

Am Sonntag, d. 15. Mai 1988 verkehrte im Rahmen des damaligen 'Bundesverbandstages' (der seinerzeit nach 1972 schon zum zweiten Mal in Braunschweig stattfand) ein weiterer BDEF-Sonderzug, der von Braunschweig über Borsum, Vienenburg, Bad Harzburg, Goslar, Vienenburg und Borsum zurück nach Braunschweig fuhr. Dieser Sonderzug bestand ebenfalls aus historischen Wagen und wurde im Hauptteil seiner Fahrt von der Dampflok 41 360 gezogen. Von Vienenburg bis Bad Harzburg und von Goslar bis Vienenburg leistete die Diesellok V 200 007 bei dem o. a. BDEF-Sonderzug über die Steigungsstrecken seiner Fahrtroute Schubhilfe. Hierfür setzte sich die genannte Museums-Diesellok im Bhf. Vienenburg an das Ende des beschriebenen Zuges. Dieses Ende wurde wagenmäßig von dem seinerzeit dem 'Eisenbahn Kurier' gehörenden 'Kronprinzenwagen' gebildet, der ursprüngl. aus kaiserlichem Hofzug-Rollmaterial von Preußens Staatsbahn stammte und in den 1980er Jahren wieder für einige Zeit nach entsprechender Aufarbeitung als betriebsfähiges Fahrzeug im Sonderzugeinsatz stand. Meistens befand sich der 'Kronprinzenzug.' dabei in der Obhut von Dampfzösslern, aber mit V 200 007 besaß er auch einmal eine würdige Vertreterin d. Dieseltraktion in unmittelbarer Nachbarschaft. Von Bad Harzburg bis Goslar zog diese Lok sogar den o. a. BDEF-Sonderzug. Im Bhf. von Goslar stand sie dabei gleich neben dem 'Kleinformat'-Signal, das auch schon an anderer Stelle dieser Folge v. LBE-EXPR. gezeigt wurde.



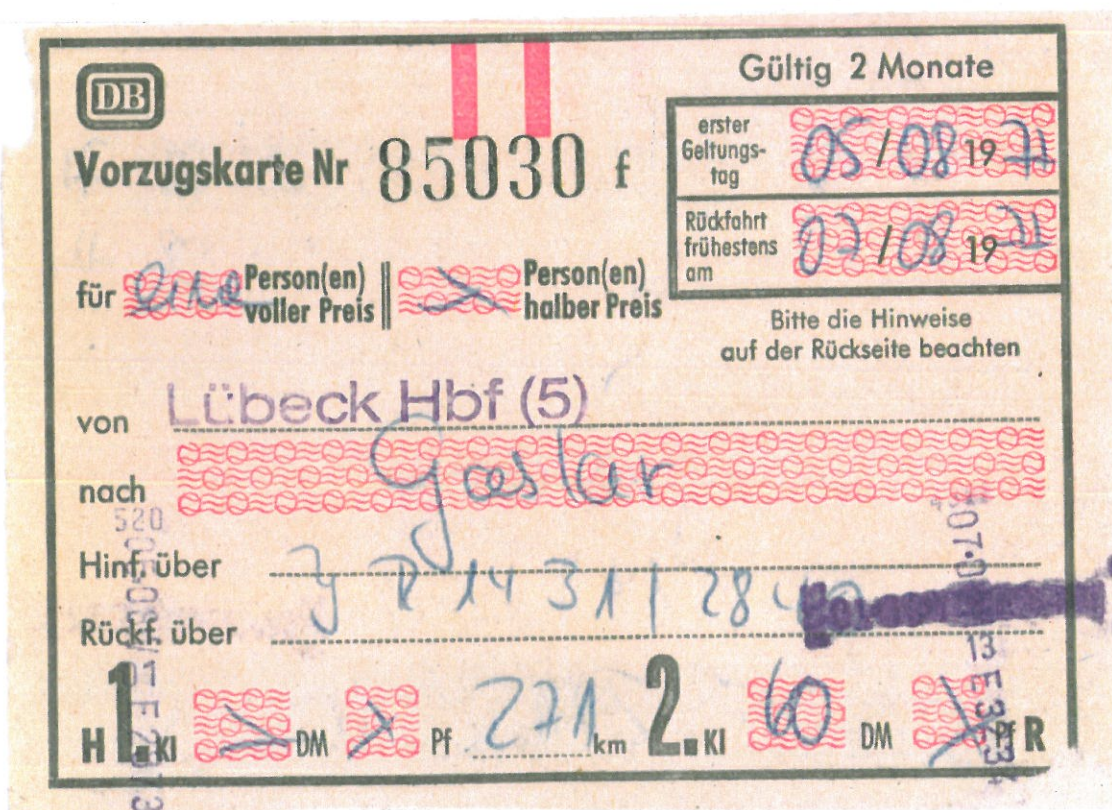
Nach dem V-200- bzw. 220-Besuch, der im Mai 1988 in der Harzregion stattfand, sollte es bis zur Wiederholung eines derartigen Besuches viele weitere Jahre lang dauern. Dann kam V 200 007 erneut hierher und fuhr nun sogar in den östlichen Harz hinein, der für DB-Maschinen der Baur. V 200 bzw. 220 ja bis zur Deutschen Einheit absolutes Tabu war. Aber dadurch, daß V-200-Züge nun sogar in die Ostharz-Region gelangen konnten, kamen derartige Züge immer mal wieder hierher und verbunden damit auch über ehemalige Bundesbahn-Strecken, auf denen Dieselmotoren dieser Baur. einst im Regelbetrieb zu Hause waren. 2012 waren durch Sonderzugeinsätze V-200-Maschinen sogar zweimal im Harz zu bewundern: V 200 033 im Juni und V 200 007 am 1.12.

