

Zu besichtigen war auch der unlängst ausgemusterte ehem. LBE-Doppelstockwagen DAB 20805 (ex LBE 7). Das AW Hannover-Leinhausen war ja bis zu ihrer nun restlos erfolgten Ausmusterung (vgl. Wagen-Meldungen dieser Ausgabe) für die Unterhaltung der DAB zuständig.

Um das Publikum zum Ausstellungsgelände zu bringen bzw. wieder von dort weg, verkehrte zwischen Hannover Hbf und dem Ausbesserungswerk Leinhausen ein dreiteiliger 614/914 des Bw Braunschweig.

Zwei Wochen später (15./16.4. - SA/SO) feierte man in Köln das fünfzigjährige Jubiläum des berühmten Expresszuges RHEINGOLD. Im Gelände des Abstellbahnhofes Köln Bbf konnte man ihm Rahmen dieser Feierlichkeiten eine imposante Fahrzeugschau bewundern, die die folgenden Triebfahrzeuge und Wagen enthielt: Dampflokomotiven 18 505 (DGEG), 23 042 (Museumsbahn Darmstadt), 56 3007 (ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn Nr. 97, jetzt Museumsbahn Darmstadt). 18 505 und 23 042 wurden zeitweise sogar fortbewegt, allerdings nicht mit eigener Kraft, sondern v. 332-Kleinlokomotiven oder 211.

Die ehemalige LBE-Lok 97 stand übrigens vor einem ehemaligen Kollegen ihrer berühmten alten Heimatbahn LBE; sie präsentierte sich in Köln nämlich zusammen mit "unserem" Doppelstockwagen DAB 20804, den man eigens zu dem Rheingold-Jubiläum v. Lübeck nach Köln geschafft hatte (vgl. ebenfalls Wagen-Meldungen dieser Ausgabe). Unter der Betr.-Nr. 8 lief er ja bis zur Verstaatlichung auch bei der "Lübeck-Büchener" und konnte nun nach Jahrzehnten ein Wiedersehen mit einer Verwandten d. heute fast völlig aufgelösten LBE-Fahrzeugfamilie feiern.

Doch weiter im Fahrzeug-Starangebot der Kölner Ausstellung am 15./16.4.:

An Elektrolokomotiven waren vertreten 103 116 (Bw Frankfurt/M. 1), 104 022 (Bw Osnabrück), 111 041 (Bw München Hbf), 112 494 (Bw Dortmund Bbf), 118 010 (Bw Würzburg), 144 039 (Bw Rosenheim), 144 507 (Bw Freilassing), 181 213 SAAR (Bw Saarbrücken) und 184 003 (Bw Köln-Deutzerfeld).

Die Diesellokparade umfaßte folgende Maschinen: 202 004 (Bw Mannheim), 211 095 (Bw Düren, beige/t.), 215 125 (Bw Köln-Nippes), 218 128 (Bw Flensburg) - diese Lok stand auf einer Schiebebühne, 221 105 (Bw Gelsenkirchen-Bismarck), 260 404 (Bw Köln-Nippes, b/t), 290 225 (Bw Köln-Nippes), 290 357 (Bw Köln-Nippes) - diese Lok stand auf einer Drehscheibe, und 332 291 (Bw Köln-Nippes, b/t).

An Triebwagen standen zur Schau: 420 170 / 421 170 / 420 670 (Bw Düsseldorf Hbf), 601 018, 602 003 (beide Bw Hamburg-Altona), 701 018 (Turmtriebwagen, Bw Köln-Nippes) und einer der neuen Turmtriebwagen, 704 003.

Außerdem standen mit den oben genannten Lokomotiven auch eine ganze Reihe von Reisezugwagen gekuppelt. Diese Wagen stammten teilweise auch von ausländischen Bahnverwaltungen. Als Einzelstück stand ein ehemaliger Bundesbahn-TEE-Aussichtswagen zur Besichtigung. Dieses Fahrzeug präsentierte sich im Anstrich seines jetzigen Eigentümers, der Reiseorganisation "Apfelpfeil".

Zum bzw. vom Ausstellungsgelände konnte man vom Kölner Hbf bzw. umgekehrt von Köln Bbf aus kostenlos eine ständig hin und her pendelnde Triebwagengarnitur benutzen, die aus den beige-t. Einzelfahrzeugen 624 680 / 924 404 / 924 401 / 624 637 (Bw Osnabrück) bestand. Weiterhin wurde eine vierteilige 403/404-Einheit zu Rundfahrten "Rund um den Kölner Dom" eingesetzt. Hier verkehrte den ganzen Tag über die Garnitur 403 001 / 404 101 / 404 001 / 403 002. Diese 403/404-Fahrten wurden allerdings nur am Samstag durchgeführt. Eine Rundfahrt damit kostete 2 DM. Als weitere Rundfahrtvariante und gelungener Kontrast zu der Schnelltriebwagen-Einheit stand ein Oldtimerzug aus verschiedenen DGEG-Wagen gebildet zur Verfügung. Dieser Zug besaß an Lokomotiven an einem Ende Diesellok 236 204 (Bw Wuppertal) u. am anderen Ende Elektrolok 160 005 (Bw Heidelberg). Also Altbau-Diesellok und Altbau-Ellok an einem Zug. Welch ein Bild !!!

Erinnert sei in diesem Zusammenhang an die beiden Jubiläen, die leider keine Feierlichkeiten erfahren haben. Der Lübecker Hauptbahnhof ist am 1. Mai siebzig Jahre alt geworden. Nach umfangreichen Planungen und fünfjähriger Bauzeit konnte die Lübeck-Büchener Eisenbahn am 1. Mai 1908 ihren neuen Personenbahnhof in Betrieb nehmen. Die großzügige Anlage, auf dem Areal der ehemaligen Rethteichwiesen errichtet, ersetzte den alten, aus dem Jahre 1854 stammenden Bahnhof von Lübeck, der gleich vor dem historischen Holstentor und der Altstadt lag. Mit steigendem

Zugverkehr war dieser Bahnhof aber viel zu klein geworden. Der neue Personenbahnhof, seit 1936 Lübeck Hbf genannt, ging mit Auflösung der LBE am 1.1.1938 in die Hände der Deutschen Reichsbahn über, trug glücklicherweise nicht allzu schwere Kriegsschäden davon und wird seit 1948 von der Deutschen Bundesbahn verwaltet. Sie nahm in den fünfziger und sechziger Jahren große Modernisierungen im Lübecker Hauptbahnhof vor, ohne jedoch das gelungene Bild dieses markanten Bahnhofes zu beeinträchtigen. Diese Maßnahmen wurden in den vergangenen Jahren fortgesetzt, so daß Lübecks Hauptbahnhof heute zu den freundlichsten deutschen Bahnhöfen gehört. Eigentlich wollte die Bundesbahn am 1.5.1978 eine Fahrzeugschau in Lübeck Hbf veranstalten. Aber trotz intensiver Bemühungen der DB-Generalvertretung Lübeck waren geeignete Fahrzeuge für eine solche Ausstellung wegen des Feiertagsverkehrs (1. Mai, Himmelfahrt, Pfingsten) nicht zu gewinnen.

Eigentlich wollte der VLV zum Bahnhofsjubiläum etwas mehr bieten als diese eher bescheidenen Zeilen. Die Gründe weshalb davon abgesehen wurde, haben Sie dem VLV-aktuell-Rundschreiben Nr. 28 entnehmen können. So bleibt es eben bei diesen Zeilen und der Vorfreude auf eines der Bahnhofsjubiläen (75, 80, 90 Jahre), die uns noch bevorstehen. Denn zu einem dieser Geburtstage wird bestimmt mal ordentlich auf die Pauke gehauen. Aufgeschoben ist nicht aufgehoben ...

Ein Jubiläum, das ebenfalls nicht besonders gefeiert wird, in diesem Rahmen aber kurz erwähnt werden soll, ist der fünfzehnte Geburtstag der Vogelfluglinie. Am 14.5.1963 wurde diese schnelle Verbindung nach Skandinavien über die Fährhäfen Puttgarden und Rødby eingeweiht und hat seither viele tausend Menschen auf ihrer Route befördert. Über die Geschichte der Vogelfluglinie hat der VLV in seinem Sonderheft "125 Jahre Eisenbahn in Lübeck" berichtet.

Diesellokomotiven

Mit dem bevorstehenden Fahrplanwechsel wird der 211-Bestand des Bw Bremerhaven völlig aufgelöst und an das Bw Bielefeld abgegeben. Die Leistungen der zwölf Bremerhavener 211 (beschrieben in Ausgabe Nr. 010 dieser Mitteilungen) werden auf dem Reisezugsektor von 220 der Bahnbetriebswerke Lübeck oder Oldenburg übernommen, die dann vor allem auch die Eilzüge der Strecke Stade-Bremervörde-Bremerhaven ziehen werden. Die Lokführer des Bw Bremerhaven werden momentan auf der BR 220 ausgebildet. Ein Teil der von den 211 beförderten Güterzügen dürfte auch auf 220 übergehen, der Rest auf 291. Diese werden im Güterverkehr vor allem überall dort zum Einsatz kommen, wo 220 wegen ihres Achsdruckes nicht fahren dürfen, also vor allem auf den Strecken Bremerhaven-Bederkesa und Bremervörde-Hollenstedt. Mit Verschwinden aller 211 aus Bremerhaven geht die Stellung des nördlichsten 211-Stützpunktes gleichzeitig auf das Bw Osnabrück über. Nördlich von Ems und Weser trifft man diese Baureihe dann überhaupt nicht mehr an !

Das Bw Münster unterhält nach umfangreichen 211- und 212-Abgaben in den vergangenen Jahren bei der Baureihe 212 noch einen "Mini-Bestand", der die Maschinen 212 001, 022, 023, 081, 273 und 289 umfaßt (alle mit Wendezugleinrichtung bzw. Vielfachsteuerung versehen). Diese 212 kommen jedoch nicht vor den lokbespannten Nahverkehrs- und Eilzügen der von Münster ausgehenden Dieselstrecken zum Einsatz (die werden mit Osnabrücker 211 oder Hagener 212 gefahren), sondern dienen vielmehr hauptsächlich Reserve- und Gelegenheitszwecken bzw. zur fallweisen Beförderung von Güterzügen im Münsterland. Häufig sind die letzten 212 des Bw Münster auch an andere Bahnbetriebswerke bzw. an verschiedene Bahnmeistereien für Bauzugdienste ausgeliehen. So war 212 001 beispielsweise im Februar an das Bw Siegen ausgeliehen und führte dort im Rahmen dieses Gastspieles den E 2843 (Köln-Siegen-Erndtebrück-Marburg/L.-Frankfurt/M.) zwischen Köln und Siegen als Ersatz für die ausgefallene 216, die normalerweise diesen Zug von Köln bis Marburg führt.

