

Bahnhof Büchen am 16.4.1976 (Karfreitag). Bundesbahn-Diesellok 221 135-7 macht sich auf der 'Lübecker Seite' dieses Bahnhofes zur Übernahme des Entlastungs-Schnellzuges D 10 338 von Berlin bereit.

Man beachte links auch den noch im 'Bundesbahn-Bereich' des Büchener Grenzbahnhofes vorhandenen Dampflokwasserkran.



Der o. a. Entlastungs-Schnellzug trifft wenig später auf der 'Berliner Seite' vom Bhf. Büchen mit DR-Schnellzug-Dampflokk 01 0509-8 ein.

In der kleinen Tasche rechts hat der Kassetten-Rekorder seinen Platz, mit dem der Fotograf den nun folgenden Lokwechsel auch akustisch festhält.



Die inzwischen an dieser Stelle seltene 01.5-Dampflokk rückt vom Zug ab ins Westvorfeld, wo die Ablösung in Form von 221 135 bereits auf Übernahme des D 10 338 wartet.

Fotos:  
Michael Hecht.



221 135 schiebt sich an die Wagen von D 10 338 heran, um sie über den kurzen Restweg dieses Entlastungszuges von Büchen nach Hamburg zu schleppen. Die Dampflok 01 0509 folgt inzwischen in weiterer Rangierfahrt auf das Nebengleis.



Von hier wird das ölgefeuerte Dampftraktor in Lz-Fahrt mit dem Tender voran nach Hagenow Land zurückkehren, um im dortigen Bw auf der Drehscheibe gewendet zu werden. In Büchen war das wegen fehlender Drehscheibe und auch sonst nicht vorhandener Wendungsmöglichkeit nicht realisierbar.



221 135 hat inzwischen den D 10 338 zur Weiterbeförderung über den Bundesbahn-Streckenteil seines Laufweges übernommen.

Das (alte) Fahrdienstleiter-Stellwerk in Büchen (das es seit langem schon nicht mehr gibt) war im Frühjahr 1976 einer gründlichen Außenrenovierung unterzogen worden.



Fotos:  
Michael Hecht.

Zum 01.5-Einsatz auf der Bahnverbindung Berlin-Hamburg nach dem Junibeginn des Jahres 1973 darf noch erläutert und ergänzt werden, daß diese Schnellzug-Dampflokomotiven ab dem genannten Zeitpunkt vor einigen der von Hamburg nach Berlin und zurück verkehrenden Transit-Schnellzügen planmäßig noch in deren Laufweg-Abschnitt Wittenberge-Berlin u. umgek. zum Einsatz kamen. Das noch bis zum Herbst 1976. Ab da fuhren alle dieser Schnellzüge auf ihrem gesamten Laufweg ausschließl. mit Dieseltraktion. Ab September 1996 und Mai 1997 übernahmen dann Elektrolokomotiven die Beförderung der Reisezüge auf der inzwischen in einem wieder vereinten Deutschland verlaufenden und mittlerweile auf ihrer gesamten Streckenlänge zum Netz der Deutschen Bahn AG (DB) gehörenden Bahnverbindung Berlin-Hamburg - so, wie es heute noch ist.

Aber an so etwas dachte man im Frühjahr 1976 noch nicht im entferntesten. Dennoch bildete der beschriebene Besuch des Bahnhofes in Büchen am 16. April 1976 eine gelungene und interessante bahnmäßige Einleitung des Osterfestes 1976.

