

VOR 40 JAHREN .....

Ausgabe Nr. 021 der 'Kurzmeldungen' des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) im Originaltext und Originalmanuskript von 1978.  
Die o. a. Ausgabe der 'VLV-Kurzmeldungen' erschien am 1.4.1978.

VEREIN LÜBECKER  
VERKEHRSFREUNDE

**VLV**  
KURZMELDUNGEN



Nr. 021  
1. April 1978

In fremden Gefilden:

291 041 (Bw Hamburg-Harburg) schleppt am 2.7.1977 einen Lehrhilfszug von Neumünster über Bad Oldesloe nach Lübeck und "bezwingt" auf diesem Bild gerade die Höhen der Strecke Hamburg-Lübeck bei Reinfeld. 291 kommen auf dieser Strecke sowie in Lübeck sonst nicht zum Einsatz. Über weitere 290/291-Aktivitäten informiert Sie u.a. diese Ausgabe auf den Seiten 4 + 8.



Foto: Hans-J. Löper

#### DEUTSCHE BUNDESBAHN

##### Allgemein

Die heutige Ausgabe darf ebenfalls eine kleine Vorschau auf Änderungen im Eisenbahnverkehr des norddeutschen Raumes ab Sommerfahrplan 1978 (gültig ab 28.5.78) geben: Auf der Strecke Neumünster-Ascheberg (Kursbuch-Nr. 148) wird der Zugverkehr an Samstagen ab 14.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen völlig eingestellt. Auf der Strecke Neustadt/H.-Eutin (Kursbuch-Nr. 146) ruht der Zugverkehr ebenfalls an Samstagen ab 14.00 Uhr. Sonntags gibt es nur noch die Zugpaare N 4168/4165 und 4161/4162. Der Et 3381 (Neumünster-Neustadt/H.; vgl. Ausgabe Nr. 020) verkehrt nur noch an Werktagen, der Et 3388 (Neustadt/H.-Heide/H.) nur noch werktags außer samstags. Neu im Kursbuch des Sommerfahrplanes sind die Tabellen Nr. 112 und 135. In Nr. 135 sind die Züge des VVM-Museumsbahnbetriebes Schönberg/H. - Schönberger Strand enthalten, Nr. 112 informiert über den Zugbetrieb des "Feldbahnmuseum Deinste" (bei Stade; Strecke Deinste - Lütjenkamp"). Die Veränderungen hinsichtlich des Einsatzes von Dieseltriebwagen der Baureihe 612/613 entnehmen Sie bitte den Triebwagen-Meldungen dieser Ausgabe.

Im gesamten DB-Bereich fällt mit Eintritt des Sommerfahrplanes die Zugattung "DC" weg und damit werden auch die letzten Züge dieser Gattung aufgehoben bzw. in "normale D-Züge" umgewandelt; verschwinden ihre Nummern und Namen ... Vor fünf Jahren als Ergänzung zum IC-Netz eingeführt, zerfiel das DC-Netz mit Zügen wie dem "Frankenland", dem "Hansa-City" oder dem "Ostfriesland" von Fahrplanwechsel zu Fahrplanwechsel mehr und mehr. Nur wenige DC-Züge gab es noch. Nun verschwinden auch die letzten DC-Züge aus dem Kursbuch und fahren künftig als übliche Schnellzüge von Frankfurt/M. nach Emden oder von Stuttgart nach Konstanz.

## Dampflokomotiven

Es gibt noch eine aktive Dampflok bei der Bundesbahn ! Im Schuppen des Bw Gelsenkirchen-Bismarck steht die Lok 044 481 weiterhin unter Dampf und dient dort als Heizlok. Die Maschine fährt zum Ausschlacken, Bekohlen und Wasserfassen selbstständig aus dem Lokschuppen heraus an die Bekohlungsanlage und bringt so einige allerletzte Rauchfahnen über DB-Gleise ...

## Diesellokomotiven

Am 15.2. erhielt das Bw Lübeck als Ergänzung zur bereits bestehenden 218-Flotte (218 323-339) die Maschinen 218 195-197, die vom Bw Hamburg-Altona nach Lübeck umgesetzt wurden. Im Gegensatz zu den ausschl. beige-türkisen 218 323-339 sind die drei Neulinge alle rot. Sie waren ursprünglich die ersten 218 mit Pielstick-Motoren. Später wurden diese Pielstick-Prototyp-Motoren gegen Serien-Motoren dieser französischen Firma ausgetauscht. Die drei Lokomotiven werden wie die anderen Lübecker 218 hauptsächlich im Wendezugbetrieb der Strecke Hamburg-Lübeck bzw. im Vorortverkehr Hamburg-Ahrensburg/Bad Oldesloe verwendet.

Die Vorserien-218 (218 001-012, alle Bw Regensburg) tragen jetzt die Aufschrift "Nicht auf Steilstrecken zugelassen", da alle übrigen 218 mittlerweile auf Steilstrecken fahren dürfen. Noch vor einigen Jahren trugen einige Serien-218 (z.B. beim Bw Karlsruhe) die Aufschrift "Auf Steilstrecken zugelassen" - alle anderen 218 ohne diesen Hinweis durften Steilstrecken nicht befahren ! Die neue Aufschrift bei den "218.0-Veteranen" ist damit zu begründen, daß sie zwar genau wie die Serien-218 eine hydrodynamische Bremse besitzen, ihre Bremswirkung gegenüber den anderen 218 aber doch etwas geringer ist. In alten Villinger 221-Läufen kommen 218.0 übrigens jetzt vor dem bis zum Sommer noch als DC verkehrenden "Frankenland" (Nürnberg-Saarbrücken) auch bis Heilbronn.

