

VOR VIERZIG JAHREN:  
EIN GANZ BESONDERER ADVENTS-ZUG

\*\*\*\*\*

Dezember 1972: Unmittelbar vor dem Weihnachtsfest auch damals schon konzentrierte Reisezeit. Besuche bei Verwandten und Freunden; aber auch die Weihnachtstouristik hatte bereits zugenommen - wenn auch noch nicht so umfangreich und ausgeprägt wie heutzutage. Aber auch schon vor vier Jahrzehnten: Verstärkte Mobilität auf Straßen, Schienen und in der Luft in der zweiten Hälfte des Jahres-Letzmonats.

Deutschland bestand damals noch aus zwei Staaten und vom einen zum anderen bestand vor allem zum Weihnachtsfest und Jahreswechsel starker Reiseverkehr. Das aber nur von West nach Ost und ausschl. familiären Gründen zum Verwandtenbesuch in der DDR. Und dafür wurde zum allergrößten Teil die Eisenbahn genutzt. Die doch relativ wenigen, die innerdeutsche Grenze überschreitenden Regel-Reisezüge in die DDR waren deshalb in der zweiten Dezember-Hälfte besonders gut belegt und die Staatsbahnen der beiden deutschen Teilstaaten, die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn, versuchten durch den Einsatz von besonderen Entlastungszügen Überbelegungen der regulären von der Bundesrepublik in die DDR verkehrenden Reisezüge zu vermeiden.

Dies galt auch für den Reisezugverkehr von Hamburg ins benachbarte, zur DDR gehörende Mecklenburg, das es nach offizieller dortiger Lesart eigentlich gar nicht gab. Hier standen je ein Zugpaar über die Grenzübergänge Lübeck/Herrnburg und Büchen/Schwanheide zur Verfügung. Mit dem einen konnte man von Hamburg aus umsteigefrei Rostock erreichen, mit dem anderen Schwerin und damit also Mecklenburg's größte und bedeutendste Städte. Das Schnellzugpaar zwischen Hamburg und Schwerin fuhr von Schwerin sogar noch weiter quer durch die DDR hindurch bis Dresden und wurde im West-Ost-Verkehr entsprechend gut genutzt.

Für den über Lübeck geführten 'Interzonenzugverkehr' Hamburg-Rostock gab es schon in den 1960er Jahren zu den Weihnachtsfeiertagen neben dem Hauptzug einen Entlastungszug, der sogar in den Kursbuch-Fahrplänen der Deutschen Bundesbahn (DB) enthalten war. Für den Schnellzugverkehr Hamburg-Büchen-Schwerin tat man sich mit einem derartigen Zusatzzug schwer; aber die zwischen beiden deutschen Staaten Anfang der 1970er Jahre vereinbarten Reiseerleichterungen führten dann aber auch hier zu einem 'Weihnachts-Entlaster'. Der wurde aber nur kurzfristig eingelegt und sein Fahrplan erschien auch nicht in den Kursbüchern.

Sei es wie es sei: Für den 23. Dezember 1972 wurde die Fahrt eines Entlastungs-Schnellzuges von Hamburg über Büchen nach Schwerin angekündigt. Der verkehrte zusätzlich zum Hauptzug Hamburg-Büchen-Schwerin-Ludwigslust-Wittenberge-Nauen-Potsdam-Dresden. Dieser Hauptzug wurde von einer Reichsbahn-Schnellzug-Dampflok der Baureihe 01.5 im Streckenabschnitt Hamburg-Büchen-Schwneide-Hagenow Land-Schwerin befördert.

Die ölgefeuerten 01.5-Dampflokomotiven der DR zogen ja auch alle anderen grenzüberschreitenden Reisezüge des Grenzüberganges Schwanheide/Büchen. Neben dem o.a. Schnellzugpaar Dresden-Hamburg-Dresden waren das alle zwischen Hamburg und Berlin und umgek. fahrenden Schnellzüge, die aber vornehmlich der Verbindung zwischen Hamburg und West-Berlin und damit dem Transitzugverkehr dienten. Alle genannten Züge insgesamt hatten es gemeinsam, daß sie über Büchen hinaus von den 01.5-Maschinen der Deutschen Reichsbahn (DR) durchgehend bis/ab Hamburg befördert wurden. Nachdem die Deutsche Bundesbahn dort ihren eigenen Dampflok-betrieb im September 1972 beendet hatte, waren die DR-Lokomotiven der Bauart 01.5 die einzigen verbliebenen Maschinen, die sich hier noch mit Dampftraktion bewegten. Die 01.5er wurden im grenzüberschreitenden Nord-Einsatz auch im DB-Streckenabschnitt Büchen-Hamburg von DR-Lokpersonal gefahren und sie waren für die Benutzung dieses Streckenabschnittes mit INDUSI-Anlagen ausgerüstet.

Aber am Ende des Jahres 1972 war auch für den 01.5-Einsatz nach Hamburg ein Ende abzusehen; denn es stand zu diesem Zeitpunkt bereits fest, daß durch die neuen Verkehrsverträge zwischen der BRD und der DDR sowie die daran gekoppelten Vereinbarungen und Abkommen zwischen DB und DR ab Juni 1973 auch im Reisezugverkehr ein Lokwechsel zwischen DB- und DR-Lokomotiven im DB-Grenzbahnhof Büchen obligat wurde und die DR-Lokdurchläufe bis Hamburg zum Ende kamen. Im Dezember 1972 herrschte also bereits über jedem 01.5-Besuch in Hamburg Götterdämmerung und insofern wäre ein 01.5-Einsatz vor dem Weihnachts-Entlastungszug Hamburg-Schwerin am 23.12.1972 durchaus interessant gewesen.

