

VOR 26 JAHREN: GEBURTSTAGSFAHRT MIT BESONDERER LOK-PREMIERE

Nachdem ich vom Spätsommer 1977 bis zum Ende des Jahres 1989 für den Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) insgesamt 78 Sonderzugfahrten zu verschiedensten Zielen in der gesamten damaligen Bundesrepublik, aber auch nach Dänemark, Schweden, Österreich, Luxemburg und in die Niederlande organisiert hatte, wagte ich mich nach der DDR-Grenzöffnung auch sofort an die ersten derartigen Fahrten in den seinerzeit noch existierenden deutschen Zweitstaat. Diese Fahrten verliefen sehr gut und die Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn in der DDR gestaltete sich unkompliziert und problemlos. Die erste VLV-Sonderzugfahrt auf DR-Gleisen führte am 16. März 1990 von Lübeck aus nach Sassnitz auf Rügen, eine zweite am 7. April 1990 ebenfalls von Lübeck nach Klütz, Schwerin und Rehna als Rundreise durch das nordwestliche Mecklenburg, das sich damals noch auf die DDR-Bezirke Rostock und Schwerin verteilte.

Gleich im Anschluss an die o. a. Rundreise folgte eine weitere von mir vorbereitete und organisierte Sonderzugfahrt in die DDR. Diese Exkursion bildete aber keine öffentl. VLV-Veranstaltung, sondern fand gewissermaßen in einer eigener Sache statt: Anl. meines 40. Geburtstages am 15. Mai 1990 wollte ich mit den Gästen meiner Geburtstagsfeier zum Ort dieser Feier mit eigenem Sonderzug fahren. Die eigentliche Feier meines damaligen ~~runden~~ Geburtstages war dann in der Gaststätte des Bahnhofes der mecklenburgischen Kleinstadt Gadebusch vorgesehen, die ihren bahnmässigen Anschluss bekanntlich noch heute durch die Strecke Schwerin-Rehna besitzt.

Zur genannten, auch in DDR-Zeiten privat betriebenen Bahnhofsgaststätte in Gadebusch und deren Pächter hatte ich schnell nach DDR-Grenzöffnung durch versch. Privatbesuche, aber auch durch die schon erwähnte VLV-Sonderzugfahrt im April 1990 eine enge Freundschaft entwickelt und es war in jener aufregenden und aufstrebenden Zeit der sich schnell verknüpfenden menschlichen und allgemeinen Lebensbereiche im formell noch geteilten Deutschland ein besonderes Anliegen und eine große Freude, meinen 40. Geburtstag dort zu feiern, wo man auch vom Westen her kurz zuvor nur schwierig oder gar nicht hinkam. Und diese besondere Geburtstagsfeier sollte unter Sonderzugesreise stattfinden. Für einen BRD-Bürger in der DDR bislang undenkbar, nun nach Grenzöffnung und Mauerfall nicht mehr unrealistisch.

Waren die beiden VLV-Sonderzüge, deren Fahrt ich im Frühjahr 1990 in Premierenfunktion in der DDR organisiert hatte, auf den DR-Gleisen von Reichsbahn-Lokomotiven befördert worden (am 7.4.1990 sogar größtenteils mit Dampftraktion!), so sollte der dritte Sonderzug, der auf meine Initiative hin die DDR besuchte, eine weitere Besonderheit enthalten: Dieser von Lübeck nach Gadebusch und umgekehrt fahrende Sonderzug sollte von der Museums-Diesellok V 200 007 befördert werden, deren Heimat, wie es noch heute der Fall ist, auch damals Lübeck war.

1990 gab es in Deutschland aber noch zwei große Staatsbahnnetze: Das der Deutschen Bundesbahn (DB) in der Bundesrepublik und das der Deutschen Reichsbahn (DR) in der DDR. Triebfahrzeuge von DB und DR kamen auf die Gleise der jeweils anderen Staatsbahn nur durch die Fahrten in die Grenzbahnhöfe an der innerdeutschen Grenze, wobei die DR in Lübeck, Büchen, Helmstedt und Hof in die DB-Grenzbahnhöfe fuhr und die DB in Oebisfelde, Ellrich, Gerstungen und Probstzella umgekehrt in die DR-Grenzbahnhöfe. Das bedeutete aber stets nur wenige Kilometer Fahrt von DR-Triebfahrzeugen auf DB-Gleisen und umgekehrt von DB-Triebfahrzeugen auf DR-Gleisen; jeweils genau von der Grenze bis zu den o. a. Grenzabfertigungs-Bahnhöfen.

Die DDR-Grenzöffnung brachte dann zwar schnell erste Triebfahrzeugläufe über einige dieser Bahnhöfe hinaus bis in die DDR hinein mit DB-Triebfahrzeugen und umgekehrt in die Bundesrepublik hinein mit DR-Triebfahrzeugen; aber das zunächst in eher bescheidenem Umfang. So fuhren umgehend DB-Triebzüge der Baur. 624 bis Nordhausen und erste Reichsbahn-Lokomotiven kamen schon (wie vor 1973) bis Hamburg. Aber das waren, wie schon erwähnt, nur erste zaghafte Ansätze von Triebfahrzeugläufen über längere Distanzen auf den Gleisen des jeweils anderen deutschen Staates und schlicht gesagt noch absolute Ausnahmen.

Beim weiterhin bestehenden Eisenbahn-Grenzübergang Lübeck-Herrnburg als nördlichstem derartigen Übergang an der innerdeutschen Grenze bestanden sogar zumindest zunächst nicht mal derartige Ausnahmen. Hier kamen erstmalig weiterhin ausschl. DR-Lokomotiven nach Lübeck und keine DB-Lokomotiven umgekehrt in den DDR-Grenzbahnhof Herrnburg bzw. auf die grenzüberschreitende Strecke Lübeck-Bad Kleinen. Das auch nicht durch die VLV-Sonderzüge am 16.3.1990 und am 7.4.1990 !

