

## VOR 40 JAHREN: AUFTAKT UND ENDE IN RHEINE

\*\*\*\*\*

Vor genau 40 Jahren, im September 1977, beendete die Deutsche Bundesbahn (DB) ihren letzten Betrieb mit Dampflokomotiven. Das ehrgeizige und in relativ kurzer Zeit verwirklichte DB-Projekt 'Strukturwandel', das die völlige Ablösung aller Dampflokomotiven durch Triebfahrzeuge der Diesel- und Elektrotraktion zum Inhalt hatte, wurde abgeschlossen. Seit 1976 setzte die alte DB Dampftraktion ohnehin nur noch im Güterzugverkehr des Ruhrgebietes und vor Güterzügen der Emslandstrecke Rheine-Emden ein. Hier aber noch recht intensiv. 221-Diesellokomotiven lösten hier die Güterzug-Dampflokomotiven der Baureihen 042, 043 und 044 ab. Traktionsart Null auf Null bei der DB. Das war die Folge dieser Umstellung durch die Deutsche Bundesbahn.

Die veranstaltete zur Verabschiedung ihrer letzten Maschinen genannter Traktionsart aber an deren Haupt-Heimatstützpunkt in der westfälischen Emsstadt Rheine ein großes Dampflo-Abschiedsfest, das am Wochenende 10./11.9.1977 (SA/SO) auf dem Gelände des Dampflo-Bw's in Rheine stattfand.

Dieses Fest hatte Besucher aus aller Welt zu verzeichnen. Der noch junge, erst im November 1975 gegründete Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) schickte zum Besuch des o. a. DB-Festes am 10. September 1977 (SA) seinen ersten großen Sonderzug auf die Tagesreise von Lübeck und Hamburg nach Rheine und zurück. Der bestand dazu stielte aus einem der letzten Doppelstockwagen der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE). Diese Wagen gehörten zum Zeitpunkt der o. a. VLV-Fahrt noch zum Rollmaterial der Deutschen Bundesbahn und kamen bis einschl. September 1977 noch im Eilzugverkehr der Strecke Hamburg-Lübeck zum Einsatz - als damals einzige Doppelstock-Reisezugwagen bei der Deutschen Bundesbahn überhaupt! Außerhalb der Strecke Hamburg-Lübeck kamen die letzten LBE-Doppeldecker kaum zum Einsatz. Deshalb bildete die Fahrt für einen von ihnen in einem Sonderzug von Lübeck nach Rheine und zurück am 10.9.1977 eine sehr große Besonderheit. Genau handelte es sich um den Wagen 20 804, den ehemaligen LBE-Wagen 'DW 8'.

Er bildete den Wagen für den VLV-Sonderzug 'TRAVE-EMS-EXPRESS', dessen Fahrt in dem sich diesem anschließenden Beitrag ausführlich beschrieben wird. Dieser Beitrag erschien vor 40 Jahren in der VLV-Publikation 'VLV-Kurzmeldungen' in deren Ausgabe Nr. 017, herausgegeben am 20.10.1977. Er erscheint nochmals im Anschluss an diese Zeilen im 'LBE-Express' im Originalmanuskript!

Der 1. VLV-Sonderzug wurde von Lübeck nach Hamburg und zurück durch die Diesellok 220 006 als erster Serien-V 200 und von Hamburg nach Rheine und zurück durch die Elektrolok 103 001 als erster Vorserien-E 03 befördert. In Rheine dann noch von der Dampflo 043 381, so daß Maschinen aller drei Traktionsarten vor dem VLV-Sonderzug 'TRAVE-EMS-EXPRESS' zum Einsatz kamen.

Der Dampflobetrieb der DB endete wie vorgesehen wenige Tage nach dem großen Abschiedsfest in Rheine und für die folgenden acht Jahre untersagte die DB alle Fahrten von Dampflokomotiven mit eigener Kraft auf ihrem Netz.

Beim VLV nahm das o. a. Fest eine ganz andere Entwicklung sein. Sein Sonderzug 'TRAVE-EMS-EXPRESS' sollte eigentlich nur ein Einzelstück bleiben. Es kam aber ganz anders. 212 weitere VLV-Sonderzüge zu verschiedenen Zielen in ganz Deutschland, aber auch nach Dänemark, Schweden, Polen, Österreich, Tschechien, Luxemburg und in die Niederlande schlossen sich an den o. a. Sonderzug-Erstling an. Den in ihm eingesetzten ehem. LBE-Doppelstockwagen Nr. 8 übernahm der VLV im August 1978 von der DB und erhielt ihn danach bis 2011 sowohl betriebsfähig als auch museal. Unter seiner alten LBE-Nr. DW 8 und ab Herbst 1980 in der ehem. LBE-Farbgebung kam dieser Wagen in sehr vielen der insgesamt 213 VLV-Sonderzüge zum Einsatz. Die rollten bis 2011. Ein Jahr später wurde der VLV leider aufgelöst. Das Schicksal der letzten DB-Dampflokomotiven, die am 10.9.1977 auch in Anwesenheit des 1. VLV-Sonderzuges verabschiedet wurden, holte ihn ein .....

Der LBE-DW 8 ist heute Exponat des DB Museums und wird als Standfahrzeug am Stammsitz von diesem Museum in Nürnberg erhalten. 220 006 wurde von der DB am 11.11.1978 ausgemustert und danach an die Firma Heitkamp verkauft, die sie als Bauzuglok einsetzte. 1982 kam sie nach Italien. Sie ist dort (nachdem sie 1999 einen neuen Motor erhielt) noch heute bei einer Privatbahn betriebsfähig erhalten. 103 001 gehört heute zum Fahrzeugbestand des DB Museums und wird momentan zur betriebsfähigen Museumslok hergerichtet.

Michael Hecht.



VLV-Doppelstock-Sonderzug  
TRAVE-EMS-EXPRESS Lübeck-  
Rheine auf dem Weg zum  
DB-Dampflok-Abschiedsfest;  
hier während des Fotohal-  
tes in Rotenburg/Wümme mit  
Zuglok 103 001, die den  
TRAVE-EMS-EXPRESS auf  
dem elektrischen Abschnitt  
seiner Strecke beförderte!  
Näheres über diese Sonder-  
fahrt u. das Dampflok-Ab-  
schiedsfest lesen Sie in  
dieser Ausgabe vor den  
eigentlichen Kurzmeldungen.

Foto: Hecht



#### TRAVE-EMS-EXPRESS und DB-DAMPFLOK-ABSCHIEDSFEST

Nach verschiedenen kleinen Exkursionen wagte sich der VLV-Reisedienst im Sommer dieses Jahres an seinen ersten eigenen Sonderzug, der am 10. September das Dampflok-Abschiedsfest der Deutschen Bundesbahn in Rheine zum Ziel hatte und den Eisenbahnfreunden aus Lübeck, Hamburg und Umgebung eine gemeinsame Reise dorthin bot. Der besondere Reiz lag allerdings vielmehr darin, daß der Sonderzug Lübeck-Rheine aus einem der hier ansässigen Doppelstockwagen der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn bestehen sollte. Die vier noch vorhandenen Exemplare dieser Fahrzeuge sind ja sonst lediglich im Nahverkehr zwischen Hamburg und Lübeck bzw. Travemünde im Einsatz und kommen über die südlichen Hamburger Stadtgrenzen allenfalls im Rahmen von Überführungsfahrten zum zuständigen Ausbesserungswerk in Hannover-Leinhausen hinaus. Bei diesen Überführungen fahren die Doppelstockwagen (DAB) dann leer in Güterzügen.

Mit der VLV-Sonderfahrt sollte sich nun einer der LBE-DAB als Fernreisefahrzeug betätigen dürfen; denn immerhin lag die stolze Strecke von fast 350 km zwischen Lübeck und Rheine vor ihm und das ganze dann nochmal zurück. Da ging der Organisator denn schon mit der bedenklichen Frage an die Sache, ob die Bundesbahn diese Doppelstockwagen-Fernfahrt genehmigen würde. Sie tat es und es darf an dieser Stelle vorweg gleich gesagt werden, daß die Deutsche Bundesbahn mit einem derartigen Verständnis und Bemühen dem Doppelstock-Sonderzug Lübeck-Rheine-Lübeck begegnete, daß diese Tatsache mit die größte Freude des Organizers war - hatte er doch von anderen Vereinigungen das Klischee mit auf den Weg genommen, die DB zeigt gegenüber Eisenbahnfreunde-Sonderfahrten wenig Verständnis bzw. verhält sich mehr ablehnend. Das war beim Sonderzug Lübeck-Rheine überhaupt nicht der Fall.

Nach etlichen Gesprächen, Telefonaten, Briefen usw. war es dann soweit - der Sonderzug TRAVE-EMS-EXPRESS Lübeck - Rheine - Lübeck ging am Morgen des 10.9. auf seine Reise. Die DB hatte für diese Exkursion das "Paradepferd" der Doppelstockwagen, den äußerlich besten Wagen 20804 gestellt. Für seine große Fahrt war er noch zusätzlich geputzt und gewienert worden und seit dem Abend des 8.9. wartete er mit blitzenden Glasscheiben auf dem Abstellgleis 1a innerhalb der Bahnsteighalle des Lübecker Hbf auf seinen Sonderzugeinsatz.

Dank des Entgegenkommens des Bahnbetriebswerkes Lübeck wurde für die Beförderung des TRAVE-EMS-EXPRESS im Abschnitt Lübeck-Hamburg die erste Serien-220, 220 006, gestellt, die den DAB 20804 am 10.9. morgens kurz nach sechs Uhr vom Gleis 1 a auf Gleis 6 rangierte, wo der Sonderzug nun zur Abfahrt nach Rheine bereitstand und gleich von seinen ersten Fahrgästen bestiegen wurde; nicht jedoch ohne vorher noch einige Fotos gemacht zu haben, denn Lokführer und VLV-Freund Joachim Lawrenz, der den TRAVE-EMS-EXPRESS auf 220 006 bis Hamburg bringen sollte, hatte die kuriose Fuhre gleich so "geparkt", daß man trotz des grauen Morgens Bilder außerhalb der Bahnsteighallen machen konnte. Inzwischen waren am DAB auch die wieder von VLV-Mitglied Peter Franke in liebevoller Kleinarbeit gefertigten Zuglaufschilder installiert, die Auskunft über Namen, Ziel und Veranstalter dieses Sonderzuges gaben.

