

4. 6. 1976

## KURZMELDUNGEN

DB/DRDampfbetrieb

Die bereits Anfang Dez. 1975 zur Belastungsprüfung des südlichen Teiles der neuen Süderelb-Eisenbahnbrücke in Hamburg herangezogenen Dampflokomotiven der BR 044 wurden am Wochenende 22./23.5.1976 nochmals zu den gleichen Zwecken auf dem nun schon in Betrieb befindlichen nördlichen Teil der Brücke eingesetzt. Wie damals wurden die kalten Dampflokom-Riesen, die zwischen den beiden Belastungsproben im Bhf. Buchholz/Nordheide abgestellt waren, von Diesellokomotiven der BR 290/91 über die Brücke geschleppt. Nach den abgeschlossenen Belastungsproben können die Maschinen nun verschrottet werden. Die beteiligte 044 594 (zuletzt Bw Gelsenkirchen-Bismarck) war noch Bestandteil einer Fahrzeugschau anl. der 20. BDEF-Tagung in Kiel. Über diese Fahrzeugschau und die BDEF-Tagung wird im nächsten VLV-FORUM berichtet.

Eine 01.5 (deren genaue Nr. leider nicht festgestellt werden konnte) brachte am 27.5.1976 (Himmelfahrt) einen Sonderzug Berlin-Travemünde nach Büchen, wo er von einer Lübecker 212 übernommen wurde. Die Dampflokom fuhr sofort leer in die DDR zurück.

Dieselbetrieb

Zum Bw Gelsenkirchen-Bismarck gehören nicht nur 216 001-043, sondern auch 216 044 und 046; damit also insgesamt fünfundvierzig 216.

Mit Abgabe seiner 220 an das Bw Oldenburg erhielt das Bw Braunschweig mit Fahrplanwechsel von dort Maschinen der BR 216. So fungierte bereits am ersten Tag des neuen Fahrplans, am 30.5.1976, als Braunschweiger "Lübeck/Kiel-Gast" vor E 2872 (Goslar-Flensburg) die frisch umstationierte 216 056, die als Bw-Anschrift noch "Bw Oldenburg" trug.

Eine Doppeltraktion mit beiden Lübecker beige-türkisen 220 konnte man wieder am 15.5.1976 beobachten, als 220 023 Vorspann und 220 012 Zuglokom den E 3171 (Kiel-Lübeck-Lüneburg) zogen.

Im abgelaufenen Winterfahrplan wurde D 774 (Karlsruhe-Kiel) im Abschnitt Lüneburg-Kiel jeweils an Sonntagen mit 220 oder 221 gefahren (sonst 218). Am 23.5.1976 zog ihn 220 012 von Lüneburg nach Kiel.

N 4721 (Lübeck-Lüneburg) wird im gültigen Sommerfahrplan sonntags nicht mehr von zwei 220 gezogen. In seiner üblichen Sonntag-Zusammensetzung mit zwei Dreiachser-Umbauwagen und einem Vierachser-Umbauwagen präsentierte er sich zum letzten Mal am 23.5.1976 mit 220 023 Vorspann und 220 026 Zuglokom.

220 054 (Bw Oldenburg) war unlängst an das Bw Braunschweig verliehen. Sie fuhr u.a. am Abend des 2.5.1976 den D 242 (Warschau-Paris) zwischen Helmstedt und Hannover.

Im Mai wurden einige Güterzüge auf der Strecke Hamburg-Lübeck außerplanmäßig mit 291 (Bw Hamburg-Harburg) befördert. Obwohl Güterzugleistungen für 290 auch auf größeren Entfernungen (z.B. im Raum Bremen/Osnabrück) keine Seltenheit sind, stellte doch der Einsatz der sehr ähnlichen 291 auf der Strecke Hamburg-Lübeck eine Besonderheit dar.

Ein 614-Triebwagen-Sonderzug des Bw Braunschweig befuhr am 23.5.1976, wohl aus Richtung Ostsee kommend, die Strecke Lübeck-Lüneburg.

KURZMELDUNGENDB/DRDampfbetrieb

Auch jetzt kommen noch hin und wieder 50.40 der DR mit Güterzügen nach Büchen. Allerdings unregelmäßig. Teilweise kommen sie nachts.

Ebenfalls am 16.4.1976 (Karfreitag) kam eine DR-Dampflokomotive nach Büchen. 01 0509 (Bw Wittenberge) brachte um kurz nach 10 Uhr den Entlastungs-Schnellzug D 10338 (Berlin-Hamburg) und bot mit ihrem Zug in Büchen ein Bild aus vergangenen Zeiten. Doch anders als früher, als die 01.5 täglich mit ihren Zügen weiter bis Hamburg dampften (bis Mai 1973), wurde 01 0509 kurze Zeit später abgekuppelt und 221 135 setzte sich, nachdem die Dampf-Kollegin vom Zug war, vor den D 10338, um ihn über den kurzen Rest seines Weges nach Hamburg zu bringen. 01 0509 hingegen begab sich zum Wasserkran und dampfte nach Wasseraufnahme kurz vor 10.30 Uhr leer mit dem Tender voran in die DDR zurück. Die Maschine hatte den Zug durchgehend von Berlin bis Büchen befördert. Am Vortag, dem Gründonnerstag, war sie am Nachmittag in Büchen und übernahm die Kurswagen Kiel-Berlin, die an diesem Tag ausnahmsweise nicht im D 339 (Hamburg-Berlin) mitliefen, sondern ab Büchen als eigener Zug (D 10339) mit 01 0509 fuhren.

Im Anschluß an die 023-Erinnerungen im VLV-FORUM 1/76 darf berichtet werden, daß 1970 doch schon einige Maschinen dieser Baureihe ausgemustert waren.

Mit einem großen Fest wurden in Stolberg (bei Aachen) am 3. und 4. April 1976 die letzten Dampflokomotiven der BD Köln verabschiedet. Es handelte sich um fünf 50er, die noch beim Bw Stolberg Dienst taten. Für das von mehreren tausend Menschen besuchte Abschiedsfest hatte man historisch interessante Dampflokomotiven nach Stolberg geschleppt. Diese Maschinen (01 008, 66 002 und 45 010 waren u.a. dabei) gehören jetzt in die Fahrzeugsammlungen der DGE, des Eisenbahn-Kuriers und der Museumsbahn Darmstadt.

In der benachbarten BD Essen dampft es weiterhin. Das Bw Duisburg-Wedau beheimatet noch 50er, im Bw Gelsenkirchen-Bismarck sind noch 044 zu finden. Diese Maschinen sind im Güterverkehr des Ruhrgebietes eingesetzt.

Dieseltrieb

Neben den 044-Dampflokomotiven beheimatet das Bw Gelsenkirchen-Bismarck auch dreiundvierzig Diesellokomotiven der BR 216 (001-043). In diesem Bestand sind auch die als "Lollos" bekannten und Mitte der sechziger Jahre im Wendezugbetrieb Hamburg-Lübeck eingesetzten Vorserien-Maschinen 216 001-009 sowie die 216 010 (Zwischending Vorserie/Serie) enthalten. Die Gelsenkirchener 216 werden von den Bw Oberhausen-Osterfeld, Wanne-Eickel und Dortmund Rbf aus eingesetzt und sind mit Güterzügen im Ruhrgebiet und auch darüberhinaus unterwegs. Die wenigen Reisezugleistungen beschränken sich auf einige Nahverkehrszüge zwischen Münster und Gronau/Westfalen. Ebenfalls zum Bw Gelsenkirchen-Bismarck gehört die ehemalige Gasturbinen-Lok 219 001, die sich nach Umbeheimatung von Kempten/Allg. nun auch im Ruhrgebiet im Güterzugeinsatz befindet.

216 des Bw Braunschweig kommen vor den Zügen E 2872/2873 (Goslar-Flensburg bzw. Flensburg-Kreiensen) im Durchlauf über Gifhorn-Uelzen-Lüneburg-Lübeck bis Kiel. Mo-Fr fährt die Braunschweiger 216 den E 3175 (So E 3655) von Kiel nach Lübeck und übernachtet im hiesigen Bw. Rückleistung nach Kiel: E 3152. Ab und zu kommen in diesen Diensten auch die beiden beige-türkisen 216 des Bw Braunschweig (216 045 und 071) nach Schlesw.-Holst., so z.B. 216 071 am 13.3.1976 und 216 045 am 3.4.1976. Die Braunschweiger 216 sind die einzigen Maschinen dieser BR, die noch planmäßig in Schleswig-Holstein zu sehen sind.

Zum ersten Mal seit 23.11.1975 fuhren vor N 4721 (Lübeck-Lüneburg/vgl.März-Ausgabe VLV-aktuell) am 21.3.1976 wieder die beiden beige-türkisen 220 (012 Vorspann/023 Zuglok). Bereits zwei Wochen später stand dieses Gespann wiederum vor N 4721. Diesmal allerdings in umgekehrter Reihenfolge.

### Dieselbetrieb (Fortsetzung)

Die folgenden 220 besitzen noch ihre alten Zierleisten, die den bekannten roten Anstrich von den dunklen Teilen trennen:

220 003, 004, 005, 020, 021, 022, 024, 026, 035, 042, 046, 049, 050, 052, 054, 055, 059, 061, 064, 066 und 069.

Bei den anderen 220 wurden die Zierleisten inzwischen nach und nach durch aufgeklebte Zierstreifen in Silberfarbe ersetzt. 220 012, 023 und 060 erhielten ja bereits den beige-türkisen Anstrich. 220 085 besitzt an der einen Stirnfront noch die alten Leisten, an der anderen bereits die neuen Streifen.

Die 220 des Bw Lübeck sind planmäßig auf den folgenden Strecken im Einsatz: Hamburg-Lübeck/Lübeck-Travemünde/Lübeck-Neustadt (H)-Oldenburg (H)/Lüneburg-Lübeck-Kiel/Kiel-Eckernförde/Kiel-Neumünster-Hamburg/Hamburg-Büchen/Hamburg-Stade-Cuxhaven/Cuxhaven-Bremerhaven/Stade-Bremerhaven. Vor N 4120 (Neustadt/H.-Kiel) fahren sie auch über die Strecke Neustadt-Eutin.

Darüberhinaus kommt eine Lübecker 220 im Durchlauf vor den Zügen E 3231/E 3235 (Kiel-Lüneburg mit Kurswagen nach Kreiensen bzw. Hamburg-Kreiensen) von Kiel aus über Lübeck-Lüneburg-Uelzen-Wittingen-Gifhorn-Braunschweig-Bad Harzburg-Goslar-Seesen bis nach Kreiensen (395 km). Nach etwa 2 Stunden Aufenthalt in Kreiensen tritt die Maschine vor den Zügen E 3234/E 3188 (Kreiensen-Hamburg bzw. Lüneburg-Kiel m.Kw.v.Kreiensen) die Rückfahrt nach Kiel an. In Lübeck setzt sich dann Mo-Do an den Schluß des dann nur aus den beiden Kurswagen Kreiensen-Kiel bestehenden E 3188 eine zweite 220, die die Tour Kiel-Kreiensen am folgenden Tag fährt. Fr-So fährt dieselbe 220 im Kiel-Kreiensen-Langlauf. An Sonntagen fährt sie E 3234 von Kreiensen nach Lüneburg, wo die Kw.Kreiensen-Kiel von einer Flensburger 218 übernommen und als E 3186 nach Kiel gebracht werden, während die 220 dann vor E 1847 (Köln-Kiel) von Lüneburg nach Kiel fährt. Die 220 für die Montagsleistung nach Kreiensen fährt am Sonntag vor N 4182 von Lübeck nach Kiel. Der Lübecker 220-Langlauf wird zwischen Kiel und Braunschweig von Lübecker Lokpersonal (mit Wechsel in Lübeck) gefahren, während in Braunschweig ein Lokführer des dortigen Bw die Maschine zur Fahrt nach Kreiensen (mit Umsetzen im Kopfhahnhof Bad Harzburg) übernimmt. Kommen die bunten Braunschweiger 216 vor E 2872/73 nach Schleswig-Holstein, so fahren dann und wann auch die beiden beige-türkisen 220 012 und 023 nach Kreiensen. Am 1.3.1975 war es 220 023, bereits zwei Tage später 220 012.

