

Am 26. Juli 2014 wird die Lübecker Museums-Diesellok V 200 007 einen privat bestellten Sonderzug von Lübeck über Bad Kleinen, Bützow, Güstrow, Lalendorf, Waren, Neustrelitz, Löwenberg und Herzberg nach Rheinsberg/Mark und umgek. befördern. Grund genug für einen Rückblick auf eine schöne und gelungene Sonderzugfahrt, die die genannte histor. Dieselmachine im vergangenen Jahr ebenfalls von Lübeck nach Rheinsberg/Mark und zurück absolvierte:

SOMMERLICHER SONDERZUG-AUSFLUG NACH RHEINSBERG

Genau sechs Monate nach der schönen und in Folge Nr. 2 des LBE-EXPRESS näher beschriebenen Adventstour nach Wernigerode am 1. Dezember 2012 unternahm der Verein HISTORISCHE EISENBAHN LÜBECK e. V. (HEL) seine erste u. leider einzige Sonderzugfahrt im Jahr 2013 am Samstag, d. 1. Juni 2013. Und hatte die o.a. Advents-Exkursion durchaus passend zur Zeit, in der sie damals stattfand, ein eher winterliches Ziel, so war das Ziel der ersten HEL-Fahrt im Jahr 2013 wiederum passend zum Reiseternin ein Ort mit eher sommerlicher Prägung. Es ging nach Rheinsberg bei Berlin und damit in eine Region, die traditionell ein frühlinghaftes und sommerliches Ausflugsziel für das Großstadtvolk der nahen Metropole darstellte und heute erneut darstellt. Die von ihrem bekannten Schloss geprägte Stadt Rheinsberg inspirierte berühmte Literaten wie Fontane und Tucholsky zu allerlei poetischen Zeilen und stets flogen dabei Amorpfleile durch die liebliche Sommerluft von Rheinsberg und seiner schönen märkischen Umgebung. Die Erzähler von allerlei dichterischen Geschichten ließen dabei auch durchaus die Eisenbahn ihre Rolle spielen: Denn sie verband das nahe Berlin mit der oft und gerne als 'Liebesnest' dienenden Sommerfrische Rheinsberg. "Liebesfahrt nach Rheinsberg" hieß denn auch ein schöner Kinofilm, der 1966/67 in der damaligen Bundesrepublik entstand. Tucholsky's Roman "Bilderbuch für Verliebte", der ortsmäßig in Rheinsberg und seinem Umland angesiedelt ist, diente als Drehbuch-Vorlage für diesen Farbfilm, der aber nicht an den Original-Schauplätzen gedreht werden konnte, weil Rheinsberg in Zeiten jener Filmproduktion noch in der DDR lag und keine Berliner Sommerfrische mehr darstellte. Deshalb behalf man sich im genannten Film und lies Tucholsky's Rheinsberger Liebespaar Claire und Wölfchen (im Film dargestellt von Cornelia Froboess und Christian Wolff) in einem Zug der schmalspurigen Museumsbahn Bruchhausen/Vilsen - Asendorf durch die vermeintliche Mark Brandenburg ins vermeintliche (an anderen Orten nachgebildete) Rheinsberg reisen. Bei den Filmzuschauern bemerkten höchstens eingefleischte Bahnfans diesen "Behelf", der schon durch die Tatsache als solcher gelten mußte, daß es im echten Rheinsberg nie eine Schmalspurbahn gab.

Nach Rheinsberg führte immer nur ein Schienenstrang in Regelspur und das ist noch heute so. Seit der Deutschen Einheit spielt die zwischen der Ruppiner Schweiz und der Mecklenburger Seenplatte in hügel- und waldreicher Umgebung gelegene Stadt wieder eine große Rolle für den Tagesausflugsverkehr von Berlin, der auch viele Besucher auf der Schiene hierher bringt. In den 1990er Jahren gab es von der benachbarten Spree-Metropole aus an den Wochenenden einen nostalgisch geprägten, aber dennoch ständigen Ausflugszug nach Rheinsberg, der oft mit Doppeltraktion verkehrte. Heute sorgen die im Taktfahrplan verkehrenden Triebwagenzüge der DB Regio AG für die umsteigefreie Bahnverbindung von Berlin nach Rheinsberg. Und das zum preisgünstigen VBB-Tarif. Das allerdings nur von April bis Oktober eines jeden Jahres. Außerhalb dieser Zeit ruht jeder Zugverkehr nach/von Rheinsberg und der SPNV wird hier dann durch eine Buslinie von Gransee nach Rheinsberg und umgek. ersetzt.

