



2018

**Frühling**  
**-AUSGABE**  
**VOM**  
**LBE-EXPRESS**



TEIL I



## **RUHESTANDSORT FÜR BABELSBERGER SCHIENEN-DIVA IM MECKLENBURGISCHEN GADEBUSCH**

Die kleine aber feine Sammlung historischer Original-Schienenfahrzeuge im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes der mecklenburgischen ex-Kreisstadt Gadebusch wurde am 19. April 2018 um eine große Streckenlok bereichert. Die Anfänge dieser vom Gadebuscher Unternehmer Holger Hempel initiierten Fahrzeugsammlung bildete ein im Frühjahr 2014 neben dem o.a. Bahnhof aufgestellter Schlafwagen, der einst zum DDR-Regierungszug gehörte. Im Sommer 2014 wurde dieser Wagen in seinem neuen mecklenburgischen Standort in ein Hotelquartier umgestaltet. Er verlor aber dabei nicht seinen äußerlichen Charakter als Eisenbahn-Waggon und erhielt sogar noch die Farbgebung zurück, in der er im DDR-Regierungszug im Einsatz war.

Ihm folgte im Herbst 2015 zur Aufstellung am Gadebuscher Bhf. eine 1959 bei den Gmeinder-Werken im badischen Mosbach gebaute Klein-Diesellok, die einst in der alten Bundesrepublik als Werklok eingesetzt wurde und dem Staatsbahn-Loktyp "Köf II" entspricht.

Im Herbst 2017 sah es dann so aus, als wenn das o.a. Duo von nostalgischen Schienenfahrzeugen auf dem Bahnhofsgelände in Gadebusch sogar um eine Dampflok bereichert werden könnte. Die in Dahlhausen an der Wupper abgestellte ehemalige Reichsbahn-Dampflok 52 8086 war für den Wechsel vom dortigen jahrelangen Standplatz nach Gadebusch vorgesehen, worüber auch der LBE-Express berichtete. Allerdings gelang der Abtransport der genannten Dampflok aus Dahlhausen (bei Wuppertal) nicht. Das Projekt ihrer Umsetzung nach Gadebusch (bei Schwerin) ließ sich trotz vielfacher Bemühungen leider nicht realisieren.

In dieser Situation erfuhr Unternehmer Holger Hempel, der auch die Gastronomie im alten, historischen Bahngofsgebäude von Gadebusch betreibt, am Ende des Jahres 2017 von der Möglichkeit der Übernahme einer ausgemusterten Groß-Diesellok vom einstigen DDR-Loktyp "V 180", die von 1967 bis 1992 bei der Deutschen Reichsbahn im Einsatz war und danach bis 2009 bei zwei privaten Bahnunternehmungen. Heute fehlen dieser Lok verschiedene Antriebsteile und sie kann sich nicht mehr mit eigener Kraft bewegen, äußerlich ist sie aber noch restlos vollständig und bot sich deshalb ideal als Lok-Denkmal bzw. nostalgische Standlok an.

Das erkannte auch schnell Holger Hempel als begeisterter Fan nostalgischer und historischer Fahrzeuge auf Schiene und Strasse, Hausherr des auch ein Bahnmuseum bildenden Alt-Bahnhofes in Gadebusch und Besitzer der dazu gehörenden Sammlung von musealen Eisenbahn-Fahrzeuge. Er kaufte die o.a. "V 180" und ließ sie nun ebenfalls an diesem Bahnhof aufstellen, womit es dort jetzt ein gelungenes und beachtenswertes Trio als derartige Sammlung gibt.

Die genannte sechssachsige und dieselhydraulische Lok wurde 1967 unter der Fabrik-Nummer 280056/1967 beim VEB Lokomotivbau "Karl Marx" in Babelsberg bei Potsdam (LKM) für die Deutsche Reichsbahn (DR) gebaut und am 18.10.1967 vom LKM-Werk an die DR geliefert. Die nahm diese 120 km/h schnelle Neubau-Lok unter der DR-Betriebs-Nummer V 180 256 in Betrieb und setzte sie anschliessend vor Reise- und Güterzügen ein. Auf dem Reisezugsektor beförderte die beschriebene Lok zunächst vor allem Schnellzüge, ließ sich aber wegen ihres durch die sechs Achsen nur geringen Achsdruckes auch gut auf Nebenstrecken vor dortigen Lokal-Personenzügen verwenden.

