

JETZT + EINST

Der VEV-Sonderzug 'KIELER FÖRDE' folgte auf seiner Fahrt am 23.6.2012 weitgehend den Routen der einst von Schlesw.-Holst. zum Harz und umgekehrt fahrenden Fern-Eilzügen, von denen viele über lange Jahre hinweg planmäßig von Dieselmotoren der Bauart V 200 bzw. 220 befördert wurden. Das Bild des o. a. Sonderzuges in Lübeck Hbf erinnerte sehr an diese Zeiten, die die Aufnahme unter dem Foto des jüngsten Lübecker V-200-Besuches in die Tatsächlichkeit jener Epochen zurückruft: Fast an genau der selben Stelle, an der am 23.6.2012 das Bild vom genannten VEV-Selz. aufgenommen wurde, stand am 24.7.1976 die DB-Lok 220 051 (Bw Oldenbg./0.) u.hatte hier mit dem E 2873 (Flenzburg-Kreienzen) Aufenthalt. Man beachte den Achttürer-Eilzugwagen nebenan auf Gl. 10, der damals noch alltäglich war. In der kleinen Tasche auf dem Koffer-Kuli (damals auch noch ein alltagl. Bahnhofsgefährt) befand sich d. Kassetten-Recorder, mit dem d. Fotograf während seiner Lichtbild-Aufnahme gleichzeitig den Motoren-Sound von Lok 220 051 aufnahm. An diesem Tag mußte sie den E 2873 über Hamburg nach Lüneburg ziehen, weil der Direktweg dieses Zuges über Büchen wg.Bruch d. damals noch ganz neuen Elbe-Seiten-Kanals gesperrt war ! Die Tradition d.V-200- bzw. 220-Betriebes wurde und wird nach Ende des Planeinsatzes durch die museal erhaltenen V-200-Maschinen fortgesetzt. In Lübeck vor allem durch d. hier beheimatete Museumslok

V 200 007, die auf dem unteren Bild noch ganz jung in ihrer damals beginnenden Tätigkeit als historisches Fahrzeug am 27.10.1984 Aufenthalt an der o. a. Stelle in Lübeck Hbf mit dem VLV-Sonderzug 'ZUEI-KÜSTEN-KURIER' hatte. Der bestand wagenmäßig aus dem VLV-Doppeldecker und fuhr von Lübeck-Travemünde Strand nach Dagebüll
Fotos: Oben = Jürgen Bühring, Mitte + Unten = Michael Hecht.

Mole !!!!!



BESONDERE
FAHRZEUGGÄSTE
IM BHF.
SCHÖNBERGER
STRAND

Außer den Fahr-
zeugen des regu-
lären Betriebes
waren und sind
im Bhf. von
Schönberger Strd.
immer mal wieder
Lokomotiven,
Triebwagen und
Wagen in Besuchs-
mission zu erle-
ben und bewundern.
Am 23.6.2012 z.B.
die Museums-
Diesellok V 200 033
aus Hamm.



Am 15.1.1977 prä-
tierte der VVM
seinen MAN-Trieb-
wagen VT 2.09 in
dem Bhf., den er
erst ein Jahr zu-
vor selbst (zu-
nächst pacht-
weise) übernommen
hatte, um hier
künftig einen um-
fangreichen Museums-
bahnverkehr durch-
zuführen und ein
Verkehrsmuseum
aufzubauen. Davon
war am Anfang des
Jahres 1977 noch
nicht viel im
o. a. Bhf. zu
sehen und zu spü-
ren und der VVM
hielt sich damals
in seinem eigenen
Bhf. mehr besuchs-
weise mit einem



Dieselmotortriebwagen auf, der mehr zur VVM-Fahrzeugsammlung in Aumühle gehörte u. heute noch gehört. Der VVM hatte diesen Triebwagen erst am 11.12.1976 (also kurz vor dem Zeitpkt. des Fotos) von der AKN-Eisenbahn erwerben und reichte ihn unter der AKN-Nr. VT 2.09 in seine Fahrzeugsammlg. ein. Der AKN-Triebzug. VT 2.09 wurde 1957 bei den MAN-Werken für die Peine-Ilseeder Eisenbahn (PIE) gebaut und von diesem Unternehmen als VT 2 eingesetzt. 1969 erfolgte ein Verkauf des Fahrzeuges von der PIE an die AKN, wo der o. a. VT die Betr.-Nr. 2.09 erhielt. Ende 1976 übernahm der VVM dann den beschriebenen Triebwagen, der heute noch (inzwischen nicht mehr betriebsfähig) Bestandteil der VVM-Fahrzeugsammlung in Aumühle ist. AM 15.1.1977 verwendete ihn der VVM für das allererste 'Nordlichtertreffen', das damals als 'rollende Konferenz' zwischen Schönberger Strand u. Schönberg stattfand und aus dessen Anlaß das o. a. Foto im Bhf. Schönberger Strand aufgenommen wurde. Dort stand als Hinterlassenschaft der Kiel-Schönberger Eisenbahn (KSE), die 1975 den Bahnbetrieb in Schönberger Strand eingestellt hatte, noch das Torso des KSE-VB 125, der 1953 in eigener Werkstatt gebaut worden war, nun aber 22 Jahre später nur noch Reste bildete, die wenig später verschrottet wurden.

Fotos: Oben = Andrea Hammer, Unten = Michael Hecht.

SONDERZÜGE MIT
BUNDESBahn-
REISEZUGWAGEN
IN SCHÖNBERGER STRD.
U. SCHÖNBERG/HOLST.

Durch Sonderzüge
gelangten immer mal
wieder Schnellzugw.
der Deutschen Bundes-
bahn auf die sonst
planmäßig nicht von
derartigen Fahrzeu-
gen benutzte Bahn-
verbindung Kiel -
Schönberger Strand.
In den 1970er und
1980er Jahren war
dieses sogar relativ
oft der Fall. Inzwi-
schen ist es aber
extrem selten gewor-

den. Am 23.6.2012 erreichten (Wg.)
der ex-Bundesbahn aber nach lan-
ger Zeit wieder einmal mit dem
VEV-Sonderzug von Vienenburg den
Bhf. Schönberger Strand, der
ja heute das Zentrum des VVM-
Museums bildet. Zu dessen Sammlg.
gehören auch die beiden Vor-
kriegs-Schnellzugw. links, d. bis
1990 noch die Modellbahnanlage
d. Kieler ISK-Vereins beherberg-
ten. Foto: Michael Hecht.

In den 1970er Jahren rollten oft
Reisebüro-Sonderzüge auf dem
Gleis der o. a. Bahnverbindung.
Am 7.3.1973 stand die Diesellok
V 82 der Kiel-Schönberger Eisen-
bahn GmbH (KSE) mit einem der-
artigen Sonderzug von
Duisburg im Bhf. Schön-
berger Strand, in dem
damals noch niemand an
Museumsbahnbetrieb dach-
te. Die KSE-Lok hatte
diesen Zug von Kiel her
hierher gebracht. Gleich
hinter der Lok der
Gesellschaftswg. !!

Aber auch 218-Maschinen
der alten DB befuhren mit
den o. a. Sonderzügen die
Bahnlinie Kiel-Schönberger
Strand. Am 19.10.1979 ließ
sich DB-Lok 218 112 mit ei-
nem solchen Zug im Bhf.
Schönberg/Holst. blicken.
Die Benutzung dieser Bahn-
linie durch Reisebüro-
Sonderzüge endete 1989.

Fotos: Sammlung M. Hecht.



V 200 / 220
 0 3 3
 A M
 M E E R

Von dem für das nebenstehende Bild der Diesellok V 200 033 im Bhf. Schönberger Strand am 23.6.2012 gewählten Aufnahmestandort bis zum Ostseewasser und

zum Meeresstrand sind es nur wenige Schritte.

In der Nähe von einer ganz anderen Art von Meer entstand das Foto darunter, das die heute als Museums-Maschine V 200 033 fungierende Lok noch in ihrer aktiven Bundesbahnzeit unter der damaligen Fahrzeugnr. 220 033 zeigt: Am 15.8.1974 ist diese Lok mit dem E 2257 (Koblenz-K nstanz) im Bhf. von Konstanz eingetroffen. Der liegt unweit des Bodensees, der ja auch als 'Schwäbisches Meer' bekannt ist. 220 033 war seinerzeit noch in Villingen/Schwarzw.beheimatet und der Konstanzer Bhf. noch nicht von d. DB-Elektrifizierg. erreicht. Die sichtbaren Anlagen des Elektro-Fahrbetriebes gehörten damals noch aussch. zu den Schweizer Bahnen, die Konstanz erreichten und noch erreichen. Die V-200- bzw. 220-Zeit ist natürl. auch hier längst vorüber.

