

NEUER PENDEL-ZUGDIENST
ZWISCHEN BAD KLEINEN U.
SCHWERIN

Mit dem Fahrplanwechsel am 13.12.2015 sind die direkten Umsteigemöglichkeiten zwischen den RE-Zügen der Strecke Lübeck-Bad Kleinen und den ODEG-Zügen der RE-Linie 2 (Wismar-Schwerin-Ludwigslust-Wittenberge-Berlin-Cottbus) im Bhf. v. Bad Kleinen entfallen. Um hier weiterhin einen Direktanschluss zur Fahrt von Lübeck nach Schwerin u. umgekehrt zu gewährleisten, werden seit dem o. a. Fahrplanwechsel eigens Pendelzüge von Bad Kleinen nach Schwerin u. umgekehrt eingesetzt, die zweistündlich verkehren und aus DB-Elektrotriebzügen der Baur. 442/443 ('Hamstern') bestehen. In der jew. Stunde, wo diese Pendelzüge Bad Kleinen nicht erreichen, stehen hier als Schweriner Direktanschluss die Züge der RE-Linie 1 (Rostock-Schwerin-Hamburg) mit Doppeldecker-Wendezügen und Lokomotiven der Baur. 120.2 und 182 zur Verfügung. Das obige Bild zeigt einen der neuen Pendelzüge (bestehend aus 'Hamster' 442 348) bei seiner Ankunft von Bad Kleinen im Hbf in Schwerin am 19.12.2015. Foto: Peter Schneekluth.



Verbessert und verkürzt haben sich die Anschlüsse zwischen den RE-Zügen der DB und d. Dieseltriebwagen der auf d. Verbindg. Hagenow-Ludwigslust-Parchim-Schwerin-Rehna verkehrenden ODEG-Züge seit Beginn des aktuell gültigen Fahrplanes am 13.12.2015 speziell



auch im Hauptbahnhof von Schwerin, wo die Übergangszeit zwischen den o.a. DB-Zügen und den ODEG-Triebwagen nach Gadebusch und Rehna nun nur noch kurz ist. Das untere Bild zeigt einen derartigen Triebwagen neben einem auch aus einem 'Hamster' bestehenden RE-Zug der DB im Bhf. von Ludwigslust. Foto: Sammlg. M. Hecht.

NEUE ICE-
TRIEBZÜGE D.
DB BEGINNEN
ERSTE FAHRTEN

Die schon lange angekündigten ICE-Neubau-Triebzüge des Typs 'ICE X', deren Entwicklung, Planung u. Bau von der DB Fernverk. AG bereits im Mai 2011 bei d. Firma Siemens Mobility in Auftrag gegeben wurde, nehmen nun auch für d. Öffentlichkeit sichtbare



Gestalt an. Am 4.12.2015 stellte der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube in Anwesenheit von Bundes-Verkehrsminister Alexander Dobrindt den ersten von zwei nun bereits vorhandenen Triebzügen der neuen ICE-X-Fahrzeugserie im Bhf. Berlin Südkreuz der Öffentlichkeit vor. Grube teilte bei dieser Präsentation auch mit, daß diese Serie künftig unter der Typenbezeichnung 'ICE 4' und der Baureihenbezeichnung 412 geführt und eingesetzt wird. Mit den beiden jetzt schon vorhandenen 412-Triebzügen haben bereits umfangreiche DB-Testfahrten begonnen, für die auch der Streckenabschnitt Minden-Hannover im Verlauf der Bahnverbindung Hamm-Hannover benutzt wird. Durch diese Fahrten gelangen die Test-412 in Hannover sogar bis in den dortigen Hbf, wo einer von ihnen auf dem obigen Bild Anfang Februar 2016 zu sehen ist. Die beschriebenen, allesamt noch nicht öffentlichen Testfahrten erfolgen unter d. Leitung der DB Systemtechnik. Die Test-412 werden dabei in Hg.-Bereichen zwischen 160 und 250 km/h bewegt und rollen in sogen. 'Hochstfahrten' - das alles natürlich mit eigener Kraft. Beide Vorserien-412 sind jew. zwölfteilige Triebzüge. Foto: Reinhard Schwager.

Im Herbst 2016 soll dann ein 14 Monate dauernder verstärkter 412-Probetrieb beginnen, wobei dann auch bereits umfangreich der Fahrgasteinsatz geprüft wird. In Serienfertigung entstehen zunächst insges. 130 Triebzüge der neuen Baur. 412. Davon 85 als 12-teilige Fahrzeugeinheiten und 45 als 7-teilige Garnituren. Pro Jahr will die Firma Siemens innerhalb dieser Gesamt-Fahrzeugserie 20 Fahrzeugeinheiten an die DB Fernverk. AG abliefern.

Der 412-Probetrieb mit Fahrgästen ab Herbst 2016 soll zwölf Monate lang auf der ICE-Linie 25 von Hamburg über Hannover und Würzburg nach München und umgekehrt stattfinden. Im Dez. 2017 soll dann der eigentliche 412-Planbetrieb beginnen. Dieses ebenfalls auf der ICE-Linie 25, zusätzlich aber auch auf der ICE-Line 22 (Hamburg-Hannover-Mannheim-Stuttgart u.umgek.). Zwei Jahre danach sollen ICE-4-Triebzüge dann auch auf der ICE-Linie 11 (Berlin-Frankfurt/M.-Mannheim-Stuttgart-München und umgekehrt) rollen.