Im Mai 1990 stand es allerdings bereits fest, daß es mit dem Beginn des Sommerfahrplanes 1990 am 27. Mai 1990 den werktäglichen Rundlauf einer DB-Diesellok der Baureihe 218 mit Eilzugbeförderungen von Lübeck über Bad Kleinen, Schwerin, Hagenow Land, Büchen und Hamburg zurück nach Lübeck geben würde. Mehrere Lokführer des Bahnbetriebswerkes Lübeck waren im Frühjahr 1990 für den Personaleinsatz bei diesem 218-Rundlauf ausgebildet und mit DR-Streckenkenntnis auf den Reichsbahn-Streckenabschnitten Herrnburg-Bad Kleinen-Schwerin-Büchen Grenze versehen worden. Aber wirksam werden sollte dieser Einsatz von DB-Lokomotiven und DB-Lokführern ab Lübeck im nordwestlichen Mecklenburg erst mit dem Fahrplanwechsel ab 27. Mai 1990 und dann auch ausschl. mit 218-Maschinen des Bw Lübeck.

Mein Geburtstags-Sonderzug mit DB-Lok V 200 007 nach Gadebusch am 19. Mai 1990 (also noch gut eine Woche vor dem o. a. Fahrplanwechsel) sollte also noch eine der schon erwähnten Ausnahmen in den staatsübergreifenden Triebfahrzeugläufen bilden. Auch in meinem Fall wurde diese Ausnahme aber höchst unbürokratisch von der DR erlaubt. Eine kleine Stippvisite im DR-Grenzbahnhof Schwanheide (dem DDR-Gegenstück des westdeutschen Grenzbahnhofes Büchen) hatte V 200 007 durch das Bahnhofsfest in Büchen am 6. Mai 1990 bereits gemacht. Das aber noch mit Vorspann einer Reichsbahn-Diesellok.

Am 19. Mai 1990 sollte sich V 200 007 nun erstmals durch die Beförderung meines Geburtstags-Sonderzuges selbstständig im Reichsbahn-Land bewegen. Es war gleichzeitig der erste Besuch einer Bundesbahn-V 200 auf Reichsbahngleisen außerhalb des Grenzbahnhofes Oebisfelde, wohin V-200-Maschinen der DB von 1959 bis 1978 regelmäßig kamen. Erwähnt werden muß in diesem Zusammenhang aber auch, daß 1959 die Lok V 200 084 zu einer Eisenbahn-Ausstellung in West-Berlin rollte und das natürlich ab/bis Helmstedt auf DR-Gleisen. Das aber als durch DR-Lokomotiven geschlepptes Fahrzeug.

V 200 007 sollte sich nun am 19. Mai 1990 mit eigener Kraft und ohne 'DR-Hilfslok' durch das noch zur DDR gehörende Mecklenburg bewegen. Dieses mit einem Sonderzug, der wagenmäßig auch ausschl. aus 'West-Fahrzeugen' bestand: Zum einen aus dem damals noch vom VLV erhaltenen und betriebenen Doppelstockwagen Nr. 8 der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn und zum anderen aus dem wie die Lok V 200 007 zum DB-Museums-Fahrzeugbestand gehörenden Steuerwagen '11 005', einem der einst ersten Wendezug-Steuerwagen bei der alten DB. Diese beiden Wagen und V 200 007 konnten zusammen als Wendezug wie ein Triebwagen fahren, was auch für den bahnmäßigen Verlauf der Geburtstags-Exkursion am 19. Mai 1990 so geschah.

Dabei wurde mit 'Lok voraus' zunächst von Lübeck aus nach Bad Kleinen gefahren, wobei der noch obligate Grenzaufenthalt im Bhf. Herrnburg nicht fehlte und hier auch nicht die Geburtstags-Gratulation der Passkontroll-Einheiten (PKE) der Grenz-Übergangsstelle (GÜst) Herrnburg fehlte.

Die Lokführer, die den beschriebenen Sonderzug am 19. Mai 1990 fuhren, gehörten zu denen, die in den Wochen zuvor (praktisch übrigens mit einem DR-Schienenbus !) für den bevorstehenden Planeinsatz auf mecklenburgischen DR-Strecken ausgebildet worden waren, so daß nicht einmal Loklotseneinsatz durch die DR erforderlich wurde.

Im Bahnhof von Bad Kleinen fand dann ein Fahrtrichtungswechsel statt und die ersten meiner DDR-Geburtstagsgäste stiegen in den Sonderzug ein, dessen Passagiere nun eine bunt gemischte deutsch-deutsche Gesellschaft aus Ost + West bildete. Lokumlauf war für diesen ersten Sonderzug-Fahrtrichtungswechsel im Verlauf meiner Geburtstagsfahrt 'MH 40' nicht notwendig, weil ja hierfür ein Wendezug zum Einsatz kam, der nun bis ins benachbarte Schwerin vom Steuerwagen '11 005' aus mit schiebender V 200 007 gefahren wurde. Hierzu ist zu bemerken, daß Wendezüge bei der DR im westlichen und nordwestlichen Mecklenburg 1990 für den Planbetrieb noch überhaupt nicht zum Einsatz kamen und der Sonderzug-'Schieber' schon deshalb hier auf seiner Fahrt parallel zum Schweriner See auffiel.

Dieses dann auch im Hauptbahnhof von Schwertin, wo der o. a. Sonderzug seine Fahrtrichtg. abermals wechselte. Danach fuhr dieser Sonderzug auf der auch als 'Radegastbahn' bekannten Strecke Schwerin-Rehna weiter, nachdem in Schwerin Hbf noch weitere Geburtstagsgäste eingestiegen waren - auch solche aus dem Hause der Reichsbahndirektion Schwerin !

Auf dem Gleis der 'Radegastbahn' erreichte die nun noch gemischtere Geburtstags-Gesellschaft im Lübecker Museums-Wendezug dann bald die wichtigste Unterwegsstation der o. a. Strecke, den Bahnhof der Stadt Gadebusch, die 1990 sogar noch Kreisstadt im damaligen DDR-Bezirk Schwerin war. Gadebusch bildete ja auch das Ziel des beschriebenen Sonderzuges von Lübeck, für dessen Passagiere sich nun im Bahnhofsgebäude von Gadebusch eine schöne Geburtstagsfeier mit vielen Gästen aus dem Ost- und dem Westteil des im Mai 1990 ja noch geteilten Deutschlands anschloss. Viele Eisenbahner von Reichs- und Bundesbahn, aber auch von norddeutschen Privatbahnen sowie Eisenbahnfreunde aus den DDR-Nordbezirken sowie aus der gesamten damaligen Bundesrepublik gehörten dazu. Man genoß eine rustikale Getränkeauswahl genauso wie schmackhafte Speisen mecklenburgischer Hausmannskost und von republikweiter DDR-Speisekarte.

