

SPÄTSOMMER-DAMPF IN UND UM LÜBECK

Nachdem im Mai des Jahres 2012 die historische Dampflokomotive 50 3610 mehrere auch in Folge Nr. 1 vom LBE-EXPRESS beschriebene Sonderzugfahrten auf interessanten Gleisen in der Hansestadt Lübeck durchführte, fand im Spätsommer 2013 ein ähnliches Dampflo-Gastspiel an der Trave statt. Diesmal gestaltete es sich sogar noch umfangreicher und inhaltsvoller, was alleine schon mit der Maschine, die für die Neuauflage des genannten Gastspiels zum Einsatz kam, deutlich wurde. Diesmal wurde es nicht von einer „gewöhnlichen“ Güterzug-Dampflo aus dem nach wie vor noch recht großen Park an betriebsfähigen 50er und 52ern bzw. deren Reko-Ausführungen bestritten sondern von einer „richtigen“ Schnellzug-Dampflo!

Die Potsdamer Firma Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG (WFL) der auch die o. a. 50.35er-Maschine gehört, stellte für das neuerliche Dampflo-Gastspiel in Lübeck diesmal ihre „Starlok“ 03 2155-4 der ehem. Deutschen Reichsbahn zur Verfügung- ein wahres Schmuckstück der noch verbliebenen aktiven Dampftraktion auf deutschen Schienen!

Wie schon 2012 ging auch die Initiative und die im wahrsten Sinne des Wortes „zündende“ Idee für die Neuauflage des Lübecker Dampflo-Gastspiels 2013 vom Eutiner und Lübecker Eisenbahnfreund Dirk Voigt aus, der über allerlei Erfahrungen für den Einsatz historischer Regelspur-Dampflokomotiven verfügt und jahrelang an umfangreicher Eisenbahnfreunde-Fahrtenorganisation im früheren Verein Lübeck Verkehrsfreunde e. V. (VLV) beteiligt war.

Der Einsatz einer historischen Schnellzug-Dampflo in und um Lübeck bedeutete eine besondere Herausforderung mit allerlei Risiken und Schwierigkeiten auf dem hierfür heute nicht mehr einfachen Feld der Organisation und Veranstaltung von Fahrten mit solchem Rollmaterial. Um es gleich vorweg zu nehmen: Das für holsteinische Verhältnisse nicht eben einfache Projekt „Einsatz 03 2155-4“ gelang äußerst gut und vollzog sich durchweg reibungslos.

Dieses ja auch vom Kostenvolumen her alles andere als kleine Objekt konnte nur in einem Paket mehrerer Sonderzüge realisiert werden. Eisenbahn- und Dampflofreund Dirk Voigt, der auch beruflich im Eisenbahnwesen beschäftigt ist, gelang es, drei Veranstalter für Sonderzüge des o. a. Dampflo-Gastspiels zu gewinnen und auch das mecklenburgische Umland von Lübeck in das Gesamt-Programm dieses Gastspiels einzubeziehen. Es umfaßte insgesamt vier Einsatztage mit öffentlichen Sonderzugfahrten für die Lok 03 2155-4 und für alle Fahrten dieser vier Tage fungierte die VVM-Museumsbahn-Betriebsgesellschaft mbH als verantwortliches EVU. Ebenso für die Überführungsfahrten dieser heute im ehem. Bw Nossen beheimateten Maschine nach Lübeck und von dort wieder weg.

Die Hintour dieser Überführungsfahrten begann am Freitag, d. 16. August 2013 in Nossen, von wo aus die Lok 03 2155-4 über Döbeln, Leipzig, Halle/S., Magdeburg, Stendal, Wittenberge und Ludwigslust nach Schwerin dampfte. Nach wochenlanger

Hitze und Trockenheit des „Super-Hochsommers“ 2013 hatte sich nach dem 10.8.2013 auch in diesem Falle glücklicherweise so viel Regenfeuchtigkeit über die Mitte, den Osten und den Norden der Bundesrepublik gelegt, daß Waldbrandgefahr die Fahrt von 03 2155-4 nicht stoppte. Auch nicht an allen anderen Tagen ihres Lübecker Gastspiels. Als die genannte Lok am 16.8.2013 zunächst von Nossen nach Schwerin fuhr, hatte sie im Schlepp die beiden folgenden WFL-Wagen:

Nr. 75 80 24 29 262-8 und

Nr. 75 80 2811 028-9

Beide genannten Wagen (der eine vierachsig, der andere zweiachsig) sind Fahrzeuge aus ehem. DR-Beständen, wobei der Vierachser äußerlich einem Bghw-Wagen ähnelt. Dieser Wagen ist als Wohn-, Übernachtungs-, Aufenthalts- und Küchenfahrzeug eingerichtet, während der Zweiachser als Werkstattwagen fungiert.