Ab Juli 1970, damals war sie in Bw Cottbus beheimatet, trug diese Lok die EDV-gerechte Nr. 118 256-7 und in den 1980er Jahren erhielt sie stärkere Motoren. Durch diesen Umbau änderte sich auch ihre Betriebs-Nummer, die nunmehr 118 656-0 lautete. Die Angleichung der Betriebsnummern-Systeme von Reichsbahn und Bundesbahn machten aus ihr dann am 1.1.1992 die Lok 228 656-5.

Am 27.6.1992 wurde die beschriebene "V-180-Lok" dann von der DR ausgemustert. Zuletzt war sie dort beim Bw Bautzen in Sachsen beheimatet und eingesetzt. Nach dieser Ausmusterung wurde diese Maschine vom "Dampflok-Museum Hermeskeil" in dessen Fahrzeugsammlung übernommen und jahrelang im brandenburgischen Jüterbog abgestellt. Im August 1999 wurde sie von der Firma APM Bahnlogistik GmbH erworben und danach wieder betriebsfähig hergerichtet. Unter der Betriebs-Nummer "APM 8" wurde die o.a. Lok anschl. von der genannten Firma vor allem für Bauzugbeförderungen eingesetzt. Im Mai 2004 wechselte sie dann vom APM-Unternehmen zur Firma "LOCON Logistik und Consulting AG", Oberbruckersee (LOCON), wo sie unter deren Betriebs-Nummer 301 ähnliche Aufgaben erfüllte wie vorher bei APM. 2009 trennte sich die Firma Locon nach Fristablauf der HU-Revisionen von ihrer V-180-Lok Nr. 301 und diese inzwischen über 40 Jahre alte Maschine kam zu der in Stendal ansässigen Firma Tiemann, die ein Ersatzteilhandel für Eisenbahnteile ist. Bei der Firma Tiemann wurden etliche maschinelle Teile aus der ehemaligen DR-Lok V 180 256 ausgebaut und als Ersatz für defekte Teile in Maschinen des V-180-Typs verwendet, die bei privaten Bahnunternehmen noch im Einsatz waren bzw. sogar noch sind. Es handelt sich dabei aber um nur noch wenige Lokomotiven dieses Typs. Heute sind nicht einmal mehr fünf von ihnen betriebs- und einsatzfähig.

Insgesamt wurden von 1963 bis 1970 vom V-180-Loktyp 380 Maschinen gebaut. Fast alle für die Deutsche Reichsbahn in der DDR, das aber teils in vierachsiger, teils in sechssachsiger Ausfertigung und in verschiedenen Leistungsvarianten. Die sämtlich jeweils zweimotorigen Lokomotiven des V-180-Typs entstanden alle in der LKM-Lokfabrik in Babelsberg bei Potsdam. Ab Mitte der 1970er Jahre wurden diese Lokomotiven, die technisch viele Elemente der westdeutschen V-200-Maschinen in sich vereinigten, bei der DR vermehrt durch neue dieselektrische Lokomotiven aus Sowjetproduktion verdrängt (Baureihe 132) und wanderten dadurch in untergeordnete Zugdienste ab, wo sie aber auch teilweise durch Neubau-Dieselmotoren aus rumänischer Fertigung (Baureihe 119) überflüssig wurden.

- ✧ Nachdem schon vorher bei der DR Ausmusterungen von Lokomotiven des V-180\_Typs stattgefunden hatten, waren bei DR-Ende noch fast 250 betriebsfähige Maschinen dieses Typs im Fahrzeugbestand. Die wurden dann von der Deutschen Bahn AG hier

bis 1998 ausgemustert. Bei der DB-AG unter der Baureihen-Bezeichnung 228 noch eingesetzte V-180-Lokomotiven konnten nach ihrer Ausmusterung teilweise museal erhalten werden, andere gingen ins Rollmaterial privater Bahnfirmen über, die sie vor allem für Bauzugbeförderungen einsetzten und das in wenigen Fällen sogar noch heute tun. Insgesamt gibt es aber nur noch sehr wenige betriebsfähige Lokomotiven des V-180-Typs, der sich in seinen Glanzzeiten bei der DDR insgesamt sehr bewährte und für DDR-Verhältnisse sehr erfolgreich war. Die Tatsache, daß die V-180-Maschinen nur über Reisezugbeheizung in Dampf-Ausrüstung besaßen und die Ostblock-Vorgaben in der Lokbeschaffung zugunsten von sowjetischen und rumänischen Dieselmotoren ließen aber den V-180-Stern schon in der DDR ab 1980 rapide sinken.