Die 220 des Bw Braunschweig befahren planmäßig die folgenden Strecken: Hannover-Braunschweig-Helmstedt/Hannover-Wolfsburg-Oebisfelde (DDR)/Hannover-Hildesheim-Goslar-Bad Harzburg/Hannover-Löhne-Osnabrück-Rheine-Hengelo (NL)/Braunschweig-Goslar bzw. Salzgitter-Kreiensen-Altenbeken/Altenbeken-Detmold-Herford-Bünde-Osnabrück/Altenbeken-Ottbergen-Bodenfelde-Northeim-Walkenried/Bodenfelde-Göttingen/Rinteln-Hameln-Hannover/Braunschweig-Hildesheim-Elze-Hameln-Löhne/Rheine-Emden.

Bemerkenswerte Leistung der Braunschweiger 220 ist der 326-km-Durchlauf vor den Zügen D 344/E 2240 (Berlin-Bonn bzw. Bad Harzburg-Hoek van Holland) zwischen Helmstedt und Hengelo. Die 220 wechselt in Hannover von D 344 auf E 2240, wo zwischen diesen beiden Zügen auch Kurswagen ausgetauscht werden. Auf der umgekehrten Tour vor E 2241/D 345 läuft ebenfalls eine 220 des Bw Braunschweig von Hengelo bis Helmstedt durch. Wegen der Elektrifizierung soll der 220-Bestand des Bw Braunschweig zum Sommerfahrplan 1976 aufgelöst und an das Bw Oldenburg abgegeben werden. Wo die Braunschweiger 220 nicht durch elektr. Lokomotiven ersetzt werden, übernehmen 216 ihre Aufgaben.

### Elektrischer Betrieb

Zusammen mit den Strecken Hannover-Braunschweig und Hildesheim-Braunschweig wird zum Sommerfahrplan am 30.5.1976 auch auf den Strecken Löhne-Osnabrück und Rheine-Bentheim der planmäßige elektrische Betrieb eröffnet. Damit ist die Strecke Hannover-Bentheim dann voll elektrifiziert. Gleichzeitig erreicht der Fahrdrabt vom niederländischen Grenzbahnhof Oldenzaal her den DB-Bahnhof Bentheim. Dieser wird Systemwechselstelle zwischen dem elektrischen DB-Netz mit 16 2/3 Hz Wechselstrom und dem der niederländischen Eisenbahnen (Nederlandse Spoorwegen/NS) mit 1500 V Gleichstrom. D. h. in Bentheim werden auf jeden Fall die Lokomotiven gewechselt und einige Gleise sind zu diesem Zweck mit umschaltbaren Fahrleitungsanlagen überspannt. Genauso wird im DB/NS-Grenzbahnhof Emmerich verfahren.

### Akku-Fahrzeuge

Die auf der Strecke Bremen-Hude-Nordenham eingesetzten 515-Akku-Triebwagen des Bahnbetriebswagenwerkes Bremen werden nach und nach durch Dieseltriebwagen der BR 624 vom Bw Osnabrück ersetzt. Die Bremer 515 gehen nach Hildesheim.

### Spezial- und Dienstfahrzeuge

Im März 1976 war ein Spezial-Schienenschleifzug (der über eigene Lokomotiven verfügt) mit Schleifarbeiten auf den Schienen der Strecke Hamburg-Lübeck beschäftigt. Die Arbeiten wurden wegen der starken Streckenbelastung meist nachts durchgeführt.

Über die Osterfeiertage waren in Lübeck Hbf im ehemaligen Segeberger Bahnhof die Gleismaß-Dieseltriebwagen 725 003 und 726 003 abgestellt. Während es sich bei 725 003 wohl um einen umgebauten 798-Schienenbus handelt, stellt der ebenfalls zweiachsige 726 003 eine Spezialkonstruktion dar. Beide Fahrzeuge sind in Braunschweig beheimatet.

### Hinweise auf Sonderfahrten im norddeutschen Raum in der nächsten Zeit

Sonntag, 16.5.1976 Dampfsonderzug Hannover-Hildesheim-Goslar-Altenau u. zurück. Zum Einsatz kommt eine 050 des Bw Lehrte. Hannover Hbf ab 8.30/Rückkehr 17.12. Preis: 2. Klasse DM 22,--/1. Klasse DM 33,-- (Kinder von 4-12 J. halber Preis) Veranstalter: Eisenbahnfreunde Hannover, Postfach 1701, 3000 Hannover 1. Anschluß-Ermäßigung der DB auf d.Sonderzug-Fahrkarte: 50 % auf 200 km !

### Donnerstag, 27.5.1976/Samstag, 29.5.1976

Abschiedsfahrt auf der Strecke Goslar-Altenau mit Dampfsonderzügen des Eisenbahn-Kuriers ab Hildesheim und Goslar. Zum Einsatz kommen EK-eigene Lokomotiven der BR 24 und 64. Informationen: Eisenbahn-Kurier e.V., Rubensstr. 3, 5600 Wuppertal 11.

### Freitag, 28.5.1976/Samstag, 29.5.1976

Ebenfalls der Eisenbahn-Kurier veranstaltet zwei Fahrten zur Verabschiedung der 044 des Bw Ottbergen. Es handelt sich dabei um die Mitfahrt in planmäßigen Güterzügen auf der Strecke Altenbeken-Ottbergen-Northeim-Herzberg in eingestellten Reisezugwagen. Abfahrt dieser Güterzüge:

28.5.1976 (FR)	Altenbeken ab 13.38/Herzberg	an 16.40
	Herzberg ab 19.49/Altenbeken	an 23.02
29.5.1976 (SA)	Altenbeken ab 5.31/Herzberg	an 8,25
	Herzberg ab 11.44/Altenbeken	an 15.55

Deutsche BundesbahnAllgemein

Zum Fahrplanwechsel am 30.5.1976 wurde der Personenverkehr auf der 36 km langen Strecke Bad Oldesloe-Trittau-Schwarzenbek eingestellt und auf die Straße verlegt. Gleichzeitig wurde auf der 1887 eröffneten Bahnlinie ein Streckenabschnitt für den Gesamtverkehr stillgelegt. Der zuletzt ohnehin recht dünne Reisezugverkehr (insbesondere zwischen Trittau und Schwarzenbek) wurde schon seit langem mit Schienenbussen abgewickelt, wobei meist 795 und weniger 798 zum Einsatz kamen. Einzige Ausnahme war an Samstagen der Nt 5811 (Neumünster-Bad Oldesloe-Trittau). Er wurde mit einem Husumer Akku-515 (nebst Steuerwagen) gefahren. Diese Garnitur fuhr dann von Trittau aus als Nt 5840 zurück nach Bad Oldesloe. Die Züge Nt 5811/5840 waren also die einzigen Züge auf dieser Strecke, die die 1. Klasse führten - und das auch nur samstags. Im Güterverkehr kamen Kleinlokomotiven zum Einsatz und diese werden nun mit ihren Waggons weiterhin von Schwarzenbek oder von Bad Oldesloe aus die verbliebenen Streckenteile befahren.

Auch auf der landschaftlich reizvollen Strecke Malente-Lütjenburg wurde am 30.5.1976 der Personenverkehr von der Schiene auf die Straße verlegt. Der Güterverkehr bleibt der 17 km langen Strecke, deren Bahnhöfe so klangvolle Namen wie "Benz", "Bruhnskoppel" oder "Holsteinische Schweiz" aufweisen, noch erhalten, zumal auch die Bundeswehranlagen bei Lütjenburg noch mit Militärzügen über diese Strecke versorgt werden. Wohl nicht zuletzt wegen dieser schweren Züge besitzt die Bahn einen so guten Oberbau. Auch hier hatten die Schienenbusse (VT 95/VB 95) die Dampfzüge schon lange abgelöst und zuletzt taten noch die früher auf der stillgelegten Strecke Travemünde-Niendorf eingesetzten Einmann-795 ihren Dienst zwischen Malente und Lütjenburg. Nun ist auch das vorbei. Was bleibt, ist, wie gesagt, der Güterverkehr (vor Militärzügen "verirren" sich sogar manchmal 221 nach Lütjenburg) und eine kleine Tafel am Bahnhofsgebäude von Benz, die weiterhin daran erinnert, daß hier im Jahre 1945 die Reichsbahndirektion Stettin aufgelöst wurde ...

Am Morgen des 29.5.1976 verließ auch der E 3121 (Puttgarden-Lübeck) als letzter planmäßiger Reisezug den Bahnhof Heiligenhafen. Er war dort ohnehin seit längerer Zeit der einzige Reisezug. Von Lübeck aus konnte man schon nicht mehr auf der Schiene nach Heiligenhafen kommen. Vor 25 Jahren dagegen nahm vom Bahnhof Heiligenhafen nicht nur die Strecke nach Neustadt ihren Ausgang, auch die Züge, die über Lütjenbrode nach Großenbrode fuhren und von dort aus auf der Fähre zur Insel Fehmarn übergesetzt wurden, begannen hier. Bahnhof und Strecke waren am 17.1.1898 von der Kreis Oldenburger Eisenbahn eröffnet worden und wurden erst 1941 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Anfang der 50er Jahre gab es in Heiligenhafen sogar noch ein eigenes Bw, das einige Maschinen der BR 86 beheimatete. Auch die ersten Schienenbusse machten hier ihre ersten "Gehversuche". Die Eröffnung der Vogelfluglinie im Jahre 1963 ließen den Bahnhof Heiligenhafen etwas abseits liegen; aber noch hatten hier einige Personenzüge von Lübeck und Schienenbusse von Neustadt ihren Endpunkt. Mehr und mehr wurde aber der Verkehr der Verbindung Neustadt-Heiligenhafen auf die Autokraft-Busse und damit auf die Straße übertragen; wohl auch schon, um die nur eingleisige Strecke mehr den Schnellzügen von und nach Dänemark vorzubehalten. Im Sommer 1973 gab es außer dem morgenlichen Werktags-Eilzug Puttgarden-Lübeck nur noch nachmittags einen Nahverkehrszug Lübeck-Heiligenhafen, den aber immerhin täglich. Dieser Zug verschwand dann auch mit Eintritt des Winterfahrplans 1973/74. Nun verblieb nur noch der E 3121, der an Werktagen mit seiner Silberling-Wendezuggarnitur + Lok 212 von Puttgarden kommend um kurz

vor sieben für einige Minuten den Bahnsteig des Bahnhofes Heiligenhafen belebte. Zum letzten Mal am 29.5.1976 ...

Auch auf einer der landschaftlich schönsten Strecken Norddeutschlands rosten seit dem 30.5.1976 die Schienen. Am 29.5.1976 fuhren zum letzten Mal planmäßig Züge über die 33 km lange Strecke Langelshelm-Altenau. Jetzt werden dort nur noch die Abbau-Züge rollen; denn die Strecke wird abgebrochen. Die so landschaftlich herrliche Innerstetal-Bahn wurde erst am 1.5.1914 eröffnet. Bis zuletzt blieb ihr der Einsatz von Dampflokomotiven erhalten. Im Winter waren es die Wintersport-Sonderzüge, die mit den 50ern des Bw Goslar in den Oberharz hinaufdampften. Manchmal wurden dann auch die planmäßigen Triebwagen ersatzweise als lokbespannte Züge mit Dampf gefahren.

Unvergessen werden die Sonderfahrten der Eisenbahnfreunde-Vereinigungen bleiben, die seit 1967 Altenau fast alljährlich zum Ziel hatten, besonders auch im Winter. 24er, 64er, 86er, 93er und 94er schufteten hier mit fröhlichen Enthusiasten beladene Sonderzüge bergan und so manches Foto, so manche Tonbandaufnahme hat der Strecke Langelshelm-Altenau ein bleibendes Denkmal gesetzt. Auch in den letzten Wochen und Tagen dampften die Fans, die hier teilweise schon mehrmals zu Gast waren, mit Sonderzügen nochmal hinter Lokomotiven der BR 24 (EK), 50 und 44 über die bewaldeten Höhen des Oberharzes.

Der planmäßige Betrieb auf der Innerstetal-Bahn wurde in den letzten Jahren mit 798/998 des Bw Braunschweig 1 und 515 des Bw Hildesheim durchgeführt. Den Glanz modernster Traktion brachten zuletzt auch noch die neuen 627/628 auf die Strecke und ganz luxuriös wurde es, wenn ein 601 oder 602 als Reisebürosonderzug nach Altenau hinaufbrummte.