Schicksalswege der in diesem Kapitel v. LBE-EXPRESS erwähnten und abgebildeten 220-Lokomotiven nach ihrer Ausmusterung bei der Deutschen Bundesbahn:

- V 200 007 bzw. 220 007 = Ausmusterung am 31.12.1984,
Danach Museumslok in Lübeck, was heute noch so ist.
- V 200 010 bzw. 220 010 = Ausmusterung am 30.04.1984,
Verschrottg. 1989 bei Firma Layritz in Penzberg
- V 200 026 bzw. 220 026 = Ausmusterung am 30.11.1983,
Verschrottg. 1986 bei Firma Layritz in Penzberg
- V 200 039 bzw. 220 039 = Ausmusterung am 31.10.1984,
1984 Verkauf an Firma Coster (Italien), von dort 1988 an Fa. COMSA (Spanien)
- V 200 070 bzw. 220 070 = Ausmusterung am 21.10.1980,
Verschrottg. 1981 im Aw Trier
- V 200 075 bzw. 220 075 = Ausmusterung am 31.10.1984,
1986 Verkauf an Firma DEHE-Montecol (Frankreich) und von dieser Einsatz im Bauzugdienst in Frankreich (u. a. beim Bau von TGV-Strecken), Belgien und Algerien. 1999 Verschrottung in Frankreich.

In der nächsten Folge v. LBE-EXPRESS wird noch über einstige Harz-Einsätze der Lokbaur. V 200 bzw. 220 bei der Deutschen Bundesbahn im Süden des nördlichsten deutschen Mittelgebirges berichtet.

So sah die Reise fahrkartentechnisch u. ticketmäßig vor 36 Jahren von Lübeck auf dem Direktweg über Büchen, Lünenbg., Uelzen, Wittingen, Gifhorn, Braunschw. u. Bad Harzbg. nach Goslar aus, die man heute auf diesem Weg immer noch machen kann. Das aber jetzt mit viermaligem Umsteigen u. abgesehen von der Teilstrecke Lüneb.-Uelzen unter aussch. Triebwagen-Benutzg. 1977 rollte man auf gleichem Weg völlig UMSTIEGEFREI, in herrlichem Eilzug-Wagenmaterial, teilweise sogar in D-Zug-wg. u. in DURCHGEHENDEM V-200-SCHLEPP !!



Das noch fast ausnahmslos parallel zur nicht weit vom Holstein-Harz-Schienen-Direktweg verlaufenden innerdeutschen Grenze. Mit handgeschriebener Fahrkarte! Online-Booking und Internet-Tickets waren Begriffe, die sich noch nicht mal in Science-Fiction-Bereichen fanden. Real waren aber schon Fahrpreisreduzierungen durch Vorzugskarten-Angebote und dergl.

BAHNUNFALL IN DÄNEMARK MIT WEITREICHENDEN FOLGEN

Kurz nachdem am 27.11.2012 der erste der neuen superlangen, jew. 835 m umfassenden Güterzüge, die künftig zwischen Deutschland und Dänemark verkehren werden, bespannt mit der der Firma DB Schenker Rail Scandinavia gehörenden Ellok EG 3102 zunächst zur Pressevorstellung auf seine Fahrt von Maschen Rbf nach Fredericia ging, kam es im Bereich der künftigen Fahrtroute der o. a., jew. aus 34 Wagen bestehenden 'Super-Güterzüge', zum Unfall eines 'normalen', nicht ganz so langen Frachtzuges, der diese Fahrtroute erstmal für längere Zeit lahmlegte und unterbrach: Am 29.11.2012 entgleiste im Verlauf der DSB-Hauptbahnstrecke Fredericia-Padborg in Farris der auf seiner Fahrt von Malmö Godsbanegard nach Dortmund-Scharnhorst befindliche und Papierrollen transportierende Güterzug 45 685. Im Bereich der genannten Unfallstelle wurde dieser Zug von zwei Traxx-Elektrolokomotiven des schwedischen Eisenbahnunternehmens Hector Rail gezogen. Bei der Entgleisung des Zuges 45 685 sprangen in Farris auf einer Weiche des dortigen Bahnhof seine drei am Zugschluss laufenden Wagen aus den Schienen. Diese Wagen bewegten sich danach noch im entgleisten Zustand über ca. 7 (!) Kilometer des an dieser Stelle einzigen Streckengleisen der DSB-Bahnlinie Fredericia-Padborg. Deren Oberbau wurde dadurch an dieser Stelle erhebl. beschädigt und Schienen und Schwellen in sehr weiten Bereichen zerstört.

