VLV-
Sonderzugfahrt von
Lübeck nach Essen mit
dem hist. Steuerwagen
11 005 und der DB-Lok
212 306. Planmäßige
Reisezüge rollten an die-
ser Stelle schon lange
nicht mehr und inzwischen
ruht hier längst der Gesamt-
betrieb !



Mitte unten = Auf
Lübecker Stadtgebiet
am 17.5.1986 im ehem.
(bald wieder erstehen-
den !) Pbf Lübeck-
Dänischburg als Sdztg.
'VLV-OSTHOLST.-EXPR.II'
mit V 200 007 und
DB-Silberlingen.



Ganz unten = Am
14.12.1991 als Sdztg.
'VLV-BEROLINA-EXPR.II'
auf der Berliner Stadt-
bahn nach Durchfahrt
durch den Bhf. Alexan-
derplatz mit den hist.
yl-Wg. 11 224 + 11 005
gezogen von DR-Diesel-
lok 118 731.



Fotos:
Michael Hecht.

EISENBAHN-FAHRZEUGEINSATZ WÄHREND DER TRAVEMÜNDER WOCHEN

Die Travemünder Woche (TW) als zweite große und internationale Segelveranstaltung in Schleswig-Holstein bietet traditionell nicht so umfangreiche Veränderungen bei den Fahrzeugeinsätzen auf holsteinischen Gleisen, als das bei der Kieler Schwesterveranstaltung im Juni der Fall ist. Das war auch bei der diesjährigen, vom 20. bis zum 29. Juli 2012 durchgeführten Travemünder Woche nicht anders. Es gab hier einzig Abweichungen im RB-Pendelverkehr zwischen Lübeck Hbf und Lübeck-Travemünde Strand an den Wochentagen, wo hier außerhalb der TW Dieseltriebzüge der Baur. 628 u. 648 zum Einsatz kommen. Die waren während der TW-Dauer durch lokbespannte Zügeinheiten ersetzt. Am 20., 23., 24. u. 25.7.2012 wurde dafür eine Fahrzeuggarnitur verwendet, die aus RBSH-Ellok 143 311 und sechs einstöckigen RBSH-Wagen als Wendezug (Steuerwagen 34 130) bestand. Diese Garnitur fuhr aber am Abend des 25.7.2012 als RE-Zug von Lübeck nach Hamburg und kam auch nicht mehr nach Lübeck zurück. Ihre Nachfolge im RB-Pendel nach/von Travemünde übernahm bis einschl. 27.7.2012 die RBSH-Ellok 112 173 mit einer aus vier Wagen bestehenden Doppelstock-Wendezugeinheit (Steuerwagen 81 116 'STORMARN'). An den beiden TW-Wochenenden bestand der Zugverkehr nach/von Lübeck-Travemünde Strand tagsüber ausschl. aus den Sa/So ohnehin durchgehend von Hamburg Hbf über Lübeck Hbf nach Lübeck-Travemünde Strand und zurück fahrenden Doppelstock-Wendezugeinheiten in Langzug-Version mit Lok Baur. 112. In den TW-Nächten Fr/Sa + Sa/So gab es zusätzl. Züge zwischen dem Strandbahnhof in Travemünde und Lübeck Hbf mit teilweisem Anschluß nach Hamburg Hbf. Zusätzliche Fahrten gab es auch im Linienbusverkehr zwischen Travemünde und dem Lübecker Zentrum nur in den Nächten Fr/Sa + Sa/So. Teilweise dann sogar in Lübeck auf dem ZOB mit einem einmaligen Nachtbus-Anschlußangebot, das in dieser Form nur während der Travemünder Woche angeboten wird.

Die Züge der Bahnverbindung Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand fuhren während dieser Veranstaltung ab 16.00 Uhr sämtlich unter Polizeibegleitung. Zwischenfälle durch alkoholisierte und/oder gewalttätige Fahrgäste gab es aber diesmal kaum wie auch das TW-Begleitprogramm 2012 von keinen größeren Zwischenfällen betroffen war. Die Züge und Busse nach/von Lübeck-Travemünde waren während der TW-Dauer insbesondere ab nachmittags sämtlich sehr gut besetzt und wurden umfangreich genutzt.

Am 25.7.2012 erreicht die oben beschriebene n/nf-Wendezugeinh. mit 143 311 als RB-Zug von Travemünde her den Lübecker Hbf an einem der bislang heißesten Tage dieses Jahres in Lübeck.

Foto:
Michael Hecht.



Nach kurzer Wendezeit fuhr die n/nf-Wendezugeinheit zurück von Lübeck Hbf nach Lübeck-Travemünde Strand, wobei RBSH-Ellok 143 311 ihre 'Rotlinge' diesmal zog.

Fotos:
Michael Hecht.

An den beiden Tagen des ersten Wochenendes der Travemünder Woche war die o. a. Wendezugeinheit wg. Doppeldecker-Einsatzes nach/von Travemünde auf den Abstellgleisen von Lübeck Hbf in Wochenendruhe 'geparkt'. Gesellschaft leisteten ihr dabei am 21.7.2012 auch mehrere Lokomotiven von DB Schenker (mit 152 079 vorne rechts) sowie die Doppeldecker-Garnitur, die die n/nf-Einheit dann am 26.7.2012 im 'Travemünde-Pendel' ablöste.

Auch die Linienbusse der Lübeck-Travemünder Verk.-Ges. (LVG) zwischen Lübeck u. Travem. waren wie die Züge während der TW gut ausgelastet. Hier der LVG-Bus Nr. 126 auf der LVG-Linie 40 auf dem Lübecker ZOB.

Die einteiligen LVG-Dreiachser sind seit dem Mai 2012 wieder öfter im Lübecker Kernbereich und auf dem ZOB der Hansestadt zu sehen, nachdem sie zeitweise mehr auf den Travemünder Innenbereich 'verbannt' und einige Fahrzeuge wohl vorübergehend abgestellt waren. Die Serie der LVG-Busse vom Typ MAN NU 313-15/A 25 umfaßt die Wagen 124-128 sowie 132-137 und wurde in den Jahren 2004 + 2005 gebaut.



LÜBECKER V-200-BEWEGUNGEN

Im Juni 2012 gab es in Lübeck in kurzer Folge Bewegungen von Maschinen der einstmals hier sehr markanten Lokbaureihe V 200 bzw. 220 zu erleben. Zwar vollzogen sich derartige Bewegungen hier diesmal nicht im Minutenabstand wie man es im Bereich von vielen Lübecker Bahnanlagen vor 30 Jahren durchaus noch jeden Tag erleben konnte; aber es lagen nur wenige Tage zwischen den beiden jüngsten Lübecker '220-Rollouts' und es waren (für heutige Gegebenheiten durchaus bemerkenswert) sogar zwei verschiedene V-200-Maschinen daran beteiligt. Die erste von ihnen, die im Juni 2012 auf Gleisen in und um Lübeck rollte, ist hier sogar zu Hause: Die in der Hansestadt beheimatete und heute hier museal vom Verein 'Historische Eisenbahn Lübeck e. V.' (HEL) erhaltene Lok V 200 007 des Nürnberger DB-Museums holte den HEL-Gesellschaftswagen am 19.6.2012 nach dessen jüngster HU im Bahn-Instandsetzungswerk Neustrelitz ab u. brachte ihn an diesem Tag zurück in seine Lübecker Heimat. Mitgeführt wurde dabei auch die Lok 218 338. Derzeit nicht durch eigene Kraft betriebsfähig, soll sie weiterhin in Lübeck als Museumslok an die (hier noch nicht ganz beendete) 218-Ära erinnern, die sich an die V 200/220-Epoche in hanseatischen Gefilden anschloss. Die einst zu DB-Zeiten (sogar noch von d. RBSH) auch von Lübeck aus eingesetzte 218 338 war für einige Zeit in Neustrelitz abgestellt, hat ihr Domizil nun aber wieder in Lübeck.

Die zweite V-200-Maschine, deren Fahrt man nur wenige Tage nach der jüngsten V-200-007-Bewegung auf Lübecker Gleisen erleben konnte, war am 23. Juni 2012 die Lok V 200 033. Diese von den Hammer Eisenbahn-Freunden e. V. (HEF) bei der Museums-Eisenbahn Hamm (MEH) erhaltene Lok zog an diesem Tag einen von Vienenburg nach Schönberger Strand und zurück verkehrenden Sonderzug, der auf seiner Hin- und Rücktour auch über Lübeck fuhr und hier dabei jeweils im Hbf hielt.

Nähere Einzelheiten über diese beiden interessanten Lübecker V-200-Bewegungen in jüngster Vergangenheit werden auch noch an anderen Stellen dieser LBE-Folge beschrieben.

V 200 033 verläßt
am 23.6.2012 mit
dem Sonderzug
Vienenburg-
Schönberger Strd.
den Lübecker Hbf
in Richtg. Kiel.



V 200 007 erreicht mit 218 338 und dem HEL-Gesellschaftswagen im Schlepp am 19.6.2012 von Neustrelitz her (über Waren, Lalendorf Ost, Güstrow, Bützow, B. Kleinen u. Grevesmühlen) ihr Ziel Lübeck, wo sie hier am Hgbf vorüber fährt.

Fotos: Michael Hecht.