Für den Verlauf der Überführungsfahrt von Lok 03 2155-4 und den beiden o. a. Wagen von Nossen nach Schwerin war im ehem. Bw Wittenberge ein längerer Halt zur Ergänzung der Wasservorräte bei der Lok vorgesehen. Da die in Wittenberge noch gut für die Weiterreise nach Schwerin ausreichten, konnte auf den „Wasserhalt“ in Wittenberge verzichtet werden und der beschriebene Überführungszug rollte von hier aus ohne Aufenthalt bis in die mecklenburgische Landeshauptstadt weiter, wo er dadurch 107 Min. vor der eigentlich hierfür vorgesehenen Zeit eintraf. Alle Fahrzeuge des o. a. Zuges begaben sich hier sofort in das ehem. Bw, das heute in den meisten seiner einstigen Anlage als aktives Museum fungiert- ähnl. wie es ja inzwischen auch in Wittenberge der Fall ist.

Im ex Bw-Schwerin verbrachten die WFL-Fahrzeuge, die tagsüber von Nossen nach hier gelangt waren, auch die folgende Nacht; denn in Schwerin begann am Folgetag ihr teilweise auch auf Mecklenburg ausgerichtetes „Lübeck-Gastspiel“.

Am 17.8.2013 beförderte Lok 03 2155-4 zunächst einen Sonderzug von Schwerin über Hagenow nach Zarrentin. Alle Fahrzeuge dieses Sonderzuges absolvierten dann von Zarrentin aus mehrere öffentliche Zwischen-Sonderfahrten nach/von Hagenow Stadt und Wittenburg, bevor sie am späten Nachmittag des genannten Samstags in ebenfalls öffentlicher Sonderzugtour von Zarrentin über Hagenow Land, Schwerin/M. Hbf, Bad Kleinen und Grevesmühlen nach Lübeck Hbf rollten. Alle erwähnten Sonderzüge am 17.8.2013 bestanden außer aus den o. a. WFL-Fahrzeugen aus historischen Personenwagen des Eisenbahn- und Technikmuseums in Schwerin. Mit diesen Wagen und den ehem. Bundesbahn-Reisezugwagen, die in Lübeck vom Verein 'Historische Eisenbahn-Fahrzeuge Lübeck e. V.' (HEL) sowohl museal als auch betriebsfähig erhalten werden, unternam dann Lok 03 2155-4 am Sonntag, d. 18.8.2013 eine große Sonderzugfahrt durch Mecklenburg und d. Prignitz. Am 24. und 25.8.2013 schlossen sich dann mit der gesamten Fahrzeugeinheit der erwähnten Mecklenburg- und Prignitz-Rundreise die Fahrten auf Bahnlinien im Lübecker Stadtgebiet an, die im nächsten Kapitel beschrieben werden. Ein Bericht über die Fahrten am 17. und am 18.8.2013 wird in der nächsten Ausgabe vom 'LBE-EXPRESS' folgen.

ZWEI DAMPFTAGE AUF LÜBECK's GLEISEN

Nachdem die Fahrzeuge, mit denen die in den Vorkapiteln beschriebenen Sonderzugfahrten am 17. und 18. August 2013 in Mecklenburg absolviert wurden, eine knappe Woche lang auf Gleisen der Lübecker Hafenbahn in Lübeck-Vorwerk pausiert hatten, kamen sie an beiden Tagen des Folge-Wochenendes 24.8. (SA) + 25.8.2013 (SO) erneut für öffentliche Sonderzugfahrten zum Einsatz. Die bewegten sich aber ausschl. auf Gleisen, die auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck verlaufen. Darunter waren aber auch solche, auf denen Züge des Personenverkehrs planmäßig nicht verkehren und deshalb hier nur höchst selten rollen. Auf einem Gleisabschnitt waren die Sonderzugbesuche am 24. und 25.8.2013 sogar eine echte Premiere.