Am 24.11.1977 wurde das Lok-Einzelstück 219 001 im Aw Bremen z-gestellt und befindet sich seit Ende des vergangenen Jahres auf dem dortigen Schrottplatz. Die bereits 1973 entfernte Gasturbine, die zusätzlich zum Dieselmotor die Leistung der Lok auf 3000 PS erhöhen konnte, wurde 1974 im Bw Hamburg-Altona zum Verbleib im Verkehrsmuseum Nürnberg hergerichtet. Es handelt sich um eine 900 PS-Turbine, die General Electric ursprünglich für den Antrieb von Hubschraubern konstruiert hatte. 219 001 wurde als V 169 001 im Juni 1965 in Dienst gestellt. Die Lok wurde unter der Fabrik-Nr. 57846 von den Klöckner-Humboldt-Deutz-Werken, Köln gebaut. Nach Anlieferung absolvierte die Maschine ihre Abnahme-Probefahrt am 28.10.1965 von Köln-Deutz nach Schwerte; einen Tag später erfolgte die Abnahme. V 169 001 wurde auch auf der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) München im Sommer 1965 gezeigt. Vom 30.10.1965 bis zum 23.2.1975 war die Lok beim Bw Kempten/Allgäu stationiert, wo sie auch die Umzeichnung von V 169 001 auf 219 001-5 im Rahmen der Neunummerierung der DB-Triebfahrzeuge ab 1.1.1968 über sich ergehen ließ. Das Bw Kempten setzte 219 001 im Schnellzugdienst vorwiegend zwischen München und Lindau ein. Mit Erscheinen der Lokomotiven der neuen Baureihe 210 wurde die 219 mehr in den Nahverkehrsdienst verdrängt, wo sie dann auch bereits ohne Gasturbine tätig war. Im Februar 1975 kam 219 001 schließlich vom Bw Kempten zum Bw Gelsenkirchen-Bism.; gleichzeitig mit dieser Umsetzung ging die Betreuung der Lok vom Aw Nürnberg auf das Aw Bremen über. In "GBi" fand der Einzelgänger nur noch im Güterzugdienst Verwendung, wobei 219 001 aber immer ihren eigenen Laufplan hatte, der in erster Linie die Beförderung von Güterzügen zwischen Wanne-Eickel und Borken bzw. umgekehrt und im Rahmen dieser Einsätze weiter von Borken in das benachbarte holländische Winterswijk (Eisenbahn-Grenzübergang nur für Güterzüge) vorsah. Die Problematik, die alle Lok-Einzelstücke mit sich bringen, gab wohl nicht zuletzt den Ausschlag, die nun fällige Hauptuntersuchung nicht mehr durchzuführen, sondern stattdessen 219 001 Ende letzten Jahres aus dem Verkehr zu ziehen.

220 006 (Bw Lübeck) wurde noch nicht -wie in Ausgabe Nr. 020 berichtet- offiziell z-gestellt. Seit ihrer Abstellung war die Maschine aber nicht mehr im Einsatz. Vielmehr dient sie dem Bw Lübeck nun als Ersatzteilspender. Auch die Heizanlage der Lok wurde bereits entfernt. 220 006 steht weiterhin zusammen mit einigen Kleinlokomotiven am alten Ringlokschuppen in unmittelbarer Nähe ihres Heimat-Bw's bzw. des Güterbahnhofes Lübeck.

Zu den "eingemotteten" Lübecker 220 (vgl. ebenfalls Ausgabe Nr. 020) gehörte neben 220 010, 020, 043 und 050 auch 220 011, die aber im Bereich des Schuppens "Leu" abgestellt wurde. Inzwischen wurden von diesen Lokomotiven wegen Lokmangels wieder die Maschinen 220 011 und 220 043 in Betrieb genommen.

Zwei andere 220 haben dagegen Lübeck für immer verlassen. 220 024 und 220 046 wurden von der Firma Heitkamp erworben, die sie -wie bereits schon 220 021 u. 220 054- für Bauzugeinsätze in Saudi-Arabien herrichten und nutzen will. Die beiden 220 verließen ihre bisherige Heimat Lübeck Ende Januar dieses Jahres.

220 057 (Bw Oldenburg), die am 19.9.1977 vor E 2872 (Kassel-Flensburg) auf der Strecke Lüneburg-Lübeck in Daldorf schwere Brandschäden erlitt und nach ihrem Unfall von Lübeck aus ins Aw Nürnberg transportiert wurde, erfuhr dort am 24.11.77 wegen dieser schweren Beschädigungen ihre z-Stellung. Damit steht diese Lok zur Ausmusterung an.

Wie bereits drei Wochen zuvor (vgl. Ausgabe Nr. 020) kam am 18.2./19.2. (SA/SO) vor E 2872 bzw. E 2873 die einzige beige-t. Oldenburger 220, 220 060, durch den Lübecker Hauptbahnhof.

Für die Oldenburger Lok 220 079 endete die Beförderung des E 2872 am 26.2. (SO) nicht planmäßig in Kiel, sondern bereits in Lübeck. Wegen eines Defektes wurde die Maschine hier von der Lübecker Kollegin 220 013 abgelöst u. suchte das Bw Lübeck auf.

Die Ablösung der 221 des Bw Lübeck durch 218 wird nun doch erst zum Sommerfahrplan 1978 erfolgen - und dann erst teilweise. Gerüchten zufolge sollen dann zunächst die Maschinen 221 109-119 nach Gelsenkirchen-Bismarck, der Rest (221 120, 128-135, 146, 147) soll zum Winterfahrplan 1978/79 folgen.



V 169 001 im Jahre 1965 im Bw München Hbf. Die Maschine weilte damals anl. der Internationalen Verkehrsausstellung in München. Neben ihr die frisch angelieferte und ebenfalls als IVA-Exponat dienende Lok V 160 029, die dann wenig später dem Bw Lübeck zugeteilt wurde.

Nochmals die V 169, nun bereits als 219 001, am 1.9.1970 im Bahnhof Oberstdorf.



Fotos: Hans-J. Löper



Das Bw Hamburg-Harburg verfügt z. Zt. über 45 Güterzuglokomotiven der Baureihen 290 und 291 (290 = MTU-Motor, 291 = MaK-Motor, 290 = 1350 PS, 291 = schaltbar zwischen 1100 u. 1400 PS).

Die Maschinen (alle 291 u. ein Teil der 290 sind beige-t.) finden hauptsächlich im schweren Rangierdienst auf den Gleisen der Hamburger Hafenbahn sowie auf den Verschiebebahnhöfen Wilhelmsburg und Maschen Verwendung. Daneben nehmen die Lokomotiven natürlich auch eine Menge von Übergabefahrten zwischen Hamburg Hgbhf. und dem Rangierbahnhof Wilhelmsburg sowie zwischen diesem und dem gesamten Hamburger Hafenbereich wahr. Aber nicht nur in diesen südlichen Teilen Hamburgs betätigen sich die Harburger 290/91; mit Güterzügen kommen sie fast überall in Hamburg herum, einschl. der Bahnhöfe Ohlsdorf, Barmbek, Ochsenzoll sowie den schon in Schleswig-Holstein gelegenen Bhf. Wedel und Reinbek. Die Zugleistungen auf der Strecke Hamburg-Bad Oldesloe (-Lübeck) nach Ahrensburg und Bargteheide werden nicht mehr von 290/91 ausgeführt, sondern jetzt durch Lübecker 212. Dafür gibt es andere Aufgaben, die die Harburger 291 sogar weit aus ihrem Hamburger Tätigkeitsfeld herausbringen. Jeweils samstags begibt sich eine der Maschinen zwischen 12.00 und 13.50 Uhr solo als Lz 85896 von Harburg nach Neumünster u. bleibt dort die Woche über zur Wahrnehmung von Nahgüterzug- und Übergabeleistungen. Im Rahmen dieser Tätigkeit zieht diese 291 u. a. montags bis freitags den Güterzug 69411 von Neumünster (ab 8.55) nach Rickling (an 10.06 - Rickling liegt an der Strecke Neumünster-Bad Oldesloe) und zurück den Zug 69412 (Rickling-Neumünster, 10.16 - 10.59). Die Übergabefahrt 69413 Kleinkummerfeld - Rickling Ölweiche/Ölbhf. u. umgek. (9.19-9.25 bzw. 9.40-9.46) ergänzt diesen 291-Einsatz auf der Strecke Neumünster-Bad Oldesloe. Auf der Strecke Neumünster-Ascheberg tauchen 291 mit der Übergabefahrt 69451 (Neumünster ab 5.29 - Wankendorf an 5.44) bzw. 69452 (Wankendorf ab 6.10 - Neumünster an 6.59) auf. Aber auch Güterzüge nach Kiel zieht diese Harburger 291, die dem Bhf. Neumünster wöchentlich zur Verfügung steht und auch mit Personal der Bw-Außenstelle Neumünster besetzt ist. Jeweils am folgenden Samstag kehrt die 291 als Lz 85897 (Neumünster ab 8.23) nach Harburg zurück (an ca. 10.00). Eine solche Leerfahrt wurde wohl auch ausgenutzt, als 291 041 am 2.7.1977 einen Lehrhilfszug von Neumünster über Bad Oldesloe nach Lübeck schleppte (vgl. Seite 1 bzw. Ausgabe Nr. 015) und damit für ein seltenes 291-Gastspiel in Lübeck sorgte. Gerüchte besagen allerdings, daß auch das Bw Lübeck zum Sommerfahrplan drei 290 oder 291 erhalten soll ....

