Fortsetzung der

Winter Ausgabe 2017

vom

LBE - EXPRESS

KEIN FERNBAHN - DIESEL MEHR ZWISCHEN HAMBURG UND BERLIN

Die Zeiten des "Fliegenden Hamburgers" sind endgültig vorbei.

Der 2015er-Fahrplanwechsel bei der Deutschen Bahn AG (DB) brachte auch einmal wieder für die Bahnverbindung Hamburg-Berlin größere Veränderungen, die unter anderem mit teilweiser Neugestaltung des ICE-Fahrplangefüges durch die Inbetriebnahme der neuen Schnellfahrstrecke Erfurt-Halle/Saale in Verbindung stehen, aber auch durch Ausweitung des durchgehenden IC-Zugverkehrs zwischen Hamburg und Prag verursacht werden. Aber der seit dem 13.12.2015 gültige DB-Fahrplan ließ auch vorherige Durchgangsverbindungen im Fern-Reiseverkehr der Strecke Hamburg-Berlin wegfallen.

Gemeint ist hier vor allem die bisherige, seit dem 13.12.2015 nicht mehr bestehende ICE-Durchgangsverbindung von Kopenhagen über Lübeck und Hamburg nach Berlin und zurück, die seit vielen Jahren durch das Zugpaar ICE 38 (Kopenhagen-Berlin) und ICE 35 (umgekehrt) hergestellt wurde. Für die durchgehende Fahrt dieser Züge kam jeweils ein DB-Dieseltriebzug der Baur. 605 zum Einsatz; also einer von 20 jeweils vierteiligen Dieseltriebzügen, die die DB Fernverkehr AG in den Jahren 1999 - 2001 für den fahrdrahtlosen ICE-Zugverkehr beschaffte. Viel Glück hatte die DB allerdings mit diesen bei den DWA- und DUEWAG-Werken gebauten Diesel-ICE nicht und 2007 wurde ihr Einsatz auf die Verbindung Kopenhagen - Lübeck - Hamburg konzentriert, wobei die 605-Fahrten hier von Anfang an in einer sehr engen Kooperation zwischen der DB Fernverkehr AG und den Dänischen Staatsbahnen (DSB) erfolgten. Die technische Unterhaltung von zunächst elf Einheiten der Baureihe 605 wurde nun auch durch die DSB durchgeführt. Später kamen noch vier 605-Einheiten im DSB-Mieteinsatz hinzu.

Diese "Dänen-605" pendelten nun mehrmals in ICE-Kursen zwischen Kopenhagen und Hamburg. Einmal am Tag fuhr ein derartiger ICE aber auch durchgehend von Kopenhagen über Lübeck und Hamburg nach Berlin und umgekehrt. Damit wurde eine internationale und grenzüberschreitende Fernreisezug-Verbindung gepflegt, die eine lange Tradition genoß - nämlich die von Kopenhagen nach Berlin und zurück. Ende des 19. Jahrhunderts eingerichtet bestand sie zunächst bis zum Ende des 2. Weltkriegs auf dem Weg über die Fähre Gedser - Warnemünde und weiter über Rostock. Zu DDR-Zeiten wurde diese Verbindung auf dem genannten Weg neu eingerichtet und nun fuhren hier sogar zeitweise durchgehende Dieseltriebzüge (wechselweise deutsche und dänische VT-Einheiten).

Die Durchgangs-Reisezüge Kopenhagen - Berlin und umgekehrt über Gedser - Warnemünde verblieben auch nach 1990 sowie nach Bildung der neuen DB 1994. Erst die Einstellung der Eisenbahn-Fähre Gedser - Warnemünde brachte den o.a. Zügen das drohende Ende, das sich damit aber doch nicht bewahrheitete. Zwar wurde besagte Fähre 1995 tatsächlich zugunsten einer ausschl. Kfz-Fähre Gedser - Rostock stillgelegt; ein durchgehendes Fernreisezugpaar Kopenhagen - Berlin und zurück verblieb aber dennoch. Es fuhr nun über die Fähre Rödby - Puttgarden und weiter über Lübeck und Hamburg und umgekehrt. Die Umstellung des Fern-Reisezugverkehrs Kopenhagen - Hamburg - Kopenhagen auf ausschl. Triebwageneinsatz mit dänischen VT-Einheiten der DSB - Klasse MF (die auch wegen des Einsatzes neuartiger Fährschiffe auf der Route Puttgarden - Rödby erfolgte) und

Fahrplanneuordnungen der nun schon weitgehend auf Schnellfahrbetrieb ausgerichteten Strecke Hamburg - Berlin brachten dann am Ende der 1990er Jahre doch die Einstellung des bisherigen Durchgangszugverkehrs Kopenhagen - Berlin. Zwar war es zunächst noch geplant, statt der bisherigen lokbespannten Zugeinheit einen DSB-Dieseltriebzug der Klasse MF ("Gumminase") durchgehend von Kopenhagen über Lübeck und Hamburg bis Berlin und zurück einzusetzen und es kam auch zu entsprechenden MF-Versuchsfahrten - tatsächlich verwirklicht wurde der "Gumminasen"-Einsatz von der dänischen in die deutsche Hauptstadt und zurück aber nicht. Die MF waren für die Bahnverbindung von der Elbe an die Spree und in Berlin selbst wohl doch etwas zu exotisch, zumal sie gegenüber DB-Fahrzeugen auch etwas breiter waren (und sind) und gerade mal ihre Fahrt zwischen Puttgarden und Hamburg auf der Vogelfluglinie unproblematisch war und es noch ist.

