

Aber auch Diesellokomotiven vom Typ 'V 100 Ost' waren und sind im Fährbhf. Puttgarden bestimmt keine Alltäglichkeit ! Durch den DLFB-Sonderzug v. Berlin kam eine derartige V 100 am 9.7.2016 in Form d.WFL-Lok 22 hierher. Auf den neben stehenden Bildern bereitet sie sich darauf vor, die Sonderzugwagen auf's Abstellgleis zu ziehen. An der Dampflok 03 2155-4 erfolgte inzwischen bereits eine routinemäßige Durchschau.

Fotos:  
Michael Hecht.



Nachdem die WFL-Diesellok 22 die Wagen des DLFB-Sonderzuges von Berlin in die Abstellanlage gezogen hatte, blieb die Zuglok dieses Sonderzuges, das bestens gepflegte Dampfross 03 2155-4, noch für einige Zeit alleine am einzig noch betriebsfähigen Bahnsteig des Fährbahnhofes Puttgarden stehen. Auch das direkte Umfeld dieses Bahnsteiges zeigt deutl., das die meisten Gleise des genannten Bahnhofes zwar noch vorhanden sind, aber nicht mehr benutzt werden. Die Natur gewinnt hier langsam aber sicher wieder die Oberhand.

Wenn die feste Querung des Fehmarn-Beltes Wirklichkeit wird, verschwindet auch d. Fährbahnhof in Puttgarden u. Dampflokensätze auf die Insel Fehmarn werden dann schwieriger od. sogar unmöglich.

Fotos:  
Michael Hecht.





Schließlich dampfte auch Lok 03 2155-4 aus dem Fährbhf. Puttgarden heraus und alleine an dessen Rand auf ein noch befahrbares Nebengleis in Straßennähe, wo bereits ein mit Kohle beladener Lkw wartete. Von ihm aus wurde die o. a. Dampflok mit d. 'schwarzen Gold' versorgt, das sie für die Rückbeförderung ihres Sonderzuges nach Berlin benötigte. Während



Fotos:  
Michael Hecht.



Während dieser Beladezeit wurde auch für das Abölen des Treibradgestänges und anderer relevanter Lauf- u. Triebwerkteile von Dampflok 03 2155-4 gesorgt. Derart routiniert erneut fahrtüchtig hergerichtet, fuhr diese Lok wiederum solo in den Fährbahnhof zurück.



Fotos:  
Michael Hecht.

Ein schwarzes u. ein weisses Eisenbahn-Triebfahrzeug. mit jeweils schmalen roten Streifen in gemeinsamem Treffen im Fährbhf. Puttgarden bildet wahrlich keine Alltäglichkeit. D. schwarze Traktionsmobilität in Form von Dampflokomotiven bildete in diesem Bhf. stets eine Rarität; denn für den Einsatz derartiger Lokomotiven wurde dieser Bahnhof nicht gebaut. Rd. 40 Jahre lang beherrschten hier Diesellokomotiven in roter Farbgebung das Bild, das ab d. Mitte der 1970er Jahre durch beige-blaue Kolleginnen ergänzt wurde. Schneeweiße Triebfahrzeuge d. Schiene kommen hierher seit 2006 als ICE-Triebwagen der Baureihe 605. Was aber 2017 vorbei sein wird. Dann werden derartige Triebwg. noch seltener nach Puttgarden kommen als die Kolleginnen schwarzer Dampflok-Zunft! Die hier auch schon jetzt anzutreffenden u. 2017 die 605 gänzlich ersetzenden DSB-Dieseltriebzüge der Klasse MF erstrahlen in einem nicht ganz 'reinen' Weiss mit Grauton. Geblieben ist im o. a. Fährbahnhof das Triebfahrzeug-Rot durch die 648-Fahrzeuge d. Regionalverkehrs u. wenige Diesellok-Resteinsätze (218). Und selten mal anhaltend schwarzer Dampfross-Besuch. Wie auch neben stehend abgebildet am 9.7.2016, als die schwarze 03 2155-4 in Puttgarden dem weissen 605 016 begegnete.

Fotos:  
Michael Hecht.





Immer wieder interessant und faszinierend ist es zu beobachten, wenn sich im Fährbahnhof Puttgarden die Eisenbahnfahrzeuge auf die Fährschiffe des Fehmarn-Belts begeben oder von diesen herunter auf Fehmarn'sche Inseln rollen. Am 9.7.2016 war dieses bei dem von Hamburg nach Kopenhagen fahrenden ICE 37 der Fall, der aus dem Dieseltriebzug 605 016 ('WEHRHEIM') bestand und in Puttgarden auf das Eisenbahndeck der Scandlines-Fähre 'Prins Henrik' brummte. Umgekehrt kam im Sommer 1968 ein Fern-Reisezug von Kopenhagen auf dem DSB-Fäherschiff 'Danmark' in Puttgarden an. Sein Zugstamm wurde von der Bundesbahn-Diesellok 221 109 aus diesem Fäherschiff heraus gezogen. Diese Lok brachte den auf dem unteren Foto abgebildeten Zug auch von Puttgarden nach Hamburg und übernahm seine Kopenhagener Wg. mit zwei ab hier in diesem Zug mitgeführten Gepäckwagen, die gleich hinter der 221 zu sehen sind. Der erste von ihnen ist ein Altbau-Fahrzeug. Im lokbespannten Zugdienst wurden die Wagen auf die Fährschiffe des Fehmarn-Belts von einer der in Puttgarden eingesetzten Rangierlokomotiven geschoben. Alles längst vorbei - wie auch der 605-Einsatz an dieser Stelle hier spätestens 2017 Geschichte sein wird. Und bei Verwirklichung der festen Belt-Querung rd. zehn Jahre danach der gesamte Fährbahnhof in Puttgarden und zumindest der Eisenbahn-Fahrzeugtransport auf den Fähren des Fehmarn-Belts.