Inzwischen nach einer mehrjährigen Stationierungszeit in Oldenburg/O. noch für kurze Zeit zum Bw Lübeck gehörend, wird 220 033 auf dem unteren Bild

am 29.8.1983 im Hbf von Kiel gezeigt. Die Lok steht abfahrtsbereit vor E 3175 (Kiel-Lübeck), an dessen Spitze an diesem Tag der VLV-Doppeldecker als Leerfahrzeug mitgeführt wird. Der ehem. LBE-Wagen hatte am Wochenende zuvor am Flora-Fest in Elmshorn teilgenommen und rollt nun in Planzügen über Neumünster, Kiel u. Eutin in seine Lübecker Heimat zurück. 220 033 präsentiert sich zum o.a.Foto-Zeitpunkt in keinem so guten Außenbild mehr u. zeigt deutlich, daß das Ende der 220-Zeit bei der Bundesbahn nicht mehr fern ist. Die genannte Lok überlebte dieses Ende als Museums-Maschine u. kehrte als solche unter ihrer Ursprungs-Nr. V 200 033 am 23.6.2012 mit dem VEV-Szgz. 'KIELER FÖRDE' unter anderem auch für einen Kurz-Besuch nach Kiel zurück.

Fotos:

Oben = Andrea Hammer.
 Mitte und Unten = Michael Hecht.



BUNDESBAHN-GROßDIESEL VOR DEM VVM-MUSEUMSZUG

Größere Strecken-Diesellokomotiven kamen und kommen gem. seiner Aufgabenstellung und seinem Verwendungszweck vor dem Museumsbahn-Zug des Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V. (VVM) mit seinen zwei- und dreiachsigen Oldtimerwagen nur selten zum Einsatz. Für Maschinen, die einst zum Rollmaterial der Deutschen Bundesbahn gehörten, galt und gilt diese Tatsache noch ganz besonders. So kam es zu einer Begegnung des VVM-Zuges mit einer Lok des einst bei der alten DB weit verbreiteten 'V-200'-Typs erstmals erst 2012, obwohl sich dieser Zug schon durch V-200-Gefilde bewegte, als hier die V-200-Maschinen unter den Baureihenbezeichnungen 220 und 221 noch planmäßig zum Einsatz kamen. Das eine derartige Maschine die hist. VVM-Wagen bzw. einige von ihnen zog, war erst am 23.6.2012 im Bhf. Schönberger Strand zu erleben, als die heute zur Museums-Eisenbahn Hamm (MEH) gehörende Maschine V 200 033 diese Wagen für einige Meter in diesem Bhf. bewegte. V 200 033 war hier nach der an anderer Stelle dieser LBE-Folge beschriebenen Sonderzug-Beförderung für einige Stunden zu Gast. Leider reichte es aber dabei nicht für die Durchführung eines Museumsbahn-Zugkurses von Schönberger Strand nach Schönberg und zurück im Schlepp des besonderen und ersten V-200-Gastes bei der VVM-Museumsbahn sowie im Bhf. Schönberger Strand. Immerhin kam es hier aber zu einigen Rangierbewegungen der gemeinsamen Fahrzeugformation von V 200 033 und VVM-Wagen.

Zu längeren Fahrten des VVM-Museumszuges unter Beförderung von größeren Bundesbahn-Diesellokomotiven kam es insbesondere noch in den 1970er Jahren, als dieser Zug noch nicht seine feste Heimat in Schönberger Strand hatte, sondern sich hier nur während der Sommerwochen zur Durchführung des Museumsbahn-Verkehrs nach/von Schönberg aufhielt. Das 'Winterlager' des o. a. Zuges befand sich am zweiten VVM-Standort in Aumühle und die o. a. Wagen wurden zum Beginn der Sommer-Saison in den Jahren 1976 und 1978 jeweils von Aumühle über Büchen, Lübeck, Eutin und Kiel nach Schönberger Strand geschleppt. Nach Saisonende dann genau umgekehrt zurück nach Aumühle. Von dort bis Kiel und zurück kam für diese Überführungsfahrt jeweils eine Bundesbahn-Diesellok zum Einsatz.

1977 war es für die Hinfahrt eine Maschine der Baureihe 218 ! Genau am Samstag, d. 5. Juni 1977 die Lok 218 107. Sie hielt sich damals für Ausbildungszwecke leihweise im noch 218-losen Bw Lübeck auf und war im Rahmen dieser Aufgabe an den Wochenenden ohne Beschäftigung. Was dazu führte, daß die damals eigentl. im Bw Flensburg beheimatete Lok 218 107 am 5.6.1977 statt einer ursprünglich hierfür vorgesehenen Lübecker 212 für die Beförderung der VVM-Wagen von Aumühle nach Kiel verwendet wurde. Dabei kam dieser interessante Zug auch durch Lübeck Hbf, wo er zunächst auf der unteren Aufnahme bei Einfahrt aus Richtung Büchen zu sehen ist. Ganz hinten ist abgestellt auf Gleis 4 a ein 612/613-Triebzug der DB zu erkennen, während in der Abstellanlage unter anderem ein als Sonder-Tw von Wilhelmshaven nach Lübeck gekommene 624/924-Einh. und ein ehem. LBE-Doppelstockwagen pausieren. Die Bahnsteige von Lübeck Hbf wurden seinerzeit noch emsig von Elektrokarren der noch allgegenwärtigen Gepäckverladung bevölkert.

Foto:
Michael Hecht.



BUNDESBAHN-GROBDIESEL
VOR DEM VVM-MUSEUMSZUG
EINST + JETZT

Oben = Am 5.6.1977
mit 218 107 bei Aus-
fahrt aus dem Lübecker
Hbf nach Kiel während
der damaligen Über-
führungsfahrt von
Aumühle nach Schön-
berger Strand, wobei
die 218 den VVM-Zug
bis Kiel beförderte.

Darunter =
Am 23.6.2012 mit der
heute bei der Museums
Eisenbahn Hamm (MEH)
als historischer Lok
tätigen V 200 033 im
Bhf. Schönberger Strand.

Im Jahre 1978 wurde
der VVM-Museumzug
ebenfalls von Aumühle
nach Schönberger Strand
überführt. Damals ge-
schah das am 17.6.1978
und oblag zwischen
Aumühle und Kiel er-
neut einer Bundesbahn-
Diesellok, wobei
diesmal tatsächl.
eine 212-Maschine
zum Einsatz kam.
Exakt war es die Lok
212 141 vom Bw Lübeck,
die auf dem Foto unten
rechts während eines
Unterwegshaltes mit
dem VVM-Zug im Bhf.
Bad Schwartau zu sehen
ist.

Nachdem sich der VVM
im Bhf. Schönberger
Strand entsprechend
eingrichtet hatte,
konnten die Fahrzeuge
des Museumsbahnverkehrs der Strecke
Schönberger Strand-Schönberg/Holst.
ab 1979 ständig in diesem Bhf.
bleiben und die Wagenüberführungen
zum Saisonbeginn und Saisonende von
Aumühle nach Schönberger Strand
und zurück entfielen. Für die in diesem
Museumsbahnverkehr eingesetzte VVM-
Dampflok erfolgte die Überführung
von Aumühle nach Schönberger Strand
und zurück jeweils per Tieflader
auf der Straße.

Fotos: Oben und unten = Michael Hecht. Mitte = Andrea Hammer.



Erste Begegnung der Lok V 200 033 mit dem VVM-Museumszug: Als DB-Maschine 220 033 und damals als noch aktive Bundesbahn-Lokomotive im Bw Oldenburg/O. beheimatet, überholt sie bei Beförderung des Fern-Eilzuges E 2872 (Kassel-Flensburg) am 17.6.1978 den auf Überführungsfahrt von Aumühle nach Schönberger Strand befindlichen und bis Kiel mit DB-Lok 212 141 (Bw Lübeck) bespannten VVM-Zug im Bhf. Ascheberg/Holstein. Bis 220 033 diesen Zug auch einmal selbst ziehen durfte, sollte es noch über 25 Jahre lang dauern. Am 8.9.2004 beförderte sie ihn tatsächlich und das damals von Kiel nach Schönberger Strand und zurück.



