

VOR VIERZIG JAHREN: Ausgabe Nr. 022 der 'Kurzmeldungen' des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) in der Original-Fassung und im Original-Manuskript - erschienen am 15. Mai 1978.

VEREIN LÜBECKER
VERKEHRSFREUNDE

VLV
KURZMELDUNGEN



Nr. 022
15. MAI 1978

212 141 (Bw Lübeck) am 12. März 1978 mit VLV-Sonderzug HOLSTENEXPRESS im Hafengebäude Hamburg-Altona. Hier und im benachbarten Tunnel, der die Verbindung zum Altonaer Güterbahnhof herstellt, war der HOLSTENEXPRESS der erste Reisezug seit 1962. Näheres über diese Sonderfahrt können Sie in dieser Ausgabe lesen.



Foto: Michael Hecht

REISESPIEGEL

VLV - Holstenexpress

Eine interessante Rundreise bot der VLV-Reisedienst den Eisenbahnfreunden am Sonntag, d. 12. März 1978 mit seinem Sonderzug HOLSTENEXPRESS. Dabei stand nicht nur die Bereisung der Strecken ehemaliger und bestehender Privatbahnen in Mittel- und Ostholstein auf dem Programm, sondern als besondere Attraktion auch eine Fahrt durch den Hafentunnel in Hamburg-Altona, womit der erste Reisezug seit 1962 durch diesen Tunnel rollen sollte. Als weiterer Höhepunkt war für den Sonderzug die Benutzung der seit 1958 für den Personenverkehr stillgelegten Nebenbahn Pönitz-Ahrensböök vorgesehen. Das es da eine Menge an Vorarbeit gab, dürfte wohl allen verständlich sein - zumal der rein aus Bundesbahnfahrzeugen gebildete HOLSTENEXPRESS von Hamburg nach Neumünster über die Strecke der privaten Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) geführt werden sollte. Aber die Deutsche Bundesbahn spielte wie schon beim TRAVE-EMS-EXPRESS (vgl. Ausg. Nr. 017 und Forum 7/8) im Sept. vorigen Jahres prächtig mit. Auch die AKN-Eisenbahn und die Hamburger Hafengebäude als an dieser Tour beteiligte Privatbahnen zeigten sehr viel Verständnis.

Das Ergebnis all dieser Bemühungen stand dann zunächst am Morgen des 12.3. auf Gleis 7 des Lübecker Hauptbahnhofes - der HOLSTENEXPRESS. Als Wagenmaterial hatte die DB auf Wunsch des VLV-Reisedienstes vier alte Schnellzugwagen gestellt. Diese aus der Vorkriegszeit stammenden Fahrzeuge finden fast nur noch in Militärzügen Verwendung. Im einzelnen bestand der Sonderzug aus den folgenden Wagen:

Nr. 508029 - 10120 - 3	-	Gattung Büe	-	Heimatbahnhof Flensburg,
Nr. 508038 - 11082 - 3	-	Gattung ABüe	-	Heimatbahnhof Hamburg-Altona,
Nr. 508038 - 11540 - 0	-	Gattung AByse	-	Heimatbahnhof Hamburg-Altona,
Nr. 508020 - 11131 - 8	-	Gattung Büe	-	Heimatbahnhof Flensburg.

Bereits am Freitagnachmittag (10.3.) wurden diese vier Wagen im Lübecker Hbf von der Abstellanlage Werftstraße zu den Abstellgleisen unterhalb der St.-Lorenz-Brücke geschleppt und nach dortiger Reinigung an die Vorheizanlage auf

Gleis 10 neben der Bahnsteighalle geschafft, wo sie den ganzen Samstag über vorgeheizt wurden. Wegen der guten Beteiligung an der Sonderfahrt mußte von ursprünglich drei auf vier Wagen umdisponiert werden. So hatte jeder Teilnehmer im Sonderzug ausreichend Platz. Diese kamen nicht nur aus Lübeck und Hamburg, sondern auch aus dem Raum Hannover, aus Bremen, Kiel, Flensburg und Berlin. Ja sogar aus Süddeutschland, Dänemark und Schweden war man angereist, um im HOLSTENEXPRESS mitzufahren. Die meisten fuhren ab Lübeck Hbf (ein weiterer Zustieghalt bestand in Hamburg Hbf). Der Lübecker Hauptbahnhof wurde am 12.3. von einer herrlichen Morgensonne beschienen - wie überhaupt auch Petrus diesmal ein Einsehen mit dem VLV-Reisedienst hatte; die gesamte Fahrt des HOLSTENEXPRESS wurde von schönem und vorfrühlingshaftem Wetter begleitet.