Einige Maschinen dieses Loktyps sind heute auch noch als museale Standobjekte erhalten. Dazu gehört nun auch die ehemalige DR-Maschine V 180 256, die jetzt als derartiges Standobjekt und Lokdenkmal ihren letzten Ruheplatz in der mecklenburgischen Stadt Gadebusch gefunden hat. Dort wurde sie am 20.4.2018 vor dem hier schon erwähnten, heute als Hotel genutzten Schlafwagen aus ehemaligem DDR-Regierungszug-Rollmaterial aufgestellt. Wodurch eine Thematik durchaus passend illustriert wird, weil der DDR-Regierungs-Zug nach 1963 stets mit Lokomotiven des V-180-Typs zum Einsatz kam. Das waren zwar V-180-Lokomotiven der vierachsigen Ausführung und drei fest vorgesehene Maschinen des o.a. Typs; aber grundsätzlich stimmt die Darstellungsform schon. Eine Dampflok wäre hier für die o.a. Darstellung fehl am Platze; denn der DDR-Regierungs-Zug der 1970er und 1980er Jahre, von dem einer der Wagen in Gadebusch erhalten ist, wurde im DDR-Bereich nur von 118-Maschinen (siehe oben) gezogen. Stets fuhren dabei zwei V-180 bzw. 118 vor diesem Zug (Regierungs-Lokomotiven waren V 180 bzw. 118 048,050 und 052).

Für die wenigen Lokomotiven dieser Baureihen bzw. der Baureihe 228, die noch das 21. Jahrhundert erlebten, wurde nach 2000 der Beiname "Dicke Babelsbergerin" üblich. Dieses wegen der eher rundlichen Stirnfronten und des Herstellungsortes dieser Maschinen, die sich inzwischen längst zu Kult-Lokomotiven entwickelt hatten.

Eine von ihnen hat nun ihren Ruhestands-Platz im Bereich des an der "Radegastbahn" Schwerin - Rehna gelegenen Bahnhofes Gadebusch gefunden. Lokomotiven der Baureihe V-180, 118 und 228 waren zwar auf dieser von Schwerin über Gadebusch nach Rehna führenden und heute nur noch von ODEG-Dieseltriebwagen befahrenen Bahnlinie nur selten im Einsatz, waren aber im Bw vom benachbarten Schwerin zwischen 1968 und 1977 in größerer Stückzahl beheimatet. Von hier aus kamen sie auch planmäßig und täglich bis in die bundesdeutschen Grenz-Bahnhöfe Lübeck (bis 1968) und Büchen (bis 1977).

Nun erinnert die einstige DR-Lok V 180 256 im Bahnhof Gadebusch in lebendiger und gelungener Form an die unvergessene V-180- und 118-Einsatz- und Betriebszeit im Bw Schwerin, in der Rbd Schwerin und in Mecklenburg! Zwar ist in Schwerin im dortigen Eisenbahnmuseum (das seinen Platz im ex-Bw hat) die Lok 118 118 als vierachsiges V-180-Exemplar ausgestellt, das aber in einer Halle eng zwischen anderen Lokomotiven. "Kollegin" 256 steht in Gadebusch dagegen frei zugänglich und gut sichtbar und das zusammen mit einem Wagen aus dem ehemaligen DDR-Regierungszug.

Spektakulär und äußerst interessant gestaltete sich auch die Aufstellung des neuen Eisenbahn-Fahrzeug-Denkmal im Gelände zwischen dem alten und dem neuen Bahnhof in Gadebusch. Die musealen Fahrzeuge stehen dort auf Gleisstücken, die über keinerlei Weichenverbindung zum benachbarten Streckengleis der "Radegastbahn" Schwerin - Rehna verfügen. Dieses Streckengleis bildet heute das einzige Eisenbahn-Betriebsgleis im Bhf. Gadebusch, in dem es Weichen und Nebengleise (außer den o.a. Gleisstücken für die Museums-Fahrzeuge) nicht mehr gibt. Der Schlafwagen und die "Köf"-Kleinlok wurden auf der Straße mit Tiefladern nach Gadebusch transportiert und mit Autokränen auf ihre Gleisstücke gesetzt. Mit dem V-180-Lokneuzugang wurde es anders gehandhabt: Das künftige Groß-Diesellok-Denkmal an dieser Stelle rollte auf der Schiene nach Gadebusch. Auch wenn die einstige DR-Maschine V 180 256 nicht mehr mit eigener Kraft bewegbar war, so war sie doch noch rollfähig und ließ sich noch ohne eigene Kraft von einer anderen Lok wie ein Wagen schleppen.

