

In einigen Bereichen der Fahrtroute des Sonderzuges 'VLV-STRELITZ-EXPRESS' am 14.3.1992 rollte d. DB-Vorkriegswagen auch gleich hinter d. DR-Lok 228 731, die damals zum Bw Wismar gehörte. Es handelte sich bei diesem Wagen um ein herrliches Fahrzeug d. 'Schürzen-Bauart' und gleich hinter d.



bestens gepflegten DR-228 ist dieser Wagen hier im Verlauf der schönen Fahrt des o. a., 99. VLV-Sonderzuges auf der DR-Strecke Wittstock-Mirau während eines Kreuzungshaltes mit einem aus einem DR-Schienenbus ('Ferkeltaxe') bestehenden Regelzug zu sehen. Heute rollt hier längst schon kein Zug mehr

228 731 trug vor 1992 die Betriebsnummern V 180 331 (bis Juni 1970), 118 331 (Juli 1970-April 1983), 118 731 (April 1983-Dez. 1991). Diese Lok gehörte von ihrer Indienststellung bis zum Nov. 1981 zum Bw Schwerin und kam damals auch oft nach Lübeck und Büchen. Vom Nov. 1981 bis Ende Aug. 1986 befand sich das Bw der o. a. Lok in Rostock. Es folgte eine kurze Zugehörigkeit zum Bw Güstrow, bis diese Lok am 24.7.1987 zum Bw Wismar kam, wo sie bis zum 20.5.1992 blieb. Von Wismar wurde sie dann ins Bw Neustrelitz abgegeben, wo sie als 228 731 aber nur ein halbes Jahr blieb, um danach ins Bw Wustermark als erstem nicht-mecklenburgischen Stationierungs-Ort dieser Lok umgesetzt zu werden. Sie ging sogar noch am 1.1.1994 kurze Zeit in den Fahrzeugbestand der neuen Deutschen Bahn AG über, wurde aber schon am 26. März 1994 Z-gestellt und am 30.11.1994 ausgemustert. Danach erwarb ein aus Lübecker Eisenbahnfreunden bestehendes Privat-Konsortium die beschriebene Dieselmachine und sie wurde in Lübeck museal aufgearbeitet, um danach unter ihrer Ursprungs-Nr. V 180 331 Sonder-Reisezüge zu befördern. Nach Zerfall der erwähnten Lübecker Gruppierung und danach folgender mangelnder Möglichkeit einer weiteren Erhaltung in Lübeck hörte V 180 331 aber wieder auf Museumslok zu sein und verließ Lübeck wieder, um nun für ihren neuen Eigentümer, die Firma PBSV, Güterzüge (meist KV- u. Containerzüge) zu befördern. Die PBSV-Nachfolgefirma Kube verkaufte diese Lok erneut vor einigen Jahren, wobei sich ihre Spur danach aber verlor

Während ihrer ersten Zeit im Bw Schwerin gehörte sie zum dortigen 'West-Reisekader' und war dafür bis 1974 mit einer INDUSTRI-Anlage ausgestattet. Für erneute Einsätze in das und auf dem Bundesbahn-Streckennetz erhielt die zu diesem Zeitpunkt noch als 118 731 eingesetzte Lok im Aug. 1990 die den INDUSTRI-Anlagen entsprechenden MESA-Ausrüstungen aus DDR-Fertigung sowie damit verbunden auch Anlagen für den PZB-80-Betrieb. Diese Lok kam von 1968 bis 1974 planmäßig nach Lübeck. Als DR-Maschine dann nochmals vereinzelt zwischen 1990 und 1992. Es folgte ab 1995 eine mehrjährige Feststationierung in Lübeck unter privater Regie mit zeitweisem Einsatz als Museumslok vor Sonderzügen. Auch anschl. als PBSV-Maschine kam V 180 331 alias 118 331 alias 118 731 alias 228 731 noch vereinzelt mit Güterzügen nach Lübeck. Jetzt steht die o. a. Lok werweißwo und an die Trave wird sie wohl nie mehr kommen, nachdem hier die Aufgabe des Museumsbetriebes mit ihr eine der gescheiterten und vertanen Chancen zur dauerhaften Erhaltung von historisch interessanten und mit Lübeck's Verkehrsgeschichte verbundenen Eisenbahnfahrzeugen bildete. Die beschriebene ehem. DDR-Lok blieb da leider kein Einzelbeispiel

Auch an dieser Stelle nochmal in diese Geschichte hinein blickend, darf festgestellt und ergänzt werden, daß es im Interzonenzugverkehr der Bahnverbindung Hamburg-Lübeck-Rostock bis in die 1970er Jahre hinein neben dem Haupt-Schnellzugpaar Hamburg-Lübeck-Rostock-Stralsund und umgekehrt zu bestimmten Zeiten sogar zwei zwischen Hamburg und Rostock verkehrende Entlastungs-Schnellzugpaare gab. Während eines von diesen fest den ganzen Sommer über auch zu den Weihnachtsfeiertagen sowie zum Jahreswechsel verkehrte, beschränkte sich der Einsatz des zweiten dieser Zugpaare aussch. auf die Hochsommerzeit im Juli und August. Es fuhr dann auch nur an Samstagen! Insgesamt war der Einsatz von Entlastungs-Zügen im Reiseverkehr des Grenzüberganges Lübeck-Herrnburg wesentlich ausgeprägter und umfangreicher, als der des weiter südlich gelegenen Grenzüberganges Büchen-Schwanheide, der aber auf seinen meist eingleisigen Zulaufstrecken mit viel Berlin-Zugverkehr be- und ausgelastet war, was beim Übergang Lübeck-Herrnburg nicht so gegeben war. Die hier verkehrenden Entlastungs-Schnellzüge waren auch stets im DB-Kursbuch (Tabelle Nr. 20) aufgeführt. Die Kursbuchaufnahme von Interzonen-Entlastern über Büchen fand, soweit sie überhaupt verkehrten, nur selten statt. Sie wurden meist kurzfristig außerhalb der Regelwerke für d. Publikums-Fahrplanunterlagen eingelegt.