Ob Steppenpferd, ob Bubikopf, ob Schienenbus oder Intercity-VT, nichts mehr wird nach Altenau dampfen oder brummen. Die Strecke wird nun abgebrochen und eine leere Trasse wird an eine der schönsten norddeutschen Eisenbahnstrecken erinnern. Sehr schade.

#### Baumaßnahmen

Von Freitag, d. 11.6.1976 (20 Uhr) bis Montag, d. 14.6.1976 (2 Uhr) und von Freitag, d. 18.6.1976 (20 Uhr) bis Montag, d. 21.6.1976 (2 Uhr) ruhte der gesamte Vorortverkehr Hamburg-Ahrensburg. Grund hierfür waren Gleisbauarbeiten zwischen den Bahnhöfen Hamburg-Rahlstedt und Ahrensburg. An den beiden Wochenenden wurde das Gleis Lübeck-Hamburg in diesem Abschnitt mit Hilfe eines Schnellumbauzuges ausgewechselt, wobei das neue Gleis Schienen im schweren UIC-60-Profil erhielt. Der Fernverkehr lief zwischen Rahlstedt und Ahrensburg eingleisig und war nur leicht verspätet. Fahrgäste nach Ahrensburg und Bargteheide mußten zwischen Hamburg Hbf und Hasselbrook die elektr. S-Bahn benutzen. Zwischen Hasselbrook und Ahrensburg bestand Omnibus-Ersatzverkehr mit Bussen der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH). Zwischen Ahrensburg und Bargteheide/Bad Oldesloe lief der Vorortverkehr planmäßig auf der Schiene ab.

Vor den für die geschilderten Baumaßnahmen benötigten Bau- und Arbeitszügen waren am 13.6. 212 117 (Bw Hamburg-Altona), 212 268, 212 269 (beide Bw Lübeck) und 290 214 sowie 291 039 (beide Bw Hamburg-Harburg) im Einsatz.

Nachdem die beiden Teile der neuen Süderelb-Eisenbahnbrücke in Betrieb sind, haben die schwierigen Abbrucharbeiten an der alten Brücke begonnen.

### Dampfbetrieb

Mit Fahrplanwechsel endete bei den Bahnbetriebswerken Ottbergen und Lehrte der Dampfbetrieb. Was vom 044-Bestand in Ottbergen nicht noch nach Gelsenkirchen-Bismarck verlegt wird, erfährt zunächst die z-Stellung und wird später dann verschrottet.

Mit dem neuen Fahrplan wurden die Dampflokomotiven aus dem Reisezugverkehr völlig zurückgezogen. Planmäßig werden Güterzüge jetzt nur noch auf der Strecke Rheine-Emden mit Dampflokomotiven bespannt, meist sind es Erzzüge oder Autotransporte für das VW-Werk Emden. Zum Einsatz kommen 043 des Bw Rheine; die 042 werden noch für Sonderleistungen vorgehalten. Ein genaues Verzeichnis der letzten Regelzüge mit Dampflokom bei der DB finden Sie im EISENBAHN-KURIER 3/76, Seite 173 (mit genauen Abfahrt- und Ankunftszeiten sowie den Verkehrstagen).

Dampflokomfreunde seien darauf hingewiesen, daß auch der planmäßige 043-Betrieb auf der Emslandstrecke vielleicht schon bald sein Ende findet und dann 221 die 043 dort ablösen. Bereits im April 1976 war 221 147 (Bw Lübeck) für Versuchsfahrten vor Erzzügen in Emden, am 25.6.1976 stand 221 150 im Bw Oldenburg. Die Maschine ist bereits von Villingen nach Oldenburg verlegt worden und befindet sich zunächst zur Personalschulung dort. Es ist damit zu rechnen, daß die 221 aus Villingen im Laufe des Jahres 1977 (dort werden sie dann durch die Elektrifizierung Horb-Singen und Villingen-Konstanz überflüssig) nach Oldenburg kommen und die für den harten Güterzugbetrieb durchaus geeigneten schweren 221 die 043 ersetzen. Ob die Dampflokomotiven im Ruhrgebiet durch weitere 216-Freistellungen in Oldenburg oder durch die ebenfalls 1977 zu erwartenden 221-Abgänge in Lübeck ersetzt werden, bleibt abzuwarten.

### Dieselsbetrieb

Zum Fahrplanwechsel gab das Bw Braunschweig 1 seinen 220-Bestand (220 027, 028, 031, 056, 058, 059, 066, 067, 069-080, 082, 083) vollständig an das Bw Oldenburg/Oldbg. ab. Wegen Aufgabe der Dampflokom-Werkstätten hatte das Bw Braunschweig die 220 erst im Herbst 1975 vom Bw Hannover bekommen. Mit der Verlegung aus ihrem jahrelangen Domizil Hannover nach Braunschweig änderte sich jedoch wenig an den Einsätzen für die genannten 220, die nun nach kurzem Gastspiel in Braunschweig zum Bw Oldenburg kamen.

Das Bw Oldenburg gab dafür 216 nach Braunschweig ab, so daß im Bw Braunschweig 1 nun 64 Maschinen der BR 216 beheimatet sind (von insgesamt 224 Lokomotiven dieser BR). Es sind die Maschinen:

216 047-059, 061-067, 069-074, 088-092, 120-129, 146-148, 156-170, 181-184.

Mit diesem kräftigen Bestand wurden -abgesehen von der Elektrifizierung- die Dampflokomotiven in Lehrte überflüssig und auch Teile der ehem. Ottbergener Dampfleistungen dürften diese Maschinen übernommen haben (ein anderer Teil dürfte über die zukünftige Führung der Güterzüge zwischen Northeim und Altenbeken über Kassel und damit über elektr. Strecken aufgefangen worden sein). Durch Lübeck Hbf kommen Braunschweiger 216 jetzt nur noch sonntags und montags (vgl. 220-Meldungen).

Dem Bw Oldenburg/Oldbg. sind noch die folgenden 216 verblieben: 216 060, 075-087, 149-155 (22 Maschinen).

Diese Lokomotiven fahren noch im Raum Bremen/Oldenburg/Wilhelmshaven/Emden und werden vor allem auch vor den Eilzügen 2030/2035 und 2034/2031 (Bremen-Oldenburg-Leer-Nieuwe Schans-Groningen und zurück) eingesetzt. Diese Züge werden bis Leer von DB-Personal gefahren. In Leer übernimmt dann ein niederländischer Lokführer die 216 und fährt sie alleine weiter bis Groningen. NS-Lokführer sind auf den DB-216 ausgebildet. Auf der Rücktour übernimmt dann wieder in Leer ein DB-Lokführer die Maschine.

Die Nachtpause der 216 bei den Zügen E 2034/2031 in Groningen wurde früher noch für Güterzugleistungen auf der Strecke nach Zwolle ausgenutzt, was auch heute noch der Fall sein könnte. Auf der Tour Groningen-Bremen werden vor E 2035 bzw. E 2031 in Leer die 216 gegen 220 gewechselt.

Die im Juni an das Bw Oldenburg verliehene 216 103 vom Bw Kassel war dafür vorgesehen, am Abend des 13.6.1976 den Sängerfest-Sonderzug Berlin-Leer/Ostfriesl. zwischen Bremen Hbf und Leer zu befördern. Um von Emden nach Bremen zu gelangen, fuhr 216 103 als Vorspannlok vor E 3155 (Norddeich-Braunschweig) mit, wobei sie zwischen Emden und Leer der Oldenburger 216 077 Vorspann leistete. In Leer müssen die Züge Norddeich/Emden-Bremen die Richtung wechseln und erhalten dort deshalb eine neue Lok. So wurde E 3155 am 13.6.1976 in Leer von 220 055 übernommen. 216 103 wechselte das Zugende und setzte sich als Vorspann vor 220 055. Gemeinsam brachten 216 103 und 220 055 den E 3155 nach Bremen Hbf, wo sie ihn getrennt verließen und der Ellok 110 161 zur Weiterfahrt überließen. 216 103 hingegen begab sich auf ein Wartegleis und erwartete dort ihren Sonderzug, der ja auf der Strecke Berlin-Helmstedt von der DR-Lok 118 059 (eine der 118 mit Kunststoff-Stirnfront) gezogen wurde.

Am Abend des 9.6.1976 (Mittwoch) stand auf Gleis 2 des Lübecker Hbf in Fahrtrichtung Süden der Sonderzug "Rollende Pressekonferenz des Deutschen Städtetages", der aus folgenden Wagen bestand: 2 Schlafwagen, 1 TEE-Großraumwagen, 1 TEE-Speisewagen, 1 TEE-Großraumwagen, 2 Schlafwagen, 1 Salonwagen. Zuglaufschilder: In rot oben "Rollende Pressekonferenz usw.", in schwarz darunter "Köln-Krefeld-Duisburg-Osnabrück-Oldenburg-Lübeck-Maschen-Bielefeld-Köln." Vor der luxuriösen Wagenkette stand als Zuglok die beige-türkise 218 335 vom Bw Hamburg-Altona. Altonaer 218 kommen sonst nur mit Güterzügen nach Lübeck.

Dagegen sind die Flensburger 218 vor Reisezügen tägliche Gäste in Lübeck Hbf. Sie kommen auf der Strecke Kiel-Lüneburg mit D 774/775 (Schwarzwald-Express), E 2339 (Kiel-Lüneburg m. Kw. n. Berlin), E 3153 (Kiel-Lüneburg), E 3170 (Lüneburg-Lübeck), E 3172 (Lübeck-Kiel, mit 218 nur w, an Sonntagen mit 220) und E 3230 (Bad Harzburg-Hildesheim-Kiel). Den E 2338/Lüneburg-Kiel mit Kurswagen von Berlin fahren 218 an Sonntagen, werktags zieht ihn eine 220.

Mit Flensburger 218 wird auch der nur an Freitagen verkehrende E 3184 (Lüneburg-Kiel) gefahren, der in erster Linie dazu gedacht ist, den Wochenend-Reisenden von Berlin Richtung Lübeck/Kiel die Wartezeit auf E 3188 in Büchen zu ersparen. Als Direktanschluß gibt es nun am Freitagabend den E 3184. An seinem ersten Verkehrstag, d. 4.6.1976, bestand er aus Zuglok 218 175, einem ABym und einem Bym. Am 2.7.1976 traf E 3184 in Lübeck Hbf mit 221 135 Vorspann und 218 122 Zuglok ein. Die beiden Maschinen hatten einen Bym, einen ABym und einen Bye hinter sich. Die 221 fuhr auf der Strecke Lüneburg-Lübeck vor E 3184 mit und ersparte sich so eine Leerfahrt. Sie verließ den Zug in Lübeck Hbf, den die 218 alleine weiter nach Kiel brachte. Am 9.7.1976 kam E 3184 mit 218 126, einem Bym, einem ABym und einem Bye (sämtl. genannten ym waren beige-türkis).

Nicht vor 1977 werden die 218 die 221 vor den Schnellzügen und dem TEE auf der Vögelfluglinie ablösen. Der Einsatz von 218 auf dieser Strecke wird notwendig, weil die Dänischen Staatsbahnen (DSB) nur noch Wagen mit ausschl. elektrischer Heizung schicken wollen. Über das Schicksal der Lübecker 221 gibt es verschiedene Meinungen. Vielleicht kommen sie alle weg. Eine andere Meinung spricht davon, daß von den derzeit 22 Maschinen dann noch 10 oder 12 für den schweren Güterzugdienst in Lübeck verbleiben sollen, was durchaus zu begrüßen wäre.



Auch 220 001 besitzt -wie 220 085- an der einen Stirnfront noch ihre alten Zierleisten, an der anderen bereits die neuen Zierstreifen. Es besteht also das Kuriosum, daß bei der ersten und der nun letzten 220 diese "kosmetische" Eigenart existiert.

Wie schon an anderer Stelle gemeldet, wurden zum Fahrplanwechsel alle 220 des Bw Braunschweig 1 an das Bw Oldenburg/Oldbg. abgegeben, so daß es 220 nun nur noch in Oldenburg und Lübeck gibt. Die Maschinen verteilen sich wie folgt:

Bw Oldenburg = 220 001-005, 027, 028, 031-034, 037, 038, 051-085  
∠ (48 Maschinen)

Bw Lübeck = 220 006, 007, 009-026, 029, 030, 035, 036, 039-050  
∠ (36 Maschinen)

Gleichzeitig mit der Konzentration der BR 220 auf nur noch zwei Bahnbetriebswerke wurde ein kompaktes 220-Netz geschaffen und die Netze der Oldenburger und Lübecker 220 miteinander verschmolzen.