Als Folge davon wurde die o.a. ex-DR-Maschine am 19.4.2018 (Do) von den Diesellokomotiven 203 007 der Firma OaK Capital Rail Management (OCRM) und V 270.06 der Eisenbahn-Gesellschaft Potsdam mbH von Stendal über Wittenberge und Ludwigslust nach Schwerin befördert. Bei der Lok 203 007 handelt es sich um eine Maschine des Typs „V 100 Ost“, bei der EGP-Lok V 270.06 um eine ehemalige 221-Maschine der Deutschen Bundesbahn (genau um die ehem. DB-Lok 221 136). Die V-180-Lok rollte dabei im o.a. Überführungszug zwischen den sie befördernden Maschinen (203 007 und V 270.06). In äußerst seltener Form, vielleicht sogar zum ersten Mal rollten dabei eine ex-221 der DB und eine ex 118 der DR gemeinsam in einem Zug. Lokomotiven beider Baureihen begegneten sich einst oft und täglich in den DB-Grenzbahnhöfen Lübeck und Büchen. Gemeinsame Fahrten gab es aber nicht - auch kaum bis gar nicht, als 221 und 118 nach 1992 teilweise zu Lokomotiven privater Unternehmen geworden waren.

Der o.a. Überführungszug von Stendal fuhr dann am Abend des 19.4.2018 von Schwerin aus auf der Strecke nach Rehna zunächst bis Groß Brütz, dem einzigen Bahnhof im Verlauf dieser Strecke, in dem noch Zugkreuzungen möglich sind. Im genannten Bhf. wartete dieser Überführungszug die Vorbeifahrt des letzten an diesem Tag fahrenden ODEG-Triebwagens von Gadebusch ab.

Zu diesem Zeitpunkt hatten in Gadebusch zwischen dem Streckengleis der Radegastbahn und dem künftigen V-180-Standgleis zwei grosse Auto-Mobilkräne der Schweriner Schwerlast-Firma Ulferts & Wittrock GmbH Aufstellung genommen. Kurz vor 22.00 Uhr rollte dann der beschriebene aus den drei Lokomotiven 203 007, LOCON 301 (ex V 180 256) und V 270.06 bestehende Überführungs-Zug in den mit Standstrahlern taghell erleuchteten Bhf. von Gardebusch hinein. Der Zug hielt so, daß die antriebslose V 180 256 genau neben den o.a. Autokränen stand. Anschließend hoben diese Kräne diese Lok, die vorher von den Maschinen 203 007 und V 270.06 abgekuppelt worden war, vorsichtig zunächst auf ein Zwischen-Gleisstück neben dem Streckengleis und anschließend auf das Gleisstück, auf dem schon der Schlafwagen steht, genau vor diesen Wagen. Als der dort 2014 seinen Platz fand, war für ihn gleich ein Gleisstück verlegt worden, auf dem auch noch eine Lok ihren Platz finden konnte, was nun ja auch geschah.

Wobei die Umsetzaktion für das künftige V-180-Lokdenkmal im Bhf. Gardebusch reibungslos und problemfrei verlief. Die hierfür eingesetzten Autokräne, die normalerweise über ein Gewicht von 60 Tonnen verfügen, waren für diesen Einsatz extra auf ein Gesamt-Gewicht von 95 bzw. 137 Tonnen erhöht worden, um die „Dicke Babelsbergerin“ sicher auf ihren künftigen Ruhestandplatz zu heben. Was auch gelang. Immerhin verfügt die etwa 20 m lange Lok V 180 256 auch nach Ausbau vieler Innenteile immer noch über ein Gewicht von 78 Tonnen. Normalerweise wog diese Lok vollständig 89 t.

Um ca. 2.00 Uhr am frühen Morgen des 20.4.2018 war die beschriebene Umsetzaktion im Bahnhofsbereich von Gadebusch beendet. Sie wurde von einer recht großen Menschenmenge begleitet. Es waren weit mehr Zuschauer als bei der Aufstellung des Schlafwagens und der „Köf“-Kleinlok im gleichen Gelände in den Jahren 2014 und 2015. Auch das NDR-Fernsehen und die Zeitungsmedien berichteten über die Aufstellung der o.a. Lok in diesem Gelände.