Sonderzüge, die in den 1990er Jahren noch relativ häufig Rheinsberg zum Ziel hatten, kommen heute nur noch selten nach Rheinsberg, zumal hier inzwischen auch die Westanbindung auf der Schiene von Neuruppin her fehlt, was auch seine

Auswirkungen auf den Regel-Bahnverkehr nach/von Rheinsberg hat, der schon seit Jahren nur noch über Löwenberg/Mark abgewickelt wird. Lediglich während der jüngsten baustellebedingten Streckensperrungen im Verlauf der der Bahnverbindung Berlin - Rostock nahmen die Züge nach/von Rheinsberg wieder ihren Weg über Neuruppin, zumal das gleistechnisch glücklicherweise noch immer möglich ist.

Auch der HEL-Sonderzug, der am 1.6.2013 Rheinsberg besuchte, gelangte auf dem Weg über Neuruppin hierher. Dieser Sonderzug bestand aus den letzten noch in Lübeck vorhandenen betriebsfähigen Museums-Schienenfahrzeugen: Museums-Diesellok V 200 007 (DB-Museum), 1./2.-Kl.-Mittleinstiegswagen 30225 (DB-Museum), Gesellschaftswagen "Hanse-Treff" (HEL), 1./2.-Kl.-Schnellzugwagen 40130 ABm (Privat).

Als Sonderzug nach Rheinsberg traten die o.a. Fahrzeuge ihre Reise im Lübecker Hauptbahnhof am Morgen des 1.6.2013 um 7.30 Uhr an und bewegten sich insgesamt auf sehr interessanter Route mit reizvollen Strecken zu ihrem im Berliner Umland gelegenen Ziel. Auf DB-Gleisen ging es zunächst über Grevesmühlen, Bad Kleinen, Bützow und Güstrow bis Priemerburg, wo der o.a. Sonderzug das Streckennetz der DB Netz AG verließ und auf die Gleise der Firma Regio Infra Nord Ost GmbH (RIN) überwechselte. Hier benutzte dieser Sonderzug zunächst die von Priemerburg über Krakow am See, Karow (Meckl), Plau am See und Meyenburg nach Pritzwalk führende RIN-Strecke. Zu Zeiten der Reichsbahn wurde hier sogar lange Fernverkehr abgewickelt. Zur Entlastung der damals noch eingleisigen Hauptbahnen Berlin - Schwerin - Rostock und Berlin - Neustrelitz - Rostock rollten vor allem auch Fern-Güterzüge über die die Prignitz mit Mecklenburg verbindende Strecke Pritzwalk - Priemerburg.

Vor allem Leerwagen-Züge von den Seehäfen Rostock und Wismar wurden über diesen nützlichen Neben-Fernweg geführt. Aber vor allem in den Sommermonaten benutzten ihn bis in die 1970er Jahre hinein ebenfalls Schnellzüge des Personenverkehrs. Auch die wurden hier dann von Dampflokomotiven der Baureihe 50.40 gezogen! Danach verblieb außer dem Güterverkehr noch regionaler Personenverkehr, in dem bis in die 1990er Jahre hinein die "U-Boot"-Diesellokomotiven der Baureihe 119 dominierten. Zuletzt bedienten Uerdinger (!) Schienenbusse der Prignitzer Eisenbahn den hier immer bescheidener genutzten Personenverkehr der Gesamtverbindung Güstrow - Pritzwalk, bis es zur Jahrtausendwende bis auf den kurzen Abschnitt Meyenburg - Pritzwalk auch damit Schluss war. Heute sorgt ein einsamer, lokaler Güterzug, der von Rostock nach Malchin mit einer DB-298 fährt, für letzten Rest-Regelzugbetrieb auf dem inzwischen zur Firma RIN gehörenden Gleis von Priemerburg bis Karow.

