

MIT VOLLDAMPF VON DER SPREE AN DIE SEE - HINTER 03 2155-4 ZWISCHEN BUNDES- UND INSEL-HAUPTSTADT UNTERWEGS

Am Samstag d. 18. Juni 2016 fuhr ein von einer Dampflokomotive geführter Sonderzug von Deutschland's zweitgrößter Stadt auf Deutschland's größte Nordseeinsel: Von Hamburg nach Sylt und zurück. Drei Wochen später setzte sich dann ein ebensolcher Sonderzug von Deutschland's größter Stadt aus auf Deutschland's zweitgrößte Ostseeinsel in Bewegung. Die Fahrt dieses Dampfzuges wurde am Samstag, d. 9. Juli 2016 von den Dampflokomotivfreunden Berlin e. V. (DLFB) im Rahmen von deren umfangreichem und erfolgreichem Tourenprogramm "Berlin macht Dampf" veranstaltet. Wagenmäßig kamen dafür die folgenden Personenverkehrs-Fahrzeuge zum Einsatz (Reihenfolge so bei Abfahrt in Berlin):

Nr. 260-328 (B4 gml, Rekowagen 2. Kl.)

Nr. 56 80 8811 001-6 D – WFL (Speisewagen)

Nr. 75 80 8813 014-4 D – DLFB (WRge, Speisewg.)

Nr. 51 80 18-43 116-4 D – DLFB (Ayse, 1.-Kl.-Wg.)

Nr. 50 80 28-11 100-5 D – DLFB (C4ü, 2.-Kl.Wg.)

Nr. 50 80 38-14 641-3 D – DLFB (BC 4ü, 2.-Kl. Wg.)

Alle o. a. Reisezugwagen sind jew. vierachsige Drehgestell-Fahrzeuge. Die drei zuletzt genannten sind Schnellzugwagen der Vorkriegsbauart (Gruppe 29) und stellen den letzten rollenden und betriebsfähigen Rest mehrerer Wagen dieser Bauart des Nürnberger DB Museums dar, die am Beginn der 1980er Jahre für die Feierlichkeiten zum 150-jährigen Bestehen der Eisenbahn in Deutschland 1985 gerettet und restauriert wurden („Troche-Wagen“).

Der Sonderzug, den die Dampflokomotivfreunde Berlin e. V. (DLFB) am 9.7.2016 auf die Tagesreise schickten, hatte wie schon erwähnt, die zweitgrößte Ostseeinsel zum Ziel: Fehmarn. Genau fuhr dieser Sonderzug bis in die dortige Insel-Hauptstadt Burg, so daß er insgesamt von der Bundes-Hauptstadt bis zur Insel-Hauptstadt rollte. Und das unter der durchgehenden Beförderung der Schnellzug-Dampflokomotive 03 2155-4, die heute zum Fahrzeugbestand der in Potsdam ansässigen Firma Wedler Franz Logistik GmbH & Co KG (WFL) gehört.

Die Lok 03 2155-4 wurde 1934 bei den Borsig-Werken in Berlin (!) gebaut und von d. Deutschen Reichsbahn als Lok 03 155 in Betrieb genommen. Nach dem 2. Weltkrieg verblieb sie im Fahrzeugbestand der Reichsbahn in der DDR, wo sie im Sommer 1970 die EDV-gerechte Betriebsnr. 03 2155-4 erhielt. 1975 wurde diese Lok sogar noch mit einem neuen Kessel versehen. Ihre Reichsbahn-Zeit ist heute längst vorbei - sie gehört seit einigen Jahren zum WFL-Rollmaterial mit Grundsatzbeheimatung im sächsischen Nossen. Die sehr gut gepflegte Lok 03 2155-4 ist aber viel mit Sonderzügen in ganz Deutschland unterwegs-2016 ist dieses auch oft von Berlin (wo die o. a. Lok ja gebaut wurde!) für die Fahrten der Dampflokomotivfreunde Berlin e. V. der Fall. Die o. a. Maschine wird dann in deren

Betriebsdomizil, dem einstigen Bw Berlin-Schöneweide gepflegt, gewartet und unterhalten.

Am 9.7.2016 hatte das o. a. Schnellzug-Dampfross im DLFB-Auftrag von Berlin aus immerhin eine Tagestour mit einer Fahrtstrecke von insgesamt knapp 900 Kilometern vor sich - eine der bislang strecken- und km-mäßig längsten Tagesfahrten im Touren- und Reiseprogramm „Berlin macht Dampf“ überhaupt! Gefahren bzw. gedampft wurde dabei von Berlin über Nauen, Wittenberge, Ludwigslust, Hagenow Land, Büchen, Mölln, Ratzeburg, Lübeck und Oldenburg / Holstein auf die Insel Fehmarn und auf gleicher Route ganz genauso wieder umgekehrt zurück. Zur betrieblichen Vereinfachung dieser langen Tour wurde am Schluss von deren Sonderzug noch die WFL-Diesellok 22 (NVR-Nr. 203 114) mitgenommen, bei der es sich um die ehemalige Reichsbahn-Maschine 202 415 handelt (gebaut 1971 bei den LEW-Werken in der DDR und bei der DR bis 1991 als Lok 110 415 bzw. 112 415 im Einsatz).

Ein weiteres Fahrzeug im DLFB-Sonderzug von Berlin auf die Insel Fehmarn und zurück am 9. Juli 2016 war der vierachsige WFL-Wagen Nr. 75 80 2811 028-9, ein Dienst- und Werkstatt-Fahrzeug, das ebenfalls einst bei der DR im Einsatz war, WFL heute als Begleitwagen bei größeren Dampflokfahrten dient und unter anderem auch die hierfür notwendigen Lokführer-Ablösemannschaften und begleitendes Werkstattpersonal befördert. Der o. a. WFL-Dienstwagen lief im o. a. Sonderzug an dessen Schluss zwischen der Diesellok 22 u. d. Personenwagen.