Aus den beschriebenen Gründen endete der Durchgangs-Reiseverkehr von Kopenhagen und Berlin und zurück im September 1997. Eine Neuauflage gab es für ihn aber mit dem Einsatz der 605-Dieseltriebzüge zwischen Hamburg und Kopenhagen ab Ende 2007. Da die 605 auch für die Fahrt von Hamburg nach Berlin und umgekehrt uneingeschränkt geeignet waren, konnte man auch den o.a. Durchgangsverkehr wieder aufleben lassen, zumal die 605 über eine Hg. von 200 km/h verfügten und verfügen und sich dadurch ebenfalls in den ICE-Schnellfahrbetrieb der Strecke Hamburg - Berlin einfügen konnten.

Und so gab es denn ab Dezember 2007 nach etwas über 10 Jahren Pause erneut einen durchgehenden Reisezug von Kopenhagen bis Berlin und umgekehrt. Nun mit 605-Dieseltriebzug und als ICE. Erstmals seit dem Beginn der 1970er Jahre kehrte damit auch der durchgehende Dieseltriebzug-Einsatz auf die Reisezugverbindung Kopenhagen - Berlin zurück und auf der Strecke Hamburg - Berlin gab es im durchgehenden Reisezugdienst nach etwa zehnjähriger Pause erneuten Dieselbetrieb. Nun sogar mit Triebzügen, wobei der Dieseltriebzugeinsatz zwischen Deutschlands größten Städten eine alte Tradition hat. 1933 begann er hier mit dem Einsatz des legendären "Fliegenden Hamburgers". Dieser VT und seine Kollegen sorgten bis 1939 erstmals für schnellen Reisezugverkehr zwischen diesen beiden bedeutenden Städten. Nicht ganz so schnell fuhr man hier ab 1949 mit den VT, die die DR von 1949 bis 1962 auf der nun in zwei deutschen Staaten verlaufenden Bahnverbindung Hamburg - Berlin im Durchgangsverkehr einsetzte. Dann gab es hier lange nur noch lokbespannte Züge, bis man 1990 eine kurze VT-Neuauflage mit einem ehem. DB-TEE versuchte, die aber zeitlich nur sehr kurz begrenzt war.

Ständig kehrten Dieseltriebzüge in den Fernverkehr der Strecke Hamburg - Berlin erst mit der Neuschaffung des Durchgangszuges Kopenhagen - Berlin im Dez. 2007 zurück..Einmal am Tag brummte nun ein 605-Zug von der Elbe an die Spree und umgekehrt. Dieses unter dem Fahrdraht des hier seit Juni 1997 durchgehend möglichen Elektro-Fahrbetriebes, wohl aber in den Geschwindigkeitsbereichen der elektrischen ICE-Fahrzeug-Kollegen.

Wobei es sich streng genommen im beschriebenen 605-Lauf auf der Strecke Hamburg - Berlin nicht um einen, sondern sogar um zwei Züge handelte; denn hier lief der von Kopenhagen nach Berlin und umgekehrt rollende ICE 38 vereinigt mit dem von Aarhus über Flensburg und Hamburg nach Berlin fahrenden ICE 381. Auch für dessen Zuglauf, der eine durchgehende Fern-Reisezugverbindung vom dänischen

Festlandteil nach Berlin darstellte, setzten die DSB eine 605-Garnitur ein. Umgekehrt geschah es auch in der Gegenrichtung von Berlin aus, wo die ICE-Züge ICE 35 + 380 (Kopenhagen - Berlin und Kopenhagen - Aarhus) mit zwei zusammengekuppelten 605-Einheiten bis Hamburg vereinigt fuhren.

Der beschriebene 605-Einsatz auf der Strecke Hamburg - Berlin durch die o.a. Züge ICE 38 + 381 sowie ICE 35 + 380 bildete auch die einzige Stelle, auf der im deutschen Streckennetz in der Dieseltraktion mit 200 km/h gefahren wurde. Sonst war das auf diesem Netz ausschl. mit Fahrzeugen der Elektrotraktion der Fall - und seit 12.12.2015 ist das nun ausschl. so. Denn die durchgehenden ICE-Züge von Aarhus und Kopenhagen nach Berlin und umgekehrt wurden mit Ablauf des 12.12.2015 eingestellt.