Am 23.6.2012 hatte die o. a., wie schon 2004 inzwischen wieder unter ihrer Ursprungs-Nr. V 200 033 und als histor. Maschine betriebene Lok in einer kurzen Fahrt ein weiteres Mal Teile des VVM-Museumszuges am Haken. Leider reichte es diesmal aber nur für eine kurze Rangierfahrt im Bhf. Schönbg. Strand. Für die große Lok aber keine so ungewöhnliche 'Fuhre'; denn an ihrem jetzigen Heimatstandort in Hamm/Westf. ist sie mitunter durchaus vor dem VVM-Zug ähnlichen Wagen der Museumsbahn Hamm zu erleben.



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



Wie eben schon erläutert, war der Bahnhof in Schönberger Strand am Anfang des Jahres 1977, als das nebenstehende Bild entstand, bereits 'VVM-Anlage', aber als solche noch kein Bahnhof für den Museumsbahnverkehr und auch längst noch kein Standort für ein Verkehrsmuseum. Zwar waren hier im Sommer 1976 bereits erstmals VVM-Museumszüge gefahren, aber sein Fahrzeugdomizil besaß der VVM seinerzeit für die Eisenbahnfahrzeuge noch einzig in Amble.

Heute ist der VVM in Schönberger Strand fest etabliert u. empfängt hier zuweilen sogar bedeutende Fahrzeuggäste wie z. B. am 23.6.2012 die historische Groß-Diesellok V 200 033.



Am 24.10.1970 präsentierte sich der Bhf. in Schönberger Strand noch mit dem damaligen Planzugverkehr der Kiel-Schönberger Eisenbahn GmbH (KSE), in dem auch damals einer d. MaK-Großraumtriebweg. dieser heute nicht mehr bestehenden Privatbahn-Gesellsch. zum Einsatz kam.

Fotos: Michael Hecht.



BHF. SCHÖNBERG/HOLST.
GESTERN & HEUTE

Bis 1975 führte die Kiel-Schönberger Eisenb. GmbH (KSE) mit eigenen Triebwagen-Zügen einen recht intensiven Personenverh. zwischen Kiel Hbf und Schönberger Strand durch. Vor allem im Sommer verkehrten hier sogar Eiltriebzug. ! Für ihren Pv. verwendete die KSE vor allem bei d. MaK sowie in Esslingen gebaute Fahrzeuge, wie sie auf dem oberen Bild am 17.5.1975 im Bhf. Schönberg/Holst. zu sehen sind. Genau 14 Tage danach gab die KSE ihren Personenverkehr auf d. Schiene bis auf ein einziges (1981 eingestelltes) Zugpaar auf. Ihre Triebwagen verkaufte die KSE 1976 u. 1977 an andere Privatbahnen. Am 19.5.1976 erreichten die auch oben gezeigten KSE-Fahrzeuge Schönberg/H. von Kiel Hbf her in einem Sonderzug, den die KSE-Lok V 82 zog. Am 15.1.1977 besuchte ein MAN-Schienenbus der AKN-Eisenbahn den damals winterlichen KSE-Bhf. Schönberg/Holst., in dessen Hintergrund damals ehem. Busse der Stadtwerke Lübeck für den Eisenbahn-Nachfolgeverkehr per KSE- u. VKP-Bus zu sehen sind. Heute wird Schönberg/Holst. während der Kieler Woche von Kiel Hbf aus durch Triebzug.-Züge der DB Regio bzw. RBSH in öffentl. Fahrten erreicht. Den Anschluss nach/von Schönbg.Strand erstellt der VWM mit seinen Museumsbahnzügen. So war es auch am 23.6.2012 als im Bhf. Schönbg. der Umstieg vom VWM-Zug (mit VWM-Diesellok 1) auf RBSH-Triebwagen 648 004/504 nach Kiel möglich war.

Fotos:

Unten = Jürgen Bühring.
Rest = Michael Hecht.



HISTORISCHE FAHRZEUG-
BEWEGUNGEN IN LÜBECK'S
GEGENWART

Am 19.6.2012 über-
führte die Lübecker
Museums-Diesellok
V 200 007 zwei eben-
falls in der Hansest.
beheimatete Fahrzeuge
historischer Bauart
nach beendetem Werk-
statt-Aufenthalt von
Neustrelitz nach
Lübeck zurück, wo sie
am Mittag dieses Tages
eintrafen. Dabei
schleppte V 200 007
genau d. ehemalige
RBSH-Lok 218 338 und
den HEL-Gesellschafts-
wg. Umfangreiche Ran-
gierarbeiten im HEL-
Gelände am Schuppen
'Leu' schlossen sich
an. Daran war auch die
323-Kleinlok d. HEL-
Vereins beteiligt.

Fotos:

Oben = Andrea Hammer.
Mitte u. Unten =
Michael Hecht.



!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
DIE NÄCHSTE HEL-SONDER-
ZUGFAHRT MIT V 200 007
FINDET AM 1.12.2012
STATT UND HAT VON
LÜBECK + HAMBURG
AUS WERNIGERODE
ZUM ZIEL. Weitere
Einzelheiten hierzu
am Schluss dieser
LBE-Folge unter der
Rubrik 'Veranstaltg.-
Hinweise' !!!!!!!!!!!!!!!



Der reguläre RE-Zugbetrieb mit doppelstöckigen Fahrzeugeinheiten von und nach Hamburg rahmte die Rangierbewegungen von historischen Fahrzeugen in Lübeck am 19.6.2012 ein, die hier einst für den Planzugverkehr sorgten und nun ihre museale Heimat im Lübecker Schuppen 'Leu' haben. Auch Triebzug 628/928 647 rollte auf seiner Fahrt nach Bad Kleinen an der Szenerie der HEL-Rangierarbeiten vor der o. a. Museums-Remise vorbei. Bewegt wurde durch diese Arbeiten auch 218 338, die in HEL-Betreuung künftig an die lange 218-Ära in Lübeck erinnern soll. Allerdings ist diese Lok nicht betriebsfähig und wartet auch auf eine gründliche äußere Aufarbeitung.



Im Sommer 2006 war die Lok 218 338 noch als aktive RBSH-Maschine in einer besonderen Aufgabe außerhalb ihrer schleswig-holsteinischen Heimatgefilde unterwegs, als sie zwei Ausstellungswagen auf dem Weg der Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen nach Mecklenburg überführte u. dabei auch den Bhf. von Grevesmühlen durchfuhr.



Der HEL-Verein bemüht sich in Lübeck um den Aufbau eines 'Norddeutschen Diesellokmuseums' und hat hierfür auch Mitglieder des Deutschen Bundestages und d. Lübecker Bürgerschaft zur entsprechenden Hilfeleistg. eingeschaltet. Leider bislang noch ohne größeren Erfolg.



Fotos:

- 1. und 2. von oben = Michael echt
- 3. von oben = Andrea Hammer.
- Ganz unten = Jürgen Bühring.



