

VLV-KURZMELDUNGEN

Deutsche Bundesbahn

10. SEPTEMBER 1976



Allgemein

Als Nachtrag zur Berichterstattung über die Umleitungs- und Ersatzmaßnahmen im Zusammenhang mit der Sperrung der Strecke Lauenburg-Lüneburg wegen Dambruches am Elbe-Seiten-Kanal (vgl. letzte Ausgabe von VLV-aktuell) darf mitgeteilt werden, daß am Morgen des 8.8.1976 noch die Züge D 775 (Schwarzwald-Express/Kiel-Seebrugg) und D 1484 (Tirol-Express/Innsbruck-Kopenhagen) über Hamburg umgeleitet wurden. Danach wurde die Strecke Lüneburg-Lübeck wieder für den durchgehenden Betrieb freigegeben.

Baumaßnahmen

Vom 3.9.1976, 20.30 Uhr bis 6.9.1976, 2 Uhr (Freitagabend bis Montagmorgen) fanden zwischen Hamburg-Rahlstedt und Ahrensburg wieder Gleisbauarbeiten statt. Der Vorortverkehr Hamburg-Ahrensburg wurde in dieser Zeit daher wieder zwischen Hasselbrook und Ahrensburg durch Straßenbusse ersetzt (zwischen Hamburg Hbf und Hasselbrook mußte die elektr. S-Bahn benutzt werden). Allerdings fuhren diesmal auch die Nahverkehrszüge Hamburg-Lübeck und umgekehrt voll durch und begannen bzw. endeten nicht in Ahrensburg. Die Fernreisezüge (Schnell- und Eilzüge) wurden zwischen Rahlstedt und Ahrensburg eingleisig geführt, wodurch es auf der Hamburger Strecke Verspätungen gab, die jedoch zum größten Teil nur geringfügig waren.

Zur Beförderung von Bauzügen für die genannten Gleisarbeiten war auch wieder 290 214 (Bw Hannover) herangezogen worden, die vor Beginn der Arbeiten noch im Bw Lübeck abgestellt war !

Dampfbetrieb

Die im Bw Gelsenkirchen-Bismarck zusammengefaßten letzten 044 der DB machen sich vor allem vor Güterzügen um Gelsenkirchen, Wanne-Eickel und Essen nützlich, kommen aber auch z.T. noch in andere Bereiche des Ruhrgebietes. 6-10 Maschinen sind an Werktagen im Einsatz.

Dieselsbetrieb

Wegen der Bauarbeiten zwischen Rahlstedt und Ahrensburg fielen am 4.9. (SA) auf der Strecke Hamburg-Lübeck einige Lok-Leerfahrten aus. Die Maschinen fuhren deshalb als Vorspann-Lokomotiven in planmäßigen Zügen. So traf am 4.9. der E 3028 (Hamburg-Lübeck) mit 220 020 Vorspann und 220 043 Zuglok ein. Die beiden Maschinen schleppten als Wagenpark DAB 20 800, einen ym und einen nf hinter sich. Den E 3053 (Travemünde-Hamburg), bestehend aus nf, ym und DAB 20 805, schob am Nachmittag des 4.9. 220 010. Ab Lübeck Hbf kam vor den nf als Wendezugvorspann bis Hamburg 220 047, womit der Zug nun an beiden Enden je eine 220 besaß. Von Hamburg her traf wenig später der D 1431 (Köln-Rostock) mit 220 018 Vorspann und 221 110 Zuglok ein. Die 220 fuhr sofort leer zur Güterzugübernahme zum Rbf, die 221 rückte zum Schuppen ab. Den D 1431 übernahm die DR-Lok 132 371.

Die samstags bzw. sonntags üblicherweise mit Funk-220 gefahrenen Züge N 4125 (Kiel-Lübeck) bzw. N 4721 (Lübeck-Lüneburg) wurden am 4. bzw. 5.9. von "funklosen" 220 befördert. N 4125 wurde am 4.9. von 220 041 gebracht, am 5.9. zog ihn 220 026. Den bekannten sonntägl. Wagenpark zwei 4 yg und D2i fuhr 220 026 dann weiter als N 4721 nach Lüneburg.