ARBEITS-
BESUCHE
AUF LÜBECKER
GLEISEN

Kurz nach dem Pfingstfest 2012 kam von Lübeck aus ein großes selbstfahrendes Schleifgerät der Firma Speno (Typ RR 16 M 52, Fahrzg.-Nr. 99 81 9217 002-9 A-RTS) zum Einsatz. Behandelt wurden damit in nächtlichen Schleiffahrten wohl vor allem Schienen von Streckenabschnitten der Bahnlinie Lübeck-Hamburg. Während seiner Einsatzpausen stand das Speno-Schleifgerät tagsüber jeweils auf den Bau- und Arbeitsfahrzeug-Abstellgleisen neben dem Lübecker Hbf und unterhalb der St.-Lorenz-Brücke (Meierbrücke) an deren Ostseite. Hier fanden dann auch immer wieder Wartungsarbeiten an diesem Schleif-Triebwagen statt. Er wurde begleitet von mehreren Zubehör- u. Servicewg., bei denen es sich unter anderem um Containerfahrzeuge handelte, die auch die Wohn- und Schlafunterkünfte für die Begleit-, Fahr- u. Bedienmannschaft des o. a. Triebwagens beherbergten. Das beschriebene Großschleifgerät und seine Zusatzfahrzeuge hielten sich bis zum 5.6.2012 in Lübeck auf. Die Wagen waren in Österreich eingestellt.

Fotos:
Michael Hecht



JETZT + EINST

Bis zur Mitte der 1970er Jahre führte die Deutsche Bundesbahn die Schleifarbeiten an ihrem Schienennetz noch selbst und mit eigenen Spezialfahrzeugen durch. Hierfür gab es bei der alten DB antriebslose Schleifzüge, die aus Wagen mit den erforderlichen Schleifeinrichtungen und d für den Betrieb dieser Züge notwendigen Zubehörwagen gebildet waren. Die DB-Schienenschleifzüge wurden bei ihren Einsätzen in der Regel von zwei Lokomotiven des Planbestandes befördert. Eine Maschine am einen, die zweite am anderen Zugende. Auf nicht elektrifizierten Strecken waren es zunächst aussch. Dampflokomotiven, wo schon mit Strom gefahren werden konnte, kamen Elektrolokomotiven zum Einsatz. Ab dem Beginn der 1960er Jahre wurde die Dampftraktion dann auch zur Beförderung der Schleifzüge mehr und mehr auf Dieselmotoren umgestellt. Anfang Mai 1970 hielt sich einer dieser Züge auch (wieder einmal) in Lübeck auf, um seinerzeit die von der Hansestadt ausgehenden DB-Strecken abzuschleifen. Lokmäßig kamen dafür zwei brandneue Diesellokomotiven der Baureihe 215 zum Einsatz. Im Bw Flensburg beheimatet waren es die ersten Maschinen dieser Baureihe im Bereich der DB Hamburg. Die 215er-Stationierung war hier als Vorlauf für den kurze Zeit später folgenden 218-Betrieb gedacht. Das Bw Flensburg erhielt als erste 215-Maschinen im Frühjahr 1970 fabrikneu die Lokomotiven 047-50. Die spätere Aufstockung auf insgesamt 23 Exemplare dieser Baureihe zog sich im Bw Flensburg dann noch bis ins Jahr 1971 hinein. Die 'Vorhut' von nur vier Lokomotiven wurde zunächst in Regeldiensten eingesetzt und diese Maschinen wurden in letzter Ruhephase davor unter anderem für die Beförderung des damals die Strecken in der BD Hamburg behandelnden Schleifzuges benutzt. Dessen Hauptwagen hatten ihre Heimat in der BD Augsburg. Es gehörte aber auch ein ehemaliger Dampflok-Wannentender und ein Mannschaftswagen dazu. Die Schleifarbeiten an den Schienen wurden auch seinerzeit schon in den Nachtstunden durchgeführt. Bei dem o. a. Lübeck-Gastspiel des beschriebenen Schleifzuges standen dessen Wagen tagsüber in den Betriebspausen dieses Zuges ohne Lokomotiven in der Abstellanlage '0tm' des Lübecker Hauptbahnhofes. Die dortigen Gleise gehören heute zum Schienennetz der LPA, also zur Hafenbahn in der Hansestadt. Die diesen Zug von Lübeck aus befördernden 215er-Maschinen kamen dann stets am Abend, um den Zug in Lübeck für seine nächtl. Schleifarbeiten abzuholen. Tagsüber waren diese Lokomotiven damals nicht in Lübeck zu sehen, weil sie wohl zur Personalausbildung für die bevorstehenden Regeleinsätze woanders benötigt wurden. Bei diesen Regeleinsätzen wurde dann zwar mit Eilzügen wenig später auch ständig Lübeck berührt, dieses aber nur 'am Rande' mit einzelnen Zügen der Bahnverbindung Kiel-Lübeck-Lüneburg. Lübeck blieb (erstmal noch) Hochburg der 220 + 221, was dann erst die 218 aufweichen konnten. Die 215 blieben in Lübeck nur Randepisode im 'Transitverkehr' und Lübecker Lokführer waren auf ihnen auch nicht ausgebildet. Der gesamte 215-Betrieb in der BD Hamburg war nur von kurzer Dauer und der Zufall wollte es, daß die 215er hier wieder verschwanden, als sich die DB auch von ihren Schienenschleifzügen trennte - also Mitte der 1970er-Jahre. Die Deutsche Bundesbahn beauftragte für den Abschleiß ihres Gleisnetzes künftig die italienische Firma Speno, die auf diesem Gebiet seinerzeit schon europaweit tätig war und hierfür modernere und flexiblere Spezialfahrzeuge besaß. Die Speno-Schleifzüge verfügten über selbstfahrende Maschinen, die sie zumindest während der Schleifvorgänge mit eigener Kraft fahren konnten und gleichzeitig die motorlosen Fahrzeuge dieser Züge fortbewegen konnten. Teilweise setzte die Firma Speno hierfür aber auch eigene Diesellokomotiven aus französischer Fertigung ein. Ein derartiger Speno-Zug besuchte Lübeck Anfang 1975, um hier erneut für den Schienenschleiff der aus der Hansestadt heraus führenden Gleise zu sorgen. Dieser Zug verbrachte seine Betriebspausen tagsüber im Lübecker Hbf auf dessen Gleis 3. Die Firma Speno blieb fortan auch auf dem DB-Netz Marktführer in Sachen Schienenschleiff und sorgt dafür heute noch. Incl. der Lübecker Gleise, wie ja an anderer Stelle bereits zu sehen war. Ihre eigenen Schleiffahrzeuge musterte die DB incl. der Zusatzwagen noch in den 1970er Jahren aus, woraufhin sie in den Schrott wanderten.

DB-Schienenschleifzug im Mai 1970 während seines damaligen Lübecker Gastspieles in einer der den Tag über dauernden Betriebspausen auf einem der 'Otm'-Abstellgleise von Lübeck Hbf. Im Hintergrund die Marienbrücke. An die eigentlichen Schleiffahrzeuge schließt sich ein umgebauter ex-Wannentender als Zubehörwagen an. Auch der auf dem nebenstehenden Bild zu sehende Wagen gehörte zur Gesamt-Ausstattung des o. a. Zuges. Im Hintergrund die Jakobikirche.



Anfang 1975 sorgte die Firma Speno mit eigenen Fahrzeugen im DB-Auftrag für den Abschleiß der Lübecker Bundesbahn-Gleise. Dieser Zug verbrachte seine Betriebspausen auf Gleis 3 von Lübeck Hbf, wo damals noch alle stationären Anschlüsse der auf Dampfkraft basierenden Anlagen z. Vorheizung von Reisezügen in Betrieb waren. Bei dem abgebildeten Schleifzug befindet sich am anderen Ende d. Speno-Lok, die diesen Zug bei seiner Arbeit fortbewegte.



Im Sommer 1967 war ein DB-Schienenschleifzug während holsteinischer Einsätze in seinen Betriebspausen im Bhf. von Büchen abgestellt.

Fotos:
Michael Hecht.



Nanu, die Londoner U-Bahn
in Lübeck ??????????????
Ein neuer Schienen-ÖPNV
in der abgesehen von d.
Travemünder Zügen im
Linienverkehr nur von
Bussen bevölkerten Han-
sestadt ?????????????????
Leider nein !!!!!!!!!!!!!!!
Die abgebildeten Fahr-
zeuge gehörten zu einem
Schienenfräszug des Typs
SFU 04 und der Firma
Schweerbau GmbH & Co KG
in Stadthagen. Sie kön-
nen offensichtl. auch
auf Strecken des 'engli-
schen Profils' und in
niedrigen bzw. engen
Tunnelanlagen zum Ein-
satz kommen. Zu zwei länge-
ren Außenfahrzeugen gehört
auch als sogen. Schienen-
schleifmodul ein kürzeres
Mittelfahrzeug. Der abgebil-
dete Spezialzug wurde 2006 un-
ter der Fabrik-Nummer
37.081-001 bei der Gleis-
baumechanik Brandenburg/Havel
GmbH (GBM) gebaut, sein Vor-
derfahrzeug (ganz oben zu sehen)
trägt die Fahrzeug-Nummer
97 32 94 501 18 - 2, das
Schienenschleifmodul die Nr.
97 33 16 902 58 - 2. Der
ungewöhnliche Zug war in Lübeck
vom 28.11.2010 bis z.3.12.2010
zu Gast und außerhalb seiner Ein-
sätze auf den Bauzuggleisen
unterhalb der Meierbrücke in un-
mittelbarer Hbf-Nähe abgestellt.
Sein Einsatz erfolgte nachts
zwischen Pönitz und Eutin und
der 'Niedrig'- Schleifzug wurde
dabei von der Diesellok
V 100 1041 der Neckar-Alb Eisen-
bahnbetriebsgesellschaft mbH
(MESA) gezogen. Diese ehem.
Bundesbahn-Maschine stand im
o. a. Zeitraum in Lübeck in
der Nähe des o. a. Schleifzuges
abgestellt. Am 3.12.2010 ver-
ließ sie mit ihm Lübeck und
ist dabei unten kurz vor Abf.
auf den 'Rampengleisen' unter-
halb der Meierbrücke zu sehen.