Auf die beschriebene Weise ging die Dampflok 03 2155-4 am Morgen des 9.7.2019 in Berlin mit 7 Wagen und Schlusslok auf ihre lange Tagesreise zur Ostsee. Die Fahrt dieser Reise begann bereits um 4.56 Uhr im Bhf. Berlin-Schöneweide, wo schon die ersten Passagiere in den DLFB-Sonderzug nach Fehmarn einstiegen. Auf Berliner Gebiet hielt dieser Zug zum weiterem Einstieg dann noch in den Bahnhöfen Lichtenberg und Gesundbrunnen. Nun mit Fahrgästen sehr gut gefüllt, dampfte der o. a. Sonderzug anschließend auf die legendäre und traditionsreiche Strecke hinaus, die vor allem auch historisch gesehen als Berlin – Hamburger Bahn bekannt ist und zuweilen noch heute so genannt wird. 2016 kann sie immerhin auf ihr 170-jähriges Bestehen zurück blicken.

Der DLFB-Sonderzug, der die „Berlin – Hamburger Bahn“ am 9.7.2016 auf seiner Hin- und Rückfahrt jeweils in zwei Dritteln ihrer Gesamt-Streckenlänge von Berlin bis Büchen und zurück benutzte, wandelte bzw. rollte auf dieser Strecke auf den Spuren der einst hier fahrenden Schnellzüge, die sich hier ebenfalls mit Dampflokomotiven bewegten. Zu DDR-Zeiten auch mit der modernisierten Reko-Bauform der legendären und traditionsreichen Lokbaureihe 93, von deren von der DDR-Reichsbahn modernisierten Bauform die Maschine 03 2155-4 eines der letzten Überbleibsel darstellt - und das sogar in betriebsfähiger

Form. Wobei 03 2155-4 zu den 03-Maschinen gehörte, die in den 1960er und 1970er Jahren noch Neubaukessel aus ausgemusterten 22er-Maschinen übernahmen. 03 2155-4 erhielt als eine der letzten dieser Umbau-03er noch 1975 (als bei der benachbarten DB der Dampflokbetrieb schon kurz vor dem Ende stand) einen 22er-Kessel. Das war ein noch ziemlich neuer Verbrennungskammer-Kessel der modernen Bauart 89 E.

Die Strecke Berlin – Hamburg wurde zwar durch ihren Schnelltriebwagen-Einsatz und die Rekordfahrt der Dampflok 05 001 auf dieser Bahnlinie vor dem 2. Weltkrieg in den 1930er Jahren weltberühmt, nach der Teilung Deutschland's verkam sie zu DDR-Zeiten (nunmehr fast durchgehend eingleisig!) aber zum „Bummelzug-Schienenstrang“, auf der auch 03er-Dampflokomotiven die die beiden auch in Zweistaatlichkeit nach wie vor beiden größten deutschen Städte verbindenden „Interzonenzüge“ zogen, die die Gattungsbezeichnung „D“ (für „Schnellzug“) nur wenig verdienten. Ab 1962 kamen vor ihnen modernisierte 03-Maschinen der Deutschen Reichsbahn (mit Mischvorwärmern und Hinterkesseln in Schweißkonstruktion) zum Einsatz, wobei die DR-03er ja über Büchen hinaus auch stets auf Bundesbahngleisen bis / ab Hamburg dampften. Reko-03 mit ganz neuen Kesseln (von denen wie die schon erwähnte heutige Museums-Maschine 03 2155-4 ein letztes betriebsfähiges Überbleibsel bildet) gehörten aber nicht dazu; denn die Ausrüstung von 55 DR-Dampflokomotiven der Baureihe 03 mit Neubaukesseln begann erst 1969. Da war der 03-Einsatz auf der Strecke Berlin – Hamburg bereits Geschichte; denn im Mai 1968 wurden die 03-Maschinen hier von den stärkeren und ölgefeuerten Schwestern der Baureihe 01.5 abgelöst. Nach und nach wurde der Schienenweg von der Spree an die Elbe zweigleisig und auch immer schneller. Das natürlich insbesondere auch nach der Einheit Deutschland's, die besagten Schienenweg zur elektrifizierten Schnellfahr-Strecke mit zahlreichen ICE-, IC- und EC-Zügen machte, als die er sich heute noch präsentiert.

Da wirkte hier am Morgen des 9.7.2016 der Dampf-Sonderzug, der sich zu diesem Zeitpunkt auf den Gleisen der heutigen High-Tech-Strecke Berlin – Hamburg bewegte, eher als rollendes Museum bzw. als Fossil längst vergangener Bahnzeiten zwischen Brandenburger Tor und Michel. An deren Ära in den Jahren 1950-1975 erinnerten auch zwei längere Halte dieses Sonderzuges im Verlauf der Berlin – Hamburger Bahn, die aber nicht aus Gründen irgendwelcher „Interzonenzug-Ostalgie“ durchgeführt wurden, sondern wegen des Dampflok-Einsatzes beim DLFB-Sonderzug am 9.7.2016 im Bereich der o. a. Bahnverbindung von vornherein planmäßig vorgesehen waren. Der erste von diesen Halten fand von 7.20 Uhr bis 7.51 Uhr im Pbf. von Wittenberge statt und diente einer Routine-Laufkontrolle der Zuglok 03 2155-4, insbesondere auch ihrer Lager. Zwischen 1949 und 1973 wurde bei den von Berlin nach Hamburg und umgekehrt fahrenden Schnellzügen in Wittenberge stets von Dampflok auf Dampflok umgespannt- d. h. eine Maschine fuhr von Berlin bis Wittenberge und

umgekehrt; eine andere von Wittenberge bis Hamburg und umgekehrt. Ab Juni 1973 fuhren vor den genannten Zügen Dampflokomotiven nur noch von Wittenberge bis Berlin und zurück. Zwischen Hamburg und Wittenberge sowie umgekehrt präsentierten sich diese Züge nun mit Dieseltraktion und einige von ihnen auch bereits auf der Gesamtstrecke Hamburg – Berlin und umgekehrt, was dann ab Herbst 1976 bei allen Schnellzügen dieser Strecke obligat war.