Eine der beiden "bunten" Lübecker 220 kam unlängst mal wieder nach Kreiensen. Am 28.8. war 220 023 auf der Kiel-Kreiensen-Langlauf-Tour vor E 3231/3235 im Einsatz. Am Tag zuvor hatte die Maschine u.a. den E 3035 (Lübeck-Hamburg) gefahren.

Vergeblich warteten Lübecker Eisenbahnfreunde bisher auf die bislang einzige beige-türkise Oldenburger 220 060 vor E 2872/2873. Bisher wurde sie in Lübeck Hbf leider noch nicht gesichtet.

Am 4.9. fuhr vor E 2873 von Kiel nach Kreiensen 220 032. Der Gegenzug E 2872 wurde von 220 073 gebracht, die am folgenden Tag planmäßig vor E 2873 Richtung Süden zurückkehrte. Den E 2872 zog am 5.9. die Braunschweiger 216 070.

Am 3.9. wurde E 3077 (Kiel-Lübeck) außerplanmäßig von der Lübecker 220 022 befördert. Planmäßig hätte dieser Zug mit der Oldenburger 220 032 kommen müssen. Diese war evtl. wegen eines Defektes in Kiel geblieben oder schon in Lübeck vom E 2872 genommen worden.

Für Verspätungen im Hamburger Hauptbahnhof sorgte am späten Abend des 26.8. eine 221, deren genaue Nummer leider nicht zu erkennen war. Mit qualmenden Drehgestellen wurde die defekte Lok vorsichtig von einer 260 in eines der Nebengleise am Postbahnhof "Hühnerposten" gebracht, wo schon der Hilfszug des Bw Hamburg-Harburg auf die weitere Behandlung des 221-Patienten wartete. Dieser Hilfszug besitzt als ständige "Zuglok" übrigens einen 798-Schienenbus.

Der beige-türkise Anstrich der 221 136, 137, 138 und 140 des Bw Villingen entspricht dem der Lübecker 220 012 (insbesondere auch im Hinblick auf die Anordnung der Betriebsnummern). Als Besonderheit tragen die beige-türkisen 221 jedoch ihre Bw-Anschrift nicht am Rahmenende, sondern zusammen mit BD- und AW-Angabe (BD Karlsruhe, Bw Villingen, AW Nürnberg) in der Mitte der Längsseiten unter den Lok-Nummern. Diese Art der Bw-Anschrift war früher auch bei den V 200.0 üblich.

Nach Abgabe von zwei Maschinen an das Bw Oldenburg sind in Villingen noch **25** Lokomotiven der BR 221 stationiert. Diese sind jedoch noch in ganz Süddeutschland zwischen Hof und Konstanz unterwegs und sorgen auf manchen Bahnhöfen für ein wenig Abwechslung in den großen Ansammlungen von 215, 218 und Einheits-Ellok.

Das Einsatzgebiet der Villinger 221 zeigt die Karte auf Seite 3. Ihr Netz ist also wesentlich weitreichender als das der Lübecker 221. Dafür haben diese fast ausschließlich schwere Schnell- und Güterzüge zu schleppen. Das Zugprogramm der süddeutschen 221 ist hingegen recht bunt. Von den schweren Schnellzügen, die sie von den 139-Ellok in Villingen zur Fahrt nach Konstanz übernehmen, über zahlreiche Eilzüge und einige Güterzüge reicht das Angebot bis zu leichten Nahverkehrszügen.