Fotos:
Michael Hecht.



ARBEITS-
BESUCHE
AUF LÜBECKER
GLEISEN

Am 7.7.2012 (SA) wurde Lübeck von einem Unkrautverteilungszug besucht. Dieser fuhr an diesem Tag zunächst von Rostock über Bad Kleinen nach Lübeck Hbf und von dort weiter über Bad Oldesloe nach Hamburg. Teilweise war dabei auch die Vegetations-Behandlung dieses Zuges in Tätigkeit. Er besaß an einem Ende die Diesellok 203 303 der Firma DB Bahnbau und am anderen Ende die Diesellok 203 309 der gleichen Firma. Diese Maschinen des Typs 'V 100 Ost' sorgten auch für die Fortbewegung dieses DB-Spezialzuges, dessen Wagen ebenfalls zum genannten Unternehmen gehören. Dabei handelt es sich überwiegend um Umbauten aus ehem. Bundes- u. Reichsbahn-Fahrzeugen. Während die Deutsche Bahn AG sich sonst von vielen ihrer Bau- und Arbeitsfahrzeuge getrennt hat und mit deren Tätigkeit private Fremdfirmen beauftragt, betreibt sie die Züge zur Unkrautvernichtung bzw. Vegetationsbehandlung in Gleisbereichen incl. Lokgestellung noch in eigener Regie. Der DB-'Spritzzug', der Lübeck am 7.7.2012 auf Überführungs-Durchreise besuchte, hatte hier noch einigen Aufenthalt im Hgbf der Hansestadt, wo es auch bei ihm zu einigen interessanten Fahrzeugbegegnungen des Regelbetriebes kam.

Fotos:
Michael Hecht.



Und bei Ausfahrt des Spezialzuges zur Vegetationsbehandlg. aus dem Lübecker Hgbf in Richtung Hamburg kam es 'im Vorbeifahren' sogar zu einem Treffen zwischen Lokomotiven aus der ehemaligen DDR in Lübeck. Als der o. a. Zug hier über die Kanalbrücken rollte, passierte er auch ein in Nachbarschaft des Hgbf-Ablaufberges abgestelltes Lokgespann der Mitteldeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (MEG), das aus ehem. DR-Lokomotiven der Baur. 143 und 155 (243 + 250) bestand. Dieses Gespann hatte Lübeck im hier übl. Holzzug-Verkehr aufgesucht und konnte nun kurz zwei ex-DR-Kolleginnen der Dieseltraktion begrüßen

=====



WENN DER 'SPRITZZUG'
KOMMT

Spezialzüge zur Unkrautvernichtung und Vegetationsbehandlung der Gleisbereiche besuchten die Lübecker Bahnanlagen auch in der Vergangenheit immer wieder. Früher wurde die Tätigkeit dieser Züge noch viel intensiver durchgeführt als heute, wo man sie im DB-Netz aus finanziellen Gründen, aber auch aus Umweltaspekten empfindlich eingeschränkt hat, so daß es in vielen Gleisbereichen üppiger sprießt als zu alten Bundesbahnzeiten. Damals besuchte ein 'Spritzzug' Lübeck unter anderem Anfang Oktober 1970 und war ausserhalb seiner Einsätze hier auf den seinerzeit noch existenten Gleisen des Bahnhofes der ehem. Lübeck-Segeberger Eisenb. an der Westseite von Lübeck Hbf abgestellt.

Fotos: Michael Hecht.



Der am Anfang des Oktobers vom Jahr 1970 nach Lübeck gekommene Zug zur Unkraut-bernichtung und Vegeta-tionsbehandlung in Gleis-bereichen wurde von einer DB-Diesellok der Baureihe 236 befördert, wobei es sich um eine der wenigen modernisierten und dabei mit einer Sichtkanzel (f. Einmannbetrieb) versehenen Maschine dieser Baureihe handelte. Während ihres Lübecker Besuches mit dem 'Spritzzug' rollten an ihr auch Züge des damaligen Planzugverkehrs in d. Hansestadt vorbei. Zum Beispiel am 11.10.1970 D 3 (Kopenhagen-Rom, ITALIA-EXPRESS), den da-mals die DB-Diesellok 221 111 von Puttgarden bis Hamburg brachte.

42 Jahre später bot sich am 7.7.2012 im Bereich des Lübecker Hbf's mit anderen Fahrzeugen, aber ebenfalls in 'Spritzzug-Kulisse' ein ähnliches Bild, wobei für den Fern-Reisezug-Part dies-mal IC 2220 (Ffm-Fehmarn Burg, FEHMARN) mit DB-Lok 218 321 sorgte. Der war an diesem Tag wegen Bombenentschärfung in Münster/W. umgeleitet worden und kam deshalb in 'verkehrter' Fahrzeug-reihung nach Lübeck.

Vom 6. bis zum 8.6.1977 kam auf den von Lübeck ausgehenden DB-Gleisen ebenfalls ein 'Spritzzug' zum Einsatz. Der verbrachte die Pausen zwischen seinen Fahrten auf Gleis 10 des Lübecker Hbf. Diesmal war die Maschine 212 157 vom Bv Hrb-Altona die Zuglok dieses Spezial-zuges, der seinerzeit auch umgebaute ex-Wannen-tender von Dampflokomoti-ven enthielt.

Fotos:
Michael Hecht.



ARBEITS-BESUCHE_AUF_LÜBECKER_GLEISEN

Heute werden sie als Instandhaltungsfahrzeuge für Oberleitungsanlagen (IFO) oder Hubarbeitsbühnen-Instandhaltungs-Fahrzeug-Oberleitungsanlagen (HIOB) bezeichnet. Bei der alten Deutschen Bundesbahn waren sie als Turm-Triebwagen (TVT) bekannt und bei der Deutschen Reichsbahn als Oberleitungsrevisionstriebwagen (ORT). Gemeint sind die dieseltreibenden Fahrzeuge zur Wartung, Instandhaltung und Reparatur von Fahrdrähtanlagen des elektrischen Betriebes der DB. Mitte August 2012 hielt sich ein derartiges Fahrzeug auch einmal wieder in Lübeck auf. Diesmal handelte es sich dabei um einen ehemaligen Reichsbahn-ORT der Bauart 788.3, der für rd. eine Woche in der Hansestadt weilte und mit dem hier an versch. Stellen des Fahrdrabes der elektrifizierten Gleisanlagen Revisions-, Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten durchgeführt wurden. Was stets in den Nachtstunden zu Zeiten geringsten Zugverkehrs geschah. So war der o. a. 'ORT' z. B. in der Nacht vom 14. zum 15.8.2012 in den Gleisbereichen des Nordkopfs vom Lübecker Hbf vor dem ex-Stellwerk 'Otm' im Einsatz. Tagsüber stand dieser Arbeits-Dieseltriebwagen während seiner Einsatzpausen auf einer Rampengleise unterhalb der Meierbrücke in Hbf-Nähe abgestellt. Genau handelt es sich bei dem erwähnten 'ORT' um das ehemalige DR-Fahrzeug 708 320. Dieses vierachsige Fahrzeug trägt heute noch seine alte Reichsbahn-Farbgebung und lediglich der 'DB-Keks' kennzeichnet ihn als jetzigen Triebwagen der Deutschen Bahn AG. Es dürfte der erste Besuch eines 708er-Triebwagens in Lübeck gewesen sein. IFO-, HIOB- und TVT-Fahrzeuge waren hier schon im Einsatz und auch ein älterer DR-ORT aus den 708-Vorgänger-Baureihen war in der Hansestadt bereits zu Gast. Der besuchte allerdings 2001 die Fahrzeugausstellung zum 150-jährigen Bestehen der Eisenbahn in Lübeck.

Der ehem. DR-ORT, der nun nach Lübeck kam, gehört zu einer Serie von 36 ORT-Fahrzeugen, die die Deutsche Reichsbahn in den Jahren 1988-1991 fabrikneu in Dienst stellte. Gebaut wurden diese 330 kW starken und in Streckenfahrt 100 km/h schnellen Dieseltriebwagen alle bei d. Waggonbaufabrik in Görlitz. Die Deutsche Reichsbahn setzte die beschriebenen ORT zunächst unter der Baureihenbezeichnung 188.3 ein. 1992 erhielten sie die neue Baureihenbezeichnung 708.3. Ihre Achsfolge lautet (1A)², die Arbeitsgeschwindigkeit beträgt 5 km/h.

ORT-Fahrzeug Nr. 708 320 der DB Netz AG am 17.8.2012 während einer Einsatzpause im Bereich d. Rampengleise unterhalb der Meierbrücke in unmittelbarer Nähe vom Lübecker Hbf. Das Fahrzeug bewegt sich mit Dieselantrieb. Der Pantograph auf dem VT-Dach dient abschließl. Messzwecken. Das abgebildete ORT-Fahrzeug trägt noch seine alte DR-Farbgebung.

Fotos:
Andrea Hammer.



Dieseltriebfahrzeuge für die Instandhaltung u. Reparatur der Fahrdrantanlagen im elektrifizierten DB-Streckennetz werden bei Auftragsarbeiten in diesem Bereich zunehmend auch von privaten Firmen eingesetzt. Aber auch die DB Netz AG verfügt weiterhin über 70 Fahrzeuge dieser Art (verteilt auf sechs Typen bzw. Baureihen). HIOB-Fahrzeuge der Baureihe 711.0 gibt es bei der DB und privaten Firmen. Seit dem 14.9.2012 hielt sich das HIOB-Fahrzeug 711 007 d. Fa. Railsystems RP GmbH, Hörsselberg für mehrere Tage in Lübeck auf und war hier außerhalb seiner Einsätze ebenfalls unterhalb d. Meierbrücke in Hbf-Nähe abgestellt. Tfz. zur Fahrdrant-Revision besuchten Lübeck auch schon vor der Elektrifizierung für Brückenprüfungen, Unterführungsrevisionen und dergl. Das DB-HIOB-Fahrz. 711 120 kam im Mai 2007 hierher, um bei Arbeiten für d. Wiedererrichtung d. Bahnsteighallen in Lübeck Hbf zu helfen.