Gegen 8.20 Uhr verschob Kleinlok 333 040 (Bw Lübeck) die vier Wagen des HOLSTENEXPRESS vom Gleis 10 (Vorheizanlage) auf das Gleis 7 in die Bahnsteighalle. Nachdem die Kleinlok weg war und der Zug bereits von den ersten Fahrgästen bestiegen, näherte sich vom Loksuppen her 212 141 - sie sollte das Zugpferd des HOLSTENEXPRESS sein. Auch das Bahnbetriebswerk Lübeck war dieser VLV-Sonderfahrt wieder mal mit sehr viel Verständnis begegnet, war mit der Gestellung von 212 141 (Baujahr 1963, Hersteller: Henschel, Fabr.-Nr. 30827, PS-Zahl: 1350, Gewicht: 63 t, Hg.: 100 km/h) doch ein Wunsch der "VLV-Lokspezies" erfüllt worden. 212 141 gehört nämlich zu den drei 212 des Bw Lübeck, die keine Wendezugleinrichtung bzw. Vielfachsteuerung besitzen und daher nur noch für Kurzgüterzüge, Bauzüge und Rangieraufgaben im Nahbereich von Lübeck verwendet werden (212 128, 129, 141). Als kleines Zugeständnis an diese "Mauerblümchen" sollte ein Mitglied dieses 212-Trios d. HOLSTENEXPRESS befördern, wobei sich die Lok auf rund 230 km Fahrtstrecke austoben durfte.

Das Bw Lübeck hatte 212 141 für ihren "großen Einsatz" entsprechend hergerichtet; denn vor die vier alten Schnellzugwagen setzte sich am Morgen des 12.3. eine DB-Lok in exzellentem äußeren Zustand! Man hatte 212 141 gründlich vom Alltagsstaub gereinigt und bestens geputzt und gewaschen präsentiert sie sich nun den Fotografen vor der Bahnsteighalle. Als Lokführer fungierte auf der Gesamtstrecke VLV-Freund Joachim Lawrenz. Doch bevor die Fahrt endlich losging, galt es den Sonderzug noch entsprechend zu schmücken. An beide Zugseiten kam je ein Zuglaufschild mit Namen und Streckenverlauf des Zuges - angefertigt in bewährter Form v. VLV-Mitglied Peter Franke, der auch der zweite Reiseleiter dieser Tour war. Vorne an der Stirnseite von 212 141 wurde der "Talisman" des VLV-Reisedienstes befestigt, das Schild "VLV-SONDERFAHRT", das nun schon im Rahmen von VLV-Exkursionen so etliche Fahrzeuge zierte - angefangen vom Triebwagen 196 der Kieler Straßenbahn über den VT 175 der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn und den 1 1/2-Decker-Bus Nr. 55 der Firma Dahmetal bis eben hin zu DB-Lok 212 141. Mit diesem "Headboard" an der Lok ging es pünktlich um 9.00 Uhr auf die Reise.

Zunächst wurde der HOLSTENEXPRESS als E 27367 (Lübeck Hbf - Altona Kai) geführt u. befuhr die Hauptbahn Lübeck-Hamburg, die bis 1938 von der Lübeck-Büchener Eisenbahn betrieben wurde. 212 kommen auf dieser Strecke sonst nur im Rahmen von Güterzugleistungen zum Einsatz. Mit dem HOLSTENEXPRESS durfte eine Lok dieser Baureihe auch einmal einen Reisezug über die "Rollbahn" Lübeck-Hamburg bringen, wobei sich 212 141 ganz schön ins Zeug legen mußte - 44 Minuten hatte man dem HOLSTENEXPRESS nur für diesen Abschnitt zugestanden. Nun, 212 141 bewies, was noch so in ihr steckt. Mehr als pünktlich rollte Sonderzug E 27367 in den Hamburger Hauptbahnhof (Gleis 6) ein, wo er noch eine Menge weiterer Fahrgäste aufnahm.

Gut gefüllt ging es nun über die Verbindungsbahn Hamburg Hbf - Hamburg-Altona in den Altonaer Güterbahnhof, wo der HOLSTENEXPRESS um eine weitere Diesellok verstärkt wurde. Wegen der enormen Steigungs- bzw. Gefälleverhältnisse im Altonaer Hafentunnel mußte der Zug durch den Tunnel von zwei Lokomotiven gebracht werden. Aber es war keine gewöhnliche Lok, die in Altona Gbf am anderen Ende des HOLSTENEXPRESS befestigt wurde. Der VLV-Reisedienst hatte das Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona um Gestellung einer der nur noch in drei betriebsfähigen Exemplaren vorhandenen Maschinen der Baureihe 265 gebeten.

Auch das Bw Hamburg-Altona zeigte sich gegenüber dem VLV äußerst verständnisvoll, wartete doch am Morgen des 12.3. in Altona Gbf sogar das Flaggschiff der sehr zusammengeschrumpften 265-Familie, die Maschine 265 001, auf den HOLSTEN-EXPRESS. Über die Lokomotiven der Baureihe 265 hat der VLV in seinem FORUM Nr. 4 und durch verschiedene Meldungen in diesen Mitteilungen bereits ausführlich berichtet. Inzwischen sind von der ursprünglich fünfzehn Mitglieder umfassenden 265-Familie zwölf Maschinen aus dem Verkehr gezogen, der verbliebene kleine Rest wird in Kürze folgen. Mit der Sonderfahrt am 12.3. sollten die Eisenbahnfreunde Gelegenheit bekommen, Abschied von der BR 265 zu nehmen, zumal ja einer von diesen "Treckern" dadurch nach langer, langer Zeit einmal wieder einen richtigen Reisezug führen konnte.