Die Sonderzug-Fahrzeuge hatten inzwischen auf einem der 1990 noch zahlreich vorhandenen Nebengleise des Gadebuscher Bahnhofes Platz gefunden. In seinem westlichen Randbereich existierte damals noch ein regelrechter Güterbahnhof, der auch genutzt wurde. V 200 007 und VLV-Doppelstockwagen bildeten hier natürlich echte Exoten in noch real bestehender Reichsbahn-Welt.

Am späten Nachmittag des 19. Mai 1990 setzten sich die o. a. Fahrzeuge und der zu ihnen gehörende Steuerwagen '11 005' nach einer schönen und gelungenen Geburtstagsfeier in Gadebusch wieder zur Rückfahrt nach Lübeck in Bewegung. Dabei ging es zunächst zurück nach Schwerin Hbf und von hier aus weiter über Holthusen nach Hagenow Land auf seinerzeit noch eingleisiger und fahrdrahtloser Strecke. So präsentierte sich aber im 'Hagenower Land', durch das der Geburtstags-Sonderzug nun fuhr, auch noch die traditionsreiche Berlin-Hamburger Bahn, die dieser Zug von Hagenow bis Büchen benutzte. Dazwischen lag noch die innerdeutsche Grenze; aber der Kontrollhalt im DDR-Grenzbahnhof Schwanheide gestaltete sich mehr als lautes Hallo und Kleinrummel, bei dem auch die Passkontroll-Einheiten mit Geburtstags-Glückwünschen nicht sparten und einen 'Bahnsteigschluck' keinesfalls ablehnten. Wer hätte an so etwas ein 3/4 Jahr zuvor gedacht

Und war man damals als 'BRD-Bürger' stets froh, die DDR wieder verlassen zu können und in den 'heimischen Westen' zurückzukehren, so war es nun fast umgekehrt. Man war fast ein wenig traurig, aus der DDR wieder herauszufahren und im alltäglichen Westen anzukommen. Der beschriebene Sonderzug erreichte hier wieder in Büchen Bundesbahngleise und fiel im Büchener Bhf. kaum auf, zumal seine Fahrzeuge erst 14 Tage vorher hier am schon an anderer Stelle erwähnten Bahnhofsfest teilgenommen hatten.

Von Büchen aus rollten V 200 007, der VLV-Doppelstockwagen und der Steuerwagen '11 005', die sich auf der gesamten o. a. Rückfahrt von Gadebusch bis Lübeck in Schiebefahrt bewegten, auf der einstigen LBE-Stammbahn nach Lübeck, wobei kurz hinter Ratzeburg von jenseitigen Ufer des sich hier erstreckenden Sees noch einmal die DDR herüber grüßte, die sich auch an dieser Stelle nicht mal fünf Monate später in das zur heutigen Bundesrepublik Deutschland gehörende Land Mecklenburg-Vorpommern verwandelte.

Nur gut eine Woche nach der beschriebenen Geburtstags-Sonderfahrt, durch die sich eine V-200-Diesellok der Deutschen Bundesbahn erstmals mit eigener Kraft auf DR-Strecken außerhalb von Grenzbahnhöfen bewegte, begann dann tatsächlich auch in Mecklenburg der Planeinsatz von 218-Maschinen der DB auf DR-Gleisen.

In dem ab dem 3.10.1990 (wieder) vereinten Deutschland blieben die noch aus vorheriger Zweistaatlichkeit vorhandenen Verwaltungen, Betriebe, Einrichtungen sowie Fahrzeug- und Personalbestände von Deutscher Bundesbahn (als Staatsbahn in der alten BRD) und Deutscher Reichsbahn (als Staatsbahn in der DDR) erstmal noch getrennt bestehen, so daß es im Staatsbahnwesen des neuen deutschen Gesamtstaates zunächst weiterhin eine Teilung gab, die erst mit dem Ablauf des 31.12.1993 endete. Am 1.1.1994 wurden die alte DB und die DR zur neuen, privatwirtschaftlich operierenden, aber mit der Bundesrepublik als einzigem Eigner und Aktionär zur 'Deutschen Bahn AG' (Kürzel ebenfalls DB) vereinigt. Ein letztes Relikt deutscher Teilung war damit ebenfalls beseitigt. In der Zeit zwischen dem 3.10.1990 und dem 31.12.1993 absolvierte die Lübecker Museums-Diesellokomotive V 200 007 noch 15 Einsätze auf dem Streckennetz der Deutschen Reichsbahn und im Gebiet der fünf hinzugekommenen neuen ostdeutschen Bundesländer - also auf dem Gebiet der ehem. DDR. Den letzten Einsatz dieser Art am 30.12.1993 !

Auch die MH-Geburtstagsfahrt nach Gadebusch im Mai 1990 bot erste zaghafte Ansätze zur heute längst vollzogenen, vielfach durch zahlreiche gesamtdeutsche Nachfolge-Neubauten u. Nachfolge-Entwicklungen schon wieder antiquierten, überholten und überwiegend nur noch Historie bildenden Vermengung von Triebfahrzeugen der einst getrennten Eisenbahnen in Deutschland. V 200 007 begegnete seinerzeit schnell vielen Ost-Lokkolleginnen. So auch, als sie mit DR-Maschine 132 317 am 6. Mai 1990 eine Testfahrt für die o. a. Tour von Büchen nach Schwanheide unternahm, vor d. sie oben vor Abfahrt im Bhf. von Büchen zu sehen ist.



Der Geburtstags-SdZg. 'MH 40' von Lübeck nach Gadebusch u. zur. hatte am 19. Mai 1990 auch Aufenthalt im Hbf von Schwerin, wo d. mit Fahrdraht-Prüfbügel ausgestattete DR-Lok 106 412 an diesem Tag Rangierdienst hatte. Am Bahnsteig-Kiosk der Mitropa (rechts) wurden bereits Langnese-Eis und Marlboro-Zigaretten verkauft.



Der Zielbahnhof des o. a. Sonderzuges verfügte damals noch über mehrere Gleise. Auf einem von ihnen pausierte am 19.5.1990 DR-Lok 112 453. Zum Aus- u. Einstieg diente damals noch das rechts zu sehende Bahnhofsgebäude, das heute Restaurant-Domizil ist. Fahrzeuge v. ehem. Reichs- u. Bundesbahn kommen planmäßig längst nicht mehr nach Gadebusch.