Nur noch drei aktive 311 gibt es bei der Bundesbahn. Bei diesen Maschinchen handelt es sich um Kleinlokomotiven der alten Leistungsgruppe Kö I, die zwischen 1935 und 1937 gebaut wurden und über mechanische Kraftübertragung verfügen. Die nach größeren Ausmusterungswellen einzig noch vorhandenen Maschinen 311 225, 229 und 258 sind bei den Bahnbetriebswerken Bielefeld, Göttingen und Simmern im Einsatz. Die Bielefelder 311 225 verdient sich ihr Gnadenbrot als Schuppenlok in ihrem Heimat-Bw. Sie verschiebt die ins Bw kommenden Elektrolokomotiven auf die nicht mit Fahrdrabt überspannten Abstellgleise. Ähnliche Aufgaben erfüllt auch 311 229 in Göttingen.

Kleinlok 323 191 (Bw Bielefeld) ist mit automatischer Kupplung ausgerüstet ! Sie ist in Bielefeld im Rangierdienst tätig.

Die in Eutin "beheimatete" Kleinlok 332 287 (Bw Lübeck) verrichtet nicht nur Rangierarbeiten im Bereich des Eutiner Bahnhofes, sondern zieht auch die Züge der nur noch dem Güterverkehr dienenden Strecke Pönitz - Ahrensböck. Wegen eines Aw-Aufenthaltes verrichtete unlängst 332 272 die Arbeiten der verhinderten 332 287.

Die Veteranen unter den Kleinlokomotiven, die Maschinchen d. BR 311, sind fast völlig ausgerangiert. Hier 311 223 im August 1968 im Bhf. Eschwege West.

Foto: Michael Hecht



### Elektrische Lokomotiven

110 005, einzige noch betriebsfähige Vorserien-110, ist weiterhin vor Eilzügen zwischen Nürnberg und Coburg im Einsatz. Tagsüber zieht sie auf dieser Verbindung die Züge E 3002, E 3414 und E 3415.

Nachdem im Dezember 1977 die Maschinen 116 006 und 116 018 z-gestellt wurden, sind nur noch 116 008 und 116 009 im Einsatz. 116 008 wird spätestens Ende März abgestellt.

Der Lokfriedhof des Aw München-Freimann bot Anfang Januar das Bild der folgenden ausgemusterten Elektrolokomotiven:

116 019, 117 105, 110 und 107, 118 011 und 017, 119 001 und 002, 144 006, 012, 065, 110, 120 und 506, 150 118, 160 004 u. 007, 163 001, 004 und 007, 169 004, 182 001, 191 100 und 193 009.

Die Einsätze für die beiden verbliebenen 182 (011, 021 - vgl. Ausg. Nr. 019) sind so eingerichtet, daß sie jederzeit auch von 140 wahrgenommen werden können. Neben diesen planmäßigen Diensten im Nahbereich von Saarbrücken verrichten die beiden Zweisystem-Maschinen aber auch noch gelegentliche Übergabefahrten in den benachbarten französischen Grenzbahnhof Forbach. Selten übernehmen sie dort auch sogar noch Schnellzüge bzw. bringen sie dorthin.

Nachdem der Fahrdrabt den Bodensee erreicht hat, kommen 194 des Bw Mannheim sogar bis Konstanz. Außer Güterzugleistungen hierher ist besonders auch der Reisezug N 7884 (Konstanz-Singen) zu erwähnen, der mo-fr von Mannheimer 194 gezogen wird! Güterzüge, die von 194 Richtung Bodensee befördert werden, sind insbesondere der Zug 55983 (sonntags, Kornwestheim Rbf ab 7.42 - Radolfzell an 11.30) und der Zug 55985 (täglich außer sonntags, montags, dienstags, Kornwestheim Rbf ab 12.53 - Singen an 16.10); außerdem 56981 (tägl. außer so/mo, Horb ab 8.31 - Singen an 10.24). Zug 55983 erhält zwischen Kornwestheim und Böblingen eine Lok der BR 193 als Schublok!

### Triebwagen

Dieseltriebwagen - Wie in Ausgabe Nr. 020 berichtet, will sich die DB von ihren Intercity-Triebzügen der Baureihe 601/602/901 trennen. Bereits in diesem Monat werden die beiden Gasturbinen-Triebköpfe 602 001 u. 602 002 wegen Ablauf der Untersuchungsfrist aus dem Verkehr gezogen. Als Folge hiervon verkehrt der IC 145/146 Köln-Hannover-Köln seit 1. März als lokbespannter Zug. Die beiden anderen Gasturbinen-Köpfe 602 003 u. 004 bleiben noch bis zum Fahrplanwechsel im Mai im Einsatz. Für den Sommerfahrplan 1978 und den Winterfahrplan 1978/79 bleiben nur noch zwei 601/901-Garnituren im Plandienst. Sie sollen lediglich dann noch in folgendem Turnus eingesetzt werden:

Tag 1: Ludwigshafen/Rhein - IC 190 - Hamb-Altona - IC 191 - Frankfurt/Main

Tag 2: Frankfurt/M. -Leerfahrt- Wiesbaden - IC 163 - München - IC 160 - Ludwigshafen/Rh.

Zum Sommerfahrplan 1979 werden die 601/901-Züge abgestellt und stehen zum Verkauf frei. Die kanadische Leasing-Gesellschaft, die seinerzeit bereits die schweizerisch/niederländischen TEE-Dieseltriebwagen (sie verkehrten als TEE "Edelweiß" zwischen Zürich und Amsterdam) gekauft hat, ist bereits an den 601 und 602 sowie den Mittelwagen interessiert. Gegenwärtig wird untersucht, ob damit ein Betrieb im harten kanadischen Winter mit Temperaturen bis minus 40 Grad Celsius nach entsprechender Anpassung möglich ist und wie hoch der Aufwand dafür ist.