Mit den ersten 130 ICE-4-Garnituren will die DB Fernverkehr AG vor allem mit der Ablösung der bald 25 Jahre alten ICE-Triebzüge der ersten Generation derartiger Fahrzeuge beginnen, die unter der Baureihe 401 bekannt geworden sind. In diesen 'ICE-1-Einheiten' finden rd. 700 Fahrgäste Platz (davon 197 in der 1. Klasse). Die neuen ICE-4-Triebzüge können in 12-teiliger Version 830 Passagiere befördern (davon 205 in der 1. Klasse). Später sollen die neuen 412-Triebzüge auch die ICE-2-Garnituren der DB Fernverkehr AG ablösen und ersetzen. Die 12-teilige Version der ICE-4-Neubau-Triebzüge verfügt über eine Gesamtlänge von jew. 346 Metern. Jeder 412 kann eine Hg. von 250 km/h erreichen. Insgesamt will die DB Fernverkehr AG 300 dieser Triebzüge beschaffen. Deren Bau erfolgt bei den Firmen Siemens und Bombardier an insges. sechs Standorten. Siemens fertigt 412-Komponenten in Krefeld, Nürnberg und Graz, Bombardier produziert seine 412-Sektionen in Hennigsdorf bei Berlin, Görlitz und Siegen. Die Gesamt-Zusammensetzung eines jeden 412-Triebzuges erfolgt dann im Siemens Prüfcenter in Wegberg-Wildenrath. Diese neuen Triebzüge führen immerhin eine der größten Fahrzeugveränderungen im deutschen Fern-Reisezugverk. überhaupt herbei. Der DB Fernverk. AG darf dafür auch von dieser Stelle aus viel Glück und Erfolg gewünscht werden !!!!

LÜBECKER DAMPFLOK "LOTTE" 100 JAHRE ALT

Im November 2015 wurde eine noch heute vollständig vorhandene Dampflokomotive, die sehr lange ihre Heimat in der Hansestadt Lübeck besaß, ein Jahrhundert alt. Gemeint ist die Werklok Nr. 1 des ehemaligen Kraftwerkes der Firma Nordwestdeutsche Kraftwerke AG (NWK) in Lübeck-Herrenwyk. Dieses Kraftwerk wurde in den Jahren 1910 und 1911 vom Unternehmen Siemens Elektrische Betriebe AG als sogen. Überlandzentrale errichtet. Dieses Kohle-Kraftwerk nahm nach seinem Bau direkt am Trave-Fluss seinen Betrieb am 11.6.1911 auf und erhielt auch einen Gleisanschluss zu der seit 1907 von Lübeck-Dänischburg über Lübeck-Siems nach Lübeck-Herrenwyk führenden Güterbahn, die auch als 'Uferbahn' bekannt wurde u, heute noch vorhanden und in Betrieb ist.

Nachdem das o. a. Siemens-Unternehmen sein o. a. Kraftwerk in Lübeck-Herrenwyk eröffnet hatte, erhielt dieses Werk seine Kohle auf dem Wasserweg über die benachbarte Trave, aber auch per Bahntransport, wobei die Kohlewagen ihre letzten Kilometer Fahrt auf der schon erwähnten 'Uferbahn' und dem Kraftwerk-Gleisanschluss bis ins Gelände der Lübecker Siemens-Überlandzentrale zurücklegten. Um den Verschub der Kohlentransportwagen im Gelände des beschriebenen Kraftwerkes in Lübeck-Herrenwyk zu erleichtern, beschaffte der Werkbetreiber im Jahre 1915 bei den Hanomag-Werken eine zweiachsige Dampfspeicherlok. Es handelte sich also um eine feuerlose Dampflokomotive. Diese 17 Tonnen schwere Maschine wurde unter der Hanomag-Fabrik-Nr. 7457 gebaut und am 19. November 1915 im Kraftwerk in Lübeck-Herrenwyk als Lok Nr. 1 in Betrieb genommen. Sie blieb hier fortan stets die einzige Werklok !

Ihre Dampfversorgung erfolgte mit überhitztem, rd. 300 Grad heißem Dampf direkt aus einer Leitung des o. a. Kraftwerkes in dessen Gelände. Bereits 1925 erhielt die beschriebene Dampfspeicherlok einen ebenfalls bei der Firma Hanomag gefertigten Neubaukessel, den sie heute noch besitzt und mit dem sie erneut am 13.11.1925 im Kraftwerk Lübeck-Herrenwyk in Betrieb genommen wurde. Mit einer vollen Dampffüllung konnte dessen nun modernisierte Werklok eine Stunde im Einsatz sein und insges. 10 km Fahrt bewältigen. Die Zeit zur Dampf-Auffüllung betrug bei dieser Maschine 45 Minuten für Vollfüllung. Ihr Einsatzgebiet beschränkte sich auf den kurzen Gleisanschluss des Kraftwerkes in Lübeck-Herrenwyk bis/ab dessen Übergang zu und von der 'Uferbahn'. Da in seinem Gleisverlauf auch eine sogen. 'Deutschlandkurve' vorhanden war, wies die o. a. Dampfspeicherlok zwei verschieden große Pufferteller auf, mit denen in besagter Engkurve Verhakungen zwischen Lok und angehängtem ersten Wagen verhindert wurden.