Hier fuhr auch der HEL-Sonderzug nach Rheinsberg am 1.6.2013 durch die in diesem Gebiet sehr schöne Landschaft, die durch diesen Sonderzug nach längerer Zeit wieder einmal einen Reisezug erlebte. In Karow erinnerte sich mancher seiner Passagiere an die großen, bedeutenden Zeiten dieses einstigen Bahnknotenpunktes im Schnittpunkt der Strecken Priemerburg - Pritzwalk und Ludwigslust - Waren. Nur noch auf letzterer gibt es (mit ODEG-Triebwagen) Personenverkehr. Der einst so lebhaft Güterzugverkehr im Karower Bahnhof bietet nur noch bescheidene Reste. An die einstigen lebhaften Zeiten erinnern hier immer noch die vielen Gütergleise, die heute zur Abstellung überzähliger, beschäftigungsloser Güterwagen dienen.

Der beschriebene Sonderzug fuhr von Karow aus weiter nach Süden und passierte kurz hinter dem malerisch am Müritzsee gelegenen Plau die mecklenburgisch-brandenburgische Landesgrenze, um kurze Zeit später in dem schon zur Prignitz gehörenden Ort Meyenburg zu gelangen. In seinem Bahnhof befindet sich ein Betriebszentrum der inzwischen in der Prignitz sehr umfangreich und rührig tätigen Eisenbahn-Gesellschaft Potsdam GmbH (EGP). Lange Zeit machte der noch aus den lebhaften DR-Güterzugzeiten mit vielen Gleisen ausgestattete Bhf. von Meyenburg durch verschiedene Fahrzeugabstellungen von sich Reden: Zahlreiche dänische "Lynetten", aber auch die Lufthansa-Triebzüge des Typs "Donald Duck" (Baur. 403) warteten hier auf Prignitz-Gleisen nach Ausmusterung auf ihr weiteres Schicksal. Sie sind aus Meyenburg wieder verschwunden: Der "Donald Duck" nach Halberstadt zur Aufarbeitungs-Begutachtung, alle Dänen-Triebwagen (leider) in den Schrott

Zur Fahrzeugabstellung werden die Meyenburg-Gleise dennoch weiterhin benutzt. Aktuell unter anderem für ehemalige DR-Elektromaschinen des Holzroller-Typs, die nun auch (zumindest erstmal) ihre Reichsbahn-Nachfolgezeit in Privatregie („Guttwein-Bahnen“) beendet haben (darunter auch eine "E 11" im Orient-Express-Outfit.).

Die Fahrzeuge des HEL-Sonderzuges nach Rheinsberg beendeten ihre Fahrt nicht in Meyenburg, sondern rollten weiter bis ins nicht mehr weit entfernte Pritzwalk. Der Bahnhof der Prignitz-Metropole bildete zu DDR-Zeiten ebenfalls einen wichtigen Knotenpunkt am Treffpunkt bedeutender "Neben-Fernwege": In diesem Falle an den Strecken Wittenberge - Neustrelitz sowie Güstrow -Pritzwalk mit südlicher Fortsetzung nach Neustadt/Dosse. Das imposante Bahnhofsgebäude und die meisten umfangreichen Gleisanlagen aus jener Zeit sind noch vorhanden - das Verkehrsaufkommen damaliger Epochen leider nicht mehr. Die DB Regio AG führt unter der Produkt-Bezeichnung "Prignitz-Express" im Taktfahrplan Durchgangs-Regionalverkehr von Berlin über Neuruppin, Wittstock nach Wittenberge und umgekehrt durch und setzt dafür Dieseltriebzüge der Baureihe 646 ein. Der übrige, inzwischen weitaus bescheidenere Personenverkehr auf den von Pritzwalk ausgehenden Eisenbahnstrecken wird heute nach/von Putlitz, Meyenburg und Neustadt/Dosse von der erwähnten EGP abgewickelt. Dieses mit ehem. Bundesbahn-Schienenbussen (Baur. 798) sowie ehem. DB-Doppelstock (!) - Schienenbussen der Baur. 670 und einem VT des Typs „Regio Shuttle“: Auch der in und um Pritzwalk noch verbliebene Rest-Regelgüterverkehr ist EGP-Angelegenheit, wofür interessanterweise ebenfalls ehemalige Bundesbahn-Dieselmotoren zum Einsatz kommen - incl. ehem. DB-221ern!!!

