

Auch beim VLV-Sonderzug nach Rheinsberg (der den Namen 'VLV-RUPPIN-EXPRESS' trug) kam auf den meisten Teilabschnitten in d. Reiseroute dieses Sonderzuges die Lübecker Museums-Diesellok V 200 007 zum Einsatz. Sie beförderte ihn am 13.3.1993 zunächst von Lübeck über Bad Kleinen, Güstrow, Waren/M., Neustrelitz und Fürstenberg/Havel bis nach Löwenberg/Mark. Eine Anreise, die für den HEL-Sonderzug am 1.6.2013 schon wegen der zu seinem Fahrttermin baustellenbedingt gültigen Teilsperrg. der Bahnverbindung Rostock-Berlin nicht möglich war.

In Löwenberg/Mark übernahm die damals im Bw Neuruppin beheimatete Reichsbahn-Diesellok 202 630-0 den Sdzzg. 'VLV-RUPPIN-EXPR.' zur Weiterfahrt ins Ruppiner Land hinein. Die dortigen Eisenbahnstrecken ließen 1993 noch keinen uneingeschränkten V-200-Einsatz zu.

Die nebenstehenden Bilder zeigen den 'VLV-RUPPIN-EXPR.' am 13. März 1993 während seines dortigen Fahrt- richtungs- und gleichzeitigen Lokwechsels im Bahnhof Löwenberg/Mark. Die jüngsten Modernisierungen der Bahnverbindung Rostock-Berlin haben hier auch alle noch 1993 existenten Formsig-nale verschwinden lassen.

Fotos:  
Michael Hecht.



Ein weiterer Lokum-  
lauf fand für 202 630  
bei Beförderung des  
Sdztg. - 'Westgastes'  
von Lübeck im Bhf. von  
Neuruppin statt, der  
anders als heute 1993  
nicht nur aus einem  
einzigem Gleis be-  
stand, sondern zahl-  
reiche Gleise und  
auch mehrere Bahn-  
steige besaß. Lokbe-  
spannte Reisezüge wa-  
ren hier allerdings  
auch in der Endphase  
des DR-Betriebes eine  
Besonderheit; denn  
der gesamte planm.  
Schienen-Personenverkehr  
in und um Neuruppin  
wurde seit den 1980er  
Jahren mit Reichsb.-  
Schienenbussen der  
'Ferkeltaxen'-Bauart  
durchgeführt. Das  
Bw Neuruppin bildete  
zeitweise den größten  
DR-Beheimatungs-  
Stützpunkt für Schie-  
nenbusse. Seine Anla-  
gen sind auf dem un-  
teren Bild hinten  
rechts erkennbar.



Fotos:  
Michael Hecht.

Von Neuruppin aus  
 rollte der VLV-Szg.  
 am 13. März 1993  
 auf der 'Kremmener  
 Bahn' weiter über  
 Kremmen und Velten  
 nach Hennigsdorf,  
 wobei (wie auf dem  
 oberen Bild zu sehen)  
 unterwegs noch ein  
 Fotohalt in Velten  
 stattfand. In  
 Hennigsdorf bei Berlin  
 wechselte der 'VLV-  
 RUPPIN-EXPRESS' ein  
 weiteres Mal die  
 Fahrtrichtung und  
 wurde hier auch wieder  
 von der Lübecker  
 Museums-Diesellok  
 V 200 007 übernommen.  
 Bei diesem Fahrtrichtg.  
 und Lokwechsel kam es  
 auch zur Begegnung  
 mit einer DR-Rangier-  
 lok vom Typ 'V 60 D  
 Länderbahnbauart'  
 (346 063-1, damals  
 Bw Pankow). Gut zu  
 sehen auch die Stirn-  
 front des im o. a.  
 Sonderzug mitlaufenden  
 hist. Steuerwagens  
 '11 005', der von 1987  
 für ca. 15 Jahre lang  
 DB-Museumsfahrzeug in  
 Lübeck war und zu dem  
 leider auch nicht mehr  
 bestehenden 'Museums-  
 Wendezug Lübeck' ge-  
 hörte.