Die Fahrten dieser beiden Tage wurden von der Hafenbehörde der Hansestadt Lübeck, der sogen. „Lübeck Port Authority“ (LPA) veranstaltet, die ähnl. Sonderzugtouren bereits im Mai 2012 wie schon berichtet mit der WFL-Dampflok 50 3610 durchgeführt hatte. Im Gegensatz zu den LPA-Touren im vergangenen Jahr bewegten sich ihre 2013er-Neuaufgaben auf einer anderen Route. Diesmal wurde mit insges. sechs Einzel-Sonderzügen (drei am Samstag und drei am Sonntag) jeweils die folgende Fahrstrecke bereist:

Lübeck Hbf – Abzw. Strecknitz – Abzw. Brandenbaum – Lübeck=Schlutup – Abzw.Brandenbaum – Abzw. WR – Lübeck=Dänischburg – Abzw. Lsk – Lübeck Skandinavienkai – Abzw. Lsk – Lübeck=Dänischburg – Abzw. Wr – Lübeck Hbf.

Von der Abzweigstelle Strecknitz bis Lübeck-Schlutup und umgekehrt sowie ab/bis Abzweigstelle Lsk wurden dabei Güter- und Hafengebahnleise befahren, die keinen regulären Reisezugverkehr sehen und nur höchst selten von Personenzügen besucht werden. Im Gleisbereich des Baltic Rail Gates am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde bildeten die LPA-Sonderzüge am 24. und 25.8.2013 sogar die ersten Reisezüge überhaupt, die diesen Hafengebahnbereich aufsuchten.

Innerhalb der Gesamtroute dieser Sonderzüge gehörten die Gleise ab/bis Abzw. Lsk zum LPA-Schiennetz, alle übrigen Gleise zum Streckennetz der Deutschen Bahn AG (DB Netz AG). Außerhalb der Güter- und Hafengebahnleise benutzten die o. a. Sonderzüge jeweils Gleise der DB-Bahnlinien von Lübeck Hbf nach Bad Kleinen (Fahrtroutenabschnitt Lübeck Hbf – Abzw. Strecknitz) sowie von Lübeck Hbf nach Lübeck-Travemünde Strand (Fahrtroutenabschnitt Lübeck Hbf – Abzw. Lsk).

Während bei den LPA-Sonderzügen in Lübeck 2012 die WFL-Dampflok 50 3610 als Zugpferd fungierte, übernahm diese Aufgabe bei den Nachfolgezügen des Jahres 2013 die WFL-Dampflok 03 2155-4 und damit eine Schnellzugmaschine. Auch historisch durchaus passend; denn bis Mitte der 1960er Jahre waren 03er-Maschinen in Lübeck ständig zu finden. In Lübeck waren zwar keine dieser Maschinen beheimatet; aber bis 1945 kamen 03-Lokomotiven der Bahnbetriebswerke Altona, Rostock und Kiel regelmäßig und täglich nach Lübeck. Nach 1949 waren dann Altonaer 03er der Deutschen Bundesbahn regelmäßig Gäste in Lübeck, ab 1960 kamen auch wieder DR-

03er des Bw Rostock hinzu. Fünf Jahre später wurden alle 03-Läufe nach/von Lübeck beendet. Danach waren sie nur noch äußerst seltene Gäste mit Sonderzügen in der Hansestadt: Echte Raritäten und mit 03 2155-4 tauchte hier die erste Lok ihrer Baureihe nach sehr langer Zeit auf.

Die Wagen, die diese Lok dabei am 24. und 25.8.2013 durch Lübeck zog, waren die, aus denen sich auch der VVM-Sonderzug „Von der Trave in die Prignitz“ am 18.8.2013 zusammensetzte. Allerdings liefen in den LPA-Zügen nicht die beiden WFL-Dienstwagen mit und der übrige, aus HEL- und MEF-Reisezugwagen gebildete Wagenpark lief ab Lübeck Hbf (in Richtung Lübeck-Schlutup) genau umgekehrt als bei der Abfahrt für die o. a. VVM-Tour am 18.8.2013. Was damit zusammenhing, daß durch die Fahrstrecke dieser Tour die gesamte Wagenkette „gedreht“ genau anders herum nach Lübeck zurückkehrte.

Bei den LPA-Fahrten am 24. und 25.8.2013 zog 03 2155-4 diese Wagenkette (wie gesagt ohne die beiden WFL-Fahrzeuge) mit der Rauchkammer voran (also „richtig herum“) von Lübeck Hbf nach Lübeck Schlutup. Hier konnten die Sonderzug-Fahrgäste aussteigen und die gesamte Sonderzug-Fahrzeugeinheit setzte bis zum Bahnhofoanfang am Bahnübergang „Ottostraße“ zurück. Von hier aus fuhr 03 2155-4 mit ihrem Zug erneut in den Schlutuper Bahnhof unter Volldampf hinein, so daß bei allen sechs beschriebenen LPA-Touren in Lübeck-Schlutup jeweils eine Scheinanfahrt geboten wurde!