Planmäßig kommen die 212 des Bw Siegen auf der Strecke Siegen-Betzdorf-Troisdorf-Köln nicht nördlich von Betzdorf zum Einsatz. Östlich kommen die 212 des Bw Siegen (212 019, 021, 135, 149-152, 160-162, 164; alle ohne Wendezugleinrichtg. bzw. Vielfachsteuerung.) immerhin bis Marburg/Lahn, und zwar mit E 3593 (Siegen-Erndtebrück-Marburg/L.). Rückleistung ist E 3594 (Marburg/L.-Siegen). Jeweils 104 km.

Obwohl die neun Vorserien-216 planmäßig ausschl. mit Güterzugdiensten innerhalb des Ruhrgebietes beschäftigt sind, tauchen die "Lollos" mit inter-regionalen Zugleistungen gelegentlich wie ein "Phönix aus der Asche" weit außerhalb ihres Planeinsatzgebietes auf !

So erschien am 9.12.1977 (FR) die 216 008 in Bremen und holte im dortigen Rbf einen Stahlblechzug ab, mit dem sie durch den Bremer Hauptbahnhof hindurch in Richtung Ruhrgebiet verschwand. Auch vor Reisezügen konnten sich zwei der planmäßig nicht mehr im Personenverkehr anzutreffenden "Lollos" 216 001-009 (alle sind in Gelsenkirchen-Bismarck stationiert) unlängst im Rahmen solcher Gelegenheitseinsätze betätigen ! 216 001 zog am 2.4. (SO) den Sonderzug Bochum-Hengelo der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. von Bochum nach Arnhem (vgl. auch ausführlichen Bericht über diese Fahrt in dieser Ausgabe).

216 002 hingegen durfte wohl wegen Lokausfalles oder eines ähnlichen Grundes am 8.2. (MI) den E 2643 (Aachen-Hagen-Bestwig-Holzminden-Kreiensen-Braunschweig m. Kurswagen Aachen-Hagen-Scherfede-Kassel-Bebra-Bad Hersfeld) von Hagen bis Braunschweig befördern. Normalerweise fährt dieser Zug von Hagen (Übernahme von Ellok) bis Scherfede mit einer 218 des Bw Hagen-Eckesey (die dann mit d. Kw. n. Bad Hersfeld als E 3643 weiterfährt) und von Scherfede bis Braunschweig mit einer 216 des Bw Kassel (vgl. auch Ausgabe Nr. 016). Bei Gegenzug E 2642 (Braunschweig-Aachen m. Kw. Kassel-Aachen) wird entsprechend umgekehrt verfahren. Am 8.2. fuhr daher ebenfalls vor E 2642 die 216 002, um so wieder in die Nähe ihrer Heimat zu gelangen. Der ungewöhnliche Einsatz einer "Lollo" vor E 2643/E 2642 war möglich, weil die Lokführer des Bw Bestwig auf den Vorserien-216 ausgebildet sind. Das Bw Bestwig stellt das Personal für die normalerweise beiden V-Lokomotiven (216/218) dieses Zugpaares, mit dem Lokführer des Bw Bestwig immerhin bis Braunschweig kommen. Das äußerst seltene Auftauchen einer "Lollo" in Braunschweig am 8.2. erinnerte an die Zeiten, als diese Maschinen noch täglich durch den Braunschweiger Hbf vor E 3235 (Hamburg-Kreiensen m. Kw. Kiel-Kreiensen) bzw. E 3234 (Kreiensen-Hamburg m. Kw. Kreiensen-Kiel) im Langlauf Kiel-Kreiensen-Kiel kamen (damals noch in Hmb-Altona stationiert). Diese traditionelle Leistung in ihren vor allem letzten Jahren im Bw Altona mußten die "Lollos" im Mai 1973 an die 220 des Bw Lübeck abgeben (die sie heute noch wahrnehmen). Bis zum Herbst 1973 wanderten dann alle Vorserien-216 nach Gelsenkirchen-Bismarck ab.

218 183 (Bw Hamburg-Altona) war am 29.4. (SA) die Zuglok eines Sonderzuges Hambg.-Dammtor - Hamburg Hbf - Güterumgehungsbahn - Hamburg Hbf - Hamburg-Harburg - Rbf Maschen - Buchholz/Nordheide - Hamburg Hbf - Hamburg-Dammtor. Diese Sonderfahrt wurde vom Hamburger Abendblatt in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn und den Freunden der Eisenbahn e.V., Hamburg veranstaltet.

Von den "eingemotteten" 220 des Bw Lübeck (vgl. Ausgabe Nr. 020 + 021) wurden auch 220 010 + 020 wieder in Betrieb genommen, so daß nur noch 220 050 betriebsfähig abgestellt ist. 220 006 wurde hingegen aus Lübeck abtransportiert!

Ein Doppelgespann 220 (genaue Nummern leider nicht bekannt) brachte unlängst einen Güterzug zum Lübecker Konstinkai. 220 kommen sonst auf der Verbindung Lübeck Rbf - Lübeck-Eichholz - Hafenverbindungsbahn - Konstinbahnhof nie zum Einsatz.

Einzige Reisezug-Planleistungen von Lübecker 220 in Doppeltraktion sind derzeit an Sonntagen E 3171 (Kiel-Lüneburg, Lübeck Hbf an 17.48) zwischen Kiel und Lübeck sowie an Montagen E 3231 (Kiel-Lüneburg m. Kw. Kiel-Kreiensen, Lübeck Hbf ab 8.50) zwischen Lübeck und Lüneburg.

Am 23.4. (SO) fiel die 220-Doppeltraktion vor E 3171 allerdings aus. Die Vorspannlok (220 043) begab sich schon vorher solo v. Kiel nach Lübeck und von hier aus weiter nach Lüneburg. Die Vorspann-220 des E 3171 fährt dann ab Lübeck ohnehin sonst Lz weiter nach Lüneburg, um von dort aus mit E 3184 nach Kiel zurückzufahren. Die Vorspann-220 vor E 3231 an Montagen hingegen kommt von Lüneburg aus mit E 3170/72 (Lüneburg-Kiel) zurück.

Am 24.4. (MO) enthielt der E 3231 im Abschn. Lübeck-Lüneburg sogar drei Lokomotiven ! Er traf von Kiel her mit 220 043 in Lübeck Hbf ein. Hier setzte sich vor 220 043 als planmäßige Vorspannlok 220 025. Außerdem wurde aber noch an das Ende des E 3231 die beige-türkise 221 147 gekuppelt, die bis Lüneburg außerplanmäßig in diesem Zug mitlief, um eine Leerfahrt zu sparen.

220 017 (Bw Lübeck) kam am 16.3. (DO) nach Lütjenburg und holte von dort einen schweren amerikanischen Militärzug, den sie Richtung Lübeck beförderte. Die gelegentlichen Militärzüge sind die einzig verbliebenen "Reisezüge" auf der f.d. öffentl. Personenverkehr seit fast zwei Jahren stillgelegten Strecke Malente - Lütjenburg.

Auch im April weilte die einzige beige-t. 220 des Bw Oldenburg, 220 060, in Lübeck. Am 12.4. (MI) auf Durchreise vor E 2872 (Kassel-Flensburg) und anschließend dann vor E 3175 (Kiel-Lübeck). Nach Übernachtung im Bw Lübeck begab sich 220 060 am 13.4. (DO) vor N/E 3152 nach Kiel (mit Husumer 798/998-Garnitur bis Eutin am Zugschluß, vgl. Ausg. Nr. 021) und am Mittag dieses Tages kam sie vor E 2873 (Flensburg-Kreiensen) auf Durchreise nochmal durch Lübeck Hbf.

Der E 2872 bzw. E 2873 ist übrigens die kilometermäßig längste Leistung für die 220 des Bw Oldenburg, die diese Maschinen ja obendrein noch weitab von ihrem Heimat-Bw vollbringen (E 2872, Leistg. f. 220 Kreiensen-Goslar-Braunschweig-Kiel=385 km, E 2873, Leistg. f. 220 Kiel-Braunschweig-Salzgitter-Kreiensen=367 km).

Am 11.4. (DI) endete der Oldenburger 220-Langlauf vor E 2872 wegen eines Defektes bei Zuglok 220 032 wieder einmal in Lübeck Hbf, wo 220 032 zum Aufsuchen des hiesigen Bw's den Zug verließ und ihn zur Weiterbeförderung nach Kiel Ersatz-Lok 218 197 (Bw Lübeck) überließ. Am folgenden Tag konnte 220 032 aber im Lauf E 3152 - E 2873 wieder ihren planmäßigen Dienst aufnehmen.

220 059 vom Bw Oldenburg mußte im Bw Lübeck neulich sogar für mehrere Tage bleiben. Wegen eines Defektes konnte sie am 21.4. (FR) nach Ankunft mit E 2872 in Kiel ihre planmäßige Rückleistung nach Lübeck vor dem E 3175 nicht antreten, der deshalb ersatzweise von 220 040 (Bw Lübeck) gezogen wurde. 220 059 wurde später ins Bw Lübeck geschafft. Am 22.4. (SA) lief in ihrem Plan vor E 3152 bzw. E 2873 die Lübecker Maschine 220 035. Noch am 24.4. (MO) befand sich 220 059 im Bw Lübeck.

Umgekehrt mußte am 7.5. (SO) die 220 045 (Bw Lübeck) vor E 3231/3235 ihren Langlauf Kiel-Kreiensen in Braunschweig beenden. Für den Abschnitt Braunschweig-Kreiensen sprang 216 089 (Bw Braunschweig) ein, die auch den Gegenzug E 3234 wieder nach Braunschweig brachte, wo 220 045 diesen Zug wieder übernahm.

Zusammen mit den Lübecker Maschinen 220 024 + 046 (vgl. Ausg. Nr. 021) wurde auch 220 069 vom Bw Oldenburg an die Firma Heitkamp für Bauzug-Einsätze in Saudi-Arabien verkauft. Wie die bereits im vergangenen Jahr an Fa. Heitkamp veräußerten 220 021 + 054 wurden auch 220 024, 046 und 069 für ihr neues Aufgabengebiet im Nahen Osten entsprechend umgerüstet, wobei aber diese drei Maschinen auf den Führerständen Klimaanlage erhielten. Diese sind äußerlich an ihrem Dachaufbau zu erkennen, der für die ehemaligen DB-220 eine Beförderung nach Lademaßüberschreitung A notwendig machte. Die nun als Heitkamp 3 - 5 bezeichneten Lokomotiven wurden in der Nacht v. 24. z. 25.2. vom AW Nürnberg nach Bremen zur Verschiffung nach Saudi-Arabien überstellt.