Lokwechsel im Bhf. von Wittenberge gehörten nun im Schnellzugverkehr der Berlin – Hamburger Bahn der Vergangenheit an. Heute trifft man derartige Wechsel in diesem Bhf. nicht mal mehr bei Sonderzügen an; denn Dampflokom 03 2155-4 zog ihren Fehmarn-Zug auch nach dem hier durchgeführten Lager-Kontrollhalt weiter bis zum nächsten längeren Halt dieses Zuges im Verlauf der o. a. Strecke. Der fand von 8.42 – 9.15 Uhr im Bhf. Hagenow Land statt. Hier wurden die Wasservorräte der genannten Lok ergänzt. Was mit Hilfe der Freiwilligen Feuerwehr von Hagenow geschah; denn stationäre Anlagen zur Wasserversorgung von Dampflokomotiven, wie es sie hier immerhin noch zwischen Berlin und Hagenow Land bis zum Beginn der 1990er Jahre gab, sind entlang der heutigen Bahnlinie Berlin – Hamburg längst Geschichte.

Der DLFB-Sonderzug von Berlin nach Fehmarn und zurück befuhr diese seit 1994 vollständig zur DB Netz AG gehörende Bahnlinie übrigens mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit. Mit der erreichte dieser Sonderzug auch den einstigen Grenzbahnhof Büchen, wo 03 2155-4 mit ihrer Fahrzeugkette aber die Strecke der Berlin – Hamburger Bahn verließ, um nun auf der einstigen „Stammbahn“ der ebenfalls legendären Lübeck – Büchener Eisenbahn (LBE) weiter über Mölln und Ratzeburg quer durch den Kreis Herzogtum Lauenburg nach Lübeck zu dampfen. Die Bahnlinie Lübeck - Büchen ist nach wie vor eingleisig und dient heute planmäßig nur noch dem regionalen Personenverkehr, der hier ausnahmslos mit DB-Diesellokomotiven der Baur. 648 durchgeführt wird. Für elektr. Fahrbetrieb ist die einstige "LBE-Stammbahn" auch nicht ausgerüstet und so hatte der beschriebene DLFB-Sonderzug nach Fehmarn erstmals seit Berlin ab Büchen keinen Fahrdrat über sich.

Den Hauptbahnhof der Hansestadt Lübeck erreichte dieser Sonderzug pünktlich um 10.38 Uhr. Die Tageszeitung "Lübecker Nachrichten" (LN) hatte in ihrer Ausgabe vom 9.07.2016 über den Dampflokombesuch im o.a. Hbf berichtet, so daß sich hier trotz der Kurzfristigkeit dieser Zeitungsmeldung auch nicht wenige Schaulustige am Sonderzug-Haltegleis 7 einfanden, um den an dieser Stelle seltenen Lokgast aus Berlin zu bestaunen und zu fotografieren. Der eine oder andere Bahnfreund erinnerte sich bei diesem Halt aber sicher auch daran, daß sich die historische Schnellzug-Dampflokom 03 2155-4 der Firma WFL im August 2013 für einige Tage in Lübeck aufhielt und hier damals auch am 24. und 25. 08. 2013 mehrere öffentliche Sonderzüge auf interessanten Gleisen der Trave-Hansestadt beförderte. Wer als Schienenenthusiast aus Lübeck und/oder

Umgebung in einem von der o.a. Dampflok gezogenen Sonderzug erneut mitfahren wollte, hatte dazu am 9.07.2016 Gelegenheit; denn im DLFB-Sonderzug von Berlin konnte man auch "nur" von Lübeck bis Fehmarn und zurück mitfahren. Zu einem durchaus moderaten Teilstrecken-Preis, was diesen Sonderzug nun ebenfalls von der aber auch schon vorher guten Fahrgast-Besetzung vollständig komplettierte.

Lübeck Hbf verließ er unter Volldampf nach knapp 20 Minuten Aufenthalt pünktlich um 10.55 Uhr. Bis zur nahen Abzweigstelle "Wr" wurde erneut auf zweigleisiger und elektrifizierter Strecke gefahren, dann ging es auf wieder fahrdrahtloser und eingleisiger Strecke quer durch den Kreis Ostholstein von dessen äußerstem Süden in dessen äußersten Norden. Der Schienenstrang ist hier bekanntlich Bestandteil der "Vogelfluglinie", auf der Dampflokomotiven stets nur mit Sonderzügen anzutreffen waren, was noch heute so ist. Am 9.07.2016 war ein Dampflok-Gastspiel auf der DB-Strecke von Lübeck nach Fehmarn wieder einmal zu erleben. Diesmal dampfte die Maschine 03 2155-4 durch die schöne Landschaft des östlichen Holsteins. Und das bei bestem Sommer- und Sonnenwetter. Für die genannte Lok war es sogar eine Premiere: Sie war hier vorher noch nicht gefahren.

Nach einigen Betriebshalten für Kreuzungen mit planm. Zügen verließ der DLFB-Sonderzug von Berlin bis Großenbrode das ostholsteinische Festland und langsam dampfte seine Reko-03er mit ihm auf der legendären Fehmarnsund-Brücke hinüber auf die ebenfalls zum Kreis Ostholstein gehörende Insel Fehmarn. Hier erreichte dieser Sonderzug dann schnell sein Ziel: Den erst 2010 in Betrieb genommenen Bahnhof "Fehmarn-Burg", durch den Fehmarns Inselhauptstadt Burg erneut an das Netz des Eisenbahn-Personenverkehrs angeschlossen wurde. Der DLFB-Sonderzug von Berlin traf in diesem sehr schlicht gestalteten und nur über ein Gleis verfügenden Kopf-Neubaubahnhof nach 11 Stunden und 23 Minuten Gesamt-Hinfahrt pünktlich um 12.19 Uhr ein. Für seine Passagiere bestand hier nun die Möglichkeit zum Badeaufenthalt am nicht weiten Ostseestrand, zur Teilnahme an einer Rundfahrt auf der Insel Fehmarn per Sonderbus oder zum Spaziergang durch die Insel-Hauptstadt. Einige Sonderzug-Fahrgäste begaben sich auch per DB-Planzug ins benachbarte Puttgarden, um von hier aus eine Fährschiffs-Überfahrt auf dem Fehmarn-Belt ins dänische Rødby und zurück nach Puttgarden zu unternehmen.