Ausschlaggebend für diese Maßnahme war auch die schwindende Verfügbarkeit an 605-Einheiten, die leider immer störanfälliger werden. Der Einsatzbestand ist daher von relativ hohen Ausfallraten betroffen. Aber auch der rapide steigende Platzbedarf in den Zügen der Vogelfluglinie und hier auch besonders in deren dänischem Bereich machen den 605-Einsatz immer schwieriger. Um hier zusätzliche Kapazitäten zu erreichen, wurde nun auf die 605-Läufe nach/von Berlin verzichtet. Gleichzeitig auf den 605-Einsatz zwischen Aarhus und Hamburg. Dieser Rückzug setzt für den nun ausschl. zwischen Hamburg und Kopenhagen erfolgenden 605-Einsatz drei Einheiten der DB-Diesel-ICE frei.

Aber auch diese Kapazitäts-Ausweitung stellt den o.a. Einsatz nicht mehr dauerhaft sicher. Mit Ablauf des 10.12.2016 werden die 605 nach dann neun Jahren auch ihre Fahrt zwischen Kopenhagen und Hamburg beenden und es werden hier im Durchgangs-Reiseverkehr (so wie schon im Sept. 1997 bis Dez. 2007 geschehen) erneut ausschl. MF-Dieseltriebzüge der DSB verwendet, die ja auch jetzt nach wie vor neben den 605 in einzelnen Vogelfluglinien-Zugkursen anzutreffen sind.

Durch den Wegfall des Zugpaares ICE 38/35 von Kopenhagen nach Berlin gibt es seit dem 13.12.2015 auch keine durchgehende Reisezugverbindung mehr von Lübeck nach Berlin und umgekehrt, wie sie jahrzehntelang auf verschiedenen Fahrtrouten vorhanden war - zuletzt durch die o.a. ICE-Züge. Allerdings bestand in der jüngeren Vergangenheit das Kuriosum (oder auch mehr Ärgernis), daß man die beschriebene Durchgangsverbindung Kopenhagen - Berlin zur Fahrt von Lübeck nach Berlin nicht mal nutzen konnte; denn seit einigen Jahren sind alle von Kopenhagen nach Hamburg und zurück verkehrenden ICE und EC-Züge für die Benutzung des Binnen-Fahrgast-Verkehrs zwischen Lübeck und Hamburg gesperrt gewesen, um eine Überfüllung dieser ja schon durch Reisende des grenzüberschreitenden Verkehrs gut gefüllten Züge im genannten Teilabschnitt zu verhindern.

Das bedeutete, daß Fahrgäste in die o.g. Züge zur Fahrt nach Hamburg in Lübeck Hbf nicht einsteigen durften. Besonders fatal wirkte sich diese Regelung im Falle des ja über Hamburg hinaus bis Berlin fahrenden ICE 38 aus, der offiziell dadurch in der jüngeren Vergangenheit für die umsteigefreie Fahrt von Lübeck nach Berlin nicht zur Verfügung stand..Inoffiziell war es aber so, daß Reisende trotzdem im Lübecker Hbf einfach in den ICE 38 einstiegen. Das klappte aber nicht immer, weil es auch durchaus zu Abweisungen durch das Zugbegleiterpersonal kam und zuweilen sogar der DB-Sicherheitsdienst auf dem Bahnsteig darauf achtete, daß niemand in den

ICE 38 einstieg, egal ob er nun bis Hamburg oder Berlin fahren wollte. Auf dem Bahnsteig-Zuganzeiger war meistens auch (wie bei allen anderen ICE und EC von Kopenhagen nach Hamburg) die Nicht-Einsteigemöglichkeit dargestellt. Manchmal war aber auch für ICE 38 auf dieser Anzeige das Berliner Ziel zu lesen - obwohl man dahin offiziell gar nicht fahren konnte und dieser Zug in Lübeck Hbf eigentlich nur zum Ausstieg hielt.

Umgekehrt verhielt es sich mit ICE 35 auf der Gegenfahrt Berlin - Kopenhagen, in deren Verlauf man offiziell in Lübeck Hbf nicht aussteigen durfte. Gelang einem von Berlin aus trotzdem die Fahrt bis hierher, so war es beim Ausstieg nicht so problematisch wie beim Einstieg in den ICE 38 an gleicher Stelle - denn ein Ausstieg wurde nun keinesfalls mit Abweisung belegt, auch nicht von Sicherheitsbediensteten.

Aber wie auch immer - offiziell oder inoffiziell: Eine durchgehende Reisezug-Verbindung Lübeck - Berlin und umgekehrt gibt es nun ohnehin nicht mehr. Auch sie bestand einst seit Ende des 19. Jahrhunderts. Das dann ebenfalls im geteilten Deutschland - nun aber durch Kurswagenverbindungen Kiel - Lübeck - Büchen - Berlin und umgekehrt. Ab 1990 gab es dann auch erneut eigene Züge Lübeck - Berlin und umgekehrt. Dieses bis Sept. 1997. Danach war der durchgehende Reisezugverkehr von der Trave an die Spree und zurück erstmal beendet, bis er schließlich durch den ICE Kopenhagen - Berlin und umgekehrt nochmal für einige Jahre eine Neuauflage erfuhr - diesmal und erstmals sogar mit Triebzügen.