Zwischen den beiden Weltkriegen ging das Kraftwerk in Lübeck-Herrenwyk auf die seinerzeit neu gegründeten Nordwestdeutschen Kraftwerke AG (NWK) über, die aber die hier vorhandene Dampfspeicherlok in Betrieb ließen. Diese 30 km/h schnelle Lok konnte immerhin sechs beladene Kohlewagen pro Fahrt befördern. Nach dem 2. Weltkrieg bürgerte sich für sie der Beiname 'Lotte' ein. Der Einsatz dieser kleinen zweiachsigen Maschine reduzierte sich merklich, als der Kohletransport für das NWK-Werk in Lübeck-Herrenwyk in den 1960er Jahren völlig auf den (billigeren) Wasserweg verlegt wurde. Damit gelangten keine Eisenbahn-Kohlewagen mehr in dieses Werk und 'Lottes' Einsätze beschränkten sich nun nur noch auf den gelegentlichen Transport von Kesselwagen von der Uferbahn-Anschluss-Stelle aus ins o. a. Werk, dortigen Verschub dieser Wagen und Rückfahrt zur erwähnten Anschluss-Stelle nach Entladung. Die beförderten Kesselwagen brachten für den Kraftwerkbetrieb notwendige Reinigungs-Chemikalien nach Lübeck-Herrenwyk. Durch deren Kurzstrecken-Beförderung war Lok 'Lotte' hier aber nur noch 1-2 mal pro Monat im Einsatz. Trotzdem ersetzten die NWK diese kleine Maschine nicht durch eine Diesellok. Dadurch blieb 'Lotte', wenn auch kaum bekannt und kaum beachtet, die einzige betriebsfähige Lok der Dampftraktion nach Aufgabe des Dampflokbetriebes auf Lübecker DB-Gleisen im Sept. 1972.

Allmählich wurde 'Lotte' in Lübeck-Herrenwyk nun aber doch bekannter u. nicht selten besichtigten Eisenbahnfreunde-Gruppen d. kleine 'Maschinen', das noch selten, aber doch unentwegt über den NWK-Gleisanschluss dampfte. Auch auf Bahnhofsfesten und Fahrzeugausstellungen in Lübeck Hbf war 'Lotte' nun ein ständiger und viel beachteter und bewunderter Gast.

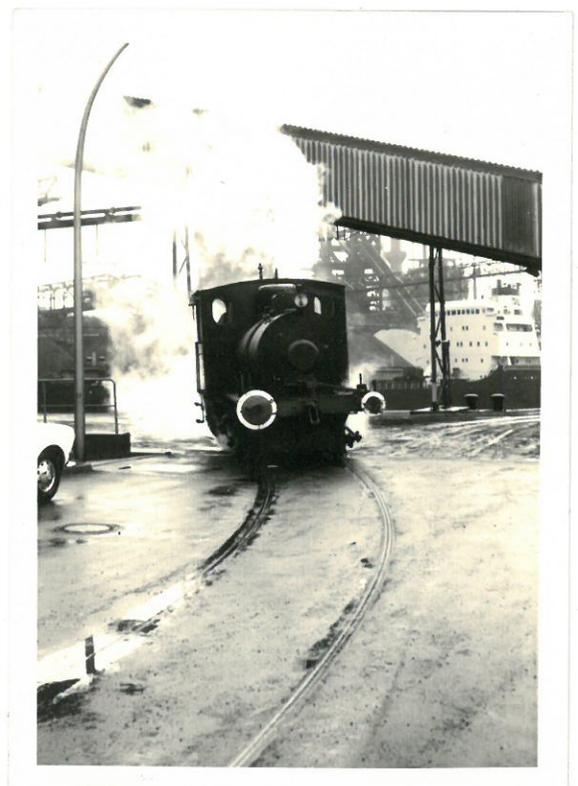
In dem 1990er Jahren wurde das NWK-Kraftwerk in Lübeck-Herrenwyk stillgelegt und seine Anlagen wurden damals abgebaut. Werklok 'Lotte' überlebte diesen Abbau jedoch glücklicherweise. Der Lübecker Eisenbahn- und Dampflokkfreund Bernd Förster übernahm Lübeck's letzte Dampflokomotive u. konnte sie auf einem Gleis der ehemaligen LMG-Schiffswerft in der Hansestadt abstellen und erhalten. Aber auch dieser Gleisanschluss fiel dem Abbau zum Opfer. Förster, der inzwischen eine kleine Loksammlung aufgebaut hatte und wohnmäßig ins mecklenburgische Lüdersdorf umgesiedelt war, fand für seine Schienenfahrzeuge zunächst eine neue Heimat in einer Halle in Grevesmühlen, wo auch die ehem. NWK-Dampfspeicherlok aus Lübeck-Herrenwyk abgestellt werden konnte. Aber Grevesmühlen blieb nur ein ebenfalls zeitlich beschränktes Domizil für die Förster'sche Loksammlung. Eine neue und nun dauerhafte Bleibe fand diese Sammlung dann am Anfang des vergangenen Jahrzehnts im ehem. Bahnbetriebswerk Ludwigslust, wo sie noch heute ihre Heimat hat. Was auch für die o. a. Dampfspeicherlok 'Lotte' gilt.