HIOB = Hubbrücken-
Hubarbeitsühnen-
Instandhaltungs-
Fahrzeug Oberlei-
tungsanlagen (so
die bahnamtl. Be-
zeichnung).

Fotos:
Michael Hecht.



Viele der Triebfahrzeuge für Fahrdrahtanlagen waren natürlich auch an den Elektrifizierungsarbeiten im Bereich der Lübecker Bahnanlagen beteiligt. Es waren aber solche aus Fertigung in der alten Bundesrepublik oder aus Nachvereinigungszeiten. An ehem. DR-Fahrzeugen waren nur motorlose Montagewagen für die o. a. Arbeiten im Einsatz. Auf dem nebenstehenden Bild ist ein damals noch ziemlich neuer u. zum Fahrzeugbestand der Firma DB Bahnbau gehörender 'Motorturmwagen' vom Typ MTW 100 im Juni 2008 bei der Fahrdrahtinstallation in der Geniner Westkurve zu sehen. Die MTW-100-Fahrzeuge wurden von der Firma Plasser & Theurer entwickelt und gebaut. Darunter macht sich ein kleines zweiaschiges IFO-Fahrzeug der Firma Balfourt bei der Elektrifizierung der Hafenbahn-Zufahrt zum Betriebsbahnhof in Lübeck-Vorwerk ebenfalls im Juni 2008 nützlich. Nebenbei ist auf den DB-Hauptgleisen an dieser Stelle der Fahrdraht schon fertig, kann aber noch nicht genutzt werden und so rollt der gerade vorbeifahrende Containerzug noch mit Dieseltraktion in Form einer G-2000-Lok nach Travemünde. Auch ein Reichsbahn-ORT der allerersten Fertigungsserie war bereits in Lübeck zu Gast! Und das schon im Okt. 2008 als der 1956 in Görlitz gebaute ORT 708 001 (ex 801 427, VT 135 701 und 188 001, seit 1996 museal in Magdeburg erhalten) an der Fahrzeugausstellung zum 150-jährigen Bestehen der Eisenbahn in Lübeck teilnahm. Zum Beginn dieses Gastspiels rangierte ihn die LHG-Diesellok V 60 01 über die alte ELE-Brücke und auf die nördliche Wallhalbinsel. Dort ist heute kein Bahnbetrieb mehr möglich und die Lübecker Hafenbahnlok V 60 01 verließ die Hansestadt am 10.9.2012 für immer, nachdem sich die LHG-Tochterfirma NRS von dieser einstigen DDR-Werklok trennte. 18 Jahre war sie an der Trave im Einsatz!

Fotos:
Michael Hecht.



Mit dem Sonderzug „Kieler Förde“:

Seltenes V-200-Land am sommerlichen Schönberg-Strand

Der im Vorharzland ansässige VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES EISENBAHN-MUSEUMS VIENENBURG E. V. (kurz VEV, wobei dieses Kürzel nicht mit dem gleichlautenden Firmensignet der sich im Weserbergland befindlichen 'Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe' verwechselt werden darf) sind nicht nur für das interessante, von ihnen in der heimatlichen Harzstadt Vienenburg betriebene Eisenbahnmuseum bekannt, sondern ebenfalls für ihre Sammlung historischer Fahrzeuge, zu denen auch mehrere betriebsfähige Reisezugwagen aus ehemaligem Bundesbahn-Rollmaterial gehören. Mit diesen Wagen veranstaltet der VEV mehrmals im Jahr auch eigene Sonderzugfahrten, für die Dampflokomotiven oder die vereinseigene V-100-Maschine zum Einsatz kommen.

Vor einigen Jahren entwickelte sich dann ebenfalls die Tradition, einen der jährlichen VEV-Sonderzüge mit der historischen Diesellok V 200 033 der zu den Eisenbahnfreunden Hamm e. V. gehörenden Museums-Eisenbahn Hamm' zu bespannen. Im Verlauf dieses Fahrtenreigens zog die Museums-Maschine V 200 033 im Jahr 2011 einen VEV-Sonderzug von Vienenburg auf die Insel Fehmarn und in der Zeit davor besuchten die 'V-200-Züge' des VEV's unter anderem auch die Nordseeküste.

2012 gab es eine erneute Ausgabe dieses besonderen VEV-Fahrtenprogrammes. Diesmal zog V 200 033 dafür einen VEV-Sonderzug von Vienenburg nach Kiel und Schönberger Strand sowie zurück. Gefahren wurde dabei zu einem großen Teil auf der Route der einstigen zwischen Holstein und dem Harz sowie umgek. rollenden Durchgangs-Eilzüge, die leider 1988 eingestellt wurden. Von 1973 bis 1983 wurden diese Züge von DB-Maschinen der Baur. 220 (also der einstigen 'V 200') befördert, wobei damals zuweilen auch Lok 220 033 in dieser Leistung zu erleben war - also die Maschine, die später dann unter ihrer alten u. ursprüngl. Nummer als Museums-Exemplar Furore machte. Und in dieser Funktion durfte V 200 033 nun noch einmal auf ihrem einstigen 'Heckenexpress'-Weg vom Harz nach Holstein und zurück zum Einsatz kommen. Aus gewicht- und fahrplan-technischen Gründen mußte dabei die alte Originalroute über d. 'Ostheidebahn' Braunschweig-Gifhorn-Wittingen-Wieren-Uelzen ausgelassen und auf d. benachbarte 'Elektro-Hauptbahn' Lehrte-Celle-Uelzen ausgewichen werden. Es gab aber auch Holstein-Harz-Eilzüge, die auf diesem Weg fuhren und so gab es beim VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' vom historischen Fahrtweg her eine Mischung der einst authentischen Reiserouten für die heute noch vermißten 'Heckenexpress'-Züge von Holstein in den Harz und umgekehrt.

Der VEV ließ am Samstag, d. 23. Juni 2012 noch einmal für einen Tag die unvergessene Ära dieser Züge mit seinem Sonderzug 'KIELER FÖRDE' lebendig werden. Dieser Sonderzug wurde durchgehend von der MEH-Diesellok V 200 033 gezogen und bestand aus den folgenden, sämtlich dem VEV gehörenden Wagen (Reihung so von Braunschweig bis Schönberger Strand):

Wg. Nr.	51 80 22 - 40 373 - 8	P	Gattg./Bauart	Bm	238	1)
Wg. Nr.	51 80 22 - 40 839 - 8	P	Gattg./Bauart	Bm	238	1)
Wg. Nr.	50 80 82 - 12 296 - 3	P	Gattg./Bauart	BDyg	216	2)
Wg. Nr.	51 80 84 - 43 008 - 2	P	Gattg./Bauart	ARm	216	3)
Wg. Nr.	50 80 30 - 11 132 - 4		Gattg./Bauart	AByl	411	4)
Wg. Nr.	51 80 22 - 40 828 - 1	P	Gattg./Bauart	Bm	238	1)

1) = Schnellzugwagen 2. Kl., 2) = Vierachs-Umbauwg. mit Packabteil,
3) = Speisewg./Typ 'Kakadu', 4) = Mitteleinstiegswagen 1. u. 2. Klasse.

Der o. a. Zug fuhr genau auf der folgenden Route: Vienenburg - Wolfenbüttel - Braunschweig Hbf (Lokumlauf) - Peine - Lehrte - Celle - Uelzen - Lüneburg - Büchen - Lübeck Hbf - Eutin - Plön - Kiel Hbf (Fahrtrichtg.-Wechsel) - Meimersdorf Nord - Abzw. Ss - Kiel-Gaarden - Schönberg/Holst. - SCHÖNBERGER STRAND - Schönbg./H. - Kiel-Gaarden - Kiel Hbf - Meimersdorf Nord - Abzw. Ss und dann genau auf dem umgekehrten Weg der Hinfahrt zurück nach Vienenburg (Fahrtrichtungswechsel auch jeweils in Meimersdorf).

Von Kiel Hbf nach Meimersdorf schob V 200 033 ihre Wagen jeweils in Rangierfahrt. In der beschriebenen Fahrtroute gehörte zwischen Vienenburg und Kiel bzw. umgek. ausschl. der Streckenabschnitt Braunschweig-Lehrte nicht zu einem der Wege, die einst von den genannten Langlauf-Eilzügen Holstein-Harz und zur. in Anspruch genommen wurden.

Auch der Wagenpark des VEV-Sonderzuges 'KIELER FÖRDE' entsprach vom Bild der weitgehend dem der o. a. Langlauf-Eilzüge in den 1970er Jahren. Bis auf eine Ausnahme präsentieren sich alle der aufgeführten Wagen im Grün-Farbtönen vergangener Bundesbahn-Zeiten. Die Ausnahme bildet d. Wagen 43 008, ein Halbspeisewagen der sogen. 'Kakadu'-Bauart. Dieser kuriose Beiname entstand durch die blau-rote Farbgebung dieser Fahrzeuge, von denen eins heute noch in den VEV-Sonderzügen zu deren guter, auf vereinseigener Basis durchgeführten Gastronomie-Versorgung eingesetzt und verwendet wird. UND das nach wie vor im authentischen 'Kakadu'-Look. Auch innen präsentiert sich dieser interessante VEV-Wagen noch weitgehend wie zur Zeit seiner Einsätze bei der alten DB. Es sind in ihm also auch noch immer die für die 'Kakadus' charakteristischen und barähnlichen Drehsessel und die ringförmigen und klappbaren Flaschenhalter an den Fenster-Innenseiten vorhanden.