Das ist nun ebenfalls zu Ende. Wie übrigens auch seit dem 13.12.2015 die stets auf den Fahrgast etwas unsinnige und zumutend wirkende Regelung des Benutzungsverbotes der ICE- und EC-Züge Kopenhagen - Hamburg und zurück zwischen Lübeck und Hamburg sowie umgekehrt. Nun können diese Züge auch hier erneut im Binnenverkehr benutzt werden. Das aber natürlich nur mit Fahrkarten des DB-Fernverkehrs und ICE-Zuschlag. Der regionale Schleswig-Holstein-Tarif gilt in diesen Zügen nicht. Auf eine durchgehende und umsteigefreie Bahnreise von Lübeck nach Berlin und/oder umgekehrt hat die o.a. ICE-Freigabe auch keinen Einfluß mehr, weil es einen durchgehenden ICE von Lübeck nach Berlin und zurück nicht mehr gibt.

Auch von Kopenhagen nach Berlin und umgekehrt existiert nun wie gesagt keine durchgehende und umsteigefreie Reisezugverbindung mehr. Sie wurde am 12.12.2015 zum nunmehr bereits dritten Mal nach 1945 und 1997 eingestellt. Die Chancen einer dann vierten Wiedereinführung stehen aber recht gut; denn im Falle der Realisierung einer festen Fehmarnbelt-Querung dürften nach deren Eröffnung erneut Durchgangs-Reisezüge von Kopenhagen über Lübeck und Hamburg nach Berlin und umgekehrt durchaus wahrscheinlich werden. Dann mit elektrischen Triebzügen des Hochleistungs-Typs, die wohl dann (zumindest in Einzelkursen) sogar auf der Route Stockholm - Kopenhagen -Lübeck - Hamburg - Berlin und zurück rollen werden.

Ein Argument für den nun eingestellten Dieseltriebzug-Durchlauf Kopenhagen - Berlin - Kopenhagen war auch, daß ein derart langer Durchgangs-Zuglauf mit Dieseltraktion nicht mehr vertretbar ist - zumal wie es bei den ICE-Durchläufern 38 + 35 der Fall war, der größte Teil der Gesamtstrecke per Diesel unterm Fahrdraht gefahren wurde. Tatsächlich brummte der jeweilige 605-VT auf seiner 649 Km umfassenden Gesamt-Fahrstrecke von Kopenhagen über Lübeck und Hamburg bis Berlin nur noch von Ringsted bis Rödby in Dänemark (119 Km) sowie von Puttgarden

bis zur Abzweigstelle Wr bei Lübeck (83 Km) auf fahrdrahtloser Strecke. Hinzu kam die 19 Km lange Fährpassage Rödby - Puttgarden, auf der der 605 sich ja aber ohnehin nicht mit eigener Kraft bewegte. Auf 428 Km seiner Gesamtfahrt Kopenhagen - Berlin rollte er unter Fahrdraht. Entsprechend umgekehrt von Berlin nach Kopenhagen. 202 Km Fahrstrecke waren jeweils auf nicht elektrifizierten Bahnlinien .Die Fahrt von ICE 38 + 35 stellte mit jeweils knapp 650 Km den längsten noch in Mitteleuropa praktizierten Triebfahrzeug-Durchlauf durch Dieseltraktion im Personenverkehr dar.

Aber auch das ist nun vorbei und gleichzeitig damit endete am 12.12.2015 der planmäßige Dieselbetrieb auf der je nach Berliner Stadtbahn-Zielbahnhof 290 Km langen Gesamt-Bahnverbindung Hamburg - Berlin im Durchgangs-Reisezugverkehr. Immerhin hielt er sich von Unterbrechungen der Jahre 1939 - 1949 und 1997 - 2007 abgesehen seit dem Ersteinsatz des schon erwähnten "FLIEGENDEN HAMBURGERS" im Jahre 1933. Ein wenig planmäßiger wird auch künftig noch in zwei Teilbereichen der Bahnverbindung Hamburg - Berlin bestehen bleiben. Genau ist das auf dem 22 Km langen Streckenabschnitt Aumühle - Büchen und dem 21 Km langen Streckenabschnitt Hagenow Land - Ludwigslust der Fall, die beide jeweils zum Verlauf der o.a. 1846 durchgehend eröffneten Bahnverbindung gehören. Auf dem Teilstück Büchen - Aumühle in Schleswig-Holstein pendeln im RB-Zugverkehr DB-Dieseltriebwagen der Baureihe 648, während das in Mecklenburg-Vorpommern verlaufende Teilstück Hagenow Land - Ludwigslust mit von den von Hagenow (Stadt), Hagenow Land, Ludwigslust, Parchim, Schwerin und Gadebusch nach Rehna und umgekehrt fahrenden Regionalzügen der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (ODEG)benutzt wird. Diese bestehen aus ODEG-Dieseltriebwagen des Typs "Regio Shuttle" (RS).