Das war besonders fatal, weil die Hauptbahnstrecke Fredericia-Padborg an der Unfallstelle nurengleisig ist und durch die beschriebene Entgleisung (bei der es glücklicherweise nur Sachschaden gab) Dänemarks wichtigste Schienenverbindung mit dem mitteleuropäischen Ausland sowie speziell Deutschland unterbrochen wurde. Immerhin rollen hier auch die meisten der nicht wenigen Transit-Güterzüge, die von Schweden nach Mittel-, West- und Südeuropa sowie umgekehrt rollen. Für die schwedische Wirtschaft ist der Transit-Schienenweg durch Dänemark hindurch äußerst wichtig. Insbesondere ist auch die schwedische Export-Wirtschaft in umfangreichem Maße auf diesen Schienenweg angewiesen. So rollen hier viele Transporte für Zeitungspapier von Schweden, die auf pünktliche Durchführung angewiesen sind und für die von den hiermit befaßten schwedischen Unternehmen eine 'Just-in-Time'-Fahrt garantiert wird.

Durch den o. a. Unfall, in den ja ein Zug des Transit-Güterzugverkehrs und Papiertransportes von Schweden zum europäischen Kontinent verwickelt war, mußte der wichtige Verbindungs-Schienenweg von Schweden nach Deutschland für mehrere Tage in Dänemark unterbrochen werden. An der dortigen Unfallstelle mußten alleine ca. 11.000 beschädigte Schwellen durch neue Schwellen ersetzt werden. Das hatte natürlich auch seine Auswirkungen für den Reisezugverkehr der DSB, für den dadurch umfangreiche SEV-Maßnahmen mit Straßenbussen notwendig wurden. Mit denen wurde die Bahnlinien-Unterbrechung in Süd-Jütland praktisch umgangen. Genau fand der SEV mit Bussen zwischen Vamdrup und Vojens, teilweise aber auch zwischen Fredericia und Padborg statt.

Für den internationalen Nacht-Schnellzug (CNL) von Kopenhagen nach Basel, Amsterdam und Prag wurde ein Ersatzzug eingerichtet, der von Kopenhagen nach Rødby fuhr. Von Rødby aus fuhren dann für den genannten CNL ersatzweise Straßenbusse nach Fährpassage auf der Straßenverbindung der Vogelfluglinie bis Hamburg, wo die Schlafwagen dieses CNL zur Weiterreise auf der Schiene bereitstanden. Entsprechend umgekehrt wurde in der Gegenrichtung verfahren. Eine Führung der Schlafwagen für den o. a. CNL-Nachtzug von Kopenhagen bis Hamburg und umgekehrt auf dem Ersatz-Schienenweg über die Vogelfluglinie war nicht möglich, da die doppelstöckigen Wagen dieses Zuges nicht mit den Fähren des Trajekts Rødby-Puttgarden transportiert werden können und dieses Trajekt gener ll nicht mehr für den Transport derartiger Züge geeignet ist.

Das gilt auch für Güterfahrzeuge der Schiene. Die eingleisigen Schiffe des genannten Trajekts können derartige Fahrzeuge nicht befördern und in den Fährhäfen Rødby und Puttgarden sind dafür keine Gleisanlagen mehr betriebsfähig. Dadurch wurden für die vielen Frachtzugdienste, die sich durch Dänemark hindurch von/nach Schweden bewegen, während der o. a. Streckensperrung umfangreiche Ersatzdienste notwendig. Immerhin mußten die für 50 Güterzüge, die im Güterzugverkehr hier sonst rollen, organisiert und praktiziert werden !

Beim umfangreichen Papiertransport von Schweden zum Kontinent wurde in der genannten Zeit die Fracht teilweise in Fredericia von der Bahn auf Lkw und in Padborg umgekehrt von Lkw auf Züge umgeladen. Für viele Papier-Transportzüge wurde gewissermaßen ein SEV mit Lkw auf der Teilstrecke Fredericia-Padborg durchgeführt. Dadurch ließen sich bei diesen auf Minutiös-Durchführung ausgerichteten Transporten Verzögerungen einigermaßen begrenzen.

Ein Teil der von der dänischen Streckensperrung betroffenen Güterzüge wurde aber auch über die DB-Marschbahn zum deutsch-dänischen Grenzübergang Süderlügum-Tondern geleitet und dann weiter auf dem DSB-Netz von Tondern über Bramming nach Lunderskov, wo die Ursprungsstrecke der umgeleiteten Güterzüge erreicht wurde. Entsprechend wurde auch hier in der Gegenrichtung verfahren. Der Nachteil dieses Umleitungsweges bestand in dem eingleisigen Nadelöhr zwischen Niebüll und Bramming, das nur sehr eingeschränkt eine Zusatzaufnahme von Umleitungs-Güterzügen zuläßt. Um hier eine entsprechende Vakanz in den Belegungskapazitäten zu erreichen, wurden ab 4.12.2012 einige Züge des planm. Regional-Personenverkehrs zwischen Tondern und Bramming durch Straßenbusfahrten ersetzt. Auf diese Weise konnten immerhin zehn Güterzugpaare über Niebüll, Tondern und Bramming umgeleitet werden. Vor der Einrichtung dieser SEV-Fahrten waren es vom 29.11. bis zum 4.12.2012 nur sieben. Bei allen der über Tondern umgeleiteten Güterzüge mußte allerdings deren Länge auf jew. 420 Meter beschränkt werden. Die Transit-Güterzüge, die von Schweden durch Dänemark nach Deutschland und umgekehrt rollen, sind normalerweise jew. 750 m lang. Außerdem mußte für die 'Tondern-Umleiter' jeweils ein Fahrtrichtungswechsel in Bramming durchgeführt werden.