Erst danach setzte 03 2155-4 ans andere Zugende um. Nach diesem Lokumlauf zog diese Lok ihre Wagen mit dem Tender voran von Lübeck-Schlutup zum Lsk-Bahnhof in Travemünde. Lübeck Hbf wurde dabei jeweils in eindrucksvoller Weise per Durchfahrt passiert.

In Lübeck-Travemünde fuhr die o. a. Maschine am 24.8.2013 (SA) mit den drei LPA-Sonderzügen dieses Tages in den Bereich des Baltic Rail Gates mit seinen gewaltigen, sich ebenfalls auf Schienen bewegenden Kranbrücken. Es war das erste Mal, das sich in diesem LPA-Bereich eine Dampflok aufhielt. Die Reisezug-Premiere an dieser Stelle wurde bereits erwähnt.

Am 25. August 2013 (SO) wurde das Programm der LPA-Fahrten in Lübeck Travemünde allerdings auf Fahrgastwunsch geändert bzw. erweitert. An diesem Tag fuhren die drei LPA-Sonderzüge hier nicht nur in den Gleisbereich des Baltic Rail Gates, sondern darüber hinaus auch auf die Kaigleise des Lsk-Bahnhofes. Hier war ein Einsatz der Dampflok 03 2155-4 aber nicht möglich, da die straßenbahnartigen Pflastergleise in diesem Bahnhofsbereich die Fahrt der hochräderigen 03-Dampflok nicht zuließen.

Deshalb brachte 03 2155-4 ihre Züge am 25.8.2013 von Lübeck Hbf her nur bis in den Vorbhf. der Lsk-Gleisanlagen. Hier verließ 03 2155-4 diese Züge und die Diesellok

V 100 004 der hafenbahneigenen Firma Nordic Rail Service GmbH (NRS) übernahm die weitere Beförderung in den Gleisbereich des Baltic Rail Gates und auf den Lsk-Kaigleisen. Anschließend fand im Lsk-Vorbahnhof ein erneuter Lokwechsel statt, bei dem 03 2155-4 wieder die o. a. Züge zur Rückbeförderung nach Lübeck Hbf übernahm. Immerhin bedeutete die kurze Fahrt der ursprünglich auch aus Reichsbahn-Lokbeständen stammenden NRS-Dieselmotoren V 100 004 die erste Reisezugbeförderung für diese Lok in NRS-Diensten!

Die interessanten und viel beachteten LPA-Sonderzugfahrten, die sich am 24. und 25.8.2013 durch Lübeck bewegten, dauerten jeweils rd. drei Stunden. Alle dieser Fahrten verliefen bei sommerlichem Sonnenschein-Wetter und das jeweils reibungslos ohne größere Probleme. Und diese Fahrten waren gut besucht. Insgesamt wurden an beiden Tagen (24. + 25. August) 1.200 Fahrgäste befördert- und damit 500 mehr als bei den ähnlichen LPA-Fahrten im Mai 2012! Die LPA-Fahrten am 24. und 25.8.2013 waren von den mit 03 2155-4 am 17., 18., 24. und 25.8.2013 absolvierten Exkursionen auch die mit dem größten wirtschaftlichen Erfolg. Eine sehr schöne Tatsache.

Alle LPA-Züge am 24. und 25.8.2013 waren auch bewirtschaftet. Wegen des großen Fahrgastaufkommens war eine Gastronomie nicht nur im Gesellschaftswagen „Hanse Treff“ in Betrieb, sondern eine weitere kleinere Gastronomie wurde auch im ehem. Postabteil des MEF-Wagens 310-609 angeboten und genutzt.

Das Publikum war von den beschriebenen LPA-Fahrten am 24. und 25.8.2013 durchweg begeistert und auch entlang der Route dieser Fahrten fotografierten und filmten viele Menschen den interessanten und in seiner fahrzeugmäßigen Zusammensetzung sehr seltenen Zug an vielen Stellen bzw. genossen auch „nur so“ seine dampfende Vorbeifahrt. Aber ob so oder direkt im Zug: Ein sehr schönes Erlebnis mit bleibender Erinnerung!