Fotos: Oben + Mitte = Michael Hecht. Unten = Jens Krause.

JAMES BOND'S BESUCHE IN DER DDR

Von den 20 Einsätzen, die die Lok V 200 007 nach der DDR-Wende auf dem Streckennetz der Deutschen Reichsbahn (DR) absolvierte, fanden noch fünf insgesamt zu DDR-Zeiten statt. Die genannte Lok fuhr aber auch schon in der Zeit, als die DDR noch hermetisch abgeschlossen war, in den damaligen deutschen Zweitstaat. Das seinerzeit stets nur jeweils auf einem kleinen Stück von dessen Eisenbahn-Streckennetz - aber immerhin. Bei diesem kurzen, insgesamt nicht mal einen Kilometer (genau 600 m) umfassenden Bahnlinien-Abschnitt handelte es sich um den zur Gesamt-Bahnverbindung Hannover-Lehrte-Wolfsburg-Vorsfelde-Oebisfelde-Stendal (und damit zur alten 'Berlin-Lehrter Bahn') gehörenden Schienenstrang von der innerdeutschen Grenze bei Vorsfelde (unweit von Wolfsburg) bis in den auf östlicher Seite hart an dieser Grenze liegenden DDR-Grenzbahnhof Oebisfelde. Beim innerdeutschen Eisenbahn-Grenzübergang Vorsfelde (BRD) - Oebisfelde (DDR) war es so, daß die Bundesbahn-Lokomotiven bis in den DDR-Grenzbahnhof Oebisfelde fuhren und hier bei den diesen Grenzübergang benutzenden Zügen ein Wechsel von Bundesbahn-Lok auf Reichsbahn-Lok stattfand. Entsprechend umgekehrt geschah es in d. Gegenrichtung.

Zu den o. a., grenzüberschreitenden Zügen gehörten auch Schnellzüge, die seit 1954 den Grenzübergang Vorsfelde/Oebisfelde benutzten und die auf der Gesamtverbindung Köln-Leipzig und umgekehrt fuhren. Im einzelnen handelte es sich um zwei Schnellzugpaare. Eines von ihnen wurde ab dem Ende der 1950er Jahre von einer der seinerzeit im Bw Hamm/W. stationierten Bundesbahn-Diesellokomotiven der Baureihe V 200 befördert, womit die Dieselmotoren dieser Baureihe erstmals auch in die DDR fuhren, wenngleich auch wie schon beschrieben, auf einem sehr kurzen, nur wenige hundert Meter langen Teilstück von dessen Bahnliniennetz.

V 200 des Bw Hamm/Westf. beförderten die o. a. Schnellzüge (D 117 + D 118) sogar von Köln bis Oebisfelde und umgekehrt, nach Elektrifizierung der Strecke Köln-Wuppertal-Hamm dann immerhin noch von Hamm bis Oebisfelde und umgekehrt. Ab dem Frühjahr 1965 gehörte zum umfangreichen V-200-Bestand des genannten Bahnbetriebswerkes auch die Maschine '007', die damals von Hamburg-Altona nach Hamm/Westf. umbeheimatet wurde. Dem damaligen Zeitgeist und seinerzeitiger Kinowelt folgend erhielt V 200 007 in ihrer neuen westfälischen Heimat vom Lok- und Bw-Personal schnell den Beinamen 'JAMES BOND'. Auch V 200 007 fuhr nun erstmals regelmäßig nach Oebisfelde, womit 'JAMES BOND' nun immer mal wieder die DDR besuchte ! Das konnte auch nicht die Baureihen-Neugestaltung bei der Bundesbahn am 1.1.1968 verhindern, die aus den V-200-Maschinen solche der Baureihe 220 machte. Aus V 200 007 wurde damals 220 007, die auch weiterhin nach Oebisfelde in die DDR kam, als sie ab dem 26. Mai 1969 zum Bw Hannover gehörte und die 'Interzonen'-Schnellzüge, die sie in die DDR brachte bzw. dort abholte, nun nach Elektrifizierung der Bahnverbindung Hamm-Hannover 'nur' noch zwischen Hannover und Oebisfelde beförderte.

Das hörte erst auf, als 220 007 am 1.6.1969 vom Bw Hannover zurück ins Bw Hambg.-Altona kam. Damit endeten auch die Besuche von 'JAMES BOND' im DDR-Grenzort Oebisfelde, nicht aber die von anderen 220 an dieser Stelle. Die kamen noch bis 1978 hierher, als sie in den entsprechenden Zugleistungen von 218-Lokomotiven abgelöst wurden.

Fotos von V-200- bzw. 220-Maschinen im DDR-Grenzbahnhof Oebisfelde gibt es (soweit bislang bekannt) nicht ! Kein Wunder; denn das Fotografieren in diesem Bahnhof war bis Ende 1989 höchst gefährlich und konnte von den hier allgegenwärtigen Sicherheits- und Grenzaufsichts-Organen schnell als Agententätigkeit od. Spionage mit entsprechenden Folgen ausgelegt werden. Erst nach dem Mauerfall waren ab 1990 auch im Grenzbhf. Oebisfelde Fotos gefahrlos möglich. Da war der V-200- u. 220-Einsatz der Deutschen Bundesbahn hier aber längst Geschichte.

V-200-Fahrten in die DDR begannen aber nun an anderen Stellen. Es gab zwar 1990 in der damaligen Bundesrepublik nur noch museal erhaltene Maschinen dieser Baureihe, aber die begannen nach nun weitestgehender Öffnung und Überwindbarkeit der innerdeutschen Grenze schnell damit, vor Sonderzügen in den noch zweiten Staat zu rollen.

Insbesondere die in Lübeck beheimatete Museums-Diesellok V 200 007 beförderte seinerzeit mehrere Sonderzüge in und durch die noch existierende, aber nach vierzig Jahren in lähmender Diktatur sich nun fast täglich verändernde DDR, die seit den ersten freien Volkskammerwahlen im März 1990 erstmals einen Staat echter demokratischer Prägung, Grundordnung und Legitimation bildete !