Das war auch in seinem weiteren Verlauf für mich bahnmäßig geprägt; denn an den sich an den Karfreitag anschliessenden eigentlichen Ostertagen unternahm ich eine Eisenbahnreise durch Teile von Westfalen und Niedersachsen. Hauptgrund hierfür war für mich das im Frühjahr 1976 bevorstehende Ende des V-200-Einsatzes in vielen Bereichen des o. a. Gebietes, weil im Mai 1976 der elektrische Betrieb auf den Bahnlinien Lehrte-Braunschweig, Löhne-Osnabrück und Rheine-Bentheim-Hengelo begann. Die wichtige West-Ost-Bahnverbindung von der niederländischen Grenze quer durch das nördliche und östliche Westfalen sowie das mittlere und östliche Niedersachsen hindurch konnte dadurch bis Braunschweig hin elektrisch befahren werden. Das bedeutete für die inzwischen unter der Baureihenbezeichnung 220 fahrenden V-200-Maschinen gravierende Einbußen in deren norddeutschem Einsatzgebiet. Im Bw Braunschweig wurde dadurch die 220-Beheimatung völlig aufgegeben, nachdem dieses Bw seine 'V 200' erst ein Jahr zuvor aus dem benachbarten Bw Hannover übernommen hatte. Nebenbei konnte durch die o. a. Elektrifizierungsmaßnahmen ab Mai 1976 auch auf sehr viele der damals hier noch bestehenden Dampflok-Einsätze im Bereich der Bundesbahndirektion Hannover verzichtet werden, was in den Wochen zuvor viele Eisenbahnfreunde aus der gesamten Bundesrepublik und dem benachbarten Ausland zu Abschieds-Bildern von Dampfzügen in den betroffenen Gebieten der BD Hannover veranlaßte. In meinem Foto-focus und Reise-Schwerpunkt standen hier dagegen die Strecken, auf denen die 220-Einsätze wenige Wochen später Geschichte sein sollten. Wo und mit welchen Zügen ich am Ostersonntag, Ostermontag und Ostermontag des Jahres 1976 genau reiste, zeigt die sich an diese Zeilen anschliessende Übersicht, die auch die Triebfahrzeuge meiner von mir damals benutzten Züge enthält. Der 220-Betrieb endete danach nicht nur auf den o. a. Strecken, sondern auch zwischen Hannover und Bad Harzburg. In der BD Hamburg verblieb nun nur das Bw Oldenburg/O. als Beheimatungs-Stützpunkt für die legendäre Lokbaureihe V 200 bzw. 220.

Auf dem neben stehenden Bild hat 220 075 am 18.4.1976 (Ostersonntag) mit dem 'Interzonenzug' D 443 (Köln-Dresden) soeben den Personenbhf. der VW-Stadt Wolfsburg erreicht. Die o. a. 220-Maschine wird den aus DR-Wagen bestehenden D 443 noch bis in den nahen DDR-Grenzbhf. Oebisfelde bringen, wo dieser Zug dann von einer Reichsbahn-Lokomotive übernommen wird. Oebisfelde war der einzige DDR- und



DR-Bhf., in den die Bundesbahn-220 planmäßig und täglich gelangten. Ab dem 31.5.1976 waren es solche des Bw Oldenburg als Nachfolgerinnen der vorher nach/von Oebisfelde gefahrenen 220 d. Bahnbetriebswerke Hannover und Braunschweig. Im Mai 1978 wurden die 220 bei der Beförderung der 'Interzonenzüge' zwischen Hannover und Oebisfelde von 218-Maschinen d. Bw Braunschweig abgelöst. Heute bildet der Pbf d. VW-Stadt Wolfsburg eine moderne Station im Verlauf der Schnellfahrstrecke Hannover-Berlin. In dieser Station halten auch ICE-Züge, soweit sie nicht wie in der jüngsten Vergangenheit zuweilen geschehen, versehentlich hier durchfahren. Foto: Michael Hecht.

OSTERREISE MICHAEL HECHT 1976

\*\*\*\*\*

Benutzte Strecke bzw. befahrener Streckenabschnitt	Hier benutzter Zug (Zugnummer)	Gesamtlaufweg dieses Zuges	Im benutzten Strecken- teil eingesetztes Triebfahrzeug
--	--------------------------------------	----------------------------------	--

17. April 1976 (Ostersamstag)

Lübeck Hbf - Hamburg Hbf	E 3019	Lübeck-Travemd. -Hamburg	220 048
Hamburg Hbf - Diepholz	D 538	Hamburg - Köln	110 337
Diepholz - Osnabrück Hbf. Hbf	E 2538	Cuxhaven - Aachen	110 246
Osnabrück Hbf Münster/Westf. Hbf	N 4956	Osnabrück - Münster	141 333
Münster/Westf. Hbf - Gronau/Westf.	N 8074	Münster - Gronau	216 012