Durch den HEL-Sonderzug nach Rheinsberg ließ sich mit V 200 007 auch mal eine DB-V 200 der Null-Serie in Pritzwalk blicken. In diesem Zusammenhang darf ergänzt werden, daß die HEL-Fahrzeuge seit Ende 2012 auch bei der EGP eingestellt sind und dieses Unternehmen ebenfalls für die EVU-mäßige Durchführung und Betreuung der HEL-Fahrt am 1.6.2013 sorgte.

Der Sonderzug dieser Fahrt mußte in Pritzwalk zum ersten Mal seine Fahrtrichtung wechseln, weshalb seine Lok V 200 007 hier einen Lokumlauf tätigte. Danach setzte dieser Zug bis Neuruppin seine Fahrt auf der Strecke fort, die auch die DB-Züge des "Prignitz-Express" benutzen. Diese Strecke gehörte bis in die 1940er^{Jahre} hinein zu großen

und bedeutenden Privatbahn-Unternehmen, ging dann auf die Reichsbahn über und gehört heute zur DB Netz AG, die sie vor einigen Jahren für den "Prignitz-Express" umfangreich sanieren und erneuern ließ. Zu Reichsbahn-Zeiten in der DDR wurde auch hier umfangreicher Durchgangs-Fern-Güterverkehr abgewickelt; Dieses insbesondere in West-Ost-Relation Wittenberge - Wittstock - Neustrelitz, wo z. B. schwere Ölzüge mit Dampflokomotiven der Baureihe 50.40 rollten. Später wurde der erwähnte Durchgangs-Schienenweg Domäne der nur in wenigen Exemplaren gebauten DR-Güterzug-Diesellokomotiven der Baureihe 111, aber auch für die legendären 118er. Der letzte hier noch rollende Rest-Güterverkehr stützt sich wie schon erwähnt kurtoserweise auf ehemalige Bundesbahn-Maschinen und beschränkt sich nur noch auf die Teilstrecke Wittenberge - Pritzwalk - Wittstock. Bedient wird vor allem ein sehr großer Holzverarbeitender Betrieb in Liebenthal, wohin auch Holztransportzüge im Sonderverkehr von mehreren Ausgangspunkten mit Diesellokomotiven verschiedenster Bahnunternehmen gelangen. Unter anderem auch von Lübeck mit der dort beheimateten NRS-Lok 223 143.

Am 1.6.2013 ließ sich mit V 200 007 eine andere in Lübeck beheimatete Diesellok in Nähe des Liebenthaler Holzfabrik-Geländes blicken, rollte an diesem aber mit ihrem Personen-Sonderzug nur vorüber. Dabei sah man von diesem Zug aus aber deutlich die kleine rot-weiße Werklok vom Typ "V15". Wenig später durchfuhr der HEL-Sonderzug von Lübeck den Bahnhof von Wittstock. Das auch hier stattliche Empfangsgebäude steht leer und verfällt. Gleiches gilt für die Anlagen der ehemaligen Bw-Außenstelle mit ihrer Segment-Drehscheibe und dem Schuppen, der einst unter anderem oft auch 111er- und 118er-Dieselmotoren beherbergte. Damals war die West-Ost-Strecke Wittenberge - Wittstock - Neustrelitz noch durchgehend und im Güterverkehr viel befahren. Heute ist diese Strecke zwischen Wittstock und Mirow stillgelegt und unterbrochen und man kann aus Richtung Pritzwalk in Wittstock auf der Schiene nur noch in südöstlicher Richtung weiterfahren: Nach Neuruppin.