Das aber nur noch für kurze Zeit; denn am 3.10.1990 wurde die DDR durch ihren Beitritt Bestandteil der sich dadurch stark erweiternden Bundesrepublik. Auch Eisenbahnfahrten bewegten sich danach nur noch im vereinten Deutschland, dessen staatliches Eisenbahn-Streckennetz aber noch (wie auch an anderer Stelle bereits erwähnt) bis Ende 1993 in eines der Deutschen Bundesbahn und eines der Deutschen Reichsbahn zweigeteilt blieb.

Nach dem 3.10.1990 rollten dadurch zwar auch Sonderzüge noch vom Bereich der alten DB in den der DR; aber nicht mehr von der BRD in die DDR. Das galt natürlich auch für alle derartigen Züge, die unter Beförderung der Lübecker Dieselmachine V 200 007 vorher noch die DDR besucht hatten. Immerhin fuhr diese Lok noch bis kurz vor DDR-Auflösung in den deutschen Zweitstaat.

Nach Oebisfelde kam V 200 007 zum ersten Mal nach 21 Jahren wieder 1990. Da beförderte sie längst schon keine planmäßigen Züge mehr, sondern war als betriebsfähige Museumslokomotive mit Sonderzügen unterwegs. Und mit derartigen Zügen erreichte die genannte Maschine auch nach langer Zeit erneut Oebisfelde. Es handelte sich dabei sämtlich um Sonderzüge des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) - im einzelnen die folgenden Züge:

01.09.1990: VLV-Sonderzug Lübeck - Magdeburg u. zur. ('ELBE-ALTMARK-EXPRESS')

07.09.1991: VLV-SdZg. Lübeck-Salzgitter und zur. ('VLV-ALTMARK-EXPRESS')

21.06.1992: VLV-SdZg. Lübeck-Stettin und zur. ('TRAVE-ODER-EXPRESS')

Nach der Fahrt mit den o. a. VLV-Sonderzügen durch Oebisfelde kam V 200 007 aber bislang nicht wieder hierher. Trotzdem sind die Besuche von 'JAMES BOND' in der DDR unvergessen geblieben. Leider nur bei wenigen Eisenbahnfreunden; denn im großen Heer der Schienen-Enthusiasten interessierte und interessiert Oebisfelde fast nur wegen der vielfältigen Einsätze von verschiedenen DR-Dampflokomotiv-Baureihen im Bahnhof dieses im heutigen Bundesland Sachsen-Anhalt liegenden Ortes, der seit dem Ende der 1990er Jahre auch seinen Platz an der damals entstandenen Schnellfahrt-Neubau-Eisenbahnstrecke Hannover-Berlin hat. Die parallel verlaufende, nach wie vor nicht elektrifizierte Ursprungs-Bahnlinie Hannover-Oebisfelde-Stendal-Berlin bringt im Planbetrieb heute nur noch Triebwagen nach Oebisfelde. Der Wechsel von DB- auf DR-Lokomotiven und umgekehrt hörte dort im Sept. 1990 auf, danach fuhren DB-Diesellokomotiven der Baur. 218 durchgehend bis/ab Stendal und umgekehrt DR-Lokomotiven der Baur. 132 durchgehend bis/ab Hannover. Aber auch das ist schon lange wieder Geschichte, wie auch das Auftauchen von V 200 007 (mit was für Zügen auch immer) in Oebisfelde.

Hier noch eine Übersicht der Einsätze von dieser Lok auf den Bahnlinien in der DDR 1990:

06.05.1990

Büchen-Schwanheide und zurück

Wg.: VLV-Doppelstockwagen + Steuerwagen '11 005'

(Büchen-Schwanheide Vorspann durch DR-Lok 132 317)

19.05.1990

Sonderzug Lübeck-Gadebusch und zurück ('MH 40') Wg.: Wie 06.05.1990

07.07.1990

Sonderzug Lübeck-Schwerin und zurück ('VLV-MECKLENBURG-EXPRESS')

Wg.: VLV-Doppelstockwagen + Museums-Wendezug Lübeck

Teilweiser zusätzl. Einsatz von DB-Diesellokomotive d. Baur. 218 (Lübeck-Hamburg) und DR-Ellokomotive 244 143 (Ludwigslust-Schwerin)

01.09.1990

Sonderzug Lübeck-Magdeburg u. zur. ('ELBE-ALTMARK-EXPRESS') siehe auch oben

Wg.: Museums-Wendezug Lübeck

15.09.1990

Sonderzug Lübeck-Berlin u. zur. ('VLV-BEROLINA-EXPRESS')

Wg.: Museums-Wendezug Lübeck + DB-Silberling

GADEBUSCHER GEBURTSTAGS-REVIVAL 2015: FAHRZEUGMÄßIG NUR MIT GEMEINSAMER
MOTORENMARKE - SONST ABER EBENFALLS SEHR INTERESSANT UND SCHÖN

In Erinnerung an den beschriebenen Geburtstags-Sonderzug von Lübeck nach Gadebusch im Mai 1990 sollte genau 25 Jahre später, im Mai 2015 und anl. meines 65. Geburtstages ein gleicher Zug auf gleicher Strecke zu gleichem Ziel verkehren. Dieser wie damals von Museums-Diesellok V 200 007 befördert, die wie 1990 noch immer in Lübeck als betriebsfähige Maschine des DB Museums vorhanden ist. Die Wagen, des Geburtstags-Sonderzuges, der anl. meines 40. Geburtstages am 19.5.1990 von Lübeck nach Gadebusch rollte, sind dagegen aus Lübeck verschwunden: LBE-Doppelstockwagen Nr. 8 als ehemaliges VLV-Fahrzeug hat heute genauso seine Heimat in Süddeutschland wie der hist. Steuerwg. '11 005'. Beide Wagen sind heute nicht mehr betriebsfähig.

Für mein Geburtstags-Sonderzug-'Revival' nach Gadebusch im Mai 2015 hätten aber grundsätzlich andere historische Reisezugwagen zur Verfügung gestanden - dieses in Form früherer Bundesbahn-Schnellzugwagen, die heute vom Verein Historische Eisenbahn-Fahrzeuge Lübeck e. V. (HEL) in Lübeck sowohl museal als auch betriebsfähig erhalten werden. Leider konnten diese Wagen aber dann letztendlich genauso wie V 200 007 nicht für das o. a. 'Revival' verwendet werden und es war hierfür auch nicht mal der Einsatz eines anderen Eisenbahnzuges möglich.