265 001 (Bj. 1956, Hersteller: MaK, Fabr.-Nr. 600004, Abnahme: 23.5.1956, PS-Zahl: 650, Gewicht: 54 t, Hg.: 80 km/h) hatte man ebenfalls eigens für die VLV-Sonderfahrt eine gründliche Reinigung zuteil werden lassen und eine Lok, der man an diesem Morgen des 12.3.1978 kaum ihre 22 Jahre ansah, setzte sich gegen 11.00 Uhr mit dem HOLSTENEXPRESS in Bewegung und wurde gleich darauf vom Mund des Altonaer Hafentunnels verschluckt.

1874 wurde dieses 920,2 m lange Tunnelbauwerk fertiggestellt, das bis vor kurzem noch das einzige seiner Art im gesamten Bereich der Bundesbahndirektion Hamburg war. Vor wenigen Jahren kam ein zweiter Eisenbahntunnel in der BD Hamburg dazu, durch den die neue City-S-Bahn in Hamburg jetzt noch bis zu den Landungsbrücken rollt und bald auch weiter bis Altona. Der Tunnel der City-S-Bahn in Altona ist bereits weitgehend fertig; er verläuft unter diesem Stadtteil parallel zu seinem Bruder, dem alten Hafentunnel. Durch den S-Bahn-Tunnel wird man in Zukunft tagtäglich fahren können. Der Hafentunnel dagegen erwachte mit der VLV-Sonderfahrt am 12.3. zum ersten Mal seit sechzehn Jahren aus seinem "Donröschenschlaf" für Reisezüge. 1962 durchfuhren ihn die "Freunde der Eisenbahn e.V., Hamburg" mit einem Schienenbus. Der Tunnel weist wegen des Elbsteilufers ein großes Gefälle bzw. eine große Steigung auf, weshalb der HOLSTENEXPRESS, wie schon erwähnt, von zwei Lokomotiven durch ihn geschleust werden mußte. Bis 1911 mühten sich Dampflokomotiven damit ab, Fischwagen vom Altonaer Elbkai hinauf in den Güterbahnhof der damals noch selbstständigen preußischen Stadt Altona zu bringen. Am 1.5.1911 wurde der elektrische Betrieb auf dieser Verbindung eröffnet, die damit zu den ersten elektrifizierten Eisenbahnstrecken Europas zählte! Fortan wurden die Züge durch den Tunnel von Elektrolokomotiven gezogen. Es standen im Endstadium drei Maschinen verschiedener Bauart zur Verfügung. Die Strecke Altona Kai - Altona Gbf hatte auch Fahrdrabtverbindung zu der damals noch mit Wechselstrom-Oberleitung betriebenen S-Bahn und die Elektrolokomotiven (sie wurden als BR E 73 geführt) waren auch im Bw Hamburg-Ohlsdorf der Hamburger S-Bahn beheimatet. Nach ihrer Abnutzung und endgültiger Einstellung des Wechselstrombetriebes auf der Hamburger S-Bahn wurde auch der elektrische Betrieb auf der Altonaer Hafentunnel im Jahre 1955 stillgelegt. Die E 73 wurden verschrottet; Diesellokomotiven übernahmen ihre Aufgaben. Fahrdrabt und Fahrleitungsmasten baute man zwischen Altona Gbf und Altona Kai bis 1957 ab. Vornehmlich den damals noch als V 65 bezeichneten 265-Lokomotiven oblag es nun, die Güterwagen in den Hafen von Altona zu schaffen bzw. dort abzuholen. In den letzten Jahren wird diese Aufgabe in zunehmendem Maße auch von 260 und Kleinlokomotiven erledigt. Just seit 1.3.1978 gehört der Altonaer Hafentunnel nicht mehr der Deutschen Bundesbahn, vielmehr ist er nun Bestandteil der Hamburger Hafenbahn, die mit ihrem weitverzweigten Netz zu den größten deutschen Privatbahnen zählt, wengleich auf ihren Gleisen auch fast nur Bundesbahnlokomotiven zum Einsatz kommen. So gab denn gleich elf Tage nach Übernahme von der Bundesbahn ein Reisezug sein Debüt im einzigen Tunnel der Hamburger Hafenbahn. Reisezüge waren im Altonaer Hafentunnel ohnehin stets eine große Seltenheit und durchrollten ihn allenfalls im Rahmen von Besichtigungen u. Sonderfahrten.

Während der Fahrt durch den Tunnel, der auch gegenüber üblichen DB-Tunneln eine Profileinschränkung aufweist, mußten alle Fenster geschlossen bleiben, Der VLV-Reisedienst hatte vorgesorgt und Aufkleber an allen Fenstern wiesen auf diese Maßnahme hin - unterstützt von mündlichen Hinweisen des "VLV-Zugpersonals".

Nun, das nette Publikum der VLV-Reisen erwies sich einmal mehr als vorsichtig und vernünftig - alle kamen heil und unverletzt auf "Altona Kai" an, wo der HOLSTENEXPRESS zwanzig Minuten Aufenthalt hatte. Der wurde von den meisten dazu genutzt, den Zug an dieser ungewöhnlichen Stelle zu fotografieren und besonders 265 001 wurde hier immer wieder als Fotoobjekt gewählt. Für die Rückfahrt hinauf zum Altonaer Güterbahnhof diente sie als Schublok, während 212 141 Zuglok war. Auch auf der Rückfahrt durch den Tunnel ging alles gut und in Altona Gbf verließ 265 001 mit ihrem netten Lokführer (einem gebürtigen Helgoländer übrigens) wieder den HOLSTENEXPRESS.