Ähnliche Sonderzugfahrten, wie sie am 24. und 25.8.2013 von der LPA in Lübeck veranstaltet und durchgeführt wurden, werden auch 2014 stattfinden. Diesmal am 13. und 14. Juni 2014 auf schon am Anfang dieser Ausgabe vom 'LBE-EXPRESS' bekannt gegebener Fahrtroute, die auch die 'Uferbahn' von Lübeck-Dänischburg über Lübeck-Siems nach Lübeck-Herrenwyk einschließt. Auch bei der Neuauflage der LPA-Fahrten wird eine Schnellzug-Dampflok aus vergangener Zeit im Mittelpunkt stehen. Wie ebenfalls bereits an anderer Stelle mitgeteilt, wird es sich dabei um die Maschine 03 1010 aus Halle an der Saale handeln. Auch hier als kleine Vorfreude ein rückblickender Fotobericht über die LPA-Fahrten des Jahres 2013.

Zuglok: Dampflokomotive **03 2155-4** der **Deutschen Reichsbahn**.

Diese Schnellzuglokomotive wurde 1934 bei BORSIG in Berlin gebaut und im Jahre 1975 mit neuem Kessel nochmals modernisiert. Bis 1978 stand sie im planmäßigen Schnellzugesatz. Nach 30-jährigem Museumsdasein wurde die stolze Maschine von 2010 bis 2012 wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Heute wird sie von der Firma Wedler & Franz Lokomotivdienstleistungen (WFL) mit Sitz in Potsdam betrieben.

Dienstmasse:	175 t
Achslast:	19 t
Höchstgeschwindigkeit v/r:	130 / 50 km/h
Kohlevorrat:	10 t
Wasservorrat:	34 m ³
Länge:	23905 mm
Kl. Radius:	180 m
Leistung:	1980 PS

Waggons:

Eigentümer = **Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.** sowie **Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck.**

Schnellzugwagen Typ ABm

Mitte der fünfziger Jahre beschaffte die Deutsche Bundesbahn wegweisende Schnellzugwagen, die mit ihrer ungewöhnlichen Länge, hohem Reisekomfort, geringem Gewicht und hervorragenden Laufeigenschaften die Urmuster für internationale Reisezugwagennormen darstellten. Von den früher gebauten und noch aus der Reichsbahnzeit stammenden D-Zugwagen unterschieden sie sich vor allem durch ihre größere Länge von insgesamt 26,40 m, die geschlossenen Übergänge mit Gummiwülsten und eine völlig neue Fensterausführung. Die Wagen erhielten fünf Abteile der ersten Klasse, sechs Abteile der zweiten Klasse, zwei Toiletten und zwei Waschräume. Im Bereich der zweiten Klasse sind im Seitengang noch zehn Klappsitze vorhanden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 140km/h. Die Wagen wurden in Schnell- und Fernschnellzügen eingesetzt. Unser Wagen wurde 1956 von der Firma Westwaggon in Köln unter der Fabriknummer 190816 gebaut.

Schnellzugwagen Typ AByl

In den Jahren 1952 bis 1954 beschaffte die Deutsche Bundesbahn neue Wagen für den Eilzugverkehr. Diese Wagen hatten neben den Endeingängen zusätzlich einen Mitteleinstieg mit Doppeltüren. Der Innenraum besteht zur Hälfte aus einem Großraum der 2. Klasse mit 38 Sitzplätzen und zur anderen Hälfte aus zwei Abteilen der 1. Klasse mit je 18 und 12 Polstersitzen. An den Einstiegsräumen an den Wagenenden befindet sich je eine Toilette und am Ende der 1. Klasse zusätzlich eine Zugführerkabine. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h. Die Wagen können mit Dampf und elektrisch geheizt werden. Sie laufen auf

Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz. Unser Wagen wurde im Jahr 1953 von der Firma Westwaggon gebaut.

Gesellschaftswagen BDM „Hansetreff“

In einem „Gesellschaftssonderzug“ darf natürlich ein Gesellschaftswagen (WG) als Treffpunkt für die Fahrgäste nicht fehlen. Bei dem hier vorgestellten Fahrzeug handelt es sich um einen 1958 gebauten Reisezugwagen mit Gepäckabteil. Gebaut wurde der Wagen bei der Firma Westwaggon in Köln-Deutz. Abgeliefert an die DB wurde der Wagen am 14.02.1958. In der Zeit von 1994 bis 1996 wurde der Wagen in aufwändiger Arbeit restauriert. Neben dem Neubau des großzügigen Gesellschaftsabteils mit einer Küche und Theke wurden auch die Sitzabteile aufgearbeitet. Der Wagen enthält 5 Abteile, wobei ein Abteil als „Dienstabteil“ genutzt wird. Somit stehen 24 Plätze zur Verfügung.