Die Lokomotiven 203 007 und V 270.06, die die Kollegin aus einstigem Babelsberger Lokbau am 19.4.2018 von Stendal nach Gadebusch gebracht hatten, fuhren noch in der Nacht vom 19. zum 20.4.2018 gemeinsam in Lz-Tour umgekehrt zurück. Immerhin brachte dieser Einsatz zum ersten Mal eine Diesellok der ehem. DB-Baureihe 221 auf die Radegastbahn. Vom aus den Baureihen 220 und 221 gebildeten V-200-Loktyp einstiger Bundesbahn war vorher nur eine 220-Maschine in Form der DB-Museumslok V 200 007 auf der Strecke Schwerin – Rehna zu Gast (dieses 1990 mit einem Sonderzug von Lübeck). Wie jetzt die 221 fuhr aber auch sie „nur“ bis Gadebusch.

Die hier nun aufgestellte ehem. Reichsbahn-Lok V 180 256 konnte am 22.4.2018 von der Bevölkerung besichtigt werden. Im Anschluß wird diese Lok nun in den kommenden Monaten bis vsl. Anfang Oktober 2018 gründlich restauriert und renoviert. Dieses vor allem auch in ihrem Außenbereich, in dem sie ihre alte Reichsbahn-Farbgebung und auch die einstigen Loknummern-Schilder (zumindest als originalgetreue Nachbildung) zurück erhält. Da sich schon beim Schlafwagen und bei der „Köf“-Kleinlok mit deren Restaurierung nach Aufstellung in Gadebusch größte Mühe gegeben wurde, darf man sich auch auf die gleiche Aktion und deren Ergebnis bei der nun hier hinzu gekommenen V-180-Lok freuen. Der Abschluss, dieser Aktion soll in Gadebusch entsprechend gefeiert werden und endgültig wird dann hier eine Babelsberger Schienen-Diva ihre dauerhafte Stand-Heimat gefunden haben.

Ermöglicht hat das Holger Hempel, dem auch an dieser Stelle herzlich und aufrichtig dafür gedankt werden darf. Herzlichen Glückwunsch zu diesem gelungenen Fahrzeug-Neuzugang, lieber Holger. Genau die richtige Lok!

Das Gelände der Eisenbahn-Museumsfahrzeuge in Gadebusch ist frei und unentgeltlich zugänglich. Vorher oder/und nachher lohnt ein Besuch des historischen Bahnhofs-Gebäudes mit seinem musealen Fahrkartenschalter und dem Bahnsteigkarten-Automat aus dem Hamburger Hbf vergangener Zeiten. Und auf das gute Essen und die gepflegten Getränke in der angeschlossenen Gastronomie sollte man auch nicht Verzicht leisten. Auch hier im Restaurant „Burgsee Station“ Atmosphäre alter Eisenbahn pur!

Der Berichterstatter trank hier am 21.4. einen kühlen Schluck auf den V-180-Neuzugang nebenan und erinnerte sich dabei einmal mehr an die vielen privaten Fahrten in Zügen hinter den unvergessenen V-180-, 118- und 228-Maschinen. In DDR-Zeiten vor allem im Transitverkehr nach/von Berlin in teils beachtlichen 118-Langläufen (Berlin – Probstzella, Berlin – Hof und Berlin – Gerstungen), nach der Wende und der Deutschen Einheit an mehreren Stellen ehemaliger DDR hinter versch. Planzügen und nicht zuletzt beim Einsatz von o.a. Maschinen hinter nicht wenigen Nostalgie-Sonderzügen, deren Fahrt er organisierte.

Schöne Zeit mit Babelsberger Star-Loks, an deren Gesamtzeit nun auch in Gadebusch gelungen erinnert wird. Zugleich auch an ein wichtiges Stück mecklenburgischer Bahn- und Verkehrsgeschichte.

**Michael Hecht**



Rechtzeitig vor dem Eintreffen des neuen Lok-Denkmals in Gadebusch waren hier die beiden großen Autokräne zur Aufstellg. dieses Denkmals auf dem Platz zwischen dem neuen und dem alten Bahnhof in d. Radegast-Hauptstadt am Abend des 19.4.2018 in Position gebracht worden, was das neben stehende Bild zeigt. Rechts ist im Hintergrund der Hotel-Schlafwagen zu sehen, vor dem das o. a. Denkmal seinen Platz erhielt.