Um 6.45 Uhr war es soweit. Das Abenteuer TRAVE-EMS-EXPRESS begann und pünktlich verließ D 27042 Lübeck-Rheine seinen Ausgangspunkt. Schon die Führung des Sonderzuges als "D" (Schnellzug) war für den Doppelstockwagen etwas Besonderes, sind d. DAB doch sonst nur in den Kursen von Eil- und Nahverkehrszügen zu finden. Zwar rollte der Wagen zunächst über die Strecke, über die er seit vier Jahrzehnten werweißwieviele Male mit Lokomotiven verschiedenster Arten gerollt ist, doch nur so allein mit seinem Zugpferd 220 006 bot er auch schon zwischen Lübeck und Hamburg ein nicht alltägliches Bild, das denn auch prompt von der Ehefrau des zweiten Reiseleiters bei Reinfeld von außen im Film festgehalten wurde. Die an dieser Tour interessierten VLV-Mitglieder (leider nur wenige) waren ja alle im Zug. Da mußten sich für die Außenaufnahmen im Abschnitt Lübeck-Hamburg schon andere Familienmitglieder an der Strecke postieren, was sie aber trotz der frühen Stunde wohl recht gerne taten.

In Hamburg-Wandsbek verließ DAB 20804 sein altes Stammgebiet und mit anschließender Befahrung der Hamburger Güterumgehungsbahn bis Hamburg Hauptbahnhof eröffnete sich ihm erstmals weniger bekanntes Gebiet, wie er sich denn auch im Hamburger Hbf auf der "hannoverschen" Seite etwas fremd vorgekommen sein muß, steht er doch sonst nur auf der gegenüberliegenden Seite mit den Bahnsteigen bzw. Gleisen der Strecken von Lübeck und Berlin.

Hier in Hamburg Hbf stieg nicht nur noch ein ganzer Schwung an Fahrgästen zu, hier wurde DAB 20804 auch eine neue Lokomotive verpaßt; denn nun ging es ja auf die elektrische "Rollbahn" Hamburg-Ruhrgebiet hinaus und so übernahm den TRAVE-EMS-EXPRESS für die 286 km lange Strecke Hamburg-Rheine auch eine Elektrolok, womit f. den Doppelstockwagen der seltene Fall einer Ellok-Bespannung eintrat. Aber es war nicht irgendeine elektrische Lokomotive, die sich da vor den DAB setzte. VLV-Reisedienst und DB-Generalvertretung Lübeck hatten sich um Gestellung einer der nur in vier Exemplaren vorhandenen Vorserien-Lokomotiven der BR 103.0 bemüht. Diese Bemühungen hatten Erfolg und mehr noch, bei Einfahrt in Hamburg Hbf wartete sogar das "Flaggschiff" des "Vorserien-103er-Quartetts", 103 001, auf die Übernahme des TRAVE-EMS-EXPRESS und war einige Minuten später zusammen mit dem Doppelstockwagen seltenes Gespann und viel beachtetes Fotoobjekt in der Halle des Hamburger Hbf.

Doch dann hieß es wieder Einsteigen und 103 001 setzte sich mit ihrem zweistöckigen Gefährt in Bewegung, nahm wegen Bauarbeiten auf den Hauptgleisen den Weg auf die Bremer Strecke durch den Harburger Rangierbahnhof und hielt zum ersten Mal in Buchholz/Nordheide für den ersten Fotohalt des TRAVE-EMS-EXPRESS.

Die Führung des Doppelstockwagens durch eine elektr. Lok brachte allerdings auch leider das Problem mit sich, daß ab Hamburg Hbf nicht mehr geheizt werden konnte, denn die Doppelstockwagen besitzen nur Dampfheizung, die Elektrolokomotiven hingegen ausschl. elektr. Heizung. Der 10.9. war eben nicht der wärmste und die Temperaturen hielten sich im TRAVE-EMS-EXPRESS auf der Hintour im Rahmen des Erträglichen. Nun hatte sich während der gesamten Sonderfahrt im "Großraum-Abteil" des Wagens (früheres Steuer-Abteil im Wagenende 2. Klasse) die "Trave-Ems-Bar" etabliert, in der "VLV-Wirt" Norbert Simon neben Bier, Cola, Brause auch Weinbrand ausschenkte, der denn auch gelegentlich als Heizungs-Ersatz genutzt wurde.



Im Bahnhof Rotenburg/Wümme hielt D 27042 für seinen zweiten Fotohalt. Kurz hinter Rotenburg begegnete ihm übrigens ein aus 624/924 gebildeter Sondertriebwagen, der, wie schon viele andere vor ihm an verschiedenen Wochenenden, in die Gegenrichtung fuhr - nämlich von Osnabrück nach Puttgarden.

Die Zeiten, in denen 103 001 kurz nach ihrer Ablieferung (damals noch als E 03 001) vor zwölf Jahren anl. der Internationalen Verkehrs-Ausstellung in München erstmals planmäßig mit 200 km/h über DB-Schienenstränge fegte, sind längst vorbei. Nach Zusammenfassung im Bw Hamburg-Eidelstedt genießen die vier Vorserien-103 mehr ein gewisses "Mauerblümchen-Dasein". Eine wird noch für gelegentliche Meßfahrten verwendet. Die drei anderen sind lediglich mit Eil- und Nahverkehrszügen in Norddeutschland unterwegs. Dabei sind die weitesten planm. Anlaufpunkte von Hamburg aus Bremen, Hannover und Hildesheim. Auch für 103 001 war die Beförderung des TRAVE-EMS-EXPRESS von Hamburg nach Rheine und zurück mal wieder eine echte Fernfahrt.

Mit ihrem seltenen Gefährt am Haken rollte sie noch vor der planmäßigen Zeit in den Hauptbahnhof von Bremen. Hier waren außer etlichen Eisenbahnfreunden auch Reporter der Zeitung "Bremer Nachrichten" anwesend. So erschien denn auch am 12.9. in den Bremer Nachrichten ein großes Bild mit Kommentar über den seltenen Besuch des Doppelstockwagens in Bremen Hbf.

Leider war dieser Besuch nur kurz; denn vor D 27042 lag noch ein ganz schönes Stück seiner Strecke bis Rheine, wobei er wie schon zuvor an staunenden Schrankenwärtern usw. vorüberflog und seine Fahrt in Diepholz für einen dritten Fotohalt unterbrochen wurde. In Osnabrück Hbf-Vorbahnhof legte der TRAVE-EMS-EXPRESS einen kurzen Betriebshalt ein. Ein neuer Lokführer enterte die 103 001 und langsam fuhr der Sonderzug anschließend über die sogen. "Klus-Kurve" von der Strecke Hamburg-Ruhrgebiet zur Hauptbahn Hannover-Bentheim-Holland hinunter. Diese Verbindungskurve in der interessanten Turmbahnhof-Anlage Osnabrück wird sonst nur von Güterzügen befahren. Mit dem TRAVE-EMS-EXPRESS benutzte auch mal ein Reisezug die "Klus-Kurve".

Vor Rheine noch ein letzter Fotohalt in Ibbenbüren und dann hatte D 27042 sein Ziel erreicht und wurde schon bei der Einfahrt von vielen Eisenbahnfreunden begrüßt, die nicht schlecht über diesen merkwürdigen Sonderzug staunten. Noch mehr wuchs die Begeisterung, als schließlich 103 001 vom Doppelstockwagen gelöst war und sich an ihre Stelle anschließend Dampflok 043 381 (Bw Rheine) setzte, denn über das letzte, kurze Stück seiner Reise von Rheine Pbf zum Dampflok-Bw Rheine (ca. 3 km) sollte der TRAVE-EMS-EXPRESS von einer Dampflok gefahren werden. Damit kamen bei dieser Sonderfahrt nochmal alle drei Traktionsarten Diesel - Strom - Dampf "zum Zug" und der LBE-Doppelstockwagen hing zum ersten Mal nach langer Zeit wieder am Haken einer Dampflok, wohl zum ersten Mal überhaupt hinter einer ölgefeuerten !

Dieser seltene Anblick wurde denn auch auf der nun folgenden Fahrt von 043 381 und DAB 20804 von Rheine Pbf nach Hauenhorst (Dampf-Bw Rheine) von vielen Schienen-Enthusiasten fotografiert bzw. gefilmt. Dann war das Bw Rheine erreicht, letztes Mekka der DB-Dampflokomotiven, das sich an diesem September-Samstag als großes Ausstellungsgelände rund um die letzten Bundesbahn-Dampfrösser präsentierte. Der LBE-Doppelstockwagen erhielt seinen Platz inmitten dieser Ausstellung und wurde gleich nach seiner Ankunft von Schaulustigen und Interessierten gestürmt wobei die ohnehin recht kleine VLV-Mannschaft unterstützt von zwei Mitgliedern des Vereins "Freunde des Schienenverkehrs, Flensburg e.V." ähnliche Arbeit zu leisten hatte wie auf dem Jubiläum "125 Jahre Eisenbahn in Lübeck" vor einem Jahr. Da galt es unzählige Fragen über Geschichte und Herkunft des Doppelstockwagens zu beantworten, vornehmlich auch an niederländische Besucher, die in großer Anzahl mit zwei Sonderzügen nach Rheine angereist waren, um die letzten DB-Dampflokomotiven zu bewundern.

Die waren hier nochmal in größerer Ansammlung zu finden. Im einzelnen wurden gezeigt: 042 073, 206, 226, 241, 271 und 364 (sämtlich alle kalt im Rundschuppen) sowie 043 167 (ohne Tender zur Führerstandsbesichtigung; ebenfalls kalt im Schuppen) Im Freigelände standen unter Dampf:

042 096, 043 315, 326 (Bw Emden) und 375; ferner waren dort kalt zu sehen: 012 081, 042 052, 043 085, 043 087, 044 508 (Bw Gelsenkirchen-Bismarck), 051 255 (Bw Duisburg-Wedau) und die zur Sammlung der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte gehörende 55 3345.

Soweit nicht besonders erwähnt gehören alle DB-Maschinen zum Bw Rheine. Für Mitfahrten der Besucher auf dem Führerstand einer Dampflok war 043 364 herangezogen worden und 043 903 zog mehrere DB-Sonderzüge Rheine-Leer und zurück.