Wagen 310-811

Dieser Personenwagen wurde im Jahre 1925 von der „Waggon- und Maschinenfabrik AG vorm. Busch Bautzen“ für die „Ruppiner Eisenbahn“ gebaut und als Nummer 37 eingestellt. Er entstand unter Verwendung der Konstruktionsunterlagen des 1921 für die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) entwickelten 4. Klassewagen vom Typ Di 21 b.

Durch die Übernahme der „Ruppiner Eisenbahn“ kam 1949 das inzwischen zum 3. Klassewagen umgebaute Fahrzeug als 98 754 Berlin zur „Deutschen Reichsbahn“. Mit der späteren Zuordnung der Eisenbahnstrecken um Neuruppin zur Rbd Schwerin war hier die neue Heimat des Wagens. Ab 1958 lief er unter dem Namen 310-811 und mit Einführung der EDV wurde er unbenannt in 50 50 24-26 675-9. Sein Heimatbahnhof war fortan Schwerin. Nach Entfernung der Inneneinrichtung diente er ab 1977 zunächst als Materialkurswagen und dann als Domizil des Malers des Bahnbetriebswagenwerkes (Bww).

1992 erwarb der Verein „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin“ e.V. den inzwischen heruntergekommenen Waggon. Fachkundige Mitglieder des Vereins arbeiteten unter Kontrolle Verantwortlicher des Bww Schwerin Laufwerk, Zug- und Stoßvorrichtung, Rahmen und Bremse entsprechend gültiger Vorschriften auf. Die Restaurierung des Wagenkastens, einschließlich des Innenausbaus, wurde von der „ABS Parchim“ in guter Qualität ausgeführt. Dabei konnten viele für die Wagengattung typische originale Ausrüstungsteile beschafft, aufgearbeitet und verwendet werden.

Wagen 310-833

Dieser Wagen wurde im Jahre 1928 von der „Halle-Hettstedter-Eisenbahn“ (HHE) bei der Firma „Beuchelt & Co Grünberg in Schlesien“ beschafft und als Nummer 41 eingestellt.

Beachtenswert ist, dass das Fahrzeug auf Wunsch des Bestellers noch in Holzbauweise mit Blechbeplankung, mit einlösiger Bremse und als CDi Wagen gebaut worden ist. Bei der HHE gingen die Uhren eben langsamer! Wegen ernsthafter Mahnungen der staatlichen Kleinbahnaufsicht, endlich die 4. Klasse abzuschaffen, erfolgte 1930 der Umbau in einen reinen 3. Klassewagen. Ein Anmieten durch die NVA (DDR-Armee) im Jahre 1972 verhinderte die Verschrottung. 1989 gelangte er in einem desolaten, nicht einsatzfähigen Zustand nach Mecklenburg. 1995 begann der Wiederaufbau durch Mitglieder des Vereins. Die Restaurierung – besonders der Inneneinrichtung – geschah bewusst im Stile der späten

fünzfziger Jahre der DR, um an diese Epoche zu erinnern. Ehemalige Klein- und Privatbahnwagen mit diesem oder ähnlichem Aussehen waren in der DDR noch bis Anfang der siebziger Jahre auf Nebenbahnen anzutreffen.

Wagen 310-609

Die Konstruktion des ersten von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) zur Vereinheitlichung des Wagenparks in Auftrag gegebenen Personenzugwagentyps stützt sich auf ähnliche Fahrzeuge verschiedener Länderbahnen. Die Auslieferung der als Di 21 bezeichneten Fahrzeuge begann im Jahre 1921. Dieser Wagen entstand im Jahre 1922 bei der „Waggon- und Maschinenfabrik AG von Busch Bautzen“ in 4. Klasse-Ausführung für die Rbd Erfurt. Für die Bedienung der Postämter im ländlichen Raum bestand Bedarf an Postabteilen in Reisezugwagen. Aus diesem Grunde entstanden durch Umbau aus Di 21 im Jahre 1930 fünf und im Jahre 1934 weitere 20 Wagen im RAW Karlsruhe. Bei einer Fahrzeugzählung erscheint der Waggon auf der Liste vom 2. Oktober 1949 in der Rbd Dresden mit Heimatbahnhof Bautzen. Er befand sich wieder in der Stadt, in der er einst entstand. Ende der sechziger Jahre erfolgte die Ausmusterung im Raw Wittenberge und der Verkauf an einen Beschäftigten. In bäuerlichem Besitz und bei entsprechender Nutzung als Stall und Werkstatt überstand er die Zeiten, bis Mitglieder des Vereins „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin“ e.V. ihn aufspürten und erwarben. In den Jahren 1999/2000 erfolgte durch den Verein Zukunftswerkstatt Schwerin e.V. die Aufarbeitung des Wagens. Unter Verwendung von Teilen eines anderen Wagens gleicher Lieferserie entstand in liebevoller Kleinarbeit die originalgetreue Rekonstruktion des Sitz-/Postwagen. Im Fahrgastbereich legten die Eisenbahnfreunde Wert auf die Darstellung der ehemaligen 4. Klasse des Lieferungszustandes von 1922 mit Bretterbänken, Holzgepäckablagen, originalen Gaslampen (aus Sicherheitsgründen elektrisch betrieben) und Wendlerlüfter mit langen Bedienungsstangen. Das Postabteil behielt die ursprünglichen elektrischen Leuchten, die Fenstervergitterung, das Briefsortierregal und die Paketablage des Umbaujahres 1934.