Fotos: Michael Hecht.

Nachdem der Dieseltriebzug 605 016 im Fährschiff 'Prins Henrik' verschwunden war, konnte Dampflok 03 2155-4 bis an die nördl. Spitze des Fährbahnhofes Puttgarden nachrücken. Fast an der Ostsee die auf auf dem unteren Bild im Hintergrund sichtbar ist, gab es für diese Lok hier zwar nicht Wasser aus diesem Meer; aber aus einem Hydranten der Fährschiff-Reederei Scandlines mit entsprechender Schlauchverlegung über ohnehin nicht mehr benutzte Gleise hinweg.

Fotos:  
Michael Hecht.



Die Zeiten, in denen es in Puttgarden noch eine eigene Bahnfeuerwehr gab, sind längst vorbei. Und auch der Wasserkran, der hier von 1963–1972 noch vorhanden war, ist seit Jahrzehnten verschwunden. Planmäßig kamen Dampflokomotiven nie in den im Mai 1963 eröffneten Fährbahnhof Puttgarden; aber bei Diesellok-Ausfall oder Diesellok-Mangel verirrten sich bis 1972 immer wieder '50er'-Dampfer als V-Lok-Ersatz vor Güterzügen nach Puttgarden. Um diese Ersatz-Dampf-rösser mit Wasser versorgen zu können, installierte man im Bw Puttgarden eigens einen Wasserkran. Bei den heutigen Dampflok-Besuchen im o. a. Fährbahnhof wird zur Wasserversorgung auf die Scandlines-Anlagen am Fährbecken zurück gegriffen, was aber auch bei 03 2155-4 am 9.7.2016 gut klappte. Das beobachtete und registrierte auch fasziniert und anerkennend u. Bedien- und Begleitmannschaft dieser schönen WFL-Lok.

Bevor es die Fehmarnsundbrücke gab und auf Fehmarn's Inselbahn noch regelmäßiger Dampflok-Einsatz stattfand, hatte der stets mit d. Wasserqualität auf dieser Ostseeinsel zu kämpfen. Was schon frühzeitige Verwendung von Diesellokomotiven u. Dieseltriebwagen auf dieser heute längst d. Vergangenheit angehörenden Inselbahn bewirkte. Schon damals war Fehmarn's Eisenbahn Dieseldomizil.

Fotos:  
Michael Hecht.





An der gleichen Stelle, an der im Fährbahnhof Puttgarden am 9.7.2016 die WFL-Dampflok 03 2155-4 mit Wasser versorgt wurde, rangierte am 23.9.1972 die Bundesbahn-Diesellok 265 003 mit einem DB-Speisewagen älterer Bauart. Er war in einem der Kopenhagen-Schnellzüge hierher gekommen, in denen Speisewagen stets nur bis Puttgarden aus Richtung der südlichen und



westlichen Alt-Bundesrepublik liefen. Entsprechend umgek. auch ab Puttgarden. Die Rangierlok 265 003 bringt den abgebildeten Speisewg. nun in die Abstellanlage.

Heute besucht ein solcher Wagen, wie ihn das neben stehende Bild zeigt, den Bhf. Puttgarden nur noch in den hier seltenen Sonderzügen, die aus musealem oder nostalgischem Rollmaterial bestehen. Auch im DLFB-Dampf-Sonderzug, der am 9.7.2016 mit Lok 03 2155-4 nach Puttgarden kam, war ein ähnlicher Speisewagen enthalten ! 1972 waren derartige



Wagen hier noch ganz normal und alltäglich. Ebenso wie die Rangier-Diesellokomotiven der Baureihe V 65 (ab 1968 = 265). Allerdings endete ihr Einsatz im Fährbahnhof Puttgarden wenige Tage nachdem am 23.9.1972 die obige Aufnahme entstand. Drei Maschinen der Baur. V 65 bzw. 265 waren vom Winterfahrplan 1963 bis zum Beginn des Winterfahrplanes 1972 für den Verschubdienst im o. a. Fährbahnhof eingesetzt. Vorher versahen V 36 diese Aufgabe, danach V 60. Seit 1998 ist ein Einsatz von Rangierlokomotiven in diesem Bahnhof nicht mehr notwendig. Sie sind hier seither verschwunden und seltener als Dampflokomotiven, die sich zumindest einmal pro Jahr mit Sonderzügen an dieser Stelle blicken lassen. 2016 war dieses am 9. Juli mit dem DLFB-Sonderzug von Berlin (bzw. dessen Leerpark) der Fall.

Fotos: Michael Hecht.



Frisch mit Wasser versorgt, dampfte Lok 03 2155-4 vom Fährbecken in Puttgarden durch den Personenbhf. hindurch zur Abstellanlage, wo sie wieder mit den übrigen Fahrzeugen, mit denen sie am 9.7.2016 unterwegs war, verbunden wurde.

Fotos:  
Oben + Mitte = Michael Hecht.  
Unten = Iefo.



Der Abstellbahnhof in Puttgarden wird nur noch wenig benutzt. Die Fahrzeuge des Berliner Sonderzugbesuches mußten hier noch am Nachmittag d. 9.7.2016 warten, bevor sie die Rückfahrt von Fehmarn nach Berlin antreten konnten.