Beim Grenzübergang Lübeck-Herrnburg gestaltete sich die Fahrzeugzusammensetzung des zweiten über diesen Übergang verkehrenden 'Interzonen-Entlasters' besonders interessant; denn sein Zugpaar bestand in den 1960er Jahren jeweils artrein aus DB-Reisezugwagen der Vorkriegsbauart !!! Im DB-Streckenabschnitt, also auf der Bahnlinie Hamburg-Lübeck, wurden sie von Bundesbahn-Lokomotiven (bis 1962 Dampf, danach Diesel) gezogen. Zwischen Rostock und Lübeck sowie umgekehrt sorgten bis einschl. des Hochsommers 1968 DR-Dampflokomotiven (zuletzt solche der Baur. 23.10) für die Beförderung des o. a. Entlastungs-Zugpaares. Ab dem Hochsommer 1969 übernahmen DR-Dieselmotoren der Baur. V 180 bzw. 118 diese Aufgabe.

In der Folge dieser Entwicklung ist auf dem neben stehenden Bild die Reichsbahn-Dampflokomotive 23 1018 vom Bw Schwerin zu sehen, wie sie im Sommer 1967 mit dem vollständig aus Bundesbahn-Reisezugwagen der Vorkriegsbauart bestehenden Entlastungs-Zug D 2061 (Hamburg-Lübeck-Rostock) Lübeck verläßt und hier mit ihrem fotogenen Zug in die Geniner Ostkurve hinein fährt.



Das Bild darunter entstand ein Jahr später, im Sommer 1968, und wurde in Lübeck-Eichholz gleich hinter der DDR-Grenze aufgenommen, die eine 23.10er-Dampflokomotive der DR mit den ersten Wagen des D 2062 (Rostock-Lübeck-Hamburg) bereits passiert hat und nun auf dem zur damaligen Bundesrepublik gehörenden Gebiet der Hansestadt Lübeck weiter zum nicht mehr fernen Lübecker Hbf rollt. Dort wartet eine 221-Diesellokomotive der DB auf Weiterbeförderung des D 2062 nach Hamburg. Auch dieser Zug präsentiert sich artrein mit DB-Wagen der Vorkriegsbauart - incl. eines 'Spitzenders' als zweitem Wagen.



Auf dem untersten Bild verläßt der auch damals nach wie vor ausschl. aus DB-Wg. d. Vorkriegsbauart bestehende D 2061 (Hamburg-Lübeck-Rostock) am 4.7.1969 die Hansestadt an der Trave. Nun zieht ihn auch von Lübeck nach Rostock eine Diesellokomotive. In diesem Falle ist es die DR-Maschine V 180 329 vom Bw Schwerin. Es ist die zweite Mal überhaupt, daß auch die DR den D 2061 mit Dieseltrekation fährt und V 180 329 rollt mit ihm gerade durch die Geniner Ostkurve hin-



Tabei ist auch eines der in dieser Folge v. LBE-EXPRESS bereits mehrfach erwähnten und auch an anderer Stelle abgebildeten Mini-Häuschen für vergangene Streckenblock-Technik zu erkennen. Auch an der hier zu sehenden Stelle in Lübeck-Genin ist dieses kleine Gebäude inzwischen längst verschwunden.

Fotos: Oben = Sammlg. M. Hecht, Mitte + Unten = Michael Hecht.

Aber selbst als der Wagenpark des zweiten von Hamburg über Lübeck nach Rostock und umgek. fahrenden Entlastungs-Schnellzugpaares mehrheitlich mit Bundesbahn-Silberlingen durchsetzt wurde, boten sich in diesem aus den Zügen D 2061 (Hmb-Rostock) u. D 2062 (Rostock-Hmb) gebildeten Zugpaar immer nochmal wagemäßige 'Exoten'. So fuhren in den o. a. Zügen im Hochsommer 1971 auch DB-Wagen d. n-Wagen-Prototypen mit. Mit zwei derartigen 'Ur-Silberlingen' präsentierte sich auch D 2062 (Rostock-Lübeck-Hamburg) am 3. Juli 1971, der von Rostock nach Lübeck durch die DR-Diesellok 118 336 (Bw Schwerin) befördert wurde. Auf den beiden neben stehenden Bildern ist dieser Zug zu sehen, als er an diesem ersten Juli-Samstag des Jahres 1971 gerade die DDR-Grenze passiert und im Lübecker Stadtteil Eichholz die damalige Bundesrepublik Deutschland erreicht hat. Hinter der o. a. 118 liefen