Von Gronau nach Bentheim mit Linienbus der Bentheimer Eisenbahn AG (BE)  
BE-Bus Nr. 64, Daimler-Benz 0 302

Bentheim - Osnabrück Hbf	E 2249	Hengelo - Braunschweig	220 066
Osnabrück Hbf - Altenbeken	E/D 789	Osnabrück - Würzburg	220 063

Hötel-Übernachtung in Altenbeken mit äußerst gutem Oster-Frühstück  
am Morgen des Ostersonntages

18. April 1976 (Ostersonntag)

Altenbeken - Herford	N 7910	Altenbeken - Herford	141 342
Herford - Wolfsburg	D 443	Köln - Dresden	103 179 bis Hannover Hbf 220 075 ab Hannover Hbf
Wolfsburg - Braunschweig Hbf	Et 3422	Wolfsburg - Braunschweig	614 066
Braunschweig Hbf - Hildesheim Hbf	E 3714	Helmstedt - Duisburg	216 071
Hildesheim Hbf - Bad Harzburg	E 2247	Amsterdam - Bad Harzburg	220 075
Bad Harzburg - Goslar	Nto 5178	Bad Harzburg - Goslar	998 247
Goslar - Hildesheim Hbf	E 3168	Goslar - Bremen	220 075

Hotel-Übernachtung in Hildesheim

Benutzte Strecke bzw. befahrener Streckenabschnitt	Hier benutzter Zug (Zugnummer)	Gesamtlaufweg dieses Zuges	Im benutzten Strecken- abschnitt eingesetztes Triebfahrzeug
--	--------------------------------------	----------------------------------	---

19. April 1976 (Ostermontag)

Hildesheim Hbf - Löhne/Westf.	E 2540	Braunschweig - Mönchengladbach	220 072
Löhne/Westf. - Osnabrück Hbf	E 2244	Bad Harzburg - Amsterdam	220 072
Osnabrück Hbf - Bielefeld Hbf	Nt 7823	Osnabrück - Bielefeld	815 759
Bielefeld Hbf - Löhne/Westf.	E 2543	Aachen - Braunschweig	110 287
Löhne/Westf. - Osnabrück Hbf	E 2240	Bad Harzburg - Bentheim	220 073
Osnabrück Hbf - Hamburg Hbf	D 537	Aachen - Hamburg	110 465
Hamburg Hbf - Lübeck Hbf	E 3082	Hamburg - Lübeck	220 010

#### Anmerkungen und Ergänzungen

In Diepholz unterbrach ich am Ostersonntag meine Reise, um hier am Fahrkartenschalter (so nannte man das damals noch) des dortigen Bahnhofes eine Bezirkskarte zu holen, die d. Benutzung der für meine Osterreise von mir ausgesuchten Strecken und Streckenabschnitte fahrkartentechn. erleichterte.

Den N 8074 von Münster nach Gronau benutzte ich am 17.4.1976, weil dieser Zug von einer 216-Maschine des Bw Gelsenkirchen-Bismarck (GBi) befördert wurde. Es war für die GBi-216 die einzige Zugleistung im Personenverkehr. Sonst kamen diese 216 ausschl. vor Güterzügen zum Einsatz - dieses vor allem im Ruhrgebiet. N 8074 wurde von einer GBi-216 nur an Samstagen gezogen. Schon damals kamen im Personenverkehr der Bahnlinie Münster-Gronau fast ausschließl. Dieseltriebwagen (vor allem 624) zum Einsatz. Heute fahren auf dieser Strecke 642-Triebwagen d. DB Regio AG. Die Verteilung der GBi-216 auf deren Einsatz-Stützpunkte gestaltete sich 1976 folgendermaßen: 216 001 - 017 = Oberhausen-Osterfeld, 018 + 019 = Wanne-Eickel, 020 - 037 = Dortmund und 038 - 041 = Wanne-Eickel. Zum 216-Bestand des Bw GBi gehörten 1976 auch alle Vorserien-Maschinen dieser Baureihe (Lokomotiven 001-009, 'Lollos') sowie das 216-Einzelstück 010. Ich mußte aber bei meiner Fahrt hinter einer GBi-216 am Ostersonntag 1976 auf eine derartige Maschine verzichten, was mir aber nichts ausmachte, weil es ja schon als Besonderheit galt, überhaupt mit einem von einer GBi-216 beförderten Reisezug zu fahren.