Leider sind die im genannten ex-Bw abgestellten und gepflegten Eisenbahnfahrzeuge nicht der Öffentlichkeit zugänglich. so daß es auch nun um 'Lotte' erneut sehr still geworden ist. Ihren 100. Geburtstag mußte sie deshalb auch fernab ihrer ursprünglichen und langjährigen Lübecker Heimat einsam und unbeachtet feiern. Sehr schade. Es bleibt nur die Hoffnung, daß 'Lotte' vielleicht doch mal wieder irgendwann unter Dampf zu erleben sein wird und dann an alte und lange 'Herrenwyker' Zeiten in Lübeck erinnert. Das dann möglichst auch mit einem oder mehreren Besuchen in ihrer alten hanseatischen Heimat.

Bis dahin: ALLES GUTE WEITERHIN, LIEBE LOTTE !!!!!!!



Die heute 100-jährige Dampfspeicherlok 'Lotte' ist auf dem neben stehenden Bild noch in ihrer aktiven Zeit im NWK-Kraftwerk in Lübeck-Herrenwyk knapp 45 Jahre vor ihrem Jahrhundert-Geburtstag zu sehen. 'Lotte' dampfte damals wie so oft zwischen 1915 und 1990 durch die zum Kraftwerk-Gleisanschluss gehörende 'Deutschlandkurve', die bei der kleinen Lok auch für die verschiedenen großen Pufferteller sorgte. Auf DB-Gleisen durfte sie nicht zum Einsatz kommen, worauf auch deutlich an 'Lottes' Führerhaus aufmerksam gemacht wurde. Eine stationäre Handglocke diente hier als Akustiksignal der Lok, die heute museal, aber leider nicht der Öffentlichkeit zugänglich, im ehem. Bw Ludwigslust erhalten wird.



Fotos: Michael Hecht.

Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft
 vormals Georg Eggestorff
 Einden vor Hannover
 „Hanomag“.

Amtliche Beschreibung der
 NWK-Dampfspeicherlok Nr. 1
 anl. von deren Erst-
 Inbetriebnahme im November 1915

Vordruck Nr.
 (Bl. 1. 2. 3.) Nr. 914

Beschreibung der Lokomotive.

Betriebs-Nr. 1.

Fabrik-Nr. 7457

Fabrikant: „Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals Georg Eggestorff, in Einden vor Hannover“

Die Lokomotive ist eine B - normalspurige feuerlose Lokomotive,
 bestimmt für eine höchste Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde.

Die Lokomotive ruht auf zwei Achsen, von denen
 welche miteinander gekuppelt sind.

Durchmesser der Dampfzylinder	=	<u>400</u> mm
Hub	=	<u>400</u> mm
Nabdurchmesser der Treib- und Kuppelräder	=	<u>820</u> mm
Laufäder	= mm

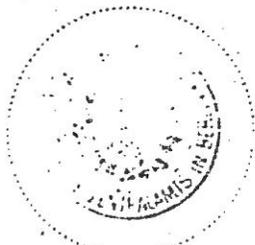
Ausrüstung.

Im Innern des Führerhauses ist ein Schild angebracht, auf dem die höchste zulässige Geschwindigkeit verzeichnet ist, und ein Schild mit den Daten der nächsten Untersuchungen.

Die Lokomotive ist mit Handbremse, ~~Luftdruckbremse~~ und Bahnräumern ausgerüstet, ~~besitzt einen verriegelbaren Kasten und Vorrichtungen, die den Auswurf glühender Kohlen aus diesem und dem Schornstein zu verhindern bestimmt sind.~~

Die Lokomotive ist ~~mit einer Vorrichtung zur Verhütung des Schlingens~~ und mit einer Vorrichtung zum Säuten versehen.

Einden vor Hannover, den 19 November 1915



(Schwarzdruck)

[Handwritten signature]

Königlicher Regierungsbaumeister.

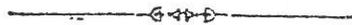
Abnahme-Bescheinigung für die
NWK-Dampspeicherlok Nr. 1
nach ihrer Ausrüstung
mit einem neuen
Kessel im
Nov. 1925

Vordruck d.

Bescheinigung

über die

Abnahme-Untersuchung der Lokomotive Nr. 17



Die für eine höchste Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde und einen höchsten Dampfüberdruck von 12 Atmosphären bestimmte, von der Firma Hannoversche Maschinenbau A. G. zu Linden vor Hannover im Jahre 1916 angefertigte 2-fach gebirgtaugliche Freilok Lokomotive, Betriebsnummer 17, Fabriknummer 7157, mit dem im Jahre 1925 von der Firma Hannoversche Maschinenbau Akt. Ges. zu Linden vor Hannover gebauten Kessel, Fabriknummer 1218, ist einschließlich ihrer Ausrüstungsstücke heute der Abnahme-Prüfung gemäß § 43 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 unterzogen worden.

Der Kessel der Lokomotive ist nach der vorgelegten Bescheinigung am 18. September 1925 zu Hannover Linden für 17 Atmosphären Überdruck geprüft worden.

Die Höhe der Kontrollhilfe am Sicherheitsventil beträgt 14 mm.