Ihr modernes Gesicht zeigte die Deutsche Bundesbahn auf der Ausstellung in Rheine mit den folgenden Elektro- und Diesel-Triebfahrzeugen:

103 214 (Bw Hamburg-Eidelstedt), 110 445 (Bw Dortmund Bbf), 111 051 (Bw München H), 140 716 (Bw Osnabrück), 150 127 (Bw Hagen-Eckesey), 151 117 (Bw Hagen-Eckesey), 216 082 (Bw Oldenburg), 220 060 (Bw Oldenburg), 221 140 (Bw Oldenburg), 260 908, 290 341 (Bw Osn), 323 455, 323 556, 333 193 (alle Bw Rheine), 627 004 (Bw Braunschweig), 624 628 / 924 420 / 624 693 (Bw Osnabrück). Von diesen Fahrzeugen präsentierten sich außer 103 214, 150 127, 290 349, 323 455 und 323 556 alle in beige-türkis. Die "Ellok-Oldtimer" wurden auf der Ausstellung von 104 019 (Bw Osnabrück) vertreten. Schienenbus 798 558 (Bw Oldenburg) war hingegen mit Pendelfahrten im Bw-Gelände beschäftigt.

Auf einer gleichzeitigen Leistungsschau der DB wurden im Bereich des Ortsgüterbahnhofes Rheine an der Ladestraße folgende Fahrzeuge ausgestellt:

Reisezugwagen: EUROFIMA-Avmz, WLAB, Bm, Apm, Am, verschiedene Güterwagen sowie die Triebwagen-Garnitur 420 194 / 421 194 / 420 694 vom Bw Düsseldorf.

Zwischen Rheine Personenbahnhof und dem Bw (Haltepunkt Hauenhorst) fuhr in dichter Folge ein Pendelzug, der aus 3achsigen Umbauwagen bestand und von Dampflok 042 186 gefahren wurde.

An Sonderzügen waren außer dem TRAVE-EMS-EXPRESS ein DB-Sonderzug von Oberhausen erschienen, dessen alte Eilzugwagen von 043 121 gezogen wurden (auf der Rücktour von 043 636). Außerdem kamen die beiden schon erwähnten Sonderzüge aus Holland, die jeweils aus mehreren DB-Schnellzugwagen und einem Speisewagen der Internat. Schlafwagen- und Touristik-Gesellschaft (ISTG) bestanden, beide aber mit Dampflokomotiven nach Rheine kamen. Dabei kam einer von Den Haag. Dieser Zug wurde von der ehem. DB-Dampflok 23 023 befördert.

Diese Maschine ist jetzt im Besitz niederländischer Eisenbahnfreunde (Stoom Stichting Nederland, Rotterdam-Delfshaven; dort. Betr.-Nr. 1). Beim zweiten Sonderzug von Hoek van Holland, der auch viele britische Eisenbahnfreunde mit nach Rheine brachte, fungierte von Hoek v. Holland bis Apeldoorn eine Baldwin-Elektrolok der Reihe 1200 als Zugpferd. In Apeldoorn übernahm den Zug eine andere frühere Bundesbahn-Dampflok: 23 076, nun Lok Nr. 2 der Veluwschen Stoomtrein Maatschappij in Apeldoorn. Da man in den Niederlanden kein Dampflok-Verbot auf Staatsbahnstrecken kennt, zog die 23er den Sonderzug mit eigener Kraft bis in den deutschen Grenzbhf. Bentheim. Weil der Abschnitt Bentheim-Salzbergen der DB-Strecke Bentheim-Rheine keinen planmäßigen Dampftrieb mehr besitzt, setzte sich beim Sonderzug von Hoek v. Holland DB-Diesellok 220 077 (Bw Oldenburg) als Vorspann vor 23 076 und zog sie samt Sonderzug nach Salzbergen. Von dort bis Rheine durfte 23 076 den Zug wieder alleine ziehen, da der Abschnitt Salzbergen-Rheine im Rahmen der Strecke Emden-Rheine noch bis Ende Oktober für Dampflokomotiven zugelassen ist. Auch der Sonderzug von Den Haag erhielt zwischen Bentheim und Salzbergen Vorspann durch eine DB-Ellok.

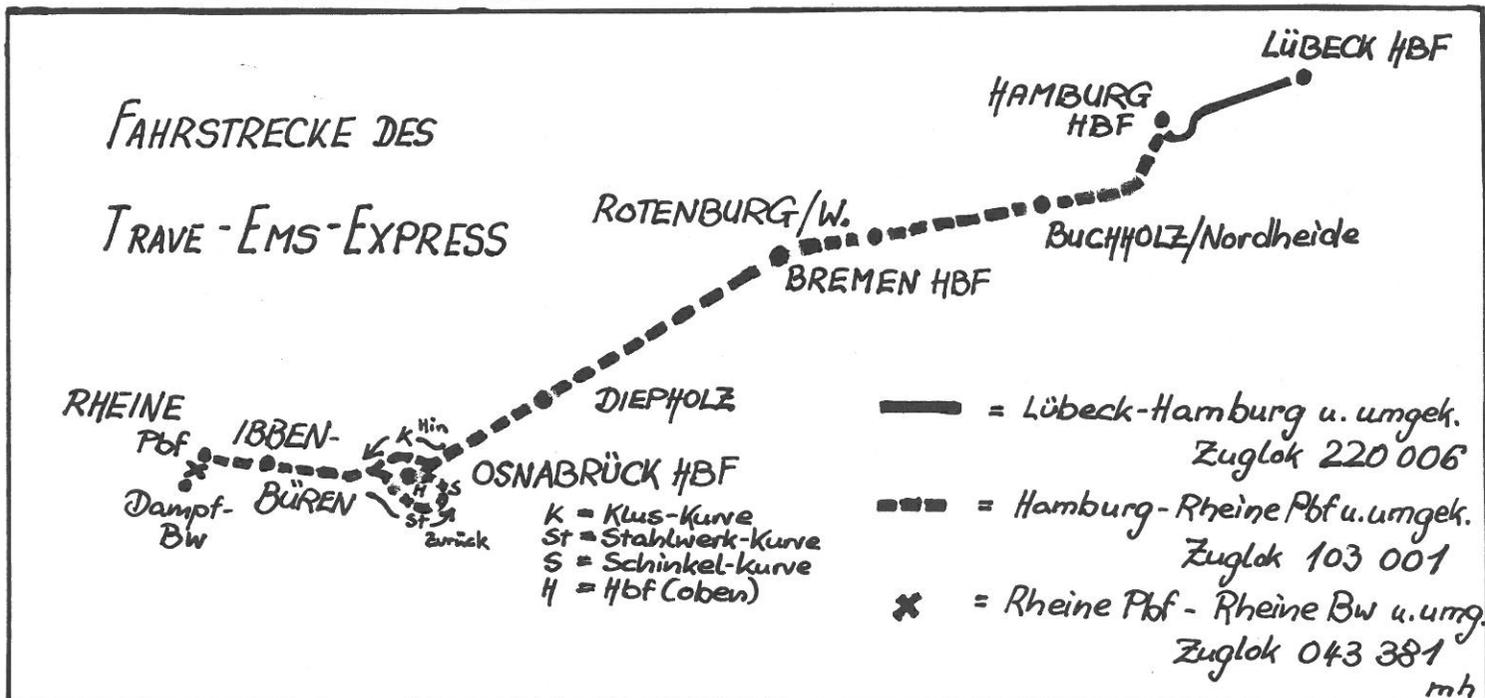
Von den vier Sonderzügen wurde der TRAVE-EMS-EXPRESS als einziger direkt in das Ausstellungsgelände gefahren, wohl wegen seiner Kürze. Die Wagen der anderen Züge blieben in Rheine Pbf, lediglich ihre Lokomotiven ließen sich im Bw blicken. Ihre Fahrgäste mußten die Pendelzüge benutzen.

Um 16 Uhr hieß es für den TRAVE-EMS-EXPRESS und seine Reisenden leider Abschied zu nehmen vom Abschiedsfest zu Ehren der DB-Dampflokomotiven und für viele begann nun die letzte Fahrt hinter einer DB-Dampflok; denn 043 381 sollte den Doppelstockwagen, der in den vergangenen Stunden so viele Bewunderer draußen wie drinnen gesehen hatte, wieder zurück zum Personenbahnhof bringen. 043 381 war auch den ganzen Tag über am DAB geblieben und bot zusammen mit ihm nicht nur ein interessantes Fotomotiv sondern sorgte als "mobile Vorheizanlage" zwischen 15 und 16 Uhr auch für wohlige Wärme im Wagen, die noch auf der Rückfahrt eine ganze Zeit vorhalten sollte.

Draußen wartete schon spalierweise die große Schar der Fotografen auf die Abfahrt des Sonderzuges; aber auch drinnen konnte man den Massen kaum Herr werden - viele wollten wenigstens bis Rheine Pbf einmal im seltenen Doppelstockwagen fahren. Na, dann dampfte 043 381 mit ihrer kuriosen Fracht ab und mit einigen Rangiermanövern brachte sie ihren Wagen bis an den Bahnsteig. 103 001, die ihre Ruhe zwischen den Sonderzügen Lübeck-Rheine und Rheine-Lübeck an dem auch für sie ungewohnten Ort auf einem Stumpfgleis im Vorfeld von Rheine Pbf verbrachte, hatte sich inzwischen auch schon in Bewegung gesetzt und während auf der einen Seite der Doppelstockeinheit die Dampflok abgekuppelt wurde, befestigte man auf der anderen Seite 103 001, die den DAB nun zurück nach Hamburg schleppen sollte.

Um in Osnabrück nach oben zu den Gleisen der Hamburger Strecke zu gelangen, benutzte der nun als D 27043 bezeichnete TRAVE-EMS-EXPRESS auf der Rückfahrt die auch von Reisezügen (z.B. Holland-Skandinavien-Express) befahrenen "Stahlwerk-" und "Schinkel-Kurven" und fuhr direkt in den oberen Teil des Hauptbahnhofes Osnabrück ein, während er den unteren Teil ohne Halt durchfahren hatte. Hier im oberen Teil mußte 103 001 an das andere Zug- bzw. Wagenende umsetzen, dann ging die Rückreise weiter. Nun hatte auch wieder die Trave-Ems-Bar größeren Besucher-Zustrom zu verzeichnen und damit wuchs die gesellige Stimmung in dem "Kabäuschen" von Kilometer zu Kilometer.