Doch es sollte für diesen Zug keinen 01.5-Einsatz geben - nicht mal einen Dampflok-einsatz. Der 'Buschfunk', der damals noch nicht über Einrichtungen wie Internet, Facebook, SMS und dergl. verfügte, aber dennoch funktionierte, ließ verkünden, daß für den Entlastungs-Schnellzug Hamburg-Büchen-Schwerin am 23.12.1972 die durchgehende Beförderung durch eine Reichsbahn-Diesellok der Baureihe 118 vorgesehen war. Und das war eine kleine Sensation; denn derartige Lokomotiven bedeuteten in Hamburg eine echte Rarität. Eigentlich verschlug vorher nur eine Notfallsituation eine 118 nach Hamburg; aber das war hier in Bezug auf diese markante DR-Diesellok-Baureihe alles. Zwar war immer wieder über eine Umstellung des 'Interzonenzugverkehrs' nach Hamburg von 01.5-Dampflokomotiven auf 118-Diesellokomotiven 'gemunkelt' und spekuliert worden; aber verwirklicht wurde diese Umstellung nie! Es blieb hier beim Einsatz der 01.5-Maschinen, obwohl 118-Lokomotiven im Bereich der anderen innerdeutschen Eisenbahn-Grenzübergänge seit 1970 obligat und dominant waren. Nach Lübeck kamen sie seit dem Herbst 1968 von Mecklenburg her beispielsweise ausschließlich. Hamburg blieb i. S. Reichsbahn-Lokomotiven dagegen unangefochtene 01.5-Domäne. Das angekündigte Auftauchen einer 118 in dieser Domäne stellte deshalb doch schon eine große Besonderheit dar.

Und deren Erlebnis wollte ich mir nicht entgehen lassen! Also fuhr ich am Morgen des 23.12.1972 per Eilzug von Lübeck Hbf nach Hamburg Hbf. Den beförderte damals ganz normal und regulär die DB-Diesellok 220 013, was jedoch aus heutiger Sicht aber auch schon wie 'Exotikum' anmutet.

Der 23. Dezember 1972, ein Samstag, war ein sehr kalter, frostiger Tag. Wegen des Weihnachts-Reiseverkehrs herrschte aber im frostüberzogenen Hamburger Hauptbahnhof bereits trotz früher Stunde grosse Regsamkeit und Geschäftigkeit. In die rollte dann gegen 8.00 Uhr auf Gleis 6 (dem heutigen Gleis 8) der Zug hinein, für den ich zu früher Samstag-Stunde extra von der Trave an die Elbe gereist war: Der Entlastungs-Schnellzug Hamburg-Büchen-Schwerin. Und tatsächlich führte ihn eine Reichsbahn-Diesellok der Baureihe 118 - exakt war es die Maschine 118 301 vom Bw Schwerin. Für den DR-Lokeinsatz nach/von Lübeck über Bad Kleinen besaß Bw eine Reihe von 118, die mit INDUSTRI-Einrichtungen ausgerüstet waren, was Voraussetzung für die Fahrt von DR-Lokomotiven auf DB-Gleisen war - auch wenn diese Fahrt sich mit Ausnahme der Teilstrecke Büchen-Hamburg nur in d. DB-Grenzbahnhöfe entlang der innerdeutschen Grenze beschränkte. 118 301 gehörte zu den Schwerinerer INDUSTRI-Lokomotiven und konnte dadurch mühelos den Bundesbahn-Streckenabschnitt Hamburg-Büchen benutzen.

Bemerkenswert war aber auch zumindest teilweise der Wagenpark, den die o. a. bestens gepflegte 118 zur Beförderung als Entlastungs-Schnellzug von Hamburg nach Schwerin hinter sich hatte. Zwar setzte er sich zum größten Teil aus normalen üm-Schnellzugwagen der DB zusammen, aber als erster Wagen gleich hinter der 118-Zuglok kam ein achttüriger DB-Eilzugwagen der Vorkriegsbauart zum Einsatz. Welch eine Kombination: DR-Diesellok und DB-Vorkriegs-Reisezugwagen - und das in Hamburg Hbf. Glücklicherweise dauerte es noch mehrere Minuten bis zur Abfahrt dieses besonderen Zuges und so konnte ich an der Schwelle zwischen Dunkelheit u. ganz langsam einsetzendem Tageslicht mit verschiedensten Einstellungen meiner ('Normal'-) Kamera mehrere Bilder vom o. a. ('Sonder'-) Zug an dieser für ihn so seltenen Stelle machen.

Für die Lok galt das ja noch mehr. Im Lübecker Hbf waren die DDR-118 ja tägliche und gewohnte Gäste; aber in Hamburg Hbf wirkte 118 301 doch wie ein Besucher aus einer anderen Welt. Die 301 gehörte auch zu den Schwerin-118er, die nicht so oft nach Lübeck kamen. Hier waren eher 331, 336 und 339 'Dauerplagen'. Die Tatsache, daß Kollegin 301 nun einen DB-Wagenpark nach Schwerin schleppen sollte, ließ vermuten, daß sie am Vortag in Lz-Fahrt nach Hamburg gekommen war oder aber als 01.5-Vorspann vor dem Schnellzug Dresden-Hamburg. Endgültig geklärt wurde das nicht - so weit reichte der 'Buschfunk' des Jahres 1972 denn doch nicht. Überhaupt stieß der beschriebene Entlastungszug Hamburg-Schwerin am 23.12.1972 bei Eisenbahnfreunden auf sehr wenig bis gar kein Interesse! Ich war jedenfalls der einzige, der sich diesen Zug in Hamburg Hbf ansah und ihn hier fotografierte.