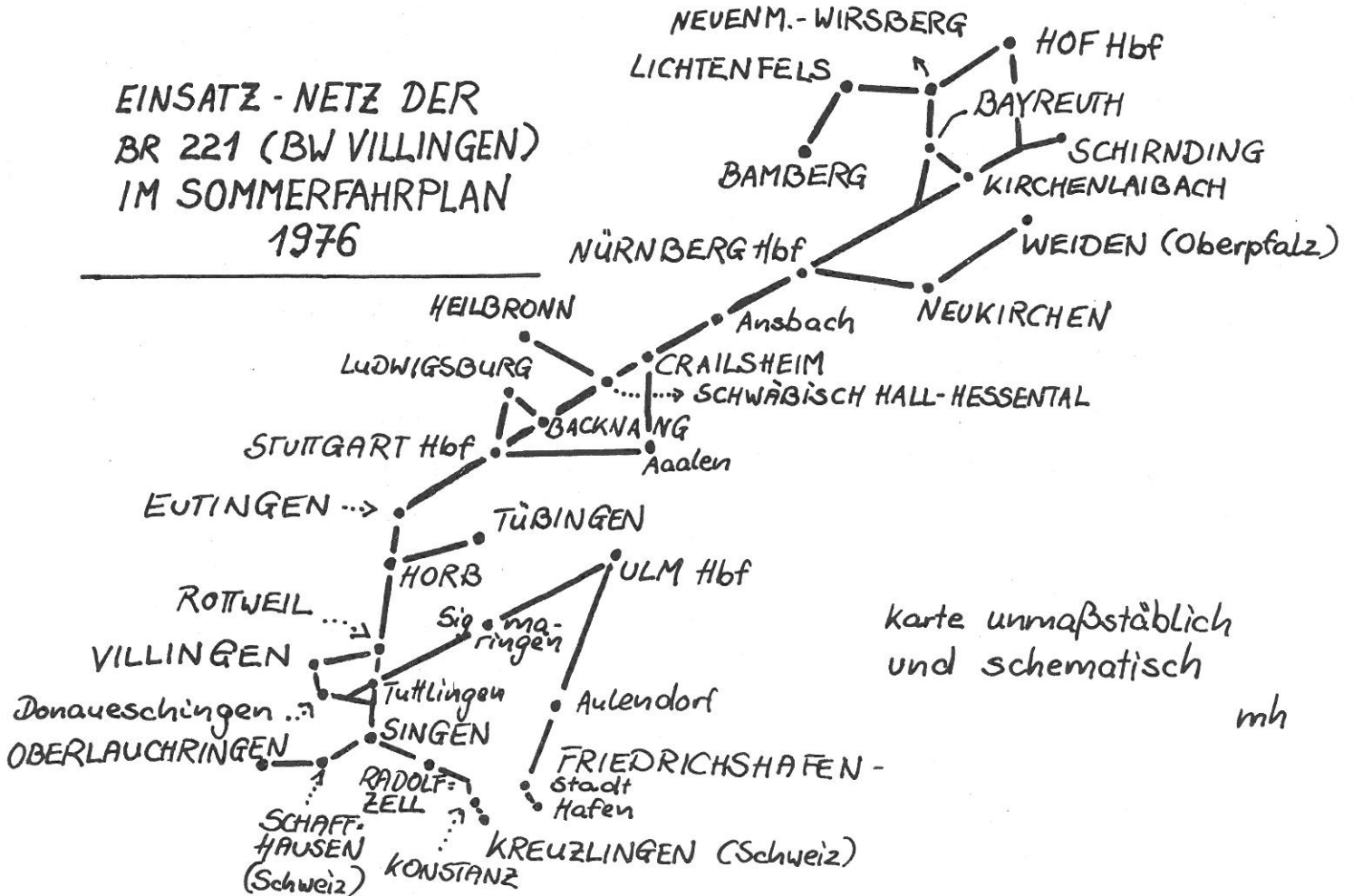
Zu letzterer Sorte gehört vor allem auch der N 5830 (Hof-Neuenmark-Wirsberg); ein süddeutsches Gegenstück zum "berühmten" norddeutschen N 4721, besteht der von 221 beförderte N 5830 doch auch nur aus einem 4yg und zwei 3yg.

Vor der "schweren" Bewältigung dieses Zuges gibt die Villingener 221 am Morgen ein kurzes, werktägliches Gastspiel im Bahnhof Bamberg, wo sie von Hof aus mit E 2024 (Hof-Dortmund) hinkommt. Die Rückfahrt nach Hof tritt sie in Bamberg vor E 2651 (Tübingen-Hof) an und brummt dabei ja auch die berühmte "Schiefe Ebene" Neuenmarkt=Wirsberg-Marktschorgast hinauf, auf der bis 1973 die letzten Db-01er zu Hause waren.

Beim anschließenden kurzen Aufenthalt in Hof Hbf trifft die 221 des Bw Villingen meist noch mit einer DR-132 des Bw Reichenbach zusammen, die einen Schnellzug Görlitz-München nach Hof bringt. Vor N 5830 fährt die 221 dann die "Schiefe Ebene" wieder hinunter und zusammen mit einer 211 des Bw Hof zieht sie anschließend einen Reisezug-Leerpark von Neuenmarkt=Wirsberg nach Bayreuth, wo sie den E 3054 (Bayreuth-Nürnberg-Aalen-Stuttgart) übernimmt, den sie über die ganze Strecke zieht (291 km).