LETZTER DAMPF FÜR 91 134

Die zum Fahrzeugbestand des Eisenbahnmuseums in Schwerin gehörende Dampflokomotive 91 134 absolvierte am 9. und 10. Juni 2012 jeweils öffentliche Sonderzugfahrten von Schwerin über Bad Kleinen nach Wismar und zurück. Es waren die (vorerst ?) letzten Fahrten dieser historischen Maschine mit eigener Kraft; denn kurz danach liefen turnusmäßig ihre Kesseluntersuchungs-Fristen ab und eine erneute Revision für diesen wichtigen Bereich von 91 134 ist momentan nicht vorgesehen. Diese Lok wird nun ebenfalls Standexponat im Schweriner Eisenbahnmuseum und hier als mehr oder weniger 'tote Materie' an die Historie des Schienenverkehrs in Mecklenburg allgemein und in Schwerin speziell erinnern. Die im Jahre 1898 gebaute Maschine 91 134 gehörte am Ende ihrer aktiven Laufbahn zu den ältesten noch betriebsfähigen Dampflokomotiven in Deutschland. Sollten sich Besitzer und bisherige Betreiber (eine Mischung aus den Mecklenburgischen Eisenbahnfreunden Schwerin e. V., der DB, der PRESS Betriebs-Ges. und dem Schweriner Eisenbahnmuseum) es nicht doch noch anders überlegen (was natürlich auch eine Kostenfrage ist), so wäre es doch sehr schade, wenn die auch von ihrer Geschichte her interessante Lok 91 134 zu dauernder Untätigkeit verurteilt bliebe. Mit dieser Maschine ließen sich hervorragend ständige Museumsbahn-Verkehre auf den landschaftl. reizvollen und touristisch interessanten Bahnlinien Schwerin-Rehna und/oder Hagenow-Zarrentin aufbauen und einrichten, zumal die o. a. Betreiber in Schwerin über einen kompletten und betriebsfähigen Zug historischer Wagen verfügen. Aber schon in der Vergangenheit ließ die Anzahl der Einsätze von 91 134 eher zu wünschen übrig, was wohl auch an entsprechendem Mangel von Willenskraft der Besitzer und Betreiber zur Realisierung derartiger Einsätze lag. Die jetzt abgelaufenen Untersuchungsfristen konnten vor einigen Jahren nur noch mit Unterstützungsgeld aus Mitteln der seinerzeit in Schwerin durchgeführten BUGA realisiert werden. Sonst wäre schon damals Schluss gewesen. Sehr schade - denn mit dem 'Roll in' von 91 134 in dauerndes Museums-Stillstand-Dasein gibt es in Mecklenburg-Vorpommern keine betriebsfähige Normalspur-Dampflokomotive mehr. Zwar ist die einst in Rumänien gebaute Dampflokomotive 131.060 behördlich hier registriert, über einen festen Heimatstützpunkt verfügt diese Maschine in MPP aber nicht und mit wechselnden Stationierungen ist sie eigentlich auch nur noch im benachbarten Schleswig-Holstein und Niedersachsen unterwegs. In Mecklenburg-Vorpommern sorgen immer noch die Lokomotiven der Schmalspurbahnen 'Molli' und 'Rasender Roland' ständig dafür, daß es nicht ganz ohne Dampf über traditionsreiche nordöstliche Schienen rollt. Die Chance, daß dieses auch auf Regelspurgleis so sein kann, wurde leider sogar verschiedenen Stellen vertan; also nicht nur in Schwerin.

Ihre letzten Fahrten führten 91 134 wie schon erwähnt von Schwerin aus in die nördliche Nachbarstadt Wismar, wohin sie am 9. und 10. Juni 2012 jeweils mit dem kompletten Schweriner Museums-Wagenzug rollte. Eine fotogene Fahrzeug-Formation, die es so nun nicht mehr zu bewundern und erleben gibt. Nochmals: SCHADE !!!

91 134 am
9.6.2012 auf
der Drehscheibe
des ehem. Bw Wismar
mit einer d. imposanten
Kirchen der
Hanse- u. Hafen-
stadt Wismar als
Hintergrund-Kulisse.
Auch ein Wagen
des Schweriner
Museumszuges ist
im Hintergrund zu
sehen.

Foto:
Jürgen Bühring.



Während ihres letzten Gastspieles an dieser Stelle und überhaupt mußte 91 134 noch fleißig durch den Bahnhof von Wismar dampfen.

Fotos:
Jürgen Bühring.



Der Besuch des ex-Bw's in Wismar schloss sich für 91 134 an. Hier fanden für diese interessante Lok auch noch einige Ehrenrunden auf der Drehscheibe statt, bevor sie für die weitere Pause auf das Gleis 2 des o. a. Bw's gestellt wurde. Dessen Schuppen und Anlagen, die ihren Platz in unmittelbarer Bhf-Nachbarschaft haben, werden nach und nach ebenfalls in ein Eisenbahnmuseum und in eine historische Einrichtung umgestaltet, für deren Betreuung und Betrieb die Eisenbahnfreunde Wismar e.V. sorgen. Dies Sanierung der Drehscheibe u. des Rundlokschuppens konnten für diese Umgestaltung bereits erfolgreich abgeschlossen werden.

Fotos:
Jürgen Bühring.



Der durchaus imposante und auf jeden Fall sehenswerte u. interessante Oldtimerzug des Eisenbahnmuseums Schwerin am 9.6.2012 im Bereich des ebenso imposanten und interessanten Gleiskreuzes im Vorfeld des Bahnhofes von Wismar. Man fühlt sich an Gleisanlagen englischer und amerikanischer Bahnen erinnert.



Vor 20 Jahren war 91 134 noch DR-Museums-Maschine und zog im Spätsommer 1992 einen Sonderzug auf der Bahnlinie Schwerin-Rehna aus Anlass von deren damals 95-jährigem Bestehen. Der Wagenzug, den 91 134 auf dieser damals noch z. Reichsbahn-Streckennetz gehörenden Bahnlinie zog, präsentierte sich durchweg deutsch-deutsch; denn außer 'langen Halberstädtern' der DR kam in diesem Sonderzug der hist., damals in Lübeck beheimatete Museums-Steuerwagen '11 005' des damals noch als 'Verkehrsmuseum' firmierenden DB-Museums zum Einsatz. Die unteren Bilder zeigen den o. a. Sonderzug in den Bahnhöfen von Holdorf u. Gadebusch auf d. Rückfahrt von Rehna n. Schwerin. Im Bhf. Gadebusch ist heute nur noch das Streckengleis in Betrieb.



Fotos:
Michael Hecht.

Fotos:
Ganz oben =
Jürgen Bühring.
Rest =
Michael Hecht.

Am Endpunkt der Fahrt von Schwerin, die die Dampfloek 91 134 vor 20 Jahren absolvierte, dem Bhf. von Rehna, konnte man das ge-
nannte Dampfross so-
gar kurz Seite an
Seite mit dem hist.
Steuerwagen-Kollegen
der Bundesbahn be-
wundern. Heute liegt
auch hier im Bhf.
Rehna nur noch ein
einziges Gleis.
Trotzdem hatte und
hat die von Schwerin
nach Rehna führende
'Radegast-Bahn' stets
das Potential für
einen ständigen
Museumsbahnverkehr mit
Dampfloek 91 134. Diese
Chance wurde und wird
leider nicht genutzt.



Unten: 91 134 nochmals
in letzten Reichsbahn-
Zeiten. Am 16.2.1992
beförderte sie einen
privaten Sonderzug von
Schwerin nach Rom in
Mecklenburg, der außer
zwei DB-Museumszügen
einen Wagen des Schweriner
Museumszuges enthielt
und hier im Bhf. Karow/
Meckl. zu sehen ist.
Dieser Sonderzug fuhr
anl. des 65-j. Geburtsta-
ges von Uwe Jepsen, einem
der Pioniere in der Organi-
sation bundesdeutscher
Eisenbahnfreunde-Sonder-
zugfahrten. Um 'auf vie-
len Wegen' seinerzeit
nach Rom zu gelangen,
mußte 91 134 damals in
dem seinerzeit noch
existenten Bw Parchim
Wasser nehmen. Jetzt
geht diese Dampfloek für
immer ins Museum und
Uwe Jepsen ist am
6.6.2012 im Alter von
85 Jahren verstorben.



Fotos:
Michael Hecht

TREFFEN VON
REICHS- UND
BUNDESBAHN-
LOKOMOTIVEN
IM Bw WISMAR
JETZT+EINST

Während des Besuches von Dampflokomotive 91 134 in Wismar am 9. + 10.6.2012 kam es dort in den Anlagen, die einst das Bw Wismar bildeten und heute Teil eines im Aufbau befindlichen Eisenbahnmuseums sind, zu einer Begegnung zwischen der o. a. ex-Reichsbahn-Dampflokomotive u. einer ex-Bundesbahn-Diesellokomotive vom Typ V 60. Letztere gehört heute unter der Betr.-Nr. 363 028 zum Rollmaterial der PRESS Betriebs GmbH, die diese ehemalige 'West V 60' für Rangiertätigkeiten auf Hafenbahngleisen in Wismar einsetzt. Ihre Betriebspausen verbringt der ex-DB-'Dreibeiner' im Bereich des heutigen Museums-Bw's. Aufgrund des Alters dieser Diesellokomotive (gebaut 1960) gar nicht mal so abwegig. Zwanzig Jahre vor der oberen Aufnahme war das Bw Wismar noch aktive Beheimatungs- und Unterhaltungs-Dienststelle der Deutschen Reichsbahn, die damals gegenüber den 1970er u. 1980er Jahren aber auch schon kräftige Einschränkungen hinnehmen mußte. Seinerzeit, im Mai 1992, kam es hier ebenfalls zu einer Begegnung zwischen Reichsbahn-Dampflokomotive und Bundesbahn-Diesellokomotive. Vom 30.4. bis zum 3.5.1992 besuchte die seinerzeit zum Bundesbahn-Fahrzeugbestand gehörende und in Lübeck beheimatete Museums-Diesellokomotive V 200 007 mit VLV-Sonderzügen Wismar und wurde hier zwischen der Beförderung dieser Sonderzüge im Bw Wismar abgestellt. Hier traf sie die in diesem Bw stationierte Dampflokomotive 50 3545. Die hatte zwar offiziell nur Heizlokomotive-Status, war aber eigentlich auch nichts anderes als eine Museums-Maschine zur Beförderung von Sonderzügen oder für die Verwendung bei Plandampf-Einsätzen, wie sie der Lübecker VLV damals an der Wende vom April zum Mai 1992 zwischen Wismar und Rostock zelebrierte.