Aber auch über das Fachinteresse von Schienen-Enthusiasten hinaus stellte der beschriebene Zug mehr eine Art 'Geisterzug' dar, der nicht nur bei Eisenbahnfreunden weitgehende Nichtbeachtung fand, sondern auch bei den Reisenden - und insbesondere bei denen, die ihn eigentlich benutzen sollten. Die zogen es offensichtlich vor, sich doch in den vollen Hauptzug Hamburg-Dresden mit hinein 'zu quetschen', anstatt auf den Entlastungs-Schnellzug Hamburg-Schwerin auszuweichen, der ja extra dafür eingesetzt wurde, um eine zu große Besetzung und 'Sardinienbüchsen'-Fahrten zu vermeiden. So teilte der Entlastungs-Schnellzug Hamburg-Schwerin am 23.12.1972 das Schicksal von so vielen Zügen dieser Art: Entlastungs-, Vor- und Nachzüge führen und fahren oft leer od. nur schwach besetzt. Da sie nicht im Kursbuch bzw. Fahrplan aufgeführt waren und sind, wußte und weiß der Reisende nicht von ihnen od. erfährt nur kurzfristig von ihrer Existenz und traut ihnen spätestens dann nicht. Oder zweifelt bereits vorher daran und zieht die 'Sicherheit' besagter 'Sardinienbüchsen'-Fahrt im Hauptzug der entspannten Reise in einem Ergänzungszug mit genügend freien Plätzen darin vor.

So bot sich auch die Situation im o. a. Entlastungszug nach Schwerin vor 40 Jahren dar. Es war aber über diesen Zug auch nur wenig bekannt und er fuhr schon 40 Minuten vor dem Hauptzug. Zu dieser Zeit warteten erst relativ wenige Benutzer auf diesen Hauptzug und es bestand dadurch nur wenig Gelegenheit, spontan auf den vorausfahrenden Entlastungszug auszuweichen. Dementsprechend stiegen nur wenige Reisende in diesen Zug ein und so hatte ich den 'Achttürer'-Eilzugwagen hinter der Lok, den ich für die Mitfahrt in ihm bis Büchen benutzte, für mich ganz allein. Das hatte den Vorteil, daß ich die außen von Frostreif überzogenen Fenster dieses Wagens öffnen konnte, um auf der bevorstehenden Fahrt von Hamburg Hbf bis Büchen dem Motorensound der DR-118 lauschen zu können. Bei eisigen Außentemperaturen hätte ich sicher für dieses Vorhaben bei anderen Fahrgästen im Großraum des genannten Wagens kaum Verständnis erhalten, aber so verlor ich mich zwischen seinen leeren Kunstpolster-Sitzreihen als absoluter Solist, der nun mit einiger Kraft eines der breiten, aber glasbefrorenen Wagenfenster herunter wuchtete und fasziniert das Aufheulen der Johannisthaler Motoren genoß, als 118 301 um 8.21 Uhr mit ihrem Entlastungszug den Hamburger Hbf verließ.

Für mich als holsteinischem Eisenbahnfreund im geteilten Deutschland des Jahres 1972 bedeutete d. Fahrt hinter einer DR-Diesellok der Baureihe 118 eine absolute Rarität. Zwar konnte ich diese formschönen Maschinen bei ihren ständigen und tägl. Besuchen im Lübecker Hauptbahnhof von außen erleben; aber eine Fahrt in einem von ihnen bespannten Zug war für mich bestimmt keine Alltäglichkeit. Da ich keine DDR-Verwandtschaft besaß, kamen Reisen in den deutschen 'Zweitstaat' nicht in Frage und touristische Fahrten dorthin gab es (noch) kaum - und wenn, dann bestimmt nicht, um 118-Einsätze zu genießen. Ich reiste zwar mehrmals im Jahr von Holstein aus nach West-Berlin, doch das dann meistens über Büchen, was die DDR-Durchfahrt in Zügen bedeutete, die ausnahmslos von Dampfzügen der Baureihe 01.5 befördert wurden und nicht von 118-Dieselmotoren. Auch bei seltenen Fahrten nach West-Berlin über Helmstedt und Bebra konnte ich 118-Beförderungen entweder gar nicht od. nur auf Teilstrecken erleben. Selbst auf der schon weitgehend 118-bestimmten Route Helmstedt-Berlin hatte ich meistens das 'Glück', eine der hier nur noch raren Dampflok-Bespannungen zu erwischen (mit Maschinen der Baureihen 01.0 u. 03).

Umsomehr genoß ich die Fahrt hinter 118 301 am Morgen des 23.12.1972 - und das noch obendrein auf einem Streckenabschnitt der Deutschen Bundesbahn !!! Da machte es auch wenig aus, bei frostkaltem Wetter am offenen Fenster diese besondere Fahrt zu erleben !!!!

118 301 dröhnte dabei zunächst durch das südöstl. Hamburg hindurch, wo Fern- und S-Bahn damals noch auf gemeinsamem Gleis führen und 118 301 deshalb bis Aumühle noch die dritte Schiene der S-Bahn-Elektrifizierung neben sich hatte. Dann ging es mit Bravour durch den noch weitgehend verschlafenen Sachsenwald hindurch, wo sich beiderseits der Gleise eine weiße, von Raureif überzogene Winterlandschaft darbot. Inzwischen wurde es auch langsam hell.



Nach vierzig Minuten, und damit für mich viel zu schnell, war dann der Grenzbahnhof Büchen erreicht, wo die ungewöhnliche Fahrt hinter der Reichsbahn-Diesellok 118 301 für mich endete, weil ich den 'Entlaster' nach Schwerin hier verlassen mußte. Ihm stand nun die Fahrt in die DDR und den dortigen Grenzbahnhof im mecklenburgischen Schwanheide bevor. In die DDR konnte ich nicht weiter mitfahren, weil ich hierfür auch nicht die 1972 noch sehr schwierigen und bürokratischen Legitimationen des deutschen Zweitstaates nicht besaß. Beim o. a. Zug wechselte in Büchen das Zugbegleitpersonal: Eine DR-Mannschaft löste hier die Bundesbahn-Kollegen aus Hamburg ab. Auf Lok 118 301 fuhr (vom Dampflokeinsatz her) streckenkundiges DR-Lokpersonal bereits ab Hamburg. Fahrgastmäßig war ich die einzige Person, die den beschriebenen Entlastungszug in Büchen verließ. Und nur wenige Reisende Ri. DDR stiegen hier in diesen Zug ein. Nach einigen Minuten verließ er den frostbeherrschten Bhf. Büchen in Richtung der nicht mehr weiten DDR-Grenze.