Die Langläufe Stuttgart-Hof und Stuttgart-Bayreuth sind für die 221 des Bw Villingen charakteristisch. Hier haben sie auch Leistungen von den nach Oldenburg abgewanderten ehem. 220 des Bw Würzburg übernommen. So wird z.B. der E 2857 (Konstanz-Bayreuth) zwischen Konstanz und Horb von einer 221 aus Villingen gezogen und ab Backnang dann wieder von einer anderen Villingener 221, die den Zug bis Pegnitz bringt und von dort aus mit den Kurswagen als E 2859 nach Hof weiterfährt. Zwischen Horb und Stuttgart sowie auf dem Abschnitt Stuttgart-Backnang wird E 2857 elektrisch gefahren. Bis zum Sommerfahrplan 1975 wurden E 2857/59 auf der Strecke Backnang-Hof von einer Würzburger 220 befördert.

**EINSATZ - NETZ DER
BR 221 (BW VILLINGEN)
IM SOMMERFAHRPLAN
1976**



karte unmaßstäblich
und schematisch

mh

ROTWEIL = Wendepunkte

Das tägliche Erscheinen von 221 des Bw Villingen im Grenzbahnhof Schirnding an der CSSR-Grenze mit den Schnellzügen Frankfurt/M.-Nürnberg-Prag ist allerdings schon jahrelange Tradition dieser Maschinen.

Die Elektrifizierung (Stuttgart-) Böblingen-Horb hat bewirkt, daß bei den Schnellzügen Stuttgart-Schweiz-Italien in Horb von Ellok auf 221 gewechselt wird. So geschieht es auch bei den von 221 gezogenen Eilzügen (diese erhalten ihre 221 teilweise auch schon in Eutingen).

Lediglich die Schnellzüge DC 480 (HEGAULAND/Zürich-Stuttgart), DC 482 (SCHWEIZERLAND/Zürich-Stuttgart), DC 481 (SCHWEIZERLAND/Stuttgart-Zürich) und DC 483 (HEGAULAND/Stuttgart-Zürich) fahren mit ihren 221 noch von Singen bis Stuttgart (bzw. umgekehrt) voll durch und stellen damit gleichzeitig die einzige Verbindung zwischen den beiden 221-Netzen im Raum Villingen und im Gebiet Crailsheim/Nürnberg/Bayreuth her. So haben diese DC-Züge zugleich die Aufgabe, 221 nach Stuttgart für weitere Dienste Richtung Nürnberg zu führen.

Auf den Abschnitten Schaffhausen-Oberlauchringen, Kreuzlingen-Konstanz und Bayreuth-Kirchenlaibach fahren die 221 ausschließlich vor Güterzügen; nach Weiden/Oberpfalz kommen sie mit E 3599/3491 von Nürnberg aus nur am Sonntagabend (Rückleistung am Montagmorgen vor E 3480).

Außer dem Bw Villingen stellen die folgenden Bahnbetriebswerke das Personal für die süddeutschen 221: Radolfzell, Ulm, Crailsheim, Nürnberg, Bayreuth und Hof.

Der Einsatz der 221 von Ulm aus (E 3353 Villingen-Ulm/D 599 Ulm-Friedrichshafen Stadt/0990 Einschleichen des Kurswagens Wilhelmshafen-Friedrichshafen Hafen aus 599 in den Bhf. Friedrichshafen Hafen/Rückfahrt mit diesem Wagen nach Friedrichshafen Stadt/E 2764 Friedrichshafen Stadt-Ulm/E 3360 Ulm-Villingen) soll zum Eintritt des Winterfahrplanes am 26.9.1976 entfallen.

Überhaupt dürfte der 221-Bestand des Bw Villingen mit weiterer Verfügbarkeit von 218 des Bw Haltingen im wahrsten Sinne des Wortes allmählich "Zug um Zug" abgebaut und nach Oldenburg verlegt werden. Mit Abschluß der Elektrifizierung Horb-Singen und Villingen-Konstanz (die Arbeiten hierfür sind in vollem Gange) werden die 221 dann in Villingen ganz überflüssig.