Fotos: Oben = Jürgen Bühring. Mitte und unten = Michael Hecht.

Die Dampflokk 50 3545 präsentierte sich im Frühjahr 1992 auch äußerlich mit der exakten EDV-Betriebsnummer, die sie durch die Ende 1991 durchgeführte Angleichung der Betriebsnummer-Systeme von DB und DR erhalten hatte. Bei den 1992 eigentlich sogar noch in erstaunlich großer Anzahl vorhandenen DR-Dampfzügen mit aktivem (aus Heiz- und Museumslokk-Tätigkeit bei der DR resultierenden) Status wurden die neuen EDV-Nummern, d. mehr Bundesbahn-Ziffernelemente in sich tragen, nur sehr, sehr vereinzelt äußerlich bzw. schilderartig präsentiert. Die DR-Dampflokkomotiven behielten in diesem Bereich auch nach der o. a. Angleichung ihre Schilder mit ganz alten DR-Nummern oder denen der vom Sommer 1970 bis Ende 1991 gültigen EDV-Numerierung der DR. Siehe hierzu auch den Kommentar an anderer Stelle dieser LBE-Folge.

Trotz einiger Bemühungen gelang es leider auch nicht, die Lok 50 3545 als aktive Museums-Maschine in Mecklenburg-Vorpommern zu erhalten. Dieses Dampfzugg gehört heute zu einer Museumsbahn in Süddeutschland und befindet sich weit weg von ihrer einstigen und langjährigen mecklenburgischen Heimat. Diesellokk V 200 007 ist dagegen immer noch aktive Museums-Maschine in Lübeck.

In den letzten April- und ersten Maitagen des Jahres 1992 traf diese Diesellokk im Bw Wismar auch noch mit anderen Reichsbahn-Triebfahrzeugen zusammen, die heute hier längst Geschichte sind. Die auf der Vorseite ganz unten gezeigte illustre Runde von Eisenbahn-Fahrzeugen aus Ost und West bereicherte auch noch der hist. Steuerwagen 11 005, der ebenfalls für die VLV-Aktivitäten, die dieses Treffen zum Hintergrund hatten, Wismar und sein Bw besuchte. Durch den genannten Bundesbahn-Steuerzug stand sogar mal ein Reisezugwagen in dessen Schuppen, der heute das Kernstück eines im Aufbau befindlichen Eisenbahnmuseums in der Hanse- und Hafenstadt Wismar bildet.

Nochmals eine kleine Parade von Reichs- u. Bundesbahn-Lokomotiven in Wismar: Diesmal vor der Kulisse des Seehafens der Hansestadt Wismar und am 15.12.1990 im Rahmen der damaligen VLV-Adventsfahrt mit dem Sonderzug 'VLV-WARNOW-EXPR.' von Lübeck über Wismar nach Rostock. Hinter DB-Museumslokk V 200 007 links der VLV-Doppelstockzug. Die DR-Diesellokkomotiven 118 628 + 106 419 links gehörten damals noch zum Regelbestand u. Planbetrieb des Bw Wismar. An der Stelle der Aufnahme liegt heute kein Stk. Schiene mehr !!!

Und so sieht es heute an der o. a. Stelle aus: Dort, wo einst d. Lokomotiven standen, erstreckt sich eine kahle Sandfläche, auf der Autos parken. Von den Gleisen existieren nur noch Fragmente im Fahrbahnbereich der Poeler Str.

Fotos: Michael Hecht.



Plandampf von Wismar nach Rostock: Heute undenkbar - 1992 aber noch möglich. Am 1.5.1992 steht einer der von Wismar nach Rostock verkehrenden Regel-Personenzüge mit Dampflok 50 3545 (050 545) im Bhf. von Wismar zur Fahrt in d. benachbarte Ostsee-Hafenstadt bereit. Damals eine VLV-Initiative.



Treffen von ehem. Reichsbahn- und Bundesbahn-Lokomotiven finden auch ohne Dampftraktion ebenfalls noch in unseren Tagen ständig statt. Hier z. B. im Sept. 2010.

Fotos:
Michael Hecht.



Sonderzüge zur Vereinigung der nordelbischen Protestanten:

Pfingsten in Ratzeburg

Am 27. Mai 2012, dem Pfingstsonntag des Jahres 2012, fanden in der Dom- und Inselstadt Ratzeburg d. Feierlichkeiten zur organisatorischen Vereinigung der bislang selbstständigen evangelischen Kirchenbezirke von Schleswig-Holstein, Hamburg, Mecklenburg und Vorpommern zu einer großen Kirchen-Nordeinheit statt. Der festliche Gottesdienst dieser lange geplanten und vorbereiteten Kirchenvereinigung wurde im Ratzeburger Dom zelebriert. Es schloss sich ein großes öffentliches Fest an, dessen vielfältige Programmpunkte verteilt über die gesamte Dom- und Stadtinsel von der Kreisstadt des Herzogtums Lauenburg Platz fanden. Rd. 15.000 Menschen besuchten die o. a. Feierlichkeiten. Prominentester Gast und Besucher war Bundespräsident Joachim Gauck.

Auch die DB Regio AG hatte sich auf den Besucheransturm in Ratzeburg am Pfingstsonntag eingestellt. Sie bot unter anderem zwei direkte, umsteigefreie RE-Züge an, die von Hamburg Hbf über Büchen nach Ratzeburg und zurück verkehrten. Im einzelnen handelte es sich um die folgenden Züge:

RE 21 891

Hamburg Hbf ab 9.22
Ratzeburg an 10.44

RE 21 893

Hamburg Hbf ab 16.43
Ratzeburg an 17.46

RE 21 892

Ratzeburg ab 18.00
Hamburg Hbf an 19.07

RE 21 894

Ratzeburg ab 23.15
Hamburg Hbf an 0.20

Die o. a. Züge hielten unterwegs zum Ein- und Ausstieg jeweils nur in Schwarzenbek und Büchen, wobei in Büchen jeweils auch die Fahrtrichtung gewechselt wurde. Diese Züge waren mit allen normalen Fahrausweisen der DB, des HVV und des Schleswig-Holstein-Tarifs benutzbar. Sie verstanden sich als Zusatz- und Entlastungsangebot des regulären Personenverkehrs der DB Regio AG nach/von Ratzeburg und umsteigefreie Verbindung zwischen Hamburg und Ratzeburg, die es im Planbetrieb sonst nicht gibt. Es muß sonst entweder in Büchen oder in Lübeck umgestiegen werden. Immerhin gehört Ratzeburg zum Gebiet des Hamburger Verkehrs Verbunds (HVV).

Die o. a. Zusatz-RE bestanden fahrzeugmäßig alle aus einer doppelstöckigen RBSH-Wendezugeneinheit, die von der RBSH-Diesellok 218 333 befördert wurde. Damit kamen auf der Bahnlinie Lübeck-Büchen erstmals RBSH-Doppelstockwagen zum Einsatz. Auch der Lokeinsatz stellte eine Besonderheit dar; denn 218-Maschinen sind hier sehr selten geworden.

Interessant war auch die Tatsache, daß die Fahrzeugeinheit vom RE 21 891 unter gleicher Zugnummer von Ratzeburg über Lübeck Hbf und Bad Oldesloe (mit Fahrtrichtungswechsel in Lübeck Hbf) nach Hamburg Hbf weiter fuhr, wodurch sich ein interessanter Rundkurs Hamburg Hbf-Büchen-Ratzeburg-Lübeck Hbf-Bad Oldesloe-Hamburg Hbf ergab. Die Fahrzeugzuführung für den von Ratzeburg nach Hamburg verkehrenden RE 21 894 vollzog sich umgek. ebenfalls und unter der eben genannten Zugnummer von Hamburg Hbf über Bad Oldesloe und Lübeck Hbf nach Ratzeburg. Nur die Züge RE 21 893 und RE 21 892 wendeten direkt im Bhf. Ratzeburg.