Speisewagen liefen in den Holstein-Harz-Zügen früher nicht mit. Zeit- und abschnittsweise gab es in ihnen jedoch einen 'Minibar'-Service und für ein 'Revival' als Sonderzug-'Event' in unseren Tagen war und ist natürlich ein Speisewagen-Service unerlässlich. Den bot d. VEV mit allerlei Getränken, Imbißspeisen und sogar 'Harzer Roller' als heimischer Gourmet-Spezialität ausgezeichnet und er war auch nötig, weil sein Sonderzug mit 180 Fahrgästen sehr gut ausgebucht war. Viele seiner Passagiere fuhren bis Kiel, um die dortige anl. der 'Kieler Woche' durchgeführte Windjammerparade zu besuchen, aber nicht wenige Fahrgäste rollten auch weiter über Kiel hinaus durch die 'Probstei' hindurch bis Schönberger Strand zum Besuch d. dortigen Museumsbahn.

Und die Fahrt der Lok V 200 033 auf der Bahnverbindung Kiel - Schönberger Strand bedeutete für diese historische Dieselmotorschleife nicht einmal eine Premierentour. In der Vergangenheit hatte sie sich schon einmal auf der 'Probstei-Bahn' bewegt. Das war genau am 8.9.2004. Damals war die genannte Lok, schon zum historischen Rollmaterial der Museums-Eisenbahn Hamm (MEH) gehörend, für einen Wochenendbesuch mit den Wagen eines Sonderzuges der Firma Müller Touristik nach Kiel gekommen. Dieser Sonderzug fuhr eigentlich nach Lübeck und Neustadt/Holst., seine Fahrzeuge wurden aber danach zur Abstellung nach Kiel gebracht und diese Abstellzeit für einen Besuch der Lok V 200 033 bei der nahen VVM-Museumsbahn in Schönberger Strand genutzt. Dieser Besuch fand wie schon erwähnt am 8.9.2004 statt, wobei V 200 033 den VVM-Museumszug in einer öffentlichen Fahrt von Kiel Hbf nach Schönberger Strand und zurück zog.

Es war seinerzeit das erste Mal, daß eine Lok der Baureihe V 200 bzw. 220 im Bhf. Schönberger Strand erschien. DB-Maschinen der Baureihe 218 kamen hierher zwar seltenerweise mit Reisebüro-Sonderzügen bis zum Museumsbahn-Beginn im Jahre 1976 und mit den Kohlezügen zum Kraftwerk Kiel-Oppendorf befuhren Lokomotiven der 220-Schwesterbaureihe 221 bis 1980 einen Teilabschnitt der Kiel-Schönberger Eisenbahn, aber einen 220-Einsatz hatte es hier vor dem September 2004 noch nicht gegeben und so bedeutete die Fahrt der Lok V 200 033 über die Bahnverbindung Kiel - Schönberg - Schönberger Strand am 8.9.2004 eine echte Premiere.

Die fand ihre Wiederholung knapp acht Jahre später mit der Fahrt des VEV-Sonderzuges 'KIELER FÖRDE', der ebenfalls von V 200 033 nach Schönberger Strand gebracht wurde. Diesmal zog sie dabei keine zwei- und dreiachsigen Personenwagen aus Vorkriegszeiten über die Strecke der 'Probstei-Bahn', sondern vierachsige Drehgestell-Wagen aus ehemaligen Bundesbahn-Fahrzeugbeständen und bot mit ihrer Wagenkette mehr ein Bild, das an die Reisebüro-Sonderzüge erinnerte, die in den 1970er und 1980er Jahren bis nach Schönberg/Holst. und teilweise auch darüber hinaus bis nach Schönberger Strand rollten. Seit 1989 gibt es diese Züge hier leider nicht mehr.

Die Zweitpremiere des dortigen Besuches von V 200 033 bzw. einer V-200-Maschine überhaupt konnte ebenfalls ab/bis Kiel Hbf für eine öffentl. Teilfahrt mit dem VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' genutzt werden. Alle Fahrgäste dieses Sonderzuges zusammen sorgten am 23. Juni 2012 für eine deutliche Belebung des an diesem Tag ansonsten ziemlich verwaisten Museumsbahnhofes in Schönberger Strand. Einheimische wie Urlaubsgäste hielten sich an diesem Tag überwiegend zum Besuch der Windjammerparade im nahen Kiel auf. Den Planzugdienst auf der VVM-Museumsbahn nach/von Schönberg/H. absolvierte am 23.6.2012 die VVM-Diesellok 1 mit einem Kurzzug. Beim Zusammenstellen seiner Fahrzeugeinheit half auch V 200 033, die dadurch nach der Beförderung des VVM-Museumszuges am 8.9.2004 nun acht Jahre später ein weiteres Mal in direkte Berührung mit einigen Wagen dieses Zuges kam ! Bevor sie diese Wagen im Bahnhof von Schönberger Strand rangierte, waren hier bei ihr die Kraftstoffvorräte zur Rückbeförderung des VEV-Sonderzuges per Tank-Lkw ergänzt worden.

Die Weiterfahrt dieses Sonderzuges von Kiel bis Schönberger Strand ließen sich auch nicht seine knapp 40 britischen Fahrgäste entgehen. In Großbritannien gibt es ja nicht wenige Freunde und Fans der DB-Lokbaureihe V 200 bzw. 220. Das hat auch historische Gründe, denn zwischen 1959 und 1972 gab es bei 'British Rail' England-spezifische V-200-Ableger in Form der dortigen 'Warship'-Lokklasse, von denen einige sogar nach Ausmusterung bei englischen Museumsbahnen überlebt haben und dort noch fahren.

Nach acht Jahren hielt sich die historische Lok V 200 033 der Museums-Eisenbahn Hamm (MEH) am 23.6.2012 zu einem zweiten Tagesbesuch im VVM-Bahnhof Schönberger Strand auf.

Foto:
Michael Hecht.



Die 'Warship'-Fans waren und sind auch stets dem deutschen Original verbunden und hier insbesondere den Exemplaren mit Maybach-Motoren, die bei ihrer Fahrt sämtlich einen besonders markanten Maschinensound entwickeln. Den besitzt auch V 200 033, die innerhalb der deutschen V-200- bzw. 220-Flotte zu den Maybach-Exemplaren gehörte und gehört. Wegen ihres Einsatzes reiste bislang kein V-200-Zug der VEV ohne eine stattliche Klientel britischer Teilnehmer. Und bei bester VEV-Organisation war dabei stets der erste Wagen hinter der Lok in diesen Zügen für die britischen Fahrgäste reserviert. Zu deren ungetrübtem Genuss des Lauschens der nicht ganz leisen, die o. a. Fans aber immer wieder begeisternden 'Maybach-Sinfonie' am offenen Sonderzug-Fenster. Im VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' am 23. Juni 2012 war das nicht anders. Und der Autor dieses Berichtes feierte durch die Fahrt dieses Sonderzuges auch nach langer Zeit ein Wiedersehen mit einigen englischen Freunden, die er noch aus der Zeit her kennt, als er vor 28 Jahren die 220-Abschiedsfahrten des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) in Lübeck organisiert hat. Auch daran nahmen seinerzeit nicht wenige britische Eisenbahnfreunde teil.

Die gesamte VEV-Fahrt am 23. Juni 2012 vollzog sich bei bestem Wetter mit viel Sonnenschein. Auch fahrplantechnisch und betrieblich gab es in ihrem Verlauf keine Probleme. Immerhin wurde sowohl auf Hin- als auch auf Rückfahrt jeweils Lübeck berührt, wo der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' jeweils im Hbf einen rd. 20-minütigen Aufenthalt einlegte. Beide Male sehr gut verlaufend als Fotohalt bei Hin- (!) und Rücktour jeweils auf Gleis 9. Lübeck bildete in der Fahrtroute dieses Sonderzuges ja eine dominante Unterwegs-Station: Als ehemalige 220-Hochburg (in der auch V 200 033 zeitweise ihre Heimat hatte) und als Ein- und Ausstiegbahnhof d. Hecken-Langlaufeilzüge des Weges von Holstein in den Harz bzw. umgekehrt. An die erinnerte sich lebhaft auch der (oft damit gereiste) Berichterstatter genauso wie an die DB-Zeit von 200 033, die er sogar noch aus ihren Einsatzjahren im Schwarzwald her kennt, später dann oft im Emsland traf und mit der er auch schon in ihrem Museumslokalen zwei erfolgreiche Sonderzugfahrten des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. von Lübeck aus (ins Saterland und ins Elbe-Weser-Dreieck) durchführen durfte.

Die VEV-Fahrt am 23. Juni 2012 bot neben dem allgemeinen 'Highlight' des V-200-Einsatzes als weitere Höhepunkte wie schon beschrieben die Fahrt auf weitgehender 'Heckenexpress'-Route ebenso wie die über interessante, von Reisezügen sonst nicht benutzte Gleise in Kiel und einen Zug mit dem Bild d. einstigen Reisebüro-Sonderzüge auf der Strecke Kiel-Schönberger Strand; diesmal sogar unter V-200- bzw. 220-Beförderung. Zwischen Kiel und Schönberg rollen ja inzwischen wieder öfters als früher Reisezüge; aber ein besonderes Bild stellen sie in diesem Streckenabschnitt immer noch dar. Was natürlich ebenfalls für den VEV-Zug am 23.6.2012 galt - und in seinem Falle sogar besonders. Auf seiner Fahrt zwischen Lehrte und Lüneburg bzw. umgekehrt erinnerte dieser Zug außerdem noch an die Zeit vor der Elektrifizierung der Hauptbahn Hannover-Hamburg, als hier viele Züge planmäßig von V-200-Maschinen befördert wurden.