212 141 zog ihn alleine weiter vorbei am größten europäischen Abstellbahnhof für Reisezugwagen, Hamburg-Langenhöfen, nach Hamburg-Eidelstedt. Hier setzte die Lok ihre vier Wagen mit allerlei Rangiermanövern zu den Gleisen der AKN-Eisenbahn über, deren Stammstrecke Hamburg-Eidelstedt - Neumünster der HOLSTENEXPRESS nun befahren sollte. Aus diesem Grunde bestieg ein AKN-Lotse die 212, da Lokführer J. Lawrenz hier nicht streckenkundig war. Die Fahrt eines ausschl. aus DB-Fahrzeugen gebildeten Reisezuges über die AKN-Bahn war eine weitere Besonderheit dieser Exkursion und wurde durch die Anwesenheit etlicher fotografierender Eisenbahnfreunde entlang der AKN-Strecke entsprechend gewürdigt. In Bönningstedt und Ulzburg Süd zwei kurze Betriebsaufenthalte für E 27368 (unter dieser Zugnummer lief der HOLSTENEXPRESS auf der Strecke Altona Kai - Ahrensböök und bildete mit diesen Anfangs- und Endpunkten wohl den merkwürdigsten Zuglauf auf deutschen Schienen an diesem Tag) - Kreuzung mit jeweils einem der neuen dieselelektrischen Doppeltriebwagen der AKN, mit denen diese rührige Privatbahn nun ihren gesamten Personenverkehr im Abschnitt Kaltenkirchen - Hamburg-Eidelstedt schnellbahnähnlich abwickelt.

Kurz vor 13 Uhr war Bad Bramstedt erreicht, wo der HOLSTENEXPRESS 1 1/2 Stunden Mittagspause einlegte. In Ruhe konnte man die 212 und die alten DB-Schnellzugwagen an diesem für sie so fremden Platz fotografieren und kurz vor Weiterfahrt des Sonderzuges machte die Kreuzung mit einem der noch im Nordabschnitt Kaltenkirchen-Neumünster verwendeten zweiachsigen MAN-Triebwagen der AKN das Bild noch vollständig.

In Neumünster erreichte der HOLSTENEXPRESS wieder DB-Gleise und der AKN-Lotse verließ uns wieder. Die weitere Fahrt von E 27368 in Richtung Pönitz wurde von einem fünfminütigen Aufenthalt in Ascheberg und einem kurzen Stop in Eutin unterbrochen. Ein ähnliches Etablissement wie seinerzeit im TRAVE-EMS-EXPRESS war im HOLSTENEXPRESS leider nicht vorhanden. Trotzdem kamen auch hier Leib und Magen nicht zu kurz - in der Zugmitte verkaufte die Gattin des VLV-Schriftführers, Gudrun Simon, fleißig Getränke geistiger und nicht so geistiger Art sowie belegte Brötchen. Letztere hatten nur einen Nachteil; sie wurden viel zu schnell alle. Mit dem guten Appetit der Sonderzug-Passagiere hatte man nicht gerechnet.

Hatte der HOLSTENEXPRESS zwischen Neumünster und Eutin alte Staatsbahnstrecken benutzt, so gelangte er in Eutin wieder auf das Netz einer ehemaligen Privatbahn, denn von hier an benutzte er die Stammstrecke der ehemaligen Eutin-Lübecker Eisenbahn (ELE). Diese 1941 verstaatlichte Bahn betrieb neben ihrer Stammstrecke Eutin-Lübeck (1873 in Betrieb genommen) noch ab 1886 die Nebenbahn Pönitz-Ahrensböök, auf der sie u. a. in den dreißiger Jahren ihren einzigen Dieseltriebwagen einsetzte. 1941 ging die ELE mit ihren beiden Strecken in die Hände der Deutschen Reichsbahn über - nach Kriegsende dann in die der Deutschen Bundesbahn. Während die alte ELE-Stammbahn heute Bestandteil der Strecke Kiel-Lübeck ist, ruht auf der Strecke Pönitz-Ahrensböök der Reisezugverkehr seit zwanzig Jahren (zuletzt pendelten hier noch VT 95-Schienenbusse).

Der HOLSTENEXPRESS sollte nach langer Zeit wieder der erste Reisezug auf dieser Nebenbahn sein und die lokale Presse hatte dieses Ereignis in ihren Blättern entsprechend angekündigt. So wurde der Sonderzug schon in Pönitz von zahlreichen Menschen empfangen. Auf der anschließenden Fahrt Richtung Ahrensböök wurde der HOLSTENEXPRESS auf der teilweise parallel verlaufenden Bundesstraße 432 von mehreren einheimischen Autos begleitet. Das rief natürlich leider jene Kfz.-Fahrer auf den Plan, für die der Begriff Zeit ein Fremdwort geworden ist. Überholmanöver, die an die Autobegleitkavalkaden bei früheren Dampflok-Sonderfahrten

anderer Vereine auf ähnlichen Strecken erinnerten, waren die Folge gingen aber glücklicherweise alle gut aus. Das es nicht Dampf sein muß, bestätigte auch die Tatsache, daß ebenfalls im Bereich der Strecke Pönitz-Ahrensböök verschiedene Fotografen standen. Überwältigend war dann der Empfang in Ahrensböök selbst, wo sich eine riesige Menschenmenge eingefunden hatte, um dem HOLSTENEXPRESS einen "großen Bahnhof" zu bereiten. 212 141 setzte an das andere Ende des Zuges um und nach dreißig Minuten verließ sie mit dem HOLSTENEXPRESS wieder den Bahnhof Ahrensböök, der damit ebenfalls wieder in seinen Dornröschenschlaf fiel.