Diese Umleitungs-Güterzüge wurden im deutschen Fahrtstreckenteil von zur Firma DB Schenker Rail (DBS) gehörenden Diesellokomotiven der Baureihen 232 und 233 befördert. Derartige Maschinen kamen dadurch zum ersten Mal in größerem Umfang auf der 'Marschbahn' zum Einsatz und auf der zum NEG-Netz gehörenden Bahnlinie Niebüll-Süderlügum zum ersten Mal überhaupt. Hier sorgte die NEG auf den DBS-232 u. DBS-233 auch für die notwendige Loklotsenbegleitung. Teilweise war das aber auch bereits ab/bis Itzehoe der Fall.

In Dänemark sorgten auf der o. a. Umleitungsstrecke vor allem MZ-Diesellokomotiven der Firma DB Schenker Rail Scandinavia für die Beförderung der hier fahrenden Güterzüge. Der Lokwechsel von 232/233 auf MZ und umgekehrt vollzog sich jeweils im dänischen Bahnhof Tondern. Auf dem DB-Netz wurden diese Züge zwischen Elmshorn und Husum sowohl über Itzehoe als auch (nachts) über Jübek geführt.

Für die Beförderung der o. a. Umleitungs-Güterzüge über Tondern kamen die folgenden Maschinen der Baureihen 232 und 233 zum Einsatz:

232 209, 583, 673 und 903.
233 233 (!), 367 und 709.

Durch ihre Fahrt in und aus d. Grenzbahnhof Tondern gelangten 'Ludmillas' der Baureihen 232 und 233 zum ersten Mal überhaupt auf dänisches Gebiet !!!!

Ein Teil der sonst durch Jütland hindurch nach/von Schweden rollenden Güterzüge wurde auch über Mecklenburg-Vorpommern unter Benutzung der Fähren Rostock - Trelleborg und Sassnitz (Mukran) - Trelleborg ('Königslinie') umgeleitet. Diesen Weg nahmen vor allem auch die in dichter Folge und nach strammem Fahrplan zwischen den VOLVO-Produktionsstätten in Schweden und Belgien rollenden Transportzüge. Sie mußten durch diese Umleitung auch noch den durch die 'Berlin-Rostock-Umleitungen' ohnehin zusätzlich belasteten Schienenweg zwischen Rostock und Schwerin mit in Anspruch nehmen.

Es gab aber auch Umleitungszüge nach/von Schweden, die auf dem DB-Netz nach Lübeck-Travemünde zum Skandinavienkai rollten. Hier wurden ihre Container und Auflieger über das Baltic Rail Gate auf Schiffe verfrachtet, mit denen sie den Seeweg nach Schweden zurücklegten, wo dann wieder die Umladung auf die Bahn erfolgte. Entsprechend umgekehrt wurde auch hier in der Gegenrichtung verfahren. Durch diese Züge kamen erstmals Elektrolokomotiven des schon genannten schwedischen Unternehmens Hector Rail nach Lübeck. Diese Lokomotiven fahren ja auch auf dem DB-Netz.

Ebenfalls wurden DB-Lokomotiven der Baur. 151 vor 'Schweden-Umleitern' in Lübeck gesehen. Die 151er kommen sonst nicht mehr hierher. Ob es sich um 151-Maschinen handelte, die von der Firma Hector Rail bei der DB angekauft oder angemietet wurden, kann an dieser Stelle nicht gesagt werden. Unabhängig von den Umleitungsmaßnahmen, von denen Hector Rail unlängst betroffen wurde, war diese schwedische Transport- und Verkehrsfirma schon davor an einer 151-Übernahme ernsthaft interessiert.

Trotz der beschriebenen umfangreichen Umleitungs- und Ersatzmaßnahmen im intensiven Güterzugverkehr zwischen Schweden und dem Kontinent, war man während der dänischen Streckensperrung auch dazu gezwungen, mehrere Frachtfahrten auf dieser Verbindung vorübergehend völlig von der Schiene auf die Straße zu verlegen.

Diese Streckensperrung dauerte noch bis zum 15.12.2012. Sie zeigte nicht zuletzt wie anfällig das europäische Schienennetz für derartige Vorfälle an einigen Stellen ist. Gerade auch das dänische Eisenbahnnetz zeigt empfindliche Engpässe und das diese ebenfalls an Punkten existent sind, an denen sich intensive Europa-Mobilität vollzieht, zeigt die dringende Notwendigkeit des Ausbaues und der Erweiterung der Verkehrswege zwischen Nord- und Mitteleuropa. Schweden war mit der noch bestehenden Solo-Konzentration des Dänemark-Gütertransits auf der Schiene, nämlich die auf den Weg der festen Querung des Großen Belts nie ganz glücklich. Schon zur Jahrtausendwende überlegte man in Schweden eine eigene Güterwagenfähre von Trelleborg nach Puttgarden zur Umgehung des beschriebenen dänischen 'Flaschenhalses'. Hierzu wäre aber eine vollständige Reaktivierung des Fährbahnhofes in Puttgarden für den hier seit 1998 ruhenden Güterverkehr notwendig gewesen. Dazu kam es nicht wie auch die überlegte Güterwagenfähre nicht realisiert wurde.