Auch hier in Büchen bedeutete der 118-Aufenthalt eher eine Seltenheit. Im Reisezugverkehr kamen die 118-Maschinen hierher überhaupt nicht und auch vor Güterzügen bildeten sie in Büchen keine Alltäglichkeit; denn der DR-Frachtzugverkehr nach/von Büchen war lokmäßig vor allem von den DR-Diesellokomotiven der Baureihe 120 beherrscht, die auch damals schon als 'Taiga-Trommeln' bekannt waren. Aber auch Dampflokomotiven der Baureihe 50.40 machten sich 1972 noch in der Beförderung von DR-Güterzügen zwischen Hagenow Land und Büchen nützlich. 118er waren hier dagegen die Ausnahme.

Und trotz des seltenen Besuches einer derartigen Lok an dieser Stelle, war auch das Eisenbahnfreunde-Interesse in Büchen am 23.12.1972 sehr gering. Außer mir nahm nur noch ein einzelner (mir nicht bekannter) Fan davon Notiz und der wartete vielleicht auch mehr auf den nachfolgenden Hauptzug mit seiner 01.5-Dampflokomotiv. Mit einer derartigen Lok kam der DB-Wagenpark seines dieselbespannten Vorzuges auch wieder zurück nach Hamburg, so daß der 118-Einsatz ab hier eine absolute Ausnahme blieb.

Für mich bedeutete er zusammen mit der Fahrt hinter 118 301 nach Büchen gewissermaßen ein vorgezogenes Weihnachtsgeschenk und mit großer Freude genoß ich diese morgendliche 'Frost-Fahrt'. Den 01.5-geführten Hauptzug konnte ich in Büchen nicht mehr aufnehmen, da sich das zeitlich mit dem Beginn meiner Rückreise nach Lübeck gekreuzt hätte. Die führte von Büchen aus mit für seinerzeitige Verhältnisse 'gewöhnlichem' Fahrzeugmaterial zunächst zurück nach Hamburg. Dabei fuhr ich mit einer aus dreiachsigen Umbauwagen, einem Steuerwagen und der DB-Lok 212 246 gebildeten Wendezug-Einheit nach Aumühle und von hier mit dem S-Bahn-Triebzug 470 139 zum Hamburger Hbf. Nach einer Fahrt im Eilzug von Hamburg Hbf nach Lübeck Hbf, dessen aus Mitteleinstiegs-Wagen bestehende Wendezugheit die DB-Lok 220 045 schob, beendete ich um 12.15 Uhr meinen ungewöhnlichen Ausflug am Tag vor dem Heiligen Abend des Jahres 1972.

Nur wenige Monate später, am Anfang des Junis von 1973, änderte sich die Situation grundlegend: Die Annäherung der beiden deutschen Staaten führte auch zu allerlei Erleichterungen und Verbesserungen in der Verkehrsabwicklung auf Strassen und Schienen von der BRD in die DDR und umgekehrt. Paradoxerweise brachten diese durch die damalige, vor allem vom seinerzeitigen Bundeskanzler Willy Brandt initiierte BRD-Entspannungspolitik herbeigeführten Erleichterungen auch wenige wenige Verschlechterungen auf betrieblicher Ebene; denn im Eisenbahnverkehr wurde nun ein strikter Lokwechsel zwischen DB und DR in den innerdeutschen Grenzbahnhöfen festgelegt. An einigen Stellen vollzog sich dieser Lokwechsel in den BRD-Grenzbahnhöfen, an anderen Stellen in den DDR-Grenzbahnhöfen. Diese Regelung beendete mit Wirkung vom 3.6.1973 (Beginn des Sommerfahrplans 1973) auch die jahrzehntelang gewohnten DR-Triebfahrzeug-Durchläufe bis/ab Hamburg ebenfalls im Reisezugverkehr. Wie schon immer im Güterzugverkehr wurde nun auch bei grenzüberschreitenden Reisezügen in Büchen von DR- auf DB-Lok bzw. umgekehrt gewechselt. Der hier nun auch im Reisezugverkehr praktizierte Lokwechsel zog es wiederum nach sich, daß die DR im Regelfall vor Zügen des Personenverkehrs keine Dampflokomotiven mehr nach Büchen schickte. Hierher kamen nun auch vor Reisezügen DR-Dieselmotoren der Baureihe 118 ! Mit dem Wegfall der DR-Lokeinsätze nach Hamburg und damit auch dem der täglichen 01.5-Besuche in der Elbmétropole endete hier auch mit Ablauf des 2.6.1973 endgültig der planmäßige Dampflokeinsatz !

Nun war auch für holsteinische Bahnfans ohne DDR-Besuchsmöglichkeiten die Fahrt hinter 118-Maschinen der DR einfacher. Vor den Berlin-Schnellzügen liefen sie mindestens zwischen Büchen und Wittenberge sowie umgekehrt (ab/bis da nach/von Berlin noch teilweiser Dampflokeinsatz). Aber sogar Fahrten hinter 118-Maschinen in der DDR außerhalb des Berlin-Transitverkehrs wurden für den o. a. Personenkreis (zu dem auch ich gehörte) schon bald relativ einfach: Ab Juli 1973 machte ein Abkommen für den Tagesbesuch in grenznahen DDR-Kreisen einen Besuch dieses Gebietes auch ohne Verwandtenbindung od. teurer Reisebüronutzung möglich. So war es für die o. a. Enthusiasten nun auch möglich im DDR-Binnenzugverkehr hinter 118ern durch den Nordwesten der DDR zu fahren, wo diese Lokomotiven hier seinerzeit noch reichlich anzutreffen waren.