Langsam ging es nach Pönitz zurück; denn wie die Kleinlokomotive, die heute noch Güterwagen nach Ahrensböök bringt, durfte auch der HOLSTENEXPRESS nur mit 20 km/h über diese Strecke rollen. In Pönitz lief die Lok wieder zum anderen Zugende um und nachdem der E 3171 (Kiel-Lüneburg, bespannt mit 220 019 Vsp. / 220 009 Zglk. den E 27369 (dritte u. letzte Zugnummer für den HOLSTENEXPRESS im Abschnitt Ahrensböök-Lübeck) überholt hatte, begab sich der VLV-Sonderzug auf seine letzte Etappe.

Auch die brachte er planmäßig hinter sich und pünktlich um 18.11 Uhr lief der HOLSTENEXPRESS auf Gleis 2 des Lübecker Hauptbahnhofes ein. Die Wagen leerten sich schnell, die auswärtigen Fahrgäste begaben sich zu ihren Anschlußzügen, die Reiseleitung lud ihre Utensilien aus, löste die Schilder von Lok und Wagen und schließlich drückte 212 141 die vier leeren alten Schnellzugwagen zurück zur Abstellanlage Werfstraße, von wo aus sie sich solo zu ihrem nahen Heimatschuppen begab.

VLV-Sonderzug
'HOLSTENEXPRESS'
am 12.3.1978 vor
dem Beginn seiner Fahrt
mit DB-Diesellok
212 141 im
Lübecker Hbf.



Auf dem neben stehenden
Bild ist zu sehen, wie
der o. a. Sonderzug
zum Einstieg in
Hamburg Hbf
hält.

Fotos:
Michael Hecht.



VLV-Sonderzug
'HOLSTENEXPRESS'
am 12.3.1978
im Bhf. 'Altona Kai'
nach Fahrt durch den
Altonaer Hafentunnel
hinter DB-Diesellok
265 001.



Der o. a. Sonderzug
später während seiner
Pause im Bhf. Bad
Bramstedt, wo er
auch einem AKN-
Planzug in Form
eines MAN-Schienen=
busses begegnete.
Nach der Pause
setzte der VLV-
Sonderzug
'HOLSTENEXPRESS'
seine Fahrt von
hier aus bis Neumünster
fort.



Von Neumünster fuhr
dieser Sonderzug dann
weiter nach Ascheberg,
wo er im dortigen Bhf.
auf dem neben stehenden
Bild zu sehen ist.



Und auch von Pönitz nach
Ahrensböck sowie umgek.
rollte der beschriebene
und abgebildete VLV-
Sonderzug, der hier
im Bhf. Ahrensböck
abgebildet ist.



Fotos:
Michael Hecht.

DGEG-Fahrt Bochum Hbf - Ennepetal-Altenvoerde

Im Rahmen ihrer in Bochum stattfindenden Jahrestagung 1978 veranstaltete die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (DGEG) am 31.3. (FR) bzw. 2.4. (SO) zwei größere Eisenbahn-Sonderfahrten von Bochum Hbf aus. Am 31.3. startete dort zunächst um 14.08 Uhr ein Sonderzug, der aus Museumswagen der DGEG und des Modelleisenbahnclubs Essen gebildet war. Geführt wurde der Zug von der der DGEG gehörenden Diesellok V 36 231. Diese Maschine lieferte Orenstein & Koppel 1939 unter der Fabr.-Nummer 21129 an die Deutsche Wehrmacht, wo sie als WR 360 C 14 zum Einsatz kam. Nach dem Krieg lief die dreiachsige Diesellok bei der Deutschen Bundesbahn zunächst unter der Betr.-Nr. V 36 231, nach der Neu-numerierung der DB-Triebfahrzeuge ab 1968 als 236 231-7. Die Lokomotive, die bei der Bundesbahn zuletzt im Bw Wuppertal stationiert war, wurde im Mai 1977 durch Ausmusterung aus dem DB-Bestand genommen und anschließend von der DGEG erworben. Sie erhielt bei der Firma Reuschling, Hattingen/Ruhr eine Hauptuntersuchung und wurde mit ihrer alten Nr. V 36 231 in die umfangreiche DGEG-Fahrzeugsammlung eingereiht. Nach Anordnung des Dampflok-Verbotes auf DB-Gleisen benutzt die DGEG den "Diesellok-Oldtimer" in erster Linie zur Beförderung ihrer Pendelzüge Bochum-Dahlhausen Bundesbahnhof - Bochum-Dahlhausen DGEG-Eisenbahnmuseum und zurück. Diese Züge verkehren jeweils in den Sommermonaten an Sonntagen. Aber auch für Sonderfahrten wird die DGEG-Diesellok dann und wann herangezogen, wie z.B. auch am 31.3.1978.