Fotos:  
 Michael Hecht



Nun wieder mit V 200 007 als Zuglok rollte der 'VLU-RUPPIN-EXPRESS' am Nachmittag des 13. März 1993 von Hennigsdorf aus auf dem Berliner Außenring nach Wustermark, von dort auf der heute nicht mehr bestehenden und abgebauten Strecke über Briese- lang nach Nauen, von wo aus es auf der 1993 noch keinen Schnell- fahrstandard bieten- den und an dieser Stelle erst frisch elektrifizierten Bahnverbindung Ber- lin-Hamburg bis Paulinenaue weiterging, wo der o. a. Sonder- zug auf dem oberen Bild zu sehen ist. Von Paulinenaue aus zog V 200 007 alle drei Wagen die- ses Sonderzuges über die hier ab- weigende Güterbahn nach Fehrbellin, wo die vier unteren Aufnahmen entstanden. Dabei ist auch zu erkennen, daß im Bhf. Fehrbellin 1993 sogar noch eine DR-Klein- Diesellok des V-15- Typs für Rangiertä- tigkeiten vorhanden war. Heute ist die Bahnlinie nach Fehr- bellin längst still- gelegt und es lie- gen hier keine Schienen mehr. Das Gebäude des ehem. Fehrbelliner Bahnho- fes steht noch und beherbergt jetzt einen gastronomi- schen Betrieb. Einst führte der Schienenstrang so- gar von Paulinen- aue über Fehrbellin bis Neuruppin und es rollten hier auch planm. Personenzüge. Fotos: Michael Hecht.



LOKUMLÄUFE BEI  
LÜBECKER  
SONDERZÜGEN  
IM BHF.  
RHEINSBERG/MARK  
\*\*\*\*\*

Der Bahnhof der märkischen Stadt Rheinsberg bildete in der längsten Zeit seines Bestehens eine Kopfstation. Es gab zwar ab 1928 eine Verlängerung der Strecke von Herzberg über Rheinsberg hinaus in nordwestl. Richtg. bis Zechlin, doch diese Streckenverlängerung verschwand schon wieder 1946 durch reparationsbedingten Abbau. Seither besitzt Rheinsbg. wieder einen ausschließl. Kopf- u. Endbhf., zumal den auch die 'Atombahn' zum Stechlinsee nach Südwesten hin verläßt. Für lokbespannte Züge ohne Wendezugbetrieb bedeutete u. bedeutet das stets Lokumlauf im Rheinsberger Bhf. Die Sonderzüge von Lübeck, die diesen Bhf. 1993 u. 2013 erreichten, waren hiervon nicht ausgenommen. Man beachte, daß die Gleise im o. a. Bhf. innerhalb von zwei Jahrzehnten durch eine Graslandschaft erobert wurden.

Fotos:  
Michael Hecht.



Selbst die Deutsche Reichsbahn, die immerhin von 1949 bis einschl. 1993 'Hausherr', Eigentümer und Betreiber der Bahnhöfe und Bahnanlagen in Herzberg/Mark und Rheinsberg/Mark sowie der von hier ausgehenden Bahnlinien war, tat sich an dieser Stelle im Gegensatz zu vielen anderen Bereichen ihres Betriebes und Netzes rar mit Doppelstockwagen, die z. B. auf dem nicht mal weit von Herzberg und Rheinsberg entfernten Berliner Außenring in dessen Nahpersonenverkehr zahlreich zu finden waren. Im Ruppiner Land kam man aber auch zu DR-Zeiten mit einstöckigen Wagen (teils VB-Fahrzeuge hinter V 60) und schließlich sogar mit Schienenbussen ('Ferkeltaxen') aus und auch d. sämtlich lokbespannten Werk-Personenzüge der 'Atombahn' zum Stechlinsee benötigten (anders als im vorpommerschen Lubmin) keine Doppeldecker. Diese blieben dadurch auch als DR-Fahrzeuge in Herzberg und in Rheinsberg seltene Gäste. In allerletzter DR-Phase, also 1993, verirrte sich in einem von der DR-Dampflok 52 6666 gezogenen und von Berlin nach Rheinsberg verkehrenden Sonderzug doch mal ein Reichsbahn-Doppeldecker hierher.



52 6666 in Rheinsberg, 1993  
(Foto: Fetzer)



LÜBECKER  
SONDERZÜGE  
IM BHF.  
HERZBERG/MARK  
\*\*\*\*\*

Die Sonderzüge, die 1993 und 2013 von Lübeck aus in jeweiliger Tagesreise nach Rheinsberg und zurück rollten, benutzten in ihrem Fahrtverlauf ebenfalls stets d. Bhf. von Herzberg/Mark, wo für diese Züge auch jeweils Fahrtrichtungswechsel mit Lokumläufen stattfand. Auch in diesem Bhf. haben sich die Gleis- und Bahnsteiganlagen in zwei Jahrzehnten verändert. 1993 besaß der Herzberger Bhf. noch drei Bahnsteige (incl. Hausbahnsteig). 2013 verfügt dieser Bhf. nur noch über zwei Bahnsteige, von denen im Planbetrieb auch nur noch einer benötigt wird. Die Gleise, die sich hier nördlich des dritten Bahnsteiges erstreckten, sind wie dieser Bahnsteig selbst verschwunden und die Natur hat dieses ehem. Bahngelände längst zurück erobert.

Lokbespannte Züge tauchen im o. a. Bhf. nur noch im Sonder-Reiseverkehr auf und wenn Abbaumaterial aus den Resten der KKW-Ruine am Stechlinsee abtransportiert wird.