Die Lokomotive ist mit den in der zugehörigen Beschreibung (Vordruck b) angeführten Ausrüstungsstücken versehen, entspricht den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und hat am 13. November 1925 eine Probefahrt von Hercuroyke bis Davidsberg und zurück anstandslos zurückgelegt. Ihrer Inbetriebsetzung steht sonach ein Bedenken nicht entgegen.

Die Lokomotive wurde am 13. November 1925 dem Betriebe übergeben.



Lübeck, den 13. November 1925.

Der beauftragte Prüfungsbeamte
Altm.

Leinert.

NWK-Lok Nr. 1 des Kraftwerkes Lübeck-Herrenwyk 1971 im Bereich ihres jahrzehntelangen Einsatzgebietes, dem kurzen Gleisanschluss dieses Werkes, auf dessen Schienen dieses auch 'Lotte' genannte Maschinen rd. 75 Jahre lang dampfte. Davon knapp 20 Jahre als letzte u. schließl. einzige aktive Dampflokomotive in Lübeck ! Mit der Stilllegung d. o. a. Kraftwerkes endete auch die Zeit für 'Lotte' in Lübeck-Herrenwyk. Die auf dem neben stehenden Bild im Hintergrund erkennbaren Kraftwerk-Anlagen wurden in den 1990er Jahren alle abgerissen.



Vom 15. bis zum 18. Mai 1980 nahm NWK-Dampfspeicherlokomotive 'Lotte' an der damals im Lübecker Hbf stattfindenden Fahrzeugausstellung teil, die seinerzeit anl. der Tagung des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) in Lübeck veranstaltet wurde. 'Lotte' stand in dieser vom Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) initiierten u. von d. DB unterstützten Fahrzeugausstellung auf Gleis 1 von Lübeck Hbf vor der Kulisse des heute längste abgerissenen Bhf-Postamtes (heute haben hier d. 'Linden-Arcaden' ihren Platz). Gegenüber von 'Lotte' befanden sich auf d. Hbf-Gl. 2 d. Bundesbahn-Diesellokomotiven 216 003 ('Lollo', damals noch Bw Gelsenkirchen-Bismarck !) u. 218 485-1 (Bw Lübeck).



Diese Lokomotiven gehörten ebenfalls zur o. a. Ausstellung.

Außerst selten war ein Einsatz der NWK-Dampfspeicherlokomotive Nr. 1, gen. 'Lotte', vor einem Wg.d. Personenverkehrs. Am 9.4.1983 war er viell. sogar erst- u. einmalig, als 'Lotte' im Rahmen einer Sonderfahrt des VLV's dessen Doppelst.-Wg.d. ehem. LBE von d. 'Uferbahn'-Übergabestelle ins NWK-Werkgelände in L.-Herrenwyk schleppte. Der dortige Gleisanschl. verschwand nach Kraftw.-Stilllegung in den 1990er Jahren mit d. Werkanlagen.



Fotos: Michael Hecht.

UND DANN WAR DA NOCH DAS

ALLES SCHON MAL DAGEWESEN -
DB CARGO IST ZURÜCKGEKEHRT

Der Marken- und Firmenname der Güterverkehrssparte im Gesamt-Konzern der Deutschen Bahn AG (DB) lautet seit dem 1. März 2016 erneut 'DB Cargo' !!! So war diese wichtige Sektion des weiten DB-Konzerngefüges bereits schon einmal vom 1.1.1997 bis zum Jahr 2003 benannt. Als DB-Unternehmen war 'DB Cargo' bis zum 31.12.1998 eine GmbH, danach eine AG. Der genannte Unternehmensname wurde in großen Schriftzügen auch an den Längsseiten der meisten der Lokomotiven gezeigt, die zu seinem umfangreichen Rollmaterial gehörten.

2003 wurde 'DB Cargo' in 'DB Railion' umbenannt. Der neue Name, eine Kunstwortschöpfung aus den Begriffen 'Rail' und 'Union' ersetzte den Vorgängertitel auch an den meisten Fahrzeugen des weiterhin eine AG bildenden DB-Güterbahnunternehmens mit veränderter Markenbezeichnung. 2008/9 wurde es mit der vorher schon lange der DB gehörenden Straßen-Spedition Schenker zusammengelegt. Nach dieser Fusion mit der bisherigen DB-Firma 'Railion' wurde die Schienensparte des neuen DB-Gesamt-Güterunternehmens nun als 'DB Schenker Rail', kurz DBS, bezeichnet. Diese Bezeichnung tauchte aber nicht als Schriftzug an den DBS-Fahrzeugen auf, so daß die meisten DBS-Lokomotiven ohne irgendwelche Angabe eines Firmennamens zum Einsatz kamen. Man wollte DBS dadurch nicht zu sehr mit dem Kfz.- und Lkw-Betrieb von Schenker in Einklang bringen, andererseits auch Forderungen der Speditions-Konkurrenz Rechnung tragen. An einigen wenigen DBS-Lokomotiven 'überlebten' die alten Cargo- und Railion-Schriftzüge auch nach DBS-Gründung am 16.2.2009.

Nun kehrte der DB-Konzern für sein Güterverkehrsunternehmen zum alten und ursprünglichen Namen DB Cargo zurück. Ob der auch so groß wie einst an den Fahrzeugen dieses 'alten, neuen' DB-Unternehmens gezeigt wird, bleibt abzuwarten.