Von Gronau nach Bentheim war es über die Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen hinüber einst auch möglich, auf der Schiene zu reisen. Hier gab es eine Bahnlinie der Bentheimer Eisenbahn AG (BE), deren Gleis im niedersächsischen Bereich teilweise noch vorhanden ist. Von 1951-1964 rollten auf der BE-Strecke Gronau-Bentheim sogar DB-Kurswg. Mönchengladbach-Bentheim und umgek. als 'Grenzland-Express'. Zwischen 1965 und 1972 wurde der Personenverk. auf dieser Strecke abschnittsweise eingestellt und auf Straßenbusse verlagert. Ihr westfälischer Teil bis/ab Gronau wurde 1981 völlig stillgelegt und später abgebaut. Auch ich mußte deswegen am 17.4.1976 mit einem BE-Linienbus von Gronau nach Bentheim fahren.

E/D 789 fuhr ab Altenbeken (von hier über Kassel, Bebra und Fulda) nach Würzburg weiter und führte auch Kurswagen nach München mit. Obwohl auf der Strecke Herford-Detmold-Altenbeken bereits seit 1975 elektr. Fahrbetrieb möglich war, fuhr E/D 789

bis zum 30.5.1976 von Osnabrück bis Altenbeken mit einer 220-Diesellok. Umgekehrt auch d. Gegenzug D/E 788. Mit dem für diese Züge in Altenbeken jeweils notwendigen Fahrtrichtungswechsel war im Personenbhf. dieses Knotenpunktes auch ein Lokwechsel von 220-Diesellok auf 110-Ellok und umgekehrt verbunden.

Bei 216 071 handelte es sich um die erste und hier lange Zeit einzige 216 des Bw Braunschweig in der beige-blauen Farbgebung. Zugleich war diese Lok die erste Maschine ihrer Baureihe in dieser Farbgebung bei der DB überhaupt.

E 2247 (Amsterdam - Bad Harzburg) bestand wagenmäßig ausschl. aus dunkelblauen Schnellzugwagen der Niederländischen Staatsbahn (NS) und wurde deshalb auch gerne als 'Blauer Enzian' tituliert, zumal er bevorzugt von Niederländern für ihre Anreise in den Harz-Urlaub benutzt wurde. Der genannte Zug ist auf am 18.4.1976 im Harzgebiet entstandenen Foto in einem Anhang zu diesen Zeilen abgebildet und er ist auch in dem in dieser Folge enthaltenen Bericht über die EFH-Fahrt am 31.1.1976 erwähnt.

Zwischen Osnabrück und Bielefeld und umgekehrt sind heute die Dieseltriebwagen der Nord-West-Bahn GmbH (NWB) im Einsatz. Zeitweise waren nach 1976 auf dem in Niedersachsen verlaufenden Nordteil dieser Strecke keine Züge des Personenverkehrs im Einsatz. Heute fahren hier wieder täglich derartige Züge auf der Gesamtstrecke.

Im E 3082 fuhr ich am 19.4.1976 als Reiseabschluß in dem in diesem Zug mit laufenden Doppelstockwagen Nr. 20 805 der DB, dem ehem. LBE-Doppeldecker Nr. 7.

EINE SCHÖNE OSTERREISE BEI DURCHWEG GUTEM UND SONNIGEM WETTER, AN DIE ICH MICH AUCH NACH 40 JAHREN IMMER NOCH SEHR GERNE ERINNERE.

### Michael Hecht.

Außer den für die Fahrten von Lübeck nach Hamburg und umgekehrt benannten 220 (048 + 010, Bw Lübeck), gehörten alle in den Text- und Bildteilen des Reiseberichtes aufgeführten 220-Maschinen zum Zeitpunkt dieser Reise (17.-19.4.1976) zum Bw Braunschweig. Das gab seine insgesamt 22 Lokomotiven der Baureihe 220 (027, 028, 031, 056, 058, 059, 066, 067, 069 - 080, 082 + 083) am 31.5.1976 an das Bw Oldenburg/O. ab. Dort endete der 220-Einsatz im Mai 1983. Bis zum Mai 1984 war danach das Bw Lübeck der einzige und letzte 220-Stützpunkt bei der gesamten Deutschen Bundesbahn.