Bereits abgegeben wurden von Villingen nach Oldenburg die Maschinen 221 149 und 150. Über die Überführungsfahrt Villingen-Oldenburg der 221 150 am 29./30.5.1976 bringen wir in dieser Ausgabe einen interessanten Bericht, der einmal veranschaulicht, wie eine solche Loküberführung eigentlich über die Bühne geht. Starten wir also zur Fahrt auf der 221 150 von Villingen nach Oldenburg unter dem Motto

KENNEN SIE BRAMSCHE ?

- oder EINE ÜBERFÜHRUNGSFAHRT NACH OLDENBURG.

Alle Jahre wieder, zu der Zeit des Fahrplanwechsels, setzt bei der Bundesbahn ein gewisser Wandertrieb der Lokomotiven ein. Liegt das im Blut oder anderer Lust zum Tapetenwechsel ? Die Offiziellen sprechen heutzutage von Vereinheitlichung und Zentralisierung. Früher war es genauso, nur brauchte man da eben von jeder Type für einen gewissen Zug in jedem Bw speziell seine Lok für gerade diesen Zug.

Nun, wie dem auch sei, wir waren aus dem Schwarzwald unterwegs nach Oldenburg. Die "Hauptperson" war natürlich eine Diesellok vom Bw Villingen, die als erste ihrer Gattung im Bw Oldenburg beheimatet werden sollte. Es war die 221 150-6.

Am Samstag, d. 29.5.1976 rückten wir um 5.30 Uhr aus dem Bw aus, in dem die 221 150 seit 1965 beheimatet war. Von hier aus machte sie ihre ersten Schritte; denn sie kam neu von der Firma Krauss-Maffei in München direkt hierher.



Auf der alten Stammstrecke, der Schwarzwaldbahn, ging es mit dem E 3862 (Villingen-Strasbourg) in Richtung Rheintal bis Offenburg. Leider mußte die 221 hinter der elektr. Zuglok (139 137) eingereiht werden; denn seit Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Schwarzwaldbahn ist es untersagt, daß ein Zug mit Diesellok gefahren wird. So fuhren wir also los und piffen trotzdem noch einmal durch die 38 Tunnel (wie es die 220 und 221 jahrelang taten, bis sie von den 139 abgelöst wurden).

Ich spreche immer von wir, das war also nicht nur die 221 150, sondern auch ein Lokführer aus Villingen und zwei aus Oldenburg. In Offenburg ging es nach einer Frühstückspause weiter als Lz 83843 mit Höchstgeschwindigkeit 80 km/h in Richtg. Norden. So zogen dann die Städte und Städtchen an der badischen Rennstrecke (Basel-Karlsruhe) an uns vorbei.

Den Hauptbahnhof Karlsruhe umfahren wir durch den Rangierbahnhof. In Richtung Mannheim standen etliche Signale auf Hp 2 und kurz darauf donnerte ein Schnellzug an uns vorbei. Mit etwas Wehmut; denn solche Züge sind doch eigentlich die Kragenweite einer 221.

Hinter Mannheim sichteten wir einige Dampflokomotiven, die anscheinend zur Besichtigung aufgestellt waren. In Weinheim zeigten die Signale Hp 1 und somit begrüßte uns die Direktion Frankfurt/M. Darmstadt erschien und dort teilte sich der Schienenstrang, den wir in östlicher Richtung ab jetzt benutzten. Die Strecke wurde etwas ruhiger; aber Durst und Hunger nahmen zu, so daß bei der nächsten Überholung eine Pause angemeldet wurde.

Dies geschah dann im Bw Gießen. Im Bw gesellte sich dann die 221 unter Typen, die ihr etwas fremd waren, so die 111, 151 und 216.

Frisch gestärkt fahren wir voller Erstaunen in Richtung Wetzlar, was uns nicht behagte; denn wir hatten ja alles auf dem einen Führerstand "häuslich" hergerichtet und der fuhr seit Richtungswechsel in Gießen nun hinten. So begann also die Suche nach dem nächsten Bw. Meiner Ansicht und der Streckenkarte nach war dies Dillenburg; denn die hatten bestimmt eine Drehscheibe.