Außerhalb der beschriebenen Zusatz-RE stand natürlich noch der planmäßige, stündliche RB-Zugverkehr der Bahnlinie Lübeck-Büchen-Lüneburg zur Verfügung. Hier kamen am 27.5.2012 sämtlich 648-Doppeltraktionen zum Einsatz. Lokbespannte Züge waren hier im RB-Regeldienst nicht zu finden.

Die DB Regio AG bzw. ihr RBSH-Betrieb hatten im Bahnhof Ratzeburg am 27.5.2012 umfangreiches Informations- und Hilfspersonal stationiert, um den Fahrgästen und insbesondere den mit der Bahn an- und abreisenden Festbesuchern zu helfen. Auch die Bahnhofsmission war hier mit viel Personal vor Ort. Während die planmäßigen RB-Züge sehr gut für die An- und Abreise zu und von den Pfingstfeierlichkeiten in Ratzeburg genutzt wurden, konnte man das von den eigens hierfür ab/bis Hamburg verkehrenden Zusatz-RE's leider nicht behaupten. Nur recht wenige Fahrgäste verirrten sich in die geräumigen und bequemen RBSH-Doppeldecker dieser Züge, deren Wagen im Ratzeburger Bahnhof eine echte Premiere darstellten. Und das obwohl relativ viel Werbung für die genannten RE-Züge veröffentlicht wurde. Aber diese zur Entlastung der Planleistungen gedachten Züge teilten sich das Schicksal der meisten Züge dieser Art: Man traut ihnen nicht und quetscht sich lieber in die als 'rollende Sardinienbüchsen' verkehrenden Planzüge.

Da wegen der o. a. Feierlichkeiten die gesamte Ratzeburger Dom- und Stadtinsel für den Fahrzeugverkehr gesperrt war, gab es am 27.5.2012 mehrere eigens dafür am Ratzeburger Stadtrand eingerichtete Parkplätze. Zwischen diesen Parkplätzen und dem Stadtzentrum pendelten in dichter Folge Busse der Ratzeburg-Möllner Verkehrs-Betriebe (RMVB). Auch der Bahnhof in Ratzeburg war in diesen gut organisierten Bus-Pendeldienst einbezogen. Auf der von Lübeck nach Ratzeburg führenden Buslinie kamen Gelenkbusse zum Einsatz.

Der erste der beiden von Hamburg über Büchen nach Ratzeburg verkehrenden Zusatz-RE's traf am Vormittag des 27.5.2012 im Bhf. Ratzeburg ein. Von Büchen bis Ratzeburg schob 218 333 die aus vier Wagen bestehende Doppelstock-Wendezugeneinheit, wo sie ein im Bahnbetrieb besonderes und ungewohntes Bild bot. Als Steuerwagen fungierte der RBSH-Doppeldecker 81 112, der den Namen 'TRAVEMÜNDE' trägt. Im o. a. Zusatz-RE war er bei Ankunft in Ratzeburg als 'Sonderzug' beschildert.

Foto oben = Michael Hecht.
Foto unten = Andrea Hammer.



Die Zielbeschilderung am Steuerwagen 'TRAVEMÜNDE' wurde nach seiner Ank. im Zusatz-RE von Hamburg und Büchen in Ratzeburg sofort von 'Sonderzug' auf 'Hamburg Hbf' umgestellt.

Und genau hierhin fuhr die auch von dort gekommene Doppeldecker-Wendezugseinheit nach fünf Min. Ratzeburg-Aufenthalt wieder zurück. Nun aber nicht über Büchen, sondern über Lübeck, weshalb dieser Wendezug den Ratzeburger Bhf. auch in nördlicher Richtg. verließ. Durch diese Zugführung wurde die alte 'LBE-Stammbahn' auf voller Streckenlänge von RBSH-Doppelstockwagen befahren.

Wegen des Rundkurses Hamburg-Büchen-Ratzeburg-Lübeck-Hamburg traf der zweite von Hamburg üb. Büchen nach Ratzeburg verkehrende Direkt-RE am Nachmittag des 27.5.2012 in fahrzeugmäßig umgekehrter Reihenfolge in Ratzeburg ein als sein morgendlicher Vorgänger. Diesmal zog 218 333 ihre Doppeldecker ab Büchen.

Was sich bildlich mit der Kulisse des schönen Ratzeburger Bahnhofsgebäudes als noch optimaler darbot.

Fotos:
Ganz oben und darunter = Michael Hecht.
Mitte und unten = Andrea Hammer.



An diesem Stellwerk
brummten einst auch
täglich viele 218
vorbei. Heute ist
das eine Seltenheit.

Selbst beim ersten
218-Besuch im Bhf.
Ratzeburg nach langer
Zeit fuhr die
218, mit der dieser
Besuch am 27.5.2012
in der Dom- und Insel-
stadt absolviert
wurde, die
hierfür eingesetzte
218 333 nicht bei
allen dieser drei
Visiten am Ratzebur-
ger ex-Stellw. 'Rn'
vorüber.

Beim zweiten der
drei o. a. Besuche
am Pfingstsonntag
wendeten die Fahr-
zeuge des nur an die-
sem Tag durchgeführ-
ten Direkt-RE-Verkehrs
Hamburg-Ratzeburg-Hambg.
'stumpf' in Ratzeburg,
weshalb sich 218 333
diesmal hier schnell
mit ihren roten Schluß-
leuchten zur Rückfahrt
über Büchen nach Hambg.
präsentierte.

Selten war an diesem
Pfingstsonntag auch die
Benutzung des Hausbahn-
seiges vom Ratzeburger
Bhf. durch einen Zug
aus südl. Richtg.
bei den Zusatz-RE der
Fall war. Der Regelbe-
trieb wird hier in Süd-
Nord-Richtung über den
zweiten, gegenüber lie-
genden Bahnsteig abge-
wickelt.

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



Schnell war der Zusatz-RE des Ratzeburger Pfingstzugverkehrs nach Kurzwendung im Bahnhof Ratzeburg wieder zur Rückfahrt nach Hamburg Hbf über Büchen bereit.

Der Nordteil dieses Zuges ließ sich im südl. Bahnsteig-Bereich auch ohne Körperwendung bewundern. Dieses durch den Spiegel, der der Übersichtlichkeit der Zugabfertigung des in einer Kurve liegenden Hausbahnsteiges vom Ratzeburger Bhf. diene und dient.

Nach zehn Minuten Aufenthalt in diesem Bhf. begann dann wieder die Rückfahrt von 218 333 und ihrer doppelstöckigen Wendezugeneinheit nach Hamburg über Büchen. Der schöne, aber leider nur mäßig besetzte Zug rollte aus dem ehem. LBE-Teil des o. a. Bahnhofes hinaus auf die Strecke der einstigen LBE-Stammbahn.

Die meisten der die Bahn benutzenden Besucher der Ratzeburger Kirchenfeierlichkeiten am Pfingstsonntag reisten mit den planmäßigen Zügen an und ab. Diese bestanden aus 648-Doppeltraktionen. Normalerweise muß die Strecke Lübeck-Büchen sonst zum überwiegenden Teil mit Einzel-Triebzügen auskommen. Hier verläßt d. 648-Doppeltraktion einer Plan-RB am Vormittag des 27.5.2012 den Ratzeburger Bhf. in Ri. Lübeck mit dortiger Weiterfahrt nach Kiel.

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

Fotos:
Oben = Michael Hecht.
Rest = Andrea Hammer.



Nebenbei bemerkt, kamen auch viele Festbesucher mit Reisebussen verschiedenster Unternehmen nach Ratzeburg. Und natürlich auch sehr, sehr viele im privaten Pkw. Reisebusse und Pkw kamen allerdings nicht in den unmittelbaren Festbereich, weil das gesamte Ratzeburger Stadtzentrum für den privaten Fahrzeugverkehr gesperrt war. Linienbusse der RMB dienten als Zubringer von P & R-Plätzen sowie vom Bhf. und umgek. Hier zwei Shuttle RMB-Shuttle-Busse am Ratzeburger Bhf. Diese Busse stehen genau dort, wo sich einst die 'preußischen Bahnsteige' dieses Bahnhofes befanden. Gemeint sind die Bahnsteige u. Gleise, der einst von der KPEV als 'Kaiserbahn' errichteten Durchgangs-Bahnlinie Hagenow-Ratzeburg-Bad Oldesloe. Direkt am Ratzeburger Bahnhofsbau, der sich einst lange in Insellage befand, verschwanden ihre Gleise vor einigen Jahren, nachdem hier keinerlei Bahnbetrieb mehr stattfand. Die von den Eisenbahnanlagen 'befreite' Fläche wurde in den neuen Vorplatz des Ratzeburger Bahnhofsbau umgestaltet. Auf diesem Platz wurden auch mehrere Bushaltestellen eingerichtet. Der Eisenbahnbetrieb in der Dom- und Inselstadt wird heute nur noch über die einstige LBE-Seite (den Nordbereich) ihres Bahnhofes abgewickelt.