am 3. Juli 1971 zunächst zwei normale 'Silberlinge'. An die schloss sich einer der beiden einzigen n-Wagen in Sickenbauweise an. Diese beiden Sonderlinge gehörten zur Silberling-Prototypfamilie. Dem 'Sicken-Silberling' folgten im D 2062 am 3.7.1971 zwei DB-Schnellzugwagen der Vorkriegsbauart: Beides A4ie-Wagen für die Reisenden der 1. Wagenklasse des beschriebenen und abgebildeten Zuges. Das waren auch die einzigen 1.-Kl.-Fahrzeuge in seinem damaligen Wagenverband. Die drei nächsten Wagen hinter den A4ie-Oldtimern waren dann wieder drei Normal-Silberlinge. Den Zugschluss bildete ein weiterer n-Wagen der Prototyp-Serie. Bei ihm handelte es sich um einen n-Wagen in grüner Lackierung. Also einen Silberling, der zumindest farbmäßig eigentlich gar kein Silberling war! Sowohl dieser 'grüne Silberling' als auch der 'Sicken-Silberling' waren zum Zeitpunkt der o. a. Aufnahmen und des damaligen Einsatzes im D 2062 in Bremen Hbf beheimatet! Diese Bilder zeigen nicht zuletzt deutlich, wie bauartmäßig bunt in jener Zeit die Wagenformationen der Entlastungszüge zwischen der 'alten BRD' und der DDR sowie umgekehrt teilweise 'zusammengewürfelt' waren. Erst im weiteren Verlauf der 1970er Jahre bemühte sich die DB im 'Interzonenzugverkehr' um eine konsistente Wagenbildung aus im-Schnellzugwagen der 26,4-m-Bauart. Bald dann auch möglichst nur solchen in der ab 1974 bei der DB üblichen blau-beigen Farbgebung. Aber das ist schon wieder eine andere Geschichte, genauso wie festzuhalten bleibt, daß dieser 'Exkurs' in der Betrachtung über interessante Wageneinsätze in Interzonen-Entlastungszügen am Beginn der 1970er Jahre nun von ihrem winterlichen Ausgangspunkt in die Zeit des Hochsommers geführt hat. Aber so kann es bei Reisen in die Erinnerung gehen - und gerade bei solchen mit der Eisenbahn. Und bei der gibt es immer wieder bemerkenswerte Raritäten: Eine davon war, eher als Randnotiz, aber dennoch unvergessen, der Entlastungs-Schnellzug von Hamburg nach Schwerin am 23.12.1972 mit dem äußerst seltenen 118-Besuch in Hamburg!!! Womit wir wieder an den Beginn dieser Episode aus norddeutscher Eisenbahnhistorie zurückgekehrt sind.

TEXT + FOTOS: Michael Hecht.

V-200-HARZLAND VOR 40, VOR 30 UND VOR 25 JAHREN

Mit dem HEL-Sonderzug von Lübeck gab es am 1. Dezember 2012 einen interessanten V-200-Besuch in der Harzstadt Wernigerode. Diesellokomotiven der Baureihe V 200 sind dort extreme Raritäten, wenngleich die Streckengleise von Vienenburg und Halberstadt einen derartigen Besuch nicht (mehr) allzu schwierig machen. Das war einmal anders, als im geteilten Deutschland die Fahrt von Bundesbahn-Maschinen der Bauv. V 200 bzw. 220 nach Wernigerode unmöglich war und auch nicht stattfand. Das Gleis von hier nach Vienenburg war hinter Ilsenburg durch die DDR-Grenze unterbrochen und V-200- bzw. 220-Besuche im deutschen Zweitstaat gab es allenfalls im DDR-Grenzbahnhof Oebisfelde.

Im Vorland und der zur damaligen Bundesrepublik gehörenden Harzgebiete waren auf den dortigen Bahnlinien V-200- bzw. 220-Maschinen dagegen ständig in Planzugeinsätzen zu erleben. In Goslar und Bad Harzburg sah man diese markanten Diesellokomotiven täglich. Aber auch in Vienenburg, das damals auf der Schiene nur von Norden, Süden und Westen auf Bundesbahngleisen zu erreichen war. Hier rollten damals auch die durchgehend von Hamburg und Holstein zum Harz umkehrenden Fern-Eilzüge, die vom Juni 1973 bis zum Mai 1983 ebenfalls zu einem großen Teil von 220-Lokomotiven der DB befördert wurden.

Nicht selten auch solchen des Bw Lübeck im Langlauf Kiel-Kreienzen u. zur. In einem solchen präsentierte sich am 28.10.1973 auch 220 026 vom Bw Lübeck im Bf. Vienenburg mit einem der von Holstein zum Harz fahrenden 'Hecken-Express-Züge', die leider längst Vergangenheit sind. Sie fuhren schon nicht mehr, als es auch wieder möglich wurde, von Vienenburg aus auf der Schiene in östliche Richtung nach Ilsenburg, Wernigerode und Halberstadt zu gelangen. Zum Zeitpunkt der obigen Aufnahme gehörte 220 026 erst seit fünf Monaten zum Bw Lübeck, nachdem sie im Juni 1973 vom Bw Kaiserslautern in den Norden umgesetzt worden war. Nach ihrem oben gezeigten Kurz-Aufenthalt im Vienenburger Bf. schleppte sie ihren 'Hecken-Express' weiter nach Bad Harzburg. Im genannten und abgebildeten Bf. erschien nur wenige Minuten nach Weiterfahrt des 'Holstein-Harz-Express' ein Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hannover e. V., der von der Dampflok 001 150 befördert wurde und ab Vienenburg bis Bad Harzburg vom DB-Dampfloß 052 913 nachgeschoben wurde. Auch 001 150 gehörte damals noch zum DB-Bestand. Der genannte Sonderzug, den sie seinerzeit zog, fuhr insgesamt von Hannover über Wolfsburg, Fallersleben, Braunschweig (Hbf + Rbf !), Börsum, Vienenburg, Bad Harzburg, Derneburg u. Hildesheim nach Hannover. Aber das ist auch in diesem Falle schon wieder eine ganz andere Geschichte