Wie vermutet traf dieses zu. Etwas verwundert über den Wunsch, zu drehen und auch das eigenartige Aussehen der Lok ("Ist dies eine neue Lok ? Noch nie gesehen," so der Stellwerker) war dann die Lok doch gedreht. Ein Kollege aus dem Bw bekam auf unser Verhalten noch die Antwort, daß der eine Führerstand jetzt eben seine Arbeit getan hätte. Schon leuchtete das Wartesignal auf, bald darauf Hp 2 und die BD Essen war erreicht.

Allerdings wurde das Wetter trüber; bisher war das schönste Reisewetter. Als nächstes Ziel und gleichzeitig Übernachtung war das Bw Hagen-Eckesey genannt. Durch das schöne Siegerland entlang der Lenne, umsäumt von Burgen und Höhen, kam dann danach die Industriegegend um Hüttental-Weidenau. Ab hier ging es dann hinter einem Güterzug weiter. Zum wievielten Male das Signal schon Hp 0 zeigte, wußten wir nicht. Plötzlich sahen wir neben einem Signal ein Gartenfest. Als wir wegen Hp 0 hielten, ein Hallo, und schon kam ein weibliches Wesen mit Grillspießchen an die Lok. Die Getränke lehnten wir dankend ab und zu unserem Leid war der vorausfahrende Güterzug wieder einen Block weiter.

Anscheinend feierte man an diesem Tag in dieser Gegend; denn im übernächsten Bahnhof wieder Halt. Den Übergang benutzte gerade ein festlicher Umzug. Hinter dem Übergang stand auch bald ein Gegenzug (natürlich auf dem Gleise !). Jetzt wurde es dämmrig, man brauchte Licht und nach einigen Kilometern erreichten wir unser Tagesziel.

Auch hier in Hagen war die Lok unbekannt und somit wurde manche Frage beantwortet. Abgestellt zwischen 112, 141, 212 und 218 begrüßte uns der neue Tag. Nach dem Frühstück, es sprühte leicht, setzten wir unsere Fahrt in Richtung Schwerte, Hamm und Münster fort.

Bei einem Unterwegshalt stellten wir fest, daß unsere Lok ziemlichen Schmutz angesetzt hatte. Den Grauschleier hatten wir also im Kohlenpott abbekommen. Bei Direktionswechsel, also bei Münster, da goß es in Kübeln und frisch gewaschen ging es von hier aus in Richtung Osnabrück.

Über die große Schleife und durch den unteren Teil des Hauptbahnhofes fahren wir nun Richtung Quakenbrück und Oldenburg. Die Oldenburger Kollegen schnupperten Heimatluft und jetzt ging es mit frischem Elan zum Finale. Halt, jetzt kommt Bramsche. Also erst einmal Hp 2, dann ein Gegenzug (da die Strecke eingleisig) und dann nichts mehr.

Etwa 30 Minuten später quakt der Lautsprecher. Am Telefon Fragen über Fragen. Wer seid ihr, wo kommt ihr her, wohin und warum über Bramsche ? Die Fragen wurden auf Süddeutsch beantwortet und mit der Oberzugleitung in Osnabrück geklärt.

Somit ging endlich das Signal auf Hp 2 - bis zum nächsten Haltesignal; denn der wußte von einem Zug nichts und somit waren fast alle zum Essen. Wieder Hick-Hack und schließlich mit schriftlichem Befehl für offene Schranken, die aber doch geschlossen waren, weiter. Und einige Kilometer weiter wieder Halt, sogar Nothalt. Man braucht die Befehle wieder; denn die Schranken waren ja geschlossen. Diesen

Wunsch erfüllten wir, um endlich weiterfahren zu können. Quakenbrück wurde erreicht und danach auch die neue Heimat der 221 150, nämlich Oldenburg. Über die Klappbrücke, rechts am Hauptbahnhof vorbei, erreichten wir unser Ziel, das Bw. Dort für mich ein freudiges Wiedersehen mit alten Villinger 220, mit der so manche Fahrt zurückgelegt wurde. Im Schuppen stellten wir 221 150 zwischen 220 001 und 220 032. Ein letztes Mal Abschlußuntersuchung, Schlüssel zur Lokleitung, nochmals um die Lok und somit endete die Fahrt. Am nächsten Tag fuhr ich dann als Fahrgast zurück in den Schwarzwald. Statistisches Fazit: gefahrene Kilometer = 808 Km, verbrauchter Kraftstoff = ungefähr 900 l. om.