Dabei rollte an ihnen auch der von der RBSH-Diesellok 218 333 beförderte Wochenend-Ausflugs-RE 21 450 v. Hambg. vorbei, dessen doppelstöckige Wendezug-einheit nach kurzem Aufenthalt als RE 21 451 von Puttgarden nach Hamburg zurück 'dieselte'. Die o. a. Ausflugs-RE sind die einzigen planmäßigen Zugleistungen, mit denen 218-Lokomotiven u. Doppelstockwagen den Fährbhf. Puttgarden erreichen.



Auch d. DLFB-Sdztg. begann seine Rückfahrt zunächst mit Dieseltraktion. Sein Leerpark wurde v. WFL-Lok 22 von Puttgarden nach Fehmarn-Burg gezogen. Auf dem unteren Bild ist dieser Leerzug auf seiner Fahrt zwischen Puttgarden und Burg West zu sehen.



Fotos: Iefo.

Auf dem oberen Bild ist die WFL-Diesellok mit den übrigen Fahrzeugen des DLFB-Sonderzuges als Lr-Zug von Puttgarden her im Bhf. Fehmarn-Burg eingetroffen. Von hier aus fuhr dieser Sonderzug als besetzter Zug am Abend des 9.7.2016 nach Berlin zurück. Seine Fahrzeugkette wurde dabei nun wieder von Dampflok 03 2155-4 als Zugmaschine befördert: Und das durchgehend von Fehmarn-Burg bis Berlin-Schöneweide. Die o. a. WFL-Dampflok fuhr dabei genauso störungsfrei und zuverlässig wie auf der Hintour. Kurz nach seiner Abfahrt in Fehmarn-Burg erreichte der o.a.Rückfahrt-Sonderzug nach Berlin auf der Fehmarnsundbrücke erneut das ostholsteinische Festland, was auf dem mittleren Foto zu sehen ist. Nach Fahrt durch den Festlandsteil des ehemaligen Kreises Oldenburg/Holstein, aus dem 1970 zusammen mit dem Kreis Eutin d. noch heute bestehende Kreis Ostholstein gebildet wurde, passierte der o.a. Sonderzug den Bhf. Neustadt Nord, was das untere Bild zeigt. Dieser Bhf. ist als einziger der Bahnlinie Bad Schwartau-Puttgarden noch mit Form-Signalen ausgerüstet und in ihm kreuzte bis z.Anfang d. 1980er Jahre auch die an anderer Stelle dieser Folge v. 'LBE-Expr.' beschriebene Bahnlinie Eutin-Neustadt/Holst. mit d.Strecke Bad Schwartau-Puttgarden.D.Eutin-ner Bahnlinie nach Neustadt gibt es heute nicht mehr. Neustadt Nord bildet einen ausschl.Betriebsbhf. Für den Personenverkehr existiert in Neustadt/H. östl. vom Bbf Nord ein Kopfbahnhof mit einem Gleis und einem verbliebenen Restgleis.

Fotos:  
 Oben = Bahnstern.  
 Mitte = St. Motz.  
 Unten = 628 222.



Zwischen Neustadt/  
Holstein und Lü-  
beck mußte der  
DLFB-Sonderzug  
Fehmarn-Burg -  
Berlin noch einen  
Halt im Bhf. von  
Timmendorfer Strand  
einlegen, bei dem  
dieser Sonderzug  
mit dem planmä-  
ssigen RB-Zug  
21 728 + 21 778,  
der auch den  
RBSH-Triebwagen  
648 462 enthielt,  
kreuzte. Dieser Halt  
bot auch mal der Speisewagen-Servicemannschaft des o. a. Sonderzuges eine  
Fotografiermöglichkeit. Foto: Bahnstern.



Auch bei Dampflok-Sonder-  
zügen, die sich in der  
Vergangenheit zwischen  
der Insel Fehmarn und  
Lübeck bewegten, muß-  
ten wegen der Einglei-  
sigkeit des Vogelflug-  
linien-Schienenweges in  
Ostholstein ähnliche  
Halte stattfinden. So  
auch am 23.9.1972, als d.  
Bundesbahn-Dampflokomotive  
012 077 einen Sonderzug v.  
Puttgarden nach Hamburg  
zurück brachte, den sie  
auch auf der Hinfahrt auf  
die Insel Fehmarn geschleppt  
hatte. Auf der Rücktour  
wurde dieser Sonderzug  
im Bhf. Groß Schlamin



zwischen Lensahn und Neustadt/Holstein vom planm. D 397 (Kopenhagen-Hamburg, HANSA-EXPRESS) überholt. Diesen Zug beförderte die DB-Diesellok 221 133 von Puttgarden nach Hamburg. Der oben abgebildete 012er-Sonderzug, an dem der HANSA-EXPRESS in Groß Schlamin vorbei fuhr, verkehrte damals zur Verabschiedung des planmäßigen Dampflok-Betriebes in der Bundesbahndirektion Hamburg. Zum Regel-Dampf-Betrieb in der BD Hamburg gehörte die Bahnverbindung Lübeck-Puttgarden wie schon an anderer Stelle beschrieben gar nicht. Umso erstaunlicher war es, daß gerade hier der Hamburger Dampf-Abschieds-Zug fuhr. Danach war zwischen Lübeck und Puttgarden für die folgenden 15 Jahre lang kein Dampflokeneinsatz zu erleben. Derartige Einsätze vor Sonderzügen an diesen Stellen in jüngerer Vergangenheit waren von Maschinen aus ehem. Reichsbahn-Rollmaterial geprägt. Eine Lok der Baur. 01.10 bzw. 012 ist schon sehr lange nicht mehr über die Vogelfluglinie gedampft !  
Foto: Michael Hecht.