Die Beförderung der o. a. Fern-Eilzüge fand bereits fünf Jahre vor der Einstellung dieser Züge statt. Ab 1983 übernahmen für die Rest-Zeit aussch. 218-Maschinen ihre Führung. Dem Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) gelang es aber, daß am 14.4.1984 nochmal vor einem der beschriebenen Fern-Eilzüge ein 220-Lauf von Lübeck bis Bad Harzburg möglich wurde. Dabei kam die Maschine V 200 007 zum Einsatz,

Fotos: Michael Hecht.



die schon damals kurz vor dem endgültigen 220-Ende im Aktivdienst bei der Deutschen Bundesbahn zur künftigen Museumslok umgestaltet war. Anl. des 220-Revivals im 'Holstein-Harz-Express' (damals E 3217, Kiel-Kassel) am 14. April 1984 liefen an diesem Tag auch ein historischer Speisewagen sowie ein TEE-'Buckelspeisewagen' aus historischen Fahrzeugbeständen im o. a. Zug mit, der oben bei der Ausfahrt aus dem Bhf. von Vienenburg zu sehen ist. Rechts ist ebenfalls das damalige Anschlußgleis zu sehen, das heute die Heimat für d. histor. Reisezugwagen des Vereins zur Förderung des Eisenbahnmuseums Vienenburg e. V. (VEV) bildet. Damals, 1984, dachte noch niemand an ein derartiges Refugium und das erwähnte und abgebildete Gleis war seinerzeit entsprechend leer. Am 1. Dezember 2012, als die Lok V 200 007 erneut durch Vienenburg fuhr und diesmal mit dem HEL-Sonderzug Lübeck-Wernigerode und zurück sogar auf den 1984 noch fernen Ost-Strecken-Gleisabzweig in/aus Ri. Ilsenburg, war das o. a. Gleis wieder leer: Diesmal, weil die sonst hier heutzutage stehenden VEV-Wagen (weitgehend aus ehem. Bundesbahn-Fahrzeugen der 26,4-m-Bauart sowie einem 'Kakadu'-Halbspeisewagen bestehend) am 1.12.2012 selbst unterwegs waren. Das ebenso wie der HEL-Sonderzug für eine Adventstour. Während aber die des Lübecker Zuges Wernigerode zum Ziel hatten, rollten die VEV-Fahrzeuge von Vienenburg nach Köln und zurück. Und das im Schleppl von zwei 'halben V 200' zwei ex-DB-Lokomotiven der Baureihe 211. Für echte V-200-Bespannung sorgt der VEV jeweils traditionell einmal im Jahr, wenn er einen seiner Sonderzüge mit wechselnden Zielen von Vienenburg aus durch die historische Diesellok V 200 033 der Museums-Eisenbahn-Hamm (MEH) befördern läßt. 2012 beförderte diese Lok in Fortsetzung dieser Tradition einen VEV-Sonderzug von Vienenburg nach Schönberger Strand und zur., der sich weitgehend auf der Route der ehem. 'Holstein-Harz'-Eilzüge bewegte und dessen Fahrt näher in Folge Nr. 1 vom 'LBE-EXPRESS' beschrieben wurde.

Foto: Rainer Güttler, Sammlg. Michael Hecht.

Heute gibt es in Goslar und Bad Harzburg sowie im gesamten Harz schon längst keine Fern-Eilzüge und keine Fern-Reisezüge mehr. Nachdem in d. 1990er Jahren sogar mal für einige Zeit Interregio-Züge zum Harz rollten, findet man in unseren Tagen in dieser Region im Personenverkehr auf der Schiene nur noch Regionalzüge und diese bestehen zum überwiegenden Teil aus Triebwagen. Immerhin kommen auf der Strecke Hannover-Hildesheim-Goslar-Bad Harzburg noch zweistündlich Wendezugeneinheiten zum Einsatz, die aus 218-Maschinen und ehem., modernisierten Silberlingen bestehen. Es sind die letzten lokbespannten Züge des Personenverkehrs in Goslar und in Bad Harzburg. Alle anderen planmäßigen Züge des Personenverkehrs bestehen hier aus Dieseltriebzügen der DB Regio AG (Baur. 612, 628 und 648). Ab Dezember 2014 werden alle Regel-Leistungen des Schienen-Personenverkehrs der o. a. Strecke von der Firma ERIXX übernommen, die hierfür vom Land Niedersachsen zur Verfügung gestellte Neubau-Dieseltriebwagen einsetzen wird. Von der Bahnverbindung Hannover-Bad Harzburg wird sich die DB Regio AG dann völlig zurückziehen und aus den Bahnhöfen Goslar u. Bad Harzburg zu einem großen Teil. Gleichzeitig endet damit der letzte planm. lokbespannte Zugbetrieb im Personenverkehr nicht nur in den beiden o.a. Bahnhöfen, sondern auch auf den Regelspur-Bahnstrecken im gesamten Harz !!!