DGEG-Sonderzug Bochum Hbf-
Ennepetal-Altenvoerde mit
DGEG-Diesellokomotive
V 36 231 am 31.3.1978
in Ennepetal-Altenvoerde.



Foto: Bernd Freimann

Über die nicht elektrifizierte Strecke von Bochum über Witten Ost und Dortmund-Löttringhausen fuhr der Sonderzug zunächst nach Hagen Hbf. Hier mußte V 36 231 an das andere Ende des Zuges umgesetzt werden und nach diesem Kopfmachen erreichte der Zug bald die nur noch im Güterverkehr betriebene DB-Nebenstrecke Hagen - Ennepetal-Altenvoerde. Diese Bahn verläuft vorwiegend durch Industriegebiet zwischen den beiden elektr. Hauptstrecken Hagen-Ennepetal-Schwelm (-Wuppertal) u. Hagen-Gevelsberg-Schwelm (-Wuppertal). Am Ende des Städtchens Gevelsberg wird mit einer Straße und dem Ennepe-Fluß in einer schmalen Unterführung die südliche Strecke Hagen-Schwelm-Wuppertal unterquert. Früher bestand auf der Nebenbahn Hagen - Ennepetal-Altenvoerde ein sehr dichtes Zugangebot (stündlich). Heute werden die Orte entlang dieser nun nur noch dem Güterverkehr dienenden Strecke von Autobussen der Hagener Verkehrsbetriebe bedient.

Die Rückfahrt erfolgte ab Hagen Hbf auf direkter Strecke über Witten Hbf nach Bochum. Gegen 20.15 war Bochum Hbf (über eine halbe Stunde eher als vorgesehen) erreicht. Es ist schade, daß für diese zweifellos interessante Tour nur sehr spärliches Informationsmaterial an die Teilnehmer ausgegeben wurde. Es bestand aus der Fotokopie eines handgeschriebenen Begleitschreibens, wobei an jeweils ca. 6-8 Fahrgäste eine dieser Kopien abgegeben wurde. Der Verfasser dieses Berichtes und vielleicht so manch anderer (und das gilt auch für die "Hollandfahrt" am 2.4.) erinnerte sich der Zeiten, als das Informationsmaterial auf DGEG-Sonderfahrten noch aus ausgezeichneten u. ausführlichen Begleitheften bestand.

Und noch ein Bild von der Fahrt des VLV-Sonderzuges 'HOLSTENEXPR.' am 12.3.1978. Es zeigt ihn auf der Strecke Pönitz-Ahrensböck gleich neben der parallel verlaufenden Bundesstr. 432 (Scharbeutz-Hamburg).

Foto:
Sammlg. M. Hecht.



DGEG-Hollandrundfahrt

Für Sonntag, d. 2. 4. stand als große Rundfahrt der DGEG-Tagung 1978 ein Sonderzug von Bochum nach Hengelo in Holland auf d. Programm, der auf einem Abschnitt auch von einer der durch niederländische Eisenbahnfreunde erworbenen ehem. DB-Dampflokomotiven der BR 023 geführt werden sollte. Zunächst fuhr dieser Zug aber mit Diesel - doch auch hier hatte man sich etwas Besonderes einfallen lassen. So setzten sich am Morgen des 2.4. im Dortmunder Abstellbhf. fünf Bm-Schnellzugwagen und ein roter Gesellschaftswagen zunächst leer bis Bochum Hbf in Bewegung - gezogen von 216 001 (Bw Gelsenkirchen-Bismarck) !



DGEG-Sonderzug Bochum - Hengelo mit "Lollo" 216 001 während des Fotohaltes im Bhf. Xanten. Foto: Michael Hecht

Es sollte also eine der auch als "Lollos" bekannten Vorserien-216 (216 001-009) den DGEG-Sonderzug über das erste Stück seiner Strecke bringen und damit einmal wieder zu Reisezugehren kommen; denn seit Umsetzung von Hamburg-Altona nach GBI sind die neun "Lollos" fast nur noch im Güterzugverkehr tätig (seit völliger Umstellung der Strecke Münster-Gronau/W. auf Triebwagen im vergangenen Jahr jetzt ausschließlich). Dementsprechend hatte man 216 001 für den 2.4. ebenfalls eine gründliche Wäsche verpaßt und von den Spuren des "Kohlenpott's" befreit bot sie sich den Fotografen in Bochum Hbf wie in Zeiten, als sie noch in Lübeck und Hamburg zu Hause war. Mit kurzen Zustieghalten in Essen Hbf und Mülheim/Ruhr Hbf erreichte der Zug Duisburg Hbf und ab hier begab sich 216 001 mit ihren sechs Wagen in Gebiete, die sie sonst nicht erreicht.

Das wurde denn auch mit einem Fotohalt im Bahnhof der alten Nibelungenstadt Xanten an der Strecke Duisburg-Kleve entsprechend gewürdigt, zumal hier auch der E 3784 (Duisburg-Kleve, bespannt mit 211 104 v. Bw Krefeld) den Sonderzug überholte. Ein weiterer Fotohalt wurde in Kranenburg eingelegt und kurz darauf verließ der Zug die Bundesrepublik, um bald im niederländischen Bahnhof Nijmegen einzutreffen. Ursprünglich sollte die "Lollo" den DGEG-Zug nur bis hierher bringen und die Weiterbeförderung bis Arnhem durch eine holländische Elektrolok (Reihe 1500 oder 1100) erfolgen. Dieser Lokwechsel fand aber nicht statt - vielmehr blieb 216 001 bis Arnhem am Zug. Leider wurde über diesen nicht geplanten



Ungewöhnlicher Besuch im holländischen Bhf. Arnhem: 216 001 verläßt den DGEG-Sonderzug, um der ehemaligen DB-Dampflok 023 076 Platz zu machen.