So tat es auch der o.a. Sonderzug, dessen Reise den ganzen Tag über von trockenem und angenehmem Wetter begleitet war, wobei sich auch immer mal wieder die Sonne blicken ließ. Hinter Wittstock erreichte dieser Sonderzug das Ruppiner Land und rollte hier über mehrere Kilometer lang parallel zur stark befahrenen Autobahn Hamburg - Berlin. Nebenan auf der Schiene verkehren planmäßig nur noch die Dieseltriebzüge des "Prignitz-Express". Sie sind in Neuruppin stationiert, wo für die 646-Fahrzeuge des genannten RE-Zugproduktes vor einigen Jahren ein völlig neuer Service-Stützpunkt errichtet wurde, der die alten Bw-Anlagen ersetzte, die ursprünglich noch aus der Zeit der Ruppiner Eisenbahn AG stammten. 1949 wurden diese Anlagen Reichsbahn-Dienststelle, die lange auch die legendären DR-Schienenbusse des "Ferkeltaxen"-Typs beheimatete. In der Schlussphase des DR-Daseins war das Bw Neuruppin sogar größter "Ferkeltaxen"-Stützpunkt überhaupt. Längst vorbei und für die modernen Nachfolge-Triebwagen der Deutschen Bahn AG wurde in Neuruppin auch ein neuer Hp-artiger Personenbahnhof errichtet. Dadurch verfällt ebenfalls hier das Gebäude des einst imposanten Bahnhofes und alle seine vielen Gleise wurden auf das Strecken-Durchgangsgleis reduziert, auf dem auch der HEL-Sonderzug Lübeck - Rheinsberg durch Neuruppin hindurch rollte. Er wechselte hier erneut vom Streckennetz der DB auf das der RIN über und benutzte hier die kurze RIN-Strecke nach Herzberg/Mark, die normalerweise über keinen regelmäßigen Zugverkehr mehr verfügt.

Wie schon an anderer Stelle erwähnt, wurden aber die von Berlin nach Rheinsberg und umgekehrt fahrenden RE-Züge der DB während der baustellenbedingten Sperrung der Bahnverbindung Berlin - Rostock über Neuruppin nach Herzberg und Rheinsberg umgeleitet, so daß es im Sept. und Okt. 2012 sowie vom April bis zum Juni 2013 wieder einmal regelmäßigen Zugbetrieb zwischen Neuruppin und Herzberg gab - und das sogar im Personenverkehr! Am 1.6.2013 kam hier nun auch noch der HEL-Sonderzug von Lübeck hinzu, der sich seit Pasewalk leider verspätet bewegte. In Herzberg/Mark mußte dieser Sonderzug erneut seine Fahrtrichtung wechseln und gelangte danach auf die letzte Strecke seiner interessanten Fahrtroute: Die Bahnlinie nach Rheinsberg.

1899 wurde sie als durchgehender Schienenweg (der sich von Anfang an und immer in Normalspur präsentierte) von Löwenberg über Herzberg und Lindow fertiggestellt und steigerte von Beginn an die Bedeutung der Stadt Rheinsberg für den Ausflugsverkehr immens. 1928 erfolgte die Verlängerung dieser Strecke über Rheinsberg hinaus bis Zechlin und 1930 entstand von Lindow aus eine kurze Gleisverbindung zur 1. Stechlinsee-Bahn Gransee - Neuglobsow. Alle erwähnten Bahnlinien einschl. des Rheinsberger Streckengleises waren zunächst Privatbahn-Strecken. Die Verlängerung dieses Streckengleises von Rheinsberg bis Zechlin wurde reparationsbedingt 1946 abgebaut wie auch die 1. Stechlinsee-Bahn und ihre Verbindung mit der Rheinsberg-Strecke. Es verblieb die Bahnlinie Löwenberg - Herzberg - Rheinsberg, die 1949 zur DDR-Strecke wurde. 1958 entstand von Rheinsberg aus die 2. Stechlinseebahn, die dem damals entstandenen ersten Kernkraftwerk (KKW) der DDR einen Bahnanschluß verschaffte. Auf dem verkehrten auch Personenzüge, die allerdings nicht öffentlich waren und ausschließlich dem KKW-Personal zur Verfügung standen. Das KKW am Stechlinsee wurde nach der Deutschen Einheit sofort abgeschaltet und harret seit 20 Jahren seinem schwierigen Abbau. Die "Atombahn" von Rheinsberg ist deshalb noch vorhanden und betriebsfähig, aber z.Zt. ohne Zugverkehr. Die durch schöne Landschaft verlaufende Bahnlinie Löwenberg - Herzberg - Rheinsberg gehört heute zur DB Netz AG, wodurch der HEL-Sonderzug nach Rheinsberg am 1.6.2013 zum zweiten Mal von der Netz-Zuständigkeit der RIN in die der DB Netz AG wechselte.