In Bremen Hbf wurde noch kurz zum Aussteigen gehalten. Pünktlich, wie der ganze Sonderzug gefahren war, wurde auch wieder Hamburg Hbf erreicht, wo von den Hamburger Fahrgästen Abschied genommen wurde und auch von 103 001 sowie ihrem freundlichen Lokführer, der seit Osnabrück wieder den TRAVE-EMS-EXPRESS durch die norddeutsche Landschaft rollen ließ. Für das letzte stromlose Stück der "T.E.E.-Strecke" wanderte der Sonderzug wieder in Obhut von 220 006 und Lokführer Joachim Lawrenz. Für einen Moment noch standen erste Vorserien-103, nummernmäßig letzter LBE-Doppelstockwagen (ex LBE 8) und erste Serien-220 gemeinsam am Bahnsteig, dann rückte 103 001 solo zum Bw Eidelstedt ab und auch 220 006 startete bald mit D 27043 zum Endspurt nach Lübeck. Um 20.40 Uhr hatte der Doppelstock-Sonderzug Rheine-Lübeck sein Ziel erreicht. Reibungslos und ohne Zwischenfälle war der TRAVE-EMS-EXPRESS wieder in Lübeck Hbf eingetroffen. Der Doppelstockwagen wurde nach seiner wohl längsten Fahrt als besetztes Fahrzeug wieder heil in sein altes Domizil zurückgebracht und hatte bewiesen, daß er sich auch für Gesellschaftsfahrten fabelhaft eignet. Michael Hecht. (Originaltext v.1977)



# TRAVE-EMS-EXPRESS



Seinen ersten Sonderzug fuhr der VLV am 10.9.1977, den aus dem Doppelstockwagen DAB 20804 gebildeten TRAVE-EMS-EXPRESS - Lübeck-Rheine und zurück. 220 006 (Bw Lübeck), erste "Serien-V 200", wartet am Morgen des 10.9. mit DAB 20804 in Lübeck Hbf auf Ausfahrt, um den TRAVE-EMS-EXPRESS bis Hamburg Hbf zu bringen ....



.... wo Sonderzug D 27042 seine Zugpferde tauschte: Die erste Serien-220 wurde gegen die erste Vorserien-103 ausgewechselt und mit 103 001 (Bw Hmb-Eidelstedt) präsentiert sich der TRAVE-EMS-EXPRESS bei einem seiner Fotohalte im Bahnhof Rotenburg/Wümme. 103 001 zog D 27042 von Hamburg Hbf bis Rheine Pbf.



Als einer der letzten Züge auf DB-Gleisen war der TRAVE-EMS-EXPRESS nochmal mit Lokomotiven aller drei Traktionsarten versehen. Nach Diesel u. Strom wurde der VLV-Sonderzug über das letzte Stück seines Weges von Rheine Pbf ins Dampf-Bw Rheine von Dampflok 043 381 (Bw Rheine) befördert, die auch den Tag über am Zug blieb. Entsprechend umgekehrt waren d. Bespannungen auf der Rückfahrt als D 27043 (Rheine-Lübeck).

Fotos: Löper (oben),  
Hecht (Mitte, unten).

## VOR 20 JAHREN: REMAKE + REVIVAL FÜR DEN 'TRAVE-EMS-EXPRESS'

\*\*\*\*\*

Fast auf den Tag genau 20 Jahre nach der Fahrt des ersten VLV-Sonderzuges, dem 'TRAVE-EMS-EXPRESS' von Lübeck nach Rheine, rollte am Samstag, d. 13. September 1997 ein zweiter derartiger Sonderzug von der Trave an die Ems - als 135. von insgesamt 213 VLV-Sonderzügen. Er sollte an den ersten dieser Züge genau zwei Jahrzehnte zuvor erinnern und hieß in Anlehnung an dieser 'TRAVE-EMS-EXPRESS II'. Wagenmäßig bestand dieser Sonderzug aus dem gleichen Fahrzeug wie sein Vorgänger 20 Jahre zuvor: Dem LBE-Doppeldecker 'DW 8', der zum Zeitpunkt der zweiten VLV-Sonderzugfahrt von der Trave an die Ems bereits 19 Jahre lang VLV-Wagen war. Über die Fahrt des Sonderzuges 'TRAVE-EMS-EXPRESS II' wurde 1997 in der VLV-Publikation 'VLV Aktuell' in deren am 11.11.1997 erschienenen Ausgabe Nr. 189 berichtet. Dieser Bericht folgt im Original-Text und Original-Manuskript gleich nach diesen Zeilen. Das im Oktober 1977 verfügte DB-Dampflok-Verbot war im Sept. 1997 bereits 12 Jahre lang Geschichte. Und so konnte sich der 'TRAVE-EMS-EXPRESS II' ebenfalls mit einer Dampflok in Rheine sehen lassen, wo das Auftauchen einer derartigen Lok 1997 freilich eine große Besonderheit darstellte. Der bis zum Oktober 1977 hier allgegenwärtige Dampflokbetrieb war längst vorbei. Anders als beim 'TRAVE-EMS-EXPR.' fehlte beim 'TRAVE-EMS-EXPRESS II' ein anteiliger Lokeinsatz in Elektrotraktion und V-200- bzw. 220-Beförderung war auch nicht dabei. Zwischen Rotenburg/Wümme und Osnabrück Hbf (unten) verfügte der 'TRAVE-EMS-EXPRESS II' auch über eine andere Fahrtroute als sein Vorgänger, der hier 1977 auf dem Direktweg über Bremen und Diepholz gerollt war. Sein Nachfolger: zwei Jahrzehnte später fuhr von Rotenburg nach Osnabrück über Verden/Aller, Nienburg, Leese-Stolzenau, Minden(Westf., Löhne/Westf. und Bünde/Westf. und zurück sogar nicht über Osnabrück, sondern über Ibbenbüren, Lengerich, Gütersloh, Bielefeld, Minden, Wunstorf, Nienburg und Verden nach Rotenburg. Und in Rheine gab es natürlich 1997 auch kein Dampflok-Fest zu besuchen. Trotzdem ähnelte der 'TRAVE-EMS-EXPRESS II' in vielen Dingen dem ersten VLV-Zug mit diesem Namen 20 Jahre zuvor !

Michael Hecht.



Das obige Bild zeigt den VLV-Sonderzug 'TRAVE-EMS-EXPRESS II' auf seiner Fahrt von Lübeck nach Rheine am 13.9.1997 während eines Unterwegshaltes im Bhf. von Minden/Westf. Von Lübeck bis Osnabrück und von Gütersloh bis Lübeck wurde dieser Sonderzug von der damals noch zur DB gehörenden und in Lübeck beheimateten Diesellok 212 007 befördert. Im o. a. Bhf. begegnete der abgebildete VLV-Sonderzug einem Richtg. Hannover fahrenden 'Cargo-Liner', der im Hintergrund bei seiner Durchfahrt durch Minden erkennbar ist. Die ein Zwischending zwischen Lkw und Güterzug darstellenden 'Cargo-Liner', die eine Art von Güter-Dieseltriebwagen darstellten, pendelten zum Aufnahmezeitpunkt zwischen Osnabrück und Hannover. Erfolglos wie das gesamte 'Cargo-Liner'-System. Nach seiner Einstellung wurden seine Fahrzeuge in d. Schweiz verkauft. 212 007 gehört heute zur Fahrzeugsammlung der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte (DGEG) und wird als betriebsfähige Historik-Diesellok im DGEG-Museum Bochum-Dahlhausen erhalten. Foto: Michael Hecht.

Das zwanzigjährige Bestehen des VLV-Reisedienstes war für den VLV der Grund, am 13.09.1997 eine Sonderzugfahrt durchzuführen, die teilweise den Spuren der ersten VLV-Sonderzugfahrt folgte und die auch das gleiche Generalziel dieser ersten, fast auf den gleichen Tag genau zwanzig Jahre zuvor veranstalteten Fahrt hatte: Die Emsstadt Rheine.

Das dort von der damaligen Deutschen Bundesbahn durchgeführte Dampflok-Abschiedsfest besuchte der VLV am Samstag, dem 10.09.1977 mit seinem ersten Sonderzug, dem "TRAVE-EMS-EXPRESS". Der bestand seinerzeit wagenmäßig aus einem der letzten Doppeldecker der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn, der im Spätsommer 1977 aber noch in (wenn auch nur noch bescheidenen) Bundesbahn-Diensten stand. Zwanzig Jahre später kam der VLV am 13.09.1997 erneut mit einem Sonderzug von Lübeck nach Rheine, dem "TRAVE-EMS-EXPRESS II". Und dessen Wagen war wieder der o.a. Doppeldecker, nunmehr aber längst ein Fahrzeug des VLV. Ein Dampflokfest konnte diesmal in Rheine nicht besucht werden. Dafür kam der zweite "TRAVE-EMS-EXPRESS" des VLV anders als sein Vorgänger zwanzig Jahre zuvor aber im Schlepp einer Dampflokomotive in die im Nordwesten von Nordrhein-Westfalen gelegene Stadt. Von Osnabrück her hatte den VLV-Sonderzug "TRAVE-EMS-EXPRESS II" die bestens gepflegte Museums-Dampflokomotive 50 3655 des Vereins Eisenbahn-Tradition e.V. nach Rheine gebracht. Vorher war dieser Sonderzug von Lübeck bis Osnabrück von der DB-Diesellok 212 007 befördert worden. Am Sonderzugziel in Rheine war festzustellen, daß sich die Anlagen des dortigen Personenbahnhofes in zwei Jahrzehnten so gut wie überhaupt nicht verändert haben. An den Erinnerungsbesuch in Rheine schloß sich eine herrliche Fahrt des Sonderzuges "TRAVE-EMS-EXPRESS II" über landschaftlich sehr schöne Strecken der Teutoburger Wald-Eisenbahn GmbH (TWE) an, zweifellos der Höhepunkt der VLV-Exkursion am 13.09.1997.