Diese neuen Möglichkeiten ließen aber nicht die Tatsache verblassen, daß ein 118-Einsatz nach/von Hamburg in weite Ferne gerückt war und in seiner Erscheinung zu Weihnachten 1972 eine Einmaligkeit blieb. Den 'Weihnachts-Entlaster' von Hamburg nach Schwerin gab es noch wenige Male in den Folgejahren - doch nun stets mit DB-Lokbeförderung (218) von Hamburg bis Büchen. DR-Lokeinsätze bis/ab Hamburg gab es erst ab 1990 wieder. Da war der 118-Glanz bei der DR aber schon längst verblichen und so sorgten nun DR-Maschinen der Baureihen 119 und 132 (später 219, 229, 232 und 234) für erneute ständige Reichsbahn-Lokpräsenz im 'Tor zur Welt'. Nun auch außerhalb intensiven Reisezugverkehrs ebenfalls vor Güterzügen.

Die regelmäßigen 118-Einsätze in den Grenzbahnhof Büchen ab 3.6.1973 waren übrigens nur auf etwas über drei Jahre beschränkt. Schon im Frühjahr und Sommer 1976 wurden einige 118-Läufe nach/von Büchen durch neue DR-Diesellokomotiven der Baureihe 132 übernommen. Sie stammten aus sowjetischer Produktion und verfügten über elektr. Zugheizung. Im Herbst 1976 lösten sie die 118 in allen o. a. Lokläufen ab. In Lübeck waren die 118 im Reisezugdienst bereits im Jahr zuvor durch 132-Maschinen ersetzt worden. Dadurch erschienen DR-118er in den DB-Grenzbahnhöfen Lübeck und Büchen ab Mitte der 1970er Jahre nur noch mit Güterzügen, was aber auch selten wurde, weil das Bw Schwerin von diesem Zeitpunkt an nur noch sehr wenige INDUSTRIE-118er besaß. An den erneuten DR-Lokdurchläufen nach Hamburg ab 1990 waren Maschinen dieser Baureihe wie schon erwähnt nicht mehr beteiligt.

Die Wiederaufnahme dieser Lokdurchläufe war, nun mit 132-Lokomotiven, schon für den Beginn des Sommerfahrplans 1989 angepeilt worden. -Zu einem Zeitpunkt also, als die DDR-Grenzöffnung in ihrer dann wenige Monate später vollzogenen Weise überhaupt noch nicht abzusehen war. Ab Mai 1989 begannen aber erstmalig erneut nur die DR-Lokläufe im Reisezugdienst bis/ab Bebra, womit Reichsbahn-Maschinen wieder den DB-Streckenabschnitt DDR-Grenze - Obersuhl - Bebra befuhren. Das war ja auch schon mal bis zum Juni 1973 der Fall - wie bis dahin ebenfalls auf dem Streckenabschnitt Büchen-Hamburg. Und auch wie hier fuhren bis zum Juni 1973 ebenfalls nach/von Bebra DR-Dampflokomotiven der Baureihe 01.5. Mit Ablauf des 2.6.1973 endeten diese Einsätze und auch die ständigen DR-Lokbesuche im DB-Bhf. Bebra. Der Lokwechsel von DR- auf DB-Lokomotiven und umgek. wurde von diesem Bhf. in den DDR-Grenzbahnhof Gerstungen verlegt. Mit ausschl. Einsatz von Bundesbahn-Diesellokomotiven der Baureihe 216 in dem kurzen Bereich d. DB-Streckenabschnittes Bebra-Obersuhl-Gerstungen. Aber auch östlich von Gerstungen in der DDR endete der Dampflokeinsatz vor den über Bebra und Gerstungen geführten Interzonenzügen im Juni 1973. Der 01.5-Wegfall in Bebra und auf der landschaftl. schönen DB-Strecke Bebra-Obersuhl mit dem Hönebacher Tunnel schmerzte die bundesdeutschen Eisenbahnfreunde noch mehr als d. 01.5-Ende in Hamburg. Reichsbahn-Lokomotiven kamen nach Bebra erst wieder nach 16-jähriger Pause ab Mai 1989. Diesmal in Form von Dieselmotoren der Baureihe 132. Ein Jahr später praktizierten diese auch die Wiederaufnahme der DR-Lokläufe nach/von Hamburg. Die DDR-Grenze war da schon frei passierbar und das Ende des deutschen Zweitstaates nicht mehr fern. Am 3.10.1990 hörte er auf zu bestehen. Seine Staatsbahn, die stets die Bezeichnung 'Deutsche Reichsbahn' behalten hatte, bestand aber noch etwas über drei Jahre weiter und wurde erst am 1.1.1994 mit d.auch noch bis dahin existenten 'BRD-Staatsbahn' Deutsche Bundesbahn zum neuen privatwirtschaftlich operierenden, bis heute aber der Bundesrepublik Deutschland alleine gehörenden Unternehmen 'Deutsche Bahn AG' vereinigt.