Inzwischen ist der Frachtverkehr auf der Schiene zwischen Schweden und Mitteleuropa aber noch stärker geworden. Zu seiner Entflechtung und Entlastung wird zweifellos ab dem Beginn des nächsten Jahrzehnts die feste Querung des Fehmarn-Beltes beitragen, deren Bau weitgehend beschlossen ist und die dann nach Fertigstellung eine feste Verkehrsverbindung zwischen Deutschland und den dänischen Inseln schaffen wird. Hamburg und Kopenhagen werden damit ohne Seeweg-Unterbrechung auf der Schiene und der Strasse verknüpft, was auch für die gesamte skandinavische Wirtschaft enorm wichtig ist und hier speziell ebenfalls für Nordeuropa Frachtmobilität. Hier entsteht ein ungemein wichtiger Verkehrsweg, dessen Planungen sich im deutschen Teil allerdings noch sehr zähflüssig vollziehen und gestalten. Das muß sich ändern, wie auch die jüngsten Störfälle auf den bestehenden Verbindungen zwischen Nord- und Mitteleuropa gezeigt haben. Die müssen der Modernität des 'alten' Kontinents angepaßt und durch neue Verbindungen ergänzt werden. Europa, das sind wir schließlich doch alle !

DAMPFLOK-FAHRTEN IN WEST UND OST AM ERSTEN MAI-WOCHENENDE

Am Samstag, d. 4. Mai 2013 führte die in Bottrop ansässige Arbeitsgemeinschaft Nostalgiezugreisen eine Sonderzugfahrt von Schwerin über Büchen, Hamburg, Bremen, Oldenburg/O. und Leer/Ostfriesl. nach Papenburg/Ems sowie Emden und zurück durch. Der Wagenpark des für diese Fahrt eingesetzten Sonderzuges entsprach weitgehend dem, der für die vom gleichen Veranstalter am 2.2.2013 von Bremen und Schwerin nach Wernigerode durchgeführte Tour zum Einsatz kam. Es fuhren also RHEINGOLD-Wagen verschiedener Epochen (incl. Aussichtswagen) und ehem. Bundesbahn-Schnellzugwagen mit, wobei letztere Fahrzeuge solche der Centralbahn AG darstellten.

Von Schwerin/M. Hbf bis Hamburg-Harburg wurde der am 4.5.2013 nach Papenburg und Emden fahrende Sonderzug der o. a. Arbeitsgemeinschaft von der heute zum Fahrzeug-Bestand der Firma Northrail gehörenden ehem. ÖBB-Elektrolok 1142.635 alleine befördert. Diese Lok fällt durch ihre orangefarbene Lackierung auf. Ab Hamburg-Harburg wurde dieser Sonderzug dann lokmäßig von der Schnellzug-Dampfmaschine 03 1010 unterstützt, wobei die Dampflok am einen und die Ellok am anderen Zugende eingesetzt wurde, um so auch den notwendigen Fahrtrichtungswechsel in Bremen zu erleichtern.

Von Papenburg aus fuhr der beschriebene Sonderzug dann nach Emden und von hier zurück nach Hamburg und Schwerin, wobei auf der Rücktour die Stichfahrt nach Papenburg entfiel. Die Dampflok 03 1010 fuhr bis Hamburg-Harburg mit, von wo aus die Ellok 1142.635 diesen Zug dann erneut alleine nach Schwerin weiter zog.

Von weniger Glück war die Fahrt eines Sonderzuges begleitet, der am Sonntag, d. 5. Mai 2013 anl. des 150-jährigen Bestehens der Bahnlinie Pasewalk-Stettin für die Fahrt von Pasewalk ins polnische Stettin und umgekehrt vorgesehen war. Zum Einsatz sollten hierfür hist. Bghw-Wagen mit der WFL-Dampflok 03 2204 aus Leipzig kommen. Für die vom Verein Lokschuppen Pomerania e. V. (der in Pasewalk im ehem. Bw auch ein Eisenbahnmuseum betreibt) veranstaltete Dampfzug-Fahrt ergaben sich dann aber kurzfristige und enttäuschende Änderungen, weil die o. a. Dampflok keine Zulassung für die Fahrt über den polnischen Teil der Bahnlinie Pasewalk-Stettin erhielt. Deshalb beschränkte sich ihre Fahrt mit dem o. a. Sonderzug nur auf den 17 km langen Streckenabschnitt Pasewalk-Löcknitz und zurück. Für das Reststück bis/ab Stettin mußten die Sonderzug-Passagiere auf Omnibusse im quasi 'dampflokausfallbedingten Schienenersatzverkehr' ausweichen.

Die Fahrzeuge für den beschriebenen, enttäuschenderweise in seiner Fahrtroute merklich verkürzten Sonderzug waren in öffentlicher Fahrt bereits am 4.5.2013 von Berlin aus nach Pasewalk gekommen. Diese öffentliche Zuführungsfahrt verfügte aber kaum über Teilnehmer, da von ihr kaum etwas bekannt war und für ihre Durchführung auch kaum Werbung stattfand.

Der Sonderzug, d.eigentlich mit d.historischen Dampflok 03 2155-4 am 5.5.2013 von Pasewalk nach Stettin fahren sollte, verläßt am o.a. Tag unter Vollampf den Pasewalker Bhf.

Foto:
Frank Tille.