Zwar verließ der o.a. Sonderzug die TWE-Strecke in Gütersloh mit Verspätung, doch die wurde dann in einer beeindruckenden Fahrt von der Diesellok 212 007 bis Lübeck weitgehend wieder aufgeholt. Da wunderte sich mancher schon, was doch noch so in den "alten Kästen" der ja schon betagten Diesellokbaureihe 212 steckt!

Die Fahrt des zweiten "TRAVE-EMS-EXPRESS" unterschied sich von der seines Vorgängers auch dadurch, daß sie (entgegen der Wettervorhersage) bei überwiegend gutem, sonnigem Wetter stattfand. Eine der wenigen Schlechtwetterphasen, die der "TRAVE-EMS-EXPRESS II" über sich ergehen lassen mußte, erinnerte genau während seines Aufenthaltes in Rheine daran, daß die Fahrt des ersten "TRAVE-EMS-EXPRESS" zwanzig Jahre zuvor bei ausschließlich schlechtem Wetter durchgeführt werden mußte.

Im VLV-Sonderzug "TRAVE-EMS-EXPRESS II" waren auch mehrere Fahrgäste zu finden, die bereits ebenfalls an der ersten VLV-Fahrt nach Rheine am 10.09.1977 teilgenommen hatten. Hierfür freute sich besonders der Leiter des VLV-Reisedienstes, zumal einige dieser Fahrgäste weite Anreisewege auf sich genommen hatten, um zusammen mit dem VLV-Reisedienst im Geburtstags-Sonderzug auf die bisherige Zeit der VLV-Sonderzugfahrten zurückzublicken. Viele Erinnerungen wurden dabei wach und ausgetauscht.

## INTERESSANTER SONDERZUG AUCH VOR GENAU 40 JAHREN IN SÜDDEUTSCHLAND: ERINNERUNGEN AN DEN 'BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS'

\*\*\*\*\*

Nur sechs Tage vor dem ersten VLV-Sonderzug, dem 'TRAVE-EMS-EXPRESS' verkehrte in Süddeutschland ein ebenfalls sehr interessanter Sonderzug, der damals mit bemerkenswerter Lokbespannung quer durch Bayern vom dortigen Osten in den Süden dieses Bundeslandes rollte. Genau war das am Sonntag, d. 4. September 1977. Über die Fahrt dieses Sonderzuges wurde ebenfalls in der am 20.10.1977 erschienenen Ausgabe Nr. 017 der 'VLV-Kurzmeldungen' berichtet. Dieses von **Harald Tschirner**, der im 'Bayerwald-Tegernsee-Express' auch mitfuhr. Sein Bericht hierüber folgt im Anschluss an diese Zeilen im Original-Text und Original-Manuskript (einschl. Original-Bildseite von damals.

### BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS

Nachdem für den einen Sonderzug bereits der Rahmen dieser Blätter "gesprengt" wurde, soll trotzdem nicht versäumt werden, für einen anderen interessanten Sonderzug auch einige Worte mehr zu verlieren. Dieser Zug ging sechs Tage vor dem TRAVE-EMS-EXPRESS auf die Reise, am Sonntag, d. 4.9.1977. Begab sich mit dem TRAVE-EMS-EXPRESS das Fahrzeug einer ehemaligen Privatbahn auf große Fahrt und ungewöhnliche Wege, so war dieses bei der Sonderfahrt am 4.9. mit dem Fahrzeug einer noch bestehenden Privatbahn der Fall. Doch lesen Sie den Bericht des "VLV-Reporters":

Der Bayerische Lokalbahnverein Tegernsee, die Regentalbahn und die Deutsche Bundesbahn hatten am 4.9.1977 zu einem bemerkenswerten Sonderzug eingeladen, dem BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS, der zu einem Treffen der beiden großen bayerischen Privatbahnen (Regentalbahn und Tegernseebahn) werden sollte. Der Tegernsee als Ausflugsziel und ein günstiger Preis ließen denn auch die "Waldbewohner" am frühen Morgen des 4.9. nach Cham (Oberpfalz) strömen. Dort stand der Sonderzug bereit, der bereits in seiner Zusammenstellung einmalig war. Als Zuglok diente die Diesellok D I der Regentalbahn AG (RAG). Diese äußerlich den DB-220 ähnelnde Maschine wurde im Jahre 1957 von den Klöckner-Humboldt-Deutz-Werken gebaut, ist sechssachsig (C'C'), besitzt zwei Motoren mit jeweils 1000 PS, wobei die Kraftübertragung über hydraulische Getriebe erfolgt. Nach Ablieferung durch die KHD-Werke wurde diese Lok zunächst bei der Deutschen Bundesbahn erprobt. Danach kam sie nach Norwegen, wo sie vornehmlich auf der Strecke Oslo-Bergen ebenfalls im Probееinsatz über 350.000 km zurücklegte. Dabei wurden vor allem die hydraulischen Getriebe im Berg- und Winterdienst unter schärfsten Bedingungen getestet. Die Lok kam dann schließlich zurück nach Deutschland und nach gründlicher Überholung beim Hersteller wurde sie im Januar 1961 von der Regentalbahn in deren Fahrzeugpark übernommen. Bei der RAG lief sie zunächst lange als einzige V-Lok ohne Betr.Nr. Erst nachdem die Bahn eine zweite V-Lok vor sieben Jahren von der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn erwarb, erhielt die "Norwegen-V 200" die Nummer D I. Für die große Sonderfahrt nach Tegernsee, bei der diese bemerkenswerte Lok die stolze Strecke von rund 290 km zurückzulegen hatte (der größte Teil davon auf Bundesbahn-Gleisen), hatte D I per 27.8.1977 in der RAG-Werkstatt in Viechtach extra eine Hauptuntersuchung erhalten. Außerdem hatte man D I in diesem Rahmen sogar einen Namen gegeben (!), den sie äußerlich in Schriftzügen an den Seiten auch zeigt. Neben ihrer Betriebsnummer trägt die Lok, die mit den an den dortigen Lokomotiven üblichen beheizten Rückspiegeln immer noch ein wenig an ihre Norwegen-Zeit erinnert, nun zusätzlich den Namen HANS DER GROSSE !

Zurück zum Sonderzug, den HANS DER GROSSE am 4.9. durchgehend zum fernen Tegernsee schleppen sollte. Der war bei Abfahrt in Cham aus den RAG-Wagen III, II und I (alles ehem. DB-Bye, die bei der RAG im blau-weißen Anstrich laufen), einem DB-Gesellschaftswagen der BD Regensburg (in rot) sowie weiteren neun Bye der DB im grünen Anstrich gebildet.



Um 6.30 Uhr setzte sich diese, bereits gut gefüllte Wagenschlange in Bewegung und rollte bis Blaibach auf der DB-Strecke Richtung Kötzing. In Blaibach wurde auf d. private Regentalbahn-Strecke übergewechselt und da ab hier die Strecke kurven- u. steigungsreich wurde, stellte die RAG als Vorspannlok ihre D II (C'C', Klöckner-Humboldt-Deutz, Bj. 1959, 2 x 800 PS, ehem. Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn, dort. Betr.-Nr. V 81, 1970 an Regentalbahn). Mit 1 1/2-facher Kraft ging es nun durch das Regental und auf allen Unterwegshalten stiegen fröhliche Menschen dazu. Über Viechtach war bald Gotteszell erreicht, wo die D II den Sonderzug verließ, da nun talwärts oder durch Flachland führende DB-Strecken begannen. Bereits hier wurden die ersten Stehplätze belegt und für Plattling mußte ein Verstärkungswagen angekündigt werden.

Deggendorf brachte neuen Zuwachs und schließlich war in Plattling der Zusatzwagen, es war ein DB-Byg, bitter nötig. Vierzehn Wagen hatte die D I nun zu schleppen, eine Belastung, der die 21 Jahre alte Lok seit ihrer Zeit in Norwegen wohl nicht mehr ausgesetzt war. Entlang der erst kürzlich elektrifizierten, eingleisigen Strecke Plattling-Landshut mühte sich HANS DER GROSSE redlich ab, seinen Zug zu beschleunigen. Da auch hier auf Unterwegsbahnhöfen neue Reisende hinzukamen, war der BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS bis Landshut bald hoffnungslos überfüllt. Doch in Landshut Hbf warteten abermals Verstärkungswagen auf einem Nebengleis. Die hier völlig fremde D I verließ ihren Zug, holte sich die beiden DB-Silberlinge und setzte sich wieder vor den nun auf 16 Wagen (!) angewachsenen, sehr bunten Sonderzug. Das war jedoch zuviel für die 2000 PS starke RAG-Lok und so nahte Hilfe in Form der Bundesbahn-Kollegin 218 252 (Bw Mühldorf), die sich als Vorspann vor die D I setzte. Mittlerweile hatte der Zug eine Verspätung von über eine Stunde und mit vereinter Kraft versuchten nun die beiden Diesellokomotiven den Zug seinem Ziel näher zu bringen.

Da München Hbf nicht angefahren werden sollte, mußten in München Verbindungsgleise benutzt werden, die sonst nur Güterzügen vorbehalten sind. So ging es über München-Allach und durch den Rangierbhf. München-Laim auf die Strecke nach Holzkirchen und trotz des schlechten Wetters standen hier einige Fotografen an der Strecke, die den ungewöhnlichen Zug verewigen wollten. Ab Holzkirchen hatte der BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS keinen Fahrdraht mehr über sich (dem er seit Plattling gefolgt war) und nach kurzer Fahrt über die eingleisige Nebenbahn nach Lenggries erreichte er Schaftlach und damit die Gleise der Tegernsee-Bahn AG (TAG). Die Verspätung war inzwischen auf 1 1/2 Stunden angewachsen, doch tat das und das schlechte Wetter der Stimmung im Zug keinen Abbruch, bestand doch das Publikum neben Eisenbahnfreunden überwiegend aus geselligen Bayern.