Der Bahnhof der Kurstadt Bad Harzburg war auch lange Endpunkt eines direkten Durchgangs-Eilzuges von Amsterdam, der in seinem Verkehrsangebot unter anderem vor allem niederländische Harzurlauber ansprach. Aber er war nicht aussch. zur Benutzung durch diese Klientel bestimmt - es konnten natürlich auch alle anderen Fahrgäste diesen interessanten Zug benutzen. Es gab auch Direkt-Reisezüge vom niederländischen Grenzbahnhof Hengelo bis in den Harz und umgekehrt; aber bei denen mußte bei einer Reise von Holland in den Harz bzw. umgekehrt jeweils im genannten Grenzbahnhof umgestiegen werden und für den niederländischen Teil der Reise mußten dortige Binnenzüge in Anspruch genommen werden. Einzelne Kurswagen-Gruppen boten aber auch durchgehende Bahn-Reisemöglichkeiten aus den holländischen Zentren bis in den Harz und zurück. Und ebenso bot der o. a. Durchgangszug von Amsterdam über Amersfoort, Hengelo, Bentheim, Rheine, Osnabrück, Löhne, Minden, Hannover, Hildesheim und Goslar nach Bad Harzburg und zurück diese Möglichkeiten. Im Gegensatz zu den nur ab/bis Hengelo fahrenden Zügen und den erwähnten Kurswagen-Gruppen, die aus Bundesbahn-Wagen bestanden, war der zwischen Amsterdam und Bad Harzburg sowie umgekehrt verkehrende Direkt-Zug in seiner Anfangszeit über viele Jahre lang aus Schnellzugwagen der Niederländischen Staatseisenbahn (NS) gebildet. Es handelte sich um Wagen der niederländischen Bauart 'Plan D' die am Anfang der 1950er Jahre für die NS neu gebaut wurden. Aber auch ein niederländischer Packungsführer im Direkt-Zug Amsterdam-Bad Harzburg und zurück mit. Dieser besaß auch wie die in diesem Zug eingesetzten Wagen des 'Plans D' den dunkelblauen Anstrich, in dem alle Fern-Reisezugwagen in den 1950er Jahren an die NS geliefert wurden. Durch den eleganten Farbanstrich seiner kompletten Wagenkette fiel der o. a. Zug bei seiner Fahrt durch Niedersachsen stets auf. Die Gesamtheit seiner blauen Wagenformation erinnerte auch stark an die Erscheinungsform des DB-Starzuges 'Blauer Enzian' in den 1950er Jahren. Dadurch bürgerte sich auch für den von Amsterdam nach Bad Harzburg und zurück verkehrenden Zug schnell bei Reisenden und Eisenbahnern die Bezeichnung. 'Blauer Enzian' ein, wenngleich dieser Zug auch nur Mittelgebirge zum Ziel hatte und auch sonst außer der markanten Wagenfarbe mit dem berühmten, von Hamburg nach München und umgek. fahrenden DB-Zugkollegen, der ganz offiziell den Namen 'Blauer Enzian' trug, nur wenig gemein hatte. Der inoffizielle Namensvetter zum/vom Harz fuhr trotz seines recht eleganten niederländischen Wagenmaterials auf dem DB-Fahrtstreckenteil seiner Reiseroute nur als Eilzug, in den Niederlanden sogar nur im Status eines Regionalzuges. Der offizielle 'Blaue Enzian' war dagegen ein F-Zug und wurde 1965 sogar zum TEE-Zug. Gleichzeitig tauschte er aber auch sein blau lackiertes Wagenmaterial gegen neue TEE-Wagen in creme-roter Farbgebung ein. Nun präsentierte sich der inoffiziell so benannte u.z. Harz fahrende 'Blaue Enzian' im beschriebenen Zug-Duo einzig mit Wagen im blauen Anstrich.

Der holländische und eher scherzhaft diesen Namen tragende Zug wurde bis 1965 im deutschen Fahrtstreckenteil seiner Reiseroute von Dampflokomotiven befördert. Dann übernahmen DB-Diesellokomotiven der Bauart V 200 diese Aufgabe. Der Lokwechsel von NS- auf DB-Lok und umgek. fand jeweils im Bhf. Hengelo statt. Ab Herbst 1968 wurde der o. a. Zug im Streckenabschnitt Löhne-Hannover von DB-Elektrolokomotiven befördert. Die V-Lok-Bespannung der als inoffizieller 'Blauer Enzian' nach/von Bad Harzburg rollenden blauen NS-Wagen beschränkte sich unter 220-Einsatz (220 = bis 1968 Bauart V 200) nur noch auf die Streckenabschnitte Hengelo-Löhne und Hannover-Bad Harzburg.

In dieser Zeit sehen wir den Eilzug Amsterdam - Bad Harzburg auf dem neben stehenden Bild am Abend des 18.4.1976 während seines Aufenthaltes im Bhf. Goslar. Von hier aus ist es bis zum Zielpunkt des 'Blauen Enzian' in Bad Harzburg nicht mehr weit. Die damals im Bw Braunschweig beheimatete Lok 220 075 beförderte die sechs niederländischen Wagen dieses Zuges von Hannover bis Bad Harzburg.

Foto:
Michael Hecht.



Im Kopfbahnhof von Bad Harzburg lief 220 075 am Abend des 18.4.1976 um und schleppte danach die nun leeren Wagen des 'Blauen Enzian' zurück nach Goslar, wo ihre Reinigung und Vorbereitung für die Rückfahrt von Bad Harzburg nach Amsterdam am nächsten Tag erfolgte.



Wie schon an anderer Stelle erwähnt, konnte dieser Zug ab Herbst 1968 im Fahrtstrecken-Abschnitt Löhne-Hannover von DB-Elektrolokomotiven befördert werden, was auch so geschah. Eigentlich hätte der nach/von Bad Harzburg verkehrende 'Blaue Enzian' sogar von Löhne bis Hildesheim bzw. umgekehrt mit Ellok fahren können, jedoch fand der Lokwechsel bei diesem Zug für seinen östlichsten Fahrabschnitt in der Regel in Hannover Hbf statt. Zuweilen zog ihn von Löhne bis Hannover sogar eine DB-Ellok der Baureihe 103 und damit Maschinen einer Baureihe, die sich mehr vor dem echten 'Blauen Enzian' mit TEE-Status nützlich machten. Füll-Leistungen brachten diese edlen Renner aber auch schon mal vor den inoffiziellen 'Blauen Enzian' mit seinen blauen, holländischen Wagen. So sehen wir den Eilzug Amsterdam-Bad Harzburg Anfang August 1972 kurz nach Ankunft im Hbf von Hannover mit der damals noch sehr neuen DB-Ellok 103 201, die nun gleich der diesen Zug weiter befördernden 220-Diesellok Platz machen wird. Rechts im Hintergrund erhebt sich der hannoversche Fernsehturm. Aber noch interessanter sah der nach Bad Harzburg fahrende 'Blaue Enzian' aus, wenn ihn von Löhne nach Hannover (wie meistens) eine ganz gewöhnliche DB-Ellok der Bau- 110 beförderte. Die präsentierten