Zum Zeitpunkt der Deutschen Einheit im Okt. 1990 war es schon längst selbstverständlich geworden, von Hamburg über Büchen nach Schwerin ohne irgendwelche Formalitäten zu reisen. Heute geht das auf der Schiene mit modernen Doppelstockzügen im 2-Stunden-Takt, die von Drehstrom-Lokomotiven der Baureihe 120 befördert werden. Auch in IC-Zügen ist die Fahrt von Hamburg nach Schwerin bzw. umgekehrt möglich. Durch Büchen rasen in unseren Tagen ICE-Züge in rasanter Schnellfahrt und die einstige Grenzstation ist von Betonkanten und High-Tech-Gleisen bestimmt. Die Eisenbahn des Jahres 1972 sucht man hier vergeblich. Und die Dieseltraktion beschränkt sich auf Büchens Gleisen planmäßig nur noch auf Triebwagen- und Triebzug-einsätze.

Davon hätte ich nicht mal ansatzweise geträumt und es mir niemals vorgestellt, als ich mich am frostreichen Morgen des 23.12.1972 im Bahnhof Büchen aufhielt, nachdem mich eine Zügeinheit hierher gebracht hatte, die ich mir umgekehrt heute an dieser Stelle nur noch im Traum wünschen kann.

Die Diesellok 118 301, die in damaligen Real-Vorgängen die Hauptrolle spielte, gibt es nicht mehr. Sie wurde längst zu Schrott wie wohl auch der Wagen, in dem ich die beschriebene, unvergessene Fahrt von Hamburg nach Büchen erlebte. Es sei denn, er überlebte als einiges der wenigen Fahrzeuge seiner Bauart als Museumsbahn-Objekt oder für den nostalgischen Einsatz in Sonderzügen.

EINZELHEITEN ZUR LOK, D. AM 23.12.1972 DEN ENTLASTUNGSZUG HAMBURG-BÜCHEN-SCHWERIN ZOG

Baujahr	=	1968
Auftraggeber	=	Deutsche Reichsbahn
Haupt-Hersteller	=	VEB Lokomotivbau 'Karl Marx', Babelsberg bei Berlin
Motoren-Hersteller	=	Motorenwerk Johannisthal
Getriebe-Hersteller	=	VEB Turbinenfabrik Dresden
Indienststellung	=	08.04.1968
Umbauabschluss	=	28.05.1984
Z-Stellung	=	14.11.1992
Ausmusterung	=	11.01.1993
Beginn d. Verschrottung	=	07.04.1993
Lokeigentümer	=	Stets Deutsche Reichsbahn
1. Heimat-Bw	=	Bw Neustrelitz
Letztes Heimat-Bw	=	Bw Görlitz
Stationierg. im Bw Schwerin	=	18.08.1971-23.05.1974 (danach zunächst Bw Halle P)
Fabrik-Nr.	=	280101
Betr.-Nr. bis 30.06.1970	=	V 180 301
Betr.-Nr. ab 01.07.1970	=	118 301-1
Betr.-Nr. ab 28.05.1984	=	118 701-2
Betr.-Nr. ab 01.01.1992	=	228 701-9
INDUSI-Ausstattung	=	20.05.1971-25.08.1977 (INDUSI-Bauart Siemens J-60)

Die für die DDR und ihre Reichsbahn teuren, aus der BRD exportierten INDUSI-Anlagen besaßen DR-Lokomotiven nur, solange sie diese Anlagen benötigten. D. h., über diese Ausstattung verfügten vornehmlich nur Maschinen, die in Grenzbahnhöfe der DB hinein fuhren od. die DB-Streckenabschnitte benutzten. Im Falle der Grenzbahnhöfe waren das Lübeck, Büchen, Helmstedt und Hof und im Falle der Streckenabschnitte die Teilstrecken von der DDR-Grenze über Obersuhl nach Bebra und über Büchen nach Hamburg. Nach Hamburg fuhren aber von Juni 1973 bis Mai 1990 keine DR-Lokomotiven und nach Bebra von Juni 1973 bis Mai 1989 auch keine. Da im DR-eigenen Streckennetz nur sehr wenige Bahnlinien INDUSI-Ausrüstung besaßen, wurde bei den o. a. Lokomotiven, wenn sie nicht mehr im grenzüberschreitenden Dienst in d. BRD zum Einsatz kamen, die INDUSI-Anlagen ausgebaut und in Maschinen installiert, die die Nachfolge der Vorgänger-Lokomotiven antraten. So erhielten ab Mitte der 1970er Jahre etliche 132-Maschinen INDUSI-Ausrüstungen, die vorher in 118-Lokomotiven verwendet wurden.

Die INDUSI-Anlagen bildeten die Vorgängerausstattungen der heute zur Fahrt auf dem Streckennetz der jetzigen DB bei allen Triebfahrzeugen u. Steuerwagen ausnahmslos vorgeschriebenen PZB-90-Ausrüstungen.



Als die zuletzt unter der Baureihen-Bezeichnung 228 eingesetzte Lok 118 301 ausgemustert und verschrottet wurde, gab es noch die Deutsche Reichsbahn, die diese Lok auch 1968 bauen ließ. Die Deutsche Bahn AG gab es zum Zeitpunkt der Verschrottung der zuletzt unter der Betr.-Nr. 228 701 laufenden o. a. Lok noch nicht. Die DB AG übernahm nur noch etwa 100 betriebsfähige der einst rd. 460 beschafften Maschinen des DDR-Loktyps 'V 180'. Bis 1998 war dann auch der aktive 228-Restbestand der 'neuen' DB ausgemustert. Einige Lokomotiven dieses Restbestandes wurden von privaten Firmen erworben, die sie anschließend noch vor Güter-, Bau- und Arbeitszügen weiterhin einsetzten und es teilweise noch heute tun. Allerdings verringert sich die 228-Präsenz auch angesichts der Nachfolgeflut moderner Neubau-Lokomotiven auch bei den Unternehmen außerhalb des DB-Konzernbereiches immer weiter und das inzwischen rapide !