Dem Autor darf an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt werden und diejenigen, die in der heutigen Ausgabe "nur" Kurzmeldungen erwartet haben, bitten wir um Verständnis.

Weiter geht es aber wieder mit Kurzmeldungen:

Der "Bahnhofsdüsenjäger" in Lübeck Hbf, 333 136, ist seit längerer Zeit wieder im Einsatz und versieht seine alten Aufgaben (Bereitstellung und Abräumung von Reisezugwagen sowie Kurswagen-Umstellungen im Lübecker Hauptbahnhof). Anscheinend erhielt der kleine Flitzer eine neue Rangierfunkanlage. Am Montag, d. 30.8., entgleiste er am Stellwerk Lp, ohne jedoch nennenswerten Schaden anzurichten.

Als interessanter "Fremdling" erschien im Lübecker Hauptbahnhof am 7.8.1976 ein 614-Triebwagenzug des Bw Braunschweig (614 063/064). Er war als Sonderzug nach Malente-Gremsmühlen unterwegs und hatte nur kurzen Aufenthalt auf Gleis 2.

Als weiterer bemerkenswerter Besucher konnte Anfang September der Dienst-Dieseltriebwagen 723 002 in Lübeck Hbf registriert werden. Der in München beheimatete VT entstand durch Umbau eines ehemaligen 660 und dient jetzt als Funkmeßwagen. Sein Besuch in Lübeck muß wohl der Strecke Hamburg-Lübeck gegolten haben, auf der Zugbahnfunk bald eingeführt werden dürfte, zumal entlang der Strecke die notwendigen Antennen bereits errichtet wurden. Zwischen dem 30.8. und dem 5.9. war 723 002 übrigens auf dem Stumpfgleis vor Stellwerk Lp abgestellt. Am 8.9. stand er nachmittags auf Gleis 10 neben der Bahnsteighalle.

Elektrischer Betrieb

Die 118 des Bw Würzburg sind vor allem auch auf der relativ neu elektrifizierten Strecke Würzburg-Heilbronn anzutreffen. Die Güterzuglokomotiven der BR 193 kommen über diese Strecke bis zum Würzburger Rangierbahnhof Veitshöchheim.

Reisezugleistungen für die BR 150 sind auch von Stuttgart und Nürnberg aus üblich.

Den ersten Triebzug der BR 420 soll nun auch das Bw Stuttgart erhalten haben. Diese erste Einheit dürfte zunächst Ausbildungszwecken dienen. Weitere Züge werden dann für die neue S-Bahn Stuttgart folgen. Damit dürften auch nach und nach die Vorkriegs-Triebwagen der BR 465 verschwinden, die noch auf Stuttgarts "alter S-Bahn" eingesetzt werden; denn der dichte Triebwagenverkehr zwischen Stuttgart Hbf und Esslingen verdient schon die Bezeichnung S-Bahn, wenn auch Stuttgarts echte S-Bahn eben erst im Bau ist.

Wagen

Einer der ehem. LBE-Doppelstockwagen soll inzwischen zum AW Hannover-Leinhausen zurückgegangen sein. Dabei müßte es sich um den Wagen 20 803 handeln.

Im E 3060 (Hamburg-Lübeck/an Lübeck Hbf 18.10 Uhr) fährt jeweils nur freitags ein DAB einzeln hinter Lok und Zugstamm mit.

Wagen (Fortsetzg.)

Erst in Lübeck Hbf werden noch ein ym und ein nf an den DAB rangiert. Diese Einheit fährt dann als N 5132 nach Neustadt/H. Die DAB-Solo-Fahrt hinter der 220 im E 3060 allerdings wie gesagt nur freitags und vorbehaltlich des Einsatzes von "DAB-Ersatzeinheiten".

Deutsche Reichsbahn

Allgemein

Als erster planmäßiger Zug wird der D 338 (Berlin-Hamburg) am Sonntag, d. 26.9.1976 über die neu verlegte Strecke Berlin-Charlottenburg-Staaken fahren. Kurz darauf folgt ein Sonderzug Berlin-Hamburg.

Ebenfalls am 26.9.1976 wird als einziger Zug von Hamburg noch der D 1333 (Westerland-Berlin) nicht über Staaken, sondern die alte Strecke (über Potsdam) fahren, da er an diesem Tag noch Autotransportwagen von Niebüll mitführt und deswegen über Wannsee muß (dort befindet sich die Verladeanlage für Autoreisezüge).