Nach dem Kreuzungshalt in Timmendorfer Strand erreichte der DLFB-Sonderzug von Fehmarn-Burg nach Berlin bald den Hauptbahnhof von Lübeck, wo dieser Sonderzug auf Gleis 9 hielt. Dieses am Abend d. 9.7.2016 sogar 42 Minuten lang! Viele Schaulustige sahen sich auch schon wie auf seiner Hinfahrt den DLFB-Sonderzug von/nach Berlin nach entsprechender Zeitungsankündigung im Lübecker Hbf an und bewunderten an seiner Spitze vor allem seine Zuglok - das Dampfross 03 2155-4.



Auch die Sonderzug-Passagiere genossen den etwas längeren Halt im Hbf d. Trave-Hansest., der noch durch den Ausfall eines Betriebshaltes zwischen Neust. und Lübeck im dortigen Hbf ausgedehnt wurde. Nach Süden konnte von hier aus erst zur planmäßigen Abfahrtszeit weitergefahren werden.



Fotos:  
Oben und Mitte = Johann Burmester.  
Unten = Andrea Hammer.

Immerhin gab's während des DLFB-Sonderzughaltes in Lübeck Hbf am Abend des 9.7.2016 vor allem für die Sonderzug-Fahrgäste auf den Nachbargleisen f. in Berlin nicht so zu erlebenden Planzugverkehr zu sehen. 605 018 ('JEVER') verließ den o. a. Hbf auf seiner Fahrt als ICE 32 von Kopenhagen nach Hamburg. Nach ihm rollten Doppelstockzüge aus Lübeck Hbf heraus und in ihn herein. Unde auch eine von Hamburg nach Kopenhagen brummende 'Gumminase' der DSB ließ sich in 03er-Dampfnachbarschaft noch blicken.

Fotos:  
Michael Hecht.



Die kahle Fläche neben dem Haltegleis des DLFB-Sonderzuges im Lübecker Hbf an dessen Westrand bildete einst das Gelände d. privaten 'Lübeck-Segeberger Eisenbahn' mit deren Pbf in Lübeck gleich neben d. Hbf. Der Segeberger Bhf.-Teil war hier bis 1964 in Betrieb und wurde danach in einen Zusatz-Abstellbahnhof für den o. a. Hbf umgebaut. Als dieser Zusatzbhf. nicht mehr benötigt wurde, verschwanden die Gleise am Westrand von Lübeck Hbf mit Ausnahme des Rest-Abstellgleises 10 in den 1990er Jahren. Auf Teilen des einstigen Bahngeländes an dieser Stelle entstand ein nur wenig genutztes Parkhaus.

Nachdem der DLFB-SdZg. auf dem angrenzenden Hbf-Gleis 10 seinen Lübecker Rückfahrt-Aufenthalt beendet hatte, verließ er Lübeck Hbf erneut mit Volldampf. Diesmal zur Weiterreise nach Berlin.

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



**Berlin macht Dampf**



Auch bei der Abfahrt des DLFB-Sonderzuges nach Berlin aus Lübeck Hbf war noch einmal d. interessante u. imposante Wagenkette dieses Sonderzuges zu bewundern. Und natürlich auch nochmal seine Zweitlok, die WFL-Maschine 22 am Zugschluss. WLF-Diesellokomotiven kommen auch nicht ganz so oft nach Lübeck; aber öfters als die WFL-Dampfkollegin 03 2155-4.



Auf dem unteren Bild ist im Hintergrund die Abstellanlage von Lübeck Hbf zu sehen, in der auch am 9.7.2016 RBSH-Elektrolokomotiven d. Baur. 112 ihre Wochenendpause mit ihren Doppeldecker-Zügen verbrachten. In denen sind vereinzelt noch ehem. DR-Wagen als letzte Reichsbahn-Personenwagen d. Regelbetriebes in Lübeck zu finden. Sonst kommen DR-Reisezugwagen nur noch in Sonderzügen wie dem am 9.7.2016 auf die Gleise der Trave-Hansestadt.



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

Der DLFB-Sonderzug Fehmarn-Burg - Berlin durchfuhr bald hinter dem Lübecker Hbf den Ortsteil Lübeck-Genin und hatte hier auf dem neben stehenden Bild schon die Strecke nach Büchen erreicht. Im Bildblick rechts gesehen begleitete ihn noch für eine kurzes Stück die Bahnlinie von Lübeck nach Bad Kleinen.



Durch den Bahnhof der Inselstadt Ratzeburg dampfte der o. a. Sonderzug anschließend ohne Halt hindurch. Trotzdem hatten sich auch hier nach entsprechender Presseankündigung viele Schaulustige und 'Sehleute' eingefunden, um die Durchfahrt dieses Sonderzuges mit seinem Dampfross zu erleben. Einst bogen hier in Ratzeburg die von Kiel über Lübeck nach Berlin rollenden Plan-Schnellzüge ebenfalls im 03er-Schlepp (aber mit 03ern der Ursprungsausführung) auf das Gleis der 'Kaiserbahn' ab, um über Zarrentin Hagenow Land unter Umfahrung von Büchen direkt zu erreichen. Seit 1945 ist das wegen der seitdem bestehenden Schienenlücke westlich von Zarrentin nicht mehr möglich und so dampfte der DLFB-Sonderzug Fehmarn-Burg - Berlin wie auf seiner umgekehrten Hinfahrt über Mölln, Büchen und Boizenburg nach Hagenow Land. Fotos: Iefo.



# Berlin macht Dampf

Im Bahnhof Hagenow Land wurden mit Hilfe der Freiwilligen Feuerwehr Hagenow (wie auch schon auf der Hintour) nochmal die Wasservorräte der Dampflok 03 2155-4 ergänzt.