Die Triebwagen-Garnituren der BR 612/613 werden nun doch noch der BD Hamburg erhalten bleiben und zunächst noch nicht (wenn überhaupt) nach Nürnberg umgesetzt; wie gerüchteweise verlautet (vgl. Ausgaben Nr. 019 + 020). Während es für diese von den Eisenbahnfreunden mitunter auch als "Fischblasen" oder "Eierköpfe" titulierten VT-Züge auf den Strecken Hamburg-Kiel bzw. Hamburg-Flensburg im Sommerfahrplan kaum Änderungen geben wird, werden zu diesem Zeitpunkt auf der Strecke Kiel-Lübeck-Lüneburg die 612/613-Kurse reduziert. Hier verbleiben ihnen nur noch die Zugleistungen Et 3177 (Flensburg-Lüneburg) und Et 3164 (Lüneburg-Kiel). Ein neues Einsatzgebiet haben die 612/613 aber mit der Strecke Bad Oldesloe-Neumünster gefunden, wo sie bereits im gültigen Fahrplanabschnitt fleißig im Einsatz sind und die Schienenbusse der BR 798/998 weitgehend abgelöst haben. Da diese ja nur die 2. Klasse aufweisen (und im Kursbuch entsprechend ausgewiesen sind), die "Fischblasen"-Nachfolger aber auch mit der 1. Klasse ausgestattet sind, kann man auf der Verbindung Bad Oldesloe-Neumünster nun auch bei den meisten Zügen mit 2.-Klasse-Fahrausweisen in der 1. Klasse fahren.

Jeweils sonntags kann man im Lübecker Hauptbahnhof ein interessantes Rangiermanöver mit 612/613-Garnituren beobachten, da an Sonntagen die Einheit des Et 3164 (Lüneburg-Lübeck, an 10.07) um eine weitere Garnitur verstärkt wird, die am Samstagabend als E 3655 (Husum-Lübeck, wird nur sa mit 612/613 gefahren) kommt, in Lübeck übernachtet (auf Stumpfgleis 4a unter der St.-Lorenz-Brücke) u. Sonntagmorgen zusammen mit der Garnitur des Et 3164 als Et 3166 (Lübeck-Kiel, ab 10.49) nach Kiel zurückfährt. Meistens bilden beide Triebwagen-Formationen eine siebenteilige VT-Kette (Teil 1 dreiteilig, Teil 2 vierteilig). Der sonntägl. Et 3166 ist der einzige Triebwagenkurs in Lübeck, der mit zwei Garnituren gefahren wird !

Da die 624/924 des Bw Osnabrück recht häufig als Gäste im Rahmen von Gesellschafts-Sonderfahrten in Lübeck Hbf weilen und dadurch schon öfter in diesen Mitteilungen erwähnt wurden, soll an dieser Stelle einmal auf die Geschichte und insbesondere die Numerierung dieser VT-Züge eingegangen werden: 1960 bestellte die DB bei der MAN und der Waggonfabrik Uerdingen je zwei dreiteilige Prototypen von Drehgestell-Dieseltriebwagen, deren geplante Serie alte Vorkriegsfahrzeuge ersetzen sollte. MAN lieferte die VT 23.5 und Uerdingen die VT 24.5, die sich durch unterschiedliche Kopfformen und Türanordnungen unterschieden. Der Index 5 zur Baureihe wies auf die hydraulische Kraftübertragung hin, entsprechend dem Nummerplan für Dieseltriebwagen von 1947, wonach die Indexe 0 - 4 für elektrische, 5 - 8 für hydraulische und 9 für mechanische Übertragung vorgesehen waren. Ab 1964 lieferten MAN und Uerdingen gemeinsam die Serienbauart VT 24.6, die vom VT 23.5 die Kopfform u. vom VT 24.5 die Türanordnung erhielt. Alle Triebwagenzüge erhielten 1968 die Baureihenbezeichnung 624 bzw. 924. Bei den Ordnungsnummern wurden bei den VT-Köpfen die bestehenden 500er-Nummern bzw. 600er-Nummern beibehalten. Ab 1969 wurde ein Teil der Fahrzeuge mit einer gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung ausgerüstet, die die Wagenkästen in Kurven schrägstellt und verbesserte Fahreigenschaften ermöglicht. Solche Fahrzeuge haben die Baureihenbezeichnung 634 bzw. 934 erhalten.

#### Nummernplan

Triebwagen		Mittelwagen	
bis 1967	ab 1968	bis 1967	ab 1968
VT 23 501	624 505	VM 23 501	924 505
VT 23 502	624 506	VM 23 502	924 506
VT 23 503	624 507		
VT 23 504	624 508		



## Nummernplan (Forts.)

Triebwagen bis 1967		ab 1968	Mittelwagen bis 1967		ab 1968
VT 24 501		624 501	VM 24 501		924 501
VT 24 502		624 502	VM 24 502		924 502
VT 24 503		624 503			
VT 24 504		624 504			
VT 24 601-680		624 601-680	VM 24 601-650		924 401-450 924 561-565

Umbauten zu Triebwagen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung:  
634 603, 607, 608, 613, 614, 617, 618, 621, 633, 651-659, 661, 664;  
934 422, 423, 441-443, 446-450, 561, 562, 564.

## Stationierungen (1978)

Bw Osnabrück = 624 501-508, 601, 602, 604, 605, 606, 609, 611, 612, 615, 616,  
620, 622 - 626, 628 - 632, 634 - 650, 660, 662, 667 - 680;  
924 401-421, 424-440, 445, 501, 502, 505, 506, 563-565;  
634 603, 633, 651 - 654, 659;  
934 443, 446, 448;

Bw Trier = 624 610, 619, 627, 665, 666;  
634 607, 608, 613, 614, 617, 618, 621, 655 - 658, 661, 664;  
934 422, 423, 441, 442, 447, 449, 450, 561, 562, 564.

"Beige-türkises Treffen"  
im Lübecker Hauptbahnhof  
am Nachmittag des 23.7.1977.  
Rechts 220 012 (Bw Lübeck),  
die darauf wartet, die Wdz.-  
Einheit des E 3124 n. Olden-  
burg/H. zu schieben, links  
eine vom beige-t. Triebkopf  
624 669 (ohne Fronttür) an-  
geführte VT-Kette des  
Bw Osnabrück (624 669-924  
418-924 404-624 676), die  
als Gesellschafts-Sonderzug  
Et 26404 (Neustadt/H. -  
Osnabrück) kurzen Aufenthalt  
in Lübeck Hbf hat.