Also mußte dieses 'Revival' gewissermaßen im 'Schienenersatzverkehr' (SEV) auf dem Straßenweg per SEV-Sonderbus stattfinden. Immerhin konnte für diesen SEV ebenfalls ein historisches Lübecker Fahrzeug herangezogen werden - allerdings ein solches des Straßenverkehrs. Genau handelte es sich um den historischen Omnibus Nr. 141 d. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL), der heute vom Verein Historischer Stadtverkehr Lübeck e. V. (VHSL) gepflegt und eingesetzt wird. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um einen 1959 gebauten Daimler-Benz-Linienbus des Typs O 317, der sich als betriebsfähiger Museumsbus heute wieder in seinem Originalzustand als ursprünglicher Schaffnerwagen präsentiert. Als solcher wurde er 1959 an den Verkehrsbetrieb der damaligen Stadtwerke Lübeck geliefert und blieb bis heute in der Hansestadt. Seit 1981 fungiert er als Museumsbus.

Und als solcher mußte er am Samstag, d. 16. Mai 2015 auch mal SEV-Aufgaben wahrnehmen und eine Fahrt von Lübeck nach Gadebusch absolvieren, die eigentlich mit einem vom Lübecker Museums-Schienenfahrzeug V 200 007 beförderten Zug durchgeführt werden sollte.

Da das nicht möglich war, begann meine zweite Geburtstagsfahrt nach Gadebusch fast auf den Tag genau 25 Jahre nach der ersten Fahrt dieser Art auch in Lübeck nicht wie damals im Hbf, sondern auf dem benachbarten ZOB. Und hier genau am Bussteig 21, wo auch die Linienbusse nach Mecklenburg abfahren.

Als der historische Bus Nr. 141 dort von seinem Abstelldomizil, dem SL-Betriebshof am Ratekauer Weg, anl. der Aufgabe seiner bevorstehenden Fahrt festlich geschmückt am Mittag des 16. Mai 2015 eintraf, erwarteten ihn bereits die Teilnehmer dieser Fahrt, die immerhin sogar bis aus Berlin nach Lübeck angereist waren, um von hier aus im o. a. Museumsbus nach Gadebusch mitzufahren.

Dieser Bus trägt übrigens auch den Beinamen 'EMMA' und für die beschriebene Fahrt wurde er vom 1. Vorsitzenden des VHSL, Christoph Holstein, gelenkt und bewegt, wodurch die Geburtstags-Gesellschaft gewissermaßen unter dem Motto 'Holstein fährt nach Mecklenburg' reiste und ihr Gastgeber und Veranstalter 'MH fährt mit Emma'.

So begann Wg. Nr. 141 seine Fahrt nach Gadebusch am 16. Mai 2015 um 14.20 Uhr auf dem Lübecker ZOB gleich unter mehreren Begleitformeln und rollte zunächst von hier aus durch die belebte und auch von vielen Tagestouristen bevölkerte Innenstadt von Lübeck, wo dieser historische Bus zwischen seinen Linienkollegen entsprechend auf- und fotografiert wurde.

Da er auf einer Tour im 'Schienenersatzverkehr' unterwegs war, machte sich nicht nur durch seine Beschilderung bemerkbar, sondern auch in einer durchaus bahnbezogenen SEV-Route, was schon deutlich wurde, als man im Stadtteil Lübeck-Wesloe parallel zum Gleis der planmäßig nur dem Güterzugverkehr dienenden Bahnlinie nach Lübeck-Schlutup fuhr. Wenig später war dann der Marktplatz des alten Fischerdorfes und heutigen Lübeck-Stadtteiles Schlutup erreicht, wo ein erster Fotohalt stattfand.

Und das nicht ohne Grund; denn Wg. Nr. 141 stand hierfür genau auf dem Gleis der Endschleife, durch die bis 1959 d. Straßenbahnzüge zur Rückfahrt ins Lübecker Zentrum wendeten. Als einer der allerletzten Straßenbahn-Gleisreste in Lübeck ist der größte Teil der alten Tram-Endschleife am Schlutuper Markt heute noch vorhanden. Schienenfahrzeuge haben sich hier seit dem November 1959, als Lübeck's Straßenbahn stillgelegt wurde, nicht mehr bewegt. Diese Straßenbahn wurde damals vor allem auch durch eine Serie von 50 Daimler-Benz-Bussen ersetzt, zu denen ursprüngl. ebenfalls der heutige Museumswagen Nr. 141 gehört.

Der rollte auf der SEV-Fahrt nach Gadebusch nun vom Markt in Lübeck-Schlutup weiter nach Selmsdorf und verließ dabei noch in Schlutup das Lübecker Stadtgebiet. Dabei wechselte er zugleich vom Bundesland Schleswig-Holstein ins Bundesland Mecklenbg.-Vorpommern über. Bis 1990 bildete diese Grenzlinie die auch hier schwer befestigte innerdeutsche Grenze. Während aus dem bundesdeutschen Grenzkontrollpunkt in Lübeck-Schlutup ein Museum geworden ist, sucht man Spuren der einstigen wesentlich umfangreicheren DDR-Grenz-Übergangsstelle (GÜst im DDR-Amstdeutsch) im benachbarten mecklenburgischen Selmsdorf heute vergebens. Nur noch Erinnerungen sind geblieben - wie die an d. Pendelbusse der Stadtwerke Lübeck, die im sogen. 'Kleinen Grenzverkehr' (Reisemöglichkeit für BRD-Bürger in grenznahe DDR-Kreise ab Sommer 1973) zwischen dem Schlutuper Markt und der 'Servicestation Selmsdorf' hin- und herfuhren und in denen in den Anlagen der 'GÜst' Selmsdorf die DDR-Grenzkontrollen für die Benutzer dieser Pendelbusse stattfand. Das übrigens auch Daimler-Benz-Fahrzeuge des Typs 0 317 mit Fahrern der Stadtwerke Lübeck. Nach Einreise in die DDR stieg man an der 'Servicestation' in Selmsdorf (die an die dortige 'GÜst' grenzte) von diesen Stadtwerke-Pendelbussen in DDR-Busse des 'VEB Ostseetrans' um. Die Anlagen der ehem. 'Servicestation' gibt es im Gegensatz zur völlig geschliffenen 'GÜst' immer noch - und das anhaltend mit modernisiertem Gebäude als Raststätte für den Kfz.-Verkehr, als die sich ja auch vor 1990 die 'Servicestation' nach Einreise in die DDR oder vor Ausreise aus dieser empfahl. Damals noch anders als heute von der 'Mitropa' bewirtschaftet.