Im Güterzugverkehr wird die Strecke Hamburg - Berlin im Regelbetrieb nur von elektrischen Triebfahrzeugen befahren. Im Sonderverkehr für Güterzüge gibt es aber hier immer mal wieder Zugleistungen mit Diesellokomotiven, wobei es sich aber meistens um Maschinen handelt, die von nicht zum DB-Konzern gehörenden Unternehmen eingesetzt werden!

Insgesamt herrschen im Betrieb der o. a. Strecke aber inzwischen mehr schweizerische Verhältnisse mit fast ausschl. Elektro-Fahrbetrieb. Die Zeiten des "Fliegenden Hamburgers" sind hier endgültig vorbei.....

Michael Hecht

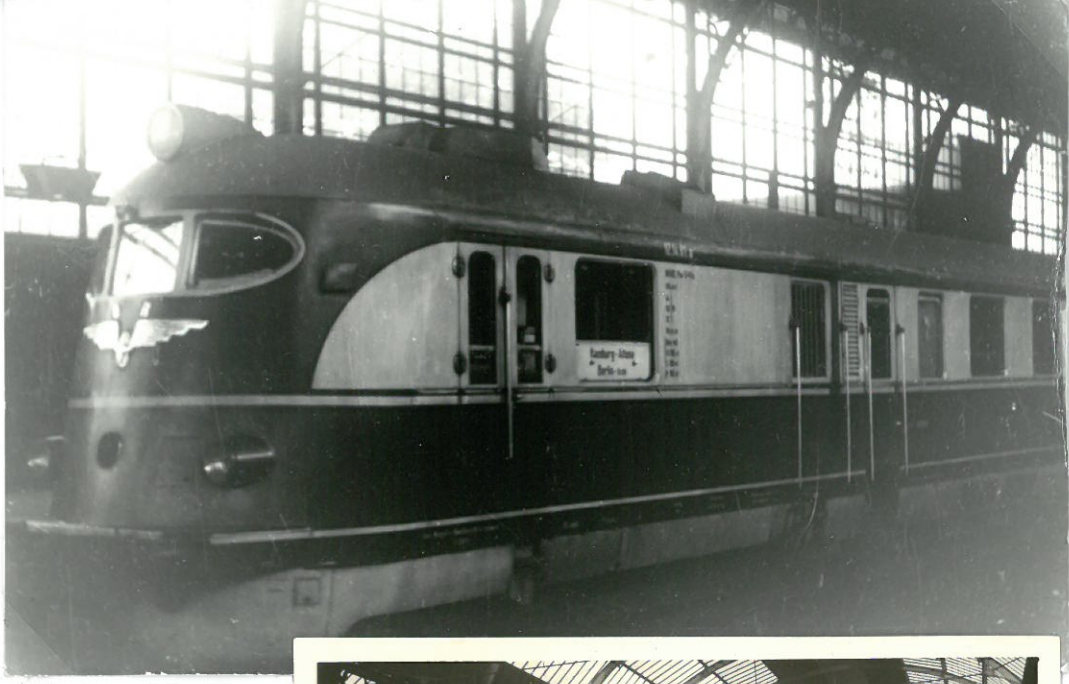
Nachtrag: Im Jahr 2016 gab es noch jeweils eine Leertriebwagen-Fahrt mit 605-Einheiten von Hamburg nach Berlin und umgekehrt, da das ICE-Werk der DB Fernverkehr AG in Berlin-Rummelsburg an der Wartung und der techn. Unterhaltung dieser Einheiten beteiligt war und ist. Regelmäßig wurden daher noch jeweils an Sonntagen 605-Einheiten in Lt-Fahrt von Hamburg nach Berlin gebracht u.es fuhren derartige Einheiten umgekehrt von Berlin nach Hamburg. Alle diese Fahrten waren aber Zugleistungen des nicht öffentlichen Verkehrs und Reisende und Fahrgäste nahmen die zu überführenden 605-Dieseltriebzüge auf ihrer Werkstattfahrt von der Elbe an die Spree und zurück nicht mit !!!!

EINSATZ VON DIESEL-TRIEBFAHRZEUGEN IM DURCHGEHENDEN UND PLANMÄßIGEN FERN-REISEZUGVERKEHR HAMBURG - BERLIN UND UMGEKEHRT
****