Danach dampfte der DLFB-Sonderzug Fehmarn-Burg - Berlin auf der Bahnverbindung Hamburg - Berlin in die beginnende Nacht vom 9. auf den 10.7.2016 hinein.

Eine gelungene u. schöne DLFB-Fahrt ging langsam zu Ende und das auf traditionsreicher Bahnstrecke, die im Herbst 2016 auf ihr 170-jähriges Bestehen zurück blicken kann. Schön, daß man auf ihr trotz längst (wieder) erreichten High-Tech- und Schnellfahr-Status immer nochmal Dampflokomotiven im Einsatz erleben kann. In einem weiteren besonderen Jahr des Bestehens dieser Strecke von der Elbe an die Spree und umgekehrt sorgte der beschriebene DLFB-Sonderzug für einen derartigen Einsatz. Immerhin benutzte dieser Sonderzug den größten Teil der traditionsreichen Berlin-Hamburger Bahn (Berlin-Büchen und umgekehrt).



Fotos: Oben + Mitte Jürgen Bühring.  
Unten = Michael Hecht.

**Fehmarn** Berlin macht Dampf Dampfloktreunde Berlin e.V.

*900 km Volldampf zur Vogelfluglinie* 09.07.2016



DPE 13499 DPE 6204

---

**Berlin-Schöneweide -**


*Berlin-Lichtenberg - Berlin Gesundbrunnen -  
Wittenberge - Ludwigslust - Hagenow Land -  
Büchen - Lübeck Hbf - Oldenburg (Holst) -*

**Fehmarn**  
Burg auf Fehmarn

*Oldenburg (Holst) - Lübeck Hbf - Büchen -  
Hagenow Land - Ludwigslust - Wittenberge -  
Berlin Gesundbrunnen - Berlin-Lichtenberg -*

**Berlin-Schöneweide**



## DR-Baureihe 03 (Rekolok)

Dienstmasse:	175 t
Achslast:	19 t
Höchstgeschwindigkeit v/r:	130 / 50 km/h
Kohlevorrat:	10 t
Wasservorrat:	34 m <sup>3</sup>
Länge:	23905 mm
Kl. Radius:	180 m
Leistung:	1980 PS

Bei der *Rekonstruktion* der Baureihe 03 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR ab 1957 wurde der ebenfalls bei den Baureihen 41 bzw. 22 verwendete vollständig geschweißte Neubaukessel Typ 39 E mit Verbrennungskammer verwendet. Dieser konnte bei Nennleistung mit 14 Tonnen Dampf je Stunde zwei Tonnen Dampf mehr als der Kessel der Ursprungsausführung liefern.

**Unsere Lokomotive** wurde als 03 155 im Jahre 1934 bei der Fa. Borsig in Berlin gebaut. Sie war über Jahrzehnte hinweg stets im Raum Halle / Leipzig beheimatet und dort meist im Schnellzugdienst in Richtung Berlin eingesetzt. Im Jahre 1975 erhielt sie als eine der letzten 03 überhaupt den Reko-Kessel der Lok 22 007. Ihre letzten Einsatzjahre verbrachte die Lok, seit 1970 EDV-gerecht als 03 2155-4 bezeichnet, beim Bw Lutherstadt Wittenberg. Auch von dort aus führten ihre Leistungen häufig in die Hauptstadt der DDR, Berlin. Nach dem Ende ihrer planmäßigen Einsätze 1978 fand die Lok noch zeitweise als Heizlok Verwendung. 1984 wurde sie in die BRD verkauft und gelangte dort zu einem Eisenbahnmuseum in Dieringhausen. Im Jahre 2010 kaufte die Firma Wedler & Franz Lokomotivdienstleistungen (WFL) die Lok und führte vor Ort in 2-jähriger, sehr aufwendiger Arbeit eine Hauptuntersuchung zur betriebsfähigen Aufarbeitung durch. Seit Mai 2012 ist die 03 2155-4 wieder betriebsfähig und hat ihre neue Heimat im Lokschuppen der sächsischen Kleinstadt Nossen gefunden. Sie wird von WFL deutschlandweit vor Sonderzügen eingesetzt.

Die Fahrzeuge der Baureihe 03 wurden zwischen 1930 und 1938 als Schnellzuglokomotive für Strecken gebaut, die nur für Radsatzlasten bis 18 t geeignet waren. Von der konstruktiv an die Baureihe 01 angelehnten Lokomotivgattung sind 298 Exemplare durch die Firmen Borsig, Krupp, Henschel, und Schwartzkopff gebaut worden.

1968 waren bei der DB noch 45 Exemplare der nun als Baureihe 003 bezeichneten Lokomotiven im Einsatzbestand. Sie waren in folgenden Betriebswerken beheimatet: Braunschweig, Bremen Hbf, Bw Hamburg-Altona, Husum, Mönchengladbach und Ulm.

Die letzten zehn Lokomotiven der Baureihe 003 der DB wurden ab 1971 von Ulm aus eingesetzt, 1972 wurden als letzte 003 088, 003 131 und 003 268 ausgemustert.

Die Deutsche Reichsbahn (DR) der DDR hatte 86 Maschinen im Bestand. Ab dem Jahr 1960 stattete die Reichsbahn bei Ausbesserungen nach Schadgruppe L4 ihre Fahrzeuge mit Mischvorwärmern und Hinterkesseln in Schweißkonstruktion aus. Im Gegensatz zur DB wurde die Baureihe 03 bei der DR nicht Anfang der 1970er Jahre ausgemustert, sondern weiterhin im Reisezugdienst eingesetzt. Zu den mehr als zehn Stationierungs-Betriebswerken gehörten unter anderem Berlin Ostbahnhof, Rostock, Schwerin, Wittenberge, Frankfurt (Oder), Halle und Leipzig.