Rheinsberg empfing die Passagiere des o.a. Sonderzuges mit jenem Wetter, wie man es aus den literarischen Beschreibungen dieser märkischen Stadt kennt. Sommerliche Wärme und Sonnenschein lagen über ihr, als ihre Lübecker Sonderzugbesucher hier am späten Mittag des 1. Juni 2013 eintrafen. Leider mit einer Stunde Verspätung, was den Aufenthalt in der "Perle der Mark" natürlich verkürzte. Die meisten der Sonderzug-Fahrgäste ließen es sich dennoch nicht nehmen, das Eisenbahnmuseum am Rheinsberger Bahnhof zu besuchen. Es ist im wesentlichen in dem zu diesem Bahnhof gehörenden Lokschuppen sowie den angrenzenden Gebäuden untergebracht und beschäftigt sich vor allem mit der Eisenbahngeschichte von Rheinsberg und dem Ruppiner Land. Das genannte Museum bietet hierzu zahlreiche interessante Fotos, Dokumente, Fahrplanstücke, Gleispläne, Schilder und andere Original-Requisiten des Bahnbetriebes in dieser interessanten und reizvollen Gegend. Aber auch das Thema des Gleisbaues und der Unterhaltung von Eisenbahnstrecken wird in diesem Museum ausstellungsmäßig und eindrucksvoll behandelt.

Auch Stellwerkseinrichtungen und alte Signale sowie eine historische Fahrkartensammlung sind hier zu besichtigen. Dieses von der Arbeitsgemeinschaft

Rheinsberger Bahnhof e.V. getragene und betriebene Museum hinterläßt einen sehr guten und gepflegten Eindruck. Als Originalfahrzeug zeigt es im Außenbereich den großen Transportwagen, mit dem die abgebrannten Brennelemente das KKW am nahen Stechlinsee verließen. An der Nordseite des Rheinsberger Eisenbahnmuseums ist hingegen ein Großprofilzug der Berliner U-Bahn in sehr gepflegtem Umfeld und in gelungener Weise aus- und aufgestellt.

Auch bei Besuch des extra für die Lübecker Sonderzug-Fahrgäste geöffneten Eisenbahnmuseums blieb noch genügend Zeit für einen Spaziergang in und durch das Rheinsberger Stadtzentrum mit dem berühmten Schloss als Mittelpunkt. Hier boten auch Restaurants und Lokale Gelegenheit zur kulinarischen Stärkung.

Um kurz nach 17.00 Uhr begann der HEL-Sonderzug im Rheinsberger Bahnhof seine Rückfahrt nach Lübeck, die sich strecken- und routenmäßig auf dem umgekehrten Weg der Hinreise vollzog - also Rheinsberg - Herzberg - Neuruppin - Wittstock - Pritzwalk - Meyenburg - Karow - Priemerburg - Güstrow - Bützow - Bad Kleinen - Grevesmühlen - Lübeck Hbf (mit jeweiligem Fahrtrichtungswechsel und Lokumlauf in Herzberg und in Pritzwalk).