Alle Fahrzeuge des DLFB-Sonderzuges von Berlin rangierten von der Kopfstation Fehmarn-Burg nach Ausstieg der Passagiere zurück in das dieser Station vorgelagerte und sie mit dem Hauptschienenstrang der Bahnlinie Lübeck - Puttgarden verbindende Gleisdreieck, über das auch schon der alte (gebäudemäßig immer noch vorhandene) Bahnhof von Fehmarns Hauptstadt erreichbar war. Am Mittag des 9.07.2016 zog die WFL-Diesellok 22 zunächst alle anderen Fahrzeuge des o.a. Sonderzuges durch die Südkurve des erwähnten Dreiecks. Von hier zog die WFL-Dampflok 03 2155-4 dann die Sonderzug-

Formation in das Kreuzungs bzw. Ausweichgleis des Betriebsbahnhofes Burg-West, der zugleich das gerade untere Stück dieses Dreiecks bildet. Die gesamte Sonderzug-Formation der DLFB-Fehmarn-Tour begab sich als Leerzug von Fehmarn-Burg aus zur Abstellung und Pause in den benachbarten Fährbahnhof Puttgarden. Dazu musste dieser Leerzug aber im Bhf Burg West längere Zeit warten, weil der genannte Fährbahnhof stark mit Planzügen blockiert war. Er besitzt nur noch zwei benutzbare Bahnsteiggleise (an einem gemeinsamen Bahnsteig), und die sind zu bestimmten Zeiten mit Regelzügen vom Fern- und Regional-Reiseverkehr belegt. Im Kopfbahnhof Fehmarn-Burg konnten die Fahrzeuge des DLFB-Sonderzuges auch nicht warten, bis eine Einfahrt in die Puttgardener Fährstation möglich war, weil dieser Kopfbahnhof nun für einen RB-Zug von Lübeck nach Puttgarden benötigt wurde. Dem DLFB-Sonderzug verblieb daher für seine Leerfahrt nach Puttgarden nur das o.a. Zweitgleis vom Bhf Burg West als Ausweichquartier für immerhin etwas über 40 Minuten Wartezeit.

Nach der zog 03 2155-4 dann aber den o.a. Sonderzug bzw. seine Lr-Ergänzung von Burg-West bis ins nahe Puttgarden, wo er um 13.23 Uhr auf dem Bahnsteiggleis 2 eintraf. Nach kurzem Aufenthalt wurde hier die Dampflok abgehängt und die WFL-Diesellok 22 zog die Sonderzug-Wagen in die einstige Reisezugwagen-Abstellanlage des Fährbahnhofes Puttgarden auf deren Gleis 64 gleich gegenüber vom einstigen Bw, dessen Gebäude und Anlagen noch sämtlich vorhanden sind, aber nicht mehr genutzt werden. Auch die vielen Gleise dieses Fährbahnhofes liegen noch und werden ebenfalls bis auf einen kleinen Restteil nicht mehr genutzt. Sie sind gesperrt und verschwinden mehr und mehr unter hohem Gras und kleinen Büschen und Bäumen. Das trifft auch für die meisten Gleise des Abstellbahnhofes zu, in dem einst die bis/ab Puttgarden rollenden Wagen internationaler Schnellzug- und Fernschnellzug-Läufe, ja zeitweise sogar von TEE-Zügen pausierten. Das alles ist längst Geschichte wie auch alle einst Puttgarden und die Fehmarnbelt-Fähren berührenden Güterzüge. Der verbliebene Planzugverkehr in Puttgarden konzentriert sich völlig auf Trieb- und Wendezüge. Umfangreiche Gleisanlagen benötigt man dafür nicht mehr. Sie sind aber noch aus alter Zeit vorhanden und erinnern fast gespenstisch an diese unvergessene und bahreiche Ära in Puttgarden, wo die vielen heute nicht mehr benutzten Gleise auch bei Bedarf in kürzester Zeit wieder betriebsfähig hergerichtet werden können. Was auch für die nicht mehr benutzten Bahnsteige im Pbf-Bereich gilt, der heute, wie schon erwähnt, mit einem einzigen "Perron" auskommt. Da kann man sogar mit fahrplangestalterischen Kunststücken auch noch Sonderzüge platzieren, die aber im Fährbhf. Puttgarden selten geworden sind. Mit dem DLFB-Zug aus Berlin kam am 9.07.2016 mal wieder einer hierher, wenn auch streng genommen nur sein Leerpark. Der verlor sich hier in der heutigen Tristesse des einst so intensiv genutzten Abstellbahnhofes.

Während Diesellok und Wagen dieses Leerparkes hier vom Pbf aus gleich herrollten, dampfte die Lok 03 2155-4 noch auf ein (ebenfalls noch benutzbares) Nebengleis in der Nähe des Puttgardener Fahrdienstleiter-Stellwerkes, das wie seit dem Mai 1963 auch noch heute fast alle Signale und Weichen der Strecke von Puttgarden bis Bad Schwartau im Fernsteuerverfahren bedient. Das oben erwähnte Nebengleis verläuft unmittelbar am Rand einer betrieblichen Bahnhof-Zufahrtstraße. auf der am frühen Nachmittag des 9.07.2016 schon ein mit Dresdner Zulassungszeichen versehener und voll mit Kohle beladener LKW wartete, von dem aus die Kohlevorräte der Dampflok 03 2155-4 für deren Sonderzug-Rückbeförderung von Puttgarden nach Berlin erfolgen sollte. Diese Lok rollte deshalb auf dem beschriebenen, gleich am Straßenfahrbahnrand verlaufenden Nebengleis bis in unmittelbare Nähe des Standplatzes vom Kohle-LKW, mit dessen Kleinbagger anschließend die in große Transportsäcke verpackte Kohle in den Tender von der Lok 03 2155-4 umgeladen wurde. Die gesamte Mannschaft dieser Lok führte inzwischen eine gründliche Maschinen-Durchschau durch und betätigte dabei auch fleissig an den relevanten Stellen die Ölkannen und Ölpumpen. Nachdem diese Durchschau, Abölung und Lokrestaurierung beendet und der Loktender erneut bis obenhin mit Kohle gefüllt war, dampfte 03 2155-4 zurück in den Pbf-Teil und hier bis unmittelbar vor das Eisenbahn-Fährbecken des verbliebenen Bahnsteiges. An dieser Stelle wurde diese Dampflok nun über Hochdruck-Hydranten mit Wasser für den ersten Teil der Sonderzug-Rückfahrt versorgt. So unmittelbar vor den Fährbecken des Puttgardener Bahnhofes mutete das Bild einer Dampflok an dieser Stelle natürlich exotisch an und erinnerte allenfalls an Szenen der nicht mehr bestehenden Fährbahnhöfe in Großenbrode, Warnemünde und Sassnitz, die die Dampftraktion noch umfangreich erleben konnten. Im 1963 eröffneten Fährbahnhof Puttgarden war das nicht der Fall, der war von Anfang an aussch. für Dieselbetrieb vorgesehen.