Der Dampf-Sonderzug, der anl. des 150-jährigen Bestehens der Eisenbahnstrecke Pasewalk-Stettin am 5. Mai 2013 die genannte Jubiläumsstrecke in voller Länge befahren sollte, rollte leider nur bis ins 17 km von Pasewalk entfernte Lößnitz, wo dieser Sonderzug seine Fahrt beenden mußte. Grund hierfür war die nicht erteilte Genehmigung zur Fahrt der Dampflok des o. a. Sonderzuges auf den Gleisen der Polnischen Eisenbahn von der hinter Lößnitz verlaufenden deutsch-polnischen Grenze bis ins nahe Stettin ! Die Passagiere dieses Sonderzuges mußten deshalb in Lößnitz zur Weiterfahrt nach Stettin in Busse umsteigen und die Dampflok 03 2155-4 absolvierte (wie oben abgebildet) im Lößnitzer Bhf. einen Lokumlauf für die Rückbeförderung der Sonderzugwagen nach Pasewalk. Angenehme Erinnerung bleibt dagegen das Signet für das o. a. Bahn- und Streckenjubiläum.

Foto: Peter-Chr. Luckmann.



1863-2013:

150 Jahre Eisenbahn Stettin-Pasewalk



*Die Preussische Eisenbahn Stettin-Pasewalk
(um 1860)*



B U C H T I P P

Jens Löper
DIE BAHNSTRECKE
HAMBURG-LÜBECK

Immer wieder muß man den Mut und das Engagement des Erfurter Sutton-Verlages bewundern, in einer Zeit, in der für den Eisenbahnfreund die elektronischen Medien die Hauptinformationsquelle bilden und auch für die Historienbetrachtung Premiumprodukte in bester Color-Ausführung unverzichtbar sind, Print-Publikationen in ausschl. Schwarz-Weiß-Ausführung in Formaten, die nicht gerade große Breiten- und Höhenmaße in sich vereinigen, anzubieten. Mit dem jüngst herausgebrachten Buch, das sich die 'Bahnstrecke Hamburg-Lübeck' zum Titel und zum Thema macht, bietet Sutton wieder einmal ein derartiges literarisches Werk an.

Autor ist Jens Löper, im holsteinischen und direkt an der o. a. Bahnstrecke gelegenen Reinfeld ansässiger Eisenbahnfreund, der sich auf Grundlage des bekannten, für derartige Sutton-Buchpublikationen geltenden Schemas an die literarische Aufarbeitung der Historie und Gegenwart von einer der wichtigsten und bekanntesten Eisenbahnstrecken in Norddeutschland heran gewagt hat. Getreu dem genannten Schema geschieht dieses auch in der aktuellen Sutton-Eisenbahnbuch-Neuerscheinung sämtlich in fotografischer Schwarz-Weiß-Wiedergabe.

Wer wie der Rezensent, die Internas der Entstehungsgeschichte dieser Neuerscheinung kennt, der weiß, daß es das Hauptanliegen des Buchautors war, das bemerkenswerte Fotoarchiv seines 2011 verstorbenen Vaters, Hans-Jürgen Löper, literarisch aufzuarbeiten und es auf diese Weise wenigstens teilweise der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Hans-Jürgen Löper hat in den 1960er Jahren entlang der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck und an ihren Endpunkten historisch wertvolle Fotos gemacht und auch danach das Geschehen an dieser bedeutenden Strecke mit der Kamera festgehalten. Und um es gleich vorweg zu nehmen: Das Hauptanliegen des Buchautors gelang diesem GUT ! Die literarische Präsentation des Fotoerbes, das Hans-Jürgen Löper der Nachwelt hinterließ, gelang im o. a. Sutton-Buch sehr angemessen und ohne Anlaß zur Kritik.

Da der Verlag mit diesem Buch aber offensichtlich nicht nur eine vergleichsweise kleine Klientel zur Betrachtung historischer Fotos aus einer bestimmten Zeitperiode ansprechen wollte, sondern vielmehr einen breiten, nicht nur an 'reiner Eisenbahn- u. Fotolehre' orientierten Leserkreis dafür interessieren und begeistern möchte, war für ihn die Gesamtbetrachtung zur Bahnstrecke Hamburg-Lübeck unbedingte Autoren-Vorgabe. Dadurch befaßt sich das Buch zu diesem Thema über das Hauptanliegen seines Autors hinaus mit der Zeit von den Anfängen dieser Strecke bis zu ihrer aktuellen Gegenwart. Bei 128 Seiten Raum wegen der Fülle des Gesamt-Themenumfangs nicht gerade einfach !

Jens Löper

AUF SCHIENEN UNTERWEGS

DIE BAHNSTRECKE HAMBURG-LÜBECK



Auch wenn andere öffentliche und nicht öffentliche Rezensenten dieses anders beurteilen, so muß an dieser Stelle ausdrücklich festgehalten werden, daß Jens Löper auch diese Aufgabe im Gesamtergebnis gut gelungen ist.

Die Textzusammenfassungen der Geschichte des Schienenweges zwischen Hamburg und Lübeck sind knapp, aber präzise und vollständig. Bei den, wie bei Sutton stets kurzen begleitenden Texten zu den Bildern sind leider an nicht wenigen Stellen Fehler, Ungenauigkeiten und Unzulänglichkeiten zu finden. So fehlen z. B. teilweise für durchaus reizvolle Fotomotive Ortsangaben (wie z. B. auf Seite 120 unten). Der mecklenburgische Grenzort Herrnburg wird (wie auch leider immer wieder in verschiedenen anderen Publikationen) namensmäßig in Herrenburg verwandelt und das Stellwerk 'Ls' in Lübeck wird zum (einst auch existierenden) Stellwerk 'La' gemacht. Auf Seite 105 oben ist hingegen ein Zug abgebildet, der aus dem Lübecker Hbf eindeutig heraus fährt und hier nicht ankommt. Gravierend fehlerhaft ist die Darstellung, daß die Strecke Hamburg-Lübeck signalmäßig im Fernsteuerverfahren betrieben wird. Das ist nicht der Fall ! Alle Unterwegs-Bahnhöfe dieser Strecke außerhalb von Lübeck und dem Hamburger Hbf besitzen noch eigene Fahrdienstleiter-Stellwerke, die in DrS-Technik nach und nach in den 1970er und 1980er Jahren entstanden - incl. Reinfeld/Holstein.