Foto: Michael Hecht



Ergänzend hierzu darf noch erwähnt werden, daß man in den vergangenen Jahren bei den 624-Triebköpfen meistens im Rahmen von Hauptuntersuchungen die Durchgangstüren in den Stirnseiten unbenutzbar gemacht hat, da diese Türen kaum benutzt wurden. Mit zunehmendem Einsatz der 624 bei Gesellschafts-Sonderfahrten bekommen auch die Verbindungstüren wieder ihren Sinn und daher beläßt man sie bei den 624-Triebköpfen, die sie noch besitzen. Dadurch gibt es bei diesen Köpfen nun sechs Varianten, die in der folgenden Reihenfolge auftreten:

1. rot, mit Durchgangstür, ohne Frontnummer
2. rot, mit zugeneteter Tür u. Frontnummer (624 606, Einzelstück)
3. rot, mit zugespachtelter Tür u. Frontrnr.
4. b/t, -"- -"- -"- -"- u. braunlackiertem Wagenkastenabschluß
5. b/t, -"- -"- -"- -"- u. türkislackiertem Wagenkastenabschl.
6. b/t, mit Durchgangstür und Frontnummer und türkislackiertem Wagenkastenabschl.

Schienenbusse - Neben dem Zugpaar Nto 5133 / Nto 5134 (Neustadt/H. - Lübeck und zurück) gibt es doch noch eine zweite Schienenbusfahrt nach bzw. ab Lübeck Hbf ! Sie wird wie Nto 5133/34 mo-fr von einer 798/998-Garnitur des Bw Husum ausgeführt. Diese Einheit kommt jeweils als Nto 4101 (Eutin - Lübeck, an 5.34). Bei der Rückfahrt nach Eutin bewegt sie sich aber nicht selbst fort - vielmehr hängt sie hinter den Wagen des E 3152 (Lübeck-Kiel, ab 6.03), mit dem sich die Schienenbus-Einheit leer bis Eutin mitschleppen läßt. Da E 3152 ja von einer 220 des Bw Oldenburg gezogen wird (Laufplan E 2872 - E 3175 - E 3152 - E 2873), besteht das Kuriosum, daß dieser Zug zwischen Lübeck und Eutin montags bis freitags vorne eine Oldenburger 220 und hinten eine Husumer 798/998-Garnitur aufweist !

### Wagen

Nur noch zwei ehemalige LBE-Doppelstockwagen sind in Lübeck Hbf abgestellt. Nachdem auch DAB 20805 (ex LBE 7) unlängst ausgemustert u. vorher Ende Januar aus Lübeck nach Hannover (Aw Leinhausen) abtransportiert wurde (vgl. Ausg. Nr. 020), befinden sich hier nur noch DAB 20800 und DAB 20804 (der erste und der letzte LBE-DAB, ex Nr. 1 bzw. 8 !). Beide Fahrzeuge stehen nach wie vor im Bahnhof der ehem. Lübeck-Segeberger Eisenbahn.

### Sonderzüge in Lübeck Hbf

Bereits dreimal kam in diesem Jahr ein Sonderzug von Eichenberg und Walkenried zu einer kurzen Stippvisite nach Lübeck-Travemünde. Der Zug startet in jeweils zwei Teilen am Samstagnachmittag in Eichenberg und Walkenried. In Northeim (Strecke Göttingen-Hannover) werden beide Zugteile zusammengefügt und gemeinsam geht es über Hannover - Lüneburg - Büchen - Lübeck Hbf nach Travemünde Hafen, wo der Zug zwischen 19.30 Uhr und 20 Uhr eintrifft. Seine Passagiere treten nun am Ostpreußenkai eine rund vier Stunden dauernde Ostsee-Schiffstour an. Der Wagenpark wird in dieser Zeit leer nach Lübeck Hbf gebracht, dort gereinigt und anschließend wieder nach Travemünde gefahren, wo ihn gegen 1.30 Uhr morgens seine Fahrgäste wieder besteigen und mit ihm Richtung Heimat rollen. In Northeim wird der Zug in den Teil nach Walkenried und den Teil nach Göttingen-Eichenberg zerpfückt. Dieser Zug kam bislang an den folgenden Tagen unter den folgenden Zugnummern durch Lübeck Hbf:

04.02. (SA) = D 26758 (Zuglok Lüneburg - Travemünde: 218 336, Bw Lübeck)  
25.02. (SA) = D 26974 (Zuglok Lüneburg - Travemünde: 221 132, Bw Lübeck)  
11.03. (SA) = D 26888 (Zuglok Lüneburg - Travemünde: 218 123, Bw Flensburg)

Rückfahrt jeweils in den ersten Morgenstunden des folgenden Tages als D 26759, D 26975 bzw. D 26889. Wagenreihung 4.2. = 3 Bm, 1 WG, 6 Bm, 1 WG, 3 Bm; 25.2. = 2 Bm, 1 WG, 4 Bm, 1 WG, 2 Bm; 11.3. = 3 Bm, 1 WG, 6 Bm, 1 WG, 3 Bm. Die beiden Gesellschaftswagen (WG) sind wegen der Teilung des Zuges in Northeim notwendig.

221 132 hatte am 25.2. vor der Zugleistung D 26974 Lünebg.-Travemünde einen Railshp-Güterzug nach Lüneburg gebracht. Der D 26889 wurde in der Nacht vom 11. z. 12.3. v.d. roten 218 195 u.d. b/t 218 325 (beide Bw Lübeck) in Doppeltr. n.Lüneburg gebracht.

Aber auch auf dem Skandinavienkai in Travemünde waren in diesem Jahr bereits zweimal Reisezüge zu verzeichnen. Bei beiden handelte es sich um Gesellschaftssonderzüge von Berlin, die aus Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahn gebildet waren. Der erste kam am Abend des 4.2. (SA) und fuhr am Abend des folgenden Tages zurück, der zweite zu den gleichen Tageszeiten am 4.3. (SA) mit Rückfahrt am 5.3. (SO). Nachdem die Passagiere auf dem Skandinavienkai vom Sonderzug auf eines der Fährschiffe Richtg. Schweden umgestiegen waren, wurde der DR-Wagenpark nach Lübeck Hbf gebracht und bis zum Sonntagnachmittag im dortigen Abstellbahnhof verfrachtet. Der Zug verließ dann jeweils am Sonntag mit seinen Fahrgästen nach Ankunft der Fähre wieder gegen 15.00 Uhr den Skandinavienkai, begab sich aber dann erst in den Travemünder Strandbahnhof, wo er bis zur Rückfahrt nach Berlin (ca. 19.00 Uhr) stehenblieb, um den Kurzurlaubern aus West-Berlin noch Gelegenheit zu einem Travemünde-Bummel zu geben. Dadurch kamen auch mal DR-Wagen in den Strandbahnhof. Bisher war meistens immer im Hafenbahnhof für sie Endstation. Die Hinfahrt Berlin Zoo - Lübeck-Travemünde-Skandinavienkai (Lsk) erfolgte jeweils als D 21336 (DR-Strecke) / D 27236 (DB-Strecke), die Rückfahrt wurde entsprechend als D 27237 bzw. D 21337 geführt.