Der von 212 geführte E 3165 (Lübeck-Lüenburg, Lübeck Hbf ab 16.30) erhielt in der letzten Zeit zuweilen Vorspann durch 218 oder 221. So wurden am 4.3. bzw. 15.4. (SA) die Gespanne 218 335 Vsp. / 212 031 Zglk. bzw. 221 130 Vsp. / 212 027 Zglk. beobachtet.

Eine der nur vorwiegend im Güterzugdienst und planmäßig überhaupt nicht vor Schnellzügen verwendeten 221 des Bw Oldenburg kam am 1.4. (SA) zu Schnellzugehren vor Entlastungszug D 10734 (Norddeich Mole - Köln) und verirrte sich mit diesem obendrein noch nach Münster, wo Oldenburger 221 sonst nicht auftauchen. 221 122 beförderte den D 10734 durchgehend von Norddeich Mole bis Münster/W. Hbf (Rheine-Münster unter Fahrdrabt; Ankunft in Münster vor Planzug D 734 gegen 13.40). Dort wurde die 221 von Ellok 110 483 (Bw Köln-Deutzerfeld) abgelöst und begab sich anschließend ins Bw Münster, wo sie der dort anwesenden 211 002 (Bw Osnabrück) Gesellschaft leistete. 211 002 hatte kurz zuvor Rangierdienst im Bereich des Hbf v. Münster verrichtet.

236 407 (Bw Hanau) + 236 411 (Bw Frankfurt/M. 1) zogen am 4.5. (DO, Christi Himmelfahrt) gemeinsam einen Sonderzug von Frankfurt/M. Hbf nach Miltenberg und zurück. Veranstalter dieser Exkursion war die "Museumsbahn Aschaffenburg e.V."

Noch vor Fahrplanwechsel trennte sich die Deutsche Bundesbahn von ihren letzten fünf betriebsfähigen Diesellokomotiven der Baureihe 280, die bis zuletzt in Bamberg stationiert und auf Nebenstrecken rund um ihren Heimat-Stützpunkt im Einsatz waren

Am 25.3., d. Ostersonntag, hieß es nun Abschied zu nehmen vom 280-Dasein auf DB-Gleisen und aus diesem Grund wurde das Zugpaar N 8720/8723 (Bamberg-Maroldweisach u. zurück), das normalerweise als 798-Garnitur verkehrt, mit der geschmückten 280 008 als Abschiedszug gefahren. Anschließend wurden die Maschinen 280 005, 007, 008 und 009 von Bamberg ins AW Nürnberg verbracht (280 001 ist schon seit einiger Zeit dort abgestellt). Einzig 280 002 blieb noch vor Güterzügen bis zum 8.4. (Fristablauf) in Betrieb. Sie ist es auch, die die DB auch nach Außerdienststellung behält und für die Nachwelt konserviert.

Was mit den fünf anderen 280 geschieht, ist noch unklar - zumal es Stimmen gibt, die davon sprechen, daß diese Maschinen wie bereits 280 003, 004 und 006 nach Italien verkauft werden und wieder andere, nach denen diese 280 verschrottet werden sollen. Weiterfahren werden in den nächsten Jahren mit Sicherheit noch die Maschinen 280 003, 004 u. 006, die -wie schon erwähnt- im Dez. 1977, Sept. 1976 bzw. März 1978 nach Italien verkauft wurden sowie 280 010, die seit Okt. 1977 bei der Hersfelder Kreisbahn als V 31 läuft. Wegen eines Schadens hält sie sich ebenfalls momentan im AW Nürnberg auf. Die Dienste der 280 im Personen- und Güterverkehr der Nebenstrecken um Bamberg haben 211 des Bw Nürnberg Rbf (in b./t. Farbgebung) übernommen. Mit den Diesellok-Pionieren der BR 280 bzw. V 80 wird sich der VLV in seinen Publikationen bald noch einmal ausführlich befassen !

Am 20.6.1977 begegnen sich 280 006 mit einem Güterzug von Schlüsselfeld und 280 010 vor einem Bauzug von Bamberg in Frensdorf. 280 006 (sie besaß als einzige ihrer BR bis zuletzt die alten Zierleisten) wurde nach Italien, 280 010 an die Hersfelder Kreisbahn verkauft. Foto: Michael Hecht



Zu Ausgabe Nr. 021 muß berichtigt werden, daß das Bw Hamburg-Harburg keine 290 mehr beheimatet, sondern nur noch Maschinen der Baureihe 291, und zwar die Lokomotiven 291 001 - 047. Nur ein Teil von ihnen ist beige-türkis, die ersten Harburger 291 besitzen noch den alten roten Anstrich. Wir bitten, dieses Versehen zu entschuldigen. Hier die technischen Unterschiede zwischen den äußerlich gleichen 290 und 291:

	<u>290</u>	<u>291</u>
PS-Zahl	1350	1100-1400 (schaltbar)
Geschwindigkeit/		
Langsamgang	40 km/h	40 km/h
Schnellgang	80 km/h	80 km/h
Gewicht/Dienstlast	77 - 78.8 t	76 - 90.0 t (je nach Betriebsstoff-
Gewicht/Achslast	20.5 t	20.0 t vorräten)
Dieselmotor	MTU MB 12 V 652 TZ	MaK 8 M 282 AKB
Hydr. Getriebe	Voith L 206 rs	Voith L 206 rsb
Motor-Umdrehg.pro Min.	1500	1000

Wegen ausschl. Verwendung im Rangier- bzw. Güterzugdienst keine Zugheizungsanlage

Die 291 ist neben der ebenfalls von der Maschinenbau Kiel GmbH (MaK) entwickelten BR 265 die einzige Diesellok-Baureihe bei der Deutschen Bundesbahn, die über einen langsamlaufenden Motor verfügt. Sie wird momentan noch voll beschafft. Für 1978 werden noch dreizehn neue 291 an die DB geliefert. Diese Maschinen sollen in den Bahnbetriebswerken Bremerhaven und Emden stationiert werden. Die dort dadurch freigesetzten 290 kommen zu anderen Bahnbetriebswerken.

291-Stationierungen Mitte 1977: 291 001 - 047 = Bw Hamburg-Harburg
291 048 - 072 = Bw Bremen Rbf

332 287 (Bw Lübeck), die schon in Ausgabe Nr. 021 erwähnte Kleinlok, die in Eutin den Rangierdienst versieht und werktags die Übergabezüge von Pönitz nach Ahrensböök u. zurück sowie zwischen Eutin und Ascheberg bzw. umgekehrt befördert, ist aus dem Ausbesserungswerk in beige-t. Anstrich zurückgekehrt. Insofern war der Sonderzug HOLSTENEXPRESS auch noch etwas Besonderes, weil er mit 212 141 auch mal eine Lok in roter Farbgebung nach Ahrensböök brachte; vielleicht für längere Zeit sogar die letzte.

Die Bereitstellung bzw. das Abräumen von Reisezugwagengruppen wird im Lübecker Hauptbahnhof jetzt ständig von 333 040 besorgt - soweit es die Zuglok nicht selbst tut.

Elektrische Lokomotiven

Die noch im Bw Augsburg vorhandenen 117 (106, 108, 112, 114, 115, 122) werden zum bevorstehenden Fahrplanwechsel abgestellt. Einzig 117 113 soll für Eisenbahnfreunde-Sonderfahrten bis zum Ende des Jahres in Augsburg weiterhin vorgehalten werden.

Der 13.3.1978 (MO) war der letzte Tag für den Planeinsatz von DB-Elektrolokomotiven der Baureihe 163. Schon seit Monaten war ohnehin nur noch 163 005 im planmäßigen Einsatz. Bis zu ihrem letzten Tag war diese im Bw Augsburg stationierte Rangier-Ellok in ihrem seit langem gewohnten Aufgabengebiet, dem Verschiebedienst im Hauptbahnhof von Augsburg, beschäftigt. Wegen Fristablaufes wanderte dann auch diese letzte planmäßig benutzte 163 am 14.3. aufs Abstellgleis.

163 005 war bereits seit Oktober 1959 in Augsburg beheimatet (bis 1968 = E 63 05). Am 6.3.1936 war die Lok von Krauß (Fabr.-Nr. 15496) bzw. BBC (Fabr.-Nr. 5133) an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft abgeliefert worden. Rund 134.000 Reichsmark mußte die DRG damals für ihre neue Errungenschaft bezahlen. Sie setzte das schmucke Stück in München für Rangierzwecke ein. Dort blieb E 63 05 auch nach d. Kriege bei ihrer neuen Eigentümerin, der Deutschen Bundesbahn. Am 20.10.1959 kam die Maschine dann nach Augsburg. Vom 6.3.1936 an lief sie genau 1.369.685 Kilometer. Bis am 14.3.1978 das "Aus" kam

Buchmäßig wird in Augsburg noch die weiterhin betriebsfähige 163 002 geführt, die tatsächlich aber in Stuttgart abgestellt ist.

Triebwagen

Elektrische Triebwagen - Nördlichstes Ziel für die Triebwagen-Einheiten der BR 425/825 vom Bw Tübingen ist Neckarelz, wohin sie als Et 3374 (Heilbronn-Neckarelz, mo-sa) bzw. Et 3378 (Stuttgart-Neckarelz, so) kommen. Rückleistung ist dann Nt 7979 (Neckarelz-Heilbronn, tgl).

Die sieben im Bw Heidelberg stationierten Triebwagen-Garnituren der BR 456/856 (456 001 / 856 001 / 456 401 - 456 007 / 856 007 / 456 407; davon 456 006 / 856 006 / 456 406 beige-türkis) kommen im einzelnen auf folgenden Strecken zum Einsatz: Mannheim/Heidelberg - Mannheim-Friedrichsfeld - Weinheim
Heidelberg - Neckarelz - Osterburken
Heidelberg - Mannheim - Ludwigshafen/Rh.
Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg
Offenburg - Kehl

Einzige Eilzugleistungen für diese Triebzüge sind übrigens Et 3092 (Osterburken - Heidelberg) und Et 3469 (Baden-Baden, vorm. Baden-Oos - Offenburg). Nt 7239/7260 (Heidelberg-Karlsruhe u. zurück) werden mo-fr als Doppeltriebwagen gefahren. Die Triebfahrzeugführer auf den 456 stellen die Bw Heidelberg und Offenburg. Werktags außer sa bringen es diese Triebwagen immerhin noch auf einen Tagesdurchschnitt v. 382 km (vgl. zu diesem Komplex auch Ausgabe Nr. 020).