Mai 1933 - August 1939	SVT 877 d. DR ('Fliegender Hamburger')
Sept. 1949 - Mai 1962	VT 06 d. DR, ab 1954 teilweise auch VT 12.14 d. DR (ungar. Ganz-VT)
Mai 1973 - Sept. 1976	Hamburg-Büchen u. umgek. = DB 220 (ab Herbst 1974 auch DB 221) Büchen-Berlin-Büchen = DR 118 (teilweise nur bis/ab Wittenberge) Ab Herbst 1975 Büchen-Wittenberge u.umgek. teilweise auch DR 132
Sept. 1976 - Mai 1977	Hamburg-Büchen u. umgek. = DB 220 + 221 Büchen-Berlin u. umgek. = DR 132
Mai 1977 - Mai 1990	Hamburg-Büchen u. umgek. = DB 218 Büchen-Berlin u. umgek. = DR 132
Mai 1990 - Mai 1992	Hamburg-Berlin u. umgek. = DR 132 (DR 132 ab Jan. 1992 als 232 bezeichnet) Juli + Aug. 1990 Hamburg-Berlin u. umgek. auch 601 (von DR angemietet) in einem IC-Zugpaar
Mai 1992 - Mai 1994	Hamburg-Berlin u. umgek. = DR 234 (gehörten ab Jan. 1994 zur neuen DB), Ab 1993 auch DR 229 (gehörten ab Jan. 1994 ebenfalls zur neuen DB)
Mai 1994 - Sept. 1996	Hamburg-Berlin u. umgek. = DB 218 (in Doppeltraktion) Mai 1994 - Dez. 1994 auch DB 240
Sept. 1996 - Mai 1997	Hamburg-Berlin u. umgek. = DB 210 (in Doppeltraktion); vielfach auch nur Nauen-Berlin u. umgek. (Hamburg-Nauen und umgek. bereits Elektrolokomotiven bei diesen Zügen)
Dez. 2007 - Dez. 2015	Hamburg-Berlin u. umgek. = ICE-VT 605 d. DB AG/DSB (1 Zugpaar)
Ab Dez. 2015	Hamburg-Berlin u. umgek. = DB 605 (Werkstattfahrten ohne Fahrgäste zum/vom ICE-Werk in Berlin-Rummelsburg jew. an Sonntagen = 1 605 Hmb-Bln, ein anderer 605 umgekehrt)

-mh-

Anders als zur Dampflokzeit, als DR-Lokomotiven im Durchgangs-Reisezug=verkehr der Strecke Berlin-Hamburg bis/ab Hamburg fuhren, fand hier bei d. Dieseltraktion zwischen dem Mai 1973 und dem Mai 1990 jew. ein Lokwechsel im Grenzbhf. Büchen von DR- auf DB-Lok u. umgek. statt. Am 21.10.1973 hatte d. DR-Lok 118 274 einen Schnellzug Berlin-Hambg. von Wittenberge bis nach Büchen befördert, wo diesen D-Zug die DB-Lok 220 025 zur Restfahrt bis Hamburg übernahm, wobei d. genannte DB-Maschine schon auf dem Nebengleis zur Zugübernahme wartete.
Foto: Michael Hecht.



Zwischen 1949 und 1962 wurde ein großer Teil des Fern-Reisezugver= kehrs zwischen Berlin u. Hamburg sowie umgek.mit Dieseltriebzügen der Deutschen Reichsbahn abgewickelt, wie es ja auf dieser Verbindg.bereits zwischen 1933 und 1939 ein erstes Mal der Fall war. In der ersten Nachkriegs-Neuauflage des VT-Einsat= zes zwischen der Spree und der Elbe setzte die DR dafür zunächst nur Vorkriegsfahrzeuge ein. Ab Herbst 1954 dann aber auch die von der DR seinerzeit neu beschafften und in Ungarn gebauten Dieseltriebzüge der Baureihe VT 12.14. Das neben stehende Bild zeigt den DR-Dieseltriebzug VT 12.14.01 in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre als Fern-Schnell= triebwagen (FDt) nach Berlin im Bhf. Hambg.-Altona. Auf dem Bild darunter ist sein Kollege VT 12.14.02 am Ende vom Juli des Jahres 1956 als FDt 66 von Berlin im genannten Hamburger Kopfbahnhof als Ziel dieses Triebwagen-Zuges eingetroffen. Neben dem FDt-Zugpaar Berlin-Hamburg und zurück gab es auch ein dampflokgeführtes Schnellzugpaar lokbespannter Art von Berlin nach Hamburg und zurück, das ab der Mitte der 1950er Jahre auch Kurswagen Berlin-Büchen-Lübeck-Kiel und umgekehrt enthielt.

Im Mai 1962 endete der Einsatz der Dieseltriebzüge im Fern-Reisezugverkehr der Strecke Berlin-Hambg. Hier kamen auf diesem Zugsektor nun nur noch lokbesapnnte Fahrzeugeinheiten zum Einsatz. Sie wurden für die folgenden elf Jahre zwischen der Spree und der Elbe sowie umgek. ausschließl. von Dampflokomotiven befördert. Die stellte hierfür ausnahmslos (wie auch schon vorher alle Triebfahrzeuge im Fern-Reisezugverkehr Berlin-Hamburg-Berlin) die Deutsche Reichsbahn zur Verfügung, die auch weiterhin vor den von Berlin nach Hamburg und zurück fahrenden Reisezügen ebenfalls für deren Beförderung im Bundesbahn-Streckenabschnitt der o. a. Bahnverbindung sorgte - also von Büchen bis Hamburg und zurück. Für die Gesamt-Bespannung der genannten Reisezüge verwendete die DR modernisierte Schnellzug-Dampflokomotiven der Baureihe 03, wobei jeweils in Wittenberge Lokwechsel stattfand. Auf einen Einsatz der Lokbaur. 01 zwischen Berlin und Hamburg mußte zunächst verzichtet werden, weil am Beginn der 1960er Jahre viele DR-Maschinen dieser Baureihe in Lokomotiven der Baureihe 01.5 umgebaut wurden, die dann ab 1967/68 die Schnellzüge der Strecke Berlin-Hamburg beförderten. Soweit war es aber noch nicht, als auf dem unteren Bild die DR-Lok 03 121 (Bw Wittenberge) im Juni 1965 mit dem D 165 nach Berlin auf Ausfahrt im Bhf. Hamburg-Altona wartet. Bemerkenswert ist, daß es sich bei der abgebildeten Lok 03 121 um eine modernisierte 03-Maschine (mit Misch-Vorwärmer) handelte, die aber zum Aufnahme-Zeitpunkt im Juni 1965 noch über ihre alten Windleitbleche verfügte.