Auf dem neben stehenden Bild hat 220 063 am Morgen des Ostersonntages v.1976 (18.4.1976) im Personenbhf. v. Altenbeken den D/E 788 (Würzburg-Osnabrück) übernommen, der von Ellok 110 282 von Kassel aus hierher gebracht wurde. Diesel-Kollegin 220 063 wird es nun vorbehalten sein, diesen Zug über den letzten Abschnitt seines Laufweges von Altenbeken über



Detmold, Herford und Bünde nach Osnabrück zu bringen. Incl. der Kurswagen München-Osnabrück. Der abgebildete Zug fuhr bis Altenbeken als D-Zug, ab dort als E-Zug.

Foto: Michael Hecht.

Auf dem neben stehenden Bild kommt Bundesb.-Diesellok 216 012 am 17.4.1976 (Ostersamst.) im Hbf von Münster/W. vom benachbarten Bw her, um in diesem Hbf die Wagen (Silberlinge) zu übernehmen, die sie anschl. als N 8074 von Münster nach Gronau befördern wird. Dieser Zug bildete zum Aufnahmezeitpunkt die einzige planmäßige Reisezugleistung für die 216-Maschinen d. Bw Gelsenkirchen-Bismarck, zu denen auch die o. a. Lok gehörte. Die 'GBi'-216 waren ansonsten im Güterzugverkehr d. nahen Ruhrgebietes stramm u. stark ausgelastet.

Auf dem mittleren Bild hat sich die GBi-Lok 216 012 in Münster/W. Hbf vor d. Silberlinge des N 8074 nach Gronau gesetzt. Auf dem Nachbargleis steht N 8617 zur Fahrt v. Münster/W. nach Osnabrück bereit. Er wird von Ellok-Oldtimer 104 020 gezogen. Die 104er waren seit 1968 im Bw Osnabrück stationiert und kamen sehr oft bis ins benachbarte Münster.

Auf dem unteren Bild hat GBi-Lok 216 012 das Ziel des von ihr beförderten N 8074 erreicht - den Bhf. von Gronau, der eigentl. auch schon z. Aufnahmezeitpkt. überwiegendes Triebweg.-Domizil war (wie er es heute ausschließl. ist).

Mit einer GBi-216 fuhr N 8074 nur an Samstagen.

Fotos:  
Michael Hecht.



Auf dem neben stehenden Bild ist noch einmal die Bundesbahn-Diesellok 216 012 zu sehen, wie sie sich am 17.4.1976 (Ostersamstag) im Hbf v. Münster/W. an die von ihr anschliessend als N 8074 nach Gronau zu befördernden Wagen rangiert. Sie brummt dabei auch an Altbau-Ellok 104 020 vorbei, die sich ihrerseits gerade vor die Wagen des N 8617 gesetzt hat, die dieser Ellok-Old



Fast genau 40 Jahre nach der obigen Aufnahme ist am 30.3.2016 auf dem Foto darunter eine Diesellok zu sehen, die ebenfalls die Betr.-Nr. 216 012 trägt und heute als Bauzuglok bei der bekannten Baufirma Wiebe fungiert. Zum o. a. Aufn.-Zeitpunkt war diese Lok 216 012 bei Gleisbauarbeiten im Bereich der Bahnlinie Puttgarden-Lübeck im Einsatz und ist hier im Bhf. von Oldenbg./Holst. zusammen mit