Wagen 342-304

Mit diesem als Bi 29 bezeichneten Wagentyp ergänzte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die bereits ab 1921 begonnene Reihe zweiachsiger Durchgangseinheitspersonenwagen. In den Jahren 1929/30 bauten verschiedene Waggonfabriken insgesamt 1632 Fahrzeuge. Dieser Wagen entstand im Jahre 1930 bei der Waggonfabrik Orenstein und Koppel in Spandau und ist zu einem Preis von 40.532,- Mark an die Rbd Halle unter der Betriebsnummer 36 631 Hl geliefert worden. Er besaß 38 Sitzplätze der Polsterklasse in 5 Abteilen. Wegen zu weniger Reisender in der 2. Klasse wurden bis 1939 88 Fahrzeuge zu BCi 29a unter Beibehaltung der alten Betriebsnummer umgebaut. Es verblieben nur 15 Sitzplätze der Polsterklasse in 2 Abteilen. Auf der anderen Wagenseite entstand ein Großabteil mit 30 Plätzen der 3. Klasse unter Verwendung von Holzlattenbänken. Auch dieser Wagen war vom Umbau betroffen. Bei der Deutschen Reichsbahn erhielt er 1958 die Waggenummer 342-304 und 1968 die EDV-Bezeichnung 50 50 24-26 408-5. Sein letzter Heimatbahnhof war Salzwedel. Ab dem 14. August 1976 diente der Wagen, der Inneneinrichtung, der Originalfenster, der Lichtenanlage, der Dampfheizung und der Übergangseinrichtungen beraubt, mit veränderter Raumaufteilung als Bahndienstwagen in verschiedenen Bahnbetriebswerken der Rbd Greifswald. Der Verein „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V.“ erwarb das stark heruntergekommene Fahrzeug und führte es 2002 dem Verein Zukunftswerkstatt Schwerin e.V. zur fachgerechten Restaurierung, im Rahmen einer ABM, zu. In fast 2-jähriger Arbeit entstand durch die Arbeit der ABM-Mitarbeiter der Wagen in der Raumaufteilung von

1939 neu. Viele Einzelteile mussten mühsam von Vereinsmitgliedern aus alten Wagenkästen, die bis zu 200 km von Schwerin entfernt waren, geborgen werden. Die Übergabe des fertiggestellten Fahrzeuges an den Verein „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V.“ erfolgte am 3. Februar 2004.

DR-Baureihe 03 (Rekolok)

Dienstmasse:	175 t
Achslast:	19 t
Höchstgeschwindigkeit v/r:	130 / 50 km/h
Kohlevorrat:	10 t
Wasservorrat:	34 m ³
Länge:	23905 mm
Kl. Radius:	180 m
Leistung:	1980 PS

Bei der *Rekonstruktion* der Baureihe 03 bei der [Deutschen Reichsbahn](#) in der [DDR](#) ab 1957 wurde der ebenfalls bei den Baureihen 41 bzw. 22 verwendete vollständig geschweißte Neubaukessel Typ 39 E mit Verbrennungskammer verwendet. Dieser konnte bei Nennleistung mit 14 Tonnen Dampf je Stunde zwei Tonnen Dampf mehr als der Kessel der Ursprungsausführung liefern.