Als Zuglokomotiven fungierten am 5.2. bei der Rückfahrt von Lübeck Hbf nach Lsk (Leerpark 36237) und von Lsk nach Büchen (D 27327) 221 129 (Hinfahrt nicht gesichtet), am 4.3. auf der Hintour (Büchen-Lsk) 218 334 und zurück (Lsk-Büchen) 218 328. Neben mehreren Reichsbahn-Bm-Schnellzugwagen war am 4.2./5.2. auch der einzige DR-Gesellschaftswagen neben einem Halbspeise-wagen der Bauart "Halberstadt" mit von der Partie. Am 4.3./5.3. stellte dagegen die Bundesbahn einen ihrer Gesellschaftswagen (beige-t.).

Am 12.3. (SO) startete auch mal wieder der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. einen Sonderzug im Lübecker Hauptbahnhof. Vier alte Schnellzugwagen begaben sich im Schlepp von 212 141 als HOLSTENEXPRESS auf den 230-km-Rundkurs Lübeck Hbf - Hamburg Hbf - Altona Gbf - Altonaer Hafentunnel - Altona Kai - Altonaer Hafentunnel - Altona Gbf - Hamburg-Eidelstedt - AKN-Eisenbahn - Neumünster - Ascheberg - Pönitz - Ahrensbök - Pönitz - Lübeck Hbf (E 27367 = Lübeck Hbf - Altona Kai, E 27368 = Altona Kai - Ahrensbök, E 27369 = Ahrensbök - Lübeck Hbf). Im Abschnitt Altona Gbf - Altonaer Hafentunnel - Altona Kai und zurück wurde der HOLSTENEXPRESS zusätzlich von 265 001 befördert, die am anderen Zugende in Ergänzung zu 212 141 als Zug- bzw. Drucklok fungierte (wegen der Steigung bzw. des Gefälles im Altonaer Hafentunnel). Über diese interessante und erfolgreiche Tour wird in Ausgabe Nr. 022 und im FORUM 10 noch ausführlich berichtet.

### Sonstiges

Am 26.2. (SO) wurde eine für die Schwedischen Staatsbahnen (SJ) bestimmte neue zweiachsige Rangier-Diesellok von den Rheinstahl-Henschel-Werken kommend am Morgen im Güterzug 65208 von Hamburg nach Lübeck Rbf befördert. Die als V 5 181 bezeichnete Maschine lief in diesem Zug gleich hinter dessen Lok, einer nicht näher identifizierten 221. Am Nachmittag des 26.2. stand sie alleine im Lübecker Rbf. Wann und wie sie die Fahrt nach Puttgarden fortgesetzt hat, ist leider nicht bekannt.

### NICHTBUNDESEIGENE EISENBAHNEN (Privatbahnen)

#### Westfälische Landes-Eisenbahn AG

Wegen des großen Erfolges wurde die Dampf-Sonderfahrt des Modelleisenbahnclub Hildesheim vom 15.1. (vgl. Ausg. Nr. 020) am 12.2. (SO) nochmal wiederholt. Hatte am 15.1. die interessante dieselelektrische Lokomotive DE 0901 der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) der Dampf-Kollegin 24 083 Unterstützung geleistet, so glaubte man bei der zweiten Fahrt ganz ohne Diesellok auskommen zu können. Als zweite Lok hatte man vielmehr die ebenfalls vom "Eisenbahn-Kurier" erworbene 24 009 herbeigeschafft, die bis dahin lange für Sonderfahrten auf der "Hohenzollerischen Landesbahn" (HzL) im Einsatz war. Im Verlauf der Exkursion auf der WLE stellte man jedoch Mängel bei der 24 009 fest, so daß der Sonderzug Münster/W. - Brilon Stadt kurz vor seinem Ziel steckenblieb. Da mußte nun doch eine WLE-Diesellok einspringen und den ganzen Zug mit seinen beiden Dampf-lokomotiven nach Brilon hineindrücken. Auf der Rücktour zog diese WLE-Diesellok den Zug dann bis Belecke, hier übernahm ihn eine Kollegin. Mit großer Verspätung war der Sonderzug mit den beiden 24ern um 1 Uhr morgens am 13.2. wieder in Münster Hbf. Als Dieselhilfe diente bei dieser zweiten Fahrt aber nicht die DE 0901, sondern es kamen sämtlich hydraulische Maschinen der behinderten Fuhre zur Hilfe; die genauen Nummern sind leider nicht bekannt.

Vor der ersten Sonderfahrt am 15.1. zog die WLE die Dampflok 24 083 übrigens für eigene Zugleistungen heran. Diese sahen folgendermaßen aus: Vom 13. - 15.1.1978 führte die WLE sieben Militärzüge von Münster-Loddenheide über Münster-Ost nach Neubeckum. Von hier ging die Fahrt mit der Bundesbahn weiter nach Celle und von dort aus auf dem Netz der Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE) nach Münster/Örtze. Im Verlauf dieser Aktion setzte die WLE auch die zur Überwinterung in Münster stehende 24 083 ein. Zuglok für alle Züge war die DE 0901 (früher war dies immer die nun abgestellte DE 0902, ex DE 2000)! Bei den Zügen 2, 5, 6 und 7 fuhr die VL 0662 Vorspann (vgl. Lokliste in Ausgabe Nr. 020).

Bei Zug 1 leistete VL 0651 von Münster-Loddenheide bis Münster-Ost Vorspann- und von Münster-Ost bis Münster-Kanalbrücke Schubarbeit. Dampflokomotive 24 083 kam zum ersten Einsatz als Heizlokomotive vor Zug 2 in Münster-Loddenheide. In Dreifachtraktion (DE 0901 / VL 0662 / 24 083) ging es von dort aus nach Münster-Ost, wo die 24er den 1300 t-Zug alleine einige Wagenlängen vorziehen mußte, um ein Umsetzen Diesellokomotiven zu ermöglichen. Der zweite Einsatz der Dampflokomotive stellte das Überstellen von Zug 3 aus dem DB-Güterbahnhof Münster in den Bahnhof der WLE dar. Hierzu mußte 24 083 bis in den Hauptbahnhof von Münster vorziehen. In Münster-Loddenheide blieb sie als Heizlokomotive am Zug und führte diesen anschließend mit DE 0901 als Vorspann nach Münster-Ost. Der dritte Einsatz erfolgte mit Zug 6 (Verlauf wie bei Zug 2). Bei Zug 7 diente sie nochmals als Heizlokomotive. Soweit diese interessanten Einsätze von 24 083 vor den Militärlöwenzügen Münster - Munster. Bis zur Abstellung der DE 0902 (ex 202 001, ex DE 2000, vgl. Ausg. Nr. 020) waren diese zu jedem Quartalswechsel anfallenden Züge ausschließend durch diese befördert worden.

Zu den in Ausgabe Nr. 020 erwähnten ehemaligen WLE-Triebwagen bzw. -Steuerwagen darf nachgetragen werden, daß diese 1953 gebaut wurden und bei Indienststellung auch die erste Klasse besaßen. Diese wurde einige Jahre später wieder entfernt, wie auch die Postabteile in den Triebwagen und die Barabteile in den Steuerwagen.