Dampfbetrieb

Mit Führung der Schnellzüge Hamburg-Berlin-Hamburg über Staaken und Berlin-Spandau endet auch der Einsatz der 01.5 vor den Transit-Schnellzügen von und nach Hamburg zwischen Wittenberge und Berlin. Auch die gelegentliche 01.5-Gastspiele in Büchen vor Sonderzügen haben dann ihr endgültiges Ende.

Von den 01.5 des Bw Wittenberge wurden die Maschinen 01 0504, 0505, 0508 und 0509 bereits an andere Bahnbetriebswerke abgegeben. 01 0504 kam zum Bw Pasewalk, die drei anderen Maschinen zum Bw Saalfeld. Nach Saalfeld sollen zum Fahrplanwechsel auch alle anderen 01.5 aus Wittenberge kommen.

Dieselsbetrieb

Die auch jetzt schon stattfindende fallweise Bespannung der Schnellzüge Hamburg-Berlin mit 132 hält an. Selbst der zwischen Büchen und Berlin normalerweise von einer 118 geführte D 339 wird ab und zu von 132 gefahren. Diese stellt dann allerdings das Bw Schwerin. So kam am Abend des 20.8.1976 der D 339 mit 132 160 in Berlin Zoo an, einer Maschine, die aus den ersten 132-Tagen in Lübeck noch in recht guter Erinnerung ist.

Vor den Schnellzügen Köln/Hamburg - Rostock/Stralsund tauchen in Lübeck Hbf in letzter Zeit auch neuere 132, wie 132 371 oder 374, auf.

Montags bis freitags kommen im Güterverkehr weiterhin 118 nach Lübeck Rbf. Am 27.8. kam 118 110 von Herrnburg her mit einem kurzen Güterzug. Mit einem bedeutend längeren und schwereren Güterzug verließ sie Lübeck Rbf wieder um 18.20 Uhr etwa.

Öffentlicher Nahverkehr

Stadtwerke Lübeck

Zwei weitere Einheiten der neuen Vetter-Gelenkbusse 234-246 sind in Lübeck eingetroffen und bereits im Betrieb. Die Fahrzeuge tragen die Nr. 243 u. 244. Damit fehlen nur noch zwei der neuen Züge.

Parallel zur Inbetriebnahme der beiden neuen Vetter-Gelenkbusse wurde der Bestand an Gaubschat-Fahrzeugen weiter abgebaut. Bereits aus dem Verkehr gezogen wurden die Wagen 217, 218 und 219. Diese schon verkauften Fahrzeuge befinden sich auch nicht mehr auf Stadtwerke-Gelände.

Im Dienst der Stadtwerke stehen noch die Wagen 220 und 221, die als letzte Gaubschat-Gelenkbusse noch auf der Linie 1 verwendet werden. Nach Anlieferung der Vetter-Züge 245 und 246 werden auch 220 und 221 sofort aus dem Stadtwerke-Bestand ausscheiden.

Die Nachmittags-Einsatzwagen für das Drägerwerk haben genau die folgenden Laufwege:

- 1 Wagen als "S" von der Finkenstraße zum Kohlmarkt (Sandstraße),
- 1 Wagen als "1S" v. der Finkenstraße über ZOB zum Roten Hahn,
- 1 Wagen als "S" von der Finkenstraße zum ZOB (dieser Wagen setzt am ZOB zehn Minuten später als 1S zum Roten Hahn ein).

Auch der Einbau von Entwertern in die zweiachsigen Standardbusse macht gute Fortschritte. Von 414-464 sind alle D/B O 305 mit Entwertern ausgerüstet.

Lübeck-Travemünder Verkehrs-Gesellschaft (LVG)

Die beiden Mitte der sechziger Jahre von Büssing direkt gebauten Doppeldeck-Busse (Nr. 55 und 56) wurden von der LVG an einen Privat-Unternehmer in Hannover verkauft.

Schon seit einiger Zeit sind bei der LVG die neuen DD-Busse Nr. 82-84 in betrieb. Die recht ansprechenden Fahrzeuge wurden von MAN/Büssing bzw. Orenstein & Koppel, Berlin gebaut.