Das bedeutet, das die 220 vom Bw Oldenburg (mit Ausnahme der Vorserien-Maschinen 220 001-005) nicht nur auf der Strecke Rheine-Norddeich und im Raum Bremen-Oldenburg-Wilhelmshaven-Osnabrück unterwegs sind, sondern sie fahren z.B. auch im Schnellzugdienst auf der Strecke Hannover-Wolfsburg-Oebisfelde (DDR) oder auch Eilzüge zwischen Hannover und Goslar bzw. Braunschweig und Kreiensen. In diese Gebiete kommen sie von ihrer Oldenburger Heimat aus über Osnabrück und Löhne.

Im Norden sind Oldenburger 220 jetzt auch auf den Strecken Bremerhaven-Cuxhaven und Cuxhaven-Stade zu finden, wo sie sich die Reisezugleistungen mit Lübecker 220 teilen.

Der E 3672 (Detmold-Herford-Löhne-Bünde-Bassum-Bremen-Bremerhaven-Cuxhaven) fährt zwischen Bremerhaven Hbf und Cuxhaven sogar mit einer Oldenburger 220 als Zuglok und einer Lübecker 220 als Vorspannlok. Die Oldenburger Maschine bringt den Zug schon durchgehend von Löhne oder Detmold her und bekommt dann ab Bremerhaven die Lübecker Maschine als Vorspann, welche so nach Cuxhaven zurückgeführt wird.

Am Montag, d. 5. 7. fuhr der E 3672 zwischen Bremerhaven Hbf und Cuxhaven mit 220 029 (Bw Lübeck) Vorspann und 220 027 (Bw Oldenburg) Zuglok.

Aber auch nach Lübeck selbst kommen jetzt täglich 220 des Bahnbetriebswerkes Oldenburg/Oldbg. Und zwar vor den Zügen E 2872/2873, die von Braunschweiger 216 auf Oldenburger 220 umgestellt wurden.

Die Oldenburger 220 fährt mit E 2872 (Goslar-Flensburg) von Goslar (ab 9.48 Uhr) über Vienenburg-Braunschweig-Gifhorn-Wittingen-Uelzen-Lüneburg-Büchen-Lübeck Hbf (an 14.38/ab 14.41) nach Kiel (an 15.59), wo E 2872 zur Weiterfahrt nach Flensburg von einer 218 des Bw Flensburg übernommen wird.

Die Oldenburger 220 fährt hingegen mo-fr um 17.58 mit E 3077 von Kiel nach Lübeck Hbf (an 19.05). Nach einer Pause im Bw Lübeck macht die Maschine zur Ausnutzung der Standzeit noch folgende Rundfahrt: Sie zieht den E 2471 (Lübeck-Lüneburg mit Kurswagen Kopenhagen-Basel) von Lübeck Hbf (ab 21.20) nach Lüneburg. Von dort brummt sie solo unter dem Fahrdraht nach Hamburg. In Hamburg übernimmt die Oldenburger 220 einen Güterzug, mit dem sie gegen Mitternacht wieder in Lübeck eintrifft, wo sie sich abermals ins Bw begibt.

Vor N/E 3152 (ab Lübeck Hbf 6.03) fährt die Maschine am Morgen nach Kiel zurück (an Kiel Hbf 7.34). Die Lok übernimmt dann in Kiel Hbf den von einer Flensburger 218 gebrachten E 2873 (Flensburg-Kreiensen) und fährt diesen voll durch bis Kreiensen über Lübeck Hbf (an 12.00/ab 12.03)-Lüneburg-

-Uelzen-Gifhorn-Braunschweig-Salzgitter-Seesen (ab Kiel 10.51, an Kreiensen 16.53, 366 km).

Die Nacht von Samstag zu Sonntag verbringt die Oldenburger 220 im Bw Kiel.

An Sonntagen allerdings wird E 2872 weiterhin von einer 216 des Bw Braunschweig 1 gezogen, die von Kiel nach Lübeck abends vor E 3655 (Husum-Lübeck) zurückkehrt. Nach Übernachtung im Bw Lübeck fährt die 216 am Montag vor N/E 3152 nach Kiel und von dort vor E 2873 nach Kreiensen.

Die Oldenburger 220 bzw. Braunschweiger 216 vor E 2872/2873 werden im Abschnitt Lüneburg-Kiel von Lokführern des Bw Lübeck gefahren - wie auch die Füll-Leistungen E 3077, E 2471, E 3655, E 3152 usw. Südlich von Lüneburg fährt Braunschweiger Personal auf den Maschinen.

Die nachstehende Übersicht gibt darüber Auskunft, welche Oldenburger 220 und Braunschweiger 216 im Juni und Anfang Juli 1976 in Lübeck Hbf gesichtet wurden:

TAG	DATUM	E 2872	E 2873	E 3077	E 2471
DI	08.06.			220 054	
MI	09.06.			220 061	
SA	12.06.	220 027	220 058		
DI	15.06.			220 082	
DO	17.06.	216 058	220 058		
SA	19.06.	220 031	220 076		
SO	20.06.	216 058	220 031		
MO	21.06.			220 061	
MI	23.06.			220 082	
DO	24.06.			220 064	
SA	26.06.	220 051	220 066		
SO	27.06.	216 121	220 051		
MO	28.06.			220 061	
DI	29.06.				220 034
MI	30.06.			220 066	220 066
DO	01.07.			220 059	
FR	02.07.				220 038
SA	03.07.	220 033	220 038		
SO	04.07.	216 148	220 033		
MO	05.07.				220 074
DI	06.07.			220 038	
MI	07.07.				220 034
DO	08.07.			220 051	
FR	09.07.				220 056
SA	10.07.		220 056		
SO	11.07.	216 147	220 080		

E 2872 = Goslar-Flensburg

E 3077 = Kiel-Lübeck

E 2873 = Flensburg-Kreiensen

E 2471 = Lübeck-Lüneburg

=====

Am Pfingstsamstag (5.6.) gab es bei E 2872/2873 sogar 220-Doppelbespannung. Der E 2873 kam in Lübeck Hbf schon von Kiel her mit 220 012 (Bw Lübeck) Vorspann und 220 070 (Bw Oldenburg) Zuglok und fuhr mit diesem Gespann auch weiter Richtung Lüneburg. Am Nachmittag kam dann der E 2872 von Lüneburg her mit <sup>ein Lokführer</sup> 220 012 Vorspann und 220 058 Zuglok. Am Bahnsteig übernahm in Lübeck Hbf die 220 012 und fuhr sie ins heimatische Bw. Der Lokführer, der eben noch das Gespann 220 012/220 058 in Zwillingsstraktion von einem Führerstand aus gefahren hatte (so fuhren auch 220 012/220 070), begab sich nach hinten auf die Oldenburger 220 058 und setzte mit ihr alleine die Fahrt des E 2872 Richtung Kiel fort.

Die Vorserien-220 werden allerdings (wie schon angedeutet) nur im Raum Oldenburg-Wilhelmshaven-Bremen und auf der Strecke Rheine-Norddeich eingesetzt.

So ist die BR 220 denn nun eine rein norddeutsche Baureihe geworden, die nach wie vor in erster Linie im Reisezugdienst zu finden ist. Südlichster Wendepunkt ist allerdings immerhin noch Oberhausen, wo Oldenburger 220 vor N 7186 (außer sa) von Rheine aus hinkommen, Rückleistung = N 7151 (Oberhausen-Rheine), mo-fr Oberhausen-Leer/Ostfr.).

Kommen die Oldenburger 220 jetzt bis Lübeck und Kiel, so hat sich am täglichen Langlauf Kiel-Lübeck-Lüneburg-Gifhorn-Braunschweig-Bad Harzburg-Goslar-Kreiensen = 395 km vor den Zügen E 3231 (Kiel-Hildesheim-Bad Harzburg mit Kurswagen Braunschweig-Kreiensen) und E 3235 (Hamburg-Altona - Kreiensen) der Lübecker 220 nichts geändert. Die Lok wechselt in Lüneburg mit den Kurswg. von E 3231 auf E 3235.

Als Rückleistung Kreiensen-Kiel dienen täglich die Züge E 3234 (Kreiensen - Hamburg-Altona mit Kurswagen nach Kiel) und E 3188 (Lüneburg-Kiel). In Lübeck Hbf setzt sich weiterhin mo-do an das Ende des E 3188 eine zweite 220 als Schlußlok, so daß E 3188 zwischen Lübeck und Kiel an beiden Enden 220 besitzt. Diese zweite 220 fährt die Tour Kiel-Kreiensen-Kiel dann am folgenden Tag. Vorher fährt sie (außer so und mo) noch nach Eckernförde und holt von dort den E/D 538 (Eckernförde-Köln), den sie bis Kiel fährt, wo er von einer 218 übernommen wird. Die 220 hingegen setzt sich sofort vor E 3231. Eckernförde ist der nördlichste 220-Wendepunkt.

Von **Freitag** bis Sonntag fährt eine 220 im Kreiensen-Langlauf, soweit nicht aus technischen Gründen in Lübeck getauscht wird (z.B. am Abend des 9.7., als 220 039 gegen 220 007 ausgewechselt wurde). Die 220 für die Montagsfahrt Kiel-Kreiensen gelangt am Sonntag vor N 4142 (Lübeck-Kiel) von Lübeck nach Kiel.

Bei 220 013 wurden jetzt die letzten, noch sichtbaren Spuren ihres Zusammenstosses mit 220 008 beseitigt. Ohne die Falten, die diese Maschine bislang noch "zierten", wurde sie am 26.6.1976 als "Schieber" des E 3044 (Hamburg - Lübeck-Travemünde-Strand) in Lübeck Hbf gesichtet. Mit den Reparaturarbeiten wurde 220 013 auch gleich für Zugbahnfunk vorbereitet.

Gleich drei 220 hingen am Samstag, d.19.6.1976 bei der Ankunft in Lübeck Hbf hinter der n-Wendezugeneinheit des E 3044 (Hamburg-Travemünde). Es waren die Maschinen (in dieser Reihenfolge): 220 021, 220 009, 220 020.

220 020 hatte per 17.6.76 im AW Nürnberg eine Aufarbeitung (U 2.8) erhalten. Dabei wurden auch die alten Zierleisten durch Zierstreifen ersetzt und der rote bzw. schwarze Anstrich erneuert. Die Maschine könnte sich am 19.6. auf dem Rückweg vom AW nach Lübeck befunden haben. Während 220 021 die Wendezugeneinheit alleine weiter nach Travemünde schob, rückten 220 009 und 220 020 gemeinsam zum heimatischen Schuppen ab.

Am folgenden Tag, d.20.6.1976, war 220 020 bereits wieder im vollen Einsatz auf der Strecke Hamburg-Lübeck. Sie schob am Nachmittag den E 3050 von Hamburg über Lübeck nach Kiel.

N 4721 (Lübeck-Lüneburg), der im Winterfahrplan 1975/76 durch seine Zugbildung an Sonntagen (2 x 220, 2 B3yg, 1 AB4yg) Berühmtheit erlangte, hat auch im Sommerfahrplan sonntags eine recht interessante Zusammensetzung: Fast immer fährt er mit einer der Funk-220, einem B4yg, einem AB4yg und einem D2i, einem der zweiachsigen Packwagen also, die neuerdings wieder auf der Strecke Kiel-Lüneburg im Einsatz sind. Der beschriebene Wagenpark kommt schon als N 4125 von Kiel nach Lübeck (an 15.23) und es hängt hinter dem D2i dann noch ein nf und ein n. Diese n-Einheit bleibt jedoch in Lübeck und die 220, die den N 4125 von Kiel brachte, zieht die beiden Vierachser-Umbauwagen und den Zweiachser-Packwagen alleine als N 4721 weiter nach Lüneburg (ab Lübeck Hbf 16.03). Lediglich am 27.6. blieb die yg/D2i-Einheit in Lübeck und 220 012 schob dafür die n/nf-Garnitur als N 4721 nach Lüneburg.

Am 17.6.1976 fuhr N 4721 dagegen wie meistens mit den beiden 4yg und dem D2i. Hinter dem Packwagen hing jedoch noch eine Schienenbus-Leereinheit, so daß hinter Zuglok 220 048 zwei 4yg, der D2i und die dreiteilige 798/998-Garnitur hing. Letztere ließ sich wohl bis Büchen mitschleppen.