Einige wenige Lokomotiven präsentierten sich auch noch nach den Umbenennungen der DB-Güterverkehrssparte in 'DB Railion' (2003) und 'DB Schenker Rail' (2009) mit deren Ursprungs- und Erstbezeichnung 'DB Cargo'.

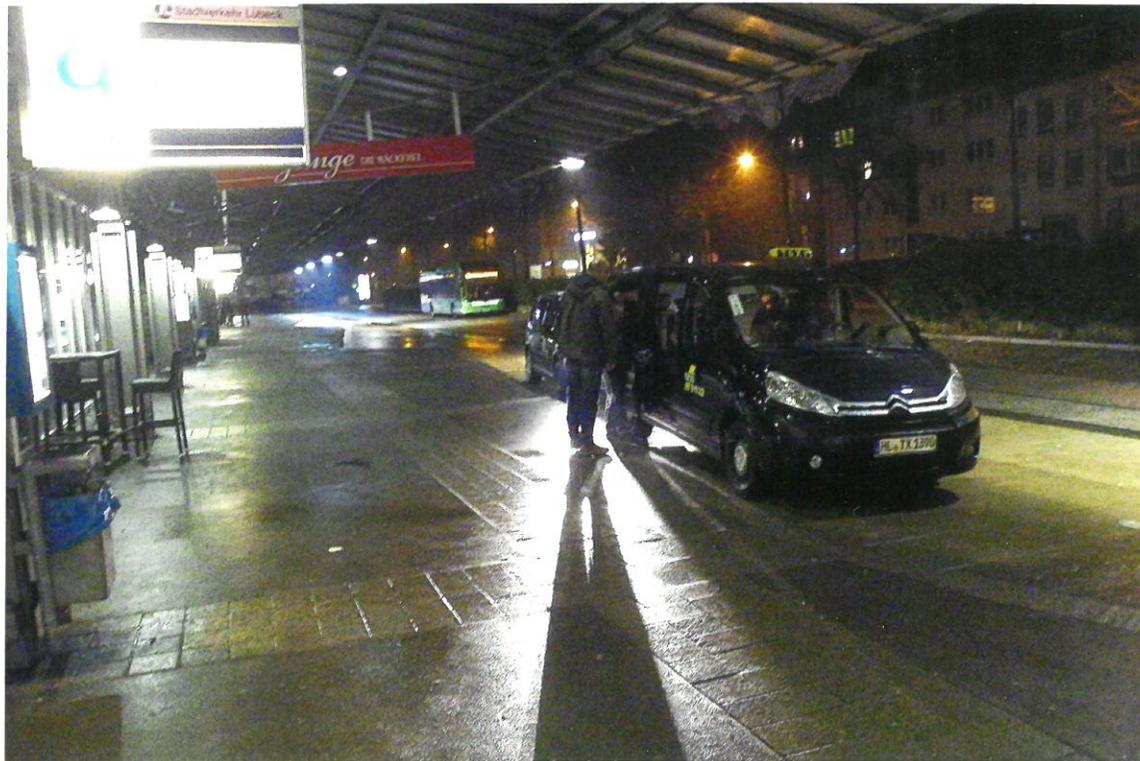
Dazu gehörte auch die Ellok 140 544, die mit diesem sichtbaren Altnamen noch im Juli 2010 nach Lübeck kam und hier damals die Pause zwischen Güterzug-Beförderungen am Hgbf-Rand verbrachte.

Fotos:
Michael Hecht.



TAXEN STATT BUSSE

... mußte das ÖPNV-Unternehmen 'Stadtverkehr Lübeck GmbH' (SL) Ende Januar 2016 einige Tage lang in verschiedenen seiner Linienbuskurse in Lübeck einsetzen, weil durch krankheitsbedingten Personalausfall nicht genügend Busfahrer zur Verfügung standen. Einige Kurse mußten sogar ersatzlos gestrichen werden, in anderen behalf man sich durch den Einsatz angemieteter Taxen. Das betraf auch vor allem SL-Linienbuskurse im SL-Abendverkehr. So auch am Abend des 24.1.2016 einen Unlauf der SL-Linie 3



(Eichholz-Sereetzer Weg), wo ein Bus durch zwei Taxen ersetzt wurde. Auf dem obigen Bild sind diese beiden Taxen auf dem Lübecker ZOB am Bussteig 9 kurz vor Abfahrt als 'Buslinie' 3 um kurz nach 23.30 Uhr Richtung Sereetzer Weg zu sehen. Es hätte auch der Einsatz eines 'Smart' genügt, denn an diesem späten Sonntagabend nahm nur ein einziger Fahrgast den abgebildeten Spät-Kurs der Linie 3 in den Lübecker Stadtteil St. Lorenz Nord ab dem ZOB in Anspruch. Foto: Michael Hecht.