Dieseltriebwagen - Der bereits in Ausgabe Nr. 021 erwähnte Einsatz von 612/613 (Bw Hamburg-Altona) auf der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe erstreckt sich auf eine Einheit, die ausschl. mo - fr folgendermaßen zum Einsatz kommt:

ASG -Nt 5860- BOL -Nt 5806- SEG -Nt 5807- BOL -Nt 5810- NMS -Nt 5867- ASG -Nt 5868-
NMS -Nt 5815- SEG -Et 3371- BOL -Nt 5818- NMS -Nt 5873- ASG -Nt 5874- NMS -Nt 5883-
ASG -Nt 5876- NMS -Nt 5879- ASG

ASG = Ascheberg / BOL = Bad Oldesloe / NMS = Neumünster / SEG = Bad Segeberg.

Diese Triebwagen-Garnitur übernachtet in Ascheberg. Für alle Fahrten stellt die Bw-Außenstelle Neumünster den Triebfahrzeugführer. Recht bemerkenswert ist der Durchlauf Nt 5860 Ascheberg - Neumünster - Bad Oldesloe.

Fast alle anderen Reisezugläufe auf der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe werden v. Schienenbussen der BR 798/998 des Bw Husum wahrgenommen. Einzige Ausnahmen, abgesehen von den 612/613-Läufen, sind der lokbespannte E 3611 (Flensburg-Hamburg, BR 218) sowie die von Husumer Akku-Triebwagen d. BR 515 wahrgenommenen Fahrten Nt 5819 (NMS-BOL) u. Nt 5820 (BOL-NMS). Dabei treffen sich mo-fr jeweils zwischen 16.25 u. 16.30 die mit 612/613 ausgeführte Fahrt des Nt 5818 (BOL-NMS) und die m. 515/815 ausgeführte Fahrt des Nt 5819 (NMS-BOL) in Bad Segeberg und man kann beide Triebwagenzüge nebeneinander fotografieren.

Die einzige Schnellzugleistung für alle 612/613-912/913 der Bundesbahn überhaupt ist der DCT 826 (FÜRDE-CITY, Hamburg-Altona ab 19.39 - Kiel Hbf an 20.37), der lediglich an Samstagen fährt. An den anderen Tagen kommt in diesem Lauf eine lokbespannte Zuggarnitur zum Einsatz.

Folgende Besonderheit besteht aber bei den "Fischblasen" nach wie vor: Die Altonaer 612/613-912/913-Einheit, die als Et 3645 von Flensburg (ab 19.26) nach Hamburg Hbf (an 21.34) fährt, führt montags bis freitags immer noch einen normalen Postwagen mit Schraubenkupplung mit. Dieser hängt am Ende des Triebwagenzuges und ist mit dessen automatischer Scharfenberg-Kupplung über eine Behelfskupplung verbunden.

Das Bw Hamburg-Altona war im ablaufenden Winterfahrplan lediglich für die werkstattmäßige Betreuung seiner 612/613-912/913 zuständig. Triebfahrzeugführer stellte es für die VT-Garnituren überhaupt nicht. Sie kamen von den Bw Kiel und Flensburg; für die auf den Strecken Ascheberg-Neumünster u. Bad Oldesloe-Neumünster verkehrende Einheit stellte -wie schon erwähnt- die Bw-Außenstelle Neumünster den Triebfahrzeugführer.

Wegen des Feiertagsverkehrs wurde der Et 3163 (Kiel-Lüneburg) am 1.5. (MO) als 612/613-912/913-Doppeleinheit geführt.

Als 5000. Triebfahrzeug der Deutschen Bundesbahn wurde umlängst 614 025 (Bw Nürnberg Rbf) mit Zugbahnfunk ausgerüstet.

Die im Rahmen von Gesellschafts-Sonderfahrten auch relativ häufig innerhalb von 624/924-VT/VM-Ketten des Bw Osnabrück in Lübeck Hbf weilenden oder Lübeck Hbf passierenden beiden zu Tanzwagen umgebauten 924-Mittelwagen 924 418 und 924 432 (beide beige-t.) erhielten zur besseren Unterscheidung ab 1.3. folgende neue Betriebsnummern:

924 418 = 924 200

924 432 = 924 201

Diese Meldung auch als Ergänzung zu dem 624/924-Nummerplan in Ausgabe Nr. 021. Unter seiner neuen Betriebsnummer wurde 924 200 erstmals am 1.5. (MO) innerhalb einer als Ges.-Sonderzug Dt 26884 (Kiel-Emlichheim) fahrenden 624/924-Einheit in Lübeck Hbf gesehen (vgl. auch Meldungen über Sonderzüge in dieser Ausgabe).

Schienenbusse - Nach Auflösung der 795-Bestände in den Bahnbetriebswerken Buchholz/Nordheide und Tübingen sind diese einmotorigen Schienenbusse mit ihren 995-Beiwagen noch in den folgenden Bahnbetriebswerken zu finden:

Betzdorf, Dieringhausen, Wuppertal, Düren, Köln-Nippes, Kassel, Marburg/Lahn, Giessen, Trier, Saarbrücken, Landau/Pfalz, Heidelberg, Radolfzell, Augsburg und Kempten.

In Wuppertal sollen die 795/995 mit dem kommenden Fahrplanwechsel verschwinden. Der einzige 795 des Bw Köln-Nippes, der 795 445, dient ausschließlich Personalfahrten seines Heimat-Bw's. Der hochwertigste Einsatzplan besteht in Betzdorf: Hier werden 22 Einheiten benötigt, die eine durchschnittliche Tagesleistung v. 252 km erbringen. Ihr Einsatzgebiet liegt zwischen Au/Sieg, Koblenz, Limburg u. Siegen. Das weiteste Einsatznetz besitzen die Heidelberger 795/995, die Strecken im Raum Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe-Heilbronn-Schwäbisch Hall-Neckarelz-Miltenberg-Bad Mergentheim befahren. Die 795/995 des Bw Radolfzell kommen schließlich noch nach Stockach, Schaffhausen, Singen, Friedrichshafen, Aulendorf, Sigmaringen, Ebingen, Ulm, Laupheim, Memmingen.

Darüber hinaus kommt ein Radolfzeller 795 jeweils im Pendelverkehr auf der Strecke Waldshut - Koblenz (Schweiz). Mit diesem 795-Pendelverkehr über den Oberrhein hinüber gibt es immerhin noch Schienenbusläufe im internationalen Verkehr !

Wagen

Ebenfalls von ihren letzten Doppelstockwagen trennte sich die Deutsche Bundesbahn in den vergangenen Wochen. Nachdem von den letzten vier betriebsfähigen DAB der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn bereits im Oktober 1977 bzw. Februar 1978 zwei Fahrzeuge (DAB 20803 + DAB 20805, ex LBE 5 + 7) ausgemustert und ins

AW Hannover-Leinhausen geschafft worden waren, erfuhren nun auch die letzten beiden Exemplare dieses interessanten Wagentyps die Ausmusterung. Bis zum 5.4. (MI) standen die beiden DAB (20800, ex LBE 1 + 20804, ex LBE 8) noch im ehemaligen Bhf. der Lübeck-Segeberger Eisenbahn innerhalb des Lübecker Hauptbahnhofes abgestellt. Zunächst verschwand dann in einem Güterzug DAB 20804 nach Hamburg, von wo aus er nach einer Untersuchung nach Köln gefahren wurde, um dort am 15./16.4. zusammen mit der Dampflok 56 3007 (ex LBE 97) auf der Ausstellung "50 Jahre Rheingold" Erinnerungen an die Lübeck-Büchener Eisenbahn zu wecken. Just während dieser Feierlichkeiten wurde die Ausmusterung über die letzten beiden DAB ausgesprochen und DAB 20800 verließ Lübeck am 15.4. (SA) in einem Güterzug Richtung Hannover. Damit waren also restlos alle alten LBE-Doppelstockwagen aus ihrer Heimat verschwunden, die zuletzt nur noch mehr ihr Abstell-Domizil war. Aber lange hielt die DAB-lose Zeit in Lübeck glücklicherweise nicht vor; denn am 20.4. (DO) kehrte der DAB 20804 von Köln aus nach Lübeck zurück, wobei er die letzte Etappe ab Hamburg im E 3056 (Hamburg - Lübeck-Travemünde) zurücklegte. Grund für diese Rückführung des DAB 20804 nach Lübeck war die Tatsache, daß dieser Wagen nun bald dem Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. zur weiteren Erhaltung übergeben und seinen endgültigen Platz hier in seiner Heimat Lübeck finden wird. DAB 20800 wurde übrigens von einem großen deutschen Autohersteller erworben ! Die Wagen 20803 u. 20805 stehen noch zum Verkauf. VLV-DAB 20804 ist momentan noch in Lübeck Hbf auf Gleis "Null" innerhalb der Bahnsteighalle abgestellt.

Sonderzüge in Lübeck Hbf

Zu Ausgabe Nr. 021 darf zunächst berichtet werden, daß der Sonderzug D 26889 (Travemünde Hafen - Walkenried und Eichenberg) in der Nacht vom 11. zum 12.3. von 218 195 und 218 325 nicht nach Lüneburg, sondern nach Hamburg Hgbf (dort Übernahme durch E-Lok) gebracht wurde. Der Umweg über Hamburg wurde gemacht, um eine zusätzliche Streckenposten-Besetzg. auf der Strecke Lübeck-Lüneburg zu sparen. Da auf dieser Strecke nachts keine Züge fahren, sind die Streckenposten in diesen Stunden auch nicht besetzt.

Am 1.4. (SA) kamen gleich zwei Sonderzüge nach Travemünde. Um 6.10 Uhr fuhr der D 26138 von Kreiensen kommend in Travemünde Hafen ein. Er wurde von 218 334 gezogen und bestand aus 4 Wagen (1 ABym, 1 AByse, 1 Ayse, 1 Bnb). Um 6.14 Uhr gesellte sich der erste planmäßige Zug, der E 3000 von Hamburg, geschoben von 220 023, dazu. Ihm folgte der zweite Sonderzug. Der Dt 26992 (Göttingen-Travemünde) bestand aus einer sechsteiligen 614/914-Garnitur. Beteiligt waren: 614 070 / 914 034 / 614 069 - 614 071 / 914 028 / 614 072. Nach dem Umlaufen der 218 334 zog sie als erste den D 26138 zum Skandinavienkai. Gleichzeitig fuhr die dem Bhf. Lübeck-Dänischburg zur Verfügung stehende Kleinlok 333 215 (Bw Lübeck) im Hafensbahnhof ein. So waren zur gleichen Zeit sieben Triebfahrzeuge in Travemünde - und alle in beige-türkis !!! Kurz darauf setzte sich auch die VT-Einheit in Richtg. Skandinavienkai in Bewegung. Es war das erste Mal, daß gleichzeitig zwei Sonderzüge auf dem Skandinavienkai weilten und ebenso das erste Mal, daß sich hier ein 614/914-Triebzug befand !!!