Im Zuge der Ausmusterung der Baureihe 22 rekonstruierte man zudem zwischen 1969 und 1975 insgesamt 55 Stück der Baureihe 03 unter Verwendung der nur einige Jahre alten Verbrennungskammerkessel Typ 39 E der ausgemusterten Baureihe 22. Die rekonstruierten 03 unterschieden sich äußerlich zur Ursprungsausführung augenfällig dadurch, dass auf dem Kessel nur der Sandkasten und ein Dampfdom aufgebaut waren. Einige wenige Maschinen wurden auch mit fabrikneuen Kessel des gleichen Typs ausgestattet. Letztlich sind bis auf die Lok 03 001 alle DR-Maschinen zumindest mit Mischvorwärmer und neuen Hinterkesseln ausgestattet worden.

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit der Lokomotiven betrug zunächst 120 km/h, nach Verstärkung der Bremsen und Vergrößerung der Laufradsatz-Raddurchmesser dann 130 km/h.

Die Lokomotiven der Baureihe 03 konnten in der Ebene einen Schnellzug mit einer Wagenzugmasse von 430 t mit 120 km/h und einen solchen mit einer Masse von 790 t mit 100 km/h befördern. Auf einer Steigung von zehn Promille konnten noch 480 t mit 50 km/h bewegt werden.

**Dirk Voigt.**

Große Fernreisen in Deutschland

2b, d

2b Berlin—Büchen—Hamburg und Kiel

km	Zug Nr.	D 166	E 565	D 164	E 849	D 1066
0	Berlin Friedrichstr B1	ab	5.51	12.57		15.38
5	Berlin Zoo Garten	ab	6.14	13.19		16.02
266	Schwanheide	an	10.58	18.10		21.08
273	Büchen	an	11.18	18.33		21.27
	Büchen	ab	11.26	18.42		21.36
	Büchen	an		19.19		
49	Lübeck Hbf A 3-6	an	11.49	19.29		21.39
80	Eutin	an	12.36	20.09		22.14
85	Malente-Gremsmühlen	an	13.16	20.44		22.45
98	Plön	an	13.24	20.51		23.35
127	Kiel Hbf	an	13.34	21.03		23.40
	Kiel Hbf	ab	13.10	21.42		23.12
273	Büchen	an	11.35	18.46		21.39
320	Hamburg Hbf A 1-5	an	12.10	19.29		22.14
	Hamburg Hbf A 3-6, 11a	ab	12.40	20.00		22.45
	Lübeck Hbf	ab	13.50	20.45		23.35
	Hamburg Hbf	ab	12.25	20.10		23.40
	Bremen Hbf	ab	13.47	21.32		1.12
320	Hamburg Hbf	an	12.23	19.35		23.15
322	Hamburg Dammtor	an	12.27	19.39		
327	Hamburg-Altona A1, A2	an	12.37	19.49		
	Hamburg-Altona	an	X 12.29	13.08		20.73
	Neumünster 112e	an	X 13.20	14.06		21.05
	Kiel Hbf 114d	an	X 13.43	14.10		21.29
	Flensburg A 2	an	X 14.39	15.59		22.17

**Neuer Saisonzug D 1066 von Berlin nach Hamburg**

ⓐ von 25. bis 27. V., 30. V. bis 3. VI. und 14. VII. bis 21. VIII.

a = ✕ außer Sa  
b = täglich außer Sa  
c = Sa und +

☞ siehe Kurswagenverzeichnis unter der betreffenden Zug Nr

2b, d Gegenrichtung

Große Fernreisen in Deutschland

2b Hamburg und Kiel—Büchen—Berlin

km	Zug Nr.	D 774	D 1065	E 2280	D 163	E 2288	D 165
	Flensburg A 2	113a ab	6.30	6.27			12.39
	Kiel Hbf 114d	113 ab	6.06	7.35			14.59
	Neumünster 112e	113 ab	5.49	8.00			14.06
	Hamburg-Altona	113a an					16.13
0	Hamburg-Altona A1, A2	108 ab					16.27
5	Hamburg Dammtor	110 an					16.35
7	Hamburg Hbf	an	6.49	9.05			15.04
	Bremen Hbf	an	4.30	6.54	6.59		14.04
	Hamburg Hbf	an	6.04	8.14	8.34		15.39
	Lübeck Hbf	A 3-6 ab	6.16	7.49			12.52
	Hamburg Hbf	114b an	7.05	8.34			14.36
7	Hamburg Hbf	110 an	X 7.23	9.15			15.45
54	Büchen	an	X 8.05	9.56			17.23
	Kiel Hbf	an	6.06	7.35			14.51
	Plön	an	X 5.57	8.21			14.53
	Malente-Gremsmühlen	114d an	X 6.02	8.21			15.06
	Eutin	an	6.47	9.00			15.45
	Lübeck Hbf A 3-6	an	7.14	9.45			15.55
	Büchen	an	7.57	9.45			16.43
54	Büchen	an	X 8.09	10.12			17.26
61	Schwanheide	an	X 8.18	10.21			17.34
322	Berlin Zoo Garten	an	X 8.38	10.39			17.54
327	Berlin Friedrichstr B, 2 m	an	X 13.45	15.43			21.45
	Berlin Friedrichstr B, 2 m	an	X 14.10	16.10			23.11

**Neuer Saisonzug D 1065 von Hamburg nach Berlin**

ⓐ vom 26. bis 28. V., 1. bis 4. VI. und 15. VII. bis 22. VIII.

t = verkehrt ✕, auch 30. V.