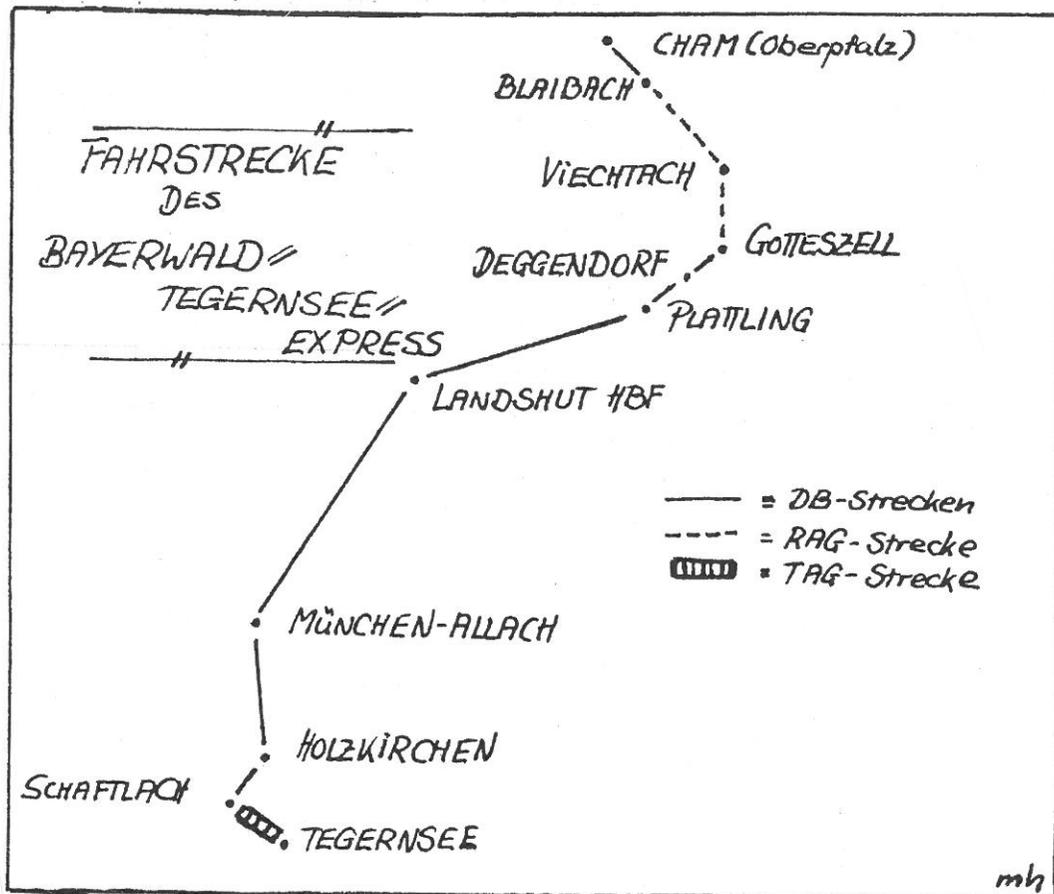
In Schaftlach wechselte der BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS seine Fahrtrichtung und größere Rangierarbeiten kündigten sich an. 218 252 verließ den Zug, um auf einem Nebengleis auf die abendliche Rückfahrt zu warten. Die RAG-D I setzte sich an die neue Zugspitze und an den Schluß des Zuges setzte sich Dampflok 378.32 des Bayer. Lokalbahnvereins, eine 1'D 1' h2 - Tenderlok, die bis 1976 als 93.1332 bei den Österreichischen Bundesbahnen lief. Ihre jetzige Betr.-Nr. führte sie in Österreich bereits bis 1938.

Damit war der Zug mit Kuriositäten gut versorgt: An der Spitze eine Privatbahn-Diesellok, die einmal in Norwegen zu Hause war, am Schluß eine ehemals österr. Dampflok, die heute einen vom Bayer. Lokalbahnverein betriebenen Museumsbetrieb auf der privaten Tegernseebahn versieht, und zwischen beiden Lokomotiven eine Wagengarnitur, die auch bereits auf ein interessantes Eisenbahnleben zurückblicken kann. 76 Achsen war nun die Zugschlange stark, die da unter lautstarkem hupen und pfeifen, brummen und dampfen am Tegernsee entlangrollte und mit Bravour die Rampe von Gmund nach Tegernsee meisterte - begleitet von vielen Fotografen und bestaunt von vielen Schaulustigen. Die Einfahrt nach Tegernsee gestaltete sich allerdings etwas problematisch, denn D I streifte mit einem Tank die Bahnsteigkante und konnte den Zug nicht ganz in den Bahnhof ziehen. Vorsichtig drückte man daraufhin zurück und kuppelte die D I in der Einfahrt vom Zug ab, um sie auf ein Nebengleis zu fahren. Die arme Dampflok stand also alleine mit dem 16-Wagen-Zug auf der Einfahrtrampe und machte vergeblich Anstrengungen ihn in den Bahnhof zu drücken. Dieses gelang erst, als sich die Diesellok V 65-11 (Achsf. D, MaK, Bj. 1955, 650 PS, wie DB-BR 265) der Tegernseebahn an die Zugspitze setzte. So kam denn der BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS mit über zwei Stunden Verspätung endgültig an seinem Ziel an. Jedoch erwies sich der Bhf. Tegernsee als etwas zu klein für die 16-Wg.-Kette. Also mußte der Sonderzug nun noch zweimal geteilt werden. Inzwischen wartete geduldig die zweite TAG-Lok V 65-12 (Achsf. D, MaK, Bj. 1960, 650 PS, wie DB-265) mit ihrem Planzug nach München auf Ausfahrt, die erst mit 40 Minuten Verspätung gegeben werden konnte.

An der Rückfahrt des BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS konnte der anwesende "VLV-Reporter" (VLV-Mitglied Harald Tschirner, Berlin, dem die Redaktion für seinen interessanten Artikel danken darf) leider nicht teilnehmen. Blicke noch nachzutragen, daß die Dampflok 378.32, die drei RAG-Bye-Wagen und der DB-Gesellschaftswagen noch eine Zwischenfahrt nach Schaftlach und zurück im Fahrplan des Museumszuges unternahmen, womit der Charakter des Privatbahn-Treffens unterstrichen wurde.

Diese Fahrt hat wieder einmal bewiesen, daß es auch im dampflosen Zeitalter bei der Bundesbahn möglich ist, interessante Sonderzüge zu fahren und das dieser Sonderzug so erfolgreich war, ist den Organisatoren, den beteiligten Bahnen (DB, RAG, TAG) und nicht zuletzt dem reisefreudigen bayerischen Publikum zu verdanken.

Harald Tschirner. (Originaltext von 1977)



Die im voran gegangenen Bericht beschriebene Deutz-Diesellok, die am 4.9.1977 als Haupt-Zuglok des Sonderzuges 'BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS' fungierte und im KHD-Lokbau-Programm ein Einzelstück darstellte, wurde nach 19 Jahren Einsatzzeit bei der bayerischen Regentalbahn AG 1980 von diesem Unternehmen an die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH (DEG) verkauft. Hier erhielt sie die Betriebsnr. V 201 und kam zunächst bei der zum einstigen DEG-Unternehmens-Verband gehörenden 'Farge-Vegesacker Eisenbahn/FVE' in Bremen zum Einsatz. Auf deren seinerzeit planmäßig nur dem Güterzugverkehr dienenden und nicht elektrifizierten Strecke beförderte der o. a. Lok-Einzelgänger unter anderem am 6. März 1982 den Sonderzug 'HEIDE-WESER-EXPRESS' des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV). 1983 übernahm die ebenfalls zum genannten Unternehmens-Verband gehörende 'Teutoburger Wald-Eisenbahn' (TWE) die DEG-Lok V 201. Bei der TWF beförderte diese Lok vor allem Züge des Stahltransports von Hanekenfähr (bei Lingen/Ems zum Benteler Werk in Paderborn sowie umgek. und befuhr dabei neben der gesamten TWE-Bahnlinie auch DB-Streckenabschnitte, was in jener Zeit noch eine große Besonderheit darstellte. Mitte der 1980er Jahre verkaufte die DEG ihre Lok V 201 (die bei der DEG keinen Namen mehr trug!) nach Frankreich, wo sie als Bauzuglok im Einsatz war und unter anderem Arbeitszüge für den Bau von TGV-Strecken beförderte. In den 1990er Jahren wurde dieser Deutz-Lok-Sonderling aber in Frankreich ausgemustert und verschrottet. Leider. Er hätte eine museale Erhaltung verdient gehabt - auch wenn er ein Einzelstück darstellte. So sind nur (leider) wenige Erinnerungen an 'Hans den Grossen' verblieben, zu denen auch seine Fahrt mit dem 'BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS' am 4.9.1977 gehört. Die Strecke der Tegernseebahn (TAG) wird seit Ende 1998 nur noch von den Dieseltriebzügen der Bayerischen Oberland-Bahn (BOB) befahren (auch durchgehend ab/bis München). Die TAG ist nur noch Streckenbetreiber und besitzt außer einer Kleinlok keine Fahrzeuge mehr. Museumsbahnzüge fahren hier auch nicht mehr. In Mühldorf sind noch immer zahlreiche DB-Diesellokomotiven der Baureihe 218 beheimatet und kommen von hier aus zum Einsatz. 218 252 gehört aber nicht mehr dazu. Sie wurde bereits vor mehreren Jahren ebenfalls ausgemustert. mh.

# BAYERWALD - TEGERNSEE - EXPRESS

Sechs Tage zuvor, am 4.9.1977, absolvierte die Diesellok D I der Regentalbahn AG (RAG) eine große Fernfahrt, als sie sich über verschiedene DB-Strecken mit dem Sonderzug BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS zu einem Besuch der dortigen Privatbahn an den vom Bayer. Wald fast 300 km entfernten Tegernsee begab. Hier der ungewöhnliche Sonderzug vor Abfahrt im DB-Bhf Cham. Gleich hinter D I die von der Bundesbahn erworbenen Bye-Fahrzeuge der RAG.

Auf ihrer alltägl. Stammstrecke, eben der Regentalbahn, erhielt D I zur Beförderung ihres Sonderzuges über die Höhen des Bayer. Waldes Vorspann durch die zweite große RAG-Diesellok D II, die vor sieben Jahren von der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn zur RAG kam. Sowohl D I als auch D II liefen bis vor kurzem noch ohne Betr.-Nummern. Hier steht d. BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS mit D II und D I in Viechtach.