Auch die SEV-Fahrt nach Gadebusch führte am 16. Mai 2015 an der o. a. Raststätte vorüber; wengleich sich diese Fahrt an dieser Stelle auch durch den einzigenbahnlosen Bereich ihrer Route bewegte. Schienen-Nachbarschaft wurde erst wieder im nicht weit von Selmsdorf entfernten Städtchen Schönberg erreicht, das bekanntlich einen Bahnhof an der Eisenbahnstrecke Lübeck-Bad Bad Kleinen besitzt.

Und zwischen Schönberg und der Nachbarstadt Rehna rollte der Museumsbus Nr. 141 zwar wieder durch einen Landstrich, der nie Bahnanschluss besaß, ihn aber beinahe erhalten hätte; denn seit dem Ende des 19. Jahrhunderts und damaliger Eröffnung der Bahnlinie Schwerin-Gadebusch-Rehna gab es immer wieder Pläne, diese Strecke über Rehna hinaus bis nach Schönberg zu verlängern und damit einen direkten und schnellen Schienenweg zwischen Lübeck und Schwerin zu schaffen. Bis heute sind beide Städte per Eisenbahn lediglich auf dem gegenüber der Rehna-Route längeren Weg über Bad Kleinen verbunden. In den 1930er Jahren war der nur wenige Kilometer Bahnlinienbau erfordernde 'Schienen-Lückenschluss' zwischen Rehna und Schönberg beschlossene Sache und erste Bauarbeiten für seine Verwirklichung begannen. Die mußten dann aber wegen Ausbruch des 2. Weltkrieges wieder eingestellt werden und das Projekt der Neuerrichtung der nur kurzen Verbindungs-Bahnlinie Rehna-Schönberg wurde erst wieder ernsthaft erörtert u. diskutiert, als es die DDR nicht mehr gab und der Zugverkehr im nordwestlichen Mecklenburg zunächst sprunghaft anstieg. Es bildete sich nun sogar ein (noch heute bestehender) Verein, der sich für die Realisierung des o. a. Bahnbauprojektes umfangreich und ernsthaft einsetzte. Aber besagter Zugverkehr reduzierte sich auch wieder und es kam noch nicht mal zum Bau einer als Ersatz für den Lückenschluss Rehna-Schönberg gedachten Verbindungskurve in Bad Kleinen zur Umfahrung des dortigen Bahnhofes ohne Fahrtrichtungswechsel von Lübeck nach Schwerin und umgekehrt. Die und vielleicht sogar doch der bis heute anhaltend geforderte Lückenschluss Rehna-Schönberg könnten evtl. doch nach der festen Fehmarnbeltquerung realisiert werden, wenn direkte Bahnverbindungen auch in Nordwest-Mecklenburg zur Güterzug-Umfahrung von Hamburg notwendiger denn je werden.

Aber noch fehlen die Schienen zwischen Schönberg und Rehna (wenn sie denn überhaupt jemals kommen) und so brummte 'Emma' auf ihrer 'SEV-Fahrt' als 'gleisloser Museums-Triebwagen' erstmal wieder (ganz im Stil seiner schienenlosen Fahreigenschaften) durch gleislose Landschaft.

Die wurde erst wieder in der Klosterstadt Rehna verlassen, wo am Bahnhof dieser Stadt der zweite Fotohalt der beschriebenen SEV-Geburstags-Tour stattfand. Dabei fehlte auch nicht der Blick auf hervorragende Wandmalereien mit Dampflokomotiv-Motiven und von außen in den (ähnlich wie im benachbarten Gadebesuch) in einen schönen Restaurant- und Festsaal-Bereich umgestalteten ex-Güterschuppenteil des vorbildlich restaurierten Bahnhofsgebäudes in Rehna.

Hier endet nach wie vor die heute ausschl. von regionalem Personenverkehr benutzte Bahnlinie von Schwerin. Östlich von Rehna führt ihr Gleis zusammen mit der Bundesstraße 104 durch das Tal des Flüsschens Radegast und so hatte man im weiteren Verlauf der o. a. Tour vom Museumsbus Nr. 141 auch einen guten Blick auf das benachbarte, hier in schöner Landschaft verlaufende Gleis der o. a., ja auch als 'Radegastbahn' bekannten Bahnlinie.

Durch das liebevolle Radegast-Tal hindurch, in dem auch die Fahrt per Bus an dieser Stelle sehr schön sein kann, erreichte der Museumsbus Nr. 141 mit seinen Passagieren schließlich die Hauptstadt dieser nordwest-mecklenburgischen Region: Die ehem. Kreisstadt Gadebusch. Hier war man auch schnell an deren Bahnhof angekommen, wo es ja heute eine haltepunktartige Neubau-Station und den alten Bahnhofsbereich gibt, in dem am 19. Mai 1990 der damalige Sonderzug der seinerzeitigen Geburtstagsfeier 'MH 40' eintraf. Der konnte wegen der beschriebenen Streckenlücke Schönberg-Rhena nicht von westlicher Seite des Radegast-Tales hierher fahren, sondern kam von Osten, von Schwerin her nach Gadebusch.

Die nicht auf die 'eisernen Bahnen' angewiesene Fahrt hierher, die ein Vierteljahrhundert später am 16. Mai 2015 zur Geburtstagsfeier 'MH 65' stattfand, gelangte auf der 'Westroute' über Rehna in die Radegast-Hauptstadt, wo das Fahrzeug dieser 'Revival-Tour', der Lübecker Museumsbus Nr. 141, nicht nur am Gebäude des 'Alten Bahnhofs' fotografiert wurde, sondern auch am Schlafwagen, der 2014 ebenfalls im Mai neben diesem Gebäude aufgestellt wurde und seit Herbst 2014 als Hoteldomizil dient. Dabei handelt es sich um ein Fahrzeug, das einst zum DDR-Regierungszug gehörte und für seine neue Hotelaufgabe in Gadebusch äußerlich weitgehend in den Zustand seiner Zugehörigkeit zum früheren 'DDR-Staats-Sonderzug' zurück versetzt wurde. In Gadebusch fand dieser Wagen im Gelände des einstigen, vorher verschwundenen und schon lange ungenutzten Güterbahnhofes.