sich am Beginn der 1970er Jahre alle noch im blauen Farbanstrich und wenn sich der 'Blaue Enzian' zwischen Löhne und Hannover im 110-Schlepp befand, bestand er (incl. Lok) aussch. aus Fahrzeugen in dunkelblauer Farbgebung. So wie Mitte August 1972 bei seiner Einfahrt in Hannover Hbf mit DB-Ellok 110 254, was aber an dieser Stelle fotomäßig nur in Schwarz-Weiß gezeigt werden kann. Ab Ende Mai 1976 konnten der o. a. Zug und sein Gegenlauf zwischen Holland und Hannover von Elektrolokomotiven gezogen werden, womit sich d. V-Lok-Abschnitt dieser Züge auf die Strecke Hannover-Bad Harzburg beschränkte. Der 220-Einsatz auf dieser Strecke endete zum gleichen Zeitpunkt und im Eilzug Amsterdam-Bad Harzburg und zur. entfiel nun die Wagenbildung aus niederländischen Wagen. Hier fuhren nun ebenfalls DB-Wagen, so daß ein Grund für den Beinamen 'Blauer Enzian' bei diesem Zug kaum noch vorhanden war - sieht man mal vom Einsatz beige-blauer DB-Wagen ab. Er verkehrte aber noch bis zum Ende der 1980er Jahre. Zeitweise sogar als Schnellzug. Das es sich dabei einst um e i n e n 'Blauen Enzian' handelte, geriet jedoch bald in Vergessenheit

Fotos: Oben = Michael Hecht. Mitte + Unten = Harald Tschirner.

Als die Holstein-Harz-Züge und ihre Gegenläufe noch durchgehende 220-Bespannung zwischen Kiel und Kreiensen bzw. Kreiensen und Kiel besaßen, fuhren auch 220 des Bw Lübeck durch Goslar. Wie z. B. 220 039 auf ihrem Langlaufzug von Kreiensen nach Kiel am 7. August 1977 mit E 3234.



Wenig später brachte der Kopfbahnhof von Bad Harzburg dem o. a. Zug seinen ersten und einzigen Fahrtrichtungswechsel, für den 220 039 vom einen an das andere Zugende des E 3234 umlief. Dabei begegnete sie auch einem der im Bw Hildesheim stationierten Akku-Triebwagen der Baur. 515, die damals auch noch umfangreich auf den Bundesbahn-Strecken des Harzes unterwegs waren.



Unter der markanten (ebenfalls noch heute vorhandenen und in Betrieb befindlichen!) Signalbrücke des Harzburger Bahnhofes hindurch erreichte 220 039 die neue Zugspitze des E 3234. Als erster Wagen hinter der Lok lief nun ein ehemaliger DB-Steuervagen, der aber nach Umbau (unter gleichzeitiger beige-blauer Neulackierung) nicht mehr also solcher eingesetzt werden konnte und als 'Normalwagen' nur noch wenige Spuren seiner ex-Funktion trug.



Fotos:
Michael Hecht.

In den Jahren 1981-1983 wurde auch mehrere Male d. VLV-Doppelstockwagen in den damals noch 220-geführten, von Holstein zum Harz und umgekehrt fahrenden Fern-Eilzügen als Sonderwagen mitgeführt. Das geschah dann jeweils für die Fahrzeugüberführung zur Teilnahme des ehem. Lübeck-Büchener Doppeldeckers an Fahrzeug-Ausstellungen oder Bahnhofsfesten, für privat bestellte Gruppen-Gesellschaftsfahrten (hier unter anderem auch als Ersatz für DB-Tanzwagen !) oder für VLV-eigene Sonderfahrten, für die der 'Vereins-Dosto' dann als



Sonder-Klrswagen eingesetzt wurde. Auf dem obigen Bild befindet sich der VLV-Doppeldecker am 9.9.1983 gerade in Leerwagen-Überführung zur Teilnahme am DB-Bahnhofsfest in Herzberg/Harz, für die er von Lübeck bis Northeim im DB-Eilzug 3217 (Kiel-Kassel) mitrollte. Und das bis Bad Harzby. an d. Spitze dieses Zuges gleich hinter dessen Zuglok 220 010 und vor einem Halbgepäckwagen der Schnellzugbauart, dem planmäßigen Erst-Wagen des E 3217. Der genannte Zug wurde damals 'nur' noch von Kiel bis Bad Harzburg durch eine der im Bw Lübeck beheimateten 220-Maschinen befördert. Die 220-Durchläufe Kiel-Kreienzen-Kiel (mit jeweiligem Lokumlauf in Bad Harzburg) gab es schon nicht mehr. Die o. a. Aufnahme zeigt E 3217 am 9.9.1983 während seines Aufenthaltes im Bhf. Vienenburg. Nur noch 14 Tage lang wurden die Holstein-Harz-Züge und ihre Gegenläufe zum Zeitpunkt des beschriebenen Fotos von 220-Maschinen gezogen - mit Ablauf des 24.9.1983 war es damit vorbei. 218er übernahmen am 25.9.1983 vollständig die Beförderung der o.a. Fern-Eilzüge, was gleichzeitig das Ende des planmäßigen Einsatzes von 220-Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn in Vienenburg, Bad Harzburg, Goslar und dem Harz bedeutete. Zum o. a. Bild ist noch zu ergänzen, das sich dort, wo im Hintergrund die Bäume zu sehen sind, einst die Gleise des Vienenburger Rbf erstreckten, denen an gleicher Stelle die Ausfahrt der zuletzt noch dem Güterverkehr dienenden Strecke nach Grauhof folgte. Diese Strecke und die genannten Gleise wurden nach Stilllegung in der ersten Hälfte der 1970er Jahre abgebaut. Auf einem Teil des Geländes, wo früher einmal Vbf-Gleise lagen, entstand d. im Hintergrund ebenfalls sichtbare Neubaustraße.