Eine zweite Nachkriegs-Neuauflage des VT-Einsatzes im Durchgangs-Reisezugverkehr der Strecke Berlin-Hamburg gab es dann nochmal vom Herbst 2006 bis zum Dez. 2016, als hier für ein Zugpaar ICE-Dieseltriebzüge der Baur. 605 verwendet wurden. Das waren Fahrzeuge der DB Fernverkehr AG.

Fotos: Oben + Mitte = Sammlg. M. Hecht. Unten = Harald Tschirner.

Ab Juni 1973 kamen im Durchgangs-Reisezugverkehr zwischen Hamburg und Berlin sowie umgekehrt erstmals Diesellokomotiven zum Einsatz und der Dampfbetrieb beschränkte sich hier fortan nur noch auf einzelne Teilleistungen im Streckenabschnitt Wittenberge-Berlin. Im DB-Bereich der Bahnverbindung Hamburg-Berlin, also auf dem Teilstück Hamburg-Büchen wurden die von der Elbe an die Spree und zurück rollenden Schnellzüge nun von DB-Diesellokomotiven der Baureihe 220 (ehem. V 200.0) befördert. Damit endete in Hamburg für lange Zeit der Einsatz von Reichsbahn-Lokomotiven und zugleich wurden hier die letzten Regelleistungen mit Maschinen der Dampftraktion beendet !

Das obige Bild entstand wenige Wochen nach den beschriebenen Umstellungen des Triebfahrzeugeinsatzes im o. a. Zugverkehr und zeigt den von Hamburg nach Berlin fahrenden Schnellzug D 339, wie er am 5.8.1973 durch Hamburg-Rothenburgsort rollt. Die damals im Bw Lübeck beheimatete DB-Lok 220 008 brachte an diesem Sommertag den D 339 von Hamburg-Altona nach Büchen. Zwischen dem Berliner Tor in Hamburg und Aumühle benutzten die Züge von Fern- und S-Bahn damals noch gemeinsame Gleise, was auch auf dem obigen Bild an der Stromschiene für die Triebzüge der Gleich=strom-S-Bahn zu erkennen ist. Nach der Deutschen Einheit und mit dem danach bald begonnenen Ausbau der Bahnlinie Hamburg-Lübeck wurden die Gleise für die Fern- und die S-Bahn im genannten Bereich dieser Bahnlinie separiert und längst fahren hier nun darüber hinaus auch die Fernzüge von (Wechsel-) Stromkraft bewegt.

Die DB-Lok 220 008 wurde übrigens nach einem Unfall als eine der ersten Maschinen ihrer Baureihe am 22.2.1975 ausgemustert und noch im gleichen Jahr im DB-Ausbesserungswerk Nürnberg verschrottet.

Foto: Dr. Ullrich Huckfeldt.