Am 20.6.1976 kam 220 017 mit den beiden 4yg, dem D2i und der n/nf-Einheit als N 4125 von Kiel. 220 017 mußte wegen Defektes in Lübeck vom Zug und 332 272 schleppte die "tote" 220 ins Bw. Als Ersatz übernahm 220 050 die 4yg/D2i-Garnitur und zog sie als N 4721 nach Lüneburg.

Am folgenden Tag, d.21.6.1976 (Mo), war 220 050 noch auf der Strecke Kiel-Lüneburg im Einsatz. Mit Vorspann-Maschine 220 048 fuhr sie den E 3171 (Kiel-Lüneburg).

Samstags besteht N 4125 (Kiel-Lübeck) aus einer Wendezugseinheit, die nur einen n und einen nf umfaßt (so wie sie sonntags hinter der yg/D2i nach Lübeck geschleppt wird). Geschoben werden die beiden Wagen von einer 220. Am 12.6.1976 brachte 220 023 den Zug.

Auch N 4721 (Lübeck-Lüneburg) besteht samstags nur aus einem n und einem nf, die aber von einer 212 geschoben werden. Eine Ausnahme gab es allerdings am Samstag, d.12.6.1976, als N 4721 aus vier alten ie-Wagen bestand, die offensichtlich eine Leerparküberführung (viell. aus einem Militärsonderzug) darstellten und zwischen Lübeck und Lüneburg als N 4721 ausgenutzt wurden. Ungewöhnlich war auch die Bespannung dieses Zuges am 12.6.: Vorne 212 053, hinten 221 115.

Die beiden beige-türkisen 220 des Bw Lübeck (220 012 + 220 023) sind jetzt im Sommer auch wieder häufiger auf der Strecke Lübeck-Hamburg im Einsatz, während sie im Winterfahrplan mehr auf der Strecke Lüneburg-Kiel zu finden waren, wo sie aber auch <sup>oder</sup> jetzt noch fahren. Auf der Hamburger Strecke fahren sie auch <sup>oder</sup> vor/den beige-türkisen ym-Wendzugseinheiten. In diese beige-türkise Kette paßt dann als einziges Fahrzeug nicht der Silberling-Steuerwagen am Ende oder Anfang. Ausschl. beige-türkis blitzt es auch im Lübecker Hbf, wenn 220 012 oder 023 den E 2338 (Lüneburg-Kiel m.Kw.v.Berlin) fahren, dessen Wagen alle beige-türkis sind.

Nun gibt es aber auch schon 221 im beige-türkisen Anstrich. Leider erhielten ihn bis jetzt nur Maschinen des Bw Villingen. In beige-türkiser Farbgebung (die bei der 221 dem beige-türkisen Anstrich der 220 entspricht) präsentieren sich in Villingen z.Zt.: 221 136, 137 und 138. 221 140 erhält den neuen Anstrich gerade im AW Nürnberg.

221 150 ist nicht mehr im Bw Villingen beheimatet, sondern gehört jetzt zum Bw Oldenburg/Oldenbg. (vgl. Dampflok-Meldungen). Sie befindet sich zunächst für Personalschulungszwecke im Bw Oldenburg. Im Laufe dieses Sommers sollen ebenfalls schon 221 145 und 221 149 vom Bw Villingen nach Oldenburg verlegt werden und erstmal auch zur Personalschulung (wohl in Emden und Osnabrück) herangezogen werden.

221 130 (Bw Lübeck) hatte im Rbf. Hamburg-Nord eine Kollision mit einer 218. Die 221 trug schwere Beschädigungen davon.

Der N 5185 (Lübeck-Travemünde-Strand - Lübeck Hbf), der lt. Kursbuch nur an Sa + So verkehrt, fährt in der Zeit vom 18.6. bis 6.8. täglich, wie es auch bereits die Lübecker Nachrichten meldeten. Sowohl im LN-Taschenfahrplan als auch auf den Anknunftplänen in Lübeck Hbf ist diese Tatsache allerdings vermerkt. Interessant ist, daß dieser Zug, der ohne Halt zwischen Travemünde Hafen und Lübeck Hbf fährt, mo-fr von einer 221 gezogen wird, die fünf Bye und einen Ays hinter sich hat. Es ist das einzige planmäßige Erscheinen von 221 in Travemünde, die sonst nur mit Sonderzügen auf der Travemünder Strecke zu sehen sind. Nach Ankunft in Lübeck Hbf rangiert die 221 noch die beschriebene Wagengarnitur auf Gleis 10 (neben die Bahnsteighalle am Segeberger Bahnhof). N 5185 fuhr am 21.6.1976 (MO) mit 221 118, am 23.6.1976 (MI) mit 221 134, am 24.6.1976 (DO) mit 221 119, am 30.6.1976 (MI) mit 221 119 und am 6.7.1976 (DI) mit 221 147. Meist übernimmt diese 221 dann im Anschluß den D 438 (Stralsund-Hamburg) zur Fahrt von Lübeck nach Hamburg.

E 3018 (Hamburg-Puttgarden) und E 3075 (Puttgarden-Hamburg) werden von 221 gezogen. Als Wagenpark dienen normale Wendezugseinheiten, wie sie auf der Strecke Hamburg-Lübeck zu finden sind.

Vor D 1484/1485 (Tirol-Express) und D/E 1840/1841 (Fehmarn-Express) kommen 221 jetzt im Sommer auch wieder planmäßig nach Lüneburg. Mit dem Fehmarn-Express auch nach Burg/Fehmarn. Der Fehmarn-Express ist ohnehin der einzige Reisezug, der dem Bahnhof Burg/F. noch verblieben ist.

E 2471 (Lübeck-Lüneburg mit Kurswagen Kopenhagen-Basel/D 281-E 2471-D 471), der mo-fr von Oldenburger 220 gezogen wird, wird an Samstagen und Sonntagen mit Lübecker 212 gefahren. Am Samstag, d. 10.7.1976 zog ihn 212 141, am Sonntag, d. 11.7. zog ihn 212 129. Eine Woche zuvor, am Sonntag, d. 4.7. wurde E 2471 mit 212-Doppeltraktion (212 245 Vorspann, 212 028 Zuglok/gefahren in Zwillingsstraktion von einem Lokführer) gefahren.

E 2471 besteht übrigens an allen Tagen aus einem Bue, einem ABym (fahren d. Strecke Lübeck-Lüneburg) und den Kurswagen Kopenhagen-Basel, einem DSG-Schlafwagen und einem SBB-Liegewagen (freitags auch noch ein DB-Liegewagen).

Der Gegenzug am Morgen, E 2470, wird übrigens auch von einer Lübecker 212 gefahren. Am 10.7. war es 212 141. Mit E 2470 kommen dann auch wieder der Bue und der ABym zurück nach Lübeck, die tagsüber bis zur Abfahrt des E 2471 auf dem Stumpfgleis vor Stellwerk Lp abgestellt werden. So fahren 212 immerhin vor "halb-internationalen" Zügen.

212 128, 129 und 141 sind von den zwanzig in Lübeck beheimateten 212 übrigens die einzigen Maschinen, die nicht für Wendezugbetrieb bzw. Zwillings-Doppeltraktion eingerichtet sind.

Schon seit längerer Zeit ist der "Bahnhofsdüsenjäger" des Lübecker Hauptbahnhofes, 333 136, kaputt. Als Ersatz fungiert zur Bereitstellung und Abräumung der Reisezugwagen sowie bei Kurswagen-Umstellungen 332 272 (Bw Husum). Fallweise werden auch 260 für diese Aufgaben herangezogen.

624 vom Bw Osnabrück kommen jetzt wieder dann und wann durch Lübeck Hbf. Wie im vergangenen Jahr kommen diese hier sonst nicht zu sehenden Fahrzeuge als Triebwagen-Sonderzüge an bestimmten Wochenenden von Rheine und Münster aus an die Ostseeküste. Mit von der Partie ist dann auch der zum Tanz- u. Gesellschaftswagen umgebaute Mittelwagen 924 418. Am Morgen des 3.7. hatte u.a. ein 624/924-Sonderzug Aufenthalt in Lübeck Hbf auf seinem Weg Richtung Ostsee.

Mit Eintritt des Sommerfahrplans wurden die 795-Leistungen in Schleswig-Holstein durch 798 ersetzt. Dieser Ersatz der einmotorigen 795 durch die zweimotorigen 798 wurde wohl auch durch die Reisezug-Stillegungen auf den Strecken Malente-Lütjenburg und Bad Oldesloe-Schwarzenbek sowie die damit verbundenen Fahrzeug-einsparungen möglich.

#### Elektrischer Betrieb

Die im vergangenen Jahr ausgemusterte 110 001 wurde Anfang dieses Jahres im AW Kassel zerlegt. Es ist schade, daß diese wohl als Pionier-Ellok zu bezeichnende Maschine nicht der Nachwelt erhalten blieb. Hoffentlich geht es anderen interessanten Vertretern der sogen. modernen Traktion nicht ebenso - bei aller Hochachtung vor den umfangreichen und mühevoll zusammengetragenen Dampflok-Sammlungen.

Andere "Ellok-Oldtimer" sind dagegen weiterhin im aktivem Dienst. So wurde das Einsatzgebiet der einzigen norddeutschen Altbau-Ellok der BR 104 durch die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Osnabrück-Löhne zum Sommerfahrplan noch erweitert. Der N 7003 (Osnabrück-Löhne) wird mit 104 gefahren. Von Löhne nach Osnabrück kehrt die 104 vor N 7016 zurück. Beide Züge fahren nur montags-freitags.

Am 30.5.1976 wurde der planmäßige elektrische Betrieb auf den Strecken (Hannover-) Lehrte-Braunschweig und Hildesheim-Groß Gleidingen (-Braunschweig) aufgenommen. Der offizielle Eröffnungszug fuhr bereits am 25.5.1976 von Hannover nach Braunschweig, nachdem die Fahrdrähtanlagen bereits seit längerer Zeit unter Strom standen. Seit 30.5. wird bei den Schnellzügen von und nach Berlin in Braunschweig Hbf von Diesel- auf Ellok umgespannt (bzw. umgekehrt). Der Abschnitt Braunschweig-Helmstedt befindet sich ja noch in Umstellung auf elektr. Betrieb. Auf dieser Strecke kommen 216 zum Einsatz. Ab und bis Braunschweig fahren dann 103, 110, 111 und 112 vor den Schnellzügen Berlin-Hannover/Köln/Aachen bzw. umgek. Einzige Ausnahme bildet der D 1448 (Karl-Marx-Stadt - Hamburg), der noch durchgehend von Helmstedt bis Hannover Hbf mit 216 fährt, da er in Hannover ohnehin die Richtung wechselt (Weiterfahrt nach Hamburg über Lehrte). Die Eilzüge Hannover-Braunschweig bestehen nun meistens aus n-Wendezugeneinheiten und 140/141 vom Bw Seelze.

Wegen Elektrifizierungsarbeiten ist die Strecke Herford-Kirchlengern-Bünde (Kurve Kirchlengern) im gültigen Fahrplanabschnitt gesperrt. Die Züge E 3672 (Detmold-Cuxhaven), D/E 788 (Würzburg-Osnabrück), D/E 682 (München-Osnabrück), Et 3679 (Detmold-Wilhelmshaven), E/D 683 (Osnabr.-München), E 3119 (Wilhelmshaven-Altenbeken), E 3673 (Cuxhaven-Detmold), E/D 789 (Osnabrück-Würzburg) werden daher (wie auch einige Nahverkehrszüge) über Löhne umgeleitet.

Nicht vor 1978 werden die Fahrdrahtumschaltanlagen im DB/NS-Grenzbahnhof Bentheim (DB = 16 2/3 Hz Wechselstrom - NS = 1500 V Gleichstrom) in Betrieb genommen. Bis dahin ist der Bahnhof noch in einen Gleichstrom - u. einen Wechselstromteil getrennt. Kommt ein Reisezug z.B. nun von Holland mit NS-Ellok, so fährt diese mit abgezogenen Stromabnehmern in den Wechselstromteil ein und wird anschliessend von einer Diesellok (260/61 oder Kleinlok) in den Gleichstromteil geschleppt. Den Zug im Wechselstromteil übernimmt dann die DB-Lok mit eigener Kraft an ihrem Draht. Umgekehrt wird bei den Zügen Deutschland-Holland mit den DB-Lokomotiven (vor Reisezügen meist 110) verfahren.