der ebenfalls zum Wiebe-Lokpark gehörenden 216 122 vor einem Zug zu sehen, bei dem am Rande des genannten Bahnhofes gerade Altschotter entladen wird. Wer aber nun glaubt, bei der Wiebelok, die die Nummer 216 012 trägt, handelt es sich um die gleiche Lok, die oben im April 1976 in Münster/Westf. abgebildet ist, der irrt sich. Jene 216 012 wurde 1995 ausgemustert und 1997 verschrottet. Schwester-Maschine 216 068 blieb dieses Schicksal erspart. Sie wurde von der DB verkauft und gelangte 2003 zum Bauunternehmen Wiebe, das noch im gleichen Jahr an der genannten 216 eine Hauptuntersuchung durchführen ließ, bei der sie auch den gelben Wiebe-Firmenanstich erhielt. Danach wurde die beschriebene Lok erneut in Betrieb genommen; das aber merkwürdigerweise nicht unter ihrer alten Nr. 216 068 - sondern mit der NVR-Nr. 216 012 !!!!! Auf geradezu wunderbare Weise lebte die sechs Jahre zuvor verschrottete 216 012 dadurch zumindest nummernmäßig wieder auf und fährt nun seither erneut auf den Gleisen - jetzt mit Bauzügen und in der Hülle der einstigen 216 068. Und um die Situation noch etwas 'übersichtlicher' zu gestalten soll der Hinweis nicht fehlen, daß sie Wiebe-intern noch die Lok-Nr. 11 trägt. Fotos: Oben = Michael Hecht, Unten = Hatti.



220 066 am 17.4.1976 (Ostersamstag) mit E 2249 (Hengelo - Braunschweig) während des Haltes v. diesem Zug im Pbf. der Ems-Stadt Rheine, die ja mehr durch ihre finalen Dampflok-Einsätze bei d. Deutschen Bundesbahn in den 1970er Jahren berühmt wurde. Dabei war Rheine v.1975 bis 1980 auch ein großes V-200-Mekka. Die oben abgebildete 220 gehörte zu den wenigen Maschinen dieser Bauart in der BD Hannover, die hier noch zum Aufnahme-Zeitpunkt mit ihren alten Alu-Zierleisten z. Einsatz kamen. Auf dem Bild darunter ist Schwesterlok 220 056 am selben Tag mit N 7074 (Osnabrück-Rheine) im unteren Teil des Hauptbahnhofes von Osnabrück zu sehen. Im Hintergrund erhebt sich das 1966 in Betrieb genommene DrS-Zentral-Stellwerk des eine Turmanlage mit Gleis- u. Bahnsteigebenen bildenden o.a. Hbf's. Es steuert noch heute seine Weichen und Signale - incl. der zahlreichen Kurven u. Gleisstrecken, d. obere u. untere Ebene von Osnabrück Hbf (Po = Pbf oben, Pu = Pbf unten) miteinander verbinden.



Die V 200 und 220 sind hier aber natürlich längst Vergangenheit. 1983 endeten ihre letzten Planeinsätze an dieser Stelle (zuletzt nur noch von Oldenburg/O. her). Als das untere Foto ebenfalls am 17.4.1976 in Osnabrück Hbf 'Pu' entstand, waren die Maschinen dieser legendären Diesellok-Baureihe hier aber noch eine Alltäglichkeit. Auch mit E 2246 (Braunschweig - Amsterdam), den am Ostersamstag des Jahres 1976 DB-Lok 220 076 ins niederländische Hengelo brachte. Fotos: Michael Hecht.

## ERINNERUNGEN AN DEN 'BLAUEN ENZIAN', DER ZU DEN ZÜGEN DER 'M-H-OSTERREISE 1976' GEHÖRTE

\*\*\*\*\*

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

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

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

Foto:  
Michael Hecht.



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



Wie schon an anderer Stelle erwähnt, konnte dieser Zug ab Herbst 1968 im Fahrtstreckenabschnitt Löhne-Hannover von DB-Elektrolokomotiven befördert werden, was auch so geschah. Eigentlich

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



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

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

WEITERE EINTRÄGE UND  
FORTSETZUNGEN MIT  
NEUIGKEITEN, NOTIZEN,  
BILDERN UND RÜCKBLICKEN  
SOWIE ARTIKELN,  
AUFSÄTZEN, KAPITELN  
UND ABHANDLUNGEN  
ZU AKTUELLEN UND  
HISTORISCHEN THEMEN,  
BEGEBENHEITEN UND  
EREIGNISSEN FOLGEN  
IN KÜRZE!!!

**L**übecker **B**ahn **E**xpress  
us