Dennoch kamen auch nach Puttgarden immer mal wieder Dampflokomotiven. Das durch Sonderzug-Beförderungen; aber bis 1972 auch zuweilen mit Güterzügen. Damals gab es hier zeitweise sogar für derartige Dampfross-Gastspiele einen richtigen Dampflok-Wasserkran. Heute beschränken sich diese Gastspiele im Fährbahnhof Puttgarden nur noch auf Sonder-Reisezüge, sind aber in den vergangenen Jahren relativ intensiv. Einmal im Jahr kommt eigentlich stets ein von einer Dampflok geführter Sonder-Reisezug auf die Insel Fehmarn und obwohl nun deren Hauptstadt Burg nach erneuter Erreichbarkeit auf der Schiene das begehrte Ziel geworden ist, dann dort in der Regel auch nach Puttgarden. 2016 vollzog sich dieser Dampflok-Jahresbesuch auf Fehmarn nun durch den DLFB-Sonderzug von Berlin am 9. Juli 2016.

Nachdem die Lok 03 2155-4 im Rahmen dieses Besuches am Fährhafen-Bereich des Puttgardener Bahnhofes auch unter Hilfeleistung der Scandlines-Fährschiffs-Reederei mit Wasser versorgt war, dampfte genannte Maschine

ebenfalls auf das Gleis 64 in der Abstellgruppe und wurde dort erneut mit den übrigen Fahrzeugen des o.a. Sonderzuges verbunden. Von dessen Passagieren waren für die Beobachtung der Wasserergänzungs-Aktion auch einige Fans per Planzug nach Puttgarden nachgefolgt, so daß nun auf dem Bahnsteig und im Umfeld des Fährbahnhofes deutlich Worte Berliner Mundart die Gesprächs- und Geräuschkulisse bestimmten. Dazwischen auch das Klicken von Fotoapparaten; denn auch der Planzugverkehr in diesem Bahnhof bietet immer noch interessante Motive wie die DSB-"Gumminasen" und die ICE-Dieseltriebzüge der Baureihe 605, die spätestens 2017 an dieser Stelle nicht mehr zu erleben sein werden.

Am späten Nachmittag des 9. Juli 2016 setzten sich alle Fahrzeuge des einzigen Dampfzug-Besuches auf Fehmarn in diesem Jahr im Fährbahnhof Puttgarden um 17.40 Uhr wieder in Bewegung, um von hier zunächst erneut als Leerzug in kurzer Fahrt in den nicht weiten Kopfbahnhof der Insel-Hauptstadt Burg zu rollen. Dabei zog die WFL-Diesellok 22 nun die noch nicht mit Fahrgästen besetzten Wagen dieses Zuges und Dampflok 03 2155-4 an seinem Schluss von Puttgarden aus durch die Nordkurve des schon an anderer Stelle beschriebenen Fehmarn-Gleisdreiecks direkt in den o.a. Kopfbahnhof, von wo aus nun alle genannten Fahrzeuge als besetzter Sonderzug weiter fuhren: Gemeint ist die DLFB-Sonderzug-Rücktour nach Berlin, für die die Teilnehmer wieder im Bhf Fehmarn-Burg in die Sonderzug-Wagen einstiegen.

Die Dampflok 03 2155-4 stand in diesem Bahnhof so, daß sie durchgehend mit diesen Wagen und der WFL-Diesellok 22 am Zugschluss vorwärts bis Berlin fahren konnte. Die Mitnahme einer zweiten Lok im DLFB-Fehmarn-Sonderzug in Form der WFL-Maschine 22 ersparte die bei Dampflok-Besuchen auf Fehmarn hier sonst notwendige Wendefahrt durch das Gleisdreieck für das jeweils eingesetzte Dampfross, das für diese Lok dann stets die auf Fehmarn nicht vorhandene Drehscheibe ersetzte. Auch bei früheren Dampf-Sonderzügen hierher, die wie der o.a. DLFB-Zug eine zweite Lok mitbrachten (wie z.B. am 17.09.2005 der Sonderzug "VLV-PUTTGARDEN-EXPRESS" des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e.V. / VLV) war die Wendefahrt für die Dampflok durch das Fehmarn-Gleisdreieck notwendig, da man ab dem Ende der 1980er Jahre bis zum Sommer 2010 durch dieses Dreieck zwar einzelne Lokomotiven wenden konnte, aber keine kompletten Züge mehr. In jener Zeit fehlte die Gleisverlängerung von der Dreieckspitze bis in den Bahnhof Burg. Die entstand erst erneut, als dieser zwischendurch stillgelegte Bahnhof erneut Eisenbahn-Personenverkehr mit Pbf-Neubau erhielt. Der wurde übrigens wie auch das neue Zufahrtgleis ab/bis Dreieckspitze nicht von der DB errichtet, sondern von der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster AG (AKN), der die beschriebene Neubau-Gleisanlage und der neue Bahnhof in Burg auch gehört. Befahren wird diese Gleisanlage aber im Regelverkehr nur von DB-Fahrzeugen (immerhin auch IC-Zügen!) und nur der Sonderzugverkehr bringt

seltenerweise ebenfalls mal Rollmaterial anderer Unternehmen außerhalb der DB hierher.