Einziges, aber dicker 'Wermutstropfen' in all' der berechtigten Begeisterung der VEV-Fahrt am 23.6.2012 (und der ihres ja sogar international geprägten Publikums) war die Tatsache, daß die Beförderung des VEV-Sonderzuges 'KIELER FÖRDE' einen der vorerst letzten Einsätze von Lok V 200 033 bildete. Am 11.8.2012 läuft ihre HU-Frist (einschl. Verlängerungen) ab und an der Maschine muß dann erstmal für ihren weiteren Einsatz eine erneute General-Revision durchgeführt werden. Das soll dem Vernehmen nach aber auch geschehen. Hoffentlich dann so rechtzeitig, daß auf d. traditionelle V-200-Fahrt beim VEV auch 2013 nicht verzichtet werden muß.

Immerhin bedeutete d. diesjährige Folge der V-200-Fahrten des VEV den letzten und einzigen Rest einer Reihe von interessanten Exkursionen, die sich am 23. Juni 2012 in Norddeutschland von der ursprünglichen Planung her eigentlich mit historischen Eisenbahnfahrzeugen bewegen sollten. Außer dem VEV-Sonderzug sollte eigentlich auch von Köln her über Hamburg der hist. DB-Rheingold-Zug mit 103-Lok nach Kiel kommen. Von Lübeck aus sollte am 23.6.2012 die neben der '033' einzige betriebsfähige Museums-V-200, die Lok V 200 007 mit den HEL-Wagen über Büchen, Stendal, Wittenberge und Magdeburg-Rothensee nach Potsdam u. zurück im Rahmen eines HEL-Tagesausfluges fahren. Vom Bild her eine dem beschriebenen VEV-Zug ähnliche Fahrzeugformation. Last not least sollte am 23.6.2012 von Magdeburg Hbf über Stendal, Wittenberge und Ludwigslust nach Schwerin und zurück ein aus ehem. DR-Wagen bestehender Sonderzug mit zwei der in Haldensleben stationierten Diesellokomotiven des 'Kartoffelkäfer'-Typs (ex DSB-MY) verkehren.

Übrig blieb von diesem 'Event-Feuerwerk' auf norddeutschen Schienen nur der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE'. Die Fahrt des histor. Rheingold-Zuges wurde wegen mangelnder Fahrgast-Nachfrage genauso abgesagt wie die 'Kartoffelkäfer'-Tour nach Schwerin aus gleichem Grund. Der HEL-Sonderzug nach Potsdam mußte aus fahrzeugtechn. und personellen Problemen ausfallen. Seine Fahrt wurde auf Samstag, d. 21. Juli 2012 verschoben, dann aber wegen ungenügenden Teilnehmerzahlen völlig abgesagt.

Hätten die o. a. ausgefallenen Fahrten stattgefunden, wäre es am 23.6.2012 zwischen Lübeck Hbf und Ratzeburg (vsl. in Pögeez) zu einer Begegng. zwischen dem HEL- und dem VEV-Sonderzug gekommen und damit von V 200 007 und V 200 033, den zum Zeitpunkt dieses Berichtes beiden einzigen betriebsfähigen Museums-V 200 auf dem europäischen Kontinent. In weiterer Fahrt hätte der HEL-Sonderzug dann irgendwo zwischen Ludwigslust und Stendal den 'Kartoffelkäfer'-Zug nach Schwerin getroffen. Der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' wäre in Kiel Hbf mehrmals an den Fahrzeugen des Rheingold-Zuges vorüber gerollt. Aber aus diesem sicher interessanten Trapezakt historischer Eisenbahnfahrzeuge in norddeutschen Gefilden am 23.6.2012 wurde leider aus Zug- und Fahrzeugmangel nichts. Es blieb davon nur der VEV-Sonderzug übrig.

Umsomehr freute man sich darüber, daß wenigstens er fuhr. Das es Fortuna mit dem VEV hinsichtlich dessen Fahrt am 23.6.2012 besonders gut meinte, bewies nicht nur die Tatsache der 'bloßen' Durchführung dieser Sonderzugtour, sondern auch deren gute Ausbuchung und ein schönes Wetter als überwiegender Begleiter des VEV-Sonderzuges 'KIELER FÖRDE'. Am folgenden Tag regnete es im Gegensatz zum 23.6.2012 in Schleswig-Holstein ununterbrochen stundenlang vom Morgen bis zum Abend.

Dunkle Wolken hätten sich einen Tag später auch über diesem Zug wegen der Betriebslage auf der von ihm befahrenen Bahnlinie Kiel-Schönberg/H. gebildet. Auch am Sonntag, d. 24.6.2012 führte der zur DB Regio AG gehörende Betrieb 'Regional-Bahn Schleswig-Holstein' (RBSH) wie an allen Wochenendtagen der 'Kieler Woche' wieder seinen Triebwagen-Pendelverkehr zwischen Kiel Hbf und Schönberg/Holst. durch. An den Samstagen und Sonntagen der internationalen Segel-Großveranstaltung in Kiel verkehrten auf der 'Probstei-Bahn' insges. acht Triebwagen-Paare, die in Schönberg/H. fast alle Anschluss an die Züge der VVM-Museumsbahn nach/von Schönberger Strand hatten. Nachts bewegte sich sogar ein Triebwagen-Kurs mit DB-VT von Kiel Hbf nach Schönberger Strand (und leer zurück). Alle o. a. DB-Fahrten waren öffentlich und wurden auch schon in den vergangenen Jahren durchgeführt. Dadurch gab es wenigstens an den Samstagen und Sonntagen der 'Kieler Woche' wieder regelmäßigen Personenverkehr auf der Bahnlinie Kiel-Schönberg/Holstein. Sonst beschränkt sich dieser nur auf gelegentliche Zubringerzüge und Durchlaufkurse der VVM-Museumsbahn.

Ein täglicher und regelmäßiger Personenverkehr auf der 'Probstei-Bahn' ist zwar schon lange im Gespräch und in der Planung, konkret eingeführt wurde er aber noch nicht. Ein erster Regel-Personenverkehr endete zwischen Kiel und Schönberg/Holst. 1975. Nun wird auf die Neuauflage gehofft, die sich jetzt wenigstens schon an den Wochenenden der 'Kieler Woche' im Vorlaufbetrieb präsentiert. Das mit DB-Dieseltriebwagen der Baur. 628 und 648.

Leider gab es dabei am 24.6.2012 einen Zwischenfall, als eine von Schönberg/H. nach Kiel Hbf fahrende 648-Doppeltraktion auf dem zur 'Probstei-Bahn' gehörenden Bahnübergang 'Franziusallee' in Kiel-Ellerbek mit einem Pkw zusammenstieß. Der 75-jährige Fahrer dieses Kfz. hatte nicht das ordnungsgemäß eingeschaltete Blinklicht dieses BÜ's beachtet, daß den BÜ wegen Durchfahrt des Zuges für den Straßenverkehr sperrte. Bei der dadurch entstehenden Kollision zwischen Auto und Zug wurde der Autofahrer leicht verletzt. Ansonsten gab es nur Sachschaden, der allerdings das beteiligte Kfz. empfindlich traf, während der führende 648-Triebwagen des Zuges nur wenige Blessuren davontrug. Die Bahnlinie Kiel - Schönberg/H. war nach diesem Unfall für mehrere Stunden gesperrt.

Die beschriebene Kollision fand genau zu der Zeit statt, zu der am Tag zuvor der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' den o. a. Bahnübergang unmittelbar vor dem Unfallzeitpunkt des 24.6. gefahren hatte. Dieser Sonderzug hatte danach in Schönkirchen/Holst. Zugkreuzung mit dem von Schönberg nach Kiel Hbf fahrenden DB-Zug RB 21 890. Einen Tag später ereignete sich für den in diesem Kurs fahrenden Triebwagen-Zug der o. a. Zusammenstoß in Kiel-Ellerbek.

Wäre das am Vortag zur selben Zeit passiert, dann wäre der VEV-Sonderzug nach Schönberger Strand zwar nicht unmittelbar davon betroffen gewesen, aber wohl in die aus dem Unfall in seinem Umfeld entstandenen Betriebsbehinderungen geraten. Sie und der Unfall selbst legten die 'Probstei-Bahn' aber erst einen Tag später zeitweise lahm, was sicher ebenfalls zur Fortune der mit viel Mühe vorbereiteten und durchgeführten VEV-Fahrt an die Kieler Förde und die Ostsee gehörte. Schönster Lohn ihrer fleißigen Organisatoren: Sie lief überall 'glatt durch' - ohne Probleme und mit viel Freude. Besser kann man's nicht haben.

Auch den künftigen VEV-Fahrten darf so ein Verlauf und bester Erfolg gewünscht werden.