#### Akku-Fahrzeuge

Am Morgen des 5.6.1976 fuhr ein 515 in frischem beige-türkisen Anstrich solo durch den Hamburger Hauptbahnhof Richtung Norden. Der Triebwagen kam offensichtlich aus dem für Akku-Triebwagen zuständigen AW Limburg/Lahn und befand sich auf der Rückfahrt in sein Heimat-Bw Husum. Planmäßig kommen keine 515 nach Hamburg (ebenso nicht mehr nach Lübeck).

#### Dienst- und Spezialfahrzeuge

Der neue, mehrteilige Schienenprüfzug, ein Dieseltriebzug mit der BR-Bezeichnung 719, befuhr Anfang Juni die Strecke Hamburg-Lübeck.

#### Wagen

Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn kommen nicht mehr planmäßig nach Lübeck, da die Züge D 338/D 339 (Berlin-Hamburg-Berlin) und die dazugehörigen Kurswagengruppen Berlin-Kiel/Neustadt und umgekehrt auf DB-Wagen umgestellt wurden, wobei grundsätzlich beige-türkise um-Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die DR-Züge Richtung Rostock/Stralsund werden ohnehin mit DB-Wagen gefahren.

Die früher nur als Paare gebildeten 3yg-Gruppen, können nun auch vereinzelt mit drei Wagen beobachtet werden.

Wie ein Blitz aus heiterem Himmel traf es gewissermaßen, als mit dem Fahrplanwechsel alle der vier noch vorhandenen ehemaligen LBE-Doppelstockwagen aus ihrer Lübeck-Hamburger Heimat in das für sie zuständige AW Hannover-Leinhausen verschwanden, wo man über das weitere Schicksal dieser derweil zu Sonderlingen im DB-Wagenpark gewordenen Fahrzeuge beriet.

Die DB behalf sich auf der Strecke Lübeck-Hamburg inzwischen mit Ersatz-Verstärkungseinheiten, gebildet aus drei n oder ym und Steuerwagen. Hoffnung bei den Eisenbahnfreunden und VLV-Mitgliedern, daß die geliebten Doppelstockwagen, doch nochmal dem Schicksal der Ausmusterung entgingen und noch eine "Galgenfrist" erhielten, was dann auch eintrat. Mitte Juni kam als erster der DAB 20803 zurück in seine alte Heimat. Kurze Zeit später folgte DAB 20805.

Diese beiden Fahrzeuge sind nun wieder fleißig als Verstärkungswagen (1 DAB, 1 ym und 1 ymf bilden eine Verstärkungseinheit) in den Eilzügen auf der Strecke Hamburg-Lübeck unterwegs. Man findet sie mit Sicherheit in Lübeck Hbf im E 3060 mo-fr (an 18.10). Diese Verstärkungseinheit fährt im Anschluß als N 5132 (ab 18.27) von einer 212 gezogen weiter nach Neustadt/H. Der folgende E 3064 enthält mo-fr ebenfalls eine DAB-Einheit (an 18.39), die aber in Lübeck Hbf bleibt, während der Zugstamm von der 220 weiter nach Travemünde geschoben wird. An Samstagen besteht E 3025 nach Hamburg (Lübeck Hbf ab 9.41) aus einer 220, die nur eine DAB-Verst.-Einheit nach Hamburg zieht. Diese Garnitur kehrt um 11.41 als E 3028 zurück.

Einen spektakulären Sondereinsatz erlebte DAB 20805 am Abend des 1.7.1976. Der D 395 (Kopenhagen-Express) hatte an jenem Abend Verspätung. Als Ersatz fuhr ein Sonder-Schnellzug Lübeck Hbf-Hamburg Hbf, gebildet aus DAB 20805 und Zuglok 221 118, weiter nichts !

Es bleibt abzuwarten, wann die beiden anderen DAB aus Hannover zurückkehren. Eine Ausmusterung ist für die ehem. LBE-Doppelstockwagen jedenfalls im Moment doch noch nicht akut. Damit haben wir vom VLV glücklicherweise auch noch eine Frist erhalten, uns um die Rettung und Erhaltung eines solchen Wagens als einen der letzten rollenden Reste der Lübeck-Büchener Eisenbahn, zu bemühen. Siehe auch VLV-Programm f. Herbst 1976.

Abschliessend noch eine Liste der noch vorhandenen ehem. LBE-Doppelstockwg.:

Ehemalige LBE-Nummer	Ehemalige DB-Nummer	Heutige DB-Nummer
1	30991	20800
5	30995	20803
7	30997	20805
8	30996	20804

Acht Fahrzeuge (Nr. 1 - 8) gab es ursprünglich. Der ehem. Wagen Nr. 6 wurde im 2. Weltkrieg zerstört. Drei andere DAB wurden von der DB nach und nach ausgemustert, Die noch vorhandenen sind beim Bahnbetriebswagenwerk Hamburg Hbf beheimatet; für die Unterhaltung (größere Schäden) ist das Ausbesserungswerk Hannover-Leinhausen zuständig.

## Deutsche Reichsbahn

### Dampfbetrieb

Am Freitag, d. 4.6.1976 fuhren die Kurswagen Kiel/Neustadt-Lübeck-Berlin nicht wie üblich ab Büchen im D 339 (Hamburg-Berlin) mit, sondern wurden ab dort als eigener Zug (D 10339) gefahren. 01 0509 zog diesen Sonderzug.

Den Entlastungs-Schnellzug D 10336 brachte am gleichen Tag 01 0502 nach Büchen. Sie war am Mittag vor D 337 (Hamburg-Berlin) als Vorspann nach Berlin gekommen. Dagegen wurde der Entlastungs-Schnellzug D 10338 am 5.6.76 von 118 274 nach Büchen gebracht.

Planmäßig sind in West-Berlin noch die folgenden Züge mit Dampflokomotiven bespannt:

Ex 316 (BERLINAREN/Berlin-Malmö) mit 03.10 (Bw Stralsund).

Die Lok zieht den Zug täglich von Berlin Zoolog. Garten bis Saßnitz (Stadt) / ca. 290 km -- Abfahrt Berlin Zoo: 6.23.

D 1101 (Autoreisezug Berlin-München mit Schlaf- und Liegewagen) mit 01.5 (Bw Saalfeld). Die Lok zieht den Zug in den Nächten Freitag/Samstag vom 25./26.6. bis 6./7.8. von Berlin Friedrichstr. (erster Einstieghalt) bis Probstzella (343 km). Abfahrt Berlin Friedrichstr. 20.30/Berlin Zoo 20.53/Berlin-Wannsee (Autoverladung) 21.35.

D 1100 (Autoreisezug München-Berlin mit Schlaf- und Liegewagen) mit 01.5 (Bw Saalfeld). Die Lok zieht den Zug in den Nächten Donnerstag/Freitag vom 24./25.6. bis 5./6.8. von Probstzella bis Berlin. Ankunft Berlin-Wannsee 8.04/Berlin Zoo 8.27/Berlin Friedrichstr. 8.49.

01.5 des Bw Wittenberge sind in West-Berlin mit den Zügen D 337 (Hamburg-Berlin), D 1333 (Westerland-Berlin), D 1332 (Berlin-Westerland), D 336 (Berlin-Hamburg) zu ziehen diese Züge im Abschnitt Berlin-Wittenberge täglich (155 km). (sehen



Nachstehend eine Übersicht über die planmäßigen Bespannungen der Transit-Schnellzüge Hamburg-Berlin bzw. Berlin-Hamburg:

<u>D 337</u>	Hamburg Hbf - Büchen	221	Bw Lübeck	47 km
	Büchen - Wittenberge	132	Bw Wittenberge	113 km
	Wittenberge - Berlin	01.5	Bw Wittenberge	155 km
<u>D 1333</u>	Westerland - Hmb=Altona	218	Bw Hamburg-Altona	236 km
	Hamburg-Altona - Büchen	220	Bw Lübeck	54 km
	Büchen - Wittenberge	132	Bw Wittenberge	113 km
	Wittenberge - Berlin	01.5	Bw Wittenberge	155 km
<u>D 339</u>	Hamburg-Altona - Büchen	221	Bw Lübeck	54 km
	Büchen - Berlin	118	Bw Schwerin	268 km
=====				
<u>D 338</u>	Berlin - Büchen	118	Bw Schwerin	268 km
	Büchen - Hamburg-Altona	220	Bw Lübeck	54 km
<u>D 1332</u>	Berlin - Wittenberge	01.5	Bw Wittenberge	155 km
	Wittenberge - Büchen	132	Bw Wittenberge	113 km
	Büchen - Hamburg-Altona	221	Bw Lübeck	54 km
	Hmb=Altona - Westerland	218	Bw Hamburg-Altona	236 km
<u>D 336</u>	Berlin - Wittenberge	01.5	Bw Wittenberge	155 km
	Wittenberge - Büchen	132	Bw Wittenberge	113 km
	Büchen - Hamburg Hbf	221	Bw Lübeck	47 km
=====				

Fahrplan der Züge (ohne Gewähr)

		D 337	D 1333	D 339
Westerland/Sylt	ab		10.19	
Hamburg-Altona	an		13.13	
Hamburg-Altona	ab		13.23	16.53
Hamburg Hbf	ab	8.10	13.40	17.10
Büchen	an	8.50	14.16	17.49
Büchen	ab	8.58	14.24	18.01
Berlin Zoo	an	12.22	17.39	21.33
Berlin Friedrich-str.	an	12.42	18.19	21.51
<hr/>				
Berlin Fr.Str.	ab	D 338 6.57	D 1332 10.00	D 336 16.52
Berlin Zoo	ab	7.23	10.13	17.04
Büchen	an	11.01	13.44	20.18
Büchen	ab	11.12	13.52	20.29
Hamburg Hbf	an	11.49	14.48	21.09
Hamburg-Altona	an	12.12	15.00	
Hamburg-Altona	ab		15.08	
Westerland/Sylt	an		17.58	

Der Halt in Wittenberge (Lokwechsel) ist lediglich ein Betriebshalt. Aussteigen nicht gestattet!!

Wagenbildung: D 337/1333/1332/336 = DR-Wagen

D 338/339 = DB-Wagen (grundsätzl. beige-türkise um)

D 1332/1333 führen zu bestimmten Zeiten am Wochenende Autotransportwagen Berlin-Niebuß bzw. umgekehrt mit.

Mit der Umlegung der Züge Hamburg-Berlin-Hamburg auf die Strecke über Staacken-Berlin Spandau zum Winterfahrplan 1976/77 (Sept. 1976) muß mit Abzug der 01.5 und 118 vor diesen Zügen und deren Ersatz/durch 132 gerechnet werden !

## Dieselbetrieb

Schon zum Fahrplanwechsel im Sept. 1975 ersetzte die DR ihre dieselhydraulischen und mit Dampfheizung ausgerüsteten Lokomotiven der BR 118 vor den Schnellzügen 438/439 (Stralsund-Rostock-Lübeck-Hamburg bzw. umgekehrt) durch dieselelektrische Lokomotiven der BR 132, die auch über elektrische Heizung verfügen. Während die 118 anfangs noch vor Güterzügen in Lübeck erschienen, endeten auch diese Einsätze bald und die 118 verschwanden ganz von den Gleisen des Lübecker Hbf.

1968 hatten sie als V 180 die 23.10 und 41 vor den DR-Zügen in Lübeck ersetzt, nun wurden sie selbst abgelöst. Auch im gültigen Sommerfahrplan bespannt die DR die Züge D 438/439 (Stralsund-Hamburg bzw. umgek.) und D 1430/1431 (Rostock-Köln bzw. umgek.) bis und ab Lübeck Hbf mit 132 (die wie seinerzeit vom Bw Schwerin gestellt werden). Zwischen Lübeck und Hamburg werden diese Züge von 221 befördert.

Waren zu 118-Zeiten 118 329, 331 und 336 als Lübecker "Dauergäste" zu bezeichnen, so bekommt man nun dauernd 132 228, 264 und 267 zu Gesicht.

Ein nun seltenes und erfreuliches Gastspiel gab am Abend des 8.7. die 118 308 (Bw Schwerin) im Lübecker Hauptbahnhof, die als 132-Ersatz den D 438 brachte. Wie es die 132 tuen, fuhr sie gleich leer zurück Richtung Herrnburg.