Bei den vom Motiv her sehr interessanten Bildern auf Seite 96 fehlt vor dem Begriff 'Nostalgieprogramm' das Kürzel 'DB'; denn private Nostalgie-Sonderzugeinsätze dieser Art gibt es nach wie vor u. sie bringen auf die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck auch immer mal wieder Dampflokomotiven, was der Autor an anderen Stellen seines Buches ja sogar fotografisch darstellt. Die Titelaufnahme, die den damals noch dem heute nicht mehr existierenden Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) gehörenden Doppelstockwagen Nr. 8 der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) vor typischer Lübecker Altstadtkulisse zusammen mit der heute zum Eisenbahnmuseum in Schwerin gehörenden Dampflok 64 007 zeigt, ist nirgendwo erklärt und erschließt sich vom Bildinhalt her deshalb bedauerlicherweise nur absoluten 'Insidern'. Übrigens entstand dieses Bild genau am 12.4.1997 im Umfeld von öffentlichen, durch den Lübecker Hafen führenden VLV-Sonderzugfahrten.

Auch haben sich bei der Bildauswahl Aufnahmen eingeschlichen, die nur wenig mit dem eigentlichen Buchthema zu tun haben: Wie z. B. Bilder von der Hamburger Verbindungsbahn oder von der 'hannoverschen Seite' des Hamburger Hbf's, die allenfalls durch die gelegentl. Führung von Lübecker Zügen über die Güterumgehungsbahn in diesen Hbf-Teil mit der Strecke Hamburg-Lübeck in Verbindung steht.

Ganz in Ordnung ist dagegen die Einbeziehung der äußerst seltenen (!) Aufnahmen von der zur mecklenburgischen Strecke gehörenden DR-Dampflok 62 006 in Lübeck Hbf; denn 62er-Maschinen waren 1939 für kurze Zeit dazu ausersehen, den H-L SCHNELLVERKEHR der Bahnlinie Hamburg-Lübeck zu übernehmen. Dazu kam es wegen der bei den 62ern im Streckenabschnitt Lübeck-Bad Oldesloe zu hohen Achslast aber nicht. Einen Hinweis hierauf und den 62er-Bezug zur Strecke Hamburg-Lübeck sucht in den knappen Unterschriften der 62er-Bilder im Sutton-Themenbuch für diese Bahnlinie vergebens.

Insgesamt ist die Bildauswahl in diesem Buch aber gut. Man findet auch Aufnahmen aus der LBE-Zeit und die schönen Fotos von Hans-Jürgen Löper aus der Bundesbahnzeit sind in der Tat fotografische Leckerbissen. Auch die drucktechnische Wiedergabe dieser historischen Aufnahmen ist gut gelungen. Von den Bildern der Neuzeit kann man dieses dagegen nicht immer behaupten, was wohl auch damit zusammenhängt, daß hier Color-Fotos in Schwarz-Weiß-Abbildungen umgearbeitet wurden. Von der Thematik her wären hier auch noch ein bis zwei Aufnahmen von den Elektrifizierungsarbeiten und dem Einsatz von heutigen Lokomotiven aus dem 'Nicht-DB-Bereich' willkommen gewesen. Immerhin sind sogar ständig Maschinen aus Luxemburg und aus der Schweiz zu erleben.

Störend wirkt sich wie bei allen Sutton-Eisenbahnbüchern auch die Tatsache der Nicht-Angabe der Foto-Autoren bei den einzelnen Bildern aus. Sie sind alle in einem Abbildungsnachweis gesammelt am Buchbeginn erfaßt, so das der Leser, der (wie der Rezensent) auch gerne den Fotografen der Abbildung erfahren möchte, auf ein ständiges Hin- und Herblättern angewiesen ist.

Die 'Unebenheiten' der Bildbeschreibungen, die das Gesamtwerk des Buches 'Die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck' vor allem in der etwas 'spezialisierten' Leserschaft doch empfindlich schmälert, wären vermeidbar gewesen, wenn der Autor das Manuskript einem oder zwei versierten Kennern der Materie (die hierzu auch helfend bereit gewesen wären) zur 'Schlußlesung' und auch zur Beratung für die Bildauswahl überlassen hätte. Orts- und themenfremde Sutton-Lektoren waren hiermit doch wohl etwas überfordert und die Anforderung anderer Hilfe untersagten evtl. die anhaltenden Spuren und Narben vergangener und verheerender Lager- u. Grabenkämpfe in der Lübecker Eisenbahnfreundeszene. Das hat dazu geführt, daß Projekte wie das o. a. Buch streng geheim gehalten werden. Mit dem Ergebnis besagter 'Unebenheiten', die bei ein bißchen Vertrauen und Mut zur Hilfe- und Unterstützungsempfängnis vermeidbar gewesen wären. So ist nun das 'Gejammer' auf beiden Seiten groß: Beim Autor genauso wie in bestimmten Personenkreisen der Leserschaft.