Wahrscheinlich war vielen Fahrgästen des DLFB-Sonderzuges nach Berlin gar nicht klar und bekannt, daß sie in einem AKN-Bahnhof in diesen Sonderzug einstiegen, um sich in diesem Zug auf die Rückreise von der holsteinischen Ostseeregion an die Spree zu begeben. Die begann dann im Bhf Fehmarn Burg um 18.12 Uhr. Schon wenig später dampfte 03 2155-4 mit ihrem Sonderzug noch einmal über die Fehmarnsundbrücke und gelangte so "auf den Kontinent" (wie die Fehmarn-Bewohner selbst das ostholsteinische Nachbar-Festland nennen) zurück. Entlang der sich anschließenden Strecke und in den Unterwegs-Bahnhöfen hatten sich jetzt nicht wenige Leute eingefunden, die inzwischen die erst am Morgen in der Presse erschienene Meldung vom Dampflok-Besuch zwischen Büchen und Fehmarn gelesen hatten und sich nun wenigstens die Vorbeifahrt des zurück nach Berlin rollenden Dampfzuges anschauen wollten.

Ein im Bhf Haffkrug vorgesehener längerer Betriebshalt für diesen Zug wurde nach Lübeck Hbf verlegt, wo er aber ohnehin 21 Minuten Aufenthalt haben sollte, was sich nun durch die frühere Ankunft auf über vierzig Minuten verlängerte, weil die Sonderzug-Weiterfahrt nach Berlin im o.a. Hbf pünktlich um 20.22 Uhr erfolgte. Auch hier im Hbf von Lübeck, wo der DLFB-Sonderzug diesmal auf Gleis 9 hielt, erwarteten ihn am Abend mehr Schaulustige als vormittags bei der Hinfahrt. Sie hatten durch die Früh-Ankunft nun noch mehr Zeit, das schöne Dampfross 03 2155-4 zu bewundern.

Während den ganzen Tag über bislang schönes und sonniges Wetter geherrscht hatte, wurde es nun am Abend wolkiger. Die Sonne verschwand hinter den Wolken und bei Sonderzug-Abfahrt in Lübeck fielen sogar Regentropfen. Bei nicht mehr ganz so schönem Wetter dampfte der o.a. Sonderzug nun noch einmal über Ratzeburg und Mölln durch den Kreis Herzogtum Lauenburg. Übrigens folgte dieser Sonderzug auf Hin- und Rückfahrt zwischen Berlin und Lübeck sowie umgekehrt exakt dem Weg, auf dem von Berlin vom Beginn der 1950er Jahre an für die nächsten vier Jahrzehnte die täglichen Kurswagen Berlin - Kiel und zurück rollten. Die wurden zwischen Berlin und Büchen in den von Berlin nach Hamburg verkehrenden Schnellzügen mitgeführt und in Büchen zur Weiterfahrt dann auf Eilzüge umgestellt, die von Lüneburg über Büchen und Lübeck nach Kiel fuhren. Entsprechend umgekehrt geschah es in der Gegenrichtung.

Auf diese Weise konnte man auch im geteilten Deutschland durchgehend und umsteigefrei von Berlin nach Lübeck und Kiel und umgekehrt reisen, wie es schon von 1899 bis 1945 möglich war, als es eigene Schnellzüge Berlin - Kiel und zurück gab, die aber zwischen Hagenow Land und Ratzeburg nicht über Büchen und Mölln fuhren, sondern auf dem Weg der "Kaiserbahn" über Zarrentin. Ab der Mitte der 1930er Jahre wurden diese Schnellzüge übrigens im Durchlauf Kiel -

Berlin - Kiel mit 03-Maschinen des Bw Kiel bespannt! Da die Direkt-Strecke Hagenow - Ratzeburg 1945 durch die innerdeutsche Grenze unterbrochen wurde und man nun auch den Schnellzugverkehr auf der Strecke Berlin - Hamburg wegen der Deutschland-Teilung stark einschränkte, wurden die schon erwähnten Kurswagen-Läufe Berlin - Büchen - Lübeck - Kiel und zurück eingerichtet. Deren Wagen liefen aber zwischen Büchen und Kiel hinter P-8-Lokomotiven und ab 1963 mit Diesellokomotiven. In der Mitte der 1970er Jahre kamen dann in den Sommermonaten auch Kurswagen von Berlin nach Neustadt/Holst. und zurück hinzu. Die wurden dann nicht nur in Büchen vom einen auf den anderen Zug umrangierte, sondern auch nochmal in Lübeck Hbf. Diesen Kurswagen folgte der von Berlin nach Fehmarn und zurück verkehrende DLFB-Sonderzug laufwegmäßig noch mehr. Alle beschriebenen Kurswagen-Läufe wurden Anfang der 1990er Jahre eingestellt. Die Deutsche Einheit brachte wieder eigene Züge von Kiel und Lübeck nach Berlin und zurück ohne zweitaufwändige Kurswagenumstellungen und mit schnellen Fahrzeiten - sogar von Puttgarden und Fehmarn aus nach/von Berlin. Die fuhren dann aber alle nicht mehr über die Strecke Lübeck - Büchen, sondern jetzt dank Fahrzeitverkürzungen sogar meistens über Hamburg. Anfangs auch über Bad Kleinen, Schwerin und Ludwigslust und teilweise sogar über Güstrow und Neustrelitz. Inzwischen fahren alle diese Züge aber nicht mehr. Es gibt keine durchgehenden und umsteigefreien Züge mehr von Berlin aus bis Lübeck, Kiel oder auf die Insel Fehmarn und umgekehrt. So etwas bieten seltenerweise nur nochmal Sonderzüge wie der DLFB-Zug am 9.07.2016.

Der bot auf die beschriebene Weise nicht nur eine Reminiszenz an einstige Möglichkeiten umsteigefreier Fahrt von Berlin in holsteinische Ostseeregionen und umgekehrt, sondern auch an lang vergangene Zeiten, als man im Schnellzug noch von Berlin bis Lübeck und umgekehrt durchgehend hinter einer 03-Dampflok fahren konnte, wie es ja auch im DLFB-Sonderzug am 9.07.2016 seltenerweise wieder einmal möglich war. Das allerdings wegen nach wie vor existenter "Kaiserbahn"-Unterbrechung auf der einstigen "Kurswagen-Route" über Büchen. Deshalb bog dieser Sonderzug in seinem 03-Schlepp auch auf seiner Rücktour nicht in Ratzeburg auf das (hier immer noch vorhandene, nun aber an dieser Stelle nur noch als Draisinenbahn genutzte) "Kaiserbahn"-Gleis ab, sondern blieb der Strecke der "LBE-Stammbahn" treu, auf der er nach Büchen zurück gelangte, wo er auf die Bahnverbindung Hamburg - Berlin überwechselte, die er wie auf der Hinfahrt, nun aber in umgekehrter Fahrt von Büchen bis Berlin benutzte.