D I (HANS DER GROSSE) am Ziel ihrer Reise, im Bahnhof Tegernsee, dem Endpunkt der ebenso benannten Privatbahn (Tegernsee-Bahn AG). Ihr Äußeres und auch ein Teil der Innenanlagen erinnert immer noch daran, daß die heutige RAG-Lok D I einige Jahre in Norwegen zu Hause war! Die Beförderung des BAYERWALD-TEGERNSEE-EXPRESS dürfte die erste große Fernreise seit jener Zeit gewesen sein. Mögen weitere dieser Art folgen.

Fotos: Tschirner



Vor 41 Jahren war der Südteil der Bahnverbindung Lübeck - Büchen - Lüneburg von einer Streckensperrung betroffen, über die damals auch in den 'VLV-Kurzmeldungen' des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) berichtet wurde. Dieser Bericht erscheint im Originaltext und Originalmanuskript im Anschluss an diese Zeilen und versteht sich als Ergänzung zur Veröffentlichung zu diesem Thema, die bereits der 'LBE-Express' 2016 zum Thema hatte:

## KURZMELDUNGEN

20. AUGUST 1976

### Deutsche Bundesbahn

#### Allgemein

Der Dammbruch des Elbe-Seiten-Kanals bei Erbstorf im Kreis Lüneburg brachte bekanntlich auch Behinderungen für den Eisenbahnverkehr mit sich, da die Strecke Lübeck-Lüneburg kurz vor Lüneburg durch die Wassermassen auf einer Länge von etwa 30 m weggespült wurde. Dadurch war die Strecke seit dem 18.7. zwischen den Bahnhöfen Lüneburg und Lauenburg unterbrochen. Zwischen beiden Bahnhöfen wurde ein Omnibusersatzverkehr auf der Straße eingerichtet, wobei Busse verschiedener Privat-Unternehmer aus der Lüneburger Umgebung (meist VÖV-Standardbusse) zum Einsatz kamen.

Zwischen Lübeck und Lauenburg fand weiterhin Betrieb auf der Schiene statt, wobei von und nach Lüneburg jeweils in Lauenburg Busanschluß bestand. Die Fernzüge in und aus Richtung Süden wurden jedoch ab und bis Lübeck über Hamburg umgeleitet. Für die Reisenden auf der Lüneburger Strecke wurden Ersatz-Züge Lübeck-Lauenburg und umgekehrt eingesetzt.

Umgeleitet wurden die folgenden Züge: D 1484 (TIROL-EXPRESS/Innsbruck-Kopenhagen), E 3231 (Kiel-Bad Harzburg m.Kw.n.Kreiensen), D 1842 (Puttgarden-Mönchengladbach), E 2873 (Flensburg-Kreiensen), D 1840 (Burg/Fehm.-Köln/FEHMARN-EXPRESS), D 1843 (Mönchengladbach-Puttgarden), E 2872 (Goslar-Flensburg), D 1841 (FEHMARN-EXPRESS/Köln-Burg/Fehm.), E 3230 (Bad Harzburg-Kiel) und D 1485 (TIROL-EXPRESS/Kopenhagen-Innsbruck).

Die Unterbrechung der Strecke Lübeck-Lüneburg hatte verbunden mit den Umleitungen sowie der Einrichtung von Ersatz-Zügen auch große Auswirkungen auf die Lokomotiv- und Wageneinsätze. Die Ersatz-Züge Lübeck-Lauenburg-Lübeck wurden zum größten Teil von Lübecker 212 gefahren, ebenso das Zugpaar E 2338/2339 (Lauenburg-Kiel-Lauenburg m.Kw.von/nach Berlin). Die BR 218 war während der Sperrung weitgehend von der Strecke Lübeck-Lüneburg abgezogen.

Die Umleitungszüge fuhren in den meisten Fällen nicht den Hamburger Hbf an, sondern wechselten Richtung und Lok nach Fahrt über Wandsbek-Rothenburgsort schon in Hamburg-Hauptgüterbahnhof. Die Ellok, die diese Züge sonst nur bis Lüneburg bringt, fuhr sie bis Hamburg Hgbf; dort erhielten sie dann ihre 221 oder 220 zur Weiterfahrt Richtung Lübeck. Umgekehrt verfuhr man entsprechend.

Die von Oldenburger 220 gezogenen E 2872/2873 (sonntags E 2872/montags E 2873 mit Braunschweiger 216) behielten ihre Maschinen durchgehend am Zug. Die Lokomotiven setzten dann in Hamburg um. Während sich E 2872 und E 2873 sonst planmäßig in Lüneburg treffen, begegneten sie sich während ihrer Umleitungszeit in oder bei Winsen/Luhe. Deswegen entfiel auch für die Lübecker Lokführer der übliche Wechsel von der Maschine des E 2873 auf die des E 2872 in Lüneburg.

Die 216-Bespannung des E 2872 an Sonntagen und des E 2873 an Montagen brachte nach langer Zeit auch mal wieder Maschinen dieser BR auf die Strecke Lübeck-Hamburg. Nach Hamburg kommen die 216 seit dem letzten Fahrplanwechsel ebenfalls nicht mehr planmäßig (bis dahin noch Braunschw. Maschinen über die Strecke Hannover-Soltau-Hamburg). Am 25.7./26.7. wurden E 2872/73 mit 216 164, am 1.8./2.8. mit 216 168 über Lübeck-Hamburg gefahren.

Auch E 3231, den die "Kiel-Kreiensen"-220 des Bw Lübeck fährt, beförderte diesen Zug von Kiel bis Hamburg, wo er Richtung Lehrte-Hildesheim seine Ellok erhielt, während die 220 mit den Kurswagen Kiel-Kreiensen folgte.

Der umgekehrte Langlauf Kreiensen-Kiel entfiel zusammen mit den Kurswagen dieser Verbindung allerdings, da sich die 220 von Lüneburg aus nach Hamburg begab. Die weiterhin bestehende Tour Kiel-Kreiensen wurde von der 220 gefahren, die am Abend den E 3230 (Bad Harzburg-Hildesheim-Kiel) in Hamburg Hgbf von einer Ellok übernahm, ihn nach Kiel brachte, dort übernachtete und am nächsten Morgen nach Kreiensen fuhr.

Der E 3188, mit dem diese 220 sonst auf der Fahrt Kreiensen-Kiel zusammen mit den ebenso laufenden Kurswagen von Lüneburg nach Kiel fährt, wurde vom 18.7.-7.8. zwischen Lauenburg und Kiel durch eine 612/613-Triebwagen-Einheit ersetzt, die von Flensburg nach Lauenburg als Et 3177 fuhr und eben als Ersatz-Triebwagen für E 3188 nach Kiel zurückfuhr.

Durch einen 612/613-Triebwagen wurden auch die Züge D 774/775 (SCHWARZ=WALD-EXPRESS) ersetzt. Während der Sperrung fuhren sie zwischen Seebrugg und Hamburg-Altona. In Hamburg Hbf bestand jeweils Anschluß an einen Schnelltriebwagen Hamburg-Kiel mit Halt in Lübeck und Eutin. Auch am Morgen fuhr ein 612 oder 613 als Dt von Kiel nach Hamburg über Eutin und Lübeck. In Hamburg Hbf bestand dann wieder Anschluß an den Hauptzug nach Seebrugg. Durch diese Maßnahme wurde die Strecke Lübeck-Hamburg seit Jahren wieder einmal regelmäßig von Triebwagen-Einheiten der BR 612/613 - 912/913 befahren.

Hier nun noch ein Bericht über eine Rundfahrt Lübeck-Lüneburg-Lübeck während der Sperrungs- bzw. Umleitungsmaßnahmen. Der "Rundfahrer" verließ Lübeck Hbf am Samstag, d. 24. 7. pünktlich mit E 2873 (Flensburg-Kreiensen), der von 220 051 (Bw Oldenburg) gezogen wurde. Ohne Halt brummte sie mit ihrem Zug bis Hamburg Hbf, wo E 2873 auf Gleis 4 eintraf. Die 220 ging ab vom Zug und nun wurden mit einer Rangierlok zunächst die Kurswagen Flensburg-Frankfurt/M., die dieser Zug mit sich führt, abgenommen und auf den D 673 (Hamburg-Frankfurt/M.) umgestellt. Sonst geschieht diese Umstellung ja in Lüneburg. Als Änderung während der Umleitung liefen die Wagen auch im vorderen Teil des E 2873.

220 051 kam solo über Gleis 5 und setzte sich hinter die verbliebenen Wagen nach Kreiensen und Goslar/Bad Harzburg und schob diese auf das Kehrgleis 35. Hier mußte sie, die sie selbst jahrelang im Bw Hamburg-Altona zu Hause war, mit E 2873 einen Moment warten, bekam dann Erlaubnis zur Fahrt auf Gleis 8, wo sonst nur Expreßgut- bzw. Postzüge halten und Güterzüge durchfahren, und ging von hier aus gleich auf die Strecke, wobei bis Hmb-Harburg die Gütergleise benutzt wurden. Unten in Hmb Hgbf stand der D 1843 (Mönchengladbach-Puttgarden), dessen 110, die ihn gebracht hatte, schon abgespannt war, während sich an das andere Ende des Zuges bereits eine 221 gesetzt hatte, um gleich mit ihm nach Lübeck abzufahren.

E 2873 fuhr mit seiner 220 051 zügig über die Hauptstrecke nach Lüneburg hinunter, wobei er kurz hinter Winsen/Luhe seinem Gegenzug E 2872 begegnete, der mit 220 057 vorbeiraste. In Lüneburg stieg der Lübecker Lokführer von Bord der 220 051, die nun ein Braunschweiger Kollege übernahm.

Unser Rundfahrer sah hier noch den D 1841 (FEHMARN-EXPRESS/Köln-Burg/F.), der von einer 110 des Bw Köln-Deutzerfeld gebracht wurde. Die wurde jedoch gegen eine 110 des Bw Hamburg-Eidelstedt ausgetauscht, da sie wohl den Gegenzug D. 1840 übernehmen sollte, was in Hamburg wohl zeitlich nicht mehr geklappt hätte. Deshalb wechselte man in Lüneburg nochmal von 110 auf 110.