Fotos:  
Michael Hecht.





Auch diese Bilder vom Aufenthalt von Lübecker Sonderzügen im Bhf. Herzberg/Mark machen deutlich, wie sehr sich dieser kleine, immerhin doch aber einen Mini-Knotenpunkt bildende Bhf. zwischen 1993 und 2013 verändert hat. Die Überland-Stromleitung, die noch 1993 die Anlagen dieses Bahnhofes überspannte, gibt es 20 Jahre später nicht mehr. Lediglich Hausbahnsteig, Bahnhofsgebäude und Bahnsteigbeleuchtung präsentieren sich 2013 nahezu unverändert.

Stichwort Lübecker Sonderzüge: Von der Art, wie sie die in Herzberg/Mark und Rheinsberg/Mark abgebildeten Züge dieser Art zeigen, bewegten sich sehr viele eigentlich mit dem Doppelstockwagen Nr. 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), der zwischen 1978 und 2010 vom 2012 aufgelösten Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) erhalten und betrieben wurde. Als 2013 ein Sonderzug von Lübeck in die beiden o. ä. märkischen Städte kam, war das nicht mehr der Fall, weshalb dieser Zug schon deshalb mit einstöckigen Wagen hierher rollen mußte. Aber auch bei seinem Vorgängerzug genau zwei Jahrzehnte zuvor wurde nicht doppelstöckig von Lübeck nach Herzberg und Rheinsberg gerollt, so daß sich der heute nicht mehr betriebsfähige und jetzt dem DB Museum gehörende DW 8 der ex-LBE zwar insbesondere in seiner VLV-Zeit an vielen Stellen aufhielt - nie aber in Herzberg und in Rheinsberg !

Fotos: Michael Hecht.





ZWEIMAL V 200 007 IN HERZBERG  
 \*\*\*\*\*

Oben: Vor mehr als einem Vierteljahrhundert besuchte die seinerzeit bereits als betriebsfähige Museums-Maschine fungierende Diesellok V 200 007 am 13. Mai 1988 den Bahnhof von Herzberg - wobei es sich damals um den der am südwestlichen Harzrand in Niedersachsen gelegenen Stadt Herzberg handelte. V 200 007 hatte seinerzeit einen Sonderzug von Braunschweig hierher gebracht, wobei auch das im Westteil des damals noch geteilten Deutschlands liegende 'Harz-Herzberg' seltenes V-200-Gebiet bildete.

Unten: Die nur zweieinhalb Jahre nach der oberen Aufnahme Wirklichkeit werdende Einheit Deutschlands mit nur noch einer, nun vergrößerten Bundesrepublik ermöglichte V 200 007 auch den grundsätzlichen Besuch von einem anderen, zu Zeiten deutscher Teilung in der DDR gelegenen Herzberg - nämlich dem im nordwestlichen Bereich der Mark Brandenburg. Es sollte aber noch bis zum 1.6.2013 dauern, bis V 200 007 auch in das 'Mark-Herzberg' gelangte. Wieder mit einem Sonderzug. Diesmal aber einem, der von ihrem Heimat-Standort Lübeck herkam. Genau 25 Jahre und 2 Wochen nach ihrer Visite im 'Harz-Herzberg' !

Fotos: Michael Hecht.

BAHNHOF  
NEURUPPIN  
EINST & JETZT  
\*\*\*\*\*

1993 bildete der Bhf. von Neuruppin noch eine Anlage mit mehreren Gleisen und Bahnsteigen, die Knotenpunkt-Funktion besaßen. Hier war lebhafter Betrieb vor der Kulisse eines stolzen u. imposanten Bahnhofsgebäudes zu registrieren. Den Regel-Personenverkehr bestimmten Reichsbahn-Schienenbusse bekannter 'Ferkeltaxen'-Bauart, aber auch Lokomotiven waren immer mal wieder zu sehen.

20 Jahre später hat sich das Bild an gleicher Stelle total gewandelt. Dort, wo sich 1993 noch reger Bahnhofsbetrieb vollzog, verläuft heute einzig noch das Streckengleis der Bahnverbindung Wittberge-Pritzwalk-Wittstock-Neuruppin-Berlin. Alle anderen Gleise sind hier abgebaut und die gleislosen ex-Bahnsteige werden von Gras und Bäumen überwuchert. Das ehem. Bahnhofsgebäude bietet sich in trostlosem und tristem Zustand jenseits aller Bahnaufgaben dar. Als Ersatz für den früheren Bhf. entstand an anderer Stelle ein Neubau-Haltepunkt am o. a. Streckengleis, das heute von DB-Triebw. der Baur. 646 befahren wird. Lokomotiven sieht man hier extrem selten.

Fotos:

Oben = Michael Hecht.

Mitte + Unten =  
Andrea Hammer.