Kurz vor 22.00 Uhr traf die nun zum Stand-Denkmal mu-tierte Lok, die zuletzt als Be-triebsfähige Maschine bis 2009 unter der Betr.-Nr. 301 bei der Firma LOCON im Einsatz war, in Gadebusch ein. Da diese Lok schon lange nicht mehr mit eigener Kraft bewegt werden kann, wurde sie von d. Diesellok 302 007 der Firma Oak Capital Rail Management (OCRM) hierher ge-schleppt.



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





### Die OCRM-Lok

203 007 gehört zu den ehem. Reichsbahn-Maschinen des Typs 'V 100 Ost', die im ersten Jahrzehnt nach der Jahrtausendwende bei den Alstom-Werken in Stendal (ehem. Aw Stendal) modernisiert und jeweils mit neuen Motoren ausgerüstet wurden. Derart umgebaut wurden diese Lokomotiven unter der Baureihen-Bezeichnung 203 an mehrere private Bahnunternehmen verkauft.

Bei der Überführung d. ehemaligen LOCON-Lok 301 bzw. der ehemaligen Reichsbahn-Maschine V 180 256/118 256 lief diese zur Denkmalaufstellung vorgesehene V-180-Lok gleich hinter der o. a. OCRM-Lok vom V-100-Typ.

Die beiden oberen Bilder zeigen die OCRM-Lok 203 007 mit der V-180-Lok dahinter bei Ankunft in Gadebusch am Abend d. 19.4.2018.

Zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn fuhren DR-Diesellokomotiven der Typen 'V 100' und 'V 180' immer mal wieder (auch umlaufbedingt durch Leerlok-Vorspann) gemeinsam vor Zügen, wie es auch

das untere Bild zeigt, auf dem eine DR-Lok der Baureihe 118 und eine DR-Lok der Baur. 110 in gemeinsamer Fahrt vor einem Zug in den 1970er Jahren im nordöstlichen Bereich des Berliner Außenringes (BAR) zu sehen sind. Die beiden Gleise im linken Bildteil sind die Gleise der elektr. S-Bahn nach Hohen Neuendorf u. Oranienburg, die neben den BAR-Gleisen ab dem Karower Kreuz bis Hohen Neuendorf verlaufen. Die BAR-Gleise waren zum Zeitpunkt der Aufnahme noch nicht für den elektrischen Fahrbetrieb eingerichtet. Gleich hinter dem V-100-/V-180-Gespänn läuft ein Wagen der Deutschen (DDR-) Post.



Fotos: Oben =  
Andrea Hammer, Mitte =  
Michael Hecht, Unten =  
Sammlg. M. Hecht.

Vom Streckengleis Schwerin-Rehna wurde die ehem. LOCON-Maschine 301 zunächst auf ein Gleisstück neben diesem Streckengleis gehoben, was die neben stehenden Bilder zeigen. Die beiden hierfür verwendeten Autokräne waren extra für diese Umsetzaktion gewichtmäßig verstärkt worden.

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



Die zur Denkmal-  
 Aufstellung in Gade-  
 busch vorgesehene V-  
 180-Lok wurde aber  
 nicht nur von der  
 schon abgebildeten  
 und beschriebenen  
 OCRM-Diesellok  
 203 007 alleine  
 hierher befördert,  
 sondern es kam für  
 die von Stendal  
 aus durchgeführte  
 Überführung auch d.  
 Diesellok V 270.06  
 der Eisenbahn-  
 Gesellschaft Potsdam  
 mbH (EGP) zum Ein-  
 satz. Bei ihr han-  
 delt es sich um d.,  
 ehem. Bundesbahn-  
 Diesellokomotive  
 V 200 136 bzw.  
 221 136, die 1965  
 bei Krauss-Maffei  
 gebaut wurde. Diese  
 Lok lief am Ende d.  
 beschriebenen und  
 abgebildeten Über-  
 führungszuges  
 Stendal-Gadebusch  
 an dessen Ende mit  
 und die V-180-Lok  
 rollte wie ein Wg.  
 zwischen d. OCRM-  
 Lok 203 007 und d.  
 EGP-Lok V 270.06.  
 Auf diese Weise kam  
 es zur sehr seltenen  
 vielleicht sogar zur  
 ersten gemeinsamen  
 Fahrt einer ehem.  
 DR-118 und einer  
 ehem. DB-221 in  
 einem Zug als zusammen-  
 gekuppelte Lokomotiven,  
 wie sie auch auf den  
 beiden oberen Bildern nach Ankunft in  
 Gadebusch zu sehen sind. Einst im damals  
 noch geteilten Deutschland begegneten sich DR-  
 Diesellokomotiven der Baureihe 118 und DB-Die-  
 sellokomotiven der Baureihe 221 regelmäßig und  
 täglich in den Grenzbahnhöfen Lübeck und Büchen.  
 Zu gemeinsamen Fahrten in einem Zug oder  
 zusammen gekuppelt 'Stirnfront an Stirnfront'  
 kam es aber nicht. Eine der o. a. Ost/West-  
 Begegnungen zwischen einer DR-118 und einer  
 DB-221 im Bhf. Lübeck Hbf zeigt das untere Bild,  
 als hier im Sommer 1975 eine DR-118 mit dem  
 Schnellzug D 1431 (Köln-Rostock) auf Ausfahrt  
 wartet, während nebenan die DB-Diesellok  
 221 111 mit TEE 35 nach Kopenhagen  
 ('MERKUR') Lübeck Hbf erreicht. Die  
 Farbgebung der Wg. v. TEE 35 paßt gut  
 zu der Lackierg.d.abgebildeten 118-Lok.