Einige 228 überlebten auch als museal erhaltene Maschinen bei hiermit befaßten Eisenbahnfreunde-Vereinen. Als solche kamen 228 auch immer mal wieder vor Sonder-Reisezügen auf dem DB-Netz zum Einsatz. Seltenerweise ist das noch heute hin und wieder der Fall, wenngleich auch hier ein deutlicher Rückgang zu beobachten ist.

Mit Sonder-Reisezügen kamen 118 der DR sowie 228 von DR, Deutscher Bahn AG und Privatfirmen nach 1990 auch immer mal wieder nach Hamburg. Ebenso mit Güterzügen. Inzwischen sind 228-Gastspiele hier wieder sehr rar geworden. Bei den Fahrten von Sonder-Reisezügen, die 118- bzw- 228-bespannt Hamburg und hier auch speziell den Hbf erreichten, handelte es sich oft um solche des inzwischen nicht mehr bestehenden Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV).

Das längst ebenfalls aufgelöste Bw Schwerin (in dem heute aber ein Museum mit ausgestellter 118-Lok seinen Platz hat !) trennte sich von seinen letzten 118-Maschinen übrigens bereits im Verlauf des Jahres 1987. Als letzte dieser Maschinen verließ die Lok 118 136 im Sept. 1987 das Bw Schwerin.

Lokbestand der Baur. 118 im Bw Schwerin am Ende des Jahres 1972:

118 119, 169, 301, 329, 330, 331, 334, 336, 339, 341, 348 u. 358 (12 Maschinen)  
Von diesen 118 besaßen lediglich die Maschinen 119, 169 und 329 keine INDUSI-Ausrüstg.

Lokbestand des Bw Schwerin am Beginn des Jahres 1987:

118 117, 118, 136, 158, 171, 506, 582 und 729 (8 Maschinen)

Von diesen 118 besaß keine Lok INDUSI-Ausrüstung. In der Endphase der 118-Stationierg. im Bw Schwerin waren Maschinen dieser Baureihe hier nicht mehr vor Schnellzügen eingesetzt. Die letzten Schweriner 118 wurden durch 119-Zuteilungen ersetzt. In den Jahren 1988-1990 hielten sich nochmal mehrere 118 anderer Bahnbetriebswerke als Leihlokomotiven im Bw Schwerin auf.

An die knapp 20 Jahre dauernde 118-Stationierung in diesem Bw erinnert heute noch die im Schweriner Eisenbahnmuseum ausgestellte Lok 118 118. Dieses Bw entstand aus Teilen der Anlagen des genannten Bahnbetriebswerkes.

Michael Hecht

Reichsbahn-Diesellok  
im nördlichsten  
'Bundesbahn-Tempel':  
118 301-1 vom Bahnbe-  
triebsw. Schwerin am  
Morgen d. 23.12.1972  
mit dem Entlastungs-  
Schnellzug Hamburg-  
Büchen-Schwerin im  
Hamburger Hbf.  
Gleich hinter der an  
dieser Stelle extrem  
seltenen Lok ein DB-  
Eilzugwagen der  
Vorkriegsbauart als  
erstes Fahrzeug der  
Wagenformation, die  
den o. a. Zug bildete.  
Das Gleis 6, auf dem  
dieser Zug damals in  
Hamburg Hbf stand,  
war in diesem Hbf 1972  
auf seiner Nordseite



('Lübecker Seite') als einziges mit dem Fahrdrabt der Fernbahn-Elektrifizierung überspannt. Der reichte hier aber am Ostende dieses Gleises nur bis zur Altmannbrücke. Dahinter waren die Fernbahngleise Ri. Lübeck u. Büchen für den 16 2/3-Hz-Fahrbetrieb anlagen- und stromlos und das sollte auch noch lange so bleiben! Demnach verirrten sich nur äußerst selten Elektrolokomotiven auf das o. a. Gleis, das 1975 die Ziffer 8 erhielt. Erst als es 1989 so umgebaut wurde, daß es (ab Winterfahrplan 1989) aus/in Richtg. Hamburg-Harburg hier in den Westteil ohne Rangierfahrt gelangen konnte, waren Elektrolokomotiven hier in diesem Bereich öfter und regelmäßig zu sehen. Mit der Fernbahn-Elektrifizierung der Bahnlinie von Hamburg nach Büchen und Berlin in der Mitte der 1990er Jahre fand der Wechselstrom-Fahrdrabt dann auch vom Ostende des Gleises 8 aus seine Fortsetzung unter der Altmannbrücke hindurch nach Berliner Tor und von dort weiter Richtg. Büchen. Bei 118 301, die auf dem Hamburger Hbf-Gleis 6 des ausklingenden Jahres 1972 in ihrer Seltenheit einer Ellok im Ostteil dieses Gleises entsprach, fiel auch die für die Lok-Baureihe 118 charakteristische und eigenwillig wirkende Stillstand-Stirnbeleuchtung mit einer sehr stark aufgehellten Stirnlampe auf. Bei den sonst hier seinerzeit stehenden Reichsbahn-Dampftrössern mit ihren 'kleinen Funzeln' gab es so etwas nicht. Erwähnenswert auch die Kofferarten, mit denen damals so durch die Lande gereist wurde und von denen zwei Vertreter rechts unten im o. a. Bild zu sehen sind. Von diesem Duo ist aus heutiger Sicht besonders das vordere Gepäckstück bemerkens- und bewunderswert - vor 40 Jahren aber ganz normal. 'Rolli'-Koffer harrten noch ihrer Erfindung und Einführung und wenn Gepäck mal auf den Bahnsteigen rollte, dann allenfalls in und auf den allgegenwärtigen 'Gepa'-Karren, von denen stirnseitig ebenfalls eine im rechten Teil des Bildes zu sehen ist.