Michael Hecht

P. S.: Besuchte der VEV am 23.6.2012 mit seinem Sonderzug 'KIELER FÖRDE' eine Ostsee-Hafenstadt (und unter Berücksichtigung der beiden Lübecker Halte dieses Sonderzuges eigentlich sogar zwei Ostsee-Hafenstädte) so kehrte am 15.7.2012 ein weiterer VEV-Sonderzug in ähnliche Gefilde zurück. Diesmal allerdings in eine Nordsee-Hafenstadt: Nach Hamburg !!! Am genannten Tag verkehrte ein VEV-Sonderzug von Vienenburg nach Hamburg-Altona und zurück. Er war allerdings nicht ganz so lang wie der VEV-Sonderzug nach Kiel u. Schönberger Strand drei Wochen zuvor. Diesmal rollten 'nur' die Bm-Wagen und der 'Kakadu', die von der VEV-eigenen Diesellok 211 019 befördert wurden. Anl. für diese erneute VEV-Sonderzugfahrt vom Harz in den Norden war der Besuch des Treffens der Groß-Kreuzfahrtschiffe 'Queen Mary II' u. 'Elizabeth II' im Hamburger Hafen, das auch noch zwei weitere Sonderzüge anderer Veranstalter mit historischem Fahrzeugmaterial an die Elbe brachte: Die hist. Ellok E 18 047 kam mit einem Sonderzug von Treysa hierher, der auch frühere luxemburgische Wagen enthielt und die Dampflokomotive 01 1066 zog mit zwei Tendern einen langen (teilweise auch aus Euro-Express-Wagen gebildeten) Sonderzug unter teilweiser Unterstützung durch Museums-Diesellok V 200 116 von Oberhausen nach Hamburg (über Minden-Nienburg !) und zurück. Hamburg erlebte also am 15.7.2012 einen Reigen von historischen Sonderzügen, wie er anderen Regionen leider am 23.6.2012 versagt blieb

Pünktlich hatte d. VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' am Morgen des 23.6.2012 Lübeck erreicht, wo er aber am südl. Vorfeld des Hauptbahnhofes noch einige Zeit auf seine Einfahrt in diesen Bhf. warten mußte, weil das Gleis 9, das für den Halt des o.a. Sonderzuges hier vorgesehen war, noch durch den verspätet (mit 218 407 und 218 471) abfahrenden RB-Zug 21 656 nach Kiel besetzt war. Als der aber Lübeck Hbf verlassen hatte, konnte der VEV-Sdztg. 'KIELER FÖRDE' in sein Lübecker Haltegleis einfahren, wo nun noch genügend Zeit für einen Fotohalt blieb. Der wurde auch von den Sonderzug-Passagieren fleissig genutzt und die 'britische Gemeinde' dieses Zuges ließ sich hier auch nicht ein erstes Gruppenfoto vor V-200-Kulisse nehmen.

Fotos:
 Oben + Mitte =
 Michael Hecht.
 Unten =
 Andrea Hammer.



Die benachbarte Fahrzeugkulisserie für die nun so seltene V-200-Anwesenheit im Lübecker Hbf bot unter anderem der hier auf Gleis 3 abgestellte Triebzug 628/928 689. Im planmäßigen Einsatz sind sich die zuletzt unter der Baureihen-Bezeichnung 220 eingesetzten V-200-Maschinen und die 628/928-Einheiten nicht mehr begegnet. Die letzten 220 waren hier schon zwei Jahre lang ausgemustert, als die Deutsche Bundesbahn ihre ersten Serien-Garnituren der Baur. 628 und 928 in Dienst stellte. Und auch die Begegnung von V 200 033 u. 112 167 (mit RE v. Hamburg) in Lübeck Hbf war eine Besonderheit. Die aus DDR-Entwicklg. und DDR-Konstruktion stammenden Elektrolokomotiven der Baur. 112.1 erledigen immerhin im Zugverkehr zwischen Lübeck u. Hamburg heute das, was hier einst den Dieselmotoren d.Baur. V 200 bzw. 220 oblag.

Pünktlich setzte der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' dann seine Fahrt von Lübeck Hbf aus nach Kiel fort.

Fotos:
 Oben = Michael Hecht.
 Mitte + Unten =
 Andrea Hammer.



Und noch einen besonderen Fahrzeuggast bot der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' im Lübecker Hbf: Den in diesem Zug enthaltenen Speisewagen der 'Kakadu'-Bauart. In den Lübeck berühren den Speisewagenläufen kamen die 'Kakadus' einst nur selten hierher und planmäßig gar nicht.

In Kiel verließ der o. a. Sonderzug dann das DB-Streckennetz und benutzte nun die nicht zu diesem Netz gehörende Bahnverbindung nach Schönberger Strand. Da hier am 23.6.2012 auch der DB-Triebwagen 648 004 für öffentliche RB-Fahrten zwischen Kiel u. Schönberg/H. zum Einsatz kam, mußte der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' auf seiner Fahrt nach Schönberger Strand mit dem genannten DB-Triebwg. in Schönkirchen kreuzen.

Fotos:
Oben = Michael Hecht.
Mitte + Unten =
Jürgen BÜhring.



Auf der Bahnverbindg. Kiel-Schönberger Strand bewegte sich der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' am Vormittag des 23.6.2012 in ausgesprochener Kleinbahn-Atmosphäre.

Diese Bahnverbindung ist landschaftlich sehr schön und verläuft durch die sogen. 'Probstei'. So wird die Region, die sich nordöstlich von Kiel bis hin zur Ostsee erstreckt, genannt.

Das letzte Streckenstück der o. a. Bahnverbindung, die Strecke von Schönberg/Holst. bis Schönberger Strand ist heute Bahnlinie des Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V. (VVM) für dessen fahrplanmäßigen Personenverkehr mit historischen Zügen. Es sind heute die einzig verbliebenen Züge des fahrplanm. Personenverkehrs auf der 'Probsteibahn' Kiel-Schönberger Strand. Zwischen der Kieler Stadtgrenze und Schönberg ruht hier meistens der Zugverkehr, so daß der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' schon allein deshalb hier ein besonderes Bild bot !

Fotos:
Jürgen Bühring.



Gemütlich und nicht so sehr weit weg vom Wasser seiner Namensgebung rollte der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' über das Gleis des sonst nicht sehr oft benutzten Mittelteiles der 'Probstei-Bahn'.



Zwischen Schönberg/Holst. und Schönberger Strand wurde es dann auf dem Gleis der VVM-Museumsbahn für den VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' noch kleinbahniger. Unter anderem wurde hier auch der Haltepkt. Stakendorf passiert.

Fotos:
Jürgen Bühring.



Schließlich erreichte der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' sein Ziel: Den Bahnhof des Ostseebades Schönberger Strand, der zugleich ein Zentrum für die umfangreiche VVM-Sammlung von historischen Eisenbahn- und Straßenbahnfahrzeugen bildet. So rollten die Fahrzeuge des o. a. Sonderzuges auch schon bei Einfahrt in den genannten Bahnhof an mehreren historischen Triebfahrzeugen und Wagen vorüber. Dazu gehörte der beim VVM auch als 'Waberner' bekannte Personenwagen, der 'Wismarer Schienenbus' des Vereins, der ehem. (einst aus einem VT entstandene) AKN-Hilfszug, die 'Förster'-Dampflok 131.060 und die VVM-Diesellok 1.

Fotos:
 Unten = Andrea Hammer.
 Rest = Jürgen Bühring.



Nach Ankunft des Sonderzuges von Vienenburg belebte sich der Bahnsteig in Schönberger Strand fast wie in Großstadtatmosphäre oder in alten Zeiten, als im Sommer lange Züge die noch autolosen Badegäste von Kiel her an den Osteestrand brachten.

Der schon viele interessante Schienenfahrzeuge zeigende Museumsbhf. in Schönberger Strand hatte am 23.6.2012 für mehrere Stunden ein weiteres Juwel aus dem Bestand des Eisenbahn-Rollmaterials zu bieten: Diesellok V 200 033, die im Mittelpunkt der vielen Fotografen stand - insbesondere von denen, die in dem Zug, den V 200 033 hierher gebracht hatte, mitgereist waren.

Für kleine zwei- und vierbeinige Beobachter wurde der Trubel dann doch zu viel, weshalb sie sich von der an dieser Stelle viel zu groß wirkenden Lok erstmal in ruhigere Bahnsteigbereiche zurückzogen.

Aber dann wurde es auch im Kernbereich des Bahnsteiges ruhiger.

Fotos:
Michael Hecht.



Für V 200 033
schloß sich nach
dem 'Fototermin' im
Bhf. Schönberger
Strand in diesem
Bhf. die Ergänzung
der Kraftstoff-
vorräte zur Rück-
beförderung ihres
Sonderzuges an. Diese
Kraftstoffergänzung
wurde per Tank-Lkw
durchgeführt.

Fotos:
Oben + Unten =
Michael Hecht.
Mitte =
Andrea Hammer.



Nach ihrem allerersten Besuch an dieser Stelle am 8.9.2004 hielt sich die Museums-Diesellok V 200 033 am 23.6.2012 zum zweiten Mal im Bhf. Schönberger Strand auf. Gleichzeitig war es die Zweitpremiere eines V-200- und 220-Besuches in diesem Bahnhof überhaupt.

In unmittelbarer Nachbarschaft traf die o. a., hervorragend gepflegte Museums-Dieselmachine auch auf einen der historischen VVM-Strassenbahnwagen, die sich hier vom Vorplatz des des Bahnhofes Schönberger Strand aus auf die Museums-Tramstrecke zur sogen. Südschleife begeben. In V-200-Kulisse bei Fahrtbeginn war es der ehem. Hamburger Triebwg. 656, der 1894 gebaut wurde !

Das untere Bilde könnte auf die Fahrzeugbildg. der angekündigten Züge schließen lassen: Die führen aber (leider) nicht mit V 200 033 ...

Fotos:
 Oben = Andrea Hammer.
 Mitte = Michael Hecht.
 Unten = Jürgen Bühring.



Und inmitten des geschäftigen und interessanten Museumsbahn-Treibens ruhten sich Lok und Wagen des VEV-Sonderzuges 'KIELER FÖRDE' sowie dessen Begleitmannschaft im Bhf. Schönberger Strand für die Rückfahrt dieses Zuges nach Vienenburg aus.

Der 'Kakadu'-Speisewagen des o. a. Zuges bildete natürlich eine besondere Rarität im genannten Bahnhof.