Fotos: Michael Hecht.

Gleich nach der  
Ankunft des  
Überführungs-  
Zuges Stendal -  
Gadebusch an  
seinem Ziel wurde hier  
mit der Vorbereitung  
für die Aufstellung d.  
früheren Locon-  
Maschine 301 als  
künftiges Lok-Denkmal  
begonnen. An dieser  
einstigen DR-Maschine  
wurden zunächst die  
Seile zu ihrem  
Abheben vom  
Streckengleis der  
Radegastbahn  
Schwerin-Rehna  
befestigt, was die  
neben stehenden  
Bilder zeigen.  
Vorher war die  
o. a. Lok von  
den beiden  
Maschinen, die  
sie in der Mitte  
des genannten  
Überführungs-  
Zuges nach Gade-  
busch gebracht  
hatten. abgehängt.

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





Nach den beschriebenen u. abgebildeten Vorbereitungen, die auch noch das obere der neben stehenden Bilder zeigt, wurde mit den beiden Liebherr-Autokränen der Schweriner Firma Ulferts & Wittrock langsam begonnen, die V-180-Lok vom Streckengleis d. Radegastbahn abzuheben.

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



Millimeter für Millimeter wurde die beschriebene und abgebildete V-180-Lok vorsichtig auf das Zwischen-Gleisstück gesetzt, was auch fleißig von vielen Zuschauern im Bild festgehalten wurde.  
Fotos: Oben + Unten rechts = Michael Hecht. Unten links = Andrea Hammer.

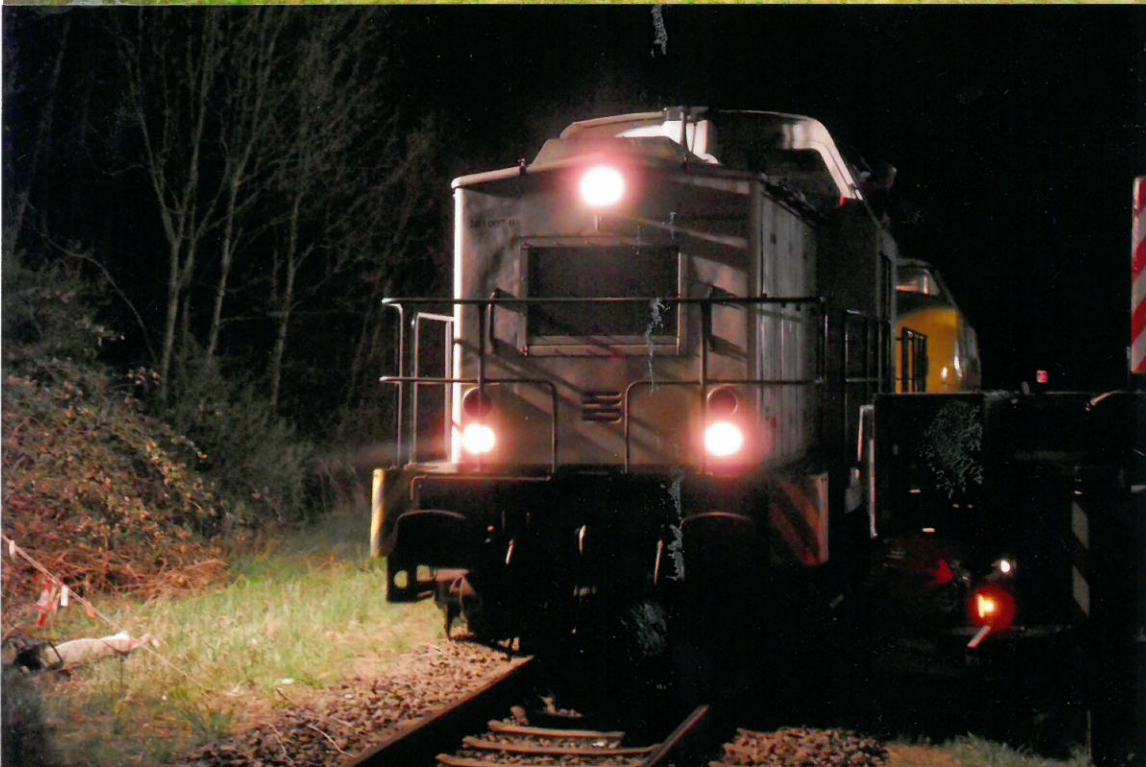
Schließlich war das künftige Gadebuscher Lok-Denkmal auf dem erwähnten Zwischen-Gleisstück abgesetzt und die OCRM-Lok 203 007 rangierte sich auf die Stelle des Streckengleises der Radegastbahn, auf dem kurz zuvor noch die nun zum Denkmal mutierende ex-LOCON-Maschine 301 gestanden hatte. Die hielt sich nun für kurze Zeit gleich neben dem o. a. Streckengleis auf. Von dem Zwischen-Gleisstück, auf dem man diese Maschine zunächst abgesetzt hatte, wurde sie anschließend auf ihr künftiges Standgleis vor dem Hotel-Schlafwagen gehoben.