Am Abend des 1.4. wiederholte sich das ganze Spiel in umgekehrter Reihenfolge. Für den Sonderzug nach Kreiensen war bis Lüneburg auch wieder 218 334 die Zuglok. Als erste verließ die 614/914-Kette Travemünde Hafen gegen 22.30 Uhr als Dt 26993 nach Göttingen. Eine halbe Stunde später folgte 218 334 mit D 26139 nach Kreiensen. Ebenfalls 218 334 hatte bereits am Vortag (31.3., FR) einen Sonderzug nach Lübeck gebracht, dessen Zuglaufschilder auf Hagen-Lübeck lauteten. Trotzdem fuhr der Zug gegen 16.20 vollbesetzt in Richtung Norden weiter ??

Ein Sonderzug Lemgo - Travemünde Strand (E 28271) erreichte Lübeck Hbf am Mittag des 15.4. (SA). Der anscheinend über Lage/Lippe-Herford-Minden-Nienburg-Verden-Rotenburg-Hamburg geführte Zug wurde in Hamburg Hgbf von der Lübecker 218 328 abgeholt, die sich zu diesem Zweck am Morgen des 15.4. als Vorspann im E 3025 (Lübeck-Hamburg) vor 220 015 nach Hamburg begeben hatte. Der Sonderzug bestand aus 5 n-Wagen und einem Gesellschaftswagen, die von 218 328 leer zur Reinigung und Abstellung zurück nach Lübeck Hbf gebracht wurden. Am folgenden Tag rollten sie ebenfalls wieder leer nach Travemünde Strand und von dort aus als E 28270 nach Lage/Lippe, diesmal über Lübeck Hbf-Lüneburg-Hannover-Herford. Zuglok für die Leerfahrt n. Travemünde sowie anschließend für den Sonderzug-Abschnitt Travemünde-Lüneburg war 218 334.

Ebenfalls am 16.4. (SO) kam eine 614/914-Einheit nach Travemünde, wobei für diesen als Dt 26830 geführten VT-Sonderzug von Alfeld/Leine allerdings der Hafensbahnhof Endpunkt war. Anschließend ging es zur Reinigung zurück nach Lübeck Hbf und am späten Nachmittag fuhr diese aus 614 062 / 914 035 / 614 061 - 614 057 / 914 030 / 614 058 bestehende VT-Kette als Dt 26831 wieder zurück von Travemünde Hafen nach Alfeld/Leine.

Ein weiterer 614, lediglich aus der Dreiereinheit 614 083 / 914 042 / 614 084 bestehend, kam am 21.4. (SA) aus Richtung BD Hannover nach Travemünde und anschließend leer zurück nach Lübeck. Dieser VT-Sonderzug verließ Travemünde Hafen wieder bereits in der Nacht vom 21. zum 22.4. in den ersten Morgenstunden.

Die VT-Garnitur 624 638 / 924 439 / 924 200 / 624 679 kam am 29. oder 30.4. als Sonderzug Emlichheim-Kiel durch Lübeck Hbf. Sie kehrte am 1.5. (MO) als Dt 26884 (Kiel-Emlichheim) zurück. Interessante Besonderheit: Anfangs- bzw. Endpunkt Emlichheim liegt auf dem nur noch dem Güterverkehr dienenden Netz der privaten Bentheimer Eisenbahn, womit sich auf deren Gleisen nicht nur ein Reisezug, sondern obendrein ein DB-Dieseltriebwagen befand. Das mit diesem Sonderzug erstmals auch einer der beiden "Tanzwagen-924" unter seiner neuen Betriebsnummer in den hiesigen schlesw.-holst. Gefilden gesehen wurde, war bereits bei den Triebwagen-Meldungen dieser Ausgabe vermerkt.

NICHTBUNDESEIGENE EISENBAHNEN (Privatbahnen)

Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn GmbH

Der 18.3. (SA) war der letzte Tag, an dem planmäßig Personenverkehr auf der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn (BOE) stattfand. Dieser wurde ab Nachmittag des 18.3. bis Betriebsschluß am Abend folgendermaßen abgewickelt:
VT 170 kam um 14.37 Uhr als Schülerzug T 14 von Gnarrenburg in Bremervörde Süd an, um sich dort den zweiachsigen VB 824 auf den Haken zu nehmen und zusammen mit ihm als T 45 nach Osterholz-Scharmbeck zu fahren. Unterwegs kreuzte diese Garnitur mit der folgenden als T 36 nach Bremervörde Süd fahrenden "VT/VB-Super-Garnitur": VT 162 - VB 822 - VB 823 - VB 825 - VT 164. Bei den VB handelte es sich wie bei VB 824 um zweiachsige, ehemalige Bundesbahn-VB aus der Vorkriegszeit. VT 170 und VB 824 kehrten von Osterholz als T 38 nach Bremervörde Süd zurück, wo für sie Feierabend war. Die aus den fünf Fahrzeugen zusammengestellte VT/VB-Kette hingegen begab sich nochmal als T 47 nach Osterholz, von wo aus sie als T 24 zurückfuhr. Dieses war nun der letzte planmäßige Reisezug auf der BOE und lt. Fahrplan hätte er eigentlich in Gnarrenburg enden müssen. Da wegen Ende des BOE-Personenverkehrs die Fahrzeuge ohnehin nach Bremervörde überführt werden mußten, setzte der mit vielen Eisenbahnfreunden von nah und fern gefüllte VT/VB-Zug gleich seine Fahrt bis Bremervörde fort, wo nach Ankunft der planmäßige BOE-Reisezugverkehr sein Ende gefunden hatte. Am folgenden Tag übernahmen die Omnibusse der Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn (WZTE) die Bedienung des Personenverkehrs zwischen Bremervörde und Osterholz auf den ziemlich desolaten Straßen des Teufelsmoores. Teilweise kommen auch Gelenkbusse zum Einsatz - aber selbst die haben ihre Mühe, die Menschenmassen entlang der Verbindung Bremervörde-Osterholz wegzuschaffen, insbesondere im Schülerverkehr. Als weitere "Serviceverbesserung" kommt hinzu, daß die rund 50 km lange Strecke der BOE von den Triebwagenzügen in rd. 80 Minuten bewältigt wurde, die Busse brauchen nun rd. 100 Minuten ! Dennoch kommen wir nicht an der Tatsache vorbei: Der BOE-Personenverkehr auf der Schiene ist dahin. Viele Eisenbahnfreunde besuchten die BOE daher noch in den letzten Wochen vor Einstellung des Pv, weshalb die Triebwagen in dieser Zeit auch häufig durch Beiwagen verstärkt werden mußten. Von den vorhandenen Triebwagen konnte ein Teil verkauft werden: Der seit langem schon abgestellte VT 171 wurde schon im Dez. 1977 an Hamburger Eisenbahnfreunde abgegeben und am 6.2.78 in Güterzügen nach Hamburg-Rothenburgsort (Museumsfahrzeug-Bw) überführt. VT 170 wurde der Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn übergeben. Die WZTE will diesen Triebwagen für Sonderfahrten auf ihrer Strecke einsetzen. Ebenfalls für Sonderfahrten behält die BOE selbst den VT 164 sowie drei Beiwagen. Ein anderer VB dagegen geht an die "Dampfisenbahn Weserbergland". Für die inzwischen abgestellten VT 162 und VT 163 bemüht man sich um Käufer.

Was auf der BOE bleibt, ist der Güterverkehr mit dem werktäglichen Zuglauf Gnarrenburg-Osterholz-Bremervörde-Gnarrenburg. Neu im BOE-Triebfahrzeugbestand ist seit Anfang des Jahres Lok 282. Bei dieser Maschine handelt es sich um die ehemalige DB-Lok 236 114 (zuletzt Bw Kassel), die Ende 1977 von der BOE gekauft wurde. Die 1942 bei Schwartzkopff gebaute Diesellok soll Kollegin 278 (ex DB V 36 001) ersetzen, die in Kürze ausgemustert wird. Vgl. hierzu auch BOE-Triebfahrzeugliste in Ausgabe Nr. 018.

Westfälische Landes-Eisenbahn AG

Die im Oktober 1977 wegen Unfallschadens abgestellte DE 0902 (ex DE 2000 bzw. 202 001; vgl. Ausg. Nr. 020) wurde am 9.3. (DO) von der WLE-Hauptwerkstatt Lippstadt ins WLE-Bw Lippstadt überstellt, wo der Dieselmotor von DE 0902 ausgebaut wurde. Er wird verkauft. Die Überreste der einst so berühmten dieselelektrischen Lokomotive werden verschrottet ...

Als Ergänzung zur WLE-Lokliste in Ausg. Nr. 020 darf noch mitgeteilt werden, daß die von der MaK gebauten 1600-PS-Lokomotiven VL 0661 + VL 0662 von Anfang 1975 bis Mitte 1976 unter MaK-Werk-Nummern 596 + 598 als Leih-Maschinen bei der WLE im Einsatz waren. Sie wurden dann 1976 von der WLE gekauft und fest in deren Lokbestand mit den Nummern VL 0661 + VL 0662 übernommen. Den roten MaK-Anstrich tragen sie freilich heute noch und unterscheiden sich dadurch von den anderen Lokomotiven im einheitlichen WLE-Blau.

Hersfelder Kreisbahn

HKB-4000-PS-Super-Lok Nr. 30 (ex DB-Nr. 232 001 bzw. V 320 001, stärkste dieselhydraulische Lok Deutschlands) wurde am 3.1. (DI) in Schenklengsfeld bei einem Unfall erheblich beschädigt. Die Lok wurde daraufhin sofort zum Hersteller Henschel (jetzt Thyssen-Henschel) zur Reparatur nach Kassel gebracht. Während ihrer Abwesenheit mußten die beiden verbliebenen HKB-Lokomotiven 31 + 32 (31 = ex DB-280 010, 32 = ähnl. DB-212) den lebhaften Güterverkehr auf der Hersfelder Kreisbahn alleine bewältigen; dieses geschah meistens mit Lok 31 als Zug- und Lok 32 als Schublok zwischen Heiboldshausen und Schenklengsfeld. Den örtlichen Rangierdienst im Kreisbhf. Bad Hersfeld und auf verschiedenen Anschlußgleisen versahen der Solo-Schienenbus VT 50 bzw. der Glieder-Schienenbus VT 54/VM 56/VT 55. Am 2.5. (DI) war Lok 30 wieder voll betriebsbereit und erlebte vier Tage später einen großen Einsatz, als sie den Sonderzug "Herkules-Express" im Rahmen der großen Rundfahrt des 21. Bundesverbandstages in Kassel über ein Teilstück seiner Strecke zog. Die Techniker bei Thyssen-Henschel hatten Lok 30 so hergerichtet, daß sie am 6.5. für den BDEF-Sonderzug wieder bereitstand. Dieser Zug fuhr über den Rundkurs Kassel - Treysa - Malsfeld - Bebra - Bad Hersfeld - HKB - Schenklengsfeld - HKB - Bad Hersfeld - Bebra - Eschwege West - Göttingen - Dransfeld - Hann. Münden - Kassel, wobei auf allen DB-Strecken die dieselelektrische Versuchslok 202 003 (DE 2500) als Zuglok fungierte. Für den HKB-Abschnitt Bad Hersfeld-Schenklengsfeld setzte sich jedoch im DB-Bhf. Bad Hersfeld HKB-Lok 30 an die Zuspitze und zog den Herkules-Express mit 202 003 am Ende nach Schenklengsfeld, wo Mittagspause eingelegt wurde. Auf diese Weise trafen sich auf den Gleisen der HKB zwei deutsche Diesellok-Giganten. Auf der Rücktour nach Bad Hersfeld war wieder HKB-Lok 30 vorne und 202 003 hinten und von Bad Hersfeld aus übernahm 202 003 wieder alleine die Beförderung des Sonderzuges. Über den ausgezeichneten und interessanten Bundesverbandstag in Kassel und seine Veranstaltungen wird die nächste Ausgabe noch näher berichten.