Am 13.6.1976 (Sonntag) wurde der D 336 (Berlin-Hamburg) statt mit der üblichen 01.5 ab Berlin mit 118 007 (Bw Berlin-Ostbahnhof) gefahren. 118 007 ist ein recht seltener Gast in West-Berlin.

Sonderzüge für das Sängerfest in West-Berlin am 10., 11. und 13. Juni 1976  
Das wohl größte Reisezugangebot seit Kriegsende erlebte die Berliner Stadtbahn auf ihren Fernbahngleisen, als am 10. und 11. Juni achtzehn Sonderzüge nach West-Berlin zum dort stattfindenden Sängerfest kamen. Am Sonntag, d. 13.6. verließen siebzehn Sonderzüge wieder West-Berlin Richtung Bundesgebiet. Zusätzlich zum Fernbahnhof Zoologischer Garten hatte man zur Abfertigung der Sonderzüge auch den Fernbahnhof Charlottenburg herangezogen. Die Sonderzüge kamen aus vielen Teilen der Bundesrepublik nach Berlin, wobei sie im Bundesgebiet auf z.T. recht abenteuerlichen Wegen fuhren, um möglichst viele Orte zu bedienen und Gesangs-Enthusiasten mitzunehmen. Auf der Fahrt durch die DDR wurden die bekannten Transit-Strecken benutzt. Hier nun eine genaue Aufstellung der Sonderzüge mit ihrer Zuglok bei Ankunft bzw. Abfahrt in West-Berlin:

### 1.) Züge nach Berlin am Donnerstag, d. 10. Juni 1976

DR-Zugnr.	Ankunft in West-Berlin	Ankft. Bahnh.	Zuglok bei Ank. in West-Berlin	Bw der Lok
D 32501	8.20	CHB	118 166	Eisenach
D 32001	10.33	ZOO	118 141	Halle G
D 32401	12.40	CHB	118 076	Magdeburg
D 32301	13.23	ZOO	118 331	Schwerin
D 32403	13.54	CHB	118 074	Magdeburg
D 32503	14.36	ZOO	118 172	Eisenach
D 32505	15.03	CHB	118 207	Halle P
D 32405	15.35	CHB	118 176	Berlin-Grunewald
D 32003	16.08	ZOO	01 0501	Saalfeld
D 32407	17.49	ZOO	118 309	Berlin-Grunewald
D 32409	18.59	CHB	118 019	Berlin-Ostbahnhof
D 32411	20.35	ZOO	118 061	Magdeburg

Zugläufe:

D 32501	=	Germersheim-Speyer-Schifferstadt-Ludwigshafen/Rh.-Worms-Frankfurt/M.-Süd-Fulda-Bebra-Gerstungen-Berlin
D 32001	=	Stuttgart-Würzburg-Schweinfurt-Bamberg-Ludwigsstadt-Probstzella-Berlin
D 32401	=	Neustadt/Kr.Marburg-Kassel-Hann.Münden-Kreiensen-Helmstedt-Berlin
D 32301	=	Hamburg=Altona-Büchen-Schwanh.-Berlin m.Kw.v.Kiel über Lübeck
D 32403	=	Marburg/Lahn-Frankenberg-Korbach-Kassel-Kreiensen-Helmstedt-Marienborn-Berlin mit Kurswg. von Höxter-Kreiensen
D 32503	=	Frankfurt/M.-Bebra-Gerstungen-Berlin
D 32505	=	Homburg/Saar-Kaiserslautern-Neustadt/Weinstr.-Frankfurt/M.-Süd-Fulda-Bebra-Gerstungen-Berlin
D 32405	=	Siegen-Kreuztal-Finnentrop-Altenbeken-Helmstedt-Berlin
D 32003	=	Stuttgart-Craillsheim-Nürnberg-Ludwigsstadt-Probstzella-Berlin
D 32407	=	Oberhausen-Dortmund-Hamm-Rheda-Löhne-Braunschweig-Helmstedt-Berlin mit Kurswagen von Münster/W. über Warendorf-Rheda
D 32409	=	Koblenz-Neuwied-Trösdorf-Au/Sieg-Betzdorf-Siegen-Hüttental=Weidena-Paderborn-Altenbeken-Helmstedt-Marienborn-Berlin
D 32411	=	Saarbrücken-Neunkirchen-Idar=Oberstein-Bingelbrück-Koblenz-Bonn-Köln-Braunschweig-Helmstedt-Marienborn-Berlin

2.) Züge nach Berlin am Freitag, d. 11. Juni 1976

DR-Zugnr.	Ankunft in West-Berlin	Ankft. Bahn.	Zuglok bei Ank. in West-Berlin	Bw der Lok
D 32413	4.16	ZOO	118 323	Berlin-Grunewald
D 32507	4.34	ZOO	118 166	Eisenach
D 32415	9.00	CHB	118 074	Magdeburg
D 32417	9.56	ZOO	118 061	Magdeburg
D 32005	10.33	ZOO	118 141	Halle G
D 32419	15.35	ZOO	118 323	Berlin-Grunewald

Zugläufe:

D 32413	=	Dettingen-Klein Ostheim-Aschaffenburg-Partenstein-Lohr-Gemünden- <sup>m.Kw. Schweinfurt-Arnstein-Gemünden</sup> 7 Bebra-Kreiensen-Braunschweig-Helmstedt-Marienborn-Berlin
D 32507	=	Frankfurt/M.Hbf-Hanau-Gelnhausen-Fulda-Bebra-Gerstungen-Berlin
D 32415	=	Großostheim-Aschaffenburg-Dettingen-Kahl-Bebra-Kreiensen-Helmst.-Blr
D 32417	=	Miltenberg-Aschaffenburg-Bebra-Kreiensen-Helmstedt-Berlin
D 32005	=	Memmingen-Buchloe-Augsburg-Donauwörth-Würzburg-Schweinfurt-Lichtenfels-Ludwigsstadt-Probstzella-Berlin
D 32419	=	Leer/Ostfriesl.-Oldenburg/O.-Bremen-Hannover-Lehrte-Braunschweig-Helmstedt-Berlin m.Kw.v.Rheine über Osnabrück-Bünde-Lehrte

3.) Züge ab Berlin am Sonntag, d. 13. Juni 1976

DR-Zugnr.	Abfahrt in West-Berlin	Abf. Bhf.	Zuglok bei Abfahrt in West-Berlin	Bw der Lok
D 32402	9.17	CHB	118 167	Berlin-Grunewald
D 32410	12.11	CHB	118 027	ohne Anschrift
D 32002	12.33	ZOO	118 141	Halle G
D 32404	12.57	CHB	118 338	Berlin-Grunewald
D 32420	13.30	ZOO	118 059 (GFP-Stirnfr.)	Magdeburg
D 32412	14.03	CHB	118 254	Berlin-Grunewald
D 32508	14.24	ZOO	118 172	Eisenach
D 32414	14.49	CHB	118 010	Berlin-Ostbahnhof
D 32302	16.23	ZOO	118 275	Schwerin
D 32506	17.14	CHB	118 166	Eisenach
D 32418	17.49	CHB	118 061	Magdeburg
D 32416	18.23	ZOO	118 074	Magdeburg
D 32406	18.56	CHB	118 076	Magdeburg
D 32602	19.47	ZOO	118 214	Gera
D 32502	20.42	CHB	118 062	Halle P
D 32004	21.20	ZOO	01 0501	Saalfeld
D 32408	21.49	CHB	118 323	Bin-Grunew

### Zugläufe:

- D 32402 = Berlin-Marienborn-Helmstedt-Kreiensen-Kassel-Neustadt/Kr.Marburg  
D 32410 = Berlin-Marienborn-Helmstedt-Kreiensen-Kassel-Korbach-Frankenberg-  
Marburg/Lahn mit Kurswagen Kreiensen-Höxter  
D 32002 = Berlin-Probstzella-Ludwigsst.-Bamberg-Nürnberg-Stuttgart  
D 32404 = Berlin-Marienborn-Helmstedt-Braunschweig-Rheda-Hamm-Dortmund-  
Oberhausen mit Kurswagen Rheda-Warendorf-Münster/W.  
D 32420 = Berlin-Marienborn-Helmstedt-Braunschweig-Lehrte-Hannover-Bremen-  
Oldenburg/O.-Leer/Ostfriesl. m.Kurswagen Lehrte-Bünde-Rheine  
D 32412 = Berlin-Marienborn-Helmstedt-Kreiensen-Bebra-Aschaffenburg-  
Obernburg-Elsenfeld-Miltenberg  
D 32508 = Berlin-Gerstungen-Bebra-Fulda-Hanau-Frankfurt/M. Hbf  
D 32414 = Berlin-Marienborn-Helmstedt-Kreiensen-Bebra-Gemünden-Lohr-  
Aschaffenburg-Dettingen m.Kw.Gemünden-Arnstein-Schweinfurt  
D 32302 = Berlin-Schwanheide-Büchen-Hamburg-Altona m.Kurswg.Büchen-Lübeck-Kiel  
D 32506 = Berlin-Gerstungen-Bebra-Fulda-Frankfurt/M.=Süd-Mainz-Worms-  
Ludwigshafen/Rh.-Schifferstadt-Speyer-Germersheim  
D 32418 = Berlin-Marienborn-Helmstedt-Kreiensen-Bebra-Kahl-Dettingen-  
Aschaffenburg-Großostheim  
D 32416 = Berlin-Marienborn-Helmstedt-Braunschweig-Löhne-Wuppertal-Köln-  
Bonn-Koblenz-Bingerbrück-Idar-Oberstein-Saarbrücken  
D 32406 = Berlin-Marienborn-Helmstedt-Braunschweig-Paderborn-Hagen-Siegen-  
Au/Sieg-Troisdorf-Neuwied-Koblenz  
D 32602 = Berlin-Gutenfürst-Hof-Marktredwitz-Schnabelwaid-Nürnberg-  
Crailsheim-Stuttgart  
D 32502 = Berlin-Gerstungen-Bebra-Fulda-Frankfurt/M.=Süd-Neustadt/Weinstr.-  
Kaiserslautern-Homburg/Saar  
D 32004 = Berlin-Probstzella-Ludwigsstadt-Schweinfurt-Würzburg-Treuchtlingen-  
Donauwörth-Augsburg-Buchloe-Memmingen  
D 32408 = Berlin-Marienborn-Helmstedt-Braunschweig-Paderborn-Finnentrop-  
Kreuztal-Siegen

Abkürzungen der ZOO = Zoologischer Garten  
Bhf.in West-Berlin: CHB = Charlottenburg

Alle Züge fahren von ZOO bzw. CHB aus weiter nach Berlin Friedrichstr.  
bzw. kamen von dort.

Der D 32420 (Berlin-Leer) wurde zwischen Berlin und Helmstedt von  
118 059 gezogen. Diese ist eine von den drei 118, die Führerstandstirn-  
und -seitenpartien aus glasverstärktem Polyester besitzen. Außer der  
118 059 besitzen noch 118 131 und 118 203 diese Führerstände, die den  
Maschinen ein noch gefälligeres Aussehen verleihen<sup>en</sup>, als es die BR 118  
ohnehin schon aufweist. Die vierachsige 118 059 ist im Bw Magdeburg  
beheimatet, die ebenfalls vierachsige 118 131 gehört zum Bw Rostock.  
Die sechsachsige 118 203 gehörte lange zur DR-Versuchsanstalt Halle,  
worauf auch Schilder an den Seitenwänden extra hinwiesen. Seit kurzem  
ist die Maschine nicht mehr in Halle, sondern vielmehr jetzt beim Bw Zittau  
beheimatet. Als 118 203 noch in Halle war, kam sie gelegentlich (vor allen  
Dingen auch im Sommer) vor den Schnellzügen von München nach West-Berlin.

118 059 kehrte nach West-Berlin am Abend des 13.6. noch einmal zurück.  
Nachdem sie den Sonderzug D 32420 nach Helmstedt gebracht hatte,  
übernahm sie dort als Vorspannlok mit Zuglok 118 338 (Bw Bln-Grünwald)  
den D 347 (Köln-Berlin). Gemeinsam fahren 118 059 und 118 338 dann den  
D 347 nach Berlin.

Sonderzug 32420 wurde ja zwischen Bremen und Leer von 216 103 gezogen  
(vgl.DB-Meldungen).