Auch auf der Rückreise war der zum beschriebenen HEL-Sonderzug gehörende Gesellschafts- und Restaurationswagen "Hanse-Treff" gut besucht und das freundliche und engagierte HEL-Barpersonal versorgte die Barwagen-Besucher sehr gut mit Kaffee, eiskalten Getränken und leckeren Speisen, bei denen sich die heißen Würstchen abermals als kulinarischer "HEL-Renner" erwiesen. Ein mitfahrender Herren-Chor sorgte im rollenden "Hanse-Treff" zudem für die eine oder andere launige Gesangseinlage. Langeweile kam hier bestimmt nicht auf und viel zu schnell ging die Rückfahrt des HEL Sonderzuges von Rheinsberg vorüber. Um 23.08 Uhr erreichte er nur fünf Minuten nach der hierfür vorgesehenen Zeit sein Ziel: Den Hbf von Lübeck, wo die einzige HEL-Fahrt des Jahres 2013 ihr gelungenes Ende fand. Eine Fahrt in sehr angenehmer und harmonischer Atmosphäre, die zudem über reizvolle und interessante Strecken zu einem bemerkenswerten Ziel führte. Leider konnten sich nur 70 Teilnehmer zur Mitfahrt im Sonderzug dieser Fahrt entscheiden und damit rd. die Hälfte weniger als bei seinem Vorgänger nach Wernigerode ein halbes Jahr zuvor.

Wer am 1.6.2013 nicht dabei war, hat etwas versäumt - zumal die HEL-Fahrt nach Rheinsberg vor allem auch in der Durchführung sehr gut organisiert war! Nachdem

Allen beteiligten HEL-Mitgliedern darf auch an dieser Stelle für die Vorbereitung, Organisation und Durchführung der schönen HEL-Fahrt nach Rheinsberg am 1.6.2013 herzlich gedankt werden. Ebenso dem begleitenden und ebenfalls sehr freundlichen und engagierten Begleit- und Betreuungspersonal der EGP!

Der Erlebniswert der beschriebenen Fahrt stieg im Nachhinein noch durch die Tatsache, daß es sich bei dieser Fahrt um den einzigen Einsatz der Museums-Diesellok V 200 007 im Jahr 2013 handelte. Nach längerer, unfreiwilliger Standzeit zieht diese Lok erstmals wieder am 26. Juli 2014 einen Sonderzug. Der hat wiederum das schöne Rheinsberg in der Mark Brandenburg zum Ziel und über diesen erneuten, zweiten Besuch an dieser Stelle wird in einer der nächsten Folgen vom 'LBE-EXPRESS' berichtet !!!