Henschel-BBC-Versuchslok 202 003 (DE 2500) am 6.5. im Bhf. Schenklengsfeld der Hersfelder Kreisbahn mit HKB-Dreiachs-Umbauwg. (ex DB) im Hintergrund.

Foto: Michael Hecht



DEUTSCHE REICHSBAHN

Dampflokomotiven

Der D 505 (Halle/S. - Saalfeld) wurde am 3.3. (FR) mit O1 0521 Zuglok und O3 2236 Vorspann gefahren. Seit diesem Tag zählt die O1 0521 neu zum Lokbestand des Bw Saalfeld. Zuvor war die Lok beim Bw Wittenberge beheimatet.

Ende Februar traf eine neue 41er beim Bw Halberstadt ein. Es handelt sich um 41 1132, die bislang im Bw Stendal stationiert war. Stendal setzt planmäßig keine 41er mehr ein. In Halberstadt stehen nun zwei Maschinen dieser BR im Dienst: 41 1103 und 41 1132.

Diesellokomotiven

Die Baureihe 110 der DR wird weiterhin gebaut. Als bislang höchste Nummer konnte die 110 895 vom Bw Dresden beobachtet werden. Abnahme: 28.2.78.

118 014 vom Bw Jüterbog zog nicht nur den Messe-Sonderzug Berlin Zoo - Leipzig am 16.3. (vgl. Ausg. Nr. 021), sondern alle der Messezüge West-Berlin - Leipzig. Diese Züge verkehrten zwischen 11. und 20.3. täglich (morgens ab Berlin Zoo und abends wieder zurück).

Am 4.4. (DI) zog als Ersatz für die ausgefallene 118 167 (Bw Ostbahnhof) die 118 140 vom Bw Rostock den Ex 1320 "Neptun" von Berlin Zoo nach Warnemünde. Damit kam seit längerer Zeit wieder einmal eine Rostocker Lokomotive nach West-Berlin.

Am 26.4. (MI) verkehrte anlässlich eines Fußballfreundschaftsspielles in Dresden ein Sonderzug von West-Berlin nach Dresden und zurück. Die Zuglok war sowohl auf Hin- als auch auf Rückfahrt die 132 078 vom Bw Reichenbach/Vogtland. Es war der erste Sonderzug, der direkt von West-Berlin in die DDR fuhr - bisher verkehrten lediglich Messe-Sonderzüge nach Leipzig. Der Fußball-Sonderzug verließ West-Berlin über den Grenzbahnhof Griebnitzsee.

Der Gesellschafts-Sonderzug Berlin - Travemünde am 4.3. (SA; vgl. Ausg. Nr. 021) wurde zwischen Berlin und Büchen von 132 265 (Bw Wittenberge) gezogen.

Wegen der Osterfeiertage verkehrten auf der Verbindung Berlin-Hamburg die folgenden Entlastungszüge (Zuglokomotiven im DR-Abschnitt in Klammern angegeben, soweit nicht besonders angegeben beim Bw Wittenberge beheimatet):

23.3. (DO) = D 10338 Bln-Hmb (132 513), D 10336 Bln-Hmb (132 303, Bw Frankfurt/Oder)

24.3. (FR) = D 10338 Bln-Hmb (132 513), D 10337 Hmb-Bln (132 324),

27.3. (MO) = D 10332 Bln-Hmb (132 303, Bw Frankfurt/Oder; Zug verkehrte erstmalig),
D 10336 Bln-Hmb (132 265), D 10339 Hmb-Bln (132 263),

28.3. (DI) = D 10339 Hmb-Bln (132 265).

Weitere Entlastungszüge zwischen Berlin u. Hamburg wegen des Maifeiertages:

28.4. (FR) = D 10336 Bln-Hmb (132 156), D 10339 Hmb-Bln (132 529),

29.4. (SA) = D 10338 Bln-Hmb (132 468), D 10337 Hmb-Bln (132 246),

01.5. (MO) = D 10339 Hmb-Bln (132 265).

Zu Ostern gab es folgende Entlastungszüge ebenfalls von West-Berlin aus in Richtg. Süddeutschland = Am 23.3. (Gründonnerstag) den D 10358 (Berlin-Frankfurt/M.) mit Zuglokomotiven 132 487 / 132 198 (beide Bw Halle P) ab Berlin. Ebenfalls am 23.3. D 10301 (Berlin-München) vereinigt mit Autoreisezug D 1101 mit Zuglok 132 286 (Bw Ostbahnhof) ab Berlin. In der Gegenrichtung am 28.3. (DI) den D 10359 (Frankfurt/M. -Berlin) vereinigt mit Autoreisezug D 1351 von Lörrach mit Zuglokomotiven 132 378 + 132 531 (beide Bw Erfurt) bei Ankunft in Berlin Zoo sowie D 10300 (München-Berlin) vereinigt mit Autoreisezug D 1100 von München mit Zuglokomotiven 132 237 (Bw Halle P) und O1 0513 (Bw Saalfeld) bei Ankunft in Berlin Zoo.

ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

Kieler Verkehrs AG

Bei der KVAG verkehren am Samstagnachmittag und am Sonntag keine Gelenkbusse mehr. Neben einigen wenigen Wagen vom Typ Büssing/Präfekt (Bj. 1966 bzw. 1968/69), deren Einsatz am Wochenende ebenfalls zurückging, wird der KVAG-Omnibusverkehr ab Samstagmittag nur mit Standardbussen des Typs D/B O 305 abgewickelt.

Stadtwerke Lübeck

Bei den Stadtwerken Lübeck fand der Fahrplanwechsel bereits am 1. Mai statt. Der neue Fahrplan brachte insbesondere Änderungen hinsichtlich des Wagenabstandes auf den meisten Omnibuslinien. Wegen des seit einiger Zeit leider spürbar gesunkenen Bedarfs mußten die Takte entsprechend gestreckt werden. Bestimmt nicht die Schuld unseres Verkehrsbetriebes; denn der fragt sich wie wir Nahverkehrsfreunde sicher auch, wann die Autolawine auch in unserer Stadt einmal gestoppt ist.

Wichtigste Änderung im neuen Stadtwerke-Fahrplan an Wochenenden: Die Linie 10 ist samstags ab 15 Uhr und den ganzen Sonntag über eingestellt. Ebenfalls in diesen Zeiten verkehrt nicht mehr die Linie 1S. Dafür fährt Linie 1 alle 15 Minuten und das -außer am Sonntagvormittag- mit Gelenkbussen (erster sonntägl. Planeinsatz von Gelenkbussen seit Mai 1972)! Jeweils in der Rensefelder Str. in Bad Schwartau besteht Anschluß an die Linie 13, die jetzt sa ab 15 Uhr und sonntags auf der Strecke Siems-Dänischburg-Sereetz-Rodenkathen-Bad Schwartau-Groß Parin verkehrt u. damit im Abschnitt Sereetz-Rodenkathen-Bad Schwartau-Groß Parin die Aufgaben der dann eingestellten Li. 10 übernimmt. Zum Einsatz kommen auf der "Pariner 13" zwei Wagen, die sich jeweils in Rodenkathen begegnen. Auf diese Weise bietet sich übrigens den Benutzern des "Stadtverkehrs Bad Schwartau" im Abschnitt Sereetz/Bruhnstr.-Bad Schwartau an Samstagen folgende bunte Linien-Palette: Bis 15 Uhr fahren sie mit der Linie 10, danach mit der Linie 13 und ab 20 Uhr auch noch mit den Linien 1/2, 2/1 oder 1. Gekrönt wird das ganze von der Fahrt 22.31 Uhr ab Sereetz/Bruhnstr.: Linie 9/8 ...

Allgemein

Anfang März wurden in der Schwartauer Allee in Lübeck die Straßenbahngleise zwischen Brockesstr. u. Brolingstr. herausgenommen. Peter Franke machte diese Aufnahmen von den Arbeiten, mit denen wieder ein Stück der 1959 stillgelegten Lübecker Straßenbahn beseitigt wurde. Trotz umfangreicher Gleisabbauten in den vergangenen 20 Jahren, liegen auch jetzt noch an einigen Stellen in Lübeck Straßenbahnschienen: Schwartauer Allee (zwischen Brolingstr. u. Karlstr.), Kronsfordter Allee (am Kolosseum), Moislinger Allee (vom Lindenplatz bis zur Lutherkirche, allerdings unter Asphalt), Holstenstr. (zw. Lederstr./Kolk u. Untertrave, unter Asphalt), Dornestr. (ehem. Aufstellgleis "Delta-Palast", am Holstentor-Kino), Siems (unterhalb der Herrenbrücke), Kehrschleife Schlutup/Markt. Insges. sind noch zehn Weichen vorhanden: Schwart. Allee = ehem. Umsetzstelle des Endpkt. Karlstr. d. Linie 7 (2), Moisl. Allee = Beginn d. eingl. Strecke an der Karpfenstr. (1), Abzweig Dornestr. (1), Abzw. ehem. Betr.-H. Finkenstr. (2), Ausweichstelle Drägerwerk (2), alte Haltest.-Anl. Siems (2); außer Siems u. Karlstr. alle unter Asphalt.





Foto:
Michael
Hecht.

**2018-UPDATE ZUR AUSGABE NR. 022 DER 'KURZMELDUNGEN' VOM
VEREIN LÜBECKER VERKEHRSFREUNDE E. V. (VLV) -
erschienen am 15. Mai 1978**

In Ergänzung zur Meldung in der o. a. Ausgabe der 'VLV-Kurzmeldungen' über eine am 16. März 1968 durchgeführte Sonderzugfahrt der 'Freunde der Eisenbahn e. V.', Hamburg (FdE), die sich also zum Zeitpunkt der Herausgabe der genannten Ausgabe zum 10. Mal jährte, oben noch ein weiteres Bild dieser Fahrt, deren Durchführung zum Zeitpunkt dieses Updates bereits etwas über 50 Jahre zurückliegt !!!