Für den verbliebenen Eisenbahnbetrieb in Gadebusch gibt es hier nur noch das Streckengleis der 'Radegastbahn' - keine Weiche, nicht ein Nebengleis, wenn man mal von dem Gleisstück absieht, auf dem der o. a. Hotelwagen steht und das, neu verlegt, keine Verbindung zum genannten Streckengleis besitzt.

Wäre also auch die Fahrt zur Geburtstagsfeier 'MH 65' mit einem Sonderzug durchgeführt worden, dann hätte man dessen Fahrzeuge anders als die des Sonderzuges zur Geburtstagsfeier 'MH 40' für die Dauer der eigentlichen Geburtstagsfeier nicht im Bhf. von Gadebusch abstellen können, weil hier in diesem Bhf. heute keine Gleise mehr zum 'Parken' von Sonderzügen vorhanden sind. Die Fahrzeugeinheit eines Sonderzuges 'MH 65' hätte zur Abstellung zurück nach Schwerin fahren müssen und hätte auch im Bereich der 'Radegastbahn' eine zweite Lok benötigt, da im Bhf. Gadebusch (und auch nicht mal im Bhf. Rehna) keine Lok mehr umgesetzt werden kann. Und anders als 1990 wäre bei Sonderzugseinsatz 2015 zwar ebenfalls mit Diesellok V 200 007 gefahren worden; aber auf keinen Fall als Wendezug wie 1990, weil die damaligen Wagen hierfür nicht mehr in Lübeck vorhanden und auch nicht mehr betriebsfähig sind.

So erleichterte der Einsatz des 'gleislosen Lübecker Museums-Triebwagens', sprich Bus Nr. 141 bzw. 'Emma', den Geburtstags-Ausflug 'MH 65' doch ungemein. An den mobilen Teil dieses Ausfluges schloß sich dessen stationärer Teil in den Räumen der 'Station Burgsee' an. So heißt das schöne Restaurant, das die Nachfolge der alten 'Bahnhofskneipe' in Gadebusch angetreten hat. In der fand 1990 die Feier des Geburtstages 'MH 40' statt. Genau 25 Jahre später dann die Feier des Geburtstages 'MH 65'. Das zwar exakt in dem Raumbereich wie die 1990 zelebrierte Feier, aber in nun völlig verändertem Interieur und in einem Ambiente, das nicht nur einen hervorragenden Restaurantbetrieb bietet, sondern auch ein kleines Eisenbahnmuseum zur regionalen Bahnhistorie in sich vereinigt. Dementsprechend war die Geburtstagsfeier für die Feier 'MH 65' stilvoll geschmückt und bot den passenden Rahmen für die sich anschließenden kulinarischen Höhepunkte dieser Feier. Auch hier hatte sich natürlich auch einiges zu der von 1990 geändert.

Nachdem einige Geburtstagsgäste bereits wie geplant auf der Schiene per ODEG-Triebwagen um kurz nach 19.00 Uhr von Gadebusch aus ihre Heimreise antraten, führen die meisten von ihnen auch wieder per 'SEV' im Museumsbus Nr. 141 zurück von Gadebusch nach Lübeck. Dieses geschah auf dem umgekehrten Weg der SEV-Hintour. Gegen 20.45 Uhr erreichte 'Emma' wieder den ZOB in Lübeck und damit ging eine schöne Geburtstagsfahrt zu Ende, die nicht zuletzt zeigte, daß Eisenbahnfreunde an so etwas auch in gleisloser Form Spaß und Freude haben können.

Das gilt ebenfalls insbesondere auch für mich und ich möchte mich auch an dieser Stelle bei allen Teilnehmern d. beschriebenen Fahrt herzlich bedanken und natürlich auch bei allen denen, die an ihrer Vorbereitung und Durchführung beteiligt waren. Mit der von 1990, die ja seinerzeit 'gleisbezogen' war, hatte die 'gleislose' MH-Geburtstagsstour 2015 immerhin gemeinsam, daß die Fortbewegung bei beiden Touren mit Mercedes-Motorenkraft geschah - denn sowohl die Motorenausstattung von Museums-Diesellok V 200 007 als auch vom historischen Omnibus Nr. 141 stammen von Daimler-Benz !!!

Michael Hecht.



SCHIENENERSATZVERKEHR
Geburtstags-Sonderzug "MH 65"
LÜBECK (ZOB) - GADEBUSCH (ALTER BHF.)
und zurück



Am 16. Mai 2015 begab sich der historische Omnibus Nr. 141 d. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) schon einmal auf eine SEV-Fahrt von Lübeck nach Gadebusch und zurück. Damals ebenfalls anl. einer Geburtstagsfeier im hist. Gadebuscher Bhf. Zum Beginn dieser SEV-Fahrt rollte 'Emma', wie der o. a. Bus ja auch genannt wird, zunächst in Leerfahrt vom SL-Betriebshof im Ratekauer Weg zum Lübecker ZOB. Auf dieser Leerfahrt ist 'Emma' oben zu sehen. Auf dem ZOB wurde der SL-Museumsbus Nr. 141 dann als SEV beschildert und nahm seine Fahrgäste zur Nachmittags-Reise von Lübeck ins mecklenburgische Gadebusch auf. Unterwegs wurde noch in Lübeck im dortigen, ans benachbarte Mecklenburg angrenzenden Stadtteil Schlutup ein Fotohalt eingelegt, für den der o. a. Museumsbus im Bereich des seit d. November 1959 stillgelegten Gleises der einstigen Straßen-Endschleife am Schlutuper Markt aufgestellt wurde, was auf dem unteren Bild zu sehen ist.

Fotos:
Michael Hecht.





Mit dem aktuellen Schienenverkehr kam der historische SL-Bus Nr. 141 während seines SEV-Einsatzes am 16. Mai 2015 auch vor allem am alten Bf. in Gadebusch in Berührung. Hier aber auch mit musealem Schienenverkehr in fahrzeugmäßiger Form; denn 'Emma' begegnete dem dort seit dem Mai 2014 aufgestellten 'Honi'-Schlafwagen, der seit dem Herbst 2014 in Gadebusch am dortigen hist. Bahnhof als stationäres Schlafwagen-Hotel dient. Dieser Wagen rollte einst im DDR-Regierungszug mit.



Fotos:
Michael Hecht.