Für die Reisenden Richtung Lauenburg, Mölln und Ratzeburg stand vor dem Bahnhof ein Ersatzbus, der in diesem Fall von einem Omnibus-Unternehmen in Bardowick b. Lüneburg gestellt wurde. Es handelte sich um einen Büssing-Standardbus, der ehem. der HHA gehörte und dort die Betr.Nr.6804 trug. Dieser Bus brachte die Reisenden aus D 1841 nach Lauenburg, wo ein Ersatz-Zug Lauenburg-Lübeck bereitstand, der zum größten Teil aus alten Eilzugwagen bestand und von 212 053 gezogen wurde. Mit diesem Zug erreichte unser Rundfahrer wieder den Lübecker Hauptbahnhof, wo auch noch der aus Lüneburg bekannte D 1841 auf Anschlußfahrgäste von Mölln und Ratzeburg wartete. Die Eidelstedter 110, die ihn von Lüneburg bis Hamburg gebracht hatte, wurde in Hamburg von einer Lübecker 221 abgelöst.

Der Gegenzug D 1840 (Burg/F.-Köln) wurde sogar von Puttgarden über Hamburg bis Lüneburg von 221 befördert.

Am Samstag, d. 31. 7. begegneten sich in Winsen/Luhe E 2872 mit 220 037 und E 2873 mit 220 068.

Hier auch noch einige Sichtungen aus Lübeck Hbf während der Sperrung der Strecke Lübeck-Lüneburg:

18.07./SO = E 2873 (Flensburg-Kreienzen)/E 2872 (Goslar-Flensburg) und E 3655 (Husum-Lübeck) = 220 074 (Bw Oldenburg). Diese Lok hatte den E 2873 also nicht durchgehend von Kiel nach Kreienzen gefahren, sondern kam am Nachmittag mit dem Gegenzug E 2872 zurück, der planmäßig von einer Braunsch. 216 gebracht worden wäre. Diese hatte ihn aber wohl nur bis Lüneburg oder Hamburg gebracht, wo ihn 220 074 übernahm, die dann am späten Abend -wie sonst die 216- vor E 3655 zur Übernachtung im Bw Lübeck zurückkam.

D 1843. (Mönchengladbach-Puttgarden) = 221 115. Bei diesem Zug blieb der Kurswagen nach Travemünde während der Umleitung in Lübeck Hbf. Die Reisenden wurden gebeten, in den wartenden Anschlußzug E 3044 (Hamburg-Travemünde) umzusteigen.

D 1841 (Köln-Burg/F.) = 221 135. Die Kurswagen Köln-Kiel wurden wegen der Verspätung des Zuges nicht mit dem planmäßigen E 3171 nach Kiel gebracht, sondern mit E 3050 (Hamburg-Lübeck-Kiel), wobei die Wagen hinter Wendezug-Schublok 220 014 kamen.

19.07./MO = E 3230 (Bad Harzburg-Kiel) = 218 126 (Bw Flensburg), ab Lübeck 218 128 (Bw Flensburg) als Vorspann dazu.

E 2471 (Lübeck-Lauenburg) = 212 141 - Büe - ABym - Bym - Bym - ABym - Bye - Bye - Packwg. Die Kurswagen Kopenhagen-Basel, die dieser Zug sonst bis Lüneburg brachte, fuhren im Alpen-Express bis Hamburg mit und wurden dort umgestellt. Entsprechend wurde am Morgen bei E 2470 verfahren.

22.07./DO = Ersatz-Zug Lauenburg-Lübeck f. D 774 = 212 128 u. 2 beige-t.y.m.

23.07./FR = Ersatz-Zug Lauenburg-Lübeck f. D 774 = 212 128 u. 2 beige-t.y.m sowie 1 ye. Nach Ank. in Lübeck Hbf verließ die 212 den Zug u. an sein anderes Ende setzte sich 218 113 (Bw Flensburg), fuhr mit ihm nach Lauenburg und von dort als E 3184 (Lauenburg-Kiel, fährt sonst Lüneburg-Kiel u. nur an Freitagen f. Berlin-Wochenendfahrer).

24.07./SA = E 33873 (Ersatz-Zug Lübeck- ) 212 141 Vorspann  
Lauenburg f. E 2873) = ) 212 245 Zuglok

25.07./SO = E 33873 = 212 251 (Wagenpark: sechs 3yg)  
E 2338 (Lauenburg-Kiel m. ) 212 032 Vorspann  
Kw. von Berlin) = ) 212 141 Zuglok

E 2338 brachte auch die Wagengarnitur mit zurück nach Lübeck, die am Morgen als Ersatz für E 3231 nach Lauenburg gefahren war (alte Eilzugwagen). Zusammen mit 212 141 wurden sie in Lübeck aus E 2338 herausgenommen, der seine Fahrt nach Kiel nur mit 212 032 und seinen üblichen beige-türkisen ym u. üm fortsetzte.

E 33872 (Ersatz-Zug Lauenburg-Lübeck f.E 2872) = 212 251

E 31841 (Ersatz-Zug Lauenburg-Lübeck f.D 1841) = 212 245

01.08./SO = E 2338 (in dieser Zusammenstellung !) =

212 128 - 1 Aüe - 2 Bye - 212 251 - 1 ABym - 1 Bym - 4 üm.

212 251 fuhr also in der Mitte dieses imposanten Zuges, der eigentlich aber zwei Züge darstellte; denn die vordere Garnitur war wieder die oben genannte Rückführung des Ersatz-Zuges für E 3231. 212 251 hatte sich mit E 2338 einfach hinter diesen Zug gehängt. In Lübeck Hbf wurden 212 128, der Aüe und die beiden Bye abgehängt, wie auch hinten zwei der üm, die planmäßig als Kw. Berlin-Neustadt/H. auf N 5118 überstellt wurden, womit E 2338 bei Abfahrt nur noch aus 212 251, einem ABym, einem Bym und zwei üm bestand.

06.08./FR = E 3171 (Kiel-Lauenburg) = 220 012  
Ers.Zug Lauenburg-Lübeck f.3230= 220 012  
E 3230 (Bad Harzburg-Kiel) = 220 019  
E 2471 (Lübeck-Lauenburg) = 220 012

07.08./SA = E 3158 (Lauenburg-Neustadt/H.) = 220 012  
N 5113 (Neustadt/H.-Lübeck) = 220 012  
Kohlenwagen-Leerzug Ri.Hambg. = 220 012  
E 2873 (Flensburg-Kreienzen) = 220 085  
E 33873 (Lübeck-Lauenburg) = 212 260  
E 2338 (Lauenburg-Kiel) = 220 047  
E 33841 (Lauenburg-Lübeck) = 212 141  
D 1841 (Köln-Burg/Fahm.) = 221 119  
E 3230 (Bad Harzburg-Kiel) = 220 014  
E 2872 (Goslar-Flensburg) = 220 058

Die Strecke Lübeck-Hamburg befuhren in der Zeit vom 18.7. - 7.8. vor E 2872/E 2873 u.a. die folgenden 220 des Bw Oldenburg (in dieser Reihenfolge gesichtet) =

220 074, 070, 068, 056, 027, 051, 033, 071, 051, 028, 068, 037, 057, 027, 061, 068 und 085.

Außerdem wurde vom 19.7. - 7.8. eine planmäßige 798-Schienenbus-Leerfahrt von Buchholz/Nordheide statt über Lüneburg-Büchen über Hamburg nach Lübeck gefahren.

Durch die Umleitungs-Züge wurde die Strecke Hamburg-Lübeck natürlich zusätzlich belastet. Zu dem ohnehin schon dichten Planverkehr und dem nun noch zusätzl. Umleitungs**betrie**b kamen noch etliche Sonderzüge hinzu; vor allen Dingen donnerstags, <sup>Freitag</sup> wenn die Reisebüro-Sonderzüge Richtung Ostsee und Holst. Schweiz fuhren. So fuhren z.B. am Freitag d. 23.7. außer den Planzügen und den Umleitungszügen jeweils fünf Reisebürosonderzugpaare, zwei Militärzüge, ein Volkswagenzug, ein Verwaltungs-sonderzug sowie ein Sondertriebwagen (624 d.Bw Osnabrück) über die Strecke Hamburg-Lübeck.

Sie dürfte in der Zeit vom 18.7. - 7.8.1976 eines der größten Verkehrsaufkommen nach dem Kriege erlebt haben.

Am Sonntag, d. 8. August 1976 wurde die Strecke Lübeck-Lüneburg mit Betriebsbeginn wieder für den Betrieb in voller Länge freigegeben und damit endeten alle Ersatz- und Umleitungsmaßnahmen. Der Schaden war wieder behoben und der Zugverkehr auf der Strecke Lübeck-Lüneburg läuft seitdem wieder planmäßig. So kam am 8.8. der E 2872 (Goslar-Flensburg) mit seiner Zuglok 216 056 fahrplanmäßig in Lübeck Hbf an.

Aber auch während der Sperrung hielten sich die Verspätungen in Grenzen. Der E 3230 (Bad Harzburg-Kiel) traf am 6. und 7.8. trotz Umleitung über Hamburg sogar nur um ca. 8 Minuten verspätet in Lübeck ein. Die Deutsche Bundesbahn hatte mit ihren Ersatz- und Umleitungsmaßnahmen während der Unterbrechung der Strecke Lübeck-Lüneburg sehr gute Arbeit geleistet.

Zur Zeit besteht übrigens an der Schadensstelle noch eine Langsamfahrstelle mit 40 km/h.

Zu erwähnen ist auch noch, daß durch den Dambruch auch die Privatbahnstrecke Lüneburg-Bleckede der Osthannoverschen Eisenbahnen/OHE zerschnitten war. Es fuhren auf dieser Verbindung ersatzweise Straßenbusse. Inzwischen rollen aber auf der Strecke Lüneburg-Bleckede ebenfalls wieder die Züge.

---

---

## **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.



Michael Hecht.

(Originaltexte von 1976)

WEITERE EINTRÄGE UND  
FORTSETZUNGEN MIT  
NEUIGKEITEN, NOTIZEN,  
BILDERN UND RÜCKBLICKEN  
SOWIE ARTIKELN,  
AUFSÄTZEN, KAPITELN  
UND ABHANDLUNGEN  
ZU AKTUELLEN UND  
HISTORISCHEN THEMEN,  
BEGEBENHEITEN UND  
EREIGNISSEN FOLGEN  
IN KÜRZE!!!

**L**übecker **B**ahn **E**xpress  
us