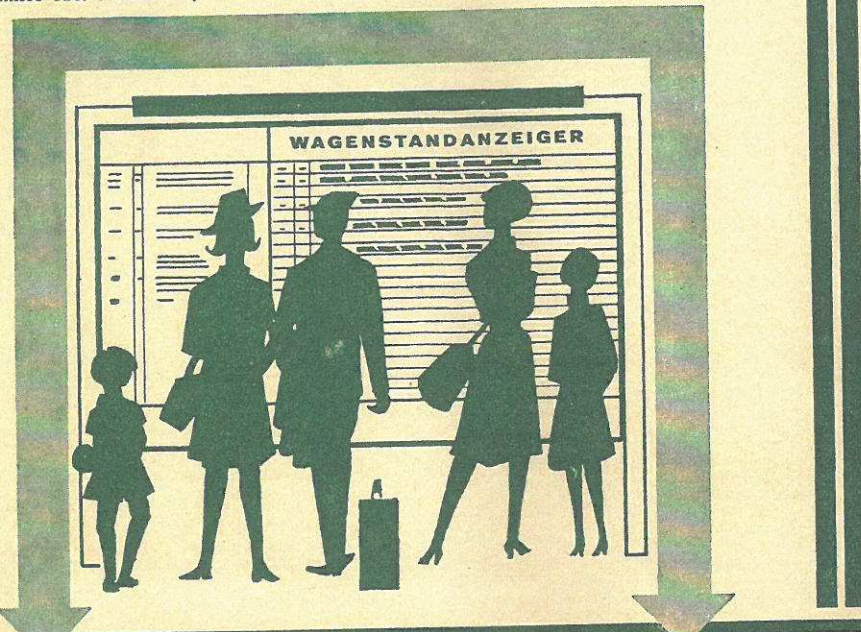
☞ siehe Kurswagenverzeichnis unter der betreffenden Zug Nr

Fahrplan für die Reisezüge der Bahnverbindung Berlin-Hamburg als Auszug aus dem für den Sommerfahrplan 1966 gültigen DB-Kursbuch - also der Zeit, nach der genau 50 Jahre später der DLFB-Sonderzug mit der historischen Schnellzug-Dampflokomotive 03 2155-4 aus ehem. Reichsbahn-Rollmaterial am 9.7.2016 ebenfalls den größten Teil dieser Bahnverbindung (genau von Berlin bis Büchen und zurück) benutzte ! Auch vor 50 Jahren wurden alle oben aufgeführten Plan-Schnellzüge (immerhin 1966 zum ersten Mal in der Nachkriegszeit 3 Zugpaare und damit für damalige Verhältnisse nicht wenige!) hier von Berlin bis Hamburg (!) und umgekehrt von DR-Dampflokomotiven der Baureihe 03 (Bw Wittenberge) befördert. Lokwechsel von 03 auf 03 gab es dabei stets jeweils bei einem Betriebshalt (ohne dort möglichen und gestatteten Ein- od. Ausstieg) in Wittenberge - teilweise auch in dem der Elbestadt vorgelagerten und zum Streckenabschnitt Wittenberge-Nauen gehörenden Bhf. Kuhlblank. In der obigen Fahrplantabelle sind auch die Anschlußverbindungen für die dort aufgeführten Schnellzüge von Büchen über Lübeck bis Kiel und umgek. enthalten. Einmal am Tag gab es sogar eine durchgehende und umsteigefreie Kurswagen-Verbindung von Kiel über Lübeck und Büchen bis Berlin und umgek. Die die Berliner Kurswagen von Kiel bis Büchen und zurück befördernden Eilzüge wurden von Bundesbahn-Diesellokomotiven der Baureihe V 100.20 (Bw Lübeck) befördert. Außerhalb dieser Kurswg.-Verbindung mußte für die aufgeführten Anschluß-Verbindungen nach/von Kiel und Lübeck jeweils in Büchen umgestiegen werden. Zu den im Anschluss zu benutzenden Züge von/nach Büchen bei dortigem Umstieg in/aus Richtg. Lübeck und Kiel vor 50 Jahren im Sommerfahrplan 1966 gehörte in der Fahrtrichtung Berlin-Holstein E 565 (Goslar-Flensburg), der im Bereich dieser Anschlußverbindung ebenfalls von einer V 100 befördert wurde. Nach Büchen umgekehrt stand in der Umsteige-Anschlußverbindung D 774 (Kiel-Hannover) z. Verfügung, den von Kiel nach Lüneburg eine V-200-Maschine des Bw Hamburg-Altona zog. Etwas langsamer ging es in zweiten derartigen Verbindung von Kiel bis Lübeck in der jeweiligen ETA/ESA-150-Einheit des Pt 1124 und von Lübeck bis Büchen im Schienenbus des Pto-Kurses 3722. Insgesamt lagen die Fahr- und Reisezeiten von Berlin über Büchen bis Lübeck bzw. umgekehrt im Sommer 1966 ähnlich wie beim DLFB-Sonderzug genau fünfzig Jahre später, der am 9.7.2016 auch an die beschriebene Ära des Berlin-Zugverkehrs fünf Jahrzehnte vorher erinnerte und mal wieder seltenerweise eine umsteigefreie Reisezugfahrt von Berlin nach Holstein und umgekehrt bot, wie es sie im Planbetrieb leider nicht mehr gibt.

Michael Hecht.