Der Autor des Berichtes über die HEL-Fahrt am 1. Juni 2013, der auch an dieser Fahrt teilnahm, erinnerte sich vor, während und nach der beschriebenen Exkursion (leider wie gesagt der einzigen d. HEL 2013) an eine ähnliche Tour von Lübeck nach Rheinsberg und zurück, die 20 Jahre vor der o. a. HEL-Tagesreise am 13.3.1993 stattfand. Die damalige Fahrt wurde vom heute nicht mehr bestehenden Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. (VLV) mit dem Sonderzug "VLV-RUPPIN-EXPRESS" durchgeführt. Der bestand damals nicht aus dem bekannten VLV-Doppelstockwagen, sondern wie auch der jüngste HEL-Sonderzug vorwiegend aus Mitteleinstiegswagen (damals noch teilweise solchen aus Bundesbahn-Regelbestand!) und wurde auf den meisten Strecken seiner Fahrtroute ebenfalls von der Museums-Diesellok V 200 007 gezogen. Von Lübeck aus ging es seinerzeit über Bad Kleinen, Bützow, Güstrow, Waren und Neustrelitz nach Löwenberg. Von hier rollte der Sonderzug "VLV-RUPPIN-EXPRESS" als 111. von insgesamt 213 VLV-Sonderzügen über Herzberg nach Rheinsberg, von wo aus die „Atombahn“ zum Stechlinsee bereist wurde. Anschließend ging es zurück nach Rheinsberg und Herzberg und von hier über Neuruppin und Kremmen nach Hennigsdorf, wo den o. a. Sonderzug erneut V 200 007 übernahm. Von Löwenberg bis Hennigsdorf konnte diese Lok seinerzeit nicht zum Einsatz kommen, da die Strecke nach Rheinsberg und die Bahnlagen um Neuruppin an vielen Stellen damals nur über einen Achsdruck von 18 Tonnen und teilweisen Oberbau in Sandbettung verfügte V 200 007 war mit ihren 20 t Achsdruck dafür zu schwer, weshalb diese Lok seinerzeit im Ruppiner Land durch eine V-100-Maschine der damals noch existierenden DR vertreten werden mußte. Heute sind alle Strecken dieses Gebietes so hergerichtet, daß sie über mind. 20 t Achsdruck verfügen und ausnahmslos auch von V 200 007 befahren werden können, wie ja auch am 1.6.2013 geschehen. 20 Jahre zuvor rollte der Sonderzug „VLV-RUPPIN-EXPRESS“ am 13.3.1993 und damals nach dem Lokwechsel in Hennigsdorf wieder mit V 200 007 von hier aus auf die Bahnlinie Berlin – Hamburg, die sich damals noch alles andere als im Schnellfahrstrecken-Zustand präsentierte und noch nicht mal durchgehend elektrifiziert war. Von dieser Hauptbahn aus absolvierte der „VLV-RUPPIN-EXPRESS“ noch eine Stichfahrt auf der Güterbahn Paulinenaue – Fehrbellin, die einst zum Ruppiner Privatbahnnetz gehörte und durchgehend bis Neuruppin führte. 1949 zur DR übergegangen verlor sie ihren Personenverkehr und wurde 1977 bei Fehrbellin durch den Autobahnbau unterbrochen. Der Güterverkehr nach Fehrbellin wurde dann in den 1990er Jahren eingestellt und heute liegt in dieser Gegend kein Stück Gleis mehr. Immerhin: 1993 durfte sogar V 200 007 hierher fahren!

Erinnerungen an vergangene Eisenbahn-Sonderzüge im Ruppiner Land, die gerade auch durch die HEL-Fahrt in dieses schöne und auch eisenbahnmäßig interessante Gebiet am 1.6.2013 wieder wach wurden. Der Lübecker Sonderzug, der dieses Gebiet 20 Jahre zuvor besuchte, kehrte übrigens über die Hauptbahnstrecke Berlin – Hamburg und Hamburg Hbf an seinen Ausgangsort an der Trave zurück.

Die Fahrzeuge des HEL-Sonderzuges von Lübeck nach Rheinsberg am 1. Juni 2014 hielten sich vor ihrer Abfahrt im Lübecker Hbf zunächst auf dem bahnsteiglosen Gleis 3 auf



... bevor ihre Bereitstellung auf Gleis 4 am Bahnsteig 2 zur Fahrgastaufnahme erfolgte.



Etwas verwirrend boten sich die Informationen zum o. a. Sonderzug auf dem Fahrtzielanzeiger des genannten Bahnsteiges dar.



Fotos:
Michael Hecht.

Über Bad Kleinen,
Güstrow, Priemerburg,
Krakow am See,
Karow und Meyenbg.
rollte der HEL-
Sonderzug Lübeck-
Rheinsberg nach
Pritzwalk, wo er d.
West-Ost-Strecke
Wittenberge-Pritzwalk
-Wittstock-Neuruppin-
Berlin erreichte,
auf der im Regel-
Personenverkehr
DB-Dieseltriebzüge d.
Baureihe 646 als
'Prignitz-Express'
unterwegs sind.

Für den o. a. Sonderzug
fand im Bhf.
Pritzwalk ein
Fahrtrichtungswechsel
statt, weshalb die
Lok dieses Sonderzu-
ges hier einen Lok-
umlauf tätigen mußte.
Dabei rollte sie
auch am Doppelstock-
Schienenbus 670.03
der Eisenbahn-Ges.
Potsdam mbH (EGP)
vorüber, der auf
den in Pritzwalk
abzweigenden Bahn-
linien nach Putlitz,
Meyenburg und
Neustadt/Dosse
unterwegs ist.



Fotos:
Oben = Michael Hecht.
Mitte = Andreas Wilde
Unten = Andrea Hammer.