Dabei fanden unterwegs in Hagenow Land und Wittenberge wie schon auf der Hinfahrt längere Sonderzughalte statt, deren jeweiliger Zweck mit den Hintour-Halten in den gleichen Bahnhöfen identisch waren. In Hagenow Land wurden mit Hilfe der Hagenower Feuerwehr nochmal die Wasservorräte der Dampflok

03 2155-4 ergänzt und in Wittenberge die Lager dieser Lok kontrolliert. Übrigens waren auf den beiden Lokomotiven des DLFB-Sonderzuges von Berlin nach Fehmarn und zurück auf Hin- und Rücktour jeweils getrennte Lokführer-Mannschaften im Einsatz. Anders war so eine Tages-Ferntour ja gar nicht zu bewältigen. In Berlin hielt dieser Sonderzug dann zum Ausstieg ebenfalls in Gesundbrunnen und Lichtenberg und um kurz nach zwei Uhr am frühen Morgen des 10. Juli 2016 traf er an seinem Ausgangspunkt ein. Im Pbf Berlin-Schönweide. Hier war dieser bemerkenswerte Sonderzug etwas über 21 Stunden zuvor auch gestartet und legte anschließend knapp 900 km Fahrt zurück. Das abgesehen von kurzen Leerzug-Beförderungen ausschl. mit Dampflok 03 2155-4, die dabei zuverlässig und störungsfrei zum Einsatz kam und einmal mehr bewies, daß Dampflokomotiven immer noch für Fern-Reisezugfahrten geeignet sind. Und das ebenfalls in heutiger Bahnstruktur, in der für einen Dampflokbetrieb so gut wie nichts mehr an stationären Anlagen und Einrichtungen vorhanden ist. Was eine umfangreiche und sehr gut vorbereitete Logistik für derartige Fahrten mit Dampftraktion erfordert. Bei der DLFB-Tour nach Fehmarn am 9.7.2016 war die einschl. sehr guter Gesamt-Organisation zweifellos vorhanden. Was ebenfalls für den allgemeinen und gastronomischen Sonderzugbereich außerhalb der betrieblichen und technischen Sektion galt.

Eine erneute schöne, erfolgreiche und auch hier doch außergewöhnliche Tour im Rahmen des bewundernswerten Fahrtenprogrammes „Berlin macht Dampf“, von dem man in Norddeutschland nur träumen kann!

Die Zugnummern des DLFB-Sonderzuges von Berlin nach Fehmarn und zurück lauteten folgendermaßen:

DPE 13 499 (Berlin-Schöneweide – Fehmarn-Burg)

DLr 61 485 (Fehmarn Burg – Puttgarden)

DLr 61 499 (Puttgarden – Fehmarn-Burg)

DPE 62 048 (Fehmarn Burg – Berlin-Schöneweide)

Mit Ausnahme des zur AKN-Infrastruktur gehörenden 400 m langen Gleisbereiches von der Dreiecksspitze d. Betriebsbahnhofes Burg West bis in den Bhf. Fehmarn-Burg befuhr der o. a. Sonderzug ausschl. Gleise, Bahnlinien und Streckenabschnitte der DB Netz AG.

Michael Hecht

Berlin macht Dampf
Nostalgiefahrten 2016

DLFB-Sonderzug
Berlin - Fehmarn-
Burg während seines
ersten längeren
Unterwegshaltes im
Bhf. von Wittenber=
ge mit Erinnerungen
an alte DR-Zeiten
an dieser Stelle,
in denen hier O3er
mit Neubau-Kesseln
aber eher selten
waren. Egal - heu=
te freut man sich
im völlig moderni=
sierten Bhf. der
Elbe-Stadt über
jede Lok unter
Dampf. Links ist
das Gelände des
weiterhin existen=
ten Aw's zu sehen,
das noch immer
Doppelstockwagen
repariert.



Ab Büchen fuhr d.
o. a. Sonderzug
am Vormittag des
9. Juli 2016 auf
der einstigen
'LBE-Stambahn'
nach Lübeck wei=
ter: Auf der
Bahnlinie
Büchen - Lübeck.
ist dieser Sdzg.
auf den unteren
Bildern mit seiner
Schlußblok in
Marienwohld bei
Mölln zu sehen.



Fotos:
Oben = Bahnstern.
Mitte u. Unten =
Hatti.



Zwischen Büchen u.
der Eulenspiegel-
stadt Mölln dampfte
der DLFB-Sonderzug
von Berlin durch
den ehemaligen
Bhf. Roseburg hin-
durch.



Schließlich erreich-
te er Lübeck und
rollte hier bei
Einfahrt in den
Hbf auch am Lok-
schuppen der ein-
stigen 'Eutin-
Lübecker Eisenb.'
(ELE) vorbei, was
auf dem mittleren
Bild erkennbar
ist.



Anschließend
ging es an d.
Abstellanlage
von Lübeck Hbf mit
ihren in Wochen-
endpause befindl.
RBSH-Doppel-
deckern entlang.

Fotos:
Oben = K4t30
Mitte u. Unten =
Hans-Joachim
Klaas.



Es folgte ein fast 20-minütiger Halt im Hbf von Lübeck, wo das WFL-Dampfross 03 2155-4 natürlich viel Beachtung fand, auch wenn sich diese schöne Lok nicht zum ersten Mal in diesem Hbf aufhielt.

Fotos:
Oben = Bahnstern.
Mitte u. Unten = Michael Hecht.