216-Durchlauf von der Reiseleitung überhaupt nichts bekanntgegeben, so daß nicht nur beinahe zwei "VLV-Reporter" mit erstaunten Gesichtern in Nijmegen zurückgeblieben wären. Ein klärender Hinweis über den Bahnhofslautsprecher wäre hier sehr am Platz gewesen. Aber mit einiger Mühe waren dann doch alle Teilnehmer verfrachtet und im Sound des Maybach-Motor's der "Lollo" ging es unter niederländischem Gleichstrom-Fahrdraht über den Rhein hinüber nach Arnhem. Viele holländische Eisenbahnfreunde hatten übrigens schon gleich hinter der Grenze gestanden, um die ungewöhnliche DB-Diesellok aufzunehmen! Noch mehr Menschen hatten sich jedoch im Bhf. Arnhem eingefunden,

um hier den Wechsel von 216 001 auf die ehemalige DB-Dampflok 023 076 mitzuerleben. Unter der Betr.-Nr. 2 läuft sie nun bei der "Veluwschen Stoomtreinmaatschappij" (VSM) vor Museumszügen im Raum Apeldoorn. Am 2.4. sollte sie nun wieder einmal Wagen ihrer alten Heimatbahn an den Haken kriegen und sie über Zutphen und Hengelo bis nach Bentheim bringen. 216 001 begab sich hingegen solo von Arnhem aus über Emmerich u. Wesel zurück ins Ruhrgebiet.

Der Sonderzug dampfte nun zunächst weiter unter Fahrdraht bis Zutphen und von dort auf der nicht elektrifizierten Nebenbahn nach Hengelo, unterbrochen von zwei Fotohalten in Laer-Almen und Goor. Nach einer längeren Pause in Hengelo, die von den meisten zum Fotografieren der dort anwesenden Elektrolokomotiven, Elektro- und Dieseltriebwagen genutzt wurde, zog VSM-Lok 2 den Sonderzug wieder unter Draht zunächst bis Oldenzaal (Fotohalt) und dann weiter ins deutsche Bentheim. Hier war das DB-Netz erreicht, wo ja bekanntlich totales Dampflokverbot herrscht und so mußte die alte Bundesbahn-23er hier auch den Zug verlassen. Immerhin erinnerte ihre Anwesenheit im DB-Bhf.

Bentheim ein wenig an alte Zeiten, als es auch noch auf der Bundesbahn qualmte. Aber es gibt auch noch andere schöne Lokomotiven und eine solche bemächtigte sich nun des Sonderzuges: 104 021 (Bw Osnabr.). War die Anwesenheit einer Dampflok im Bhf. Bentheim schon etwas Besonderes, so muß dieses auch für die 104 gesagt werden; denn diese norddeutschen Ellok-Oldtimer kommen sonst nicht hierher. 104 021 oblag es nun, den Sonderzug über Rheine-Münster-Lünen-Dortmund zurück nach Bochum Hbf zu bringen, wo die DGEG-Hollandrundfahrt kurz nach 17.30 Uhr ihr Ende fand.



Ungewöhnlicher Besuch im deutschen Bahnhof Bentheim: Die ehemalige Bundesbahn-Dampflok 023 076 (jetzt VSM 2) hat den DGEG-Sonderzug von Hengelo bzw. Arnhem her gebracht.
Fotos: Michael Hecht

Kurz vor Ende der DGEH-
Hollandrundfahrt:
104 021 (Bw Osnabrück)
posiert mit ihrem
Sonderzug Hengelo-
Bochum für einen
letzten Fotohalt
in Dortmund Hbf.

Fotos: Michael Hecht



Zwar hatte 23 076 mit Bent-
heim auch das Netz ihrer
alten Heimatbahn erreicht;
aber da dieses Netz nun mit
einem totalen Dampflokver-
bot belegt ist, mußte sie
hier auch vom Sonderzug
verschwinden und ihn zur
Rückbeförderung nach Bochum
DB-Altbauellok 104 021 über-
lassen.