Anl. der Kirchenfeierlichkeiten am Pfingst-So und den damit verbundenen Shuttlebus-Service alle verfügbaren Busse aufgeboten. Reserve-Fahrzeuge standen auch in einem Straßen-Randbereich v. Ratzeburger Bhf.-Vorplatz.

Dort, wo auf die auf dem mittleren Bild sichtbaren RMB-MAN am Nachmittag des 27.5.2012 pausierten, erstreckten sich einst die Anlagen der Ratzeburger Kleinbahn, die bis in die 1930er Jahre hinein den Anschluss vom Bahnhof in Richtg. Stadtinsel erstellte. Die RMB sind eines der Unternehmen, die für die busmäßige Nachfolge der Kleinbahn-Züge sorgten und sorgen. Die RMB sind fest in den Unternehmensverbund des HW-Gebietes integriert, zu dem Ratzebg. seit einigen Jahren gehört. Der HW hatte deshalb auch ein Betriebsfahrzeug zur Steuerg. des am 27.5.2012 durch d. Shuttle-Busse merklich erhöhten Linienbuseins. in Ratzebg. am dortigen Bhf. stationiert. Diese mobile Einsatzleitung hatte ihren Platz unmittelbar am Ende der noch vorhandenen Restgleise von Ratzeburg's preußischer Bahnhofseite, wo noch der im Hintergrund zu sehende Alt-Güterwagen steht.

Fotos: Michael Hecht.



Die 'Schmilauer Draisinenbahn', die mit ihren Hebel- u. Pedal-Gefährten noch das mittlere 'Kaiserbahn'-Restgleis von Ratzebg über Schmilau bis Hollenbek betreibt u. befährt, besitzt im Bhf. Ratzebg ein uriges 'Café', dessen Einrichtg. aus zahlreichen alten Eisenbahn-Utensilien besteht. D. Sitzreihen sind mit Originalmaterial den Abteilen von Schnellzugwagen nachempfunden. Früher saß man auf derartigen Sitzen, wenn man sich in Ratzeburg auf Schienen befand. Der Schnellzug 'FEHMARN', der noch bis zum Beginn der 1990er Jahre in Ratzeburg hielt, bot in seinen Wagen derartige Sitze. Ebenso die Fahrzeuge der Kurswagengruppe Kiel-Berlin-Kiel. Heute kann man diese Sitze in Ratzeburg nur noch im Bhf. selbst einnehmen; denn Züge des Personen-Fernverkehrs rollen schon lange nicht mehr durch Ratzeburg. Eines von den an den Wänden der heute hier bestehenden Bhf.-Gastronomie prangenden Schilder erinnert an die Zeiten, als die Bahnsteiggleise der 'LBE-Seite' des Ratzebg. Bhf.'s zweistellige Nummern aufwiesen (Gl. 21+22). Die d. 'Preuß.' Seite verfügten über Einzelziffern (1/2). Urig sind im Ratzebg. Bhf. Café auch die an der Decke (!) befestigten Koffer, die einen Eindruck vergangener Reisekultur vermitteln. Das Gastronomie-Angebot dieses Cafés ist gut und ein Besuch empfehlenswert. Allerdings hat es nur in Zeiten des Draisinenbetriebes geöffnet. Und selbstverständlich wird an Draisinenfahrer vor ihren Touren kein Alkohol ausgeteilt.

Fotos: Andrea Hammer.



Zwischen den ehem. Bhf. Bereichen von LBE und Staatsbahn liegt im Ratzeburger Bhf. heute etwas versteckt, aber sehr heimelig, ein zur Bahnhofs-Gastronomie gehörender Grillplatz. Als 'Unterlage' von dessen Tischen dienen Schienenstücke und als Tischplatten Stahl-Schwellen ! Bei schlechtem Wetter dient der schon erwähnte 'Gläserne Güterwagen' als Verzehr-Refugium des Grillplatzes.

Übrigens: Eine Weichenverbindung zwischen dem noch in Betrieb befindl. ex-LBE-Teil und dem nur noch touristischen Draisinen dienenden Restteil des ex-Preußen-Bereiches ist nicht mehr vorhanden.

Fotos:
Michael Hecht.

Die Eisenbahnstrecke Lübeck-Ratzeburg-Mölln-Büchen wurde in den Jahren 1850+1851 von d. LÜBECK-BÜCHENER EISENBAHN-GESELLSCHAFT (LBE) erbaut. Dieses zunächst nur kleine Unternehmen vergrößerte sich am Beginn des 20. Jahrhunderts zu einer der größten Privatbahn-Gesellschaften im damaligen Deutschland. Weltberühmt wurde die LBE in der Mitte der 1930er Jahre durch die Entwicklung und den Einsatz ihrer moder-

nen Doppelstockwagen, die sie im Regelbetrieb nur auf der Bahnverbindung Hamburg Hbf-Lübeck Hbf-Lübeck-Travemünde Strand einsetzte. Auf ihrer 'Stambahn' nach Büchen verwendete die LBE die Doppeldecker nicht. Was auch so blieb, als die LBE 1938 verstaatlicht wurde und aus den zweietagigen Wagen dieser Gesellsch. DR-Fahrzeuge wurden. Auch die Bundesbahn setzte die ehem. LBE-Doppeldecker auf d. Strecke Lübeck-Büchen nicht ein - mit einer Ausnahme: 1959/60 gab es hier einige Eilzüge, die diese Fahrzeuge planmäßig enthielten. Es waren Züge, die aus einer P 8, einem Doppeldecker, einem 1.-Kl.-Eindecker und einem Packwagen bestanden. Der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) übernahm 1978 von der alten DB den ehem. LBE-Doppelstockwg. Nr. 8 und verwendete ihn als weiterhin betriebsfähiges Fahrzeug bis 2010 für Sondereinsätze und die Fahrt in eigenen Sonderzügen. Dabei rollte dieser Wagen auch immer mal wieder über das Gleis der Bahnlinie Lübeck-Büchen, wo aber doppelstöckige Reisezugwagen ungeachtet dieser Gastspiel- und Gelegenheitseinsätze stets eine Seltenheit blieben. Bis heute !



Hier am nördlichsten, schienenmäßig noch vorhandenen Ende der 'Kaiserbahn' haben sogar zwei Güterwagen ihren ständigen Platz, die zum bekannten Schmilauer Draisinenbetrieb gehören. Einer dieser Wagen wurde von diesem Betrieb zum 'gläsernen' Fahrzeug samt einer aus Tischen und Bänken bestehenden Inneneinrichtung umgestaltet, die auch für gastronomische Zwecke verwendet werden kann, wenngleich es für diesen Wagen rollende Einsätze nicht gibt.



EINST & JETZT

Am 15. und 16. Juni 1985 führte die Generalvertretung Lübeck der Deutschen Bundesbahn (so etwas gab es damals noch) anl. des 150-jährigen Bestehens der Eisenbahn in Deutschland öffentliche Sonderzugfahrten zwischen Lübeck und Ratzeburg durch. Für diese Fahrten kamen unter anderem die (damals wie heute) in Lübeck stationierte Museums-Diesellokomotive V 200 007 des DB Museums sowie der VLV-Doppelstockwagen zum Einsatz. Dadurch gab es seinerzeit für zwei Tage auf der alten LBE-Stammbahn mal auch einige Doppeldecker-Fahrten im Personenverkehr, die auch für mehrere Aufenthalte des ehem. LBE-Wagens 'DW 8' im Bhf. der Dom- u. Inselstadt Ratzeburg sorgten.