Romantische Fahrten in historischen Zügen



Neben den (nicht wenigen) Sonderzug-Fahrgästen erfreuten sich auch viele Schaulustige aus Lübeck und Umgebung an dem an dieser Stelle doch nicht alltäglichen Schienenfahrzeug-Gast. Er sorgte im Lübecker Hbf nach längerer Zeit auch wieder einmal für ein Zusammenreffen von Triebfahrzeugen aller drei Traktionsarten: Diesel (links RBSH-Triebwagen 648 352 Strom (Mitte RBSH-Ellok 112 151 Dampf (rechts WFL-Dampflokom 03 2155-4).

Fotos:
Michael Hecht.

Bevor der Sonderzug von Berlin, der ausnahmsweise auch mal wieder eine umsteigefreie und durchgehende Bahnreise von der Spree an die Trave ermöglichte, von Lübeck Hbf aus nach Norden weiterdampfen konnte, mußte er erstmal dem planmäßigen RB 21 658 von Kiel die Einfahrt gewähren. Aber gleich danach ging's los: Mit Volldampf aus diesem einstigen 'LBE-Tempel' heraus.

Fotos:
 Oben + Unten =
 Michael Hecht.
 Mitte =
 Andrea Hammer.



Eine imposante und interessante Fahrzeugkette schleppte die WFL-Dampflok 03 2155-4 von der Spree an die See, was auch bei der Ausfahrt aus dem Lübecker Hbf erkennbar war. Reisezugwagen d. Vorkriegsbauart sind hier selten geworden, seitdem der ehem. Lübeck-Büchener Doppeldecker Nr. 8 nicht mehr seine Heimat in der Trave-Hansestadt hat. Auch einstöckige Personenzug-Fahrzeuge aus ehem. DDR-Rollmaterial sind nicht mehr oft in Lübeck zu sehen. Den Schluß der o. a. Fahrzeugkette bildete die WFL-Diesellok 22. Maschinen der Firma WFL sind hier ebenfalls nicht allzu häufige Gäste. Die neben stehende abgebildete WFL-Diesellok vom Typ 'V 100 Ost' half auch ein bißchen beim Nachschub der Fahrzeugkette vom DLFB-Sonderzug Berlin - Fehmarn-Burg.

Fotos:
 Oben + Mitte =
 Michael Hecht.
 Unten =
 Andrea Hammer.



Unter der Lübecker
Bahnhofsbrücke hin-
durch dampfte der
beschriebene und
illustrierte DLFB-
Sonderzug am Vormit-
tag des 9.7.2016 ins
nördliche Vorfeld d.
Lübecker Hbf's und
von hier weiter bis
Bad Schwartau, wo
dieser sehr gut be-
setzte Sonderzug d.
Strecke nach Bad
Schwartau erreichte.



Auf dieser Strecke
rollte der o. a.
Sonderzug durch den
mit einer Kreuzg.-
Stelle und Auswei-
che ausgestatteten
Bhf. Ratekau, was
auf dem mittleren
Bild zu sehen ist.



Das Bild darunter
zeigt 03 2155-4
mit ihrem Fehmarn-
Sonderzug bereits
im Norden des
Kreises Osthol-
stein, durch den
dieser Sonderzug
quer von Süd nach
Nord dampfte.

Fotos:

Oben =
Rolf G. Schulz,
Mitte =
Hatti.
Unten =
Stefan Motz.



Die beiden oberen Bilder zeigen den DLFB-Sonderzug Berlin-Fehmarn-Burg nördlich von Neustadt/Holstein im ehemaligen Kreis Oldenburg/Holst. nahe der Ortschaft Rellin. Reichsbahn-Lokomotiven der Baur. 03 waren und sind hier natürlich eine Rarität; aber auch Bundesbahn-Maschinen der gleichen Dampflok-Baureihe waren auf der von Lübeck aus in den Norden des heutigen Kreises Ostholstein führenden Eisenbahnstrecke nur selten. Als hier zu Zeiten der 'Interims-Vogelfluglinie' zwischen 1953 und dem Mai 1963 auch von Dampflokomotiven geführte Fern-Reisezüge (bis/ab Großenbrode) rollten, wurden diese auf dieser Strecke ab 1955 ausschließl. von Maschinen der Baur. 41 gezogen! Streckenführg. u. Trasse entspricht noch heute in diesem Gebiet der alten Bahnlinie der 'Kreis Oldenburger Eisenb.' (KOE), die bis zur Verstaatlichg. 1941 für den seinerzeit noch ausschließl. lokal geprägten Schienenverk. (incl. d. Inselbahn Fehmarn) zuständig war.

Pünktlich erreichte d. DLFB-Sonderzug von Berlin am Mittag des 9.7.2016 sein Ziel: Den Bhf. Fehmarn-Burg, in dem die Zuglok dieses Sonderzuges auf dem unteren Bild zu sehen ist. Seine Passagiere erwarteten hier Inselbus-Rundfahrten, Strandbesuch u. Spaziergänge für d. Berliner Gäste in einer Hauptstadt 'anderer Art': Der Fehmarn-Metropole Burg.

Fotos: Oben + Mitte = Hatti. Unten = Bahnstern.



Vom Neubau-Bhf. Fehmarn-Burg aus begaben sich alle Fahrzeuge des DLFB-Sonderzuges aus Berlin als Leerzug ins benachbarte Puttgarden weiter. Während dieser Lr-Fahrt mußten sie aber eine längere Pause im Bhf. Burg West einlegen, wo sie inmitten 'Fehmarn'scher Pampa' auf den neben stehenden Bildern zu sehen sind. Der Bhf. Burg West ist eine ausschl. Station für Betriebszwecke ohne jegliche Funktion für Personen-Ein- und Ausstieg. Sie bildet auch den 'unteren, geraden' Teil des auf Fehmarn vorhandenen Gleisdreieckes u. einst zweigte hier die Inselbahnstrecke nach Petersdorf u. Orth ab.

Fotos:
Michael Hecht.





Vom Betriebsbhf. Burg West aus dampfte der Lr-Park des beschriebenen und illustrierten DLFB-Sonderzuges in den benachbarten Fährbhf. Puttgarden weiter, wo seine Fahrzeuge bei und nach Ankunft auf den nebenstehenden Bildern zu sehen ist.

Obwohl sie immer mal wieder hierher kamen und noch hierher kommen, waren u.sind Dampflokomotiven an dieser Stelle doch stets eine Besonderheit.

Fotos:
Michael Hecht.