FdE-Frühjahrsfahrt

Eine Bereisung der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn (BHE) sowie eine Schienenbus-
fahrt auf der für den Personenverkehr stillgelegten DB-Nebenstrecke Hollenstedt-
Hesedorf (-Bremervörde) bildete am 8.4. (SA) die Frühjahrsfahrt 1978 der "Freunde
der Eisenbahn e. V., Hamburg" (FdE). Man traf sich bei bestem Wetter am Morgen
in Buxtehude und trat von hier aus in dem auch vielen VLV-Mitgliedern bekannten
(vgl. FORUM 7/8) Triebwagen VT 175 der BHE die Fahrt nach Harsefeld an. Eine dor-
tige Überstellung von der BHE-Station hinüber in den DB-Bhf. war leider nicht
möglich. Zu Fuß begaben sich daher die Fahrtteilnehmer auf den kurzen Weg zur be-
reitstehenden DB-Schienenbusgarnitur 798 617 / 998 208 / 998 697 (alle Bw Buch-
holz/Nordheide) und starteten in ihr bald die Fahrt nach Hollenstedt. War eine
Überstellung des BHE-Triebwagens zu den DB-Gleisen in Harsefeld nicht möglich ge-
wesen, so wartete FdE als Entschädigung mit einem anderen "Bonbon" auf. Der erste
Fotohalt des Sonder-Schienenbusses fand nämlich unter der Überführung der BHE-
Strecke über die DB-Strecke statt. Hier hatte man eigens für den Fotohalt den
VT 175 auf die Brücke gefahren und konnte nun diesen Triebwagen-Veteran zusammen
mit dem unter ihm stehenden DB-Schienenbus fotografieren ! Nach diesem gelunge-
nen Fotohalt ging es unterbrochen von weiteren Fotohalten auf zwei der nun nur
noch dem Güterverkehr dienenden Bahnhöfe weiter bis Hollenstedt, dem jetzigen
Endpunkt der ehemals bis Buchholz/Nordheide verlaufenden Nebenbahn. Fast genau
zehn Jahre vor dieser Sonderfahrt veranstaltete FdE bereits schon einmal eine
Sonderfahrt auf dieser Strecke im Rahmen einer Rundfahrt Hamburg-Buchholz-
Bremervörde-Hamburg.

Damals, am 16. März 1968 (einem Samstag), konnte man diese Verbindung (ein Bestandteil der alten Gesamtstrecke Bremerhaven-Bremervörde-Buchholz-Lüneburg-Dannenberg-Dömitz-Ludwigslust/Berlin) noch in voller Länge von Buchholz bis Bremervörde (56,8 km) befahren und der Dampflokomotive 082 003 (Bw Hamburg-Wilhelmsburg) war es seinerzeit vorbehalten den aus alten Eilzugwagen bestehenden Sonderzug über diese Strecke zu bringen, die damals auch noch bescheidenen Personenverkehr mit Schienenbussen aufwies. Mit Fahrplanwechsel im Mai 1968 kam dann das Ende für die Strecke Buchholz-Hesedorf (-Bremervörde). Der gesamte Personenverkehr wurde eingestellt und im Abschnitt Buchholz-Hollenstedt auch der Güterverkehr. Man hätte damals die Brücke, auf der die Nebenbahn Buchholz-Hesedorf die Hauptstrecke Hamburg-Bremen überquerte wegen Elektrifizierung der Hauptbahn umbauen müssen. Um diese Kosten zu sparen legte man den Abschnitt Buchholz-Hollenstedt (15,0 km) ganz still und brach hier die Schienen sowie die erwähnte Brücke ab. Der Güterverkehr auf dem verbliebenen Stück Hollenstedt-Hesedorf (37,9 km) wird heute mit 211 des Bw Bremerhaven abgewickelt. Mit dem Schienenbus-Sonderzug am 8.4.1978 gab es hier auch mal wieder nach langer Zeit Reisezugverkehr; denn die Schienenbus-Einheit fuhr von Hollenstedt aus die gesamte noch vorhandene Strecke bis Hesedorf ab und von dort das letzte kurze Stück auf der Strecke von Stade bis Bremer-vörde. Von hier aus ging es nach kurzem Aufenthalt zurück nach Harsefeld, wo VT 175 der BHE die Teilnehmer dieser gelungenen Sonderfahrt wieder aufnahm und sie anschließend nach Buxtehude brachte.

Dazwischen liegen zehn Jahre:
FdE-Sonderzug auf der Strecke
Buchholz-Bremervörde mit
Dampflokomotive 082 003 bei Foto-
halt in Hollenstedt am
16. März 1968 ...



... und FdE-Sonderzug,
bestehend aus 798/998-
Garnitur, auf der nun
nur noch zwischen Hollen-
stedt u. Bremervörde ver-
laufenden Strecke vor Ab-
fahrt im DB-Bhf. Harsefeld
am 8. April 1978.

Fotos: Michael Hecht

Nach diesen Berichten über verschiedene Sonderfahrten der letzten Zeit nun zu den eigentlichen

KURZMELDUNGEN

DEUTSCHE BUNDESBAHN

Jubiläen

In Hannover feierte man am 1./2. April (SA/SO) das 100-jährige Bestehen des dortigen Ausbesserungswerkes Leinhausen. Aus diesem Grunde war im Gelände des AW Hannover-Leinhausen eine Fahrzeugschau aufgebaut, die u. a. folgende Lokomotiven präsentierte: Die in privaten Sammlungen erhaltenen Dampflokomotiven 24 083 (Eisenbahn-Kurier) u. 66 002 (DGEG), die Elektro- bzw. Diesellokomotiven 103 245 (Bw Hamburg-Eidelstedt, letzte 103 überhaupt), 104 019 (Bw Osnabrück), 151 094 (Bw Hagen-Eckesey, mit autom. Kupplung ausgerüstet) sowie 290 215 (Bw Bremerhaven), die an einem schweren Kran stand. 140 421 (Bw Seelze) hingegen versorgte einen TEE-Speisewagen mit Strom.