Mit dem Ablauf des 2.6.1973 endeten die zuvor jahrzehntelang täglich praktizierten Durchläufe von Reichsbahn-Triebfahrzeugen bis/ab Hambg., die bis 1962 auch noch teilweise mit Dieseltriebzügen, danach dann ausschließl. mit Dampflokomotiven (Baureihen 01.5 + 03) durchgeführt wurden. Ab 3.6.1973 fuhren die von Hamburg nach Berlin und zurück verkehrenden Durchgangs-Schnellzüge zwischen Hamburg und Wittenberge, teilweise auch auf der gesamten Strecke mit Dieseltraktion. Es fand nun aber in Büchen bei diesen Zügen auf jeden Fall jeweils ein Lokwechsel statt: Von Bundesb.- auf Reichsbahn-Diesellok bzw. umgekehrt. Genau von DB-Lok der Baureihe 220 auf DR-Lok der Baureihe 118 und umgekehrt. Nur drei Tage nach der eben beschriebenen Umstellung hat auf dem oberen Bild die DR-Diesellok 118 275 (Bw Schwerin) den D 336 nach (Berlin-Hamburg) nach Büchen gebracht und fährt hier an der schon bereit stehenden DB-Kollegin 220 009 vorbei, die gleich diesen Zug zur Restfahrt bis Hamburg übernehmen wird. Das mittlere Bild zeigt 220 009 am Abend des 6.6.1973 abfahrbereit vor dem D 336 im damals noch als Grenz- u. Lokwechsel-Station fungierenden Bhf. in Büchen. Auch das Bild darunter entstand in der ersten Zeit, nachdem auch im Personenverkehr in diesem Grenzbhf. der Lokwechsel zwischen DB- und DR-Maschinen eingeführt worden war, wie er im Güterzugverkehr immer gehandhabt wurde, als diese Strecke Hamburg-Berlin noch in zwei Staaten verlief und die Funktion einer grenzüberschreitenden Bahnverbindung erfüllte. Auf dem unteren Foto hat DR-Diesellok 118 274 den D 338 (Berlin-Hamburg) von Berlin bis Büchen befördert und überläßt ihn hier am Mittag des 21.7.1973 der ebenfalls schon bereit stehenden DB-Diesellok 220 036 (Bw Lübeck), die diesen Zug weiter über den kurzen Bundesbahn-Bereich seiner Fahrtstrecke von Büchen nach Hamburg befördert. 118 274 gehörte zum Aufnahmezeitpunkt ebenfalls zum Bw Schwerin wie ihre oben gezeigte Kollegin 118 275. Beide Maschinen vom DR-Loktyp V 180 sind heute nicht mehr vorhanden. Nach ihrer Ausmusterung in den 1990er Jahren (zuletzt in Wustermark u. Görlitz beheimatet) wurden die Lokomotiven verschrottet.Die Lok 220 009 steht heute mit ihrer Ursprungs-Betriebsnr. V 200 009 als ständiges Ausstellungsstück in den Hallen des Eisenbahnmuseums Prora auf Rügen. 220 036 wurde 1984 ausgemustert und 1986 bei der Firma Layritz in Penzberg verschrottet. Fotos: Michael Hecht.

Das neben stehende Bild zeigt den Lokwechsel im Schnellzug= verkehr der Berlin-Hamburger Bahn im Büchener Bhf. in der umgekehrten Richtung von West nach Ost: Am 14.6.1974 ist d. DB-Diesellok 220 023 (Bw Lübeck) mit dem D 339 (Hamburg-Berlin) im o. a. Bhf. eingetroffen und verläßt ihn hier nun, wobei sie an gleich drei auf den beiden Haltegleisen neben dem 'Ost-Bahnsteig' stehenden 118-Maschinen der DR vorüber rollt. Eine dieser Maschinen ist die im rechten Bildteil zu sehende Lok 118 356. Ganz vorne wartet DR-Kollegin 118 339, die D 339 (passende Loknr. zur passenden Zugnr. bzw. umgekehrt) gleich für seine Weiterfahrt durch die DDR hindurch übernehmen wird. 118 339 wird D 339 von Büchen bis Berlin befördern. Die Lok gehörte zum Aufnahmezeitpunkt zum Bw Schwerin. Die abgebildete DB-Lok 220 023 erhielt etwas über ein halbes Jahr danach als eines der ersten DB-Triebfahrzeuge überhaupt den seinerzeit eingeführten beige-blauen Anstrich, zugleich auch als erste Lok des Bw Lübeck. Nur drei Maschinen der Baureihe 220 wurden mit diesem Anstrich versehen = 012, 023 + 060. Als eine Lok dieses Trios wurde 220 023 im Herbst 1983 ausgemustert und erst 1999 bei der Firma Friedl in Plattling verschrottet. Im beige-blauen Farbkleid oft fotografiert, sind Bilder dieser Lok in ihrer vorherigen klassischen V-200-Lackierung eher selten. 118 339 (zuletzt ebenfalls in Görlitz stationiert) wurde in den 1990er Jahren ausgemustert und verschrottet.

Durch die umfangreichen Umstellungen im Triebfahrzeugeinsatz der Strecke Hamburg-Berlin ab Anfang Juni 1973 begegneten danach die 'West V 200' den 'Ost V 200' auch direkt im Hamburg-Berliner Teil des Büchener Bahnhofes. Die seit 1970 baureihenmäßig als 120 fahrenden V 200 der DR, die auch als 'Taiga-Trommeln' od. 'Wummen' bekannt wurden, kamen nach Büchen allerdings nur mit Güterzügen von der DDR her. Trotzdem gab es nun oft Direkt-Nachbar= schaften und Direkt-Treffen der 120 mit den seit 1968 als 220 eingesetzten DB-V 200. So wie auch am 21.7.1973 die Begegnung von 120 313 (Bw Hagenow Land) mit 220 036 (Bw Lübeck) auf dem oberen der beiden untersten Bilder. Auf dem Foto darunter pausieren 120 294 und 220 043 gemeinsam im Bahnhof Büchen auf d. hierfür vorgesehenen Gleisen an d. Westeite vom Bahnsteig der Hambg.-Berliner Bahn. Die abgebildeten 'Taiga Trommeln' sind wie auch 220 043 längst ausgemustert und verschrottet.

Fotos: Michael Hecht.