Hier noch einmal die gleiche Szene, in der die Fahrzeugdächer in den Mittelpunkt der Aufnahme gerückt zu sein scheinen. Aber mehr noch zeigt das neben stehende Foto in seinem oberen Randbereich die Fortsetzung des von Braunschweig u. Borsum her nach Vienenburg hinein führenden und von Norden her bis hierher zweigleisigen Schienenstranges mit zwei nun jeweils eingleisigen in südöstl. und südwestl. Richtung und jeweils in den Harz hinein führenden Streckenästen.

Fotos:
Michael Hecht.

Nach links zweigt der Streckenast ab, der direkt von Vienenburg nach Bad Harzburg führt. Geradeaus und anschließend nach rechts in südwestliche Richtung nimmt das Gleis seinen Weg, das in Oker an die Bahnlinie Bad Harzburg-Goslar anschließt und damit eine direkte Streckenverbindung von Vienenburg nach Goslar herstellt. Ganz rechts ist nochmal die gras- und baumbewachsene Trasse d. ehem. Güterbahn Vienenburg-Grauhof zu sehen, die einst Vienenburgs westlichen Bahnanschluss bildete. Zum Zeitpunkt waren hier die Gleise dieser Güterbahn bereits ebenso verschwunden wie die des sich an gleicher Stelle ehemals befindlichen Verschiebebahnhofes von Vienenburg. Das Eisenbahnmuseum, das heute seinen Platz im bestens restaurierten und gepflegten Bahnhofsbau dieser Harzstadt seinen Platz hat, gab es zum Zeitpunkt der obigen Aufnahmen, am 9.9.1983, noch nicht. Und Züge, wie den damals hier fotografierten und abgebildeten E 3217 (Kiel-Kassel) gibt es heute im Bhf. Vienenburg nicht mehr! Der planmäßige Personenverkehr besteht hier nur noch aus Dieseltriebwagen. Immerhin kann man diesen Bhf. seit 1996 auch wieder von Osten her erreichen und er hat dadurch erneut die Funktion eines richtigen kleinen Knotenpunktes zurück erhalten. Und zurückkehrend zum Ausgangspunkt dieser Betrachtung darf noch auf die gravierenden Unterschiede zwischen den Erscheinungsbildern der Wagendächer vom DB-Halbgepäckwagen und dem am 9.9.1983 (bis Nörtheim) als Sonderwagen im E 3217 mitgeführten VLV-Doppeldecker hingewiesen werden.

Auf dem neben stehenden Bild ist der obige Zug, E 3217, nach seiner Ankunft am 9.9.1983 im Kopfbhf. von Bad Harzburg zu sehen. Für die zum Bw Lübeck gehörende Lok 220 010, die den o. a. Zug von Kiel bis hierher gebracht hat, ist hier seine Beförderg. beendet. Am anderen Zugende übernimmt 216 069 vom Bw Braunschweig den E 3217, um ihn weiter von Bad Harzburg bis Göttingen zu bringen, wo dann noch bei diesem Zug ein Wechsel auf E-Traktion für d. Restfahrt bis Kassel erfolgt.



Der VLV-Wagen läuft ab Bad Harzburg am Schluss des E 3217 und wird in Nörtheim abgehängt, um von hier in Sonderüberführung (mit 212 085 vom Bw Göttingen) nach Herzberg/Harz zur Teilnahme am dortigen Bahnhofsfest weiter zu rollen. 220 010 zeigt deutlich, daß für die Bundesbahn-V 200 im Spätsommer 1983 die Endzeit ihres DB-Betriebes angebrochen ist. Nur 14 Tage nach diesem Foto werden auch die 220-Besuche in Bad Harzburg enden und damit der planmäßige 220-Betrieb im Harz überhaupt! Seit dem Mai 1976 fand er in Bad Harzburg und Goslar nur noch von Braunschweig und Kreiensien her statt.



Auch der Bahnhof der ebenfalls zum Harz gehörenden Kaiserstadt Goslar bot einst ein umfangreiches u. alltägliches 220-Betriebsbild. Bis zur Mitte der 1970er Jahre kamen 220 bzw. V 200 der DB auch noch über die Strecke von Hannover und Hildesheim hierher. So war es auch eine Alltäglichkeit und Selbstverständlichkeit, als am 14. Februar 1971 die damals zum Bw Hannover gehörende Lok 220 070 den Bhf. Goslar mit dem Zug E 3014 (Bad Harzburg-Wilhelmshaven) in westlicher Richtung hinaus auf die Strecke Goslar-Derneburg-Hildesheim verläßt. Die Ausfahrt führt dabei an einem der 'Kleinformat'-Hauptsignalen vorbei, wie sie (auch noch heute!) an mehreren Stellen des Goslarer Bahnhofes zu finden sind. Sie sind nach wie vor in Betrieb und auch V 200 007 rollte am 1. Dezember 2012 mit dem HEL-Sonderzug Lübeck-Wernigerode und zurück an diesen ungewohnt und irgendwie kurios wirkenden 'Mini'-Signalen vorbei.