Am 27.5.2012 wurde die Doppeldecker-Abstinenz in diesem Bahnhof durch moderne RBSH-Doppelstockwg.

unterbrochen, die ebenfalls im Rahmen öffentlicher Sonderzugfahrten (diesmal solchen der neuen DB) hierher rollten. Befördert von einer nicht mehr ganz so neuen 218 sowie von Hamburg u. Büchen her. Auf den nebenstehenden Bildern, die beide beschriebenen Doppeldecker-Gästspiele im o. a. Bahnhof zeigen, ist auf den Fotos von 1985 gut zu erkennen, das die Gleise des Ratzeburger Orts-Güterbahnhofes auf der 'LBE-Seite' damals noch in Betrieb waren. Die Aufnahmen von 2012 illustrieren, wie sich diese Gleise (oder besser gesagt ihre Reste) heute präsentieren: Völlig zugewachsen unter hohem Gras und Büschen u. längst nicht mehr genutzt.

Fotos: Michael Hecht.



EINST + JETZT

Für die Sonderzugfahrten zwischen Lübeck und Ratzeburg am 15. und 16. Juni 1985 setzte die DB neben V 200 007 und dem VLV-Doppelstockwagen noch eine zweite Fahrzeugeinheit ein, die aus d. DB-Diesellok 212 259 und dem VVM-Museumszug bestand. Der setzte sich schon damals zu einem großen Teil aus den Wagen zusammen, die auch 2012 bei den Dampflokfahrten auf der Hafenbahn in Lübeck zum Einsatz kamen. Die DB-Diesellok 212 259 war für die Ratzeburg-Fahrten der Bundesbahn im Juni 1985 auf VLV-Initiative mit ihrer alten Betriebsnummer V 100 2259 versehen worden und passte so auch nummernmäßig zur ebenfalls eingesetzten V-200-Kollegin, mit der sie sich (wie unten zu sehen) Seite an Seite

im Ratzeburger Bahnhof präsentierte. Sowohl V-100- als auch V-200-Maschinen respektive 212 u. 220 waren in den Jahren 1963-1984 (die 212 sogar noch über 1984 hinaus) umfangreich am Planbetrieb auf der alten LBE-Stammbahn beteiligt. Alles längst vorbei. Heute bestimmen hier aussch. Triebwagen das Bild. Von selten gewordenen, nur noch in Ausnahmefällen stattfindenden 628-Einsätzen abgesehen, handelt es sich dabei nur um 648-Einheiten der RBSH. Immerhin kann man im Ratzeburger Bhf. heute wieder zwei Züge Seite an Seite erleben. Vor gar nicht allzu langer Zeit besaß dieser Bhf. für mehrere Jahre nur ein einziges betriebsfähiges Gleis zur Abwicklung des Zugverkehrs. Aber dann hat man doch ein zweites Gleis wieder aufgebaut u. auch erneut einen zweiten Bahnstg. diesmal sogar als massive, barrierefreie Anlage. Es

finden nun auch wieder Zugkreuzungen im Ratzeburger Bahnhof statt, wie natürlich auch mehrmals am Pfingstsonntag 2012, als hieran die RBSH-Triebzüge 648 445/845 und 648 461/861 beteiligt waren. Fotos: Michael Hecht.



kreuzungen im Ratzeburger Bahnhof statt, wie natürlich auch mehrmals am Pfingstsonntag 2012, als hieran die RBSH-Triebzüge 648 445/845 und 648 461/861 beteiligt waren. Fotos: Michael Hecht.

BHF. RATZEBURG
JETZT + EINST

Der zwischen Hamburg und Ratzeburg sowie umgekehrt eingesetzte Doppelstock-Wendezug brachte am 27.5.2012 etwas Abwechslung in die heute vorherrschende Fahrzeugmonotonie des Ratzeburger Bahnhofes, der im Planbetrieb nur noch 648-Triebzüge erlebt. Und Sonderleistungen sind hier selten geworden.

So bleibt nur die Erinnerung an die Zeiten, als das Verkehrsangebot der planmäßigen Züge im Bhf. der Kreis- und Domstadt Ratzeburg noch eine Vielfalt von Triebfahrzeugbaureihen der damaligen Deutschen Bundesbahn bot. Die Dieselmotoren der Baur. 220 gehörten zweifelsohne dazu und seinerzeit war es ein ganz normales Bild, als DB-Lok 220 019 am 14.8.1976 mit dem E 3231 (Kiel-Bad Harzburg) im Ratzeburger Bhf. hielt, um diesen Zug anschließend weiter nach Lüneburg zu bringen. Dort wurde E 3231 von Ellok 103 002 übernommen, die ihn bis Hildesheim beförderte.

Auch der Einsatz von Lokomotiven der Baur. 218 ist im Ratzeburger Bhf. Geschichte. Sehr selten läßt sich hier noch einmal eine von ihnen blicken - wie z. B. jüngst am 27.5.2012.

Fotos: Michael Hecht.



SCIENCE-
STATION
LÜBECK

Vom 28.5.2012 bis zum 3.6.2012 (Montag bis Sonntag) verwandelten sich Teile des Lübecker Hbf in eine 'Science Station', in der sich eine spannende Erlebniswelt zum Ausprobieren, Staunen und Entdecken präsentierte. Fragen und Belange der Grundlage ökologischen Lebens, sinnvoller Wirtschaft u. erhaltender Umwelt wurden mit Hilfe von interaktiven Exponaten und interessanten Hintergrundinformationen dargestellt u. erörtert. Die 'Science Station', die zum Programm des 'Lübecker Wissenschaftssommers 2012' gehörte, bot auf einem 100 qm großen Parcours zu den behandelten Themen acht praktische Einzelstationen, zu denen auch ein Zügfahr-Simulator der DB gehörte. Die Science Station hatte im Lübecker Hbf ihren Platz in dessen Eingangshalle und war bei freiem Eintritt jeweils von 9 bis 19 Uhr zugänglich. Insgesamt begriff sie sich als Mitmach-Ausstellung zu den General-Themen Chemie, Biologie u. Geografie.



Linie	Ziel	Abfahrt	Stopp
21	CITTI-PARK		11
5	OBERBÜSSAUER WEG	2 Min	10
5	HERRNBURG/BAHNHOF	2 Min	4
21	GLEISDREIECK	3 Min	2
9	UNIVERSITÄTSKLINIKUM	3 Min	5
12	NORMANNENWEG	3 Min	1
31	LOHMÜHLENPLATZ	4 Min	9
31	ROTER HAHN	7 Min	19
10	SEREETZ	7 Min	9
2	ZINNGIESSERSTRASSE	8 Min	7
10	Gustav-Radbruch-Platz	8 Min	3
7	MOORGARTEN	8 Min	6
9	BAD SCHWARTAU/ZOB	9 Min	8
11	OBERBÜSSAUER WEG	10 Min	11
6	HAMBURGER STRASSE	10 Min	12
7	STOCKELSDORF	12 Min	11
5	EICHHOLZ	12 Min	4
12	SEREETZER WEG	13 Min	8
11	SCHLUTUP	13 Min	2
5	OBERBÜSSAUER WEG	14 Min	10
6	BLANKENSEE/Flughafen	15 Min	5
1	GROSS PARIN	17 Min	9
1	HEWEG	18 Min	2
16	KRUMMESSE	18 Min	5

Im Mai 2012 wurde auf dem Lübecker ZOB nach längerer Vorbereitung eine neue große Elektronik-Informationstafel mit den aktuellen Abfahrtszeiten der Linienbusse in Betrieb genommen. Ähnliche Tafeln gibt es seit dem August 2011 in der Lübecker Innenstadt am Kohlmarkt und in dessen Umfeld. Verbunden mit der neuen Anzeigetafel auf dem ZOB wurde auch eine weitere derartige Tafel in der Haupthalle des Lübecker Hbf in Betrieb genommen, die den in der Hansestadt mit dem Zug eintreffenden Fahrgästen die aktuellen Linienbus-Abfahrten und deren Bussteige auf dem benachbarten ZOB anzeigt. Umgekehrt informiert im ZOB-Bereich schon seit vielen Monaten eine Elektronik-Anzeige über die aktuellen Zugabfahrten und deren Gleise in Lübeck Hbf. Eine Linienbus-Abfahrts-tafel auf dem ZOB in Lübeck mit elektronischer Steuerung gab es bereits vor einigen Jahren. Damals mit nur mäßigem Erfolg bis hin zum Dauerdefekt mit anschl. Abbau. Der (moderneren) Zweitaufgabe darf dauerhafter Bestand gewünscht werden. Fotos: Michael Hecht.