Fotos:  
Michael Hecht.





Die neben stehenden Bilder zeigen nochmals die OCRM-Diesellok 203 007. Oben während d. Umsetzaktion für d. von dieser Lok nach Gadebusch gebrachten V-180-Maschine in Wartezeit im neuen, einen einfachen Hp bildenden Bhf. d. Radegast-Hauptstadt und darunter als sie sich an EGP-Lok V 270.06 rangiert, mit der sie gemeinsam in d. Nacht vom 19. zum 20.4.2018 in Lz-Tour von Gadebusch nach Wittenberge zurückfuhr.



Fotos:  
Andrea Hammer.





Gemeinsame Fahrten v. DR-Diesellokomotiven des Typs 'V 100 Ost' und DB-Diesellokomotiven der Baureihe 221 gab es im geteilten Deutschland natürlich auch nie und im vereinten Deutschld. sind sie unter neuer Privatbahn-Ära derartiger Lokomotiven auch selten. Am 19./20.4.2018 gab es eine derartige Gemeinschaftsfahrt bis/ab Gadebusch aber mal !!!! Zu DR-Zeiten kamen Maschinen des V-100-Typs auf der Radegastbahn planmäßig, oft und täglich zum Einsatz. Eine Lok der ehem. DB-Baur. 221 befuhr diese Strecke im nordwestlichen Mecklenburg am 19. und 20.4.2018 aber zum ersten Mal !!!!!!!!!!!!! Und ein Zusammentreffen von jeweils einer Lok d. Typs 'V 100 Ost', des Typs 'V 180' und d. Baur. 221 an einem Ort in unmittelbarer Nachbarschaft war und ist ebenfalls sehr selten. Die neben stehenden Bilder zeigen unter anderem auch eines dieser seltenen Zusammentreffen am 19.4.2018 in Gadebusch.



Die Begegnung von V-100- und V-180-Lokomotiven d. Deutschen Reichsbahn war an vielen Stellen des DR-Netzes alltäglich u. häufig. Im DB-Grenzbhf. Helmstedt stellte eine derartige Begegnung allerdings eine echte Besonderheit dar; denn DR-Lokomotiven des V-100-Typs (DR-Lokbaur. 110 + 112) kamen nur selten in diesen Grenzbhf. V-180- bzw. 118-Maschinen d. DR dagegen oft und täglich. Das untere Bild zeigt eine der o.a. Selten-Begegnungen im Bhf. Helmstedt am 23.5.1976. Zu sehen sind 110 425 mit einer Schwesterlok sowie 118 316 und ebenso die ersten Masten für d. künftigen elektr. Fahrbetrieb d. DB im Bhf. Helmstedt, der hier im Herbst 1976 begann.



Fotos:  
Michael Hecht.