Bei alledem muß aber festgehalten werden, daß besagte Personenkreise nicht die Haupt-Zielgruppe des Sutton-Buches für den Erwerb und die Lektüre des Buches 'Die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck' bilden. Den an der Eisenbahn allgemein sowie mit südholsteinischer Verkehrsgeschichte in breiterem Rahmen befaßten Leser werden die beschriebenen 'Unebenheiten' wenig stören (Beispiel Stellwerk 'Ls' u. 'La'); er wird sie in vielen Fällen nicht mal bemerken bzw. registrieren. Außerdem darf auch nicht der relativ niedrige Verkaufspreis für das o. a. Sutton-Buch vergessen werden, der unwesentlich über dem liegt, der heute schon für Sonderhefte aller Art auf dem Markt für Eisenbahnfreunde-Presse verlangt wird.

Allein schon die historisch sehr wertvollen Aufnahmen von Hans-Jürgen Löper machen dieses Buch UNBEDINGT EMPFEHLENSWERT !!!!!

Jens Löper

DIE BAHNSTRECKE HAMBURG-LÜBECK

Format 23,5 x 16,5 cm - Klebebindung

128 Seiten, 200 Bilder (sämtlich in S/W)

Preis 18,95 Euro

Erschienen im

SUTTON-VERLAG GMBH, Hochheimer Str. 59, 99 094 Erfurt.

ISBN 978-3-95400-162-0

DAMPF-SONDERZÜGE IN LÜBECK + MECKLENBURG IM AUGUST 2013

17. + 18.8.2013 sowie 24. + 25.8.2013

Tfz.: Schnellzug-Dampflok 03 2155-4

(Eigner + Betreiber: Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG, Leipzig)

Wagen: Am 17.8.2013 Wagen des Eisenbahnmuseums Schwerin

Am 18., 24. und 25.8.2013 Wagen des Eisenbahnmuseums Schwerin
und Wagen des Vereins Historische Eisenb.
Lübeck/HEL gemeinsam

Sa., 17. August 2013

Schwerin/M. Hbf - Hagenow Land - Hagenow Stadt - Zarrentin und zurück
sowie zwei Zwischenfahrten Zarrentin - Wittenburg und zurück
und Bahnhofsfest in Zarrentin

Veranstalter: Zarrentiner Eisenbahnfreunde e. V.

Info u. Anmeldung: Andre Garber, Rosenstr. 14, 19 246 Zarrentin

So., 18. August 2013

Lübeck Hbf - Bad Kleinen - Bützow - Güstrow - Priemerburg - Karow -
Plau am See - Meyenburg - Pritzwalk - Wittenberge (Besichtigung des
Eisenbahnmuseums) - Ludwigslust - Hagenow Land - Büchen - Lübeck Hbf

Info u. Anmeldung: VVM

Sa., 24.8.2013 + So., 25.8.2013

Lübeck Hbf - Lübeck-Schlutup - Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Skandinavien-
kai - Lübeck Hbf (jeweils mehrere Fahrten) Info u. Anmeldung: VVM



AN DER ENDSTATION

... ist nun auch Folge und Fahrt Nr. 2 des LBE-EXPRESS angekommen. Diese Fahrt mußte erneut in mehreren Zugteilen erfolgen und der letzte dieser Teile erreicht sein Ziel auch erst mit erheblicher Verspätung. Dabei waren diesmal für die Verzögerungen nicht mal technische Gegebenheiten die Ursache, sondern ein Stau in der Bearbeitung von Nachrichten, Meldungen und Mitteilungen, aus deren Anreihung eigentlich noch einiges im Zugverband der Fahrt Nr. 2 Aufnahme finden sollte. Aber daraus wurde dann doch verzichtet, um erst mal diese Fahrt zu beenden. Das sie sich noch mit Advents-Exkursionen beschäftigt, liegt zwar an den o. a. Verspätungen und Verzögerungen, ist aber andererseits auch nicht so sehr abwegig, weil sich das Wetter der ersten Monate von 2013 bis in den Mai hinein so gestaltete, daß es durchaus zur klimatischen und Celsius-Grad-mäßigen Begleitung von Advents-Touren geeignet war.

Nun an der Endstation der Folge und Fahrt Nr. 2 des LBE-EXPRESS muß der Verfasser dieser Zeilen schnell weiter zur Ausgangsstation der Folge und Fahrt Nr. 3 von diesem literarischen Express. Für den stehen schon Teile bereit, die noch in die '2er'-Ausgabe mit hinein sollten, hier aber doch eine Überlänge verursacht hätten und deshalb noch in Wartestellung gelangten. Aus der sollen sie nun schleunigst heraus geholt und mit weiteren noch zu erstellenden Teilen zur dritten Folge + Fahrt des LBE-EXPRESS zusammengefaßt werden.

Zunächst darf aber ein angenehmer und hoffentlich kurzweiliger und interessanter Verlauf der literarischen Reise in Folge + Fahrt Nr. 2 des LBE-EXPRESS gewünscht werden.

Und das herzlichst
von



Mit Volldampf zur nächsten Folge + Fahrt des LBE-EXPRESS
(so wie sich auf dem obigen Bild 03 1010 in Wernigerode bewegt)

Foto: Andrea Hammer.