# KURSWAGENVERZEICHNIS

Übersicht aller **TEE**-, F-, D- und der Kurswagen führenden Eil- und Personenzüge  
Verzeichnisse über Platzkarten, Sonderabteile, Zugnamen und Beschränkungen für Gruppenfahrten



	NR. 9	1.	NR. 12		NR. 18	2.		
--	-------	----	--------	--	--------	----	--	--

SOMMER 22. 5. — 24. 9. 1966

## DEUTSCHE BUNDESBAHN



Vor genau 50 Jahren, im Sommer 1966, konnte man noch anders als heute umsteigefrei u. durchgehend im planmäßigen Reisezugverkehr von Berlin nach Lübeck und/oder umgekehrt fahren. Dieses durch die Kurswagen-Gruppe Berlin-Büchen-Lübeck-Kiel und umgekehrt, die in den 1950er Jahren eingerichtet wurde. Zunächst gab es diese umsteigefreie Kurswagen-Verbindung in der ersten Tageshälfte von Kiel und Lübeck nach Berlin und in der zweiten Tageshälfte auf umgekehrter Strecke. Ab 29.9.1968 wurde auch die Kurswagen-Gruppe Berlin-Lübeck-Kiel in die erste Tageshälfte verlegt. Ab 26.9.1971 fuhren dann aber die Kurswagen-Gr. Kiel-Berlin in d. zweiten Tageshälfte. Und u. so blieb es nun auch: Kurswg. Berlin-Kiel in d. ersten Tageshälfte u. umgek. in der zweiten Tageshälfte. Bis in d. Mitte d. 1970er Jahre bestanden die o.a. Kurswg.-Gruppen aus Reichsbahn-Wg., danach dann aus Bundesbahn-Wagen.

1	2
<b>D 163</b> Hamburg-Altona-Büchen- 1. 2.  Berlin Stadtbahn 1. 2.  Kiel (E 2280)-Büchen (D 163)-Berlin	
<b>F 164</b> LORELEY-EXPRESS 1. 2.  (London) Hoek van Holland Haven (D 164)-Rotterdam-Eindhoven-Venlo-Köln (F 164)-Bonn-Mainz-Mannheim-Karlsruhe-Basel SBB 1. 2.  Hoek van Holland-Basel (466)-Gollhard-Chiasso (315)-Milano (37)-Roma 2.  Hoek van Holland-Mainz (E 1164)-Frankfurt (Main) 1. 2.  Hoek van Hoiland-Mainz (D 268)-München 2.  Hoek van Holland-Mönchengladbach (E 764)-Dortmund 1. 2.  Hoek van Holland-Mönchengladbach (E 764)-Duisburg (D 456)-Athen 1. 2.  Amsterdam (D 268)-Köln (F 164)-Basel (287)-Chur  Hoek van Holland-Basel Bad Bf	
<b>D 164</b> Berlin Stadtbahn-Büchen-Hamburg-Altona 1. 2.   Berlin-Büchen (E 849)-Kiel	
<b>D 165</b> Hamburg-Altona-Büchen-Berlin Stadtbahn 1. 2.	
<b>D 165</b> Köln-Neuß-Düsseldorf-Essen-Dortmund-Hamm (Westf)-Münster (Westf)-Leer (Ostfriesl)-Norddeich 28. V., 17. VI., 25. VI. bis 12. IX. und 17. IX. 1. 2.  Mönchengladbach (E 665)-Duisburg (D 165)-Emden West (vom 25. VI. bis 12. IX. bis Emden Außenhafen) 2.  Mönchengladbach (E 665)-Duisburg (D 165)-Norddeich 1. 2.  Frankfurt (Main) (D 81)-Hagen (D 281)-Münster (Westf) (D 165)-Norddeich (17. VI. und 25. VI. bis 12. IX.)	

<b>E 2280</b> Kiel-Lübeck-Büchen-Lüneburg 1. 2.   Kiel-Büchen (D 163)-Berlin Stadtbahn
-------------------------------------------------------------------------------------------

<b>E 849</b> Lüneburg-Lübeck-Kiel 1. 2.  Berlin Stadtbahn (D 164)-Büchen (E 849)-Kiel
------------------------------------------------------------------------------------------

Neu war nun im Sommer auch eine zusätzl. Kurswg.-Gruppe Berlin-Lübeck-Neustadt/H. und umgekehrt.

Die Kurswagen-Umstellung von den Schnellzügen Berlin-Hamburg auf Eilzüge Lüneburg-Kiel und umgek. (zeitweise auch auf einen eigenen Schnellzug Büchen-Kiel u.zur.) erfolgte stets im Bhf. Büchen. Für die Neustädter Berlin-Kurswg. gab es dann noch einen weiteren Zugwechsel in Lübeck Hbf. 1991 entfielen alle o.a. Kurswagen-Verbindungen, da es nun eigene Züge von Kiel u. Lübeck nach Berlin und zurück gab. Die sind inzwischen aber auch schon längst wieder Geschichte. Ebenso d. 2006 eingerichtete umsteigefreie ICE-Verbindg. v. Berlin nach Lübeck u. umgek. Heute muß f. d. Bahnfahrt v. d. Spree an d. Trave u. umgek. (wieder) stets in Büchen od. Hamburg umgestiegen werden.

Im Sommerfahrplan 1966 fuhr man in den Kurswagen Berlin-Kiel bis Büchen hinter modernisierten DR-Dampflokomotiven der Baureihe 03 (mit Lokwechsel in Wittenberge od. Kuhlblank von einer auf eine andere 03) und von Büchen bis Lübeck oder Kiel hinter einer DB-Diesellok der Baur. V 100.20. Entsprechend umgekehrt war es von Kiel od. Lübeck nach Berlin. Der Kurswagenvershub im Bhf. Büchen geschah mit einer DB-Diesellok der Baureihe V 60.