#### Hersfelder Kreisbahn

Die an diese in Ausgabe Nr. 018 näher vorgestellte Privatbahn verkaufte ehemalige DB-Diesellokomotive 280 010 behält zunächst doch ihren alten roten Bundesbahn-Anstrich. Ursprünglich sollte die bei der Hersfelder Kreisbahn als V 31 geführte Maschine gleich einen neuen, orange Anstrich erhalten.

#### Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn GmbH

Die BHE hat die Diesellokomotive V 5 der Verden-Walsroder Eisenbahn (VWE) übernommen und sie als V 281 in ihren Fahrzeugpark eingereiht. Bei der Maschine handelt es sich um eine vierachsige Stangenlokomotive, die 1966 von der MaK gebaut wurde (ähnlich DB-265). Bei der VWE war diese Lokomotive vorwiegend für die Bundesbahn im Mieteinsatz im Bahnhof Nienburg/Weser bei Rangierarbeiten tätig. Dieser Einsatz endete bereits zum Sommerfahrplan 1977.

#### Verkehrsbetriebe Hornburg

Am 27.5.1978 geben die Verkehrsbetriebe Hornburg (VH) ihren Schienenverkehr vollständig auf. Dieser bestand in den letzten Jahren ohnehin nur noch aus der Vermietung der von der MAN gebauten VH-Triebwagen bzw. -Steuerwagen an die Deutsche Bundesbahn. Die DB verwendete diese VT-Garnituren auf ihren Strecken im Raum Braunschweig/Goslar/Kreiensen. Lediglich wenn die VH-Triebwagen morgens in ihrem Betriebswerk in Hornburg ausfahren und abends dort wieder einrückten gab es noch Zugverkehr auf der VH-Bahnstrecke Hornburg-Börßum, dem letzten Rest der alten Osterwieck-Wasserleber Eisenbahn (OWE), die durch die Ziehung der Zonengrenze zerrissen wurde. Momentan legen die zwei Triebwagenzüge der Verkehrsbetriebe Hornburg noch an Werktagen mehr als 1000 km auf DB-Gleisen im Mieteinsatz zurück (die Triebwagenführer stellen dafür ebenfalls die VH). Befahren werden damit die Strecken Braunschweig-Goslar und Braunschweig-Schöningen-Helmstedt; außerdem wird mit VH-Triebwagen der größte Teil des Pendelverkehrs Vienenburg-Bad Harzburg ausgeführt. Zum Fahrplanwechsel endet der Mietvertrag zwischen VH und DB und wird leider nicht verlängert. Die lediglich als Verbindungsgleis zwischen Depot und DB-Netz dienende Strecke Hornburg-Börßum kann dann abgebrochen werden. Schon Ende vergangenen Jahres haben die VH alle noch vorhandenen Schienenfahrzeuge öffentlich zum Verkauf angeboten. Vielleicht werden die gut erhaltenen Trieb- und Steuerwagen dadurch vor der Verschrottung gerettet. Das einzige bisher eingegangene Angebot (für einen VT) kommt von Hamburger Eisenbahnfreunden. Vergleiche zu diesem Komplex auch Ausgabe Nr. 011.

## DEUTSCHE REICHSBAHN

### Diesellokomotiven

Am 25.2. (SA) rollte ein als "Skatexpress" bezeichneter Sonderzug von Berlin nach Bad Harzburg. Der Zug bestand aus 12 DB-Bcm-Wagen und einem DB-Gesellschaftswagen. Er verließ Berlin Zoo morgens und kehrte am Abend desselben Tages gegen 18.30 Uhr wieder zurück. Zuglok war auf der Rückfahrt zwischen Helmstedt und Berlin 132 324 (Bw Wittenberge), die den "Skatexpress" auch am Morgen nach Helmstedt gebracht haben dürfte. 132 des Bw Wittenberge sind auf der Strecke Berlin-Helmstedt ungewöhnlich. Eventuell ist die Lok momentan an das Bw Ostbahnhof verliehen.

118 haben sich in der letzten Zeit in Lübeck nicht mehr blicken lassen. Sie kommen ohnehin nur noch vor Güterzügen im Rahmen von Sonderleistungen. Mit solchen Zügen wurden bislang zuletzt an 118 in Lübeck gesichtet: 118 334 am 28.11.1977 (MO) und 118 308 am 21.12.1977 (MI). Die Maschinen (beide Bw Schwerin) befanden sich jeweils auf der Fahrt Richtung Herrsburg.

Seltenen 118-Besuch konnte man am 16.3. (DO) in West-Berlin verzeichnen. 118 014 vom Bw Jüterbog beförderte an diesem Tag einen Sonderzug zur Leipziger Frühjahrsmesse von Berlin Zoo nach Leipzig Hbf. 118 des Bw Jüterbog kommen sonst nicht nach West-Berlin.

## ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

### Straßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf GmbH

Die kurz als END bezeichnete Überlandstraßenbahn stellte in den ersten Morgenstunden des 1.3.1978 vollständig ihren Betrieb ein - damit ist eine der schönsten deutschen Überlandstraßenbahnen stillgelegt worden. Am 19.12.1926 war die meter-spurige Straßenbahnstrecke Esslingen (Bahnhofsvorplatz) - Nellingen - Denkendorf (6,2 km) eröffnet worden. Am 22.9.1929 kam noch der 5,4 km lange Abzweig Nellingen - Scharnhausen - Neuhausen hinzu, womit ein Y-förmiges Straßenbahnnetz entstanden war, von dem 9,1 km zweigleisig u. 2,5 km zweigleisig waren. Dieses Netz blieb bis zur Stilllegung unverändert bestehen und erschloß in landschaftlich schönem Gebiet gelegen einen Teil der Stuttgarter Umgebung. Der Betrieb wurde mit vierachsigen Zweirichtungs-Triebwagen sowie passenden Beiwagen (zwei- und vierachsig) durchgeführt (Pendelschaffnerbetrieb). 1973 waren die folgenden Fahrzeuge vorhanden:

Tw 2, 3, 5, 6, 8, 9	Bj. 1926-29	vierachsig	
Tw 10	Bj. 1942	vierachsig	
Tw 11	Bj. 1954	vierachsig	
Tw 12 + 13	Bj. 1958	vierachsig	
Tw 20	Bj. 1949	zweiachsig	Arbeitswg., 1965 v. Stuttgarter Straßenbahnen (ex Tw 297).
Bw 21 - 23, 25, 26, 28 - 31	Bj. 1926	zweiachsig	
Bw 34	Bj. 1949	zweiachsig	
Bw 35	Bj. 1952	zweiachsig	
Bw 36 + 37	Bj. 1958	vierachsig	