Der Entlastungs-  
Schnellzug  
Hamburg-Schwerin  
am 23.12.1972  
nach seiner An-  
kunft im Bhf.  
Büchen. Hier  
übernahm DR-  
Zugbegleitung  
diesen Zug und  
meldete diese  
Übernahme dem  
DR-Lokpersonal,  
das ihn bereits  
ab Hamburg be-  
wegte. Nicht nur  
d. Kühlwagen im  
Hintergrund rechts  
sorgten damals für  
eisige Kälte in  
d. raureifüberzoge-  
nen Grenzstation  
Büchen.



Der Bhf. Büchen hatte aber 1972 nicht nur Bedeutung für den grenzüberschreitenden Zugverkehr, sondern war auch damals bereits wichtig für den regionalen Personenverkehr. In dem gab es auf d. Strecke Lüneburg-Büchen-Lübeck in den 1970er Jahren auch noch Zugkurse, die mit DB-Schienenbussen der Baur. 798/998 gefahren wurden. Eine derartige Schienenbus-Garnitur des Bw Buchholz/Nordheide stand am 23.12.1972 im Lübecker Bahnhofsteil von Büchen in Wochenendruhe abgestellt. Hinten auf d. Berliner Seite wartete d. Entlastungs-Schnellzug Hamburg-Berlin mit 118 301 auf seine Weiterfahrt.

Die stand unmittelbar bevor und entsprechend konzentriert blickt der (wahrscheinl. zum Bw Hagenow Land gehörende) Lokführer aus dem Führerstand von 118 301 hinaus auf den Bahnsteig. Die Stirnfront dieser Lok bot sich auch bereits fahrbereit in d. für d. Lokfahrt praktizierten Beleuchtung mit Scheinwerferlicht für beide unteren Lampen !

Von Büchen aus fuhr d. Fotograf u. Chronist zurück nach Hamburg und dort per Eilzug heim n. Lübeck, wobei d. um-Wendeeinheit dieses Zuges hier nach Ankunft in Lübeck Hbf zu sehen ist. DB-Lok 220 045 (Bw Lübeck) schob diese Einheit und dabei gleich als ersten Wg. ungewöhnlicherweise einen Steuerw., der aber nicht in seiner Funktion als solches z. Einsatz kam. Sein unbesetzter Führerstand lief mit dem der 220 'Stirn an Stirn', wobei die Lok aber unbesetzt unter Traktion u. Motorleistg. lief. Die abgebildete Lok wurde bei der DB am 20.9.1982 ausgemustert und 1984 nach Italien verkauft, wo sie anschl. bei versch. Privatbahn-Unternehmen im Güterzugdienst zum Einsatz kam. Nach 2006 erfolgter Neumotorisierung, ist das heute noch der Fall. Inzwischen bei d. italienischen Bahnfirma FER.





Nochmal zurück nach Büchen und zum Entlastungs-Schnellzug Hamburg-Schwerin am 23.12.1972. Er zeigte deutlich, daß das DB-Bahnbetriebswagenwerk (Bw) in Hamburg-Langenhfelde sogar für seltene Züge wie den beschriebenen 'Entlastungs' Zuglaufschilder bereit hielt, die knapp und klar zeigten, wohin dieser Zug im damals noch geteilten Deutschland fuhr.



Ein (zumindest weitgehendes) Déjà-vu der oben beschriebenen und abgebildeten Szene des Jahres 1972 gab es im Bhf. Büchen 20 Jahre später: Am 14.3.1992 kam erneut eine DR-118 von Hamburg her nach Büchen und hielt dort der Stelle, wo sich auch 1972 die Lok 118 301 nach seltener Fahrt von Hamburg her aufhielt. Schwesterlok 228 731 erschien mit einem Sonder-Reisezug am 14.3.1992 von Hamburg Hbf her im Büchener Bhf., der nun keine Grenzstation mehr darstellte, sich aber auch am 14.3.1992 winterlich präsentierte.



Bei dem o. a. Zug handelte es sich um den 'VLV-STRELITZ-EXPRESS' des Vereins

Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV), der von Büchen aus in das nun zum vereinigten Deutschland gehörende Mecklenburg weiter rollte. Der Wagenpark, den 228 731 am 14.3.1992 beförderte, gestaltete sich ähnlich wie der des Entlastungszuges Hamburg-Schwerin am 23.12.1972: Der bestand damals aus einem einen Mittelgang aufweisenden Uhalt-Eilzugwagen und mit Seitengängen versehenen Schnellzugwagen der im-Nachkriegsbauart, wobei der 'Oldtimer' (wie auch oben zu sehen) gleich hinter der Lok 118 301 lief. Beim Sonderzug 'VLV-STRELITZ-EXPRESS' war es am 14.3.1992 genau umgekehrt: Er setzte sich aus Mittelgänge besitzenden Eilzugwagen der im-Nachkriegsbauart und einem Vorkriegs-Schnellzugwagen mit Seitengang zusammen. Wobei dieser 'Oldtimer' hier am Zugschluss lief. Ganz vorne hinter DR-Lok 228 731 lief als erstes Fahrzeug ein DB-Steuerwagen der üf-Bauart, so wie an anderer Stelle dieses Berichtes bei DB-Lok 220 045 in Lübeck Hbf gezeigt. Und wie 1972 in dem damals von dieser Lok geschobenen Eilzug, lief auch der Steuerwagen im 'VLV-STRELITZ-EXPRESS' nicht als solcher eingesetzt mit unbesetztem Führerstand 'Stirn an Stirn' mit dem hinteren (ebenfalls unbesetzten) Führerstand der DR-Lok 228 731. Während diese noch zum aktiven Regellokbestand der DR gehörte, waren alle im o. a. Sonderzug mitgeführten Wagen schon 1992 solche des DB-Museums, wo sie aber Bestandteil des betriebsfähigen Fahrzeugparkes waren.