Die genannte Aufnahme zeigt den damals von Hamburg über Buchholz/Nordheide, Hollenstedt, Harsefeld nach Bremervörde und von dort über Stade und Buxtehude zurück nach Hamburg fahrenden FdE-Sonderzug bei seinem Hinfahrt-Unterwegshalt im Bhf. Buchholz/Nordheide, wo die Wasservorräte der diesen Sonderzug befördernden DB-Dampflok 82 003 (Bw Hamburg-Wilhelmsburg) ergänzt wurden. Beachtenswert auch am linken Bildrand der Omnibus-Anhänger aus einstigen Bahnbus-Beständen, der zum Aufnahmezeitpunkt nur noch als fahrbare Baubude fungierte. Im Bhf. Buchholz/Nordheide fanden 1968 umfangreiche Bauarbeiten zur Einführung des elektrischen Fahrbetriebes auf der Strecke Hamburg-Bremen-Osnabrück statt.

Die DB-Dampflok 82 003 präsentierte sich zum Zeitpunkt der beschriebenen FdE-Fahrt und damit drei Monate nach der Einführung EDV-gerechter Betriebsnummern für alle Bundesbahn-Triebfahrzeuge noch mit ihrer alten, bis zum 31.12.1967 gültigen Betriebsnr. . Eigentlich war sie ab 1.1.1968 unter der neuen Nr. 082 003 im Einsatz. Diese Lok gehörte zur Serie der 41 schweren Rangier-Dampflokomotiven, die die Deutsche Bundesbahn noch in den Jahren 1950 bis 1955 als Ersatz für alte Vorkriegs-Maschinen neu entwickelte und beschaffte. Die Fünfkuppler-Lokomotiven der Baur. 82 wurden teilweise auch im Streckendienst auf Gebirgsstrecken eingesetzt und zwei von ihnen (82 040 und 82 041) erhielten eine Steilstreckenausüstg. für Zugbeförderungen auf der Bahnlinie Rastatt-Freudenstadt. Maschinen der Baureihe 82 wurden ab 1951 auch im Bw Hamburg-Wilhelmsburg beheimatet. Hier vor allem als Ersatz für die im Vershubdienst auf den Hamburger Hafenbahngleisen eingesetzten, in den 1920er gebauten Lokomotiven der Baur. 87, die auf diesen Gleisen auch engste Kurven befahren konnten, was aber auch den neuen 82er-Maschinen möglich war.

Insgesamt war man bei der DB mit der Konstruktion und dem Einsatz dieser Maschinen eher unzufrieden, so daß schon nach relativ kurzer Betriebszeit Ausmusterungen im Bestand der Lokbaureihe 82 begannen, zumal auch ab den 1960er Jahren schwere Diesel-Rangierlokomotiven der Baureihe V 90 als Ersatz zur Verfügung standen. Bis zum 1.5.1972 waren schließl. alle 82er-Lokomotiven aus dem DB-Fahrzeugbestand verschwunden. Die letzten Stationierungs-Stützpunkte für die letzten betriebsfähigen Exemplare dieser Lokbaureihe waren die Bahnbetriebswerke Emden und Koblenz-Mosel.

Im Bw Hamburg-Wilhelmsburg begann die Beheimatung der o. a. Lokbaureihe wie schon erwähnt 1951. Fünfzehn Jahre später, als bis auf eine Lok noch alle 82er-Maschinen bei der DB vorhanden und im Einsatz, waren, beheimatete das Bw Hamburg-Wilhelmsburg 17 von diesen Maschinen. Dieser Bestand reduzierte sich in den folgenden Jahren rasch und rapide und im Herbst 1970 wurden in diesem Bw die letzten drei 82er-Lokomotiven ausgemustert. Zu ihnen gehörte auch d. Lok 82 003, die am 27.11.1970 ausgemustert wurde.

Die letzten 82er-Dampflokomotiven in der Bundesbahndirektion Hamburg wurden nach ihrer Ausmusterung 1971 bei der Firma Hinrichs in Lübeck an der dortigen Posener Str. verschrottet. Die Äre dieser Lokomotiven in der einstigen BD Hamburg ist heute weitgehend in Vergessenheit geraten. Immerhin wurden diese Maschinen hier sogar noch von ihren viel älteren Kolleginnen der Baur. 94.5 überlebt - wenn auch nur kurz. Die 82er-Lokomotiven wurden im Bw Hamburg-Wilhelmsburg vor allem durch schwere Diesel-Rangierlokomotiven vom Typ 'V 90' (spätere Baureihen 290 und 291) abgelöst. Eine von diesen Ablöse-Maschinen ist unten im Bw Hamburg-Harburg am 16.3.1968 abgebildet, als der an diesem Tag mit Dampflok 82 003 rollende FdE-Sonderzug ebenfalls dieses Bw für eine Besichtigung besuchte. Auch die abgebildete 'V 90' trug damals noch ihre alte, nicht EDV-gerechte Betriebsnr. aus der Zeit vor 1968. Die Bahnbetriebswerke Hamburg-Wilhelmsburg und Hamburg-Harburg gibt es längst nicht mehr. Teile des Bw Hamburg-Wilhelmsburg beherbergten zeitweise noch ein Eisenbahnmuseum, das aber durch einen Brandschaden zerstört wurde. Von allen 82er-Lokomotiven blieb der Nachwelt nur die Lok 82 008 erhalten, die ein nicht betriebsfähiges Exponat des DB Museums ist.

Die Strecke Buchholz-Hollenstedt-Harsefeld-Hesedorf-Bremervörde, die der o. a. FdE-Sonderzug am 16.3.1968 befuhr, wurde im Mai 1968 wie schon an anderer Stelle erwähnt zwischen Buchholz und Hollenstedt für den Gesamtverkehr und zwischen Hollenstedt und Hesedorf für den Personenverkehr stillgelegt. Später endete hier auch der Güterzugverkehr und zwischen Hollenstedt und Harsefeld verschwand wie schon vorher von Buchholz bis Hollenstedt das Gleis. Zwischen Harsefeld und Hesedorf sowie weiter bis/ab Bremervörde rollen seit dem 25.9.1993 wieder planmäßige Züge des Personenverkehrs. Dieser Streckenabschnitt gehört zu der damals geschaffenen und heute noch bestehenden Regionalbahn-Verbindung Buxtehude-Bremerhaven, auf der Dieseltriebzüge der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW) im Taktverkehr fahren. Zur Zeit sind es 648-Triebzüge der EVW. Auch die Strecke Harsefeld-Hesedorf-Bremervörde gehört heute zum Streckennetz der EVW. 1968 war dies noch eine Bundesbahn-Strecke.

Foto:
Michael
Hecht.





Die letzten drei 82er-Lokomotiven des Bw Hamburg-Wilhelmsburg, die auch die letzten Maschinen dieser Baur. in der BD Hamburg waren und zu denen ebenfalls die Lok 82 003 gehörte, wurden 1971 in Lübeck bei der Firma Hinrichs verschrottet. Die obigen Bilder zeigen die erwähnten 82er-Maschinen kurz vor ihrer Verschrottung während einer Zwischenzeit-Abstellung im Lübecker Orts-Gbf, von wo aus diese Lokomotiven zur genannten Firma in die Posener Str. im Stadtteil Lübeck St. Lorenz Nord geschleppt wurden. Wie diese Lokomotiven existiert auch der Orts-Gbf in Lübeck nicht mehr. Seine Gleise verschwanden am Anfang des aktuellen Jahrzehnts. Was mit seinem seither brachliegenden Gelände passieren soll, ist bis heute nicht restlos entschieden und geklärt. Fotos: Michael Hecht.

VLV-Sonderzug 'HOLSTENEXPRESS'

=====

Der VLV-Sonderzug 'HOLSTENEXPRESS', der am 12. März 1978 verkehrte, war der 2. von insgesamt 213 Sonderzügen, die der 2012 aufgelöste Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) zwischen 1977 und 2011 auf die Reise schickte.

Die Diesellok 212 141 wurde von der Deutschen Bundesbahn am 30.11.1993 ausgemustert. Zuletzt war sie bei der DB im Bw Braunschweig beheimatet. Was aus dieser Lok nach ihrer DB-Ausmusterung wurde, ist ungeklärt! Wahrscheinl. wurde sie verschrottet.

Die Diesellok 265 001 wurde von der Deutschen Bundesbahn 1979 ausgemustert. Zuletzt war sie bei der DB im Bw Hamburg-Altona beheimatet. Nach ihrer DB-Ausmusterung wurde diese Lok noch 1979 von der DB an die 'Meppen-Haselünner Eisenbahn GmbH' (MHE) verkauft, die sie unter der Nr. 'D 02' vor den Güterzügen ihrer Hausstrecke einsetzte. Die MHE ging in den 1990er Jahren in der 'Emsländischen Eisenbahn GmbH (EEB)' auf, die die ehem. DB-Lok 265 001 im Jahre 1996 an die Osnabrücker Dampflokfreunde e.V. (ODF) verkaufte, die sie bis 1999 wieder in den Zustand ihrer DB-Inbetriebnahme in den 1950er Jahren zurück versetzten und ihr auch wieder die alte Ursprungs-Nr. 'V 65 001' gaben. Derart gestaltet und in alter Ursprungs-Ausführung wird die beschriebene MaK-Stanenlok aus einstigem DB-Rollmaterial noch heute vom ODF-Verein in Osnabrück betriebsfähig erhalten und vor Sonderzügen eingesetzt.

Die Strecke zum Hafen in Hamburg-Altona wurde incl. ihres Gleises im Altonaer Hafentunnel noch bis Ende 1992 von Güterzügen befahren; dann aber stillgelegt und abgebaut. Der genannte Tunnel ist funktionslos noch vorhanden; aber nicht zugänglich.

Die AKN-Eisenbahn setzte zum Zeitpunkt der Fahrt des o. a. Sonderzuges ihre MAN-Schienenbusse nur noch im Nordabschnitt ihrer Stammstrecke zwischen Bad Bramstedt und Neumünster ein. Heute fahren derartige Schienenbusse im AKN-Betrieb überhaupt nicht mehr.

Die Bahnlinie Neumünster-Ascheberg wurde am 23.9.1985 für den Personenverkehr stillgelegt. Das Gleis dieser Strecke ist aber in weiten Bereichen noch vorhanden und wird zwischen Bokhorst und Wankendorf von den 'Draisinenfreunden Mittelholstein' für deren Draisinen-Bahnbetrieb genutzt. In jüngerer Vergangenheit gab es immer wieder private Initiativen mit dem Ziel des vollständigen Wiederaufbaues dieser Bahnlinie, ihrer Reaktivierung und ihrer Wiederinbetriebnahme für planmäßigen Personenverkehr. Bisläng ohne erkennbaren Erfolg.