Unsere Lokomotive wurde als 03 155 im Jahre 1934 bei der Fa. Borsig in Berlin gebaut. Sie war über Jahrzehnte hinweg stets im Raum Halle / Leipzig beheimatet und dort meist im Schnellzugdienst in Richtung Berlin eingesetzt. Im Jahre 1975 erhielt sie als eine der letzten 03 überhaupt den Reko-Kessel der Lok 22 007. Ihre letzten Einsatzjahre verbrachte die Lok, seit 1970 EDV-gerecht als 03 2155-4 bezeichnet, beim Bw Lutherstadt Wittenberg. Auch von dort aus führten ihre Leistungen häufig in die Hauptstadt der DDR, Berlin. Nach dem Ende ihrer planmäßigen Einsätze 1978 fand die Lok noch zeitweise als Heizlok Verwendung. 1984 wurde sie in die BRD verkauft und gelangte dort zu einem Eisenbahnmuseum in Dieringhausen. Im Jahre 2010 kaufte die Firma Wedler & Franz Lokomotivdienstleistungen (WFL) die Lok und führte vor Ort in 2-jähriger, sehr aufwendiger Arbeit eine Hauptuntersuchung zur betriebsfähigen Aufarbeitung durch. Seit Mai 2012 ist die 03 2155-4 wieder betriebsfähig und hat ihre neue Heimat im Lokschuppen der sächsischen Kleinstadt Nossen gefunden. Sie wird von WFL deutschlandweit vor Sonderzügen eingesetzt.

Die Fahrzeuge der Baureihe 03 wurden zwischen 1930 und 1938 als Schnellzuglokomotive für Strecken gebaut, die nur für Radsatzlasten bis 18 t geeignet waren. Von der konstruktiv an die Baureihe 01 angelehnten Lokomotivgattung sind 298 Exemplare durch die Firmen Borsig, Krupp, Henschel, und Schwartzkopff gebaut worden.

1968 waren bei der DB noch 45 Exemplare der nun als Baureihe 003 bezeichneten Lokomotiven im Einsatzbestand. Sie waren in folgenden Betriebswerken beheimatet: Braunschweig, Bremen Hbf, Bw Hamburg-Altona, Husum, Mönchengladbach und Ulm.

Die letzten zehn Lokomotiven der Baureihe 003 der DB wurden ab 1971 von Ulm aus eingesetzt, 1972 wurden als letzte 003 088, 003 131 und 003 268 ausgemustert.

Die Deutsche Reichsbahn (DR) der DDR hatte 86 Maschinen im Bestand. Ab dem Jahr 1960 stattete die Reichsbahn bei Ausbesserungen nach Schadgruppe L4 ihre Fahrzeuge mit Mischvorwärmern und Hinterkesseln in Schweißkonstruktion aus. Im Gegensatz zur DB wurde die Baureihe 03 bei der DR nicht Anfang der 1970er Jahre ausgemustert, sondern weiterhin im Reisezugdienst eingesetzt. Zu den mehr als zehn Stationierungs-Betriebswerken gehörten unter anderem Berlin Ostbahnhof, Rostock, Schwerin, Wittenberge, Frankfurt (Oder), Halle und Leipzig.

Im Zuge der Ausmusterung der Baureihe 22 rekonstruierte man zudem zwischen 1969 und 1975 insgesamt 55 Stück der Baureihe 03 unter Verwendung der nur einige Jahre alten Verbrennungskammerkessel Typ 39 E der ausgemusterten Baureihe 22. Die rekonstruierten 03 unterschieden sich äußerlich zur Ursprungsausführung augenfällig dadurch, dass auf dem Kessel nur der Sandkasten und ein Dampfdom aufgebaut waren. Einige wenige Maschinen wurden auch mit fabrikneuen Kessel des gleichen Typs ausgestattet. Letztlich sind bis auf die Lok 03 001 alle DR-Maschinen zumindest mit Mischvorwärmer und neuen Hinterkesseln ausgestattet worden.

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit der Lokomotiven betrug zunächst 120 km/h, nach Verstärkung der Bremsen und Vergrößerung der Laufradsatz-Raddurchmesser dann 130 km/h.

Die Lokomotiven der Baureihe 03 konnten in der Ebene einen Schnellzug mit einer Wagenzugmasse von 430 t mit 120 km/h und einen solchen mit einer Masse von 790 t mit 100 km/h befördern. Auf einer Steigung von zehn Promille konnten noch 480 t mit 50 km/h bewegt werden.

Texte für die Beschreibung der Fahrzeuge, mit denen die LPA-Fahrten 2013 durchgeführt wurden (incl. Lok 03 2155-4):
LPA, Dirk Voigt.