DER LETZTE TAKT

... wurde im Februar 2016 abgegeben: Die Kundenzeitschrift 'TAKT' des Betriebes Regionalbahn Schleswig-Holstein der DB Regio AG bzw. deren Nord-Niederlassung erschien zu diesem Zeitpunkt zum letzten Mal. Dieses in den schlesw.-holsteinischen DB-Bahnhöfen und in allen RBSH-Zügen ausliegende und kostenlos abgegebene Kundenmagazin wurde als Print-Publikation eingestellt, weil es nach Mitteilung seines Herausgebers nur noch wenig in seiner Papier- und Druckausführung gelesen wurde. Eine Leserumfrage soll diesen Eindruck und diese Erfahrungen der 'TAKT'-Redaktion unterstützt haben. Diese in der Regel 12 Seiten umfassende Zeitschrift erschien seit zehn Jahren viermal im Jahr und enthielt unter anderem viele Ausflugs- und Reisetipps mit den RBSH-Zügen und berichtete auch über deren Betrieb und jeweilige Neuerungen. Der gut aufgemachte und angenehm zu lesende 'TAKT' befaßte sich auch als eine der sehr wenigen Print-Publikationen überhaupt im Herbst 2015 in einem Artikel mit dem ja nicht ganz unwichtigen 150-jährigen Bestehen der Bahnverbindung von Lübeck nach Hamburg und würdigte dieses im übrigen weitgehend vergessene Strecken-Jubiläum. Nach einer Abschluss-Ausgabe im Februar 2016 wird es den 'TAKT' in gedruckter Form nun nicht mehr geben. Als Digital-Publikation zur Lektüre auf elektronischem Weg bleibt er bestehen. Trotzdem sehr schade, daß es ihn als Heft nicht mehr gibt

Takt

DB BAHN

Die Bahn in Ihrer Region
Schleswig-Holstein – Ausgabe 2016

Der letzte 'TAKT'-Titel. Das Abschluss-Heft erschien ohne die sonst übliche Numerierung. Die Titelgestaltung dieses Kundenmagazins hatte sich in den zehn Jahren seiner Erscheinungs- und Herausgabezeit insgesamt viermal geändert. Stets sehr vorteilhaft wie der gesamte informative Inhalt dieser leider nun nicht mehr existierenden DB-Publikation.

Eine Strecke mit Geschichte

In diesem Sommer wurde die Bahnstrecke zwischen Hamburg und Lübeck 150 Jahre alt. Trotz hartnäckiger Konkurrenz zu Wasser und auf den Straßen spielt dieser Schienenweg als Bindeglied zwischen Nord- und Ostsee bis heute eine wichtige Rolle für die Region. Doch um ein Haar hätte es ihn vielleicht nicht gegeben.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts unterlag Holstein dänischer Herrschaft. Schon damals bildete es eine wichtige Landbrücke für den Warentransport, denn den Nord-Ostsee-Kanal und den Elbe-Lübeck-Kanal hatte es noch nicht gegeben. Die Dänen jedoch bevorzugten das unter ihrem Einfluss stehende Kiel gegenüber der Freien Hansestadt Lübeck. Während sie selbst bereits 1844 eine Verbindung zwischen Altona und Kiel bauten, versuchten sie einen Schienenweg zwischen Lübeck und Hamburg zu verhindern. 1865, 35 Jahre nach den ersten Planungen, konnte die Strecke verwirklicht werden.

Mit einem Mal verlief der Güteraus-tausch zwischen Nordsee, Hamburg und Ostsee um einiges schneller. „Die Bahnstrecke trug maßgeblich zur Industrialisierung Lübecks und zur Besiedlung des heutigen Kreises Stormarn bei“, erklärt Michael Hecht. Er ist Vorstandsmitglied im Verein „Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck“ und ein Eisenbahn-Fan seit Kindheitstagen. Der Verein kümmert sich um die Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge, die einen Bezug zu Lübecks Schienenhistorie haben. Zu seinen Schützlingen zählt u. a. die Diesellok V 200 007 des Baujahres 1956. Vier- bis fünfmal im Jahr können Interessierte eine Sonder-tagesfahrt mit der alten Dame auch auf der Jubiläumsstrecke unternehmen.



Historischer Steuerwagen aus dem Jahre 1953

1878 erhielt die Verbindung zwischen Hamburg und Lübeck ein zweites Gleis. Heute fahren auf ihr täglich 215 Personen- und 25 Güterzüge. Kenner Hecht schätzt, dass in den 150 Jahren seit der Eröffnung der Strecke 16,5 Millionen Züge über die Schienen gerollt sind. Übrigens: Während 1865 eine Fahrt noch bis zu 150 Minuten dauern konnte, ist das Ziel heute schon nach ca. 45 Minuten erreicht.

Spannende Ziele laden zu Ausflügen entlang der Jubiläumsstrecke ein. Michael Hecht findet: „Der Landkreis Stormarn steht zu Unrecht im touristischen Schatten der Nachbarlandkreise Lauenburg, Segeberg und Ostholstein.“ Er empfiehlt z. B. das Ahrensburger Schloss, die Karpfenstadt Reinfeld oder das Travetal bei Bad Oldesloe. Und noch einen Tipp hat Bahnfreund Hecht: „Von Lübeck aus gelangt man mit dem Zug schnell ins Seebad Travemünde, direkt an der Ostsee.“ Auch diese Strecke kam um 1880 nur unter Widrigkeiten zustande. Aber das ist eine andere Geschichte...

Dieser Artikel zum 150-j. Bestehen der Eisenbahnstrecke Hamburg-Lübeck erschien in der letzten nummerierten Ausgabe der wenige Monate später eingestellten Zeitschrift 'TAKT'. Es war ihr Heft 4/2015.