Fotos:
Michael Hecht.

Lokbespannte Reisezüge wird man ab Dezember 2014 auf den Normalspur-Bahnlinien des Harzes nur noch gelegentlich im Sonderverkehr erleben können. Derartige Züge besuchten die Harzregion auch immer wieder in der Vergangenheit und brachten zuweilen ebenfalls V-200- bzw. 220-Maschinen für kurze Tages-Gastspiele erneut hierher. Das ist sogar wie auch an anderer Stelle dieser Folge v. LBE-EXPRESS beschrieben, noch heute so. Nach dem Ende des regulären 220-Betriebes im Harz, der mit dem Beginn des Winterfahrplans 1983/84 stattfand, kam die danach zur Museumslok umgewandelte und als solche wieder ihre alte Nummer tragende Maschine V 200 007 im April 1984 noch einmal mit dem E 3217 nach Bad Harzburg, was ebenfalls in dieser Folge v. LBE-EXPRESS beschrieben ist. Vier Jahre nach dieser Rückkehr nahm die gleiche Museumslok am Begleitprogramm des damals in Braunschweig durchgeführten BDEF-Verbandstages teil. Dabei sah das seinerzeitige Programm dieses alljähr. Zentraltreffens vom Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) am Freitag d. 13. (!) Mai 1988 einen Sonderzug vor, der von Braunschweig über Börsum, Salzgitter Bad und Seesen nach Herzberg/Harz fuhr. Von dort dann zurück über Seesen, Goslar und Bad Harzburg nach Braunschweig. Die Wagen dieses BDEF-Sonderzuges waren sämtlich historische Fahrzeuge, unter anderem solche des alten Rheingold-Zuges von 1928. Auch ein wegen seiner Halbbrund-Stirnfront als 'Kanzelwagen' aus dem alten Wagenmaterial des 'Blauen Enzian' vorhandenes Alt-Fahrzeug war dabei.

Gezogen wurde diese illustre Wagenkette am 13.5.1988 von der damals wie heute in Lübeck beheimateten Museums-Diesellok V 200 007, die den o. a. BDEF-Sonderzug über die gesamte Fahrtstrecke seines auch versch. Harzgebiete berührenden Laufweges zog. Auf dem neben stehenden Foto ist dieser



Sonderzug während seiner Rückfahrt im Bhf. von Seesen zu sehen, wo er einen Aufenthalt einlegte. Wenig später erreichte er dann den Kopfbahnhof von Bad Harzbg., wo V 200 007 einen Lokumlauf tätigte.

Es war die erste 220-Rückkehr in diesen Bhf. seit 1984. In ihm bestimmten im Regelbetrieb 1988 schon mehr 218-Maschinen das Bild, nachdem sich inzwischen auch die 216 schon auf dem Rückzug im Harzgebiet befanden. Einst trugen sie hier zur Hauptablösung der 220- u. V-200-Maschinen bei. Und auch natürlich zum Ersatz der Bundesbahn-Dampftrösser in Deutschlands nördlichstem Mittelgebirge.



Fotos:
Michael Hecht.

Durch den BDEF-Sonderzug am 13. Mai 1988 hielt sich im Bhf. von Bad Harzburg nicht nur nach längerer Zeit wieder einmal eine DB-Diesellok der Baureihe 220 bzw. V 200 auf, sondern zugleich damit ebenso ein Fahrzeug, das Bezug zum 'Blauen Enzian' hatte. Immerhin handelte es sich bei diesem Fahrzeug um einen der beiden einst in diesem Zug zu F-Zug-Zeiten verwendeten 'Kanzelwagen', von denen einer noch in den 1980er und 1990er Jahren in Sonderzügen eingesetzt wurde. Das aber leider ab Mitte d. 1980er Jahre nicht mehr im ursprüngl. dunkelblauen Farbansstrich, sondern leider dem damaligen Zeitgeist folgend in beige-blauer Lackierung. Und so lief dieser Wg. am 13.5.1988 auch im BDEF-Sonderzug auf Harzrundfahrt mit. Das damals ebenfalls auf Gleisen, auf denen der Eilzug Amsterdam-Bad Harzburg mit seinen in diesem Zug bis 1976 verwendeten blauen niederländischen Wagen auch für eine Zugbezeichnung als 'Blauer Enzian' sorgten.



Der echte 'Blaue Enzian', also der von Hamburg nach München und umgekehrt fahrende F-Zug der Deutschen Bundesbahn besaß bis zu seiner 1965 vollzogenen Umwandlung in einen TEE-Zug sämtlich Bundesbahnwagen in blauer Farbgebung, die allerdings aus Vorkriegsbeständen stammten u. entsprechend modernisiert und umgebaut wurden. Zwischen Hamburg und Treuchtlingen sowie umgekehrt besaß dieser echte 'Blaue Enzian' im Langlauf über einige Jahre hinweg durchgehende V-200-Bespannung! Auch dadurch inspirierte der Eilzug Amsterdam-Bad Harzburg und umgek. mit seinen blauen Niederlande-Wagen zur Co-Bezeichnung des o. a. DB-F-Zug-Kollegen. 1988 gab es den Eilzug von Amsterdam in Bad Harzburg und Goslar zwar noch - aber mit den 'blauen Niederländern' fuhr er zu diesem Zeitpunkt schon lange nicht mehr. An ihre Stelle waren in diesem Zug beige-blau DB-Wagen getreten und seine 220-Bespannung gehörte auch längst der Vergangenheit an

Fotos: Michael Hecht