Fotos:
Oben + Mitte =
Michael Hecht.
Unten =
Andrea Hammer.



ERGÄNZENDER HINWEIS ZUM KAKADU-SPEISEWAGEN FÜR MODELLBAHNFREUNDE:

Ein HO-Modell des Halbspeisewagens mit der Regel-Bauartbezeichnung ARm 216 kommt in der Ausführung DB-Epoche IV im 4. Quartal von 2012 in limitierter Auflage als Formneuheit der Firma PIKO (#59625) im Versandhandel auf den Markt. Preis pro 'Kakadu'-Modell: 31,99 Euro.

Museumsbahnhof Schönberger Strand

Der Museumsbahnhof in Schönberger Strand bildet einen gelungenen Ort zur Darstellung von historischem Schienenverkehr - und das in unmittelbarer Ostseenähe.

Immerhin drehen hier sogar in Schleswig-Holsteins einzigem Straßenbahnbetrieb interessante Tramfahrzeuge ihre Runden. Am 23.6.2012 waren unter anderem auch der ehem. in Kiel eingesetzte DÜWAG-Tw 241 und der ehem. Hamburger V-3-Tw 2970 auf der VVM-Straßenbahnstrecke im Einsatz, die auf dem Vorplatz des o. a. Bahnhofes ihren nördlichen Endpunkt besitzt. Die gesamte Straßenbahngleisanlage, die der VVM in Schönberger Strand unterhält und betreibt, ist dreischienig und kann von Fahrzeugen mit 1.100 mm Schmalspur und 1.435 mm Regelspur gemeinsam befahren werden. In der gemeinsamen Zusammensetzung dieser beiden Spurweiten ist das auf der Welt einmalig.

Im planmäßigen VVM-Museumsbahn-Zugverkehr nach/von Schönberg/H. kommt z. Zt. oft Dieseltraktion zum Einsatz, was aber auch sehr interessant und reizvoll ist. Die 1958 bei MaK im nahen Kiel gebaute VVM-Diesellok 1 bespannt dann den VVM-Museumszug, den sie hier am 23.6.2012 im Bhf. Schönberger Strand zur Fahrt nach Schönberg bereit stellt.

Fotos:

Oben = Jürgen Bühring.
Mitte = Andrea Hammer.
Unten = Michael Hecht.



Und dann begann die Rückreise des VEV-Sonderzuges 'KIELER FÖRDE' nach Vienenburg am Nachmittag des 23.6.2012 in Schönberger Strand. Eingeleitet wurde sie durch die erneute Fahrt von V 200 033 mit ihrer fotogenen Wagenkette durch die schöne Probstei hindurch, wobei unterwegs ein weiterer Kreuzungshalt mit dem Sonder-Pendelverkehr Kiel-Schönberg-Kiel abwickelnden RBSH-Triebzug 648 004/504 stattfand. Es rollte also am 23.6.2012 auf dem Mittelstück der 'Probstei-Bahn' ein für diese Strecke intensiver Zugverkehr, der hier sehr selten geworden ist !

Fotos:
Jürgen Bühring.



Ab Kiel benutzte der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' auch auf seiner Rückfahrt bis zu seinem Zielpunkt Vienenburg erneut aussch. das Streckennetz der DB Netz AG, auf dem er gleich hinter der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt zunächst einen Kreuzungshalt in Raisdorf mit dem von Hamburg über Lübeck nach Kiel fahrenden RBSH-Ausflugszug RE 21 450/21 490 absolvierte, dessen doppelstöckige Wendezug-einheit am 23.6.2012 die RBSH-Diesellok 218 333 schob.

Im benachbarten Plön geriet der o. a. Sonderzug dann nochmal in unmittelbare Seenähe - diesmal aber in die Nachbarschaft vom Wasser des Großen Plöner Sees.

Fotos:
Jürgen Bühring.



Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof der Kreisstadt Plön fuhr der VEV-Sonderzug an einem der Gebäude vorbei, die einst als Stellwerk für die Signale und Weichen dieses Bahnhofes dienten. Heute wird die gesamte Strecke Lübeck-Kiel signal- und weichenmäßig in einem eigenen ESTW-Zentralstellwerk im Fernsteuerungsverfahren von Lübeck aus bedient. Und die Zeit, als auf dieser Bahnlinie viele Züge planmäßig von Diesellokomotiven der Baureihe V 200 bzw. 220 befördert wurden, ist natürlich auch längst Vergangenheit. Immerhin erinnerte die Fahrt des VEV-Sonderzuges 'KIELER FÖRDE' am 23.6.2012 auf Hin- und Rücktour zwischen Lübeck und Kiel sowie umgekehrt daran.



Und im Lübecker Hbf sah es auch bei einem zweiten Fotohalt dieses Sonderzuges in diesem Hbf am Abend des 23.6.2012 für einige Minuten fast so aus wie in den Jahren, als die Maschinen der Baureihen V 200 bzw. 220 hier täglich und in jeder Stunde zu Hause waren. Die Anlagen des elektr. Fahrbetriebes waren damals aber Jahrzehnte lang von ihrer tatsächlichen Realität in Lübeck entfernt.



'Very amused' und 'Much enjoyed' über die gelungene VEV-Fahrt und den guten V-200-Trip im 'Maybach-Sound' posierte die nicht kleine Gruppe der britischen Fahrgäste des o. a. Sonderzuges auch bei seinem zweiten Fotohalt in der einstigen V 200/220-Hochburg Lübeck für ein erneutes Gruppenfoto.



Fotos: Oben = Jürgen Böhning.
Mitte = Michael Hecht.
Unten = Andrea Hammer.



Auch während des Fotohaltes, den der VEV-Sonderzug im Lübecker Hbf ebenfalls auf seiner Rückfahrt und hier erneut auf Gleis 9 einlegte, gab es interessante Begegnungen zwischen seinen Fahrzeugen und dem Rollmaterial, das heute den planm. Personenverkehr des o. a. Hbf's prägt.

Fotos:
Oben = Andrea Hammer.
Mitte + Unten =
Michael Hecht.



Und dann setzte der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' seine Rückfahrt nach Vienenburg fort und verließ hierfür pünktlich den Hbf von Lübeck.

Eine sehr schöne Sonderzugfahrt bewegte sich auf ihr glückliches Finale am Ausgangs- und Endpunkt dieser Fahrt im Harzland zu.

DANKE, LIEBER VEV !!!

Fotos:
Oben + Unten =
Andrea Hammer.
Mitte =
Jürgen Bühring.



Der Reisezug des VEV-Sonderzuges 'KIELER FÖRDE' bildete eine interessante und gelungene Mixtur aus den verschiedenen Routen der früher zwischen Schl.-Holstein und dem Harz sowie umgek. fahrenden Fern-Eilzügen. Zu denen gehörte auch der von Bad Harzburg nach Kiel rollende E 3230. Er nahm seinen Weg zu einem großen Teil über die elektrifizierte Hauptbahn Hannover-Hamburg und verfügte im Gegensatz der durch die Ostheide (über Gifhorn u. Braunschweig) von Holstein zum Harz u. zur. verkehrenden Eilzüge nicht über 220-Bespannung. Trotzdem gestaltete sich auch der Lokeinsatz dieses Zuges oft nicht uninteressant. 1977 u. 1978 wurde er z. B. von Hildesheim bis Lüneburg durch eine Vorserien-Elektrolok der Baureihe 103.0 befördert. Am 20.5.1978 oblag diese Aufgabe der Masch. 103 002 (Bw Hamburg-Eidelstedt). E 3230 wurde an diesem Tag von Diesellok 216 147 (Bw Braunschweig 1, war in den 1960er Jahren zeitweise auch in Lübeck beheimatet) von Bad Harzburg nach Hildesheim Hbf befördert, wo E 3230 auf dem oberen Bild bei d. Einfahrt zu sehen ist. Links wartet im 'Lehrter' Bahnhofsteil bereits d. Ellok 103 002, um den genannten Zug zur Weiterbeförderung nach Lüneburg zu übernehmen. Dieser Lokwechsel vollzog sich für E 3230 unter gleichzeitigem Fahrtrichtungswechsel.

Fotos:
Michael Hecht.



Die Vorserien-Ellok 103 002 brachte den E 3230 dann am 20.5.1978 von Hildesheim über Lehrte, Celle und Uelzen nach Lüneburg, wo dieser Zug auf dem oberen Bild nach der dortigen Ankunft im 'Hbf' (DB-Bhf. Westseite) zu sehen ist. Hier wartete nebenan bereits die Diesellok 218 177 (Bw Flensburg.), um den o. a. Zug zur Restfahrt nach Kiel über Lübeck zu übernehmen. Sein zweiter u. letzter Lokwechsel wurde an dem ab Hildesheim gleich hinter der Lok laufenden Gepäckwagen gleich für den parallel erfolgenden, seinerzeit noch obligaten Wechsel von Koffern, Pack- und Kleinladegut genutzt. Beim Gepäckwg., der im E 3230 am 20. Mai 1978 mitlief, handelte es sich sogar um einen Schnellzug-Packwagen !

Der VEV-Sonderzug 'KIELER FÜRDE' folgte am 23.6.2012 dem Weg des E 3230 von Lehrte über Celle, Uelzen, Lüneburg, Bienen, Lübeck und Eutin bis Kiel !!!!!

Fotos:
Michael Hecht.

Am 23.9.1973 fuhr der genannte Fotoautor mit E 3230 (ohne bildliche Darstellg. an dieser Stelle) von Goslar bis Lübeck unter folgenden Lokbespannungen: Goslar-Hildesheim: 216 147 (!!!),
Hildesheim-Lünebg.: 110 346
Lüneburg-Lübeck: 212 029