Noch einige aktuelle Nachträge betr. DB/Dieselsbetrieb

Seit dem 16. bzw. 15.7. verkehren wieder die Züge E/D 1842 (Puttgarden-Lüneburg-Hannover-Mönchengladbach) und D/E 1843 (Mönchengladbach-Puttgarden). Beide Züge fahren bis 29.8. bzw. 28.8. und führen auch einen Kurswagen Mönchengladbach - Lübeck-Travemünde Strand bzw. umgekehrt.

Am Samstag, d. 17.7. brachte 212 129 den Kurswagen Travemünde-Mönchengladbach (ein ym) zusammen mit den aus E 2470/2471 bekannten ym und üe als E 3103 von Travemünde nach Lübeck Hbf. Kurze Zeit später erschien der D 1842, der aus um-Wagen und einem alten Packwagen gebildet war und von 221 110 gezogen wurde. Der Kurswagen von Travemünde wurde von Rangierlok 332 019 (Bw Lübeck) an das Ende des D 1842 gesetzt. Vorne setzte sich als Vorspann vor 221 110 die 212 129 und gemeinsam führen 212 129 und 221 110 den D 1842 nach Lüneburg weiter, während der ym und der üe aus E 3103 wieder auf das Abstellgleis vor Stw. Lp wanderten.

212 129 kam am Nachmittag nochmal nach Lübeck mit N 4720 von Büchen, wobei sie lediglich zwei 4yg am Haken hatte.

Kurz nach Abfahrt des D 1842 am Morgen erschien auf Gleis 9 der E 3029 (Travemünde-Hamburg), bei dem der Zugstamm in Lübeck Hbf blieb und 220 029 nur die DAB-Verstärkungseinheit mit DAB 20805, einem ym und einem nf nach Hamburg schob. Vor den nf setzte sich jedoch als Vorspannlok noch 220 012, so daß dieser Zug bei Abfahrt aus Lübeck Hbf aus Zuglok 220 012, nf, ym, DAB und Schublok 220 029 bestand.

220 023 fuhr am 17.7. den E 2338 (Lüneburg-Kiel mit Kw.v.Berlin), womit mal wieder ein aus ausschl. beige-türkisen Fahrzeugen gebildeter Zug im Lübecker Hbf stand.

Kurz zuvor hatte wiederum ein mehrteiliger 624/924-Sonderzug Richtung Norden Aufenthalt in Lübeck. Der Zug fuhr am Nachmittag zurück.

Am Nachmittag des 17.7. kam durch Lübeck Hbf auch ein Entlastungs-Schnellzug Düsseldorf-Neustadt/H., der von 221 147 gezogen wurde und zum größten Teil aus n-Wagen bestand.

E 3053 (Travemünde-Hamburg) fuhr am Nachmittag des 17.7. außerplanm. zwischen Lübeck Hbf und Hamburg Hbf mit zwei 220. Zuglok 220 007 erhielt ab Lübeck Hbf noch durch 220 048 Vorspann.

Das Gespann 220 007/048 kam am späten Nachmittag ~~hinter~~ E 3053 (Hamburg-Travemünde) zurück von Hamburg nach Lübeck und blieb auch bis Travemünde am Zug, wobei hinter die beiden 220 in Lübeck Hbf noch eine Verstärkungseinheit mit DAB 20803 kam.

220 020 schob am Nachmittag des 17.7. eine n-Wendezugeinheit als E 3050 (Hamburg-Lübeck-Kiel). In Lübeck Hbf stellte man an der Maschine glühende Bremsbacken g fest. 220 020 verschwand deshalb ins Bw und als Ersatz setzte sich nach einiger Zeit 220 036 hinter die Wendezugeinheit und schob sie weiter nach Kiel.

E 3171 wird samstags von Kiel her mit 212 Vorspann und 220 Zuglok gefahren. Der Zug fährt dann nur von Kiel nach Lübeck (mo-fr und so weiter nach Lüneburg) und besteht dann ausschl. aus 4yg/Wagen (mo-fr/so aus a ym und ye). Am 17.7. brachte ihn 212 141 Vorspann und 220 023 Zuglok, die getrennt vom Zug verschwanden.

... betr. DR/Dieselsbetrieb

118 kommen in letzter Zeit wieder regelmäßig (zumindest mo-fr) mit Güterzügen nach Lübeck Rbf. Gesehen wurde u.a. 118 110 (Bw Schwerin). Die Maschinen fahren am späten Nachmittag zurück in die DDR.

## Öffentlicher Nahverkehr

### Stadtwerke Lübeck

Bei den Stadtwerken Lübeck begann der neue Fahrplan am Sonntag, d. 20. Juni 1976. Eine seiner wichtigsten Neuerungen war ja die Umstellung der Linie 5 (Eichholz-Moisling) auf Einmann-Gelenkbusse. Leider war am 20. Juni von den hierfür bestellten Daimler-Benz/Vetter-Gelenkbussen erst ein Fahrzeug in Lübeck vorhanden, das als Wg. Nr. 234 bezeichnet <sup>wurde</sup> und in der Woche vor dem 20. Juni als "14E" oder "16" im Einsatz war.

Trotzdem von den bei der Firma Vetter in Fellbach bei Stuttgart bestellten Gelenkzügen Nr. 234 - 246 am 20.6. erst ein Zug in Lübeck vorhanden war, starteten die Verkehrsbetriebe am 21.6. pünktlich den Einmann-Gelenkbusbetrieb auf der Linie 5.

Die Werkstatt in der Roeckstr. hatte bis zu diesem Zeitpunkt alle der älteren Vetter-Gelenkzüge (Nr. 222 - 233, Bj. 1971/72) auf Einmannbetrieb umgerüstet, was ja ohnehin vorgesehen war. Bei den Fahrzeugen wurde der Schaffnersitz nach vorne verlegt, beim Fahrer ein Zähltablett eingebaut und vorne im Motorwagen sowie im Nachläufer je ein Klüssendorf-Fahrschein-Entwerter installiert. Die Motorwagen besitzen außerdem noch in der Mitte einen Entwerter. So konnten die älteren Vetter-Fahrzeuge für ihre neuen, noch nicht vorhandenen Kollegen in die Bresche springen und die 5 war denn (einschl. des einzigen Neulings Nr. 234) am 21.6. auch mit Einmann-Gelenkbussen bestückt. Lediglich in der Hauptverkehrszeit mußte noch ein zweiachsiger D/B O 305-Standardbus auf der 5 mitfahren,

Am 21.6. fuhren am Nachmittag folgende Fahrzeuge auf der Linie 5:

223, 226, 228, 229, 231, 232, 234 und 447.

Inzwischen sind nun weitere Vetter-Neubau-Züge nach und nach aus Fellbach eingetroffen und als Wg. Nr. 235 - 239 (239 am höchsten gesichtete Nr.) in Betrieb gegangen. So konnte man bereits auf den Einsatz der zweiachsigen Busse in der HVZ wieder verzichten.

Die Gelenkbusse der Linie 5 fahren in der HVZ alle 6 Minuten und man hat dadurch ein attraktives Verkehrsangebot geschaffen, zumal durch den Einsatz der Gelenkzüge "Überfüllungen" der Vergangenheit angehören.

Mit der weiteren Auslieferung der Neubau-Gelenkzüge gehen die älteren Vetter-Fahrzeuge nach und nach wieder auf die Linie 1, wo sie dann wieder mit Schaffnern besetzt fahren.

In der ersten Zeit des neuen Stw-Fahrplans waren auf der 1 neben den Gaubschat-Gelenkbussen (Nr. 217 - 221, Bj. 1965) zweiachsige D/B O 305 (meist älterer Serien) mit Schaffnern bestückt im Einsatz. Die Gaubschat-Fahrzeuge, die nun noch als einzige Stw-Busse planmäßig mit schwarzen Linien-Nummern fahren, dürften nach Auslieferung aller neuen Gelenkbusse sofort aus dem Verkehr gezogen werden. Ein Portrait über die neuen Vetter- und die alten Gaubschat-Gelenkbusse erfolgt demnächst in einer unserer Publikationen.

Weiterhin werden die Gelenkbusse auf den Linien 1 und 5 am Abend und am Wochenende durch zweiachsige Standardbusse ersetzt, wie es bisher üblich war. Dabei sind auf der Linie 5 mo-fr die Gelenkzüge bereits bis 19 Uhr abgezogen, auf der Linie 1 bis 19.30 Uhr ca. Am Samstag sind nach 16 Uhr alle Gelenkbusse in der Halle, wo sie auch den ganzen Sonntag über bleiben.

Auf der 5 fahren in diesen Zeiten dann D/B O 305 mit Entwertern. Überhaupt trifft man mo-fr nach 20 Uhr, samstags nach 16 Uhr und den ganzen Sonntag über nur noch D/B O 305 auf den Linien der Stadtwerke Lübeck.

Eine Ausnahme hiervon gab es am 11.7., dem Tag des Volksfestumzuges. Zur Verstärkung des Planbetriebes wurden ~~xx~~ in den Mittags- und frühen Nachmittagsstunden etliche Gelenkbusse (im Einmannbetrieb) zum Festplatz eingesetzt. Im einzelnen wurden die folgenden Wagen gesichtet:

<u>Wg.Nr.</u>	<u>Lin.</u>	<u>Beschilderg.</u>	<u>Ziel-Beschilderg.</u>
222	7	E	Festplatz
223	2	E	Dienstfahrt (Richtung ZOB ?)
224	10	E	Festplatz
228	5	E	Festplatz
229	5	E	Festplatz
232	9	E	Festplatz
	u.	7	E Dienstfahrt (Richtg. ZOB)
234	5	(Filmb.)/E (Stecksch.)	Festplatz
235	10	(Filmb.)/E (Stecksch.)	Festplatz
236	5	(Filmb.)/E (Stecksch.)	Festplatz
237	9	(Filmb.)/E (Stecksch.)	Dienstfahrt (Richtg. ZOB)

... und an zweiachsigen D/B O 305

326	3	E	Burgfeld
339	4	E	Dienstfahrt (Richtg. ZOB)
400	8	E	Burgfeld
409	8	(Filmb.)/E (Stecksch.)	Dienstfahrt (Richtg. ZOB)
424	1	(Filmb.)/E (Stecksch.)	Festplatz

Auch nach Ende des Umzuges wurden einige Gelenkbusse zwischen Festplatz und ZOB bzw. umgekehrt als Verstärkungswagen eingesetzt. Gelenkbusseinsatz gibt es während des Volksfestes auch am Samstagabend (z.B. 234 am 10.7. als 1/E Festplatz-ZOB gegen 21.30 Uhr).

Am 16.7. wurde nachmittags der Gelenkbus Nr. 232 mit der Beschilderung " 2 E - Moisling " in der Sandstr. gesichtet. Am gleichen Nachmittag fuhr Wagen Nr. 311 als 5 E nach Eichholz.

Die noch vorhandenen D/B O 317 k (300er-Wagen) sind noch mo-fr auf der Linie 1 S eingesetzt. Man findet sie dann manchmal auch als 7 E zur Schönböckener Str.

D/B O 305 mit Entwertern sind auf der Linie 3 im Einsatz.

#### Verkehrs-Gesellschaft Bremerhaven (VGB)

Den Straßenbahnen der VGB ergeht es ähnlich wie den Gelenkbussen der Stadtwerke Lübeck. Die Straßenbahnzüge auf Bremerhavens einziger Straßenbahnlinie ( 2 - Hauptbahnhof-Langen/Stadtgrenze) fahren mo-fr bis ca. 20 Uhr, an Samstagen endet der Straßenbahn-Einsatz gegen 14.00 Uhr (an verkaufsoffenen Samstagen wie mo-fr). An Sonn- und Feiertagen fahren in Bremerhaven überhaupt keine Straßenbahnen mehr. In den straßenbahnlosen Zeiten werden auf der Linie 2 MAN-Gelenkbusse eingesetzt. Die Einschränkung des Straßenbahnbetriebes in den Abendstunden und am Wochenende besteht seit dem 1.4.1976; sie soll aber nicht die endgültige Stilllegung der Straßenbahn einleiten. Es wird dadurch allerdings die Nichtbesetzung der Straßenbahn-Werkstatt und damit eine Personalsparnis erzielt.

#### Lübecker Funktaxen

Dem Vernehmen nach sollen in absehbarer Zeit alle noch vorhanden Opel-Admiral-, Opel-Rekord-1900- und Chrysler-Europa - Taxenfahrzeuge durch Mercedes-Benz-Taxe ersetzt werden, womit es in Lübeck nur Mercedes-Taxen geben würde.

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