Eine der ersten Diesel-Streckenlokomotiven der Bundesbahn – die V 200 007. Für Ausflugsfahrten wird sie noch heute eingesetzt



Auch von interessanten Veränderungen und Neuerungen im RBSH-Fahrzeugbestand berichtete der 'TAKT' regelmäßig. Zum letzten Mal über derartige Veränderungen beim Einsatz d. RBSH-Doppel-decker ebenfalls in d. Ausgabe 4/2015 dieses Kundenmagazins.

NEUE MITTELWAGEN FÜR DAS NETZ MITTE

Regionalbahn Schleswig-Holstein stockt auf

Gute Neuigkeiten für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein: Mit dem Fahrplanwechsel zum 13. Dezember kommen auf den RE-Linien zwischen Flensburg, Kiel und Hamburg – dem sogenannten Netz Mitte – 27 fabrikfrische Doppelstockwagen zum Einsatz und setzen damit neue Standards für die Region. Die Generation der typischen einstöckigen Wagen – ursprünglich als Silberlinge bekannt – hat indes ausgedient.



Schicke Flitzer: Die neuen Doppelstockwagen präsentieren sich im NAH.SH-Design

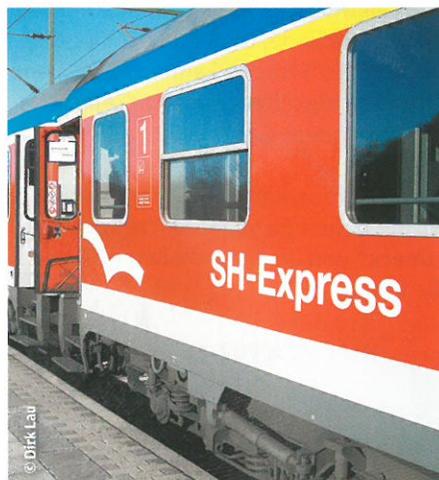
An ihrem grün-grauen NAH.SH-Design sind die neuen Doppeldecker der Regionalbahn Schleswig-Holstein schon von Weitem zu erkennen. Doch die Farbgebung ist längst nicht das einzige Novum: Die neuen Züge sind mit 160 Stundenkilometern schneller als ihre einstöckigen Vorgänger, vollklimatisiert und äußerst lauffähig. Fahrgäste dürfen sich außerdem über verstellbare Kopfstützen, Tische, Steckdosen und Leselampen an jedem Platz sowie über deutlich mehr Beinfreiheit und größere Gepäckablagen freuen. „Einen solchen Standard

hat es im Nahverkehr in Schleswig-Holstein noch nicht gegeben“, sagt Robert Guggenberger, Teilnetzmanager für das Netz Mitte bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein.

Eigentlich sollten die neuen Züge bereits seit Dezember 2014 rollen, doch der Hersteller konnte nicht pünktlich liefern. Nun kommen die Wagen in Teilpaketen. Bei den 27 neuen Fahrzeugen handelt es sich daher zunächst um Mittelwagen für die zweite Klasse. Die passenden Triebwagen sollen 2017 folgen. Mit ihnen kommen dann auch Plätze für die erste Klasse sowie die technischen Voraussetzungen für den Betrieb der Infomonitore in Echtzeit und die Möglichkeit der elektronischen Platzreservierung. Bis es so weit ist, wird die Flotte von den bereits bekannten roten Doppelstockwagen ergänzt – ein ungewöhnlicher Farbmix auf den Schienen.

Komfort im Fokus

Von der Wagenumstellung profitieren mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Personen mit Kinderwagen sowie Fahrradfahrer: Tiefere Türen und Rampen erleichtern den Einstieg und ermöglichen so auch für Rollstuhlfahrer unange-



Fahren übergangsweise auf der Linie RB 77: die Wagen des Schleswig-Holstein-Expresses

Das ändert sich im Netz Mitte:

Ab 13. Dezember 2015

- Alle Züge der Linie RE 7 zwischen Hamburg und Flensburg fahren mit fünf Doppelstockwagen bei gleichmäßiger Taktung mit einheitlich 160 km/h. Kein Wechsel mehr zwischen langsameren und schnelleren Fahrzeugen.
- Einheitliche Fahrzeiten auf der Linie RB 77 zwischen Neumünster und Kiel mit unmittelbarem Anschluss an die und von der RE-Linie 7. Übergangsweise fahren auf der RB-Linie die Wagen des Schleswig-Holstein-Expresses.

Ab Mitte 2017

- Ab Mitte 2017 ist die Linie RB 77 Bestandteil der Linie RE 7. In Neumünster wird der Zug geteilt – eine Hälfte fährt nach Kiel, die andere nach Flensburg. Somit besteht eine zweite Verbindung nach Kiel ohne Umsteigen.

meldetes Reisen. Zudem sind die Fahrzeuge mit behindertengerechten WCs und Wickeltischen ausgestattet.

Die Anforderungen an die neuen Wagen hat die NAH.SH als Aufgabenträger bis ins Detail vorgegeben, wie Robert Guggenberger verrät. „Im Fokus stand dabei ganz klar der Komfort der Fahrgäste. Die Sitze beispielsweise wurden extra vorab Probe gegessen.“

Übrigens: Die klassischen Einstockwagen müssen noch nicht auf den Zug-Friedhof. Die teils 40 Jahre alten, aber modernisierten Fahrzeuge werden künftig in anderen Regionen im Süden Deutschlands eingesetzt.