Die Eisenbahnstrecke Pönitz-Ahrensböök wurde 1986 von einem weiteren VLV-Sonderzug befahren, der damals sogar den VLV-Doppelstockwagen und die DB-Museums-Diesellok V 200 007 nach Ahrensböök brachte. Am 28.5.1988 wurde diese Strecke ebenfalls für den Güterzugverkehr stillgelegt. 1991 wurde das hier größtenteils neben der Bundesstr. 432 verlaufende Gleis vom Strecken-Km 1,3 bis Ahrensböök abgebaut. In Pönitz fand bis 1998 noch die Bahnbedienung des dortigen Raiffeisenbetriebes auf dem Restgleis der Ahrensbööcker Bahnstrecke vom Bhf. Pönitz bis zum o.a. Strecken-Km statt. In diesem Bereich liegt das Gleis unbenutzt und von Bäumen, Büschen und Gras überwuchert heute noch. In Ahrensböök steht immer noch das ehemalige Bahnhofsgebäude, das seit vielen Jahren bahnfremden Zwecken dient.

DGEG-Holland-Rundfahrt am 2.4.1978 und
DGEG-Fahrt nach Ennepetal-Altenuvoerde am 31.3.1978
=====

Die Strecke Hagen - Ennepetal-Altenuvoerde gehört heute nicht mehr zum DB-Netz, sondern ist Eigentum der Talbahn GmbH. Teile dieser Strecke sind völlig außer Betrieb, ihr größter Bereich wird aber noch an einigen Tagen im Jahr benutzt. Dieses aber ausschließl. von Zügen des touristischen Verkehrs bis/ ab Ennepetal-Kluterthöhle. Die hier angebotenen Fahrten werden von der Ruhrtal Bahn Betriebs GmbH durchgeführt, die dafür historische Diesellokomotiven und museale Wagen der Museums-Eisenbahn Hamm einsetzt.

Die Strecke Krefeld - Xanten - Kleve ist heute nur noch bis Xanten in Betrieb. Der Nordteil dieser Strecke von Xanten bis Kleve ist stillgelegt. Grenzüberschreitender Reisezugverkehr von Kleve ins niederländische Nijmegen und umgekehrt findet nicht mehr statt. Die Strecke Kleve-Kranenburg-Nijmegen ist ebenfalls stillgelegt. Fern-Reisezüge fahren auf der Reststrecke Krefeld-Kleve nicht mehr. Auf den Strecken Krefeld-Xanten und Krefeld-Kleve pendeln heute im Personenverkehr Dieseltriebzüge der Nord West Bahn GmbH (NWB), die hier 648-Einheiten einsetzt.

Die DB-Diesellok 216 001 wurde bei der Bundesbahn am 1.1.1982 im Bw Oberhausen ausgemustert. Im August 1982 wurde diese Lok an das italienische Privatbahn-Unternehmen FER in Reggio Emilia verkauft, das sie heute noch vor Güterzügen einsetzt. Dieses unter der FER-Betriebsnr. 1900.08, wobei diese 'Lollo' aber 2009 wieder äußerlich in den Zustand ihres deutschen Ersteinsatzes in den 1960er Jahren zurück versetzt wurde und auch wieder ihre Ursprungs-Nr. V 160 001 zeigt.

Dampflok 23 076 ist als Museums-Maschine noch heute in Holland vorhanden.

Die DB-Ellok 104 021 wurde 1981 ausgemustert und anschließend verschrottet. Vom Ellok-Typ 'E 04', der 23 in den Jahren 1932-1935 gebaute Maschinen umfaßte, blieben vier Lokomotiven (01, 07, 11 und 20) als nicht betriebsfähige Museumsstücke an verschiedenen deutschen Standorten erhalten. Die ehemalige E 04 21, die ab 1968 als 104 021 zum Einsatz kam, blieb nicht erhalten.

Die DGEG-Jahrestagungen mit Rahmenprogrammen und Fahrten gibt es wie die gesamte, inzwischen über 50 Jahre alte Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte (DGEG) heute noch. Die Fahrten der o. a. Tagungen präsentieren sich allerdings inzwischen gegenüber vergangenen Zeiten mit 'abgespecktem' Inhalt und nur noch sehr wenigen Sonderzügen über weitere Strecken - schon gar nicht in der Art, wie sie noch 1978 realisiert wurde. Die DGEG-Jahrestagung 2018 fand in Chemnitz statt, wo die meisten der diese sächsische Stadt reichlich umgebenden Museums- und Touristik-Bahnen besucht wurden. Auf diesen Strecken kamen dafür meist Sonderzüge zum Einsatz. Dieses auch bei den Straßenbahnbesuchen in Chemnitz und Zwickau. An- und Abreise zu den o. a. Bahnen erfolgte aber bis/ab Chemnitz in den meisten Fällen mit Omnibussen ! Die Sonderzüge, die die DGEG außerhalb ihrer Jahrestagungen noch (gar nicht mal so selten) auf Strecken der DB und von Privatbahnen auf die Reise schickt, bestehen heute fast immer aus Triebwagen, vielfach historischen Schienenbussen. Die DGEG-Jahrestagung 1991 fand übrigens in Lübeck und Umgebung statt. Damals noch mit 'großen', Lokbespannten Sonderzügen unter teilweisem Dampflokeneinsatz.

Rubrik 'Allgemein'
=====

Heute, 2018, sind auch die letzten nach 1978 hier noch vorhandenen Gleisreste der einstigen, im November 1959 stillgelegten Straßenbahn in Lübeck verschwunden. Mit einer Ausnahme ! In Lübeck-Schlutup liegt am dortigen Marktplatz immer noch der größte Teil des Gleises, der einst hier vorhandenen Endschleife, durch die zuletzt noch die Züge von Lübeck's Straßenbahnlinie 3 (bus Mai 1959) und der Pendelwagen Isrealsdorf-Schlutup (bis Nob. 1959) wendeten. Straßenbahn-Gleisweichen gibt es allerdings nirgendwo mehr in Lübeck.

Das Begleitschreiben des Fahrkartenversandes für die DGEG-Hollandrundfahrt am 2. April 1978. Damals gab es in den Niederlanden bereits die EU-weit erst 1980 eingeführte Sommerzeit (entsprechend OEZ, heutige MESZ). Deshalb mußten während dieser Fahrt die Uhren für die Bereisung des niederländischen Fahrtroutenbereiches dieser Tour umgestellt werden ! Eine holländische Lok kam entgegen der Ankündigung nicht zum Einsatz - die DB-Lok 216 001 fuhr bis Arnheim. Zum Lokeinsatz von Bentheim bis Bochum wurde gar keine Angabe gemacht. Tatsächlich fuhr hier dann eine DB-Ellok der Baureihe 104.

DGEG



DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V. SITZ KARLSRUHE

H O L L A N D R U N D F A H R T

Sonntag, den 2. April 1978

Anbei überreichen wir Ihnen die bestellte(n) Fahrkarte(n) für unsere Studienfahrt anlässlich der Jahrestagung 1978.

Bitte, beachten Sie, daß auf der Fahrkarte Ihre Platz- und Wagennummer eingetragen ist. Nur dort finden Sie Ihren Platz reserviert.

Bei Vorlage der Sonderzugfahrkarte gewährt die DB eine Anschlußermäßigung von 200 km zur Anreise nach Bochum Hbf oder einem der anderen Zusteigebahnhöfe. Auf diese Anschlußermäßigung haben Sie auch dann Anspruch, wenn die Anreisentfernung mehr als 200 km beträgt (gebrochene Abfertigung)

Weitere Fahrkarten für den Sonderzug erhalten Sie bei den Fahrkartenausgaben Bochum Hbf und Duisburg Hbf sowie bei der Reiseleitung im Zug.

Triebfahrzeuge: Bochum Hbf - Nymegen V 216 der DB, Vorserien-Lok
Nymegen - Arnheim Reihe 1100 oder 1500 der NS
Arnheim - Bentheim VSM 2, ex DB 023 076

Wagen : Schnellzugwagen Büm + WG
Der WG wird durch die DGEG bewirtschaftet

Fahrplan:

Bochum Hbf	ab 7.58 Uhr		
Essen Hbf	8.10 - 8.12 Uhr	Zusteigehalt	
Mülheim/R Hbf	8.20 - 8.23 Uhr	Zusteigehalt	
Duisburg Hbf	8.30 - 8.34 Uhr	Zusteigehalt	
Xanten	9.21 - 9.44 Uhr	Fotohalt, Überholung E 3784	
Kranenburg	10.26 - 10.35 Uhr	Fotohalt, Überholung E 2446	
In den Niederlanden gilt ab <u>2.4.1978</u> die Sommerzeit, sie geht gegenüber unserer Zeit 1 h vor (= OEZ)			
Nymegen	11.54 - 12.06 Uhr	OEZ	Lokwechsel
Elst	12.15 - 12.23 Uhr	OEZ	Fotohalt
Arnheim	12.32 - 12.47 Uhr	OEZ	Lokwechsel
Ehem.Bf Almen	13.33 - 13.50 Uhr	OEZ	Fotohalt
Goor	14.24 - 14.34 Uhr	OEZ	Fotohalt
Hengelo	15.00 - 15.52 Uhr	OEZ	Fotohalt
Oldenzaal	16.03 - 16.15 Uhr	OEZ	Fotohalt
Bentheim	15.30 - 15.45 Uhr	MEZ	Lokwechsel
Münster Hbf	16.26 - 16.28 Uhr		
Dortmund Hbf	17.09 - 19.25 Uhr	Foto- und Aussteigehalt	
Bochum Hbf	an 17.37 Uhr		

Im Sonderzug bieten wir Ihnen unsere neuen Postkarten, Anstecknadeln von Eisenbahnfahrzeugen, Eisenbahn-Literatur und andere Verkaufsangebote an. Auf der Fahrt von Arnheim bis Oldenzaal wird Ihnen die VSM (Veluwsche Stoomtreinmaatschappij B.V.) eigene Postkarten u.ä. zum Kauf anbieten. Im Sonderzug gilt die Deutsche Währung.

Bitte, denken Sie für den Grenzübertritt an die Gültigkeit Ihres Reisedokuments

Wir wünschen Ihnen im Sonderzug eine gute Fahrt und viel Vergnügen bei der Dampfzugreise durch Holland.

Ihre

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.

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



TEIL II DER FRÜHLING-AUSGABE 2018 V. 'LBE-EXPRESS' ERSCHEINT IM JUNI

Lübecker **B**ahn **E**xpress
us