Alle Fahrzeuge wurden von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Der Anstrich war unten hellblau, oben weiß, getrennt durch eine schwarze Linie. Die Wagen waren im einzigen Depot der END-Straßenbahn in Nellingen, Schillerstraße untergebracht. Liniennummern führte die END nicht. Vor Bau der Straßenbahn betrieb die Württembergische Kraftverkehrs-Gesellschaft bereits eine Dieselbuslinie zwischen Esslingen und Neuhausen. Nach 52 Jahren Straßenbahnbetrieb hat nun wieder der Omnibus Einzug auf dieser Strecke gehalten. Nach langem Hin und Her wegen Einstellung oder Beibehaltung der Straßenbahn entschied man sich letztlich doch für die Stilllegung. Zuletzt waren noch zehn Trieb- und zwölf Beiwagen vorhanden. Die Tw 2 und 11 waren am letzten Betriebstag, d. 28.2.1978, mit Kränzen und Trauerschleifen geschmückt. In der ersten Stunde des 1.3. fuhr dann Tw 11 um 0.44 Uhr ab Neuhausen und mit seinem Einrücken im Betriebshof Nellingen um 0.58 Uhr endete das Bestehen der END in der bisherigen Form. Ob sie zwischen Nellingen und Neuhausen als Museumsbahn bestehen bleibt oder als "Technisches Denkmal" anerkannt und weiterbetrieben wird, bleibt abzuwarten. Die END bleibt in Zukunft noch als Verwaltungsgesellschaft (Esslingen-Nellingen-Denkendorf Verkehrs-Gesellschaft mbH) bestehen. Die Omnibusse für diese Gesellschaft als Nachfolger der Straßenbahn werden von den Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) sowie dem Städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen gestellt. Für die Umstellung auf Busbetrieb wurden von d. Esslinger Verkehrsbetrieb eigens sieben der neuen Daimler-Benz-Schubgelenkbusse sowie sieben zweiachsige Daimler-Benz-Standardbusse beschafft. Dadurch hat sich der Fahrzeugbestand des Städt. Verkehrsbetriebes Esslingen erheblich vergrößert. Bisher setzte er sich aus 25 Dieselnbussen und 13 Oberleitungsbussen zusammen. Die Obusse kommen auf der einzigen Esslinger Stadt-O-Buslinie zum Einsatz, wobei hier allerdings am Wochenende ebenfalls Dieselfahrzeuge eingesetzt werden. Eine Bildnachlese betr. d. END-Straßenbahnbetrieb folgt in der nächsten Ausgabe.

#### Stadtwerke Lübeck

Seit geraumer Zeit gibt es den ersten Gelenkbus mit Totalwerbung ("Popwagen") bei den Stadtwerken Lübeck. Dabei handelt es sich um den Wg. 233, der für die Firma Possehl wirbt. Wie bereits bei den zweiachsigen Standardbussen mit Totalwerbung, so wurde auch bei Wg. 233 auf eine Reklamebeschriftung der Stirnseite verzichtet, um so die für Lübecks Stadtwerke-Busse typische Front mit den beiden Adlern und den Wagen-Nummern zu erhalten.

Eine überarbeitete Liste über den Einsatz von Gelenkbussen der Stadtwerke Lübeck (vgl. Ausg. Nr. 018) wird die nächste Ausgabe bringen.

Für den Betrieb auf der Linie S im kleinen Grenzverkehr zwischen der Bundesrepublik u. der DDR (Lübeck-Schlutup/Markt - Lübeck-Schlutup/Grenze - Selmsdorf/DDR-Grenzübergang - Selmsdorf/Service-Station) werden von den Stadtwerken die Standardbusse 365 - 369 verwendet. Die Busse auf dieser Verbindung müssen ohne Funkgeräte fahren. Daher wird von den Stadtwerken dieser kleine Kreis an Fahrzeugen für die Linie S vorgehalten, die so für einen dauernden Einsatz ohne Funk auf der Linie Schlutup-Selmsdorf bzw. mit Funk auf den üblichen Stadtlinien von vornherein vorgesehen sind. Früher kamen auf der Linie des kleinen Grenzverkehrs Fahrzeuge der mittlerweile vollständig ausgemusterten Serien 60-94 (D/B 0317 k, Bj. 1964/65) und 300-324 (Bj. 1966/67) zum Einsatz, zuletzt vornehmlich "60er-Wagen", da diese ohnehin über keine Funkanlagen verfügten.

=====  
Redaktion: Michael Hecht  
=====

# 290/291 - AKTIVITÄTEN



290 146 (Bw Hamburg-Harburg) zieht am 28.7.1972 einen Postzug über die Verbindungsbahn Hamburg-Altona - Hamburg Hauptbahnhof, aufgenommen unweit des Bhf. Sternschanze auf der Fahrt Richtung Hamburg Hbf.



290 268 (ebenfalls Bw Hmb-Harburg) hingegen durchfährt am 3.1.1975 Hamburg-Ohlsdorf. Im Hintergrund ein S-Bahn-Zug der BR 471/871.



291 061 (Bw Bremen Rbf) schleppt am 2.7.1977 einen Güterzug von Nordenham nach Bremen, hier gerade den Bahnhof Hude (Strecke Oldenburg-Bremen) passierend.



Als die späteren Verkehrsbe-  
triebe Hornburg (VH) noch als  
'Osterwieck-Wasserlebener Ei-  
senbahn' (OWE) firmierten,  
fährt eine MAN-Schienenbus-  
Einheit dieses Unternehmens  
am 31.5.1969 als Nahverkehrs-  
triebwagen der Deutschen Bun-  
desbahn (!) von Kreiensen her  
in den Bhf. von Goslar hinein.  
Die Mietfahrten von OWE- und  
VH-Triebwagen für die Deutsche  
Bundesbahn und deren Bundesb.-  
Direktion Hannover stellten d.  
ersten ständigen Aktivitäten  
von Privatbahn-  
Triebwagen im  
Regelbetrieb  
auf DB-Gleisen,  
wie sie heute  
an vielen Stel-  
len üblich und  
selbstverständl.  
sind, dar. Auf  
dem mittleren  
Bild ist eine  
MAN-Schienen-  
bus-Einheit d.  
VH im Bhf. Krei-  
ensen als DB-Nt  
nach Braunschweig  
über Seesen und  
Goslar am 31.5.1975  
zu sehen. Daneben  
wartet auch ein  
614-Dieseltriebzug  
der DB auf seine  
Abfahrt, der von  
Kreiensen über  
Salzgitter und  
Braunschweig u.  
Wolfsburg bis  
Vorsfelde rollen  
wird ! Auch 614-  
VT-Einheiten sind  
in Kreiensen heute  
längst nicht mehr  
anzutreffen. Das  
untere Bild zeigt  
eine MAN-Schienen-  
buseinheit d. VH  
als DB-Nt im Pen-  
deldienst Salz-  
gitter - Salz-  
gitter Bad u. zur.  
am 4.10.1975 im  
Bhf. Salzgitter  
Bad. Die Miet- u.  
Auftragsfahrten  
mit VH-Schienen-  
bussen für d. DB  
endeten am 27.5.1978.

